दशम माला, खंड 40 अंक 21

मंगलवार 2 मई, 1995
12 वैशाख, 1917 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

तेरहवां सत्र

(दसवीं लोक सभा)



(खंड 40 में अंक 21 से 30 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

दिनांक 2 मई, 1995 के लोकसभा

वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

का

शुद्धि-पत्र

कालम	पंक्ति	के स्थान पर	पढ़िए
(iii)	4	पृष्ठ	कालम
(iii)	11	सभा पटल वद रखे गए पत्र	सभा पटल पर रखे गए पत्र
(iv)	नीचे से तीसरी	श्री रामचन्द्र मरोतुराव धंगारे	श्री रामचन्द्र मारोतराव धंगारे
241	6	डा॰ पी॰ वल्लभ पेरुमान	डा॰ पी॰ वल्लल पेरुमान
250	10	ओपरे का समर्तन मूल्य	ओपरे का समर्थन मूल्य
366	32 में 'जायें' के बाद (.....) का लोप करें ।		
366	32 के बाद नई पंक्ति जोड़िए (रेल कर्मचारियों के लिए और अधिक आवासों के निर्माण की आवश्यकता)		
444	नीचे से छठी	श्री शरद विधे	श्री शरद दिघे

विषय–सूची

दशम माला, खंड 39, तेरहवां सत्र, 1995/1917 (शक)
अंक 20, मंगलवार, 2 मई, 1995/12 वैशाख, 1917 (शक)

विषय		पृष्ठ
पेशल्स के संसदीय शिष्टमंडल का स्वागत		1—27
प्रश्न[redacted]		
* तारांकित प्रश्न संख्या :	381, 383, 384 और 387	1—27
प्रश्नों के लिखित उत्तर :		27
* तारांकित प्रश्न संख्या :	382, 385, 386 और 388 से 400	27—71
अतारांकित प्रश्न संख्या	3930 से 4159	71—284
सभा पटल पद रखे गये पत्र		301—304
		304
[redacted]राज्य संभा से संदेश		304—306
पेट्रोलियम और रसायन संबंधी स्थायी समिति		306
सत्रहवां, अठारहवां तथा उन्नीसवां प्रतिवेदन और कार्यवाही सारांश - प्रस्तुत		
कार्य[redacted]णा समिति		
उन्चासवां प्रतिवेदन - स्वीकृत हुआ		306
विधेयक - पुरःस्थापित		306
प्रौद्योगिकी विकास बोर्ड विधेयक		306
अनुसंधान और विकास उपकर (संशोधन) विधेयक		307
नियम 377 के अधीन मामले		307—310
(एक) अ[redacted] प्रदेश सरकार को पिछड़ा क्षेत्र औद्योगिक राज सहायता की शीघ्र प्रतिपूर्ति करने की आवश्यकता		307
श्री लाईता उम्ब्रे		
(दो) महाराष्ट्र के ठाणे जिले में डहाणु तालुक में उद्योग स्थापित करने पर लगे प्रतिबंध को हटाने की आवश्यकता		308
श्री राम नाईक		
(तीन) पश्चिम बंगाल सरकार को मालदा जिला के गजौला में राष्ट्रीय राजमार्ग 34 को जोड़ने वाली सम्पर्क सड़क को पूरा करने के लिए आवश्यक धनराशि के आवंटन की आवश्यकता		308
श्री सुब्रत मुखर्जी		

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

(चार) तमिलनाडु के पेरियार जिले में भवानी में कालीन प्रौद्योगिकी संस्थान स्थापित किये जाने की आवश्यकता

श्री पी. जी नारायणन 309

(पांच) बालिका शिशु हत्या और मादा भ्रूण हत्या की बुराई को समाप्त करने के लिए उपचारात्मक उपाय किये जाने की आवश्यकता

श्री पी. पी. कालियापेरूमल 309

(छह) जबलपुर (मध्य प्रदेश) के आयुध कारखानों में प्रशिक्षित प्रशिक्षुओं को नियमित सेवा में लिये जाने की आवश्यकता

श्री श्रवण कुमार पटेल 310

(सात) उत्तर प्रदेश के झांसी और ललितपुर जिलों में स्थित स्मारकों के संरक्षण और विकास के लिए शीघ्र कदम उठाये जाने की आवश्यकता

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री 310

रेलवे बजट (1995-96), सामान्य चर्चा; रेल अभिसमय समिति के नौवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प; अनुदानों की मांगे (रेल), 1995-96 311-490

तथा

अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (रेल), 1992-93

श्री सी.के. जाफर शरीफ 312-315

श्री राम नाईक 315-325

श्री शरद दिघे 444-451

श्री बसुदेव आचार्य 451-460

डॉ. मुमताज अंसारी 460-464

श्री विजय कुमार यादव 464-466

श्री ए. अशोक राज 466-470

श्री राजबीर सिंह 470-477

श्री अयूब खां 477-479

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे 479-485

श्री रामचन्द्र मरोतराव घंगारे 485-487

श्री सुकदेव पासवान 487-489

डॉ. विश्वनाथम कैनिथी 490

लोक सभा

मंगलवार, 2 मई, 1995/12 वैशाख, 1917 (शक)

लोक सभा 11 बजे म. पू. पर समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

सेशल्स के संसदीय शिष्टमंडल का स्वागत

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण, सर्वप्रथम मुझे एक घोषणा करनी है।

मैं अपनी ओर से और सभा के माननीय सदस्यों की ओर से भारत की यात्रा पर आये माननीय अतिथियों, नेशनल असेम्बली ऑफ सेशल्स के उपाध्यक्ष माननीय श्री शेल्टन मैकमिलन ओलीसिओर और सेशल्स के संसदीय शिष्टमंडल के अन्य सदस्यों का स्वागत करते हुए अत्यधिक प्रसन्नता हो रही है।

शिष्टमंडल के अन्य माननीय सदस्य हैं :

1. श्री डेनियल बेल्ले
2. श्री चार्ल्स डी कोमारमांड
3. श्री जिनेटे गामालिश
4. राव वावेल रामकालावन
5. श्री मिकाइल रेने

शिष्टमंडल 30 अप्रैल, 1995 की शाम को दिल्ली पहुंचा। इस समय वे विशेष प्रकोष्ट में बैठे हुए हैं। हम कामना करते हैं कि हमारे देश में उनका प्रवास सुखद और लाभप्रद हो। उनके माध्यम से हम सेशल्स गणतन्त्र के महामहिम राष्ट्रपति, नेशनल असेम्बली, सरकार तथा वहां की जनता को अपनी बधाई और शुभ कामनायें देते हैं।

11.03 म. पू.

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

राष्ट्रीय स्मारक

+

***381. श्री प्रभु दयाल कठेरिया :**

श्री दत्तात्रेय बंडारू :

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

(क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग ने प्रत्येक राज्य में अब तक कितने स्मारकों/स्थलों/मृंदिरों को "राष्ट्रीय स्मारक" घोषित किया है;

(ख) वर्ष 1994-95 के दौरान प्रत्येक राज्य में इन राष्ट्रीय स्मारकों के रखरखाव और मरम्मत के लिए कितनी धनराशि का उयोग किया गया तथा चालू वर्ष के दौरान इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि आवंटित की गई है;

(ग) ऐसे कितने स्मारक हैं जिन्हें "राष्ट्रीय स्मारक" घोषित किए जाने पर विचार किया जा रहा है;

(घ) क्या इन स्थानों पर खुदाई कार्य किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में, विशेषतः जनजातीय क्षेत्रों में पाई गई बहुमूल्य पुरातात्विक वस्तुओं का ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रखा है।

विवरण

(क) जिन स्मारकों/स्थलों/मंदिरों को राष्ट्रीय महत्व का घोषित किया गया है, उनकी राज्य-वार संख्या संलग्न अनुबन्ध "I" पर दी गई है।

(ख) वर्ष 1994-95 के दौरान रखरखाव और संरक्षण के लिए प्रयुक्त धनराशि का ब्यौरा तथा चालू वर्ष के लिए किया गया आवंटन संलग्न अनुबन्ध "II" पर दिया गया है।

(ग) नवासी स्मारकों, स्थलों और पुरातत्व-संबंधी अवशेषों को राष्ट्रीय महत्व का घोषित किए जाने पर विचार किया जा रहा है।

(घ) ऐसे कुछेक स्थानों पर ही खुदाई कार्य किए गए हैं।

(ङ) जिन स्थलों पर खुदाई कार्य किये गये हैं, वहां से प्राप्त बहुमूल्य पुरातात्विक वस्तुओं का ब्यौरे संलग्न अनुबन्ध "III" में दिया गया है।

अनुबंध I

स्मारकों/स्थलों/मंदिरों की राज्य-वार संख्या

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	स्मारकों/स्थलों/मंदिरों की संख्या
1	2
आन्ध्र प्रदेश	134
असम	49
अरुणाचल प्रदेश	5
बिहार	77
दिल्ली	166
दमन एवं दीव (संघ शासित क्षेत्र)	10
गोवा	25
गुजरात	199
हरियाणा	88
हिमाचल प्रदेश	35
जम्मू और कश्मीर	63
कर्नाटक	503
केरल	28
मध्य प्रदेश	325
महाराष्ट्र	284
मणिपुर	1

1	2
मेघालय	8
नागालैण्ड	4
उड़ीसा	69
पांडिचेरी (संघ शासित क्षेत्र)	8
पंजाव	24
राजस्थान	151
सिक्किम	3
तमिलनाडु	403
त्रिपुरा	5
उत्तर प्रदेश	783
पश्चिम वंगाल	113

अनुबंध II

राष्ट्रीय महत्व के घोषित किए गए स्मारकों पर प्रयुक्त धनराशि का रखरखाव और संरक्षण पर हुआ राज्य-वार व्यय

1994-95

राज्य का नाम	प्रयुक्त धनराशि
1	2
आन्ध्र प्रदेश	38,91,351.00/-रु०
असम	04,66,633.00/-रु०
अरुणाचल प्रदेश	02,80,507.00/-रु०
विहार	28,88,997.00/-रु०
दिल्ली	1,76,61,869.00/-रु०
दमन एवं दीव (संघ शासित क्षेत्र)	08,62,014.00/-रु०
गोवा	17,73,634.00/-रु०
गुजरात	55,02,349.00/-रु०
हरियाणा	46,87,939.00/-रु०
हिमाचल प्रदेश	33,00,141.00/-रु०
जम्मू और कश्मीर	43,29,269.00/-रु०
कर्नाटक	70,00,099.00/-रु०
केरल	15,31,524.00/-रु०
मध्य प्रदेश	82,59,157.00/-रु०
महाराष्ट्र	30,28,379.00/-रु०
मेघालय	26,000.00/-रु०
उड़ीसा	51,66,347.00/-रु०
पांडिचेरी	02,60,989.00/-रु०
पंजाव	19,90,321.00/-रु०
राजस्थान	53,50,817.00/-रु०
सिक्किम	01,59,987.00/-रु०
तमिलनाडु	56,19,570.00/-रु०
त्रिपुरा	02,39,829.00/-रु०
उत्तर प्रदेश	1,56,54,891.00/-रु०
पश्चिम वंगाल	48,88,267.00/-रु०

1995-96

चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इस कार्य के लिए 1430.28 लाख रु० की राशि आवंटित की गई है।

अनुबंध III

संरक्षण के विचारार्थ उत्खनित स्थलों से प्राप्त बहुमूल्य पुरातात्विक वस्तुओं का ब्यौरा

1. आन्ध्र प्रदेश — कुछ नहीं। ऐसे किसी स्थल को नहीं खोदा गया है, जो राष्ट्रीय स्मारक के रूप में घोषित किए जाने हेतु विचाराधीन हैं।

2. असम — -यथोपरि-

3. अरुणाचल प्रदेश — -यथोपरि-

4. विहार — -यथोपरि-

5. दिल्ली — -यथोपरि-

6. दमन और दीव (संघ शासित क्षेत्र) : — -यथोपरि-

7. गोवा — -यथोपरि-

8. गुजरात — दो स्थलों को खोदा गया है, जो राष्ट्रीय स्मारकों के रूप में घोषित किए जाने हेतु विचाराधीन हैं।

(i) लोथल, जिला अहमदाबाद, गुजरात

लोथल एक सिन्धु घाटी स्थल है, जो भोगावो पर स्थित है। यहां पर दो कालों का पता चला है— 'क' और 'ख' जिसमें पहला काल आगे चार चरणों में विभाजित है। यहां पर उत्खनन से चहारदीवारी वस्ती का पता चला है जिसमें गारा की ईंटों के ऊंचे चवूतरे पर मकान वने हुए हैं। इस वस्ती में ठप्पे वनाने की एक फैक्टरी, एक मालगोदाम और व्यापारिक महत्व के अन्य ढांचे थे। इस स्थल में जो अतिमहत्वपूर्ण खोज हुई है, वह है गोदी-वाड़ा, जहां घाट बने हुए हैं। गोदी-वाड़ा में तूप फाटक लगे थे तथा एक उमड़-मार्ग समुद्र से जुड़ा था जिसके साथ जहाजों के आने-जाने योग्य लम्बी नहर है। सांझा शव-स्तूप की खोज दूसरी महत्वपूर्ण खोज थी।

विशिष्ट सिन्धु के मृद्भांडों और स्थानीय वर्तनों के अलावा जो उत्कृष्ट वस्तुएं पाई गई हैं, वे हैं—मिस्री ममी का पकी मिट्टी का एक मॉडल, बहरीन टाइप की एक वृत्ताकार मोहर, पकी मिट्टी की नाव का मॉडल, टिकिया के आकार की तांबे का डला, सोने के आभूषण, आदि।

(ii) धोलावीरा, जिला कच्छ, गुजरात

धोलावीरा एक बड़ा सिन्धुघाटी स्थल है। वहां पर उत्खनन-कार्यों से सीधी रेखा वाले एक कस्बे का पता लगा है जो तीन भागों में बंटा हुआ है तथा सभी तरफ से पत्थर की बनी सुरक्षा दीवार से घिरा हुआ है। सबसे ऊंचा और बहुत मजबूत चहारदीवारी वाला हिस्सा एक दुर्ग है जो बस्ती के अन्दर दक्षिण-पूर्व की तरफ स्थित है। इसके अन्य हिस्से 'मध्य कस्बा' और 'निचला कस्बा' हैं। हर हिस्से के अपने प्रवेश-द्वार हैं जिनमें पार्श्विक चौकोर बुर्ज हैं। साधारणतया, मुख्य-मुख्य सड़कें चारों दिशाओं में जाती हैं जो एक दूसरे से समकोण पर मिलती हैं, जिनके दोनों तरफ मकान बने हुए हैं। चहारदीवारी वाले कस्बे के अन्दर का अधिकतर भाग खाली छोड़ा हुआ है ताकि घर-मकान खुले और हवादार रहें।

सभी प्रवेश-द्वारों में सबसे बड़ा उत्तरी प्रवेश-द्वार परिसर है, जिसके पूर्व और पश्चिम पर कक्ष बने हुए हैं। यह पश्चिम कक्ष का फर्श था, जहां से छोटे-छोटे पत्थर के टुकड़ों से बने हुए सिन्धु सभ्यता के 10 बड़े चिह्नों के हड़प्पा संबंधी विचित्र शिलालेख खोजे गए हैं। उत्तर की तरफ, प्रवेश-द्वार पर बड़ा चबूतरा है जो शोभायात्रा मार्ग के जरिये पूर्व से जुड़ा हुआ है तथा जिसके अपने उत्तर में खुला समारोह मैदान है। उत्तर के द्वार और पूर्व के द्वार के अपने-अपने मार्ग-कक्ष हैं जो पालिशदार वास्तु-संबंधी चीज है। धोलावीरा की एक अन्य उत्कृष्ट बात है दुर्ग में बरसाती जल के निकास का एक बड़ा सिस्टम जिसमें मेनहोल हैं। मानहार के पार छोटे बांध तथा बस्ती के पूर्व और पश्चिम में मानसर बल्लाह खड़े किए गये थे ताकि पानी से विद्युत बनाई जा सके।

दक्षिण-पश्चिम में हड़प्पा-कालीन कब्रिस्तान है। एक कब्र से, कब्र के फर्नीचर से जुड़ी चिकनी मिट्टी के बैंच के मिलने की सूचना मिली थी, किन्तु कोई कंकाल नहीं मिला। कब्र को प्राकृतिक मिट्टी में से खोदा गया था जो पत्थर के टुकड़ों से ढंकी थी। सारा ढांचा रोड़ों के ढेर से सुरक्षित था। वहां अन्य शवाधान चबूतरे भी हैं।

उत्खनन-कार्य से जो महत्त्वपूर्ण चीजें मिली हैं, वे हैं—विभिन्न प्रकार के मिट्टी के बर्तन जैसे 'एस' आकार वाले जार, डिश-आन-स्टैंड, और अन्य प्रमुख हड़प्पाकालीन लाल मिट्टी के बर्तन, परफोरेटिड जार, रिजर्व स्लिप्ड बर्तन, पोलीटोन्ड और पोलीक्रोम बर्तन, झुकर एवं काले और लाल बर्तन, सेलखड़ी की मोहरें और मुद्रांकनें, मां देवी की मिट्टी की मूर्तियां, अर्ध-बहुमूल्य पत्थर और सेलखड़ी के ठप्पे, तांबे का चाकू, भाले के सिरे, आदि।

9. हरियाणा — कुछ नहीं। ऐसे किसी स्थल को नहीं खोदा गया है, जो राष्ट्रीय स्मारक के रूप में घोषित किए जाने हेतु विचाराधीन है।

10. हिमाचल प्रदेश — -यथोपरि-

11. जम्मू और कश्मीर : — -यथोपरि-

12. कर्नाटक — -यथोपरि-

13. केरल — -यथोपरि-

14. मध्य प्रदेश — संरक्षण के लिए विचाराधीन दो प्राचीन स्थल हैं, जिन्हें खोदा गया है।

(i) खजुराहो, जिला छतरपुर, मध्य प्रदेश

ईंटों से बने एक मन्दिर के अवशेषों के अलावा, वामन की मूर्ति, दरवाजे का एक पाखा, सजावटी खंबे, हाथ जोड़े औरत की एक मूर्ति, महिषासुर मर्दिनी की मूर्ति तथा अन्य विविध पुरा-वस्तुएं निकाली गई थीं।

(ii) नान्देड़, जिला सिहोर, मध्य प्रदेश

खुदाई में जो महत्वपूर्ण वस्तुएं पाई गईं; उनमें तांबे की घंटियां और कानों की बालियां, पकी मिट्टी के मनके और डिस्कें, लोहे की हंसिया और बाणों के सिरे तथा शंखों की चूड़िया थीं।

15. महाराष्ट्र : — कुछ नहीं। ऐसे किसी स्थल को नहीं खोदा गया, जो राष्ट्रीय स्मारक घोषित किए जाने हेतु विचाराधीन है।

16. मणिपुर — -यथोपरि-

17. मेघालय — -यथोपरि-

18. नागालैंड — -यथोपरि-

19. उड़ीसा — -यथोपरि-

20. पांडिचेरी — -यथोपरि-

21. पंजाब : — केवल एक ही स्थल की खुदाई की गई है, जो राष्ट्रीय स्मारक के रूप में संरक्षण हेतु विचाराधीन है।

(i) संघोल, जिला लुधियाना, पंजाब

लगभग 2000 ईसा पूर्व संघोल को हड़प्पाओं ने

हथिया लिया था; बाद में ईसा पूर्व प्रथम सहस्राब्दी के पूर्वार्ध में लोगों द्वारा प्रयोग में लाए गए विचित्र धूसर मृद्भाण्ड पाए गए। इस स्थल पर पाए गए आवास उन लोगों के थे जो काले चिकने बर्तनों को उपयोग में लाते थे और जिन्होंने लगभग 700 ईसा पूर्व से 200 ईसा पूर्व के मध्य में इस स्थल पर कब्जा कर लिया था। प्रथम ईसवी शताब्दी में इंडो-पार्थियन किंग गोंडोफारनेस के काल के दौरान, संघोल संभवतः राज्य की एक महत्वपूर्ण सीमा-चौकी रहा होगा। कुशान काल में (प्रथम और तृतीय ईसवी शताब्दी) शहर का बहुत विस्तार किया गया और इसे व्यापार और यातायात के साथ-साथ धर्म एवं कला का महत्वपूर्ण केन्द्र बनाया गया। एक बहुत बड़े किले का निर्माण कराया गया था जिसके अन्दर और बाहर खाईयां बनवाई गई थीं, ताकि बाहरी आक्रमण से लोगों को बचाया जा सके तथा शहर को प्रतिष्ठा और गौरव प्रदान किया जा सके।

इस स्थल से बहुत अधिक संख्या में कुशान शासकों के विभिन्न प्रकार के बाणाग्र, मोहरें और मुद्रांकनें पाए गए जिन पर खरोष्ठी और ब्राह्मी अभिलेख खुदे हुए थे।

स्तूप परिसर में खुदाई के दौरान, कुशाण काल की 117 पत्थर की मूर्तियां पाई गई थीं, जो एक गढ़े में एकत्र कर रखी गई थीं। संघोल में खुदाई में पाए गए कुशाण काल का सबसे महत्वपूर्ण अवशेष था—एक बेलनाकार स्तूप, जिसका व्यास 16 मीटर था और एक ऊंचे चबूतरे पर बना हुआ था। स्तूप का पुरातात्विक मानचित्र धर्मचक्र की तरह है। खुदाई के दौरान मठ परिसर भी दिखाई दिया।

22. राजस्थान : कुछ नहीं। ऐसे किसी स्थल को नहीं खोदा गया है, जो राष्ट्रीय स्मारक घोषित किए जाने हेतु विचाराधीन है।

23. सिक्किम -यथोपरि-

24. तमिलनाडु -यथोपरि-

25. त्रिपुरा -यथोपरि-

26. उत्तर प्रदेश -यथोपरि-

27. पश्चिम बंगाल -यथोपरि-

[हिन्दी]

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जो उत्तर (क) भाग में बताया है कि उत्तर प्रदेश के कुल 783 तीर्थ स्मारकों को मंदिर एवं राष्ट्रीय स्मारक घोषित किया है। तो मैं जानना चाहता हूं कि इनमें कितने स्मारक हैं, कितने मंदिर हैं और कितने स्थल हैं और यह उत्तर प्रदेश में कहां-कहां स्थित हैं ?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप उन्हें लिखित उत्तर भेज सकती हैं।

[हिन्दी]

यह सब चीजें याद रखना मुश्किल है। आपको लिखकर वे भेज देंगी।

कुमारी शैलजा : 783 हैं, हम आपको भेज देंगे।

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : मंत्री महोदय, उनको जवाब तो देना चाहिए। चलिए लिखकर दे दीजिएगा। अध्यक्ष महोदय, जो धनराशि उत्तर प्रदेश के राष्ट्रीय स्मारकों के रखरखाव के लिए वर्ष 1994-95 और वर्ष 1995-96 के लिए दी गयी उसमें अकेले आगरा और फिरोजाबाद के स्मारकों के लिए कितनी धनराशि दी गयी है ?

कुमारी शैलजा : बहुत महत्वपूर्ण हैं और इसमें कोई दो राय नहीं है लेकिन यह सूचना भी बाद में ही दी जाएगी।

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : तो फिर क्या तैयारी करके आती हैं ?

अध्यक्ष महोदय : नहीं, आप जनरल से स्पैसिफिक प्रश्न पूछ रहे हैं। मैं ऐसे प्रश्न पूछने भी नहीं दूंगा।

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : अध्यक्ष महोदय, यह तो कोई बात नहीं हुई।

अध्यक्ष महोदय : आपको वे लिखकर भेज देंगी।

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : मेरे दूसरे प्रश्न का ख भाग है कि प्रत्येक राज्य में जनजातीय क्षेत्रों में पुरातात्विक विभाग द्वारा जो खुदाई की जाती है उसमें पाई जाने वाली बहुमूल्य मूर्तियों और अवशेषों का मूल्य क्या है और किन सुरक्षित स्थानों पर वे रखी गई हैं ?

अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा प्रश्न है। ऐसी निकली चीजों की रक्षा करने के लिए आप क्या करने जा रहे हैं ?

कुमारी शैलजा : जो वेल्यूएबल फाइंड्स होती हैं, उनके लिए साइट म्युजियम बनाते हैं या दूसरे केन्द्रीय म्युजियम में ले आते हैं जहां उनका प्रदर्शन और सुरक्षा होती है।

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्षजी, बाबा साहेब अम्बेडकर संविधान के निर्माता थे। सरकार ने 26 अलीपुर रोड को जहां वे रहते थे, राष्ट्रीय स्मारक बनाने की घोषणा भी की है। लेकिन अभी तक मकान एक्वायर नहीं किया गया है। कितनी जल्दी यह हो जाएगा ? मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि जहां बाबा साहेब पैदा हुए थे, मध्य प्रदेश के महू में, लम्बे अर्से से मांग हो रही है कि उस क्षेत्र को और नागपुर में जहां उन्होंने दीक्षा ग्रहण की थी उसको और बम्बई में जहां चैतन्य पुर में उनका दाह संस्कार हुआ था, इन सारी जगहों को राष्ट्रीय स्मारक घोषित किया जाए। क्या सरकार ने इस पर विचार किया है, यदि नहीं किया है तो क्या विचार करके सरकार इन जगहों को राष्ट्रीय स्मारक घोषित करेगी ?

[अनुवाद]

कुमारी शैलजा : हम निश्चित रूप से संभावनाओं का पता लगा सकते हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती गिरजा देवी : अध्यक्ष महोदय, पटना सर्किल में बहुत सारे ऐतिहासिक स्थलों को लिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न जरनल है, आप पटना का पूछेंगी तो जवाब नहीं आएगा।

श्रीमती गिरजा देवी : मैंने इसी प्रश्न से संबंधित प्रश्न पूछा है। इसमें बौद्धिस्ट सर्किल के वहां बहुत सारे मोन्युमेंट्स हैं, उनके बारे में पूछ रही हूं कि मैंने पहले भी मंत्री महोदय को कहा था कि हजारीबाग में जैसे खोरी है वहां चार धर्मों की मूर्तियों के अवशेष प्राप्त हुए हैं, लेकिन एक्साइट म्युजियम नहीं होने के कारण मूर्तियों की चोरी वदस्तूर जारी है। जिनका जिक्र हमें अखबारों में भी मिलता है। अभी बावा साहेब का जिक्र किया गया है, वे बुद्ध की शरण में चले गये थे, वह बौद्धिस्ट सर्कट आता है उसी में लोरिया की लाट आती है, ये सारी चीजें विनष्ट हो रही हैं। इनके उत्थान के लिए क्या सरकार ध्यान देगी ?

अध्यक्ष महोदय : जहां मौलिक वस्तुएं मिली हैं उनकी सुरक्षा पर ध्यान देंगी ? सिर्फ पटना के लिए ही नहीं है।

कुमारी शैलजा : हम नोट कर लेते हैं।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : बौद्धिस्ट सर्कट के विकास के लिए सरकार 80 लाख रुपये खर्च कर रही है। नालंदा, सारनाथ, वैशाली में जो विहार का इलाका है तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश में जैपनीज मदद से सरकार बौद्धिस्ट सर्कट का उत्थान करेगी।

[अनुवाद]

श्री विजय कृष्ण हान्डिक : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री के वक्तव्य से ऐसा प्रतीत होता है कि राष्ट्रीय स्मारकों के रखरखाव और मरम्मत के लिए धन की कमी है। धन का प्रावधान किए विना ही भारतीय पुरातत्त्व विभाग ने पूरे देश में, विशेषकर असम में अनेक ऐतिहासिक स्थानों को अधिग्रहण किया है। इनमें से कई स्मारक खस्ता हालत में हैं और प्रायः उनका अतिक्रमण होता रहता है।

महोदय, क्या मैं मंत्री महोदय से—इस संसाधन की कमी का समाधान जानने के लिए पूछ सकता हूं कि क्या सरकार इन स्मारकों और ऐतिहासिक स्थानों के रखरखाव और मरम्मत के लिए और उन्हें पर्याप्त सुविधाएं प्रदान कर पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए निजी क्षेत्र को लगाने के बारे में विचार करेगी और चुनींदा स्थलों के लिए सुरक्षित क्षेत्र के बाहर धन जुटाने हेतु उपयुक्त मंनोरजन स्थलों के सृजन करने के लिए एकमुश्त प्रबंध करने के बारे में विचार करेगी जिससे कि इस प्रकार धन एकत्र किया जा सके और इन स्मारकों और ऐतिहासिक स्थलों का आवश्यक रखरखाव किया जा सके।

कुमारी शैलजा : माननीय सदस्य ने जैसाकि बहुत ही सही कहा है, भारतीय पुरातत्त्व विभाग को भी कुछ आर्थिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। हालांकि सुरक्षित स्मारकों की संख्या बहुत अधिक है, यानि 3563 है, संसाधन सीमित हैं और कभी-कभी हमारी सांस्कृतिक धरोहर को सुरक्षित रखने के लिये, जितना धन हम देना चाहते हैं उतना धन दे पाना कठिन हो जाता है। यही कारण है कि अब हम इस प्रकार की गतिविधियों में निजी क्षेत्र को लगाने का प्रयास कर रहे हैं और इसके लिए हम एक राष्ट्रीय सांस्कृतिक निधि का सृजन करने जा रहे हैं जिसमें हम निजी क्षेत्र और जनसाधारण को भी धन निवेश करने के लिए आमन्त्रित करेंगे। इसके लिए कार्यप्रणाली तैयार की जा रही है। हम इस निधि का उपयोग सांस्कृतिक धरोहर की सुरक्षा के लिए करेंगे। हम निजी क्षेत्र से भी धन जुटायेंगे। मुझे विश्वास है कि इन स्मारकों के लिये अधिक बेहतर पर्यावरण तैयार किया जा सकेगा। इस प्रकार देश और लोग इन स्मारकों की सुरक्षा में स्वयं की अधिक भागीदारी महसूस कर सकेंगे।

[हिन्दी]

श्री रवि राय : अध्यक्ष महोदय, हमारे आर्किलॉजिकल सर्वे के मौनूमेंट्स देश की धरोहर हैं और जो हमारे देश के मंदिर हैं, उनकी मूर्तियों के लिये जो कैमिकल इस्तेमाल होता है, उससे मूर्तियों का एसकैटिक वैल्यू घटता जा रहा है। मैं मंत्री महोदया से पूछना चाहता हूं कि क्या इस तरह की कोई शिकायत मिली है ? अध्यक्ष महोदय, मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि हमारे नेशनल मौनूमेंटस को यूनेस्को से उनकी देखरेख करने के लिये सहायता मिलती है ताकि आगे चलकर वे संरक्षित रह सकें, तो क्या मंत्री महोदया बतायेंगी कि क्या ऐसी कोई सहायता यूनेस्को से मिली है और वह कब ली गयी है तथा उसका पूरा ब्यौरा क्या है ?

कुमारी शैलजा : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जिन मूर्तियों के प्रॉटेक्शन के बारे में बात कही है तो जब उनकी जरूरत पड़ती है, हम प्रोटेक्ट करते हैं कि उसमें कैमिकल सही हो या दूसरी तरह के टैस्टेड कैमिकल्स होते हैं जिससे मूर्तियां खराब न हों। यदि माननीय सदस्य के पास कोई स्पैसिफाइड शिकायत हो तो हमारी जानकारी में लायें, हम उसके वारे में पता करके...

[अनुवाद]

उपचारात्मक उपाय करेंगे।

[हिन्दी]

जहां तक यूनेस्को की सहायता की बात है, तो जापानी एड मिली है यानि जापानीज वर्ल्ड हैरीटेज मोनुमेंट्स ने दी है। जो सांची और सतधारा में मौनूमेंट्स हैं, वे वर्ल्ड हैरिटेज के नहीं हैं फिर भी जापानी ट्रस्ट फंड से पैसा मिल रहा है और 1993-94 से यूनेस्को द्वारा तीन साल के लिये 5 लाख डालर सहायता मिली है।

श्री जसवन्त सिंह : अध्यक्ष जी, प्रश्न के दो पहलू हैं। एक तो यह है कि पुरातत्त्व विभाग के नीचे अवशेष और दूसरे राष्ट्रीय महत्व के अवशेष। जहां तक पुरातत्त्व विभाग के अवशेष हैं उनके लिए मापदंड वना हुआ है कि इतने सदी पुराने हैं तो अपने आप पुरातत्त्व विभाग के अवशेष हो जायेंगे। उनके पास पैसा नहीं है और जो राष्ट्रीय महत्व के अवशेष हैं, उनकी जो सूची दी गयी है, मेरे हिसाब से उनके लिए पैसा बहुत कम है। मैं मंत्री महोदया से यह जानना चाहता हूं कि राष्ट्रीय महत्व के अवशेषों का निर्णय किस मापदंड के नीचे किया जाता है और दूसरा यह कि जिन मापदंडों के आधार पर किया जाता है, फिर राशि का आवंटन एक राज्य या एक अवशेष और दूसरे अवशेष की तुलना किस प्रकार से की जाती है ? उदाहरण के तौर पर राजस्थान को मात्र 53 लाख रुपया दिया गया है और उसमें भी राष्ट्रीय महत्व के अवशेष जैसे चित्तौड़गढ़ का दुर्ग सम्मिलित नहीं है। यदि चित्तौड़गढ़ का दुर्ग राष्ट्रीय महत्व का अवशेष नहीं है तो फिर यह प्रश्न उठता है कि आप किस मापदंड से राष्ट्रीय महत्व के अवशेषों की सूची वनाते हैं ?

[अनुवाद]

कुमारी शैलजा : किसी स्मारक को एक राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक घोषित करने के अनेक कारण होते हैं। केन्द्रीय सरकार, किसी आकस्मिक खोज, अथवा परम्परागत पुरातात्विक अन्वेषण के माध्यम से किसी स्मारक अथवा स्थल अथवा अवशेष की सूचना प्राप्त करने के वाद या राज्य सरकार से सिफारिश प्राप्त होने के बाद, इस वात की जांच कराती है कि वह अत्यधिक ऐतिहासिक, पुरातात्विक अथवा उसका कलात्मक महत्व है अथवा वह राष्ट्रीय महत्व के रूप में घोषित किये जाने के अनुरूप नहीं है।

महोदय, अन्य अनेक कारक भी हैं। कभी-कभी ऐसा भी होता है कि अन्य स्मारक उसी ऐतिहासिक समय में उसी अथवा उसी अवधि के हो सकते हैं। ऐसी स्थिति में, महोदय, जैसा कि मैं पहले कह चुकी हूं कि हमारे संसाधन सीमित हैं—तब हमें इनमें से किसी का चुनाव करना पड़ता है कि क्या भाग 'क' अथवा 'ख' या 'ग' की सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता है। ऐसे मामलों में हमें यह निश्चित करना होता है कि हम 'क', 'ख' अथवा 'ग' भाग में से किसको राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक मानें। किन्तु कभी-कभी उनमें से कुछ राज्य सरकारों द्वारा भी सुरक्षित किए जाते हैं और तब उन्हें राज्य सुरक्षित स्मारक माना जाता है। कहने की आवश्यकता नहीं है कि यद्यपि हमारे पास लगभग 3563 राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक हैं, हमारे देश की अपनी विशाल राष्ट्रीय सांस्कृतिक विरासत है, निश्चित रूप से ऐसे और भी अनेक स्मारक हैं जिन्हें भी लिया जा सकता है किन्तु ऐसे सभी स्मारकों में राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक के रूप में लिया जाना संभव नहीं है।

[हिन्दी]

श्री जसवन्त सिंह : अध्यक्ष जी, मैं यदि ऐसा कहूं कि माननीय मंत्री के उत्तर से मैं संतुष्ट नहीं हूं, तो एक बहुत कुशल और होनहार मंत्री के लिये ये अनुचित टिप्पणी होगी। मैं कैसे कहूं कि यह उत्तर तो उत्तर ही नहीं हुआ।

[अनुवाद]

कुमारी शैलजा : महोदय, मैं माननीय सदस्य को संतोषजनक उत्तर देना चाहूंगी···

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से उन्होंने मानदंड बताये हैं जो अपनाये जाते हैं।

कुमारी शैलजा : ठीक है, महोदय, माननीय सदस्य को आदर और सम्मान देने के लिये···

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से वे और अधिक धन देने को इच्छुक हैं, आप उसके लिये कहें। संसद और अधिक धन देने को इच्छुक है।

कुमारी शैलजा : धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री दाऊ दयाल जोशी : चित्तौड़ के बारे में बताइये कि इसको नेशनली प्रोटेक्टेड मोन्यूमेंट बनायेंगे या नहीं ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कह दिया है कि लिखकर देंगे तो विचार करेंगे।

[अनुवाद]

कुमारी शैलजा : महोदय, मैं अपने पिछले उत्तर में संशोधन करना चाहूंगी। चित्तौड़गढ़ एक राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक है।

[हिन्दी]

श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा : क्या यह बात सही है कि एशिया का सबसे पुराना कैथोलिक चर्च केरल में है और पुरातत्त्व विभाग की ओर से उस पर एक पैसा भी खर्च नहीं किया जा रहा है ?

[अनुवाद]

कुमारी शैलजा : महोदय, मुझे आज थोड़ी परेशानी हो रही है क्योंकि प्रश्न विशेष स्मारकों के बारे में पूछे जा रहे हैं और मेरे पास इनमें से प्रत्येक स्मारक के बारे में तत्काल सूचना उपलब्ध नहीं है। वास्तव में इस समय में मैं यह भी नहीं कह सकती क्या यह एक राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक है अथवा नहीं। महोदय, यदि माननीय सदस्य को पता हो कि क्या यह एक राष्ट्रीय सुरक्षित स्मारक है ···

अध्यक्ष महोदय : आप कृपया पता लगायें और सूचित करें।

कुमारी शैलजा : महोदय, मैं पता कर सूचित कर सकती हूं।

श्री लोकनाथ चौधरी : राष्ट्रीय स्मारकों के रूप में पहले से घोषित इनमें से अधिकांश स्मारकों का तेजी से पतन हो रहा है। क्या सरकार ने कोई अनुमान लगवाया है कि उनमें से कितनी स्मारकों का तेजी से पतन हो रहा है और उनके संरक्षण के लिये क्या अपेक्षित कदम उठाने की आवश्यकता है ? यदि हां, सरकार के विचार से वे कौन-कौन से स्मारक हैं जिन्हें तत्काल संरक्षित रखने की आवश्यकता है जिससे कि संरक्षण के अभाव में उनका अस्तित्व ही खत्म न हो जाए ?

मेरा अगला प्रश्न है कि सरकार को कितने प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं···

अध्यक्ष महोदय : एक अच्छे प्रश्न को व्यर्थ ही में बेकार किया जा रहा है···

श्री लोकनाथ चौधरी : किन विभिन्न दृष्टिकोणों से किसी विशेष स्मारक या स्थल को एक राष्ट्रीय स्मारक घोषित किया जाता है और सरकार किस प्रकार ऐसे प्रस्तावों की जांच करती है ? किस प्रक्रिया के माध्यम से सरकार इस निषकर्ष पर पहुंचती है कि कोई विशेष स्मारक एक राष्ट्रीय स्मारक होना चाहिए अथवा किस विशेष प्रस्ताव को रद्द किया जाना चाहिए ?

श्री माधवराव सिंधिया : महोदय, मेरे विचार से हम सभी भारतीय अपनी सांस्कृतिक विरासत और इस देश में उपलब्ध सुंदर स्मारकों के लिए अत्यधिक गौरव का अनुभव करते हैं और हम सभी को इन स्मारकों की स्थिति के बारे में अत्यधिक चिंता है, वह केवल इसलिए कि यहां पर ऐसे सैकड़ों और हजारों स्मारक हैं। चाहे हमने केवल 3500 स्मारकों को राष्ट्रीय महत्व के पुरातात्विक स्मारक घोषित किया हो किन्तु वास्तविकता यह है कि ऐसे हजारों और लाखों स्मारक हैं।

दूसरे, हमारी सूचना के अनुसार देश में बड़ी संख्या में स्मारक हैं और इनके लिये हमें प्राथमिकता निर्धारित करनी पड़ती है।

इसलिए, महोदय, मुझे अत्यधिक प्रसन्नता होगी, यदि मैं सभा को इस बात पर सहमत कर सकूं, और यदि सभा इन स्मारकों की सुरक्षा के लिए अनुदान की राशि बढ़ाने के हमारे अनुरोध को महत्व दे सके। सामान्य अर्थों में साढ़े चौदह करोड़ रुपये की यह राशि बहुत ही थोड़ी है। इतनी कम राशि में कुछ भी नहीं किया जा सकता है। मेरे विचार से आप इस बात को बहुत अच्छी तरह से समझ सकते हैं कि चाहे हमारा इरादा कितना ही अच्छा क्यों न हो, 14.50 करोड़ रुपये में क्या किया जा सकता है जब कि यह राशि 3500 से अधिक स्मारकों के लिए हो ? इसलिए, वस्तुतः मेरे विचार से सामूहिक राय होनी चाहिए···(**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, प्रश्न यह था कि क्या आपकी कोई योजना है, क्या आपको पता है कि आपको कितनी धनराशि की आवश्यकता है, और इन स्मारकों की सुरक्षा के लिये क्या करना होगा ?

श्री माधवराव सिंधिया : हमारे पास 3500 स्मारकों में से प्रत्येक स्मारक के लिये निश्चित रूप से एक योजना होनी चाहिए। हमें पता है कि हमें कितना

धन चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि हमें क्या चाहिए।

श्री माधवराव सिंधिया : हमारी निश्चित रूप से एक योजना होनी चाहिए। मैं चाहता हूं कि सभा बुद्धिमत्तता से काम ले। मैं चाहता हूं कि सामूहिक आवाज चाहिए।

श्री लोकनाथ चौधरी : हम इसे स्वीकार करेंगे (**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि उनका संकेत आपका समर्थन करने का है।

श्री माधवराव सिंधिया : निश्चित रूप से अब हमें अतिरिक्त समय तक काम करना होगा और प्रस्ताव सभा के समक्ष रखने हैं। 89 प्रस्ताव हैं। (**व्यवधान**)

श्री लोकनाथ चौधरी : हम उनका समर्थन करने को तैयार हैं। किन्तु उन्हें अपना प्रस्ताव रखना चाहिए।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपने जो कुछ भी कहा था वह इन्होंने पूरा मान लिया है।

[अनुवाद]

श्री माधवराव सिंधिया : विभिन्न स्थानों से प्राप्त 89 प्रस्ताव हैं जिन पर हमें विचार करना है।

श्री अमल दत्त : मंत्री महोदय ने अभी-अभी जो कहा है उसको ध्यान में रखते हुए मुझे एक प्रश्न पूछने की इच्छा हुई है। उन्होंने यह कहा है कि केवल धन के कारण वे स्मारकों का रखरखाव नहीं कर पा रहे हैं।

श्री माधवराव सिंधिया : मैंने केवल धन के बारे में ही नहीं कहा है।

श्री अमल दत्त : इस देश का महानतम स्मारक ताजमहल है। वे इसकी सुरक्षा पर्यावरणीय प्रदूषण से नहीं कर पा रहे हैं, जो इसके संगमरमर को नुकसान पहुंचा रहा है। यह अब से नहीं हो रहा है बल्कि ऐसा पिछले चौदह साल से चल रहा है। इस बारे में बैठकें और गोष्ठियां होती रही हैं। विभिन्न मंचों पर इसकी चर्चा होती रही है। मुख्य बात यही करनी है। एच. बी. जे. पाइपलाइन इस तेलशोधक से होकर गुजरती है। मथुरा तेलशोधक के प्रदूषण को कम करने के लिये कम्प्रेस्ड प्राकृतिक गैस जैसे किसी किस्म का ईंधन का इस्तेमाल करना चाहिए। किन्तु वे ऐसा नहीं करते हैं। केवल यह मंत्रालय ही ऐसा नहीं कर रहा है बल्कि ऐसा प्रतीत होता है सम्पूर्ण सरकार का ऐसा करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

दूसरे, आगरा में ट्रेपेजियम (समलम्ब) है। अनेक उद्योग हैं जिनसे प्रदूषण हो रहा है। उन्हें हटाने का अथवा उन्हें अन्य काम पर लगाने का प्रस्ताव होना चाहिए। ऐसा गत 14 वर्षों से नहीं किया गया है। इसका क्या कारण है ?

श्री माधवराव सिंधिया : मैं केवल इतना ही कह सकता हूं कि संबंधित मंत्रालय और हमारे बीच कारगर वार्ता चल रही है। इस समस्या को सुलझाने के लिये विभिन्न मंत्रालयों का सहयोग अपेक्षित है। हम ऐसा कर रहे हैं। (**व्यवधान**)

श्री लोकनाथ चौधरी : यह केवल इच्छा शक्ति की कमी के कारण है।

नवोदय विद्यालय योजना

+

*383. **श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :**

श्री अंकुश राव टोपे :

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

(क) क्या कुछ राज्यों ने नवोदय विद्यालय योजना को स्वीकार नहीं किया है;

(ख) यदि हां, तो उन्होंने इसके लिए क्या स्पष्टीकरण दिया है;

(ग) सरकार द्वारा इन राज्यों को इस योजना के अन्तर्गत लाने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं; और

(घ) इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां। पश्चिम बंगाल सरकार और तमिलनाडु सरकार ने नवोदय विद्यालय योजना को अभी तक स्वीकार नहीं किया है।

(ख) पश्चिम बंगाल सरकार यह महसूस करती है कि नवोदय विद्यालयों में बहुत थोड़े छात्रों पर बहुत अधिक धन खर्च किया जाता है। वह इन संसाधनों का उपयोग आम स्कूलों के लिए किए जाने के पक्ष में है। तमिलनाडु सरकार ने नवोदय विद्यालयों में शिक्षण के माध्यम और भाषाओं के शिक्षण के बारे में रिजर्वेशन व्यक्त की है।

(ग) और (घ) इस योजना का मूलाधार इन दो राज्यों को समय-समय पर स्पष्ट किया गया है और इस योजना में भाग लेने के लिए उनसे अनुरोध किया गया है। दोनों राज्यों ने इस योजना को अभी तक स्वीकार नहीं किया है।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : माननीय मंत्री जी, पश्चिम बंगाल की सरकार और तमिलनाडु की सरकार ने नवोदय विद्यालय खोलने पर अपनी असहमति प्रकट की है और जिसके कारण भारत सरकार वहां पर नवोदय विद्यालय नहीं खोल पाई है। इसलिए मैं आपसे जानना चाहता हूं कि असहमति के क्या कारण हैं जिनके ऊपर वह अभी तक सहमत नहीं हो पाई है और सहमति बनाने के लिए समय-समय पर आपने क्या प्रयास किए हैं और उनके क्या परिणाम निकले हैं, आप किस नतीजे पर पहुंचे हैं और आप क्या प्रयास कर रहे हैं जिसके कारण दोनों सरकारें वहां नवोदय विद्यालय खोलने के लिए राजी हो जाएं ?

कुमारी शैलजा : अध्यक्ष महोदय, वैसे यह उत्तर मैंने मूल प्रश्न के जवाब में भी दिया है, लेकिन मैं फिर बताना चाहती हूं कि हमने समय-समय पर बहुत कोशिश की है। शुरू से बाकायदा इन सरकारों के साथ हमारा डायलाग चलता रहा है। यही नहीं बल्कि शुरू में जब आज के हमारे प्रधान मंत्री, पहले ह्यूमन रिसोर्सेस डवलपमेंट मिनिस्टर थे, तब उन्होंने दोनों गवर्नमेंट के साथ बात की थी।

[अनुवाद]

जैसाकि प्रधान मंत्री ने भी तमिलनाडु के मुख्य मंत्री को कहा है। किन्तु दोनों सरकारों ने, जैसाकि मैं मुख्य उत्तर में कह चुकी हूं, इस योजना को

बिल्कुल भी स्वीकार नहीं किया है यद्यपि वार्ता चल रही है। और आखिरी बार इस वर्ष मार्च में हमने सरकारी तौर पर दोनों सरकारों को लिखा था।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : माननीय अध्यक्ष जी, मैं एक प्रश्न बड़े मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि बड़े मंत्री जी, आपका और मेरा संसदीय क्षेत्र दोनों आपस में मिले हुए हैं। बरुआ, सागर और ललितपुर जिले में आपके नवोदय विद्यालय हैं, लेकिन जिन आदर्शों को लेकर ये नवोदय विद्यालय खोले गए थे, संभवतः राज्य सरकार ने जो वर्तमान समय की परिस्थितियां हैं, उस पर समय-समय पर देश के राज्यों ने टिप्पणयां की हैं। इसलिए मैं आपसे जानना चाहता हूं कि क्या आप झांसी और ललितपुर के जो नवोदय विद्यालय हैं, उनमें अनियमितता की जो हालत है और वे जिस प्रकार की गंदगी का ढेर बन गए हैं जिसके कारण शिक्षा व्यवस्था एक प्रकार से चौपट होती जा रही है और सारी व्यवस्थाएं तथा जो आप यहां से इंस्ट्रक्शन देते हैं, उनका कोई पालन नहीं हो रहा है और संसद सदस्यों का वहां पर किसी भी समिति में कोई भी स्थान नहीं है जिसके कारण स्थिति बद से बदतर होती जा रही है इसलिए क्या आप इन सभी व्यवस्थाओं की जांच करवाकर जिन आदर्श योजनाओं के अन्तर्गत ये विद्यालय खोले गए हैं, उन व्यवस्थाओं को लागू कराने का प्रयास करेंगे ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य से मैं यह कहना चाहूंगा कि लगभग 350 नवोदय विद्यालय देश में हैं और कई नवोदय विद्यालय ऐसे हैं जो बहुत अच्छे तरीके से और उत्तम तरीके से चल रहे हैं··· (व्यवधान)

श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा : मंत्री जी 75 प्रतिशत नवोदय विद्यालयों में अध्यापकों के स्थान रिक्त पड़े हैं ? (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री माधवराव सिंधिया : महोदय, मैं अपना उत्तर पूरा करना चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदय : जी हां, आप अपना उत्तर पूरा करें। आपको व्यवधान का उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।

[हिन्दी]

श्री माधवराव सिंधिया : मैं कहने वाला था कि कई ऐसे नवोदय विद्यालय भी हैं जहां स्थितियां असंतोषजनक हैं और काफी कुछ सुधार की गुंजाइश है। ऐसे नवोदय विद्यालयों में हम चाहते हैं, चूंकि अब तो इनका काफी विस्तार हो चुका है, 350 ज़िलों में ये हैं और 20-25 और नये खुलने वाले हैं, इसलिए अब समय आ गया है कि हमें उनकी गुणवत्ता की ओर विशेष ध्यान देते हुए, जहां-जहां स्थिति अपर्याप्त है, जहां-जहां स्थिति संतोषजनक नहीं है, वहां ध्यान देकर उनमें सुधार लाने का प्रयास करें क्योंकि निश्चित रूप से हम इनसे पूरी तरह से संतुष्ट नहीं हैं।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : झांसी और ललितपुर के नवोदय विद्यालयों में जो अनियमितताएं व्याप्त हैं, उनके बारे में बताएं ?

श्री माधवराव सिंधिया : जहां तक आपने झांसी और ललितपुर के नवोदय विद्यालयों के बारे में कहा है, आप हम तक उनकी अनियमितताओं के बारे में लिखकर पहुंचवाए। मैं तत्काल एक दल को भिजवाकर निश्चितरूप से इसकी जानकारी और निरीक्षण करवाऊंगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आपको उनसे पूरी रिपोर्ट नहीं मिलती है।

श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा : अध्यक्ष महोदय, अब मैं मंत्री महोदय सुन रहा हूं कि 351 नवोदय विद्यालय हैं। क्या मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि इन स्कूलों में दाखिल किये गये छात्र आदिवासी, जनजाति, अनुसूचित जाति के हैं या किसी भी जाति के हैं और क्या वे फीस अदा कर रहे हैं और निःशुल्क भोजन पा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह सभी जानते हैं।

श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा : क्या मैं जान सकता हूं कि नवोदय विद्यालय में छात्रों को क्या-क्या सुविधाएं दी जाती हैं ?

कुमारी शैलजा : सर्वप्रथम, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को सूचित करना चाहती हूं कि माननीय मंत्री ने ऐसा नहीं कहा कि 351 नवोदय विद्यालय हैं ? उन्होंने कहा था कि 351 और नवोदय विद्यालय हैं।

दूसरे, ये स्कूल नितांत आवासीय स्कूल हैं और यहां भोजन, आवास और यूनिफार्म आदि निःशुल्क हैं। वहां किसी प्रकार की फीस नहीं है।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : महोदय, नवोदय विद्यालय उत्कृष्ट केन्द्र माने जाते हैं। किंतु जहां तक नवोदय विद्यालयों में बुनियादी सुविधाओं के विकास का संबंध है अथवा जहां तक उनके कार्य-निष्पादन का संबंध है, यह सच है कि परिणाम उत्साहवर्धक नहीं है और यह कि जिन राज्यों ने इसे अब तक नहीं अपनाया है, उन्हें इसे स्वीकार करने के लिए कहा जाना चाहिए।

किंतु मेरा प्रश्न यह है कि इन दो राज्यों ने इसको लागू नहीं किया है, उसका कारण है शिक्षा का माध्यम। जहां तक शिक्षा के माध्यम का प्रश्न है, नवोदय विद्यालय का माध्यम हिंदी और अंग्रेजी है किन्तु उनमें क्षेत्रीय भाषा को कोई स्थान नहीं है। क्योंकि क्षेत्रीय भाषा उनमें है नहीं और चूंकि माध्यम केवल हिन्दी और अंग्रेजी है···

अध्यक्ष महोदय : आप प्रश्न नहीं पूछ रही हैं, आप इसकी व्याख्या कर रही हैं।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : जी नहीं, महोदय, मैं प्रश्न पूछने जा रही हूं।

अध्यक्ष महोदय : उसे जल्दी से आने दीजिए।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : चूंकि मैंने नाकारात्मक रूप से आपको सर हिलाते देखा था, अतः मैंने सोचा कि अपने प्रश्न को स्पष्ट करना बेहतर होगा।

अध्यक्ष महोदय : अपने प्रश्न पर आने के लिए आपके लिए यह संकेत पर्याप्त है।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : महोदय, मैं अपना प्रश्न पूछूंगी। महोदय, मेरा प्रश्न है कि क्या सरकार नवोदय विद्यालय में शिक्षा के माध्यम पर पुनः विचार करेगी और नवोदय विद्यालय में शिक्षण माध्यम के लिए वैकल्पित रूप से क्षेत्रीय भाषा को स्थान देने पर विचार करेगी जिससे कि जिन राज्यों ने अभी तक इस योजना को स्वीकार नहीं किया है, वस्तुतः उन्हें ऐसा करने के लिए कहा जा सके।

कुमारी शैलजा : क्या सर्वप्रथम मैं माननीय सदस्य को सूचित कर सकती हूं कि इन विद्यालयों का परीक्षा परिणाम बहुत अच्छा है। मार्च 1994 की दसवीं कक्षा की परीक्षा में 93 प्रतिशत छात्र उत्तीर्ण हुए, बारहवीं कक्षा में 78 प्रतिशत छात्र उत्तीर्ण हुए और लगभग 44 प्रतिशत बच्चे प्रथम श्रेणी में उत्तीर्ण हुए।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : किसी सामान्य स्कूल से यह किसी तरह बेहतर नहीं है।

कुमारी शैलजा : दूसरे, जहां तक शिक्षा के माध्यम का संबंध है; इन स्कूलों को अग्रगामी स्कूल समझा जाता था और संपूर्ण देश में राष्ट्रीय मूल्यों, राष्ट्रीय एकता और एकरूपता को ध्यान रखते हुए हम इन स्कूलों में त्रि-भाषा सूत्र का अनुपालन करते हैं।

जहां तक शिक्षण माध्यम का संबंध है, आठवीं कक्षा तक शिक्षण माध्यम क्षेत्रीय भाषा है। तत्पश्चात् नवीं कक्षा से बारहवीं तक हिन्दी तथा अंग्रेजी दोनों हैं और ऐसा इस देश के राष्ट्रीय चरित्र को ध्यान में रखते हुए किया गया है। हम महसूस करते हैं कि इसमें कोई गलती नहीं है और हम महसूस करते हैं बच्चों को शिक्षा देने का यह बहुत अच्छा तरीका है। मैं इतना अवश्य कहूंगी कि सभी राज्यों ने इस सूत्र को स्वीकार कर लिया है। यह समस्या केवल तमिलनाडु के समक्ष आई, पश्चिम बंगाल ने इस पर कोई टिप्पणी नहीं की। उन्होंने महसूस किया कि इन स्कूलों पर धन व्यय करने के वजाय वे अपने संसाधन अन्य सामान्य स्कूलों पर व्यय कर सकते थे।

डॉ. आर. मल्लू : महोदय, नवोदय विद्यालय में प्रवेश के लिए एक प्रवेश परीक्षा ली जाती है। प्रवेश परीक्षा के माध्यम से छात्रों का चयन करने के वाद, कुछ छात्रों को यह कहकर नवोदय विद्यालय में प्रवेश नहीं दिया जाता है कि उन्होंने किसी विशेष स्कूल से तीन वर्षों का निरंतर ग्रामीण प्रमाण-पत्र प्रस्तुत नहीं किया है।

ऐसे अनेक वच्चे हैं जो तीसरी कक्षा में सरकारी स्कूल में नहीं रहे हैं। यदि वहां ऐसे वच्चे हैं तो क्या उप-निदेशक या प्राचार्य अथवा किसी अधिकारी को स्वविवेक शक्तियां हैं ? ऐसे छात्र भी हैं जिन्हें परीक्षा उत्तीर्ण करने के बाद भी नवोदय विद्यालय में प्रवेश देने से इनकार किया गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या इस मामले की पूरी तरह जांच करने के वाद ऐसे विद्यार्थियों को कुछ छूट दिये जाने के वारे में विचार किया जा रहा है।

दूसरे, अनेक केन्द्रीय विद्यालय स्कूल हैं जिन्हें स्वीकृति दी गई है। किंतु आंध्र प्रदेश में नवोदय स्कूलों में न्यूनतम परिवहन सुविधाएं नहीं प्रदान की जाती हैं। मैं माननीय मंत्री से अभी यह भी जानना चाहूंगा कि क्या वे नवोदय विद्यालय के प्राचार्य और अन्य स्टाफ सदस्यों को कोई परिवहन सुविधाएं देने वाले हैं।

कुमारी शैलजा : जहां तक माननीय सदस्य के प्रश्न के प्रथम भाग का संबंध है। महोदय, तीसरी, चौथी और पांचवीं कक्षा के लिए ग्रामीण क्षेत्र से कम-से-कम तीन वर्ष का प्रमाण-पत्र आवश्यक है। यह उन 75 प्रतिशत छात्रों के लिए आवश्यक है जो ग्रामीण पृष्ठभूमि के, ग्रामीण क्षेत्र से आते हैं ···**(व्यवधान)**

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : हम, आपको सुन नहीं पा रहे हैं। कृपया अपना माईक प्रयोग कीजिए ···**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : वे आपसे अपनी आवाज वढ़ाने की बात कह रहे हैं।

कुमारी शैलजा : महोदय, लगभग 25 प्रतिशत वच्चे खुले कोटे से लिये जाते हैं और उन्हें ग्रामीण क्षेत्र से तीन वर्ष के प्रमाण-पत्र की आवश्यकता नहीं है। 75 प्रतिशत ग्रामीण क्षेत्र से होने चाहिए ···**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : परिवहन सुविधा के बारे में क्या है ?

कुमारी शैलजा : महोदय, परिवहन सुविधा के बारे में ये मुख्यतः आवासीय स्कूल हैं। हम कोशिश कर रहे हैं कि स्टाफ के सदस्यों को क्वार्टर उपलब्ध कराए जाएं।

[हिन्दी]

श्रीमती सरोज दुबे : अध्यक्ष महोदय, नवोदय विद्यालय स्थापना की परिकल्पना ग्रामीण वच्चों के सर्वांगीण विकास के लिए, उनकी अच्छी शैक्षिक सुविधा प्रदान करने की भावना को लेकर की गई थी ताकि उनका सर्वांगीण विकास हो सके और वे राष्ट्रीय एकता में मुख्य भूमिका अदा कर सकें। लेकिन अधिकांश नवोदय विद्यालय ग्रामीण क्षेत्रों में ऐसे स्थानों पर बनाए गए हैं कि उनको देखकर लगता है जैसे या तो वे काले पानी में हैं या जेलखाने में, क्योंकि उनके आसपास कोई बस्ती नहीं है। नवोदय विद्यालय की बिल्डिंग के चारों तरफ वाउंड्री वॉल भी नहीं है। उस नवोदय विद्यालय में जो वच्चे बाहर से शिक्षा प्राप्त करने के लिए आए हुए हैं, उनके रख-रखाव पर निगरानी रखने के लिए कोई भी नहीं होता। नतीजा यह हो रहा है कि छात्र-छात्राएं वहां से पलायन कर रहे हैं जिससे उनकी संख्या कम होती जा रही है। मैं मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या आपका नवोदय विद्यालय के लिए स्थान का चयन करने हेतु कोई मानदंड है जिससे उनके रख-रखाव व उचित शिक्षा व्यवस्था पर निगरानी की जा सके ?

कुमारी शैलजा : जहां तक वाउंड्री वॉल्स की वात है, हमने अभी ढाई सौ वाउंड्री वाल्स सैंक्शन की हैं।

श्रीमती सरोज दुबे : अभी इलाहावाद में नहीं की है।

कुमारी शैलजा : वहां भी जल्दी ही कर देंगे।

श्रीमती सरोज दुबे : इलाहाबाद का नवोदय विद्यालय चार महीने से वन्द चल रहा है।

कुमारी शैलजा : इलाहावाद के वारे में जो भी सिचुएशन होगी, पता करके वता देंगे। लेकिन मैं माननीय सदस्या के कनसर्न से सहमत हूं और हम कोशिश करेंगे कि जल्दी-से-जल्दी सभी जगह···

[अनुवाद]

छात्रों और स्कूलों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए, हम यथासंभव उसे संगठित करने की चेष्टा करेंगे···**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : 40 मिनट में केवल दो प्रश्न ही हुए हैं।

खाद्यान्न

+

***384. डॉ. के. वी. आर. चौधरी :**

श्री एस. एम. लालजान वाशा :

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

(क) वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान, मदवार एवं फसलवार, भारतीय खाद्य निगम द्वारा खाद्यान्नों की कितनी-कितनी खरीद की गई;

(ख) क्या खरीदे गये ये खाद्यान्न सार्वजनिक वितरण प्रणाली की मांग के लिए पर्याप्त होंगे;

(ग) उपरोक्त अवधि के दौरान इन खाद्यान्नों की खरीद पर कितनी धनराशि खर्च की गई;

(घ) मार्च, 1995 के अंत में प्रत्येक खाद्यान्न का रक्षित भंडार और तत्काल वितरण हेतु भंडार कितना-कितना था;

(ङ) क्या वर्ष 1995-96 के दौरान खाद्यान्नों के रक्षित भंडार की स्थिति में सुधार होगा;

(च) भारतीय खाद्य निगम ने भंडारण क्षमता की कमी से निपटने तथा वर्तमान भंडार के निपटान हेतु क्या कदम उठाए हैं; और

(छ) पूरे देश में भारतीय खाद्य निगम द्वारा संचालित गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाओं का ब्यौरा क्या है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजीत सिंह) : (क) से (छ) एक विवरण सभा के पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) विपणन मौसम 1993-94 और 1995-96 के दौरान केन्द्रीय पूल के लिए भारतीय खाद्य निगम द्वारा वसूल किए गए खाद्यान्नों की मात्रा निम्नानुसार है—

वसूली (विपर्णन) वर्ष/मौसम	(मिलियन मीटरी टन में)	
	1993-94	1994-95
खरीफ (पहली अक्तूबर-30 सितम्बर) (चावल)	13.6	11.7
रवी (पहली अप्रैल-31 मार्च)	12.8	11.8
	(17-4-95 की स्थिति के अनुसार)	
मोटे अनाज :		
खरीफ (1 अक्तूबर-30 सितम्बर)	0.25	500 मीटरी टन से कम
रवी (1 अप्रैल-31 मार्च)	0.01	

(ख) जी, हां।

(ग) भारतीय खाद्य निगम द्वारा वसूली करने पर 1993-94 में 13,288 करोड़ रुपये की गाशि खर्च की गई थी। 1994-95 के लिए संशोधित अनुमान 14,023 करोड़ रुपये है।

(घ) 31-3-95 को स्थिति के अनुसार केन्द्रीय पूल में खाद्यान्नों का स्टाक लगभग 26.8 मिलियन मीटरी टन था।

(ङ) जी, हां। ऐसा होने की अत्यधिक संभावना है।

(च) भारतीय खाद्य निगम के पास 27.3 मिलियन मीटरी टन भण्डारण क्षमता में से 15.6 मिलियन मीटरी टन क्षमता उत्तरी गेहूं उत्पादक राज्यों में स्थित है और जिसमें से 2 मिलियन मीटरी टन स्थान 1-2-95 को खाली कर दिया गया था। इसके अलावा, लगभग 1.5 मिलियन मीटरी टन कवर और प्लिंथ (कैप) भण्डारण स्थान खरीदे गए गेहूं का भण्डार करने के लिए मानसून से पहले/रवी मौसम के दौरान धान के स्टाक की कस्टम मिलिंग द्वारा उपलब्ध हो जाएगा। अन्य 3 से 4 मिलियन मीटरी टन भण्डारण स्थान अप्रैल, 1995 से जून, 1995 तक वसूली अवधि के दौरान अन्य उपभोक्ता राज्यों को खाद्यान्न भेजने के बाद उपलब्ध हो जाएगा।

भारतीय खाद्य निगम के फील्ड अधिकारियों को आपातकालीन स्थिति से निपटने के लिए उत्तरी राज्यों में लगभग 5 मिलियन मीटरी टन की अतिरिक्त भण्डारण क्षमता किराए पर लेने के लिए प्राधिकृत किया गया है। इसके अलावा, भारतीय खाद्य निगम ने लगभग एक मिलियन मीटरी टन की कवर और प्लिंथ भंडारण क्षमता का प्रबंध किया है।

जहां तक स्टाक का निपटान करने का संबंध है, धान, गेहूं और चावल की खुली बिक्री करके अधिक भंडारण स्थान बनाने के प्रयास किए जाते हैं।

(छ) भारतीय खाद्य निगम के मुख्यालय नई दिल्ली में एक केन्द्रीय प्रयोगशाला सहित देशभर में भारतीय खाद्य निगम द्वारा 182 गुण नियंत्रण प्रयोगशालों का जाल विछाया गया है।

[अनुवाद]

डॉ. के. वी. आर. चौधरी : अध्यक्ष महोदय, खाद्यान्न का उत्पादन मांग की अपेक्षा अधिक हो रहा है। क्या माननीय मंत्री किसानों से वसूली या खरीद करने के लिए और अधिक निधि का नियतन करेंगे क्योंकि उन्हें डर है कि खाद्यान्न की बहुतायत हो जाएगी ? कभी-कभी कोई भी खरीद के लिए आगे नहीं आता है क्योंकि वे हमेशा कहते हैं कि भारतीय खाद्य निगम द्वारा निर्धारित लक्ष्य पूरा हो चुका है। महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या लक्ष्य बढ़ाया जाएगा या नहीं ?

श्री अजित सिंह : उगाही करने के पीछे उद्देश्य यह है कि हम न्यूनतम समर्थन मूल्य प्रदान करते हैं और यदि उस मूल्य पर खाद्यान्न उपलब्ध कराया जाता है तो हम खरीदने को वाध्य हैं। इसलिए लक्ष्य बढ़ाने या ऐसा कुछ करने का प्रश्न ही नहीं है। जो कुछ खाद्यान्न उपलब्ध कराया जाता है, उसे हम न्यूनतम समर्थन मूल्य पर खरीद लेंगे···**(व्यवधान)**

डॉ. के. वी. आर. चौधरी : मेरा दूसरा पूरक प्रश्न है : भारतीय खाद्य निगम ने भंडारन स्थान को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए हैं ? भंडारन स्थान की अधिक कमी दक्षिणी राज्यों में है जैसाकि मंत्री द्वारा बताया जा चुका है और प्राथमिकता के आधार पर निजी निकायों को भंडारन का निर्माण करने के लिए प्रोत्साहन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा क्या सरकार भारतीय खाद्य निगम के माध्यम से और अधिक गोदामों आदि का निर्माण करा देगी ? क्या मंत्री महोदय इसका उत्तर देंगे ?

श्री अजित सिंह : इस वर्ष हमारा 'बफर' भंडार वस्तुतः हमारी आवश्यकता से लगभग दुगना है और रवी के मौसम के लिए हमें 130 लाख टन की उगाही करने की आशा है। हम भारतीय खाद्य निगम, केन्द्रीय भांडागार निगम और यथा उपलब्ध प्राइवेट पार्टियों के लिए भंडारन बढ़ाने के लिए सभी कदम उठा रहे हैं।

डॉ. के. वी. आर. चौधरी : दक्षिणी राज्यों की क्या स्थिति है ?

श्री अजित सिंह : इस प्रकार खरीद और भंडारन अधिकांशतः उत्तरी राज्यों में हैं। आंध्र प्रदेश में भी हम इस वर्ष छह लाख टन से अधिक भंडारन के लिए भंडारन स्थान बढ़ाने की योजना बनाई जा रही है।

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : अध्यक्ष महोदय, भारतीय खाद्य निगम उत्तरी क्षेत्र के पंजाव और हरियाणा में भारी मात्रा में चावल और धान की उगाही कर रहा है। जवकि आंध्र प्रदेश धान उत्पादन करने वाले राज्यों में सवसे वड़ा राज्य है जहां उसकी पर्याप्त मात्रा भारतीय खाद्य निगम को दी जाती है, भारतीय खाद्य निगम सीधे किसानों से धान नहीं खरीद रहा है। भारी प्रयास और अनेक अभ्यावेदन के वावजूद ऐन मौके पर उन्होंने उसे आरम्भ तो किया किंतु उन्होंने अपेक्षित संख्या में वोरियां सप्लाई नहीं की। अनेक वार गुणवत्तता

नियन्त्रण केन्द्र जिसका उल्लेख आपके उत्तर में किया गया है, मध्य व्यक्ति और व्यापारी की सहायता करते हैं। जब किसान धान लेकर गए तब उन्होंने दो या तीन कटौती लगा दी। किंतु जब वही धान किसी मध्य व्यक्ति या किसी दलाल के माध्यम से लाया गया तो कोई कटौती नहीं की गई। ऐसा बहुत समय से चल रहा है। क्या मंत्री महोदय इस मामले की जांच कराएंगे और अपेक्षित कदम उठाएंगे जिससे कि आंध्र प्रदेश में बिना किसी मध्य व्यक्ति के धान की वसूली सीधे किसानों से की जा सके।

श्री अजित सिंह : महोदय, विभिन्न राज्यों में धान की वसूली मंडियों के माध्यम से सीधे की जाती है अथवा राज्य एजेन्सियां भी वसूली करती हैं और हम उस पर निरंतर निगरानी रखते हैं। यदि माननीय सदस्य को किसी एक विशेष केन्द्र या राज्य के बारे में कोई समस्या है तो उसके लिए हम उपलब्ध हैं और हमसे जो बन पड़ेगा हम करेंगे।

[हिन्दी]

श्री दाऊ दयाल जोशी : माननीय अध्यक्ष महोदय, यह सौभाग्य है कि इस साल गेहूं की फसल बहुत अच्छी हुई है, बम्पर क्राप हुई है। राजस्थान में बार-बार प्रयत्न करने के बावजूद भी सरकार गेहूं की परचेज नहीं कर रही है। खाद्य निगम आज तक भी मेरे द्वारा जिलाधीश महोदय का ध्यान आकर्षित करने के बावजूद भी परचेज करने नहीं आए हैं। आज से पांच दिन पहले मैंने यहां से टेलीफोन किया और उस आधार पर गेहूं की केवल तीन तोलियां मात्र खरीदी, बाकी सारा गेहूं 320 और 325 के बीच में बिक रहा है और किसान लुट रहा है। खाद्य निगम और आपकी सरकारी एजेन्सियां टुकुर-टुकुर करके देख रही हैं। माननीय बलराम जी जाखड़ साहब, गेहूं का भाव परसों 300 रुपए आ गया। 320 तो आज से पांच दिन पहले बिका था, मेरा निवेदन है बलराम जी जाखड़ से, कि आप किसानों के बड़े हितैषी हैं और माननीय अजित सिंह जी तो उनके पिता की विरासत लेकर किसानों की वकालत करने की बात करते हैं तो राजस्थान के जो काश्तकार लुट रहे हैं, उनके निमित्त आप क्या कदम उठाने जा रहे हैं ? क्या आज ही माननीय खाद्य मंत्री और सम्मानर्नीय श्री बलराम जी जाखड़, दोनों मिलकर राजस्थान के लुट रहे किसानों को राहत प्रदान करने के लिए खाद्य की समुचित खरीद करने की व्यवस्था करेंगे ? स्पष्ट निर्देश दें और मुझे संतुष्ट करने की कृपा करें।

श्री राजवीर सिंह : अध्यक्ष जी, यह समस्या केवल राजस्थान की ही नहीं है, यह समस्या पूरे देश की है।...**(व्यवधान)**

श्री अजित सिंह : अध्यक्ष जी, एक कम्पलेंट सैंटर यहां पर 24 घंटे खुला रहता है।... **(व्यवधान)**

श्री दाऊ दयाल जोशी : मैं तो अभी कह रहा हूं, आज पूछ लीजिए। कम्पलेंट सैंटर क्या है। गेहूं 300 रुपए में विकेगा ?

श्री अजित सिंह : और मैंने यहां आने के पहले मालूम किया था कि क्या कोई कम्पलेंट यहां पर इस तरह की आई है...**(व्यवधान)**

श्री दाऊ दयाल जोशी : मैंने स्वयं ने की है।

श्री अजित सिंह : सुन लीजिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री जोशी, यह बहुत गलत बात है आपकी। मेरा तात्पर्य दोनों जोशियों से है।

[हिन्दी]

श्री अजित सिंह : मुझे यह जानकर खुशी है कि माननीय सदस्य किसानों के प्रति इतने जागरूक हैं। अगर इनकी शिकायत कम्पलेंट सैंटर में नहीं आई है तो इसके बारे में मुझे खबर कर देते तो मैं इसकी जांच करवा देता। मैं इसकी जांच कराने के लिए हर समय तैयार हूं। जो भी कदम उठाने के लिए कहेंगे या वहां खुद जाकर चैक करने के लिए कहेंगे तो मैं वहां जाकर चैक करने के लिए तैयार हूं। मैं माननीय सदस्य को भी अपने साथ वहाँ ले जाने के लिए तैयार हूं। हम दोनों वहां जाकर चैक कर लेंगे।

श्री दाऊ दयाल जोशी : मैं आज ही चलने के लिए तैयार हूं।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं यह आशा नहीं करता कि मंत्री जी इसका उत्तर देंगे।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपको समझ में नहीं आ रहा है। उन्होंने कहा है कि मैं आपको साथ लेकर जाने के लिए तैयार हूं...**(व्यवधान)** इसके बाद भी आप बोलते जा रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। आप कुछ नहीं समझते हैं।

[हिन्दी]

श्री दाऊ दयाल जोशी : मैं आज ही जाने के लिए तैयार हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं। मैं इन व्यवधानों का उत्तर मंत्री द्वारा दिए जाने की अपेक्षा नहीं करता। अन्यथा इसका कोई अंत नहीं होगा। मंत्री महोदय उन्हें बुला सकते हैं और उनसे बात कर सकते हैं।

श्रीमती सुशीला गोपालन : त्रिपुरा और असम के सीमा प्रदेश में आए दिन होने वाले यातायात व्यवधान को ध्यान में रखते हुए क्या सरकार त्रिपुरा में पर्याप्त भंडारन क्षमता सृजित करने के बारे में विचार करेगी जिससे कि राशन के वितरण में होने वाले व्यवधान को रोका जा सके ? ऐसा प्रायः हो रहा है और त्रिपुरा में भंडारन क्षमता पर्याप्त नहीं है। अतः क्या सरकार इसे बढ़ाएगी।

श्री अजित सिंह : हाल ही में, हमने पूर्वोत्तर क्षेत्र की इस समस्या के बारे में सामान्य चर्चा की है, जो यातायात में व्यवधान के कारण है और हम इस बात को सुनिश्चित करने के लिए समुचित कदम उठा रहे हैं कि वहां पर्याप्त मात्रा में खाद्यान्न उपलब्ध रहे।

[हिन्दी]

श्री राम नगीना मिश्र : अध्यक्ष महोदय, यह बात सत्य है कि किसान मेहनत करके गल्ला पैदा करता है। सरकार ने उनकी सहूलियत के लिए एक मीनिमम रेट तय किया हुआ है कि अगर इससे लो रेट पर रहेगा तो सरकार गल्ला खरीद लेगी। मैं उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल जिलों देवरिया और पड़रौना की बात कर रहा हूं। माननीय मंत्री जी अभी 320 रुपये की बात कह रहे थे लेकिन हमारे यहां 250-300 रुपये के बीच में बनिया किसानों से गल्ला खरीद रहा है। कोई भी ऐसी सरकारी एजेंसी नहीं है जो कि सरकारी रेट पर किसानों

का गेहूं खरीद सके। मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि लोग इतने जागरूक नहीं हैं कि हर जगह जाकर आपके यहां शिकायत करें। क्या आपके पास ऐसी कोई जानकारी नहीं है कि किस जनपद में कितनी सरकारी गल्ले की दुकानें खोली गई हैं और कितनी वहां खरीद हो रही है ? पूर्वांचल जिलों की स्थिति अत्यंत दयनीय है। गोरखपुर, पड़रौना और देवरिया में कितनी सरकारी गल्ले की दुकानें खोली गई हैं, इसका आपका विभाग पता लगाए। अगर नहीं खोली गई हैं तो अविलंब खुलवाइए। किसान लुट रहा है।

श्री अजित सिंह : अध्यक्ष महोदय, दुकानें खोलना अलग बात है। यहां प्रक्योरमैंट की बात हो रही है। प्रक्योरमैंट के लिए स्टेट गवर्नमैंट तथा बहुत-सी ऐजेंसियां प्रक्योर करती हैं। एफ. सी. आई. स्टेट गवर्नमैंट भी करती है। जैसा कि मैंने पहले भी बताया कि किसानों को जागरूक बनाना हमारा और आप सबका काम है। इसमें जो खामियां हैं, उसको प्वाइंट आउट करेंगे तो मैं उन्हें देखने की कोशिश करूंगा।

श्री राम निहोर राय : अध्यक्ष महोदय, चौधरी चरण सिंह जी जोकि किसानों के मसीहा थे, उनकी यह सोच थी कि किसानों को विचौलियों के चुंगल से बचाया जाए। माननीय मंत्री जी ऐसे पिता के पुत्र हैं। अभी माननीय मंत्री जी ने बताया कि बहुत से गोदाम खुलने जा रहे हैं। क्या किसानों को विचौलियों से बचाने के लिए ब्लाकों में छोटे-छोटे गोदाम खोले जाएंगे जिससे चौधरी चरण सिंह की सोच को पूरा किया जा सके।

श्री अजित सिंह : एफ. सी. आई. के अलावा सैंट्रल और स्टेट वेअर हाउसिंग कारपोरेशन्स हैं। वे जगह-जगह गोदाम खोल रहे हैं। ऐसा एक विल लाने के बारे में भी हम सोच रहे हैं जहां किसान अपना गल्ला रख सकें तथा इसे नैगोशिएबल इनस्ट्रूमैंट के तहत लाने के बारे में भी सोचा जा रहा है। जो बात माननीय सदस्य ने उठायी, उसके बारे में सरकार विचार कर रही है।

श्री राजवीर सिंह : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने बताया है कि कम्पलेंट सैंटर खुल रहे हैं। अगर परचेज की कम्पलेंट होगी और दिल्ली में शिकायत की जाएगी, तब पता चलेगा। मैं दूसरी बात पूछना चाहता हूं। स्टेट की अन्य एजेंसियां गेहूं की खरीद कर रही हैं या अन्य खाद्यान्न की खरीद करती हैं और जो आपके एफ. सी. आई. गोडाउंस में आते हैं, उनसे भी खरीद करते हैं। जो आपके एफ. सी. आई गोडाउंस में रखने जाते हैं, वहां पर भ्रष्टाचार के माध्यम से उनके ट्रकों को रोक लिया जाता है और निश्चित कुछ फीस देने के बाद, रिश्वत देने के बाद ही उन ट्रकों से माल उतारा जाता है। इसी प्रकार से जब चीनी या गेहूं लेने के लिए राशन की दुकानों से लोग जाते हैं, तब भी यही प्रक्रिया शुरू होती है। बिना रिश्वत दिए न चीनी मिलती है और न गेहूं मिलता है। मैं मंत्री महोदय से जानना चहाता हूं, क्या आप इसकी बृहद जांच कराएंगे ? यह मामला कई बार उठ चुका है। अध्यक्ष महोदय, आपको स्मरण होगा यह मामला यहां पर उठाया गया था कि एफ. सी. आई. में चूहे बहुत लग जाते हैं। ये चूहे दो पैर वाले और दो हाथ वाले चूहे हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं, इन चूहों को रोकने के लिए आप कितनी बिल्लियां पालेंगे और क्या इसकी जांच कराएंगे ?

श्री अजित सिंह : अध्यक्ष महोदय, इस काम के लिए विजिलेंस डिपार्टमेंट हैं और हम लोग भी रेड करते हैं। अगर सदस्य जी चाहें, तो हम उनको डिटेल दे सकते हैं। माननीय सदस्य अगर कोई भ्रष्टाचार का मामला इस तरह का मेरी जानकारी में, सरकार की जानकारी में लाएंगे, तो उस पर जरूर एन्क्वायरी करेंगे।

श्री राजवीर सिंह : अध्यक्ष जी, यह तो जिले-जिले में हो रहा है। मंत्री जी यह तो सब जगह हो रहा है। मंत्री बनने से पहले ये भी यही कहा करते थे, जो मैं कह रहा हूं।

श्री अजित सिंह : अब मैं कोशिश कर रहा हूं, खत्म करने की. उसमें मदद कीजिए।

श्री विजय कुमार यादव : अध्यक्ष महोदय, क्वालिटी कंट्रोल की बात कही गई है और गल्ला स्टॉक में रहता है और जन-वितरण प्रणाली के जरिए वंटवारे के लिए दुकानों पर दिया जाता है और काफी शिकायतें मिलती हैं। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं, बिहार में कितनी लैबोरेट्रीज हैं, जिनमें स्टाक में रखे स्टाक की जांच हो पाती ? उसके मुताबिक है या नहीं ? अगर नहीं है, तो उसके लिए सरकार क्या कदम उठा रही है ?

श्री अजित सिंह : अध्यक्ष महोदय, कुल संख्या 182 है और बिहार में कितनी है, यह जानकारी मुझे नहीं है। जहां तक स्टोरेज का मामला है, विहार में प्रोक्योरमेंट बहुत कम है, लेकिन जितना प्रोक्योरमेंट करते हैं, उसके लिए हमारे पास स्टोरेज कपैसिटी है।

श्री उमराव सिंह : अध्यक्ष महोदय, सुपरफाइन पैडी की प्रोक्योरमेंट टैक्नीकल वजह से कम हो गई थी, इससे पंजाव के किसानों को वहुत नुकसान हुआ है। पंजाव सरकार ने और पंजाव के सारे माननीय संसद सदस्यों ने यह वात मंत्री जी के नोटिस में लाई है कि टैक्नीकल वजह से यह कमी हुई है और इसको पूरा किया जाए। मंत्री महोदय से मैं यह जानना चाहता हूं, क्या आप किसानों के नुकसान को पूरा करने का प्रवंध कर रहे हैं ?

श्री अजित सिंह : अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न प्रोक्योरमेंट और स्टोरेज से संवंधित है। लेकिन जो समस्या सदस्य जी ने उठायी है, उसकी जानकारी है। इसके वारे में पंजाव सरकार से वातचीत चल रही है और मंत्रालयों से भी वातचीत चल रही है। हम जितनी भी किसानों को सुविधा दे सकते हैं, वह हम देंगे।

खाद्य तेलों का मूल्य

+

*387. **श्री राम नाईक :**

श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी :

क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार खाद्य तेलों को 'ओपन जनरल लाइसेंस' के अंतर्गत रखकर उनके मूल्य नियंत्रित रखने में सफल रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त निर्णय से न केवल खाद्य तेलों के मूल्यों में वृद्धि को रोकने में बल्कि तेलों का आयात किए बिना इनके मूल्यों को स्थिर रखने में भी सहायता मिली है;

(ग) यदि हां, तो क्या शोधन एवं ढुलाई लागत जोड़कर खाद्य तेलों का आयात अधिक महंगा पड़ेगा;

(घ) क्या गत फरवरी में खाद्य तेलों का मूल्य 40,000 रुपये प्रति टन था, जो अब तक का अधिकतम मूल्य था; और

(ङ) उचित मूल्यों पर खाद्य तेलों की उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा

सिंह) : (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) और (ख) चुनिंदा खाद्य तेलों के आयात को 1-3-1995 से खुले सामान्य लाइसेंस के तहत रख दिया गया है। 11-3-1995 से 8-4-1995 की अवधि के दौरान विभिन्न खाद्य तेलों के मूल्य स्तरों में आमतौर पर गिरावट का रूप देखा गया है। खुले सामान्य लाइसेंस का विचार स्वयं में मूल्यों को स्थिर करने के लिए आयात हेतु छूट देना है।

(ग) आयातित खाद्य तेलों को उतरने तक की लागत, अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों, लागत, बीमा और भाड़ा मूल्यों और अन्य प्रभारों, जिनमें सर्विस मार्जिन, ऊपरी खर्च, क्लीयरिंग, रख-रखाव, भंडारण आदि शामिल हैं, को ध्यान में रखते हुए, जो समय-समय पर अलग-अलग होते हैं, निकाली जाती है।

(घ) खाद्य तेलों के उप-समूह का थोक मूल्य सूचकांक 25-2-1995 को 301.9 था, जबकि 8-4-1995 को यह 300.7 था।

(ङ) खुले सामान्य लाइसेंस के अलावा राज्य व्यापार निगम सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए उपभोक्ताओं को खुले बाजार के मूल्यों की तुलना में कम मूल्यों पर आपूर्ति करने हेतु सरकार के खाते में 20 प्रतिशत के रियायती शुल्क पर खाद्य तेल (पामोलीन) का आयात कर रहा है। इसके अतिरिक्त राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड द्वारा भी 20 प्रतिशत के रियायती शुल्क पर आयात किया जा रहा है। राज्य व्यापार निगम द्वारा 1994-95 के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए पामोलीन की 1.07 लाख मी. टन मात्रा का आयात किया गया है। चालू वित्तीय वर्ष 1995-96 के दौरान राज्य व्यापार निगम को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए पामोलीन की 1.5 लाख मी. टन मात्रा का आयात करने हेतु प्राधिकृत किया गया है।

श्री राम नाईक : अध्यक्ष महोदय, क्या यह सच नहीं है कि बाजार में दुकानों पर आज भी तेल पहले से अधिक महंगे दामों पर मिलता है ? यदि यह सच है, तो दाम कम करने के लिए सरकार ने कौन से कदम उठाए हैं ?

श्री बूटा सिंह : अध्यक्ष जी, यह सच नहीं है कि आज तेल पहले से महंगे दामों पर बिक रहा है। पिछले साल की बात कर रहे हैं, तो दूसरी बात है। पिछले पांच-छः हफ्तों के बारे में मैं कह सकता हूं कि तेल की कीमत में पहले से कमी हुई है और कीमत स्टैबिलाइज हुई है। इसमें सरकार ने जो कदम उठाए हैं वे इस स्टेटमेंट में दिए जा चुके हैं। तेल बाहर से मंगवाना और जैसे जो लोग टर्म पॉलिसी है ज्यादा ऑयल सीड्स का प्रोडक्शन होना और उसका वितरण प्रणाली के माध्यम से सारे देश के कोने-कोने में एडीबल ऑयल का सप्लाई करना, ये दूसरे कदम हैं जो हमने उठाए हैं।

श्री राम नाईक : अध्यक्ष जी, मुझे ऐसा लगता है कि मंत्री महोदय के पास जो जानकारी है वह सही नहीं है, क्योंकि जब तेल लेने के लिए बाजार में जाते हैं तो वहां पर कीमतें ज्यादा होती हैं तो मैं मंत्री जी से इतना ही पूछना चाहता हूं कि आपके पास जो भी रिटेल दाम होंगे, चाहे किसी भी बाजार के हों कलकत्ता, दिल्ली या मद्रास के हों वे बता दें। जिसके आधार पर आप कह रहे हैं कि बाजार में तेल महंगा नहीं है, अगर आप यह बता देंगे तो बड़ी कृपा होगी।

श्री बूटा सिंह : अध्यक्ष जी, मैं तो इतना ही कह सकता हूं कि पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम के माध्यम से जो तेल देश में उपभोक्ताओं को दिया जा रहा है…**(व्यवधान)**

श्री अन्ना जोशी : आप रिटेल प्राइस बताइए ?…**(व्यवधान)**

श्री बूटा सिंह : उसमें स्थिरता है और जो अनपैकड एडीबल ऑयल है वह 24 रुपये प्रति किलो है और 29 रुपये लोकल टैक्सेस लगाकर वह उपभोक्ताओं को दिया जाता है, बाकी जो जनरल प्राइस की बात है उसकी जो सूचनाएं मेरे पास हैं वह मैं पढ़कर सुना देता हूं।

[अनुवाद]

"11 मार्च, 1995 से 8 अप्रैल, 1995 की अवधि के दौरान खाद्य तेलों के मूल्यों में सामान्य तौर से गिरावट का रुझान देखा गया है।"

अतः यह कहना अतिश्योक्ति होगी कि खाद्य तेलों के मूल्य निरंतर बढ़ते जा रहे हैं। हमने खुले सामान्य लाइसेंस के तहत खाद्य तेलों के आयात की अनुमति दे दी है जिससे कि देश में खाद्य तेलों की पूर्ति और मूल्य स्तर कायम रह सकें।

श्री ए. चार्ल्स : महोदय, केरल की अर्थव्यवस्था मुख्यतः नारियल पर निर्भर है और नारियल तेल का उपयोग खाद्य तेल के रूप में किया जा रहा है। किंतु एक विशाल जनसमूह नारियल तेल को खाद्य तेल के रूप में प्रयोग में लाने के विरुद्ध है। उनका कहना है कि इसमें कोलोस्ट्राल की मात्रा अधिक है। समाचार-पत्रों में हाल ही में प्रकाशित परिणाम से पता चला है कि नारियल के तेल में कोलोस्ट्राल नहीं होते हैं और इसे खाद्य तेल के रूप में प्रयोग में लाया जा सकता है। अतः क्या मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या इस दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से सभी राज्यों में इसका वितरण किया जाएगा जिससे कि नारियल तेल का मूल्य अन्य खाद्य तेलों के समकक्ष रह सके। इससे केरल की अर्थव्यवस्था बनाए रखने में सहायता मिलेगी।

श्री बूटा सिंह : महोदय, नारियल तेल को कुछ दक्षिणी राज्यों, विशेषकर केरल में मुख्यतः खाद्य तेल के रूप में उपयोग में लाया जाता है। अन्य राज्यों में नारियल तेल को खाद्य तेल के रूप में उपयोग करने का रुझान नहीं है। केरल में कोई प्रतिबंध नहीं है और केरल सरकार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से नारियल तेल को खाद्य तेल के रूप में वितरण करने को स्वतंत्र है। यदि अन्य राज्य भी ऐसा करना चाहें तो इसके बारे में विचार किया जा सकता है।

[हिन्दी]

श्री सत्यपाल सिंह यादव : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने एक लौंग टर्म पॉलिसी बताई और दूसरा उन्होंने यह बताया कि तेल के दाम कम करने के लिए आपने बाहर से तेल मंगाया। भारत में सबसे ज्यादा सरसों तेल उपयोग होता है, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आपने जो तेल बाहर से मंगाया है तो क्या वह आ चुका है या आने वाला है और क्या यह जो वर्तमान प्राइस है, उसके कुछ कम होने के भी चांसेज हैं अथवा निकट भविष्य में यही रहेंगे।

[अनुवाद]

श्री बूटा सिंह : महोदय, यह जारी रहने वाली प्रक्रिया है। जब पूर्ति और मांग के अंतर को कम करने की आवश्यकता समझी जाती है तब खाद्य तेल आयात किया जाता है। इसलिए यदि माननीय सदस्य यह जानना चाहते कि किसी विशेष समय में सरकार द्वारा निश्चित रूप से कितनी मात्रा में आयात किया गया तो मैं आंकड़े देने को तैयार हूं।

जहां तक सरसों के तेल का संबंध है, अधिकांश राज्यों, विशेषकर पूर्वी क्षेत्रों के राज्यों में इसे खाद्य तेल के रूप में इस्तेमाल किया जाता है। इसलिए

अन्य राज्यों को सरसों के तेल का इस्तेमाल करने के लिए विवश करने का प्रश्न नहीं उठता। लोग इसका इस्तेमाल करने को स्वतंत्र हैं और संबंधित राज्य यही कर रहे हैं। हमें इससे कोई आपत्ति नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्नकाल समाप्त होता है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

चावल और गेहूं

***382. श्री पीटर जी. मरबनिआंग :**

श्री प्रबोन डेका :

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

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों में चावल और गेहूं के उत्पादन में गिरावट आई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या इन राज्यों में इन दो जिन्सों का हो रहा उत्पादन यहां की मांग पूरा करने हेतु पर्याप्त है;

(घ) यदि हां, तो उक्त अवधि के दौरान इन राज्यों की घरेलू मांग को पूरा करने के लिए राज्य-वार कितनी मात्रा में इन जिन्सों की आवश्यकता पड़ी; और

(ङ) चावल और गेहूं के उत्पादन के मामले में इन राज्यों को आत्मनिर्भर बनाने के लिए कार्यान्वित को जा रही योजनाओं का ब्यौरा क्या है ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) और (ख) पिछले तीन वर्षों में उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के राज्यों में चावल का उत्पादन, समग्रतौर पर कम नहीं हुआ है। इस अवधि के दौरान मेघालय और त्रिपुरा राज्यों में चावल उत्पादन में कुछ कमी आई है, जिसका कारण प्रतिकूल मौसम कहा जा सकता है। गेहूं इस क्षेत्र की कोई महत्वपूर्ण फसल नहीं है। उत्तर पूर्वी क्षेत्र में चावल और गेहूं का राज्यवार उत्पादन संलग्न विवरण-I में दर्शाया गया है।

(ग) उत्तर पूर्वी क्षेत्र के राज्यों में चावल और गेहूं का उत्पादन इन राज्यों की आवश्यकता पूरी करने के लिए काफी नहीं है।

(घ) उत्तर-पूर्वी राज्यों द्वारा सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत केन्द्रीय जमा भण्डार (पूल) से पिछले तीन वर्षों, अर्थात 1992, 1993 तथा 1994 में की गई मांग के अनुसार चावल और गेहूं की आवश्यकता संलग्न विवरण-II में दर्शायी गई है।

(ङ) उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में अनाज की फसलों (चावल, गेहूं और मोटे अनाज) का उत्पादन और उत्पादकता बढ़ाने के लिए एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना "चावल पर आधारित फसल प्रणाली क्षेत्रों में समेकित अनाज विकास कार्यक्रम" (आई. सी. डी. पी.—चावल) जारी रखी जा रही है। इय योजना के अंतर्गत सम्मिलित कार्यक्रम के घटक हैं—प्रौद्योगिकी के प्रभावी अंतरण के लिए खेतों में प्रदर्शन आयोजित करना तथा किसानों को प्रशिक्षण देना। इस योजना के अंतर्गत, किसानों को स्थान विशिष्ट अधिक उपज देने वाली किस्मों के बीजों तथा चुने हुए उपकरणों के उपयोग पर प्रोत्साहन प्रदान करने का प्रावधान भी है। इस योजना के तहत किए जाने वाले प्रयासों में, समस्या वाले क्षेत्रों हेतु विशिष्ट चावल की किस्मों के प्रमाणित बीज, हरी खाद तैयार करने की फसलों के बीज तथा मृदा की दशा सुधारने के लिए मृदा सुधारक उपलब्ध कराना।

विवरण-I

1990-91, 1991-92, 1992-93 तथा 1993-94 में उत्तर-पूर्वी राज्यों में चावल और गेहूं का उत्पादन

(हजार मीटरी टन में)

राज्य	चावल				गेहूँ			
	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94
अरुणाचल प्रदेश	142.5	143.1	116.9	144.0	6.7	6.8	6.4	8.5
असम	3270.2	3197.2	3299.7	3361.1	114.8	111.2	78.7	100.8
मणिपुर	274.2	340.5	269.3	348.8	—	—	—	—
मेघालय	119.8	121.1	114.0	114.0	5.9	5.6	6.2	6.2
मिजोरम	63.8	71.0	84.0	96.7	—	—	—	—
नागालैंड	152.2	154.0	176.0	180.0	1.3	1.6	0.3	1.0
त्रिपुरा	501.3	474.5	438.1	438.1	6.9	4.7	9.1	9.1
कुल उत्तर पूर्वी राज्य	4524.0	4501.4	4498.0	4682.7	135.6	129.9	100.7	125.6

विवरण-II

उत्तर पूर्वी राज्यों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत चावल और गेहूं की मांग

(हजार मीटरी टन में)

राज्य	चावल			गेहूँ		
	1992	1993	1994	1992	1993	1994
1	2	3	4	5	6	7
अरुणाचल प्रदेश	96.0	109.6	103.2	12.0	14.0	24.9
असम	768.0	762.0	470.8	504.0	504.0	328.0
मणिपुर	111.0	146.0	120.0	36.0	37.7	32.4
मेघालय	180.0	185.0	230.5	46.8	47.1	41.0
मिजोरम	96.0	116.5	130.6	17.5	18.2	26.0
नागालैंड	161.0	139.2	92.0	94.4	63.9	73.2
त्रिपुरा	198.2	194.4	194.4	30.4	31.5	34.8
कुल	1610.2	1652.7	1341.5	741.1	716.4	560.3

बाढ़ के कारण हुई हानि

***385. डॉ. अमृतलाल कालिदास पटेल :**

श्री घर्मण्णा मोंडय्या सादुल :

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

(क) क्या वर्ष 1994 में देश के कुछ भागों में आई भयंकर बाढ़ से भारी विनाश हुआ था;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में कौन-कौन से जिले बाढ़ से सबसे अधिक प्रभावित हुए;

(ग) बाढ़ के कारण राज्यवार कितनी क्षति हुई;

(घ) यदि सरकार ने वर्ष 1994 के दौरान प्रभावित राज्यों, विशेषकर असम को कोई सहायता दी है, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए अन्य कदमों का ब्यौरा क्या है ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) से (ङ) राज्य सरकारों से प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार दक्षिण-पश्चिमी मानसून, 1994 के दौरान 18 राज्यों में 258 जिलों के कुछ हिस्से भारी वर्षा और बाढ़ से प्रभावित हुए। तीन राज्यों और एक संघशासित प्रदेश के 42 जिले अक्तूबर/नवंबर, 1994, में समुद्री तूफान/बाढ़ से प्रभावित हुए। क्षति का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण I और II में दिया गया है। प्रभावित जिलों की सूची संलग्न विवरण III और IV पर दी गई है।

2. राहत खर्च के लिए धन व्यवस्था करने की वर्तमान योजना के अंतर्गत प्राकृतिक आपदाएं आने पर राहत और पुनर्वास उपाय राज्य सरकारें आपदा राहत कोष से धनराशि खर्च करती है। 1994-95 के दौरान बाढ़ से प्रभावित राज्यों को आपदा राहत कोष में से केन्द्रीय अंश को दी गई राशियाँ संलग्न विवरण V में दी गई हैं।

विवरण-I

दक्षिणी-पश्चिमी मानसून, 1994 के दौरान भारी वर्षा, बाढ़ आदि के कारण हुई क्षति

क्र. सं.	राज्य	प्रभावित जिले (सं.)	फसली क्षेत्र की क्षति (लाख है.)	मकानों को क्षति (सं.)	मृत व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	7	0.13	1190	8
2.	अरुणाचल प्रदेश	8	0.01	14	18
3.	असम	5	0.09	700	3
4.	बिहार	21	3.31	28073	83
5.	दिल्ली	1		7	4
6.	गोवा	1			5
7.	गुजरात	16.	10.50	271324	345
8.	हरियाणा	10	0.18	2495	12
9.	हिमाचल प्रदेश	12	4.76	7637	179
10.	जम्मू और कश्मीर	6		3788	58
11.	कर्नाटक	16	1.57	41998	71
12.	केरल	14	1.98	86598	179
13.	मध्य प्रदेश	29	3.77	244700	288
14.	महाराष्ट्र	24	3.22	145647	303
15.	उड़ीसा	25	4.65	10738	88

1 2	3	4	5	6
16. पंजाब	13	0.62	958	41
17. राजस्थान	13	1.00	8809	36
18. उत्तर प्रदेश	37	5.98	65816	317
योग :	258	41.77	920492	2038

विवरण-II

अक्तूबर/नवंबर, 1994 के दौरान चक्रवात/बाढ़ के कारण क्षति

क्र. सं.	राज्य	प्रभावित जिले (सं.)	फसली क्षेत्र की क्षति (लाख है. में)	मकानों को क्षति (सं.)	मृत व्यक्तियों की संख्या
1.	आंध्र प्रदेश	8	3.38	79172	144
2.	कर्नाटोक	10	0.004	2431	34
3.	तमिलनाड	21	0.02	48128	69
4.	पांडिचेरी	3	0.003	1000	—
	योग :	42	3.407	130731	247

विवरण-III

मानसून, 1994 में बाढ़ से प्रभावित हुए जिलों की सूची

1. आंध्र प्रदेश :

(क) खम्मम

(ख) वारांगल

(ग) पूर्वी गोदावरी

(घ) पश्चिमी गोदावरी

(ङ) अदिलाबाद

(च) कुरनूल

(छ) महबूबनगर

2. अरुणाचल प्रदेश :

(क) पश्चिम कमैंग

(ख) तवांग

(ग) लोहित

(घ) अपर सुवांसिरी

(ङ) चेंगलिंग

(च) थिराप

(छ) पूर्वी सियांग

(ज) लोहित जिला

3. असम :

(क) धेमाजी

(ख) लखीमपुर

(ग) वरपेटा

(घ) शिवसागर

(ङ) जोरहाट

4. बिहार :

(क) पश्चिम सिंहभूमि

(ख) पटना

(ग) भोजपुर

(घ) गोपालगंज

(ङ) कटिहार

(च) समस्तीपुर

(छ) खगरिया

(ज) वेगूसराय

(झ) वैसाली

(ञ) सरन

(ट) सुपौल

(ठ) भागलपुर

(ड) साहेब गंज

(ढ) मुंगेर

(ण) बक्सर

(त) पूर्निया

(थ) लखीसराय

(द) पूर्वी चम्पारन

(ध) पश्चिमी चम्पारन

(न) मुजफ्फरपुर

(प) माधेपुरा

5. दिल्ली :

दिल्ली

6. गोवा :

गोवा

7. गुजरात :

(क) भड़ूच

(ख) सूरत

(ग) बलसाद
(घ) डंगस
(ङ) जूनागढ़
(च) अमरेली
(छ) जामनगर
(ज) राजकोट
(झ) कच्छ
(ञ) भावनगर
(ट) सुरेन्द्रनगर
(ठ) मेहसाना
(ड) सावरकंठा
(ढ) खेडा
(ण) पंचमहल
(त) बड़ोदरा

8. हिमाचल प्रदेश :

(क) कांगड़ा
(ख) शिमला
(ग) मंडी
(घ) विलासपुर
(ङ) कुल्लू
(च) सोलन
(छ) ऊना
(ज) सिरमौर
(झ) हमीरपुर
(ञ) चम्बा
(ट) किन्नौर
(ठ) लाहुल और स्पीती

9. हरियाणा :

(क) पानीपत
(ख) सिरसा
(ग) हिसार
(घ) कैथल
(ङ) यमुनानगर
(च) करनाल
(छ) कुरुक्षेत्र
(ज) रोहतक
(झ) गुड़गांव
(ञ) सोनीपत

10. जम्मू और कश्मीर :

(क) जम्मू
(ख) कथूवा
(ग) उधमपुर
(घ) पुंछ
(ङ) डोढ़ा
(च) राजोरी

11. कर्नाटक :

(क) उत्तरी कन्नडा
(ख) धारवाड़
(ग) मैसूर
(घ) कोलार
(ङ) दक्षिण कन्नडा
(च) कोडागू
(छ) सिमोगा
(ज) हासन
(झ) वेलगांव
(ञ) चिकमंगलूर
(ट) चित्रदुर्गा
(ठ) वेल्लारी
(ड) बीजापुर
(ढ) गुलवर्गा
(ण) मांड्या
(त) रायचूर

12. केरल :

(क) केसारगोड
(ख) इड्डुक्की
(ग) केन्नानूर
(घ) कोजीकोडी
(ङ) थ्रोसूर
(च) वायनार
(छ) त्रिवेन्थापुरम

(ज) कोट्टायम

(झ) कोल्लम

(ञ) पालघाट

(ट) मल्लापुरम

(ठ) इर्नाकुलम

(ड) पट्टनमथिटा

(ढ) अल्लापुझ्झा

13. मध्य प्रदेश :

(1) राजनन्दगांव

(2) दुर्ग

(3) रायगढ़

(4) बालाघाट

(5) मंडला

(6) रायपुर

(7) बिलासपुर

(8) बस्तर

(9) जबलपुर

(10) छिन्दवाड़ा

(11) सियोनी

(12) नरसिंहपुर

(13) होसंगाबाद

(14) राजगढ़

(15) सागर

(16) छतरपुर

(17) टिक्कमगढ़

(18) मंदसौर

(19) ग्वालियर

(20) रींवा

(21) विदिसा

(22) सहडोल

(23) रतलाम

(24) इन्दौर

(25) धार

(26) खरगौन

(27) वेतुल

(28) झावुआ

(29) सरगुजा

14. महाराष्ट्र :

(1) अमरावती

(2) यवतमाल

(3) कोल्हापुर

(4) सतारा

(5) संगली

(6) पुने

(7) सोलापुर

(8) गढ़छिरोली

(9) भंडारा

(10) चन्दरपुर

(11) वर्धा

(12) नागपुर

(13) नासिक

(14) अहमदनगर

(15) थाने

(16) रायगढ़

(17) रत्नागिरि

(18) सिन्धुदुर्ग

(19) बम्बई (महानगर)

(20) बम्बई (शहर)

(21) अकोला

(22) धूले

(23) जलगांव

(24) बुलधाना

15. उड़ीसा :

(1) जगतसिंहपुर

(2) कटक

(3) जजपुर

(4) पुरी

(5) केन्द्रापारा

(6) खुर्दा

(7) बालासोर

(8) फुलवानी
(9) बोध
(10) सोनपुर
(11) भदरक
(12) सम्बलपुर
(13) नयागढ़
(14) सुन्दरगढ़
(15) कोरापुट
(16) अंगुल
(17) गंजम
(18) कालाहांडी
(19) बोलानगिर
(20) मलकानागिरि
(21) बरगार
(22) डेंकनाल
(23) झरसुगुडा
(24) नोरंगापुर
(25) कोनझार

16. पंजाब :

(1) जालंधर
(2) कपूरथला
(3) गुरदासपुर
(4) होशियारपुर
(5) पटियाला
(6) रोपड़
(7) संगरूर
(8) फरीदकोट
(9) मंसा
(10) लुधियाना
(11) फिरोजपुर
(12) अमृतसर
(13) भटिंडा

17. राजस्थान :

(1) नागौर
(2) बांसवाड़ा
(3) भीलवाड़ा
(4) कोटा
(5) बरोन
(6) पाली
(7) जोधपुर
(8) झालावाड़
(9) जैसलमेर
(10) अजमेर
(11) बीकानेर
(12) गंगानगर
(13) हनूमानगढ़

18. उत्तर प्रदेश :

(1) अल्मोड़ा
(2) देहरादून
(3) बांदा
(4) चमोली
(5) टिहरी गढ़वाल
(6) उत्तर काशी
(7) खेरी
(8) मेरठ
(9) हरिद्वार
(10) मुजफ्फरनगर
(11) बदायूं
(12) कानपुर ग्रामीण
(13) पीलीभीत
(14) बिजनौर
(15) हमीरपुर
(16) बलिया
(17) गाजीपुर
(18) शहजहांनपुर
(19) मिर्जापुर
(20) बस्ती
(21) इलाहाबाद
(22) वाराणसी
(23) बुलन्दशहर

(24) गाजियाबाद

(25) बहराइच

(26) फैजाबाद

(27) फरुखाबाद

(28) उन्नाव

(29) आजमगढ़

(30) बाराबंकी

(31) देवरिया

(32) जौनपुर

(33) महराजगंज

(34) पड़रोना

(35) गोरखपुर

(36) मऊ

(37) सोनभद्र

विवरण-IV

अक्तूबर/नवंबर, 1994 के दौरान चक्रवात/बाढ़ के कारण क्षति

1. आंध्र प्रदेश :

(1) नेल्लौर

(2) प्रकाशम

(3) गुंटूर

(4) कृष्णा

(5) पूर्वी गोदावरी

(6) पश्चिमी गोदावरी

(7) चित्तूर

(8) नलगोडा

2. कर्नाटक :

(1) दक्षिण कन्नडा

(2) टुमकूर

(3) चिखमगलूर

(4) मांड्या

(5) सिमोगा

(6) मैसूर

(7) वैलगम

(8) रायचूर

(9) धारवाड़

(10) बंगलौर (आर)

3. तमिलनाडु :

(1) मद्रास

(2) चिंगाई—एम. जी. आर.

(3) दक्षिण आरकोट बल्लार

(4) वेल्लापुरम (वी. आर. पी.)

(5) त्रिरुवेन्नामल्लैई-शम्वूवीरायर

(6) तंजावर

(7) त्रिचुरापल्ली

(8) पुडुकोट्टई

(9) शिवगनागा (पी. एम. टी. जिला)

(10) रामनाथपुरम

(11) डिंडीगुल-अन्ना

(12) मदुरई

(13) निल्लाई-कट्टावोम्मम

(14) चिदम्बरानर

(15) कन्याकुमारी

(16) कोम्बाटूरं

(17) दि नीलगिरि

(18) पेरिवर

(19) सेलम

(20) धर्मापुरी

(21) विल्लौर (एन. ए. ए.)

4. पांडिचेरी :

(1) पांडिचेरी

(2) कराइकल

(3) यनाम

विवरण-V

1994-95 के दौरान बाढ़ प्रभावित राज्यों को निर्मुक्त किये गये आपदा राहत कोष के केन्द्रीय अंश को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	राज्य	निर्मुक्त धन (करोड़ में)
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	49.21
2.	अरुणाचल प्रदेश	1.50
3.	असम	22.50

1	2	3
4.	बिहार	13.12
5.	गोवा	0.75
6.	गुजरात	63.75
7.	हरियाणा	6.37
8.	हिमाचल प्रदेश	10.12
9.	जम्मू व कश्मीर	9.00
10.	कर्नाटक	10.12
11.	केरल	23.25
12.	मध्य प्रदेश	27.75
13.	महाराष्ट्र	*
14.	उड़ीसा	29.78
15.	पंजाब	10.50
16.	राजस्थान	93.00
17.	तमिलनाडु	14.62
18.	उत्तर प्रदेश	39.96
	कुल	425.30

★ वर्ष 1994-95 के लिए 33 करोड़ रुपये सितम्बर, 1993 के भूकम्प की स्थिति में 1993-94 के दौरान पहले ही निर्मुक्त किये गये।

[हिन्दी]

ग्रीष्मकालीन विशेष गाड़ियां

***386. श्री पंकज चौधरी :**

श्री डी. वेंकटेश्वर राव :

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

(क) क्या सरकार का गर्मियों में बहुसंख्यक यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए विशेष गाड़ियां चलाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो जोन-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये गाड़ियां किन-किन मार्गों पर चलाने का विचार है;

(ग) ये गाड़ियां कब से चलाई जाएंगी;

(घ) इससे कितने पर्यटक लाभान्वित होंगे;

(ङ) क्या इन गाड़ियों के लिए आरक्षण कराने हेतु अधिक काउंटर खुलवानें तथा महिलाओं और वृद्धों के लिए पृथक काउंटर खुलवाने जैसी विशेष व्यवस्था की जा रही है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) ब्यौरा इस प्रकार है :

क्रम सं.	मार्ग	अवधि	विशेष गाड़ियों की कुल संख्या
1	2	3	4
1.	कुर्ला-पटना	14.4—16.6	126
2.	कुर्ला-गोरखपुर	14.4—13.6	90
3.	बम्बई वी. टी. तिरुवर्नन्तपुरम	15.4—10.6	18
4.	बम्बई वी. टी. पुणे	15.4—11.6	28
5.	बम्बई सेंट्रल-हजरत निजामुद्दीन	11.4—13.6	30
6.	बांद्रा टर्मिनस-जयपुर	09.4—11.6	54
7.	बम्बई सेंट्रल-अहमदाबाद	10.4—12.6	58
8.	बम्बई सेंट्रल-गांधीधाम	11.4—09.6	36
9.	बम्बई सेंट्रल-हापा	09.4—11.6	20
10.	अहमदाबाद-वाराणसी	11.4—06.6	18
11.	हवड़ा-दिल्ली-जम्मू तवी	01.5—14.6	28
12.	हवड़ा-देहरादून	04.5—08.6	12
13.	सियालदह-न्यू अलीपुरद्वार	15.4—30.6	22
14.	हजरत निंजामुद्दीन-जम्मू तवी	14.4—30.6	68
15.	मद्रास-कोल्लम	07.4—13.6	118
16.	मद्रास-कण्णानोर	12.4—07.6	18
17.	बेंगलूरु सिटी-कोल्लम	12.4—07.6	18
18.	सिकन्दराबाद-मद्रास	17.4—29.5	14
19.	तिरुपति-विशाखापटनम	16.4—30.5	28
20.	बरौनी-दिल्ली-जम्मू तवी	16.4—25.6	24
21.	हवड़ा-बम्बई वी. टी.	29.4—13.6	28
22.	हवड़ा-मद्रास	28.4—14.6	28
23.	मद्रास एगम्बूर-मदुरै	14.4—09.6	51
24.	मंगलोर-तिरुवनन्तपुरम	12.4—07.6	48
25.	हवड़ा-दिल्ली-कालका	06.5—10.6	12
26.	सिकन्दराबाद-राजकोट	14.4—26.5	14
27.	नई दिल्ली-काठगोदाम (शताब्दी)	30.4—25.6	18
28.	सिकन्दराबाद-हवड़ा	01.4—30.6	48
29.	गोरखपुर-दिल्ली	01.5—22.6	32
30.	बरौनी-लुधियाना	01.5—27.6	34

(घ) ये विशेष गाड़ियां लगभग 1.18 मिलियन यात्रियों की ढुलाई करेंगी।

(ङ) और (च) विभिन्न स्टेशनों पर, जहां आवश्यक हो, गर्मी की भीड़-भाड़ की निकासी के लिए अतिरिक्त आरक्षण और बुकिंग काउंटर खोले गए हैं।

आवश्यक वस्तुओं के मूल्य

***388. श्री शिवलाल नागजीभाई वेकारिया :**

श्री हरि केवल प्रसाद :

क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल के महीनों में आवश्यक उपभोक्ता वस्तुओं जैसे दालों, काबुली चना, चावल, चीनी, खाद्य तेल, शुद्ध घी, काफी, मक्खन आदि के मूल्यों में भारी वृद्धि हुई है;

(ख) गत एक वर्ष के दौरान महीनेवार और वस्तुवार मूल्यों में कितनी वृद्धि हुई है;

(ग) इन वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि के क्या कारण हैं;

(घ) सरकार ने मूल्य नियंत्रण हेतु क्या कदम उठाए हैं;

(ङ) इन वस्तुओं के प्रभावी वितरण हेतु तथा सार्वजनिक वितरण प्रणाली को कारगर बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(च) गत दो वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष राज्यवार कितने दोषी व्यापारियों, जमाखोरों और कालाबाजारियों को दंडित किया गया ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) आवश्यक उपभोक्ता वस्तुओं, जैसे दालें, काबुली चना, चावल, चीनी, खाद्य तेल, शुद्ध घी, कॉफी, मक्खन आदि के गत वर्ष के लिए थोक मूल्य सूचकांकों में आया मासवार परिवर्तन संलग्न विवरण-I पर दिया गया है।

(ग) आवश्यक उपभोक्ता वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि का मुख्य कारण इन वस्तुओं को मांग व आपूर्ति में अन्तर होना तथा उनके आदानों की लागत में वृद्धि होना है।

(घ) सरकार ने सभी आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों को नियंत्रण में रखने के कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता दी है। सरकार द्वारा कम आपूर्ति वाली आवश्यक वस्तुओं के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए किए गये कुछ दीर्घकालिक उपायों के अलावा, किए गये अन्य उपायों में दालों, चीनी, खाद्य तेलों, मक्खन आदि जैसी वस्तुओं का आयात करना शामिल है, ताकि आवश्यक वस्तुओं की कुल उपलभ्यता बढ़ाई जा सके। इन वस्तुओं में से कुछेक बाजार मूल्यों से कम पर सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए तथा साथ ही सहकारी भंडारों आदि के माध्यम से भी सप्लाई की जा रही है। राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा, जमाखोरों, कालाबाजारियों तथा अनुचित व्यापार पद्धतियों में लिप्त रहने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध आवश्यक वस्तु अधिनियम आदि के तहत कड़ी कार्रवाई की जा रही है।

(ङ) सार्वजनिक वितरण प्रणाली को मजबूत करना तथा सुप्रवाही बनाना एक निरन्तर चलते रहने वाली प्रक्रिया है। उपभोक्ताओं को सार्वजनिक वितरण प्रणाली की वस्तुओं के वास्तविक वितरण की प्रचलनात्मक जिम्मेदारी, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि वे आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति तथा मूल्य-स्थिति पर कड़ी निगरानी रखें और विभिन्न अधिनियमों के तहत उपचारात्मक कार्रवाई करें, ताकि आम आदमी को कोई कष्ट न हो। केन्द्रीय सरकार, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को उनकी भंडारण तथा सुपुर्दगी प्रणाली को बेहतर बनाने के लिए गोदामों का निर्माण करने और वाहन खरीदने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करती है। सरकार ने 1992 में सुपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली शुरू की है।

(च) 1994 के दौरान आवश्यक वस्तु अधिनियम के तहत 1993 के 3569 की तुलना में 4078 व्यक्तियों के विरुद्ध दोषसिद्ध हुआ। दोषसिद्ध व्यक्तियों का राज्यवार विवरण संलग्न विवरण-II पर दिया गया है।

विवरण-I

चुनींदा आवश्यक उपभोक्ता वस्तुओं के हाल के महीनों के दौरान थोक मूल्य सूचकांक

(आधार 1981-82 * 100)

माह	वस्तुएं							
अन्त	दालें (उप समूह)	चना	चावल	चीनी	खाद्य तेल (उप समूह)	शुद्ध घी	कॉफी	मक्खन
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मार्च, 95	-3.6	-7.9	+1.1	-0.6	-0.4	-1.1	+4.1	+1.2
फरवरी, 95	-0.4	-6.4	+0.2	-1.1	+2.6	-0.2	+0.5	-1.6
जनवरी, 95	-1.2	-7.8	-1.5	+0.1	+2.7	+0.4	+2.6	स्थिर
दिसम्बर, 94	-2.0	-6.7	+0.8	+0.9	+2.0	-2.5	-13.2	स्थिर
नवम्बर, 94	+1.8	-1.6	+1.1	-3.8	+1.1	+2.0	-4.2	+2.4
अक्तूबर, 94	+7.1	+6.2	+0.7	-2.7	-1.6	+8.3	1.1	+5.3
सितम्बर, 94	+2.1	+3.4	+2.8	+1.6	+0.4	+3.7	+4.3	+9.7

1	2	3	4	5	6	7	8	9
अगस्त, 94	+3.1	+6.6	-2.0	-2.9	+3.6	+2.2	+1.9	-1.6
जुलाई, 94	+2.3	+4.3	+2.4	-3.6	+2.2	+11.0	+54.6	+4.3
जून, 94	+0.7	+0.1	+4.7	+1.7	+0.8	+1.8	+28.2	+5.7
मई, 94	+0.4	+1.2	-0.9	+4.8	+2.0	+3.5	+26.6	+1.7
अप्रैल, 94	-1.6	-7.7	स्थिर	+1.8	+2.8	-0.3	+8.3	+1.5

स्रोत : आर्थिक सलाहकार का कार्यालय, उद्योग मंत्रालय

विवरण-II

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा वर्ष 1993 व 1994 के दौरान, आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1953 के तहत की गई कार्यवाही

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	दोषसिद्ध व्यक्तियों की संख्या	
		1993	1994
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	229	4
2.	असम	—	—
3.	अरुणाचल प्रदेश	—	—
4.	बिहार	11	2
5.	गुजरात	—	—
6.	गोवा	—	—
7.	हरियाणा	3	—
8.	हिमाचल प्रदेश	16	—
9.	जम्मू और कश्मीर	11	30
10.	कर्नाटक	7	6
11.	केरल	—	1
12.	मध्य प्रदेश	23	13
13.	महाराष्ट्र	12	45
14.	मणिपुर	2	—
15.	मेघालय	—	—
16.	मिजोरम	—	—
17.	नागालैंड	—	—
18.	उड़ीसा	32	11
19.	पंजाब	—	2
20.	राजस्थान	91	255
21.	सिक्किम	—	—
22.	तमिलनाडु	2901	3459
23.	त्रिपुरा	1	—
24.	उत्तर प्रदेश	150	200
25.	पश्चिम बंगाल	4	—
26.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	—	1
27.	चण्डीगढ़	—	—
28.	दादरा और नगर हवेली	—	—
29.	दिल्ली	52	39
30.	दमण और दीव	—	—
31.	लक्षद्वीप	—	—
32.	पाण्डिचेरी	24	10
	योग	3569	4078

[अनुवाद]

माल-डिब्बा उद्योग

***389. श्री असीम बाला :**

श्रीमती वसुन्धरा राजे :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या माल-डिब्बा उद्योग 1 अप्रैल, 1995 से बंद होने के कगार पर है ;

(ख) गत वर्ष के दौरान और आज तक कितने माल-डिब्बों का क्रयादेश दिया गया ;

(ग) क्या माल-डिब्बा उद्योग ने इस बारे में सरकार से अनेक बार अनुरोध किया है, लेकिन रेलवे बोर्ड द्वारा कोई कार्ययोजना नहीं बनाई गई है;

(घ) क्या रेल मंत्रालय माल-डिब्बा उद्योग को समय पर क्रयादेश नहीं दे रहा है;

(ङ) क्या क्रयादेश देने में विलंब के कारण माल-डिब्बा उद्योग को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है तथा इसका रेलवे के कार्य-निष्पादन पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है;

(च) यदि हां, तो क्रयादेश देने में विलंब के क्या कारण हैं;

(छ) क्या रेलवे बोर्ड ने माल-डिब्बों की आपूर्ति के लिए कोई नया क्रयादेश दिया है;

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

(झ) माल-डिब्बा उद्योग के संकट को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (झ) 1994-95 के दौरान चार पहियों वाले 12,000 माल डिब्बों के क्रयादेश दिये गये थे जिसमें से 10,800 के क्रयादेश माल डिब्बा उद्योग को दिए गये थे और 1200 माल डिब्बों के क्रयादेश रेलवे कार्यशालाओं को दिए गये थे।

1995-96 में भी बजट में 12,000 माल डिब्बे हासिल करने का प्रावधान किया गया है। इनमें से 12,00 चार पहियों वाले माल डिब्बों के क्रयादेश रेलवे कार्यशालाओं को दिए गये हैं और शेष का क्रयादेश माल डिब्बा उद्योग को दिया जाएगा। क्रयादेश शीघ्र ही जारी किये जा रहे हैं।

[हिन्दी]

कृषि विश्वविद्यालय

***390. श्रीमती शीला गौतम :**
श्री राजेश कुमार :

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

(क) क्या टैरिफ तथा व्यापार संबंधी सामान्य करार (गैट) में परिकल्पित कृषि अनुसंधान से संबंधित प्रावधानों के संदर्भ में अति आधुनिक अनुसंधान प्रौद्योगिकी की बराबरी करने के लिए देश में कृषि विश्वविद्यालयों की क्षमता के बारे में कोई समीक्षा की गई है ;

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

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

(घ) देश के इन विश्वविद्यालयों में अति आधुनिक कृषि अनुसंधान कार्यों का किया जाना सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाएंगे ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) कृषि राज्य का विषय है और राज्य कृषि विश्वविद्यालय (एस. ए. यू.) स्वतंत्र रूप से अलग-अलग राज्यों में कार्य कर रहे हैं। सरकार द्वारा गैट के संबंध में राज्य कृषि विश्वविद्यालयों की विशेष रूप से समीक्षा नहीं की गयी है। गैट के संबंध में कृषि की जरूरतों एवं उसकी वचनबद्धता का मूल्यांकन उद्योगों, व्यापारियों और उत्पादकों द्वारा किया जा रहा है।

अग्रिम एवं महत्वपूर्ण क्षेत्रों में विकास अनुदानों एवं तदर्थ प्रायोजनाओं के द्वारा भा. कृ. अनु. परिषद ने राज्य कृषि विश्वविद्यालयों की संरचनात्मक सुविधाओं के विकास में महत्वपूर्ण योगदान दिया है।

[अनुवाद]

एकीकृत डेरी विकास योजना

***391. श्री पी. कुमारासामी :**
श्री विलासराव नागनाथराव गूंडेवार :

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

(क) एकीकृत डेरी विकास योजना के अंतर्गत वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान नॉन आपरेशन फ्लड पर्वतीय और पिछड़े क्षेत्रों में राज्यवार कितनी राशि स्वीकृत की गई और कितनी जारी की गई ;

(ख) इस योजना के अंतर्गत उपरोक्त अवधि के दौरान वर्षवार और राज्यवार निर्धारित किए गये लक्ष्यों और प्राप्त उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है ;

(ग) क्या इस योजना के अंतर्गत राज्य सरकारों द्वारा मांगी गई वित्तीय सहायता के अनेक प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के पास लंबित पड़े हैं ; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन प्रस्तावों को शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने के लिए क्या कार्यवाही किए जाने का विचार है ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) एकीकृत डेयरी विकास परियोजना स्कीम के अंतर्गत गैर-आपरेशन फ्लड, पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्रों के लिए 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान अनुमोदित, विभिन्न परियोजनाओं की कुल अनुमोदित लागत को दर्शाने वाला विवरण तथा निर्मुक्त निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ख) परियोजनाओं के प्रमुख घटकों के लक्ष्य तथा उपलब्धियों को दर्शाने वाला विवरण–II संलग्न है।

(ग) और (घ) आन्ध्र प्रदेश, जम्मू तथा कश्मीर राज्यों, अण्डमान तथा निकोबार संघ शासित क्षेत्र से प्राप्त प्रस्ताव तथा मध्य प्रदेश से प्राप्त अतिरिक्त, प्रस्तावों को विभिन्न मूल्यांकन एजेंसियों की टिप्पणी के लिए परिचालित किया गया है।

विवरण-I

केन्द्रीय क्षेत्र योजना के अंतर्गत एकीकृत डेयरी विकास परियोजना के लिए गैर-आपरेशन फ्लड, पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्र के लिए निर्मुक्त निधियां तथा परियोजनाओं का अनुमोदित लागत

(लाख रुपये में)

क्रम सं.	राज्य	परियोजना की अनुमोदित लागत	के दौरान निर्मुक्त निधियां	
			1993-94	1994-95
1	2	3	4	5
(क)	**1993-94 के दौरान अनुमोदित परियोजनाएं**			
	1. अरुणाचल प्रदेश	458.50	100.00	150.00

1	2	3	4	5
	2. गुजरात	679.95	150.00	—
	3. मध्य प्रदेश			
	केन्द्र बस्तर, गुना, नरसिंगपुर	781.06	225.00	290.00
	4. मणिपुर	224.10	25.00	100.00
	5. मिजोरम	367.99	100.00	146.00
	6. नागालैंड	337.71	101.00	150.00
	7. उड़ीसा-I परियोजना	631.00	50.00	142.00
	8. सिक्किम			
	सिक्किम (उत्तर) सिक्किम (पूर्व, पश्चिम, दक्षिण)	678.47	125.00	200.00
	9. त्रिपुरा—प्रथम परियोजना	304.90	25.00	100.00
	10. उत्तर प्रदेश			
	बुंदेलखंड क्षेत्र, पूर्वांचल क्षेत्र, तराई क्षेत्र	1242.89	190.00	200.00
(ख)	**1994-95 के दौरान अनुमोदित परियोजनाएं**			
	1. असम	1260.76	—	400.00
	2. बिहार	158.61	—	75.00
	3. मेघालय	141.29	—	75.00
	4. उड़ीसा-2 परियोजना	443.21	—	150.00
	5. त्रिपुरा-3 परियोजना	319.51	—	113.00
	6. पश्चिम बंगाल	498.98	—	200.00

विवरण-II

विभिन्न राज्यों के गैर-आपरेशन फ्लड, पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्रों में एकीकृत डेयरी विकास परियोजना के घटकों के लक्ष्य तथा उपलब्धियां।

क्रम सं.	राज्य		1993-94					1994-95				
			संगठित जिला सहकारी समितियां	जिला सहकारी समिति की सदस्यता	दैनिक औसत दुग्ध अधिप्राप्ति (लीटर)	दैनिक औसत दुग्ध विपणन (लीटर)	प्रसंस्करण क्षमता	संगठित जिला सहकारी समितियां	जिला सहकारी समिति की सदस्यता	दैनिक औसत दुग्ध अधिप्राप्ति (लीटर)	दैनिक औसत दुग्ध विपणन (लीटर)	प्रसंस्करण क्षमता
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	अरूणाचल प्रदेश	लक्ष्य	25	290	760	2990	5000	35	1010	1350	3470	5000
		उपलब्धियां	राज्य सरकार सर्वप्रथम डेयरी संयंत्र की स्थापना पर अपना ध्यान संकेद्रित कर रही है। संयंत्र निर्माण कार्य तथा क्षेत्र कार्य प्रगति पर है।									
2.	असम	लक्ष्य	—	—	—	—	—	182	12170	8870	22280	5000
		उपलब्धियां	1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना									
3.	बिहार	लक्ष्य	—	—	—	—	—	35	1050	1366	1353	—
		उपलब्धियां	1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना									
4.	गुजरात	लक्ष्य	1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना					80	4000	5000	—	60000
		उपलब्धियां						80	5369	5902	42300	—
5.	मध्य	लक्ष्य	105	3417	4117	4079	12000	210	7489	9330	9235	16000
	प्रदेश	उपलब्धियां	मार्च 1994 के दौरान अनुमोदित परियोजना					77	2707	2975	2975	—
6.	मणिपुर	लक्ष्य	30	1530	2270	3240	1000	40	2080	3130	4370	10000
		उपलब्धियां	15	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	10000	20	1000	1300	2000	10000
7.	मेघालय	लक्ष्य	—	—	—	—	—	15	810	3000	2860	10000
		उपलब्धियां	1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना									
8.	मिजोरम	लक्ष्य	26	2860	2760	4500	10000	26	3120	3280	6000	10000
		उपलब्धियां	26			उपलब्ध नहीं		26	622	3000	3000	लागू नहीं (दिसम्बर, 94 तक)
9.	नागालैंड	लक्ष्य	50	1790	2470	3280	12000	65	2410	3560	4360	12000
		उपलब्धियां	21	691	578	682	लागू नहीं	21	691	533	528	लागू नहीं

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10.	उड़ीसा	लक्ष्य	—	—	—	—	—	175	3900	14000	14000	8000
	(1 परियोजना)	उपलब्धियां	29	1000	1000	1000	—	169	3900	13884	13884	8000
	*परियोजना	*लक्ष्य	—	—	—	—	—	150	18000	20000	20000	10000
		उपलब्धियां				1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना						
11.	सिक्किम	लक्ष्य	155	5085	6443	7323	—	155	5085	8327	8637	25000
		उपलब्धियां	143	3550	5270	5122	—	143	3606	5848	6000	—
12.	त्रिपुरा	लक्ष्य	70	5100	3610	7590	10000	85	6530	4900	9110	15000
	(1) परियोजना	उपलब्धियां	65	3800	2500	3500	10000	70	3950	2200	4000	15000
	(2) परियोजना	लक्ष्य	—	—	—	—	—	10	710	510	510	—
		उपलब्धियां				1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना						
13.	उत्तर प्रदेश	लक्ष्य			परियोजना का प्रथम वर्ष 1994-95 में प्रारंभ हुआ			300	59400	30750	15270	40000
		उपलब्धियां						282	68750	26160	13840	40000
14.	पश्चिम बंगाल	लक्ष्य	—	—	—	—	—	80	4000	4000	4000	—
		उपल्धियां			1994-95 के अंत में अनुमोदित परियोजना							

* उड़ीसा-2 परियोजना के लक्ष्य, परियोजना के अंतिम लक्ष्य हैं जिन्हें वार्षिक लक्ष्यों में अलग-अलग दर्शाया जाना है।

महिला अध्ययन केन्द्र

***392 श्री उद्धव बर्मन** : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने 1986-90 की अवधि में कुछ विश्वविद्यालयों और महाविद्यालयों में महिला अध्ययन हेतु कुछ केन्द्र और प्रकोष्ठ स्थापित किए थे;

(ख) यदि हां, तो इन केन्द्रों की स्थापना के लिए क्या उद्देश्य निर्दिष्ट किए गए थे;

(ग) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने कुछ प्रकोष्ठ बन्द करने के आदेश दिए हैं;

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

(ङ) इन महिला अध्ययन केन्द्रों हेतु और अधिक धन उपलब्ध कराने के लिए सरकार क्या कदम उठाएगी ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी, हां।

(ख) इन केन्द्रों का मूल उद्देश्य, सामाजिक आर्थिक और राजनैतिक जीवन में महिलाओं की भूमिका के प्रति समाज के वर्तमान दृष्टिकोण और मान्यताओं में परिवर्तन लाना है और शिक्षा, शोध व विस्तार के माध्यम से लिंग समता को बढ़ावा देना है।

(ग) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) सरकार, विभिन्न प्रकार की योजनाओं और कार्यक्रमों के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को योजनागत अनुदान प्रदान करती है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग इस विषय पर अपने दिशा-निर्देशों और अपनी योजनाओं की प्राथमिकताओं को ध्यान में रखते हुए महिला केन्द्रों/सेलों को सहायता प्रदान करता है।

आपरेशन ब्लैक बोर्ड

***393. श्रीमती भावना चिखलिया :**

श्रीमती दीपिका एच. टोपीवाला :

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

(क) क्या आपरेशन ब्लैकबोर्ड की निरन्तर निगरानी रखी जाती है और उसका मूल्यांकन किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना के कार्यान्वयन से संबंधित जानकारी निरन्तर मिलती रहती है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्राप्त मूल्यांकन संबंधी रिपोर्ट का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार वाह्य एजेंसियों द्वारा इसका आकलन शुरू कराने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी, हां। समय-समय पर कार्यक्रम की निगरानी की गई है। इसके अतिरिक्त गत तीन वर्षों में सात मूल्यांकन कराए गये थे।

(ख) और (ग) मूल्यांकन रिपोर्टों से पता चला है कि जहां आपरेशन ब्लैकबोर्ड का कार्यान्वयन हुआ है वहां शिक्षण स्तर पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है। दिनांक 4 अप्रैल, 1995 को राज्य शिक्षा मंत्रियों के एक सम्मेलन में कार्यक्रम कार्यान्वयन की समीक्षा की गई थी, इस सम्मेलन में संयुक्त रूप से यह निर्णय लिया गया कि राज्यों द्वारा ठोस कार्य योजनाएं तैयार की जाएंगी ताकि कार्यान्वयन में सुधार किया जा सके।

(घ) जी, हां।

(ङ) वर्ष 1995-96 में स्वतंत्र एजेंसियों द्वारा एक समवर्ती मूल्यांकन व्यवस्था की जाएगी।

खाद्य तेलों को जब्ती

***394. श्री एम. वी. वी. एस. मूर्ति :**

श्री सनत कुमार मंडल :

क्या **कृषि मंत्री** यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार द्वारा राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के पास उपलब्ध सारे खाद्य तेलों को अप्रैल, 1995 में जब्त कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्य सरकार की इस कार्यवाही पर आपत्ति की गई है ;

(ग) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रकट की गई प्रमुख आपत्तियां क्या हैं;

(घ) राज्य सरकार द्वारा राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के गोदामों से कितना खाद्य तेल जब्त किया गया ;

(ङ) क्या इससे बाजार में खाद्य तेलों के मूल्यों में गिरावट आई है;

(च) यदि हां, तो यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं अथवा उठाए जाएंगे कि गुजरात राज्य सरकार के नागरिक पूर्ति विभाग द्वारा मारे गये छापों से न केवल राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड को ही, जो कि बाजार हस्तक्षेप कार्य-संचालन (मार्किट इन्टरवेंशन आपरेशन) के लिए एक प्रमुख निकाय है, अपितु केन्द्रीय सरकार के ऐसे अन्य निकायों की भावी क्षमता प्रभावित न हो; और

(छ) जब्ती के पश्चात् राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के गोदामों में कुल कितना खाद्य तेल उपलब्ध है ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) गुजरात सरकार ने 4, 5 और 6 अप्रैल, 1995 को काण्डला, राजकोट, जगुदान और आनन्द स्थित राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के गोदामों से 22,119 मी. टन खाद्य तेल का स्टाक जब्त किया।

(ख) से (घ) राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड का खाद्य तेल का स्टाक नागरिक आपूर्ति मंत्रालय द्वारा जारी, खाद्य तिलहन और खाद्य तेल (भंडारण नियंत्रण) आदेश 1977 जिसे 27-5-94 और 30-6-94 को संशोधित किया गया है, के अन्तर्गत अनुज्ञेय स्टाक सीमा में था। इस भंडारण नियंत्रण आदेश के अन्तर्गत राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के लिए स्वदेशी तेल के स्टाक की सीमा 7700 मीटरी टन निर्धारित की गयी थी तथा आयातित वनस्पति पामोलीन तेल के स्टाक को भंडारण नियंत्रण आदेश, 1977 के क्षेत्राधिकार से अलग रखा गया था। खाद्य तेल का 22,119 मीटरी टन का स्टाक, जिसमें से 16,963 मीटरी टन आयातित पामोलीन और 5156 मीटरी टन स्वदेशी तेल का स्टाक

था, सरकार द्वारा लगायी गयी स्टाक सीमा में था। अतः गुजरात सरकार से यह अनुरोध किया गया था कि वह शीघ्र ही राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड को खाद्य तेल का स्टाक दे दे।

(ङ) खाद्य तेल के बाजार में कोई महत्वपूर्ण मूल्य अंतर की रिपोर्ट नहीं मिली है।

(च) राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड का मंडी हस्तक्षेप कार्य 31-3-94 को समाप्त हो गया। अब राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड वाणिज्यिक आधार पर स्वयं ही खाद्य तेल के धारा ब्रांड का विपणन कर रहा है।

केन्द्रीय नागरिक आपूर्ति मंत्रालय ने 6 अप्रैल, 1995 को भंडारण नियंत्रण आदेश, 1977 में और संशोधन किया है, जिसके अन्तर्गत राज्य के सभी निगमों और केन्द्रीय स्तर की सहकारी समितियों को खाद्य तिलहन और खाद्य तेल (भंडारण नियंत्रण) आदेश, 1977 के अन्तर्गत लगायी गयी स्टाक सीमा से छूट दी गयी है। केन्द्रीय नागरिक आपूर्ति मंत्रालय ने राज्य सरकारों को यह भी अनुदेश दिया है कि अनिवार्य वस्तु अधिनियम आदेश के प्रावधानों को छोटी विसंगतियों के लिए व्यापारियों और सहकारी समितियों को तंग करने के लिए इस्तमाल नहीं किया जाना चाहिए।

(छ) इस समय फिलहाल राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के पास गुजरात स्थित गोदाम में लगभग 26,250 मीटरी टन खाद्य तेल है, जिसमें आयातित और स्वदेशी दोनों किस्म का खाद्य तेल शामिल है।

[हिन्दी]

ड्रिप सिंचाई

***395. श्री छेदी पासवान :**
श्री बलराज पासी :

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

(क) सरकार द्वारा सूखा प्रवण क्षेत्रों के किसानों को ड्रिप सिंचाई प्रौद्योगिकी की सुविधा प्रदान करने के लिए अब तक की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है ;

(ख) वर्ष 1994-95 के दौरान, राज्यवार इन क्षेत्रों के लिए इस योजना के अन्तर्गत कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई;

(ग) क्या ऐसी सहायता देश के सभी भागों में समान रूप से प्रदान की जा रही है;

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

(ङ) वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान, राज्यवार इस सुविधा से लाभान्वित हुए किसानों की अनुमानित संख्या क्या है ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) भारत सरकार कृषि में प्लास्टिक के उपयोग को बढ़ाने संबंधी एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना क्रियान्वित कर रही है। इस योजना में अन्य बातों के साथ-साथ आठवीं योजना के दौरान 200 करोड़ रुपये के प्रस्तावित परिव्यय से सूखा प्रवण क्षेत्रों सहित देश में ड्रिप सिंचाई प्रौद्योगिकी को प्रोत्साहन देना शामिल है। इस योजना में किसानों के खेतों पर ड्रिप सिंचाई प्रणालियों की स्थापना, सरकारी फार्म पर प्रदर्शन करना तथा इस प्रौद्योगिकी के उपयोग में प्रशिक्षण देने के लिए सहायता की व्यवस्था की गई है।

(ख) वर्ष 1994-95 के दौरान विभिन्न राज्यों के लिए इस योजना के अंतर्गत दी गई वित्तीय सहायता का उल्लेख संलग्न विवरण में किया गया है।

(ग) और (घ) जी नहीं, प्रत्येक राज्य/संघ शासित क्षेत्र में ड्रिप सिंचाई प्रौद्योगिकी को अपनाने की क्षमता और प्रौद्योगिकी के बारे में जागरूकता के स्तर के आधार पर आवंटन में अन्तर होता है।

(ङ) 1993-94 और 1994-95 के दौरान यह सुविधा उठाने वाले किसानों की राज्य-वार वास्तविक संख्या की जानकारी एकत्रित की जा रही है।

विवरण

वर्ष 1994-95 के दौरान ड्रिप सिंचाई के घटक के लिए नियुक्त की गयी राशियों का राज्यवार ब्यौरा

(लाख रुपये में)

राज्य	94-95 वास्तविक निर्मुक्ति
1	2
आन्ध्र प्रदेश	420.10
अरूणाचल प्रदेश	3.30
असम	9.90
विहार	0.00
गोवा	3.38
गुजरात	253.47
हरियाणा	53.18
हिमाचल प्रदेश	8.25
जम्मू और कश्मीर	8.25
कर्नाटक	479.75
केरल	338.25
मध्य प्रदेश	134.25
महाराष्ट्र	1203.37
मणिपुर	3.30
मेघालय	3.30
मिजोरम	0.00
नागालैंड	3.30
उड़ीसा	129.75
पंजाब	0.00
राजस्थान	59.50
सिक्किम	6.60
तमिलनाडु	382.50
त्रिपुरा	0.00
उत्तर प्रदेश	90.75

1	2
पश्चिम बंगाल	0.00
अंडमान और निकोवार-दीपसमूह	3.30
चण्डीगढ़	3.30
दमन और दीव	5.10
दिल्ली	4.95
दादर और नगर हवेली	3.30
लक्षद्वीप	0.00
पाण्डिचेरी	0.75
कुल :	3615.15

[अनुवाद]

वन अनुसंधान और प्रशिक्षण केन्द्र

***396. श्री फूल चंद वर्मा :**

डॉ. वसंत पवार :

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

(क) देश में, राज्यवार कार्यरत केन्द्रीय वन अनुसंधान और प्रशिक्षण केन्द्रों का ब्यौरा क्या है और इनके उद्देश्य क्या हैं;

(ख) इन केन्द्रों की स्थापना पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई तथा वर्ष 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान केन्द्रवार सरकार द्वारा कितनी सहायता प्रदान की गई;

(ग) इन केन्द्रों द्वारा उक्त अवधि के दौरान क्या-क्या विभिन्न कार्य किए गये ;

(घ) क्या ऐसे और केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये केन्द्र कहां-कहां स्थापित किए जाएंगे ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) देश में पांच मुख्य केन्द्रीय वानिकी अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थाएं हैं। इन केन्द्रों के ब्यौरे और उद्देश्यों के साथ-साथ प्रश्न के भाग (ख) और (ग) के उत्तर को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(घ) और (ङ) पर्यावरण और वन मंत्रालय ने जापान सरकार की वित्तीय सहायता से "नर्सरी विकास के लिए अनुसंधान और प्रशिक्षण केन्द्र" स्थापित करने के लिए सिद्धांतरूप में निर्णय लिया है। परियोजना प्रस्ताव का ध्येय अन्य बातों के साथ-साथ आम लोगों में तकनीकी जानकारी का प्रसार करके देश में उन्नत पौधरोपण सामग्री की उपलब्धता को बढ़ाना है।

इस केन्द्र को मध्यप्रदेश के छिंदवाड़ा में स्थापित करने का प्रस्ताव है।

विवरण

देश के विभिन्न भागों में स्थित भारत सरकार के अधीन निम्नलिखित संस्थान वानिकी अनुसंधान और प्रशिक्षण की गतिविधियों में लगे हैं :

1. भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद्, देहरादून
2. भारतीय प्लाईवुड उद्योग, अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थान, बंगलौर
3. भारतीय वन प्रबंध संस्थान, भोपाल
4. इंदिरा गांधी राष्ट्रीय वन अकादमी, देहरादून
5. वन शिक्षा निदेशालय, देहरादून

1. **भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद्, देहरादून, उत्तर प्रदेश**

यह पर्यावरण और वन मंत्रालय का एक स्वायत्तशासी संघठन है और देश में वानिकी अनुसंधान का शीर्षस्थ संगठन है। इसका मुख्य उद्देश्य वानिकी अनुसंधान शिक्षा और विस्तार कार्यक्रम शुरू करना, उनको सहायता प्रदान करना, बढ़ावा देना तथा समन्वित करना और वानिकी तथा सम्बद्ध विज्ञानों से संबंधित अनुसंधान गतिविधियों के लिए निकासी गृह के रूप में कार्य करना है।

भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद् के अधीन 10 संस्थान और एक केन्द्र है जो देश के राज्यों की विभिन्न वानिकी अनुसंधान जरूरतों को पूरा करते हैं। ये हैं :

(1) वन अनुसंधान संस्थान, देहरादून उत्तर प्रदेश।

यह संस्थान पंजाब, हरियाणा, चंडीगढ़, पश्चिमी उत्तर प्रदेश, के सिंधु-गंगा मैदान और उत्तर प्रदेश के हिमालय की वानिकी अनुसंधान जरूरतों को पूरा करता है। इस संस्थान की अनुसंधान गतिविधियां उन्नत बीज/पौधरोपण सामग्री उत्पादन, पारि पुनरूद्धार, गैर-काष्ठ वन उत्पाद का विकास, परती भूमि सहित दबाव वाले क्षेत्रों में वनीकरण बांस की खेती की तकनीकों तथा जैव उर्वरकों के उत्पादन पर केन्द्रित हैं।

(2) सामाजिक वानिकी और पारि-पुनरूद्धार संस्थान, इलाहबाद उत्तर प्रदेश।

यह संस्थान गंगा मैदान विंध्य क्षेत्र और उत्तरी बिहार की पारिस्थितिक समस्याओं से निपटने का कार्य करता है। इस केन्द्र का प्रमुख उद्देश्य उत्पादकता वृद्धि करने के लिए गंगा मैदान और विंध्य वनों में उच्च ताप सह और अवक्रमित स्थलों के पारिस्थितिक पुनरूद्धार के लिए प्रौद्योगिकी का विकास करना है। अनुसंधान की मुख्य क्षेत्र परती भूमि सुधार/क्षारीय—खारी भूमि का सुधार, कृषि वानिकी और वृक्ष सुधार हैं।

(3) समशीतोष्ण वन अनुसंधान, शिमला, हिमाचल प्रदेश।

वह संस्थान हिमाचल प्रदेश और जम्मू व कश्मीर की वानिकी जरूरतों के प्रति उत्तरदायी है। मुख्य अनुसंधान गतिविधियां सम-शीतोष्ण वनों के पुनर्जनन, हिमालय के वसीकरण/पुनरूद्धार तथा ठंडे मरूस्थलों के वनीकरण से संबंधित हैं।

(4) शुष्क वन अनुसंधान संस्थान, जोधपुर, राजस्थान।

यह संस्थान राजस्थान, गुजरात और दादरा व नगर हवेली की वानिकी अनुसंधान जरूरतों को पूरा करता है। इसके अनुसंधान क्षेत्रों में अत्यधिक फसल देने वाले ईंधन की लकड़ी और चारा प्रजातियों से मरूस्थल वनीकरण, शुष्क और

अर्द्ध-शुष्क क्षेत्रों के लिए कृषि वानिकी चरागाह माडलों का विकास, क्षारीय-खारी भूमियों का वनीकरण आदि शामिल हैं।

(5) उष्ण कटिबंधीय वन अनुसंधान संस्थान, जबलपुर, मध्य प्रदेश।

यह संस्थान मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, और उड़ीसा की वानिकी अनुसंधान जरूरतों को पूरा करता है। इसकी अनुसंधान गतिविधियों में विंध्य, सतपुड़ा पहाड़ियों और पश्चिमी घाटी की पारिस्थितिक बहाली, खनिज क्षेत्रों का पुनरूद्धार, कृषि वानिकी, वृक्ष सुधार तथा जैव उर्वरकों के उपयोग शामिल हैं।

(6) वानिकी और मानव संसाधन विकास संस्थान, छिंदवाड़ा, मध्य प्रदेश।

मध्य भारत के आदिवासी क्षेत्र में वानिकी उत्पादों से संबंधित अनुसंधान करने के लिए इस संस्थान की हाल ही में स्थापना की गई है। इसका उद्देश्य मानव संसाधन विकास के लिए वानिकी से संबंधित व्यावसायिक और पेशेवर प्रशिक्षण प्रदान करना भी है।

(7) वन उत्पादकता संस्थान, रांची, विहार।

यह संस्थान दक्षिण विहार, पश्चिम बंगाल तथा अंडमान व निकोवार द्वीप समूह, संघ शासित क्षेत्र की वानिकी अनुसंधान जरूरतों को पूरा करता है। यह मुख्य रूप से लाख की खेती के लिए कार्यक्रमों के विकास और विस्तार में लगा हुआ है। अन्य गतिविधियों में जल-विज्ञान संबंधी अध्ययन, कृषि वानिकी आदि शामिल हैं।

(8) वर्षा और नमी वाले पर्णपाती वन संस्थान, जोरहाट, असम।

इसका कार्यक्षेत्र असम, अरूणाचल प्रदेश, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड, त्रिपुरा और सिक्किम के पूर्वोत्तर राज्यों में देश के आर्द क्षेत्र में फैला है। इसके कार्यों में झूम खेती पर नियंत्रण संबंधी अनुसंधान, पारिस्थितिकी संतुलन को वाधा पहुंचाए बिना कच्छ वनस्पति वनों का बहुप्रयोजनीय प्रयोग उष्णकटिबंधीय वन प्रणाली में ऊर्जा प्रवाह, माइकोराईज़ा आदि शामिल हैं।

(9) वन आनुवंशिकी एवं वृक्ष प्रजनन संस्थान, कोयम्बटूर, तमिलनाडु।

यह संस्थान तमिलनाडु, केरल, लक्षद्वीप और पांडिचेरी की समग्र वानिकी अनुसंधानों जरूरतों के प्रति उत्तरदायी है। इसके अलावा इसको उपयुक्त प्रजनन और प्रसार प्रौद्योगिकी के जरिए वर्तमान आनुवंशिक संसाधनों के उन्नयन के लिए अनुप्रयोग अभिमुख प्रौद्योगिकी विकसित करने की जिम्मेवारी भी सौंपी गई है।

(10) काष्ठ विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी संस्थान, बंगलौर, कर्नाटक।

यह संस्थान कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश, गोआ, दमन और दीव के राज्यों के संवंध में वानिकी और वन उत्पादों की अनुसंधान जरूरतों को पूरा करता है इसके मुख्य अनुसंधान क्षेत्रों में वृक्ष सुधार, काष्ठ संपदा और उसके उपयोग, काष्ठ सुष्कण एवं परिरक्षण, वन उत्पादकों का रसायन शास्त्र तथा काष्ठ जैव अवक्रमण शामिल हैं।

(11) वन अनुसंधान केन्द्र, हैदराबाद, आन्ध्र प्रदेश।

इसकी स्थापना अभी हाल ही में की गई है। इसके कार्यों में वर्षा द्वारा सिंचित, तटीय और अवक्रमित भूमियों में कृषि वानिकी, कच्छ वनस्पति वनों के प्रबंध, संयुक्त वन प्रबंधक इत्यादि पर अनुसंधान करना शामिल हैं।

भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद् की स्थापना 1986 में की गई थी और इसको 1991 में स्वायत्तशासी संगठन का दर्जा दिया गया चूंकि भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद् तथा इसके अधीनस्थ संस्थानों और केन्द्रों का निरन्तर विकास और समय-समय पर विस्तार किया जा रहा है, इसलिए यह वताना संभव नहीं होगा कि भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद् अथवा इसके संस्थानों की स्थापना पर कितना खर्च हुआ।

पिछले तीन वर्षों के दौरान भारत सरकार द्वारा प्रदान की गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	2792.00
1993-94	—	3608.00
1994-95	—	4811.00

पिछले तीन वर्षों के दौरान भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद तथा इसके संस्थानों और केन्द्र ने वन उत्पादकता, वृक्ष सुधार, वनस्पति प्रजनन, ऊतक संवर्धन, वीज प्रौद्योगिकी, बहुउद्देशीय वृक्ष प्रजातियां, जैव उर्वरकों, जैव-नाशी कीटनाशकों, सामाजिक वानिकी, कृषि वानिकी, नर्सरी और पौधरोपण बीमारियों, इमारती लकड़ी, गैर-काष्ठ वन उत्पादों के उपयोग, शीत/गर्म मरूस्थल का वनीकरण, क्षारीय—खारे और खनित स्थल, झूम खेती का नियंत्रण, जैव विविधता संरक्षण आदि से संबंधित महत्वपूर्ण अनुसंधान गतिविधियां चलाई गई।

2. **भारतीय प्लाईवुड उद्योग अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थान, बंगलौर, कर्नाटक।**

यह पर्यावरण और वन मंत्रालय का एक स्वायत्तशासी संगठन है। प्रारंभ में इसकी स्थापना 1962 में भारतीय प्लाईवुड विनिर्माता अनुसंधान एसोसिएशन के रूप में की गई थी और बाद में इसका नाम बदलकर भारतीय प्लाईवुड उद्योग अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थान रखा गया। इस संस्थान का प्रशासनिक नियंत्रण उद्योग मंत्रालय से 1990 में पर्यावरण और वन मंत्रालय को हस्तांतरित किया गया।

इसके उद्देश्यों में (1) काष्ठ और काष्ठ उत्पादों की सेवावधि बढ़ाने, प्राकृतिक वनों पर समग्र दबाव को कम करने के उद्देश्य से परिवर्तन और अनुप्रयोग में अपशिष्ट को कम करने से संबंधित अनुसंधान, (2) कौशलों में सुधार करने उत्पाद गुणवत्ता का उन्नयन करने तथा उत्पाद लागत को अनुकूल बनाने के लिए प्रशिक्षण, और

(3) यांत्रिक काष्ठ उद्योगों से संबंधित उत्पादों और नीति मुद्दों के मानकीकरण से संबंधित सलाह देना शामिल हैं।

चूंकि यह संस्थान 1962 में स्थापित किया गया था और तब से समय-समय पर इसका विस्तार किया गया है, इसलिए यह बताना संभव नहीं होगा कि इसकी स्थापना पर कितनी राशि खर्च हुई है तथापि पिछले तीन वर्षों के दौरान भारत सरकार द्वारा प्रदान की गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	86.57
1993-94	—	105.00
1994-95	—	109.50

पिछले तीन सालों के दौरान इस संस्थान द्वारा शुरू की गई गतिविधियों में फैक्टरी कार्मिकों के लिए विनिर्माण के महत्वपूर्ण क्षेत्रों में 1-2 सप्ताह की अवधि के अल्पकालिक व्यावसायिक प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करना, यांत्रिक काष्ठ प्रसंस्करण प्रौयोगिकी में एक साल का प्रमाण-पत्र पाठ्यक्रम आयोजित करना, वास की चटाई बोर्ड विनिर्माण के विकास संबंधी परियोजना का कार्यान्वयन, इमारती लकड़ी और आसनजकों की जांच संबंधी अनुसंधान और विकास कार्य, प्लाईवुड की अनुप्रयोग अभियांत्रिकी, उद्योग के लिए प्लाईवुड विनिर्माण से संबंधित सेवाएं प्रदान करना शामिल है।

3. **भारतीय वन प्रबंध संस्थान, भोपाल, मध्य प्रदेश।**

भारतीय वन प्रबंध संस्थान इस मंत्रालय का एक स्वायत्तशासी संगठन है इसकी स्थापना 1981 में की गई थी। इसके उद्देश्यों में राज्य वन विभागों के कार्मिकों को प्रबंध और संबंधित विषयों में प्रशिक्षण प्रदान करना, वन विकास निगमों और वन आधारित उद्योगों के कार्मिकों को प्रबंध और संबंधित विषयों में प्रशिक्षण प्रदान करना ताकि उनको वन प्रबंध की कला और पेशे का अभ्यास कराने के लिए तथा निजी और गैर-सरकारी क्षेत्र में प्रबंध स्थिति में भविष्य के लिए युवा प्रतिभा संपन्न व्यक्तियों से चयन प्रशिक्षण के लिए उन्हें सुसज्जित किया जा सके।

चूंकि इस संस्थान की स्थापना 1981 में की गई और उसके बाद समय-समय पर इसका विस्तार किया गया इसलिए यह बताना संभव नहीं है कि इसकी स्थापना पर कितना खर्च किया गया तथापि 3 वर्षों के दौरान भारत सरकार द्वारा प्रदान की गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	225.00
1993-94	—	300.00
1994-95	—	292.00

भारतीय वन प्रबंध संस्थान द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान शुरू की गई गतिविधियों में वन प्रबंध में दो साल का नियमित स्नातकोत्तर डिप्लोमा, 1994 में संसाधन प्रबंध में एम. फिल स्तर का पाठ्यक्रम शुरू करना, वानिकी प्रबंध के विभिन्न विषयों पर 25 प्रबंध विकास कार्यक्रम, 8 कार्यशालाएं, तीन सेमिनार आयोजित करना शामिल हैं तथा 43 अनुसंधान परियोजनाओं पर भी कार्य किया गया।

4. **इंदिरा गांधी राष्ट्रीय वन अकादमी, देहरादून, उत्तर प्रदेश।**

पूर्व भारतीय वन महाविद्यालय का दर्जा बढ़ाकर 1987 में इंदिरा गांधी राष्ट्रीय वन अकादमी अस्तित्व में आई। इसका मुख्य कार्य भारतीय वन सेवा के परीवीक्षार्थियों को प्रशिक्षण देना है। चूंकि इंदिरा गांधी राष्ट्रीय वन अकादमी की स्थापना भारतीय वन महाविद्यालय (1938 में स्थापित) का दर्जा बढ़ाकर की गई और तब से महाविद्यालय/एकेडमी का विस्तार किया गया इसलिए यह बताना संभव नहीं होगा कि इस अकादमी की स्थापना पर कितनी राशि खर्च की गई।

सरकार द्वारा प्रदान की गई सहायता की राशि इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	209.10
1993-94	—	195.07
1994-95	—	258.63

5. **वन शिक्षा निदेशालय, देहरादून उत्तर प्रदेश।**

यह निदेशालय देश में राज्य वन सेवा के अधिकारियों और रेंज अधिकारियों के प्रशिक्षण की देखभाल करता है। यह इन अधिकारियों के प्रशिक्षण के लिए एकसा पाठ्यक्रम लागू करने के लिए उत्तरदायी है। इस समय उसके प्रशासनिक नियंत्रण में 3 राज्य वन सेवा महाविद्यालय और 1 रैंजर महाविद्यालय हैं। इन महाविद्यालयों के ब्यौरे इस प्रकार हैं :

(1) राज्य वन सेवा महाविद्यालय, देहरादून, उत्तर प्रदेश।

यह महाविद्यालय 1981 में शुरू किया गया था। चूंकि विद्यालय की स्थापना के बाद समय-समय पर इसका विस्तार किया गया इसलिए यह बताना संभव नहीं है कि इस महाविद्यालय की स्थापना पर कितनी राशि खर्च की गई।

पिछले तीन वर्षों के दौरान इस महाविद्यालय को दी गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	38.31
1993-94	—	72.83
1994-95	—	90.10

पिछले तीन वर्षों के दौरान दो वर्ष के नियमित पाठ्यक्रम में 57 अधिकारियों को प्रशिक्षित किया गया। दो-दो सप्ताह के नौ पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तथा तीन-तीन सप्ताह के दो पाठ्यक्रम (कम्प्यूटर पर) इस अवधि के दौरान आयोजित किए गये।

(2) राज्य वन सेवा महाविद्यालय, कोयम्बटूर, तमिलनाडु।

यह महाविद्यालय 1980 में शुरू किया गया था। तब से इसका समय-समय पर विस्तार किया गया इसलिए यह बताना संभव

नहीं है कि इसकी स्थापना पर कितनी राशि खर्च की गई। पिछले तीन वर्षों के दौरान महाविद्यालय को दी गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	32.00
1993-94	—	68.18
1994-95	—	42.43

पिछले तीन वर्षों के दौरान नियमित द्विवर्षीय पाठ्यक्रम में 93 आधिकारियों को प्रशिक्षित किया गया। इसके अलावा दो-दो सप्ताह के 10 पुनश्चर्या पाठ्यक्रम और तीन-तीन सप्ताह के दो पाठ्यक्रम (कम्प्यूटर पर) इस अवधि के दौरान आयोजित किए गये।

(3) राज्य वन सेवा महाविद्यालय, बर्निहाट, असम।

यह महाविद्यालय 1976 में खोला गया उसके बाद इसके विकास पर निरन्तर व्यय होता रहा है और इसलिए यह बताना संभव नहीं होगा कि इसकी स्थापना पर कितनी राशि खर्च की गई है।

पिछले तीन वर्षों के दौरान इस महाविद्यालय को दी गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	20.82
1993-94	—	28.07
1994-95	—	33.00

पिछले तीन वर्षों के दौरान कोई नियमित द्विवर्षीय पाठ्यक्रम नहीं चलाया गया। तथापि दो-दो सप्ताह के आठ पुनश्चर्या पाठ्यक्रम इस अवधि के दौरान आयोजित किए गये।

(4) पूर्वी वन रेंजर महाविद्यालय, कुर्सीयांग, पश्चिम बंगाल।

यह महाविद्यालय 1974 में शुरू किया गया था। उसके बाद इसके विकास पर निरन्तर खर्च किया जाता रहा है और इसलिए यह बताना संभव नहीं होगा कि इसकी स्थापना पर कितना खर्च हुआ।

पिछले तीन वर्षों के दौरान इस महाविद्यालय को दी गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है :

वर्ष		वित्तीय सहायता (रु० लाखों में)
1992-93	—	10.92
1993-94	—	17.61
1994-95	—	29.32

पिछले तीन वर्षों के दौरान इस महाविद्यालय में 62 अधिकारियों को प्रशिक्षण दिया गया।

खाद्यान्नों का निर्गम मूल्य

*397. **श्री राम कापसे :**
श्री मोहन सिंह (देवरिया) :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से बेची जा रही रसोई गैस, मिट्टी के तेल, चीनी, चावल, और गेहूं के निर्गम मूल्यों में वृद्धि करने/कमी करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या मानदंड अपनाए गये हैं तथा सरकार द्वारा इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा ;

(ग) मूल्यों में वृद्धि के पश्चात् राजसहायता में कितनी वृद्धि की गई है; और

(घ) क्या राजसहायता में वृद्धि किए जाने के बावजूद सार्वजनिक वितरण प्रणाली का कार्य सुचारू रूप से नहीं चल रहा है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए बेचे जाने वाले गेहूं, चावल और चीनी के निर्गम मूल्य सरकार द्वारा किसानों को अदा किए गये वसूली मूल्य; वसूली एजेन्सियों द्वारा किए गये वसूली प्रासंगिक खर्चों; एक सीमित अवधि के लिए पूंजी पर ब्याज; और भारतीय खाद्य निगम के गोदामों तक ढुलाई लागत जैसे संबंधित तथ्यों को ध्यान में रखकर निर्धारित किए जाते हैं।

इसी प्रकार, एल. पी. जी. और मिट्टी के तेल के निर्गम मूल्य पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा संगत तथ्यों को ध्यान में रखकर निश्चित किये जाते हैं।

उपर्युक्त वस्तुओं के वर्तमान निर्गम मूल्यों में परिवर्तन करने का कोई निर्णय अभी तक नहीं किया गया है।

(ग) गेहूं और चावल के निर्गम मूल्यों में फरवरी, 1994 से कोई परिवर्तन नहीं किया गया है जिसके परिणामस्वरूप 1994-95 में सब्सिडी में 632 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है।

जहां तक चीनी का संबंध है, दोहरे मूल्य की प्रणाली प्रचलन में है, और केन्द्रीय सरकार सामान्यतया सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिये दी जाने वाली चीनी के लिए कोई सब्सिडी रिलीज नहीं करती है।

जहां तक मिट्टी के तेल और एल. पी. जी. का संबंध है, मिट्टी के तेल के मूल्यों में 1991 से और एल. पी. जी. के मूल्यों में जनवरी, 1994 से वृद्धि नहीं की गई है। तेल उद्योग पूल लेखे में 1994-95 के दौरान सब्सिडी का अनुमानित भार 1993-94 की तुलना में 116 करोड़ रुपये बढ़ गया है।

(घ) सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ और सुव्यवस्थित बनाना एक निरन्तर प्रक्रिया है। सार्वजनिक वितरण प्रणाली की जिन्सों के वितरण के लिए परिचालन संबंधी जिम्मेदारी राज्य सरकारों की है।

भारत-चीन समझौता

*398. **श्री बोल्ला बुल्ली सम्मया** : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने चीन से कृषि क्षेत्र में सहयोग के लिए आग्रह किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या चीन ने भारत के इस पेशकश को स्वीकार कर लिया है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई समझौता किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो किए गये इस समझौते का ब्यौरा क्या है ?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) से (घ) 11 अप्रैल, 1992 को बीजिंग में भारत और चीन के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गये, जिसका उद्देश्य कृषि के क्षेत्र में वैज्ञानिक, तकनीकों और आर्थिक सहयोग बढ़ाना है। समझौता ज्ञापन को क्रियान्वित करने के लिए दोनों देशों के बीच एक कार्ययोजना पर भी हस्ताक्षर किए गये। यह कार्य योजना 31 दिसम्बर, 1995 तक वैध है।

इस समझौता ज्ञापन में निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) वैज्ञानिक और तकनीकी सूचना और सामग्रियों का आदान-प्रदान।

(2) जर्मप्लाज्म, बीज, पौद और प्रजनन सामग्रियों का आदान-प्रदान।

(3) प्रशिक्षणार्थियों, वैज्ञानिकों के शिष्टमंडलों और विशेषज्ञों का आदान-प्रदान।

(4) संयुक्त कृषि अनुसंधान कार्यक्रम।

(5) अनुसंधान और प्रयोगों के परिणामों का आदान-प्रदान।

(6) व्याख्यानों, कार्यशालाओं, संगोष्ठियों और प्रदर्शनियों आदि का आयोजन।

परिवहन लागत में राजसहायता

***399. प्रो. उम्मारेड्डि वेंकटेस्वरलु** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे का विचार उर्वरकों और आम उपभोक्ता वस्तुओं की परिवहन लागतों पर दी जा रही राजसहायता को वापस लेने का है;

(ख) उक्त वस्तुओं पर इस समय प्रतिवर्ष कितनी राजसहायता दी जा रही है; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) रेलवे व्यापक जन उपभोग की कुछ वस्तुओं का प्रचालन-लागत से कम लागत पर कर रहा है। इस कारण रेलवे को वर्ष 1994-95 में 142.38 करोड़ रुपये की अनुमानित हानि हुई।

पौधों के जीवित रहने की दर

***400. श्री शिवशरण वर्मा :**
श्री परसराम भारद्वाज :

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

(क) क्या इस प्रकार का कोई आकलन कराया गया है कि लगाए जाने के बाद दूसरे अथवा तीसरे वर्ष तक कितने पौधे जीवित रहते हैं;

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

(ग) क्या यह सच है कि पौधों के लगाए जाने के दो से तीन वर्ष बाद तो क्या एक वर्ष बाद भी उसकी देखभाल करने वाला कोई नहीं होता है;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में उठाए गये अथवा उठाए जाने वाले उपचारात्मक कदमों का ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) वृक्षारोपण की जीवितता दर की निगरानी और मूल्यांकन करने के लिए राज्य सरकारों तथा संघ शासित प्रशासनों की अपनी-अपनी व्यवस्थाएं हैं। पर्यावरण और वन मंत्रालय में राष्ट्रीय वनीकरण और पारिस्थितिकीय विकास बोर्ड 20 सूत्री कार्यक्रम के सूत्र सं. 16 के अंतर्गत एक नोडल एजेंसी के रूप में स्वतंत्र विशेषज्ञों/संगठनों तथा संस्थाओं द्वारा वृक्षारोपण की जीवितता दर के अध्ययन करता है। ये अध्ययन एक वर्ष में देश के लगभग 50 चयनित जिलों में किये जाते हैं। वर्ष 1991-92 तथा 1992-93 में किये गये जीवितता दर अध्ययनों के ब्यौरे संलग्न विवरण I तथा II दिये गये हैं। इन अध्ययनों से पता चलता है कि यद्यपि वृक्षों के जीवितता प्रतिशत में स्थानवार, प्रजातिवार भिन्नता देखने को मिलती है, तथापि एक वर्ष के बाद किये गये वृक्षारोपण की सामान्य जीवितता दर 55 प्रतिशत से 80 प्रतिशत की बीच रही।

राज्य वन विभाग वृक्षारोपण के बाद तीसरे वर्ष तक जीवितता दर की निगरानी करते हैं और क्षतिग्रस्त पौधों के स्थान पर नये पौधों की यथा अपेक्षित रोपाई करते हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

विवरण-I

वर्ष 1991-92 के दौरान किये गये वृक्षारोपण के संबंध में स्वतंत्र विशेषज्ञों/एजेंसियों द्वारा किये गये जीवितता दर अध्ययनों के परिणाम

क्र. सं.	जिले का नाम	औसत जीवितता प्रतिशत*
1	2	3
1.	पश्चिम त्रिपुरा	70.6
2.	पश्चिम कामंग	80.3
3.	प. खासी पहाड़ियां	65.8
4.	मेहसाना	70.0 और इससे ऊपर
5.	कोरापुट	85.0 90.0
6.	मंडी	78.34
7.	अलवर	88.22
8.	संगरूर	86.4
9.	जालौन	82.85
10.	बरेली	74.25
11.	सरगुजा	75.48
12.	जोरहाट	40.0-50.0

1	2	3
13.	मोकोकचुंग	80.0-90.0
14.	मणीपुर	70.0-80.0
15.	बहराइच	85.2
16.	चन्द्रपुर	64.5
17.	छिन्दवाड़ा	61.3
18.	कपूरथला	91.7
19.	मिदनापुर	49.2
20.	नादिया	79.6
21.	सम्बलपुर	81.4
22.	दक्षिण सिक्किम	50.6
23.	मेडक	62.0
24.	गोवा	68.0
25.	इद्दुकी	71.78
26.	कसारगोड	84.83
27.	जलगांव	77.71
28.	तन्जावुर	81.2
29.	पूर्वी गोदावरी	68.28
30.	कथुआ	62.17
31.	कोलार	70-90
32.	बस्तर	82.07
33.	पौड़ी गढ़वाल	77.72
34.	जामनगर	70.0 और इससे ऊपर
35.	बाडमेर	72.0
36.	मंदसौर	31.43
37.	चुरू	72 से 87
38.	डूंगरपुर	65 से 85
39.	भिवानी	60 से 90
40.	नेल्लौर	82.7
41.	नीलगिरी	70 से 90
42.	गुलबर्गा	22
43.	मंगलौर (द. कन्नड़)	07
44.	धरमपुरी	69

* प्रजातिवार/स्थानवार भिन्नता के आधार पर

विवरण-II

वर्ष 1992-93 के दौरान किये गये वृक्षारोपण के संबंध में स्वतंत्र विशेषज्ञों/एजेंसियों द्वारा किये गये जीवितता दर अध्ययन के परिणाम

क्र. सं.	जिलों का नाम	औसत जीवितता प्रतिशत*
1	2	3
1.	महबूबनगर	67.17
2.	त्रिसूर	44.53
3.	शिमोगा	67.39
4.	खम्माम	63.73
5.	होशंगाबाद	72.34
6.	क्वीलोन	84.78
7.	बरान	79.00
8.	बीकानेर	68.25
9.	उदयपुर	72.75
10.	सिंघभूम	84.85
11.	जलपाईगुड़ी	55.5
12.	धूले	74.92
13.	प. सिक्किम	51.13
14.	सलेम	72.5
15.	पूर्वी खासी पहाड़ियां	59.5
16.	प. मणीपुर	79.7
17.	उ. त्रिपुरा	73.3
18.	कर्बी अंगलोंग	60
19.	ऐजवाल	55 से 65
20.	कोहिमा	70 से 80
21.	प. सियांग	60 से 70
22.	फूलबनी	85 से 95
23.	उ. आरकोट	84
24.	पेरियार	79
25.	चम्बा	59.48
26.	रोहतक	83.6
27.	भटिंडा	80
28.	अम्बाला	67 से 70
29.	होशियारपुर	62 से 86
30.	गोरखपुर	63.31
31.	पिथौरागढ़	60

1	2	3
32.	मिर्जापुर	65
33.	शिवपुरी	78.4
34.	कुड्डपा	60
35.	जूनागढ़	70.8
36.	भंडारा	65.93
37.	उधमपुर	82.1
38.	पुरुलिया	0 से 90 तक
39.	प. चम्पारन	82
40.	सिरमौर	67.17
41.	सुन्दरगढ़	86.7
42.	ढेंकनाल	80 से 93
43.	कोल्हापुर	85
44.	विलासपुर	75

*प्रजातिवार/स्थानवार भिन्नता के आधार पर।

जनजाती लोगों के लिए शिक्षा

***3930. श्री जितेन्द्रनाथ दास** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनजातीय लोगों को शिक्षित करने के लिए कोई विशेष कार्यक्रम है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) देश में शिक्षा के विकास के लिए सामान्य योजनाओं के अतिरिक्त कल्याण मंत्रालय आदिवासी लोगों की शिक्षा के लिए निम्नलिखित योजनाएं चला रहा है—

(i) अनुसूचित जनजाति के लड़कों व लड़कियों के लिए छात्रावास,

(ii) आदिवासी उप-योजना क्षेत्रों में आश्रम स्कूल,

(iii) आदिवासी क्षेत्रों में व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थान,

(iv) आदिवासी क्षेत्रों में महिला साक्षरता के विकास के लिए कम साक्षरता वाले क्षेत्रों में शैक्षिक परिसर,

(v) मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्तियां, तथा

(vi) प्रतियोगी परीक्षाओं के लिए कोचिंग केन्द्र।

रेल लाइन का दोहरीकरण

3931. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :

श्री वी. एस. विजयराघवन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शोरुवण्णुर और मंगलौर के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य वास्तव में शुरू हो गया है तथा इसे 'केल्ट' योजना में शामिल कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है;

(ग) इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि का उपयोग किया गया है;

(घ) क्या इस परियोजना के लिए भूमि का अधिग्रहण कर लिया गया है;

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

(च) क्या इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण में राज्य सरकार की भागीदारी संतोषजनक रही है और यह कार्य कोंकण रेल विभाग को न सौंपे जाने के क्या कारण हैं जबकि केरल सरकार 36 करोड़ रुपये पहले ही दे चुकी है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (छ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

डीजल इंजन

3932. श्री सुखेन्दु खां :

श्री हाराधन राय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हावड़ा और आसनसोल के बीच डीजल इंजनों से चलने वाली मालगाड़ियों की संख्या कितनी है;

(ख) हावड़ा और आसनसोल के बीच दोनों दिशाओं के डीजल इंजनों से चलने वाली यात्री मेल तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की संख्या और नाम क्या हैं;

(ग) इस सेक्शन पर डीजल इंजनों से रेलगाड़ियां चलाने पर गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष कितनी धनराशि खर्च की गयी;

(घ) इस विद्युतीकृत रेल मार्ग पर डीजल इंजन का प्रयोग करने के क्या कारण हैं;

(ङ) क्या इस सेक्शन पर 2305/2306 सहित सभी रेलगाड़ियां विद्युत इंजनों से चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) हावड़ा और आसनसोल के बीच सभी थ्रू मालगाड़ियां बिजली रेल इंजनों से चल रही हैं। खाना/सैंथिया और झाझा से/तक डीजल रेल इंजन से चलने वाली गाड़ियां हावड़ा-आसनसोल खंड पर अपने गंतव्य को डीजल द्वारा कर्षित की जाती हैं।

(ख) ब्यौरा नीचे दिया गया है—

3005/3006	हावड़ा—प्रतिदिन
3073/3074	हिमगिरि एक्सप्रेस—सप्ताह में तीन दिन
3025/3026	पूर्वांचल एक्सप्रेस—साप्ताहिक
2303/2304	पूर्वा एक्सप्रेस—सप्ताह में चार दिन
2305/2306	राजधानी एक्सप्रेस—सप्ताह में दो दिन (बरास्ता पटना)

(ग) इस प्रकार के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(घ) परिचालनिक सुविधा।

(ङ) फिलहाल, ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रेल परियोजनाएं

3933. **श्री खेलन राम जांगडे** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में कार्याधीन विभिन्न रेल परियोजनाओं के पूरा होने के क्या लक्ष्य तय किये गये हैं;

(ख) इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ग) उन्हें शीघ्र पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं; और

(घ) इन परियोजनाओं की लागत में कितनी वृद्धि हुई है ?

रेल मंत्री (सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) मध्य प्रदेश राज्य में इस समय नई लाइनों आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और विद्युतीकरण से संबंधित चल रही विभिन्न परियोजनाओं का ब्यौरा इस प्रकार है—

विवरण

परियोजना का नाम	पूरा होने की लक्ष्य तिथि	प्रगति का प्रतिशत
(1) **नई लाइनें**		
1. गुना-इटावा रेल लाइन	गुना-ग्वालियर मार्ग पर खजूरी-मोहाना-पनिहार के शेष भाग का कार्य 1997-98 तक पूरा किया जाएगा और नोनेरा से भिंड और इटावा तक का भाग नौवीं योजना में पूरा किया जाएगा।	55%
2. गोधरा-दाहोद-इंदौर और देवास-मक्सी	यह कार्य रोक दिया गया था और इसको शुरू करने पर विचार किया जा रहा है।	36%
(2) **आमान-परिवर्तन**		
1. नीमच-रतलाम	नौवीं योजनावधि	8%
2. परसिया-छिंदवाड़ा	1995-96	1%
(3) **दोहरीकरण**		
1. बिलासपुर-अकलतरा तीसरी लाइन		75%
2. अनास पुल		50%
3. पोरूमरोद-बेरछा	1995-96	50%
4. बैरागढ़-फंदा		75%
5. अकलतरा-चंपा शिरोपरी उपस्कर सहित तीसरी लाइन	1997-98	0.2%
(4) **विद्युतीकरण**		
1. बीना-कटनी	पूरे खंड को बिजली कर्षण सेवाओं के लिए ऊर्जित किया गया है। कुछ अवशिष्ट कार्य चल रहे हैं।	परियोजनाएं पूरी हो गई हैं। अवशिष्ट कार्य चल रहे हैं।
2. कटनी-अनूपपुर-बिलासपुर	-वही-	

(ग) मध्य प्रदेश में चल रही विभिन्न परियोजनाओं को पूरा करने के लिए इन परियोजनाओं की प्रगति के लिए निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार संबंधित क्षेत्रीय रेलों को पर्याप्त धनराशि और सामग्री उपलब्ध कराई जा रही है।

(घ) उपर्युक्त परियोजनाओं में से अब तक केवल गुना-इटावा और गोधरा-दाहोद-इंदौर तथा देवास-मकसी नई रेल लाइन परियोजनाओं की लागत में वृद्धि मूल्य-वृद्धि के कारण है। ब्यौरा इस प्रकार है—

परियोजना का नाम	कुल लागत (करोड़ रुपये में)	नवीनतम लागत (करोड़ रुपये में)
1. गुना-इटावा	158.77	256
2. गोधरा-दाहौद-इंदौर और देवास-मकसी	297.14	327

मिट्टी के तेल का वितरण

3934. श्री महेश कनोडिया : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को विभिन्न राज्य सरकारों से, विशेषतः गुजरात सरकार से, ग्रामीण और जनजातीय क्षेत्रों में पिछड़े वर्गों को मिट्टी का तेल वितरित करने हेतु कुछ सुझाव मिले हैं;

(ख) यहि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) इन सुझावों के संबंध में क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ) केन्द्रीय सरकार, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए मिट्टी के तेल का थोक में आवंटन करती है। किसी राज्य के भीतर विभिन्न क्षेत्रों को उसका उप-आवंटन करने तथा हकदारी के मानदंड और हकदारी की मात्रा से संबंधित निर्णय करने के मामले राज्य सरकारों के प्रशासनिक क्षेत्राधिकार में आते हैं। केन्द्रीय सरकार को, गुजरात सहित, किसी भी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र से ग्रामीण तथा आदिवासी क्षेत्रों में पिछड़े वर्गों को मिट्टी के तेल का वितरण करने के लिए कोई विशिष्ट सुझाव प्राप्त नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

डी. एम. यू. रेलगाड़ियां

3935. श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दैनिक यात्रियों की सुविधा के लिए भीड़-भाड़ वाले समय में बहादुरगढ़/रोहतक से शकूरबस्ती/दिल्ली के लिए डी. एम. यू. रेलगाड़ियां चलाने का है; और

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) परिचालनिक कठिनाइयाँ तथा संसाधनों की तंगी।

सड़क उपरिपुल

3936. प्रो. सुशान्त चक्रवर्ती : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की दक्षिण-पूर्ण रेल सेक्शन में पश्चिम बंगाल के हावड़ा में संतरागाछि के निकट सड़क उपरिपुल के निर्माण की कोई योजना है;

(ख) यहि हां, तो क्या इस संबंध में कोई समयबद्ध कार्यक्रम बनाया गया है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) पुल मार्च 97 में पूरा हो जाने की आशा है।

माल गोदाम और रेलवे साइडिंग

3937. श्री अजय मुखोपाध्याय : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राज्यवार कितने मालगोदाम और रेलवे साइडिंग बंद किये गये; और

(ख) वर्तमान शुल्क दर सेक्शन बंद मालगोदामों और साइडिंगों की चालू हालत में शुल्क और आय का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) ये माल शेड बंद कर दिये गये थे क्योंकि उनके बंद करते समय उनकी वार्षिक आमदनी 5 लाख रुपये से कम थी। मौजूदा माल भाड़ा दर सूची पर आमदनी का अनुमान लगाना व्यवहार्य नहीं है।

विवरण

(क) गत तीन वर्षों के दौरान माल यातायात के लिए 589 गुड्स शेड्स तथा रेलवे साइडिंग बंद कर दी गई। राज्यवार स्थिति इस प्रकार हैं—

राज्य		बंद किए गए गुड्स शेड्स और रेलवे साइडिंगों की संख्या
महाराष्ट्र	—	55
मध्य प्रदेश	—	53
उत्तर प्रदेश	—	144
हरियाणा	—	15
राजस्थान	—	60
कर्नाटक	—	11
पश्चिम बंगाल	—	36
बिहार	—	64
तमिलनाडु	—	24
केरल	—	5
अरुणाचल प्रदेश	—	34
उड़ीसा	—	16
पंजाब	—	27
हिमाचल प्रदेश	—	9
जम्मू एवं कश्मीर	—	1
गुजरात	—	10
गोआ	—	2
असम	—	23
जोड़ :		589

[हिन्दी]

उर्वरकों की बिक्री

3938. श्री एन. जे. राठवा : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1992-93 और 1993-94 के दौरान नियंत्रण मुक्त किये गये उर्वरकों को रियायती दरों पर बिक्री करने हेतु गुजरात सरकार को कितनी राशि आवंटित की गई;

(ख) क्या सरकार को उपरोक्त धनराशि के दुरुपयोग के संबंध में कुछ शिकायतें मिली हैं;

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

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) कृषकों को नियंत्रण रहित फास्फेट तथा पोटाश युक्त उर्वरकों की रियायती बिक्री के लिए गुजरात को 1992-93 के दौरान 1469 लाख रुपये तथा 1993-94 के दौरान 3645.70 लाख रुपये निर्मुक्त किये गये थे। इसके अलावा, इस योजना के अंतर्गत 1993-94 को बकाया राशि का निपटान करने के लिए 1994-95 के दौरान गुजरात को 374.63 लाख रुपये निर्मुक्त किये गये थे।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) ये प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

गन्ने का मूल्य

3939. श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्ये : क्या **खाद्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 4 अप्रैल, 1995 के "द इकानामिक टाइम्स" में "नेशनल बोर्ड फार केन प्राइसिंग मूटिड़" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यहि हां, तो इसमें की गई टिप्पणियों पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इस मामले के तथ्य क्या हैं;

(ग) इस प्रास्ताव की क्या स्थिति है; और

(घ) गन्ना उत्पादकों को लाभकारी मूल्य दिलाने और चीनी उत्पादन क्षेत्रों में किसानों के हित का ध्यान रखने वाला बाजार नेटवर्क बनाने के लिए उठाए गये/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) सभी चीनी उत्पादक राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के शर्करा मंत्रियों का एक सम्मेलन 6 मई, 1995 को आयोजित होगा जिसमें अन्य बातों के अलावा, गन्ने की मूल्य नीति से संबंधित पांच मंत्रियों की समिति द्वारा की गई सिफारिशों पर विचार किया जाएगा।

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशन

3940. श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय बिहार में किन-किन प्रमुख रेलवे स्टेशनों का विस्तार और विकास किया जा रहा है; और

(ख) स्टेशन-वार कितनी धनराशि खर्च की जाएगी; इस पर पहले कितना खर्च हो चुका है और प्रत्येक स्टेशन के लिए काम पूरा होने की अलग-अलग क्या समय सीमा तय की गई है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

स्टेशन	खर्च की जाने वाली प्रस्तावित धनराशि	पहले खर्च हुई धनराशि	लक्ष्य
	(लाख रुपयों में)		
मुजफ्फरपुर	82.50	52.50	1995-96
हाजीपुर	7.50	5.00	1995-96
समस्तीपुर	34.16	0.72	1995-96
सहरसा	5.20	2.11	1995-96
मोतीहारी	2.30	कुछ नहीं	1995-96
सिवान	19.93	14.10	1995-96
छपरा	21.84	0.33	1995-96
बोकारो स्टील सिटी	43.03	32.98	1995-96
चक्रधरपुर	42.25	9.27	1996-97
हटिया	83.38	0.24	1996-97
रांची	43.35	31.00	1996-97
टाटानगर	40.42	27.12	1995-96
पुरी	2.88	कुछ नहीं	1995-96
कटिहार	329.81	201.23	1996-97
किशनगंज	46.01	29.61	1996-97
बारसोई	12.22	6.45	1996-97
पटना	523.24	449.45	1995-96
धनबाद	143.00	95.86	1995-96
गया	45.92	44.92	1995-96
क्यूल	22.97	16.97	1995-96

[अनुवाद]

गोडावन

3941. श्री सैयद शहाबुद्दीन : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में गोडावन की जनसंख्या के बारे में कोई अध्ययन

कराया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या अध्ययन से इसकी जनसंख्या में निरंतर कमी होने की जानकारी मिली है;

(ग) इसकी जनसंख्या में होने वाली कमी को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं;

(घ) क्या सरकार को 1994-95 के दौरान इसके चोरी-छिपे शिकार करने की कुछ घटनाओं की जानकारी मिली है;

(ङ) क्या सरकार ने 1994-95 के दौरान इसके शिकार के लिए किसी को अनुमति दी थी; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) बम्बई नेचुरल हिस्ट्री सोसायटी द्वारा 1982-84 में सोहन चिड़िया सहित वन्यजीवों का कतिपय संकटापन्न प्रजातियों और उनके वास स्थलों की पारिस्थितिकी पर एक अध्ययन किया गया था। बम्बई नेचुरल हिस्ट्री सोसायटी द्वारा 1987 में प्रकाशित रिपोर्ट के अनुसार पूरे देश में 1500 से 2000 पक्षी थे। इस अध्ययन में इस प्रजाति की आबादी में किसी प्रकार की कमी की रिपोर्ट नहीं मिली है। सोहन चिड़िया के संरक्षण को सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :

1. विभिन्न राज्यों में राष्ट्रीय उद्यानों और अभ्यारण्यों का एक नेटवर्क स्थापित किया गया है जो इस प्रजाति और इसके वास स्थल की सुरक्षा के लिए जाने-माने वासस्थल हैं।

2. इन अभ्यारण्यों तथा राष्ट्रीय उद्यानों के प्रबंधन में सुधार के लिए राज्यों के अनुरोध पर उन्हें केन्द्रीय सहायता दी जाती है।

3. इस पक्षी को वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की अनुसूची 1 में रखा गया है जिससे इस प्रजाति को अधिकतम कानूनी सुरक्षा प्राप्त है।

4. अनुसूचित प्रजातियों और इसके उत्पादों के व्यापार पर कानूनी रूप से पूर्ण प्रतिबंध हैं।

5. भारत वन्य वनस्पतिजात और प्राणिजात की संकटापन्न प्रजातियों के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार संबंधी कन्वेंशन का एक पक्षकार है जिसके तहत संकटापन्न प्रजातियों के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार को विनियमित किया जाता है। इन प्रजातियों का उल्लेख उक्त कन्वेंशन के परिशिष्ट में किया गया है।

6. राज्य सरकारें देश के वन्य जीवों के महत्त्व और इनकी सुरक्षा की आवश्यकता के बारे में लोगों को जानकारी देने के लिए जागरूकता कार्यक्रम चलाते हैं।

(घ) और (ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इंडियन वेटेरिनरी रिसर्च इंस्टीट्यूट

3942. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंडियन वेटेरिनरी रिसर्च इंस्टीट्यूट के कुल वार्षिक बजट की कितनी-कितनी प्रतिशत राशि इसके कर्मचारियों और अनुसंधान पर पृथक-पृथक व्यय की जा रही है; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान किसानों के लाभार्थ इंस्टीट्यूट द्वारा कितनी तकनीक विकसित की गई हैं और ये सब किसानों को उपलब्ध कराने के लिए क्या-क्या प्रयास किये गये हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) कर्मचारियों के वेतन पर—52%

अनुसंधान गतिविधियों पर—48%

(ख) संस्थान द्वारा चार तरह की तकनीकें विकसित की गई हैं, जैसे—सुअरों की नई नस्लें; खुरपका और मुंह पका, थेईलेरिया, बेबीसिया तथा संक्रामक बरसल रोग के लिए प्रतिरक्षक नैदानिक विधि/टीका; मांस और हड्डी वाले आहार की संसाधन विधि और अपरंपरागत खाद्य सामग्री तैयार करने की विधि।

इन तकनीकों को किसानों को संस्थान के विस्तार कार्यक्रमों, जिसमें केन्द्र, किसान गोष्ठी, प्रदर्शनी, प्रसार सामग्री का प्रकाशन और स्वास्थ्य कैंपों का आयोजन शामिल है, के माध्यम से उपलब्ध करवाया गया है।

[अनुवाद]

रेल लाइन

3943. डॉ. रामचन्द्र डोम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार एच. वी. कोर्ड से होकर बर्दवान से हावड़ा के बीच एक अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) संसाधनों की तंगी।

यात्री सुविधाएं

3944 श्री पीयूष तीरकी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर सीमान्त रेलवे के नये जलापाईगुड़ी रेलवे स्टेशनों पर शौचालय, पेयजल, प्लेटफार्म पर स्टाल जैसी सिविल सुविधाओं और अन्य यात्री सुविधाओं का अभाव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

उधरि-पुल

3945. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पूर्व रेलवे के गया-कोडरमा सेक्शन में गुरपा और गजहांडी स्टेशनों पर उपरि-पुल बनाने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) जी, नहीं। ये स्टेशन मामूली मात्रा में यात्री यातायात संभाल रहे हैं। इन स्टेशनों पर ऊपरी पैदल पुलों की व्यवस्था करने के बारे में तभी विचार किया जाएगा जब यात्री यातायात की मात्रा में वृद्धि होने पर ऐसा करना आवश्यक होगा।

[अनुवाद]

टिकट परीक्षक

3946. श्री रामचन्द्र मारोतराव घंगारे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे के नागपुर मंडल के लिए रेल टिकट परीक्षकों की स्वीकृत संख्या कितनी है;

(ख) इस समय नागपुर मंडल में रेल टिकट परीक्षकों के कितने पद रिक्त हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार रिक्त पदों को भरने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) नागपुर मंडल में चल टिकट परीक्षकों की स्वीकृत संख्या तथा रिक्तियों की संख्या क्रमशः 425 तथा 70 है।

(ग) से (ङ) रिक्त पदों को पदोन्नति काल तथा रेल भर्ती बोर्ड के माध्यम से भर्ती करके भरा जाएगा।

सौन्द्रयीकरण तथा रखरखाव योजना

3947. श्री अन्ना जोशी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गैर-सरकारीकरण कार्यक्रम के अंतर्गत कुछ रेलवे स्टेशनों पर सौन्द्रयीकरण तथा रखरखाव योजना शुरू की गई है;

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

(ग) यह कार्य प्रदान करने संबंधी मानदंड और शर्तें क्या हैं;

(घ) इस संबंध में प्रत्येक स्टेशन पर अनुमानित लागत कितनी आएगी;

(ङ) क्या सरकार का विचार यह योजना देश के सभी स्टेशनों पर लागू करने का है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (च) बेहतर सौन्द्रयीकरण/अनुरक्षण और वाणिज्यिक विज्ञापनों से अधिक राजस्व प्राप्त करने के उद्देश्य से क्षेत्रीय रेलों को स्टेशनों की पहचान करने और इच्छुक पार्टियों के साथ करार करने के लिए कहा गया है। इस योजना की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं—

(1) ठेका, सामान्यतः तीन वर्ष की अवधि के लिए होगा।

(2) लाइसेंसधारी को सक्षम प्राधिकारी के पूर्वानुमोदन से स्टेशन पर निर्धारित संख्या में वाणिज्यिक विज्ञापन प्रदर्शित करने का एकमात्र अधिकार दिया जाएगा।

(3) लाइसेंसधारी प्लेटफार्म/छत, मुख्य इमारत, टिकट खिड़की क्षेत्र आदि को पेंट करके स्टेशन को सुन्दर बनाएगा।

(4) लाइसेंसधारी रेलों द्वारा यथानिर्धारित एकमुश्त शुल्क अदा करेगा।

(5) लाइसेंसधारी करार की शर्तों के संतोषजनक पालन के लिए रेलों द्वारा निर्धारित प्रतिभूति निक्षेप जमा करेगा। इस समय यह योजना 22 स्टेशनों पर शुरू की गई है। यह योजना अन्य स्टेशनों पर भी शुरू की जाएगी। इस योजना को शुरू करने के फलस्वरूप प्रतिवर्ष 122.42 लाख रुपये की कुल आमदनी/बचत होने की संभावना है।

सुपर बाजार

3948. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सुपर बाजार में लेखा प्रणाली के विकेन्द्रीकरण के लाभों का ब्यौरा क्या है जिनसे इसे जारी रखने अथवा समाप्त करने का निर्णय लिया जा सके;

(ख) लेखाधिकारी द्वारा अपने कार्य करने के लिए क्षेत्रीय वितरण केन्द्र के प्रबंधक के प्रति उत्तरदायी न होने और उसके स्वतंत्र होने के क्या कारण हैं;

(ग) लेखाधिकारी द्वारा अपने कार्य के लिए क्षेत्रीय वितरण केन्द्र के प्रबंधक के प्रति उत्तरदायी जवाबदेह बनाने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं;

(घ) क्या क्षेत्रीय वितरण केन्द्र के प्रबंधक को सुपर बाजार की वस्तु-सूची की सभी वस्तुएं उस केन्द्र की मिनी शाखाओं में उपलब्ध कराने के लिए उत्तरदायी और जवाबदेह बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) लेखा प्रणाली का विकेन्द्रीकरण सितंबर, 1994 से चल रहा है। विकेन्द्रीकरण लेखा मैनुअल/प्रणाली के अनुसार सभी क्षेत्रीय वितरण केन्द्रों पर लेखा अधिकारी तथा अन्य कर्मचारी-वर्ग को नियुक्त कर दिया गया है। वर्ष 1994-95 के लिए लेखाओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(ख) और (ग) सहायक लेखा अधिकारी/लेखा अधिकारियों की जिम्मेदारियां तथा कर्त्तव्य विकेन्द्रीकरण नियमावली/पद्धति के अनुसार नियत किये गये हैं। वे उसी ग्रेड में होते हैं जिसमें क्षेत्रीय वितरण केन्द्रों के प्रबंधक हैं और उनका पद उनके समान ही होता है। लेखा अधिकारियों/सहायक लेखा अधिकारियों द्वारा नियंत्रक, लेखा तथा वित्त, जिनके तहत वे कार्य कर रहे हैं, के निर्देशों के अनुसार लेखा प्रणाली का अनुपालन किया जाता है क्योंकि यह एक विशिष्ट प्रकृति का कार्य है।

(घ) और (ङ) जी, नहीं। आरंभ में नई वस्तुओं की शुरुआत छोटी शाखाओं में की जाती है और उसके बाद संबंधित क्षेत्रों की मांगों के अनुसार मदें प्राप्त की जाती हैं, जिसके अनुसार क्षेत्रीय वितरण केन्द्र के प्रबंधक द्वारा समेकित रूप में मांग-पत्र प्रस्तुत किये जाते हैं तथा अधिप्राप्ति सेल द्वारा उनके आर्डर प्रस्तुत किये जाते हैं।

[हिन्दी]

पर्यावरण हेतु विदेशी सहायता

3949.श्री राम प्रसाद सिंह : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न पर्यावरणीय कार्यक्रमों के लिए सरकार को वित्तीय सहायता प्रदान करने वाले विश्व संगठनों के नाम क्या हैं;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इन संगठनों से परियोजनावार कुल कितनी धनराशि प्राप्त हुई; और

(ग) इन परियोजनाओं के कार्यान्वयन में परियोजनावार कितनी प्रगति हुई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) विश्व बैंक, संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम (यूएनडीपी), संयुक्त राष्ट्र औद्योगिक विकास संगठन (यूएनआईडीओ), संयुक्त राष्ट्र पर्यावरण कार्यक्रम (यूएनईपी), एशियाई विकास बैंक (एडीबी), यूरोपीय आर्थिक समुदाय (ईईसी) जैसे विश्व संगठनों द्वारा विभिन्न पर्यावरणीय कार्यक्रमों के लिए वित्तीय सहायता दी गई है।

(ख) और (ग) विभिन्न पर्यावरणीय परियोजनाओं के लिए प्राप्त विदेशी सहायता और उनकी प्रगति का ब्यौरा दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

विवरण

क्रम सं.	परियोजना का नाम	सहायता देने वाली एजेंसी	राशि	परियोजना अवधि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6
1.	कोल फोयर्ड पावर जनरेशन के पर्यावरणीय प्रबंधन के लिए राष्ट्रीय कार्यक्रम	एडीवी	6,00,000 अमरीकी डालर	1993-94	अध्ययन मई, 1994 में पूरा किया गया था।
2.	भारत-पर्यावरण कार्यवाही कार्यक्रम	यूएनडीपी	3,90,000 अमरीकी डालर	1992-95	पर्यावरण कार्यवाही कार्यक्रम प्रलेख दिसंवर, 1993 में तैयार किया गया था।
3.	पारि-विकास परियोजना (आठ स्थलों के लिए भारत की पारि-विकास परियोजना की परियोजना तैयारी और प्रायोगिक पारि-विकास परियोजनाएं)	यूएनडीपी	2,13,000 अमरीकी डालर	1994-95	परियोजना प्रलेख तैयार किया गया और विश्व बैंक को भेजा गया।
4.	राष्ट्रीय वानिकी कार्यवाही कार्यक्रम तैयार करना	यूएनडीपी	7,16,000 अमरीकी डालर	1994-95	विभिन्न परियोजनाओं के संवंध में कई अध्ययन शुरू किये गये हैं। राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के लिए वानिकी सेक्टर अध्ययन किये गये हैं।
5.	भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद की वानिकी अनुसंधान, शिक्षा और विस्तार परियोजना	विश्व बैंक	129 करोड़ रुपये	1994-95	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। 1994-95 में 18.13 करोड़ रुपये खर्च किये गये।
6.	गंगा कार्य कार्यक्रम	विश्व बैंक	47 करोड़ रुपये	1987-96	परियोजना कार्यान्वित की जी रही है।
	(क) उत्तर प्रदेश यूडीपी परियोजना				
	(1) उत्तर प्रदेश				अंतिम तीन वर्षों के दौरान 11.84 करोड़ रुपये खर्च किये गये।
	(2) पश्चिम वंगाल				4.27 करोड़ रुपये खर्च किये गये।
7.	एक सहायक पर्यावरणीय सूचना प्रणाली संसाधन सहित पर्यावरणीय संसाधन प्रवंधन नेटवर्क ईआरएमएन का विकास भारतीय वन्यजीव संस्थान	विश्व बैंक	413,00 अमरीकी डालर	1994-95	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।

1	2	3	4	5	6
8.	वन्यजीव प्रबंधन और पारिविकास नियोजन क्षमताओं को मजबूत बनाना भारतीय वन्यजीव संस्थान	यूएनडीपी	4.03 करोड़ रुपये	1993-96	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।
9.	औद्योगिक प्रदूषण नियंत्रण परियोजना, चरण-1, (गुजरात, महाराष्ट्र, तमिलनाडु और उत्तर प्रदेश के प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों को मजबूत बनाना)	विश्व बैंक	155.6 मिलियन अमरीकी डालर	1991-97	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। 125 मिलियन अमरीकी डालर खर्च किये गये।
10.	औद्योगिक प्रदूषण नियंत्रण परियोजना, चरण-2 (मध्य प्रदेश, राजस्थान, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश के प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों को मजबूत बनाना)	विश्व बैंक	168 मिलियन अमरीकी डालर	1995-2001	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।
11.	ओजोन को क्षीण करने वाले पदार्थों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के लिए मांट्रियल प्रोटोकाल	विश्व बैंक/ यूएनडीपी/यूएनआईडीओ/ यूएनईपी	11,435,511 अमरीकी डालर (वर्तमान स्थिति)	1993-2010	अब तक मंजूर परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। चूंकि अधिक परियोजनाएं तैयार की गई हैं और प्रस्तुत की गई हैं अतः सहायता राशि में अनुपातिक रूप से वृद्धि होगी।
12.	वानिकी विकास परियोजना, पश्चिम बंगाल	विश्व बैंक	34 मिलियन अमरीकी डालर	1992-97	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। गत तीन वर्षों के दौरान 29 करोड़ रुपये खर्च किये गये।
13.	वानिकी सेक्टर परियोजना, महाराष्ट्र	विश्व बैंक	124 मिलियन अमरीकी डालर	1992-98	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। गत तीन वर्षों के दौरान 30.84 करोड़ रुपये खर्च किये गये।
14.	अरावली पहाड़ियों पर वनरोपण परियोजना, हरियाणा	ईईसी	23.20 मिलियन ईसीयू	1990-98	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। गत तीन वर्षों के दौरान 25.08 करोड़ रुपये खर्च किये गये।
15.	वानिकी परियोजना, आंध्र प्रदेश	विश्व बैंक	77.4 मिलियन अमरीकी डालर	1994-2000	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। पिछले वर्ष के दौरान 41.27 लाख रुपये खर्च किये गये।
16.	विश्व पर्यावरण सुविधा के अंतर्गत अनुमोदित परियोजनाएं :				
	(क) वैकल्पिक ऊर्जा परियोजना	विश्व बैंक	30 मिलियन अमरीकी डालर	—	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।
	(ख) भारत के पहाड़ी क्षेत्रों में लघु हाईडल संसाधानों का अधिकतम विकास	यूएनडीपी	7.5 मिलियन अमरीकी डालर	—	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।

1	2	3	4	5	6
	(ग) जीएचजी उत्सर्जनों को कम करने के उपाय के रूप में बायोमीयेशन प्रक्रियाओं को उच्च दर का विकास	यूएनडीपी	5.4 मिलियन अमरीकी डालर	—	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।
	(घ) जीएचजी उत्सर्जनों को सीमित करने के लिए लागत प्रभावी विकल्प	विश्व बैंक	1.5 मिलियन अमरीकी डालर	—	परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।

[अनुवाद]

सोयाबीन का उत्पादन

3950. श्री अमर रायप्रधान : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1994-95 में सोयाबीन की वास्तविक मांग और उत्पादन कितना था तथा 1995-96 के लिए इस प्रयोजनार्थ निर्धारित लक्ष्य क्या था;

(ख) क्या 1994-95 के लिए निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त कर लिया गया है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) 1995-96 के लिए निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति हेतु क्या कदम उठाए जाएंगे;

(ङ) क्या सरकार ने घरेलू मांगों के पूर्ति के लिए सोयाबीन का आयात करने का निर्णय लिया है;

(च) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस प्राकर के आयात के घरेलू उत्पादकों पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव का आकलन किया है; और

(छ) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले हैं ?

अपारंपिरक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) वर्ष 1994-95 के दौरान आवश्यकता के आधार पर सोयाबीन उत्पादन के लिए 40.00 लाख मीटरी टन का लक्ष्य निर्धारित किया गया। इसके मुकाबले 36.80 लाख मीटरी टन का उत्पादन होने की संभावना है। ऐसा अत्यधिक वर्षा के कारण मुख्य सोयाबीन उत्पादक राज्यों में इस फसल के अंतर्गत कम क्षेत्र शामिल करने के कारण हुआ। वर्ष 1995-96 के लिए यह लक्ष्य 43.00 लाख मीटरी टन निर्धारित किया गया है।

(घ) देश में सोयाबीन की उत्पादकता और उत्पादन बढ़ाने के लिए मुख्य सोयाबीन उत्पादक राज्यों में तिलहन उत्पादन कार्यक्रम की केन्द्रीय प्रायोजित योजना क्रियान्वित की जा रही है, जिसके अधीन बीजों के उत्पादन और वितरण, प्रौद्योगिकी अंतरण पर प्रदर्शन, स्प्रिंकलर सिंचाई प्रणाली तथा उन्नत कृषि औजारों के वितरण, जिप्सम, पाइराइट और सूक्ष्म पोषक तत्वों के वितरण आदि के लिए वित्तीय सहायता दी जाती है।

(ङ) से (छ) वर्ष 1994-95 में उत्पादन में कमी को ध्यान में रखते हुए सोयाबीन प्रसंस्करणकर्ता संघ के अधीन-विलायक निष्कर्षण एककों को कुछ शर्तों के अधीन सोयाबीन के आयात के लिए अनुमति दी गई है।

[हिन्दी]

जींद और दिल्ली के बीच रेलगाड़ी

3951. श्री नारायण सिंह चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार प्रातःकाल में जींद से दिल्ली के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंदी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) परिचालनिक तंगियों और संसाधनों की कमी के कारण ऐसी गाड़ी चलाना कठिन है।

[अनुवाद]

कृषि विश्वविद्यालय

3952. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय कार्यरत कृषि विश्वविद्यालयों और उनके वित्तपोषण का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने हाल के वर्षों में कोई अध्ययन/आकलन कराया है जिससे पता चला है कि देश के वर्तमान कृषि विश्वविद्यालयों/कॉलेजों की संख्या हमारी आवश्यकताओं से कहीं अधिक है;

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

(घ) क्या शिक्षा संस्था की स्थापना, वित्तपोषण, मान्यतादान, शिक्षा तथा दिये गये प्रशिक्षण की गुणवत्ता, शिक्षा के स्तर आदि का विनियमन करने हेतु केन्द्रीय सरकार के स्तर पर अथवा अन्यत्र विश्वविद्यालय अनुदान आयोग जैसा कोई निकाय है;

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

(च) यदि नहीं, तो क्या राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श करके उनकी स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

अपारंपस्कि ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) और (ङ) जी, हां। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद देश में कृषि विश्वविद्यालयों के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के रूप में कार्य करता है। फिर भी, कृषि शिक्षा राज्य का विषय है, अतः राज्यों के क्षेत्र में आने वाले महाविद्यालयों और विश्वविद्यालयों की स्थापना राज्यों द्वारा की जाती है। जहां तक विकास एवं अनुसंधान अनुदानों, मान्यताओं, शिक्षा और दिये गये प्रशिक्षण की गुणवत्ता का मूल्यांकन, शिक्षा के स्तर इत्यादि का संबंध है ये कार्य परिषद द्वारा बनाई गई समितियों के माध्यम से किये जाते हैं।

(च) और (छ) प्रश्न ही नहीं उठते।

विवरण

क्रम सं. राज्य कृषि विश्वविद्यालय	भा.कृ.अ.प. द्वारा विकास अनुदान के रूप में जारी की गई राशि			
	1992-93	1993-94	1994-95	कुल जोड़
1 2	3	4	5	6
1. आ.प्र.कृ.वि.वि., हैदरावाद (आ.प्र.)	60.00	—	33.00	73.00
2. अ.कृ.वि.वि., जोरहट (असम)	60.00	50.00	67.00	177.00
3. वि.च.कृ.वि.वि., मोहनपुर (प. बंगाल)	33.00	—	—	33.00
4. बि.कृ.वि.वि., रांची (बिहार)	25,00	—	—	25.00
5. च.शे.आ.कृ. एवं प्रौ.वि.वि., कानपुर (उत्तर प्रदेश)	23.00	—	—	23.00
6. डा.य.रा.प.फ. व औ.वि.वि., सोलन (हि.प्र.)	54.00	25.00	—	79.00
7. गु.कृ.वि.वि., आनंद (गुजरात)	33.00	—	67.00	100.00
8. गो.व.पं.कृ. व प्रौ.वि.वि., पंतनगर (उ.प्र.)	53.00	42.00	61.00	156.00
9. ह.कृ.वि.वि., हिसार (हरियाणा)	63.00	70.00	72.00	205.00
10. हि.प्र.कृ.वि.वि., पालमपुर (हि.प्र.)	54.00	50.00	—	104.00
11. इ.गा.कृ.वि.वि., रायपुर (म.प्र.)	27.00	—	83.00	110.00
12. ज.ने.कृ.वि.वि., जबलपुर (म.प्र.)	27.00	—	—	27.00
13. के.कृ.वि.वि., त्रिचूर (केरल)	66.00	163.50	44.00	273.50
14. कों.कृ. विद्यापीठ, दपोली (महाराष्ट्र)	20.00	—	70.00	90.00
15. महात्मा फुले कृ.वि.वि., राहुरी (महाराष्ट्र)	20.00	—	66.50	86.50
16. म.कृ.वि.वि., परभाणी महाराष्ट्र	20.00	—	44.01	84.01
17. न.दे.कृ. एवं प्रौ.वि.वि., फैजाबाद (उ.प्र.)	43.00	44.00	28.00	115.00
18. उ.कृ. एवं प्रौ.वि.वि., भुवनेश्वर (उड़ीसा)	33.00	—	—	33.00
19. पं.कृ.वि.वि., लुधियाना (पंजाब)	60.00	70.00	56.50	136.50
20. पराकृ. विद्यापीठ, अकोला (महाराष्ट्र)	20.00	—	20.00	40.00
21. रा.कृ.वि.वि., बीकानेर (राजस्थान)	33.00	—	27.00	60.00
22. रा.कृ.वि.वि., पूसा, समस्तीपुर (बिहार)	27.00	—	—	27.00
23. शे-ए-क.कृ. एवं प्रौ.वि.वि. जम्मू (ज.क.)	30.00	—	60.00	90.00
24. त.ना.कृ.वि.वि., कोयम्बटूर (त.ना.)	28.00	49.00	50.67	127.67
25. टी.एन.वी.ए.एस.यू., मद्रास (तमिलनाडु)	27.00	28.00	117.00	172.00
26. कृ. विज्ञान वि.वि., बंगलौर (कर्नाटक)	56.00	30.00	136.37	222.37
27. कृ.वि.वि.वि., धारवाड़ (गुजरात)	25.00	—	70.00	95.00

क्रम सं.	केन्द्रीय कृषि विश्वविद्यालय
1.	के.कृ.वि.वि., इम्फाल
	मान्यताप्राप्त विश्वविद्यालय
1.	भा.कृ.अ.सं., नई दिल्ली
2.	भा.प.चि.अ.सं., इज्जतनगर
3.	के.भा.शि.सं., बम्बई
4.	रा.डे.अ.सं., करनाल

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में दुग्ध उत्पादन

3953. श्री सुरेन्द्रपाल पाठक : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में दूध का वर्तमान राष्ट्रीय औसत उत्पादन कितना है और इसमें उत्तर प्रदेश का योगदान कितना है;

(ख) सरकार द्वारा उत्तर प्रदेश में दूध के उत्पादन को राष्ट्रीय औसत के बराबर लाने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार उत्तर प्रदेश में दुग्ध के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए सहकारी समितियों को बढ़ावा देने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) दुग्ध उत्पादन के अन्तिम अनुमान के अनुसार 1992-93 के दौरान दुग्ध-उत्पादन का राष्ट्रीय औसत 181 ग्राम प्रति व्यक्ति प्रतिदिन था तथा इसमें उत्तर प्रदेश सरकार का योगदान 203 ग्राम प्रति व्यक्ति प्रतिदिन था।

(ख) उत्तर प्रदेश में दूध की प्रति व्यक्ति उपलब्धता के परिप्रेक्ष में, दुग्ध उत्पादन राष्ट्रीय औसत से पहले से ही अधिक है।

(ग) जी, हां।

(घ) दिसंबर 1994 तक राज्य में 4.66 लाख कृषक सदस्यों को शामिल करते हुआ लगभग 8607 ग्राम्य डेयरी सहकारी समितियां संगठित की गई हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

वाहन से निकलने वाले धुएं संबंधी मानक

3954. श्री जगजीत सिंह बरार : **क्या पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने चार महानगरों में वाहनों से निकलने वाले धुएं संबंधी मानकों को लागू करने में एक वर्ष और विलंब करने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार वाहनों से निकलने वाले धुएं संबंधी उपबंधों को देश के अन्य नगरों में भी चरण-वार लागू करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा किन-किन नगरों को इसके अंतर्गत चरण-वार लिया जाएगा ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) यद्यपि बम्बई, दिल्ली, कलकत्ता और मद्रास के चार महानगरों में वाहनों से निकलने वाले उत्सर्जन मानकों को लागू करने में एक वर्ष के लिए विलंब नहीं किया गया था, 1-4-1995 से इन चार महानगरों में सीसा रहित पेट्रोल और कैटेलिटिक कन्वर्टर युक्त चार पहिए वाले पेट्रोल चालित वाहन शुरू किये गये हैं।

(ग) और (घ) संबंधित राज्य परिवहन निदेशालयों द्वारा केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के उपबंधों के अंतर्गत सड़क पर चलने वाले वाहनों के लिए वाहन उत्सर्जन मानक पहले ही लागू किये जाते हैं। इसके अलावा, वर्ष 2000 से देशभर में सीसा-रहित पेट्रोल और कैटेलिटिक कन्वर्टर युक्त वाहन शुरू करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

रेल पुल

2955. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश में किन-किन और कितने रेल पुलों की मरम्मत/नवीकरण हेतु चयन किया गया;

(ख) उक्त कार्य हेतु कितनी धनराशि आवंटित की गई; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) 183. सामान्यतः रेलवे पुलों के नाम नहीं रखे जाते हैं।

(ख) खर्च के आंकड़े राज्यवार नहीं रखे जाते हैं।

(ग) रेलों में रेलवे पुलों की हालत का निर्धारण तथा उनकी निगरानी करने और उनकी मरम्मत की आवश्यकता की पहचान करने के लिए रेल पुलों के निरीक्षण की विस्तृत प्रणाली है। अपेक्षित मरम्मत यथासमय की जाती है तथा पुलों को सुरक्षित हालत में रखा जाता है।

पर्यटक रेलगाड़ियां

3956. श्री जे. चोका राव : **क्या रेल मंत्री दिनांक 14 फरवरी, 1995 के तारांकित प्र. सं. 6 के संबंध में** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पर्यटक रेलगाड़ियां चलाने के लिए ठेके किन शर्तों पर दिये गये थे;

(ख) इन रेलगाड़ियों में कौन-कौन सी अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी; और

(ग) क्या इन रेलगाड़ियों में वर्तमान किराया ढांचा लागू होगा ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) पांच पर्यटक गाड़ियों के लिए संविदा के आबंटन में अंतर्विष्ट शर्तों एवं निबंधन में यह व्यवस्था है कि सकल बोलीदाताओं को (I) गाड़ी की 20 करोड़ रुपये की अनुमानित निर्माण लागत, (II) प्रति फेरा अनुरक्षण और कर्षण 10-12 लाख रुपये की अनुमानित लागत वहन करना तथा (III) मूल सुविधाओं और अवसंरचना के उपयोग के लिए भारतीय रेलवे को सकल टर्न ओवर पर 15% से अधिक राशि अदा करना अपेक्षित होगा।

(ख) प्रत्येक पर्यटक गाड़ी में अतिरिक्त सुविधाओं के रूप में 13 वातानुकूल सैलून हैं जिनमें स्नानघर सहित चार केबिन, प्रत्येक सैलून में एक मिनी पेंट्री तथा एक छोटा पारिवारिक लांज, 2 वातनुकूलित भोजन यान और एक वातानुकूल लांजकार उपलब्ध है।

(ग) जी, नहीं।

सुपर बाजार

3957. श्री जीवन शर्मा : क्या **नागरिक पूर्ति उपभोकता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 9 जनवरी, 1995 के "पायनियर" में "मच एडो ओवर स्टील ट्रंक्स" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो दोषी अधिकारी के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है और इसका क्या परिणाम निकला; और

(ग) सरकार द्वारा सुपर वाजार में व्याप्त भ्रष्टाचार समाप्त करने हेतु क्या उपाय करने का विचार है ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) यह मामला जांच हेतु मुख्य सतर्कता अधिकारी को भेजा गया था। जबकि जांच चल रही थी, केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने भी इस विषय में एक मामला दर्ज कर लिया और उनके द्वारा इसकी जांच की जा रही है।

(ग) कोई विशिष्ट शिकायत मिलने पर सुपर वाजार द्वारा यथोचित जांच की जाती है और उचित कार्रवाई की जाती है।

वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय "जल विभाजन" विकास परियोजना

3958. श्री सुधीर सावंत : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में विशेषतः सिंधुदुर्ग और रत्नागिरि जिलों में वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय "जल विभाजन" विकास परियोजना (एन.डब्ल्यू.डी.पी.आर.ए.) के अंतर्गत किये गये कार्य का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन दो जिलों में अब तक इस कार्यक्रम के अंतर्गत कितना क्षेत्र शामिल किया गया है; और

(ग) इससे उठाए गये लाभ का ब्यौरा क्या है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) सिंधुदुर्ग तथा रत्नागिरि नामक दो जिलों सहित महाराष्ट्र में वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना के तहत किये जा रहे क्रियाकलापों का ब्यौरा दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ख) और (ग) महाराष्ट्र के रत्नागिरि तथा सिंधुदुर्ग जिलों में पनधाराओं की कुल संख्या, शामिल किये गये क्षेत्र तथा परियोजनाओं को अनुमानित लागत का ब्यौरा नीचे दिया गया है—

जिले का नाम	पनधाराओं की कुल संख्या	शामिल क्षेत्र (हैक्टेयर में)	अनुमानित लागत (रुपये लाख में)
1. रत्नागिरि	8	12390	512.37
2. सिंधुदुर्ग	7	12952	445..59

वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना के अंतर्गत अपनाये गये समेकित वर्षा-जल संरक्षण उपायों तथा विविधीकृत उत्पादन प्रणालियों से फसल रक्षक सिंचाई, घरेलू खपत तथा उचित फसलों को लगाने तथा मानव एवं पशुओं के लिए पेयजल के रूप में जल की उपलब्धि में वृद्धि होगी तथा इस प्रकार पनधारा समुदाय की खाद्य, ईंधन, दुग्ध आदि की आपूर्ति में वृद्धि होगी।

विवरण

विभिन्न पनधाराओं में वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना के तहत किये जा रहे क्रियाकलापों का ब्यौरा

(I) मूल क्रियाकलाप :

1. सर्वेक्षण तथा परियोजनाकरण, मानचित्रकला से संबंधित उपकरण तथा सामग्री, मानचित्र, पौलीग्राफ तैयार करना तथा आंकड़ों का एकत्रण आदि।

2. नर्सरियों, भूमिहीनों श्रमिकों, स्टाफ का प्रशिक्षण, किसी मेले, पंचायतों को पुरस्कार आदि।

4. पूर्णकालिक स्टाफ के लिए स्थापना तथा प्रबंधकीय लागत।

5. समेकित फार्मिंग प्रणाली के विकास के लिए अनुसंधानात्मक सहायता अनुसंधान केन्द्रों के दिशा-निर्देश से कृषकों तथा क्षेत्रीय कार्मिकों द्वारा अनुसंधान केन्द्रों के समीप क्षेत्र अनुसंधान, सामाजिक-आर्थिक तथा अन्य अनुसंधान।

6. अनुसंधानात्मक आरक्षित कोष।

7. मित्र किसान मंडलों, लाभार्थियों के स्वतः सहायक समूहों, जिनमें महिला मित्र कृषक शामिल हैं।

(II) परियोजना क्रियाकलाप—क्षेत्रीय क्रियाकलाप :

1. संरक्षण

(क) कृष्य भूमि

1. **संरक्षण उपाय** : दिशा बदलने वाली नालियों के स्थान पर वानस्पतिक फिल्टर-स्ट्रिप्स, ऊंचे स्थान पर वानस्पतिक बाड़, मौजूदा संरक्षण उपायों में सुधार, वानस्पतिक प्रणाली से नालियों का नियंत्रण, बंद नालियों को खोलने के लिए प्रोत्साहन, सीढ़ीनुमा खेती।

2. **उत्पादन प्रणाली** : प्रदर्शन, सस्य-वानिकी, श्रृंखलाबद्ध फसल उगाना, खेत की सीमा पर पेड़ लगाना, शुष्क भूमि पर बागवानी, कम्पोस्ट तथा जैव-उर्वरकों जैसी कार्बनिक फार्मिंग प्रणाली तथा समेकित पोषक तत्त्व प्रबन्ध प्रणाली। घरेलू उद्यान, किचेन गार्डेन/बैकयार्ड बागान। सीमांत कृषकों तथा भूमिहीन श्रमिकों के लिए छोटी पशुधन प्रणाली, बायो-मास/सस्य-प्रक्रिया सेवा क्षेत्रों जैसी घरेलू उत्पादन प्रणाली।

(ख) गैर-कृष्य भूमि तथा निकास प्रणाली का उपचार :

1. **संरक्षण उपाय** : दिशा बदलने वाली नालियों के स्थान पर वानस्पतिक फिल्टर पट्टी जैसे अधिकांशतया वानस्पतिक गली नियंत्रण उपायों सहित ऊंचे स्थान वानस्पतिक बाड़, फेंसिंग।

2. उत्पादन प्रणाली :

(i) घासों तथा फलियों का बीज उत्पादन, वृक्ष-रोपण।

(ii) निकास नालियों का उपचार अधिकांशतया वानस्पतिक उपायों से तट स्थीरीकरण, ऊपरी भाग का उपचार, मध्यवर्ती भाग का उपचार तथा निचले भाग का उपचार।

(III) पशु विकास :

(क) असमर्थ सांडों को बधिया करना, प्राकृतिक तरीके से नस्ल सुधार और चारा उत्पादन को बढ़ावा देना।

रिक्त पद

3959. श्री सोमजीभाई डामोर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलवे दावों के विभिन्न न्यायाधिकरणों में सदस्य तकनीकी के कई पद रिक्त होने के कारण मुआवजा दावों के निपटान का कार्य प्रभावित हो रहा है;

(ख) क्या इस वर्ष दावा न्यायाधिकरणों में सदस्य तकनीकी के रूप में चयन करने हेतु अर्ह रेलवे अधिकारियों के आवेदन आमंत्रित किये गये थे;

(ग) यदि हां, तो क्या इस प्रकार के प्रत्यक्ष खुले चयन के समय अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के अधिकारियों पर लागू आरक्षण नियमों का पालन किया गया था;

(घ) यदि हां, तो जयपुर दावा न्यायाधिकरण के विशेष संदर्भ में तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) सदस्य तकनीकी के रूप में चयनित उन अधिकारियों की संख्या कितनी है जिन्हें न्यायाधिकरणों में पदभार संभालने हेतु पदमुक्त नहीं किया गया है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) सदस्य, तकनीकी के 19 पदों में से इस समय 5 पद रिक्त हैं। इन पदों को भरने के प्रयास किये जा रहे हैं। अगस्त, 1994 से फरवरी, 1995 तक के पिछले सात महीनों के दौरान 10354 दावों का निपटान किया गया था जबकि 6858 नये मामले दायर किये गये।

(ख) जी, नहीं।

(ग) किसी भी कोटि में आरक्षण की व्यवस्था का नियम नहीं है।

(घ) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

(च) और (छ) दो अधिकारियों के संबंध में आदेश जारी कर दिये गये हैं। उनके शीघ्र ही कार्यभार संभाल लेने की संभावना है। अन्य तीन अधिकारियों के संबंध में आदेश जारी किये जा रहे हैं।

[हिन्दी]

गांधी विद्या संस्थान

3960. श्री मंगलराम प्रेमी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जयप्रकाश नारायण के शताब्दी समारोह के लिए कोई विशेष योजना तैयार की है;

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

(ग) क्या गांधी विद्या संस्थान को राष्ट्रीय महत्त्व का संस्थान घोषित करने का प्रस्ताव है;

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

(ङ) इस संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

कानपुर की परिष्करण मिलें

3961. श्री जगतबीर सिंह द्रोण : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि विभिन्न राज्यों, विशेष रूप से कानपुर में कतिपय परिष्करण मिलें सरसों तेल के नाम और ब्रांड से चावल भूसी का तेल बेच रही हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और अवैध व्यापार को रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गये हैं/उठाए जा रहे हैं ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) इस मामले में ऐसी कोई शिकायतें प्राप्त नहीं हुई हैं।

डेयरी उद्योग

3962. श्री विजय एन. पाटिल : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय डेयरी उद्योग ने भारत में आर्थिक उदारीकरण की स्थिति में बहुराष्ट्रीय डेयरी कंपनियों द्वारा बाजार पर कब्जा किये जाने के प्रयास पर चिंता व्यक्त की है;

(ख) यदि हां, तो सरकार को निजी और सहकारी डेयरी क्षेत्र से बहुराष्ट्रीय कंपनियों के इस प्रयास पर किस प्रकार के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ग) सरकार भारतीय डेरी उद्योग के हितों की रक्षा के लिए क्या कदम उठाने पर विचार कर रही है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) भारत में आर्थिक उदारीकरण के परिणामस्वरूप बहुराष्ट्रीय डेयरी कंपनियों द्वारा डेयरी बाजार पर अधिपत्य स्थापित करने के प्रयास पर चिंता व्यक्त करते हुए भारतीय डेयरी उद्योग से सरकार को किसी प्रकार का अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वांछित गुणवत्ता वाले तरल दुग्ध की आपूर्ति को बनाए रखने तथा उसमें वृद्धि करने के उद्देश्य से और भारतीय डेयरी उद्योग के क्रमिक विकास के लिए, सरकार ने दुग्ध तथा दुग्ध उत्पाद आदेश 1992 जारी किया जिसमें दूध तथा दुग्ध उत्पादों के उत्पादन आपूर्ति तथा आवंटन को विनियमित करने की व्यवस्था की गई है।

[हिन्दी]

आमान परिवर्तन

3963. श्री गिरधारी लाल भार्गव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उदयपुर-भीलवाड़ा को बड़ी रेलवे लाइन से जोड़ने का है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) चित्तौड़गढ़-भीलवाड़ा रेल लाइन के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण चल रहा है। परियोजना पर आगे की कार्रवाई सर्वेक्षण के परिणामों तथा आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगी।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों में टेलीफोन सुविधाएं

3964. श्री तारा सिंह :

श्री बलराज पासी :

श्री वी. श्रीनिवास प्रसाद :

श्रीमती वसुंधरा राजे:

श्री सनत कुमार मंडल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में रेलगाड़ियों में टेलीफोन सुविधाएं प्रदान करने के लिए सरकार ने किसी ब्रिटिश कंपनी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने उन रेलगाड़ियों का चयन किया है जिनमें सर्वप्रथम यह सुविधा दी जाएगी; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) संचार मंत्रालय द्वारा इंटरनेशनल मेरीटाइम सैटेलाइट आर्गेनाइजेशन (इनमारसैट) के साथ तीव्र गाड़ियों में टेलीफोन संचार सेवाओं की व्यवस्था हेतु पायलट परियोजना शुरू करने के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये गये हैं।

(ख) इन पायलट परियोजना का संचालन भारतीय रेलों, इंटरनेशनल मेरीटाइम सैटेलाइट आर्गेनाइजेशन (इनमारसैट) और विदेश संचार निगम लि. द्वारा तीन महीने की अवधि के लिए संयुक्त रूप से किया जाएगा। इस समझौता ज्ञापन में ऐसा कुछ नहीं माना जाएगा जिससे कि एक संयुक्त उद्यम या साझेदारी की स्थापना हो अथवा पार्टियों में विविध अधिकारों और दायित्वों का सृजन हो और कोई भी पार्टी इस परियोजना के अंतर्गत कर रही अपनी गतिविधियों के परिणामस्वरूप किसी अन्य पार्टी पर वित्तीय दायित्व नहीं थोपेगी। यह समझौता ज्ञापन एक वर्ष के लिए वैध है।

(ग) और (घ) नई दिल्ली-बंबई सैंट्रल राजधानी एक्सप्रेस और बड़ी लाइन 'पैलेस ऑन व्हील्स' पर परीक्षण करने का प्रस्ताव है।

विषाक्त पदार्थों का आयात

3965. श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कतिपय औद्योगिक और व्यापारिक घरानों द्वारा पश्चिमी देशों से प्लास्टिक वेस्ट लैंड-एश और स्क्रैप बैट्री जैसे विषाक्त पदार्थों का आयात किया जा रहा है जिससे हमारे देश के लोगों के स्वास्थ्य पर गंभीर दुष्प्रभाव पड़ने की आशंका है;

(ख) यदि हां, तो इन आयातकों के क्या नाम हैं तथा इन मदों का कितनी मात्रा में आयात किया जा रहा है; और

(ग) ऐसी मदों के आयात पर रोक लगाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) देश में लेडएश और स्क्रेप हैटरियों जैसे परिसंकटमय अपशिष्टों का आयात पदार्थों के पुनः चक्रीयया और रिकवरी के लिए मूल रूप से कच्चे माल के रूप में किया जाता है। साधारणतः ये अपशिष्ट अप्रयुक्त सामग्री से अधिक किफायती दरों पर उपलब्ध होते हैं। भारत में द्वितीयक विनिर्माण इकाइयों की एक बड़ी संख्या कच्ची सामग्री के रूप में ऐसे अपशिष्टों पर आश्रित होती है। कुछ प्रमुख द्वितीयक सीसा प्रसंस्करण इकाइयों की सूची संलग्न विवरण में दी गई है। खनिज और धातु समीक्षा वार्षिकी 1994 में प्रकाशित सूचना के अनुसार देश में 1993-94 के दौरान लगभाग 13,575 एम टी सीसा युक्त अपशिष्ट का आयात किया गया है। परिसंकटमय अथवा विषाक्त अपशिष्टों की श्रेणियों में प्लास्टिक अपशिष्ट शामिल नहीं हैं।

(ग) पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 के तहत अधिसूचित परिसंकटमय अपशिष्ट (प्रबंधन और हैंडलिंग) नियमावली, 1989 के नियम 11 के अनुसार परिसंकटमय अपशिष्टों को इकट्ठा करने और निपटान हेतु इनके आयात की अनुमति नहीं है और इसकी अनुमति प्रत्येक मामले में गुण-दोष के आधार पर परीक्षण के पश्चात् कच्ची सामग्री के प्रसंस्करण अथवा पुनः प्रयोग के लिए अपेक्षित होने पर ही दी जाती है। इन नियमों के अनुसार राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा आयातकों को अनुज्ञा देनी होती है जबकि निर्यातक/निर्यात करने वाले देश का सक्षम प्राधिकारी ऐसे अपशिष्टों के सीमापारीय संचलन के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय से अनुमति मांगता है।

विवरण

1. अशोक मेटल इंडस्ट्रीज, बंबई
2. आयर स्मेल्टिंग लि., कलकत्ता
3. इंडियन लेड लि., थाणे, महाराष्ट्र
4. जुपिटर ट्यूब कार्पो. प्रा. लि., बंबई
5. उद्योगिन मेटल इंडस्ट्रीज, बंबई
6. क्लोराइड इंडस्ट्रीज लि., कलकत्ता
7. एमको बैटरीज लि., बंगलौर

8. अंधेरी मेटल रिफाइनिंग, बंबई

9. प्रीमियर स्मेल्टिंग एंड रिफाइनिंग, कलकत्ता

10. हुसेनी मेटल रालिंग मिल लि., बंबई

11. इंडियन स्मेल्टिंग एंड रिफाइनिंग लि., बंबई

12. नेशनल रिफाइनिंग (प्रा.) लि., बंबई

13. पंजाब मेटल वर्क्स (प्रा.) लि., नई दिल्ली

14. स्टेंडर्ड वैटरीज लि., बंबई

15. यू. बी-एम ई सी वैटरीज लि., बंगलौर

16. हिन्दुस्तान आलायस मेन्युफैक्चरिंग कं. लि., बंबई

17. नेशनल पाइप्स एंड ट्यूब्स लि., कलकत्ता

18. वाल्डीज लि., कलकत्ता

19. अरुण मेटलर्जिकल्स (प्रा.) लि., नरेन्द्रपुर

20. एसोसिएटेड पिगोंट्स लि., कलकत्ता

तकनीकी कॉलेज

3966. श्री के. प्रधानी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान तकनीकी कॉलेज खोलने के लिए कितनी धनराशि व्यय की गई;

(ख) क्या ऐसे और अधिक संस्थान स्थापित किये जाने की आवश्यकता है; और

(ग) यदि हां, तो चालू योजनावधि के दौरान इस प्रयोजनार्थ आवंटन बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) पिछले तीन शैक्षिक वर्षों के दौरान, अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद ने करीबन 250 इंजीनियरी कॉलेजों और 700 पॉलिटेक्निकों को खोलने का अनुमोदन प्रदान किया। इन संस्थानों के खोलने हेतु निधियन अधिकांश रूप से गैर-सरकारी क्षेत्र और संबंधित राज्य सरकारों से हुआ है। तकनीकी संस्थाओं की स्थापना जनशक्ति की आवश्यकताओं पर निर्भर होती है और उसका मूल्यांकन निर्धारित नियमों, विनियमों तथा कार्यविधि के जरिए अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद द्वारा किया जाता है। केन्द्रीय सरकार अथवा अखिल भारतीय तकनीकी परिषद द्वारा कोई वित्तीय नियतन किये जाने का प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड

3967. श्री अरविन्द त्रिवेदी : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को गठन के समय प्रदूषण को रोकने हेतु पर्याप्त शक्तियां प्रदान नहीं की गई थीं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को बढ़ते हुए प्रदूषण को प्रभावी ढंग से रोकने हेतु अधिक शक्तियां प्रदान करने का विचार है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की स्थापना जल (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) अधिनियम, 1974 के अंतर्गत सितंबर, 1974 में की गई थी। यह राष्ट्रीय स्तर पर केन्द्रीय बोर्ड के रूप में कार्य करता है तथा संघ राज्यों के संबंध में राज्य बोर्ड के रूप में कार्य करता है। केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की स्थापना के प्रारंभिक चरण में इसके पास उद्योगों/अन्य राज्यों के राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों के संबंध में शक्तियां नहीं थी। केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड राष्ट्रीय स्तर पर अधिनियम का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने के लिए समन्वयकर्ता निकाय के रूप में कार्य कर रहा था। तथापि, जल (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) अधिनियम, 1974 में 1988 में संशोधन किया गया जिसके तहत अधिनियम के उपबंधों की अनुपालना को सुनिश्चित करने के लिए केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को राज्य बोर्डों द्वारा कार्यवाही न करने की स्थिति में उन्हें निर्देश देने की शक्ति प्रदत्त की गई है। 1981 में संसद ने वायु (प्रदूषण नियंत्रण एवं निवारण) अधिनियम पारित किया था तथा 1987 में वायु अधिनियम में संशोधन करके इसमें ऐसा ही प्रावधान किया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को पहले ही जल (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) अधिनियम, 1974 तथा वायु (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) अधिनियम 1981 के उपबंधों के तहत देश में प्रदूषण नियंत्रण करने के लिए पर्याप्त अधिकार दिये गये हैं।

[अनुवाद]

सप्ताहांत भ्रमण कार्यक्रम

3968. श्री सुव्रत मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने सप्ताहांत भ्रमण कार्यक्रम शुरू करने हेतु कोई योजना बनाई है;

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

(ग) यह कार्यक्रम किन-किन मार्गों पर शुरू किया गया है अथवा किये जाने का विचार है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) भारतीय रेलों ने संबंधित राज्य सरकार के पर्यटन विकास निगमों के सहयोग से निकटवर्ती पर्यटन स्थलों के लिए निम्नलिखित रेल सप्ताहांत पैकेज आरंभ किये गये हैं—

1. तीर्थ पिलग्रीम प्रोग्रेस	:	दिल्ली से माता वैष्णों देवी वरास्ता जम्मू
2. साबरमती रिविजिटेड	:	बंबई/दिल्ली/जयपुर से अहमदाबाद
3. श्राइन एवं सरोवर	:	दिल्ली/अहमदाबाद/इंदौर से अजमेर
4. ईस्ट-वेस्ट टूर	:	मद्रास के कोयम्बतूर-ऊटी मदुरै
5. पांडचन टूर	:	मद्रास एगम्बूर से मदूरै-कोडैकेनाल-पालनी

6. शक्ति-टूर : मद्रास एषम्बूर से त्रिची-तंजावुर

7. वरकुड-सर्वोकचन : मद्रास से सेलम-यरकुड-होगनेक्कल

8. गेतु यात्रा : मद्रास एषम्बूर से रामेश्वरम-तिरुपुलानी-देवी पत्तनम-मंडपम

पैकेज टूर में रेल यात्री गंतव्य स्थान पर आवास और दृश्य दर्शन शामिल हैं 38 रेल सप्ताहांत टूरों को चरणबद्ध आधार पर शुरू किये जाने का प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

उपरि पुल

3969. श्री दत्ता मेघे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में विश्व बैंक की सहायता से बनने वाले कितने उपरि पुल निर्माणाधीन हैं;

(ख) इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ग) इन पुलों के निर्माण में तेजी लाने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं; और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) कोई नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

पुदीना

3970. श्री रामेश्वर पाटीदार :

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :

श्री राजेश कुमार :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में पुदीना का कुल वार्षिक उत्पादन कितना है;

(ख) देश में पुदीना का विभिन्न कार्यों के लिए उपयोग का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा पुदीना के उत्पादन में वृद्धि हेतु क्या उपाय किये जा रहे हैं अथवा किये जाने का विचार है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) देश में पुदीना का वार्षिक उत्पादन लगभग 5000 मीटरी टन है।

(ख) देश में औषधि, सौंदर्य प्रसाधन, सुगंधि और मिष्ठान्न उद्योगों में पुदीना का व्यापक पैमाने पर उपयोग किया जाता है।

(ग) पुदीना के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद द्वारा सोलन (हि.प्र.), लुधियाना (पंजाब), तथा फैजाबाद (उ.प्र.) स्थित अपने केन्द्र पर अखिल भारतीय समन्वित अनुसंधान परियोजना के माध्यम से अनुसंधान संबंधी सहायता दी जा रही है। जापानी पुदीना 'ई.सी.-41911' की एक किस्म तथा स्पियरमिंट 'पी.वाई.' की एक किस्म का अब तक विकास किया जा चुका है और इसे कृषकों के लिए निर्मुक्त किया जा चुका है।

इसके उत्पादन को बढ़ावा देने के लिए भारत सरकार पुदीना सहित औषधीय तथा सुगंधित पादपों के विकास तथा अनुसंधान में तेजी लाने के लिए एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना का क्रियान्वयन भी कर रही है। इस योजना के तहत गुणवत्ता वाली रोपण सामग्री आदि के बहुलीकरण तथा वितरण के लिए राज्य/संघ शासित क्षेत्र सरकारों को वित्तीय सहायता दी जाती है।

[अनुवाद]

प्राचीन कलाकृतियों की तस्करी

3971. श्री सुधीर गिरि : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सीमा सुरक्षा बल द्वारा वर्ष 1994 और 1995 के दौरान भारत-बांग्लादेश सीमा पर जब्त की गई प्राचीन कलाकृतियों और अन्य सामग्री का ब्यौरा क्या है;

(ख) जब्त किया गया सामान किस स्थिति में है; और

(ग) प्राचीन कलाकृतियों की तस्करी को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं अथवा उठाए जाएंगे ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) सीमा सुरक्षा बल द्वारा 1994-95 में जब्त की गई पुरा-वस्तुओं और अन्य वस्तुओं का विस्तृत विवरण नीचे प्रस्तुत है :

टच्ड स्टोन और ब्लैक स्टोन से निर्मित मूर्तियां : देवी पार्वती, देवी सरस्वती, देवी दुर्गा, देवी लक्ष्मी; देवी महाकाली, देवी महामाया राधा, भगवान कृष्ण, भगवान गणेश, भगवान विष्णु, भगवान नारायण एवं भगवान बुद्ध की मूर्तियां।

(ख) जब्त की गई सभी पुरा-वस्तुएं उत्तर और दक्षिण बंगाल के कस्टम अधिकारियों को सौंप दी गई हैं।

(ग) सीमा सुरक्षा बल ने भारत-बांग्लादेश सीमा पर तस्करी को रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं—

(i) विस्तार योजना के अंतर्गत, सीमा चौकियों के बीच दूरियों को कम करने के लिए अतिरिक्त बटालियनों की मंजूरी प्रदान की गई है। (तथापि, कुछ बटालियनों को आंतरिक सुरक्षा ड्यूटियों के लिए सीमा से हटा लिया गया।)

(ii) गश्तें/नाका बढ़ा दी गई हैं/तेज कर दी गई हैं।

(iii) जीपों और मोटर साइकिलों की व्यवस्था कर सीमा पर गश्तें तेज कर दी गई हैं।

(iv) निगरानी चौकियां/टावर बनाए गये हैं।

(v) सीमा पर चौकसी रखने के लिए बाइनाकूलरों, गोगल्स, ट्रिन टेलीस्कोपों, पीएनवी बाइनाकूलरों और हाथ की सर्च-लाइटों को उपलब्ध कराया गया।

(vi) बार्डर फेन्स बनाए जा रहे हैं।

(vii) सीमा सड़कों/रास्तों का निर्माण/विकास किया जा रहा है।

(viii) नदी तटवर्ती क्षेत्रों में गश्त के लिए नौकाओं/मोटर बोटों की व्यवस्था की जा रही है।

(ix) सीमा पर सूक्ष्म निगरानी रखने के लिए सीमा सुरक्षा बल की निगरानी व्यवस्था को और अधिक व्यवस्थित और शक्तिशाली बनाया गया है।

(x) इन उपायों के साथ-साथ, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण भी भारत में सीमा-शुल्क निकास स्थानों पर तैनात अपने अधिकारियों (जो अधीक्षक पुरातत्वविद् और उप-अधीक्षक पुरातत्वविद् के पद के हैं) के जरिये निगरानी कर रहा है।

उर्वरकों का आवंटन

3972. श्री गाभाजी मंगाजी ठाकुर : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1993-1994 और चालू वर्ष की उर्वरकों की आवश्यकता/आवंटन का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) उर्वरकों के आवंटन के लिए क्या मानदंड अपनाए जाते हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) और (ख) उर्वरकों का आबंटन, जोकि सांविधिक मूल्य नियंत्रण के अधीन हैं, निम्नलिखित मानदंडों को ध्यान में रखते हुए उर्वरक उद्योग तथा राज्य सरकार के परामर्श से प्रत्येक फसल मौसम अर्थात् खरीफ तथा रबी के लिए अलग-अलग किया जाता है—

(i) पिछले मौसम के दौरान खपत;

(ii) विभिन्न फसलों के तहत सिंचित क्षेत्र;

(iii) फसल प्रणाली; और

(iv) उच्च पैदावार देने वाली किस्मों के तहत शामिल क्षेत्र।

फास्फेट तथा पोटाशयुक्त उर्वरकों को 25-8-92 से नियंत्रण रहित कर दिये जाने के फलस्वरूप केवल यूरिया, अमोनियम सल्फेट, अमोनियम क्लोराइड तथा कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट की आवश्यकता का निर्धारण किया जाता है। अमोनियम सल्फेट, अमोनियम क्लोराइड तथा कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट को 10-6-94 से नियंत्रण रहित कर दिये जाने के फलस्वरूप यूरिया ही एक ऐसा उर्वरक है जिसका वर्तमान में राज्यों को आबंटन किया जा रहा है। 1993-94, 1994-95 तथा वर्तमान खरीफ, 1995 के मौसम के लिए यूरिया, अमोनियम सल्फेट, अमोनियम क्लोराइड तथा कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट की राज्यवार आकलित आवश्यकता तथा खपत का ब्यौरा संलग्न विवरण I से IV में दिया गया है।

विवरण-I

यूरिया की आकलित आवश्यकता तथा खपत

(हजार मी. टन)

क्र. सं.	राज्य	1993-94		1994-95		खरीफ 95
		आकलित आवश्यकता	उपभोग	आकलित आवश्यकता	उपभोग (आकलित)	आकलित आवश्यकता
1	2	3	4	5	6	7
1.	आंध्र प्रदेश	1,740.00	1,717.18	1,830.00	1,747.15	840.00
2.	कर्नाटक	622.67	683.33	716.80	732.26	430.00
3.	केरल	110.00	105.76	121.00	110.60	66.23
4.	तमिलनाडु	740.00	640.82	740.00	735.21	240.00
5.	गुजरात	850.87	777.44	840.00	941.98	480.00
6.	मध्य प्रदेश	985.00	958.46	1,059.00	983.17	610.00
7.	महाराष्ट्र	1,355.00	1,435.98	1,575.00	1,512.48	980.00
8.	राजस्थान	760.00	675.08	780.00	898.09	390.00
9.	गोआ	5.02	4.01	5.10	4.98	3.50
10.	हरियाणा	1,040.00	997.59	1,090.00	1,047.09	490.00
11.	पंजाब	1,880.00	1,797.13	1,945.00	1,989.73	1,050.00
12.	उत्तर प्रदेश	3,859.00	3,790.85	4,010.00	4,118.72	1,840.00
13.	हिमाचल प्रदेश	37.00	33.01	45.00	45.93	30.00
14.	जम्मू व कश्मीर	81.49	70.87	81.00	83.25	65.00
15.	दिल्ली	24.50	25.47	26.00	27.79	8.00

1	2	3	4	5	6	7
16.	विहार	1,050.00	911.56	1,070.00	1,038.18	570.00
17.	उड़ीसा	277.00	254.08	300.00	262.30	200.00
18.	पश्चिम बंगाल	770.00	762.79	830.00	838.16	380.00
19.	असम	44.36	42.82	48.16	45.86	30.00
20.	त्रिपुरा	15.11	10.13	15.56	10.51	7.78
21.	मणीपुर	16.72	17.27	22.00	18.20	18.50
22.	मेघालय	3.50	3.51	4.70	4.34	2.50
23.	नागालैंड	0.85	0.69	0.50	0.32	0.40
24.	अरुणाचल प्रदेश	0.43	0.47	0.50	0.50	0.30
25.	सिक्किम	1.60	1.13	1.65	1.36	1.00
26.	मिजोरम	0.55	0.40	0.78	0.41	0.45
	अखिल भारत	16,353.75	15810.35	17,252.05	17,279.72	8,766.58

विवरण-II

अमेनियम सल्फेट की आकलित आवश्यकता तथा खपत

(हजार मी. टन)

क्र. सं.	राज्य	1993-94		खरीफ 94	
		आकलित आवश्यकता	उपभोग	आकलित आवश्यकता	उपभोग (आकलित)
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्रप्रदेश	161.00	143.57	67.00	62.74
2.	कर्नाटक	55.00	46.34	25.00	15.78
3.	केरल	32.00	32.85	18.50	10.19
4.	तमिलनाडु	68.10	60.71	24.00	24.39
5.	गुजरात	165.00	160.86	90.00	62.33
6.	मध्य प्रदेश	18.00	19.77	15.00	14.28
7.	महाराष्ट्र	60.00	54.95	27.00	19.39
8.	राजस्थान	7.00	3.02	3.00	1.65
9.	पंजाब	7.84	6.15	4.50	4.34
10.	उत्तर प्रदेश	39.00	16.93	10.00	9.03
11.	हिमाचल प्रदेश	0.53	0.51	0.10	0.22
12.	दिल्ली	0.50	1.62	0.30	1.07
13.	बिहार	45.00	16.33	10.00	7.60
14.	उड़ीसा	17.15	8.40	10.00	4.20
15.	पश्चिम बंगाल	35.00	15.20	10.00	8.80
16.	असम	1.00	—	—	—
17.	मेघालय	0.73	—	—	—
	अखिल भारत	745.02	591.42	315.60	246.39

विवरण-III

(हजार मी. टन)

क्र. सं.	राज्य	1993-94		खरीफ 94	
		आकलित आवश्यकता	उपभोग	आकलित आवश्यकता	उपभोग (आकलित)
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	20.00	12.51	10.00	2.77
2.	कर्नाटक	11.00	11.25	5.00	2.77
3.	केरल	0.92	0.70	0.41	0.17
4.	तमिलनाडु	52.40	44.83	19.00	13.06
5.	महाराष्ट्र	2.50	1.01	2.00	0.10
6.	पंजाब	61.48	54.74	28.00	24.54
7.	उत्तर प्रदेश	9.50	8.95	5.00	—
8.	दिल्ली	0.50	—	0.30	—
9.	पश्चिम बंगाल	—	3.61	3.00	—
	अखिल भारत	159.80	139.24	73.60	44.98

विवरण-IV

(हजार मी. टन)

क्र. सं.	राज्य	1993-94		खरीफ 94	
		आकलित आवश्यकता	उपभोग	आकलित आवश्यकता	उपभोग
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	168.00	126.00	66.00	57.66
2.	कर्नाटक	42.00	24.91	25.00	15.24
3.	तमिलनाडु	14.00	—	4.50	—
4.	गुजरात	70.00	76.63	44.00	28.82
5.	मध्य प्रदेश	1.50	2.22	2.50	0.96
6.	महाराष्ट्र	40.00	35.25	20.00	12.24
7.	राजस्थान	30.00	13.39	8.00	6.79
8.	हरियाणा	30.00	24.00	12.00	9.32
9.	पंजाब	100.00	77.77	46.00	19.62
10.	उत्तर प्रदेश	88.60	58.73	26.00	22.90
11.	हिमाचल प्रदेश	34.00	34.62	28.00	14.96
12.	दिल्ली	0.90	0.99	0.40	0.21
13.	बिहार	80.00	58.39	25.00	21.20
14.	उड़ीसा	60.00	57.25	30.00	19.23
15.	पश्चिम बंगाल	40.00	38.62	20.00	16.17
	अखिल भारत	805.22	629.10	357.50	245.34

मोटर वाहनों से होने वाला प्रदूषण

3973. श्री एन. डेनिस :

श्री वी. श्रीनिवास प्रसाद :

श्री तारा सिंह :

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

(क) क्या सरकार को देश में, विशेष रूप से दिल्ली में मोटर वाहनों से होने वाले प्रदूषण पर नियंत्रण लगाने के लिए विभिन्न संगठनों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) सरकार ने देश में मोटर वाहनों में प्रदूषण में हो रही वृद्धि पर नियंत्रण लगाने हेतु क्या ठोस कदम उठाए हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। दिल्ली सहित देश में मोटर वाहनों से होने वाले प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए कई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। ये विभिन्न सरकारी और गैर-सरकारी संगठनों के कई व्यक्तियों से प्राप्त हुए हैं।

(ग) मोटर वाहनों से होने वाले प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए सरकार द्वारा की गई और की जाने वाली कार्रवाई में निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के अंतर्गत सड़क पर चलने वाले पेट्रोल और डीजल चालित सभी श्रेणियों के वाहनों के लिए ठोस उत्सर्जन मानक अधिसूचित किये गये हैं। विनिर्माण चरण में पेट्रोल और डीजल से चलने वाले सभी श्रेणियों के वाहनों के लिए केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के तहत 15 सितंबर, 1993 को अधिक कठोर मानक तैयार किये गये हैं जो 1-4-1996 से लागू होंगे। विनिर्माताओं को कहा गया है कि वे सख्त उत्सर्जन मानकों के अनुपालन के लिए अपने वाहनों के इंजन के डिजाइन में सुधार करें।

(2) राज्य परिवहन प्राधिकारियों को कहा गया है कि वे सड़क पर चलने वाले वाहनों के लिए निर्धारित मानकों को लागू करें।

(3) वाहन प्रदूषण, स्वास्थ्य खतरों तथा प्रदूषण स्तरों को नीचे रखने के उपायों से संबंधित सांविधिक दांडिक प्रावधानों के बारे में लोगों को शिक्षित करने के लिए दिल्ली सहित शहरों के परिवहन विभागों द्वारा गहन जागरूकता अभियान चलाए गये हैं।

(4) विभिन्न सरकारी विभागों से कहा गया है कि उनके प्रशासनिक नियंत्रण में आने वाले वाहनों की वे नियमित रूप से जांच कराएं और निर्धारित सीमाओं का पालन सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त उपाय करें।

(5) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के राष्ट्रीय परिवेशी वायु गुणवत्ता निगरानी कार्यक्रम के अंतर्गत 290 परिवेशी वायु गुणवत्ता निगरानी स्टेशनों की स्थापना करके बड़े शहरों और नगरों का परिवेशी वायु गुणवत्ता के संबंध में सर्वेक्षण किये जाते हैं।

(6) देश के बड़े शहरों और नगरों में मोटर गाड़ियों द्वारा होने वाले प्रदूषण के संबंध में केन्द्रीय प्रदूषण बोर्ड द्वारा एक बड़ा सर्वेक्षण किया गया। सर्वेक्षण के निष्कर्षों का प्रयोग बड़े शहरों में प्रदूषण के नियंत्रण के लिए व्यापक कार्यक्रम तैयार करने के लिए किया गया है।

(7) नगर नियोजकों को राय दी गई है कि अपनी योजनाओं में व्यापक परिवहन की दीर्घकालीन अपेक्षाओं को शामिल करें।

(8) दिसम्बर, 1996 से देश भर में सप्लाई किए जाने वाले पेट्रोल में सीसे का स्तर प्रति लीटर घटकर अधिकतम 1.015 ग्राम करने की योजना है।

(9) सरकार ने दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास जैसे महानगरों में सीसा रहित पेट्रोल शुरू करने का एक बड़ा कार्यक्रम चलाया है ताकि 1-4-1995 से इन महानगरों में नये कैटेलिटिक कन्वर्टर युक्त चार पहिए वाले पेट्रोल चालित वेचे गये तथा पंजीकृत वाहनों की आवश्यकताओं की पूर्ति हो सके।

(10) वर्ष 2000 के लिए वाहन उत्सर्जन अधिसूचित करने के लिए कार्रवाई की गई है।

गाड़ियों का पटरी से उतरना

3974. डॉ. आर. मल्लू : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने गाड़ियों के पटरी से उतरने की घटनाओं में हो रही वृद्धि की जानकारी हासिल करने और इनमें सुधार करने हेतु कोई विदेशी तकनीकी सहायता मांगी है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

माल ढुलाई और यात्री आवागमन

2975. श्री बसुदेव आचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान देश में कुल माल ढुलाई तथा यात्रियों के आवागमन में रेलवे का तुलनात्मक हिस्सा कितना था ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : कुल यातायात संचलन में रेल और सड़क यातायात के हिस्से के संबंध में नियमित रूप से संकलन नहीं किया जाता है। तथापि, पिछले तीन वर्षों के आर्थिक सर्वेक्षण में अंतर्विष्ट सूचना के आधार पर देश में कुल माल तथा यात्री यातायात के संचलन में रेलों के हिस्से का मोटे तौर पर ब्यौरा इस प्रकार है :

वर्ष	माल यातायात	यात्री यातायात
1992-93	50%	20%
1993-94	40%	20%
1994-95	40%	20%

नए विश्वविद्यालय

3976. श्री लोकनाथ चौधरी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1995-96 के दौरान राज्यों में विश्वविद्यालय स्थापित करने के लिए केन्द्रीय सरकार को कितने प्रस्ताव प्राप्त हुए; और

(ख) इनमें से कितने प्रस्तावों पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुमति मिल गई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

महिला सामख्या योजना

3977. श्रीमती कृष्णेन्द्र कौर (दीपा) :

श्रीमती दीपिका एच. टोपीवाला :

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

(क) महिला समाख्या योजना को कितने स्वयंसेवी संगठन क्रियान्वित कर रहे हैं;

(ख) क्या स्वयंसेवी संगठनों के कार्य-निष्पादन की कोई निगरानी की जा रही है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमार शैलजा) : (क) इस समय तीन स्वैच्छिक संगठन महिला समाख्या कार्यक्रम को कार्यान्वित कर रहे हैं।

(ख) जी, हां। महिला समाख्या में स्वैच्छिक संगठनों का मूल्यांकन नियमित रूप से किया जाता है।

(ग) वर्ष 1991-92 में पांच तथा वर्ष 1993-94 में सात स्वैच्छिक संगठनों का मूल्यांकन महिला समाख्या में किया गया था। मूल्यांकन रिपोर्टों से मालूम पड़ा है कि स्वैच्छिक संगठनों का कार्य-निष्पादन संतोषजनक था।

चीनी उपलब्ध न होना

3978. श्री विश्वेश्वर भगत : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आजकल राशन की दुकानों पर चीनी नहीं मिल रही है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा की जा रही है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) से (ग) केन्द्र सरकार, सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरण हेतु राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को लेवी चीनी का मासिक आवंटन करती हैं। राशन की दुकानों से वितरण सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों की होती है।

[अनुवाद]

अन्नानास का उत्पादन/खेती

3979. श्री पी. सी. थामस : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में अन्नानास की खेती में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि में इसके उत्पादन, उत्पादकता और कृषि क्षेत्र संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) अन्नानास उत्पादकों को लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) जी, हां।

(ख) वर्ष 1992-93 के लिए अन्नानास की खेती के तहत क्षेत्र, उत्पादन तथा उत्पादकता का राज्यवार ब्यौरा (अद्यतन उपलब्ध सूचना) संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ग) भारत सरकार निम्नलिखित योजनाओं के तहत विपणन सुविधाओं को बढ़ावा देने के लिए राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड के माध्यम से सहायता दे रही है :

(i) बागवानी फसलों की कटाई-पश्चात की अवसंरचनात्मक प्रबन्ध संबंधी समेकित परियोजना।

(ii) उदार ऋण के द्वारा बागवानी उत्पादों के विपणन का विकास।

(iii) फलों के रस/फलों के पेय पदार्थों के विपणन के लिए वैकल्पिक व्यवस्था।

इनके अलावा खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय प्रसंस्करण इकाइयों की स्थापना के लिए सहायता भी दे रहा है।

विवरण

अन्नानास का क्षेत्र उत्पादन तथा उत्पादकता
(1992-93)

क्षेत्र हैक्टे. में
उत्पादन मी. टन में
उत्पादकता मी. टन प्रति हैक्टे. में

क्र. सं. राज्य/संघ क्षेत्र	क्षेत्र	उत्पादन	उत्पादकता
1. अरूणाचल प्रदेश	3686	13690	3.71
2. असम	13906	184485	13.30
3. बिहार	2705	67625	25.00
4. गोवा	460	6700	14.50
5. कर्नाटक	3082	107562	34.90
6. केरल	5000	47000	9.40
7. मणिपुर	6450	60500	9.38
8. मेघालय	8450	72500	8.58
9. मिजोरम	810	4189	5.17
10. नागालैंड	1017	2415	2.37
11. उड़ीसा	561	9000	16.00
12. तमिलनाडु	702	28782	41.00
13. त्रिपुरा	306	32000	8.63
14. पश्चिम बंगाल	8900	222500	25.00
15. पण्डिचेरी	1	30	30.00
कुल	59436	858978	14.45

स्रोत : राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड द्वारा प्रकाशित 'डाटोबेस'।

गांधीनगर से दिल्ली के लिए रेलगाड़ी

3980. श्री हरिभाई पटेल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अहमदाबाद-दिल्ली बारास्ता मेहसाना रेल लाइन पर गांधीनगर में दिल्ली के लिए सीधी रेल चलाने संबंधी कोई प्रस्ताव गुजरात सरकार द्वारा भेजा गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त प्रस्ताव पर कोई कार्यवाही की गई है;

(ग) यदि हां, तो यह गाड़ी कब तक शुरू कर दी जाएगी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (घ) इस संबंध में गुजरात सरकार सहित कुछ अभ्यावेदन/प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। अहमदाबाद-मेहसाणा-अजमेर-दिल्ली मार्ग के आमान परिवर्तन से मेहसाणा के रास्ते अहमदाबाद और दिल्ली के बीच सीधी बड़ी लाइन सेवाएं उपलब्ध हो जाएंगी। बहरहाल, टर्मिनल तंगियों सहित परिचालनिक कठिनाइयों के कारण गांधीनगर से सीधी गाड़ी चलाना व्यावहारिक नहीं होगा।

प्रशिक्षण यूनिट

3981. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :

श्री सूरज मंडल :

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

(क) क्या देश में शारीरिक शिक्षा और खेल-कूद के लिए प्रशिक्षकों की आवश्यकता और उनकी उपलब्धता में भारी अंतर है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारत में प्रशिक्षकों को प्रशिक्षित करने के लिए ऐसी एक भी प्रशिक्षण यूनिट नहीं है जहां के प्रशिक्षित योग्य प्रशिक्षकों को इस विद्यालयों, महाविद्यालयों अथवा विश्वविद्यालयों में नियमित शिक्षक के वेतनमान में नियुक्त किया जा सके; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) नेताजी सुभाष राष्ट्रीय खेल संस्थान, पटियाला और इसके क्षेत्रीय केन्द्रों बंगलौर, कलकत्ता और अहमदाबाद में विभिन्न खेल विधाओं में प्रशिक्षकों हेतु नियमित डिप्लोमा और स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम चलाए जा रहे हैं। इन प्रशिक्षित शिक्षकों को प्रशिक्षकों के वेतनमान में नियुक्त किया जा सकता है। तथापि, स्कूल, कालेज और विश्वविद्यालय ऐसे योग्य शारीरिक शिक्षा अध्यापकों को नियुक्त करने को प्राथमिकता देते हैं जिन्होंने शारीरिक शिक्षा कालेजों में प्रशिक्षण प्राप्त किया हो, और जिन्हें कई खेल विधाओं के बारे में ज्ञान हो।

रेल परियोजनाएं

3982. श्री हरिन पाठक :

श्री एन. जे. राठवा :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात में चालू रेल परियोजनाओं में आज तक की प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान गुजरात में कौन-कौन सी रेल परियोजनाएं आरम्भ की गई या आरम्भ की जानी है;

(ग) इन परियोजनाओं के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है;

(घ) ये परियोजनाएं कब तक शुरू हो जाएंगी, और ये परियोजनाएं कब तक पूरी हो जाएंगी; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (घ) एक विवरण संलग्न है।

(ङ) उपर्युक्त परियोजनाओं को लक्ष्य के अनुसार पूरा करने के लिए रेलवे को पर्याप्त धनराशि और सामग्री उपलब्ध कराई जा रही है।

विवरण

(क) से (घ) गुजरात में चल रही रेल परियोजनाओं का ब्यौरा इस प्रकार है :

क्र. सं.	परियोजनाएं	वजट में शामिल करने का वर्ष	31.3.95 को प्रगति	1995-96 के लिए आबंटित राशि (करोड़ रु० में)	लक्ष्य तिथि
1.	फुलेरा-मारवाड़-अहमदाबाद का आमान परिवर्तन	93-94	फुलेरा से अजमेर और खोडियार-मेहसाणा खंड को पहले ही ब. ला. में वदल दिया गया है। शेष खंड पर निर्माण कार्य जोरों पर है।	226.43	1996-97
2.	वीरमगाम-मेहसाणा आमान परिवर्तन	90-91	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।	40.00	1995-96
3.	राजकोट-वेरावल आमान परिवर्तन	94-95	-वही-	3.00	1998-99
4.	बांकानेर-मलिया मियाना आमान परिवर्तन	95-96	-वही-	35.00	1995-96
5.	गांधीधाम-भुज आमान परिवर्तन	95-96	-वही-	2.00	नोवीं योजना
6.	कपडवंज-मोडासा नई बड़ी लाइन	78-79	कार्य पुनः शुरू कर दिया गया है।	2.00	नौवीं योजना

[अनुवाद]

शिक्षा कर्मी परियोजना

3983. डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया :

श्री राम सिंह कस्वां :

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

(क) क्या यह सच है कि शिक्षा कर्मी परियोजना का पहला चरण पूरा हो गया है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना कब आरम्भ हुई और कब पूरी हुई;

(ग) क्या लक्ष्य तय किए गये थे और इसमें कितनी उपलब्धि मिली है; और

(घ) आज तक इस परियोजना पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलज़ा) : (क) जी, हां।

(ख) शिक्षाकर्मी परियोजना का प्रथम चरण 1-7-1987 से 30-6-1994 तक था।

(ग) चरण-I में राजस्थान के 70 विकास खंडों के 1050 ग्रामों में 1050 दिवस केन्द्रों, 2506 प्रहर पाठशालाओं को स्थापित करने और दिवस केन्द्रों में 65400 अध्येताओं और प्रहर पाठशालाओं में 49300 अध्येताओं को नामांकित करने के लक्ष्य निर्धारित किए गये। चरण-I के अन्त तक, 1066 दिवस केन्द्र, 2414 प्रहर पाठशालाएं स्थापित की गई और दिवस केन्द्रों में 80063 और प्रहर पाठशालों में 21,000 नामांकन किए गये। 67 विकास खंडों में कुल 1066 ग्रामों को सम्मिलित किया गया।

(घ) इस परियोजना पर अभी तक व्यय की गई कुल राशि 21.20 करोड़ रु० है।

उपभोक्ता न्यायलय

3984. श्री शान्ताराम पोतदुखे : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उपभोक्ता विवाद निवारण आयोगों और जिला मंचों को सुदृढ़ और आधुनिक बनाने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

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

(ग) क्या उपभोक्ता न्यायालयों में भारी संख्या में लम्बित पड़े मामलों के निपटारे के लिए राज्य सरकार-वार और जिला मंच-वार 1994 के दौरान इन न्यायालयों को वित्तीय सहायता दी गई है और 1995-96 के दौरान ऐसी कितनी सहायता दी जाएगी ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) उपभोक्ता अदालतों के आधार-ढांचे को मजवूत करने के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों को एक बार की सहायता के रूप

में वितरण हेतु योजना आयोग द्वारा सिद्धान्त रूप में इकसठ करोड़ रु० की राशि के लिए स्वीकृति दे दी गई है।

(ग) यह सहायता वित्तीय वर्ष 1995-96 और 1996-97 में चार किश्तों में निर्मुक्त की जाएगी।

परती भूमि का सर्वेक्षण

3985. श्री माणिक राव होडल्या गावीत :

श्री शिवशरण वर्मा :

श्री परसराम भारद्वाज :

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

(क) क्या देश में 175 मिलियन एकड़ परती भूमि के स्वरूप की पहचान करने और विशिष्ट क्षेत्रों के लिए उपयुक्त पादप किस्मों का चयन करने में आधुनिक तकनीकें अपनाने के बारे में हाल ही में एक सर्वेक्षण किया गया था;

(ख) क्या सर्वेक्षण की रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी गई है;

(ग) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला;

(घ) वनीय क्षेत्र बढ़ाने हेतु रिपोर्ट में की गई प्रमुख सिफारिशों और सुझावों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ङ) राष्ट्रीय बंजर भूमि विकास बोर्ड, जोकि तब पर्यावरण और वन मंत्रालय में था, ने 1986 में राष्ट्रीय बंजर भूमि पहचान परियोजना शुरू की थी। यह परियोजना उन जिलों में बंजर भूमि के मानचित्र तैयार करने के लिए थी जिनमें उनके भौगोलिक क्षेत्र का 5 प्रतिशत से अधिक बंजर भूमि है। परियोजना के तहत मानचित्रित 229 जिलों के ब्यौरे संलग्न विवरण में हैं। पता लगाई गई बंजर भूमि में रोपण की जाने वाली प्रजातियों की सिफारिश करना परियोजना के अंतर्गत शामिल नहीं था।

विवरण

राष्ट्रीय बंजर भूमि पहचान परियोजना के तहत् पहचान की गई बंजर भूमि

(229 जिलों का ब्यौरा)

क्र. सं.	श्रेणी	वर्ग कि. मी. क्षेत्र	एकड़ क्षेत्र
1	2	3	4
1.	नालीदार और अथवा बीहड़ भूमि	19433.64	4800109.00
2.	झाड़ झंखाड़ युक्त अथवा रहित उपरि भूमि	124397.70	30726231.90
3.	जलमग्न अथवा दलदल भूमि	4266.17	1053743.99
4.	लवण/अथवा खार प्रभावित भूवि-तटीय/अन्तः स्थलीय भूमि	12427.96	3069706.12
5.	उपयोग में लाई गई अवक्रमित अधिसूचित वन भूमि	95499.04	23588262.88
6.	झूम कृषि क्षेत्र	18542.76	4580061.72
7.	वृक्षारोपण फसल वाली अवक्रमित भूमि	4931.65	1218117.55
8.	अवक्रमित चरागाह/चराई वाली भूमि	13148.69	3247726.43
9.	खनन और योगिक बंजर भूमि	874.73	216058.31
10.	बलूई मरूस्थली तटवर्ती क्षेत्र	15241.64	3764685.08
11.	तीव्र ढलाऊ क्षेत्र	4121.07	1017904.29
12.	बंजर चट्टानी/पथरीला/परतदार चट्टानी क्षेत्र	25722.60	6353482.20
13.	हिमाच्छादित और अथवा हिमनद क्षेत्र	2973.16	734370.52
	योग	341580.81	84370460.07

[हिन्दी]

वन संरक्षण

3986. श्री बीर सिंह महतो : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल में वन संरक्षण हेतु किन-किन क्षेत्रों को चुना गया है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष कितनी भूमि पर वन लगाए गये ;

(ग) क्या राज्य में इस क्षेत्र में कोई विदेशी संस्था भी कार्य कर रही है ;

(घ) यदि हां, तो केन्द्रीय और विदेशी सहायताप्राप्त परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) प्रत्येक परियोजना में कितनी राशि लगाई जाएगी और अभी तक इनके संबंध में क्या प्रगति हुई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) पश्चिम बंगाल में वन संरक्षण के लिए लगभग 4000 वर्ग कि. मी. क्षेत्र वाले 19 क्षेत्रों का चयन किया गया है।

(ख) 1991-92 तक निर्धारित 1,114 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए प्रतिपूरक वनीकरण में से 604 हेक्टेयर क्षेत्र पर प्रतिपूरक वनीकरण किया गया है तथपि 1992-93, 1993-94 और 1994-95 की अवधि के दौरान कोई वनीकरण नहीं किया गया है।

(ग), (घ) और (ङ) पश्चिम बंगाल में 1992-93 से पांच वर्षों में उपयोग के लिए 39.0 मिलियन अमरीकी डालर—114 करोड़ रुपये के बराबर (आई. डी. ए. ऋण 34.0 मिलियन अमरीकी डालर) की कुल लागत से विश्व बैंक की सहायता से एक परियोजना कार्यान्वयनाधीन है। सितंबर 1994 तक 35.90 करोड़ रुपये व्यय किए गये और लगभग 105680 हेक्टेयर क्षेत्रफल में पौधरोपण किया गया।

रेल मार्गों का विकास

3987. श्री शंकर सिंह बाघेला : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात में इस समय प्रति हजार वर्ग किलोमीटर क्षेत्र में कितना रेल मार्ग है ;

(ख) क्या यह रेल मार्ग पर्याप्त है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान उक्त राज्य में रेल मार्गों को बढ़ाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) गुजरात में 31-3-94 को प्रति 1000 वर्ग कि. मी. क्षेत्र के हिसाब से रेल मार्ग कि. मी. 26.9 था जो 19.0 के अखिल भारतीय औसत की तुलना में बहुत अधिक है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) आठवीं योजना के शेष दो वर्षों में कोई वृद्धि नहीं होगी। तथापि, इंदौर-दाहोद तथा कपड़वंज-मोडासा लाइनों, जिन पर इस समय कार्य प्रगति पर है, के पूरा हो जाने के बाद राज्य में रेल मार्ग कि. मी. बढ़ जाएगा।

[अनुवाद]

आपरेशन ब्लैक बोर्ड

3988. श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष उड़ीसा को आपरेशन ब्लैक बोर्ड के अंतर्गत कुल कितनी अनुदान राशि प्रदान की गई;

(ख) वर्ष-वार कितनी अनुदान राशि का उपयोग किया गया; और

(ग) उड़ीसा में इस कार्यक्रम के अंतर्गत कितने प्रतिशत प्राथमिक लाए गये हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान जारी की गई तथा उपयोग की गई निधियों का विवरण उपलब्ध सूचना के अनुसार निम्नवत् है :

(रु० लाखों में)

वर्ष	निधियां	
	जारी की गई	उपयोग की गई
1992-93	2496.68	1029.24
1993-94	868.12	1164.31
1994-95	1743.92	1880.90

(ग) इस कार्यक्रम द्वारा मूलतः लक्षित सभी प्राथमिक स्कूलों को केन्द्रीय सहायता जारी कर दी गयी है।

[हिन्दी]

वसूली केन्द्र

3989. श्री लाल बाबू राय : क्या **खाद्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विभिन्न गेहूं वसूली केन्द्रों पर किसानों के ठगे जाने से संबंधित शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

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

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) वर्तमान रबी विपणन मौसम, 1995-96 के दौरान अब तक ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

खाद्यान्नों के मूल्य

3990. डॉ. महादीपक सिंह शाक्य :

श्री गुमान मल लोढा :

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

(क) क्या सरकार ने भारतीय खाद्य निगम द्वारा खुले बाजार में बिक्री किये जा रहे खाद्यान्नों की कीमतों में कमी कर दी है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन खाद्यान्नों की कीमतें कम की गई हैं और इनमें कितनी कमी की गई है;

(ग) क्या सरकार ने इस कमी के फलस्वरूप निगम को होने वाली वित्तीय हानि का अनुमान लगाया है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान आज की तिथि तक कितनी हानि हुई ;

(ङ) क्या सरकार ने इस हानि को रोकने के लिए निगम के प्रशासनिक व्यय को नियंत्रित करने हेतु कुछ कदम उठाए हैं ; और

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

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) खुले बाजार में बिक्री के लिए गेहूं और चावल के मूल्य राज्यवार और मास प्रतिमास के आधार पर इस प्रयोजन के लिए गठित भारतीय खाद्य निगम की उच्च स्तरीय समिति द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। जनवरी, 1995 से चावल के मूल्यों में कोई कमी नहीं की गई है लेकिन गेहूं के मूल्यों के संबंध में महाराष्ट्र और चार दक्षिणी राज्यों में अप्रैल, 1995 मास से कमी की गई है। गेहूं और चावल के राज्यवार मूल्य दर्शाने वाले विवरण-I और विवरण-II संलग्न हैं।

(ग) और (घ) खुली बिक्री के लिए निर्धारित गेहूं और चावल के मूल्य सार्वजनिक वितरण प्रणाली अथवा सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए केन्द्रीय निर्गम मूल्यों से अधिक है। खुली बिक्री के अंतर्गत लागत के संदर्भ में होने वाली प्राप्ति उस प्राप्ति से अधिक है जो उस दशा में होती जब मात्रा को सार्वजनिक वितरण प्रणाली/सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन जारी किया गया होता। अतः वास्तव में खाद्य सब्सिडी में कुछ कमी हुई है। 1993-94 के दौरान अनन्तिम रूप से अनुमानित सब्सिडी बचत 160 करोड़ रुपये थी। 1994-95 के दौरान सब्सिडी में अनुमानित बचत 125 करोड़ रुपये है (अनन्तिम)।

(ङ) भारतीय खाद्य निगम ने प्रशासनिक ऊपरी खर्चों सहित अपनी लागत में कमी करने के उद्देश्य से वार्षिक कार्य योजना तैयार की है।

(च) 1994-95 के लिए वार्षिक कार्य योजना में स्टाफ संख्या में 1050 तक की कमी करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है जिससे कुल अनुमानित बचत 5.92 करोड़ रुपये होगी।

विवरण-I

अक्तूबर, 1993 से अप्रैल, 1995 तक प्रत्येक क्षेत्र के लिए गेहूं की खुली बिक्री के लिए निर्धारित किए गये मूल्य

दर रुपये/प्रतिमीटरी टन

राज्य का नाम	अक्तूबर, 93	नवम्बर, 93	दिसम्बर, 93 और जनवरी, 94	फरवरी, 94 और मार्च, 94	अप्रैल 94 से जुलाई, 94	अगस्त, 94 और सितम्बर, 94	अक्तूबर, 94 और नवम्बर, 94	दिसम्बर, 94	जनवरी, 95 से मार्च, 95	अप्रैल, 1995
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
पंजाब/हरियाणा/उत्तर प्रदेश	अक्तूबर, 93	3850/-	3850/-	4100/-	4100/-	4150/-	4200/-	4150/-	4100/-	4100/-
दिल्ली	मास के लिए	4050/-	4050/-	4250/-	4250/-	4250/-	4300/-	4200/-	4150/-	4150/-
राजस्थान	बिक्री	4000/-	3950/-	4150/-	4150/-	4200/-	4250/-	4200/-	4150/-	4150/-
जम्मू और कश्मीर	टेंडर इन्क्वायरी	4000/-	4000/-	4200/-	4200/-	4250/-	4300/-	4200/-	4150/-	4150/-
हिमाचल प्रदेश	के आधार	4000/-	4000/-	4200/-	4200/-	4250/-	4300/-	4200/-	4150/-	4150/-
महाराष्ट्र	पर की	4450/-	4400/-	4650/-	4500/-	4550/-	4600/-	4550/-	4500/-	4350/-
गुजरात	गई थी।	4300/-	4250/-	4450/-	4350/-	4400/-	4450/-	4400/-	4350/-	4350/-
मध्य प्रदेश		4100/-	4000/-	4200/- *4100/-	4100/-	4150/-	4200/-	4150/-	4100/-	4100/-
पश्चिम बंगाल और उड़ीसा		4400/-	4250/-	4400/-	4350/-	4400/-	4450/-	4400/-	4350/-	4350/-
बिहार		4300/-	4190/-	4350/-	4300/-	4350/-	4400/-	4350/-	4300/-	4300/-
तमिलनाडु		4500/-	4500/-	4750/-	4600/-	4650/-	4700/-	4650/-	4600/-	4550/-
आंध्र		4450/-	4450/-	4700/-	4550/-	4600/-	4650/-	4600/-	4550/-	4550/-
कर्नाटक		4550/-	4550/-	4750/-	4600/-	4650/-	4700/-	4650/-	4600/-	4550/-
केरल		4600/-	4600/-	4800/-	4600/-	4650/-	4700/-	4650/-	4600/-	4550/-

* मध्य प्रदेश के लिए खुली बिक्री के अधीन गेहूं के मूल्य कम करके 4-3-94 से 4100 रुपये प्रति मीटरी टन कर दिये गये हैं।

विवरण-II

जनवरी, 94 से अप्रैल, 95 तक के दौरान चावल की खुली बिक्री के लिए भारतीय खाद्य निगम द्वारा घोषित मूल्य

दर रुपये प्रति मीटरी टन

राज्य का नाम	जनवरी, 94	फरवरी, 94 से मई, 94*	जून, 94 से जुलाई, 94	अगस्त, 94, और सित., 94 **	1-10-94 16-10-94	17 अक्तू. से दिस., 94	जन., 95 से अप्रैल, 1995
1	2	3	4	5	6	7	8
पंजाव	विक्री	6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	7050/-	7000/-
हरियाणा	टेंडर	6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	7050/-	6950/-
उत्तर प्रदेश	इंक्वायरी	6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6800/-	6800/-
दिल्ली	के	6700/-	6600/-	6600/-	7200/-	6900/-	6700/-
राजस्थान	आधार	6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6900/-	6800/-
जम्मू और कश्मीर	पर	6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6900/-	6800/-
हिमाचल प्रदेश	की गई	6600/-	—	—	—	—	—
महाराष्ट्र	थी।	6800/-	6700/-	6650/-	7250/-	6800/-	6600/-
गुजरात		6800/-	6700/-	6650/-	7250/-	6800/-	6600/-
मध्य प्रदेश		6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6700/-	6600/-
विहार		6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6800/-	6600/-
पश्चिम बंगाल		6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6800/-	6600/-
उड़ीसा		6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6750/-	6650/-
तमिलनाडु		7000/-	6700/-	6650/-	7250/-	6800/-	6600/-
आंध्र प्रदेश		6600/-	6550/-	6550/-	7150/-	6700/-	6600/-
कर्नाटक		7000/-	6700/-	6650/-	7250/-	6800/-	6600/-
केरल		7100/-	6700/-	6650/-	7250/-	6800/-	6600/-

* कच्चे और सेला दोनों प्रकार के बढ़िया चावल का मूल्य उत्तम चावल के मूल्य से 200/- रुपये प्रति मीटरी टन कम है। फरवरी, 94 के लिए आंध्र प्रदेश में यह 100/- रुपये प्रति मीटरी टन कम है।

** बढ़िया चावल का मूल्य उत्तम चावल के मूल्य से 300/- रुपये कम है।

राष्ट्रीय शिक्षा नीति

3991. श्री नवल किशोर राय :

श्री गुमानमल लोढा :

क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय शिक्षा नीति की पुनरीक्षा करने तथा शिक्षा प्रणाली के प्रबन्धन के विकेन्द्रीकरण के संवंध में सुझाव देने हेतु 1992 में एक समिति गठित की थी;

(ख) यदि हां, तो इस समिति के सदस्य कौन-कौन थे और यह समिति किस तारीख को गठित की गई थी और इस समिति को अपनी रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत करने को कहा गया था;

(ग) क्या उक्त समिति ने सरकार को अपनी रिपोर्ट सौंप दी है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने समिति द्वारा की गई सिफारिशों पर कोई कार्यवाही की है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (च) जी, हां। शिक्षा के विकेन्द्रीकृत प्रवंध पर केन्द्रीय शिक्षा सलाहकार बोर्ड समिति का गठन 2 फरवरी, 1993 को श्री

वीरप्पा मोइली, कर्नाटक के तत्कालिक मुख्यमंत्री की अध्यक्षता में किया गया था। समिति का गठन विवरण-I में दिया गया है। केन्द्रीय शिक्षा सलाहकार बोर्ड के अध्यक्ष को अपनी रिपोर्ट समिति ने 18 सितम्बर, 1993 को प्रस्तुत की। मुख्य सिफारिशों का सार विवरण-II में दिया गया है। समिति की रिपोर्ट पर के. शि. स. बो. ने 15 अक्तूबर, 1993 को आयोजित अपनी बैठक में तथा तदन्तर मुख्यमंत्रियों ने 15 फरवरी, 1994 को नई दिल्ली में आयोजित अपने सम्मेलन में विचार-विमर्श किया तथा रिपोर्ट का समर्थन किया और राज्यों व संघशासित प्रदेशों द्वारा उनकी विशिष्ट परिस्थिति तथा इसके साथ-साथ 73वें व 74वें संवैधानिक संशोधनों के अभिप्राय को ध्यान में रखते हुए इसके उपयुक्त अनुकूल व प्रभावशाली कार्यान्वयन की सिफारिश की है।

विवरण-I

शिक्षा के विकेन्द्रीकृत प्रबन्ध पर गठित केब समिति-सदस्य एवं स्थायी आमन्त्रित व्यक्ति

सदस्य :

1. श्री एम. वीरप्पा मोइली — अध्यक्ष
   मुख्य मंत्री,
   कर्नाटक।
2. डॉ. (श्रीमती) चित्रा नायक,
   सदस्य (शिक्षा),
   योजना आयोग,
   नई दिल्ली।
3. श्री ई. टी. मोहम्मद वशीर,
   शिक्षा मंत्री,
   केरल।
4. प्रो. के. पुन्नुसामी,
   शिक्षा मंत्री,
   तमिलनाडु।
5. श्री एस. एस. चक्रवर्ती,
   शिक्षा मंत्री,
   पश्चिम बंगाल।
6. श्री प्रफुल्ल चन्द्र घाड़ेई,
   शिक्षा मंत्री,
   उड़ीसा।
7. श्री जी. सी. राजबंशी,
   शिक्षा मंत्री,
   असम।
8. श्री नरहरि अमीन,
   शिक्षा मंत्री,
   गुजरात।
9. डॉ. सुधीर राय, सांसद
   (सदस्य केब)।
10. डॉ. सैयद सहन,
    निदेशक, इंसान स्कूल/कालेज,
    किशनगंज, पूर्णिया (बिहार),
    (सदस्य केब)।
11. प्रो. मृणाल मीरि,
    दर्शन शास्त्र विभाग,
    नार्थ ईस्टर्न हिल यूनिवर्सिटी, शिलांग
    (सदस्य केब)।
12. श्री पी. के. उमाशंकर,
    पूर्व निदेशक, आई. आई. पी. ए.,
    नई दिल्ली
    (अध्यक्ष, शिक्षा प्रबंध पर कार्यदल)।
13. श्री एस. आर. शंकरन,
    पूर्व सचिव,
    ग्राम विकास विभाग।
14. श्री वी. वी. एल. माथुर,
    सलाहकार, राजस्थान सरकार,
    जयपुर।
15. श्री आर. डी. सोनकर,
    सलाहकार, उत्तर प्रदेश सरकार,
    (लखनऊ)।
16. सचिव,
    विधि कार्य विभाग,
    विधि, न्याय एवं कम्पनी कार्य मंत्रालय,
    नई दिल्ली।
17. सचिव,
    ग्राम विकास विभाग,
    नई दिल्ली।
18. सचिव,
    शहरी विकास मंत्रालय,
    नई दिल्ली।
19. सचिव,
    श्रम मंत्रालय,
    नई दिल्ली।
20. डॉ. आर. वी. वैद्यनाथ अय्यर, — सदस्य-सचिव
    संयुक्त सचिव,
    शिक्षा विभाग,
    मानव संसाधन विकास मंत्रालय,
    नई दिल्ली।

स्थायी आमंत्रित व्यक्ति

1. डॉ. पी. पी. रंगा राव,
   शिक्षा मंत्री,
   आंध्र प्रदेश।

2. सचिव,
शिक्षा विभाग,
मानव संसाधन विकास मंत्रालय,
नई दिल्ली।

3. अपर सचिव,
शिक्षा विभाग,
मानव संसाधान विकास मंत्रालय,
नई दिल्ली।

4. सलाहकार (शिक्षा,
योजना आयोग),
नई दिल्ली।

5. निदेशक,
राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद्,
नई दिल्ली।

6. संयुक्त निदेशक,
राष्ट्रीय शैक्षिक आयोजना एवं प्रशासन संस्थान,
नई दिल्ली।

7. डॉ. एस. सी. नूना,
फैलो,
राष्ट्रीय शैक्षिक आयोजना एवं प्रशासन संस्थान,
नई दिल्ली।

डॉ. सी. रंगानयगम के स्थान पर दिनांक 30 जुलाई, 1993 से प्राभावी।

श्री चैतन्य प्रसाद माझी के स्थान पर 17 अगस्त, 1993 से प्रभावी।

डॉ. कर्षनदास सोनेरी के स्थान पर दिनांक 23 अप्रैल, 1993 से प्रभावी।

डॉ. भूमि धर वर्मन के स्थान पर 30 जुलाई, 1993 से प्रभावी।

विवरण-II

शिक्षा के विकेन्द्रीकृत प्रबन्ध पर गठित केब समिति की मुख्य सिफारिशें

1. पंचायत, पंचायत समिति तथा जिला परिषद् के स्तरों पर अलग से शिक्षा समितियां गठित की जाएं।

2. पंचायत स्थाई समिति अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत प्रारंभिक शिशु देख-रेख और शिक्षा, गैर-औपचारिक शिक्षा, प्राथमिक शिक्षा और प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रमों का पर्यवेक्षण करेगी। यह पंचायत समिति से प्रत्यायोजित अधिकारों के अंतर्गत संयुक्त प्राथमिक स्कूलों का भी पर्यवेक्षण करेगी।

3. पंचायत समिति की शिक्षा संबंधी स्थाई समिति जिला परिषद् के समग्र पर्यवेक्षण के अंतर्गत प्रौढ़ शिक्षा, गैर औपचारिक शिक्षा, प्रारंभिक शिशु देख-रेख और शिक्षा तथा उच्च प्राथमिक स्तर तक के पंचायती राज निकायों के स्कूलों के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी होगी।

4. जिला परिषद् की शिक्षा संबंधी स्थाई समिति के अधिकारों में शामिल होगा—सरकार के दिशा-निर्देशों के अधीन स्टाफ की भर्ती और नियुक्ति करना तथा वेतन के भुगतान करने के साथ माध्यमिक स्तर तक के स्कूलों की स्थापना करना तथा उनका रखरखाव करना। माध्यमिक स्तर तक के सभी विद्यमान स्कूलों को जिला परिषद् के नियंत्रणाधीन किया जाएगा। भविष्य में राज्य क्षेत्र में सभी माध्यमिक स्कूल केवल जिला परिषद् द्वारा स्थापित किये जाएंगे। समिति सरकार के नियमों के अधीन सहायताप्राप्त स्कूलों के लिए अनुदानों की भी व्यवस्था करेगी। यह माध्यमिक स्तर तक के प्राइवेट स्कूल सहित सभी स्कूलों का शैक्षिक प्रशिक्षण भी करेगी।

5. नगरपालिका क्षेत्रों के सरकारी प्राथमिक, उच्च प्राथमिक और माध्यमिक स्कूलों को उनके स्टाफ समेत अलग-अलग पालिकाओं को हस्तांतरित किया जा सकता है। स्टाफ की भर्ती को छोड़कर वे स्टाफ पर नियंत्रण रखेंगे। स्टाफ की भर्ती राज्य सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ नामोविष्ट संगठन करेगा।

6. इन निकायों को जो संस्थाएं हस्तांतरित की गई हैं उनके प्रबंधन के लिए राज्य सरकार इन्हें पर्याप्त अनुदान के साथ-साथ विकास अनुदान भी उपलब्ध कर सकती हैं।

7. राज्य सरकार या राज्य स्तरीय एक उपयुक्त निकाय समग्र रूप में पर्यवेक्षण करेगा तथा शेष बचे अधिकार इसके पास रहेंगे।

पुशों पर अत्याचार

3992. कुमारी उमा भारती :

श्री मोहन रावले :

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

(क) कानून के अनुसार एक ट्रक में कितनी भैसें/पशु लादे जा सकते हैं;

(ख) क्या सरकार को इन्हें निर्धारित से अधिक संख्या में लाद कर ढोने के मामलों की जानकारी है;

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

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है;

(ङ) क्या सरकार का विचार इस तरह के मामलों में कठोर दंड देने के उद्देश्य से पशुओं पर अत्याचार निवारण अधिनियम, 1960 में संशोधन करने का है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) प्राणियों के प्रति क्रूरता निवारण अधिनियम, 1960 के प्रावधानों के अंतर्गत अधिसूचित पशु परिवहन अधिनियम, 1978 के उपबन्धों के तहत सामान ढोने वाले वाहनों में लादे जा सकने वाली भैंसों/पशुओं की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) से (घ) राज्य सरकार का कानून लागू करने वाला संबंधित विभाग अथवा राज्य सरकार की ओर से प्राधिकृत कोई व्यक्ति पशुओं को ढोने के समय उनकी अधिक लदाई के मामलों में कार्यवाही आरम्भ करने के लिए सक्षम है। केन्द्र सरकार के ध्यान में लाये गये अधिक लदाई के मामले राज्य-सरकारों को नियमों के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही के लिए प्रेषित किये जाते हैं।

(ङ) और (च) सरकार को ऐसे सुझाव प्राप्त हुए हैं कि प्राणियों के प्रति क्रूरता निवारण अधिनियम, 1960 के उपवन्धों के तहत किये गये अपराधों के लिए अधिक सख्त सजाएं दी जाएं। प्राणियों के प्रति क्रूरता निवारण अधिनियम, 1960 को अधिक प्रभावी वनाने के लिए सुझावों पर विचार किया जा रहा है।

विवरण

सामान ढोने वाले वाहनों में ले जाने के लिए पशुओं को लादने के संबंध में मानक एवं मानदंड

पशु	संख्या	अपेक्षित स्थान
(क) गाय/भैंस/सांड/बैल/ वाक/वछड़े	6	2 वर्ग मीटर
(ख) अश्व	4-6	—

भेड़ओं एवं बकरियों के मामले में मानदंड निम्नानुसार है :

पशुओं का लगभग भार	अपेक्षित स्थान वर्गमीटरों में	
किलोग्राम में	ऊन वाली	मूंडी गई
20 तक	0.18	3.16
20 से 25 तक	0.20	0.18
25 से 30 तक	0.23	0.22
30 से अधिक	0.28	0.26

[अनुवाद]

रियायती दरों पर खाद्यान्न

3993. श्री वी. धनंजय कुमार :

श्री जे. चोक्काराव :

क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ राज्य सरकारों ने केन्द्रीय सरकार से रियायती दरों पर सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत वितरण हेतु खाद्यान्नों की अतिरिक्त मात्रा आवंटित करने का विशेष अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संवंधी राज्यवार व्यौरा क्या है;

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) आन्ध्र प्रदेश में रियायती मूल्य योजना के अन्तर्गत कितने लोगों के लाभान्वित होने की संभावना है ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ) केन्द्रीय सरकार को आंध्र प्रदेश सरकार से एक अनुरोध प्राप्त हुआ था जिसमें उन्होंने 2/- रुपए प्रति किलोग्राम की दर से चावल का वितरण करने की अपनी योजना हेतु उन्हें किए जा रहे 1.90,000 मी. टन के सामान्य मासिक आवंटन के अलावा प्रति माह 20,000 मी. टन चावल की अतिरिक्त मात्रा का आवंटन करने हेतु कहा था। आंध्र प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि उक्त स्कीम के तहत पात्र परिवारों की मासिक हकदारी को 20 किलोग्राम से बढ़ाकर 25 किलोग्राम कर दिया गया है। राज्य सरकार ने सूचित किया है कि इस स्कीम के तहत 4.56 करोड़ लोग आते हैं। केंद्रीय सरकार ने आंध्र प्रदेश द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार फरवरी, 1995 से चावल का मासिक आवंटन बढ़ाकर 2,10,000 मी. टन कर दिया था। गुजरात सरकार ने भी गरीब परिवारों को 2/- रुपये प्रति किलोग्राम की दर से गेहूं की आपूर्ति करने की अपनी नई स्कीम के तहत वितरण के लिए, गेहूं का आवंटन उन्हें किए जा रहे 53,500 मी. टन के सामान्य मासिक आवंटन के स्थान पर एक लाख मी. टन करने का अनुरोध किया था। केन्द्रीय सरकार ने मई, 1995 से चार महीनों के लिए गेहूं का मासिक आवंटन बढ़ाकर 75,000 मी. टन कर दिया है।

[हिन्दी]

खाद्यान्न

3994. डा. चिन्ता मोहन :

श्रीमती भावना चिखलिया :

श्री गुमानमल लोढा :

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

(क) क्या वर्ष 1995-96 में देश में खाद्यान्नों के उत्पादन का लक्ष्य 192 मिलियन टन रखा गया है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक खाद्यान्न के लिए कितने उत्पादन का लक्ष्य रखा गया गया है ;

(ग) क्या सरकार ने लक्ष्य निर्धारित करते समय अधिक उत्पादन वाले खाद्यान्नों की तुलना में ऐसे खाद्यान्नों के उत्पादन का लक्ष्य तुलनात्मक रूप से ऊंचा रखा है, जिनका देश में उत्पादन घरेलू खपत से कम है;

(घ) यदि हां, तो ऐसे खाद्यान्न कौन-कौन से हैं; और

(ङ) ऐसे खाद्यान्नों का वर्ष 1994-95 में उत्पादन की तुलना में लक्ष्य में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) जी, हां।

(ख) 1995-96 के लिए उत्पादन का खाद्यान्न वार लक्ष्य इस प्रकार है :

फसल		मिलियन मी. टन में लक्ष्य
चावल	—	80.00
गेहूं	—	60.00
मोटे अनाज	—	36.50
दलहन	—	15.50
कुल खाद्यान्न	—	192.00

(ग) और (घ) जी हां, दलहनों का उत्पादन आवश्यकता से कुछ कम है।

(ङ) 1995-96 के लिए खाद्यान्नों हेतु निर्धारित लक्ष्य में प्रतिशत वृद्धि 1994-95 में कुल खाद्यान्नों के संभावित उत्पादन से लगभग 3 प्रतिशत अधिक है।, लेकिन दलहनों के मामले में, जिसका वर्तमान उत्पादन आवश्यकता से कम है, लक्ष्य में प्रस्तावित वृद्धि 8.2 प्रतिशत है।

[अनुवाद]

आमान परिवर्तन

3995. प्रो. सावित्री लक्ष्मणन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कोई "गंज कनवर्जन टास्क फोर्स" गठित किया है;

(ख) यदि हां, तो इस ''टास्क फोर्स'' के अस्तित्व में आने से लेकर अब तक आमान परिवर्तन संबंधी परियोजनाओं के संबंध में क्या उपलब्धियां रही हैं;

(ग) इस ''टास्क फोर्स'' का गठन संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर कितना मासिक खर्च आता है;

(घ) क्या सरकार ने इस ''टास्क फोर्स'' द्वारा अपनी रिपोर्ट पेश करने के लिए समय-सीमा निर्धारित की है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) आमान परिवर्तन कार्य की प्रगति पर निगरानी रखने के लिए फरवरी 1992 से दिसम्बर 1993 के बीच एक कार्यबल कार्यरत था।

(ख) कार्यबल ने एक आमान परियोजना के पहले वर्ष में सामग्री के संचलन तथा कार्य की प्रगति पर निगरानी रखी थी।

(ग) कार्य बल में निम्नलिखित शामिल थे—

1.	श्री राजकुमार, तत्कालीन मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) : दक्षिण रेलवे।	नेता
2.	श्री ए. मित्तल, तत्कालीन कार्यपालक निदेशक/सी सी, रेलवे बोर्ड।	उप नेता
3.	श्री पी. राजागोपालन, तत्कालीन कार्यपालक निदेशक, (वित्त) ऋण एवं वित्त, रेलवे बोर्ड।	सदस्य
4.	श्री एस.के. चौधरी, तत्कालीन निदेशक/टी टी (पी ओ एल)	सदस्य
5.	श्री यू.आर. चौपड़ा, एस ए जी, आई आर एस ई, उत्तर रेलवे।	सदस्य सचिव

सदस्य सचिव के सिवाय कार्यबल के सदस्य अपनी सामान्य ड्यूटियों के अलावा कार्य कर रहे थे इसलिए इसमें कोई अतिरिक्त खर्च अंतर्ग्रस्त नहीं था। कार्य बल की कार्यावधि के दौरान सदस्य सचिव के वेतन तथा भत्तों पर 1,90,890 रुपये का खर्च आया था।

(घ) और (ङ) कार्यबल को निगरानी संबंधी कार्य दिए गए थे तथा उन्हें कोई रिपोर्ट प्रस्तुत करना आवश्यक नहीं था।

पूंजीगत ढांचा के अध्ययन के सम्बन्ध में विशेषज्ञ दल

3996. प्रो० उम्मारेड्डि वेंकटस्वरलु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने 1978 में पूंजीगत ढांचे का अध्ययन करने हेतु किसी विशेषज्ञ दल का गठन किया था;

(ख) इस विशेषज्ञ दल की मुख्य सिफारिशें क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने इस दल की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है और इनमें से कितनी सिफारिशों को कार्यान्वित किया गया है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) जी हां।

(ख) से (घ) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

क्रम सं.	विशेषज्ञ दल की सिफारिशें	की गई कार्यवाई
1	2	3
1.	अति-पूंजीकरण के तत्व को दर्शाने वाली राशि (22.54 करोड़ रु०) को बिना वित्तीय समायोजन के बट्टे खाते में डाला जाना चाहिए।	इसे स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।
2.	रेलवे द्वारा सामान्य राजस्व को अदा किए गए लाभांश से पृथक, अंशदान के तत्व को दर्शाने वाली 475 करोड़ रु० की ब्याज देय पूंजी को बट्टे खाते में डाला जाना चाहिए।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
3.	मूल्यह्रास आरक्षित निधि में किये जाने वाले आवंटन में वृद्धि करना नितांत आवश्यक है।	स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।

1	2	3
4.	अलाभप्रद परिसम्पत्तियों के संबंध में रेलवे की दायिता की अलग पहचान की जानी चाहिए और इसके लिए राष्ट्रीय राजकोष से राहत की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि रेलवे के खाते में छोटी अवधि के ब्याज देय ऋणों का बोझ लम्बी अवधि तक न बढ़ता जाए। इसके अंतर्गत रेलवे के कारोबार के लाभकारी हिस्से से पर्याप्त संसाधन जुटाए जाने चाहिए जिससे कि न केवल राजकोष को सामान्य लाभांश, जोकि रेल परिसम्पत्तियों का वास्तविक रूप से उत्पादकीय भाग होगा, का भुगतान किया जा सके, बल्कि विभिन्न निधियों (मूल्यह्रास आरक्षित निधि तथा विकास निधि) का वित्त पोषण भी किया जा सके जिससे बदलाव, आधुनिकीकरण और यदि वांछित हो तो रेलवे की उत्पादकीय क्षमता का विस्तार करने के लिए भी आवंटन किया जा सके।	स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।
5.	अनुत्पादकीय परिसम्पत्तियों से संबंधित पूंजी लागतों के अधिक महत्त्वपूर्ण घटकों को आनुक्रमिक रेल अभिसमय समितियों द्वारा पहले से प्रदान की गई रियायतों के विस्तार के रूप में लाभांश रियायतों के लिए पात्रता दी जानी चाहिए, ये निम्नलिखित हैं :	
	(i) 1-4-1995 के पश्चात् चालू की गई सभी नई लाइनों की वित्तीय प्रतिफलों से इतर पूंजी लागत पूंजी लागत लगभग 182.13 करोड़ रु० है और इसे लाभांश के भुगतान से मुक्त रखा जाना चाहिए। यदि ऐसी कोई लाइन पांच वर्ष के लिए लाभप्रद रहती है, तो ऐसी लाइन पर लाभांश दायिता होनी चाहिए।	स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।
	(ii) गैर-किफायती शाखा लाइनों की पूंजी लागत जोकि लाभांश के भुगतान से पहले मुक्त है, वार्षिक समीक्षाओं के आधार पर होनी चाहिए न कि पिछले वर्षों में से किसी एक वर्ष के निर्धारित किए गए आंकड़ों के आधार पर।	स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।
	(iii) राष्ट्रीय निवेशों (रेल द्वारा वहन की जा रही हानियों के संबंध में अधिशेषों को सामान्य राजस्वों को हस्तांतरित करने की व्यवस्था को समाप्त किया जा सकता है अथवा वैकल्पिक रूप से इन हानियों को सामान्य हानियों को अग्रेषित करने की व्यवस्था होनी चाहिए।	इस मद को मद सं० 5(1) की परिधि के अन्तर्गत लाया गया है।
	(iv) उपनगरीय सेवाओं (114.64 करोड़ रु०) की पूंजी लागत को लाभांश के भुगतान से मुक्त रखा जाना चाहिए।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
	(v) घाट-उतराई की पूंजी लागत (5.05 करोड़ रु०) को भी लाभांश दायिता से मुक्त रखा जाना चाहिए।	इसे स्वीकार करके लागू कर दिया गया।
	(vi) कल्याण से संबंधित भवनों जैसे अस्पतालों, दवाखानों, स्वास्थ्य इकाइयों, क्लबों, संस्थानों, विद्यालय, एवं कॉलेजों, हॉस्टलों एवं अन्य कल्याण केन्द्रों को पूंजी लागत (3.43 करोड़ रु०) की भी लाभांश दायिता से मुक्त रखा जाना चाहिएं।	स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।
6.	आवासीय भवनों की ऊंजी लागत (96.21 करोड़ रु०) पर लाभांश केवल 3.5% ही प्रभारित किया जाना चाहिए।	स्वीकार करके लागू कर दिया गया है।
7.	अब तक के समूचे ऋणभार को बट्टे खाते में डाल दिया जाए।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
8.	भविष्य में सभी अस्थाई ऋणों को विकास निधि में कमी को पूरा करने तक ही सीमित रखा जाना चाहिए और ऐसे ऋण 10 वर्ष की अवधि में प्रतिदेय होने चाहिए और इन पर ब्याज की 3% की रियायती दर लगानी चाहिए।	आंशिक रूप से स्वीकृत : अस्थाई उधार विकास निधि में कमी पूरी करने तक सीमित है किन्तु ऐसे ऋणों पर ब्याज की मौजूदा दर ब्याज देय पूंजी पर वर्तमान लाभांश है।

1	2	3
9.	लाभांश भुगतानों में कमी पूरी करने के लिए अस्थाई उधार की कोई व्यवस्था नहीं होनी चाहिए लाभांश में होने वाली किसी भी कमी को 20 वर्ष तक स्थगित रखा जाना चाहिए जिसके अन्त में गैर-परिसमाप्त दायिताओं को समाप्त कर दिया जाना चाहिए।	आंशिक रूप से स्वीकृत और कार्यान्वित लाभांश भुगतानों में होने वाली कमी को आस्थगित लाभांश दायिता लेखे में आगे बढ़ाया जाता है जिसे भावी अधिशेषों से परिसमाप्त किया जाना होता है।
10.	विशेषज्ञ दल की सिफारिशों से प्रोदभूत होने वाली लाभांश राहतों के 10% को प्रति वर्ष एक पृथक-परिशोधन निधि में अलग रख दिया चाहिए जो 10 वर्ष की अवधि में जब यह एक बड़ी राशि बन जाए तब उसे पूंजी के उस भाग के परिशोधन के उपयोग में लाया जाए जो लाभांश के भुगतान में छूट के लिए प्रस्तावित हैं। यदि पूंजी के परिचलन के 30 वर्ष बाद परिशोधन के लिए पूंजी का शेष बाकी है तो इसे बिना वित्तीय समायोजन के बहियों से निकाल देना चाहिए जैसाकि तत्वों के अति-पूंजीकरण के मामले में सिफारिश की गई है।	स्वीकार नहीं किया गया।
11.	विशेषज्ञ दल ने निम्नलिखित सिफारिशें भी की हैं :	
(i)	आवश्यक समझी गई किन्तु अलाभपद लाइनों की लागत को विकास निधि को प्रभारित किया जाना चाहिए जैसाकि 1-4-1955 से पूर्व होता था। बहरहाल दल पहले से किए गए समायोजनों के उलटाव की सिफारिश नहीं करता। आवंटनों में परिवर्तन से संबंधित इस सिफारिश को 1-4-1979 से चालू परियोजनाओं तथा उस तिथि से चालू की जाने वाली नई परियोजनाओं के संबंध में लागू किया जा सकता है।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(ii)	राजस्व को प्रभार्य नए लघु कार्यों के लिए 25,000/- की सीमा को एक लाख रु० तक बढ़ाया जा सकता है।	स्वीकृत एवं कार्यान्वित।
(iii)	चालू लाइन कार्यों-राजस्व को प्रभारित की जाने वाली अलाभप्रद परिचालन सुधारों की लागत की 3 लाख रु० की सीमा को 5 लाख रु० तक बढ़ाया जाना चाहिए।	स्वीकृत एवं कार्यान्वित।
(iv)	वर्तमान में समूची भूमि की लागत पूंजी को प्रभारित की जाती है। इसे बदला जाना चाहिए भूमि की लागत का आवंटन उस कार्य के आवंटन का उत्तरवर्ती होना चाहिए जिसके लिए भूमि का अधिग्रहण किया गया है।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(v)	पूंजी को प्रारंभिक रूप से लाभप्रदता के आधार पर प्रभारित कार्यों की पूंजी लागत को उस दशा में वि० नि०/चा० ला० रा० आदि को पश्च-लेखन किया जाना चाहिए। जब वे उत्पादकता परीक्षणों के आधार पर अलाभप्रद बन जाते हैं।	स्वीकार नहीं की गयी।
(vi)	वर्तमान में आमान परिवर्तनों और विद्युतीकरण की सभी लागतें पूंजी को प्रभारित की जाती है, जब कभी ऐसी परियोजनाएं दृष्टि में होती हैं, सिगनलिंग उपस्करों का बदलाव, रेल पथ नवीकरण आदि को स्थगित कर दिया जाना है। किन्तु आमान परिवर्तन या विद्युतीकरण के लिए उपस्करों का बदलाव या रेल-पथ का नवीकरण सामान्य स्थितियों में ही मू०आ०नि० को प्रभारित करने से किया जा सकता था ऐसे मामलों में जहां ऐसे बदलाव सुविचारित निर्णयों के आधार पर सन्निकट आमान परिवर्तन या विद्युतीकरण के कारण आस्थगित किए जाते हैं, ऐसी मदों के कार्यों की लागत को पूंजी की बजाए मू०आ०नि० को प्रभारित किया जाना चाहिए।	स्वीकार नहीं की गयी।
(vii)	उत्पादन इकाइयों को भी उन इकाइयों में व्यय की प्रत्येक मद को पूंजी में जाने तथा बाद में चल-स्टॉक की लागत के भाग के रूप में अंतरित होने से रोकने के लिए विकास निधि/चा०ला० रा०/राजस्व को परिचालित करने की अनुमति दी जानी चाहिए।	स्वीकार नहीं की गयी।

1	2	3
(viii)	दर-सूची शेषों तथा कारखाना विनिर्माण उचंत में शेषों को "पूंजी" तथा "राजस्व" में विभाजित कर देना चाहिए तथा इन वर्गीकरणों के अंतर्गत शेषों के दो सेटों को बनाया जाना।	स्वीकार नहीं की गयी।
(ix)	उत्पादन इकाइयों में विनिर्मित चल-स्टॉक की अंतरण कीमतों लागतों में सभी के ज़रिए अधिभार पूंजी को रोका जाना चाहिए (मूल्यह्रास और ब्याज सहित लागत पर प्रोफार्मा एक ऐसा उदाहरण है।)	स्वीकार नहीं की गयी।
(x)	वर्तमान में पूंजी लेन-देनों से संबंधित नगदी और भंडारों की हानियां पूंजी-6800 को समायोजित की जाती है। इसे पूंजी को दोहरे नामे रोकने के लिए राजस्व को प्रभारित किया जाना चाहिए।	स्वीकार नहीं की गयी।
(xi)	निर्माण के दौरान प्राकृतिक आपदाओं के कारण खोई हुई/क्षतिग्रस्त परिसंपत्तियों की वहाली को राजस्व लेखे को समायोजित किया जाना चाहिए।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(xii)	यातायात के लिए न खोली गई लाइनों के संबंध में अनुरक्षण और परिचालन तथा आमदनियों की लागत की पूंजी के समायोजनों का परित्याग किया जाना चाहिए इन्हें राजस्व को प्रभारित किया जाना चाहिए।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(xiii)	पैरा 903 (5) जी आई में यह व्यवस्था है कि मू०आ०नि० की लागत पर बदली गई परिसंपत्ति (पैरा 910 के नोट सं० 2 में उल्लिखित वर्गों में आने वाली) की पूंजी (यदि ज्ञात न हो तो अनुमानित) के नामे पर मूल लागत को पैरा 910 जी आई की मद सं० 6 के अनुसार वि०नि० को अंतरित किया जाए। बहरहाल, पैरा 910 जी आई के अंतर्गत उपर्युक्त नोट 2 में यह रोक है कि पूंजी को केवल तभी मुक्त किया जाए जब ऐसे कार्य "उनके स्वयं के द्वारा" प्रारम्भ किए जाएं ऐसे कार्यों को बदलते समय "उनके स्वयं के द्वारा" शब्दों को मिटाया जाना चाहिए ताकि पूंजी को मुक्त किया जा सके, हालांकि ये शब्द उस समय योजना का भाग थे। जब योजना आरम्भ की गई थी।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(xiv)	पैरा 902(5) जी आई में यह व्यवस्था है कि एक परिसंपत्ति के बदलाव की पूरी लागत जो नई लघु कार्य सीमा, जोकि अब 25,000/- रु० से अधिक है, के भीतर है जहां मूल लागत राजस्व को प्रभारित की गई थी में व्यवस्था थी कि यह वि०नि० को प्रभार्य नहीं है अथवा चा०ला०रा० पूंजी को प्रभारित किया जाए। इन मामलों में भी बदलाव की लागत पूंजी के बजाए मू०आ०नि० को प्रभारित की जाए क्योंकि परिसम्पत्तियां मूल रूप से राजस्व से सृजित की गई थी।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(xv)	यार्ड के ढांचे में परिवर्तन जैसे कार्यों के लिए निवेश पर दर का आकलन संरोध में बचतों जिनका स्पष्ट रूप से निर्धारण नहीं किया जा सकता की गणना करते हुए किया जाता है, ऐसी परियोजनाओं पर लाभप्रद समझे जाने वाले प्रतिफल को डी सी एफ तकनीक के अन्तर्गत 10% से 15% तक बढ़ाया जा सकता है।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(xvi)	पैरा 2010ई के अनुसार निजी/सहायक साइडिंग के लिए शिरोपरी विजली कर्षण उपस्कर की व्यवस्था निजी भूमि के भीतर आने वाले भाग के लिए भी रेलवे पूंजी की एक मद है। ऐसी लागतों को साइडिंग मालिक या विकास निधि को नामे किया जा सकता है।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।
(xvii)	सर्वेक्षणों पर व्यय को आरंभिक रूप से राजस्व को प्रभारित किया जाता है किन्तु जब इन परियोजनाओं को प्रारम्भ किया जाता है, इन लागतों का पूंजीकरण कर दिया जाता है। ऐसी लागतों का पश्चलेखन राजस्व से नहीं किया जाना चाहिए।	—
(xvii)	वर्तमान में डीजल शैडों, भाप इंजन शैडों और विजली इंजन शैडों में कतिपय मौद्रिक मूल्यों से परे कल पुर्जों का पूंजीकरण किया जाता है। चूंकि ये कल पुर्जे प्राथमिक रूप से अनुरक्षण उद्देश्यों के लिए होते हैं तथा वास्तव में मरम्मत के लिए उपयोग में लाए जाते हैं, इन्हें पूंजी को आवंटित किए जाने की आवश्यकता नहीं है।	इसे स्वीकार नहीं किया गया।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में विश्वविद्यालय

3997. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए एक पृथक विश्वविद्यालय खोलने का है;

(ख) क्या प्रस्तावित विश्वविद्यालय 1995-96 शैक्षणिक वर्ष में खोला जाएगा;

(ग) यदि हां, तो इसके लिए कौन-सा स्थान चुना गया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, नहीं। तथापि, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए एक पृथक विश्वविद्यालय स्थापित करने में शामिल विभिन्न मुद्दों की विस्तार से जांच करने के लिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड ने सितम्बर, 1994 में एक अन्तर-राज्य कार्य दल की स्थापना की थी।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

यात्री सुविधाएं

3998. श्री छीतूभाई गामीत :
श्री एन०जे० राठवा :
श्री चंद्रेश पटेल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजकोट और भावनगर डिवीजनों में जामनगर, हापा, द्वारका, ओखा, और अन्य रेलवे स्टेशनों तथा सूरत रेलवे स्टेशन तथा पश्चिम रेलवे की रेलगाड़ियों में प्रदान की गई मूल यात्री सुविधाएं अपर्याप्त हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) सभी मूल यात्री सुविधाएं और अन्य सहूलियतें कब तक और किस प्रकार प्रदान की जायेगी;

(घ) 1 जनवरी, 1994 से 31 मार्च 1995 के दौरान उक्त डिवीजनों के प्रत्येक स्टेशन पर कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ङ) चालू वर्ष के दौरान कितनी धनराशि खर्च की जायेगी ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) से (ग) इन स्टेशनों पर संभाले जाने वाले यातायात के स्तर के अनुरूप यात्री सुविधाओं की व्यवस्था पहले ही की जा चुकी है। यातायात में वृद्धि होने पर और अधिक सुविधाओं की व्यवस्था की जाएगी।

(घ) और (ङ) प्रत्येक मंडल का ब्यौरा इस प्रकार है :

(आंकड़े लाख रुपयों में)

मंडल	1/94 से 3/95 तक की अवधि में किया गया खर्च	आबंटन 1995-96
राजकोट	35	15

[अनुवाद]

दलहनों का उत्पादन

3999. डॉ० कृपासिन्धु भोई :

श्री के. प्रधानी :

श्री अन्ना जोशी :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आठवीं योजना के लिए दलहनों के उत्पादन हेतु निर्धारित लक्ष्य क्या है;

(ख) इस दिशा में अब तक क्या उपलब्धियां रही हैं;

(ग) इस संबंध में आठवीं योजना के लिए निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति के लिए क्या विशेष उपाय किए जा रहे हैं;

(घ) क्या वर्ष 1950-51 के दौरान दलहनों का उत्पादन खाद्यान्न उत्पादन का 16.5 प्रतिशत था जो 1992-93 तक कम होकर 7.6 प्रतिशत रह गया है;

(ङ) क्या दलहनों के उत्पादन में कमी के कारण दालों की प्रति व्यक्ति दैनिक उपलब्धता 1959 में 75 ग्राम से कम होकर 1993 में 37 ग्राम रह गई है;

(च) क्या इस स्थिति के फलस्वरूप कई वर्षों से दालों के मूल्यों में अगणित वृद्धि हुई है और दालें निर्धन व्यक्तियों की पहुंच में नहीं रही है; और

(छ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाय करने का विचार है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) आठवीं योजना के अन्तिम वर्ष अर्थात् 1996-97 के लिये दालों के उत्पादन का लक्ष्य 17.00 मिलियन मी० टन निर्धारित किया गया है।

(ख) 1993-94 मे 13.10 मिलियन मी० टन का उत्पादन हुआ।

(ग) लक्ष्यों की प्राप्ति के लिये दलहनी फसलों के उत्पादन तथा उत्पादकता में वृद्धि करने के लिये देश में केन्द्रीय प्रायोजित राष्ट्रीय दलहन विकास परियोजना चलाई जा रही है।

(घ) 1950-51 तथा 1992-93 के दौरान कुल खाद्यान्न उत्पादन के प्रति दलहनों का प्रतिशत क्रमशः 16.548 तथा 7.14 था।

(ङ) दलहनों की प्रति व्यक्ति प्रति दिन उपलब्धता में कमी आई है जो 1959 में 75 ग्राम से कम होकर 1993 में 34.8 ग्राम रह गई है। अनाज, दुग्ध, मछली, मांस, फल, सब्जी आदि जैसे प्रोटीन के बहुत से अन्य स्रोत हैं जिनका उत्पादन कई गुना बढ़ा है। प्रोटीन की प्रति व्यक्ति प्रति दिन समग्र उपलब्धता में वृद्धि हुई है।

(च) और (छ) दालों के मूल्यों में वृद्धि हुई है क्योंकि सभी जिंसों के मूल्यों में सामान्य रूप से वृद्धि हुई है जिनका निर्धारण भी मण्डी कारकों के अनुसार होता है। क्षेत्र तथा उत्पादकता में वृद्धि करके दालों का उत्पादन बढ़ाने के उपाय किये गये हैं।

केन्द्र सरकार द्वारा प्रायोजित योजनाएं

4000. डॉ० साबीजी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में 1994-95 के दौरान कार्यान्वित की गई दुग्ध क्रान्ति, पशुपालन और मत्स्यन से संबंधित केन्द्र सरकार द्वारा प्रायोजित योजनाओं के लिए योजनावार कितनी धनराशि आवंटित की गई; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान इन योजनाओं का कितना लक्ष्य निर्धारित किया ग्या और वास्तविक रूप से कितना लक्ष्य प्राप्त किया गया ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) वर्ष 1994-95 के दौरान निर्मुक्त निधियों के साथ उत्तर प्रदेश में कार्यान्वित की गई श्वेत क्रान्ति, पशु पालन एवं मात्स्यिकी से संबंधित विभिन्न केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप 1994-95 के दौरान दूध, अण्डा तथा ऊन उत्पादन से संबंधित निर्धारित लक्ष्य तथा प्राप्त उपलब्धियां और ताजे पानी में मत्स्य पालन विकास योजना के अंतर्गत लाए गए क्षेत्र नीचे दिए गए हैं :

1994-95

	लक्ष्य	उपलब्धियां (अनुमानित)
(1) दूध (मिलियन टन)	11.4	11.4
(2) अण्डा (मिलियन)	1309	1309
(3) ऊन (000' कि.ग्रा.)	2400	2400
(4) मत्स्य पालन के अंतर्गत लाये गये क्षेत्र (हैक्टेयर)	6000	5900

विवरण

1994-95 के दौरान निर्मुक्त निधियों के साथ उत्तर प्रदेश में कार्यान्वित की गई श्वेत क्रांति, पशुपालन तथा मात्स्यिकी से संबंधित विभिन्न केन्द्र प्रवर्तित योजनायें

(लाख रुपयों में)

क्रम सं.	योजना का नाम	1994-95
1	2	3
1.	आहार तथा चारा विकास के लिए राज्यों को सहायता	86.85
2.	राष्ट्रीय पशुप्लेग उन्मूलन परियोजना	46.50
3.	पशु रोग नियंत्रण के लिए राज्यों को सहायता	33.60
4.	व्यावसायिक दक्षमा विकास कार्यक्रम	6.42
5.	बूचड़खानों के आधुनिकीकरण/सुधार तथा पशुशव और उपोत्पाद उपयोग केन्द्रों तथा निस्त्वचन एककों की स्थापना के लिए राज्यों को सहायता	179.748
6.	एकीकृत नमूना सर्वेक्षण	24.09
7.	राष्ट्रीय सांड उत्पादन कार्यक्रम	25.75
8.	राष्ट्रीय मेढ़ा/भेड़ा उत्पादन कार्यक्रम	20.525
9.	भारवाही पशुओं का विकास	10.40
10.	एकीकृत सुअर विकास के लिए राज्यों को सहायता	15.00
11.	गैर-ऑपरेशन, पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्रों में एकीकृत डेयरी विकास	200.00
12.	ताजे पानी में मत्स्य पालन का विकास	170.00
13.	मछुआरों का कल्याण	36.66
14.	अन्तर्देशीय मत्स्य विपणन के लिए बुनियादी सुविधाओं का सुदृढ़ीकरण	50.00

सर्कुलर रेलवे

4001. श्री निर्मल कांति चटर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता की सर्कुलर रेलवे के विद्युतीकरण के लिए कोई समयबद्ध कार्य, तैयार किया गया है;

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

(ग) डी एम यू रेक चलाने की निरंतर मांग को पूरा करने और कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे के अंतर्गत प्रिंस घाट से माजरहाट सैक्शन के बीच रेल लाइन बिछाने का कार्य पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) दम-दम से प्रिंसघाट तक दैनिक यात्री यातायात के लिए इकहरी लाइन, गैर-विद्युतीकृत सर्कुलर रेलवे पहले ही चालू कर दी गई है। इसके माजेरहाट तक विस्तार और पूरे मार्ग लाइन के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण कार्य के बारे में नई तकनीकी-आर्थिक रिपोर्ट और इस समय चल रहे लागत लाभ विश्लेषण अध्ययन को अंतिम रूप देने के बाद विचार किया जाएगा। परियोजना को शुरू करना सर्वेक्षण के परिणाम और आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

सर्कुलर रेलवे पर डी.एम.यू. गाड़ियां चलाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

वन्य जीवों की अस्वाभाविक मृत्यु

4002. श्री के.एच. मुनियप्पा : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने चिड़ियाघरों और अभ्यारण्यों में दुर्लभ वन्य जीवों की अस्वाभाविक मृत्यु पर ध्यान दिया है;

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

(ग) क्या सरकार ने इन वन्य जीवों की मृत्यु के प्रति लापरवाही बरतने के दोषी अधिकारियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की है;

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

(ङ) चिड़ियाघरों और अभ्यारण्यों में बाघों और शेरों की वर्तमान संख्या कितनी है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) सरकार ने चिड़ियाघरों/सफारियों द्वारा केन्द्रीय प्राधिकरण को बताए गए पशुओं की मृत्यु पर ध्यान दिया है।

(ख) केन्द्रीय चिड़ियाघर प्राधिकरण को विभिन्न चिड़ियाघरों/सफारियों से मृत्यु की रिपोर्ट मिली है। विभिन्न चिड़ियाघरों में 1993-94 के दौरान 1899 पशुओं की मृत्यु हुई है।

(ग) और (घ) चिड़ियाघरों का स्वामित्व केन्द्र सरकार, राज्य सरकारों, नगर निगमों, सोसायटियों, न्यासों और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के पास होता है। कार्य के प्रति किसी प्रकार की लापरवाही बरतने, जिसके कारण पशुओं की मृत्यु होती है, पर नियंत्रण अधिकारी द्वारा कार्यवाई की जाती है।

(ङ) चिड़ियाघरों में बाघों और शेरों की वर्तमान संख्या क्रमशः 344 और 547 है।

एन.सी.डी.सी. में पदोन्नति/प्रशिक्षण नीति

4003. श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एन.सी.डी.सी. में पदोन्नति/प्रशिक्षण हेतु कोई नीति तैयार की गई है;

(ख) यदि नहीं, तो इसकी स्थापना के 30 वर्ष के बाद भी ऐसी नीति नहीं बनाए जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का प्रक्रिया को आरम्भ करने का विचार है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालयों में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम (एन.सी.डी.सी.) के सेवा विनियम 25-5-1968 को अधिसूचित किए गए हैं। इन विनियमों में वे भर्ती नियम शामिल हैं जिनमें प्रौन्नति सम्बन्धी नीति एक अन्तर्निहित घटक के रूप में है। जहां तक राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम के अधिकारियों को प्रशिक्षण देने का सम्बन्ध है, राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम सम्बन्धित अधिकारियों की आवश्यकताओं, विषय-वस्तु की प्रासंगिकता तथा उनकी उपयुक्तता के आधार पर विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रमों के तहत अपने अधिकारियों को तैनात करता है।

(ख) से (ङ) ये प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

दोहरी रेल लाइन बिछाना

4004. श्री भवानी लाल वर्मा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे के बिलासपुर डिवीजन के अंतर्गत चम्पा से कोरबा तक दोहरी रेल लाइन बिछाने से संबंधित सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में मंजूरी कब तक प्रदान कर दी जायेगी और इस कार्य पर अनुमानित लागत कितनी आयेगी ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) जी, नहीं। सर्वेक्षण अभी भी चल रहा है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

नई चीनी मिलें

4005. श्री पवन दीवान :

श्री चिन्मयानंद स्वामी :

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

(क) क्या अच्छी गुणवत्ता वाले गन्ने का उत्पादन करने वाले विभिन्न राज्यों में चीनी मिलों की कमी के कारण गन्ने का उत्पादन बंद कर दिया गया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इन क्षेत्रों में चीनी मिलों की स्थापना करने हेतु सर्वेक्षण कराने का है;

(घ) वर्तमान में सरकार को नई चीनी मिलों की स्थापना करने हेतु राज्य-वार कितने प्रस्ताव मिले हैं;

(ङ) अब तक राज्य-वार कितने प्रस्तावों को मंजूरी प्रदान की गई है; और

(च) शेष प्रस्तावों के मंजूरी प्रदान करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) जी, नहीं। कृषि मंत्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार पिछले मौसम 1993-94 की तुलना में चालू मौसम 1994-95 के दौरान गन्ने का उत्पादन बढ़ा है।

(ग) केन्द्र सरकार देश के किसी भी भाग में चीनी मिल स्थापित नहीं करती। तथापि नई चीनी मिलों को स्थापित करने के लिए उस समय चल रहे मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार आशय पत्र/औद्योगिक लाइसेंस प्रदान करती है। यह उद्यमियों पर है कि वे नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए सर्वेक्षण करें।

(घ) से (च) देश के विभिन्न राज्यों में नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए 938 लम्बित प्रस्तावों में से 31-1-95 तक 813 प्रस्ताव जांच समिति द्वारा पहले ही जांचे जा चुके हैं। परीक्षण के बाद खाद्य मंत्रालय की सिफारिशें लाइसेंसिंग समिति द्वारा विचार हेतु उद्योग मंत्रालय को भेजी गई थी। 31-1-95 तक उद्योग मंत्रालय द्वारा 74 आशय पत्र जारी किए गए हैं। लम्बित प्रस्तावों की राज्यवार संख्या, विचार किए गए प्रस्तावों और जारी किए गए आशय पत्रों की संख्या दर्शाने वाला विवरण उपाबंध पर है।

विवरण

नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए (31-1-1995) को प्राप्त हुए प्रस्तावों, विचार किए गए और जारी किए गए आशय-पत्रों की राज्यवार स्थिति

क्रम सं०	राज्य का नाम	लम्बित प्रस्तावों की संख्या	जांच समिति द्वारा विचार किए गए प्रस्तावों संख्या	जारी किए गए आशय पत्र
1	2	3	4	5
1.	उत्तर प्रदेश	346	274	25
2.	महाराष्ट्र	241	225	17
3.	गुजरात	13	13	2
4.	बिहार	27	27	1
5.	हरियाणा	18	18	4
6.	पंजाब	34	30	—
7.	आन्ध्र प्रदेश	100	97	15
8.	कर्नाटक	69	60	5
9.	तमिलनाडु	47	41	2
10.	मध्य प्रदेश	26	14	2
11.	राजस्थान	2	2	—
12.	उड़ीसा	8	7	1
13.	केरल	1	1	—
14.	हिमाचल प्रदेश	2	1	—
15.	असम	2	2	—
16.	अरुणाचल प्रदेश	1	1	—
17.	नागालैण्ड	1	—	—
	कुल	938	813	74

[अनुवाद]

शीरे का मूल्य

4006. श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नियंत्रण हटाने से पूर्व शीरे का प्रति टन मूल्य क्या था;

(ख) 31 दिसम्बर, 1994 को राज्यवार शीरे का प्रति टन मूल्य कितना था;

(ग) एक लाख टन गन्ने की पिराई से राज्यवार चीनी मिलों को कितना अतिरिक्त लाभ हो रहा है;

(घ) क्या सरकार ने इस लाभ का 50 प्रतिशत गन्ना उत्पादकों को देने के निर्देश दिए हैं;

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

(च) किन-किन राज्यों में इन निर्देशों का पालन नहीं किया गया है; और

(छ) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) विनियंत्रण से पहले शीरे का मूल्य शीरा नियंत्रण आदेश, 1961 के अधीन विनियमित किया जाता था। विनियंत्रण से पहले शीरे के विभिन्न ग्रेडों के मूल्य निम्नानुसार थे :-

ग्रेड-1	—	144 रुपये मीटरी टन
ग्रेड-2	—	115 रुपये मीटरी टन
ग्रेड-3	—	89 रुपये मीटरी टन
ग्रेड-3 से कम	—	86 रुपये मीटरी टन

(ख) चीनी फैक्ट्रियों से प्राप्त सूचना के अनुसार, चीनी मौसम 1993-94 (अक्तूबर-सितम्बर) के दौरान चीनी फैक्ट्रियों को हुई औसत प्राप्ति के सम्बन्ध में सूचना देने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) चीनी फैक्ट्रियों को होने वाला लाभ/हानि गन्ने की पर्याप्त उपलब्धता, संयंत्र और मशीनरी का आकार, ये कितनी पुरानी हैं और इसकी हालत, तकनीकी और प्रबन्धकीय सक्षमता, गन्ने के मूल्य, चीनी की बिक्री से प्राप्ति और सह-उत्पाद आदि जैसे विभिन्न तथ्यों पर निर्भर करती है। इस प्रकार एक लाख मीटरी टन गन्ने की पिराई करके चीनी मिलों द्वारा अर्जित किए जा रहे अतिरिक्त लाभ का अलग से पता नहीं लगाया जा सकता है।

(घ) से (छ) शीरे सहित सह-उत्पादों की बिक्री से होने वाली आय को चीनी के उत्पादन की अधिसूचित लागत की गणना करते समय हिसाब में लिया जाता है। उत्पादन की उपर्युक्त लागत के आधार पर चीनी फैक्ट्रियों को होने वाली अतिरिक्त प्राप्ति को गन्ना उत्पादकों और चीनी फैक्ट्रियों के बीच बांटा जाना होता है जैसाकि गन्ना (नियंत्रण) आदेश, 1966 के खण्ड 5क के अन्तर्गत व्यवस्था की गई है।

विवरण

चीनी मौसम, 1993-94 (अक्तूबर-सितम्बर) के दौरान शीरे की बिक्री से चीनी फैक्ट्रियों की हुई औसत प्राप्ति की जानकारी

क्रम सं.	जोन	औसत दर (रुपये/क्विंटल) (1-10-93 से 30-9-94)
1	2	3
1.	पंजाब	101.48
2.	हरियाणा	90.94
3.	राजस्थान	80.56
4.	पश्चिमी उत्तर प्रदेश	66.07
5.	मध्य उत्तर प्रदेश	74.51
6.	पूर्वी उत्तर प्रदेश	88.57
7.	मध्य प्रदेश	209.38

1	2	3
8.	दक्षिणी गुजरात	159.06
9.	सौराष्ट्र	191.93
10.	दक्षिणी महाराष्ट्र	141.41
11.	उत्तरी महाराष्ट्र	123.27
12.	मध्य महाराष्ट्र	150.92
13.	उत्तरी बिहार	92.10
14.	दक्षिणी बिहार	—
15	उड़ीसा-असम-नागालैण्ड-पश्चिम बंगाल	281.14
16.	आंध्र प्रदेश	132.89
17.	कर्नाटक	115.72
18.	तमिलनाडु और पाण्डिचेरी	133.81
19.	केरल, गोवा और तटवर्ती कर्नाटक	150.00
	अखिल भारतीय	110.57

गुजरात में केन्द्र प्रायोजित योजनाएं

4007. श्री दिलीप भाई संघाणी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात में वर्ष 1993-94, 1994-95 में आज की तारीख तक कृषि उत्पादन को बढ़ावा देने की दृष्टि से केन्द्र सरकार द्वारा प्रायोजित योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इन योजनाओं के अंतर्गत प्राप्त की गई उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) इन योजनाओं पर अब तक कितनी राशि खर्च हुई है;

(घ) राज्य में कृषि/बागवानी उत्पादन को बढ़ावा देने के लिए किसानों को क्या प्रोत्साहन दिए जा रहे हैं; और

(ङ) सरकार द्वारा राज्य के किसानों को बढ़ावा देने के लिए और क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) और (ख) वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान गुजरात में निम्नलिखित महत्वपूर्ण केन्द्रीय/केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं क्रियान्वित की गई हैं :-

1. समेकित अनाज विकास कार्यक्रम—चावल (1993-94 के दौरान)
2. समेकित अनाज विकास कार्यक्रम—गेहूं (1993-94 के दौरान)
3. गहन कपास विकास कार्यक्रम
4. राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम
5. तिलहन उत्पादन कार्यक्रम
6. वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना
7. नदी घाटी परियोजनाओं के आवाह क्षेत्रों में मृदा संरक्षण
8. कृषि में प्लास्टिक के उपयोग को बढ़ावा देना
9. उष्णकटिबंधीय तथा शीतोष्ण क्षेत्रीय फलों का समेकित विकास
10. मसालों का विकास
11. उर्वरकों का संतुलित और समेकित विकास।

इन योजनाओं के क्रियान्वयन से 1991-92 के उत्पादन की तुलना में खाद्यान्नों, तिलहनों और कपास के उत्पादन में पर्याप्त वृद्धि हुई है।

(ग) वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान इन योजनाओं के लिए राज्य सरकार को 52 करोड़ रुपये निर्मुक्त किए गए थे।

(घ) और (ङ) किसानों को इस अवधि के दौरान फसल विकास योजनाओं के अंतर्गत दिए गए प्रोत्साहनों में प्रमाणित बीजों, खर-पतवार नाशकों, पादप रक्षण रसायनों, उपस्करों, उन्नत कृषि उपकरणों का वितरण, उत्पादन प्रौद्योगिकी का प्रदर्शन, कृषक प्रशिक्षण आदि शामिल हैं। बागवानी विकास कार्यक्रमों के अधीन नई नर्सरियों तथा टिशू कल्चर एककों, पौध रोपण सामग्री की सप्लाई, मिनिकिट के वितरण, किसानों के प्रशिक्षण आदि के लिए सहायता दी गई। ड्रिपर्स की संस्थापना के लिए कृषि में प्लास्टिक के उपयोग, मल्चिंग और पादप गृह की स्थापना की योजना के अधीन भी सहायता दी गई। विभिन्न कार्यक्रमों के अधीन यह योजना आठवीं योजना की शेष अवधि में भी जारी रखी जाएगी।

रेलवे जंक्शन का स्तर ऊंचा किया जाना

4008. श्री द्वारका नाथ दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास असम के करीमगंज जिले में बदरपुर रेलवे जंक्शन का दर्जा बढ़ाकर इसे रेल मंडल बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) और (ख) इस मंत्रालय द्वारा क्षेत्रों और मंडलों के पुनर्गठन से संबंधित मामलों का अध्ययन हाल ही में पूरा किया गया है। प्रस्तावों तथा अन्य संबंधित मामले तैयार करने के लिए आगे की कार्रवाई की जा रही है।

वन भूमि को अनधिसूचित किया जाना

4009. श्री रवि राय : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने चंडीगढ़ के निकट वन भूमि के एक बड़े भाग को अनधिसूचित करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या पंजाब सरकार के निर्णय से वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के उपबंधों का उल्लंघन हुआ है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (घ)

इस मंत्रालय के क्षेत्रीय कार्यालय, चण्डीगढ़ से एक रिपोर्ट प्राप्त हुई थी कि 12 मार्च, 1995 को "अजीत" समाचार पत्र में एक समाचार प्रकाशित हुआ था जिसके अनुसार पंजाब सरकार द्वारा एक निर्णय लिया गया है कि पंजाव भूमि परिरक्षण, अधिनियम, 1900 की धारा 4 एवं 5 के तहत घेरे गए निजी क्षेत्रों के संबंध में अधिसूचना रद्द कर दी गई है। रिपोर्ट में आगे कहा गया है कि यह वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 का उल्लंघन हो सकता है। तदनुसार, मंत्रालय ने 3 अप्रैल, 1995 को राज्य सरकार को लिखा कि वे अपने निर्णय को आस्थगित रखे। राज्य सरकार ने सूचित किया है कि ऐसा कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

[हिन्दी]

प्याज के मूल्य

4010. श्री जनार्दन मिश्र : क्या **कृषि मंत्री** यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्याज के निर्यात से प्रतिवन्ध हटाने के फलस्वरूप देश में प्याज के मूल्य पुनः वढ़ गए हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इन मूल्यों को नियंत्रित करने हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) जी नहीं, 22-10-1994 से 3-11-1994 तक की छोटी अवधि के लिए प्याज का निर्यात वन्द कर दिया गया था। पछेती खरीफ फसल तथा ग्रीष्म फसल के पहुंचने के वाद प्याज के थोक मूल्य सूचकांक में मन्दी का रुख देखा गया। फिलहाल प्याज के मूल्य की स्थिति संतोषप्रद है।

(ख) चूंकि फिलहाल प्याज के मूल्य उचित स्तर पर हैं अतः किसी विशेष प्रयास की आवश्यकता नहीं है।

[अनुवाद]

ताजमहल

4011. श्री वी. श्रीनिवास प्रसाद :

श्री तारा सिंह :

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने ताजमहल के प्रदूषण संबंधी मार्गनिदेशों का उल्लंघन करने के लिए उनके मंत्रालय को जिम्मेदार ठहराया है;

(ख) यदि हां, तो उनके मंत्रालय द्वारा कार्यान्वयन हेतु उच्चतम न्यायालय ने जो मार्गनिदेश/निर्देश जारी किए हैं, उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार उच्चतम न्यायालय के मार्गनिदेशों का पूरी तरह से पालन करने का है; और

(घ) यदि हां, तो कव तक और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) माननीय उच्चतम न्यायालय ने रिट याचिका (सिविल सं० 13381/84-एम.सी. मेहता वनाम भारत सरकार व अन्य के मामले में अपने दिनांक 24-2-1995 के आदेश में ताजमहल पर प्रदूषण के प्रभाव के वारे में सरकार को इस आशय की कड़ी हिदायतें जारी करने के लिए कहा है कि पर्यावरण सुरक्षा के मामले युद्ध-स्तर पर निपटाये जाएं। इसके अतिरिक्त माननीय उच्चतम न्यायालय ने मथुरा रिफाइनरी में हाइड्रोक्रेकर इकाई की स्थापना के लिए पर्यावरणीय मंजूरी देने में विलम्व पर असंतोष व्यक्त किया यह भी कहा गया है कि देश में वायु और जल के वढ़ते हुए प्रदूषण को अत्यधिक चिन्ता के साथ देखना पड़ेगा और विशेष रूप से पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा अत्यधिक ध्यान देना होगा।

(ग) और (घ) माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्देशों के परिणामस्वरूप, सरकार ने कतिपय प्राथमिकता वाले कार्यक्रमों के क्रियान्वयन पर अत्यधिक जोर दिया है। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) चार महानगरों अर्थात् दिल्ली, कलकत्ता, वम्वई तथा मद्रास में विषाक्त यानीय उत्सर्जन के नियंत्रण के लिए इन नगरों में पेट्रोल चालित नए चार पहिए वाले वाहनों, जिनमें उत्प्रेरक परिवर्तन लगाना अपेक्षित है, में प्रयोग के लिए 1-4-1995 से सीसारहित पेट्रोल उपलब्ध कराया जाना है।

(2) ताजमहल को वायु प्रदूषण के हानिकारक प्रभावों से वचाने के लिए एक दस सूत्री पैकेज कार्यक्रम सहित अनेक कदम उठाये गये हैं। अन्य-वातों के साथ-साथ, आगरा-मथुरा समलम्व में प्रदूषण कम करने के नियंत्रण उपायों का पता लगाने के लिए डॉ० एस. वरदराजन की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई है। समिति ने अपने कार्य की गति तेज कर दी है।

(3) ठोस अपशिष्ट प्रवन्धन के लिए राष्ट्रीय मास्टर योजना के विकास के लिए उपाय आरम्भ किए गए हैं।

(4) औद्योगिक प्रदूषण नियंत्रण तथा उद्योगों द्वारा वहिस्राव व उत्सर्जनों के विसर्जन को निर्धारित मानकों के भीतर सीमित करने के लिए राज्य प्रदूषण नियंत्रण वोर्डों की सहमति अपेक्षाओं के अनुपालन पर अतिरिक्त जोर दिया गया है।

(5) जनवरी 1994 में पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अधिसूचना (मई 1994 में संशोधित) के जारी करने से अधिक प्रदूषण की संभावना वाली परियोजनाओं के लिए पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन करना और प्रभावी पर्यावरणीय प्रवन्ध योजना प्रतिपादित करना अनिवार्य वना दिया गया है।

(6) केन्द्रीय पहल के जरिए, विभिन्न राज्यों में प्रदूषण नियंत्रण वोर्डों की सुविधाओं को अद्यतन वनाने का कार्य आरम्भ किया गया है।

[हिन्दी]

ऊपरि पुल

4012. श्री चेतन पी.एस. चौहान : क्या **रेल मंत्री** यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश सरकार से रेलवे फाटकों पर ऊपरि पुलों के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार महत्वपूर्ण तथा भीड़-भाड़ वाले स्थानों पर स्थित ऐसे रेलवे फाटकों पर ऊपरि पुलों का निर्माण करने का है;

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

(ङ) किन-किन स्थानों पर ऊपरि पुलों का निर्माण-कार्य चल रहा है; और

(च) यह निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) और (ख) राज्य सरकार ने निम्नलिखित समपारों के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों की वांछा की थी।

(i) गाजियाबाद में गौशाला रोड के दिल्ली-गाजियाबाद खंड पर कि.मी. 18/31-33 पर समपार सं. 154-सी के वदले निचला सड़क पुल।

(ii) अलीगढ़ जंक्शन के निकट रामघाट रोड के गाजियाबाद-कानपुर खंड पर कि.मी. 1325/35-37 पर समपार सं. 109-ए के बदले ऊपरी सड़क पुल।

(iii) हाथरस में कि.मी. 1296/29-31 पर समपार सं. 95-ए के वदले ऊपरी सड़क पुल।

(iv) गाजियाबाद-मुरादाबाद खंड पर कि.मी. 105/8-9 पर समपार सं. 74/स्पेशल के बदले ऊपरी सड़क पुल।

(v) हापुड़ के निकट कि.मी. 64/10-11 पर समसार सं. 41/स्पेशल के वदले ऊपरी सड़क पुल।

(vi) सकोती टांडा के निकट कि.मी. 91/8-9 पर समपार सं० 40-बी के वदले ऊपरी सड़क पुल।

(vii) रामपुर के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 24 पर कि.मी. 1376/1-2 में समपार 404/ए-3 के बदले ऊपरी सड़क पुल।

(viii) मुरादाबाद के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 24 पर कि.मी. 91/8-9 में सं. 413/ए-3 के बदले ऊपरी सड़क पुल।

(ix) इटावा में समपार सं. 29 के बदले निचला सड़क पुल।

(x) सिकातिया में समपार सं. 2ए के बदले मऊ-इंदारा ऊपरी सड़क पुल।

(ग) और (घ) वे व्यस्त समपार जिन पर 1 लाख गाड़ी वाहन यूनिटों से अधिक वाहन गुजरते हैं, यह आंकड़ा गाड़ियों की संख्या के 24 घंटे में समपार से गुजरने वाले सड़क यातायात यूनिटों की संख्या से गुणा करके प्राप्त होता है, को ऊपरी/निचले सड़क पुल से वदलने के लिए यदि प्रस्ताव राज्य सरकार द्वारा नियमों के अनुसार लागत में साझेदारी के लिए विधिवत रूप से स्वीकृति देने पर प्रायोजित किया जाता है विचार किया जाता है।

(ङ) और (च) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(इ) और (च) ब्यौरा इस प्रकार है :

क्र.सं.	स्थान	लक्ष्य		टिप्पणी
		रेलवे का भाग	राज्य सरकार का भाग	
1	2	3	4	5
1.	सुल्तानपुर में कि.मी. 58/15-16 पर समपार सं. 34-बी के बदले ऊपरी सड़क पुल	भूमि का अधिग्रहण न होने के कारण उप कार्य रुक गया, कार्य का रेलवे का भाग भूमि के अधिग्रहण के एक वर्ष बाद पूरा कर दिया जाएगा।	लब्ध नहीं	
2.	सूबेदारगंज में कि.मी. 877/26-27 पर समपार सं. 12-ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	12/95	निर्धारित नहीं किया गया	
3.	फाफामऊ में कि.मी. 143/11-12 पर समपार खंड 73/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल।	पूरा कर दिया गया	9/95	
4.	रायबरेली में कि.मी. 187/8-12 पर समपार सं. 26-ए/ई 2 के बदले ऊपरी सड़क पुल	पूरा कर दिया गया	3/96	
5.	हरदोई में कि.मी. 1175/6-7 पर समपार सं. 279-बी। 3 के बदले ऊपरी सड़क पुल	12/96	12/96	
6.	अहशेरा रोड ज्या नाथपुर खंड पर कि.मी. 6868/0-1 में समपार सं. 116-ए के बदले ऊपरी	पूरा कर दिया गया	9/95	
7.	इटावा में समपार संख्या 29-ए के बदले निचला सड़क पुल	12/96	निर्धारित नहीं किया गया।	
8.	मऊ-इन्द्रा में समपार सं. 01 विशिष्ट के बदले ऊपरी सड़क पुल			पुल चालू हो गया है।
9.	कानपुर में नेत्र/हालेट चिकित्सालय के निकट समपार सं. 6 के बदले ऊपरी सड़क पुल	निर्धारित नहीं किया गया	निर्धारित नहीं किया गया	राज्य सरकार द्वारा सम्पर्क मार्गों पर कार्य शुरु करने के वाद हाथ में लिया जाए
	डिपोजिट वर्क्स			
10.	सीतापुर में कि.मी. 55/126 पर बालामऊ उपमार्ग पर ऊपरी सड़क पुल	—	—	राज्य सरकार ने केवल आंशिक भुगतान किया है।
11.	फैजाबाद में ऊपरी सड़क पुल	—	—	

खेल-कूद संबंधी सुविधायें

4013. डॉ० लाल बहादुर रावल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गरीव वच्चों को खेलकूद-संवंधी सुविधाएं उपलब्ध कराने की कोई योजना बनाई है;

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

(ग) उत्तर प्रदेश में खेलकूद केन्द्र कहां-कहां हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : (क) और (ख) जी, नहीं। फिर भी, सरकार और भारतीय खेल प्राधिकरण (एस.ए.आई.) की निम्नलिखित योजनाओं के माध्यम से खेलों के लिए सुविधाएं उपलब्ध कराई जाती हैं :-

(1) **खेलों की बुनियादी सुविधाओं के सृजन के लिए अनुदान योजना** :

बुनियादी सुविधाओं के निर्माण के लिए बराबरी के आधार पर केन्द्रीय सहायता राज्य सरकारों एवं स्वैच्छिक खेल निकायों को उपलब्ध कराई जाती है।

(2) **ग्रामीण स्कूलों को अनुदान की योजना :**

एक लाख रुपये का एकमुश्त अनुदान ग्रामीण माध्यमिक/वरिष्ठ माध्यमिक विद्यालय द्वारा खेल मैदान के विकास के लिए और खेल उपस्कर खरीदने के लिए लिया जा सकता है।

(3) **ग्रामीण क्लबों को सहायता :**

ग्रामीण खेल कार्यक्रम की योजना के अंतर्गत, एक ग्रामीण खेल क्लव को खेल उपस्करों के लिए एक मुश्त 30,000/- रुपये तक की अनुदान राशि सहायतार्थ दी जा सकती है। जन जातिय खण्ड के मामले में, 45,000/- रुपये तक की सहायता दी जा सकती है। इसके वाद आगामी दो वर्षों के लिए प्रति वर्ष 5,000/- रुपये की वार्षिक अनुदान राशि दी जा सकती है।

(4) **राष्ट्रीय खेल प्रतिभा प्रतियोगिता योजना :**

भारतीय खेल प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए विद्यालयों में चुने हुए विद्यार्थियों को खेलों में प्रशिक्षण के लिए भर्ती किया जाता है जहां उनके भोजन, रहने, ट्यूशन फीस आदि का खर्च भारतीय खेल प्राधिकरण वहन करता है।

(5) **विशेष क्षेत्रीय खेल केन्द्र :**

इस योजना का उद्देश्य उन समूहों और क्षेत्रों का पता लगाना है जहां विशेष खेल के लिए प्राकृतिक प्रतिभा एवं प्रवृत्ति विद्यमान है। चुने हुए वच्चों को खेलों में प्रशिक्षण दिया जाता है। इसके अलावा, शैक्षिक एवं व्यावसायिक प्रशिक्षण सुविधाएं भी उपलब्ध कराई जाती है।

(6) **खेल परियोजना विकास केन्द्र (एस.पी.डी.ए.)**

एस योजना का उद्देश्य चुने हुए स्थानों पर कोचिंग और प्रशिक्षण की व्यापक और समेकित प्रणाली के माध्यम से आधारभूत खेल सुविधाएं उपलब्ध कराना है।

(7) **खेल छात्रावास योजना :**

इस योजना का उद्देश्य उन खिलाड़ियों के लिए खेल छात्रावास स्थापित करना एवं चलाना है जिन्होंने राज्य एवं राष्ट्रीय स्तर की प्रतियोगिताओं में सफलता प्राप्त की है।

(8) **आर्मी में बाल खेल कम्पनियां :**

भारतीय खेल प्राधिकरण और आर्मी संयुक्त रूप से प्रतिभाशाली वालकों को स्काउटिंग के लिए और उनको खेलों में प्रशिक्षण देने के लिए इस योजना को प्रचालित कर रहे हैं।

(ग) उत्तर प्रदेश में, भारतीय खेल प्राधिकरण के खेल केन्द्र देहरादून, वाराणसी, लखनऊ, रुड़की, वरेली, काशीपुर एवं रायवरेली में स्थित हैं।

[अनुवाद]

राजा राम मोहन राय पुस्तकालय फाउंडेशन

4014. श्री चित्त बसु : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राजा राम मोहन राय लाइब्रेरी फाउंडेशन के कार्यकरण की जांच करने का आदेश दिया था;

(ख) यदि हां, तो क्या जांच कार्य पूरा हो चुका है;

(ग) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला है; और

(घ) इस संवंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) सरकार द्वारा एक समीक्षा समिति गठित की गयी है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठते।

वाहनों से होने वाला प्रदूषण

4015. श्री अमल दत्त : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मोटर वाहनों से होने वाले प्रदूषण में कमी के संवंध में उच्चतम न्यायालय के निर्देशों का व्यौरा क्या है;

(ख) सरकार ने निदेशों के अनुपालन के लिए क्या कदम उठाए हैं;

(ग) क्या सरकार ने निदेशों का पूर्णतः और समय पर अनुपालन करने में सफलता पाई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) उच्चतम न्यायालय ने दिनांक 21-10-1994 के अपने आदेश के तहत निदेश दिया था कि 1-4-1995 से दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के चार महानगरों में उक्त तारीख से इन महानगरों में वेचे जाने वाले नए उत्प्रेरक प्रवर्तक युक्त चार पहिए वाले पेट्रोल के वाहनों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए चुनिंदा खुदरा पेट्रोल पंपों के माध्यम से सीसा-रहित पेट्रोल वेचा जाए।

(ख) 1-4-1995 से इन महानगरों में वेचे गए और पंजीकृत नए उत्प्रेरक प्रवर्तक युक्त चार पहिए वाले पेट्रोल चालित वाहनों के उपयोग के लिए उक्त तारीख से 154 खुदरा पेट्रोल पम्पों के माध्यम से चार महानगरों में सीसारहित पेट्रोल की आपूर्ति करके सरकार ने माननीय न्यायालय के निर्देशों

को क्रियान्वित किया है।

(ग) जी, हां।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

चीनी मिलों को औद्योगिक लाइसेंस

4016. श्री शिव शरण वर्मा :

श्रीमती भावना चिखलिया :

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

(क) उन उद्यमियों/कंपनियों/मिलों की राज्य-वार संख्या कितनी है जिन्होंने 1994-95 के दौरान नई चीनी मिलों की स्थापना करने तथा वर्तमान एककों का विस्तार करने के लिये औद्योगिक लाइसेंस पाने हेतु आवेदन किया है;

(ख) राज्य सरकारों द्वारा पहले ही अग्रसरित किये गए आवेदनों को स्वीकृति देने हेतु राज्य-वार क्या कदम उठाये जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार ने विशेष रूप से गुजरात में चीनी मिलों की स्थापना हेतु औद्योगिक लाइसेंस जारी करना बंद कर दिया है;

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

(ङ) आवेदकों को ये लाइसेंस कब तक जारी कर दिये जाने का अनुमान है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) चीनी वर्ष 1994-95 (अक्तूबर-सितम्बर) के दौरान 31-1-95 तक औद्योगिक विकास विभाग, उद्योग मंत्रालय से नई चीनी मिलों की स्थापना की मंजूरी के लिए 25 प्रस्ताव और मौजूदा चीनी इकाइयों में विस्तार के लिए 8 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। राज्यवार विवरण निम्नानुसार है :-

क्रम सं.	राज्य	नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए प्राप्त प्रस्तावों की संख्या	मौजूदा इकाइयों में विस्तार के लिए प्राप्त प्रस्तावों की संख्या
1.	उत्तर प्रदेश	13	4
2.	मध्य प्रदेश	2	1
3.	महाराष्ट्र	2	1
4.	कर्नाटक	2	—
5.	आन्ध्र प्रदेश	2	1
6.	तमिलनाडु	3	1
7.	नागालैंड	1	—
	कुल	25	8

(ख) चीनी उद्योग के लिए लाइसेंसिंग नीति की केन्द्र सरकार अभी पुनरीक्षा कर रही है। नई चीनी मिलों को स्थापित करने के लिए आशय पत्रों की मंजूरी हेतु लम्बित आवेदनों पर निर्णय उसके बाद लिया जाएगा।

(ग) 31-1-95 तक गुजरात राज्य में नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए कोई भी प्रस्ताव खाद्य मंत्रालय में विचार हेतु लम्बित नहीं था।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

भारत-जर्मन सहयोग

4017. श्री राम पाल सिंह : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में भारत और जर्मनी के बीच शिक्षा और तकनीकी हस्तांतरण को प्रोत्साहन देने वाले विश्वविद्यालयों को सहायता देने के संबंध में कोई समझौता हुआ है;

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

(ग) यह समझौता किस तारीख से कार्यान्वित होगा ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग तथा संस्कृति विभाग द्वारा भेजी गई सूचनानुसार शिक्षा और तकनीक के हस्तांतरण को प्रोन्नत करने वाले विश्वविद्यालयों को सहायता देने के संबंध में तथाकथित रूप से किसी समझौते पर हस्ताक्षर नहीं किए गये हैं। तथापि 13 अक्तूबर, 1993 को 1993-96 की अवधि के लिए एक सांस्कृतिक विनिमय कार्यक्रम पर हस्ताक्षर किये गये थे।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

त्रि-स्तरीय सुधार एजेंसी

4018. श्री राम कृपाल यादव :

श्री काशीराम राणा :

क्या **नगरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले वर्ष उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम को सुदृढ़ करने के लिए जिला राज्य और राष्ट्रीय स्तरों पर त्रि-स्तरीय सुधार एजेंसियां गठित किए जाने का विस्तृत ब्यौरा क्या है; और

(ख) इस संबंध में अब तक पूरे किए जा चुके कार्य का ब्यौरा क्या है?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) और (ख) उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 में उपभोक्ता शिकायतों के प्रतितोष हेतु एक तीन स्तरीय तंत्र स्थापित करने की परिकल्पना की गई है। राष्ट्रीय स्तर पर केन्द्रीय सरकार द्वारा राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद प्रतितोष आयोग (राष्ट्रीय आयोग) की स्थापना की गई है। राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा 31 राज्य उपभोक्ता विवाद प्रतितोष आयोगों (राज्य आयोगों) और 457 उपभोक्ता विवाद प्रतितोष मंचों (जिला मंचों) की स्थापना की जा चुकी है। इसके अलावा जम्मू और कश्मीर में जम्मू और कश्मीर उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1987 के अंतर्गत दो प्रभागीय मंच और एक राज्य आयोग कार्य कर रहे हैं। उपभोक्ता मंचों के आधारढांचे को मजबूत बनाने के लिए योजना आयोग राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को 61 करोड़ रुपये की एक बार की वित्तीय सहायता प्रदान करने पर सहमत हो गया है।

[अनुवाद]

केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाएं

4019. श्री शरद दिघे : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शिक्षा विभाग की बहुत सी योजनाओं का राज्यों द्वारा या तो

कार्यान्वयन नहीं किया जाता है या उनका आंशिक कार्यान्वयन होता है जबकि इस प्रयोजनार्थ आवंटित राशि अप्रयुक्त पड़ी रहती है;

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

(ग) क्या सरकार ने केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं के राज्यों द्वारा पूर्ण कार्यान्वयन किये जाने हेतु कोई कदम उठाए हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं में निधियों के समुचित उपयोग तथा कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए, सतत अनुवीक्षण के लिए अन्तर्निर्मित प्रक्रिया होती है। 4 अप्रैल, 1995 को नई दिल्ली में आयोजित की गई राज्य शिक्षा मंत्रियों की विशेष बैठक में प्राथमिक शिक्षा में केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं के कार्यान्वयन में व्यवस्था सम्बन्धी अक्षमताओं की समीक्षा की गई तथा अनुवीक्षण और मूल्यांकन की व्यवस्था को और अधिक सुचारू बनाने का निर्णय लिया गया।

केन्द्रीय विद्यालयों में प्रवेश

4020. श्री मुही राम सैकिया : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** 21 मार्च, 1994 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1124 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इसमें उल्लिखित दिशानिर्देशों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या इस समिति ने कक्षा/सेक्शन के आकार के संबंध में कोई सिफारिशें की थीं;

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

(घ) 1994-95 के दौरान विशेष व्यवस्था के अंतर्गत 10% की सीमा से अधिक कितने प्रवेश दिये गये हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) समिति की मुख्य सिफारिशें ये हैं :-

(i) सभी केन्द्रीय विद्यालयों में विशेष छूट के आधार पर दाखिलों की कुल संख्या पिछले शैक्षिक वर्ष के कुल दाखिलों के 10% से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(ii) कक्षा में छात्रों की संख्या प्रति वर्ग 35 छात्रों तक सीमित होनी चाहिए और विशेष छूट के आधार पर दाखिलों के पश्चात् भी यह संख्या 45 से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(iii) जहां कहीं कक्षा में छात्रों की संख्या 45 की अन्य सीमा से अधिक हो गई हों वहां सरकार को अतिरिक्त कक्षा/कक्ष अतिरिक्त सेक्शनों, अतिरिक्त शिक्षकों और अतिरिक्त स्कूलों, जहां आवश्यक हो, जैसी अतिरिक्त अवसंरचना की व्यवस्था करनी चाहिए।

(iv) कोई संसद सदस्य प्रत्येक शैक्षिक वर्ष में दाखिले के लिए दो नामों की सिफारिश कर सकता है और परमर्शदात्री समिति के सदस्य और मंत्री 5-5 नामों की सिफारिश कर सकते हैं।

एक मानीटरिंग समिति, जिसमें मानव संसाधन विकास मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति के कुछ संसद सदस्य शामिल हों, प्रत्येक वर्ष विशेष छूट के आधार पर इस प्रकार के दाखिलों की समीक्षा करने के लिए गठित की जाए।

(घ) केन्द्रीय विद्यालय संगठन ने सूचित किया है कि वर्ष 1994-95 के दौरान 10% की सीमा से अधिक 667 दाखिलों के आदेश दिए।

खाद्यान्नों का क्रय मूल्य

4021. श्री जार्ज फर्नान्डीज : क्या **खाद्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1993-94 और अप्रैल-सितम्बर, 1994-95 के दौरान देश में खुले बाजार में खाद्यान्नों के खरीद मूल्य, आर्थिक मूल्य, निर्गम मूल्य और विक्री मूल्य क्या-क्या थे; और

(ख) 1993-94 और अप्रैल-सितम्बर, 1994-95 के दौरान भारतीय खाद्य निगम द्वारा खरीदे गए गेहूं और चावल के निर्यात मूल्य क्या थे?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) अपेक्षित जानकारी देने वाले विवरण से I से IV संलग्न हैं।

(ख) भारतीय खाद्य निगम द्वारा 1993-94 और 1994-95 के दौरान खाद्यान्नों का कोई वाणिज्यिक निर्यात नहीं किया गया था। तथापि, नेपाल को "कोई लाभ नहीं, कोई हानि नहीं" के आधार पर अर्थात् भारतीय खाद्य निगम की "इकानामिक" लागत पर पड़ोसी देश को सद्भावना-प्रदर्शन के रूप में चावल की थोड़ी सी मात्रा सप्लाई की गई थी।

वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान वसूली, मूल्यों, केन्द्रीय निर्गम मूल्य (भारतीय खाद्य निगम गोदामों से) और गेहूं और धान/चावल की "इकानमिक" लागत की जानकारी देने वाला विवरण

(रुपये प्रति क्विंटल)

विपणन वर्ष	वसूली मूल्य				केन्द्रीय निर्गम मूल्य					इकानमिक लागत		
	गेहूं	धान			से प्रभावित	गेहूं	चावल					
		सामान्य	बढ़िया	उत्तम			सामान्य	बढ़िया	उत्तम	वर्ष	गेहूं	चावल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1993-94	330*	310	330	350	11-1-93	330	437	497	518	1993-94	532.03	665.10
1994-95	350	340	360	380	1-2-94	402	537	617	648	1994-95 (RE) (सं.अ.)	562.45	724.00

विपणन वर्ष : गेहूं के लिए : अप्रैल-मार्च

धान/चावल के लिए : अक्तूबर-सितम्बर

* 25/- रुपये प्रति क्विंटल के बोनस सहित।

विवरण-II

खरीफ विपणन मौसम 1993-94 और 1994-95 के लिए लेवी चावल का वसूली मूल्य

क्रम सं.	राज्य	सामान्य		बढ़िया		उत्तम	
		1993-94	1994-95	1993-94	1994-95	1993-94	1994-95
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	518.90	565.45	550.40	596.95	581.90	628.45
2.	असम	514.70	545.25	554.30	584.30	586.00	615.10
3.	बिहार	500.20	-	535.90	—	566.50	—
4.	गुजरात	484.45	-	513.80	—	543.15	—
5.	हरियाणा	529.20	579.80	578.25	630.30	616.00	668.50
6.	दिल्ली	529.20	553.85	578.25	602.05	616.00	638.50
7.	कर्नाटक	494.05	538.35	524.00	568.25	553.95	598.20
8.	मध्य प्रदेश	512.85	546.05	543.95	576.40	575.10	606.75
9.	उड़ीसा	528.80	576.15	560.90	608.30	593.05	640.40
10.	राजस्थान	521.30	566.15	565.35	611.10	606.75	653.10
11.	पंजाब	533.40	582.55	582.00	633.40	620.90	671.85
12.	उत्तर प्रदेश	501.45	556.35*	531.75	587.20*	574.75	631.90*
13.	पश्चिम बंगाल	483.25	531.95	530.90	575.55	561.20	605.85
14.	महाराष्ट्र	501.65	546.30	531.90	576.60	562.20	606.85
15.	पांडिचेरी	489.05	-	518.70	-	548.30	—
16.	चंडीगढ़	524.25	566.35	572.90	615.70	610.25	653.05

*चावल के मूल्य ऊपर दिए गए हैं और 16-12-1994 से लेवी चावल के मूल्य निम्नानुसार हैं :-

सामान्य	—	558.85 रुपये
बढ़िया	—	589.85 रुपये
उत्तम	—	634.75 रुपये

विवरण-III

अक्तूबर, 93 से अप्रैल, 95 तक प्रत्येक क्षेत्र के गेहूं की खुली बिक्री के लिए निर्धारित किए गए मूल्य।

दर रुपये प्रति मीटरी टन

राज्य का नाम	अक्तूबर,	नवम्बर, 93	दिसम्बर, 93 जनवरी, 94	फरवरी, 94 और मार्च, 94	अप्रैल 94 और जुलाई, 94	अगस्त, 94 से सितम्बर, 94	अक्तूबर, 94 और सितम्बर, 94	दिसम्बर, 94 और	जनवरी, 95 से मार्च, 95	अप्रैल, 1995
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
पंजाब/हरियाणा	अक्तूबर, 93	3850/-	3850/-	4100/-	4100/-	4150/-	4200/-	4150/-	4100/-	4100/-
उत्तर प्रदेश	मास के लिए									
दिल्ली	बिक्री टेन्डर	4050/-	4050/-	4250/-	4250/-	4250/-	4300/-	4200/-	4150/-	4150/-
राजस्थान	इन्कायरी के	4000/-	3950/-	4150/-	4150/-	4200/-	4250/-	4200/-	4150/-	4150/-
जम्मू और कश्मीर	आधार पर	4000/-	4000/-	4200/-	4200/-	4250/-	4300/-	4200/-	4150/-	4150/-
हिमाचल प्रदेश	की गई थी।	4000/-	4000/-	4200/-	4200/-	4250/-	4300/-	4200/-	4150/-	4150/-
महाराष्ट्र		4450/-	4400/-	4650/-	4500/-	4550/-	4600/-	4550/-	4500/-	4350/-
गुजरात		4300/-	4250/-	4450/-	4350/-	4400/-	4450/-	4400/-	4350/-	4350/-
मध्य प्रदेश		4100/-	4000/-	4200/-	4100/-	4150/-	4200/-	4150/-	4100/-	4100/-
				*4100/-						
पश्चिम बंगाल और उड़ीसा		4400/-	4250/-	4400/-	4350/-	4450/-	4450/-	4400/-	4350/-	4350/-
बिहार		4300/-	4190/-	4350/-	4300/-	4350/-	4400/-	4350/-	4300/-	4300/-
तमिलनाडु		4500/-	4500/-	4750/-	4600/-	4650/-	4700/-	4650/-	4600/-	4550/-
आन्ध्र प्रदेश		4450/-	4450/-	4700/-	4550/-	4600/-	4650/-	4600/-	4550/-	4550/-
कर्नाटक		4550/-	4550/-	4750/-	4600/-	4650/-	4700/-	4650/-	4600/-	4550/-
केरल		4600/-	4600/-	4800/-	4600/-	4650/-	4700/-	4650/-	4600/-	4550/-

*मध्य प्रदेश के लिए खुली बिक्री के अधीन गेहूं का मूल्य 4-3-94 से घटाकर 4100/- रुपये प्रति मीटरी टन कर दिया गया है।

विवरण-IV

जनवरी, 94 से अप्रैल, 95 तक के दौरान चावल की खुली बिक्री के लिए भारतीय खाद्य निगम द्वारा घोषित मूल्य।

दर प्रति मीटरी टन

राज्य का नाम	जनवरी, 94	फरवरी, 94 से से मई, 94*	जून, 94 से जुलाई, 94	अगस्त, 94 और सितम्बर, 94**	17 अक्तूबर, से दिसम्बर, 94	जनवरी, 95 से अप्रैल, 95
1.	2	3	4	5	6	7
पंजाब	बिक्री	6600/-	6550/-	6550/-	7050/-	7000/-
हरियाणा	टेंडर	6600/-	6550/-	6550/-	7050/-	6950/-
उत्तर प्रदेश	इन्कायरी	6600/-	6550/-	6550/-	6800/-	6800/-
दिल्ली	के	6700/-	6600/-	6600/-	6900/-	6700/-
राजस्थान	आधार	6600/-	6550/-	6550/-	6900/-	6800/-
जम्मू कश्मीर	पर	6600/-	6550/-	6550/-	6900/-	6800/-
हिमाचल प्रदेश	की गई	6600/-	—	—	—	—
महाराष्ट्र	थी।	6800/-	6700/-	6650/-	6800/-	6600/-
गुजरात		6800/-	6700/-	6650/-	6800/-	6600/-
मध्य प्रदेश		6600/-	6550/-	6550/-	6700/-	6600/-
बिहार		6600/-	6550/-	6550/-	6800/-	6600/-
पश्चिमी बंगाल		6600/-	6550/-	6550/-	6800/-	6600/-
उड़ीसा		6600/-	6550/-	6550/-	6750/-	6650/-
तमिलनाडु		7000/-	6700/-	6650/-	6800/-	6600/-
आन्ध्र प्रदेश		6600/-	6550/-	6550/-	6700/-	6600/-
कर्नाटक		7000/-	6700/-	6650/-	6800/-	6600/-
केरल		7100/-	6700/-	6650/-	6800/-	6600/-

* कच्चे और सेला दोनों प्रकार के बढ़िया चावल का मूल्य उत्तम चावल के मूल्य से 200/- रुपये प्रति मीटरी टन कम है। फरवरी, 94 के लिए आंध्र प्रदेश में यह 100/- रुपये प्रति मीटरी टन कम है।

** बढ़िया चावल का मूल्य उत्तम चावल के मूल्य से 300/- रुपये कम है।

नारियल के सम्बन्ध में अनुसंधान

4022. श्री रमेश चेन्नित्तला : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने नारियल के सम्बन्ध में कोई अनुसंधान किया है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान नारियल के सम्बन्ध में किये गये अनुसंधान का ब्यौरा क्या है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के कासरगोड स्थित केन्द्रीय रोपण फसल अनुसंधान संस्थान और उसके क्षेत्रीय केन्द्र कयांगुलम (केरल), किडू (कर्नाटक) व अण्डमान और लक्ष्यद्वीप द्वीपों में नारियल पर अनुसंधान किये जा रहे हैं। ताड़ संबंधी अखिल भारतीय समन्वित अनुसंधान प्रायोजना के तहत राज्य कृषि विश्वविद्यालयों में स्थित 10 केन्द्रों में नारियल पर अनुसंधान किए जा रहे हैं।

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान की प्रमुख उपलब्धियां हैं :

i) नारियल की दो अधिक पैदावार वाली किस्में जारी की गई जो हैं : वेपंक्कुलम 3 (तमिलनाडु) और सैंझुरी (आंध्र प्रदेश)।

ii) केरल के नारियल के जड़ (गलन) रोग प्रभावित क्षेत्रों में हॉट स्पोर्ट सर्वेक्षणों से रोगमुक्त व अधिक पैदावार देने वाली किस्मों की पहचान करने में मदद मिली है और इन किस्मों की सहायता से विकसित संकरों के मूल्यांकन का कार्य प्रगति पर है।

iii) केरल, कर्नाटक, आसाम व आंध्र प्रदेश के लिए नारियल पर

आधारित फसल प्रणाली विकसित की गई है जिससे नारियल की उपज में पर्याप्त वृद्धि हुई है और रोजगार के अतिरिक्त अवसर उपलब्ध हुए हैं।

iv) काले सिर वाली गिराड़ (केटरपिलर) के लिए समन्वित कीटनाशी प्रबंध विधि का विकास और प्रदर्शन किया गया।

v) नारियल की गैनोडर्मा मुर्झान और स्टमब्लीडिंग रोग के निदान के लिए ठोस प्रबंध प्रक्रियाओं का विकास और प्रदर्शन किया गया।

vi) अनेक सूखारोधी वंशक्रमों की पहचान की गयी और उनका उपयोग सूखा रोधी किस्मों का विकास करने के लिए किया जा रहा है।

vii) नारियल के भ्रूणों को क्षेत्रीय स्तर पर एकत्रित करने और उन्हें छः मास तक सुरक्षित रखने के लिए एक प्रोटोकॉल विकसित किया गया है और इनके कल्चर की सफल विधि विकसित की गयी है।

viii) नारियल के उप-उत्पादों जैसे पत्तियों आदि का उपयोग करके कस्तूरा खुम्बी (आयस्टर मशरूम) की खेती की प्रौद्योगिकी का सफलतापूर्वक विकास किया गया और नियमित प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से इसका स्थानान्तरण किया गया।

[हिन्दी]

नए रेलवे जोन

4023. डॉ. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय :

श्री शरत पटनायक :

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

(क) क्या रेल मंत्रालय/बोर्ड का विचार नए रेलवे जोन बनाने का है;

(ख) क्या इस प्रयोजनार्थ कोई समिति भी गठिक की गई है; और

(ग) यदि हां, तो इस समिति की रिपोर्ट का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) से (ग) अध्ययन दल जिसे एक आमान परियोजना और कोंकण रेलवे के निर्माण कार्य की दृष्टि से क्षेत्रों और मंडलों के वर्तमान भौगोलिक वितरण की जांच करने के लिए गठित किया गया था, ने इसके युक्तिकरण की आवश्यकता का सुझाव दिया है। प्रस्तावों तथा अन्य संबंधित मामले तैयार करने के लिए आगे की कार्रवाई की जा रही है।

[अनुवाद]

कृषि आदानों का मूल्य सूचकांक

4024. श्री परस राम भारद्वाज : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उर्वरकों आदि पर राजसहायता में कमी करने से पड़ने वाले प्रभावों को कम करने हेतु कृषि उत्पादों को कृषि आदानों के मूल्य सूचकांक के साथ जोड़ने के लिए कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय लेकर इसे कब तक क्रियान्वित कर दिया जाएगा ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) से (ग) सरकार मुख्य कृषि जिंसों के न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा कृषि लागत और मूल्य आयोग द्वारा की गई सिफारिशों, राज्य सरकारों तथा संबंधित केन्द्रीय मंत्रालयों की राय तथा अन्य संगत कारकों के आधार पर करती है। कृषि लागत और मूल्य आयोग मूल्य नीति संबंधी अपनी सिफारिशों को तैयार करते वक्त अनेक महत्वपूर्ण पहलुओं को ध्यान में रखता है अर्थात् उत्पादन की लागत, आदान/उत्पादन मूल्य समतुल्यता आदानों के मूल्यों में परिवर्तन, मंडी मूल्यों के रुख, किसानों द्वारा चुकता मूल्यों तथा उनके द्वारा प्राप्त मूल्यों में समतुल्यता (व्यापार की स्थितियां) आदि। इस प्रकार कृषि मूल्य नीति के निरूपण में आदानों के मूल्यों के परिवर्तनों को विधिवत् ध्यान में रखा जाता है। न्यूनतम समर्थन मूल्यों की सिफारिश करने के लिये मौजूदा प्रविधि के अनुसार यदि आदानों के मूल्य में प्रत्याशित से अधिक वृद्धि होती है तो बुवाई, मौसम से पहले घोषित न्यूनतम समर्थन मूल्यों के समायोजन का प्रावधान है।

दलाली कार्य

4025. श्री मोहन रावले :
प्रो. सुशान्त चक्रवर्ती :
श्री राम प्रसाद सिंह :
श्री सन्त कुमार मंडल :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान 30 मार्च, 1995 के "इंडियन एक्सप्रेस" नई दिल्ली में "राइट्स कॉर्नर रेलवे टिकेट्स फॉर मेकिंग बिग बक्स इयरिंग समर रश" शीर्षक के अंतर्गत प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो प्रकाशित रिपोर्ट के अनुसार उत्तर रेलवे और उनके मंत्रालय द्वारा एकत्र किए गए तथ्य क्या हैं; और

(ग) सरकार ने केवल राजधानी में ही नहीं बल्कि अन्य महानगरों में भी विशेषतः ऐसे दलालों की सांठ-गांठ में काम करते पाए गए रेल कर्मचारियों के विरूद्ध तथा अनुचित टिकटों पर यात्रा पर अंकुश लगाने के लिए क्या कठोर उपाय किए हैं या करने जा रही है ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) जी, हां।

(ख) बर्थों/सीटों को हथियाने में संलिप्त दलालों तथा असामाजिक तत्वों के मामले रेलवे के नोटिस में आए हैं।

(ग) रा.रे.पु./रि.सु.ब. की सहायता से वाणिज्यिक और सतर्कता विभागों द्वारा संयुक्त रूप से ऐसी गतिविधियों में लिप्त व्यक्तियों की जांच के लिए नियमित रूप से आकस्मिक जांच आयोजित की जाती है, और रेलवे अधिनियम के अंतर्गत उनके विरूद्ध कार्यवाही की जाती है। गर्मियों की भीड़-भाड़ के दौरान, इस व्यस्त अवधि में उनकी गतिविधियों को रोकने के लिए इन जांचों में तेजी लाई जाती है। लिप्त पाए गए अथवा ऐसी गतिविधियों में मदद कर रहे कर्मचारियों के विरूद्ध दंडात्मक कार्रवाई की जाती है।

आमान परिवर्तन

4026. श्री पूर्ण चंद्र मलिक : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास बर्दवान-कटवा छोटी लाइन को बड़ी लाइन

में बदलने हेतु कोई प्रस्ताव है;

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

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

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कृषि विकास परियोजनाएं

4027. श्री नरेश कुमार बालियान : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आगामी तीन वर्षों के दौरान उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश में कृषि विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत कार्यान्वित की जाने वाली प्रस्तावित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) प्रत्येक परियोजना पर खर्च की जाने वाली राशि का ब्यौरा क्या है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) और (ख) उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश राज्यों में भारत सरकार द्वारा क्रियान्वित किए जाने वाले मुख्य कृषि विकास कार्यक्रम निम्नलिखित हैं :-

1. समेकित अनाज विकास कार्यक्रम—गेहूं (केवल उ०प्र०)
2. समेकित अनाज विकास कार्यक्रम—मोटे अनाज (केवल म०प्र०)
3. समेकित अनाज विकास कार्यक्रम—चावल
4. गहन कपास विकास कार्यक्रम
5. तिलहन उत्पादन कार्यक्रम
6. राष्ट्रीय दलहन विकास परियोजना
7. वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास कार्यक्रम
8. कृषि में प्लास्टिक का उपयोग
9. मसालों का विकास
10. नदी घाटी परियोजनाओं के आवाह क्षेत्रों में मृदा संरक्षण
11. बाढ़ प्रवण नदियों के आवाह क्षेत्रों में समेकित पनधारा प्रबंध
12. क्षारीय मृदाओं का सुधार (केवल उ०प्र०)

ये कार्यक्रम अगले तीन वर्षों के दौरान जारी रखे जाएंगे। प्रत्येक कार्यक्रम पर खर्च की जाने वाली संभावित रकम राज्यों से प्राप्त प्रस्तावों तथा केन्द्र सरकार द्वारा पहले से निर्मुक्त धन के उपयोग की प्रगति पर निर्भर करेगी।

[अनुवाद]

कृषि विश्वविद्यालय

4028. श्री संदीपन भगवान थोरात : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शिक्षा की किस्म में सुधार करने तथा समस्या समाधानोन्मुखी अनुसंधान करने के लिए हाल ही में कृषि विश्वविद्यालयों के निष्पादन की पुनरीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो विगत, तीन वर्षों के दौरान क्या नए प्रयास किए गए/योजनायें आरंभ की गयीं और उनके क्या परिणाम रहे तथा 1995-96 के लिए कार्यवाही योजना का सामान्यतया राज्य-वार तथा विशेषकर महाराष्ट्र का ब्यौरा क्या है;

(ग) देश में कृषि विश्वविद्यालयों को बेहतर बनाने तथा सार्थक सहयोग/संयुक्त उद्यम इत्यादि के माध्यम से अनुसंधान कार्य में सुधार करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है; और

(घ) आगमी पांच वर्षों के लिए विभिन्न स्तरों के प्रशिक्षित कृषि विशेषज्ञों की आवश्यकता और शिक्षण संस्थानों की वास्तविक क्षमता क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (घ) शिक्षा के स्तर एवं समस्यापरक अनुसंधान में सुधार के लिए कृषि विश्वविद्यालयों के कार्य के बारे में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने कोई विशेष समीक्षा नहीं की है। फिर भी, कृषि विश्वविद्यालयों के कुलपतियों के वार्षिक सम्मेलन में कृषि शिक्षा और अनुसंधान पर चर्चा की जाती है। इसमें महाराष्ट्र सहित देश के सभी कृषि विश्वविद्यालयों में कार्यान्वित की जाने वाली राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान प्रायोजना जैसे चल रही प्रायोजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में मोटे तौर पर नीति संबंधी निर्णय लिए जाते हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान कोई नई योजना शुरू नहीं की गई है। फिर भी, चल रही प्रायोजना, रासायनिक कृषि अनुसंधान प्रायोजना के अन्तर्गत महाराष्ट्र सहित विभिन्न राज्यों को आवंटित कोष का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। हाल ही में विश्व बैंक की सहायता से एक कृषि मानव संसाधन विकास प्रायोजना स्वीकृत की गई है। इसके अलावा, कृषि राज्य का विषय है तथा संबंधित राज्य सरकारों एवं कृषि विश्वविद्यालयों को अपेक्षित संख्या में प्रशिक्षित कृषि वैज्ञानिकों की भर्ती और उनका मूल्यांकन करना होता है अगले 5 वर्षों के लिए प्रशिक्षित कृषि वैज्ञानिकों की भर्ती तथा शैक्षणिक संस्थानों की वास्तविक क्षमता के बारे में विशिष्ट सूचना राज्य कृषि विश्वविद्यालयों/राज्य सरकारों से मांगी जा रही है।

विवरण

राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान प्रायोजना पर विश्व बैंक द्वारा वित्तीय सहायता प्राप्त प्रायोजना के तहत वर्षवार एवं राज्यवार जारी किया गया धन

(रु० लाख में)

क्र. सं.	राज्य	1992-93	1993-94	1994-9 (अनुमानित)
1	2	3	4	5
1.	हरियाणा	94.30	89.30	77.98
2.	आंध्र प्रदेश	232.58	79.82	88.50
3.	गुजरात	66.53	148.08	98.50
4.	कर्नाटक	177.14	91.08	185.59
5.	पंजाब	115.62	72.34	81.73
6.	तमिलनाडु	296.77	41.35	102.53
7.	उड़ीसा	88.28	119.32	130.64

1 2	3	4	5
8. हिमाचल प्रदेश	181.31	48.07	154.11
9. मध्य प्रदेश	204.54	308.92	216.14
10. उत्तर प्रदेश	245.84	303.90	304.14
11. महाराष्ट्र	264.93	200.01	275.40
12. केरल	75.90	75.73	131.41
13. राजस्थान	156.33	224.24	156.38
14. आसाम	87.89	85.81	87.89
15. बिहार	66.63	105.30	117.00
16. पश्चिमी बंगाल	114.61	218.57	133.41
17. जम्मू व कश्मीर	168.21	87.06	340.47
कुल :	2637.46	2328.90	2681.82

निज़ाम के आभूषण

4029. श्री मनोरंजन भक्त : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हैदराबाद के पूर्व निज़ाम के आभूषणों को राष्ट्रीय संग्रहालय में प्रदर्शित करने का विचार है; और

(ख) यदि नहीं, तो इन बहुमूल्य चीजों के पूर्ण संरक्षण हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

क्षतिग्रस्त माल के लिए मुआवजा

4030. मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी :

डॉ० लक्ष्मीनारायण पांडेय :

श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्षतिग्रस्त माल के लिए आज की तिथि तक कितने दावे लम्बित हैं;

(ख) इन दावों के मुख्य कारण क्या हैं; और

(ग) इन दावों का निपटारा कब तक कर दिया जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) सभी रेलों पर 31-3-95 को हानि/क्षतिग्रस्त माल के 18,851 दावे लंबित हैं।

(ख) इनका मुख्य कारण समय से संबंधित दस्तावेजों आदि को प्रस्तुत न करना है।

(ग) दावों का निपटान प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर किया जाता है। मामलों को यथासंभव निपटाने का हरसंभव प्रयास किया जाता है।

दावों के लंबित मामलों को शीघ्रता से निपटाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :-

(i) निपटान के लिए दावा अधिकारियों की मौद्रिक शक्तियां बढ़ा दी गई हैं।

(ii) समय बाधित दावों को निपटाने का अधिकार महाप्रबंधकों को प्रत्यायोजित किया गया है।

(iii) पूर्व आंतरिक लेखा जांच के लिए वित्तीय सीमा बढ़ा दी गई है।

आमान परिवर्तन

4031. श्री सी.पी. मुडला गिरियप्पा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास बंगलौर तथा हैदराबाद के बीच सीधी बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यह कार्य कब तक शुरू कर दिया जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) से (ग) गुत्ती से पेंडेकल्लु तक नई रेल लाइन सहित सिकंदराबाद-द्रोणाचलम खंड के आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है और इसे 31-3-97 तक पूरा करने का लक्ष्य है। इससे गुंतकल और कुरनूल के रास्ते हैदराबाद (सिकंदराबाद) और बेंगलूरू के बीच एक सीधी बड़ी रेल लाइन उपलब्ध हो जाएगी।

शताब्दी एक्सप्रेस

4032. श्री गुरूदास कामत : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार शताब्दी एक्सप्रेस रेल गाड़ियों को चलाने के लिए गैर-सरकारी क्षेत्र को अनुमति देने का है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफ़र शरीफ़) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

बीजों का उत्पादन

4033. श्री गुमान मल लोढा : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बीज उत्पादन के कार्य में सरकारी क्षेत्र के कई संस्थान लगे हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो 1994-95 के दौरान कार्यरत ऐसे संस्थानों का ब्यौरा क्या है;

(ग) इनके द्वारा 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान क्रमशः गेहूं, चावल, दालों और खाद्य तेलों के मामले में कुल कितने बीजों का उत्पादन किया गया;

(घ) क्या सरकार द्वारा इन वर्षों के दौरान इन संस्थानों में अतिरिक्त पूंजी खर्च की गई है;

(ङ) यदि हां, तो इन वर्षों के दौरान अलग-अलग कितनी अतिरिक्त धनराशि खर्च की गई और है; और

(च) उक्त वर्षों के दौरान इन संस्थानों द्वारा कुल कितनी हानि वहन की गई ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) कृषि व सहकारिता विभाग के अपने नियंत्रण में ऐसा कोई सार्वजनिक क्षेत्र का संस्थान नहीं है जो बीज उत्पादन में लगा हो। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद और राज्य कृषि विश्वविद्यालयों के अंतर्गत कुछ अनुसंधान संस्थाएं अपने अन्य कार्यकलापों के अलावा प्रजनक बीज उत्पादन का कार्य कर रहे हैं। इन संस्थानों की सूची संलग्न विवरण I के रूप में संलग्न है। 1992-93, 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान उत्पादित गेहूं, चावल, दलहन तथा तिलहनों के प्रजनक बीज की कुल मात्रा क्रमशः 21249.23, 18444.39 और 7638.01 (केवल खरीफ 1994) क्विंटल थी। लेकिन कंपनी अधिनियम के तहत स्थापित दो राष्ट्रीय स्तरीय संगठन अर्थात् राष्ट्रीय बीज निगम लि. (एन.एस.सी.) तथा भारतीय राज्य फार्म निगम लि. और 13 राज्य बीज निगम हैं जो देश में बीज उत्पादन में लगे हुए हैं। बीज निगम वाले राज्यों की सूची संलग्न विवरण-II में दी गई है। राज्यों के कृषि विभाग तथा निजी बीज संगठन भी बीज उत्पादन कार्य में लगे हुए हैं। गेहूं, चावल, दलहन और खाद्य तिलहनों के प्रमाणित/अच्छी गुणवत्ता वाले बीजों की उपलब्ध कराई गई कुल मात्रा वर्ष 1992-93 के दौरान 51.98 लाख क्विंटल, 1993-94 में 56.95 लाख क्विंटल तथा 1994-95 में 62.40 लाख क्विंटल थी।

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय बीज परियोजना-III के अंतर्गत 1992-93, 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान राष्ट्रीय बीज निगम भारतीय राज्य फार्म निगम तथा राज्य बीज निगमों व भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद को इन संगठनों के अंतर्गत बीज उत्पदान की बुनियादी ढांचे की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए क्रमशः 4729.83 लाख रुपये, 3742.07 लाख रुपये तथा 2013.96 लाख रुपये निर्मुक्त किये गये।

(च) इन वर्षों के दौरान बीज निगम तथा भारतीय राज्य फार्म निगम को हुई हानि निम्नानुसार है—

	लाभ (+)/हानि–	(लाख रुपये में)
वर्ष	एन.एस.सी.	एस.एफ.सी.आई.
1992-93	(–)587.26	(–) 603.88
1993-94	(–) 337.25	(–) 176.44
1994-95	अभी उपलब्ध नहीं	अभी उपलब्ध नहीं

विभिन्न राज्यीय बीज निगमों को हुए लाभ/हानि के बारे में जानकारी मंगाई जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

विवरण-I

प्रजनक बीज उत्पादन में लगे आई.सी.आर. संस्थान, राज्य कृषि विश्वविद्यालय व अन्य संस्थानों की सूची

I. आई.सी.ए.आर. संस्थान

1. भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली
2. केन्द्रीय चावल अनुसंधान संस्थान, कटक
3. विवेकानन्द पर्वतीय कृषि अनुसंधान शाला, अलमोड़ा
4. केन्द्रीय कपास अनुसंधान संस्थान, नागपुर
5. राष्ट्रीय सौरघम अनुसंधान केन्द्र, हैदराबाद
6. चावल अनुसंधान निदेशालय, हैदराबाद
7. भारतीय दलहन अनुसंधान संस्थान, कानपुर
8. तिलहन अनुसंधान निदेशालय, हैदराबाद
9. राष्ट्रीय मूंगफली अनुसंधान केन्द्र, जूनागढ़
10. केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्थान, जोधपुर
11. केन्द्रीय जूट व संबद्ध रेशा अनुसंधान संस्थान, बैरकपुर
12. भारतीय बागवानी अनुसंधान संस्थान, बंगलौर
13. सब्जी अनुसंधान निदेशालय, वाराणसी
14. केन्द्रीय तंबाकू अनुसंधान संस्थान, राजामुंदरी
15. गन्ना प्रजनक संस्थान, कोयम्बटूर
16. राष्ट्रीय सोयाबीन अनुसंधान केन्द्र, इंदौर
17. राष्ट्रीय सरसों एवं तोरिया अनुसंधान केन्द्र, भरतपुर

II. कृषि विश्वविद्यालय

18. आंध्र प्रदेष कृषि विश्वविद्यालय, हैदराबाद
19. राजेन्द्र कृषि विश्वविद्यालय, समस्तीपुर (बिहार)
20. गुजरात कृषि विश्वविद्यालय, अहमदाबाद (गुजरात)
21. हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय, हिसार
22. कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर
23. कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, धारवाड़
24. जवाहरलाल नेहरू कृषि विश्वविद्यालय, जबलपुर
25. इंदिरा गांधी कृषि विश्वविद्यालय, रायपुर
26. पंजाब राव कृषि विद्यापीठ, अकोला
27. मराठवाड़ा कृषि विश्वविद्यालय, परभानी
28. महात्मा फुले कृषि विद्यापीठ, रहोरी
29. पंजाब कृषि विश्वविद्यालय, लुधियाना
30. राजस्थान कृषि विश्वविद्यालय, उदयपुर
31. तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बटूर
32. जी.बी. पंत कृषि प्रोद्यौगिकी विश्वविद्यालय, पंतनगर
33. नरेन्द्र देव कृषि प्रोद्यौगिकी विश्वविद्यालय, फैजाबाद
34. कोंकण कृषि विद्यापीठ, डपोली
35. असम कृषि विश्वविद्यालय, जोरहाट
36. हिमाचल प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, पालमपुर

37. जम्मू और कश्मीर कृषि विज्ञान औरतकनीकी विश्वविद्यालय, श्रीनगर

38. केरल कृषि विश्वविद्यालय, त्रिसुर

39. उड़ीसा कृषि तकनीकी विश्वविद्यालय, भुवनेश्वर

40 बिधान चन्द्रा कृषि विश्वविद्यालय, कल्याणी (पश्चिमी बंगाल)

अन्य संस्थान

41. राष्ट्रीय कृषि बीज निगम, नई दिल्ली

42. भारतीय राज्य फार्म निगम, नई दिल्ली

43. अंतरराष्ट्रीय अर्द्ध शुष्क व उष्ण कटिबंधी फसल अनुसंधान संस्थान, हैदराबाद

44. महाराष्ट्र कृषि विज्ञान संघ, पुणे

45. क्षेत्र कृषि विज्ञान केन्द्र, आम्लाह

46. पश्चिम बंगाल सरकार चावल अनुसंधान केन्द्र, चिनसुराह।

विवरण-II

बीज निगम वाले राज्यों के नाम

1. आंध्र प्रदेश
2. असम
3. बिहार
4. गुजरात
5. हरियाणा
6. कर्नाटक
7. महाराष्ट्र
8. मध्य प्रदेश
9. उड़ीसा
10. पंजाब
11. राजस्थान
12. उत्तर प्रदेश
13. पश्चिम बंगाल

वाद]

प्रदूषण नियंत्रण

4034. श्री उदय सिंह राव गायकवाड़ : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह ने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली में अत्यधिक प्रदूषण के कारणों का ायन करने हेतु गठित की गई उच्चाधिकार प्राप्त समिति की सभी सिफारिशें क्रियान्वित कर दी हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार ने उच्च शक्ति प्राप्त समिति की सिफारिशें लागू करने के लिए मुख्य सचिव की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है। इस समिति की अनेक बैठकें आयोजित की गई हैं जिनमें अनुपालनार्थ कार्रवाई मदों को प्राथमिकता दी गई है। संबंधित विभागों से कहा गया है कि वे दिल्ली में प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए समयबद्ध कार्रवाई योजनाएं तैयार करें।

पर्यावरण न्यायालय

4035. डॉ. रमेश चन्द तोमर : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्रत्येक राज्य और केन्द्र में पर्यावरण न्यायालय स्थापित किये हैं;

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

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

(घ) ये न्यायालय कब तक स्थापित हो जाएंगे ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (घ) किसी परिसंकटमय पदार्थ की उठाई-धराई के समय हुई किसी दुर्घटना से हुई क्षति के लिए कड़ी दायित्ता की व्यवस्था करने के संबंध में एक विधेयक 18 अगस्त, 1992 को लोक सभा में पुरःस्थापित किया गया था और उस पर विचार करके पारित किया जाना है। इस विधेयक में इस प्रकार की दुर्घटना से उत्पन्न मामलों के प्रभावी और त्वरित निपटान के लिए एक राष्ट्रीय पर्यावरण न्यायाधिकरण स्थापित करने की मांग की गई है जिसका उद्देश्य जान-माल और पर्यावरण की हुई क्षति तथा उससे संबंधित और आनुषंगिक मामलों के लिए राहत और मुआवजा देना है।

[हिन्दी]

टेली टाइम अप-डेट सर्विस

4036. श्री सत्यदेव सिंह :

श्री रामपाल सिंह :

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

(क) क्या उत्तर रेलवे ने हाल ही में 'टेली टाइम अपडेट सर्विस' शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और इसकी मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या सरकार को इस सेवा के संबंध में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(घ) यदि हां, तो इन शिकायतों के समाधान के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) यह सेवा कंप्यूटरीकृत इंटरएक्टिव वाइस रिस्पांस सिस्टम द्वारा उपभोक्ताओं को टेलीफोन पर गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान तथा गाड़ियों के विलंब से चलने की स्थिति और यात्रियों की आरक्षण स्थिति से संबंधित जानकारी देती है;

(ग) यात्री आरक्षण स्थिति से संबंधित पूछताछ के जवाब न देने के संबंध में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई थी।

(घ) उक्त तंत्र द्वारा जवाब न दिये जाने का कारण लगाए गये नए तंत्र में कुछ तकनीकी खराबी थी जिसे अब ठीक कर दिया गया है और अब सभी पूछताछ का उपयुक्त रूप से जवाब दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

केन्द्रीय विद्यालय में पेंशन योजना

4037. डॉ. सुधीर राय : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आज तक पेंशन तथा सेवानिवृत्ति संबंधी अन्य लाभों को निपटाए जाने के मामलों का श्रेणीवार एवं क्षेत्रवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या ऐसे मामलों को निपटाने में केन्द्रीय विद्यालय द्वारा सामान्यतः अधिक समय लगाया जाता है और इनकी परिणिति मुकदमेबाजी में होती है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गये अथवा उठाए जाएंगे ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) केन्द्रीय विद्यालय संगठन ने आज की तारीख तक अनिर्णीत 51 मामलों का ब्यौरा दिया है जो संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

(ख) और (ग) जी, नहीं। केन्द्रीय विद्यालय संगठन समय पर पेंशन के भुगतान के संबंध में सरकारी अनुदेशों का पालन करता है। तथापि, पेंशनभोगी से बैंक के विकल्प, परिवार पेंशन मामलों में स्टेट्स रिपोर्ट आदि जैसी अपूर्ण जानकारी मिलने की वजह से कुछ मामलों में विलंब हो जाता है। केन्द्रीय विद्यालय संगठन पेंशन मामलों को तीव्रता से अंतिम रूप देने को सुनिश्चित करने के लिए नियमित रूप से मानिटरिंग करता है।

विवरण

अनिर्णीत पेंशन मामलों का विवरण
(क्षेत्रवार और श्रेणीवार)

क्र. सं.	क्षेत्र का नाम	कर्मचारी की श्रेणी (ग्रुप)				जोड़
		'क'	'ख'	'ग'	'घ'	
1	2	3	4	5	6	7
1.	बम्बई	—	—	1	—	1
2.	हैदराबाद	—	—	—	1	1
3.	दिल्ली	—	—	2	1	3
4.	पटना	2	1	6	—	9
5.	लखनऊ	—	1	—	1	2
6.	मद्रास	—	—	1	—	1
7.	भोपाल	—	—	1	—	1
8.	कलकत्ता	2	—	1	1	4
9.	जबलपुर	1	—	1	—	2
10.	अहमदाबाद	—	—	1	—	1
11.	गुवाहाटी	—	2	5	4	11
12.	सिल्चर	—	1	—	—	1
13.	जयपुर	3	—	2	2	7
14.	देहरादून	1	—	1	—	2
15.	भुवनेश्वर	1	1	—	1	3
16.	चंडीगढ़	—	—	2	—	2
					जोड़ :	51

[हिन्दी]

खाद्यान्न

4038. श्री चिन्मयानंद स्वामी :
डॉ. लाल बहादुर रावल :

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

(क) क्या सरकार ने वर्ष 1995-96 के लिए देश में खाद्यान्नों की आवश्यकता का अनुमान लगाया है;

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

(ग) चालू वर्ष के लिए क्या उत्पादन लक्ष्य निर्धारित किया गया है और उत्तर प्रदेश, राजस्थान और पंजाब के लिए पृथक्-पृथक् कितना लक्ष्य रखा गया है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) और (ख) वर्ष 1994 के दौरान खाद्यान्नों की कुल 175.11 मिलियन मीटरी टन आवश्यकता का अनुमान लगाया गया है। कुल खाद्यान्नों की आवश्यकता 2 से 2.75 प्रतिशत अधिक हो सकती है जो 1995 में प्रति व्यक्ति आय, मूल्य स्तर आदि में वृद्धि पर निर्भर करती है।

(ग) वर्ष 1995-96 के लिए देश में खाद्यान्न उत्पादन का लक्ष्य 192 मिलियन मीटरी टन प्रतिपादित किया गया है। उत्तर प्रदेश, राजस्थान तथा पंजाब के लिए प्रतिपादित लक्ष्य क्रमशः 39.5 मिलियन मीटरी टन, 10.2 मिलियन मीटरी टन तथा 20.5 मिलियन मीटरी टन है।

[अनुवाद]

ओजोन फंड

4039. श्री श्रवण कुमार पटेल : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्लोरोफ्लूरोकार्बन और ओजोन परत को हानि पहुंचाने वाले अन्य पदार्थों की चरणवद्ध समाप्ति हेतु मांट्रियल प्रोटोकॉल में इस उद्देश्य के लिए विकसित देशों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष में कुछ धन देने का प्रावधान किया गया था;

(ख) यदि हां, तो प्रोटोकॉल में इस संबंध में क्या उल्लेख किया गया तथा धन देने पर निगरानी रखने के लिए क्या व्यवस्था की गई है; और

(ग) इस फंड की 1 जनवरी, 1995 को क्या स्थिति थी ?

पर्यावरण और मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) मांट्रियल प्रोटोकॉल ने अपने 10वें अनुच्छेद के तहत विकसित देशों के अंशदानों से एक बहुपक्षीय निधि स्थापित की है। निधि विकासशील देशों की ओजोन क्षयकारी पदार्थों को चरणबद्ध तरीके से हटाने संबंधी सभी स्वीकृत बढ़ी हुई लागतों को पूरा करता है ताकि वे ओजोन क्षयकारी पदार्थों को चरणबद्ध तरीके से हटाने संबंधी समय-सीमा का अनुपालन करने में सक्षम हो सकें। पक्षकारों की बैठक में विकसित देशों द्वारा तीन वर्षों के लिए एक बार में दिये जाने वाले और तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए अलग से दिये जाने वाले समग्र अंशदान (वचनबद्धताएं) के संबंध में निर्णय लिया जाता है।

(ग) वर्ष 1991-95 के लिए कुल प्रतिभूत अंशदान 537 मिलियन अमरीकी डालर था जिसमें से 15 मार्च, 1995 तक 327 मिलियन अमरीकी डालर का भुगतान कर दिया गया था तथा 210 अमरीकी डालर की राशि बकाया थी। वर्ष 1995 के लिए 140 मिलियन अमरीकी डालर की राशि बकाया थी।

रेल लाइन

4040. श्री कोडीकुन्नील सुरेश : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कोट्टर-वकरा के रास्ते से होते हुए कायमकुलम रेल लाइन का तिवेन्द्रम तक विस्तार करने और कोट्टायम-पुनालूर सावरी रेल लाइन का तिवेन्द्रम तक विस्तार करने के बारे में कोई सर्वेक्षण कराने का है;

(ख) यदि हां, तो यह सर्वेक्षण कब शुरू किया जाएगा और कब तक पूरा हो जाएगा;

(ग) क्या सरकार ने सर्वेक्षण कार्य की अवधि बढ़ाने की लिए कोई अतिरिक्त धनराशि प्रदान की है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (घ) कोट्टारकरा के रास्ते कायमकूलम-तिरुवंतपुरम नई लाइन के लिए सर्वेक्षण 1987 में किया गया था जिससे पता चला था कि इस 128 कि.मी. लंबी लाइन पर 115.24 करोड़ रुपये की लागत आएगी तथा इससे प्राप्त होने वाले प्रतिफल की दर 1.94% होगी। इस परियोजना को इसकी अलाभप्रकृति तथा संसाधनों की तंगी के कारण शुरू नहीं किया जा सका।

कोट्टायम-पुन्नालूर-साबरी रेलवे लाइन का तिरुवनन्तपुरम तक विस्तार करने के लिए सर्वेक्षण को 10 लाख रुपये की अतिरिक्त लागत पर 1995-96 के बजट में शामिल किया गया है और इसे शुरू किया जा रहा है।

ऐच्छिक विषय के रूप में संस्कृत

4041. श्री अटल बिहारी वाजपेयी :
डॉ. लक्ष्मीनारायण पांडेय :

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

(क) क्या सरकार ने उच्चतम न्यायालय के निर्णय को ध्यान में रखते हुए नवोदय विद्यालयों के पाठ्यक्रम में संस्कृत को एक ऐच्छिक विषय के रूप में शामिल करने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन विद्यालयों में संस्कृत के अध्ययन के लिए क्या प्रबंध किये गये हैं;

(ग) क्या इस निर्णय और हमारी राष्ट्रीय लोक संस्कृति में संस्कृत के महत्त्व को ध्यान में रखते हुए सरकार विभिन्न राज्य शिक्षा बोर्डों के पाठ्यक्रमों में संस्कृत को शामिल करेगी; और

(घ) यदि हां, तो इसके लिए क्या समय सीमा निश्चित की गई हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) नवोदय विद्यालय योजना में त्रिभाषा सूत्र का अनुसरण किया जाता है जो उसकी माइग्रेशन नीति से संबद्ध है। हिन्दी भाषी राज्यों में, हिन्दी और अंग्रेजी के अतिरिक्त, सभी छात्र उस राज्य की एक प्रादेशिक भाषा का अध्ययन करते हैं जहां उन्हें माइग्रेशन लेना है और अहिन्दी भाषी राज्यों में सभी छात्र हिन्दी भाषी राज्यों में अपने माइग्रेशन को सुकर बनाने के लिए अपनी प्रादेशिक भाषा, अंग्रेजी और हिन्दी का अध्ययन करते हैं। नवोदय विद्यालयों में संस्कृत एक विषय के रूप में नहीं पढ़ाई जा रही है।

(ग) और (घ) विभिन्न राज्यों के शिक्षा बोर्ड राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आते हैं और उनके बोर्डों के पाठ्य-विवरण संबंधित बोर्डों/राज्य सरकारों द्वारा तय किये जाते हैं।

थिक्काडी बाघ अभयारण्य

4042. श्री वी. एस. विजयराघवन : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने केरल में थिक्काडी बाघ की अभयारण्य परियोजना को स्वीकृति दे दी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) केरल में थिक्काडी बाघ रिजर्व जिसे पेरियार बाघ रिजर्व के नाम से जाना जाता है, को वित्तीय वर्ष 1978-79 के दौरान बाघ परियोजना के तहत लाया गया था।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कोयला

4043. श्री महेन्द्र कुमार सिंह ठाकुर : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि धूल भरे और प्रदूषण पदार्थ

युक्त कोयले को घनी आबादी वाले क्षेत्र में उतारना पर्यावरण और जनस्वास्थ्य के लिए हानिकारक है;

(ख) क्या घनी आबादी वाले काशी स्टेशन पर कोयला उतारा जाता है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार काशी के स्थान पर व्यास नगर स्टेशन पर कोयला उतारने पर विचार करेगी; और

(घ) यदि हां, तो यह कार्य कब तक हो जाएगा और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) घनी आबादी वाले क्षेत्र में अत्यधिक मात्रा में कोयले को उतराई से प्रदूषण फैल सकता है।

(ख) से (घ) इस समय वाराणसी क्षेत्र के लिए कोयले की उतराई तीन स्थानों यथा काशी, शिवपुर और व्यास नगर में इन तीन स्थलों में प्रत्येक में उपलब्ध क्षमता के अनुसार की जाती है। चूंकि वाराणसी क्षेत्र के समस्त कोयला यातायात की सम्हलाई व्यास नगर में करना व्यावहारिक नहीं है, अतः काशी में इस समय की जा रही कोयले की उतराई व्यास नगर में शिफ्ट करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

उपरि पुल

4044. श्री शिवराज सिंह चौहान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार को मध्य प्रदेश सरकार से रेल फाटकों पर उपरि पुल के निर्माण के लिए कोई निवेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) जी, हां। सतना कोतवाली पर समपार सं. 386/ए के बदले निचले सड़क के पुल के निर्माण हेतु इसे रेलों के निर्माण कार्यक्रम 1994-95 में शामिल किया गया था।

[अनुवाद]

आर्सेनिक प्रदूषण

4045. श्री सनत कुमार मंडल : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी बंगाल सरकार ने राज्य के कम-से-कम पांच जिलों में भू-जल में आर्सेनिक प्रदूषण की समस्या से निपटने संबंधी कार्यक्रम शुरू करते समय अमरीका, जापान और ताईवान जैसे देशों, जिन्होंने इसी तरह की समस्या का सामना किया था, से इस संबंध में बातचीत शुरू करने के लिए केन्द्र सरकार से आग्रह किया है;

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

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

पर्यावरण और मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

कंप्यूटरीकरण

4046. श्री सुखेन्दु खां : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस तथ्य के बावजूद कि रेलवे के पास एक व्यापक कंप्यूटरीकृत नेटवर्क है, रेलवे के सांख्यिकी मूल्यांकन का अभी तक पूरी तरह कंप्यूटरीकरण नहीं किया गया है;

(ख) क्या रेलवे किसी विशेष माह के लिए आगामी पखवाड़े में भौतिक तथा वित्तीय रूप में अपने कार्य निष्पादन का विश्वसनीय तथा प्रामाणिक ब्यौरा प्रस्तुत नहीं करता है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) रेलों पर मौजूदा कंप्यूटर प्रणाली मूलतः विशिष कार्य प्रणाली है और इसे अभी तक कंप्यूटर नेटवर्क के जरिए समेकित नहीं किया गया है। बहरहाल, वित्तीय निष्पादन और कुछ सीमा तक वास्तविक निष्पादन से संबंधित आंकड़ों का एक बड़ा अनुपात कंप्यूटरों पर प्रोसैसिंग डाटा द्वारा निकाला जाता है।

(ख) और (ग) वास्तविक और वित्तीय दोनों के निष्पादन डाटा की प्रोसैसिंग के लिए लगने वाला समय भारतीय रेल प्रणाली की विशालता और जटिलता के कारण किसी एक विशेष महीने के लिए आगामी पखवाड़े तक इन परिणामों को प्राप्त करना संभव नहीं है।

विश्व बैंक सहायता

4047. श्री राम नाईक : क्या रेल मंत्री 13 दिसंबर, 1994 के तारांकित प्रश्न संख्या 99 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विश्व बैंक से ऋण कब तक मिल जाएगा; और

(ख) इस योजना के अंतर्गत परियोजनाएं कब तक पूरी हो जाएंगी ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) भारतीय रेल द्वारा पटरी से संबंधित विभिन्न परियोजनाओं की पहचान करने और बी.यू.टी.पी.-II परियोजना तैयार और निर्धारित करने के लिए विश्व बैंक की सहायता से पांच अध्ययन किये गये हैं। इन अध्ययनों के एक वर्ष में पूरा होने की संभावना है। ऋण के उपयोग और परियोजनाओं के पूरा होने की समय अनुसूची इन अध्ययनों के परिणामों पर निर्भर करेगी।

परिवहन समय

4048. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पीस मील/स्माल ट्रैफिक और पार्सल ट्रैफिक का मद-वार औसत परिवहन समय कितना है और सड़क यातायात की तुलना में यह कितना है; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) रेलों ने 'फुटकर' यातायात की बुकिंग समाप्त कर दी है। तर्कसंगत परिवहन समय में फुटकर मालडिब्बों का परिवहन किसी दिशा विशेष में पर्याप्त माल डिब्बा-भार की उपलब्धता पर निर्भर करता है। पार्सल यातायात को मुख्यतः यात्री गाड़ियों के ब्रेक यान/एस एल आर में और/अथवा पार्सल यान लगाकर भेजा जाता है। ऐसे यातायात का औसत परिवहन समय, विभिन्न परिचालनिक कारकों यथा गति, तय की जाने वाली दूरी, गलियारे विशेष पर यातायात के घनत्व आदि पर निर्भर करता है। जहां कहीं यातायात का औचित्य होता है। विशेष पार्सल गाड़ियां भी चलाई जाती हैं। रेल द्वारा लगने वाले औसत परिवहन समय की

सड़क यातायात के साथ तुलना नहीं की जा सकती जहां पर कि विभिन्न परिवहन मानक प्रचलन में हैं।

सुरक्षित भंडारण

4049. श्री सैयद शहाबुद्दीन : क्या **खाद्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान गेहूं, चावल और चीनी का प्रति वर्ष दैनिक औसत सुरक्षित भंडार कितने मीट्रिक टन था;

(ख) न्यूनतम समर्थन मूल्य पर प्रत्येक मद के औसत सुरक्षित भंडार का अनुमानित मूल्य कितना था;

(ग) सुरक्षित भंडार के चढ़ाने-उतारने का खर्च, भंडारण क्षति और निर्जलीकरण सहित कुल वहन लागत कितनी थी; और

(घ) गत वर्ष प्रत्येक मद की यूनिट लागत, यूनिट जारी मूल्य कितना था ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) बफर स्टाक रखने की मौजूदा नीती के अनुसार, केन्द्रीय पूल में वफर स्टाक की मासिक आधार पर समीक्षा की जाती है और पहली अप्रैल, पहली जुलाई, पहली अक्तूबर और पहली जनवरी को तिमाही आधार पर विनियमित किया जाता है। 1993-94 और 1994-95 के दौरान इन तारीखों की तिमाही आधार पर रखा गया बफर स्टाक निम्नानुसार है—

मात्रा मिलियन मीटरी टन में

तारीख	1993-94		1994-95	
	चावल	गेहूं	चावल	गेहूं
पहली अप्रैल	9.9	2.7	13.5	7.0
पहली जुलाई	9.3	14.9	13.3	17.5
पहली अक्तूबर	7.2	13.7	10.9	15.6
पहली जनवरी	11.2	10.8	17.4	12.9

वित्तीय वर्ष 1993-94 के दौरान सरकार की ओर से चीनी मिलों के पास 1-4-1993 से 30-9-1993 तक 5 लाख मीटरी टन चीनी का बफर स्टाक रखा गया था।

(ख) औसत बफर स्टाक (गेहूं और चावल) का मदवार अनुमानित मूल्य निम्नानुसार है—

मात्रा : लाख मीटरी टन में
मूल्य : रुपये/करोड़

वर्ष	गेहूँ		चावल	
	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य
1993-94	68.94	2860.32	99.34	5378.27
1994.95 (संशोधित अनुमान)	83.37	3654.94	145.03	8669.32

1992-93 मौसम के लिए 670.99 रुपये प्रति क्विंटल के अखिल भारत औसत निकासी लेवी मूल्य को हिसाब में लेते हुए 5 लाख मीटरी टन चीनी के बफर स्टाक का अनुमानित मूल्य 335.50 करोड़ बैठता है।

(ग) बफर स्टाक रखने की प्रति क्विंटल लागत निम्नानुसार थी—

वर्ष	रखने की लागत रुपये प्रति क्विंटल	रखने की लागत करोड़ रुपये
1993-94	117.16	1245.34
1994-95 (संशोधित अनुमान)	103.60	1718.00

चीनी का बफर स्टाक चीनी मिलों के पास ही रखा गया था। इस प्रयोजन के लिए उन्हें चीनी विकास निधि से भंडारण, ब्याज और बीमा प्रभारों की प्रतिपूर्ति की जाती है। इस लेखे पर खर्च 6 महीने अर्थात् 1-4-93 से 30-9-93 तक अवधि के लिए 42.5 करोड़ रुपये होने का अनुमान है।

(घ) 1994-95 (संशोधित अनुमान) के लिए विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत गेहूं और चावल के लिए इकानमिक लागत और प्राप्त औसत निर्गम मूल्य निम्नानुसार थी—

रुपये प्रति क्विंटल

	गेहूँ	चावल
अनाज की एकीकृत लागत	343.96	553.20
वसूली प्रासंगिक खर्चे	100.35	44.36
वितरण लागत	117.96	126.44
इकानमिक लागत	562.45	724.00
विक्री से प्राप्ति	398.98	598.98
सब्सिडी	163.47	125.78

चीनी की यूनिट लागत निम्नानुसार है—

	रुपये प्रति क्विंटल
1992-93 मौसम के लिए अखिल भारत औसत निकासी यूनिट लागत	668.21
1993-94 मौसम के लिए अखिल भारत औसत निकासी लेवी मूल्य	734.08
1993-94 मौसम के लिए 16-9-92 से संशोधित अखिल भारत औसत निकासी लेवी मूल्य	700.92
1994-95 मौसम के लिए अखिल भारत औसत निकासी लेवी मूल्य	785.45

कुलियों के भाड़े

4050. श्री जितेन्द्र नाथ दास : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बात की स्थाई शिकायत है कि हावड़ा सियालदह, नई दिल्ली, दिल्ली और अन्य महत्त्वपूर्ण स्टेशनों पर कुलियों के अत्यधिक और मनमाने भाड़ों की कोई निगरानी या उस पर कोई नियंत्रण नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसी शिकायतों के निपटारे के लिए सरकार द्वारा

क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) लाइसेंसधारी कुलियों द्वारा अधिक भाड़ा वसूलने के कुछ मामले प्रकाश में आये हैं। रेलों द्वारा निर्धारित कुली प्रभारों की रेलवे स्टेशनों में सूचना पट्टों पर लगाया जाता है और यात्रियों को इसकी जानकारी देने के लिए जन सूचना प्रणाली के जरिए उद्घोषणा भी की जाती है ताकि वे निर्धारित प्रभारों का भुगतान करें। कुलियों द्वारा अधिक भाड़ा वसूलने की शिकायतों की छानबीन की जाती है और शिकायत की गंभीरता को देखते हुए कुलियों के लाइसेंस निलंबित या समाप्त कर दिये जाते हैं। कदाचार में लिप्त लाइसेंसधारी कुलियों को पकड़ने के लिए रेलों द्वारा अचानक जांचें भी की जाती हैं।

राष्ट्रीय शिशुगृह कोष

4051. श्रीमती वसुंधरा राजे : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रत्येक राज्य में विभिन्न संगठनों को 1995-96 के दौरान शिशुगृह और आंगनवाड़ी-व-शिशुगृह की स्थापना हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती बासवा राजेश्वरी) : वर्ष 1995-96 के दौरान किसी भी राज्य में शिशुगृह तथा आंगनवाड़ी-सह-शिशुगृह केन्द्र स्थापित करने के लिए संगठनों को अब तक कोई राशि आवंटित नहीं की गई है। तथापि, वर्ष 1995-96 के दौरान राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों में शिशुगृह तता आंगनवाड़ी-सह-शिशुगृह केन्द्र स्थापित करने के लिए संगठनों को आवंटन हेतु क्रमशः 101.16 लाख तथा 18.15 लाख रुपये की राशि निर्धारित की गई है।

कुलियों का पंजीकरण

4052. श्री पीयूष तीरकी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अलीपुरद्वार प्रमंडल में तथा कटिहार प्रमंडल के कई अन्य स्टेशनों जैसे न्यू जलपाईगुड़ी, किशनगंज इत्यादि में कुलियों/पोर्टरों के पंजीकरण की कोई व्यवस्था नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में रेलवे द्वारा निर्धारित नियमों एवं विनियमों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) अलीपुरद्वार तथा कटिहार मंडल और न्यू जलपाईगुड़ी, किशनगंज स्टेशनों आदि सहित भारतीय रेलों के किसी भी स्टेशन पर कुलियों/भारिकों के रूप में कार्य करने के लिए पंजीकरण की कोई प्रणाली नहीं है। जब कभी रिक्त स्थान उत्पन्न होते हैं तो स्थानीय समाचार पत्रों में विज्ञापन देकर तथा स्टेशन के सूचना पट्टों पर सूचना देकर आवेदन पत्र आमंत्रित करने के बाद लाइसेंसधारी भारिकों का चयन किया जाता है। तत्पश्चात् स्क्रीनिंग समिति द्वारा आवेदकों की स्क्रीनिंग की जाती है जिसमें रेलवे तथा गैर-रेलवे के पदाधिकारी शामिल होते हैं तथा चुने हुए व्यक्तियों को चिकित्सा तथा पुलिस सत्यापन के बाद लाइसेंस जारी किये जाते हैं।

हिन्दी विश्वविद्यालय

4053. श्री रामचन्द्र मारोतराव घंगारे : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रभाषा प्रचार समिति वर्धा में हिन्दी विश्वविद्यालय स्थापित करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसा निर्णय लेने के मुख्य उद्देश्य क्या हैं;

(ग) इस निर्णय के कार्यान्वयन में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) सरकार ने वर्धा में अंतर्राष्ट्रीय हिन्दी विश्वविद्यालय के नाम से एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने का निर्णय लिया है। तथापि, प्रस्तावित विश्वविद्यालय के लिए सही स्थान के संबंध में अभी निर्णय नहीं लिया गया है और सरकार उक्त विश्वविद्यालय के लिए एक स्थान चयन समिति गठित करने पर विचार कर रही है।

(ख) प्रस्तावित विश्वविद्यालय का मुख्य उद्देश्य अध्यापन व शोध के माध्यम से हिन्दी को प्रोन्नत और विकसित करना होगा ताकि एक मुख्य अंतर्राष्ट्रीय भाषा के रूप में हिन्दी को अधिक कार्यात्मक दक्षता व मान्यताप्राप्त हो सके।

(ग) सरकार ने प्रस्तावित विश्वविद्यालय की स्थापना के लिए विधेयक का प्रारूप तैयार करने के लिए एक विशेषज्ञ समिति गठित की है और शीघ्र कार्यान्वयन के लिए विधायी प्रस्तावों को अंतिम रूप देने के सभी प्रयत्न किये जा रहे हैं।

(घ) अन्य केन्द्रीय विश्वविद्यालयों की भांति, जब प्रस्तावित विश्वविद्यालय को स्थापित किया जाएगा तो विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा धनराशि उपलब्ध करायी जाएगी जिसे सरकार द्वारा हर वर्ष योजनागत और योजनेतर एकमुश्त अनुदान प्रदान किया जाता है।

बिना छत वाले माल डिब्बे

4054. श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिना छत वाले माल डिब्बों की लंबे समय से चली आ रही और वर्तमान कमी के कारण कोयला क्षेत्रों में उद्योगों के लिए कोयले की ढुलाई का कार्य एकदम ठप्प पड़ गया है;

(ख) क्या जनवरी में आवंटित की गई कोयले की खेप को विभिन्न कोयला खानों के यार्डों में ढुलाई हेतु पहुंचाया जाना है;

(ग) कोयले के ढुलाई के लिए माल डिब्बों की कमी के क्या कारण हैं; और

(घ) यदि हां, तो देश में कोयले की ढुलाई सुनिश्चित करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर समुचित संख्या में माल डिब्बे देने के लिए मंत्रालय से आग्रह किया गया है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) जनवरी 1995 में देहाती गंतव्यों के लिए आवंटित सभी रेकों की ढुलाई की जा चुकी है।

(ग) व्यस्त मौसम में अर्थव्यवस्था के सभी क्षेत्रों की बढ़ी हुई गतिविधि से माल डिब्बों की माँग अधिकतम हो जाती है जिससे रेल अवसंरचना में खिंचाव मांग पूरी करने में विलंब का कारण बनता है।

(घ) जी, हां।

आमान परिवर्तन

4055. श्री अन्ना जोशी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने रेलवे की कार्य योजना में शामिल करने हेतु छोटी/मीटर गेज रेल लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने के लिए प्रस्ताव भेजे हैं; और

(ख) यदि हां, तो आमान परिवर्तन हेतु प्रस्तावित रेल-लाइनों का ब्यौरा क्या है और उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) आमान परिवर्तन के लिए प्रस्तावित लाइनें और उनकी वर्तमान स्थिति निम्नलिखित है—

परियोजना का नाम	वर्तमान स्थिति/पूरा करने की लक्ष्य स्थिति
(1) परभनी-मुदखेड़-आदिलाबाद (246 कि.मी.)	
1. परभनी-पूर्णा (29 कि.मी.)	पूरी हो गई
2. पूर्णा-नांदेड़ (32 कि.मी.)	पूरी हो गई
3. नांदेड़-मुदखेड़ (23 कि.मी.)	1995-96
4. मुदखेड़-आदिलाबाद (162 कि.मी.)	1995-96
(2) गोंदिया-चंदा फोर्ट (242 कि. मी.)	
1. गोंदिया-वाडसा (104 कि.मी.)	पूरी हो गई।
2. वाडसा-चंदा फोर्ट (138 कि.मी.)	1996-97
3. सोलापुर-बीजापुर (109 कि.मी.)	परियोजना के लिए योजना आयोग का अनुमोदन प्राप्त हो चुका है। कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध व्यवस्था कर दी गई है।
4. मिरज-लातूर (359 कि.मी.)	
5. धौंड-बारामती (42 कि.मी.)	पूरी हो गई।

सुपर बाजार के आपूर्तिकर्ता

4056. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत एक वर्ष के दौरान आपूर्तिकर्ताओं से सुपर बाजार द्वारा उन्हें पर्याप्त क्रयादेश न मिलने के बारे में कितनी शिकायतें/अभ्यावेदन मिले हैं;

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर क्या कार्यवाही की गयी है;

(ग) आपूर्तिकर्ताओं को क्रयादेश देने की क्या व्यवस्था है तथा यह किस प्रकार सुनिश्चित किया जाता है कि यह व्यवस्था उचित है तथा उपभोक्ताओं के हित के अनुकूल है;

(घ) गत तीन वर्षों में सुपर बाजार में क्रयादेश देने तथा वस्तुओं के अधिक भंडारण में कितनी कथित अनियमितताओं का पता चला है;

(ङ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर क्या कार्यवाही की गयी है;

(च) क्या क्षेत्रीय वितरण केन्द्रों के प्रबंधक मुख्य कार्यालय का उचित वस्तु आदेश देने के लिए जिम्मेदार है ताकि उनके संबंध में क्रयादेश दिया जा सके; और

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

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) सुपर बाजार से पर्याप्त क्रयादेश नहीं मिलने के संबंध में एक शिकायत मिली थी। चरखा शोप एंड डिटर्जेंट के वितरक मैसर्स मित्तल इंटरप्राइजेज सुपर बाजार की उसे कम क्रयादेश मिलने के बारे में लिखता रहा है। सुपर बाजार की शाखाओं से मांग के अनुसार क्रयादेश दिये जाते हैं।

(ग) छोटी शाखाएं अपने मांग-पत्र क्षेत्रीय वितरण केन्द्रों को भेजती हैं। क्षेत्रीय वितरण केन्द्र अपनी सभी छोटी शाखाओं और उनके अधीन सभी विक्रय क्षेत्रों के मांग पत्रों की पुष्टि करता है और उनके मांग पत्रों को परचेज डिपार्टमेंट को भेजता है। परचेज डिपार्टमेंट क्षेत्रीय वितरण केन्द्रों से प्राप्त मांग पत्रों के संबंध में संबंधित आपूर्तिकर्ताओं को क्रयादेश देता है।

(घ) और (ङ) किसी प्रकार की अनियमितताओं का पता नहीं चला है।

(च) जी, हां। क्षेत्रीय वितरण केन्द्रों के प्रबंधक छोटी शाखाओं से मांग-पत्र प्राप्त करते हैं, और उन्हें एक मांग-पत्र में दर्शाते हैं और उसे मुख्यालय में परचेज डिपार्टमेंट को भेजते हैं।

सुपर बाजार में संख्या विषयक (नुमेरिकल) मशीन

4057. श्री अमर रायप्रधान : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सुपर बाजार ने अपनी सभी शाखाओं में वस्तुओं के नाम और दर दर्शाने वाली अल्फा नुमेरिकल मशीनें लगा रखी हैं;

(ख) क्या गत तीन वर्षों के दौरान अधिक राशि वसूलने के संबंध में कितनी शिकायतें मिली हैं;

(ग) यदि हां, तो वर्ष-वार और शाखा-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

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

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं। सुपर बाजार, दिल्ली ने अभी तक 55 अल्फा नुमेरीकल मशीनें लगाई हैं।

(ख) 1992-93, 1993-94 और 1994-95 से 13 शिकायतें प्राप्त हुई थी।

(ग) और (घ) ब्यौरे और सुपर बाजार द्वारा हर एक मामले में की गई कार्रवाई संलग्न विवरण में की गई है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान अधिक राशि वसूल करने के बारे में शाखा-वार प्राप्त हुई शिकायतें :

1992-93

1. मोती बाग	शाखा प्रभारी और बिक्री सहायक को चेतावनी दी गई।

2. मयूर विहार	मामला बंद कर दिया गया।
3. आई.एन.ए., आर.डी.सी.	बिक्री सहायक को चेतावनी दी गई।
4. मस्जिद मोठ	शाखा प्रभारी को चेतावनी दी गई।
5. मयूर विहार	शाखा प्रबंधक ने मामले की जांच की और उसे समाप्त कर दिया। ग्राहक को उत्तर भेजा गया।
6. पी.एन.बी., आर.डी.सी.	30-6-92 को मामूली दंड का आरोप पत्र जारी किया गया उसके बाद मामला बंद कर दिया गया।
	1993-94
1. कमालनगर शाखा	शाखाप्रबंधक और विक्री सहायक को चेतावनी दी गई।
2. आनंद निकेतन शाखा	सभी कर्मचारियों को कड़ी चेतावनी दी गई।
3. आनंद विहार	शाखा प्रभारी और हैल्पर को चेतावनी दी गई।
4. ईस्ट ऑफ कैलाश	मामला बंद कर दिया गया।
5. पालिका भवन	शाखा प्रभारी और हैल्पर को चेतावनी दी गई।
6. जे.पी.एन. (औषधि)	कनिष्ठ विक्री सहायक को चेतावनी दी गई।
	1994-95
1. न्यू फ्रैंड्स कालोनी	जांच के बाद मामला बंद कर दिया गया।

[हिन्दी]

रेल लाइन

4058. श्री नारायण सिंह चौधरी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जींद और झांसी के बीच रेल लाइन बिछाने हेतु पहले कोई सर्वेक्षण कराया है;

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

(ग) क्या सरकार को जींद और झांसी के बीच तथा उकलाना और नरवाना के बीच रेल लाइन बिछाने हेतु कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) इन परियोजनाओं पर कार्य शुरू करने में विलंब के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) जींद-हांसी-हिसार रेल लाइन बिछाने के लिए 1992 में एक तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण किया गया था जिससे यह पता चला था कि 69.24 कि.मी. लंबी इस लाइन पर 41.92 करोड़ रुपये की लागत आएगी तथा इसके प्रतिफल की दर ऋणात्मक होगी।

(ग) जी, हां।

(च) और (ङ) संसाधनों की तंगी तथा कार्य की अलाभप्रद प्रकृति के कारण इस कार्य को शुरू नहीं किया जा सका।

पर्यावरण प्रदूषण नियंत्रण परियोजना

4059. श्री सुरेन्द्रपाल पाठक : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विश्व बैंक से सहायता प्राप्त प्रदूषण नियंत्रण परियोजना के प्रथम चरण में शामिल किये गये विभिन्न कार्यक्रमों की प्रगति की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त समीक्षा की मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) क्या विश्व बैंक को उक्त परियोजना में शामिल किये गये कार्यक्रमों की प्रगति के बारे में जानकारी दे दी गई है; और

(घ) इस संबंध में विश्व बैंक की क्या प्रतिक्रिया है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। सरकार ने परियोजना के विभिन्न घटकों की प्रगति की समीक्षा की है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) संस्थागत घटक

(2) निवेश घटक

(3) तकनीकी सहायता

परियोजना का मुख्य घटक सार्वजनिक और निजी क्षेत्र में बड़े और मझौले उद्योगों के लिए प्रदूषण नियंत्रण यंत्रों की स्थापना के लिए ऋण प्रदान करना है। इस प्रयोजन के लिए आवंटित समूची राशि का उपयोग कर लिया गया है। दो छोटे घटकों से संबंधित व्यय का 1987 तक उपयोग कर लिया जाएगा जो परियोजना के पूरी होने की अवधि है।

(ग) और (घ) जी, हां। विश्व बैंक को प्रथम चरण की प्रजाति के बारे में उनेक पर्यवेक्षकीय मिशन के हाल के दौरे के दौरान सूचना दे दी गई है। विश्व बैंक ने परियोजना की प्रगति पर अपना संतोष व्यक्त किया है।

[अनुवाद]

पाम आयल

4060. डॉ. के. वी. आर. चौधरी : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश राज्य के लिए पाम आयल उत्पादन हेतु आवंटित स्थानों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उत्पादन स्थल के प्रति मीट्रिक टन पाम आयाल के परिवहन की लागत का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या राज्य सरकार ने केन्द्र सरकार को प्रति मीट्रिक टन परिवहन लागत में वृद्धि करने संबंधी कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(घ) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) आंध्र प्रदेश सरकार को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए आयातित खाद्य तेल (पामोलीन) विशाखापत्तनम बंदरगाह अवस्थित राज्य व्यापार निगम के नामित सुपुर्दगी केन्द्रों से उपलब्ध कराया जाता है। तथापि,

वर्ष 1994-95 के दौरान राज्य सरकार को मंगलौर और बंबई से भी पामोलीन उठाने हेतु प्राधिकृत किया गया था क्योंकि विशाखापत्तनम में पामोलीन का कोई भंडार नहीं था।

(ख) आंध्र प्रदेश सरकार को विशाखापत्तनम से हैदराबाद तक खाद्य तेल के स्टॉक की ढुलाई के लिए 335/- रु. प्रति मी. टन की दर से सड़क भाड़े की प्रतिपूर्ति की जा रही है। मंगलौर और बंबई से आवंटित पामोलीन के मामले में ढुलाई पर हुए वास्तविक व्यय की केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति की गई थी।

(ग) से (ङ) राज्य व्यापार द्वारा देय सड़क भाड़े के प्रभार में वृद्धि करने हेतु आंध्र प्रदेश सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

आमान परिवर्तन

4061. श्री धर्मण्णा मोडय्या सादुल : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न रेल क्षेत्रों में लाइनों को दोहरा करने के प्रस्तावों के लिए रेल बजट 1995-96 में धन के आवंटन में कुछ असंतुलन हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो आमान परिवर्तनों के प्रस्तावों के लिए क्या मानदंड निर्धारित किये गये हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) इकहरी लाइन वाले खंडों का दोहरीकरण तब किया जाता है जब उनकी वहन क्षमता संतृप्त हो जाती है, गहन भाल-यातायात वाले खंडों को प्राथमिकता दी जा रही है। अतः संतृप्त लाइनों के दोहरीकरण का कार्य अखिल भारतीय आधार पर किया जाता है क्षेत्रीय आधार पर नहीं। अतः असंतुलन का प्रश्न नहीं उठता।

वाहन से उत्सर्जित धुआ संबंधी मानक

4062. श्री एस. एम. लालजान बाशा : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने वाहनों से निकलने वाले धुएं के मानकों को लागू करने के मामले में सरकारी वाहनों को छूट दी है;

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

(ग) सरकार द्वारा निजी वाहनों और सरकारी वाहनों हेतु दोहरे मानक न अपनाए जाने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

स्वयंसेवी संगठनों को सहायता

4063. श्रीमती भावना चिखलिया :

डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया :

क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विधि क्षेत्र में राज्यसभा को बढ़ावा देने हेतु उपभोक्ता शिक्षा के क्षेत्र में कार्यरत विभिन्न स्वयंसेवी संगठनों से उपभोक्ता कल्याण कोष में से वित्तीय सहायता के लिए राज्य-वार कितने प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) इनमें से अब तक कितने प्रस्तावों को मंजूरी प्रदान की जा चुकी है;

(ग) सरकार द्वारा मामलों के शीघ्र निपटारे हेतु क्या कदम उठाए गये हैं; और

(घ) अब तक राज्य-वार कितनी सहायता राशि जारी की जा चुकी है ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) कानून के क्षेत्र में राजभाषा को बढ़ावा देने का कार्य उपभोक्ता कल्याण निधि से वित्तीय सहायता प्राप्त करने के लिए दिशानिर्देशों के तहत नहीं आता है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

औद्योगिक अपशिष्ट युक्त जल

4064. श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्ये : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने औद्योगिक अपशिष्ट युक्त जल को फैलने से रोकने के लिए कुछ प्रभावी उपाय किये हैं;

(ख) यदि हां, तो इस समस्या से निपटने हेतु पहले उठाए गये/उठाए जाने वाले कदमों और इसको प्रोत्साहन देने/प्रोत्साहन न देने के लिए तैयार किये गये पैकेज सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस समस्या से प्राथमिकता के आधार पर निपटने के लिए पता लगाए गये क्षेत्रों का ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। इस दिशा में किये गये प्रमुख उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं—

(1) प्रमुख श्रेणियों के प्रदूषक उद्योगों से बहिस्रावों के विसर्जन के मानक बनाए गये हैं। उद्योगों को समयबद्ध आधार पर निर्धारित मानकों का अनुपालन करने के लिए निर्देश दिये गये हैं। अनुपालन की निगरानी कार्य बलों द्वारा दी जाती है।

(2) प्रमुख विनिर्दिष्ट औद्योगिक और अन्य गतिविधियों के लिए स्थल चयन से पूर्व प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन के आधार पर पर्यावरणीय स्वीकृति प्राप्त करना अनिवार्य बनाया गया है।

(3) लघु औद्योगिक इकाइयों के समूहों में साझे बहिस्राव शोधन संयंत्रों की स्थापना के लिए सहायता प्रदान करने की एक स्कीम आरंभ की गई है।

(4) उद्योगों को राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों की सहमति अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए कहा गया है और उन्हें समयबद्ध आधार पर आवश्यक प्रदूषण नियंत्रण उपस्कर लगाने के निदेश दिये गये हैं। दोषी इकाइयों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई की जाती है।

(5) प्रदूषण नियंत्रण उपस्करों की अधिक प्राप्ति के लिए उत्पाद और सीमा शुल्क में छूट दी जाती है।

(6) बड़ी और मझौली इकाइयों द्वारा प्रदूषण/निवारण उपस्कर लगाने के लिए आसान शर्तों पर ऋण प्रदान किया जाता है।

(7) जल गुणवत्ता निगरानी केन्द्रों के एक नेटवर्क की स्थापना की गई है। इन केन्द्रों के आंकड़ों से क्षेत्र के प्रदूषण स्तर की प्रवृत्ति के समझने में मदद मिलती है।

(ग) सरकार ने अत्यंत प्रदूषक क्षेत्रों की शिनाख्त की है और इन क्षेत्रों में प्राथमिकता के आधार पर पर्यावरणीय अवक्रमण से निपटने के लिए

कार्रवाई की गई है; इसमें निम्नलिखित शामिल हैं —

1. चेम्बुर	—	महाराष्ट्र
2. दुर्गापुर	—	प. बंगाल
3. कोर्बा	—	मध्य प्रदेश
4. मनाली	—	तमिलनाडु
5. सिंग्रोली	—	उत्तर प्रदेश
6. अंगुल-तल्चेर	—	उड़ीसा
7. भद्रावती	—	कर्नाटक
8. विशाखापत्तनम	—	आंध्र प्रदेश
9. कोचिंन	—	केरल
10. डिग्बोई	—	असम
11. नागदा-रतलाम	—	मध्य प्रदेश
12. धनबाद	—	बिहार
13. नजफगढ़ नाला बेसिन	—	दिल्ली
14. उत्तरी आरकाट	—	तमिलनाडु
15. गोविन्दगढ़	—	पंजाब
16. वापी	—	गुजरात
17. पाली	—	राजस्थान
18. हावड़ा	—	प. बंगाल
19. बोल्लराम पतनचेरू	—	आंध्र प्रदेश
20. परवानू	—	हिमचाल प्रदेश
21. काला अंब	—	हिमाचल प्रदेश
22. जोधपुर	—	राजस्थान
23. तारापुर	—	महाराष्ट्र
24. अंकलेश्वर	—	गुजरात

महिला कल्याण

4065. श्री फूलचन्द वर्मा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान महिलाओं के कल्याणार्थ योजनाओं के लिए धनराशि का आवंटन बढ़ा दिया है; और

(ख) यदि हां, तो सातवीं योजना की तुलना में यह वृद्धि कितनी है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती बासवा राजेश्वरी) : (क) और (ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान किये गये 542.20 करोड़ रुपये के आवंटन की तुलना में, ग्रामीण विकास, श्रम, शिक्षा, स्वास्थ्य, महिला तथा बाल विकास, कल्याण तथा विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी के क्षेत्रों में मुख्य स्कीमों के लिए आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 1974.84 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया। सातवीं योजना परिव्यय की तुलना में यह 264.22 प्रतिशत की वृद्धि है।

राष्ट्रीय प्रतिभा खोज परीक्षा

4066. श्री प्रभू दयाल कठेरिया : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद (एन.सी.ई.आर.टी.) का विचार राष्ट्रीय प्रतिभा खोज कार्यक्रम का आकलन करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या आकलन कार्य शुरू कर दिया गया है; और

(ग) यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद (एन.सी.ई.आर.टी.) राज्य स्तरीय राष्ट्रीय प्रतिभा खोज परीक्षाओं की देखरेख कर रहे संपर्क अधिकारियों से प्राप्त सूचना के आधार पर समय-समय पर राष्ट्रीय प्रतिभा खोज (एन.टी.एस.) का आकलन करती रही है। यह एक सतत प्रक्रिया है और आवश्यक होने पर इस योजना में परिवर्तन किये जाते हैं।

छात्राओं का नामांकन

4067. श्री अंकुशराव टोपे : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1994-95 में छात्राओं के नामांकन के लिए इंदिरा गांधी राष्ट्रीय खुला विश्वविद्यालय द्वारा क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था;

(ख) क्या उक्त को प्राप्त कर लिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) मुक्त विश्वविद्यालय पद्धति में, महिला छात्रों के नामांकन के लिए लक्ष्य निर्धारित करना न तो संभव है और न ही आवश्यक क्योंकि ऐसे विश्वविद्यालयों में उन सभी को दाखिला दिया जाता है जो पात्रता के मानदंडों को पूरा करते हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

खाद्यान्न

4068. डॉ. अमृत लाल कालिदास पटेल :
श्री एन. डेनिस :
श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या :
श्री नवल किशोर राय :
डॉ. चिन्ता मोहन :
श्री गुमान मल लोढ़ा :
श्री रतिलाल वर्मा :
डॉ. परशुराम गंगवार :
श्री डी. वेंकटेश्वर राव :
श्री सी. पी. मुडला गिरियप्पा :
श्री के. जी. शिवप्पा :
श्री वी. कृष्णा राव :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में 1994-95 के लिए खाद्यान्नों के उत्पादन के लिए खाद्यान्न-वार कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया था;

(ख) उक्त अवधि के दौरान राज्य-वार और खाद्यान्न-वार वास्तव में कुल कितना उत्पादन हुआ;

(ग) क्या अधिक उत्पादन के बावजूद 1991 से खाद्यान्न उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका है;

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

(ङ) राज्यों को खाद्यान्नों का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या प्रोत्साहन दिये जा रहे हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) वर्ष 1994-95 के लिए राज्य-वार तथा खाद्यान्न-वार लक्ष्य संबंधी ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) वर्ष 1994-95 के लिए खाद्यान्न उत्पादन के अंतिम प्राक्कलन राज्यों से प्राप्त होने का समय अभी नहीं हुआ है।

(ग) जी, हां।

(घ) खाद्यान्नों के उत्पादन के लक्ष्य अधिकतर वर्षों में कुछ राज्यों जैसे—हरियाणा, पंजाब, कर्नाटक, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर तथा तमिलनाडु के लिए प्राप्त किये गये। अन्य राज्यों में उन वर्षों में प्रतिकूल वर्षा तथा मौसम के हालात के कारण लक्ष्य प्राप्त नहीं किये जा सके।

(ङ) खाद्यान्नों की उत्पादकता व उत्पादन बढ़ाने के लिए फसलोन्मुखी उत्पादन कार्यक्रम अर्थात् एकीकृत अनाज विकास कार्यक्रम—चावल, गेहूं व मोटे अनाज और राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम (एन.पी.डी.पी.) क्रियान्वित किये जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, फसलों के उत्पादन में सुधार करने के लिए कम खपत वाले क्षेत्रों में उर्वरकों के प्रयोग को बढ़ाने तथा सिंचाई सुविधाओं के विस्तार के कार्यक्रम क्रियान्वित किया जा रहे हैं। न्यूनतम समर्थन मूल्य/मंडी में पर्याप्त समर्थन और महत्वपूर्ण आदानों के तर्कसंगत कीमतों पर आपूर्ति के माध्यम से पर्याप्त प्रोत्साहन दिये जा रहे हैं।

विवरण

1994-95 के लिए राज्य-वार व फसल-वार राष्ट्रीय उत्पादन लक्ष्य

(लाख मीटरी टन)

राज्य	चावल	गेहूँ	मोटे अनाज	दलहन	कुल खाद्यान्न
1	2	3	4	5	6
आंध्र प्रदेश	108.00	0.01	21.85	7.50	137.36
असम	32.00	1.25	0.20	0.80	34.25
बिहार	66.00	42.50	15.65	9.00	133.15
गुजरात	9.00	17.00	24.85	7.00	57.85
हरियाणा	19.00	65.00	8.50	7.00	99.50
हिमाचल प्रदेश	1.30	5.50	7.06	0.20	14.06
जम्मू व कश्मीर	6.50	3.20	4.74	0.30	14.74
कर्नाटक	28.00	1.00	43.73	6.40	79.13
केरल	11.00	—	0.04	0.30	11.34
मध्य प्रदेश	58.80	51.00	39.10	31.00	179.90
महाराष्ट्र	27.00	9.00	82.85	20.00	138.85
उड़ीसा	65.00	0.80	5.89	11.30	82.99
पंजाब	68.00	123.00	6.13	1.50	198.63
राजस्थान	1.45	43.00	39.28	16.50	100.23
तमिलनाडु	62.00	0.10	15.98	5.00	83.08
उत्तर प्रदेश	100.00	215.00	45.10	28.70	388.80
पश्चिम बंगाल	105.50	6.00	1.67	2.00	115.17
अन्य	16.45	1.64	2.38	0.50	20.97
अखिल भारत	785.00	585.00	365.00	155.00	1890.80

[हिन्दी]

आमान परिवर्तन

4069. श्री पंकज चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घुगुली और महाराजगंज (उत्तर प्रदेश) में मीटर गेज रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण करने के लिए पिछले बजट में धनराशि का आवंटन किया गया था;

(ख) यदि हां, तो गत वर्ष के दौरान इस कार्य में कोई प्रगति नहीं हो सकी; और

(ग) यदि हां, तो किस प्रयोजनार्थ इस धनराशि का अन्यत्र कार्य के लिए उपयोग किया गया और इन कार्य के पूरा न होने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

गुड़ को नियंत्रण मुक्त करना

4070. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुड़ को नियंत्रण मुक्त करने के फलस्वरूप उपभोक्ताओं को क्या लाभ मिलने की संभावना है;

(ख) क्या इस संबंध में विभिन्न राज्यों से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त हुई है; और

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

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) से (ग) गुड़ (नियंत्रण) आदेश, 1994 को 21-3-95 से निरस्त कर दिया गया है। गुड़ व्यापारियों पर लगे प्रतिबंध को हटाने से गुड़ का व्यापार उदार हो गया है जिसके फलस्वरूप उपभोक्ताओं को लाभ हुआ है। उपर्युक्त आदेश को निरस्त करने के विरुद्ध कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

आमान परिवर्तन

4071. डॉ. असीम बाला : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शांतिपुर-नवद्वीप घाट रेल संपर्क को बड़ी लाइन में बदलने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

शिक्षा मंत्रियों का सम्मेलन

4072. श्रीमती शीला गौतम :

श्री रामेश्वर पाटीदार :

श्री राजेश कुमार :

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

(क) क्या हाल ही में शिक्षा मंत्रियों का एक दिवसीय सम्मेलन आयोजित किया गया था;

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

(ग) क्या सरकार ने विभिन्न राज्य सरकारों और निजी शैक्षिक संस्थाओं के साथ विचार-विमर्श करके एक कार्य-योजना तैयार करने के संबंध में कोई कदम उठाए हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) जी, हां। दिनांक 4 अप्रैल, 1995 को नई दिल्ली में राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के शिक्षा मंत्रियों का एक सम्मेलन हुआ था जिसमें स्कूल की पढ़ाई बीच में ही छोड़ने की समस्या, संसाधन संग्रहण, प्रबंध विकेन्द्रीकरण, आपरेशन ब्लैकबोर्ड, अनौपचारिक शिक्षा तथा जिला शिक्षा एवं प्रशिक्षण संस्थानों की केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं का कार्यान्वयन और स्कूल पोषाहार कार्यक्रम सहित प्रारंभिक शिक्षा कार्यक्रमों के विभिन्न पहलुओं पर विचार-विमर्श किया गया था।

(ग) और (घ) इस सम्मेलन में संयुक्त रूप से यह निर्णय लिया गया कि क्षेत्र-विशिष्ट तथा श्रेणी विशिष्ट कार्ययोजनाएं तैयार की जाएं जिसमें विशेष रूप से लड़कियों और समाज के कमजोर वर्गों के बच्चों के नामंकन में वृद्धि की जा सके और स्कूल की पढ़ाई बीच में ही छोड़ने वालों की संख्या में कमी की जा सके। इसके साथ-ही-साथ सम्मेलन में शैक्षिक प्रबंध के विकेन्द्रीकरण के लिए सहायता प्रदान करने, आपरेशन ब्लैकबोर्ड (ओ.बी.), अनौपचारिक शिक्षा (एन.एफ.ई.) तथा जिला शिक्षा एवं प्रशिक्षण संस्थानों (डाईटों) के कार्यान्वयन को प्रभावित करने वाली क्रमबद्ध समस्याओं का पता लगाने, आगामी शैक्षिक वर्ष के पूर्व ही जिला शिक्षा एवं पशिक्षण संस्थानों के संचालन हेतु समयबद्ध कार्य योजनाएं तैयार करने, शिक्षक प्रशिक्षण के लिए उपग्रह ट्रांसपोंडर के प्रयोग करने हेतु संभावनाओं का पता लगाने, प्राथमिक तथा प्रौढ़ शिक्षा की जिला साक्षरता समितियों को योगदान देने के लिए कर में छूट देने संबंधी सूचनाओं का व्यापक प्रचार-प्रसार करने, शिक्षकों की पेंशन संबंधी समस्याओं का तुरन्त निपटान करने के लिए पेंशन अदालतों का आयोजन, निगरानी तथा मूल्यांकन के सुव्यवस्थित प्रबंधों को और अधिक प्रभावी बनाने तथा वर्तमान योजनाओं के अंतर्गत पूर्वोत्तर क्षेत्र की शिक्षा पर विशेष पैकेज तैयार करने का निर्णय लिया गया था।

[अनुवाद]

कोयला वैगन

4073. श्री दत्ता मेघे : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र को आवंटित कोयला वैगन राज्य की आवश्यकताओं को पूरा करने में अपर्याप्त हैं;

(ख) क्या सरकार महाराष्ट्र के उद्योगों के लिए कोयला-वैगनों की आवश्यकता को पूरा करेगी; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या निर्णय लिया गया ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी, हां।

(ग) रेलों ने उद्योगों को कोयले के संचलन के लिए सभी अधिकतम सीमाओं को वापस ले लिया है और राज्य सरकारों को उद्योगों की आवश्यकता के अनुसार कार्यक्रम प्रायोजित करने के लिए कहा गया है।

अंतर-नगरीय रेलगाड़ियां

4074. श्री पी. कुमारासामी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तमिलनाडु में किन मार्गों पर अंतर-नगर/उपनगरीय रेलगाड़ियां चल रही हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार ऐसी रेलगाड़ियों की संख्या में विशेषतः उन मार्गों पर जो प्रमुख कृषि उत्पादन बाजारों से जुड़े हैं, फसल की कटाई के समय वृद्धि करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) अंतर-नगरीय गाड़ियों सहित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की योजना राज्य-वार नहीं बनाई जाती तथापि, ऐसे मार्ग जिन पर तमिलनाडु में इंटरसिटी सुविधाएं उपलब्ध हैं, निम्नलिखित हैं—

(i) मद्रास-जोलारपेट्टै-कोयम्बटूर

(ii) मद्रास-तिरुचिरापल्ली-मदूरै

(iii) मद्रास-तंजादूर/तिरुचिरापल्ली

मद्रास में उपनगरीय ई एम यू गाड़ियां निम्न मार्गों पर उपलब्ध हैं—

मदरास सेंट्रसी-गुम्मिडिपुंडि

मद्रास सेंट्रल-अरकोणम-तिरुतेणी

मद्रास सेंट्रल-ताम्बरम-चेगंलपट्टु खंड

(ख) से (घ) निम्नलिखित गाड़ियों को भी तमिलनाडु राज्य में 1995-96 के दौरान चलाने की योजना है—

(i) मद्रास-कोयम्बटूर शताब्दी

(ii) मदुरै के रास्ते बम्बई-नागरकोइल एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

(iii) बेंगलूरू-कोल्लम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

फसल कटाई के समय के दौरान अतिरिक्त गाड़ियां चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि ग्रीष्मकालीन और त्यौहारों के समय होने वाली भीड़-भाड़ के वास्ते विशेष गाड़ियां चलाई जाती हैं।

आमान परिवर्तन

4075. श्री उद्धव बर्मन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर-सीमांत रेलवे में लंका-रामनगर बड़ी लाइन के लिए कोई सर्वेक्षण कराया गया था और विशेषज्ञ समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो इस रिपोर्ट की मुख्य बातें कौन-कौन सी हैं;

(ग) इस कार्य पर कितनी लागत आने का अनुमान है;

(घ) क्या रेलवे इस बड़ी लाइन को बिछाने जा रहा है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (च) 1983-84 में किये गये पुराने सर्वेक्षण में ऋणात्मक प्रतिफल की दर के साथ 658 करोड़ रुपये की लागत बताई गई। लंका-सिलचर (रामनगर) रेल लाइन के लिए अद्यतन सर्वेक्षण अभी हाल ही में स्वीकृत किया गया है। परियोजना पर आगे विचार करना सर्वेक्षण रिपोर्ट के उपलब्ध होने पर ही संभव होगा।

[हिन्दी]

अल्प लागत तकनीक

4076. श्री छेदी पासवान : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने कोई कम लागत की तकनीक विकसित की है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों का तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारतीय किसान इस तकनीक को अपना रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो किन-किन राज्यों में यह तकनीक अपनाई जा रही है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) विकसित की गई प्रौद्योगिकियां राज्यों के उन किसानों तक पहुंचाई गई जहां समन्वित प्रायोजनाओं के संस्थान और केन्द्र स्थित हैं। कृषक समुदाय तक प्रौद्योगिकी के पहुंचाने का काम कृषि विज्ञान केन्द्रों, प्रशिक्षक प्रशिक्षण केन्द्रों एवं प्रथम स्तर के प्रदर्शन कार्यक्रमों के द्वारा भी किया जाता है। इन तकनीकों से तकरीबन प्रत्येक राज्य के किसान लाभ उठा रहे हैं।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान भा. कृ. अ. परिषद के तहत विकसित कम लागत वाली प्रौद्योगिकियां

भा. कृ. अ. परिषद ने पिछले तीन वर्षों के दौरान अपने अनुसंधान कार्यक्रमों के द्वारा किसानों के इस्तेमाल के लिए निम्नलिखित कम लागत वाली तकनीकों और उपकरणों का विकास किया है।

कम लागत के औजार/तकनीकें :

— बुआई, रोपाई, खरपतवार की सफाई तथा छिलका उतारने के लिए हस्तचालित उपकरण।

— सिंचित एवं बारानी कृषि के लिए ऊंची और नीची भूमियों में इस्तेमाल के लिए बैल द्वारा खींचे जाने वाले जुताई उपकरण, गीली जुताई यंत्र, बहुद्देशीय टूल फ्रेम, ड्रील्स और प्लांटर्स।

— विभिन्न क्षमता वाले गहराई यंत्र।

— गांवों के लिए उन्नत भंडारण के लिए बर्तन एवं विधियां। इसमें गैर-रासायनिक पौध मूल वाले अनाजों के संरक्षक भी शामिल हैं।

— ऊर्जा सक्षम फसल उत्पादन उपकरण का आइसेंटीफिकेशन।

— फलों के निर्जलीकरण तथा अनाजों की नमी के नियंत्रण के लिए ड्रायर्स (ऊर्जा पर आधारित नवीकरण/गैरनवीकरण योग्य)।

— हस्त/विद्युत चालित सफाई एवं ग्रेडिंग उपकरण। ग्रेन फ्लोर सेपरेटर जिनका गांवों में इस्तेमाल किया जा सके।

— सामान्य उद्देश्य वाले अनाज के मील, आटा के मील, छिलका उतारने वाली मशीन, हरी मटर के छिलका उतारने वाली मशीन, आम का छिलका उतारने वाली मशीन, आलू का छिलका उतारने वाली मशीन और तेल निकालने वाली मशीन, ये मशीनें गांवों में कृषि-उपचार हेतु विकसित की गई हैं।

— गुड़ को उपचारित और पैक करने वाली मशीन।

— 15 के स्थान पर 5-7 वर्षों की कम अवधि में परिपक्व होने वाले लाख के कीड़ों के प्रजनन के लिए मेजवान पौधों के सम्वर्धन के लिए प्रौद्योगिकी।

— लाख पर आधारित उत्पाद तैयार करने के लिए टैक्नोलोजी।

— फार्म स्तर के नवीकरण योग्य ऊर्जा पर आधारित गैडगेट्स—जैसे सोलर ड्रायर्स, सोलर वाटर हीटर, सोलर-कुकर्स, घरेलू बायोगैस संयंत्र और उपकरण आदि।

— मध्यम आकार की मछली पकड़ने वाली नौकाओं में लगाने के लिए चार ब्लेड वाले एक प्रोपेलर का डिजाइन तैयार किया गया जिसमें तीन ब्लेड वाले परंपरागत प्रोपेलर की तुलना में 20-35% तक ईंधन की कम खपत होती है।

— मछली पकड़ने वाले क्राफ्ट में लगाने के लिए कपलान प्रोपेलर नोजल कम्बीनेशन का डिजाइन तैयार कर उसका निर्माण किया गया जिसमें 25% तक ईंधन की कम खपत होती है।

— कम लागत वाले क्रैब पॉट्स एवं मछली के फंदों के डिजाइन तैयार कर उनका विकास किया गया ताकि उन्हें समुद्र के तटवर्ती जल में आर्टीसनल सेक्टर हेतु उपयोग किया जा सके।

फसलों की कम लागत वाली प्रौद्योगिकियां

फसली-पौधों के प्रमुख कीट-व्याधियों की प्रतिरोधी किस्मों/संकरों का विकास किया गया है। कीट-व्याधियों के चलते फसलों को जो नुकसान पहुंचता था, उसको न्यूनतम करने के लिए रोग-रोधी किस्मों को अपनाया गया है। सारे देश के किसानों द्वारा इन रोगरोधी किस्मों/संकरों की बहुत मांग की गई है।

इन प्रौद्योगिकियों के द्वारा विभिन्न रोगों और कीट-व्याधियों का फफूंदनाशी/कीटनाशी रसायनों द्वारा अनेक फसलों के बीजों का उपचार किया जा सकता है। यह कीटव्याधियों के नियंत्रण की बहुत ही सस्ती विधि है तथा इसे मुख्य रूप से चावल और मूंगफली उगाने वाले क्षेत्रों में अपनाया जाता है।

ठीक समय पर बुआई—प्रत्येक फसल के लिए बुआई की विशिष्ट तिथियों की सिफारिश की गई है तथा उचित समय पर उनकी बुआई से सर्वाधिक उत्पादन प्राप्त किया जा सकता है। लेकिन इसके लिए विभिन्न निवेशों का उचित उपयोग जरूरी है।

फसलों का उचित ढंग से रख-रखाव—अधिक उपज प्राप्त करने के लिए प्रत्येक फसल की रोपाई की सघनता का निर्धारण किया गया है। कम मात्रा में बीजों के उपयोग, अनुपयुक्त बुआई की विधि और अन्य प्रबंध क्रियाओं के कारण पैदावार में कमी हो सकती है।

संतुलित उर्वरकों का उपयोग—उर्वरकों से अधिकतम लाभ प्राप्त करने के लिए बड़े और छोटे पोषक तत्वों का उचित उत्पादन किया जाना चाहिए।

जैव-उर्वरकों का उपयोग—दालों में उपयुक्त राइजोबियम कल्चर, मोटे अनाजों में एस्परगिलस तथा एजोस्पाइरिलियम तथा चावल में ब्ल्यू ग्रीन एल्गी/एजोला का प्रयोग बहुत सफल रहा है।

समय पर फसल की कटाई—समय पर फसल की कटाई न करने से फसल को चिड़ियों से नुकसान पहुंचता है, साथ ही दाने फूटकर बिखर जाते हैं। इसलिए फसल के पकते ही उसकी कटाई की जानी चाहिए।

टमाटर की फसल में मेरीगोल्ड को उगाने से हेलियोथिस कीड़े का प्रयोग कम हो जाता है। इस प्रौद्योगिकी का गुजरात के कृषकों द्वारा इस्तेमाल किया जा रहा है।

सिंचित कपास में मक्के की छुटपुट बुआई से कपास के कीड़ों के प्राकृतिक दुश्मनों के संरक्षण में मदद मिलती है तथा इससे कपास की फसल पर कीटों का आक्रमण कम हो जाता है। इस विधि का गुजरात के कृषकों द्वारा उपयोग किया जा रहा है।

परभक्षी पक्षियों जैसे—रोस रिंज्ड, पैराकीट, मैना और हाऊस क्रो से सूरजमुखी, मक्का, ज्वार, बाजरा, गेहूं तथा फल के बगीचों आदि को बचाने के लिए मैटालिक रिब्बन का इस्तेमाल किसानों द्वारा बहुत अधिक संख्या में किया जा रहा है। इसका इस्तेमाल विभिन्न क्षेत्रों के किसान कर रहे हैं। इस रिब्बन का खर्च 250 रुपये प्रति हैक्टर है और पूरे देश में इसे बड़े पैमाने पर अपनाया जा रहा है।

गन्ने, कपास और चावल के कीड़ों के लिए समेकित कीट प्रबंध प्रौद्योगिकी का सफलतापूर्वक विकास किया गया है। यह प्रौद्योगिकी मुख्य रूप से प्राकृतिक शत्रुओं के संरक्षण, वृद्धि और उन्हें रिलीज करने पर आधारित है। इसके लिए कम शक्तिशाली रासायनिक कीटनाशक दवाओं या पौधों पर आधारित कीटनाशकों का इस्तेमाल तथा प्रतिरोधी किस्मों का इस्तेमाल किया जाता है।

बागवानी

वास्तविक आलू के बीज का इस्तेमाल करके आलू की फसल उगाने हेतु एक कम लागत वाली प्रौद्योगिकी का विकास किया गया है। इस प्रौद्योगिकी के अंतर्गत आलू के वास्तविक बीज को दो किस्मों नामतः सी-3 और एच. पी. एस. 1/13 का पता लगाया गया है तथा उन्हें व्यावसायिक खेती के लिए जारी किया गया। इस प्रौद्योगिकी के कई लाभ हैं जैसे—इन पर रोगों का प्रभाव कम होता है, इसके द्वारा उन्हें अधिक समय तक भंडारित किया जा सकता है एवं आसानी से एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाया-ले-जाया जा सकता है। राष्ट्रीय मसाला अनुसंधान केन्द्र, कालीकट में काली मिर्च के शीघ्र संवर्धन के लिए बम्बू मेथड का विकास किया गया है जिसके द्वारा 1:40 के अनुपात में वार्षिक तौर पर संवर्धन किया जाता है। एक हैक्टर की नर्सरी से करीब 2.0 मिलियन जड़ वाली कटिंग पैदा की जा सकती है। इस प्रौद्योगिकी को काली मिर्च उगाने वाले क्षेत्रों में सरकारी नर्सरियों द्वारा उपयोग में लाया जा रहा है।

भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली में फलों और सब्जियों के भंडारण के लिए दोहरी दीवार वाले 'जीरो एनर्जी कूल चैंबर' का डिजाइन तैयार कर उन्हें निर्मित किया गया है। यह प्रौद्योगिकी कम लागत की है। इस कूल चैंबर को बाहरी क्षेत्र में व्याप्त तापमान से करीब 10 से 12 डिग्री सेल्सियस कम तापमान पर रखा जाता है जिसका आर. एच. करीब 90 प्रतिशत होता है। यह कूल चैंबर देश के विभिन्न क्षेत्रों में बहुत उपयोगी पाया गया है।

उर्वरकों के स्थान पर जैव उर्वरकों के उपयोग को प्रोत्साहित करना

कुछ सूक्ष्म-जीवों जैसे बैक्टेरिया और नीली हरी काई में वातावरण से नाइट्रोजन लेने और इन पोषक तत्वों को फसल के पौधों में पहुंचाने की क्षमता होती है। व्यापक रूप से उपयोग में लाया जाने वाला जैव उर्वरक राईजोबियम है जिसका फली वाली फसलों में इस्तेमाल करने पर नाइट्रोजन की पर्याप्त मात्रा प्राप्त की जा सकती है। विभिन्न दलहनी फसलों द्वारा प्रतिवर्ष स्थिर की जाने वाली नाइट्रोजन की मात्रा है—क्लोवर के लिए 100-150 कि.ग्रा. लोबिया के लिए 40 कि.ग्रा., अल्फा—अल्फा के लिए 100-150 कि.ग्रा., मसूर के लिए 90-100 कि.ग्रा., ल्यूपिन्स के लिए 150-300 कि.ग्रा., मूंगफली के लिए 40 कि.ग्रा., सोयाबीन के लिए 60-80 कि.ग्रा., मूंग के लिए 40 कि.ग्रा. और चरागाहों में उगाई जाने वाली फलीदार फसलों के लिए 100-150 कि.ग्रा.।

एजोस्पिरिलम के उपयोग से भी खाद्यान्नों की उत्पादकता में 5-20 प्रतिशत की वृद्धि होगी। तीसरे समूह में नीली-हरी काई और अजोटोबैक्टर जैसे मुक्तरूप से रह रहे नाइट्रोजन स्थिर करने वाले जीव शामिल हैं। अजोटोबैक्टर जैव उर्वरक के उपयोग से गेहूं, चावल, मक्का, मोटे अनाज और दूसरी फसलों की उपज में वृद्धि देखी गयी।

रॉक फास्फेट का उपयोग

भुवनेश्वर, रांची, जोरहाट, शिलांग और पंतनगर की अम्लीय मिट्टियों में किये गये परीक्षणों से पता चला है कि देशी रॉक फासफेट के साथ 50 प्रतिशत जल में घुलनशील रॉक फासफेट का उपयोग धान की फसल में किया जा सकता है।

पोषक तत्वों से भरपूर कम्पोस्ट को प्रोत्साहन

परीक्षणों में देखने में आया है कि रॉक फासफेट की थोड़ी-सी मात्रा ही कार्बनिक अपघटन को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है और उपलब्ध फासफोरस के कारण कम्पोस्ट पोषक तत्वों से भरपूर हो जाती है। इसके अलावा यह रॉक फासफेट संपन्न कम्पोस्ट और फास्फो-कम्पोस्ट के नाइट्रोजन तत्वों में सुधार करने में मदद करती है चूंकि इन्हें खनिज नाइट्रोजन और पायराइट्स जैसे अन्य खनिजों को थोड़ी-सी मात्रा मिलाकर नाम दिया गया है। पायराइट से खाद बनाने की प्रक्रिया में नाइट्रोजन के संरक्षण में मदद मिलती है और ये कम्पोस्ट को गंधक और लौह तत्वों से समृद्ध करने में भी मदद मिलती है। मसूरी रॉक फासफोरस के रूप में 2.5 प्रतिशत से 5.0 प्रतिशत फास्फेट द्वारा तैयार की गयी फासफोरस कम्पोस्ट को जब समान फासफोरस—आधार पर डाला गया तो यह सुपरफास्फेट के उपयोग के बराबर या उससे थोड़ा बेहतर रहा।

मृद संरक्षण के लिए हरियाली के अवरोध बनाना

गत कुछ वर्षों के दौरान बारिश के पानी के संरक्षण और ऊपरी ढलवां भूमि से पानी के बहाव को नियंत्रित करने के लिए छोटे और सीमांत किसानों के लिए हरियाली अवरोध संबंधी (जो लाइब—बांधों के रूप में भी जाने जाते हैं) बनाने पर जोर दिया गया है। हालांकि इसके लिए खस (वैटिवेरिया जिजोनिओइडस) लगाने पर अधिक ध्यान दिया गया है फिर भी यह अवरोध अंजन घास, लेमन घास, ब्रूम घास इत्यादि से तैयार हरियाली अवरोधों से कोई खास श्रेष्ठ नहीं थे।

समन्वित खरपतवार प्रबंध

खरपतवारों से फसल को भारी क्षति होती है और मनुष्य को भी फसल उपज और फसल की गुणवत्ता में कमी, मानव ऊर्जा और संसाधनों और समस्याओं के निदान में हुए खर्च आदि के कारण भारी क्षति भी उठानी पड़ती है।

समन्वित खरपतवार प्रबंध प्रणाली के प्रमुख घटकों की कम लागत के निवेशों सहित गैर-रासायनिक पद्धतियों के रूप में पहचान की गयी जो निम्नानुसार है :

1. पुरानी क्यारी संबंधी तकनीकें
2. खरपतवारों का मुकाबला करने में समर्थ फसलें एवं किस्में
3. फसल चक्र
4. अंतःफसल
5. पौध ज्यमिति एवं पौध घनत्व
6. जल प्रबंध
7. मृदा सौरीकरण

कृषि वानिकी को बढ़ावा देना

विभिन्न कृषि पारिस्थिक क्षेत्रों के लिए चारे व ईंधन के बहुउद्देशीय पेड़ों की प्रजातियों की पहचान की गयी है। जैसे—रेगिस्तानी पारिस्थितिकी के लिए **प्रोसोपिस सिनेरेरिआ** और **टैकनेला अनइयनेटा**, उत्तर पूर्वी हिमालय के लिए फाइकस प्रजातियां और एनलस प्रजातियां, गंगा के मैदानों के लिए **एलबिजिया लेबेक**, गंगा के मैदानी इलाकों के लिए चावल और गेहूं की फसल वाले क्षेत्रों के साथ-साथ पहाड़ी पीपल। रेगिस्तानी क्षेत्रों के लिए बाजरा, ग्वार और तिल के खेतों के साथ **प्रोसापिस सिनसेरिरिआ,** आर्द और उप-आर्द क्षेत्रों के लिए तिल के खेतों के साथ-साथ **एकेसिआ औरुक्यूलिफोर्मिस** की कृषि वानिकी काफी लाभप्रद है।

वन-वृक्ष चरागाह प्रणाली के रूप में अर्ध शुष्क क्षेत्रों क्राईजोयोगन और सेहिमा जैसी घासें **ल्यूसिएना ल्यूकोसेफला** और ऊष्ण कटिबंधीय क्षेत्र में नैपियर के अलावा कैस्युआरिना उपयुक्त पाये गये।

कृषि विज्ञान केन्द्र

4077. श्री हरिकेवल प्रसाद : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूरे देश में कृषि विज्ञान केन्द्रों की स्थापना के लिए निर्धारित लक्ष्य क्या हैं;

(ख) 31 मार्च, 1995 तक कितना लक्ष्य पूरा हुआ;

(ग) क्या कोई वर्ष-वार लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों तथा आठवीं योजना की शेष अवधि के दौरान तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या किसी वर्ष विशेष के लिए निर्धारित लक्ष्य को पूरा नहीं किया गया है;

(च) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में किसी व्यक्ति को उत्तरदायी ठहराया है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां। भा. कृ. अनु. परिषद ने नवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक देश के प्रत्येक जिले में एक कृषि विज्ञान केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव किया है।

(ख) भा. कृ. अनु. परिषद ने 31 मार्च, 1995 तक देश के विभिन्न क्षेत्रों में 261 कृषि विज्ञान केन्द्रों की स्थापना की है।

(ग) जी, हां।

(घ) पिछले तीन सालों में भा. कृ. अनु. परिषद ने देश के विभिन्न जिलों में 152 कृषि विज्ञान केन्द्रों की स्थापना की है और आठवीं पंचवर्षीय योजना के शेष वर्षों में देश में 119 अतिरिक्त कृषि विज्ञान केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है, बशर्ते कि इसके लिए परिषद को अतिरिक्त धन उपलब्ध हो।

(ङ) जी, नहीं।

(च) और (छ) प्रश्न ही नहीं उठते।

[अनुवाद]

दोहरी रेल लाइन बिछाना

4078. श्री लोकनाथ चौधरी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कटक और पाराद्वीप के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाने का है;

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

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) रघुनाथपुर से रहामा तक (28.5 कि.मी.) कटक-पाराद्वीप खंड के कहीं-कहीं दोहरीकरण के कार्य को 25 करोड़ रु. की लागत से 1995-96 के बजट में शामिल किया गया है। कार्य शुरू करने के लिए 95-96 में 6 करोड़ रु. की राशि का प्रावधान किया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेल लाइन का विद्युतीकरण

4079. श्री राम कापसे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य-वार देश में आज की तारीख तक विभिन्न भागों में कितने रेल मार्गों का विद्युतीकरण किया गया; और

(ख) 1995-96 के दौरान राज्य-वार किन-किन मार्गों का विद्युतीकरण किया जायेगा और इस कार्य पर अनुमानित लागत कितनी आएगी ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) अब तक विद्युतीकरण रेलवे मार्गों की राज्य-वार स्थिति इस प्रकार है—

राज्य	मार्ग	
1	2	
1. आंध्र प्रदेश	(i)	भाकुडी—एलाबूर
	(ii)	काजीपेट—सिकंदराबाद/हैदराबाद
	(iii)	गुडूर—अरकोणम
	(iv)	कृष्णाकेनाल—गुंटूर तेनाली
	(v)	वालटेयर—गोरखपुर
	(vi)	मोटुमारी—जग्गयापेट
2. उत्तर प्रदेश	(i)	साहिबाबाद—सैदराजा
	(ii)	होडल—जाजो
	(iii)	मथुरा—रानीकुंड रारह
	(iv)	दतिया—बसाई—माताटीला—जीरांन—धौरा
	(v)	टुंडला—ओलैंडा
3. तमिलनाडु	(i)	मद्रास—एलायूर
	(ii)	मद्रास—इरोड/सेलम—मेन्तुरडैम
	(iii)	जोलारपेटै—पतचूर
	(iv)	अरकोणम—पोनपाडी
	(v)	मद्रास—विषुपुरम
4. गुजरात	(i)	थोलवाड—वडोदरा—अहमदाबाद—गांधीधाम—साबरमती
	(ii)	नाहरगढ़—गोधरा—आनंद
	(iii)	गोधरा—वडोदरा
5. हरियाणा	(i)	होडल—तुगलकाबाद
	(ii)	नरेला—करनाल
6. राजस्थान	(i)	जाजौ—हेतमपुर
	(ii)	रानीकुंड शरह—धौरखेड़ी
	(iii)	भवानी मंडी—कुरलासी
	(iv)	चौमहला—थूरिया
	(v)	बयाना—औलैंडा
7. उड़ीसा	(i)	जरईकेला—झारसुगुडा—जामगा
	(ii)	राउरकेला—वीरमिक्षपुर
	(iii)	देवोझर—बांसापानी, बाराबिल—बोलानी—खदान
	(iv)	कोटपुर रोड—कोरापुट—गोरापुर
	(v)	कोरापुट—दामन जोडी
8. महाराष्ट्र	(i)	बम्बई—उप-नगरीय क्षेत्र
	(ii)	बम्बई—बुरहानपुर
	(iii)	कल्याण—पुणे
	(iv)	दीवा—पनवेल
	(v)	दीवा—बतई रोड
	(vi)	विरार—घोलाड
	(vii)	ट्राम्बे—कुर्ला
	(viii)	भुसावल—वर्धा—नागपुर—वोरतालाब
	(ix)	भाकुडी—दारीमेता
	(x)	वडनेरा—अमरावती
	(xi)	जालंब—खामगांव
	(xii)	बुटीबोरी—उमरेर
	(xiii)	तादमी—घुंगुस
	(xiv)	मजरी—राजुर
9. कर्नाटक	(i)	बिसनाथन—बेंगलूर—कंगेरी
10. मध्य प्रदेश	(i)	भवानी मंडी—नागदा—नाहरगढ़
	(ii)	हेतमपुर—दतिया, बीना—भोपाल—दारीमेटा
	(iii)	भोपाल—नागदा
	(iv)	इटारसी—बुरहानपुर
	(v)	बीना—कटनी—बिलासपुर

1	2
	(vi) अनुपपुर—बिश्रामपुर—चिरिमिरी
	(vii) बारटालो—बिलासपुर—जामगा
	(viii) चम्पा—गेवरा रोड
	(ix) किरांनदुल—कोटपाड़रोड
11. पश्चिम बंगाल	(i) हवड़ा—बराकर
	(ii) आसनसोल—बीरमडीह, जय चंडी—आद्रा सहित
	(iii) हावड़ा—खड़गपुर—चाकुमिया, पांसकुरा—हल्दिया तथा संतरागाछी—बड़गाछिया सहित
	(iv) हवड़ा-बंडेल-धर्धमान, बंडेल-नैहाटी और शेवड़ापुली-तारकेश्वर सहित
	(v) सियालदह—राणाघाट—कृष्णानगर, राणाघाट—शांतिपुर तथा दानकुनी दमदम सहित
	(vi) दमदम—बनगांव
	(vii) सियालदह क्षेत्र की शाखा लाइन, सियालदह से बज, केनिंग, लक्ष्मीकांतपुर और डायमंड हरबर
12. बिहार	(i) धनबाद—सैदराजा
	(ii) तालगडिया—फुसरो
	(iii) गोमो—भोजुडीह, तुकाडीह—तामगड़िया सहित
	(iv) सोननगर—बरवाडीह
	(v) बीरमडीह—जरईकला
	(vi) राजखारसावा—डोंगापासी
	(vii) चाकुलिया—सिनी—कीद्रा

आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1995

4080. श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उत्पाद-शुल्क रियायतों के लाभ आम व्यक्ति को देने के लिए आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 तथा तौल और माप अधिनियम, 1976 के उपबंधों को लागू करने का है;

(ख) क्या राज्य सरकारों को इस संबंध में दिशानिर्देश जारी किये गये हैं;

(ग) यदि हां, तो इन अधिनियमों के कार्यान्वयन के संबंध में राज्य सरकारों की रिपोर्ट क्या है; और

(घ) सरकार की इन पर क्या प्रतिक्रिया है ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) इस संबंध में आवश्यक वस्तु अधिनियम तब तक लागू नहीं किया जा सकता है जब तक कि मदों का उसमें उल्लेख न हो। परेशानी से बचने के लिए हमने हाल ही में कई मदों को इसमें से हटा दिया है। तथापि बाट तथा माप मानक (पैकेज में रखी वस्तुएं) नियम, 1977 में इस प्रयोजन हेतु कुछ उपबंध मौजूद हैं।

(ख) से (घ) उक्त नियमों का कार्यान्वयन राज्यों के प्रवर्तन विभाग द्वारा किया जाता है तथा उन्हे इस संबंध में हाल ही में सक्रिय किया गया है।

[हिन्दी]

कृषि अनुसंधान

4081. श्री राम प्रसाद सिंह : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत चार वर्षों के दौरान देश में खाद्यान्नों, दालों, तिलहनों और बागवानी उत्पादों के उत्पादन में वृद्धि करने और भूमि की उर्वरा शक्ति बढ़ाने हेतु अपनाए गये अनुसंधानों का ब्यौरा क्या है;

(ख) कृषकों को आधुनिक अनुसंधान और नवीन तकनीकों से अवगत कराने हेतु क्या कदम उठाए गये हैं;

(ग) देश में इस आधुनिक तकनीक और अनुसंधान की जानकारी रखने वाले किसानों का प्रतिशत कितना है; और

(घ) इस कार्य में सामाजिक और गैर-सरकारी संस्थाओं की भागीदारी सुनिश्चित करने हेतु क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) विवरण संलग्न है।

(ख) से (घ) किसानों को उन्नत तकनीकों के बारे में जानकारी प्रथम श्रेणी के प्रदर्शनों के माध्यम से दी जा रही है। ये प्रदर्शन देश के विभिन्न भागों में किसानों के खेतों में आयोजित किये जाते हैं। किसानों के लिए कृषि विभागों/राज्य कृषि विश्वविद्यालयों/कृषि विज्ञान केन्द्रों/प्रशिक्षक प्रशिक्षण केन्द्रों और कृषक प्रशिक्षण केन्द्रों के माध्यम से प्रशिक्षण आयोजित किये जाते हैं जिससे कि आधुनिक तकनीकों और अनुसंधान का प्रसार किया जा सके। 'स्वैच्छिक संगठनों' के माध्यम से 'कृषि विस्तार' और 'कृषि में महिलाएं' नामक दो नई योजनाएं शुरू की गई हैं। आठवीं योजना के दौरान विस्तार की नीति में खासकर निम्न पर बल दिया जा रहा है—

(i) कृषि विस्तार में गैर-सरकारी संगठनों को शामिल करना।

(ii) कृषि विकास में महिलाओं के लिए विस्तार सेवाओं को सुदृढ़ करना। विकसित की गई तकनीकों को अनेक किसान जानते हैं।

विवरण

पिछले चार वर्षों के दौरान किए गए नए अनुसंधानों का विवरण

पिचले चार वर्षों के दौरान विभिन्न कृषि पारिस्थितिक क्षेत्रों में फसलों की अधिक पैदावार लेने और फसल उत्पादन में स्थिरता लाने के लिए अनुसंधान किये गये। विश्व की पहली अधिक पैदावार देने वाली बासमती चावल की अर्ध-बौनी किस्म 'पूसा—बासमती।' विकसित की गई जोकि 135 दिन में पककर तैयार हो जाती है और 4.5 टिन/हे. उपज देती है। बासमती चावल की दूसरी अधिक पैदावार देने वाली किस्म कस्तूरी है जोकि 125 दिन

में पककर तैयार होती है और 4 टन/है. पैदावार देती है। आंध्र प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, हैदराबाद में चावल की दो किस्में ए.पी.आर.एच.-1 (आई.आर. 58025 ए/वज्रम) और ए.पी.आर.एच.-2 (आई.आर. 62829 ए/एम.टी.यू. 9922) जारी की गईं। तीसरी संकर किस्म सी.ओ.आर.एच.-1 (आई.आर. 62829 ए/आई.आर. 10198-66-3 आर) तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बटूर में जारी की गई है कुछ और संकर शीघ्र ही जारी किये जाने के लिए तैयार हैं। चावल में संकर किस्मों को जारी करना एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है और इससे देश धान उत्पादन में काफी आगे बढ़ जाएगा। इसके अलावा निम्न भूमियों (तराई वाले क्षेत्रों) के लिए चावल की सुधरी किस्मों की खेती शुरू करने से पूर्वी भारत में गहरे जल की परिस्थितियों में चावल की उत्पादकता 3 प्रतिशत/वर्ष बढ़ गई है जबकि सारे भारत का औसत 2.5 प्रतिशत है। आंध्र प्रदेश के तटीय क्षेत्रों में काफी बड़ा क्षेत्र धान की फसल लेने के बाद परती रहता है। धान फसल-चक्र के लिए उपयुक्त और धान की परती भूमियों के उपयोग के लिए उड़द की एक किस्म विकसित की गई है। आंध्र प्रदेश के तटीय क्षेत्रों के लिए यह एक बड़ी उपलब्धि है।

जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश, सिक्किम के मध्यम ऊंचे पहाड़ी क्षेत्रों और बारानी समय पर बुआई के लिए पूर्वी राज्यों के लिए गेहूं की डी टी 46 (ट्रिटिकेल) किस्म जारी की गई है।

दालों अरहर, मूंग, उड़द, चना, मसूर और मटर की 17 अधिक पैदावार देने वाली नई किस्में विकसित की गई हैं। दाल की फसल को प्रभावित करने वाली अधिक गंभीर बीमारियों में से कुछ के प्रति ये किस्में रोधी हैं अथवा उनका मुकाबला कर सकती हैं। उत्तरी-पूर्वी मैदानी क्षेत्रों के लिए अरहर-गेहूं फसल चक्र में अरहर का जीन प्ररूप ए एल-15 और आई.सी.पी.एल. 84031 अधिक उपयुक्त पाया गया।

तिलहन फसल सुधार कार्यक्रम के परिणामस्वरूप विभिन्न तिलहनी फसलों की 8 उन्नत किस्मों को जारी करने से पूर्व प्रगुणित करने के लिए पहचानने की सिफारिशें की गई हैं। ये किस्में उपज, तेलांश तथा देश के विविध कृषि जलवायु वाले क्षेत्रों में जैविक तथा अजैविक प्रतिकूल परिस्थितियों का सामना करने की दृष्टि से श्रेष्ठ हैं। ये किस्में हैं—सूरजमुखी की जी.ए.यू.एस.यू.एफ.15, तिली की टी.के.जी.-21, टी.के.जी.-22, अरंड की 48-1, डी.सी.एस. 9 और एस.के.टी.-73, कुसुम की गिरनार; और मूंगफली की डी.आर.जी.-12 तथा डी.आर.जी.-17 परंपरागत तिलहनी किस्मों की तुलना में विभिन्न कृषि जलवायु वाले क्षेत्रों के लिए सुझाई गई इन उन्नत किस्मों ने विभिन्न क्षेत्रों में 15-30 प्रतिशत अधिक उपज दी है। इसी प्रकार सोयाबीन की भी 7 उच्च उपजशील किस्में विकसित की गई हैं।

फल

आम के तीन आशाजनक संकर 'अर्क अरुण, अर्क पुनीत, अर्क अनमोल', अंगूर की छह किस्में, अमरूद की 2 किस्में (अर्क अमूल्य और अर्क मृदुला) तथा नींबू वर्गीय फलों में अधिक अम्लयुक्त एक किस्म (सेलेक्शन 49) विकसित किये गये हैं तथा इन्हें उगाने की सिफारिश की गई है। बेर की (गोला) और (कैथिली) किस्में दक्षिण भारत (आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु) के लिए आशाजनक पाई गई है। चीकू में पी.के.एम.-2 संकर तमिलनाडु के लिए जारी किया गया है।

महाराष्ट्र में आम, चीकू और काजू के लिए साफ्टवुड कलम लगाने की तकनीक का सफलतापूर्वक व्यावसायिकीकरण किया गया है। पाया गया कि आम की लक्ष्मण भोग किस्म के फल 16-18 दिनों तक बिना खराब हुए रखे जा सकते हैं तथा यदि आम के वृक्षों के आसपास की मिट्टी में प्रतिवृक्ष 5 ग्राम की दर से पैवलो व्यूट्राजाल मिला दिया जाए तो आम का उत्पादन बढ़ जाता है। केले में देखा गया कि इसकी ड्वार्फ केवेन्डिश किस्म अपनाकर घनी बागवानी (4444 पौधे/हैक्टर) (1.5 × 1.5 मी. की दूरी पर) करना संभव है।

सब्जियां

सब्जियों में अखिल भारतीय समन्वित सब्जी सुधार प्रायोजना के अंतर्गत सब्जियों की 22 उच्च उपजशील किस्में विकसित करके उन्हें उगाने की सिफारिश की गई है। ये किस्में जिन 10 सब्जियों की हैं उनके नाम हैं—बैंगन, प्याज, लहसुन, मटर, लोबिया, करेला, लौकी, गाजर, चिचिंडा व टमाटर। इसी प्रकार पांच सब्जियों नामतः बंदगोभी, फूलगोभी, बैंगन, टमाटर और गाजर के 24 एफ 1 संकर तैयार किये गये हैं और 4 सब्जियों नामतः बैंगन, टमाटर, मटर और भिंडी की 6 रोगरोधी किस्में विकसित की गई हैं।

उत्पादन प्रौद्योगिकी में 17 उन्नत तकनीकों का मानकीकरण करके उन्हें अपनाने की सिफारिश की गई है।

5 फसल क्रम नामतः भिंधे-टमाटर-सेम, टमाटर-सेम-भिंडी, बैंगन-प्याज-सेम, भिंडी-टमाटर-लौकी तथा भिंडी-सेम-प्याज बंगलौर की स्थितियों में अच्छी उपज देने वाले आर्थिक दृष्टि से लाभकारी पाये गये।

बंदगोभी, टमाटर, मिर्च, बैंगन और भिंडी के महत्वपूर्ण रोगों के नियंत्रण के उपायों को मानकीकृत करके उन्हें अपनाने की सिफारिश की गई। इसी प्रकार टमाटर के फल—छेदक का 'नोम्यूरी' नामक जैविक एजेंट से सफलतापूर्वक नियंत्रण किया गया।

खुम्भी

अगेसिकस बिट्रोकिस नामक खुम्भी के उच्च उपजशील प्रभेद नामतः एन सी बी-6, एन सी बी-13 तथा ए. वाइसपोटस (सफेद बटन, खुम्भी) के पांच प्रभेद नामतः एन सी एस-1, एन सी एस-5, एन सी एस-12, पी-1 एम एस-39 पहचाने गये तथा इनकी खेती की सिफारिश की गई।

हिमाचल प्रदेश के विभिन्न भागों से 50 फफूंदियों के नमूने एकत्रित करके फफूंदियों के संकलन को समृद्ध किया गया। **अगेरिकस बाइसपोरस** की 7 किस्मों से इनके पैतृकों की तुलना में 20-30 प्रतिशत अधिक उपज ली गई।

आलू तथा कंदीय फसलें

आलू के तीन संकर (नामतः गंगा के मैदानों के लिए उपयुक्त अगेती किस्म पी जे-376, पंजाब, हरियाणा, उत्तर प्रदेश, राजस्थान, गुजरात, बिहार, मध्य प्रदेश व पश्चिमी बंगाल के लिए उच्च उपज देने वाली अगेती किस्म जे ई एक्स/सी/166 तथा गंगा के मैदानों और देश के तटवर्ती क्षेत्रों के लिए उपयुक्त जे आई 5857 विकसित किये गये हैं।

आलू का शुद्ध बीज इस्तेमाल करके आलू की फसल उगाने की वैकल्पिक तकनीक का मानकीकरण किया गया तथा आलू के शुद्ध बीज के लिए 2 किस्मों एच पी एस-1/13 तथा टी पी एस-3 को व्यापारिक स्तर पर उगाए जाने के लिए अपनाने की सिफारिश की गई।

पहाड़ी क्षेत्रों में पछेती झुलसा रोग तथा आलू की खेती की सस्य वैज्ञानिक विधियों के लिए दो रासायनिक केन्द्रों का विकास किया गया है। आलुओं के श्रेणीकरण के लिए रबड़ के पैडयुक्त एक उन्नत आलू ग्रेडर का विकास किया गया है जिससे आलुओं को छांटते समय कम नुकसान होता है।

कंद वाली फसलों में शकरकंद की 3 किस्में नामतः आंध्र प्रदेश के लिए किरण, उत्तरी बिहार के लिए शकरकंद-47 तथा भुवनेश्वरी के लिए भुवनगोरी और जिमीकंद में केरल के लिए श्रीकला किस्म केरल केन्द्र द्वारा जारी करने के लिए सुझाई गई है।

[अनुवाद]

रेलवे उपरिपुल

4082. श्री प्रवीन डेका : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास असम में चांगसारी के नजदीक अगधुरी में एक रेलवे उपरिपुल के निर्माण का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस निर्माण कार्य पर अनुमानित कितनी राशि खर्च होगी ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) छंगसारी के निकट कि.मी. 8/0-1 पर समपार सं. एस के/2 के बदले ऊपरी सड़क पुल के निर्माण की योजना बनाई जा रही है। राज्य सरकार तथा भूतल परिवहन मंत्रालय के परामर्श से संरेखण, सामान्य प्रबंध तथा पुल के नक्शे को अंतिम रूप दे दिया गया है। पुल के भाग का 2.93 करोड़ रुपये की राशि का संक्षिप्त अनुमान राज्य सरकार को अनुमोदन के लिए भेज दिया गया है।

केन्द्रीय विद्यालयों में शिक्षकों की रिक्तियां

4083. श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय विद्यालयों में शिक्षकों की नियमित भर्ती के अभाव में शिक्षकों के पदों को लघु अवधि के आधार पर भरने की विभिन्न प्रक्रियाएं क्या हैं; और

(ख) चालू सत्र के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र में केन्द्रीय विद्यालयों में इस प्रकार कितने शिक्षकों की भर्ती की गई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) केन्द्रीय विद्यालय संगठन ने अल्पावधि रिक्तियों को भरने के लिए नियुक्ति की संविदा पद्धति अपनाई है।

(ख) जैसाकि केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा सूचित किया गया है, चालू सत्र के दौरान उत्तर-पूर्व क्षेत्र में संविदा आधार पर 21। शिक्षकों की भर्ती की गई।

[हिन्दी]

खाद्यान्नों की उत्पादन वृद्धि दर

4084. श्री नवल किशोर राय : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आठवीं पंचवर्षीय योजना के लिए खाद्यान्न उत्पादन की दर में वृद्धि का लक्ष्य 3.6 प्रतिशत प्रति वर्ष रखा गया था;

(ख) यदि नहीं, तो इस संबंध में तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या आठवीं पंचवर्षीय योजना के गत वर्षों (आज तक) के दौरान उपरोक्त लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है;

(घ) यदि नहीं, तो इन वर्षों के दौरान कितनी वार्षिक वृद्धि हुई; और

(ङ) आठवीं पंचवर्षीय योजना के वर्षों के लिए तय किये गये लक्ष्य के अनुसार खाद्यान्न की वृद्धि दर के संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) और (ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना के लिए खाद्यान्न उत्पादन में वृद्धि दर का लक्ष्य मूल रूप से 4.01 प्रतिशत प्रति वर्ष निर्धारित किया गया था।

(ग) जी, नहीं।

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना के आरंभिक तीन वर्षों के दौरान खाद्यान्न उत्पादन की वार्षिक वृद्धि-दर लगभग 3.2 प्रतिशत प्रतिवर्ष प्राक्कलित की गई है।

(ङ) आठवीं पंचवर्षीय योजना के शेष वर्षों के लिए योजना आयोग द्वारा निर्धारित किये जाने वाले लक्ष्यों के अनुसार खाद्यान्न उत्पादन की वृद्धि दर हासिल करने के हरसंभव प्रयास किये जाएंगे। इसके लिए समेकित अनाज विकास कार्यक्रम—चावल, गेहूं तथा मोटे अनाज, तथा राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम जैसे फसल उत्पादनोन्मुख कार्यक्रमों का क्रियान्वयन जारी रखा जाएगा।

ऋण माफी

4085. कुमारी उमा भारती : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उन गरीब किसानों के ऋण माफ करने का है जो ऋण भुगतान करने की स्थिति में नहीं हैं;

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

(ग) इन निर्णय के बाद प्रत्येक राज्य के मामले में सरकार को कितनी धनराशि का घाटा होने का अनुमान है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय खुला विद्यालय

4086. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : क्या मानव संसाधान विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1994-95 के दौरान राष्ट्रीय खुला विद्यालय में छात्रों की भर्ती के लिए क्या लक्ष्य रखा गया था;

(ख) क्या इस लक्ष्य को प्राप्त कर लिया गया है;

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

(घ) इस संबंध में 1995-96 के लिए क्या लक्ष्य रखा गया है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) राष्ट्रीय मुक्त स्कूल (एन ओ एस) से प्राप्त सूचना के अनुसार, राष्ट्रीय मुक्त स्कूल द्वारा वर्ष 1994-95 के दौरान 80,000 छात्रों को नामांकित करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय मुक्त स्कूल ने स्वयं वर्ष 1994-95 के दौरान लगभग 70,000 छात्र नामांकित किये थे, इसके साथ-साथ राष्ट्रीय मुक्त स्कूल के सहयोग से स्थापित हरियाणा मुक्त स्कूल ने राष्ट्रीय मुक्त स्कूल की पाठ्यचर्या तथा अनुदेशात्मक सामग्री के माध्यम से छात्रों को शिक्षा प्रदान करने के लिए इसी अवधि के दौरान लगभग 15,000 छात्रों को नामांकित किया।

(घ) राष्ट्रीय मुक्त स्कूल ने वर्ष 1995-96 में 80,000 छात्रों को नामांकित करने का लक्ष्य निर्धारित किया है।

राष्ट्रीय संग्रहालय द्वारा प्रदर्शनियां

4087. श्री बलराज पासी : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1994-95 के दौरान राष्ट्रीय संग्रहालय द्वारा कितनी प्रदर्शनियां आयोजित किये जाने का प्रस्ताव है और वास्तव में कितनी प्रदर्शनियां आयोजति की गईं;

(ख) प्रत्येक प्रदर्शनी पर कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ग) क्या विदेशों को भेजी गई कलाकृतियां मूल स्थिति में वापस लाई गई हैं; और

(घ) यदि हां, तो इनमें से कितनी कालकृतियां क्षतिग्रस्त हुई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) वर्ष 1994-95 के दौरान राष्ट्रीय संग्रहालय ने 16 प्रदर्शनियां प्रस्तावित कीं, जिनमें से 15 वास्तव में आयोजित की गयीं।

(ख) विवरण संलग्न है।

(ग) जी, हां।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

(ख) वर्ष 1994-95 के दौरान राष्ट्रीय संग्रहालय द्वारा आयोजित 15 प्रदर्शनियों पर किया गया व्यय निम्नानुसार है :

1.	वारसा में आयोजित भारतीय मुगल लघुचित्र	7,40,802/- रु.
2.	सिंगापुर में आयोजित अलंकार-भारतीय कला के 5000 वर्ष	24,00,000/- रु.
3.	वियाना में आयोजित भारत में बुद्ध-प्राचीन भारतीय मूर्ति कला	42,00,000/- रु.
4.	ढाका, वंगलादेश में आयोजित भारतीय इस्लामी कला	2,30,000/- रु.
5.	भारत भवन, भोपाल तथा लालभाई दलपति भाई, संग्रहालय, अहमदाबाद में आयोजित पहाड़ी : लघुचित्र	8,000/- रु.
6.	शैल कला—भारत एवं विश्व	3,84,646/- रु.
7.	सिंधु घाटी की सभ्यता	
8.	भारतीय मेगालिथिस	
9.	स्मारकों का संरक्षण	
10.	इटली की निधियां	
11.	काष्ठ-मॉडल	ये प्रदर्शनियां सांस्कृतिक आदान-प्रदान कार्यक्रम के अतंर्गत इटली से प्राप्त की गई, 29,000/- रु.
12.	समकालीन वास्तुशिल्पीय अभिकल्प	
13.	भारतीय रोमन-कला	
14.	मारकोनी तथा रेडियो संबंधी उसके आविष्कार	
15.	पोलैंड के आदेश पर एक प्रदर्शनी राष्ट्रीय संग्रहालय में आयोजित की गई।	17,175/- रु.

एकाधिकारवादी संस्थानों संबंधी आयोग

4088. डॉ. चिंता मोहन

श्री नवल किशोर राय :

क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में कार्यरत एकाधिकारवादी संस्थानों की कार्यशैली की निगरानी के लिए एक आयोग गठित करने का है;

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

(ग) क्या इस प्रस्तावित आयोग के अधिकार क्षेत्र के अंदर सभी सरकारी और गैर-सरकारी एकाधिकारवादी संस्थानों को लाने का विचार है;

(घ) यदि नहीं, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

(ङ) क्या सरकार द्वारा निर्माणकर्ताओं को समय-समय पर जो प्रोत्साहन और सुविधाएं दी जाती हैं, वे उनके द्वारा उपभोक्ताओं को भी दी जाती हैं; और

(च) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस संबंध में प्रभावी और स्थाई व्यवस्था का प्रबंध करने का है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ) केन्द्रीय उपभोक्ता संरक्षण परिषद की सिफारिश के अनुसार, केन्द्रीय सरकार ने लोक उपयोगिता आयोग की स्थापना करने की आवश्यकता की जांच करने के लिए एक कार्यदल गठित किया है। कार्य-दल द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी गई थी। लोक उपयोगिता आयोग हमारे देश के लिए एक नई संकल्पना है और किसी निर्णय पर पहुंचने से पहले प्रस्ताव की विभिन्न पेचीदगियों पर गहराई से विचार करना आवश्यक है।

(ङ) औद्योगिक लागत और मूल्य ब्यूरो को एक पत्र लिखा गया है, जिसमें उनसे कुछ चुनी हुई वस्तुओं के संबंध में नमूना आधार पर यह अध्ययन करने का अनुरोध किया गया है कि क्या उद्योगों ने उपभोक्ताओं तक कर रियायतों के लाभ पहुंचाए हैं।

(च) इस मंत्रालय ने व्यापक प्रचार के माध्यम से सरकार द्वारा घोषित शुल्क रियायतों के बारे में उपभोक्ताओं के बीच आम जागरूकता उत्पन्न की है तथा इस संबंध में स्वैच्छिक उपभोक्ता संगठनों को उत्प्रेरित किया है।

दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण

4089. डॉ. रामचन्द्र डोम : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे, पूर्व रेलवे के अंडाल-सौंधिया सैक्शन पर रेलवे लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) पूर्ण रेलवे द्वारा अंडाल-सैंथिया खण्ड के दोहरीकरण के लिए प्रारंभिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण आरंभ कर दिया गया है तथा यह कार्य प्रगति पर है।

परियोजना पर आगे विचार करना सर्वेक्षण के परिणामों और आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

कम यातायात घनत्व के कारण अंडाल-सैंथिया खंड के विद्युतीकरण का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

चीनी का कोटा

4090. प्रो. सावित्री लक्ष्मणन :

श्री के. प्रधानी :

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :

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

(क) क्या सरकार ने विभिन्न राज्यों में चीनी का विद्यमान कोटा 450 ग्राम प्रति व्यक्ति से घटाकर 400 ग्राम प्रति व्यक्ति कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का 1995-96 के वित्तीय वर्ष में चीनी के कोटे में वृद्धि करने का विचार है;

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

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

(च) क्या सरकार का 1995-96 के दौरान विभिन्न राज्यों को त्यौहारों के लिए पर्याप्त मात्रा में चीनी आवंटित करने का विचार है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) आंशिक नियंत्रण की वर्तमान नीति के अंतर्गत अधिकतर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को लेवी चीनी के मासिक आवंटन, 1-10-1986 को प्रशिप्त जनसंख्या के लिए 425 ग्राम प्रति व्यक्ति उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए समान मानदंडों पर किये जा रहे हैं। यह मानदंड 1-2-1987 से प्रभावी हैं। तथापि कुछ राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वहां की विशेष परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए अधिक पैमाने पर आवंटन की अनुमति दी जा रही है। अगस्त 1991 से उस समय देश में चीनी की बढ़ी हुई उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए सभी राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों के लेवी चीनी आवंटनों में 5% की तदर्थ बढ़ोतरी को लगातार दो चीनी मौसमों अर्थात् 1992-93 और 1993-94 में चीनी उत्पादन में लगातार गिरावट के कारण अप्रैल, 1994 के लिए लेवी चीनी रिलीज से रोक दिया गया था।

(ग) से (च) लेवी चीनी के आवंटनों में वृद्धि चीनी उत्पादन स्तरों पर निर्भर करेंगी जो 1994-95 तथा 1995-96 चीनी मौसमों के दौरान प्राप्त की जाएगी।

खाद्यान्नों में पोषक तत्व

4091. श्री हरिकेवल प्रसाद : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अकार्बनिक उर्वरकों का अवैज्ञानिक प्रयोग से खाद्यान्नों, फलों और सब्जियों में पोषक तत्व कम हो रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई सर्वेक्षण किया गया है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ण निकले; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) से (ग) रासायनिक उर्वरकों का अवैज्ञानिक तरीके से इस्तेमाल करने से कृषि उत्पादों के पोषक तत्वों में कमी आ सकती है। वैसे, इस संबंध में कोई विशिष्ट सर्वेक्षण नहीं कराया गया है।

(घ) कृषकों को उर्वरकों के वैज्ञानिक उपयोग के संबंध में सलाह देने के लिए देश में 496 मृदा परीक्षण प्रयोगशालाएं हैं। केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के माध्यम से उर्वरकों के संतुलित तथा समेकित उपयोग को भी बढ़ावा दिया जाता है।

[हिन्दी]

इफ्को उर्वरक संयंत्र द्वारा प्रदूषण

4092. श्री मोहन सिंह (देवरिया) : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इलाहाबाद के निकट स्थित 'इफ्को' उर्वरक संयंत्र के कारण बढ़ते हुए पर्यावरणीय प्रदूषण से पेड़ मुरझा रहे हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि उर्वरक द्वारा प्रदूषित जल के उपयोग के कारण हजारों व्यक्ति/बच्चे विकलांग होते जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार ने इस उर्वरक संयंत्र के कारण होने वाले पर्यावरणीय प्रदूषण की समस्या का कोई समाधान किया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) इलाहाबाद के निकट स्थित इफ्को उर्वरक संयंत्र के खिलाफ विगत में कई शिकायतें प्राप्त हुई हैं। शिकायतें इस संयंत्र से निकलने वाले उत्सर्जनों तथा वहिस्राव के कारण पेड़-पौधों तथा मानव स्वास्थ्य पर पड़ने वाले हानिकर प्रभावों से संबंधित हैं। इन शिकायतों के आधार पर एक केन्द्रीय दल ने संयंत्र की जांच की थी। इकाई को एक समयबद्ध आधार पर निर्धारित मानकों का अनुपालन करने के लिए फिर से निर्देश दिये गये हैं। उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने अब रिपोर्ट दी है कि इस समय इस इकाई द्वारा उत्पन्न प्रदूषण के पेड़-पौधों और मानक स्वास्थ्य पर बुरे प्रभाव दर्शाने का कोई सबूत नहीं है।

(ग) और (घ) उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने रिपोर्ट दी है कि अब संयंत्र ने जल और वायु प्रदूषण नियंत्रण प्रणालियां लगा ली हैं तथा यह निर्धारित वहिस्राव व उत्सर्जन मानकों का अनुपालन कर रहा है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

सड़क क्षेत्र से ट्रैफिक लेना

4093. श्री अजय मुखोपाध्याय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने सड़क क्षेत्र से गैर-सरकारी नॉन-बल्क ट्रैफिक लेने हेतु कोई कदम उठाए हैं;

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

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) सड़क क्षेत्र से गैर-सरकारी तथा फुटकर यातायात सहित अतिरिक्त यातायात आकर्षित करने के उद्देश्य से रेलवे स्टेशन से स्टेशन तक के लिए दरें उद्धत करने, द्वार से द्वार तक कंटेनरीकृत सेवाओं, एस एल आर/ब्रेक यानों में स्थान पट्टे पर देने, विशेष पार्सल गाड़ियां चलाने आदि जैसे अन्य उपायों के अलावा उपयोगकर्ता उद्योगों के साथ निकट समन्वय बनाए रखती है।

पौधशाला योजना

4094. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कोई पौधशाला योजना आरंभ करने का है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1994-95 के दौरान इस दिशा में क्या कदम उठाए गये हैं;

(ग) क्या वर्ष 1995-96 में पूरे देश में इस योजना के चलाए जाने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो इस योजना के लिए राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (घ) देश के प्रत्येक जिले में आधुनिक तथा सुसज्जित पौधशालाओं से वानिकी, बागवानी तथा पुष्प कृषि के लिए विभिन्न प्रकार की गुणवत्ता पौध उपलब्ध कराने के लिए एक 'इंदिरा कुंज योजना' पर विचार किया जा रहा है। विस्तृत योजना तैयार की जा रही है और सरकार द्वारा उस पर समुचित विचार करने तथा अनुमोदन देने के बाद उसे कार्यान्वित किया जाएगा।

[हिन्दी]

कृषि विकास दर

4095. श्री राम प्रसाद सिंह : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के अनेक प्रयासों के बावजूद भारत में कृषि विकास दर विश्व के अन्य देशों की तुलना में बहुत कम है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार द्वारा कृषि क्षेत्र के समग्र विकास के लिए गैर-सरकारी संगठनों की भागीदारी सुनिश्चित करने हेतु प्रयास किये जा रहे हैं;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) 1980-81 के दौरान कृषि उत्पादन की औसत वार्षिक वृद्धि दर 3.2 प्रतिशत थी जोकि 2.6 प्रतिशत के विश्व औसत की तुलना में अधिक थी। भारत में कृषि के क्षेत्र में वृद्धि दर कुछ देशों के अपेक्षाकृत कम थी, लेकिन क्षेत्र के बहुत से देशों की तुलना में अधिक थी।

(ख) से (घ) कृषि क्षेत्र के समग्र विकास के लिए बागवानी, विस्तार, बीज, वर्षा सिंचित कृषि तथा मृदा व जल संरक्षण आदि के क्षेत्रों में निजी संगठन भाग ले रहे हैं। सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्रों के अंतर्गत बागवानी के तहत जिला स्तरीय छोटी नर्सरियों तथा ऊतक संवर्धक एककों का विकास किया जा रहा है। कृषि विस्तार के अंतर्गत विस्तार सेवाओं की क्षमता तथा क्षेत्र में वृद्धि करने तथा ग्रामीण प्रौद्योगिकी एवं लोगों की क्रियाशीलता को बढ़ावा देने के लिए गैर-सरकारी संगठनों की सेवाओं का उपयोग किया जा रहा है। प्रतिनिधि पनधाराओं में कार्यक्रमों के क्रियान्वयन के लिए गैर-सरकारी संगठनों की पहचान की गई है। जागरूकता पैदा करने, क्षेत्रीय कार्मिकों तथा लाभानुभोगियों के प्रशिक्षण, प्रशिक्षण सामग्री के निर्माण, कम्पोजिट नर्सरियों की स्थापना तथा परियोजना संबंधी क्रियाकलापों के मूल्यांकन एवं प्रबोधन के लिए वर्षासिंचित कृषि प्रणाली के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को भी शामिल किया जा रहा है।

[अनुवाद]

किलों का रखरखाव

4096. श्री सुधीर सावंत : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र में सिंधु दुर्ग और विजय दुर्ग इस समय खराब हालत में हैं और उनका रख-रखाव उपयुक्त ढंग से नहीं किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो इन दो किलों की मरम्मत करने और इनका उपयुक्त ढंग से रख-रखाव करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ग) इस हेतु कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वर्ष 1995-96 के लिए सिंधु दुर्ग और विजय दुर्ग किलों के रखरखाव और संरक्षण के लिए क्रमशः 85,000/- रु. और 80,000/- रु. का आवंटन किया गया है।

आमान परिवर्तन

4097. डॉ. कृपासिन्धु भोई : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आमान परिवर्तन में चालू कार्यक्रम शुरू होने के पहले देश में मीटर रेल लाइन की जोन-वार कुल कितनी लंबाई थी;

(ख) चालू योजना के अंतर्गत आमान परिवर्तन हेतु मंजूर की गई रेल लाइन की जोन-वार कितनी लंबाई है;

(ग) 31 मार्च, 1995 तक वास्तविक रूप से परिवर्तित की गई रेल लाइन की जोनवार कितनी लंबाई है;

(घ) आमान परिवर्तन की जा रही रेल लाइन की जोन-वार क्या लंबाई है;

(ङ) किस सीमा तक योजना लक्ष्य को जोन-वार पूरा कर लिया जाएगा;

(च) क्या रेलवे ने आमान परिवर्तन के लिए मार्च, 1977 तक के लक्ष्य निर्धारित किये हैं;

(छ) यदि हां, तो लक्ष्य के अनुसार मार्च 1977 के अंत तक कुल कितने किलोमीटर रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन किया जाना है;

(ज) इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है; और

(झ) तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (झ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

उत्तर प्रदेश में औद्योगिक प्रदूषण

4098. डॉ. साक्षीजी : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान सरकार को उत्तर प्रदेश के विभिन्न जिलों में पैदा हो रहे औद्योगिक प्रदूषण से संबंधित शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) उदत्त अवधि के दौरान राज्य में प्रदूषण रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई; और

(घ) इसके क्या परिणाम प्राप्त हुए ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। केन्द्र सरकार को 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान उत्तर प्रदेश के विभिन्न जिलों में औद्योगिक प्रदूषण के बारे में कुल 203 शिकायतें प्राप्त हुई हैं। ये शिकायतें इफ्को, फूलपुर, इंडियन मेज एंड कैमिकल लि., बुलंदशहर; खेतान फर्टिलाइजर, रामपुर; हिंडाल्को, रेणुकोट; गणेश पेपर मिल्स, बदायूं तथा सेकसरिया चीनी मिल, सीतापुर जैसी बड़ी इकाइयों सहित विभिन्न उद्योगों द्वारा उत्पन्न प्रदूषण से संबंधित हैं।

(ग) औद्योगिक प्रदूषण को रोकने के लिए किये गये उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) वहिस्राव एवं उत्सर्जन मानक निर्धारित किये गये हैं।

(2) उद्योगों के स्थान-निर्धारण एवं प्रचालन के लिए पर्यावरणीय दिशा-निर्देश तैयार किये गये हैं।

(3) उद्योगों से राज्य प्रदूषण बोर्डों की सहमति अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए कहा गया है।

(4) उद्योगों को समयबद्ध आधार पर आवश्यक निगरानी और प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगाने के निर्देश दिये गये हैं तथा दोषी इकाइयों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई की जाती है।

(5) परिवेशी वायु गुणवत्ता मानक अधिसूचित किये गये हैं।

(घ) विभिन्न उपाय किये जाने के फलस्वरूप अनेक इकाइयों ने प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगा दिये हैं तथा वे अब निर्धारित मानकों का अनुपालन करते हैं।

भूकम्प पीड़ितों की सहायता

4099. श्री के. एच. मुनियप्पा : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कर्नाटक के गुलबर्गा जिले में 1993 के भूकम्प पीड़ितों को राहत देने और उनके पुनर्वास के लिए कोई धनराशि जारी की है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) और (ख) भारत सरकार ने, कर्नाटक की सरकार को, 1993-94 के लिए आपदा राहत कोष (सी. आर. एफ.) के केन्द्रीय अंश की 20.25 करोड़ रुपये की राशि निर्मुक्त की है ताकि वह भूकम्प सहित प्राकृतिक आपदाओं द्वारा प्रभावित क्षेत्रों में राहत तथा पुनर्वास उपाय कर सके। भारत सरकार आपदा राहत कोष का जिला-वार आवंटन नहीं करती।

रेल लाइन

4100. श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास बदरपुर और लामडिंग रेल लाइन तथा वहां मौजूद 37 सुरंगों का नवीकरण करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या सरकार ने हाल ही में इस प्रयोजनार्थ कोई धनराशि मंजूर की है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और आजतक कितनी धनराशि का उपयोग किया गया है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ग) लमडिंग-बदरपुर खंड पर रेलपथों, पुलों और सुरंगों को यथा-अपेक्षित सुदृढ़/नवीकरण किया जा रहा है। पुलों और सुरंगों को पहले ही सुदृढ़ किया जा चुका है। रेल पथों का नवीकरण चल रहा है। मार्च, 1995 तक स्वीकृत कार्यों, उनकी प्रत्याशित लागत, खर्च और 1995-96 के दौरान आवंटन का ब्यौरा इस प्रकार है :

काम का विवरण	प्रत्याशित लागत लाख रु. में	मार्च, 1995 तक खर्च लाख रु. में	1995-96 दौरान आबंटन लाख रु. में
1	2	3	4
I. चालू काम			
1. रेल नवीकरण द्वारा			
(क) दाओतुहाजा-बगतार (34 कि.मी.)	542.57	330.58	200.00

1	2	3	4
(ख) लोअर हाफलाग— बंद्राखल(35 कि.मी.)	677.19	400.68	250.00
(ग) माइबंग-वाडरेंडिस (6.9 कि.मी.)	570.46	120.00	300.00
2. कहीं-कहीं स्लीपर नवीकरण			
(क) वाडरेंडिसा-जातिंगा यार्ड लाइन (चौथा स्टेशन) और लमडिंग-वाडरेंडिस	332.16	167.43	120.20
II. 1995-96 के दौरान स्वीकृत नए काम			
(i) रेल नवीकरण द्वारा			
(क) लमडिंग-लैंगटिंग (37 कि.मी.)	400.75	—	100.00
(ii) स्लीपर नवीकरण द्वारा			
(क) माइवंग-मिग्रेंडिसा (25.9 कि.मी.)	404.75	—	140.00
(ख) महर-बगतार (12 कि.मी.)	239.23	—	50.00
जोड़	3166.91	1018.69	1160.00

मत्स्य पालन

4101. श्री के. प्रधानी : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ताजे और खारे पाने में मत्स्य पालन कार्यक्रम के क्षेत्र में विभिन्न राज्य सरकारों के निष्पादन की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो किस अवधि तक की समीक्षा की गई;

(ग) उक्त अवधि के दौरान विभिन्न राज्य सरकारों के कार्य-निष्पादन का ब्यौरा क्या है;

(घ) विभिन्न राज्य सरकारों ने इस मामले में क्या राय व्यक्त की है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस क्षेत्र में उनके कार्य-निष्पादन को सुधारने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जी, हां। भारत सरकार द्वारा प्रायोजित ताजा पानी और खारा पानी मछली पालन कार्यक्रमों के कार्यान्वयन में विभिन्न राज्य सरकारों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा राज्यों से सामयिक रूप से प्राप्त होने वाली प्रगति रिपोर्टों से तथा जोनल बैठकों में और योजना आयोग में वार्षिक योजनाओं को अंतिम रूप देने के लिए गठित कार्य-दलों की बैठकों में की जाती है।

(ग) विभिन्न योजनाओं के संबंध में नवीनतम समीक्षा के दौरान मूल्यांकित विभिन्न राज्यों का कार्यनिष्पादन दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(घ) राज्य सामान्यतया किसानों में प्रौद्योगिकी के प्रचार के लिए पर्याप्त प्रशिक्षित जनशक्ति की कमी, वाणिज्यिक बैंकों से ऋण प्रवाह, विशेषकर लघु क्षेत्र के लिए, हैचरी में उत्पादित बीज की पर्याप्त मात्रा में अनुपलब्धता, सस्ते और स्वीकार्य झींगा आहार की पर्याप्त मात्रा में अनुपलब्धता तथा स्वदेशी प्रौद्योगिकी में कमी, का संकेत देते रहे हैं।

(ङ) कार्यनिष्पादन सुधारने के लिए सरकार द्वारा उठाए गये कदमों में निम्नलिखित सम्मिलित हैं :

(1) चल रही योजनाओं में नये घटक सम्मिलित करना/परिवर्तन लाना तथा सहायता में संशोधन करना आदि;

(2) हैचरियां स्थापित करने के लिए राजसहायता के रूप में विभिन्न वित्तीय प्रोत्साहनों और अन्य आदानों का प्रावधान;

(3) राज्यों के मात्स्यिकी विभागों की तकनीकी दक्षता मजबूत बनाना; और

(4) प्रदर्शन एवं प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना, झींगा पालकों को प्रशिक्षण देने के जरिए प्रशिक्षित जनशक्ति विकसित करना।

विवरण

क्र. सं.	राज्य	कार्य कर रही ताजे पानी में मत्स्य पालन विकास एजेंसियों की संख्या**	1993-94 तक ताजे पानी में मत्स्य पालन विकास एजेंसियों द्वारा कवर किया गया जल क्षेत्र* (क्षेत्र हैक्टे. में)	कार्य कर रही खारे पाने में मत्स्यपालन विकास एजेंसियों की संख्या**	1993-94 तक खारे पानी में मत्स्यपालन विकास एजेंसियों द्वारा कवर किया गया क्षेत्र** (हैक्टे. में)	दिसम्बर, 1994 तक विकसित किया गया जल प्रसारित क्षेत्र†	
						ताजा पानी (क्षेत्र हैक्टे. में)	खारा पानी (क्षेत्र हैक्टे. में)

1	2	3	4	5	6	7	8
2.	अरुणाचल प्रदेश	2	115	—	—	—	—
3.	असम	23	2710	—	—	—	—
4.	बिहार	49	21858	—	—	—	—
5.	गोवा	—	—	1	128	—	—
6.	गुजरात	17	30099	3	797	—	—
7.	हरियाणा	16	15565	—	—	—	—
8.	हिमाचल प्रदेश	2	244	—	—	—	—
9.	जम्मू और कश्मीर	2	1555	—	—	—	—
10.	कर्नाटक	11	18915	2	45	—	—
11.	केरल	14	3658	6	863	—	—
12.	मध्य प्रदेश	45	50639	—	—	—	—
13.	महाराष्ट्र	26	9001	4	179	—	—
14.	मणिपुर	8	1617	—	—	—	—
15.	मेघालय	1	25	—	—	—	—
16.	मिजोरम	3	106	—	—	—	
17.	नागालैंड	3	1163	—	—	—	—
18.	उड़ीसा	27	37667	7	11495	8260	637
19.	पंजाब	14	11121	—	—	—	—
20.	राजस्थान	15	3829	—	—	—	—
21.	सिक्किम	1	52	—	—	—	—
22.	तमिलनाडु	13	11246	5	203	—	—
23.	त्रिपुरा	3	3297	—	—	—	—
24.	उत्तर प्रदेश	56	63694	—	—	—	—
25.	पश्चिम बंगाल	18	93272	3	1002	—	472

*'ताजे पानी में मछली पालन का विकास' योजना के अंतर्गत।

**'खारे पानी में मछलीपालन का समेकित विकास' योजना के अंतर्गत।

† केवल आंध्र प्रदेश, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, बिहार तथा उत्तर प्रदेश में कार्यान्वित की जा रही झींगा तथा मछली पालन की विश्व बैंक की सहायता प्राप्त परियोजना के अंतर्गत।

[हिन्दी]

उपरिपुल

4102. श्री भवानीलाल वर्मा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे के बिलासपुर मंडल की ओर से बिलासपुर-रामगढ़ राजमार्ग पर चंपा रेल फाटक पर रेल उपरिपुल का निर्माण करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को कब तक स्वीकृत किया जाएगा और उस पर कितनी लागत आने का अनुमान है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

क्षेत्रीय खेल-कूद विकास परियोजना केन्द्र

4103. श्री द्वारकानाथ दास : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण असम के करीमगंज जिले के दुलाबचेरा में क्षेत्रीय खेल-कूद विकास परियोजना केन्द्र की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी स्थापना कब तक की जाएगी ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रेल परियोजनाएं

4104. श्री जनार्दन मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा मितव्ययता उपाय अपनाए जाने के कारण रेलवे की बड़ी योजनाएं प्रभावित हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इन योजनाओं को पूरा करने में हुए विलंब के कारण इनकी लागत में भारी वृद्धि हुई है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार इन योजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए कोई कदम उठाने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) जी हां, परंतु संसाधनों की तंगी के कारण प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

(ग) और (घ) इन परियोजनाओं पर शीघ्र प्रगति के लिए आंतरिक स्रोतों और बजटीय समर्थन दोनों ही स्रोतों से और अधिक धन इकट्ठा करने के लिए प्रयत्न किये जा रहे हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

दुधारू पशु अनुसंधान केन्द्र

4105. श्री विलासराव नागनाथराव गूंडेवार : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में किन-किन स्थानों पर अधिक दूध देने वाले पशुओं के लिए अनुसंधान केन्द्र खोले गये हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार महाराष्ट्र में ऐसे और अधिक केन्द्र खोलने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा (कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) भारतीय कृषि औद्योगिक न्यास (फाउंडेशन) उर्ली कंचन-पुणे।

(ख) जी, नहीं।

(ग) उपरोक्त (ख) को देखते हुए इसका प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) अधिक दूध देने वाले पशुओं के लिए और अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने के प्रस्तावों पर जब कभी भी वे प्राप्त होंगे, गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाएगा।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद का कार्यनिष्पादन

4106. श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के कार्य-निष्पादन का आकलन किया है;

(ख) यदि हां, तो यह आकलन किस तिथि को किया गया था और उसके क्या परिणाम निकले; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद (भा. कृ. अ. प.) एक सोसाइटी है जो 1860 के सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम के तहत पंजीकृत है। केन्द्रीय कृषि मंत्री जी इसके अध्यक्ष हैं। भा. कृ. अनु. परिषद के संरचनात्मक ढांचे, कार्मिक नीतियों और कार्यकलापों की जांच के लिए भा. कृ. अनु. परिषद के अध्यक्ष ने योजना आयोग के भूतपूर्व सदस्य डॉ. जी. वी. के. राव की अध्यक्षता में अप्रैल, 1987 में एक समिति नियुक्त की।

(ख) और (ग) इस समिति की रिपोर्ट मार्च, 1988 में प्राप्त हुई जिसकी परिषद में ध्यानपूर्वक जांच की गई। पुनरीक्षा समिति ने भा. कृ. अनु. परिषद और इसके संस्थानों के ढांचे, कार्यकलापों, राज्य कृषि विश्वविद्यालयों, भारत सरकार के विभिन्न दूसरे संगठनों के साथ इसके संबंधी पर 205 सिफारिशें की थीं। इसने अंतर्राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान के सलाहकार दल (सी. जी. आई. ए. आर.) के साथ हमारे संबंधों के बारे में भी सिफारिश की। परिषद ने पुनरीक्षा दल द्वारा की गई सभी सिफारिशों को कार्यान्वयन के लिए या तो पूर्ण रूप से अथवा आंशिक रूप से स्वीकृत कर लिया, केवल नौ सिफारिशें स्वीकृत नहीं की गई। फिर भी, ये नौ सिफारिशें निरर्थकता और प्रशासनिक अनुपयुक्तता की वजह से स्वीकृत नहीं की गई।

इन सिफारिशों पर कार्रवाई शुरू कर दी गई है और परिषद के मुख्यालय में प्रत्येक सिफारिश के कार्यान्वयन के स्तर की अनुवर्ती कार्रवाई के लिए एक विशेष सेल की स्थापना की गई है।

[अनुवाद]

खास भूमि अंतरण

4107. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि युमतांग घाटी, तुंग मालिंग, नागा बरफोक यकचे स्थित वन खास भूमि और उत्तरी सिक्किम में भारत तिब्बत सीमा पर मुंमो-यांग की आरक्षित वन भूमि अवैध रूप से वन संरक्षण अधिनियम, 1980 का उल्लंघन कर गैर-सरकारी पार्टियों को अंतरित कर दी गई है;

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

(ग) क्या यह भी सच है कि राज्य वन विभाग ने अब इस खास भूमि का उत्तरी सिक्किम में थल सेना द्वारा वन भूमि के बदले बहुत ऊंचे मूल्यों पर

अधिग्रहण किया है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है;

(ङ) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकार को क्षेत्रीय मुख्य वन संरक्षक द्वारा प्रस्तुत 27-5-1994 की मौके पर की गई जांच रिपोर्ट के संबंध में अपनी विस्तृत टिप्पणियां देने के लिए कहा है;

(च) यदि हां, तो राज्य सरकार द्वारा दी गई टिप्पणियों का ब्यौरा क्या है; और

(छ) सरकार की इस बारे में क्या प्रतिक्रिया है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (छ) मंत्रालय को ऐसा आरोप प्राप्त हुआ था। इस मामले की क्षेत्रीय मुख्य वन संरक्षक, भुवनेश्वर के माध्यम से जांच कराई गई थी जिसकी जांच रिपोर्ट को विस्तृत टिप्पणियों के लिए राज्य सरकार के पास भेजा गया है।

इस मंत्रालय को वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत प्रश्नगत वन भूमि के अंतरण के बारे में राज्य सरकार से अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

केन्द्रीय विद्यालयों में केन्द्रीय सिविल सेवा नियम

4108. श्री मुहीराम सैकिया : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकरा द्वारा जारी किये गये केन्द्रीय सिविल सेवा (सेवा संघ को मान्यता) नियम 1993 केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा हाल ही में अपनाए गये हैं;

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

(ग) इस संबंध में मान्यता प्राप्त संघ पर क्या नियम और विनिमय लागू होते हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) जी, हां। केन्द्रीय विद्यालय संगठन के शासी बोर्ड ने 20-4-95 को आयोजित अपनी 58वीं बैठक में, सेवा संघों की मान्यता तथा उनकी सदस्यता की जांच के संबंध में कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग द्वारा जारी संशोधित केन्द्रीय सिविल सेवा (सेवा संघों की मान्यता) नियम, 1933 को अपनाने का निर्णय लिया है।

(ग) केन्द्र सरकार के कर्मचारियों के संघों की मान्यता के लिए नियमों तथा विनियमों को केन्द्रीय सिविल सेवा (सेवा संघों की मान्यता) नियमावली, 1993 के द्वारा संचालित किया जाता है तथा इन्हें जी. एस. आर. संख्या 689(ई) के अनुसार, भारत के असाधारण राजपत्र के खंड II धारा 3, उप-धारा (1) में अधिसूचित किया गया है।

मसालों की नई किस्में

4109. श्री रमेश चेन्नित्तला : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद (आई. सी. ए. आर.) ने इलायची, काली-मिर्च आदि जैसे मसालों की अधिक उपज वाली किस्में विकसित की हैं;

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

(ग) अन्य मसाला उत्पादक देशों की प्रति हैक्टेयर उपज की तुलना में इन मसालों की प्रति हैक्टेयर उपज का ब्यौरा क्या है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) जी, हां। भा. कृ. अनु. परिषद मसालों के लिए कालीकट स्थित राष्ट्रीय अनुसंधान केन्द्र में तथा साथ ही साथ अखिल भारतीय समन्वित अनुसंधान प्रायोजना के अंतर्गत मसालों के लिए पन्नीयूर और मयलडुमपरा (केरल), मुडीगेरे और सिरसी (कर्नाटक), यारकूड (तमिलनाडु) और चितापल्ली (आंध्र प्रदेश) स्थित अनुसंधान केन्द्रों में इलायची और काली मिर्च पर अनुसंधान का कार्य कर रहा है।

विकसित किस्में और उपज क्षमता नीचे दी गई हैं—

किस्में	औसत पैदावार	अधिकतम उपज क्षमता
काली मिर्च	(किलो/है. (सूखी)	किलो/है. (सूखी)
पंन्नीयूर-1	1242	8800
पन्नीयूर-2	2570	3313
पन्नीयूर-3	1953	3269
पन्नीयूर-4	1277	2443
श्रीकारा	2677	4200
सुभकारा	2352	4487
पंचमी	2828	6528
ओट्टापलाकुल-I (पोरनामी)	2333	5356
इलायची		
मुडीगेरे-I	275	1000
पी. वी.-I	260	500
कुर्ग इलायची सलेक्शन-I (सी. सी. एस.-I)	409	1156

फिर भी, मलेशिया और इंडोनेशिया जैसे देशों में काली मिर्च शुद्ध फसल के रूप में उगायी जाती है जिसका उपज स्तर 2500 किलो प्रति हैक्टर है। इसकी तुलना भारत में मिलने वाली उपज से नहीं की जा सकती, क्योंकि यहां यह फसल नारियल व सुपारी के अलावा वासभूमि फसलों के साथ मिश्रित फसल के रूप में उगायी जाती है।

मार्शलिंग यार्ड

4110. श्री डी. वेंकटेश्वर राव :

श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे ने मार्शलिंग यार्डों के निर्माण और विकास पर जितना खर्च किया है;

(ख) क्या रेलवे ने 1993-94 में 540 करोड़ रुपये की बचत करने के

लिए अर्थव्यवस्था पैकेज के रूप में 27 मार्शलिंग यार्डों को बंद करने का निर्णय किया है;

(ग) क्या अकेले इन यार्डों के बंद होने से 69 लोकोमोटिव के अतिरिक्त 9000 ब्रॉड गेज तथा 1,000 मीटर गेज की गतिशीलता में सुधार हो जाएगा;

(घ) क्या कर्मचारियों की संख्या में कटौती से प्रतिवर्ष 30 करोड़ रुपये और ऊर्जा की बचत होगी; और

(ङ) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई अंतिम निर्णय लिया गया है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (ङ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

प्रदूषणकारी एकक

4111. डॉ. लक्ष्मीनारायण पांडेय : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मध्य प्रदेश के विभिन्न जिलों में कतिपय रसायन कारखानों और अन्य उद्योग एककों द्वारा पर्यावरण संबंधी कानून और नियमों का उल्लंघन करने से संबंधित शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने उनको चेतावनी जारी की है तथा क्या इन एककों द्वारा प्रदूषण के कारण सैंकड़ों गांव बुरी तरह से प्रभावित हुए हैं और इसके परिणामस्वरूप फसलों को भी क्षति पहुंची है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कारगर कार्यवाही की गई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। जिन बड़े उद्योगों के खिलाफ इस प्रकार की शिकायतें प्राप्त हुई हैं उनमें भिलाई इस्पात संयंत्र (भिलाई), केडिया मद्यनिर्माणशाला (भिलाई), वाल्को (कोरबा), राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम (कोरबा), बिन्दल एग्रो कैमिकल्स (रायसिन), शिव शक्ति पेपर मिल्स (विदिशा), म. प्र. बोर्ड एंड पेपर मिल्स (विदिशा) और ओरिएंट पेपर मिल्स (अमलाई) शामिल हैं। कुछ बड़े सीमेंट संयंत्रों के खिलाफ भी शिकायतें मिली हैं जिनमें रायपुर और मंदसौर जिलों में स्थित सीमेंट संयंत्र और रायसिन में छोटे उद्योगों के समूहों में स्थित सीमेंट संयंत्र शामिल हैं।

(ग) और (घ) इन सभी शिकायतों की जांच पड़ताल कर ली गई है। उद्योगों को एक निश्चित समयावधि के भीतर निर्धारित उत्सर्जन और बहिस्राव मानकों को पूरा करने के लिए शोधक उपाय करने तथा सुरक्षा मानदंड कार्यान्वित करने के निदेश दे दिये गये हैं। दोषी इकाइयों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

रेल लाइनों का विद्युतीकरण

4112. श्री एन. के. राठवा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार गुजरात के कुछ रेल मार्गों का विद्युतीकरण करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के लिए कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है;

(ग) इस उद्देश्य से 1995-96 के दौरान कितनी धनराशि आवंटित की गई है;

(घ) यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) फिलहाल गुजरात राज्य में पड़ने वाले किसी रेल मार्ग का विद्युतीकरण करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी

4113. श्री मोहन रावले : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी की गतिविधियों का अधिकांश हिस्सा संपन्न क्षेत्रों में स्थित है;

(ख) यदि हां, तो दिल्ली के ग्रामीण और अल्पविकसित क्षेत्रों की उपेक्षा किये जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या राष्ट्रीय राजधानी की गंदी बस्तियों और अल्पविकसित क्षेत्रों में लाइब्रेरी के नेटवर्क को फैलाने और वाचनालय खोलने हेतु कदम उठाए गये हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां।

(ख) चूंकि, निधियों के अभाव के कारण, दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी स्वयं अपने भवनों का निर्माण करने की स्थिति में नहीं है, अतः नीति यह रही है कि जहां कहीं भी इसे निःशुल्क उपयुक्त आवास उपलब्ध करवाया जाता है, वहां एक नया पुस्तकालय खोला जाये। इसको ध्यान में रखते हुए, किसी क्षेत्र विशेष की उपेक्षा करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी के दिल्ली की गंदी बस्तियों और अल्पविकसित क्षेत्रों में अनेक पुस्तकालय तथा वाचनालय हैं। गंदी बस्तियों तथा ग्रामीण क्षेत्रों में विद्यमान पुस्तकालयों की एक सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी

गंदी बस्तियों एवं पुनर्वास कालोनियों को कवर करने वाले दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी प्रणाली के सेवा एकक

1. पुनर्वास कालोनी पुस्तकालय एवं वाचनालय

(i) अरुण नगर

(ii) दक्षिण पुरी

(iii) हस्तसाल

(iv) इंद्रपुरी

(v) जहांगीरपुरी

(vi) ज्वालापुरी

(vii) कल्याणपुरी

(viii) खानपुर

(ix) खिचड़ीपुर

(x) ख्याला

(xi) मादीपुर

(xii) मंगोलपुरी (एस)

(xiii) नंदनगरी

(xiv) नांगलोई (ए)

(xv) पुरानी सीमापुरी

(xvi) संगम पार्क

(xvii) सत्य निकेतन

(xviii) सीलमपुर

(xix) शकरपुर

(xx) सुल्तानपुरी (सी-4)

(xxi) सुल्तानपुरी (ई-7)

(xxii) त्रिलोक पुरी (ब्लाक सं. 22)

2. वाचनालय (पुनर्वास कालोनी)

(i) चौखंडी

(ii) गोकुलपुरी

(iii) मंगोलपुरी (के. ब्लाक)

(iv) नांगलोई (वाई. ब्लाक)

(v) नई सीमापुरी

(vi) रघुवीर नगर

(vii) सुल्तानपुरी (ए-4, ब्लाक)

(viii) टिगरी

(ix) त्रिलोकपुरी (बी-ब्लाक)

ग्रामीण क्षेत्रों को कवर वाले दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी प्रणाली के सेवा एकक

1. उप-शाखाएं

(i) बवाना

(ii) मुखमेलपुर

(iii) नरेला

(iv) मुंडका

(v) कटेवड़ा

2. चल पुस्तकालय वाहन मार्ग (ग्रामीण क्षेत्र)

(i) कुतुबगढ़

(ii) दरियापुर

(iii) बख्तावरपुर

(iv) बुराड़ी

(v) करावा

(vi) पूठ कलां

(vii) लिवासपुर

(viii) खेड़ा कलां

(ix) विदेश संचार सेवा केन्द्र (छत्तरपुर)

(x) सुल्तानपुर

(xi) चितोरनी

(xii) फतेहपुर बेरी

(xiii) छतरपुर

(xiv) महीपालपुर

एम. एस. टी. सुविधाएं

4114. श्री पूर्णचन्द्र मलिक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 150 किलोमीटर तक मासिक सीजन टिकटों के संबंध में रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों के कारण लंबी दूरी के यात्रियों को कठिनाइयां हो रही हैं; और

(ख) यदि हां, तो 150 किलोमीटर से अधिक दूरी के लिए ऐसी सुविधा उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) रेल दर जांच समिति की सिफारिशों के आधार पर 150 कि. मी. की दूरी तक सीजन टिकट जारी किये जाते हैं। वहरहाल, उन लंबी दूरियों के लिए भी सीजन टिकट जारी किये जाते हैं। जहां यह सुविधा 1951 से पहले मौजूद थी। सीजन टिकट अत्यधिक रियायती होते हैं और यह सामान्यतः उन यात्रियों द्वारा प्रयोग किये जाते हैं जो अपने आवास और काम के स्थान के बीच प्रतिदिन यात्रा करते हैं। रेल किराया और माल भाड़ा समिति भी जिसने इस मामलों की जांच की है, दूरियों की वर्तमान सीमा को बढ़ाने के पक्ष में नहीं है।

[हिन्दी]

गन्ना उत्पादकों को भुगतान

4115. श्री नरेश कुमार बालियान : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में चीनी मिलों पर गन्ना उत्पादकों का बहुत-सा धन बाकी है;

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

(ग) क्या सरकार ने चीनी मिलों द्वारा गन्ना उत्पादकों को बकाया धनराशि का भुगतान सुनिश्चित करने हेतु कोई योजना बनाई है;

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

(ङ) क्या चीनी मिलें उन्हें बकाया धनराशि पर ब्याज देने के लिए उत्तरदायी हैं; और

(च) यदि हां, तो उन चीनी मिलों की राज्य-वार संख्या कितनी है जिन्होंने वकाया धनराशि पर ब्याज का भुगतान नहीं किया है ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) चीनी फैक्ट्रियों द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुसार 15-3-1995 तक चीनी फैक्ट्रियों से किसानों को देय गन्ना मूल्य बकाया की राज्य-वार स्थिति दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) आवश्यक वस्तु अधिनियम के अंतर्गत जारी गन्ना (नियंत्रण) आदेश के अनुसार केन्द्र सरकार गन्ने के लिए सांविधिक न्यूनतम मूल्य नियत करती है जिससे कम का कोई भी चीनी फैक्ट्री भुगतान नहीं कर सकती। तथापि व्यवहार में किसानों को गन्ने के राज्य द्वारा सुझाए गये मूल्य अदा किये जा रहे हैं जोकि सांविधिक न्यूनतम मूल्य से काफी अधिक है। गन्ना मूल्य वकाया का समय पर भुगतान सुनिश्चित कराने की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है जिनके पास ऐसी अदायगी को लागू करने के लिए आवश्यक अधिकार व क्षेत्र में कार्यरत संगठन हैं।केन्द्र सरकार अपनी ओर से राज्य सरकार को समय-समय पर बकाया गन्ना मूल्य जल्दी अदा करने के लिए सलाह देती रही है।

(ङ) और (च) गन्ना (नियंत्रण) आदेश, 1966 की धारा 3(3क) के अनुसार जब चीनी का उत्पादक या उसका एजेंट डिलीवरी के 14 दिनों के अंदर खरीदे गये गन्ने के लिए भुगतान नहीं करता है तो वह 14 दिनों से अधिक का ऐसी देरी की अवधि के लिए देय राशि 15% प्रति वर्ष की दर से ब्याज देगा।

राज्य सरकारों का ध्यान बार-बार उपरोक्त प्रावधानों की ओर आकृष्ट किया जा चुका है। तथापि, ऐसी चीनी मिलें जिन्होंने बकाया राशि पर ब्याज नहीं दिया है कि राज्य-वार संख्या से संबंधित जानकारी सरकार के पास उपलब्ध नहीं है।

विवरण

15 मार्च, 1995 को चीनी फैक्ट्रियों से किसानों को देय बकाया गन्ना मूल्य की राज्य-वार स्थिति

(आंकड़े करोड़ रु. में)

क्र. सं.	राज्य	गन्ना मूल्य बकाया*		
		1994-95 मौसम से संबंधित	पिछले मौसमों से संबंधित	कुल
1	2	3	4	5
1.	पंजाब	11.06	—	11.06
2.	हरियाणा	30.09	2.73	32.82
3.	राजस्थान	4.49	—	4.49
4.	उत्तर प्रदेश	221.93	5.38	227.31
5.	मध्य प्रदेश	10.22	0.01	10.23
6.	गुजरात	17.36	0.69	18.05
7.	महाराष्ट्र	106.60	0.38	106.98
8.	विहार	65.33	20.44	85.77
9.	असम	0.16	0.02	0.18
10.	आंध्र प्रदेश	47.91	0.00	47.92
11.	कर्नाटक	98.65	0.62	99.27
12.	तमिलनाडु	28.90	0.01	28.91
13.	केरल	0.00	0.00	0.00
14.	उड़ीसा	2.06	0.00	2.06
15.	पश्चिम बंगाल	0.42	0.01	0.43
16.	नागालैंड	0.00	0.00	0.00
17.	पांडिचेरी	3.51	0.01	3.52
18.	गोवा	1.30	0.00	1.30
	अखिल भारत	649.99	27.59.	677.58

*आंकड़े तैयार होने के समय तक 15-3-95 को समाप्त होने वाले पखवाड़े के लिए जिन फैक्ट्रियों से रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है उनके संबंध में नवीनतम पखवाड़े के लिए प्रस्तुत सूचना को माना गया है।

[अनुवाद]

रिसर्च डिजायन एण्ड स्टेंडर्ड आर्गेनाइजेशन का कार्य-निष्पादन

4116. श्री संदीपन भगवान थोरात : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में रिसर्च डिजायन एंड स्टेंडर्ड आर्गेनाइजेशन के गत तीन वर्षों के कार्य-निष्पादन का आकलन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान रिसर्च डिजायन एंड स्टेंडर्ड आर्गेनाइजेशन की प्रमुख उपलब्धियां क्या रहीं;

(ग) इस समय आर. डी. एस. ओ. को कौन-कौन सी प्रमुख परियोजनाएं सौंपी गई हैं और उन परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान आर. डी. एस. ओ. को कितनी धनराशि आवंटित की गई और 1995-96 के लिए विभिन्न परियोजनाओं हेतु कितनी धनराशि का प्रावधान किया गया है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन में प्रौद्योगिकीय विकास कार्य एक सतत् प्रक्रिया है और इसके निष्पादन की अ. अ. एवं मा. सं. की प्रशासी परिषद द्वारा आवधिक रूप से समीक्षा की जाती है। अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक

संगठन की हाल ही की उल्लेखनीय उपलब्धियों में अन्य के अलावा विद्युतीकरण की 2 × 25 के. वी. प्रणाली, 3100 अश्व शक्ति के डीजल रेल इंजन, डीजल मल्टीपल यूनिटों, रेल बसों, वातानुकूल 3-टियर शयनयान सवारी डिब्बों, 5000 अश्व शक्ति वाले बिजली रेल इंजन, छतदार वातनुकूल यूनिटों, ईंधन कुशल डीजल रेल ईंजनों का विकास करना है।

(ग) अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक-संगठन द्वारा इस समय चलाई जा रही कुछ प्रमुख परियोजनाओं में उच्च गति के मालडिब्बों का विकास, थाइरिस्टर रेल इंजनों के लिए नाइक्रोप्रोसेसर पर आधारित नियंत्रण प्रणाली का विकास, उच्च क्षमता वाले कोयला हापर मालडिब्बों, उच्च विश्वसनीयता के लिए डीजल एवं बिजली रेल इंजन पुर्जों का विकास, शिरोपरि उपस्कर रिकार्डिंग एवं निरीक्षण यान आदि का विकास करना है।

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान एवं वर्ष 1995-96 के लिए योजनागत शीर्ष 'रेल अनुसंधान' के अंतर्गत अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन हेतु निम्नानुसार धनराशियां आवंटित की गई हैं —

वर्ष		बजट अनुदान (रेलवे अनुसंधान)
1992-93	—	6.53 करोड़
1993-94	—	4.83 करोड़
1994-95	—	10.95 करोड़
1995-96	—	20.00 करोड़

विज्ञान केन्द्र

4117. श्री मनोरंजन भक्त : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1994-95 के दौरान और अब तक राष्ट्रीय विज्ञान संग्रहालय परिषद, कलकत्ता ने कितने तथा कहां-कहां विज्ञान केन्द्र खोलें हैं; और

(ख) चालू वर्ष के दौरान ऐसे कितने केन्द्र खोले जाने का विचार है और ये केन्द्र कहां-कहां खोले जाएंगे ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) वर्ष 1995-96 के दौरान निम्नांकित केन्द्र स्थापित किये जाने का प्रस्ताव है—

(1) क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, कालीकट

(2) दीघा विज्ञान केन्द्र, पश्चिम बंगाल

(3) नागपुर में रमण विज्ञान केन्द्र में तारामंडल।

विवरण

राष्ट्रीय विज्ञान संग्रहालय परिषद, कलकत्ता द्वारा अब तक निम्नलिखित विज्ञान केन्द्रों की स्थापना की गई है—

(1) केन्द्रीय अनुसंधान एवं प्रशिक्षण प्रयोगशाला, कलकत्ता।

(2) बिड़ला औद्योगिक एवं प्रौद्योगिकीय संग्रहालय, कलकत्ता।

(3) विश्वेश्वरैया औद्योगिक एवं प्रौद्योगिकीय संग्रहालय, बंगलौर।

(4) नेहरू विज्ञान केन्द्र, बम्बई।

(5) राष्ट्रीय विज्ञान केन्द्र, दिल्ली।

(6) श्रीकृष्ण विज्ञान केन्द्र, पटना।

(7) क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, भुवनेश्वर।

(8) क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, लखनऊ।

(9) रमण विज्ञान केन्द, नागपुर।

(10) क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, तिरुपति।

(11) क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, गुवाहाटी।

(12) जिला विज्ञान केन्द्र, पुरुलिया।

(13) जिला विज्ञान केन्द्र, गुलबर्ग।

(14) जिला विज्ञान केन्द्र, धरमपुर।

(15) जिला विज्ञान केन्द्र, तिरुमेलवेलि।

(16) वर्द्धमान विज्ञान केन्द्र, वर्द्धमान।

वर्ष 1994-95 के दौरान निम्नांकित केन्द्रों ने कार्य करना शुरू कर दिया है—

(1) क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, भोपाल।

(2) उप-क्षेत्रीय विज्ञान केन्द्र, धेनकनाल।

(3) विज्ञान पार्क, कपिलास।

विदेशी ऋण

4118. श्री गुरुदास कामत :

कुमारी सुशीला तिरिया :

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

(क) क्या रेलवे ने विदेशी ऋण लेने का निर्णय लिया है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) भारतीय रेल वित्त निगम को, जोकि रेल मंत्रालय के अंतर्गत एक सार्वजनिक क्षेत्र का निगम है, 1995-96 के दौरान विदेशी ऋण के द्वारा यूरो इश्यू के 150 मिलियन अमेरिकी डालर के द्वारा धन जुटाने की संभावनाओं का पता लगाने की अनुमति देने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

रेल सेवाएं

4119. श्री उदयसिंहराव गायकवाड़ : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने निकट भविष्य में अपनी सेवाओं में सुधार करने हेतु कुछ कार्यक्रम चलाए हैं;

(ख) क्या समान रेल लाइन परियोजना के अंतर्गत ये कार्यक्रम देश के सभी गांवों में चलाए जाएंगे;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस कार्य पर अनुमानतः कितनी धनराशि खर्च होगी;

(घ) क्या इन कार्यक्रमों में 160 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों को भी शामिल किया गया है;

(ङ) क्या कुछ अन्य कार्यक्रम इस नीति के ही अंग हैं; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) सेवाओं में सुधार एक सतत् प्रक्रिया है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी, हां।

(ङ) और (च) जी, हां। कुछ कार्यक्रम इस प्रकार हैं—

(i) एम. ई. एम. यू. और डी. एम. यू. पुश पुल गाड़ियों को चलाने से कम दूरी के यात्री यातायात का पृथक्करण।

(ii) अलाभप्रद शाखा लाइनों पर रेल बसों को चालू करना।

(iii) महत्वपूर्ण नगरों के बीच नई शताब्दी गाड़ियों को चालू करना।

(iv) माल गाड़ियों की गति तेज करना।

एन. डी. डी. बी. के घाटे की प्रतिपूर्ति

4120. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एन. डी. डी. बी. ने केन्द्रीय सरकार से बाजार में खरीद-फरोक्त मार्केट इंटरवेंशन आपरेशन के दौरान हुए घाटे की नगद प्रतिपूर्ति करने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार की एन. डी. डी. बी. के अनुरोध पर क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार अन्य बातों के साथ-साथ हाल ही के वर्षों में एन. डी. डी. बी. द्वारा बाजार में की गई खरीद-फरोक्त में कमियों का पता लगाने तथा एन. डी. डी. बी. अधिकारियों द्वारा अकुशलतापूर्वक कार्य करने की जिम्मेदारी निर्धारित करने हेतु कोई जांच/अध्ययन कराने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड द्वारा तिलहनों/खाद्य तेलों में मंडी में हस्तक्षेप करने का कार्य 5 वर्ष की अवधि की समाप्ति के बाद 31-3-1994 को खत्म हो गई। 31-3-1994 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड ने मंडी में हस्तक्षेप करने के कार्य से 273.49 करोड़ रुपये की हानि होने की रिपोर्ट दी।

हानि की क्षतिपूर्ति के लिए राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड को 1994-95 के दौरान 20 प्रतिशत की रियायती आयात दर पर 1.5 लाख मीटरी टन खाद्य तेल आयात करने की अनुमति दी गई है।

(ग) से (ङ) राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड की हुई हानि सहित मंडी में हस्तक्षेप करने के विभिन्न पहलुओं की जांच करने के लिए औद्योगिक लागत व मूल्य ब्यूरो के तत्कालीन अध्यक्ष, श्री पी. वी. देसाई की अध्यक्षता में फरवरी, 1993 में एक समिति गठित की गई। तिलहन नीति पर शक्ति प्राप्त समिति ने उक्त समिति की रिपोर्ट की जांच की और 1991-92 तथा 1992-93 के दौरान मंडी में हस्तक्षेप करने के कार्य के तहत राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड को हुई हानि की प्रतिपूर्ति की सिफारिश की थी।

कृषि अनुसंधान

4121. श्री एम. वी. वी. एस. मूर्ति :

श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या :

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

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने ऐसी संदर्शी योजना तैयार करने का निर्णय लिया है जिससे देश के कृषि अनुसंधान को अंतर्राष्ट्रीय मोर्चे पर तैयारी हेतु सततरूप से अद्यतन बनाया जाएगा;

(ख) यदि हां, तो क्या सभी कृषि अनुसंधान संस्थानों, राष्ट्रीय अनुसंधान केन्द्रों और निदेशालयों में उनकी शक्ति, कमी, खतरों और उपयोग के अवसरों के आकलन के पश्चात् इन संदर्शी योजना हेतु आदान उपलब्ध कराने के लिए कोई अनुरोध भेजा गया है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस संबंध में प्रथम पंचवर्षीय कार्य योजना के लिए किसी संदर्शी योजना की घोषणा की गई है; और

(घ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है और इसे कब तक लागू कर दिया जाएगा ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद मुख्यालय में संबंधित संस्थानों द्वारा तैयार की जाने वाली योजना में अत्यावश्यक सहायता प्रदान करने के लिए एक नीति एवं संदर्शी नियोजन व्यय की स्थापना की गई है। संदर्शी योजना तैयार करने के लिए भा. कृ. अ. प. के संस्थानों/राष्ट्रीय अनुसंधान केन्द्रों/प्रायोजना निदेशालयों से अनुरोध किया गया कि वे अपने निवेश उपलब्ध करें।

(ग) और (घ) वर्ष 1996 के आरंभ तक देश में उपलब्ध बेहतरीन विशेषज्ञों का उपयोग करने वाली विस्तृत योजनाएं तैयार करने की जरूरत है और नवीं पंचवर्षीय योनजा शुरू होते ही इसे पांच साल के लिए लागू किये जाने का प्रस्ताव है।

यू. ए. एस. बी. टेक्निकल इंजीनियरिंग सेंटर

4122. श्री जगतवीर सिंह द्रोण : क्या **पर्यावरण एवं वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में यू. ए. एस. बी. टेक्निकल इंजीनियरिंग सेंटर खोलने के लिए नीदरलैंड सरकार को प्रस्ताव भेजा गया था; और

(ख) इस संबंध में आगे क्या प्रगति हुई ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) मंत्रालय ने नीदरलैंड और भारत सरकार के विशेषज्ञ संस्थानों के बीच आपसी सहयोग से यू. ए. एस. बी. प्रौद्योगिकी के स्थानान्तरण के लिए तकनीकी सहायता प्राप्त करने के लिए नीदरलैंड सरकार को प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

(ख) यह प्रस्ताव नीदरलैंड सरकार के विचाराधीन है।

औद्योगिक एककों को बंद करना

4123. श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने देश में कतिपय औद्योगिक एककों को प्रदूषण समस्या के प्रभावी समाधान में विफल रहने के कारण बंद किये जाने के आदेश दिये हैं;

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

(ग) उन एककों का ब्यौरा क्या है जो इन आदेशों के परिणास्वरूप बंद कर दिये गये हैं; और

(घ) इन आदेशों के कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गये हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) उच्चतम न्यायालय ने उन औद्योगिक इकाइयों ने उन औद्योगिक इकाइयों को बंद करने के बारे में विभिन्न रिट याचिकाओं के संबंध में अलग आदेश दे दिये हैं जो निर्धारित बहिस्राव/उत्सर्जन मानकों का पालन नहीं कर रही हैं। बंद करने के ये आदेश विभिन्न राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों द्वारा न्यायालय को दी गई रिपोर्टों के आधार पर पारित किए गये हैं। जब भी औद्योगिक इकाई प्रदूषण नियंत्रण संयंत्र लगा लेती हैं और बहिस्राव/उत्सर्जन मानकों का पालन करना शुरू कर देती है, माननीय न्यायालय बंद करने के आदेशों को निलंबित कर देता है। ये औद्योगिक इकाइयां मुख्य रूप से उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल राज्यों में स्थित हैं। जिन उद्योगों ने आवश्यक शोधन सुविधाएं स्थापित नहीं की हैं वे अभी भी बंद हैं। उच्चतम न्यायालय प्रभावित औद्योगिक इकाइयों की निगरानी कर रहा है।

(घ) सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठा लिए हैं कि उच्चतम न्यायालय के आदेशों का अनुपालन हो।

[हिन्दी]

भारतीय विश्वविद्यालय संघ

4124. श्री सत्यदेव सिंह :

श्री रामपाल सिंह :

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

(क) क्या सरकार ने भारतीय विश्वविद्यालय संघ द्वारा मान्यता प्रदान की गई विदेशी डिग्रियों को मान्यता देने का निर्णय लिया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) भारत सरकार ने निर्णय लिया है कि भारत विश्वविद्यालय संघ, नई दिल्ली द्वारा मान्यता प्राप्त/समतुल्य विदेशी अर्हताओं को केन्द्रीय सरकार के अंतर्गत पदों और सेवाओं की नियुक्ति के उद्देश्य के लिए मान्यता प्राप्त समझा जाएगा। इन विदेशी अर्हताओं की मान्यता के लिए कोई अलग आदेश अपेक्षित नहीं है।

[अनुवाद]

आमान परिवर्तन

4125. डॉ. सुधीर राय : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पश्चिम बंगाल के लोग काफी समय से कई रेल लाइनों के आमान परिवर्तन करने की मांग करते रहे हैं; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) जी, हां।

(ख) परिचालनिक/सामरिक आधार पर अपेक्षित चुनिंदा मीटर लाइन/छोटी लाइनों के आमान परिवर्तन के लिए एक आमान परियोजना का चरण-I शुरू किया गया है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत पश्चिम बंगाल से गुजरने वाली कुछ लाइनों का आमान परिवर्तन किया गया है/आमान परिवर्तन किया जा रहा है। शेष मीटर लाइन/छोटी लाइनों के बारे में चरण-II शुरू होने पर विचार किया जाएगा।

शाहतूश संबंधी समिति

4126. श्री श्रवण कुमार पटेल : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बहुमूल्य शाहतूश ऊन की खरीद और इसके व्यापार के संबंध में कोई समिति गठित की है क्योंकि चीनी अधिकारियों के साथ, जो शाहतूश से बनी वस्तुओं की बिक्री और उनके व्यापार पर पूरी तरह प्रतिबंध लगाने की मांग कर रहे हैं, इस मामले पर विवाद पैदा हो गया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की स्थिति और चीन के साथ विवाद पैदा होने की वास्तविक परिस्थितियां क्या हैं; और

(ग) इस समिति के निदेश पद क्या हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जम्मू और कश्मीर के लद्दाख क्षेत्र का दौरा करने के लिए जम्मू और कश्मीर के वन विभाग के अधिकारियों, भारतीय वन्यीजीव संस्थान के वैज्ञानिक और कश्मीर हस्तशिल्प व्यापारी कल्याण संघ के प्रतिनिधियों के एक दल को शाहतूश व्यापार के विभिन्न मुद्दों की जांच-पड़ताल करने के लिए कहा गया है।

शाहतूश तिब्बती हिरण से प्राप्त होने वाली निचली ऊन होती है। इस ऊन को प्राप्त करने की पद्धति के बारे में दो प्रकार के मत हैं। एक मत के अनुसार शाहतूश प्राप्त करने में तिब्बती हिरन को मारा जाता है जबकि दूसरे मत के अनुसार इस जीव को मारा नहीं जाता है और इस जीव द्वारा ऊन छोड़ी जाती है जिसे उस क्षेत्र से इकट्ठा किया जाता है। चीनी प्राधिकारियों ने अंतर्राष्ट्रीय बैठकों में अपने देश में शाहतूश के लिए हिरन को मारे जाने के प्रति अपनी चिन्ता जतायी है और भारत और नेपाल की सहायता मांगी है। यह प्रजाति साइट्स के परिशिष्ट । में सूचिबद्ध है और इस तरह इसके अंतर्राष्ट्रीय व्यापार पर प्रतिबंध है। साइट्स सचिवालय द्वारा भी यह मसला इस कन्वेंशन और राष्ट्रीय कानूनों के तहत आवश्यक कार्रवाई करने के लिए भारत सरकार की जानकारी में लाया गया है।

(ग) संयुक्त दल (1) इस जीव को कथित रूप से मारे जाने; (2) जिस जीव से ऊन प्राप्त की जा रही है उसका ठीक-ठीक पता लगाने; (3) ऊन एकत्र

करने की पद्धति का पता लगाने; और (4) यदि कोई अवैध व्यापार मार्ग है तो उसकी शिनाख्त करने से संबंधित मुद्दों पर ध्यान देने का प्रयास करेगा।

औद्योगिक एककों को बंद करना/स्थानांतरित करना

4127. श्री तारा सिंह :
डॉ. पी. वल्लभ प्रेरुमान :
श्री वी. श्रीनिवास प्रसाद :
श्री गीता मुखर्जी :

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

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने प्रदूषण पैदा करने वाले उद्योगों को बंद करने अथवा स्थानांतरित करने के लिए हाल ही में दिल्ली सरकार को निर्देश दिये हैं;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय प्रदूषण बोर्ड ने दिल्ली में जिन उद्योगों को बंद करने के रूप में पहचान की है उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या वायु प्रदूषण पैदा करने वाले ऐसे उद्योगों को स्थानांतरित करने/बंद करने के लिए कोई समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार को लघु उद्योग एककों सहित औद्योगिक एककों द्वारा प्रदूषण फैलाने से संबंधित शिकायतें भी प्राप्त हुई हैं; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) रिट याचिका संख्या 4677/85 एम. सी. मेहता बनाम भारत सरकार तथा अन्य में उच्चतम न्यायालय ने 24-3-1995 को 9038 उद्योगों को दिल्ली से बाहर शिफ्ट करने के आदेश दिये हैं। इनमें से 8378 इकाइयां इस समय पर्यावरण के मानकों का पालन न करने वाले क्षेत्रों में स्थित हैं। 258 इकाइयां परिसंकटमय हैं। 77 मझौली और बड़ी इकाइयां हैं और 327 वे उद्योग हैं जिनके खिलाफ दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण समिति द्वारा कार्रवाई शुरू की गई है। इस निर्देश में बंद करने के आदेश नहीं दिये गये हैं। तथापि, इन उद्योगों को दिल्ली शहर में कार्य करना बंद करना होगा और प्रत्येक यूनिट द्वारा दायर की गई आपत्तियों की मामला-दर-मामला आधार पर जांच के आधार पर अन्यत्र स्थापित किया जाना होगा।

(ग) आदेश में यह नहीं बताया गया है कि इन उद्योगों को कब तक शिफ्ट किया जाना है। तथापि, इन उद्योगों को 30-4-95 से पूर्व नोटिस जारी किये जाने हैं और केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड तथा दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण समिति ने 10-5-95 तक एक शपथ पत्र प्रस्तुत करने को कहा गया है।

(घ) और (ङ) लघु औद्योगिक क्षेत्र में स्थित उद्योगों सहित उद्योगों द्वारा फैलाए जा रहे प्रदूषण के खिलाफ अनेक शिकायतें की गई हैं। सरकार ने प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों को मानकों का अनुपालन करने के निर्देश जारी किये हैं। शिकायतों की जांच करने के बाद उपयुक्त कार्रवाई की गई है।

अमरीकी पेटेंट

4128. श्री वी. श्रीनिवास प्रसाद :
श्री तारा सिंह :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान 27 फरवरी, 1995 के 'स्टेट्समैन' में 'यू. एस. पेटेंट्स में हिट इंडियन फारमर्स' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या कई भारतीय कंपनियां ट्रांसजेनिक पौधों को विकसित कर रही हैं और बी. टी. जीन को पौध में परिवर्तन कर रही है, जिन पर अमरीकी पेटेंटों का प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा;

(ग) यदि हां, तो क्या बड़ी संख्या में किसानों पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) भारतीय कंपनियां जो ट्रांसजेनिक पौधों को विकसित कर रही हैं और बी. टी. जीन को पौध में परिवर्तित कर रही हैं, उस स्थिति में प्रभावित होंगी जब संबंधित जीन तथा प्रक्रिया के लिए भारत में पेटेंट को स्वीकृति दी जाती है।

(ग) यदि भारत में पेटेंट को स्वीकृति नहीं दी जाती है, तो भारतीय कृषकों को इससे प्रभावित होने की संभावना नहीं है।

(घ) सरकार ने इस क्षेत्र में क्षमताओं के विकास के लिए पहले ही पहल की है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में डेयरी विकास

4129. डॉ. लाल बहादुर रावल : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के सहयोग से उत्तर प्रदेश में चल रही डेयरी विकास परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस उद्देश्य हेतु उत्तर प्रदेश को कितनी सहायता दी गई; और

(ग) राज्य में स्थापित की जाने वाली डेयरी विकास परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और इस पर कितनी राशि खर्च होने की संभावना है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविन्द नेताम) : (क) उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड की सहायता से चल रही डेयरी विकास परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) इस उद्देश्य के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान उत्तर प्रदेश को प्रदान की गई सहायता इस प्रकार है—

वर्ष		**लाख रुपये में**
1992-93	—	701.28
1993-94	—	1219.67
1994-95	—	1872.42 (अनंतिम)

(ग) ऊपर भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित परियोजनाओं के अतिरिक्त राष्ट्रीय डेयरी विभाग बोर्ड की सहायता से राज्य में कोई अन्य डेयरी विकास परियोजना स्थापित करने का प्रस्ताव नहीं है।

विवरण

(अनंतिम)
(फरवरी 1995 तक)

डेयरी का नाम	प्रसंस्करण हजार ली. प्रति दिन	मिल्क शेड में प्रशीतन क्षमता (हजार ली. प्रति दिन)	अधिप्राप्ति (हजार कि. प्रति दिन)	विपणन हजार कि. प्रति दिन)
1	2	3	4	5
आगरा	10.00	—	11.65	8.32
अलीगढ़	—	—	30.74	7.75
इलाहाबाद	20.00	—	14.63	18.39
बलिया	—	—	7.10	2.25
बाराबंकी	—	10.00	29.01	0.94
बुलंदशहर	—	30.00	60.92	7.03
एटा	—	—	4.48	0.46
इटावा	—	—	6.07	1.77
फरुखाबाद	—	4.00	10.13	3.76
फतेहपुर	—	30.00	21.23	2.26
गाजियाबाद	—	30.00	16.00	10.52
गाजीपुर	—	—	5.55	1.06
हरदोई	—	6.00	15.67	1.81
जौनपुर	—	10.00	5.01	2.96
कानपुर	50.00	10.00	34.94	68.56
लखनऊ	40.00	—	24.57	71.74
फिरोजाबाद	—	—	17.91	3.39
मथुरा	10.00	—	11.54	2.89
मेरठ	350.00	15.00	40.65	42.95
मिर्जापुर	—	10.00	0.48	1.68
मुरादाबाद	150.00	—	35.86	18.63
मुजफ्फरनगर	—	—	18.65	4.75
रायबरेली	—	20.00	5.54	1.55
सहारनपुर	—	—	11.33	2.87
सीतापुर	—	20.00	14.40	5.25
सुल्तानपुर	—	—	6.67	3.29
उन्नाव	—	4.00	7.50	0.44
वाराणसी	100.00	—	11.56	36.02
नोएडा डेयरी	50.00	—	—	81.17
कुल	780.00	199.00	471.79	414.46

[अनुवाद]

अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति

4130. श्री महेश कनोडिया : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दो वर्षों से भी अधिक समय से रेलवे में अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति के संबंध में कई मामले लंबित पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा ऐसे कुल कितने मामले हैं;

(ग) ऐसे मामलों में रोजगार देने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं; और

(घ) इन मामलों में कब तक फैसला किया जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

ऊपरि पुल/पार पथ

4131. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को गत तीन वर्षों के दौरान दक्षिण रेलवे, दक्षिण-मध्य रेलवे तथा पूर्व रेलवे में रेल फाटकों पर उपरि पुलों तथा पार पथों का निर्माण करने हेतु प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और उनमें से कितने प्रस्तावों को स्वीकृति दी गई है;

(ख) किन-किन स्थानों पर इनका निर्माण कार्य शुरू किया गया है अथवा शुरू किये जाने का विचार है और किन-किन स्थानों पर यह कार्य पूरा होने की स्थिति में है;

(ग) कितने स्थानों पर इनका निर्माण कार्य शुरू करने के लिए संबद्ध राज्यों ने अपने हिस्से की ईधनराशि जमा नहीं कराई है; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गये हैं अथवा उठाए जाएंगे ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (घ) ब्यौरा नीचे दिया गया है :

क्र. सं.	प्रस्ताव	स्वीकृत है अथवा नहीं	कार्य की स्थिति	जिन मामलों में राज्य सरकार द्वारा निक्षेप नहीं किया गया	कालम 5 के संबंध में उठाए गये कदम
1	2	3	4	5	6
	पूर्व रेलवे				
1.	फतुआ में समपार सं. 70-ए के वदले उपरी सड़क पुल।	स्वीकृत	सामान्य प्रबंध, नक्शे, अनुमोदित, अनुमान तैयार किया जा रहा है।	समपारों के बदले ऊपरी/निचले सड़क पुलों के निर्माण के लिए राज्य सरकारों को रेलों के पास धनराशि जमा कराना अपेक्षित नहीं होता है। राज्य सरकारों को पहुंच मार्गों पर निर्माण करना होता है और उन्हें विनिर्दिष्ट चौड़ाई वाले पुल और पहुंच मार्गों की लागत की 50% प्रतिशत भागीदारी वहन करनी होती है। राज्य सरकारों द्वारा कार्य में प्रगति लाने के लिए नियमित प्रयास किये जाते हैं।	
	दक्षिण रेलवे				
2.	मद्रास बीच-रोयापुरम नार्थ बीच के बीच कि.मी. 3/9-10 पर ऊपरी सड़क पुल।	स्वीकृत	रेलवे के हिस्से का कार्य पूरा हो गया है। राज्य सरकार का भाग 35%	टिप्पणी मद । की भांति	
3.	थानासांडा और येलहंका के बीच ऊपरी सड़क पुल।	स्वीकृत	रेलवे के हिस्से का कार्य पूरा हो गया है। राज्य सरकार के हिस्से का कार्य शुरू नहीं हुआ है।		-वही-
4.	कोयम्बटूर और पदनूर के बीच कि.मी. 18/10-11 पर ऊपरी सड़क पुल।	स्वीकृत			-वही-
5.	तिरुवलम और सेवर के बीच कि.मी. 120/14-16 पर ऊपरी सड़क पुल	स्वीकृत			-वही-
6.	उलुडुरपेट-मेप्युलियुर के बीच कि.मी. 198/14-15 पर ऊपरी सड़क पुल	स्वीकृत			-वही-
7.	विलुपुरम में कि.मी. 162/4-5 पर ऊपरी सड़क पुल	स्वीकृत			-वही-
8.	जौलोरपेट्टे-बेंगलूरू खंड के बीच कि.मी. 333/1-2 पर संपार सं. 132 के वदले ऊपरी सड़क पुल	स्वीकृत			-वही-
9.	कृष्णनाराजपुरम के समीप जौलारपेट्टे-बेंगलूरू सिटी खंड पर कि. मी. 341/14-15 पर मौजूदा ऊपरी सड़क पुल सं. 832 के बदले ऊपरी सड़क पुल	स्वीकृत	समग्र प्रगति 20%		-वही-

1	2	3	4	5	6
	दक्षिण मध्य रेलवे				
10.	होसपेट में ऊपरी सड़क पुल।	स्वीकृत	राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों पर कार्य शुरू करने के पश्चात् कार्य शुरू किया जाएगा।		-वही-
11.	बेल्लारी में ऊपरी सड़क पुल।	स्वीकृत	-वही-		-वही-
12.	ओलिफेंटा रोड, सिकंदराबाद में ऊपरी सड़क पुल को चौड़ा करना।	स्वीकृत	-वही-		-वही-
13.	रेल निलायम, सिकंदराबाद में ऊपरी सड़क पुल को चौड़ा करना।	स्वीकृत	-वही-		-वही-
14.	कि.मी. 59/7-8 पर समपार सं. 301 के बदले ऊपरी सड़क पुल	स्वीकृत	-वही-		-वही-

[हिन्दी]

चावल की मिलें

4132. श्री जगमीत सिंह बरार :

श्री नवल किशोर राय :

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष भारतीय खाद्य निगम के अंतर्गत स्थापित की गई चावल की मिलों की संख्या कितनी है तथा इनमें से कितनी मिलें वर्तमान में उत्पादन कर रही हैं;

(ख) क्या भारतीय खाद्य निगम द्वारा चलाई जा रही चावल की मिलें मूलभूत सुविधाओं के अभाव में बंद की जा रही हैं;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) इस मद में निगम द्वारा कितना घाटा उठाया जा रहा है; और

(ङ) इन मिलों को पुनर्जीवित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) और (ख) भारतीय खाद्य निगम ने पिछले तीन वर्षों के दौरान कोई चावल मिल स्थापित नहीं की है। तथापि, निगम ने 1968 से 1977 तक की अवधि के दौरान 25 माडर्न राइस मिल्स स्थापित की थीं जिनमें से 1992 तक 13 मिलों का पहले ही निपटान कर दिया गया है। भारतीय खाद्य निगम के निदेशक मंडल ने शेष 12 मिलों को बंद करने और उनके संयंत्र और मशीनरी का निपटान करने का निर्णय किया है क्योंकि इन यूनिटों का परिचालन अत्यधिक अलाभकारी हो गया था।

(ग) इन मिलों के अलाभकारी कार्यचालन के निम्नलिखित कारण हैं—

(1) विशेष रूप से आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु में कुटाई योग्य धान उपलब्ध न होना।

(2) संयंत्र और मशीनरी का पुराना होना।

(3) बिजली में बार-बार कटौती होना।

(4) श्रमिक समस्याएं आदि।

(घ) इन मिलों को बंद करने के कारण भारतीय खाद्य निगम को कोई हानि नहीं हो रही है।

(ङ) संयंत्र और मशीनरी की आवश्यक मरम्मत और नवीकरण कर इन मिलों की कार्यकुशलता में सुधार करने के प्रयास किये गये थे। ये सफल नहीं हुए। यह पता लगाने के लिए अध्ययन किये गये थे कि क्या खुले बाजार से धान की खरीदारी कर वाणिज्यिक आधार पर मिलों को चलाया जा सकता है। इसे संबंध में किये गये तकनीकी आर्थिक अध्ययन के निष्कर्ष उत्साहवर्धक नहीं थे। सभी संगत तथ्यों को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय किया गया था कि इन मिलों को बंद कर दिया जाए और उनके संयंत्र और मशीनरी का निपटान कर दिया जाए।

[अनुवाद]

दलहन

4133. श्री हरिन पाठक : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अल्पसिंचित क्षेत्रों में दलहन का उत्पादन बढ़ाने की कोई योजना बनाई है;

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

(ग) इस योजना में शामिल करने हेतु अब तक, राज्य-वार, किन-किन क्षेत्रों को चुना गया है; और

(घ) इस योजना को लागू करने के लिए कितनी धनराशि का निर्धारण किया गया है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) दालों की खेती वर्षा सिंचित

स्थितियों में की जाती है क्योंकि कुल दलहन क्षेत्रों का केवल लगभग 9.8 प्रतिशत सिंचित क्षेत्र है। दलहनों का उत्पादन बढ़ाने के लिए 25 राज्यों और अंदमान और निकोबार द्वीप समूह के चुनिंदा जिलों में आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राष्ट्रीय दलहन विकास की केन्द्रीय प्रायोजित परियोजना क्रियान्वित की जा रही है। इस योजना के अधीन कुछ मुख्य आदानों की आपूर्ति किसानों को रियायती दरों पर की जाती है। किसानों के खेतों पर प्रौद्योगिकी के अंतरण के लिए क्रमशः भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद और राज्य कृषि विभाग द्वारा फ्रंटलाइन प्रदर्शन और ब्लाक प्रदर्शन आयोजित किये जाते हैं। योजना की लागत भारत सरकार और राज्यों द्वारा 75:25 आधार पर वहन की जाती है।

(ग) विवरण संलग्न है।

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना का परिव्यय 189.60 करोड़ रुपये है। वर्ष-वार परिव्यय निम्नलिखित है—

वर्ष		परिव्यय
1992-93	—	25.80 करोड़ रुपये
1993-94	—	28.00 करोड़ रुपये
1994-95	—	36.00 करोड़ रुपये
1995-96	—	34.40 करोड़ रुपये

(प्रस्तावित)

विवरण

राज्य/जिला

(1) आंध्र प्रदेश

1. गुंटूर
2. कृष्णा
3. करीमनगर
4. खम्माम
5. महबूबनगर
6. नालगोंडा
7. रंगारेड्डि
8. वारंगल

(कुल जिलों की संख्या : 8)

(2) बिहार

1. भागलपुर
2. दरभंगा
3. गुम्ला
4. गया
5. कटिहार
6. मुजफ्फरपुर

राज्य/जिला

7. मधुबनी
8. पुर्णिया
9. पटना
10. रोहतास
11. रांची
12. सहरसा
13. समस्तीपुर
14. वैशाली

(कुल जिलों की संख्या : 14)

(3) गुजरात

1. वरूच
2. बड़ौदा
3. पंचमहल

(कुल जिलों की संख्या : 3)

(4) हरियाणा

1. भिवानी
2. हिसार
3. सिरसा

(कुल जिलों की संख्या : 3)

(5) कर्नाटक

1. बिदर
2. वीजापुर
3. वंगलौर शहरी
4. बंगलौर ग्रामीण
5. बेलगाम
6. वेलारी
7. चित्रदुर्ग
8. चिकमंगलूर
9. धारवाड़
10. दक्षिण कन्नड
11. गुलवर्गा

राज्य/जिला

12. हसन
13. कोलार
14. मैसूर
15. मांड्या
16. रायचुर
17. शिमोगा
18. तुमकुर
19. उत्तर कन्नड़

(कुल जिलों की संख्या : 19)

(6) मध्य प्रदेश

1. बिलासपुर
2. भिंड
3. बस्तर
4. भोपाल
5. बालाघाट
6. छिंदवाड़ा
7. छत्तरपुर
8. दुर्ग
9. दामोह
10. धार
11. दतिया
12. देवास
13. गूना
14. ग्वालियर
15. हौसंगाबाद
16. इंदौर
17. जबलपुर
18. खारगौन
19. झबुआ
20. खंडवा
21. मंडसौर
22. मांडला
23. मुरैना

राज्य/जिला

24. नरसिंगपुर
25. पन्ना
26. रायसैन
27. रायगढ़
28. रीवा
29. राजनंदगांव
30. रतलाम
31. रायपुर
32. राजगढ़
33. सागर
34. सजनपुर
35. शिवपुरी
36. सेहोर
37. सतना
38. सरगुजा
39. सिओनी
40. सिधी
41. शाहदोल
42. टीकमगढ़
43. उज्जैन
44. विदिशा

(कुल जिलों का संख्या : 44)

(7) महाराष्ट्र

1. औरंगाबाद
2. अंकोला
3. अमरावती
4. अहमदनगर
5. बीड
6. बुलदाना
7. भंडारा
8. चंद्रपुर
9. धूले
10. जलगांव

राज्य/जिला

11. जालना
12. लातूर
13. नागपुर
14. नांदेड
15. नासिक
16. उस्मानाबाद
17. परभानी
18. पुणे
19. शोलापुर
20. सांगली
21. सतारा
22. वर्धा
23. यवतमल

(कुल जिलों की संख्या : 23)

(8) उड़ीसा

1. बालासोर
2. बोलंगिर
3. कटक
4. ढेंकनाल
5. गंजम
6. क्योंझर
7. कोरापुट
8. कालाहांडी
9. मगूरभंज
10. पुरी
11. फूलवनी
12. संबलपुर
13. सुंदरगढ़

(कुल जिलों कि संख्या : 13)

(9) पंजाब

1. फरीदकोट

(कुल जिलों की संख्या : 1)

राज्य/जिला

(10) राजस्थान

1. अलवर
2. अजमेर
3. भरतपुर
4. भीलवाड़ा
5. बूंदी
6. बांसवाड़ा
7. बाड़मेर
8. बरन
9. चुरू
10. चित्तौड़
11. डूंगरपुर
12. दौसा
13. गंगानगर
14. झुनझुनू
15. जयपुर
16. झालावाड़
17. जोधपुर
18. कोटा
19. नागौर
20. सीकर
21. सवाईमाधोपुर
22. टोंक
23. उदयपुर

(कुल जिलों की संख्या : 23)

(11) तमिलनाडु

1. कोयमबतूर
2. चेंगई-अन्ना
3. धर्मापुरी
4. घिंदीगल-अन्ना
5. कट्टाविमान
6. कमराजर
7. मदुरई

राज्य/जिला

8. नॉर्थ अरकोट (अंबेदकर)
9. नागपट्टिडम-क्कादि
10. पेरियार
11. पुदुकोट्या
12. पसुमपोन
13. रामनाथपुरम
14. साउथ अरकोट वाल्कुलर
15. सालेम
16. तिरुचिरापली
17. थांगवुर
18. तिरुसेलवेली
19. तिरुवन्नामलाई (सम्बुवारायर)
20. वी. ओ. चिदमपरसनार
21. साउथ अरकोट विल्लुपुरम

(कुल जिलों की संख्या : 21)

(12) उत्तर प्रदेश

1. इलाहाबाद
2. आगरा
3. आजमगढ़
4. अलीगढ़
5. बांदा
6. बस्ती
7. बदायूं
8. बहराईच
9. इटावा
10. एटा
11. फतेहपुर
12. फैजाबाद
13. फिरोजाबाद
14. हमीरपुर
15. जालोन
16. झांसी
17. कानपुर

राज्य/जिला

18. ललितपुर
19. मऊ
20. मिर्जापुर
21. रायबरेली
22. सुल्तानपुर
23. शाहजहांपुर
24. सोनभद्र
25. सिद्धार्थनगर
26. वाराणसी
27. गोंडा
28. हरदोई
29. सीतापुर
30. बारावंकी
31. नैनीताल
32. पिथौरागढ़
33. पौड़ी गढ़वाल
34. महोबा
35. भदोई

(कुल जिलों की संख्या : 35)

(13) पश्चिम बंगाल

1. मालदा
2. मुर्शीदाबाद
3. नादिया

(कुल जिलों की संख्या : 3)

निम्नलिखित राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को एक जिला के रूप में माना गया है—

1. असम
2. अरुणाचल प्रदेश
3. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह
4. दिल्ली
5. गोवा
6. हिमाचल प्रदेश
7. जम्मू और कश्मीर
8. केरल

राज्य/जिला

9. मणिपुर

10. मेघालय

11. नागालैंड

12. सिक्किम

13. त्रिपुरा

(कुल जिलों के संख्या : 13)

(अखिल भारत जिलों की संख्या : 223)

खोपरे का समर्तन मूल्य

4134. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :

श्री वी. एस. विजयराघवन :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि लागत और मूल्य आयोग ने 1995 की फसल के लिए खोपरे के समर्थन मूल्य की संस्तुति की है;

(ख) यदि हां, तो क्या संस्तुत किया गया मूल्य विगत मौसम के लिए घोषित मूल्यों के ही बराबर है;

(ग) क्या सरकार को केरल सरकार से 1995 की फसल हेतु खोपरे/नारियल के समर्थन मूल्य में संशोधन करने के संबंध में प्रस्ताव/अनुरोध प्राप्त हुआ है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) वर्ष 1955 के मौसम के लिए खोपरा संबंधी मूल्य नीति पर कृषि लागत और मूल्य आयोग की सिफारिशें खोपरा उत्पादक राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को भेज दी गई हैं। राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों और संबंधित केन्द्रीय मंत्रालयों और विभागों की टिप्पणियों के आधार पर 1995 मौसम के लिए खोपरा संबंधी मूल्य नीति के बारे में तैयार किये गये प्रस्ताव पर सरकार सक्रियता से विचार कर रही है।

राजधानी एक्सप्रेस में सुविधाएं

4135. श्री पी. सी. थामस : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत दो वर्षों के दौरान शुरू की गई नई राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां सफल रही हैं;

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

(ग) क्या ऐसी सभी गाड़ियों में खान-पान संबंधी तथा अन्य सुविधाएं समान हैं;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा इनमें क्या अंतर है; और

(ङ) ऐसी सभी गाड़ियों में खान-पान संबंधी तथा अन्य सुविधाओं में समानता लाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) पिछले दो वर्षों के दौरान चलाई गई राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां इस प्रकार हैं—

(i) 2305/2306	नई दिल्ली-हावड़ा (बरास्ता पटना)
(ii) 2421/2422	नई दिल्ली-भुवनेश्वर
(iii) 2423/2424	नई दिल्ली-गुवाहाटी
(iv) 2425/2426	हजरत निजामुद्दीन-नई दिल्ली-जम्मू तवी
(v) 2431/2432	हजरत निजामुद्दीन-मद्रास-तिरुवनन्तपुरम

ये गाड़ियां पर्याप्त रूप से लोकप्रिय हो रही हैं।

(ग) और (घ) यात्रियों द्वारा भोजन की पसंद, उन क्षेत्रों जिनमें गाड़ियां चलती हैं, के क्षेत्रीय भोजन जैसे कारकों को ध्यान में रखते हुए रेलों द्वारा राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में खान-पान सुविधाओं की व्यवस्था की गई है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

केरल में भारतीय प्रबंध संस्थान

4136. श्री वी. एस. विजराघवन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केरल में भारतीय प्रबन्ध संस्थान की स्थापना करने का है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस मामले को शीघ्र निपटाए जाने हेतु क्या कार्यवाही किये जाने का प्रस्ताव है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) केरल में एक भारतीय प्रबंध संस्थान की स्थापना के लिए एक प्रस्ताव फिलहाल केन्द्रीय सरकार के पास है जिसकी विभिन्न दृष्टिकोणों से जांच तथा संवीक्षा किये जाने की अपेक्षा है जोकि ऐसे प्रस्तावों पर विचार करते समय आवश्यक है।

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशन

4137. श्री शिवराज सिंह चौहान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में गत तीन वर्षों के दौरान कितने रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया गया;

(ख) किन-किन रेलवे स्टेशनों पर आधुनिकीकरण का कार्य चल रहा है;

(ग) क्या सरकार ने 1995-96 के दौरान आधुनिकीकरण के लिए कुछ और रेलवे स्टेशनों का चयन किया है;

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

(ङ) यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) अनूपपुर, अशोक नगर, वालोद, बानापुरा, बनखेड़ी, बेलगहना, भिटौनी, भोपाल, विजयनगर, बिलासपुर, बीना, चम्पा, दागोरी, दतिया, देवलगांव, धमतरी, दुर्ग, गडरवाड़ा, गणेशगंज, गंजबसोदा, गोबरवाही, गुना, ग्वालियर, हरदा, हर्रड, होशंगाबाद,

इंदौर, इटारसी, जबलपुर, जैतवार, खंडवा, खिरकिया, कुमहरी, लच्छीपुरा, लक्ष्मीबाई नगर, मंदसौर, मऊ, मुरैना, ओमकारेश्वर रोड, परसिया, पेन्द्रा रोड, पिपरिया, रायपुर, रतलाम, रूठियाई, सलीचौका रोड, सांची, सतना, उंडासा माधोपुर, उरकुरा, उसलापुर, विदिशा।

(ख) अकलतारा, अमलाई, बानापुरा, भिलाई नगर, भोपाल, बिलासपुर, बीना, बीरसिंहपुर, बोरीदांड, ब्रजराजनगर, बुधनी, दमोह, धोद्रोमोहर, गेवरा रोड, गोटेगांव, ग्वालियर, हबीबगंज, हरदा, हथबंध, इंदौर, इटारसी, जबलपुर, जैतहरी, झालवाड़ा, कटनी, खंडवा, खरसिया, किरोड़ीमल नगर, मैहर, मंदसौर, मरोदा, मुरैना, नैला, नसीराबाद, निपनिया, नौरजाबाद, औबेहुल्लागंज, ओमकारेश्वर रोड, पथरिया, पेन्द्रा रोड, रायपुर, रतलाम, रूठियाई, सलामतपुर, सांची, सतना, शहडोल, शाहजापुर, उज्जैन, वेंकटनगर।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) भाटपाड़ा में स्टेशन की इमारत के ढांचे में परिवर्तन, रायगढ़ में स्टेशन इमारत और परिचलन क्षेत्र में सुधार और गंजबासोदा, इटारसी, ओमकारेश्वर रोड, रतलाम, सतना, शुजालपुर और विदिशा में सुविधाओं की व्यवस्था/सुधार कार्यों को चालू वर्ष के दौरान शुरू किया जाना है। इन कार्यों को पूरा करने की तिथि आगामी वर्षों में धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगी।

[अनुवाद]

सुपर एक्सप्रेस राजमार्ग

4138. श्री सुखेन्दु खां : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे का विचार सुपर एक्सप्रेस राजमार्गों द्वारा पैदा की गई समस्याओं का समाधान करने का है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) इस संबंध में अभी कोई विचार नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कार रेक

4139. श्री राम नाईक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 1995-96 के दौरान मुम्बई उपनगरीय अनुभाग में 9 कार रेकों को 12 कार रेकों में बदलने का निर्णय लिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) जी, हां। 12 कारों वाले 5 रेक पहले ही उपनगरीय खंड पर परिचालित हो रहे हैं, और 1995-96 के दौरान मुम्बई उपनगरीय खंड पर 9 कारों वाले 6 रेकों को 12 कार वाले रेकों में बदलने की योजना है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

भारतीय खाद्य निगम द्वारा निर्यात

4140. श्री सन्त कुमार मंडल : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम अभी भी निर्यात करता है;

(ख) यदि हां, तो गेहूं और चावल का सीधा निर्यात न किये जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या कुछ प्राइवेट व्यापारियों को निर्यात हेतु भारतीय खाद्य निगम के खाद्यान्नों को खरीदने की अनुमति दी गई है; और

(घ) यदि हां, तो खाद्यान्नों को सीधे निर्यात करने तथा विशेषज्ञता हासिल करने में भारतीय खाद्य निगम के मार्ग में कौन-कौन सी बाधाएं हैं ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) से (घ) सरकार ने हाल ही में निर्णय किया है कि वर्तमान वर्ष 1995-96 के दौरान 2.5 मिलियन मीटरी टन गैर-डुरुप गेहूं की निर्यात सीमा रिलीज की जाये। भारतीय खाद्य निगम को 2.5 मिलियन मीटरी टन की निर्यात सीमा के अंदर सरकारी स्टाक के गैर-डुरुप गेहूं/गेहूं उत्पादों का निर्यात/निर्यात के प्रयोजन के लिए बिक्री करने के लिए भी प्राधिकृत किया गया है। भारतीय खाद्य निगम को 1995-96 के दौरान सरकारी स्टाक 2.00 मिलियन मीटरी टन तक बढ़िया और उत्तम चावल भी निर्यात/निर्यात के प्रयोजन के लिए बिक्री करने के लिए प्राधिकृत किया गया है। सरकारी स्टाक से खाद्यान्नों का निर्यात करने से संबंधित सभी मामलों के बारे में निर्णय इस प्रयोजन के लिए अध्यक्ष, भारतीय खाद्य निगम की अध्यक्षता में गठित एक उच्च स्तरीय समिति द्वारा किए जाने हैं। इस उच्च स्तरीय समिति ने आवश्यक कार्रवाई पहले ही आरंभ कर दी है और निर्यात मूल्य निर्धारित कर दिया है।

दयाल समिति की रिपोर्ट

4141. श्री चित्तेन्द्र नाथ दास : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को खाद्यान्न उत्पादन और खपत के संबंध में दयाल समिति की रिपोर्ट प्राप्त हो गई है;

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

(ग) इन सुझावों/सिफारिशों पर क्या अनुवर्ती कार्रवाई की जाएगी ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) से (ग) श्री एम. एस. दयाल की अध्यक्षता में गठित सन् 2000 ई. तक खाद्यान्न आवश्यकता के संबंध में कार्यकारी समूह की प्रमुख सिफारिशें/टिप्पणियां इस प्रकार हैं—

(1) हमारा वर्तमान खाद्यान्न उत्पादन हमारी आबादी की मानकीय आवश्यकता से लगभग 10 प्रतिशत अधिक है।

(2) अल्प-पोषण निर्धनों के लिए पर्याप्त भोजन न होने के कारण है।

(3) औसत भारतीय भोजन में यदि कैलोरी की आवश्यकता की पूर्ति हो जाती है तो प्रोटीन की कमी नहीं होती।

(4) सन् 2000 ई. के लिए एक अरब की आबादी मानते हुए मानकीय खाद्यान्न आवश्यकता 180 मिलियन मीटरी टन होने (अनाज, कदन्न तथा दालें) का अनुमान है।

(5) खाद्यान्न उत्पादन में वृद्धि करने के लिए एक सुदृढ़ मंडी समर्थन की आवश्यकता होगी जिसे अधिकाधिक निर्यात तथा सार्वजनिक स्टाक रखकर प्राप्त किया जा सकता है।

जोनल रेलवे यूजर्स कन्सलटेटिव कमेटी

4142. श्री पीयूष तीरकी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर-सीमांत रेलवे में क्षेत्रीय रेलवे प्रयोक्ता परामर्शदात्री समिति, उत्तर-सीमांत रेलवे क्षेत्र और मंडलीय रेलवे प्रयोक्ता परामर्शदात्री समिति, अलीपुरद्वार का गठन कर लिया गया है;

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

(ग) गत दो वर्षों के दौरान हुई बैठक का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उपरोक्त समितियों के प्रेस में प्रतिनिधियों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) से (घ) क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समिति/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे तथा मंडल रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समिति/अलीपुरद्वार मंडल का क्रमशः 1-10-94 से 30-9-96 और 1-9-94 से 31-8-96 तक 2 वर्ष की अवधि के लिए गठन किया गया है। क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समिति की बैठक वर्ष में तीन बार तथा मंडल रेल उपयोगकर्त्ता समिति की बैठक तिमाही में एक बार, परंतु वर्ष में तीन बार से कम नहीं, होनी आवश्यक है अभी तक इस समितियों की कोई बैठक आयोजित नहीं की गई है। क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समितियों और मंडल रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समितियों के संविधान में प्रेस को विशिष्ट प्रतिनिधित्व देने की कोई व्यवस्था नहीं है।

सुपर बाजार

4143. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सुपर बाजार के लिए नियमित रूप से समीक्षा बैठक कर रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान ऐसी बैठकों की वर्षवार क्या संख्या है तथा इनमें उठाई गई मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) प्रत्येक मुद्दे पर सुपर बाजार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है तथा इनसे उपभोक्ताओं को क्या लाभ मिला है; और

(घ) आखिरी समीक्षा बैठक कब हुई थी तथा अगली समीक्षा बैठक में होने वाली देरी के क्या कारण हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ग) जी, हां। हालांकि वर्ष 1992 में कोई भी समीक्षा बैठक आयोजित नहीं की गई थी तथापि सुपर बाजार के कार्यकरण की आवधिक समीक्षा और मूल्यांकन का कार्य पंचांग वर्ष 1993 में तीन बार और पंचांग वर्ष 1994 के दौरान पांच बार किया गया था। मंत्रालय ने सुपर बाजार के कार्य में और सुधार लाने के लिए उपायों का सुझाव दिया है ताकि बेहतर कार्य परिणाम प्राप्त किये जा सकें। बेहतर प्रचालनात्मक परिणामों के लिए मंत्रालय द्वारा दी गई सलाह पर भंडार की प्रबंध समिति द्वारा विचार किया जाता है।

(घ) पिछली समीक्षा बैठक 28-10-94 को हुई थी। मंत्रालय में हुई तब्दीलियों के कारण अगली समीक्षा बैठक आयोजित करने में देरी हुई।

राष्ट्रीय मूल्यांकन और प्रत्यापन परिषद्

4144. श्री सैयद शहाबुद्दीन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा गठित राष्ट्रीय मूल्यांकन और प्रत्यापन परिषद की संरचना का ब्यौरा क्या है;

(ख) राष्ट्रीय मूल्यांकन और प्रत्यापन परिषद (एन. ए. ए. सी.) द्वारा 31 मार्च, 1994 को समाप्त होने वाली अवधि तक क्या-क्या प्रमुख कार्यवाही की गई;

(ग) 1994-95 के दौरान उच्च शिक्षा की कितनी संस्थाओं का मूल्यांकन किया गया और इनका श्रेणीकरण किया गया;

(घ) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विभिन्न विश्वविद्यालयों और महाविद्यालयों को अनुदान वितरित करते समय ऐसे श्रेणीकरण को ध्यान में रखने का निर्णय किया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) एक विवरण संलग्न है, जिसमें राष्ट्रीय मूल्यांकन और प्रत्यायन परिषद के गठन को दर्शाया गया है।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय मूल्यांकन और प्रत्यापन परिषद को कर्नाटक सोसायटी पंजीकरण अधिनियम, 1960 और कर्नाटक सोसायटी पंजीकरण नियमावली, 1961 के अंतर्गत एक सोसायटी के रूप में 16-9-1994 को पंजीकृत किया गया था। परिषद ने अभी पूर्ण रूप में कार्य करना शुरू नहीं किया है।

(घ) और (ङ) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग इस मामले पर विचार कर रहा है।

विवरण

क्रम संख्या	नाम	महापरिषद में पदनाम
1	2	3
1.	प्रो. जी. राम रेड्डी, कुलपति, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, बहादुर शाह ज़फर मार्ग, नई दिल्ली	अध्यक्ष
2.	प्रो. एन. सी. माथुर, कुलपति, वि. अ. आ., बहादुर शाह जफर मार्ग, नई दिल्ली	सदस्य
3.	श्री एस. वी. गिरि, सचिव, शिक्षा विभाग, मानव संसाधन विकास मंत्रालय, शास्त्री भवन, नई दिल्ली	सदस्य
4.	प्रो. डी. पी. सिंह, सदस्य, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, बी.-975, सेक्टर-ए, महानगर, लखनऊ (उ. प्र.)	सदस्य

1	2	3
5.	प्रो. बशीरुद्दीन अहमद, कुलपति जामिया मिलिया इस्लामिया, विश्वविद्यालय जामिया नगर, नई दिल्ली	सदस्य
6.	प्रो. ए. एस. निगावेकर भौतिकशास्त्र विभाग, पूना विश्वविद्यालय, गणेशखिण्ड, पुणे-411007	सदस्य
7.	प्रो. के. बी. पवार, महासचिव, भारतीय विश्वविद्यालय संघ, 16, कोटला मार्ग, नई दिल्ली	सदस्य
8.	श्री इन्द्रजीत खन्ना, सचिव, बहादुर शाह जफर मार्ग, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, नई दिल्ली	सदस्य
9.	प्रो. एन. आर. शेट्टी, कुलपति, बंगलौर विश्वविद्यालय बंगलौर	सदस्य
10.	श्रीमती डी. पी. हीरा, निदेशक (प्रशासन), विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, बहादुर शाह जफर मार्ग, नई दिल्ली	सदस्य
11.	डा. वी. कृष्णामूर्ती, शैक्षिक परामर्शदाता, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, जी. एच.-13/849/ एस. एफ. एस. फ्लैट्स, पश्चिम विहार, नई दिल्ली-110049	सदस्य

कम्प्यूटर शिक्षा

4145. श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में कम्प्यूटर शिक्षा के व्यापक प्रचार-प्रसार की प्रक्रिया शुरू कर दी है;

(ख) यदि हां, तो क्या ऑल इंडिया बोर्ड ऑफ कम्प्यूटर एजूकेशन ने देश में कम्प्यूटर शिक्षा की स्थिति पर कोई व्यापक टिप्पण तैयार किया था; और

(ग) यदि हां, तो मुख्य रूप से कौन-कौन सी सिफारिशें की गई हैं और देश में कम्प्यूटर शिक्षा के सुधार हेतु क्या-क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद ने अखिल भारतीय कम्प्यूटर विज्ञान इंजीनियरी/प्रौद्योगिकी और अनुप्रयोग बोर्ड का गठन किया है और देश में कम्प्यूटर शिक्षा की स्थिति के सम्बन्ध में एक विस्तृत टिप्पणी तैयार की है। इस टिप्पणी में दिए गए सुझावों में, वर्तमान पाठ्यक्रमों की दाखिला क्षमता में वृद्धि करना, नई संस्थाएं/विभागों को खोलने के लिए प्रोत्साहित करना, वर्तमान कम्प्यूटर शिक्षा कार्यक्रमों की अवसंरचनात्मक जरूरतों को पूरा करने के लिए हार्डवेयर के निर्माण हेतु उद्योग को प्रोत्साहन देना और कम्प्यूटर शिक्षा के उचित मानकों के अनुरक्षण को सुनिश्चित करना इत्यादि शामिल हैं जिनसे देश में कम्प्यूटर शिक्षा में दीर्घगामी सुधार होने की संभावना है।

सुपर बाजार में आरक्षण मानदण्ड

4146. श्रीमती भावना चिखलिया : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछड़े, अल्पसंख्यक समुदायों और अत्यधिक पिछड़े समुदायों को आरक्षण देने के लिए मंडल आयोग, द्वारा की गई सिफारिशों के अनुसार सुपर बाजार में चयनों/नियुक्तियों में मानदण्डों का अनुसरण किया जा रहा है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार द्वारा सुपर बाजार में उक्त मानदण्डों को लागू करने के लिए क्या उपाय किये गये हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सुपर बाजार, दी कोऑपरेटिव स्टोर्स लि. दिल्ली सहकारी सोसाइटीज अधिनियम के तहत पंजीकृत है और इसके अपने नियम एवं विनियम हैं। इसका वेतन एवं मंहगाई भत्ते का ढांचा भी सरकार से भिन्न है।

सामाजिक वानिकी

4147. डॉ. के. वी. आर. चौधरी : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान सामाजिक वानिकी कार्यक्रम के लिए राज्यवार कितनी-कितनी धनराशि निर्धारित की गई और

(ख) इस संबंध में अब तक की उपलब्धियों का राज्यवार ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) 20 सूत्री कार्यक्रम के तहत् सामाजिक वानिकी सहित वनीकरण तथा वृक्षारोपण कार्यकलाप सारे देश में चलाए जाते हैं। ये कार्यकलाप केन्द्र और राज्य योजनाओं में उपलब्ध धनराशि पर निर्भर करते हैं। वर्ष 1992-93, 1993-94 तथा 1994-95 के लिए धनराशि का वर्षवार, राज्यवार आवंटन तथा उपयोग को दर्शाने वाला विवरण I संलग्न है।

(ख) इस संबंध में कार्यक्रम के तहत् राज्यवार, वर्षवार उपलब्धियां संलग्न विवरण में दी गई हैं।

विवरण-I

वर्ष 1992-93 से 1994-95 के दौरान 20 सूत्री कार्यक्रम के तहत् वनीकरण/वृक्षारोपण कार्यकलापों के लिए धनराशि का राज्यवार आवंटन तथा उपयोग

(लाख रुपए)

क्रम सं.	राज्य/सं.शा. प्रदेश	1992-93		1993-94		1994-95	
		आवंटन	उपयोग	आवंटन	उपयोग	आवंटन	उपयोग
1.	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	2510.52	3671.15	3324.70	1966.49	2579.47	प्रा. न.
2.	अरुणाचल प्रदेश	434.55	429.23	511.00	1078.53	1324.00	प्रा. न.
3.	असम	1520.00	703.13	11217.00	—	267.69	प्रा. न.
4.	बिहार	2112.46	1864.70	3381.46	1533.87	4715.60	प्रा. नहीं
5.	गोवा	156.95	120.23	150.80	149.64	154.66	प्रा. न.
6.	गुजरात	6713.93	6663.94	6684.04	7367.54	6881.12	प्रा न.
7.	हरियाणा	4576.57	3940.35	3777.40	4112.20	3669.10	प्रा. न.
8.	हिमाचल प्रदेश	4746.00	4536.73	6063.13	4429.36	प्रा. न.	प्रा. न.
9.	जम्मू और कश्मीर	1795.95	931.55	1108.02		प्रा. न.	प्रा. न.
10.	कर्नाटक	6157.87	5844.53	7546.06	8316.61	11513.51	प्रा.न.
11.	केरल	1215.00	1261.15	695.05	300.00†	330.00 †	प्रा. न.
12.	मध्य प्रदेश	5512.96	5884.01*	7350.68*	5266.36	5800.98	प्रा. न.
13.	महाराष्ट्र	7624.11	6321.10	8936.45	9044.30	9525.86	प्रा. न.
14	मणिपुर	573.65	308.55	284.49†	402.98	542.61	प्रा. न.
15.	मेघालय	1164.07	1196.93	1084.20		"kk. Tk.	"kk. Tk.
16.	मिजोरम	870.00	980.55	906.09	936.14	927.44	प्रा. न.
17.	नागालैंड	155.38*	69.45	150.11*	624.46*	744.00	प्रा. न.
18.	उड़ीसा	4208.00	3842.85	4069.50	1015.29	978.35	प्रा. न.
19.	पंजाब	1159.50	1903.22	1672.70	1015.22	908.35	प्रा. न.
20.	राजस्थान	9583.00*	9390.41*	12550.44*	10883.37	14339.17	प्रा. न.

1	2	3	4	5	6	7	8
21.	सिक्किम	383.87	436.60	364.82		प्रा. न.	प्रा. न.
22.	तमिलनाडु	4640.70	5111.08	5199.39	9849.80	8868.00	प्रा. न.
23.	त्रिपुरा	1158.04	978.15	1163.63	780.12	861.67	प्रा. न.
24.	उत्तर प्रदेश	6790.16	9174.84	9043.33	8100.42	12983.49	प्रा. न.
25.	पश्चिम बंगाल	3880,00*	3618.21	2098.30†	4250.74	3057.27	प्रा. न.
26.	अ. नि. द्वीप समूह	116.25	112.97	114.85	127.60	127.50	प्रा. न.
27.	चण्डीगढ़	30.00	39.00	170.00	50.00	45.00	प्रा. न.
28.	दादर व नगर हवेली	97.20	137.91	200.00	186.90	146.87	प्रा. न.
29.	दमन व द्वीव	13.00	15.00	13.00	14.77	22.50	प्रा. न.
30.	दिल्ली	281.00	193.25	197.00	218.03	193.00	प्रा. न.
31.	लक्षद्वीप	16.00	16.00	16.50		प्रा. न.	प्रा. न.
32.	पांडिचेरी	91.33	106.81	131.00	69.50	92.00	प्रा. न.
	योग	79288.02	79811.64†	90177.14†	82090.24	91599.21	प्रा. न.

*— संशोधित

†—अनंतिम

(अ)—अस्थाई

प्रा. न.—प्राप्त नहीं हुआ

विवरण-II

क्रम सं.	राज्य/सं. शा. प्रदेश	1992-93				1993-94				1994-95			
		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि	
		पौध वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	आंध्र प्रदेश	1850.00	63450.00	1102.63	47453.00	1950.00	70000.00	917.19	34530.00	1000.00	35000.00	418.69	44642.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	5.00	7200.00	5.00	7200.00	5.00	7500.00	5.00	7500.00	6.00	8232.00	1.97	799.25 फ. 95
3.	असम	25.00	2500.00	11.80	22486.60	30.00	27580.00	20.76	18144.00	25.00	25000.00	21.46	16941.00 ज. 95
4.	बिहार	600.00	48000.00	180.00	20357.00	750.00	50000.00	190.03	45855.39	750.00	50000.00	32.39	5214.00 अ. 94
5.	गोवा	25.00	1500.00	27.23	1722.00	30.00	1800.00	33.46	1854.00	35.00	1900.00	20.86	1650.00 दि. 94
6.	गुजरात	2500.00	7000.00	2281.46	64847.00@	1500.00	68000.00	1631.76	73711.66@	1500.00	54000.00	1565.56	65652.00 न. 94
7.	हरियाणा	300.00	37050.00	300.00	34826.00	300.00	37500.00	231.81	33823.00		27000.00	32.38	30110.00 ज. 95
8.	हिमाचल प्रदेश	90.00	32500.00	88.59	31280.00	75.00	35000.00	33.19	32395.00@	20.00	35000.00	40.58	31326.00 फ. 95
9.	जम्मू व कश्मीर	50.00	20000.00	64.83	17010.85@	60.00	20000.00	42.01	15928.20	70.00	22000.00	33.14	7802.00 फ. 95
10.	कर्नाटक	555.00	38500.00	374.38	36479.97	450.00	42500.00	274.19	46429.64	450.00	48000.00	557.87	58441.00 फ. 95
11.	केरल	160.00	25000.00	173.79	17342.70@	300.00	15000.00	136.61@	3127.69@	300.00	16000.00	51.27	4750.00 फ. 95
12.	मध्य प्रदेश	600.00	110000.00	600.12	121394.19	400.00	125000.00	439.00	125187.19	450.00	135000.00	430.11	135000.00 ज. 95
13.	महाराष्ट्र	1150.00	163000.00	824.97	153621.38@	1200.00	180000.00	1141.25@	100062.17	1000.00	121000.00	1047.19	148925.00 ज. 95
14.	मणिपुर	25.00	9000.00	22.46	8600.00	30.00	9500.00	22.00	6928.00@	30.00	10000.00	24.03	7415.00 ज. 95

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
15.	मेघालय	125.00	18000.00	26.58	5148.00	125.00	19000.00	54.88	11604.00	75.00	20000.00	17.10	7575.00 सि. 94
16.	मिजोरम	10.00	12000.00	5.86	14000.00	10.00	14000.00	16.31	16750.00	20.00	18000.00	16.42	14130.00 फ. 95
17.	नागालैंड	110.00	5850.00	20.10	4700.00	120.00	7500.00	54.30	70819.00	75.00	7500.00	10.00	20.00 फ. 95
18.	उड़ीसा	500.00	60000.00	425.42	74134.85	550.00	75000.00	390.04	70819.00	300.00	72000.000	448.23	64687.00 फ. 95
19.	पंजाब	70.00	17000.00	85.90	19360.00	80.00	18000.00	51.78	17800.00	45.00	17000.00	34.81	13593.00 ज. 95
20.	राजस्थान	350.00	65000.00	405.13	66729.00	400.00	65000.00	453.34	67238.00	300.00	79000.00	346.08	87217.00 फ. 95
21.	सिक्किम	15.00	8000.00	9.50	8665.68	18.00	8500.00	10.85	8484.82	20.00	9200.00	26.79	प्रा. न. फ. 95
22.	तमिलनाडु	875.00	65000.00	1037.36	113553.10	1000.00	114000.00	1124.32	86016.51	1000.00	75000.00	969.93	72495.00 फ. 95
23.	त्रिपुरा	50.00	16000.00	37.05	15253.00	50.00	17700.00	28.14	8603.54	21.50	7728.00	19.01	7001.16 फ. 95
24.	उत्तर प्रदेश	3390.00	90000.00	3468.29	100139.26@	3200.00	85000.00	2929.00	83723.24	3500.00	92000.00	3015.00	72025.00 फ. 95
25.	पश्चिम बंगाल	1000.00	50000.00	802.00	50000.00	800.00	45000.00	800.00@	38200.00@	758.00	38000.00	1118.35	41285.00 फ. 95
26.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	5.00	3200.00	5.33	3200.00	5.00	3300.00	5.00	3488.67	6.00	3700.00	4.24	3506.50 फ. 95
27.	चंडीगढ़	0.00	400.00	0.28	430.20	0.00	500.00	0.05	8.00	0.00	450.00	NR	450.00 फ. 95
28.	दादर व नगर हवेली	10.00	1000.00	7.90	518.00	12.00	1100.00	12.02	894.60	14.50	1000.00	14.39	788.50 फ. 95
29.	दमन व द्वीव	1.00	100.00	1.14	83.34	1.00	150.00	0.94	62.00	1.00	150.00	1.03	47.00 दि. 94
30.	दिल्ली	50.00	2000.00	41.60	1512.70	50.00	2000.00	43.51	1740.40	55.00	2200.00	42.21	1688.00 सि. 94
31.	लक्षद्वीप	3.00	50.00	3.36	50.00	4.00	50.00	4.27	54.20	4.10	60.00	4.24	60.00 दि. 94
32.	पांडिचेरी	1.00	200.00	10.81	128.00	4.00	200.00	0.60	126.53	4.00	200.00	2.18	131.00 फ. 95
	योग	14500.00	1064000.00	12450.87	1062225.52	13509.00	1165300.00	11097.61*	963888.17*	11835.10	1031320.00	10367.51	945366.71

* अनंतिम।

@ संशोधित।

[हिन्दी]

आमान परिवर्तन

4148. श्री पंकज चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत वर्ष सितम्बर में पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा गोरखपुर और नौतनवां तथा सोनाली-भेरवा रेलमार्गों के बीच बड़ी रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण कार्य संबंधी रिपोर्ट प्रस्तुत की जानी थी;

(ख) यदि हां, तो क्या रेवले बोर्ड को यह रिपोर्ट अभी तक नहीं मिली है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार यह सुनिश्चित करने हेतु कोई कदम उठाने का है कि यह रिपोर्ट शीघ्रतापूर्वक प्रस्तुत की जाए;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ़) : (क) और (ख) गोरखपुर से नौतनवां तक आमान परिवर्तन तथा बड़ी लाइन को नौतनवां से सोनौली तक बढ़ाए जाने से संबंधित सर्वेक्षण रिपोर्ट फरवरी 95 में प्राप्त हुई थी जहां तक सोनौल-भैरहवा सर्वेक्षण का संबंध है, वह खंड भोपाल के क्षेत्र में पड़ता है और किसी भी दूसरे देश में किसी खंड का सर्वेक्षण उसके अनुरोध के बिना नहीं किया जा सकता।

(ग) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

पिछड़ी जातियों के लिए आरक्षण

4149. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद में वैज्ञानिकों की नियुक्ति में मंडल आयोग की सिफारिशों का कार्यान्वयन किया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद की कृषि अनुसंधान सेवा परीक्षा, 1994 में 2200-4000 के वेतनमान में वैज्ञानिकों की भर्ती के लिए मण्डल कमीशन की सिफारिशों के अनुसार अन्य पिछड़ी जातियों के सदस्यों को 27 प्रतिशत आरक्षण के प्रावधान किए गए हैं। परिषद ने भा. कृ. अनु. परिषद में वैज्ञानिकों की भर्ती के लिए अन्य पिछड़े वर्गों के सदस्यों की सीधी भर्ती में भारत सरकार के अनुदेशों के अनुपालन में अधिकतम आयु सीमा में तीन वर्ष की छूट देने का भी निर्णय लिया है। चूंकि कृषि अनुसंधान सेवा परीक्षा, 1994 की भर्ती की कारवाई पूरी हो चुकी है इसलिए इन प्रावधानों को 1995 और उसके बाद ली जाने वाली कृषि अनुसंधान सेवा परीक्षाओं में लागू किया जाएगा।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

हरित क्रांति

4150. डॉ. असीम बाला : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि के क्षेत्र में हरित क्रांति अधिकतम सीमा तक पहुंच गई है;

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

(ग) क्या इस बदली परिस्थिति में कृषि के प्रति उपेक्षा की जा रही है; और

(घ) यदि नहीं, तो देश की कृषि प्रौद्योगिकी में कौन-सी उपलब्धियां प्राप्त हुई हैं जिनसे उत्पादन में सहायता मिल सकती है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) और (ख) गेहूं और चावल का उत्पादन तथा उत्पादकता, जिससे हरित क्रांति आई थी, अब भी वृद्धि की प्रवृत्ति दर्शा रहे हैं।

(ग) कृषि के विकास को प्राथमिकता देना अब भी जारी रखा जा रहा है।

(घ) स्थान विशिष्ट अधिक उपज देने वाली फसलों की किस्मों के विकास तथा पौध संरक्षण पद्धतियों सहित उत्पादन प्रौद्योगिकियों के विकास से देश के विभिन्न भागों में फसल उत्पादकता तथा उत्पादन को बढ़ाने में मदद मिल रही है।

रेल परियोजनाएं

4151. श्री पी. कुमारासामी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु सरकार ने नए रेलवे स्टेशनों और नए रेल मार्गों के निर्माण/वर्तमान रेलमार्गों के विस्तार के लिए 1993-94 और 1994-95 के दौरान प्रस्ताव भेजे हैं;

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

(ग) उनमें से केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) शेष प्रस्तावों में से प्रत्येक की वर्तमान स्थिति क्या है और उनकी शीघ्र स्वीकृति के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) निम्नलिखित परियोजनाओं को शुरू करने के लिए तमिलनाडु सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं—

(i) मेट्टुपालयम से चामराजनगर बरास्ता सत्यमंगलम, नई लाइन।

(ii) परमाकुडी से तूतीकोरिन बरास्ता मुडुकुलाथुर काडालाड़ी और सायालकुड़ी नई लाइन का निर्माण।

(ख) मेट्टुपालयम से चामराजनगर, बरास्ता सत्यमंगलम और कोयम्बटूर के सर्वेक्षण कार्य को अद्यतन करने का कार्य आरंभ किया गया है। साथ ही, सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त होने पर ही परियोजना पर विचार करना संभव होगा।

परमाकुड़ी-तूतीकोरिन (128 कि. मी.) प्रस्तावित नई रेलवे लाइन की

लागत 150 करोड़ रुपए होगी। संसाधनों की कमी के कारण इस परियोजना को फिलहाल शुरू नहीं किया जा सकता है।

स्वैच्छिक संगठन

4152. श्री फूलचंद वर्मा : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत वर्ष के दौरान महिलाओं तथा बच्चों के स्वैच्छिक कल्याण संगठनों के कार्यकरण में वित्तीय तथा अन्य अनियमितताएं पाई गई हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा तथा सरकार द्वारा इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मन्त्री (श्रीमती बासवराजेश्वरी) : (क) और (ख) जी, हां। महिला एवं बाल विकास विभाग से सहायता प्राप्त करने वाले स्वैच्छिक संगठनों के कार्यकरण में गत एक वर्ष के दौरान अनियमितताओं के कुल पांच मामलों का पता चला है। इन संस्थाओं के नाम तथा उनके विरुद्ध की गई कारवाई इस प्रकार है :

1.	राजेन्द्र शिक्षा एवं समाज कल्याण संस्थान, सीतामढ़ी, बिहार।	अनुदान स्थगित
2.	ऑल मणिपुर वीमेन डिवलपमेंट काउंसिल, इम्फाल, मणिपुर।	अनुदान स्थगित
3.	समाज सेवा संघ, दिल्ली।	-सदैव-
4.	त्रिपुरा आदिम जाति सेवक संघ, अगरतला, त्रिपुरा।	-सदैव-
5.	लखनऊ शैक्षिक कल्याण समिति, उत्तर प्रदेश।	अनुदान स्थगित तथा ब्लैक लिस्ट कर दिया गया।

जिन्स एक्सचेंज

4153. श्री एम. जी. रेड्डी : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जिन्सों के वायदा व्यापार पर फिलहाल प्रतिबंध है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने आई. टी. सी. एग्रो को मुम्बई में देश के प्रथम जिन्स वायदा एक्सचेंज की स्थापना करने की अनुमति देने से पूर्व किन बातों पर विचार किया था;

(ग) इस एक्सचेंज के क्या कार्य हैं और सरकार का इस पर क्या नियंत्रण है;

(घ) क्या सरकार को कावरा आयोग की रिपोर्ट मिल गयी है;

(ङ) यदि हां, तो इसकी प्रमुख बातें क्या हैं; और

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

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) इस समय जिन्स के भावी व्यापार पर प्रतिबन्ध नहीं है। देश में ऐसे व्यापार की अनुमति, एरण्ड, काली मिर्चें, हल्दी, गुड़, हेसियन तथा आलू जैसी वस्तुओं के संबंध में दी जा रही है।

(ख) और (ग) सरकार ने आई. टी. सी. एग्रो को बम्बई में जिन्स भावी व्यापार एक्सचेंज स्थापित करने के लिए अनुमति नहीं दी है।

(घ) से (च) नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय द्वारा जून 1993 में भावी बाजारों के प्रचालनों की समीक्षा करने तथा वायदा बाजार आयोग की भूमिका का आकलन करने के लिए नियुक्त कावरा समिति ने अपनी रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी है। सरकार ने रिपोर्ट की सिफारिशों पर कोई निर्णय नहीं लिया है, क्योंकि इसके लिए विभिन्न सरकारों से विभागों/संगठनों के साथ विचार-विमर्श किया जाना अपेक्षित है।

बालिकाओं की शिक्षा

4154. श्रीमती वसुंधरा राजे : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों में बालिकाओं की शिक्षा की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या बालिकाओं की शिक्षा को बढ़ावा देने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ राज्यवार निर्धारित लक्ष्य एवं योजनाएं क्या हैं;

(घ) राजस्थान और मध्य प्रदेश के लिए क्या विशेष कदम उठाए जाएंगे; और

(ङ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) वर्ष 1993-94 में बालिकाओं का प्राथमिक शिक्षा में नामांकन 42.9% मिडिल में 39.3%, माध्यमिक/उच्चतर माध्यमिक में 34.3% और उच्च शिक्षा में 33.5% था।

(ख) और (ग) बालिकाओं की शिक्षा को बढ़ाने के लिए किए जा रहे प्रयासों का उल्लेख इस विभाग की वर्ष 1994-95 की वार्षिक रिपोर्ट में "महिलाओं की समानता के लिए शिक्षा" नामक अध्याय में किया गया है।

(घ) और (ङ) अन्य कार्यक्रमों के अलावा, शिक्षा कर्मी और लोक जुम्बिश जैसे विशेष कार्यक्रम राजस्थान में तथा जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम मध्यप्रदेश में कार्यान्वित किए जा रहे हैं। ये कार्यक्रम बालिकाओं की प्राथमिक शिक्षा को प्राथमिकता प्रदान करते हैं।

फसलों को वर्षा/ओलावृष्टि से हुई क्षति

4155. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 15 फरवरी से 15 अप्रैल, 1995 के दौरान वर्षा और ओलावृष्टि के कारण मध्य प्रदेश के विभिन्न प्रभावित जिलों में फसलों को कितनी क्षति हुई;

(ख) इन जिलों में वर्षा/ओलावृष्टि से अनुमानतः कितने किसान प्रभावित हुए; और

(ग) फसल बीमा योजना के अंतर्गत किसानों को कितनी क्षतिपूर्ति दी जाएगी ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : (क) मध्य प्रदेश सरकार से प्रारंभिक आकलन के आधार पर मिली जानकारी के अनुसार 15 फरवरी—15 अप्रैल, 1995 के दौरान वर्षा तथा ओलावृष्टि के कारण 30

जिलों में 1.19 लाख हैक्टेयर फसल क्षेत्र प्रभावित हुआ।

(ख) और (ग) विभिन्न जिलों में क्षति की सीमा का आकलन पूरा कर लिए जाने के पश्चात् फसल बीमा योजना के तहत क्षतिपूर्ति के लिए प्रभावित कृषकों द्वारा प्रस्तुत किए गए दावों पर विचार करना मध्य प्रदेश सरकार का काम है।

एस. टी. डी. बूथों की स्थापना

4156. श्री लोकनाथ चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घोषित नीति के अनुसार रेलवे स्टेशनों पर एस. टी. डी./आई. एस. डी./पी. सी ओ./फैक्स बूथ स्थापित करने के लिए स्थान का आवंटन केवल विकलांग व्यक्तियों के लिए ही आरक्षित है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में निर्धारित मार्गनिर्देश क्या है; और

(ग) प्रत्येक जोनल रेलवे में किन-किन रेलवे स्टेशनों पर ये सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफ़र शरीफ़) : (क) और (ख) वर्तमान निर्देशों के अनुसार रेलवे स्टेशनों पर एस. टी. डी./आई. एस. डी./पी. सी. ओ. बूथ स्थापित करने के लिए स्थान शारीरिक रूप से 40% और उससे अधिक विकलांग व्यक्तियों को दिया जाता है। विकलांग व्यक्तियों में से भी शिक्षित व्यक्तियों और अन. जा. अनु. जन. जा. और कमजोर वर्ग के व्यक्तियों को प्राथमिकता दी जाती है।

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

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों और पिछड़े वर्गों के छात्रों को प्रवेश

4157. श्री तेज नारायण सिंह :
श्री रामेश्वर पाटीदार :
श्रीमती शीला गौतम :
श्री राजेश कुमार :

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

(क) क्या कुछ राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों ने गैर-सरकारी और सरकार से सहायता प्राप्त माध्यमिक विद्यालयों में प्रवेश के लिए पिछड़े वर्गों, पद-दलित समुदायों और अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों के लिए पचास प्रतिशत सीटें आरक्षित की हैं;

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

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार कुछ अन्य राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों को भी ऐसी ही आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराने को कहने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (घ) स्कूलों में दाखिला नीति व प्रक्रिया एक ऐसा मुद्दा है जिसके बारे में निर्णय संविधान के तहत राज्य सरकारों/संघशासित क्षेत्र प्रशासनों को प्राप्त अधिकारों के अंतर्गत मुख्यतः राज्य सरकारों/संघशासित क्षेत्र प्रशासनों द्वारा लिया जाता है। शैक्षिक संस्थाओं में दाखिला के लिए राज्यों/संघशासित क्षेत्रों के अपने निजी प्रशासनिक मानदंड/संहिता हैं। अतः स्कूली शिक्षा के विभिन्न चरणों के लिए दाखिला नीति व प्रक्रिया का एक-समान सैट तैयार करना केन्द्र सरकार के लिए व्यावहारिक नहीं है।

[अनुवाद]

खाद्यान्नों में वृद्धि

4158. श्री बोला बुल्ली रामय्या :
श्री राम नाईक :
श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :
श्री संदीपान भगवान घोरात :
श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विभिन्न राज्यों में गेहूं और चावल की कमी की जानकारी है;

(ख) क्या यह कमी भारतीय खाद्य निगम द्वारा खाद्यान्नों का बड़े स्तर पर निर्यात करने के कारण हुई है;

(ग) क्या खाद्यान्नों के निर्यात से बाजार में इनके मूल्यों पर भी प्रभाव पड़ता है;

(घ) यदि हां, तो इसका प्रभाव किस हद तक पड़ता है;

(ङ) राज्य सरकारों ने क्या केन्द्रीय सरकार से सार्वजनिक वितरण प्रणाली/पुनर्गठित सार्वजनिक वितरण प्रणाली हेतु अधिक खाद्यान्न मुहैया कराने का अनुरोध किया है;

(च) क्या इस आशय का अन्तिम निर्णय ले लिया गया है कि खाद्यान्नों के आवंटन में कितनी वृद्धि की जाये;

(छ) 1994-95 के दौरान प्रत्येक राज्य द्वारा मांगी गई और उन्हें आपूर्ति की गई मदों का ब्यौरा क्या है;

(ज) केन्द्रीय सरकार द्वारा 1995-96 के दौरान खाद्यान्नों की कितनी आपूर्ति की जायेगी;

(झ) क्या खाद्यान्नों की घटिया गुणवत्ता के बारे में शिकायतें मिली हैं; और

(ञ) 1995-96 के दौरान दोषियों के विरुद्ध और खाद्यान्नों के आवंटन में वृद्धि हेतु क्या कदम उठाए गये हैं ?

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : (क) बफर स्टाक रखने की नीति के अधीन सरकारी एजेन्सियों द्वारा रखे जाने वाले अपेक्षित न्यूनतम स्टाक की तुलना में पहली अप्रैल, 1995 को स्थिति के अनुसार केन्द्रीय पूल में खाद्यान्नों की स्टाक स्थिति निम्नानुसार है :

(लाख मीटरी टन में)

	चावल	गेहूं	जोड़
केन्द्रीय पूल में स्टाक स्थिति (अनन्तिम)	180.82	87.21	268.03
बफर स्टाक रखने की नीति के अधीन न्यूनतम आवश्यकता	108.00	37.00	145.00

तथापि, खुले बाजार में खाद्यान्नों की सुगम उपलब्धता के कारण उपभोक्ता राज्यों में कम मांग होने के कारण 1993-94 की तुलना में 1994-95 के दौरान भेजे जाने वाले खाद्यान्नों का संचलन कम रहा। भारतीय खाद्य निगम द्वारा गेहूं की खुली बिक्री करने के कारण जनवरी, 1995 से दक्षिण राज्यों में गेहूं की मांग बढ़ी है और आवश्यकताओं को पूरा करने के प्रयास किए जा रहे हैं। भारतीय खाद्य निगम के डिपुओं में श्रमिक आन्दोलन और कानून तथा व्यवस्था की कठिन स्थिति गुवाहाटी से सड़क संचलन में बार-बार बाधा डालती है जिससे उत्तर-पूर्वी राज्यों में खाद्यान्नों का कम संचलन हुआ है। तथापि, सार्वजनिक वितरण प्रणाली की आवश्यकताओं को पूरा किया गया है यद्यपि उस क्षेत्र में स्टाक स्तर संतोषजनक ढंग से नहीं बनाया गया है। जम्मू तथा कश्मीर के मामले में, यद्यपि सार्वजनिक वितरण प्रणाली की आवश्यकताएं पूरी की जा रही हैं तथापि सड़क सम्पर्क टूट जाने और कानून व्यवस्था की कठिन स्थिति होने से ट्रकों की कम उपलब्धता होने के कारण कश्मीर घाटी को सड़क द्वारा संचलन कम हुआ।

(ख) जी, नहीं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) से (ज) केन्द्रीय पूल में खाद्यान्नों की सुगम स्टाक स्थिति होने के कारण केन्द्रीय सरकार के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली (सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली सहित) और प्राकृतिक आपदाओं, त्योहार की विशेष परिस्थितियों के कारण तथा बफर स्टाक रखने के लिए अतिरिक्त आवंटनों के लिए उनकी मांग को पूरा करने के लिए चावल और गेहूं के आवंटन के सामान्य स्तर को बनाए रखने के लिए कोई कठिनाई नहीं है। खाद्यान्नों के आवंटन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की संगत मांग, मौसमी उपलब्धता, उठान की प्रवृत्ति और अन्य संगत तथ्यों के आधार पर प्रत्येक मास किए जाते हैं। 1994-95 के दौरान प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों की चावल और गेहूं की मांग, आवंटन और उठान को बताने वाला एक विवरण संलग्न है।

(झ) और (ञ) दिल्ली में उचित मूल्य की दुकानों में खाद्यान्नों की गुणवत्ता के बारे में हाल ही में केवल एक शिकायत प्राप्त हुई है।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार से अनुरोध किया गया था कि वे खाद्य और नागरिक आपूर्ति विभाग, दिल्ली के स्टाफ को अनुदेश जारी करें कि वे भारतीय खाद्य निगम के डिपुओं/गोदामों से सुपुर्दगी लेते समय खाद्यान्नों की गुणवत्ता की पूरी तरह जांच करें। उनसे यह भी सुनिश्चित करने के लिए कहा गया था कि भारतीय खाद्य निगम से मोहरबन्द किस्म के नमूने प्राप्त करें और उचित मूल्य की दुकानों पर इनको प्रदर्शित करें। भारतीय खाद्य निगम को यह भी अनुदेश दिए गए हैं कि वे यह सुनिश्चित करें कि उनके द्वारा दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम को अच्छे किस्म के गेहूं और चावल की सुपुर्दगी की जाती है।

विवरण

वर्ष 1994-95 के दौरान अप्रैल, 1994 से मार्च, 1995 तक सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए चावल और गेहूं की मांग (मां), आवंटन (आ) और उठान (उ) को बताने वाला विवरण (अनन्तिम)

(लाख मीटरी टन में)

क्रम सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	चावल			गेहूं		
		Dमां	Aआ	Oउ	Dमां	Aआ	Oउ
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	22.30	22.30	21.88	1.80	1.80	1.10
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.91	0.91	0.75	0.24	0.15	0.14
3.	असम	4.71	4.66	3.11	3.94	3.10	2.77
4.	बिहार	3.72	3.72	0.40	7.14	7.14	2.22
5.	गोवा	0.67	0.63	0.39	0.48	0.40	0.17
6.	गुजरात	4.14	4.14	1.88	6.42	6.42	3.79
7.	हरियाणा	0.36	0.36	0.06	1.75	1.52	0.31
8.	हिमाचल प्रदेश	1.44	1.08	0.39	1.80	1.36	1.18
9.	जम्मू और कश्मीर	5.20	5.20	1.54	3.50	3.50	1.10
10.	कर्नाटक	13.07	13.07	6.49	6.00	3.60	2.69
11.	केरल	22.94	18.00	11.18	6.75	4.45	3.87
12.	मध्य प्रदेश	5.60	5.60	1.62	5.88	5.61	1.43
13.	महाराष्ट्र	8.58	8.58	2.85	12.00	9.60	4.64

1. 2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
14. मणिपुर	1.20	1.20	0.31	0.32	0.32	0.13
15. मेघालय	2.40	1.36	1.13	0.45	0.25	0.24
16. मिजोरम	1.22	1.00	0.80	0.25	0.20	0.17
17. नागालैण्ड	0.89	0.84	0.76	0.72	0.70	0.59
18. उड़ीसा	5.44	5.44	1.93	4.75	4.15	1.82
19. पंजाब	0.17	0.17	0.01	2.10	2.10	0.02
20. राजस्थान	0.46	0.46	0.15	14.44	14.44	5.28
21. सिक्किम	0.56	0.56	0.34	0.10	0.10	0.08
22. तमिलनाडु	12.00	12.00	12.24	3.60	3.60	1.55
23. त्रिपुरा	1.94	1.94	1.26	0.36	0.22	0.08
24. उत्तर प्रदेश	5.50	5.50	1.97	11.86	11.86	2.03
25. पश्चिम बंगाल	9.32	9.32	4.34	10.05	10.35	7.52
26. अंडमान निकोबार द्वीप समूह	0.31	0.31	0.00	0.08	0.08	0.00
27. चण्डीगढ़	0.04	0.04	0.04	0.25	0.22	0.01
28. दादर तथा नगर हवेली	0.06	0.06	0.00	0.02	0.02	0.00
29. दमन तथा दीव	0.06	0.06	0.02	0.03	0.02	0.00
30. दिल्ली	2.40	2.40	0.54	9.36	9.36	2.05
31. लक्षद्वीप	0.06	0.06	0.07	0.01	0.01	0.00
32. पांडिचेरी	0.24	0.24	0.03	0.09	0.09	0.00
जोड़	137.92	131.22	78.48	116.54	106.73	46.98

व्याख्याताओं के लिए अर्हता आवश्यकताएं

4159. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अध्यापक संगठन अर्हता परीक्षाओं का विरोध कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अध्यापक संगठन का दृष्टिकोण क्या है;

(ग) क्या दिल्ली विश्वविद्यालय प्राधिकारियों ने थोड़े समय पूर्व इस संबंध में दिल्ली विश्वविद्यालय की कार्यकारी परिषद और शैक्षिक परिषद् द्वारा मांगी गई छूट की सूची विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को भेजी है;

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

(ङ) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विश्वविद्यालय और महाविद्यालय व्याख्याताओं के लिए उपरोक्त अर्हता आवश्यकताओं में छूट प्रदान करने की है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (च) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा दी गई सूचनानुसार दिल्ली विश्वविद्यालय में स्थायी/अस्थायी/तदर्थ आधार पर लेक्चररों के रूप में कार्य कर रहे अनेक श्रेणियों के व्यक्तियों, एम. फिल/पी. एच. डी. डिग्री धारी व्यक्तियों; तथा ऐसे विषयों के पदों के लिए जिनके लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग/वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसन्धान परिषद कोई राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा आयोजित नहीं करते, राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा से छूट देने के सम्बन्ध में तथा राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा में बैठने हेतु स्नातकोत्तर स्तर पर अपेक्षित न्यूनतम अंकों की प्रतिशतता 55% से घटाकर 50% करने के लिए, आयोग से कई बार अनुरोध किया गया था।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने, राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियमों का समर्थन करते हुए उच्चतर न्यायालय के दिनांक 8-9-94 के निर्णय के अनुसरण में राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा सम्बंधी उपर्युक्त मांगों पर 14-2-95 को हुई अपनी बैठक में विचार-विमर्श किया तथा निम्नलिखित निर्णय लिए :

(i) उन एम. फिल./पी. एच. डी. डिग्री वाले व्यक्तियों को जिन्होंने 31-12-92 तक एम. फिल की डिग्री प्राप्त कर ली है या 31-12-93 तक पी. एच. डी. का शोध ग्रंथ प्रस्तुत कर दिया

है, उन्हें पहले ही छूट दी जा चुकी है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने छूट आगे बढ़ाना वांछनीय नहीं समझा।

(ii) वेतनमानों के संशोधन से पहले नियुक्त स्थायी लेक्चरारों के मामले में छूट पहले ही फरवरी, 1994 में दी जा चुकी है। 19 सितम्बर, 1991 से पहले अर्थात् राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियम लागू होने की तिथि से पहले स्थायी पदों पर कार्यरत व्यक्तियों को छूट दी जानी चाहिए।

(iii) राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियम के लागू होने से पहले नियुक्त अस्थायी लेक्चररों को राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा से छूट दी जा सकती है वशर्ते की उनकी नियुक्ति यथावत् गठित चयन समिति की सिफारिश पर की गई हो।

(iv) तदर्थ नियुक्तियों के मामले में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने छूट आवश्यक नहीं समझी।

(v) ऐसे विषयों के पदों के लिए जिनमें विश्वविद्यालय अनुदान आयोग/वै. औ. अ. परिषद राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा आयोजित नहीं करती, प्रत्येक मामले में आयोग से पहले अनुमोदन प्राप्त किया जाए।

(vi) जहां तक स्नातकोत्तर स्तर पर अंकों की प्रतिशतता में 55% से 50% की छूट का संबंध है विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने निर्णय लिया है कि छूट केवल निम्नलिखित व्यक्तियों को दी जा सकती है :-

(क) ऐसे व्यक्ति जिन्होंने विश्वविद्यालय अनुदान आयोग/वै. औ. अ. परिषद् की पात्रता, राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियम लागू होने से पहले उस अवधि में प्राप्त की थी जब न्यूनतम अर्हक अंक 50% थे;

(ख) आयोग से पूर्व अनुमोदन से अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति; के उम्मीदवार, यदि आरक्षित सीटों के लिए 55% अंकों के साथ अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों की उपयुक्त संख्या उपलब्ध नहीं है; तथा

(ग) ऐसे व्यक्ति जो यथावत् गठित चयन समितिति द्वारा नियमित नियुक्त किए जाते हैं तथा राष्ट्रीय पात्रता परीक्षा पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विनियम लागू होने की तारीख से पहले लेक्चरर के रूप में कार्यरत हैं। जैसाकि दिल्ली विश्वविद्यालय ने प्रस्ताव दिया था, आयोग ने उन सभी पी. एच. डी./एम. फिल. डिग्रीधारी व्यक्तियों को न्यूनतम प्रतिशतता में छूट देने का समर्थन नहीं किया था, जिन्होंने ऐसी डिग्रियां 12-5-95 तक प्राप्त कर ली थी।

12.00 बजे मध्याह्न

[हिन्दी]

प्रो. रीता वर्मा (धनबाद) : माननीय अध्यक्ष महोदय, अक्सर यह चिंता प्रकट की जाती है कि राजनीति में महिलाओं की भागीदारी दिन पर दिन कम होती जा रही है। यह भी कहा जाता है कि लोकसभा और राज्यसभा में भी महिलाओं की संख्या दिन पर दिन कम होती जा रही है। हम देखते हैं कि राजनीति का जितनी तेजी से अपराधीकरण हुआ है उससे आजकल कोई भी भद्र महिला राजनीति में आने से डरती है, उसका परिवार डरता है। यदि कोई महिला हिम्मत करके राजनीति में आ गई तो उसके साथ किस तरह का सलूक किया जाता है, इस बारे में मैं आपके द्वारा सदन को बताना चाहूंगी। इस बार बिहार में जो विधानसभा के चुनाव हुए, उसमें हमारी पार्टी की तरफ से श्रीमती चन्द्रमुखी देवी खगड़िया उम्मीदवार थी। उन्होंने···(**व्यवधान**)···· (कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।)

नाम के एक व्यक्ति को पराजित किया था।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नाम कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

[हिन्दी]

प्रो. रीता वर्मा : उन्होंने चुनाव से पहले भी यह धमकी दी थी कि अगर वह चुनाव में खड़ी हुई तो इसका बदला वह लेगा। चुनाव परिणाम निकलने के बाद उन्होंने फिर से धमकी दोहराई और उन्होंने बदला लेने की ठानी। एक दिन बच्चों को स्कूल छोड़ने के लिए उन महिला के घर से कार निकली तो उन्होंने समझा की चन्द्रमुखी देवी बैठी हुई हैं। पराजित उम्मीदवार के सगे भाई ने कार को बार-बार जीप से टक्कर मारी और उसका चूरा-चूरा कर दिया। कार में परिवार की महिलाएं थी लेकिन चन्द्रमुखी देवी नहीं थीं। कार से खींचकर महिलाओं और बच्चों को पीटा गया और घर के सदस्य उनकी मदद के लिए पहुंचे तो उनको भी पीटा गया। पीटने वाले बार-बार पूछते रहे कि आपमें चन्द्रमुखी देवी कौन हैं, चन्द्रमुखी देवी कौन हैं। घटनास्थल से चार-पांच किलोमीटर की दूरी पर थाना था लेकिन कोई भी बचाने के लिए नहीं आया। घटना के 12 घंटे के बाद एफ. आई. आर. दर्ज करने से थाने वाले इंकार करते रहे। जब वहां पर नेशनल हाइवे को आठ घंटे तक जाम किया गया तब जाकर एफ. आई. आर. लिखी गई तथा डी. एस. पी. और एस. पी. ने आकर आश्वासन दिया कि 24 घंटे में गुंडे पकड़े जाएंगे। तीसरा दिन समाप्त हो रहा है। लेकिन किसी को गिरफ्तार नहीं किया गया है और अफसर लोग घटना पर लीपा-पोती में लगे हुए हैं इस सबके पीछे उस अपराधी व्यक्ति को बचाने का षडयंत्र है जोकि एक सांसद का पुत्र है।

श्री राम विलास पासवान (रोसेड़ा) वह किस पार्टी का है यह भी बताएं।

प्रो. रीता वर्मा : अध्यक्ष जी, आप अगर अनुमति दे तो मैं बताऊं। मैं मांग करती हूं कि उन्हें अविलम्ब गिरफ्तार किया जाए और उन्हें कड़े से कड़ा दंड मिले जिससे महिलाओं को यह अनुभूति न हो कि अपराधी लोगों को जबरदस्ती बचाना चाहते हैं और महिलाओं की जगह केवल चौके-चूल्हे में है, बच्चे पालने में है। इस तरह का जो षडयंत्र चल रहा है उसको विफल किया जाए और उन अपराधियों को कड़ी से कड़ी सजा मिले, यह मैं मांग करती हूं।

श्री शरद यादव (मधेपुरा) : माननीय सदस्या ने कहा है कि इस मामले में गिरफ्तारी और कड़ी से कड़ी कारवाई होनी चाहिए, यह बिलकुल सही है। पासवानजी ने जो कहा वह स्पष्ट होना जरूरी था। लेकिन इसमें कोई ढील नहीं बरती जायेगी, मैं यह कहना चाहता हूं।

श्री राजवीर सिंह (आंवला) : क्या ढील नहीं दी जायेगी, चार दिन हो गये हैं।

श्री रामविलास पासवान : कोई गलतफहमी न हो, इसलिए मैं कहना चाहता हूं। माननीय सदस्या ने जो बात कही है खासी गम्भीर है। मैं इसलिए कहना चाह रहा था कि जब* आया तो लोगों की अंगुलियां हमारी तरफ उठने लगी···

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसे कार्यवाही वृत्तांत से निकाला था। अब आप इसे कार्यवाही वृत्तांत में ले आये हैं। इसे कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल दिया जायेगा।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : मैं यह कहना चाहता हूं कि वह जनता दल का उम्मीदवार नहीं था, कांग्रेस पार्टी का उम्मीदवार था। कांग्रेस की यह पुरानी आदत है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर) : अध्यक्ष जी, इस सदन में पहले भी अवसर आये हैं जब सदन ने महिलाओं पर होने वाले अत्याचारों पर चिन्ता प्रकट की है या राजनीति में सार्वजनिक क्षेत्र में बढ़ते हुए अपराधीकरण के बारे मे क्षोभ व्यक्त किया है। आज जिस प्रकार की घटना का वर्णन रीताजी ने यहां किया है, मैं समझता हूं कि इसमें कोई दलगत राजनीति का सवाल नहीं है। जैसा पासवानजी ने कहा, शरदजी ने कहा कि यह गम्भीर मामला है, यह सही है। इस बारे में केन्द्र सरकार बिहार सरकार से जानकारी प्राप्त करके सदन को बताये कि क्या हुआ है और उसके बारे में क्या कारवाई की गई है। इससे पहले ऐसा अवसर आया है जब इस प्रकार की घटना पर सदन में चिन्ता प्रकट की है चाहे टेक्नीकली एंड स्ट्रिक्ली स्पीकिंग मामला प्रदेश का हो, तो भी सरकार ने सदन को विश्वास दिलाया है कि जानकारी प्राप्त करके आपको यह जानकारी देंगे। उसी प्रकार का मेरा अनुरोध है, यहां पर दो महिला मंत्री भी बैठी हुई हैं, शायद किसी और वार्तालाप में बहुत व्यस्त हैं····**(व्यवधान)**····उनका अभी भी ध्यान नहीं गया है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : वे अपनी बात-चीत में पूरी तरह लीन हैं।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : शायद कुछ रैसिपी एक्सचेंज हो रहा होगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह महिलाओं से सम्बन्धित है। वह चाहते हैं कि आप सुनें।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : हमने कहा कि आज मंत्री बहुत कम बैठे हुए हैं, लेकिन जो दो महिला मंत्री···**(व्यवधान)**···मुझे खेद है, मेरा ध्यान उस प्रमुख हिस्से की ओर गया, कमलनाथ जी की ओर नहीं गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कमल नाथजी एक भद्र पुरुष हैं।

[अनुवाद]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : खासकर तब जबकि मेरा ध्यान जाना चाहिए था, उनकी वेशभूषा का रंग हमारा ही है। सरकार इस बारे में पूरी जानकारी लेकर सदन को सूचना दे कि इस पर क्या कार्यवाही की गई है, क्योंकि यह बहुत घिनौनी घटना है। एक महिला उम्मीदवार बने तब उसे धमकी दी जाये और अगर वह विजयी हो जाये तो उसके ऊपर कातिलाना हमला किया जाये। मैं इसकी कड़ी भर्त्सना करता हूं। **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह वस्तुतः दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस प्रकार की घटना होती है और हमें उस पर ध्यान देना पड़ता है। किन्तु दुर्भाग्यवश, हमें यह भी स्वीकार करना होगा कि ऐसे मंच भी हैं जहां इन मामलों को समुचित रूप से उठाया जा सकता है और इस प्रकार के मामलों, समस्याओं और कठिनाइयों के उपाय ढूंढे जा सकते हैं। मुझे भय है कि अनेक बार ऐसे मामले जो न्यायपालिका द्वारा देखे जाने चाहिए वे विधानसभा के समक्ष आते रहे हैं और इसीलिए विधानसभा कोई प्रभावी उपचारात्मक कार्यवाही करने में स्वयं को असमर्थ पाती है। बेहतर यह होगा कि माननीय सदस्य ये मामले वहां उठाये जहां उन्हें उठाया जाना चाहिये। चूंकि आडवाणी जी ने इसके बारे में कुछ कहा है और कुछ महिलायें भी उसके बारे में बोल चुकी हैं, इस मामले में मैं सरकार से सूचना एकत्र करने और उसे हमें देने की आशा करूंगा। मुझे लगता है कि कोई प्रभावी उपचार नहीं प्राप्त हुए। गीता मुखर्जी इस मामले पर सभा में चर्चा करने की बात कई बार कह चुकी हैं। मेरे विचार से हमें इस मामले पर इस सभा में चर्चा करनी चाहिये चाहे दो या तीन दिन में ही सही, हम अल्पावधि चर्चा के रूप में इसके लिये समय ले सकते हैं। किन्तु मैं सदस्यों से अपेक्षा करता हूं कि वे सभा में उपस्थित रहेंगे और इस मुद्दे पर अपने सुविचारित, मूल्यवान विचार प्रकट करेंगे।

यह चूक नहीं होना चाहिये—कि मामले को चर्चा के लिये लिया जाये और उस पर चर्चा करने को कोई सदस्य न हो। ऐसा नहीं होना चाहिये।

श्री ई. अहमद (मंजेरी) : क्या मुझे सभा और सरकार के ध्यान में एक बहुत ही गंभीर मामले को लाने का अवसर मिल सकता है जिस पर दुर्भाग्यवश केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों ने कोई ध्यान नहीं दिया है।

महोदय, देश में मोटर दुर्घटना में हर महीने हजारों व्यक्ति मारे जाते हैं। और ये मोटर दुर्घटनायें मुख्य रूप से गाड़ियां लापरवाही और तेजी से चलाने के कारण होती हैं और केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकारें इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिये बहुत ही उपेक्षापूर्ण और लापरवाही का रवैया अपना रही हैं।

महोदय, अनुमानतः देश में मोटर दुर्घटनाओं के कारण हर वर्ष 60,000 से अधिक पुरुष, महिलायें और बच्चे मारे जा रहे हैं और इन दुर्घटनाओं के कारण हर वर्ष तीन लाख व्यक्ति जख्मी होते हैं, उनमें से कुछ गंभीर रूप से घायल होते हैं। आर्थिक दृष्टिकोण से इस देश में तेजी से और लापरवाही से वाहन चलाने के कारण प्रतिवर्ष देश को अनुमानतः 22,500 करोड़ से अधिक रुपये का घाटा होता है।

महोदय, यदि चालक द्वारा नियमों का पालन किया जाए तो बड़ी संख्या में इन दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है। यहां पर मृत्युदर विकसित देशों की अपेक्षा 20 प्रतिशत अधिक है। इन दुर्घटनाओं के मुख्य कारण लापरवाही से वाहन चलाना, असुरक्षित वाहनों का होना, सड़कों का खराब होना, मिले-जुले यातायात का होना तथा प्राधिकारियों द्वारा बेमन से नियमों का प्रवर्तन कराया जाना है।

---

*अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया गया।

12.13 म. प.

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

महोदय, मेरे राज्य में भी हर रोज मोटर दुर्घटना की खबरें सुनने को मिलती हैं; केरल में हर रोज कम से कम एक दर्जन लोग इन मोटर दुर्घटनाओं से या तो मर जाते हैं अथवा दुर्घटनाग्रस्त हो जाते हैं। हमारे अनेक राज्यों की यही स्थिति है किन्तु दुर्भाग्यवश राज्य सरकारें या केन्द्र सरकार इस दुर्घटनाओं को रोकने के लिये कोई कदम नहीं उठाती है। देश को यह बहुत बड़ी हानि हो रही है। इस देश में अनेक परिवार अनाथ हो गए हैं और सड़क पर होने वाली इन दुर्घटनाओं के दोषी व्यक्तियों को निश्चित रूप से बिना किसी डर या पक्षपात के दंड दिया जाना चाहिये।

इस देश में ड्राइविंग लाइसेंस को जारी किया जाना रेल के प्लेटफार्म टिकट खरीदने से भी अधिक सुगम है। इसलिये, जहां तक नियमों और विनियमों का संबंध है, उनका कड़ाई के साथ पालन किया जाना चाहिये और मोटर वाहन नियमों को संशोधित किया जाना चाहिये। केन्द्र सरकार का यह कर्त्तव्य है कि वह राज्य सरकारों के संबंधित मंत्रियों अथवा प्रतिनिधियों को आमन्त्रित करे और नीति निर्धारण करने के लिये इस मामले पर चर्चा करे जिससे कि तेज और लापरवाही से वाहन चलाने पर नियन्त्रण रखा जा सकेगा और इस प्रकार इन दुर्घटनाओं से बचा जा सकेगा।

महोदय, भारतीय सड़कों पर यात्रा करना किसी व्यक्ति के लिये दुःस्वप्न के समान है। इसलिये मैं चाहता हूं कि भारत सरकार और प्रभारी मंत्री इस मामले में तत्काल कोई प्रभावी कदम उठायें।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से एक गंभीर समस्या की ओर सदन और सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। राजस्थान की भौगोलिक स्थिति बहुत ही विषम है जहां पर कई सालों से वर्षा कम होती है। जैसे-जैसे गर्मी की ऋतु आ रही है, वहां पर पेय-जल का संकट पैदा हो गया है। यद्यपि राज्य सरकार अपने सीमित संसाधनों से बहुत कुछ कर रही है जैसे नये हैंडपम्प लगाना या बिगड़े हुए हैंडपंपों को सुधारना या ट्यूबवैल लगाना और जहां भी पानी उपलब्ध है लोगों तक पहुंचाने के लिये हरसम्भव प्रयास और प्रयत्न कर रही है। मैं आपके माध्यम से केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना करता हूं कि आने वाली भीषण गर्मी में राजस्थान में जहां पर हैंडपम्प, तालाब सूख गये हैं, आदमियों को मीलों दूर चलकर पानी लाना पड़ता है, जानवरों के लिये पेयजल का संकट पैदा हो गया है, इस पेय-जल संकट निवारण के लिये राज्य सरकार को विशेष सहायता प्रदान करें ताकि राज्य सरकार इस संकट का निवारण करने में सक्षम हो सके।

श्री दाऊ दयाल जोशी (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, राज्य सरकार के पास सीमित संसाधन होने के कारण पेयजल संकट निवारण में कठिनाई आ रही है। अतः मैं भी इनकी बात का समर्थन करते हुए मांग करता हूं कि केन्द्र सरकार विशेष सहायता राज्य सरकार को प्रदान करे।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मैं नियमों का पालन करूंगा।

[हिन्दी]

श्री रवि राय (केन्द्रपाड़ा) : उपाध्यक्ष जी, मैं एक बहुत महत्वपूर्ण विषय के बारे में आपका और सदन का ध्यान खींचना चाहता हूं। मैं मुख्य विषय को उठाने से पहले एक विषय पर कहना चाहता हूं जिस पर मैंने अध्यक्ष जी की इजाज़त चाही थी। वह यह है कि अभी जबकि हमारी संसद का बजट सत्र चल रहा है, तब हमारे वित्त मंत्री मनमोहन सिंह अमेरिका में जाकर एक पॉलिसी स्टेटमेंट के बारे में ऐलान करते हैं।

[अनुवाद]

वित्त मंत्री श्री मनमोहन सिंह ने यहां कहा था कि बीमा उद्योग को विनियमन से मुक्त करने की कार्यवाही शीघ्र ही की जायेगी और इसके सम्बन्ध में शीघ्र ही कानून बनाया जायेगा।

[हिन्दी]

इसलिए कि हम लोगों का बजट सत्र चल रहा है। हमारी सार्वभौम संसद है और वित्त मंत्री को पता होना चाहिए कि जब संसद का बजट सत्र चल रहा है तो भी वह अमेरिका की राजधानी में जाकर हमारी इंश्योरेन्स इंडस्ट्री को डीरगुलैट करने के बारे में बयान देते हैं।

[अनुवाद]

यह संसद का अनादर है।

[हिन्दी]

हमारी जो प्रजातांत्रिक मर्यादाएं हैं, जो हम लोग लोक सभा में मान कर चल रहे हैं कि जब संसद बैठी है।

[अनुवाद]

"इस देश से बाहर जाकर घोषित नीतिगत निर्णयों कि सरकार बीमा उद्योग को विनियमन मुक्त करने जा रही है, इस घोषित नीति निर्णय की घोषणा करने संबंधी कोई कार्य उनके पास नहीं है।"

उपाध्यक्ष महोदय : आप "वित्त मंत्री द्वारा संसद से बाहर घोषित बीमा उद्योग को अनियमित किये जाने के बारे में कथित नीति संबंधी वक्तव्य" के बारे में बोले हैं। जहां तक अन्य मुद्दों का संबंध है, ऊपर आपने कुछ नहीं कहा है। आप केवल एक विषय पर बोले हैं।

श्री निर्मल कांति चटर्जी (दमदम) : बीमा उद्योग के निजीकरण संबंधी इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर मुझे यह कहना है कि वित्त मंत्री हमें एक असंभव स्थिति में डाल रहे हैं, क्योंकि मल्होत्रा समिति के प्रतिवेदन पर परामर्शदात्री समिति में चर्चा की जा चुकी है। इस पर संसद में कभी भी चर्चा नहीं हुई थी।

उपाध्यक्ष महोदय : यह सच है कि श्री रवि राय जी ने इस मामले को ढंग से उठाया था। किन्तु यह एक सामान्य विषय नहीं हो सकता है। यदि बहुत से लोग भाग लेना चाहते हैं तो ऐसा करना बहुत कठिन होगा। और भी अनेक विषय हैं। और लोगों को भी बोलना है।

श्री निर्मल कांति चटर्जी : ऐसी स्थिति में यह मांग दोषपूर्ण होगी।

उपाध्यक्ष महोदय : जिन सदस्यों ने सूचना दी है, उन्हें बोलने का अधिकार है।

श्री निर्मल कांति चटर्जी : मैं इस मामले को कल उठा सकता हूं किन्तु चूँकि मामला अब उठाया गया है, अतः मुझे एक मिनट के लिये बोलने की अनुमति दीजिये।

उपाध्यक्ष महोदय : यह नियमित प्रक्रिया के विपरीत होगा। इस मामले

पर और भी बोलने वाले हैं।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कांति चटर्जी : ठीक पांच सप्ताह पूर्व, एक मामला उठाया गया था और अनेक सदस्य ने उस चर्चा में भाग लिया था। वह विषय महिलाओं पर अत्याचार से संबंधित था।

उपाध्यक्ष महोदय : उसकी अनुमति असाधारण स्थिति में दी गई थी।

(व्यवधान)

श्री निर्मला कांति चटर्जी : इसलिए कृपया मुझे यह कहने की अनुमति दीजिये कि बजट सत्र में भी उन्होंने इस बात का संकेत किया था कि संसद में चर्चा किये बिना वह एक विनियमित तंत्र की स्थापना कर रहे हैं, जो मल्होत्रा समिति की सिफारिशों का ही एक अंश है, जो विनियमन मुक्त करने की योजना का ही भाग है। अब जैसाकि माननीय सदस्य ने सभा का ध्यान ठीक ही आकर्षित किया है, वह विश्व बैंक और अन्तर्राष्ट्रीय वित्तदाताओं से वायदा कर रहे हैं कि हम इसे विनियमन मुक्त करने जा रहे हैं, और वह भी संसद की स्वीकृति के बिना ही। ऐसा बार-बार हो रहा है। संसद में कोई चर्चा किये बिना, कोई स्वीकृति लिये बिना इस प्रकार के वक्तव्य दिये जा रहे हैं और इस प्रकार की कार्यवाही की जा रही है। इसलिये मैं उनका साथ देते हुए मांग करता हूं कि वित्त मंत्री को सभा के समक्ष बुलाया जाये उनसे अपनी स्थिति स्पष्ट करते हुए इस मामले में हुए अपमान के लिए क्षमा याचना करने के लिए कहा जाए।

श्री श्रीकांत जेना (कटक) : महोदय, मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री श्रीकांत जेना मैं आपको यह एक बात बता दूं कि यह एक सामान्य चर्चा होगी कृपया मुझे क्षमा करें।

(व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : यह एक सामान्य चर्चा नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा अनुरोध है कि बोलने के लिये और भी अन्य सदस्य हैं। (व्यवधान)

श्री श्रीकात जेना : यह संसद से संबंधित विषय है। हमें इस पर चर्चा करनी ही होगी। (व्यवधान)

श्री रवि राय : उपाध्यक्ष महोदय, इसे टाला नहीं जा सकता है। यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है। मैं इसके अलावा कोई और मामला नहीं उठा रहा हूं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जहां तक शून्यकाल का प्रश्न है, व्यवस्था का कोई प्रश्न नहीं हो सकता है। (व्यवधान)

श्री रवि राय : वह सम्पूर्ण यूरोप और अमेरिका में जाकर इस प्रकार के वक्तव्य कैसे दे सकते हैं ?

श्री श्रीकांत जेना : महोदय, यह एक औचित्य का प्रश्न है। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रवि रायजी, यदि आप यह महसूस करते हैं कि वह संवैधानिक प्रावधानों का उल्लंघन कर रहे हैं, तो उसके लिये विशिष्ट प्रावधान है। आपको चाहिये कि उस विशिष्ट उपबंध का सहारा लें और मंत्री की खिचाई करें।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कांति चटर्जी : हम ऐसा कर सकते हैं। लेकिन इस समय हम इस पर चर्चा कर सकते हैं। (व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : महोदय, जब सभा का सत्र चल रहा हो, तब कोई भी मंत्री सभा से बाहर कोई वक्तव्य नहीं दे सकता है। सर्वप्रथम सभा को विश्वास में लिया जाना चाहिये। यदि वित्त मंत्री और केन्द्र सरकार को बीमा क्षेत्र का निजीकरण करने के बारे में निर्णय लेना ही था, तो वित्त मंत्री ने सभा को विश्वास में क्यों नहीं लिया ? यह एक अधिकार का प्रश्न है। आपको इस मामले में निर्णय देना चाहिये। आप वित्त मंत्री से कहें कि वे सभा में आयें सभा के समक्ष क्षमा याचना करें।

उपाध्यक्ष महोदय : एक विशिष्ट प्रावधान है। इस विशिष्ट प्रावधान के अन्तर्गत आप मंत्री की खिंचाई कर सकते हैं। आप मंत्री को बुला सकते हैं।

श्री श्रीकांत जेना : इससे सभी को, पूरी सभा को चिंता है। सभा का सत्र जब चल रहा था वित्त मंत्री वाशिंगटन कैसे जा सकते थे ? यदि वह वहां गये भी तो सर्वप्रथम उन्होंने सभा को विश्वास में क्यों नहीं लिया और इस प्रकार का वक्तव्य कैसे दिया ? यह बात वस्तुतः गंभीर है। आप वित्त मंत्री को सभा के समक्ष आने और सभा से क्षमा याचना करने की कहें।

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज (मुजफ्फरपुर) : उपाध्यक्ष जी, एक अर्से से इस प्रकार की बातें यहां पर आती रही हैं और हमने आपसे आज जो इजाजत मांगी है वह उसी से जुड़े हुए मामले को लेकर है। अमरीका के ट्रेड रिप्रेजेन्टेटिव श्री मिकी केन्टोर ने अपने देश में अन्य देशों के साथ व्यापार के जो सम्बन्ध हैं उसके बारे में उसकी सालाना रिपोर्ट जो आज से चार दिन पहले अमरीका में पेश की गयी, उसमें उन्होंने भारत के बारे में यह बात बहुत साफ कही है कि चूंकि भारत ने पैटेंट कानून अभी तक पास नहीं किया है और भारत की संसद का नाम लेकर यह कहा है कि भारत की पार्लियामेंट ने पैटेंट कानून स्वीकार करने से इंकार किया है इसलिए स्पेशल 301 अब हमें भारत के ऊपर चलाना पड़ेगा।

हम इस सदन में पिछले चार सालों से इस देश की सार्वभौमिकता की बात कहते रहे हैं तो कई लोगों को वह मजाक की बात लगी थी। प्रधान मंत्रीजी से लेकर शायद ही कोई उस तरफ के बैठे हुए लोग होंगे जिन्होंने इस मुद्दे के ऊपर हम लोगों का मजाक न उड़ाया हो। आज अमरीका का एक छोटा-सा अधिकारी कह रहा है कि पैटेंट कानून जिस तरह से चाहते हैं और उनका बयान है—

[अनुवाद]

"मैं चाहता हूं कि सभी देश हमारी अपेक्षाओं को पूरा करते हुए निरन्तर प्रगति करें।"

[हिन्दी]

यानी अमरीका को जो दुनिया में चाहिए, अमरीका के हित में जो चीज चाहिए, वह आप अमल करोगे, यह हमारी अपेक्षा है और यह हमारी मांग है। आज इन लोगों ने इस देश को इस स्थिति में पहुंचाया है। वित्त मंत्री अमरीका में जाकर इस सदन का अगर अपमान करते हैं, तो यह छोटी बात है। मामला

इससे बहुत आगे बढ़ चुका है।

उपाध्यक्ष जी, इन लोगों ने यह समय भी ऐसा खोजा है जब इधर "सार्क" की बैठक हो रही है। इस प्रकार से वे हमको धमकी देने के लिए समय भी ठीक खोजते रहे हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से इस सदन में एक बात कहना चाहता हूं कि जिस नयी आर्थिक नीति के अन्तर्गत बहुराष्ट्रीय कम्पनियां अपने हित में, इन तमाम चीजों पर अमल कराना चाहती हैं इसके लिए इस देश को अमरीका कहां तक पहुंचा सकता है, यह सदन इसको समझ ले और इसलिए मैं एक बात यहां पर कह रहा हूं कि आज इनेगिने लोगों को छोड़कर किसी एकाध दल को छोड़कर, बाकी सभी लोग विदेशी कम्पनियों का स्वागत कर रहे हैं। कह रहे हैं कि आइए, तुम्हारे लिए जहां चाहो वहां रैड कारपेट लगाने के लिए हम तैयार हैं। इसलिए इस बात को समझ लें कि अमरीका कहां तक इस देश को पहुंचाएगा। इस बात को मिकी कैंटर के इस एक वाक्य से हम लोग समझ सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, इन लोगों ने ईराक के साथ युद्ध किया है। ये अमरीकन आज ईराक को भूखों मारने में लगे हुए हैं। आज देश के अखबारों में क्लिंटन का ऐलान है। ईरान को नोटिस दे दिया है, नोटिस ही नहीं बल्कि उन्होंने अपना एक आदेश निकाला है कि आज से ईरान के साथ वह व्यवहार होगा जो ईराक के साथ पिछले एक अर्से से चलता रहा है। लोग बोलते रहते हैं कि हमारा देश बहुत बड़ा है। इसलिए इस देश के साथ वह नहीं होगा, जो ईरान और ईराक के साथ हो सकता है। मेरा कहना है कि अमरीका के बारे में हम इस गलतफहमी में न रहें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस विषय पर और ज्यादा टीका नहीं करना चाहता हूं, लेकिन मैं चुनौती देता हूं और इस सदन में आपके माध्यम से प्रार्थना करना चाहता हूं कि इस सदन में सर्वसम्मति से इस बात की निन्दा करनी चाहिए कि जो आज अमरीका ने अपने यहां पर सुनाया है कि भारत की संसद पेटेंट कानून को मंजूर करे वरना तुम्हारे साथ जो हमारा रिश्ता होगा वह सुपर 301 वाला या स्पैशल 301 वाला होगा। इसकी निन्दा इस सदन में जरूर होनी चाहिए और अमरीका को कहना चाहिए कि हम और कोई भी सौदा कर सकते हैं, लेकिन देश की सार्वभौमिकता पर सदन कभी सौदा करने के लिए तैयार नहीं होगा। यह बात यहां से चली जाए।

[अनुवाद]

श्री जसवंत सिंह (चित्तौड़गढ़) : मैं यहां यह कहना चाहूंगा कि इसे बड़ी आसानी से सुलझाया जा सकता है। मैं उस पहलू की बात कर रहा हूं जिस पहलू के बारे में अच्छे मित्र श्री फर्नान्डीस ने बात की है। श्री रवि राय द्वारा उठाया गया मामला बहुत ही स्पष्ट है। मैं इसे पढ़ना चाहूंगा। इससे एक कार्यवाही निश्चित होती है। यह कौल और शकधर की पुस्तक पृष्ठ 362 से है। इसमें लिखा है —

> "यह भी निर्णय लिया गया है कि जब सभा का सत्र चल रहा हो तब नीति विषयक वक्तव्य पहले सभा में दिये जाने चाहिये।"

इस मामले में भी सभा का सत्र चल रहा है माननीय वित्त मंत्री ने जो वक्तव्य दिया है वह नीति सम्बंधी वक्तव्य है। अतः दो मानदण्ड हैं। क्या यह नीति संबंधी वक्तव्य है ? जी हां, यह एक नीति संबंधी वक्तव्य है। क्या सभा का सत्र चल रहा है। जी हां, सभा का सत्र चल रहा है।

तत्पश्चात् इसमें कहा गया है

"···समाचारपत्रों या जनता में उन्हें प्रसारित करने से पूर्व।"

इस मामले में माननीय वित्त मंत्री ने इसे वाशिंगटन में बताया है। हमारे पास केवल समाचारपत्र है जिसके आधार पर कार्यवाही करनी है। इस मामले में "समाचारपत्रों या जनता के समक्ष बताने से पूर्व", दोनों ही बातें हुई हैं। हमने प्रेस वक्तव्य देखा है और वे प्रेस वक्तव्य नहीं दिये जाने चाहिये थे, यदि उन्हें सार्वजनिक वक्तव्य नहीं बनाया गया था। जब तक मैं इसे सरकार या माननीय वित्त मंत्री के समक्ष नहीं पढ़ूंगा तब तक यह सही नहीं होगा। इसमें कहा गया है :

"मंत्रियों को सभा के बाहर वक्तव्य देने से रोका नहीं जा सकता है यदि ऐसे वक्तव्य सरकार की घोषित नीति के विपरीत नहीं है।"

क्या मल्होत्रा समिति के निष्कर्षों के बारे में सरकार की कोई घोषित नीति नहीं है ? वास्तव में, मल्होत्रा समिति के बारे में स्वयं सरकार ने यहां कहा है कि हमें अभी निर्णय लेना है। जहां तक मल्होत्रा समिति का सम्बंध है, महोदय, सरकार को अभी निर्णय लेना है। जहां तक बीमा क्षेत्र के किसी अन्य पहलू का संबंध है, सरकार को अभी नीति की घोषणा करनी है। ऐसे में वित्त मंत्री यदि नीति संबंधी वक्तव्य देते हैं तो वह इस संबंध में अध्यक्ष की व्यवस्था का उल्लंघन कर रहे हैं क्योंकि वह नीति सम्बंधी वक्तव्य उस समय दे रहे हैं, जबकि सभा का सत्र चल रहा है, वह सभा के परिसर के बाहर वक्तव्य दे रहे हैं और वह एक ऐसे मामले में वक्तव्य दे रहे हैं जबकि सरकारी नीति अभी घोषित की जानी है।

उपाध्यक्ष महोदय, तथापि कथित उदाहरण में ही कहा गया है कि पहले से घोषित की गई नीति को स्पष्ट करने के लिये सभा के बाहर यदि कोई वक्तव्य दिया भी जाता है, तो मंत्री को यथाशीघ्र अवसर पर सभा में भी उसके बारे में वक्तव्य देना चाहिये। यह कोई स्पष्टीकरण नहीं है। यह नई नीति अपनाये जाने संबंधी घोषणा है अतः इसके बारे में हमें आशा होगी कि यदि कोई मंत्री किसी नीति के संबंध में कोई वक्तव्य देता ही तो उसे सभा के अधिकार के बारे में भी ध्यान रखना चाहिये। यदि हम सरकार की इस प्रकार की किसी त्रुटि की ओर दिलाते हैं, तो किसी की व्यक्तिगत त्रुटि का उल्लेख नहीं होगा। यदि हम विरोधी दल ऐसे नहीं करेंगे तो सरकार हर दिन मनमानी करती रहेगी। अतः ऐसी स्थिति में जबकि सभा का सत्र चल रहा है और नीति पहले से घोषित न की गई हो तो नई नीति के बारे में सभा के बाहर नीति संबंधी वक्तव्य देने के बारे में सरकार को स्पष्टीकरण देना चाहिये और सभा के समक्ष क्षमा याचना करनी चाहिये। **(व्यवधान)**

श्री पी. जी. नारायणन (गोबिचेट्टिपालयम) : मैं इस मामले पर सरकार की भर्त्सना करने में औरों के साथ हूं। नीति संबंधी वक्तव्य केवल सभा में ही दिये जाने चाहिये···**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : किन्तु माननीय मंत्री यहां हैं···

(व्यवधान)

वित्त मंत्री (श्री मनमोहन सिंह) : मैं स्पष्ट रूप से यह कहना चाहूंगा कि नीति संबंधी कोई भी वक्तव्य मैंने सभा के बाहर नहीं दिया है। यदि आप संयुक्त राज्य अमेरिका के मेरे दौरे का उल्लेख कर रहे हैं, तो मैंने अपने बजट भाषण में जो कुछ कहा है, ठीक वही कहा है, उसके अलावा कुछ नहीं।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम धूमल (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं उत्तरी भारत के एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं··· **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा अनुरोध है कि यदि आप सभी संक्षेप में बोलें तो अनेक अन्य सदस्य भाग ले सकते हैं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह मेरा अनुरोध है। मेरा अनुरोध स्वीकार करने की कृपा करें। इनकार न करें।

[हिन्दी]

यदि आप आखिर में बोले तो अच्छा नहीं होगा।

प्रो. प्रेम धूमल : उपाध्यक्ष महोदय, उत्तरी भारत में एक बहुत गंभीर संकट पैदा हो गया है जिसकी ओर मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। वहां पर पैट्रोलियम पदार्थ जैसे पैट्रोल, डीजल, एल. पी. जी. और मिट्टी का तेल उपलब्ध नहीं है। किसानों के ट्रैक्टर व गाड़ियां मीलों तक लम्बी लाइनों में लगे हुए हैं जिसकी वजह से फल, सब्जियां व फूल सड़क के किनारे सड़ रहे हैं और केन्द्र सरकार इस ओर ध्यान नहीं दे रही है।

अभी फसल की कटाई का मौका है। बुआई और गहाई और कटाई का काम रुका पड़ा है। कृषि मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। उनसे पहले भी प्रश्न पूछे जा चुके हैं। किसानों की अपनी जो फसल है, जिस पर वह कटाई कर चुका है, वह उसे सस्ते में बेचनी पड़ रही है। डीजल की कमी के कारण जो दिक्कत आ रही है उससे उनके सामान्य जीवन पर भी प्रभाव पड़ रहा है। हिमाचल प्रदेश में तो इसका पर्यटन पर भी कुप्रभाव पड़ रहा है। वहां जो यात्री गये हुए हैं, उनको तेल नहीं मिल रहा है और जहां मिल रहा है वहां उसमें पानी मिलाकर दिया जा रहा है। इससे कई प्रकार की ब्लैक मार्केटिंग होती है। मैं कृषि मंत्री महोदय को यह कहना चाहता हूं, वे पैट्रोलियम मंत्री से बात करें कि जब भी फसल कटाई करने का समय आता है तो पैट्रोलियम पदार्थों की कमी क्यों हो जाती है ?...(व्यवधान) कमी के कारण क्या हैं ? किसान के लिए...(व्यवधान)

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी (गढ़वाल) : उपाध्यक्ष जी, पिछले 10 सालों से...(व्यवधान) हमारे यहां यात्री मीलों सड़क के किनारे लम्बी लाइनों में लगे रहते हैं।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा अनुरोध है कि प्रो. प्रेम धूमल ने यह बताया है कि हिमाचल प्रदेश में कहां कठिनाइयां सहन करनी पड़ रही हैं...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप अन्य मित्रों को भी चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करेंगे ?

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम धूमल : सार्क देशों के अधिकांश राष्ट्राध्यक्ष शिमला जा रहे हैं, सरकार कह रही है कि पैट्रोल उपलब्ध नहीं है। जब पैट्रोल उपलब्ध नहीं है तो वे यात्रा कैसे करेंगे।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अतः आप केन्द्रीय सरकार की जानकारी में ला चुके हैं कि पैट्रोल और डीजल की पूर्ति करनी है। मैं श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री का नाम पुकारता हूं। कृपया अपने स्थान पर पधारें। हमें सभा का अनुशासन भी बनाये रखना है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : तब आप अपनी सूचना देने का अवसर आप स्वयं देखेंगे। आप इसे सामान्य चर्चा में नहीं बदल सकते हैं। आप इसे मंत्री महोदय की जानकारी में लाये हैं और वह इसकी ओर ध्यान देंगे।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा। यदि श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री नहीं बोल रहे हैं तो मैं श्री द्वारकानाथ दास का नाम पुकारूंगा और इसके बाद श्री राम नाईक का। श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री तथा श्री द्वारकानाथ दास आप चर्चा में भाग क्यों नहीं ले रहे ?

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : क्या सभा की कार्यवाही संचालन का यह तरीका होना चाहिये ? जब आपको अवसर दिया जाये तब आप बोलें। अन्यथा आप बैठ जायें। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिये।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जी नहीं, मैं इसे सहन नहीं कर सकता। मुझे क्षमा करें।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा। यह कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं होगा।*

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आपको अपने निर्वाचन क्षेत्र में या अपने जिले में कोई कठिनाई है तो आप पैट्रोलियम मंत्री से बात करें। अथवा आप एक सूचना भेजें। आप सूचना क्यों नहीं भेजते हैं ? तब आपको अवसर प्राप्त होगा। आप इसे सामान्य चर्चा में परिवर्तित नहीं कर सकते हैं। यह असंभव है। आपने देखा कि बहुत ही महत्वपूर्ण मामलों में, केवल उन्हीं सदस्यों को उन्हें उठाने की अनुमति दी जाती है, जिन्होंने सूचना दी है। यद्यपि यह अत्यधिक महत्त्वपूर्ण है, अन्य सदस्य भी इसमें भाग लेने के लिये अति इच्छुक हैं, किन्तु उन्हें अनुमति नहीं दी गई है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह तरीका नहीं है। मुझे बहुत खेद है अब मैं श्री अग्निहोत्री का नाम पुकारता हूं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : प्रो. धूमल, शून्यकाल में आज किसी उत्तर की आशा नहीं रख सकते हैं। शून्यकाल में संबंधित मंत्रियों को सूचित किया जाता है। आप किसी उत्तर की आशा नहीं कर सकते हैं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आज अंतिम दिन तो नहीं है। आप कल के लिये सूचना दीजिये और आप अवसर प्राप्त कीजिये।

(व्यवधान)

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

(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : आप सचेतक हैं। आप अपने मित्रों को संबोधित क्यों नहीं करते ? यह ठीक नहीं है। यह अत्यधिक अनुचित है।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : हमारा अनुरोध है कि सरकार को इस पर एक वक्तव्य देने का निर्देश दिया जाये। स्थिति वास्तव में बहुत ही खराब है। अकाल की स्थिति है। इसलिये मैं सरकार से वक्तव्य देने का अनुरोध करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है। उन्होंने बहुत अच्छा सुझाव दिया है। अब श्री अग्निहोत्री जी बोलेंगे। संबंधित मंत्री यहां नहीं हैं।

[हिन्दी]

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : इसमें तो आपका और हमारा, सारों का कन्सर्न है। मैं पेट्रोलियम मिनिस्टर से बात करूंगा। इसमें बहुत घबराने की बात नहीं है। आपकी बात सही है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने पहले श्री अग्निहोत्री को आमन्त्रित किया है। श्री दास, कृपया अपने स्थान पर बैठ जायें।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने कहा था कि वह कुछ वक्तव्य देंगे वह इसे संबंधित मंत्री की जानकारी में लायेंगे।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : माननीय उपाध्यक्ष जी, आपकी अनुमति से सदन में मैं यह विषय उठाना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के बहुत से नगरों में एल. पी. जी. गैस सिलेंडर, जिनकी कीमत केवल 105 रुपये है, 300 रुपये के भाव से पेट्रोलियम विभाग के एजेण्ट आज उपभोक्ताओं को बेच रहे हैं। इसमें भारत सरकार का प्रावधान है कि उपभोक्ता के घर पर ले जाकर सिलेंडर दिये जायेंगे लेकिन आज घरों पर सिलेण्डर प्राप्त नहीं हो रहे हैं और उपभोक्ताओं को बहुत संकट की अवस्था में 300 रुपये में सिलेण्डर प्राप्त हो रहे हैं। उत्तर प्रदेश सरकार की कानून व्यवस्था जिस प्रकार लचर-पचर है, उस लचर-पचर व्यवस्था में आज 300 रुपये में झांसी और ललितपुर में सिलेण्डर उपभोक्ताओं को मिल रहे हैं, जिससे भारी संकट उपभोक्ताओं के समक्ष उत्पन्न हो गया है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सूची के अनुसार बुला रहा हूं। अपना अनुरोध मैं पहले ही स्पष्ट कर चुका हूं—कि यदि दो या तीन व्यक्ति अधिक समय लेंगे तो अन्य सदस्यों को अवसर नहीं मिलेगा। वे अपनी कठिनाइयों पर प्रकाश नहीं डाल सकते हैं। मैं माननीय सदस्यों से इसे ध्यान में रखने को बार-बार अनुरोध कर चुका हूं। अपने अन्य भाइयों को भी अवसर दीजिये।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से यह चाहता हूं कि आप व्यवस्था दें और भारत सरकार को निर्देश दें कि झांसी और ललितपुर में जो एल. पी. जी. गैस के सिलेण्डर 105 रुपये की जगह 300 रुपये में उपभोक्ताओं को मिल रहे हैं, इस व्यवस्था को सरकार ठीक करे। वहां सिलेण्डर बहुत मुश्किल से मिल रहे हैं, आज वहां सारे उपभोक्ता परेशान हैं, आप इस सम्बन्ध में सरकार को निर्देश दें।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कोई उत्तर नहीं दिया जा रहा है। इसे केवल सरकार की जानकारी में लाना है। केवल इतना भर ही है।

(व्यवधान)

श्री लोकनाथ चौधरी (जगतसिंहपुर) : नाम सूची मे किस प्रकार से रखे गये हैं और उन्हें किस आधार पर दी गई है...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : अब, कृपया संक्षेप में बात कहें। श्री अग्निहोत्री, मैं जो कह रहा हूं, क्या आप उसे समझ नहीं सकते हैं ?

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैंने सूची के अनुसार श्री द्वारका नाथ दास को आमन्त्रित किया है। श्री दास आप कृपया सामने आयें और यहां आकर बोलें क्योंकि आपकी आवाज बहुत धीमी है और सभा उसे सुन नहीं सकती है।

श्री द्वारका नाथ दास (करीम गंज) : महोदय, असम में 12.49 प्रतिशत अनुसूचित जाति के और 13.10 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति के व्यक्ति भूमिहीन हैं। वह निर्वाह स्तर से भी नीचे जीवन-यापन कर रहे हैं।

पहले, अनुसूचित जनजाति के व्यक्ति अपनी झूम खेती कर लेते थे। इस समय देश में वनों का कटाव होने के कारण वह भी निषिद्ध हो गई है। इस प्रकार, इस समय वे नितांत भूमिहीन हैं।

दूसरी ओर अपनी व्यावसायिक आय अनिश्चित होने के कारण अनुसूचित जाति के व्यक्ति अपनी अन्य जोत की भूमि भी बेचने को विवश हैं। यह कहा गया है कि असम में चरणबद्ध तरीके से उनका पुनर्वास किया जा रहा है...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री दास आपने समस्या बताई। आपने राहत की बात भी बताई। अब, कृपया श्री राम नाईक।

श्री द्वारका नाथ दास : मुझे सरकार से कहना है कि इस मामले पर ध्यान दिया जाये ताकि भूमिहीन अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों का बहुत शीघ्र पुनर्वास हो सके। **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : नाम दिये हुए हैं। कार्यवाही नाम के अनुसार चलेगी।

[हिन्दी]

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : उपाध्यक्ष जी, महाराष्ट्र, केरल, तमिलनाडु से लेकर पश्चिम बंगाल तक देश के तटवर्ती प्रदेशों के जो लगभग 70 लाख मछुआरे हैं, उनको बड़ी समस्या हो रही है। इसके कारण सारे मछुआरे आन्दोलन कर रहे हैं। पिछले सैशन में भी इसके संबंध में सवाल उठा था कि गहरे समुद्र में जो विदेशी ट्रॉलर्स आ रहे हैं, उसके कारण देश के मछुआरों को मछली नहीं मिल रही है, इस कारण उनके लाइसैंस कैंसिल होने चाहिएं, रद्द होने चाहिएं। सरकार ने आश्वासन दिया था कि आगे चलकर उनको लाइसैंस नहीं देंगे, लेकिन अभी तक उनके लाइसैंस कैंसिल नहीं किये

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

गये हैं। इस कारण आज से सारे देश के 70 लाख मछुआरों ने आन्दोलन शुरू कर दिया है। 2 मई को गांधीजी के जन्म स्थान पर पोरबंदर में ऐक्शन कमेटी के मुखिया थामस कोचरी अनिश्चित काल के लिये अनशन पर बैठ गये हैं। दिल्ली और सभी प्रदेशों की राजधानियों में मछुआरों ने दुबारा आन्दोलन शुरू किया है। सरकार ने एक कमेटी भी नियुक्त की थी, लेकिन वह कोई काम नहीं कर रही है। हमने यहां कहा था कि एम. पीज, को भी उनकी समस्याओं के सम्बन्ध में चर्चा करने के लिये बुलाना चाहिए लेकिन उस समिति ने हमसे कोई चर्चा नहीं की। इस कारण मछुआरे बड़े क्रोध में हैं और वे गम्भीरता से आन्दोलन कर रहे हैं।

मेरी सरकार से मांग है कि आन्दोलन करने वाली ऐक्शन कमेटी को यहां बुलाकर उनसे चर्चा करनी चाहिए। यदि यह नहीं किया गया तो यह समस्या और गम्भीर हो जायेगी और देश भर के मछुआरों के साथ अन्याय होगा। इस सम्बन्ध में सरकार क्या करना चाहती है, इसके बारे में मैं मंत्री जी का वक्तव्य चाहता हूं। मंत्रीजी खुलासा करें और हमें जानकारी दें कि सरकार इसके बारे में क्या कर रही है ? **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री पी. जी नारायणन : महोदय, यह बहुत ही गंभीर मामला है।...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री नारायणन हर मामला ही बहुत गंभीर होता है, हर मामला ही बहुत महत्त्वपूर्ण होता है; वास्तव में हर माननीय सदस्य अपने विचार रखना चाहता है, दुर्भाग्यवश हमारे पास समय बहुत कम है। श्री लोकनाथ चौधरी, कृपया आप बोलें।

(व्यवधान)

श्री लोकनाथ चौधरी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं वही मुद्दा उठाना चाहता हूं जिसे मेरे साथी श्री राम नाईक ने उठाया है। **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री राय, सदस्यों के नाम यहां सूचीबद्ध हैं। मैं दायें-बायें नहीं देखता, मैं केवल यहां नाम देखता हूं और उन्हें ही बुलाता हूं। यह मैं प्रोफेसर को भी दिखाना चाहता हूं। अतः आपको इसके बारे में संदेह करने की आवश्यकता नहीं है।

(व्यवधान)

श्री लोकनाथ चौधरी : महोदय, जब सरकार ने संयुक्त उद्यमियों को लाइसेंस जारी किये थे, तब पूरे देश में भारी विरोध हुआ था। उस समय सरकार ने कहा था कि उन्होंने विशेषज्ञ समिति नियुक्त कर दी है और वे आगे लाइसेंस जारी नहीं करेंगे। तब यह नहीं पता था कि उन्होंने 800 संयुक्त उद्यमियों को लाइसेंस जारी कर दिये हैं। इसके परिणामस्वरूप पूरा बेड़ा ही प्रभावित हुआ है और मछुआरे भूखे मर रहे हैं। अब वे जंतर-मंतर पर अनिश्चितकालीन अनशन या भूख-हड़ताल पर हैं। आज उन्होंने धरना भी दिया है। यह एक गंभीर समस्या है। मुद्दा यह है कि यदि सरकार का विचार है कि जो नीति विशेषज्ञ समिति को भेजी गई है—निर्णय जो भी हो उसे ही लागू करने की आवश्यकता है—तो ठीक है और यदि वे इसे रद्द नहीं करना चाहते हैं, तो इसका अर्थ है कि सरकार का इरादा अपनी नीति को चालू रखने का है। निर्णय के साथ-साथ यदि सरकार के इरादे नेक होते तो उन्हें जारी किये गये लाइसेंस रद्द कर देने चाहिये थे। यह दोहरी नीति है। सरकार की इस कार्यवाही से सरकार द्वारा उन्हें राहत दिये जाने के बारे में मछुआरों कगे मन में आशंका उत्पन्न हो गई है। इसलिये हम मांग करते हैं कि मछुआरों के हितों को ध्यान में रखते हुए सरकार नीति के बारे में स्पष्ट दृष्टिकोण अपनाये और इस देश की मत्स्यकी को विदेशियों को न सौंपे। **(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री डी. जे. पटेल (दमन और दीव) : उपाध्यक्ष महोदय, गांधीजी के जन्म स्थान पोरबंदर में पूरी इंडिया के फिशरमैन धरने पर बैठे हुए हैं। हमें उनका यह मैसेज मिला है कि जब तक कोई कार्यवाही नहीं होगी, वे वहां से नहीं उठेंगे। आज सभी मछुआरे मर रहे हैं। हमारे यहां लक्षद्वीप से स्टेट मिनिस्टर भी फिशरमैन हैं। आप तो जानते हैं कि मछुआरों की हालत कैसी होती है ? इस सम्बन्ध में हम पिछले साल भी मंत्री जी से मिले थे। फूड प्रोसैसिंग मिनिस्ट्री ने कहा था कि इनकी समस्या जल्द से जल्द हल कर दी जायेगी लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि जल्द से जल्द जो लाइसैंस दिये गये थे, उनको रद्द किया जाये और गरीब मछुआरों के साथ न्याय किया जाये। अगर उनके साथ न्याय नहीं किया जायेगा तो प्राइम मिनिस्टर के घर के आगे मछुआरे बैठने वाले हैं।

माननीय कृषि मंत्री जी बैठे हुए हैं। मैं चाहूंगा कि जाखड़ साहब इस बारे में कुछ कहें, तो मेहरबानी होगी, क्योंकि फिशरमैन से संबंधित बातें उनके मंत्रालय के अन्तर्गत आती हैं। आप इसके बारे में कुछ कहें, तो अच्छी बात होगी, आप हमारे मंत्री हैं।

[अनुवाद]

श्री पी. सी. थामस (मुवत्तुपुजा) : महोदय, मेरे पास सरकार तथा सभा के ध्यान में लाने के लिये राष्ट्रीय महत्त्व का एक बहुत ही महत्त्वपूर्ण मामला है।

महोदय, प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी की हत्या को लगभग चार वर्ष बीत चुके हैं। अब, यह सच है कि प्रमुख और वास्तविक अपराधी अभी तक पहुंच के बाहर है और अभी तक नहीं पकड़ा गया है। आज के समाचारपत्र में हमने श्रीलंका की राष्ट्रपति श्रीमती कुमारतुंगा द्वारा दिया गया सरकारी वक्तव्य देखा है कि लिट्टे का प्रमुख, श्री प्रभाकरन प्रमुख अपराधी है और राजीव जी की क्रूर और नृशंस हत्या के मामले में सरकार ने उसी का नाम लिया है। अब, मैं यह कहना चाहूंगा कि इस मामले को बहुत ही गंभीरतापूर्वक लिया जाना चाहिये क्योंकि उस देश की सरकार ने स्वयं ही यही विचार व्यक्त किया है जोकि अभी तक नहीं किया गया था। मैं सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस मामले को बहुत ही गंभीरतापूर्वक लिया जाये और इस सभा को बताया जाये कि क्या यह मामला प्रत्यर्पण का है अथवा नहीं यह एक ऐसा मामला है जिसके बारे में सभा तथा देश जानना चाहेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री अमल दत्त।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : मुझे यहां बोलने का अवसर बहुत ही कम मिलता है। मुझे नहीं पता कि तरीका क्या है—क्या मेरा नाम इसमें है अथवा नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपका नाम इसमें है। इसीलिये, मैंने आपको पुकारा है। अन्यथा इसके लिये मैं स्वयं कटु आलोचना का शिकार नहीं होना चाहता था।

श्री अमल दत्त : यह जानने के लिये कोई ऐसी प्रणाली होनी चाहिये कि मेरा नाम सूची में है अथवा नहीं।

मैंने एक मामला उठाया था, जो अत्यधिक महत्त्वपूर्ण है। इसका संबंध

भारत सरकार के स्वास्थ्य मंत्रालय से है कि यह मंत्रालय कितनी लापरवाही और निष्ठुरता से कार्य करता है। हाल ही में परमाणु ऊर्जा विनियमन बोर्ड को लोक नायक जयप्रकाश नारायण अस्पताल में, जो दिल्ली का एक बहुत बड़ा अस्पताल है और बहुत से लोग उपचार के लिये यहां आते हैं, रेडियोथेरेपी पर प्रतिबंध लगाना पड़ा। इसका कारण यह है कि उन्होंने विकिरण सुरक्षा नियमों और परमाणु ऊर्जा अधिनियम का उल्लंघन किया है और यह उल्लंघन विगत दो वर्षों से अधिक समय से हो रहा था। उनके पास दिसम्बर 1992 से रेडियोलोजी सुरक्षा अधिकारी नहीं है जबकि विगत अधिकारी के पास विगत कुछ वर्षों से केलीब्रेटेड रेडिएशन मापक उपकरण नहीं है। ये सब वस्तुयें रेडियोथैरेपी उपचार प्राप्त करने वाले रोगियों और मशीनों पर काम करने वाले दोनों की सुरक्षा के लिये होते हैं। इन मशीनों पर हर समय काम करने वाले कर्मचारी अधिक प्रभावित होते हैं और यदि विकिरण का थोड़ा-सा भी रिसाव होता है, तो वे निश्चित रूप से बाद में ऐसी बिमारियों के शिकार हो जायेंगे जिनका कुछ वर्षों तक पता ही नहीं चल पायेगा और तब, वह कैंसर का रूप भी धारण कर सकती है। महोदय, इससे न केवल लो. ना. ज. प्र. अस्पताल के प्राधिकारियों की अपितु सरकार के स्वास्थ्य विभाग की लापरवाही और क्रूरता का पता चलता है। उन्होंने यह सुनिश्चित करने के लिये जरा भी चिंता नहीं की कि वहां पर समुचित कार्मिक अधिकारी हों और विकिरण मापने के उपकरण लगाये जायें जिनके बिना विकिरण नहीं मापा जा सकता है। इसमें बहुत अधिक धन व्यय नहीं होता है। हम सदा ही सरकार से यही सुनते हैं कि धन नहीं है और वे असहाय हैं। इसमें अधिक धन व्यय नहीं होगा किंतु उन्होंने ऐसा नहीं किया। इसके अलावा यह भी एक मजेदारर बात है कि एक शिकायतकर्त्ता निकाय, जिसने इसका पता लगाया और इस पर प्रतिबंध लगाया, की भी खिंचाई की जानी चाहिये क्योंकि यह उनका कर्त्तव्य है कि वे इसका पता लगायें और तत्पश्चात इस मामले की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करें और इस अवैध गतिविधि को बंद कराएं जो उन लोगों के लिये खतरनाक है जो इन उपकरणों पर कार्य करते हैं।

महोदय, उन्हें इसका पता लगाने में दो-तीन वर्ष लगे और इस बीच सैकड़ों यहां तक कि हजारों लोग विकिरण से प्रभावित हुए होंगे जो कुछ वर्षों के बाद उन्हें हानि पहुंचायेगी।

महोदय, ध्यान केवल लो. ना. ज. प्र. के प्राधिकारियों की ओर दिलाया जा रहा है अपितु स्वास्थ्य मंत्रालय और परमाणु ऊर्जा विभाग की ओर भी दिलाया जा रहा है। क्योंकि यह परमाणु ऊर्जा विनियमन बोर्ड उनके अधीन है। जो लोग इतने कठोर और उदासीन रहे हैं, वे इस बारे में वक्तव्य दें कि वे न केवल इस विशेष अस्पताल के संबंध में अपितु सामान्य रूप से सभी अस्पतालों के बारे में भविष्य में क्या करने वाले हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : अगले वक्ता हैं श्री राम विलास पासवान। हमारे पास पांच मिनट का समय है। चार और सदस्यों ने सूचना दी है। उन्हें समय देना हम पर निर्भर करता है। वस्तुतः इस समय एक बजा है और शून्यकाल समाप्त हो गया है।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : उपाध्यक्ष जी, मैं 2 मिनट में अपनी बात को समाप्त कर दूंगा। पहली बात मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहूंगा कि शेड्यूल्ड कास्ट्स की समस्याएं बहुत जटिल समस्याएं हैं। एक स्टेट में जो शेड्यूल्ड कास्ट्स की श्रेणी में है वह जब दूसरे स्टेट में आता है तो उसको शेड्यूल्ड कास्ट नहीं माना जाता है। इसलिए सबसे पहला मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि जो एक स्टेट में शेड्यूल्ड कास्ट का हो वह यदि देश के किसी कोने में जाए तो उसको उन राज्यों में शेड्यूल्ड कास्ट का दर्जा दिया जाए।

महोदय, मेरा दूसरा प्रश्न दलित क्रिश्चियंस के बारे में है। मैंने आपसे आग्रह किया था कि इनकी समस्या भयावह है। शेड्यूल्ड कास्ट्स से जो सिखिज़ में कनवर्ट हुए थे उनको रिजर्वेशन मिल गया है, जो बुद्धिस्ट में कनवर्ट हुए थे उनको भी हम लोगों ने रिजर्वेशन दे दिया, लेकिन दलित क्रिश्चियंस की बहुत बड़ी समस्या है, खास करके दक्षिणी राज्यों में वहां से बार-बार डिमांड आ रही है और यहां पर लोग आमरण अनशन पर बैठे हुए हैं। वहां प्रत्येक पार्टी के लोग जाते हैं, उनको सब लोग एश्योर करते हैं लेकिन उसके बावजूद भी सरकार उस पर गंभीरता से विचार नहीं कर रही है। यह मामला होम मिनिस्ट्री के जिम्मे है और पार्लियामेंट्री अफेयर्स मिनिस्टर यहां बैठे हुए हैं, मैं सरकार से मांग करूंगा कि जो दलित क्रिश्चियंस है उनको भी शेड्यूल्ड कास्ट्स का दर्जा दिया जाए जिससे कि जो सोशली, इकोनोमिकली और एजूकेशनली बैकवर्ड हैं उनमें उनका सुधार हो सके, यही मुद्दा मैं आपसे आग्रह करना चाहता था।

[अनुवाद]

***श्री हाराधन राय** (आसनसोल) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं बंगला में बोलूंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भारत सरकार की अनेक कोयला खानें हैं। यद्यपि उनके पास अपने सुरक्षाबल हैं, तथापि सी. आई. एस. एफ. के व्यक्ति इन कोयला खानों में तैनात किये गये हैं। दुर्भाग्यवश सी. आई. एस. एफ. कम्पनी की समुचित सुरक्षा करने के बजाये इस क्षेत्र के निवासियों को आतंकित करते रहते हैं। वे सम्पत्ति लूटने, लाठी चार्ज करने तथा महिलाओं के साथ दुर्व्यवहार करते हैं। इस महीने की 28 तारीख को लगभग 8-30 बजे रात में, वे पदेश्वर पुलिस थाना के अन्तर्गत दहुआ गांव से हारीपुर कोयला खान के लिये पैदल चलने वाली छोटी सड़क पर बस चला रहे थे। वे उस सड़क पर बहुत अधिक गति से वाहन चला रहे थे जो सार्वजनिक या पक्की सड़क नहीं है। चूंकि वे गाड़ी बहुत तेज रफ्तार से चला रहे थे अतः वहां के निवासियों के लिए यह बड़ा भयानक था। इसलिए लोगों ने उनसे उस सकरे रास्ते पर वाहन न चलाने और किसी अन्य सड़क पर चलाने को कहा। किन्तु उन्होंने उनकी बात नहीं मानी और दुर्व्यवहार करना आरम्भ कर दिया। प्रधान को बुलाया गया। अभी बातचीत चल ही रही थी कि उन्होंने प्रधान और लोगों को बेतहाशा पीटना शुरू कर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री हाराधन राय, आप बंगला में बोल रहे हैं। क्या आपने नोटिस दिया था या कहा था और अनुवादक को सूचित कर दिया था ?

***श्री हाराधन राय** : जी नहीं, महोदय, क्या अंग्रेजी में अनुवादक का कोई प्रबंध नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : तब शेष भाषण अंग्रेजी में दीजिये।

***श्री हाराधन राय** : जी नहीं महोदय, अनुवाद आ रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय : जी हां, अब पता चल रहा है, कि अनुवाद आ रहा है। आप कृपया चालू रखिये।

***श्री हाराधन राय** : धन्यवाद महोदय, सी. आई. एस. एफ. ने लोगों को पीटना और हाथापाई करना प्रारम्भ कर दिया। पुलिस स्टेशन सूचना भेजी गई। सूचना मिलने के बाद पुलिस आई और घायलों को अस्पताल पहुंचाना आरम्भ किया। सी. आई. एस. एफ. आधे घंटे बाद अर्थात् 1 बजे चले गये

*मूलतः बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

और दो बसों तथा पांच जीपों में लगभग 11 बजे लौट आये। इस प्रकार, महोदय, वे पुनः आधा घंटे तक लोगों को बेतहाशा पीटते रहे। दस से अधिक व्यक्ति घायल हुए थे। उस क्षेत्र के विधायक श्री लखन बागड़ी के आने पर ही, समझौते के बाद शांति कायम हो सकी। किन्तु यह बड़े खेद की बात है कि इस प्रकार की दुर्घटनायें लगभग रोज ही घट रही हैं। महोदय, मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन अनुशासित व्यक्तियों के विरुद्ध कठोर कार्यवाही की जाये और मैं मांग करता हूं कि सी. आर. पी. एफ. को तत्काल वापस बुलाया जाये ताकि उस क्षेत्र में शांति कायम रह सके। अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से लोक महत्व के अत्यावश्यक विषय की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। अब तक केन्द्र सरकार की उपेक्षा के कारण बिहार में 710 मेगावाट की कोयलकारो पनबिजली परियोजना 16 वर्षों से अधर में लटकी हुई है, जबकि आदिवासी इलाके के चतुर्दिक विकास में इस परियोजना की अहम् भूमिका हो सकती है।

1.00 म. प्र.

उपाध्यक्ष महोदय, इस परियोजना की प्रारम्भ में लागत राशि 110 करोड़ रुपये थी और यह योजना 1978 से ही बिहार सरकार ने केन्द्र सरकार को सौंप दी थी। लेकिन उस समय पुनर्वास की समस्या थी और भूअर्जन नहीं हो सका था। लेकिन अब न्यायालय और बिहार सरकार में निर्णय हो चुका है और सभी समस्याओं का समाधान हो चुका है। अब भारत सरकार ने इसका पुनरीक्षित व्यय 1338 करोड़ रुपये स्वीकृत कर इसे राष्ट्रीय विद्युत निगम को सौंप दिया है। इसमें 10 करोड़ रुपया भूअर्जन के लिए 1993 में दिया गया था और 94 में उसे वापस ले लिया गया। 1993-94 में 20 करोड़ रुपया ईअर-मार्क भू-अर्जन के लिए किया गया था लेकिन आज राशि उपलब्ध नहीं होती है और उसकी अनुपलब्धता के कारण यह काम नहीं हो रहा है और भूअर्जन की कार्यवाही बंद पड़ी है। मैंने बिहार के ऊर्जा मंत्री और प्रधानमंत्री से मिलकर कहा है और आग्रह किया है कि भारत सरकार इसे जानबूझकर डिले कर रही है। इससे 710 मेगावाट बिजली पैदा होगी। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि सरकार इस मामले को गंभीरता से ले। यह परियोजना 16 साल से लम्बित पड़ी है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : दो और सदस्यों—श्री चेतन चौहान, और श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह को बोलना है। कृपया उन्हें बोलने का अवसर देने से इनकार न कीजिये। कृपया अपना आसन ग्रहण कीजिये।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : एक बज चुका है। अब हम—सभा पटल पर पत्र रखने का कार्यसूची का अगला मद लेंगे।

1.02 म. प.

सभा पटल पर रखे गये पत्र

रेल यात्री (टिकटों का रद्दकरण और यात्री किराये का प्रतिदाय) संशोधन नियम, 1995

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : मैं रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अन्तर्गत रेल यात्री (टिकटों का रद्दकरण और यात्री किराये का प्रतिदाय) संशोधन नियम, 1995, जो 29 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 295(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी) तथा अंग्रेजी संस्करण सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल. टी. 7461/95]

आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 के अन्तर्गत अधिसूचनायें

खाद्य मंत्री (श्री अजित सिंह) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा के पटल पर रखता हूं :

1. आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उपधारा (6) के अन्तर्गत निम्नलिखित प्रत्येक अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :

(एक) का. आ. 214(अ), जो 21 मार्च, 1955 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा गुड़ (नियंत्रण) आदेश, 1994 का विखंडन किया गया है।

(दो) चीनी (वर्ष 1994-95 के उत्पादन के लिए मूल्य निर्धारण) संशोधन आदेश, 1995, जो 16 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का नि. 271(अ)/आ. व. चीनी में प्रकाशित हुआ था।

(तीन) सा. का. आ. 274(अ),/आ. व./चीनी जो 20 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 9 मई, 1994 की अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 442(अ)/आ. व./चीनी में प्रकाशित पूर्ववर्ती आदेश में 1 अप्रैल, 1995 से प्रभावी कतिपय संशोधन किये गये हैं।

(चार) सा. का. आ. 338(अ), जो 7 अप्रैल, 1995 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा यह निदेश दिया गया है कि कोई भी मान्यता प्राप्त व्यापारी वेक्यूम पैन चीनी अथवा खांडसारी का, उसके प्राप्त होने के तारीख से पन्द्रह दिन से अधिक अवधि के लिए, भंडार नहीं रखेगा।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल. टी. 7462/95]

पद्मजा नायडू हिमालयन जूलोजिकल पार्क दार्जिलिंग का वर्ष 1992-93 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकारण की समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण को दर्शाने वाला विवरण

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : श्री कमल नाथ की ओर से मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) (एक) पद्मजा नायडू हिमालयन जूलोजिकल पार्क, दार्जिलिंग के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) पद्मजा नायडू हिमालयन जूलोजिकल पार्क, दार्जिलिंग के वर्ष 1992-93 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 विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल. टी. 7463/95]

नेशनल फेडरेशन आफ अर्बन कोआपरेटिव बैंक एण्ड क्रेडिट सोसाईटीज लिमिटेड नई दिल्ली का वर्ष 1993-94 का वार्षिक प्रतिवेदन, वार्षिक लेखा परीक्षा प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण आदि

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अरविंद नेताम) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) (एक) नेशनल फेडरेशन ऑफ कोआपरेटिव बैंक एण्ड क्रेडिट सोसाईटीज लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नेशनल फेडरेशन ऑफ अर्बन कोआपरेटिव बैंक एण्ड क्रेडिट सोसाईटीज लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नेशनल फेडरेशन ऑफ अर्बन कोआपरेटिव बैंक एण्ड क्रेडिट सोसाईटीज लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल. टी. 7464/95]

राष्ट्रीय संस्कृत संस्थान नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के वार्षिक लेखे और लेखापरीक्षित लेखे की अपेक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण आदि

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं :

(1) (एक) राष्ट्रीय संस्कृत संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) राष्ट्रीय संस्कृत संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के लेखापरीक्षित लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल. टी. 7465/95]

(3) (एक) भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 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 विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल. टी. 7466/95]

(5) (एक) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 1993-94 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल. टी. 7467/95]

1.0 $\frac{1}{2}$ म. प.

राष्ट्रपति से संदेश

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को सूचित करना है कि माननीय अध्यक्ष महोदय की 1 मई, 1995 को राष्ट्रपति से निम्नलिखित संदेश प्राप्त हुआ है :-

"13 फरवरी, 1995 को एक साथ समवेत संसद की दोनों सभाओं के समक्ष मेरे द्वारा दिये गये अभिभाषण के लिये लोक सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किये गये धन्यवाद को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूं।"

1.03 म. प.

राज्य सभा से संदेश

महासचिव : मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्न संदेशों की सूचना सभा को देनी है :

"मुझे लोक सभा को यह सूचित करने का निर्देश हुआ है कि राज्य सभा ने मंगलवार 28 मार्च, 1995 को हुई अपनी बैठक में लोक लेखा समिति के संबंध में निम्नलिखित प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है :-

"कि यह सभा लोक सभा की इस सिफारिश से सहमत है कि राज्य सभा 30 अप्रैल, 1996 को समाप्त होने वाली अवधि के लिये लोक सभा की लोक लेखा समिति के साथ सहयोजित करने हेतु राज्य सभा से सात सदस्य नामनिर्दिष्ट करने की सिफारिश से सहमत हैं और जैसा सभापति निदेश दें उस प्रकार से उक्त समिति में कार्य करने के लिये इस सभा के सदस्यों में से सात सदस्य का निर्वाचन करने को प्रवृत होती है।"

मुझे लोक सभा को यह भी सूचित करना है कि उपरोक्त प्रस्ताव के अनुसरण में उक्त समिति के लिये राज्य सभा के निम्नलिखित सदस्य निर्वाचित किये गये हैं :

1. श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी
2. श्री मिसा आर. गणेशन
3. श्री रहस बिहारी बारिक
4. श्री जी. जी. स्वेल
5. श्री अजीत पी. के. जोगी
6. श्री राजूभाई ए. परमार
7. श्री चन्द्रिका अभिनंदन जैन

"मुझे लोक सभा को यह सूचित करने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा ने 28 मार्च, 1995 को हुई अपनी बैठक में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के बारे में निम्नलिखित प्रस्ताव स्वीकार कर लिया है :-

"कि यह सभा लोक सभा की सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के 30 अप्रैल, 1996 को समाप्त होने वाले कार्यकाल के लिये उक्त समिति के साथ सहयोजित करने हेतु राज्य सभा के सात सदस्य नामनिर्दिष्ट करने की लोक सभा की सिफारिश से सहमत है और जैसा सभापति निदेश दें उस प्रकार उक्त समिति में कार्य करने के लिये इस सभा के सदस्यों में से सात सदस्यों का निर्वाचन करने को प्रवृत्त होती है।"

मुझे लोक सभा को यह भी सूचित करना है कि उक्त प्रस्ताव के अनुसरण में, उपरोक्त समिति के लिये राज्य सभा के निम्नलिखित सदस्य निर्वाचित किये गये हैं :

1. श्री कृष्ण लाल शर्मा
2. श्री जगेश देसाई
3. श्री सुरेश पचौरी
4. श्री वायलार रवि
5. श्री संजय डालमिया
6. श्रीमती कमला सिन्हा
7. श्री दीपांकर मुखर्जी

"मुझे लोक सभा को यह सूचित करने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा ने मंगलवार 28 मार्च, 1995 को हुई अपनी बैठक में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों संबंधी समिति के संबंध में निम्नलिखित प्रस्ताव स्वीकार कर लिया है :-

"कि यह सभा 30 अप्रैल, 1996 को समाप्त होने वाली अवधि के लिये अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी दोनों सभाओं की समिति के लिये उक्त समिति में सम्मिलित होने का संकल्प करती है और एकल अंतरणीय मत के द्वारा समानुपातिक प्रतिनिधित्व की प्रणाली के अनुसार उक्त समिति में कार्य करने के लिये सभा के सदस्यों में से दस सदस्यों का निर्वाचन करने को प्रवृत्त होती है।"

"मुझे लोक सभा को यह भी सूचित करना है कि उपरोक्त प्रस्ताव के अनुसरण में उक्त समिति के लिये राज्य सभा के निम्नलिखित सदस्य निर्वाचित किये गये हैं :

1. श्री कामेश्वर पासवान
2. श्री संघ प्रिय गौतम
3. श्री हिफेई
4. श्री वी. नारायणसामी
5. श्री एस. एस. सुरजेवाला
6. श्री सत्यप्रकाश मालवीय
7. श्री जलालुद्दीन अंसारी
8. श्री जी. स्वामीनाथन
9. श्री अनिल कुमार
10. कुमारी मायावती

1.04 म. प.

पेट्रोलियम और रसायन संबंधी स्थायी समिति

सत्रहवां, अठारहवां तथा उन्नीसवां प्रतिवेदन और कार्यवाही सारांश—प्रस्तुत

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : मैं पेट्रोलियम और रसायन-संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन और कार्यवाही सारांश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं :-

(1) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (1995-96) संबंधी सत्रहवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी समिति की बैठकों का कार्यवाही वृत्तांत।

(2) रसायन और उर्वरक मंत्रालय (उर्वरक विभाग) की अनुदानों की मांगों (1995-96) संबंधी अठारहवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी समिति की बैठकों का कार्यवाही सारांश।

(3) रसायन और उर्वरक मंत्रालय (रसायन और पेट्रोरसायन विभाग) की अनुदानों की मांगों (1995-96) संबंधी उन्नीसवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी समिति की बैठकों का कार्यवाही सारांश।

1.04 $\frac{1}{2}$ म. प.

कार्य मंत्रणा समिति

उन्चासवां प्रतिवेदन

जल संसाधन मंत्री और संसदीय कार्य मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा 28 अप्रैल, 1995 को सभा में प्रस्तुत कार्य-मंत्रणा समिति के उन्चासवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा 28 अप्रैल, 1995 को सभा में प्रस्तुत कार्य-मंत्रणा समिति के उन्चासवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

1.05 म. प.

प्रौद्योगिकी विकास बोर्ड विधेयक*

वित्त मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. वी चन्द्रशेखर मूर्ति) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि स्वदेशी प्रौद्योगिकी के वाणिज्यिक उपयोजन का प्रयत्न करने वाले या व्यापक घरेलू उपयोजनों के लिये आयातित प्रौद्योगिकी अंगीकार करने वाले औद्योगिक समुत्थानों को ईक्विटी पूंजी या किसी अन्य वित्तीय

---

*दिनांक 2-5-95 के भारत के राजपत्र असाधारण भाग 2, खंड 2 में प्रकाशित।

सहायता के भुगतान और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों के लिए एक बोर्ड के गठन का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।''

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

''कि स्वदेशी प्रौद्योगिकी के वाणिज्यिक उपयोजन का प्रयत्न करने वाले या व्यापक घरेलू उपयोजनों के लिये आयातित प्रौद्योगिकी अंगीकार करने वाले औद्योगिक समुत्थानों को ईक्विटी पूंजी या किसी अन्य वित्तीय सहायता में भुगतान करके और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरः-स्थापित करने की अनुमति दी जाये।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री एम. वी. चन्द्रशेखर मूर्ति : मैं विधेयक पुरः-स्थापित करता हूं।

1.05$\frac{1}{2}$ म. प.

अनुसंधान और विकास उपकर (संशोधन) विधेयक*

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री. एम. वी. चन्द्रशेखर मूर्ति) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनुसंधान और विकास उपकर अधिनियम, 1986 में संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।''

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि अनुसंधान और विकास उपकर अधिनियम 1986 में संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री एम. वी. चन्द्रशेखर मूर्ति : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं।

1.06 म. प.

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) अरुणाचल प्रदेश सरकार को ''पिछड़ा क्षेत्र औद्योगिक राजसहायता'' की शीघ्र प्रतिपूर्ति करने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री लाईता उम्ब्रे (अरुणाचल प्रदेश) : उपाध्यक्ष महोदय, अत्यन्त पिछड़े राज्य अरुणाचल प्रदेश के उद्योग जो आर्थिक उदारीकरण आरम्भ किये जाने से बहुत पहले स्थापित किये गये थे, परिवहन सुविधा के अभाव में और पिछड़ा क्षेत्र राजसहायता का भुगतान न किये जाने के कारण भारी आर्थिक संकट का सामना कर रहे हैं। सरकार द्वारा घोषित वित्तीय पैकेट का लाभ उठाने के लिए नये उद्योगों की स्थापना किये जाने के बजाये अनेक लघु उद्योग क्षेत्र में एकक बंद कर दिये गये हैं। केन्द्र सरकार के निर्देशों के अनुसार राज्य सरकार ने अपने सीमित साधनों से अरुणाचल प्रदेश औद्योगिक विकास और वित्त निगम के माध्यम से उद्योगों को 3,20,00,639 रुपये का भुगतान किया है। इस राशि की प्रतिपूर्ति करने का मामला इस सभा में तथा अन्य अनेक मंचों पर भी उठाया गया है किन्तु गत वर्ष केवल 67,66,653 रुपये की प्रतिपूर्ति की गई थी। यदि पिछड़े राज्यों को समुचित राजसहायता और रियायतें देकर तत्काल उपचारात्मक उपाय नहीं किये गये तो आर्थिक असंतुलन होने की स्थिति में शांतिप्रिय लोगों के अशांत होने का भय है। अतः सरकार से मेरा अनुरोध है कि बकाया राशि की प्रतिपूर्ति शीघ्रातिशीघ्र की जाये और पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिये राजसहायता देने की प्रणाली को कम-से-कम अगले दस वर्षों तक जारी रखा जाये।

(दो) महाराष्ट्र के ठाणे जिले में डहाणु तालुक में उद्योग स्थापित करने पर लगे प्रतिबंध को हटाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने अपनी 8 फरवरी, 1991 की अधिसूचना द्वारा महाराष्ट्र के ठाणे जिले के डहाणु तालुक को ''पारिस्थितिक रूप से संवेदन क्षेत्र'' एकनामीकली फ्रेगाइल एरिया घोषित किया है, तथा न केवल डहाणु तालुक में अपितु उसके आसपास के 25 किलोमीटर के दायरे में उद्योगों की स्थापना पर प्रतिबंध लगा दिया है। आश्चर्य की बात यह है कि यह निर्णय दहानु में 500 मेगावाट की क्षमता के विशाल ताप विद्युत संयंत्र की स्वीकृति के बाद हुआ है जिसमे 1,250 टन कोयले का रोजाना उपयोग होगा। इसके निकटवर्ती पालघर तालुका में तारापुर परमाणु ऊर्जा संयंत्र स्थित है जो महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम का एक बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है तथा इसमें कई निजी उद्योग क्षेत्र भी हैं। इसके परिधि क्षेत्र में लगभग 600 औद्योगिक इकाइयां हैं, जिसमें से अधिकतर तलासरी जव्हाट, वाडा, पालघाट जैसे जनजातीय तालुकों में हैं।

इस प्रतिबंध के कारण न केवल उद्योगों को अपितु स्थानीय लोगों को भी काफी असुविधा हो रही है क्योंकि उनके रोजगार के अवसर समाप्त हो रहे हैं। इस क्षेत्र की कई ग्राम पंचायतों, तालुका पंचायतों, विधान सभा सदस्यों, संसद सदस्यों और औद्योगिक संगठनों ने राज्य सरकार को अभ्यावेदन दिया कि वह प्रतिबंध को हटाने में उनकी मदद करे। राज्य सरकार ने इस मामले के सभी अच्छे-बुरे पहलुओं पर विचार करने के पश्चात् अंतिम रूप से केन्द्रीय सरकार से यह सिफारिश की थी कि वह इस प्रतिबंध पर पुनर्विचार करके इसे हटा ले। तत्पश्चात् केन्द्रीय सरकार प्रतिबंध पर पुनर्विचार करने के लिए सहमत हुई और प्रतिबंध की समीक्षा करने के लिए एक 9 सदस्यीय समिति की नियुक्ति की तथा उससे अपनी सिफारिशें 31 जनवरी, 1995 तक देने हेतु कहा।

केन्द्रीय सरकार ने तीन महीने की अवधि व्यतीत हो जाने पर भी इस विषय में अब तक किसी निर्णय की घोषणा नहीं की है। इससे लोगों के मन में काफी असंतोष व्याप्त है। इसलिए मैं पर्यावरण और वन मंत्री से आग्रह करता हूं कि वे और अधिक विलम्ब के बिना इस संबंध में सकारात्मक निर्णय लें।

(तीन) पश्चिम बंगाल सरकार को मालदा जिला के गजौला में राष्ट्रीय राजमार्ग 34 को जोड़ने वाली सम्पर्क सड़क को पूरा करने के लिए आवश्यक धनराशि के आवंटन की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री सुव्रत मुखर्जी (रायगंज) : भारत सरकार के भूतल परिवहन विभाग का बहुत समय से राष्ट्रीय राजमार्ग न. 31 को बिहार के पूर्णिया जिले से, राष्ट्रीय राजमार्ग 34 को पश्चिम बंगाल के मालदा जिले में गजोला से जोड़ने का प्रस्ताव है। पूर्णिया के निकट कोरा को राष्ट्रीय राजमार्ग 31 पर सड़क से जोड़ने के लिये एक जंक्शन स्थान के रूप में चुना गया था। इसी प्रकार मालदा जिले

*दिनांक 2-5-95 के भारत में राजपत्र असाधारण भाग 2, खंड 2 में प्रकाशित।

में गजोला को राष्ट्रीय राजमार्ग 34 के साथ सड़क से जोड़ने के लिए जंक्शन स्थान के रूप में चुना गया।

इस प्रयोजन के लिये पूर्णिया में कोरा से कटिहार जिले में परानपुर तक 23 कि. मी. लम्बी जोड़ने वाली उक्त सड़क के निर्माण के लिये बिहार सरकार को अपेक्षित धनराशि आवंटित की गई थी। किन्तु आश्चर्य की बात है कि परानपुर से हरीशचन्द्रपुर तक 11 कि. मी. सड़क निर्माण के लिए पश्चिम वंगाल सरकार को धन आवंटित नहीं किया गया है। हरीशचन्द्रपुर के बाद शेष भाग राज्य राजमार्ग है जिसे केवल कुछ चौड़ा करने की आवश्यकता है।

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि जोड़ने वाली उपरोक्त सड़क को पूरा करने के लिये राज्य सरकार को यथाशीघ्र अपेक्षित धनराशि आवंटित की जाये। इसके अलावा मेरा विशेष सुझाव यह है कि उक्त सड़क को जोड़ने के लिए गजोला के स्थान पर उत्तर दिनाजपुर जिले में स्थित इतहारा को जंक्शन स्थान बनाया जाये इससे जोड़ने वाली सड़क की दूरी अनुमानत : 40 किमी. कम हो जायेगी। और इसके लिए उत्तर दिनाजपुर में चुरामन और मालदा जिले में आसापुर के बीच महानंदा नदी पर केवल एक पुल वनाने की आवश्यकता पड़ेगी।

(चार) तमिलनाडु के पेरियार जिले में भवानी में कालीन प्रौयोगिकी संस्थान स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री पी. जी. नारायणन (गोबिचेट्टिपालयम) : पेरियार जिले में स्थित भवानी, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ता है, एक उभरता हुआ पवित्र नगर है जिसका मुख्य उद्योग हथकरघे के कालीनों की बुनाई करना है। यहां के कालीन अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रसिद्ध हैं तथा यहां की 90 प्रतिशत जनसंख्या कालीन बुनाई के काम में लगी रहती है। कालीन की बुनाई रूई से की जाती है और अधिक महंगे कालीन रेशम से बनाये जाते हैं। इसका डिजाइन और कढ़ाई का काम अत्यधिक आकर्षक होता है। भवानी यद्यपि नगर पालिका का एक छोटा नगर है, तथापि इन उद्योगों के कारण, यहां प्रथण श्रेणी का मुख्य डाकघर है।

भवानी में सभी सुख-सुविधायें उपलब्ध हैं क्योंकि यह मद्रास-कोचीन बंदरगाह भवानी-मैसूर/बंगलौर/मद्रास पाण्डिचेरी आदि को जोड़नेवाली मुख्य सड़क पर स्थित है। इसको ध्यान में रखते हुए मेरा सुझाव भवानी में एक कालीन प्रौद्योगिकी संस्थान खोलने का है। बुनाई समुदाय की यह काफी लम्बे समय से चली आ रही मांग है तथा इससे इस समुदाय के पर्याप्त लोगों की दशा सुधारने में मदद मिलेगी तथा उनके लिये रोजगार के नये अवसर पैदा होंगे।

(पांच) बालिका शिशु हत्या और मादा भ्रूण की हत्या की बुराई को समाप्त करने के लिये उपचारात्मक उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री पी. जी. कालियापेरुमल (कुड्डालोर) : हम लोग वालिका सार्क दशक के मध्य में हैं। दशक की अपनी राष्ट्रीय कार्यवाही योजना का प्रमुख उद्देश्य उनका अस्तित्व बनाये रखना, संरक्षण करना और विकास करना है अस्तित्व बनाये रखने के अधिकार में जीवन का अधिकार जोकि मनुष्य का मूल अधिकार है, शामिल है।

बच्चों की रक्षा करना तथा मादा भ्रूण हत्या तथा नवजात बालिका की हत्या रोकने के लिये कई राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय कानून, अभिसमय व घोषणाएं और योजनाएं; परियोजनायें तथा कार्यक्रम और पालना तथा शिशु सदन योजनायें बनाई गई हैं।

बालिकाओं के कल्याण के प्रति हमारी प्रतिबद्धता तथा उनके अस्तित्व, संरक्षण और विकास अधिकारों को सुनिश्चित करने के अनवरत प्रयासों के बावजूद मादा भ्रूण हत्या तथा नवजात बालिका हत्या की बुराई अभी भी जारी है।

देश के अनेक भागों से ऐसी घटनाओं की सूचनायें मिली हैं जिनमें नवजात बालिकाओं की जन्म के कुछ ही घंटों के भीतर हत्या कर दी जाती है। सामाजिक-आर्थिक परिस्थितियों के कारण माता-पिता अपने मादा शिशुओं की हत्या कर देते हैं। निर्धनता की विभीषिका और निर्धन परिवारों की महिलाओं के प्रति अत्याचार मादा शिशुओं की हत्या किये जाने का मूल कारण है।

मानव चेतना बालिका की रक्षा के प्रति प्रतिबद्ध है। मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि इस बुराई के कारणों के बारे में विस्तृत सर्वेक्षण कराने के वाद सरकारी तंत्र को नवजात बालिकाओं की हत्या तथा मादा भ्रूण हत्या को समाप्त करने के लिये सक्रिय बनाकर बालिकाओं की हत्या की बुराई का निदान किया जाये।

(छ) जबलपुर (मध्य प्रदेश) के आयुध कारखानों में प्रशिक्षित प्रशिक्षुओं को नियमित सेवा में लिए जाने की आवश्यकता

श्री श्रवण कुमार पटेल (जबलपुर) : मैं सरकार का ध्यान उन हजारों प्रशिक्षित प्रशिक्षुओं द्वारा सहन की जा रही मुसीवतों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जो जवलपुर के विभिन्न आयुध कारखानों में अप्रेंटिसशिप का वाकायदा प्रशिक्षण लेने के बाद इन आयुध कारखानों में समुचित रोजगार तथा नियुक्ति पाने के लिये अपनी वारी की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इस समस्या के कारण जवलपुर और उसके आस-पास के क्षेत्रों की अर्थव्यवस्था पर गंभीर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है।

इस समस्या को लेकर युवक लम्बे समय से आंदोलन करते रहे हैं। तत्कालीन रक्षा मंत्री ने 28 मार्च, 1990 को जवलपुर आयुध कारखानों से प्रशिक्षित प्रशिक्षुओं को नौकरी पर लेने के लिये शीघ्र ही कार्यवाही करने का आश्वासन दिया था।

इस वर्ष जनवरी में उच्चतम न्यायालय ने प्रशिक्षुओं को नौकरी में लिये जाने के बारे में एक निर्णय दिया है जिसमें इस बात पर बल दिया गया है कि जो प्रशिक्षु अप्रेंटिसशिप अधिनियम के अंतर्गत प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं, उन्हें अन्य सीधी भर्ती से नौकरी में आने वाले लोगों की तुलना में प्राथमिकता दी जाये और यदि इसके लिये आयु सीमा में छूट भी देनी पड़े तो दी जाये और उन्हें रोजगार कार्यालय से प्रायोजित किये जाने की शर्त से मुक्त रखा जाये। मैं उल्लेख करना चाहूंगा कि जबलपुर से बाहर अन्य आयुध कारखानों में प्रशिक्षित अप्रेंटिसों की भर्ती की जा रही है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि प्रशिक्षित प्रशिक्षुओं को जबलपुर के आयुध कारखानों में नियमित नौकरियों में लिया जाये।

(सात) उत्तर प्रदेश के झांसी और ललितपुर जिलों में स्थित स्मारकों के संरक्षण और विकास के लिये शीघ्र कदम उठाये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के जनपद झांसी व ललितपुर में भारत सरकार के पुरातत्व विभाग के अंतर्गत किला झांसी व श्रीमर्दन सिंह किला तालवेहट व देवगढ़ किला, भव्य ऐतिहासिक मंदिर देवगढ़ पर्यटकों के आकर्षण के केन्द्र हैं।

पुरातत्व विभाग द्वारा इनके रखरखाव, सुन्दरीकरण, दर्शकों के ठहरने का स्थान, रेस्टोरेण्ट व आवागमन, दूरसंचार आदि की व्यवस्थाओं के संबंध में

पिछले वर्षों में नीति बनाकर पूरा करने का निश्चय किया गया था, किन्तु अभी तक इस ओर कार्य शुरू नहीं हुआ है।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उक्त कार्य को यथाशीघ्र पूरा किया जाए।

1.20 म. प.

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा 2.20 म. प. पर पुनः समवेत होने के लिये, मध्याह्न भोजन के लिये स्थगित होती है।

1.20 म. प.

तत्पश्चात लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिये 2.20 म. प. तक के लिये स्थगित हुई।

2.32 म. प.

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा 2.32 म. प. पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

रेलवे बजट (1995-96), सामान्य चर्चा, रेल अभिसमय समिति के नौवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प; अनुदानों की मांगें (रेल) 1995-96 तथा अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (रेल) 1992-93

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा निम्न मदों पर सम्मिलित चर्चा करेगी जिसके लिये दो दिन का समय आवंटित किया गया है :

(1) रेलवे बजट (1995-96) पर सामान्य चर्चा

(2) रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों संबंधी संकल्प पर चर्चा

(3) अनुदानों की मांगें (रेल) 1995-96 पर चर्चा और मतदान

(4) अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (रेल) 1992-93 पर चर्चा और मतदान

माननीय सदस्यगण जो सभा में उपस्थित हैं, जिनके अनुदानों की मांगें (रेल) 1995-96 के लिये कटौती प्रस्ताव परिचालित किये जा चुके हैं, यदि वे चाहें तो अपने प्रस्ताव रखने के लिये, जिन कटौती प्रस्तावों को वे रखना चाहते हैं, उनका क्रमांक अंकित करते हुए 15 मिनट के अन्दर अपनी पर्चियां पटल पर भेज दें। उन्हीं कटौती प्रस्तावों को प्रस्तावित माना जायेगा। कटौती प्रस्तावों का क्रमांक दर्शाने वाली सूची शीघ्र ही सूचना पर लगा दी जायेगी किसी सदस्य को सूची में कोई गलती नजर आये तो वह उसकी सूचना पटल अधिकारी को अविलम्ब दे दे।

मैं माननीय मंत्री से संकल्प प्रस्तावित करने का अनुरोध करता हूं।

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर और रेल वित्त तथा अन्य सामान्य वित्त से संबंधित अन्य अनुषांगिक मामलों की समीक्षा करने के लिए नियुक्त की गई रेल अभिसमय समिति, 1991 के नौवें प्रतिवेदन, जो 14 मार्च, 1995 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, में अंतर्विष्ट पैरा 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 और 65 में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

महोदय, 16, सितम्बर 1991 को लोक सभा में स्वीकृत और 17 सितम्बर, 1991 को राज्य सभा में अनुमोदित संकल्प के द्वारा 25 नवम्बर, 1991 को रेल अभिसमय समिति, 1991 का गठन किया गया था। समिति की नियुक्ति "रेल उपक्रम द्वारा राजस्व को देय वर्तमान लाभांश की दर तथा रेल वित्त और अन्य सामान्य वित्त से संबंधित अन्य आनुषंगिक मामलों की समीक्षा करने का उन पर सिफारिश करने के लिये" की गई थी।

रेलवे बोर्ड के साथ हुई समिति की साक्ष्य बैठक के बाद रेल मंत्री ने एक विस्तृत टिप्पणी के साथ एक अंतरिम ज्ञापन प्रस्तुत किया था जिसमें यह अनुरोध किया गया था कि लाभांश की अदायगी की दर के बारे में पुनर्विचार किया जाये और यह कि वह 1980 तक के पूंजीगत निवेश के लिये छः प्रतिशत, 1980 के बाद 1992 तक निवेशित पूंजी के लिये 6.5 प्रतिशत हो और यह कि सात प्रतिशत की परिवर्द्धित दर 1992-93 के बाद सामान्य राजस्व द्वारा किए निवेश पर लागू हो जिस पर वर्तमान रियायतें लागू रहें तथा रेल विभाग को 1995-96 में लाभांश की अदायगी उस सीमा तक स्थगित रखने की अनुमति दी जाए जितनी धनराशि रेलवे की राज्य विद्युत बोर्डों की ओर बकाया है, आठवीं योजना के लिये, जिसके लिये ज्ञापन प्रस्तुत किया गया है, समिति की अंतिम सिफारिशें निर्णयाधीन हैं।

तथापि समिति ने निम्नलिखित सिफारिशें की हैं :

(एक) अंतरिम उपाय के रूप में 1952 तक निवेशित पूंजी पर लाभांश के भुगतान की छूट;

(दो) राज्य विद्युत बोर्डों की ओर जितनी धनराशि बकाया है, उस सीमा तक लाभांश स्थगित रखना; और

(तीन) 1952-53 से आज तक रेलवे में निवेशित सम्पूर्ण राशि पर, अंतरिम उपाय के रूप में 1995-96 के लिये फिलहाल सात प्रतिशत लाभांश का भुगतान करना।

जहां तक सामाजिक उत्तरदायित्व के लिये, जिसकी धनराशि प्रति वर्ष 20,000 करोड़ रुपये पंचवर्षीय योजना से पूर्व का प्रक्रिया के अनुसार रेल मंत्रालय द्वारा मूल्यह्रास आरक्षण आरक्षित निधि (डी. आर. एफ.) के नियंत्रण और संचालन के लिए क्षतिपूर्ति का संबंध है, समिति ने यह टिप्पणी की कि इन पहलुओं पर, इनके संबंध में नियुक्त की गई समितियों के प्रतिवेदन प्राप्त होने के बाद विचार किया जायेगा।

1995-96 में मूल्यह्रास आरक्षित निधि के प्रावधान के लिये, जिसके लिये समिति रेलवे के प्रस्ताव से सहमत है, 2,650 करोड़ रुपये की सिफारिश की गई है किन्तु शर्त यह होगी कि अंतिम रूप से निर्धारित वार्षिक योजना के आकार तथा आंतरिक संसाधनों से धन जुटाने की प्रणाली की क्षमता को ध्यान में रखते हुए समायोजन किया जायेगा और वस्तुस्थिति यह है कि अधिकांश चल सम्पत्ति अब पट्टे के माध्यम से प्राप्त की जाती है। पेंशन निधि के लिये

रेल मंत्रालय का प्रस्ताव है कि पेंशनधारकों में वृद्धि होने तथा प्रत्येक महंगाई भत्ते के कारण पेंशन में होने वाली वृद्धि को ध्यान में रखते हुए इस राशि को बढ़ाकर 1,900 करोड़ रुपये कर दिया जाये। इस प्रस्ताव को समिति ने स्वीकार कर लिया है। इन सुझावों के आधार पर 1995-96 में 1,970 करोड़ रुपये का और अधिक प्रावधान किया गया है।

विकास निधि और पूंजीगत निधि में अंशदान के बारे में समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों के बारे में विचार किया जा रहा है।

विभिन्न रेलवे निधियों में बकाया राशि पर ब्याज को समिति की सिफारिशों के आधार पर अनुमानित किया जाता है।

इन शब्दों के साथ मैं सभा के विचारार्थ संकल्प की सिफारिश करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

(एक) "कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर और रेल वित्त तथा अन्य सामान्य वित्त से संबंधित अन्य आनुषंगिक मामलों की समीक्षा करने के लिए नियुक्त की गई रेल अभिसमय समिति, 1991 के नौवें प्रतिवेदन, जो 14 मार्च, 1995 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, में अंतर्विष्ट पैरा 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 और 65 में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

(दो) "कि कार्यसूची के स्तम्भ में दिखाई गई मांग से 1 से 16 के सामने मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 1996 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु आवश्यक राशियों को पूरा करने के लिये कार्य सूची के स्तम्भ 4 मे दिखाई गई राशियों से अत्यधिक संबंधित राशियां भारत सी संचित निधि से राष्ट्रपति को दी जाएं।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिये प्रस्तुत वर्ष, 1995-96 के लिये अनुदान की मांगें (रेलवे)

मांग की संख्या	मांग का नाम	लेखा अनुदान की मांग की राशि जिसकी स्वीकृति सदन द्वारा 30-3-1995 को दी गई थी	सदन की स्वीकृति के लिये प्रस्तुत की गई मांग की राशि
		रुपये	रुपये
1.	रेलवे बोर्ड	3,19,33,000	19,16,00,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	18,46,69,000	110,80,15,000
3.	रेलवे पर सामान्य अधीक्षण एवं सेवायें	122,24,86,000	733,49,18,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	256,64,36,000	1539,86,13,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत एवं अनुरक्षण	190,27,72,000	1141,66,33,000
6.	सवारी और मालडिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	273,19,17,000	1639,15,01,000
7.	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	134,59,16,000	807,54,98,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	221,72,35,000	1330,34,07,000
9.	परिचालक व्यय—यातायात	951,66,83,000	2917,00,98,000
10.	परिचालन व्यय—इंजन	607,20,90,000	3643,25,41,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	98,42,87,000	590,57,23,000
12.	विविध संचालन व्यय	122,84,60,000	737,07,60,000
13.	भविष्य निधि; पेंशन और अन्य सेवानिवृति लाभ	330,17,23,000	1981,03,39,000
14.	निधियों में विनियोग	1005,83,33,000	6035,00,00,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की अदायगी और अति पूंजीकरण का परिशोधन	—	1371,16,50,000
16.	परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण और बदलाव	7,50,00,000	45,00,00,000
17.	राजस्व—अन्य व्यय	213,28,41,000	1279,70,43,000
18.	पूंजी—रेलवे निधियां	1828,42,52,000	10970,55,11000
	जोड़	6385,70,33,000	36892,38,50,000

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गयी निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 1993 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिये कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी

राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि से राष्ट्रपति को दी जाए :

मांग सं. 8 और 16''

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1992-93 के लिये अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेलवे)

मांग की संख्या	मांग का नाम		सदन की स्वीकृति के लिये प्रस्तुत की गई मांग की राशि
			रु.
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर		17,57,08,720
16.	परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव अन्य व्यय पूंजी		521,70,28.992
	जोड़	—	539,27,37,712

उपाध्यक्ष महोदय : यह संख्या 13 से 16 तक एक साथ लिये जायेंगे और कार्य-मंत्रणा समिति ने इस पर चर्चा के लिए दो दिन अर्थात् दस घंटे चर्चा के लिये आवंटित किये हैं। श्री राम नाईक।

[हिन्दी]

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, जाफर शरीफ साहब की तबियत ठीक है न ? गत वर्ष उनका स्वास्थ्य ठीक नहीं था और उसके साथ ही रेल मंत्रालय का भी स्वास्थ्य बिगड़ गया था।

जो अर्थ संकल्प उन्होंने प्रस्तुत किया है, उसको देखते हुए ऐसा लगता था कि कुछ नई विशेष वातें इस समय पर आयेंगी। लेकिन सामान्य यात्री को बहुत कुछ आशा की किरण इस अर्थ संकल्प में से दिखाई नहीं देगी। जो भी कुछ आपने किया है, उसके सम्वन्ध में तो यहां चर्चा होगी, उस बात को ध्यान में रखते हुए जो कमियां हैं, यदि उत्तर देते समय वह आप पूरी करेंगे तो मुझे लगता है कि वह योग्य दिशा में उठाया गया कदम माना जायेगा। क्योंकि, आप यह भी ख्याल में रखिये कि यह आपका और इस लोक सभा का भी, एक दृष्टि से देखा जाय तो अन्तिम बजट है। अन्तिम बजट के पहले 4-5 साल आपने लगातार किराया बढ़ाया है तो जब अन्तिम बजट पर चर्चा होगी तो आप लोगों को इतना तो कह दीजिए कि आपने आपके अन्तिम बजट पर आवश्यक सुविधाएं दी हैं, नहीं तो अब पता नहीं है कि आगे क्या होगा। 11वीं लोक सभा जब बनेगी, तब आप रेल मंत्री होंगे या और कौन-सी पार्टी की सरकार आयेगी, यह सारे देश के मतदाता तय करेंगे। इसलिए यह जो अन्तिम बजट है, उस बजट पर उस दृष्टि से आपको विचार करना चाहिए।

रेल मंत्रालय की स्थायी समिति के माननीय सोमनाथ चटर्जी चेयरमैन हैं। उन्होंने बड़ी काबलियत के साथ सारे रेल बजट का अभ्यास किया। कमेटी ने अपना योगदान दिया। कमेटी ने अपनी रिपोर्ट अभी सदन को प्रस्तुत की है। कमेटी ने अपनी वातें एकमत से कही हैं। आशा है आप उन पर गौर करेंगे।

रेलवे कनवेंशन कमेटी की रिकमंडेशन्स भी सदन को मंजूर करनी चाहिए। कमेटी ने एकमत से जो अपनी राय दी है, उसको भी आप मानेंगे, ऐसी मेरी आशा करता हूं। अलग-अलग प्रकार की जो रिकमंडेशन्स आज तक कमेटी ने दी हैं, उनको आपने गम्भीरता से कभी नहीं लिया। मैं आशा करता हूं कि इस समय ऐसा नहीं होगा।

कुल मिलाकर रेलवे की वित्तीय स्थिति अच्छी नहीं है। गये साल रेल किराया प्राप्त करने के और माल ढोने के जो टारगेट्स रखे गये थे और कुल मिलाकर अलग-अलग प्रकार के रेलवे की दृष्टि से टारगेट्स रखे गये, उनको रेल मंत्रालय ने पूरा नहीं किया। 1992-93 में आपने बहाना बनाया था कि देश के कुछ हिस्सों में उपद्रव हुए, इस कारण कुछ बाधायें आई, इसलिए रेल विभाग ज्यादा माल ढो नहीं सका। अभी ऐसा कोई कारण नहीं है। देश में सारा काम चलता रहा लेकिन रेल का काम जिस प्रकार से चलना चाहिए, उस प्रकार से नहीं चला। इस भूमिका में कुल मिलाकर बिल्कुल संक्षेप में मैं इतना कहना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय का सारा कारोबार जिस प्रकार से होना चाहिए था, उस प्रकार से नहीं हुआ। गये साल निराशाजनक काम हुआ। जब हम रेल बजट की ओर देखते हैं तो आशा की बहुत कम किरण दिखायी देती है।

जिस विषय के साथ मैं हमेशा जुड़ा रहा हूं, वह उपनगरीय रेल प्रवासियों की कठिनाइयां हैं। इसी विषय से मैं अपनी चर्चा आरम्भ करना चाहता हूं। मैं आपको याद दिला दूं कि 30 मार्च और 31 मार्च को रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल के सम्वन्ध में चर्चा करते समय मैंने यह वात उठायी थी कि आपने दूसरे कक्ष और पहले कक्ष का लम्बी दूरी का किराया बढ़ाया नहीं है लेकिन उपनगरीय रेल यात्रियों के साथ सौतेला व्यवहार किया है जोकि नहीं करना चाहिए था। मैंने अकेले यह बात नहीं उठायी थी। सी.पी.एम. की ओर से आचार्य जी ने और कांग्रेस की ओर से शरद दिघे तथा ममता बनर्जी ने भी इसका समर्थन किया। संसदीय इतिहास में यह पहली दफा हुआ कि आज तक जो किराया प्रस्तावित है, उसे कभी कम किया गया हो। ज्यादा या कम तो किया लेकिन बिल्कुल स्थगित नहीं किया। इसलिये उस चर्चा की मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं। उस चर्चा में आपने भी यह कहा था कि अब यह बजट रेल मंत्रालय की स्थायी समिति के पास जायेगा, उनकी रिकमंडेशन्स आयेगी और उन पर विचार करके निर्णय होगा। इसलिये उस समय जो प्रस्तावित इनक्रीज इन सीजन टिकट फेअर था, वह स्थगित करवाया जिसके लिये हमने आपको बाद में धन्यवाद भी दिया। काम अच्छा करेंगे तो धन्यवाद देने में संकोच नहीं करेंगे। अगर अभी अच्छी घोषणा करेंगे, उसके बारे में संकोच करने का कोई कारण नहीं रहेगा।

अब आपने क्या किया है ? अब आपने फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास के पैसेंजर्स के लिए कोई किराया वृद्धि नहीं लगाई है। जिनको रोज प्रवास करना पड़ता है, पैसेंजर्स कम्यूटर्स में आपको अन्तर करना पड़ेगा। आपको यह वात ख्याल में रखनी चाहिए, जो शादी के लिए प्रवास करता है, [illegible] है, मौज करने के लिए सफर करता है, वह पैसेंजर है लेकिन जो कम्यूटर्स हैं, जो अपना व्यवसाय, नौकरी या उद्योग करने

के लिए जाता है, जिसको जबरन यात्रा करनी पड़ती है, ऐसे लोगों के लिए आपको ख्याल करना चाहिए। इसलिए पैसेंजर और कम्यूटर में बड़ा अंतर है। इस अंतर को कम से कम आपको ख्याल रखना चाहिए। इसमें आपने डिसक्रिमिनेशन किया है और मेरे विचार से जो किराया वृद्धि किया है, वह किराया वृद्धि नहीं करना चाहिए। साथ ही साथ क्वार्टरली बेसेज पर जो किराया पहले 2.5 टाइम्स लगता था, इसमें जो आपने वृद्धि किया है, उसके अनुसार अब उसको 2.7 टाइम्स देना पड़ेगा।

यदि हम इस वृद्धि को पांच साल के पिछले समय में देखेंगे, आप ही के मंत्रालय की फीगर्स मेरे पास हैं, तो लगता है कि हम अन्याय सहन करते हैं। 1991-92 से सैकेंड क्लास मन्थली सीजन टिकट के लिए 120 किलो मीटर के 118 रु० देना पड़ता था और अब 220 रु० देना पड़ेगा, यानि 102 रु० मासिक पास में आपने पिछले पांच साल में बढ़ाया। महंगाई बढ़ने के कारण हमें इतना महंगाई भत्ता नहीं मिलता है, जितना कि आप ने वृद्धि की है। यह सरासर अन्याय है। इसी प्रकार 1991-92 में 60 किलोमीटर प्रवास के लिए 83 रु० पर-मंथ देना पड़ता था, वह अब 140 रु० देना पड़ेगा, यानि 57 रु० ज्यादा पिछले पांच सालों में आपने बढ़ाया है। इसको बढ़ाकर आपने जो कम्यूटर्स जीवन-यापन के लिए यात्रा करता है, उसके साथ आपने अन्याय किया है। इसलिए मेरा निवेदन है कि आपको यह वृद्धि वापिस लेनी चाहिए।

मैंने यह भी जानकारी लेने की कोशिश की है कि इस वृद्धि से आपको क्या मिलने वाला है और कितना मिलने वाला है। आपको कुल इनकम इस साल 7,500 करोड़ रु० प्राप्त होने वाली है। आपके मंत्रालय की फीगर्स हैं, फर्स्ट और सैकेंड क्लास, सबर्बिन और नॉन सबर्बिन दोनों मिलाकर, जो मंथली पासेज आप इशू करते हैं और जो आपने प्रस्तावित किया है, उससे आपको 48 करोड़ रु० मिलने वाले हैं। 7,500 करोड़ की वार्षिक आय में आपको सिर्फ 48 करोड़ मिलने का मतलब 0.64 परसेंट, यानि एक परसेंट भी नहीं है। इतना तो आप कहीं और से भी प्राप्त कर सकते हैं। स्टेट इलैक्ट्रीसिटी बोर्डस से आपको 900 करोड़ रुपए मिलने वाले हैं, यदि आप इसको ही समय पर प्राप्त कर लेते हैं, तो किराये में वृद्धि करने का कोई कारण नहीं है। इसलिए मेरी पहली मांग यह है कि उपनगरीय यात्रियों के लिए आपने जो किराया बढ़ाने का प्रस्ताव रखा है, वह आपको वापिस लेना चाहिए।

इसके बारे में 17 अप्रैल को मुम्बई शहर में एक परिषद हुई थी, जिसमें आपको भी आमंत्रित किया गया था, लेकिन आप नहीं आये थे, माननीय शरद दिघे जी उसमें मुख्य अतिथि थे, मैं अध्यक्ष था और महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री, मनोहर जोशी जी, उद्घाटन करने के लिए आए थे। सभी कम्यूटर्स आर्गेनाइजेशन, महाराष्ट्र चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स एंड इन्डस्ट्रीज फैडरेशन और महाराष्ट्र सरकार—सबने मिलकर इस परिषद में इस प्रश्न पर विचार किया और एक राय से प्रस्ताव पारित किया, कोई भी कारण हो, यह किराया नहीं बढ़ना चाहिए। यह आज की मांग है और तर्क के आधार पर यह मांग की गई है।

रेल मंत्रालय स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में भी राहत देने की बात कही गई है, आप उस रिपोर्ट को भी देख लीजिए।

मुझे लगता है कि इसको पढ़ने के बाद आपको भी लगेगा कि यह जो 48 करोड़ प्राप्त करना है, इस प्रकार का अन्याय उपनगरीय प्रवासियों पर नहीं करना चाहिए। यह कमेटी की रिपोर्ट है।

[अनुवाद]

मैं समिति के प्रतिवेदन के पृष्ठ 21 पर पैरा 1.67 से उद्धरित करता हूं:

समिति यह नोट करती है कि उपनगरीय रेलवे में तिमाही सीजन टिकटों का किराया मासिक सीजन टिकटों के वर्तमान 2.5 गुने के बजाये 2.7 गुना लेने का प्रस्ताव है। समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि यात्री, मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के किराये और साधारण गाड़ियों के प्रथम श्रेणी में किराये में कोई वृद्धि न करने का प्रस्ताव है। चूंकि उपनगरीय गाड़ियों में यात्रा करने वाले अधिकांश यात्री औद्योगिक श्रमिक अथवा मध्यमवर्गीय कर्मचारी होते हैं, अतः समिति सिफारिश करती है कि मासिक-तिमाही सीजन टिकटों के किराये में कोई वृद्धि नहीं की जानी चाहिए। समिति यह भी चाहती है कि वर्तमान उपनगरीय रेल व्यवस्था में आगे और सुधार किया जाए।

[हिन्दी]

अब यह कमेटी ने एकमत से अपना अभिप्राय दिया है और मैं चाहूंगा कि आप इसको मान्य करें और आपका जो प्रस्ताव है वह आप वापस लेने की कोशिश करें।

अब इसके साथ ही साथ दूसरी बात यह है कि यह तो सब उपनगरीय प्रवासियों पर अन्याय है लेकिन आप उसमें भी महाराष्ट्र और मुंबई के उपनगरीय प्रवासियों पर इतना अन्याय करते आए हैं। इस बजट में फिर से अन्याय दिखाई देता है। 4 साल से तो मैं भी इस बात के लिए तर्क करता आ रहा हूं। मेरी दृष्टि से आपके पास आग्रह करने के लिए यह अंतिम वर्ष है। कभी-कभी ऐसा लगता कि यहां जो हम कह रहे हैं क्या यह अरण्य रोदन तो नहीं है कि भई, रो रहे हैं, रो रहे हैं रोते रहो, हमको जो करना है वह हम करते रहेंगे। इस प्रकार का अरण्य रोदन तो नहीं है न ? ऐसी एक आशंका मन में आती है। आपके कुछ न करने के कारण रेल व्यवस्था, मुंबई की उपनगरीय रेल व्यवस्था गत साल टूट गई और लगातार रोज-रोज इस प्रकार के जो डिस्टरबेंस हो रहे थे, कभी गाड़ियां बंद हो रही थी, कभी देर से चल रही थी इसके कारण जो मुंबई का उपनगरीय यात्री है, सारे हिन्दुस्तान में ही नहीं बल्कि सारी दुनिया में उसके बारे में यह कहा जाता है···

[अनुवाद]

वह विश्व में सबसे अधिक अनुशासित यात्री है।

[हिन्दी]

यानी कभी असंतोष नहीं करता है, कभी झगड़ा नहीं करता है, संघर्ष नहीं करता है। एक स्कवेयर मीटर में 10-10 लोग खड़े होकर जाते हैं। दुनिया में सबसे खराब इस प्रकार की स्थिति में जो यात्री प्रवास करते हैं उनका भी संयम अंत में समाप्त हुआ है और फिर कई प्रकार के डिस्टरबेंस हुए। फिर आप मुंबई आए और कुछ चर्चा हुई, तब आपने उसमें से कुछ रास्ता निकालने की कोशिश की। लेकिन हकीकत यह है कि जो भी आपने इस समय करने के लिए प्रस्ताव रखे हैं वह हम लोगों ने जो तर्क दिए उसके कारण आए या वहां यात्रियों ने जो अपना असंतोष व्यक्त किया उसके कारण आए, ऐसा मन में कभी-कभी विचार आता है। आखिर संसद में बात करने के बाद यह बात ख्याल में नहीं आती है और कम्यूटर्स जब असंतोष व्यक्त करता है तभी आती है। इस संसद के लिए यह कोई अच्छी बात नहीं है।

महोदय, मैं यह कह रहा था आप मुंबई के उपनगरीय यात्रियों पर बड़ा अन्याय करते हैं, सौतेला व्यवहार करते हैं। अब इस समय इस साल के बजट में क्या है। इस साल के बजट में जो स्थिति है मैट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट के बारे में, वह मैं संक्षेप में बताना चाहता हूं। आप भी जानते हैं कि मुंबई में 50 लाख यात्री रोज-रोज प्रवास करते हैं। कलकत्ता में 13 लाख करते हैं और मद्रास में तो केवल 5 लाख करते हैं, लेकिन 5 लाख यात्री जहां मद्रास में

प्रवास करते हैं उनको आपने इस साल के बजट में 42 करोड़ का प्रोविजन किया है। कलकत्ता में जहां 13 लाख यात्री रोज प्रवास करते हैं वहां आपने 141 करोड़ और मुम्बई शहर में जहां 50 लाख यात्री रोज प्रवास करते हैं वहां आपने 35 करोड़ का ऋण प्रस्तावित किया है। आपकी इस साल की प्रोविजन मुंबई के लिए इतनी कम है यानी मद्रास से कलकत्ता से भी कम है। आप किस प्रकार से मुंबई शहर की ओर देख रहे हैं यह समझ में नहीं आता है। मुंबई के यात्रियों का, कलकत्ता और मद्रास के यात्रियों का जो व्यवहार रहा है, रेलवे के पास जो आमदनी रहती है उसकी भी फीगर है। अब उसके फीगर्स की जब चर्चा हुई तो आपने कहा कि मुंबई में एक रेल फायदे में है, एक रेल नुकसान में है और मार्जिनल प्रोफिट होता है। अब यह बात सही नहीं है। यह फीगर आपकी है।

मुम्बई में सेंट्रल रेलवे को 1992-93 में 7 करोड़ रुपये का घाटा हुआ लेकिन वेस्टर्न रेलवे को 49 करोड़ रुपये का फायदा हुआ। सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे दोनों को मिलाकर 42 करोड़ रुपये का लाभ हुआ। कलकत्ता में 200 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है और मद्रास में 57 करोड़ रुपये का घाटा हुआ। 1993-94 के जो आंकड़े हैं उसमें मुम्बई शहर में 53.55 करोड़ रुपये का मुनाफा हुआ है। लेकिन कलकत्ता में 193.72 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है और मद्रास में 65.27 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है। जो उपनगरीय यात्री आपको मुनाफा देते हैं उनके लिए अगर आप ज्यादा प्रोविजन बजट में नहीं करें तो क्या यह सौतेला व्यवहार नहीं कहलाएगा। इसे और क्या कहेंगे ? ऐसा नहीं है कि आपने कुछ किया ही नहीं है। आपने चर्चा के बाद कुछ अच्छे प्रोविजन्स शामिल भी किए हैं। आपने ठाणे-वासी की 105 करोड़ रुपये की नयी लाइन बना ली है लेकिन इसमें प्रोविजन 3 करोड़ रुपए का है। केवल बेलापुर वन-वे डबलिंग लाइन के लिए टोटल कोस्ट 239 करोड़ रुपये की है जबकि उसमें प्रोविजन केवल 8 करोड़ रुपये का है। दुनिया के सबसे भीड़ वाले इलाके बोरीवली और बसई के लिए आपने केपिटल कोस्ट 131 करोड़ की रखी है जबकि प्रोविजन उसमें केवल 4 करोड़ रुपये का है।

इतने बड़े प्रोजेक्ट्स और प्रोविजन आपने इतना कम किया है तो ये कब और कैसे पूरे होंगे ? अगर आप दो साल में पूरा करने का संकल्प करते हैं और सारी व्यवस्था भी उसी के हिसाब से करते हैं तभी मुम्बई के सारे यात्रियों को राहत मिलेगी। इस साल के बजट में ये प्रोजेक्ट्स, अपने लिए हैं इसके लिए दुबारा आपको मुम्बई के यात्रियों की तरफ से मैं हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूं।

पैसे की कमी को ही मुख्य कारण बताया गया है।

3.00 म. प.

(श्रीमती मालिनी भट्टाचार्या पीठासीन हुईं)

इस बार महाराष्ट्र चैम्बर्स ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री में इस पर गंभीरता से विचार किया गया है और उसने यह भी प्रस्ताव किया है कि मुम्बई के लिए आप आटोनामस रेलवे कारपोरेशन दें। जैसे कोंकण रेलवे कॉरपोरेशन के बारे में कहा गया है। वे पांच साल में इतनी लम्बी लाइन पूरा करने के करीब है। इसके लिए अगर फंड चाहिए तो बांड निकालिए। मुम्बई का आम आदमी, मुम्बई के बैंक और संस्थाएं हर तरह से मदद करने को तैयार हैं।

लेकिन हमने जब 8 अप्रैल को संसदीय समिति में यह बात उठाई तो आपने उत्तर दिया…

[अनुवाद]

उपनगरीय सेवाओं के लिए पृथक नियम बनाने से बहुत अधिक व्यवहारिक समस्याएं सामने आयेंगी क्योंकि उसी आधारभूत ढांचे को, अर्थात् उन्हीं रेलमार्गों, सिगनलों और स्टेशनों का उपयोग उपनगरीय तथा लम्बी दूरी की गाड़ियों दोनों के लिये किया जाता है।

[हिन्दी]

मुझे लगता है कि आप भी मानेंगे।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : यह आप सिर्फ बम्बई के लिए कह रहे हैं या कलकत्ता, मद्रास आदि जो मेट्रोपोलिटिन सिटी हैं, उनके लिए भी कह रहे हैं ?

श्री राम नाईक : उनके लिए भी अलग से कार्पोरेशन हो तो निश्चित रूप से सुधार हो सकता है, ऐसी मेरी राय है। लेकिन मैं यहां मुम्बई के लिए कह रहा हूं। मुझे विश्वास है कि हम वहां के लिए करवा सकते हैं। जब तमिलनाडु और कलकत्ता के सदस्य बोलेंगे तो वह अपनी बात बतायेंगे। लेकिन मैं महाराष्ट्र की ओर से, मुम्बई की ओर से बता रहा हूं कि आपको एफिशेंसी कार्यक्षमता चाहिए तो इस प्रकार अलग से कार्पोरेशन बनाना होगा, तभी वह आ सकती है। हम लोग पैसा देने के लिए तैयार हैं। यह हमारी मांग है, हमने सात लाख यात्रियों के हस्ताक्षर करवाकर स्टेंडिंग कमेटी में एक ज्ञापन भी दिया है, आशा है कि आपको भी मिला होगा। आटोनोमस कार्पोरेशन के बारे में रेलवे स्टेंडिंग कमेटी ने रिमार्क दिया है, वह भी मैं पढ़कर सुनाना चाहता हूं।

[अनुवाद]

स्थायी समिति के प्रतिवेदन के पृष्ठ 93 पैरा 2.109 में कहा गया है :

"समिति यह नोट कर बहुत ही क्षुब्ध है कि दो महानगरीय परिवहन परियोजनाओं अर्थात् एम. टी. पी. (मुम्बई) मानखुर्द-बेलापुर लाईन का विस्तार तथा एम.टी.पी. (मद्रास) बीच-लूज-द्रुत परिवहन प्रणाली को समय/लागत वृद्धि से अत्यधिक नुकसान हो रहा है। एम. टी. पी. (मुम्बई) के मामले में मूल परियोजन लागत को 132.15 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 440.86 करोड़ रुपये कर दिया गया है अर्थात् इसमें 308.71 करोड़ की वृद्धि हुई जो 233 प्रतिशत की लागत वृद्धि है। 308.71 करोड़ रुपये की अतिरिक्त लागत में रेलवे का हिस्सा 102.90 करोड़ रुपये है। एम.टी.पी. (मद्रास) के मामले में भी 108.21 करोड़ की मूल लागत को संशोधित कर 185.61 करोड़ रुपया कर दिया गया अर्थात् 77.40 करोड़ रुपये की अतिरिक्त लागत है जो 71.52 प्रतिशत लागत वृद्धि है। इस अतिरिक्त लागत की पूर्ति रेलवे बजटीय समर्थन द्वारा करता है। इससे सामान्य राजस्व से रेलवे को प्राप्त हो रहे बजटीय समर्थन पर अतिरिक्त भार पड़ गया है। रेल मंत्रालय द्वारा बताये गये इस भारी लागत वृद्धि के कारण अधिक संतोषजनक नहीं है। समिति चाहती है कि इन दोनों महानगरीय परियोजनाओं के संबंध में और अधिक लागत और समय लगने को रोका जाये।

समिति को बड़ी संख्या में यात्रियों से मुम्बई उप-नगरीय प्रणाली को पृथक स्वायत्त निगम बनाने के बारे में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। समिति इस संबंध में रेल मंत्रालय के विचार जानना चाहेगी।

[हिन्दी]

इसलिए कमेटी ने यह चाहा है कि इस प्रकार का जो विषय है इस पर आपको गम्भीरता से विचार करना चाहिए। उस भूमिका में आपको मुम्बई के

लिए आटोनोमस कार्पोरेशन देना चाहिए।

एक बात और जो पिछले चार-पांच साल से चली आ रही है, वह भी पैसे से जुड़ी हुई है। उसका भी मैं जिक्र करना चाहता हूं। यदि अर्बन एरिया में इस प्रकार के प्रोजेक्ट्स लेने हैं तो रेलवे के पास जो अतिरिक्त जमीन है उसको व्यापारिक उपयोग में लाना चाहिए। चार साल पूरे होने के बाद हमें उसका खयाल नहीं रहा। हम विश्व बैंक से लोन लेने जाते हैं। मुम्बई शहर में जो भी इस प्रकार की जमीन है, प्रामाणिकता से रेलवे के उपयोग में लाई जाये तो कभी विश्व बैंक से लोने लेने का मौका नहीं मिले। इस सम्बन्ध में आपके पास प्रपोजल भी आ रहे हैं। पता नहीं चल रहा है कि प्रधान मंत्री को आप कनविंस क्यों नहीं कर पा रहे हैं या उनके पास और भी कुछ बातें हैं। हम जानते हैं कि केबिनेट ने इस पर निर्णय नहीं लिया है, लेकिन और कितना समय लगेगा, क्या तीन साल लगेंगे ? यदि उप-नगरीय रेल की ओर बाकी रेल की भी व्यवस्था आपने सुधारनी है तो जो अतिरिक्त जमीन रेलवे के पास है। उसके व्यापारिक उपयोग के लिए प्रामाणिकता होनी चाहिये। यदि ऐसा किया जाता है तो सारे हिन्दुस्तान के लिये जहां भी रेलवे चाहे, वहां पर फंड्स मिल सकते हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि रेलवे को इसके बारे में गंभीरता से विचार करना चाहिए।

सभापति महोदय, यह तथ्य है कि रेलवे को जनरल बजट में जितना समर्थन मिलता था, उतना समर्थन अब नहीं आ रहा है। यह क्यों नहीं आ रहा है ? अभी रेल मंत्री ने पढ़ते समय कहा था कि हम पर सोशल बर्डन बढ़ते जा रहे हैं। आखिर आप फाईनेंस मिनिस्टर को कनविंस क्यों नहीं कर पाते हैं ? प्लानिंग कमीशन को क्यों नहीं कर पा रहे हैं जबकि प्लानिंग कमीशन के चेयरमैन प्रधानमंत्री जी हैं ? क्यों नहीं फाईनेंस मिनिस्टर प्लानिंग कमीशन और रेलवे मिनिस्टर एक साथ बैठकर विचार करते ? देश के व्यापारिक औद्योगिक उत्पादन में रेलवे का कितना बड़ा सहयोग है ? यह कहा गया कि पांचवी पंचवर्षीय योजना में रेलवे को जनरल बजट में 75 प्रतिशत सपोर्ट मिल रहा था, 7वीं योजना में 42 प्रतिशत है और इस साल के जो फिगर्स आपने दिये हैं, उसमें यह 15 प्रतिशत है। ऐसा लगता है कि फाईनेंस मिनिस्टर और प्लानिंग कमीशन रेलवे के साथ सौतेला व्यवहार कर रहे हैं। इसका क्या कारण है ? आपको उनको कनविंस करना चाहिये। हमने कई दफा आपको सुझाव दिया कि बम्बई के एमपीज, फाईनेंस मिनिस्टर, रेल मंत्री और प्रधानमंत्री जी के साथ बैठकर इस समस्या के हल के लिये गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिये। लेकिन क्या हुआ ?

श्री सी. के. जाफर शरीफ : इस सैशन के दौरान करायेंगे।

श्री राम नाईक : यह अच्छी बात है लेकिन आप इतना तो कर दीजिये कि जो किराये में वृद्धि हुई है, उसे रोक दें। इस प्रकार की एक मीटिंग करके फैसला हो सकता है। आप जानते हैं कि देश के सारे उद्योग और व्यापार में रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है, इसके लिए यदि वित्त मंत्री और प्रधानमंत्री को ख्याल नहीं आता है तो कम से कम हमारी बुद्धि से जो सुझाव आते हैं, उस पर विचार करिये। आपने कहा कि इस सैशन में करेंगे तो यह एक अच्छी बात है और मैं आशा करता हूं कि इस बारे में आप जरूर कोशिश करेंगे।

सभापति महोदया, मंत्री महोदय ने कहा कि 2000 करोड़ रुपये का सोशल बर्डन हैं। हमने रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी और आर. सी. सी. में इसपर चर्चा की है। हमें समझ में नहीं आता है कि आप ये फिगर्स कहां से लाते हैं ? हम तो केवल यह चाहते हैं कि सोशल बर्डन के नाम पर रेल में यात्रा करने वाले साधारण यात्रियों पर जो नया बोझा डाल रहे हैं, वह ठीक नहीं है। आप फाईनेंस मिनिस्टर को बतायें और मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि जब रेल बजट पर चर्चा हो तो फाईनेंस मिनिस्टर और प्लानिंग कमीशन के लोगों को यहां रहना चाहिये। लेकिन मान्यवर कांग्रेस के मंत्रियों को सदन की ओर ध्यान देने का समय ही नहीं है। चूंकि बाहर बहुत-सी चीजें चलती रहती हैं, इसलिए सदन की ओर गंभीरता से ध्यान नहीं देते हैं। आपको यह सोचना चाहिए कि जो सोशल बर्डन है, वह 2000 करोड़ रुपया फाईनेंस मिनिस्ट्री को देना चाहिये। यह खर्च तो फाईनेंस को वहन करना चाहिये नहीं तो आपको देना चाहिये। एक गरीब आदमी पर यह बोझ क्यों डाला जाये ? इस बात का फैसला हो जाना चाहिये कि यह 2000 करोड़ रुपया किसे देना है ? जब तक यह नहीं होता है रेलवे की व्यवस्था का देश में आगे क्या उपयोग हो सकता है ? यह कहा गया कि फाईनेंस मिनिस्ट्री को रेलवे कामर्शियल ढंग से चलना चाहिये, उनको प्राफिट करना चाहिये तो फिर सोशल कास्ट नहीं आता है। इस तरफ ध्यान देना चाहिये, उनको प्राफिट करना चाहिये।

[अनुवाद]

आप न तो केक ले सकते हैं और न ही इसे खा ही सकते हैं।

[हिन्दी]

यह फाईनेंस मिनिस्टर को यह बताने का अवसर आया है और इस भूमिका में आर. सी. सी. और सरकार को निर्णय करना चाहिये।

अंत में एक महत्वपूर्ण विषय के बारे में मैं कहना चाहता हूं क्योंकि अपने आर.सी.सी. की रिकमंडेशन्स के बारे में प्रस्ताव रखा है कि वह प्रस्ताव इस सदन में मंजूर करना चाहिए। आपका यह प्रस्ताव हमें 10 अप्रैल को मिला। मैंने इसके लिए एक अमेण्डमेंट भेजा। वह कहां गुम हो गया मुझे पता नहीं है, लेकिन वह कम से कम रिकॉर्ड पर आज नहीं आया है। वह क्यों नहीं आया है, उसकी चर्चा न करते हुए मुझे जो महत्व की बात बतानी है, वह मैं बताना चाहता हूं। आपका प्रस्ताव है कि—

[अनुवाद]

यह सभा पैरा 56, 57, 58''' में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

[हिन्दी]

इस प्रकार का आपका प्रस्ताव है और उसमें 59 नंबर की रिकमंडेशन है। अगर नहीं होगी तो आप समझ जाएंगे। इसमें मेरा अमेण्डमेंट भेजने का मुख्य उद्देश्य यह था कि आखिर इसमें क्या कहा है। मैं सदन के सदस्यों की जानकारी के लिए वह बताना चाहता हूं। 59 नंबर की रिकमंडेशन पेज 25 पर है। वह कहती है कि—

[अनुवाद]

"समिति इसका कोई कारण नहीं देखती कि सरकारी उद्यमों पर, अपने संसाधन स्वयं जुटाने और योजना परिव्यय पर आश्रित न रहने की, लागू सरकार की वर्तमान नीति भारतीय रेल पर भी लागू की जानी चाहिये क्योंकि भारती रेल को 2000 करोड़ रुपये का भारी सामाजिक उत्तरदायित्व वहन करना पड़ता है जो वाणिज्य उपक्रम के मूल सिद्धांत के विपरीत है। जब रेल मंत्रालय को संसाधनों की भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है, समिति उनके इस मत से सहमत है कि सामाजिक दायित्व वहन करने के लिये उनकी पर्याप्त क्षतिपूर्ति की जानी चाहिये। इस संबंध में समिति ने अपने पांचवें प्रतिवेदन (10वीं लोक सभा) में यह सिफारिश की है कि रेलवे को इसके बारे में नये सिरे से अध्ययन करना चाहिए कि सामाजिक दायित्व वहन करने के

लिए कितना मुआवजा दिया जाना चाहिए, तथापि समिति को यह नोट कर खेद है कि जैसा कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने साक्ष्य के दौरान कहा कि रेलवे ने उच्च विषय पर अपेक्षित अध्ययन कर लिया है, किन्तु उच्च अध्ययन का ब्यौरा न तो समिति के समक्ष है और न ही वित्त मंत्रालय के समक्ष रखा गया है। समिति ने इसलिए इस बात पर बल दिया कि रेलवे, अध्ययन का ब्यौरा शीघ्र ही समिति और वित्त मंत्रालय के समक्ष रखे।

[हिन्दी]

यह रेकमंडेशन हमें मंजूर करनी चाहिए, ऐसा आपने कहा है, और आपने और मैंने कहा कि सोशल बर्डन के बारे में एक नीति होनी चाहिए। इस समिति के सदस्य कौन हैं ? इस समिति के जो सदस्य हैं, मान्यवर, आपको याद होगा कि रेल मंत्री होने के नाते आप भी उस समिति के सदस्य अब बन गए हैं और वित्त मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी भी इस समिति के सदस्य हैं। संसदीय समितियों में मंत्रियों को सदस्य बनना चाहिए या नहीं, यह पार्लियामेंटरी डेकोरम की भी बात है। सामान्यतया ऐसा होता है कि किसी भी मंत्री का नाम संसदीय समितियों में नहीं आता है। इसके दो कारण हैं। अगर मंत्री उपस्थित रहेगा, जैसे आप रेल मंत्री हैं या वित्त मंत्री हैं तो वहां जो अधिकारी ऐविडेन्स देने के लिए आते हैं, वह हमेशा उनके दबाव में इनफ्लूएन्स में रहते हैं। आप शब्दों से कहे या न कहें लेकिन वह जो साफ-सुथरी और प्रामाणिक बातें कहना चाहते हैं, वह समिति के सामने नहीं आती है। आप आते हैं तो आपके सदस्यों पर भी राजनैतिक दृष्टि से ऐसा करना है या नहीं, इस प्रकार की बात आती है। इसलिए एक संसदीय सभ्यता के नाते हमने तय किया है कि कोई भी मंत्री संसदीय समिति में नहीं होगा। लेकिन आप आ गए, इसलिए, कि ए.बी.बी. लोकोमोटिव्स का कुछ मामला हुआ। आर. सी. सी. ने ए.बी.बी. लोकोमोटिव्स की निंदा की है। कुछ बातें आपने आग्रह से बताई और ऐसी कमेटी जो आग्रह से बताती है और रेल मंत्रालय को कठिनाई में डालती है तो फिर क्या करें ? शायद आपने सोचा होगा।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : ऐसी बात नहीं है। जब कमेटी ने एविडेंस लिया उस वक्त हम कभी भी नहीं आए। हमने कहा कि रिकमण्डेशंस को देखते रहे और मेरा जो इन्क्लूजन हुआ वह होने के बाद हुआ। हमने ए.बी.बी. की जांच का कोई जिक्र नहीं किया। जिस तरीके से कमेटी की रिपोर्ट अखबारों में आती थी उसकी माहौल बिगड़ रहा था।

श्री राम नाईक : आपका यह दृष्टिकोण हो सकता था। संसदीय कमेटी का अध्यक्ष होगा, मिनिस्टर वहां हो तो आप कल्पना कर सकते हैं। आपने कहा वह ठीक है कि एविडेंस हुई तब आप नहीं आये लेकिन आखिर आप रिकमंडेसंस के समय तो थे। आप भी जानते हैं कि मेरी व्यक्तिगत आपत्ति नहीं है, अपने सम्बन्ध मधुर हैं लेकिन जो पार्लियामेन्टरी डिसेंसी है उसके नाते किसी भी मंत्री को ऐसी कमेटी में सदस्य नहीं रहना चाहिए। जब सिक्योरिटी स्कैम में जे. पी. सी. गठित हुई…**(व्यवधान)**

श्री सी. के. जाफर शरीफ : मैं उसके बारे में नहीं कह रहा था, मैं ए.बी.बी. के बारे में कह रहा था। मैं उस कमेटी में था ही नहीं।

[अनुवाद]

उस अवधि के दौरान मैं उस समिति का सदस्य नहीं था।

[हिन्दी]

श्री राम नाईक : ए.बी.बी. ने जो रिकमण्डेसंस दी उसके बारे में रेल मंत्रालय और रेल मंत्री के नाते आपको थोड़ा धक्का लगा और वह धक्का फिर से ऐसी कमेटी की रिपोर्ट में नहीं आना चाहिए इसलिए आप दोनों मंत्री यहां आये, नहीं तो क्यों आते। ए. बी. सी. डील केस की चर्चा अभी नहीं कर रहा हूं।

[अनुवाद]

यह कालातीत बात हो गई है।

लेकिन मंत्री को ऐसी संसदीय समिति में सदस्य के नाते आना चाहिए या नहीं आना चाहिए यह महत्त्वपूर्ण बात है। फॉर हैल्दी पार्लियामेंटरी कन्वेंशन इस प्रकार…

इस समय समिति खेद प्रकट कर रही है, आप खेद प्रकट कर रहे हैं वित्त मंत्री खेद प्रकट कर रहे हैं।

[हिन्दी]

सोसियल कॉस्ट के बारे में जो काम करना चाहिए वह नहीं किया।

[अनुवाद]

जब मन्त्री वहां हैं, और समिति खेद प्रकट कर रही है तब आप दोष लगाने वाले कौन होते हैं।

[हिन्दी]

रेलवे बोर्ड के सदस्य को ? आपकी यह रिकमण्डेसंस है किन्तु आप इस कमेटी के सदस्य हैं और इस कमेटी के सदस्य होने के कारण आपने यह रिपोर्ट अप्रूव की।

[अनुवाद]

"क्या यह स्वयं ही विरोधाभासी है ?"

[हिन्दी]

इसलिए यह सेल्फ कॉंट्राडिक्टरी है कि कमेटी जो कहती है कि रेल मंत्रालय को यह काम करना चाहिए फाइनेंस मंत्रालय को यह काम करना चाहिए वह काम नहीं कर रहे हैं। इसलिए इस प्रकार की सेल्फ कॉंट्राडिक्शन वाली बात करते हैं। जब हम पार्लियामेंट की कन्वेंशंस का परिपालन नहीं करते हैं तो ऐसी बातें होती हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए मेरा आपसे और वित्त मंत्रीजी दोनों से निवेदन है कि आप कमेटी के काम को उलझन में मत फांसिए। आप सम्मान के साथ यह कहिए कि हमारी टीका-टिप्पणी कैसे करें और ऐसा करने से तकलीफ होती है और इस बात को लेकर संसदीय समितियों का काम ठीक ढंग से चलेगा, जिस काम के लिए यह समिति बनायी है उस प्रकार से चलेगा। इसलिए सबसे अच्छा मार्ग यह है कि आप और वित्त मंत्रीजी को इस समिति से इस्तीफा देना चाहिए ताकि यह समिति ठीक ढंग से काम करे। यदि ऐसा होगा तो आपका और वित्त मंत्रीजी का नाम संसदीय इतिहास में अच्छा बन जाएगा नहीं तो सेल्फ कॉंट्राडिक्शन में आप आते हैं और सेल्फ कॉंट्राडिक्शन के नाते जो 2 हजार करोड़ की बात इसमें की है वह आपको मंजूर है, वित्त मंत्रीजी को मंजूर है। लेकिन आप कर नहीं रहे हैं, इसका दोष किसको दें। मैं इस मामले में आपसे और वित्त मंत्रीजी से आग्रह करूंगा कि आपको इस कमेटी से इस्तीफा देना चाहिए ताकि कमेटी किसी प्रकार के दबाव में नहीं आए।

मैं फ्रेट माल ढोने के बारे में भी कहना चाहता था लेकिन कई माननीय सदस्य बोलने वाले हैं। मैंने संक्षेप में तीन बातें रखी। एक तो उपनगरीय रेल सेवा का किराया बढ़ाने का प्रस्ताव वापस लिया जाए। दूसरा, मुम्बई के लिए जो आपने प्रोजेक्ट्स दिए हैं उनको युद्ध स्तर पर दो साल में पूरा करना चाहिए और तीसरा, जिस समिति में आप दोनों काम कर रहे हैं उससे अपना नाम वापस लीजिए और जो सोशल वर्डन की बात करते हैं वह कम्पनसेट होना चाहिए। इन बातों के साथ मैं आपको धन्यवाद के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

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

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[माल भाड़े की दरों में हुई वृद्धि वापस लिये जाने में असफलता।] (1)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मासिक और सीजन टिकटों की दरों में हुई वृद्धि को वापस लिये जाने में असफलता।] (2)

"कि परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[चितरंजन रेल इंजन कारखाने में प्रतिवर्ष 150 विद्युत इंजनों के उत्पादन का लक्ष्य प्राप्त करने में असफलता।] (489)

"कि परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[चितरंजन रेल इंजन कारखाने में और अधिक विद्युत इंजनों के उत्पादन के लिए आधुनिकीकरण के लिए कार्यक्रम को कार्यान्वित करने में असफलता।] (490)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल राज्य की बढ़ती मांग को ध्यान में रखते हुए वहां नई रेल लाइनों के निर्माण हेतु सर्वेक्षण करने के लिए पूर्व रेलवे को अधिक धनराशि आवंटित किये जाने का आवश्यकता।] (560)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[औद्योगिक विकास को ध्यान में रखते हुए पश्चिम बंगाल में नये सर्वेक्षण कराने के कार्य पर समुचित ध्यान दिये जाने की आवश्यकता।] (561)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[फाल्टा निर्यात संवर्धन जोन को रेल संपर्क से जोड़ने हेतु सर्वेक्षण कार्य करने की आवश्यकता।] (562)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व, दक्षिण-पूर्व तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे को नये सर्वेक्षण कराने हेतु अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (563)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जोनल रेलों को अपनी ही टीमों द्वारा सर्वेक्षण कराने हेतु अधिक अधिकार प्रदान करने की आवश्यकता।] (564)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[टाटा नगर से बरास्ता आद्रा-आसनसोल-रानीगंज-दुर्गापुर, गुवाहाटी तक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (565)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और अमृतसर के बीच एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (566)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आद्रा-मिदनापुर खंड का विद्युतीकरण का कार्य समयबद्ध अवधि में पूरा करने हेतु अधिक धनराशि आवंटित करने का आवश्यकता।] (567)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर और अमृतसर के बीच एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (568)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चितरंजन से हावड़ा के लिए सुबह एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता जो शाम को हावड़ा से वापस चितरंजन पहुंच सके।] (569)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उपनगरीय खंड का आसनसोल तक विस्तार करने की आवश्यकता।] (570)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सरकुलर रेलवे के प्रिंसेपघाट और माजरहाट सेक्शन के बीच को पूरा किये जाने की आवश्यकता।] (624)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सरकुलर रेलवे के रेलमार्ग का दोरहीकरण करने और इस उद्देश्य के लिए शीघ्र धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (625)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सरकुलर रेलवे के संपूर्ण मार्ग का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (626)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विद्युतीकरण किये जाने तक कलकत्ता में सरकुलर रेलवे में डी. एम. यू. रेक्स शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (627)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मेट्रो रेलवे को टॉलीगंज से गरिया तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (628)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में मेट्रो रेलवे का दूसरे और तीसरे चरण का कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (629)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[फरक्का और न्यू जलपाईगुड़ी के बीच दोहरी लाइन का शीघ्र निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (630)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बांकुडा होते हुए रानीगंज से मेजिया तक रेल लाइन का निर्माण शीघ्र किये जाने की आवश्यकता।] (631)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सेवड़ाफुली और तारकेश्वर के बीचदोहरी लाइन के निर्माण के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (632)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तारकेश्वर के आरामबाग तक रेल लाइन का विस्तार करने के लिए तत्काल कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (633)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[करीमपुर से होते हुए कृष्णानगर से ब्रह्मपुर (पश्चिम बंगाल) तक रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (634)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कटवा-अहमदपुर नेरोगेज लाइन को बड़ी लाइन में शीघ्र बदलने की आवश्यकता।] (635)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जिराट और हावड़ा के बीच ई. एम. यू. सेवा शुरू करने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (636)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बारासात और बोंगाईगांव के बीच दोहरी लाइन के निर्माण कार्य को पूरा करने और इस उद्देश्य के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (637)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरूईपारा और लाखीकांतापुर, बरूईपारा और डायमंड हारबर तथा सोनारपुर और केनिंग के बीच दोहरी लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र शुरू किए जाने की आवश्यकता।] (638)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सुन्दरवन क्षेत्र का विकास करने के लिए बज-बज सेनामखाना तक रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता।] (639)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह मंडल के राणाघाट और लालगोला सेक्शन के बीच दोहरीलाइन का निर्माण कार्य शीघ्र शुरू करने की आवश्यकता।] (640)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कृष्णानगर और लालगोला सेक्शन का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (641)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेवले के बारासात-हंसनाबाद सेक्शन का विद्युतीकरण शीघ्र किये जाने की आवश्यकता।] (642)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान-कटवा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में शीघ्र बदले जाने की आवश्यकता।] (643)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बोंकुरा और दुर्लभपुर के बीच नई रेल लाइन का निर्माण आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (644)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राधिकापुर से बारसोई तक छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में शीघ्र बदले जाने की आवश्यकता।] (645)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अलीपुरद्वार जंक्शन होते हुए बोंगाईगांव से सिलीगुडी तक रेल लाइन को शीघ्र बदले जाने की आवश्यकता।] (646)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंदेल और कटवा के बीच दोहरी लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (647)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुढी और दार्जिलिंग सेक्शन के बीच रेल किराये में कमी करने की आवश्यकता।] (648)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुडी और दार्जिलिंग के बीच हिमालय रेल लाइन को पुनः खोले जाने और आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (649)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आद्रा-मिदनापुर सेक्शन का अल्पावधि के भीतर विद्युतीकरण का कार्य पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (650)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खाना और सैंथिया सेक्शन के बीच दोहरी लाइन के निर्माण कार्य में तेजी लाये जाने की आवश्यकता।] (651)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[एकलाखी और बैलूर घाट रेलवे लाइन के निर्माण के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (652)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा के लिए एक अन्य मार्ग उपलब्ध कराने हेतु आरामबाग होते हुए वर्द्धमान से तारकेश्वर तक एक नई रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (653)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।'

[दिधा-तामलुक रेल लाइनों को शीघ्र पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (654)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के हावड़ा-आमटा बड़गाचिया रेल लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र शुरू किए जाने की आवश्यकता।] (655)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-सीखाला रेल लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (656)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बांकुरी-दामोदर रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में शीघ्र बदले जाने की आवश्यकता।] (657)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के वैगन निर्माण इकाइयों में वैगन के निर्माण के लिए आदेश देने में असफलता, जिसके परिणाम-स्वरूप कर्मकारों के अस्तित्व और उनकी नौकरी की सुरक्षा को खतरा उत्पन्न हो गया है।] (802)

"कि संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ी को रोकने के संबंध में ड्राइवर नियंत्रण कक्ष और यात्रियों के बीच संचार प्रणाली में सुधार किये जाने की आवश्यकता।] (803)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

दक्षिण पूर्व रेलवे के हावड़ा और बारगाचिया सेक्शन के बीच चल रही ई. एम. यू. लोकल गाड़ियों की गति बढाये जाने की आवश्यकता।] (804)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पुरुलिया और हावड़ा के बीच दूरी तय करने के समय में कमी करने के लिए पुरुलिया एक्सप्रेस की गति बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (805)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वा एक्सप्रेस, कालका मेल, गीतांजलि एक्सप्रेस, हिमगिरि एक्सप्रेस और हावड़ा-अमृतसर एक्सप्रेस की दूरी तय करने के समय में कमी किये जाने की आवश्यकता।] (806)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ब्लैक डायमण्ड, कोलफील्ड और आसनसोल एक्सप्रेस की गति और बढ़ाये जाने की आवश्यकता ताकि हावड़ा-आसनसोल की दूरी तीन घण्टे में तय की जा सके।] (807)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये

कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस द्वारा हावड़ा और नई दिल्ली की दूरी 14 घंटे में तय किये जाने की आवश्यकता।] (808)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजस्व बचाने के लिए हावड़ा और आसनसोल के बीच सभी यात्री और माल गाड़ियां बिजली इंजनों से चलाये जाने की आवश्यकता।] (809)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बगाल में चल रही रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता।] (810)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[पर्यटकों में अत्यंत लोकप्रिय मांगों जैसे कलकत्ता-दिघा, कलकत्ता-सुन्दरवन, कलकत्ता-पलासी-मुर्शीदाबाद, कलकत्ता-भुवनेश्वर-पुरी, कलकत्ता-विष्णुपुर, कलकत्ता-बोलपुर-शांतिनिकेतन, कलकत्ता-माल्दा-गौड़, कलकत्ता-आसनसोल, मैथोन-तोपचाची, एनजेपी-दार्जिलिंग-कुर्सियोंग-कालिमपोंग, एनजेपी-मिरिक, जलदापाड़ा रिजर्व फोरेस्ट-कूचबिहार, एनजे॰पी-गंगटोक को सप्ताहांत अवकाश कार्यक्रम में सम्मिलित करने के लिए कदम उठाये जाने में असफलता।] (811)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[कलकत्ता भुवनेश्वर-पुरी, कलकत्ता-शांतिनिकेतन-माल्दा-गौड़ा-मुर्शीदाबाद, न्यू जलपाईगुड़ी-दार्जिलिंग-कालिमपोंग-कुर्सियोंग-गंगटोक, कलकत्ता-गया-नालंदा-वाराणसी मार्गों को भारतीय रेलवे की "पैलेस आन व्हील" परियोजना में सम्मिलित करने में असफलता।] (812)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[शांतिपुर-नवद्वीप घाट, वर्द्धमान-कटवा, अहमदपुर-कटवा, सिलीगुड़ी-न्यू जलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन, राधिकापुर-बारसोई और बांकुरा दामोदर छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में बदलकर पूर्वी क्षेत्र में सरकार की एक समान आमान नीति के क्रियान्वयन में असफलता।] (813)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[पूर्व, दक्षिण पूर्व और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे को नई लाइनों को बिछाने, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण और अन्य विकास कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराने में असफलता।] (814)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलापाईगुड़ी-दार्जिलिंग सेक्शन पर वर्तमान यात्री भाड़े में कमी करने की आवश्यकता।] (815)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर के बीच दोहरी रेल लाइन के निर्माण हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (816)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर सेक्शन के बीच आसनसोल कोर्ट में एक हाल्ट स्टेशन के निर्माण के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (817)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विशेषाधिकृत पास धारकों के साथ उसी दर्जे में एक परिचारक को स्थान दिये जाने की आवश्यकता।] (818)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विशेषाधिकृत पास धारकों को राजधानी एक्सप्रेस में वातानुकूलित थ्री टियर में जैसा कि पहले आदेश दिये गये हैं, दो बर्थ या वातानुकूलित टू टियर में एक बर्थ के स्थान पर चार और दो बर्थ उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (819)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विशेषाधिकृत पास धारकों को शताब्दी एक्सप्रेस में वातानुकूलित कुर्सीयान में दो या एक्जीक्यूटिव श्रेणी में एक, जैसा कि पहले आदेश दिये गये हैं, के स्थान पर क्रमशः चार और दो सीटें उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (820)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलवे अस्पतालों में बेहतर और आधुनिक चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (821)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रानाघाट, पूर्व रेलवे में एक रेल अस्पताल स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (822)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[देश में और अधिक रेलवे स्कूल और कालिज स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (823)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा से टिकियापाड़ा-संतरागाची-शालीमार-शिबपुचार्य-रामकिस्तोपुर-

हावड़ा तक के लिए एक छोटी सर्कुलर रेल लाइन वनाये जाने की आवश्यकता।] (824)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ई. एम. यू. रैक्स के रखरखाव के लिए आसनसोल में एक कारशेड स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (825)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा स्टेशन को नये विद्यासागर सेतु से जोड़ने वाली रोड का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (826)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम वंगाल के हावड़ा जिले में उलवेरिया से श्यामपुर तक एक नई वड़ी रेल लाइन वढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (827)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के अंदेल और सैंथिया के वीच दोहरी रेल लाइन के निर्माण हेतु तुरन्त कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (828)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के अंदेल-सैंथिया खंड में विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (829)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, वर्धमान, दुर्गापुर, आसनसोल, अदरा, पुरुलिया और डम डम रेलवे स्टेशनों पर आगमन/प्रस्थान का संकेत देने वाले इलेक्ट्रोनिक बोर्ड उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (830)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्धमान, दुर्गापुर, रानीगंज, बंदेल, अंदेल, रानाघाट और सुरी रेलवे स्टेशनों पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (831)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी डिविजनल मुख्यालयों सहित हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा, खड़गपुर और अदरा डिविजनों के सभी प्रमुख स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की स्थिति वताने हेतु रेलगाड़ी सूचना बोर्ड उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (832)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर, आसनसोल, मालदा और अदरा डिविजनों के अंतर्गत सभी स्टेशनों पर बेहतर यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (833)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर, आसनसोल, अदरा और मालदा डिविजन में उन क्षेत्रों की मांग को पूरा करने हेतु और अधिक स्थानीय रेलगाड़ियां आरंभ किए जाने की आवश्यकता।] (834)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लिलुआ रेल फाटक पर एक सड़क ऊपरि पुल का निर्माण करने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (835)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[टाटानगर से न्यू जलपाईगुड़ी वरास्ता पुरुलिया-अदरा-वर्नपुर-आसनसोल, रानीगंज, दुर्गापुर एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी आरंभ करके दक्षिणी वंगाल और उत्तरी वंगाल को जोड़े जाने की आवश्यकता।] (836)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम वंगाल के लोगों की काफी समय से चली आ रही मांग को पूरा करने के लिए आसनसोल और वोलपुर के वीच यात्री रेलगाड़ियां आरंभ करने की आवश्यकता।] (837)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर और वर्धमान के बीच बरास्ता दनकुनी ई. एम. यू. रैक चलाये जाने की आवश्यकता।] (838)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर-दनकुनी-सियालदह और हल्दिया-दनकुनी-सियालदह बरास्ता अंदेल ई. एम. यू. स्थानीय रेलगाड़ियां चलाने के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (839)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर और बंदेल तथा खड़गपुर और वर्धमान बरास्ता बंदेल ई. एम. यू. स्थानीय गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (840)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विभिन्न विभागों द्वारा घेरे गये कमरों को खाली कराकर हावड़ा यात्री निवास में कमरों की संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (841)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में मेट्रो रेल परियोजना के लिए पूरब-पश्चिम और उत्तर-दक्षिण गलियारों को क्रियान्वित करने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (842)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सियालदह में उपनगरीय सेवाओं के लिए एक पृथक् गलियारा उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (843)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे में ई. एम. यू. रैक चलाये जाने और इसका विद्युतीकरण होने तक सभी परंपरागत यात्री डिब्बों को बदले जाने की आवश्यकता।] (844)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उपनगरीय किरायों को 1990 के स्तर पर लाये जाने की आवश्यकता।] (845)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[टिकट निरीक्षण/संग्रहण कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता।] (846)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कम यातायात वाले मार्गों पर नियमित रूप से निरीक्षण किये जाने की आवश्यकता।] (847)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[आर. पी. एफ. एसोसियेशन को मान्यता देने में असफलता।] (1206)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[सी. एल. डब्ल्यू. श्रमिक संघ को मान्यता देने में असफलता।] (1207)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विशेषाधिकृत पासधारकों के मामले में परिचर के स्थान पर सहचर को यात्रा सुविधा देने तथा उसे उसी श्रेणी में स्थान देने की व्यवस्था करने में असफलता।] (1208)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में विशेषाधिकृत पासधारकों के लिए ए. सी. 3 टियर में 2 बर्थ अथवा ए. सी. 2 टियर में एक बर्थ जैसाकि पहले आदेश दिया गया था, के स्थान पर क्रमशः 4 बर्थ अथवा 2 बर्थ प्रदान करने में असफलता।] (1209)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में उपनगरीय क्षेत्र को झारग्राम तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (1507)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तारकेश्वर से आरामबाग होते हुए वर्द्धमान तक नई रेल लाइन के निर्माण कार्य को आरंभ करने की आवश्यकता।] (1508)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल और नेहाटी होते हुए सियालदह और वर्द्धमान के बीच ई. एम. यू. रेलगाड़ी चलाने हेतु आवश्यक कदम उठाने की आवश्यकता।] (1509)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस की खड़गपुर में ठहराव की व्यवस्था हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (1510)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-राउरकेला शताब्दी एक्सप्रेस की खड़गपुर में ठहराव की व्यवस्था हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (1511)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में रानीगंज-मेजिया-बांकुरा रेल लाइन के निर्माण को पूरा करने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (1512)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-फरक्का मार्ग पर रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (1563)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सागर दीघी और आजिमगंज होते हुए नलहटी-हावड़ा के बीच शीघ्र एक सीधी रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1564)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कटवा से आजिमगंज तक रेलवे लाइन का शीघ्र विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (1565)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये

जायें।"

[रघुनाथगंज में भागीरथी नदी के आर-पार एक उपरि सड़क पुल के साथ एक नई रेल लाइन बिछाकर लालगोला को जंगीपुर रोड से जोड़े जाने की आवश्यकता।] (1566)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पर्यटन की दृष्टि से सियालदह और मुर्शीदाबाद, सियालदह-ब्रह्मपुर के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1567)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल, न्यू जलपाईगुड़ी—पुरी होते हुए हावड़ा—सूरत और हावड़ा-भोपाल, खड़गपुर —अमृतसर, टाटा-न्यू जलपाईगुढी के बीच सुपरफास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1568)

श्री जितेन्द्र नाथ दास (जलपाईगुड़ी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[माल भाड़े और सीजन टिकटों की दरों में हुई वृद्धि को वापस लिये जाने की आवश्यकता।] (3)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आरक्षण में फैले कदाचार को रोके जाने की आवश्यकता।] (4)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल यात्रियों को आम सुविधाएं मुहैया कराये जाने की आवश्यकता।] (5)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वोत्तर क्षेत्र के सभी रेलवे स्टेशनों पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (6)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे रेस्टोरेंटों में खान-पान तथा सफाई सेवाओं में सुधार करने की आवश्यकता।] (7)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जलपाइगुड़ी रोड/जलपाइगुड़ी टाऊन स्टेशन से राजधानी एक्सप्रेस में आरक्षण कोटा उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (8)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जलपाइगुड़ी रोड, स्टेशन के विश्रामालय में सुधार तथा उसका आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (9)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तीसता-तोरसा और कंचनजंगा एक्सप्रेस के सभी पुराने रेल डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (10)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल दुर्घटना तथा रेलों के पटरी से उतरे जाने की घटनाओं को रोके जाने की आवश्यकता।] (11)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दार्जिलिंग मेल, कंचनजंगा एक्सप्रेस, पूर्वा एक्सप्रेस और हावड़ा-कालका मेल में वातानुकूलित 3 टियर कोच उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (174)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दार्जिलिंग मेल में प्रथम श्रेणी का वातानुकूलित डिब्बा जोड़ने की आवश्यकता।] (175)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हल्दीबाडी और अलीमपुर से प्रतिदिन तीस्ता और तोरसा एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (176)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तीस्ता-तोरसा और कंचनजंगा एक्सप्रेस के पुराने डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (177)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल दुर्घटनाओं और रेलों के पटरियों से उतरने की घटनाओं को रोके जाने की आवश्यकता।] (178)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता तथा न्यू जलपाईगुडी के बीच तथा उसी दिन वापस कलकत्ता तक शताब्दी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (179)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कूचबिहार से कलकत्ता तक एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (180)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पुरुलिया, आद्रा, आसनसोल, रानीगंज, दुर्गापुर होकर टाटा नगर और न्यू जलापाईगुडी के बीच एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (181)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[2301/2302, 2305/2306 रेलगाड़ियों को आसनसोल पर रोकने की आवश्यकता।] (182)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हल्दीबाडी से चलने वाली तीस्ता-तोरसा एक्सप्रेस में वातनुकूलित 2 टियर और वातानुकूलित 3 टियर डिब्बे उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (183)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रस्तावित हावड़ा-गुवाहाटी एक्सप्रेस को प्रति सप्ताह के स्थान पर प्रतिदिन चलाये जाने की आवश्यकता।] (184)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता और गुवाहाटी के बीच राजधानी जैसी सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (185)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलगाड़ियों को समय पर चलाये जाने की आवश्यकता।] (186)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[एन. ई. एक्सप्रेस और ब्रह्मपुत्र मेल को मोइनागुडी ठहराने की आवश्यकता।] (187)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली और गुवाहाटी के बीच चलने वाली सभी रेलगाड़ियों को जलपाईगुडी रोड स्टेशन पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (188)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[देश भर में यात्रियों को पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (189)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ियों में लूट-पाट तुरंत बंद करने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (190)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[निजी खान-पान प्रबंधकों के खिलाफ आवश्यक कदम उठाने की आवश्यकता ताकि वे गुणवत्ता में सुधार कर सकें।] (191)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे द्वारा खान-पान सेवा शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (192)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[एन. ई. एक्सप्रेस, ब्रह्मपुत्र मेल, दार्जिलिंग मेल, कामरूप एक्सप्रेस में भोजन की गुणवत्ता में सुधार किये जाने की आवश्यकता।] (193)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के वातानुकूलित 2 टियर डिब्बों में प्रतिदिन सभी यात्रियों को समाचार-पत्र उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (194)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-राजधानी एक्सप्रेस के वातानुकूलित 3 टियर डिब्बों में लिनॉन कक्षा के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (195)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-राजधानी एक्सप्रेस के वातानुकूलित 3 टियर डिब्बों में वाटर कूलर और हॉट केस का प्रबंध किये जाने की आवश्यकता।] (196)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-राजधानी एक्सप्रेस के वातानुकूलित 3 टियर डिब्बों के शौचालयों में रुकावट की समस्या के समाधान की आवश्यकता।] (197)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सिलीगुडी और अलीपुरद्वार जंक्शन के बीच लाइनों के गेज परिवर्तन की आवश्यकता।] (198)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[माल्दा-गुवाहाटी रेल मार्ग का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (199)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलापाईगुड़ी और सिलीगुडी जंक्शन के बीच गेज परिवर्तन शुरू

किये जाने की आवश्यकता।] (200)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जलापाईगुडी टाउन और जलापाईगुडी रोड स्टेशन का नवीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (201)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मोहितनगर और जलपाईगुडी में रेलवे फाटक पर उपरि पुल वनाने की आवश्यकता।] (202)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दार्जिलिंग के सिलीगुडी टाउन में रेलवे फाटक पर उपरि पुल वनाने की आवश्यकता।] (203)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रानीनगर रेलवे जंक्शन के पास रेलवे फाटक का निर्माण शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (204)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वोत्तर रेलवे के न्यू जलापाईगुडी और गुवाहाटी के बीच दोहरी लाइन का निर्माण शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (205)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुडी—और गुवाहाटी के बीच दोहरी रेल लाइन के लिए पर्याप्त मात्रा में धनराशि उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (206)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[एकलक्षी-वालूरघाट रेल लाइन का निर्माण शुरू करने हेतु ज्यादा धनराशि उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (207)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दार्जिलिंग मेल, कंचनजंघा एक्सप्रेस, ब्रह्मपुत्र मेल और एन. ई. एक्सप्रेस में विस्तरों के स्तर में सुधार किया जाने की आवश्यकता।] (208)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान-कटवा, अहमदपुर-कटवा, शांतिपुर-नवद्वीप घाट वी. डी. आर. लाइन को वड़ी लाइन में परिवर्तित करने की आवश्यकता।] (209)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सिलीगुडी-अलीपुरद्वार जंक्शन मीटर गेज लाइन को वड़ी लाइन में वदलने की आवश्यकता।] (1212)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुडी-सिलीगुडी मीटर गेज लाइन को वड़ी लाइन में वदल कर सिलीगुडी ब्रक वड़ी लाइन विछाने हेत तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (1213)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अलीपुरद्वार जंक्शन को वड़ी लाइन से गुवाहाटी से जोड़ने की आवश्यकता।] (1214)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अलीपुरद्वार जंक्शन से पुंदीवाड़ी तक नई वड़ी लाइन विछाने की आवश्यकता।] (1215)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुडी से बोंगाई गांव तक वरास्ता दोहमनी, माल वाजार, अलीपुरद्वार जंक्शन मीटर लाइन को वड़ी लाइन में वदलकर वैकल्पिक वड़ी लाइन के निर्माण हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (1216)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सिलीगुडी को वड़ी लाइन द्वारा गुवाहाटी से जोड़ने हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (1217)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पिछड़े जिले कूचविहार के औद्योगिक विकास के लिए इस जिले में वेहतर रेल सेवा प्रदान करने हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (1218)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मोयनागुड़ी से चनरावंधा तक वरास्ता माथाभंगा-न्यू कूचविहार, नई वड़ी रेल लाइन का निर्माण करने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (1219)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू कूचविहार से वरास्ता तूफानगंज धुवरी तक यात्री रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1220)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू कूचविहार में शीतलदाह तक मीटर लाइन को वड़ी लाइन में

वदलने का काम शुरू करने की आवश्यकता।] (1221)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू कूचविहार से सियालदाह तक एक फास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1222)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुडी से सियालदह तक एक फास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता जो सायं न्यू जलपाईगुडी वापस पहुंच जाये।] (1223)

श्री अजय मुखोपाध्याय (कृशनगर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन में राणा घाट से लालगोला तक वड़ी लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (12)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन में राणाघाट-गेडे सेक्शन पर रेल लाइन का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (13)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन के राणाघाट-गेडे सेक्शन में रेलगाड़ियों के पुराने ढंग के सवारी डिब्बों को बदले जाने की आवश्यकता।] (14)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन के राणाघाट-गेडे सेक्शन में विभिन्न रेलवे प्लेटफार्मों को ऊंचा किये जाने की आवश्यकता।] (15)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन में पागला चांदी नदी पर ऊपरी पैदल पारपथ के निर्माण को शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता।] (16)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन में नबाद्वीप से शांतिपुर तक की नैरोगेज रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (17)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में चल रही सभी रेल परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता।] (18)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में श्यामवाजार से एसप्लेनेड तक की मेट्रो रेल लाइन के निर्माण कार्य में तीव्रता लाये जाने की आवश्यकता।] (19)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खानपान सेवा सहित रेलवे की विभिन्न सेवाओं के निजीकरण की प्रक्रिया को रोके जाने की आवश्यकता।] (20)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[महत्वपूर्ण तथा भीड़भाड़ वाले रेलवे स्टेशनों पर कार्यरत निजी खानपान सेवा का अधिग्रहण किये जाने की आवश्यकता।] (21)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे में खानपान सेवा के स्तर में सुधार किये जाने की आवश्यकता।] (22)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल यात्रा के दौरान सुरक्षा और सुनिश्चित सुविधाएं प्रदान किये जाने की आवश्यकता।] (23)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में माल डिब्बा निर्माण एककों को माल डिब्बों हेतु पर्याप्त क्रयादेश दिये जाने की आवश्यकता।] (24)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आवश्यक आधुनिकीकरण के साथ चितरंजन रेल इंजन कारखाने की क्षमता का पूरा उपयोग किये जाने की आवश्यकता।] (25)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेवले सियालदह डिवीजन के कृष्णनगर से लालगोला तक की रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (26)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे सियालदह डिवीजन में कृष्णनगर से लालगोला तक डी. एम. यू. रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (27)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह डिवीजन के राणाघाट—गेडे सेक्शन में रेल लाइन का नवीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (28)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन में राणाघाट-गेडे सेक्शन पर और अधिक डी. एम. यू. रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (29)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सीजन टिकटों की दरों में प्रस्तावित वृद्धि को वापस लिए जाने की आवश्यकता।] (30)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[आरक्षित रेलों डिब्बों में अनाधिकृत यात्रियों के प्रवेश को रोकने में असफलता।] (31)

"कि रेलवे पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेल डिब्बों में यात्रा करने वाले रेलयात्रियों को समुचित तथा सुनिश्चित सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने में असफलता।] (32)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेलवे वोर्ड के व्यय में कमी करने में असफलता।] (70)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जिन रेल कर्मचारियों की सेवा के दौरान मृत्यु हो गई हो उनके सगे-संबंधियों को रोजगार सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (71)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भाप इंजनों में ठेके पर कोयला और राख का कार्य करने वाले श्रमिकों को नियमित करने की आवश्यकता।] (72)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा मंडल में कार्यरत सन-कोच अटेंडेंटों की सेवाएं नियमित करने के लिए आवश्यक आदेश जारी करने की आवश्यकता।] (73)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह में बी. आर. सिंह हॉस्पिटल में नवीनतम सुविधाएं और उपकरण उपलब्ध कराकर उसका आधुनिकीकरण करने और दर्जा बढ़ाए जाने की आवश्यकता।] (74)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस के पुस्तक विक्रेताओं की सेवाएं श्रेणी 'घ' के रेल कर्मचारियों के रूप में नियमित किये जाने की आवश्यकता।] (75)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लंबी दूरी की सभी रेलगाड़ियों के शयनयानों में कोच अटेंटेंड नियुक्त किये जाने की आवश्यकता।] (76)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के सभी जिला मुख्यालयों को तेज गति की यात्री गाड़ियों से जोड़ने में असफलता।] (77)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पूर्व रेल के क्षेत्राधिकार में चलने वाली गाड़ियों की समयबद्धता सुनिश्चित करने में असफलता।] (78)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाये।"

[राणाघाट—गेडे सैक्शन मैं कृष्णानगर और लालगोला तथा राणाघाट-बोंगांव के बीच अधिक डी. एम. यू. चलाने की आवश्यकता।] (79)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाये।"

[सियालदह और मुर्शीदाबाद के बीच कृष्णानगर सहित 2/3 ठहरावों के साथ एक गाड़ी सुबह सियालदह से और दूसरी मुर्शीदाबाद से तथा शाम को वापसी गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (80)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाये।"

[सियालदह मंडल के राणाघाट गेडे सैक्शन में यात्री गाड़ियों को प्राथमिकता देकर यात्री गाड़ियों और मालगाड़ियों की समय सारिणी पुनः निर्धारित करने की आवश्यकता।] (81)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाये।"

[कुछ उत्तरी उपनगरीय रेलगाड़ियों के, विशेषकर कार्यालय समय के दौरान सरकुलर रेलवे लाइन होते हुए प्रिंसेप घाट स्टेशन तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (82)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाये।"

[हावड़ा-नई दिल्ली एक्सप्रेस के आने-जाने के समय में दो घंटे की कमी करने की आवश्यकता।] (83)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाये।"

[2305/2306 रेलगाड़ी को आसनसोल में ठहराने की आवश्यकता।]

(84)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 1 रुपया कम किया जाये।"

[कलकत्ता में सरकुलर रेलवे को पूरा करने में असफलता। (85)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 1 रुपया कम किया जाये।"

[पश्चिम वंगाल में किसी भी एन. जी./एम. जी. लाइन का अमान परिवर्तन करने में असफलता।] (86)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुर्शीदावाद और कृष्णानगर रेलवे स्टेशनों पर यात्री निवास के निर्माण की आवश्यकता।] (87)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह मंडल में राणाघाट, कृष्णानगर, वहरामपुर, मुर्शीदावाद में कंप्यूटरी वुकिंग केन्द्र खोलने की आवश्यकता।] (88)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[फुलिया रेलवे स्टेशन का नाम फुलिया कृतिवास करने की आवश्यकता।] (89)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, दुर्गापुर, कृष्णानगर, मुर्शीदावाद में वातानुकूलन सुविधा सहित पूर्ण रूप से सुसज्जित विश्रामगृह के निर्माण की आवश्यकता।] (90)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह मंडल के सभी महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के विश्रामालयों का जीर्णोद्धार करने की आवश्यकता।] (91)

[हिन्दी]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पटना-गया रेल लाइन को दोहरा किये जाने में असफलता।] (33)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[फतुहा-इस्लामपुर और इस्लामपुर-वोध गया के वीच नई रेल लाइन का निर्माण किये जाने में असफलता।] (34)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल सतर्कता संगठन में अनियमितताओं को रोके जाने की आवश्यकता।] (35)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल सतर्कता संगठन को सुदृढ़ किये जाने की आवश्यकता।] (36)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलगाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के सवारी डिव्वों में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता।] (37)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सुरक्षा हेतु राजकीय रेलवे वल को सुदृढ़ किया जाने की आवश्यकता।] (38)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सड़क के साथ लगे स्टेशनों पर टिकटों की जांच के लिए उचित व्यवैस्था करने की आवश्यकता।] (39)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों हेतु कल्याणकारी योजनाओं को शीघ्र लागू किये जाने की आवश्यकता।] (40)

"कि सवारी डिव्वों और माल डिव्वों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[जहानावाद, पूर्व रेलवे में एक सवारी डिव्वा कारखाना स्थापित किये जाने में असफलता।] (41)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

जहानावाद, पूर्व रेलवे में रेल कर्मचारियों के वच्चों के लिए एक स्कूल खोले जाने की आवश्यकता।] (42)

"कि परसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जहानावाद—गया रेल, सैक्शन के पुराने स्लीपरों तथा रेल लाइनों को वदले जाने की आवश्यकता।] (43)

"कि परसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तरैगना स्टेशन के नजदीक छुटकी भसौड़ी पर एक रेलवे फाटक का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (44)

"कि परसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग

में 100 रुपये कम किये जायें।"

[फतुआ रेलवे स्टेशन पर एक ऊपरी रेल पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (45)

"कि परसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गया, पूर्व रेलवे के वागेश्वरी मुमटी पर एक ऊपरी रेल पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (46)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे वोर्ड के अधिकारियों की विदेश यात्राओं और विमान यात्राओं में कमी किये जाने की आवश्यकता।] (508)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।

[पटना-गया रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य को तेजी से पूरा करने की आवश्यकता।] (509)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[संसद भवन स्थित रेल आरक्षण कार्यालय में सभी स्टेशनों के लिए वापसी टिकट आरक्षण की सुविधा उपलब्ध किये जाने की आवश्यकता।] (510)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेलवे के जहानावाद रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण की आवश्यकता।] (511)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों से उनकी समस्याओं के समाधान संबंधी प्राप्त होने वाले आवेदनों/अभ्यावेदनों पर शीघ्र कार्यवाही सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (512)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रतीक्षा सूची के पहले पांच यात्रियों को आरक्षित डिब्बों में यात्रा करने की अनुमति प्रदान करने की आवश्यकता।] (513)

"कि परिचालन-व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में अनारक्षित डिब्बों की संख्या में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता।] (514)

"कि परिचालन-व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पटना-गया रेल मार्ग पर अवैध रूप से चैन खींचने पर प्रतिबंध लगाये जाने की आवश्यकता।] (515)

"कि परिचालन-व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पटना-गया रेलवे मार्ग में सभी रेलगाड़ियों पर डी. एम. यू. रेल रैक जोड़े जाने की आवश्यकता।] (516)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों और उनके आश्रितों के लाभ के लिए पूर्वी रेलवे के जहानावाद में एक अस्पताल खोले जाने की आवश्यकता।] (517)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों और उनके आश्रितों के लाभ के लिए पूर्वी रेलवे के जहानावाद में एक स्कूल खोले जाने की आवश्यकता।] (518)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे अस्पतालों में जीवन रक्षक दवाइयां उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (519)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों के आश्रितों को रोजगार में प्राथमिकता दिये जाने की आवश्यकता।] (520)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों के आश्रितों को निर्धारित समय में प्रतिपूर्ति के आधार पर रोजगार दिये जाने की आवश्यकता।] (521)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल सफाई कर्मचारियों के कल्याण के लिए धनराशि बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (522)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल कर्मचारियों और उनके आश्रितों से प्राप्त अभ्यावेदनों पर शीघ्र कार्यवाही करने की आवश्यकता।] (523)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कार्यरत रेल कर्चचारियों की तरह सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों को भी रेल पास दिये जाने की आवश्यकता।] (524)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आवश्यक वस्तुओं की बिक्री के लिए जहानावाद में रेल सहकारी

भंडार/दुकान खोले जाने की आवश्यकता।] (525)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इस्लामपुर से होते हुए फतुवा से बौद्ध गया तक दोहरी लाइन बिछाये जाने की आवश्यकता।] (526)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेल के तरेकना स्टेशन से चोटकी-मोसदी रेलवे फाटक बनाये जाने की आवश्यकता।] (527)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेल के गया स्टेशन के समीप बैरागी रेलवे फाटक के नजदीक उपरिपुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (528)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चलती रेलगाड़ियों में यात्रियों को पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (529)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मां में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे में कदाचार रोकने की आवश्यकता।] (530)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भाड़ा दरों में वृद्धि को रोकने की आवश्यकता।] (531)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[माल परिवहन के संबंध में राजस्व लक्ष्यों को प्राप्त करने की आवश्यकता।] (532)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मेल/एक्सप्रैस रेलगाड़ियों में सामान्य डिब्बों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (533)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पटना-गया और मुगलसराय-गया प्रयाग में चलने वाली रेलगाड़ियों में पानी, बिजली और शौचालयों की सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता।] (534)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ट्रेवल एजेंसियों द्वारा किये जाने वाला टिकटों का गैर-कानूनी आरक्षण रोकने की आवश्यकता।] (535)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बुक किये गये माल की चोरी और हेरा-फेरी रोकने की आवश्यकता।] (536)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेलवे का पटना में क्षेत्रीय मुख्यालय खोलने की आवश्यकता।] (537)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पटना और मुम्बई के बीच मेल/एक्सप्रैस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (538)

श्री याइमा सिंह युमानम (आंतरिक मणिपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इम्फाल तक रेल लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (95)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सिल्चर से जिरिबाम तक बड़ी लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (96)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर यात्रियों के लिए पर्याप्त संख्या में कुर्सियां और बैंच उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (97)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे प्लेटफार्मों पर सामान ले जाने हेतु ट्रालियां उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (98)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[स्टेशन पर गाड़ी के ठहरने से पहले आने वाले स्टेशन की घोषणा किये जाने की आवश्यकता।] (99)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चलती गाड़ी में टिकट चैकरों सहित सभी रेल कर्मचारियों की पहचान के लिए बिल्लों और पहचान पत्रों को प्रदर्शित किये जाने की आवश्यकता।] (100)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये

जायें।"

[गुवाहाटी स्टेशन पर मणिपुर के यात्रियों के लिए मांग किये जाने पर यात्री डिब्बे उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (101)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इम्फाल आउट एजेंसी से आरक्षण के लिए सीटों/बर्थों की वर्तमान संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (102)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इम्फाल रेलवे आउट एजेंसी पर कंप्यूटर उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (103)

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और भोपाल के बीच एक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (104)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पुरी और भोपाल के बीच एक सीधी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (105)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गुवाहाटी और भोपाल के बीच एक सीधी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (106)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुम्बई और भोपाल के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (107)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सूरत के बीच एक दैनिक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (108)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और भुम्बई के बीच एक राजधानी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (109)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हबीबगंज रेलवे स्टेशन का तेजी से निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (116)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिणपूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर के बीच दोहरीलाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (117)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल बर्नपुर के बीच आसनसोल कोर्ट में एक हाल्ट स्टेशन के निर्माण की आवश्यकता।] (118)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दत्तापुकुर और हावड़ा तथा हावड़ा और बोंगाईगांव के बीच दोहरी लाइन बिछाने का काम पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता।] (119)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सियालदह स्टेशनों के विकास की आवश्यकता] (120)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मासिक सीजन टिकट और त्रैमासिक सीजन टिकट में बढ़े हुए किराये को वापस लेने में असफलता।] (132)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[सभी जोनल रेलों में महाप्रबंधक के पद को भरे जाने में असफलता।] (133)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के वातनुकूलित थ्री टियर में प्रतिदिन कोच अटेंडेंट उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (134)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नई यात्री रेलगाड़ियां आरंभ करके पश्चिम बंगाल के प्रत्येक जिला मुख्यालय को जोड़े जाने की आवश्यकता।] (135)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वा एक्सप्रेस, हावड़ा-कालका मेल, हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी के यात्रा-समय को कम किये जाने की आवश्यकता।] (136)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह और मुर्शीदाबाद के बीच उसी दिन शाम को लौटने वाली एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (137)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भीड़-भाड़ को कम करने के लिए सियालदह डिवीजन के विभिन्न सैक्शनों में और अधिक ई. एम. यू. रेक्स चलाये जाने की आवश्यकता।] (138)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता और नई दिल्ली के बीचे अति तीव्र एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (139)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता और न्यू जलपाईगुड़ी के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिए तुरन्त कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (140)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता और मुम्बई तथा कलकत्ता और गुवाहाटी के बीच एक राजधानी जैसी गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (141)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी से प्रातः चलने वाली और उसी दिन शाम को कलकत्ता से वापस आने वाली एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (142)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[टाटा से न्यू जलपाईगुड़ी के बीच बारास्ता पुरुलिया, आदरा, आसनसोल, दुर्गापुर एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (143)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल-रानीगंज-दुर्गापुर को खड़गपुर से जोड़ने वाली एक तीव्र यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (144)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रस्तावित हावड़ा-गुवाहाटी वीकली एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाये जाने की आवश्यकता।] (145)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[शांतिपुर-नवद्वीपघाट, वर्धमान-कटवा, अहमदपुर-कटवा, न्यू जलपाईगुड़ी-सिलिगुड़ी, सिलिगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन, बीडीआर लाइन का अमान परिवर्तन करने और इसे तार्केश्वर तक बढ़ाने, राधिकापुर-बोरसोई को बड़ी लाइन में बदलने में असफलता।] (146)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[प्रिंसप घाट से मजेर घाट के बीच रेल लाइन का निर्माण किये जाने में असफलता।] (147)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल की किसी भी रेल लाइन को अमान परिवर्तन के लिए लिये जाने में असफलता।] (148)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल में किसी भी नई रेल लाइन का निर्माण आरंभ किये जाने में असफलता।] (149)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बैरकपुर रेलवे स्टेशन पर (आनंदपुरी साइड) की ओर बुकिंग काउंटर दिन भर खोले जाने की आवश्यकता।] (150)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बैरकपुर रेलवे स्टेशन पर आनंदपुरी साइड की ओर स्थित बुकिंग काउंटर से सारा दिन सीजन टिकट जारी किये जाने की आवश्यकता।] (151)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह रेलवे स्टेशनों का सही तरीके से नवीनीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (152)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बैरकपुर रेलवे स्टेशन से आनंदपुरी स्थित कार्यालय तक एक उपरिपुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (153)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग मे 100 रुपये कम किये जायें।"

[बैरकपुर रेलवे स्टेशन के सभी उपरिपुलों और प्लेटफार्मों की ठीक ढंग से मरम्मत किये जाने की आवश्यकता।] (154)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सियालदह रेलवे स्टेशनों पर गाड़ियों की सूचना देने वाले इलैक्ट्रोनिक बोर्ड उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (155)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बैरकपुर, नैहाटी, राणाघाट पर कंप्यूटर द्वारा आरक्षण सुविधाएं

उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (156)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन के कृष्णानगर और लाल गोला के बीच विद्युतीकरण का काम आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (157)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिवीजन में कृष्णानगर और लाल गोला के बीच दोहरी लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (158)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरूईपुर और डायंमड हार्बर के बीच दोहरी लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (159)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा स्थित सभी प्लेटफार्मों को फ्लाईओवरों से जोड़ने की आवश्यकता।] (160)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सियालदह स्टेशनों की प्रतिदिन ठीक प्रकार से सफाई कराये जाने की आवश्यकता।] (161)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग मे 100 रुपये कम किये जायें।"

[नैहाटी और सियालदह के बीच एक ई. एम. यू. सेवा चलाये जाने की आवश्यकता जो सुबह 8.10 बजे सियालदह पहुचं जाये।] (1603)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बैरकपुर रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं. 4 के बाहर की ओर से एक उपरिपुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (1604)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बिधान नगर स्टेशन पर पेयजल, शौचालय की व्यवस्था और बैठने की व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (1605)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सभी सब-कोच परिचारकों को स्थाई कोच परिचारक नियुक्त किये जाने की आवश्यकता।] (1606)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस (हावड़ा) के ए. सी. 3 टियर कोचों में हॉट केस, वाटर कूलर, लिनेन रूम और कोच अटेंडेंट के प्रावधान के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1607)

श्री अमरपाल सिंह (मेरठ) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुरादनगर और मेरठ के बीच दोहरी रेल लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (130)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लुधियाना एक्सप्रेस और लिंक एक्सप्रेस को मेरठ कैंट पर रोके जाने की आवश्यकता।] (131)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-देहरादून शताब्दी एक्सप्रेस का मेरठ शहर में पांच मिनट का ठहराव उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1359)

[हिन्दी]

डॉ. रमेश चन्द तोमर (हापुड़) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद-मेरठ सेक्शन का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (210)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गढ़मुक्तेश्वर और दिल्ली के बीच नई रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (211)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर सफाई के लिए आवश्यक प्रबंध किये जाने की आवश्यकता।] (212)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हापुड़ जंक्शन पर सार्वजनिक टेलीफोन सुविधा प्रदान किये जाने की आवश्यकता।] (213)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली और गाजियाबाद के बीच बरास्ता नोयडा-दादरी रेल लाइन की आवश्यकता।] (214)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हापुड़ रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर सफाई की उचित व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (215)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद में गोशाला फाटक पर निम्न पुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (216)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद-सहारनपुर रेल लाइन का दोहरीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (217)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद-मुरादाबाद रेल लाइन का दोहरीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (218)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद के लिए ई. एम. यू. रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (219)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[शहीद एक्सप्रेस को हापुड़ में रुकने हेतु व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (220)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नीचंदी एक्सप्रेस को बाबूगढ़ में रुकने हेतु व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (221)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली और हापुड़ के बीच नई रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (222)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हापुड़ स्टेशन के निकट आवास-विकास कालोनी में पार-गमन सुविधा उपलब्ध किये जाने की आवश्यकता।] (223)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्मों का विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (224)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद रेलवे स्टेशन पर सभी सुपर-फास्ट रेलगाड़ियों के रुकने हेतु व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (225)

श्रीमती भावना चिखलिया (जूनागढ़) : मैं प्रस्ताव करती हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जूनागढ़ रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (274)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उन्ना, डेलवाड़ा और जूनागढ़ के बीच एक नई सुपर फास्ट रेलगाड़ी प्रारंभ किये जाने की आवश्यकता।] (275)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सोमनार मेल के डिब्बों का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (276)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गिरनार एक्सप्रेस में प्रतिदिन दूसरी श्रेणी के डिब्बे जोड़े जाने की आवश्यकता।] (277)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सोमनाथ मेल में एक दूसरी श्रेणी का वातानुकूलित डिब्बा जोड़े जाने की आवश्यकता।] (278)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर बेहतर स्वच्छता व्यवस्था प्रदान किये जाने की आवश्यकता।] (279)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सूरत और भुसावल के बीच रेल लाइन का विद्युतीकरण किये जाने और उसे दोहरा किये जाने की आवश्यकता।] (280)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पचोन—सिंदूरनी रेल मार्ग को बड़ी नई रेल लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (281)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पचोन—सिंदूरनी और अजंता के बीच नई रेल लाइन बिछाये जाने की आवश्यकता।] (282)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मनमाड से दोण के बीच रेल मार्ग को दोहरा किये जाने की आवश्यकता।] (283)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुसावल—जलगांव रेल मार्ग को चौहरी लाइनों वाला बनाने की आवश्यकता।] (284)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कर्नाटक एक्सप्रेस को जलगांव में रोके जाने की आवश्यकता।] (285)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पवन एक्सप्रेस को रवेर में रोके जाने की आवश्यकता।] (286)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुसावल और मुंबई के बीच एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी प्रारंभ किये जाने की आवश्यकता।] (287)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुसावल और जलगांव के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 पर स्थित रेल मार्ग पर एक उपरिपुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (288)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुसावल और बेरगांव के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 पर स्थित रेल मार्ग पर एक उपरिपुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता। (289)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुसावल से दिल्ली के बीच केले की ढुलाई करने वाली विशेष मालगाड़ी में आधुनिकी माल डिब्बे जोड़े जाने की आवश्यकता।] (290)

डॉ. लक्ष्मीनारायण पांडेय (मंदसौर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे के नेटवर्क के विस्तार, दक्षतापूर्ण परिचालन और प्रशासन हेतु नये रेल जोन बनाने की आवश्यकता।] (291)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विभिन्न परिचालन क्षेत्रों की देखभाल हेतु रेलवे बोर्ड के सदस्यों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (292)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे में जावरा, मंदसौर और रतलाम रेलवे स्टेशनों के पास उपरिपुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (293)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के रतलाम डिवीजन में मंदसौर में प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित श्रेणी और सामान्य श्रेणी के यात्रियों के लिए सुसज्जित प्रतीक्षालय बनाने की आवश्यकता।] (294)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के कोटा डिवीजन में शामगढ़ और गरोट स्टेशनों के रेल प्लेटफार्मों का स्तर उठाये जाने की आवश्यकता।] (295)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जावरा रेलवे स्टेशन पर कर्मचारियों के लिए आवास सुविधाओं का विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (296)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के रतलाम और कोटा डिवीजनों में अधिकारियों और कर्मचारियों के बच्चों के लिए उपयुक्त शिक्षा सुविधाएं प्रदान किये जाने की आवश्यकता।] (297)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे से कोटा और रतलाम डिवीजनों में विभिन्न स्टेशनों पर रेल कर्मचारियों को आवास सुविधा उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (298)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे रतलाम डिवीजन में मंदसौर और जावरा रेलवे स्टेशनों के नवीकरण की आवश्यकता।] (299)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जावरा स्टेशन के निकट रेलवे क्रासिंग पर ऊपरि पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (300)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के कोटा डिवीजन में झालावाड़ रोड स्टेशन पर यातायात सुविधा और माल की लदाई हेतु देहरादून एक्सप्रेस के ठहरने के

समय को बढ़ाने की आवश्यकता।] (301)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गोंडिया-जबलपुर रेलवे को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (302)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सुविधा के लिए और अधिक जनता एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (303)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सुविधा के लिए मंदसौर सुवासरा और शामगढ़ में पेयजल संकट का समाधान करने की आवश्यकता।] (304)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सुविधा के लिए दुर्गापुर-मुंबई और जम्मू-तवी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों के शामगढ़ (पश्चिम रेलवे) पर ठहराव की आवश्यकता।] (305)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सुविधा के लिए पश्चिम रेलवे के रतलाम डिवीजन में जावरा स्टेशन के प्लेटफार्म शैड का विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (306)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सुविधा के लिए पश्चिम रेलवे में शामगढ़ स्टेशन के प्लेटफार्म शैड का विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (307)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के रतलाम डिवीजन में नीमच-कोटा बड़ी लाइन का दिल्ली तक विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (308)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इंदौर-दोहाद रेल लाइन के निर्माण कार्य को शीघ्र निपटाये जाने की आवश्यकता।] (309)

डॉ. क्षत्रपाल सिंह (बुलंदशहर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुरादाबाद-बरेली होते हुए लखनऊ से दिल्ली के लिए दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (331)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में रेल सेवाओं के विस्तार की आवश्यकता।] (332)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खुर्जा होते हुए बुलंदशहर और दिल्ली के बीच दैनिक रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (333)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलों में और रेलवे स्टेशनों पर उचित साफ-सफाई बनाये रखने की आवश्यकता।] (334)

श्री सुरेन्द्रपाल पाठक (शाहबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर रेलवे के माधोगंज रेलवे स्टेशन से सांडी तक रेल लाइन पुनः बिछाने तथा सांडी से फर्रुखाबाद तक नई रेल लाइन बिछाये जाने की आवश्यकता।] (335)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर रेलवे के हरदोई स्टेशन पर प्लेटफार्म संख्या 4 और 5 पर शेड के निर्माण की आवश्यकता।] (336)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई-स्टेशन पर पी. सी. ओ. टेलीफोन बूथ बनाए जाने की आवश्यकता।] (337)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर रेलवे के औझी शाहाबाद रेलवे स्टेशन पर ठंडा पानी उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (338)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[3049/3050 हावड़ा-अमृतसर एक्सप्रेस, 4057/4058 काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस, 4049/4048 गौंडा-दिल्ली एक्सप्रेस और 4007/4008 सद्भावना एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में एक और दूसरे दर्जे का वातानुकूलित कोच लगाए जाने की आवश्यकता।] (339)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल प्लेटफार्मों पर यात्रियों के लिए और अधिक बैंच उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (340)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुरादाबाद डिवीजन में बिना चौकीदार वाले सभी रेलवे क्रासिंगों पर चौकीदार नियुक्त किये जाने की आवश्यकता।] (341)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[शयनयानों और साधारण दूसरी श्रेणी के डिब्बों का उत्पादन बढ़ाने की आवश्यकता।] (342)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[3151/3152 सियालदह-जम्मू तवी एक्सप्रेस तथा 3005/3006 अमृतसर-हावड़ा मेल रेलगाड़ियों में पैंट्री कार लगाये जाने की आवश्यकता।] (343)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरेली-कासगंज-मथुरा-आगरा और पूर्वोत्तर रेलवे की कानपुर-कासगंज मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (344)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वोत्तर रेलवे की लखनऊ-सीतापुर- लखीमपुरखीरी-गोला-गोकरननाथ-पीलीभीत-बरेली मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (345)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गोला-गोकरननाथ और शाहजहांपुर के बीच बरास्ता मोहम्मदी नई रेल लाइन बिछाने तथा उसे फर्रुखाबाद तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता।] (346)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दूसरी श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों को और सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (347)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्री गाड़ियों में विशेषकर रात में पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (348)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर टिकट जांच करने हेतु कर्मचारी तैनात करने की आवश्यकता।] (349)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी अलाभकारी रेल लाइनों को लाभकारी बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाने की आवश्यकता।] (350)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी लंबी दूरी की यात्री गाड़ियों में पेंट्री कार लगाने की आवश्यकता।] (351)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर रेलवे के हरदोई और औझी-शाहाबाद स्टेशनों तथा पूर्वोत्तर रेलवे के गोला-गोकरननाथ स्टेशन को आधुनिक और सुंदर बनाने की आवश्यकता।] (352)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वोत्तर रेलवे में लखीमपुरखीरी में सीतापुर रोड क्रासिंग पर एक ऊपरि पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (353)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई-औझी शाहाबाद और गोला-गोकरननाथ स्टेशनों पर उपयुक्त यात्री सुविधाएं अर्थात् पेयजल, मल-जल निकास और शौचालय की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (354)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर रेलवे में जंगबहादुर गंज, मंगलगंज और इगावान स्टेशनों पर प्लेटफार्मों के निर्माण करने की आवश्यकता।] (355)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बिना टिकट यात्रियों के विरुद्ध कठोर कार्यवाही करने की आवश्यकता।] (356)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें"[Wk AßYkrFkkl[Zkkx Avß l\kê ékw{ élSkAß ék^kkbkkx Avß lTkYkkrOk Aßm ék^k'ZkAßPkÆ# (357)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्री रेलगाड़ियों में उपयुक्त चिकित्सा सुविधाओं की व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (358)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बालामऊ-उन्नाव रेल लाइन, बालामऊ सीतापुर और सीतापुर-रौजा रेल

लाइनों को तीव्र गाड़ियों के योग्य बनाने के लिए बड़ी लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (359)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की भीड़ तथा रेलवे की आय में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए दिन के समय शयनयानों में बिना आरक्षण के यात्रा करने की अनुमति देने की आवश्यकता।] (360)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाड़ियों को समय पर चलाये जाने की आवश्यकता।] (361)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई होते हुए बरेली से मुंबई के लिए एक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (362)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बिलपुर और मोरानापुर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 पर एक ऊपरी पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (363)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दैनिक रेल यात्रियों के मासिक टिकटों के भाड़े में की गई वृद्धि को यथातथ्य किये जाने की आवश्यकता।] (364)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल बोर्ड के खर्च में मितव्ययतापूर्ण उपाय अपनाने की आवश्यकता।] (367)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आधुनिकीकरण के नाम पर रेल कर्मचारियों की छंटनी रोकने की आवश्यकता।] (368)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल विभाग में व्याप्त भारी भ्रष्टाचार को समाप्त करने की आवश्यकता।] (369)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गर्मी के मौसम में सभी श्रेणियों के यात्री डिब्बों में पेयजल उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (370)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रत्येक श्रेणी में कुल स्थानों के केवल 10 प्रतिशत स्थानों हेतु प्रतीक्षा सूची में टिकट जारी करने हेतु निर्देश देने की आवश्यकता।] (371)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[महिलाओं में आरक्षित डिब्बों में पुरुषों द्वारा यात्रा किया जाने को रोकने की आवश्यकता।] (372)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर प्रदेश में और रेलवे लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (373)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाड़ियों की छतों पर यात्रा पर रोक लगाने की आवश्यकता।] (374)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[देश में रेलवे के सभी चालू परियोजनाओं को निश्चित समय में पूरा करने की आवश्यकता।] (375)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर प्रदेश में कोयले की आपूर्ति हेतु और अधिक वेगन उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (376)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई रेलवे स्टेशन पर गोदाम में व्यापारियों के लिए एक प्रतीक्षालय के निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (377)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बालामऊ स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2 और 3 पर शैड बनाये जाने की आवश्यकता।] (378)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बालामऊ, हरदोई और बरेली होते हुए उत्तर प्रदेश में कानपुर से मुरादाबाद के लिए एक नई रेल चलाने की आवश्यकता।] (379)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर प्रदेश में जहानी खेड़ा रेलवे स्टेशन को, जिसे हाल्ट में बदल दिया गया है, पुनः स्टेशन का दर्जा दिये जाने की आवश्यकता।] (380)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई और ओंझी शाहाबाद स्टेशनों की लंबाई बढ़ाने की आवश्यकता।] (381)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[4007/4008 सद्भावना एक्सप्रेस, 3151/3152 सियालदाह—जम्मू तवी और 4307/4308 लखनऊ बरेली एक्सप्रेस गाड़ियों के ओंझी शाहाबाद पर ठहराव की आवश्यकता।] (382)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लखनऊ कानपुर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (383)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई से 4057 काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस में वातानुकूलित दूसरी श्रेणी में चार शायिका और 4058 काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस में वातानुकूलित दूसरी श्रेणी में दो शायिकाओं का प्रावधान किये जाने की आवश्यकता।] (384)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[4057/4058 काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस में बालामऊ स्टेशन से दो शायिकाओं के कोटा का प्रावधान करने की आवश्यकता।] (385)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[4057/4058 काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस, 4229/4230 लखनऊ—दिल्ली मेल, 3005/3006 हावड़ा—अमृतसर मेल, 3151/3152 सियालदाह जम्मू तवी एक्सप्रेस ट्रेनों में एक वातानुकूलित तीन टायर शयनयान जोड़े जाने की आवश्यकता।] (386)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वातानुकूलित तीन टायर के यात्रियों को बिस्तरबंद निःशुल्क उपलब्ध कराने हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (387)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नैमिशारण्य और हरदोई होते हुए सीतापुर से दिल्ली के लिए एक एक्सप्रेस ट्रेन प्रारंभ किये जाने की आवश्यकता।] (388)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हरदोई होते हुए लखनऊ और बरेली के बीच डीलज पुश पुल सेवा प्रारंभ करने में असफलता।] (389)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राष्ट्रीय राजमार्गों पर लंबित सभी रेल ऊपरी पुलों को एक समयबद्ध तरीके से पूरा करने के लिए एक स्पष्ट नीति बनाने में असफलता।] (390)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुरादाबाद होते हुए लखनऊ और दिल्ली के बीच एक अनारक्षित एक्सप्रेस ट्रेन चलाने में असफलता।] (391)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[375/376 दिल्ली शाहजहांपुर यात्री गाड़ी का लखनऊ तक विस्तार करने में असफलता।] (392)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रामपुर-बरेली रेल लाइन का दोहरीकरण करने में असफलता।] (393)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद-मुरादाबाद रेल लाइन का दोहरीकरण प्रारंभ करने में असफलता।] (394)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सहारनपुर-लखनऊ रेल लाइन का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (395)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाजियाबाद-मुरादाबाद रेल लाइन का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (396)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[3019/3020 हावड़ा काठगोदाम एक्सप्रेस और 4231/4232 लखनऊ-सहारनपुर एक्सप्रेस गाड़ियों का हरदोई स्टेशन पर ठहराव करवाने में असफलता।] (397)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[शयनयानों में अनाधिकृत व्यक्तियों का प्रवेश रोकने हेतु सभी शयनयानों में टिकट निरीक्षक नियुक्त करने की आवश्यकता।] (398)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर प्रदेश के सभी बड़े स्टेशनों को कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (399)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल डिब्बों को पर्याप्त साफ-सफाई के लिए उचित प्रबन्ध करने की आवश्यकता।] (400)

[अनुवाद]

श्री राम नाईक (मुंबई उत्तर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मुंबई उपनगरीय रेल सेवाओं के लिए एक अलग स्वायत्तशासी निगम का निर्माण करने में असफलता।] (365)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[विगत तीन वर्षों में लाभ होने के बावजूद मुंबई में उपनगरीय रेल सेवाओं के भाड़े में वृद्धि को रोकने में असफलता।] (366)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[महानगर परिवहन परियोजनाओं को मंजूरी देने में मुंबई के यात्रियों के साथ भेदभावपूर्ण और सौतेला व्यवहार।] (491)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[महानगरों के लिए नई परियोजनाओं को मंजूरी देने और इनका मुख्य मंत्रालय शहरी विकास मंत्रालय से हस्तांतरित करके रेल मंत्रालय करने में असफलता।] (492)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[बढ़ते हुए यात्री यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मुंबई उपनगरीय रेल प्रणाली का विस्तार विरार से दहानु रोड तक करने में असफलता।] (493)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मुंबई उपनगरीय रेल प्रणाली में शामिल परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराने में असफलता।] (494)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[उपनगरीय रेलों में द्वितीय श्रेणी के त्रैमासिक सीजन टिकटों का किराया 2.5 गुना के स्थान पर 2.7 गुना और प्रथम श्रेणी के यात्रियों से द्वितीय श्रेणी के 4 गुना की दर से किराया वसूल करने में असफलता।] (495)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मुंबई उपनगरीय रेलवे के भीड़-भाड़ वाले प्लेटफार्मों से चाय स्टाल और अन्य स्टालों को प्लेटफार्मों से बाहर उपयुक्त स्थानों पर स्थापित करने में असफलता।] (496)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[महानगरों में उपनगरीय सेवा के संबंध में गार्ड और मोटरमैन तथा नियंत्रण केन्द्र के बीच संदेश प्रणाली विकसित कराने में असफलता।] (497)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मुंबई के मध्य और पश्चिम उपनगरीय रेलों के लिए 9 कोच रेक के बजाय 12 कोच रेक उपलब्ध कराने में असफलता।] (498)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मुंबई में निजी ट्रैवल एजेंटों को कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराने में असफलता।] (499)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मुंबई में उपनगरीय रेल प्रणाली में फाटकों को बंद करके ऊपरी पैदल पार पथ उपलब्ध कराने में असफलता।] (500)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुंबई उपनगरीय रेल प्रणाली के प्लेटफार्मों पर और नये स्टाल न बनाने देने की आवश्यकता।] (501)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे उपनगरीय प्रणाली के गोरेगांव और भायंदर रेलवे स्टेशनों पर मध्य-टर्मिनल सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (502)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय प्रणाली के लिए भायंदर और विरार में से किसी एक स्थान पर एक नया कार रोड प्रदान कराने की आवश्यकता।] (503)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुंबई में उपनगरीय रेलवे के प्लेटफार्मों पर रात्रि में अनाधिकृत व्यक्तियों का ठहरना रोकने की आवश्यकता।] (504)

श्री ब्रजकिशोर त्रिपाठी (पुरी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेलवे बोर्ड के व्यय में किफायत बरतने के किसी प्रस्ताव को प्रस्तुत करने में असफलता।] (420)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेलवे द्वारा आधारभूत जनसुविधाएं उपलब्ध कराने में असफलता।] (421)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेलवे के विभिन्न सैक्टरों के निजीकरण की नीति को त्यागने में असफलता।] (422)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[दूसरे दर्जे के रेल यात्रियों को बेहतर यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने और यात्री डिब्बों की संख्या को बढ़ाने में असफलता।] (423)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[आधुनिकीकरण के नाम पर रेलवे कर्मचारियों की छंटनी रोकने में असफलता।] (424)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[नैमितिक और स्थाई श्रमिकों को रेलवे में रोजगार दिये जाने में असफलता।] (425)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[चावल, गेहूं, किरोसीन और चीनी जैसी आवश्यक वस्तुओं के माल भाड़े को कम करने में असफलता।] (426)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[उड़ीसा के लिए एक अलग रेलवे जोन का गठन करने और राउरकेला, उड़ीसा में एक नये डिवीजन का निर्माण करने में असफलता।] (427)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर से खुर्दा और पुरी से पलासा के बीच रेल मार्ग का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (428)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[दक्षिण-पूर्व और दक्षिण रेलवे के पुरी से तिरुपति और पुरी से बंगलौर के बीच एक नई रेलगाड़ी प्रारंभ किये जाने में असफलता।] (429)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के प्रशासनिक कार्यालय को भुवनेश्वर उड़ीसा में स्थानान्तरित किये जाने हेतु पर्याप्त धन उपलब्ध कराये जाने में असफलता।] (430)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[भुवनेश्वर, उड़ीसा में एक पूरी तरह से सुसज्जित और पूर्ण रूप से विकसित दावा कार्यालय के सुचारू कार्यकरण के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध कराने में असफलता।] (431)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उड़ीसा में पुरी-खुर्दा रोड और कटक-पारादीप रेल मार्ग को दोहरा किये जाने हेतु एक सर्वेक्षण और निर्माण की शीघ्र स्वीकृति दिये जाने की आवश्यकता।] (432)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उड़ीसा के गोपालपुर-तालचर रेल मार्ग के सर्वेक्षण और निर्माण हेतु शीघ्र स्वीकृति दिये जाने की आवश्यकता।] (433)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे में व्याप्त कदाचार को रोके जाने की आवश्यकता।] (434)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ियों को समय पर चलाये जाने की आवश्यकता।] (435)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल यात्रियों को पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (436)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सवारी डिब्बे के सौचालयों को ठीक हालत में रखने की आवश्यकता।] (437)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए सभी क्षेत्रों में रेल सुविधाओं का विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (438)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मासिक तथा त्रैमासिक सीजन टिकटों में अनुचित वृद्धि को वापस लिये जाने की आवश्यकता।] (439)

"कि कर्मचारी कल्याण सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेल कर्मचारियों को आवासीय सुविधा उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (440)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[देश में विशेषकर उड़ीसा में नई रेल लाइनों को बिछाये जाने की आवश्यकता।] (441)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उड़ीसा में पुराने रेलपथों को बदलने तथा और अधिक विद्युतीकरण परियोजनाओं को शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (442)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।".

[रेल यात्रियों को और अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (443)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उड़ीसा में पुरी से खुर्दा रोड के बीच बड़ी रेल लाइन को दोहरा किये जाने की आवश्यकता।] (444)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पुरी रेलवे स्टेशन (उड़ीसा) को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किये जाने की आवश्यकता।] (445)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उड़ीसा के राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य राज्यमार्गों पर स्थित रेलवे फाटकों पर ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।] (446)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे में चल रहे निर्माण कार्यों में व्याप्त कथित कदाचार को रोकने की आवश्यकता।] (447)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के बालूगांव रेलवे स्टेशन के नजदीक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 5 पर स्थित रेलवे फाटक पर एक ऊपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (448)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के सखीगोपाल रेलवे स्टेशन के नजदीक राजमार्ग संख्या 8 के निकट समाजपुर स्थित रेलवे फाटक पर एक ऊपरी पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (449)

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह (आंवला) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरेली-चौपाला रेलवे फाटक पर एक ऊपरी पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (450)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सद्भावना एक्सप्रेस को आंवला स्टेशन पर रोके जाने की आवश्कता।] (451)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इज्जतनगर रेल कारखाना को आश्वासन दिये जाने की आवश्यकता।] (452)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इज्जतनगर में एक रेलवे इंटर महाविद्यालय खोले जाने की आवश्यकता।] (453)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[किसान एक्सप्रेस को पीतांबरपुर और बिलपुर रेलवे स्टेशनों पर रोके जाने की आवश्यकता।] (454)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बदायूं में ऊपरी पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (455)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बदायूं-कासगंज के बीच कचाला में पुरानी जर्जर गंगा पुल के स्थान पर नये पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (456)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बिसौली, बजीरगढ़ी, बदायूं और दातागंज के रास्ते चंदौसी और फर्रुखाबाद के बीच नई रेल लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (457)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मथुरा-बरेली रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (458)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरेली और दिल्ली के बीच एक नई इंटर सिटी एक्सप्रेस शुरू करने की आवश्यकता।] (459)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इज्जनगर रेलवे अस्पताल में और सुधार किये जाने की आवश्यकता।] (460)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरेली से लाल कुंआ रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (461)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लखनऊ से लाल कुंआ तक बड़ी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (462)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बरेली से मुंबई के बीच एक नई रेलगाड़ी शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (463)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इज्जतनगर रेल कारखाने में नये सवारी डिब्बों और माल डिब्बों का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (464)

[अनुवाद]

श्री मानवेन्द्र शाह (टेहरी गढ़वाल) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिसम्पतियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को 100 रुपये कम किये जायें।"

[ऋषिकेश को हरिद्वार-देहरादून रेल लाइन से जोड़ने के लिए कांसाराव में एक नई रेल लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (505)

"कि परिसम्पतियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[काठगोदाम से कोटद्वार/नजीबाबाद, हरिद्वार, देहरादून और चंडीगढ़ होते हुए कालका तक एक सीधी रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (506)

श्री सुदर्शन चौधरी (सीरमपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिसम्पतियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[सीजन टिकटों और भाड़ा दरों में की गई वृद्धि वापस लेने में असफलता।] (539)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह स्टेशनों पर उपनगरीय प्लेटफार्मों को साफ-सुथरा रखने की आवश्यकता।] (540)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के बंडेल-बर्द्धमान, बंडेल-सियालदह, बंडेल-नैहाती खंड के लिए और अधिक ई. एम. यू. रेक प्रदान किया जाने की आवश्यकता। (541)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में नई रेल लाइनें बिछाने की आवश्यकता।] (542)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नबद्वीपघाट-शांतिपुर, बर्द्धमान-कटवा, अहमदपुर-कटवा बी. डी. आर. लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने की आवश्यकता।] (543)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस के वातानुकूलित 3 टियर डिब्बों में 'हॉट-केस' और 'वाटर कूलर' की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (544)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[त्रिपुरा को रेल सेवा से जोड़ने की आवश्यकता।] (545)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस में पर्याप्त संख्या में 'कोच अटेंडेंट' नियुक्त करने की आवश्यकता।] (546)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में बरगचिया से मुंशिरहाट तक नई रेल लाइन बिछाने का कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (547)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद. निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में हावड़ा से बंडेल के बीच दूसरी 'अप लाइन' बिछाने की आवश्यकता।] (548)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में हावड़ा-बंडेल खंड में यात्रियों को समुचित सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (549)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सीरमपुर, सेवड़ाफुली और चंदननगर में कंप्यूटरीकृत आरक्षण काउंटर खोलने की आवश्यकता।] (550)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कोन्नगर रेलवे स्टेशन पर एक 'अंडर-पास' के निर्माण की परियोजना की स्वीकृति देने की आवश्यकता।] (551)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कोन्नगर रेलवे स्टेशन के पूर्वी ओर टिकट काउंटर खोलने की आवश्यकता।] (552)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत

मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के हावड़ा-बरगछिया खंड में ई. एम. यू. रेकों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (553)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह-दनकुनी खंड पर ई. एम. यू. रेलगाड़ी की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता। (554)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जिराट और हावड़ा के बीच ई. एम. यू. रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (555)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सेवड़ाफुली और तारकेश्वर के बीच दोहरी लाइन के निर्माण हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (556)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल और कटवा के बीच दोहरी लाइन का निर्माण शुरू करने की आवश्यकता।] (557)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आराम बाग होते हुए तारकेश्वर से बर्द्धमान तक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (558)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण मध्य रेलवे में हावड़ा-आमता-चामोडंगा रेल लाइन को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (1210)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के पिछड़े क्षेत्रों को सुधारने के लिए नई रेल लाइन का निर्माण आरंभ करने की आवश्यकता।] (1211)

"कि विविध संचालन व्यय—शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चलती गाड़ियों में यात्रियों की सम्पत्ति की सुरक्षा करने की आवश्यकता।] (1581)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा तथा नई दिल्ली के बीच एक नान-स्टाप रेलगाड़ी चलाये जाने की दिशा में कदम उठाने की आवश्यकता।] (1617)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस, पूर्वा एक्सप्रेस और कालका मेल के गमन समय में कमी किये जाने की आवश्यकता।] (1618)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[2301/2302 रेलगाड़ी को प्रतिदिन करने तथा इसे भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस की भांति उतने ही ठहराव दिये जाने की आवश्यकता।] (1619)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को खड़गपुर में ठहराये जाने की आवश्यकता।] (1620)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा से विभिन्न मार्गों के लिए और अधिक शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1621)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और गुवाहाटी तथा हावड़ा और वाराणसी के बीच सप्ताह में एक दिन चलाये जाने वाली प्रस्तावित रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाये जाने की आवश्यकता।] (1622)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कृष्णानगर-लालगोला, आद्रा-मिदनापुर, बारासात-हंसनाबाद, अंडाल-सेंथिया, खाना-सेंथिया, माल्दा-न्यू जलपाईगुड़ी और राणाघाट-गेडे सेक्शन का तत्काल विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (1623)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जिराट और हावड़ा, बंडेल और सियालदह, खड़गपुर और सियालदह, खड़गपुर और बर्द्धमान, बंडेल और राणाघाट, हावड़ा और सियालदह के बीच बरास्ता बेला नगर ई. एम. यू. सेवा प्रारंभ करने की आवश्यकता।] (1624)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल और बर्द्धमान, बर्द्धमान और सियालदह बरास्ता बंडेल, नेहाटी, सेराफुल्ली और हावड़ा, सेराफुल्ली और तारकेश्वर, दनकुनी और सियालदह, बंडेल और हावड़ा के बीच चलने वाली ई. एम. यू. सेवा में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता।] (1625)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बांकुरा और दुर्लभपुर के बीच रेलमार्ग के निर्माण का कार्य प्रारंभ करने की आवश्यकता।] (1626)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए राधिकापुर-बरसोई एम जी रेलमार्ग को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने हेतु कार्य प्रारंभ करने की आवश्यकता।]

(1627)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सिलीगुडी को बड़ी रेल लाइन के साथ जोड़े जाने तथा न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी सेक्शन को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (1628)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वज बज-नामखाना रेलमार्ग के निर्माण हेतु शीघ्र कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1629)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में बढ़ती हुई उद्योगों की मांग तथा पश्चिम बंगाल के लोगों की जनसंख्या को देखते हुए पश्चिम बंगाल के रेलवे नेटवर्क में विस्तार करने की आवश्यकता।] (1630)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और आसनसोल के बीच सभी स्टेशनों पर आधुनिक प्रकाश व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (1631)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अहमदपुर-कटवा छोटी रेल लाइन को शीघ्र बड़ी लाइन में बदलने का कार्य प्रारंभ करने की आवश्यकता।] (1632)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में कृष्णानगर से बरास्ता करीमपुर, बरहामपुर तक नई रेल लाइन का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (1633)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तारकेश्वर से आरामबाग तक रेल लाइन के विस्तार की आवश्यकता।] (1634)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बर्द्धमान से कटवा के बीच नई रेल लाइन के निर्माण का कार्य या वर्धमान-कटवा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शीघ्र आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (1635)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इकलाखी-बलुरघाट रेलवे लाइन का कार्य शीघ्र पूरा करने के लिए अधिक धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता।] (1636)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बर्द्धमान से बरास्ता आरामबाग, तारकेश्वर तक नई रेल लाइन का कार्य शीघ्र आरंभ करने की आवश्यकता।] (1637)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे प्रणाली को प्रिंसेप घाट से मजेरहाट तक विस्तार करके सर्किल पूरा किये जाने की आवश्यकता।] (1638)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में संपूर्ण सर्कुलर रेलवे लाइन का दोहरीकरण आरंभ करने और संपूर्ण सर्कुलर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।]

(1639)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मैट्रो रेल को टॉलीगंज से गरिया तक विस्तार किये जाने और इस रेल प्रणाली के दूसरे और तीसरे चरण का कार्य शीघ्र प्रारंभ करने की आवश्यकता।] (1640)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिघा-तामलुक रेल लाइन के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने और इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (1641)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी और दार्जिलिंग के बीच हिमालयन रेलवे चलाये जाने और अधिक पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए इस सेक्शन का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (1642)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के खाना और सैंथिया सेक्शन के बीच दोहरी रेल लाइन का कार्य तेज किये जाने की आवश्यकता।] (1643)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल और कटवा के बीच, शेराफुली और तारकेश्वर के बीच, बारासात और बोंगांव के बीच, अडोल और सैंथिया के बीच, आसनसोल और बर्नपुर के बीच, बरूईपुर और लक्षीकांतपुर के बीच, बरूईपुर और डायमंड हार्बर के बीच, सोनारपुर और कैनिंग के बीच तथा राणाघाट और लालगोला

के बीच दोहरी रेल लाइन का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।]

(1644)

प्रो. सुशांत चौधरी (हावड़ा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[उपनगरीय सेक्शनों पर माल-भाड़े और सीजन टिकटों के किराये में कमी करने में असफलता।] (571)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[उपनगरीय टिकटों और सीजन टिकटों के लिए विशेष रियायती दरें पुनः लागू करने की आवश्यकता।] (572)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल में नई रेलवे लाइनों का निर्माण आरंभ करने में असफलता।] (590)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल में छोटी/मीटर गेज लाइनों अर्थात् शांतिपुर-नवद्वीपघारा, अहमदपुर-कटवा, बर्द्धमान-कटवा, सिलीगुड़ी-न्यू जलपाईगुड़ी बी. डी. आर. लाइन, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन और राधिकापुर-बोरसोई रेलवे लाइनों को शीघ्र बड़ी लाइन में परिवर्तित करने में असफलता।] (591)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा से रामकिस्तोपुर-शिबपुरचर-शालीमार-संतरागाछी-भाटानगर-बेलानगर-बाली-बेलूर-लिलुआह से हावड़ा तक सर्कुलर रेल सेवा उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (592)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा से टिकियापाड़ा-संतरागाछी-शालीमार-शिबपुरचूर-रामकिस्तोपुर से हावड़ा तक लघु सर्कुलर रेल सेवा चलाए जाने की आवश्यकता।] (593)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे के प्रिंसेप घाट से मेजरघाट सेक्शनों के बीच अपूर्ण लाइन को पूरा करने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।]

(594)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता सर्कुलर रेल लाइन के दोहरीकरण के कार्य को आरंभ करने की आवश्यकता।] (595)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता सर्कुलर रेलवे के विद्युतीकरण का कार्य आरंभ करने की आवश्यकता जिसमें ई. एम. यू. रेक सीधे सर्कुलर रेलवे प्रणाली के अंतर्गत आ जायें।] (596)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता सर्कुलर रेलवे का विद्युतीकरण किये जाने तक ई. एम. यू. कोच चलाये जाने की आवश्यकता।] (597)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण रेलवे के मोरीग्राम और रामराजतला स्टेशनों पर ऊपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (598)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में महानगरीय रेल परियोजना के दूसरे और तीसरे चरण का कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (599)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[एकलाखी-बेलूरघाट, दिघा-तामलुक रेल लाइन को शीघ्र पूरा करने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (600)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर-भवनेश्वर रेल लाइन का विद्युतीकरण आरंभ करने की आवश्यकता।] (601)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आद्रा-मिदनापुर सेक्शन का विद्युतीकरण आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (602)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-आमटा-बारगछिया रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र आरंभ कराने की आवश्यकता।] (603)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-सिखाला रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (604)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के संतरागाछी स्टेशन पर सड़क ऊपरिपुल के निर्माण

के लिए शीघ्र कदम उठाये जाने की आवश्यकता जिससे लोग विद्यासागर सेतु का पूरा उपयोग कर सकें।] (605)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पांसकुड़ा और खड़गपुर के बीच तीसरी लाइन का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (606)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के टिकियापाड़ा और पांसकुड़ा के बीच चौथी लाइन का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (607)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेलवे के खड़गपुर से सियालदह के बीच अंदुल-दानकुनी होते हुए यात्री गाड़ी सेवा (ई. एम. यू.) चलाये जाने के लिए शीघ्र कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (608)

श्री रामचन्द्र मारोतराव घंगारे (वर्धा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चलती रेलगाड़ियों में चोरी, छीना-झपटी और डकैती की घटनाओं को रोकने और यात्रियों को समुचित सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (573)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ियों के परिचालन से जुड़े स्टेशन मास्टरों और अन्य कर्मचारियों को भत्ता दिये जाने की आवश्यकता।] (574)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-राजधानी एक्सप्रेस में पर्याप्त संख्या में कोच परिचारक तैनात करने की आवश्यकता।] (575)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आरक्षण/निरस्तीकरण मांग पर्चियों को क्षेत्रीय भाषाओं में भी छापने की आवश्यकता।] (576)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और मुंबई के बीच बेहतर और शीघ्र रेल सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (577)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्धा-बल्लारशा सेक्शन में पेनोरा और नागरी स्टेशनों के बीच फाटक संख्या 19 पर एक रात्रि चौकीदार तैनात करने की आवश्यकता।] (578)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सूरत हावड़ा और भोपाल के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (579)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गीतांजलि एक्सप्रेस के यात्रा समय में कमी करने की आवश्यकता।] (580)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और मुंबई सेंट्रल के बीच एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (581)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-मुंबई मेल और गीतांजलि एक्सप्रेस में वातानुकूलित 3 टियर कोच उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (582)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में रेल अधीक्षक तैनात किये जाने की आवश्यकता।] (583)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्धा में गीतांजलि एक्सप्रेस को ठहराये जाने की आवश्यकता।] (584)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और मुंबई के बीच एक राजधानी जैसी रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (585)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्धा ईस्ट स्टेशन पर ए. पी. एक्सप्रेस और तमिलनाडु एक्सप्रेस को ठहराये जाने की आवश्यकता।] (586)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गोरखपुर से आने-जाने वाली रेलगाड़ियों को वरोरा में ठहराये जाने की आवश्यकता।] (587)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चंदूर मेव विदर्भ एक्सप्रेस को ठहराये जाने की आवश्यकता।]

(588)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नागपुर और भुसावल के बीच एक तीव्रगामी यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (589)

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य (जादवपुर) : मैं प्रस्ताव करती हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[वैगन उद्योग, विशेषकर पश्चिम बंगाल स्थित एककों को नियमित रूप से क्रयादेश देने में असफलता।] (609)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[भाड़ा प्रभार तथा सीजन टिकट दरों को कम करने में असफलता।]

(610)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाये।"

[रेल दुर्घटना और रेलगाड़ियों के पटरी से उतरने की घटनाओं को रोकने की आवश्यकता।] (611)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल दुर्घटनाओं में मरने वाले व्यक्तियों के सगे संबंधियों को समय पर मुआवजा प्रदान करने की आवश्यकता।] (612)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[हावड़ा, सियालदह और खड़गपुर खंड़ों पर स्थानीय रेलगाड़ियों में आधारभूत यात्री सुविधायें प्रदान करने में असफलता।] (613)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल में नवद्वीपघाट-शांतिपुर, अहमदपुर-कटवा, वर्द्धमान-कटवा, बीडीआर लाइन, सिलीगुड़ी-न्यू जलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन और बरसोई-राधिकापुर लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने का कार्य शुरू करने में असफलता।] (614)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[टिकट निरीक्षकों की संख्या बढ़ा कर अधिक राजस्व प्राप्त करने की आवश्यकता।] (615)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[त्रिपुरा राज्य में रेल लाइनों के निर्माण की आवश्यकता।] (616)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उन क्षेत्रों में जहां टिकटों की काउंटर बिक्री कम है नियमित निरीक्षण की आवश्यकता।] (617)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के इकलाखी-बलूरघाट, दिघा-तामलुक, हावड़ा-अम्टा रेल परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान करने की आवश्यकता।]

(618)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में मेट्रो रेल सेवा के विस्तार की आवश्यकता।] (619)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे के प्रिंसेप घाट तथा मजेरहाट खंड के बीच रेल लाइन बिछाने के अपूर्ण कार्य को पूरा करने के लिए समुचित धनराशि प्रदान करने की आवश्यकता।] (620)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में हावड़ा, सियालदह प्रभागों के लिए और अधिक ईएमयू रेक प्रदान करने की आवश्यकता।] (621)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मौजूदा लाइनों का उपयोग करते हुए हावड़ा के लिए सर्कुलर रेल सेवा प्रदान करने की आवश्यकता।] (622)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के पर्यटन स्थलों के लिए बेहतर रेल सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (623)

श्री इनान मोल्लाह (उलूबेरिया) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[सीजन टिकट तथा उपनगरीय किरायों में वृद्धि को वापस लेने में असफलता।] (658)

"कि रेल बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[न्यू जलपाईगुड़ी—दार्जिलिंग खंड के यात्री किरायों को कम करने में असफलता।] (659)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे के अंतर्गत हावड़ा—आमटा, हावड़ा—सीखला तथा हावड़ा—चम्पाडंगा को बड़ी लाइन बनाने का कार्य पूरा करने में असफलता।] (660)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल की छोटी लाइन/मीटर लाइनों अर्थात् शांतिपुरउ-नवद्वीप पवाट, अहमदपुर-कटवा-वर्धमान-कटवा, बी. डी. आर. लाइन, न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन तथा राधिकापुर बरसोई को वड़ी लाइन में बदलने के कार्य में असफलता।] (661)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[कलकत्ता के सर्कुलर रेलवे के सम्पूर्ण भाग पर ई. एम. यू. रेलगाड़ियां चलाए जाने हेतु दोहरीकरण करने में असफलता।] (662)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के विभिन्न भागों में लगाये जा रहे उद्योगों को बेहतर रेलवे सुविधायें देने के लिए नई रेलवे लाइनों के निर्माण की तरफ ध्यान देने में विफलता।] (663)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के दूरदराज तथा आदिवासी क्षेत्रों को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने में असफलता।] (664)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[कलकत्ता तथा खडगपुर खंड़ों में उपनगरीय सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए ध्यान देने में असफलता।] (665)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[आसनसोल तक उपनगरीय क्षेत्र घोषित करने में असफलता।] (666)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के सभी जिला मुख्यालयों को रेलवे नेटवर्क से जोड़े जाने में असफलता।] (667)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे के पंचकुड़ा तथा खडगपुर के बीच तीसरी रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (668)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे के हावड़ा तथा पंसकुड़ा के बीच चौथी रेलवे लाइन के निर्माण को शुरू करने की आवश्यकता।] (669)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[शालीमार टर्मिनल स्टेशन पर ई. एम. यू. सेवाओं के लिए निर्माण कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (670)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खडगपुर तथा आसनसोल खंडों में स्थानीय रेलगाड़ियों को समय पर चलाने तथा देर से चलना रोके जाने की आवश्यकता।] (671)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-खडगपुर, हावड़ा-बंडेल, हावड़ा-वर्धमान, सियालदह-राणाघाट, सियालदह-बंडेल तथा सियालदह-वर्धमान खंडों में ई. एम. यू. स्थानीय गाड़ियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (672)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के अंतर्गत हावड़ा-बड़गछिया, हावड़ा-उलूबेरिया तथा हावड़ा-बंगनान रेल लाइनों पर अधिक ई. एम. यू. स्थानीय गाड़ियों को शुरू करने की आवश्यकता।] (673)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर, आसनसोल तथा मालदह खंड़ों पर यात्रियों की संख्या में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए उचित यात्रा सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए और अधिक स्थानीय गाड़ियों को शुरू करने की आवश्यकता।] (674)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे हावड़ा-बड़गछिया खंड में स्थानीय ई. एम. यू. गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने की आवश्यकता।] (675)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर-दनकुनी-सियालदह, हल्दिया-दनकुनी-सियालदह बरास्ता अन्दुल लाइन पर स्थानीय ई. एम. यू. गाड़ियों को चलाने की आवश्यकता।] (676)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर-बंडेल तथा खड़गपुर-वर्धमान के बीच ई. एम. यू. स्थानीय

गाड़ियों को चलाने की आवश्यकता।] (677)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा स्टेशन के प्लेटफार्म संख्या 1 से 21 को उपरिपुल से जोड़ने की आवश्यकता।] (678)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर, वर्धमान, दुर्गापुर, आसनसोल स्टेशनों पर इलैक्ट्रोनिक चालित आगमन तथा प्रस्थान बोर्डों तथाट्रेन सूचना बोर्डों को लगाए जाने की आवश्यकता।] (679)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा स्टेशन को नये विद्यासागर सेतु (द्वितीय हुगली पुल) से जोड़ने के लिए पहुंच मार्ग का निर्माण किए जाने की आवश्यकता।] (680)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लिलुआ, रिशरा, बगनान तथा मोरीग्राम रेलवे स्टेशन पर उपरि पुलों के निर्माण की आवश्यकता।] (681)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आर. पी. एफ. द्वारा रेलवे हॉकर्स द्वारा उत्पीड़न को रोकने की आवश्यकता।] (682)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[स्थानीय गाड़ियों तथा रेलवे स्टेशनों के हॉकर्स को लाइसेंस जारी करने की आवश्यकता।] (683)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर खंड में भीड़-भाड़ वाले समय के दौरान दस-दस मिनट के अंतराल पर स्थानीय ई. एम. यू. गाड़ियों को चलाने की आवश्यकता।] (684)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के हावड़ा जिले में उलुबेरिया से श्यामपुर तक बड़ी लाइन को बढ़ाने की आवश्यकता।] (685)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-रामकिस्तोपुर-शिवपुरचार-शालीमार- संतरागाछी-भट्टानगर-बेलानगर-बल्ली-बेलूर-लिलुआ-हावड़ा के लिए सर्कुलर रेलवे सिस्टम को शुरू करने की आवश्यकता।] (686)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-टिकियापाड़ा-संतरागाछी-शालीमार- शिवपुरचार-रामकिस्तोपुर-हावड़ा के लिए छोटे सर्कुलर रेलवे चलाए जाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (687)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा स्टेशन के प्लेटफार्म संख्या 15 पर शैड तथा अन्य यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (688)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर खंड में अन्दुल, बोरिया, उलुबेरिया तथा बगनान स्टेशनों के नवीनीकरण तथा पुनर्निर्माण करने की आवश्यकता।] (689)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर, आसनसोल तथा मालदाह खंड़ों के सभी स्टेशनों पर महिला शौचालय के निर्माण की आवश्यकता।] (690)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर खंड के सभी रेलवे स्टेशनों पर साइकिल स्टेंड बनाने की आवश्यकता।] (691)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेलवे के अन्दुल तथा सौन्थिया खंड के बीच रेलवे लाइन के दोहरीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (692)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बोलपुर (शांतिनिकेतन) तथा आसनसोल और वर्धमान तथा पुरूलिया के बीच यात्री गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (693)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल-वर्धमान खंड तथा आसनसोल-अदरा खंड पर अधिक ई. एम. यू. रैक उपलब्ध करानें की आवश्यकता।] (694)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्धमान तथा आसनसोल पर ई. एम. यू. रैक के रखरखाव के लिए कार शैड के निर्माण की आवश्यकता।] (695)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंदेल पर कार शैड को पूरा करने के लिए अधिक धन उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (696)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्धमान-सियालदह, बंदेल-वर्धमान डंकुनी-सियालदह, वर्धमान-हावड़ा (कोर्ड लाइन), बंदेल-सियालदह, आसनसोल-अदरा तथा आसनसोल-वर्धमान खंडों के बीच अधिक ई. एम. यू. स्थानीय गाड़ियों को चलाने की आवश्यकता।] (697)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिवीजन में प्रत्येक रेलवे स्टेशन से पहुंच मार्गों की मरम्मत, पुनर्निर्माण और उन्हें विकसित करने की आवश्यकता।] (698)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के यात्रियों के लिए हावड़ा में उपनगरीय बुकिंग सुविधा में सुधार करने की आवश्यकता।] (699)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर, माल्दा और आसनसोल डिवीजनों के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों पर सभी यात्री-सुविधाएं उपलब्ध कराकर इन स्टेशनों की दशा सुधारने की आवश्यकता।] (700)

श्री हाराधन राय (आसनसोल) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पूर्व रेलवे के वर्धमान-आसनसोल खंड को उपनगरीय खंड घोषित करने में असफलता।] (701)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेल बोर्ड के व्यय को कम करने तथा उस राशि को नई लाइनों के निर्माण, दोहरीकरण, विद्युतीकरण तथा यात्री सुविधाओं हेतु आवंटित करने में असफलता।] (702)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के माल डिब्बा निर्माण एककों को माल डिब्बा निर्माण हेतु पर्याप्त संख्या में क्रयादेश देने में असफलता।] (703)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[देश के लिए अधिक संख्या में इलेक्ट्रिक रेल इंजनों के निर्माण हेतु चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स को क्रयादेश देने में असफलता।] (704)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मूल्यवृद्धि रोकने की दृष्टि से भाड़ा दरों में प्रस्तावित वृद्धि वापस लेने में असफलता।] (705)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[उपनगरीय रेल किराये तथा द्वितीय श्रेणी के सामान्य किरायों को कम करके 1990 के स्तर तक लाने में असफलता।] (706)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[उपनगरीय किराये तथा सीज़न टिकट में प्रस्तावित वृद्धि वापस लेने में असफलता।] (707)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[टिकट निरीक्षण कर्मचारियों की अधिक संख्या में भर्ती तथा उन्हें उन क्षेत्रों में तैनात करने में विफलता, जहां बे-टिकट यात्रा अधिक होती है और काउन्टर पर टिकटों की बिक्री कम होती है।] (708)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[स्थानीय रेलगाड़ियों में प्रकाश तथा पंखों की उचित व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (740)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों की शायिका श्रेणियों में यात्रियों की सुरक्षा हेतु समुचित संख्या में सुरक्षा कर्मचारी तथा कोच अटेंडेंट तैनात करने की आवश्यकता।] (741)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बाराकर और बर्द्धमान के बीच सभी स्टेशनों की हालत सुधारने की आवश्यकता।] (742)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बढ़ती हुई भीड़ को ध्यान में रखते हुए पूर्व रेलवे की कुलटी, आसनसोल, दुर्गापुर, रानीगंज, अंडाल, खाना तथा वर्द्धमान स्टेशनों का नवीनीकरण करने की आवश्यकता।] (743)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बाराकर और वर्द्धमान के बीच सभी रेलवे स्टेशनों पर पेयजल की समुचित व्यवस्था करने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (744)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह, खड़गपुर और आसनसोल प्रभागों के अंतर्गत सभी स्टेशनों तथा प्लेटफार्मों पर नियमित सफाई हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (745)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के कुलटी, अंडाल, गल्सी, राजबाध, तलित स्टेशनों के प्लेटफार्मों का स्तर उठाने की आवश्यकता।] (746)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[24/26 सवारी डिब्बों रेलगाड़ियों के लिए वर्द्धमान, दुर्गापुर, रानीगंज, अंडाल, आसनसोल स्टेशनों पर लम्बे प्लेटफार्मों का निर्माण करने की आवश्यकता।] (747)

"कि सवारी और माल डिब्बो की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा, सियालदह तथा न्यू जलपाईगुड़ी से चलने वाली रेलगाड़ियों के सभी पुराने सवारी डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (748)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की बढ़ती संख्या को ध्यान में रखते हुए हावड़ा से नई दिल्ली तक और रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (749)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा से पूर्वा एक्सप्रेस तथा कालका मेल के प्रस्थान समय को बदलने और इसके रनिंग टाईम को कम करने की आवश्यकता।] (750)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-दिल्ली/नई दिल्ली की दूरी को पूर्वा एक्सप्रेस तथा कालका मेल द्वारा 20 घंटे में तय करने की आवश्यकता।] (751)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुगलसराय-वाराणसी-इलाहाबाद के स्थान पर 2381/2382 रेलगाड़ी को मुगलसराय से इलाहाबाद तक सीधे चलाये जाने की आवश्यकता।] (752)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस द्वारा हावड़ा-नई दिल्ली की दूरी को 14 घंटे में तय करने की आवश्यकता।] (753)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेल कर्मचारियों को स्टाफ क्वार्टर प्रदान करने की आवश्यकता।] (754)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेल कर्मचारियों को आधुनिक चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने तथा सभी रेलवे अस्पतालों में अत्याधुनिक उपस्कर लगाने की आवश्यकता।] (755)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के हावड़ा, सियालदह तथा आसनसोल प्रभागों के मुआवजे के सभी लम्बित मामलों को शीघ्र निपटाने की आवश्यकता।] (756)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल यात्रियों के दौरान अपर्याप्त सुरक्षा के कारण हुई क्षतियों के लिए मुआवजा देने की आवश्यकता।] (757)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[निजी खानपान ठेकेदारों द्वारा यात्रियों को अच्छी गुणवत्ता की खाद्य वस्तुओं की आपूर्ति सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (758)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[लम्बी दूरी के यात्रियों अर्थात् 150 कि. मी. से अधिक दूरी के यात्रियों के लिए मासिक सीजन टिकट सुविधाएं जारी करने के बारे में रेलवे बोर्ड के निर्देशों को वापस लिए जाने में असफलता।] (877)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल की वैगन निर्माण इकाईयों को वैगन के निर्माण के लिए आदेश देने में असफलता, जिसके परिणामस्वरूप हजारों कर्मचारियों के अस्तित्व और उनकी नौकरी सुरक्षा को खतरा उत्पन्न हो गया है।] (878)

"कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ई. एम. यू. सवारी डिब्बों की मरम्मत और उनके अनुरक्षण के लिए आसनसोल में एक कार शैड स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (879)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी शयनयान डिब्बों में यात्रा टिकट निरीक्षक के अतिरिक्त एक कोच परिचर उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (880)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भीड़-भाड़ के घंटों के दौरान आसनसोल रेलवे स्टेशन पर और अधिक आरक्षण काउंटर खोले जाने की आवश्यकता।] (881)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सप्ताहांत छुट्टी कार्यक्रम के अंतर्गत अधिक प्रसिद्ध पर्यटक मार्गों, अर्थात् कलकत्ता-दिघा, कलकत्ता-सुन्दरवन, कलकत्ता-पलासी-मुर्शीदाबाद, कलकत्ता-भुवनेश्वर-पुरी, कलकत्ता-विष्णुपुर, कलकत्ता-बोलपुर-शांतिनिकेतन, कलकत्ता-माल्दा-गौड़, कलकत्ता-आसनसोल-मैथन-तोपचाची, एनजेपी-दार्जीलिंग-कुर्सियोंग-कलिमपोंग, एनजेपी-मिरिक-जल्दापारा-कूचबिहार, एनजेपी-गंगतोक को शामिल किए जाने की आवश्यकता।] (882)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सुरक्षा की दृष्टि से प्रत्येक मंडल मुख्यालय में एक फायर स्टेशन स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (883)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाड़ियों में ज्वलनशील पदार्थों और वस्तुओं के खतरों के बारे में यात्रियों को सजग करने के लिए लोगों में गहन जागरूकता अभियान शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (884)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सुरक्षा की दृष्टि से प्रत्येक डिब्बे में अग्निशमन यंत्र उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (885)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों में 'तुरंत कार्यवाही ग्रुप' उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (886)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों में एक रेलगाड़ी अधीक्षक उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (887)

"कि परिचालन-व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भारतीय रेलवे की "पैलेस आन व्हील परियोजना" के अंतर्गत कलकत्ता-भुनेश्वर, पुरी, कलकत्ता-शांतिनिकेतन-माल्दा-गौड़-मुर्शीदाबाद, एनजेपी-दार्जीलिंग-कलिमपोंग-कुर्सियोंग-गंगतोक, कलकत्ता-गया-नालंदा-वाराणसी को शामिल किये जाने की आवश्यकता।] (888)

"कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल यार्ड में कोच टर्मिनल सेवाओं का विस्तार और आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (890)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[सभी श्रेणियों में आर. ए. सी. प्रणाली समाप्त करने में असफलता।] (1129)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[प्रत्येक श्रेणी की क्षमता के अनुसार 10 प्रतिशत प्रतीक्षा सूची जारी करने में असफलता।] (1130)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्वी रेलवे के रानीगंज स्टेशन पर एक रेलवे खान-पान ईकाई खोले जाने के लिये कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1140)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर में बरास्ता आद्रा-बर्नपुर-आसनसोल नई दिल्ली तक एक तीव्रगामी एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1150)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खड़गपुर से बरास्ता बांकुरा-आद्रा-बर्नपुर-आसनसोल-धनबाद, अमृतसर तक एक तीव्रगामी एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1151)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल और बीरभूम के जिला मुख्यालय सूरी के बीच यात्री गाड़ी चलाये जाने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1152)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहम, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उत्तर बंगाल के लिये एक और अन्य मार्ग उपलब्ध कराने हेतु भागीरथी नदी पर एक उपरिपुल का निर्माण करने के साथ-साथ लालगोला और फरक्का के बीच रेलवे लाइन का निर्माण कार्य आरम्भ किये जाने की आवश्यकता।] (1160)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहम, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी पुराने परम्परागत रेकों को बदल कर आसनसोल-वर्धमान सैक्शन में और अधिक ई. एम. यू. रेक उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (1161)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[गाड़ी संख्या 2301/2302 और 2305/2306 के आसनसोल पर ठहराव की आवश्यकता।] (1501)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और राउरकेला के बीच प्रस्तावित शताब्दी एक्सप्रेस के खड़गपुर में ठहराने की आवश्यकता।] (1502)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस के खड़गपुर में ठहराव की आवश्यकता।] (1503)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और मुम्बई, हावड़ा-मद्रास और हावड़ा और गुवाहाटी के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (1504)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी और भुवनेश्वरी/पुरी के बीच एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1505)

"कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सूरी और आसनसोल तथा बोलपुर और आसनसोल के बीच यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1506)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल की किन्हीं भी नेरो-गेज/मीटर गेज लाइनों को "समान आमान परियोजना" में सम्मिलित करने, जिसकी मांग पश्चिम बंगाल के लोग काफी समय से कर रहे हैं, और पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा पारित संकल्प को उचित सम्मान दिये जाने में असफलता।] (1595)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पानागढ़, केजोरा, हरीशपुर, कुल्टी, सालनपुर, रूपनारायणपुर, तोपसी, उखरा और पांडवेश्वर में उपरिपुल का निर्माण करने में असफलता।] (1596)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के अन्दाल-बाराबड़ी-सीतारामपुर सेक्शन में और अधिक रेल गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1597)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और आसनसोल में तीव्रगति के लोको अर्थात् डब्ल्यूएपी-1, डब्ल्यूएपी-4 आदि के रखरखाव के लिए विद्युत लोको शेड स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (1598)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण पूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर के बीच बीएनआर पुल (आरओबी संख्या 533) के पुनर्निर्माण के लिए अधिक धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता।] (1599)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल रेलवे स्टेशन पर और प्लेटफार्म बनाये जाने की आवश्यकता।] (1600)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल में यार्ड के पुनर्निर्माण और कोचिंग टर्मिनल सुविधाओं के विस्तार और आधुनिकीकरण के कार्य को आरम्भ करने की आवश्यकता।] (1601)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल रेलवे स्टेशन में उत्तर की ओर से दूसरे प्रवेश द्वार के निर्माण के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1602)

डॉ. सुधीर राय (बर्दमान) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[माल भाड़ा और उप-नगरीय सीजन टिकटों की दरों में वृद्धि को वापस लेने में असफलता।] (759)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सीएलडब्ल्यू को विद्युत इंजनों के लिए ज्यादा संख्या में ऑर्डर देने की आवश्यकता।] (760)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी छंटनी किये गये रेल कर्मचारियों को तत्काल पुनः बहाल किये जाने की आवश्यकता।] (761)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे स्टेशनों पर सभी फेरी वालों को लाइसेंस प्रदान करने की आवश्यकता।] (762)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे बोर्ड के खर्चे में कमी करने की आवश्यकता।] (763)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये

जायें।"

[महाप्रबन्धकों को सभी मौजूदा रिक्तियों को तत्काल भरने की आवश्यकता।] (764)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के आसनसोल डिवीजन के अंतर्गत कुलटी, आन्दल, राजबांध, गलसी, तालित, पराज, खाना पर प्लेटफार्मों का लेवल ऊंचा करने की आवश्यकता।] (765)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बराकर और बर्दमान के बीच सभी रेलवे स्टेशनों पर पेयजल के लिए आवश्यक प्रबन्ध किये जाने की आवश्यकता।] (766)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और बराकर के बीच के सभी रेलवे स्टेशनों और प्लेटफार्मों पर प्रतिदिन सफाई व्यवस्था करने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (767)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ब्लैक डायमण्ड, कोलफील्ड और आसनसोल एक्सप्रेस रेलगाड़ी द्वारा हावड़ा और आसनसोल के बीच की दूरी तीन घंटे में पूरी किये जाने की आवश्यकता।] (768)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के अंतर्गत चलने वाली सभी रेलगाड़ियों की समयबद्धता बनाये रखने की आवश्यकता।] (769)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल दुर्घटनाओं तथा रेलों के पटरी से उतरने की घटनाओं में कमी करने के लिए उचित कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (770)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान, दुर्गापुर, रानीगंज और आसनसोल से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाने की आवश्यकता।] (771)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाए।"

[वापसी आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराने के लिए आसनसोल कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र को उपग्रह से जोड़ने में असफलता।] (772)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के आन्दल-सैंथिया सेक्शन का तत्काल विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (773)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान-कटवा, अहमदपुर-कटवा, शांतिपुर-नवद्वीप घाट, बांकुरा दामोदर रेलवे लाइन, एनजेपी-सिलीगुड़ी, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन और बारसोई तथा राधिकापुर मंडलों को यूनि-गेज कार्यक्रम में शामिल किये जाने की आवश्यकता।] (774)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व के आन्दल और सैंथिया के बीच दोहरी लाइन का निर्माण तत्काल शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (775)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के बंडेल और कटवा के बीच दोहरी लाइन का निर्माण शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (776)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के वर्द्धमान-आसनसोल मंडलों के लिए और अधिक एमयू रैक उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (777)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और चित्तरंजन के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (778)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान, रानीगंज और आसनसोल रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण और पुनरुद्धार किये जाने की आवश्यकता।] (779)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान, दुर्गापुर, आसनसोल, बोलपुर तारकेश्वर, मुर्शीदाबाद, डायमण्ड हार्बर, सियालदह और न्यू जलपाईगुड़ी में यात्री निवास का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (780)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लिलुह फाटक पर सड़क ऊपरिपुल का निर्माण किये जाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (781)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान, दुर्गापुर, रानीगंज, वंडेल पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं

प्रदान करने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (782)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल में वापसी यात्रा सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (783)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और कलकत्ता में वापसी यात्रा टिकटों के लिए आरक्षण काउंटरों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (784)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और नई दिल्ली के बीच एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (785)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कालका मेल, पूर्वा एक्सप्रेस, दार्जिलिंग मेल, कंचनजंघा एक्सप्रेस, अमृतसर मेल, हिमगिरि एक्सप्रेस और गीतांजलि एक्सप्रेसों में वातानुकूलित 3 टायर कोच जोड़े जाने की आवश्यकता।] (786)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और न्यू जलपाईगुड़ी के बीच शताब्दी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (787)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और मुम्बई तथा हावड़ा और गुवाहाटी के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (788)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ईएमयू रेकों के अनुरक्षण के लिए आसनसोल में कारशेड बनाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (789)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आद्रा-मिदनापुर सेक्शन के विद्युतीकरण का कार्य पूरा करने के लिए अधिक धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता।] (790)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आसनसोल-आद्रा सेक्शन के लिए अधिक संख्या में ईएमयू रेकें प्रदान करने की आवश्यकता।] (791)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर के बीच दोहरी रेललाइन बिछाने की आवश्यकता।] (792)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर के बीच आसनसोल कोर्ट पर हाल्ट बनाने की आवश्यकता।] (793)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आसनसोल और बर्नपुर के बीच बीएनआर पुल (आरओवी संख्या 533) का पुनः निर्माण करने के लिए धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (794)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[24/26 डिव्वों वाली रेलगाड़ियों की आवश्यकता के अनुसार वर्द्धमान दुर्गापुर, रानीगंज, आसनसोल स्टेशनों पर लम्बे प्लेटफार्मों का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (795)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान और आसनसोल रेलवे स्टेशनों पर प्लेटफार्मों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (796)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वर्द्धमान और आसनसोल रेलवे स्टेशनों पर रेलगाड़ियों में आपात कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (797)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सूरत रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ियों में आपात कोटा प्रदान करने की आवश्यकता।] (798)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल डिव्वों की मांग पूरा करने के लिए पश्चिम बंगाल में कोच निर्माण इकाई लगाने की आवश्यकता।] (799)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और वदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सैंथिया आन्दल और आसनसोल जाने के इच्छुक यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेलगाड़ी संख्या 381 अप को रामपुरहाट की बजाय सैंथिया तक चलाने या मेल वाली रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (800)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत

मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के लोगों की लम्बे समय से चली आ रही मांग को पूरा करने के लिए बोलपुर और आसनसोल के बीच यात्री रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (801)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[विशेषाधिकृत पास धारकों के साथ परिचारक के बजाये सहयोगी का प्रावधान करने और उन्हें उसी श्रेणी में स्थान उपलब्ध कराने में असफलता।] (1608)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके । रुपया किया जाये।"

[विशेषाधिकृत पास धारकों को राजधानी एक्सप्रेस में ए. सी. थ्री टायर में दो वर्थ और ए. सी. टू. टायर में एक वर्थ उपलब्ध कराने के बजाए क्रमशः चार और दो वर्थ उपलब्ध कराने में असफलता।] (1609)

श्री सुव्रत मुखर्जी (रायगंज) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल और असम की जनता की मांग पूरी करने के लिए सिलीगुड़ी से गुवाहाटी तक बरास्ता अलीपुरद्वार जंक्शन मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (849)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के कूच विहार जिले में रेलवे नेटवर्क का विस्तार करने की आवश्यकता।] (850)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मोयनागुड़ी चंगराबंधा-मथाभंगा-न्यू कूच विहार रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (851)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू कूच विहार से तूफानगंज तक बरास्ता धुबरी एक यात्री रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (852)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू कूच विहार से गिताटहल मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने हेतु शीघ्र कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (853)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस को किशनगंज में ठहराने की आवश्यकता।] (854)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कूच बिहार से कलकत्ता के लिए प्रतिदिन एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (855)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी से प्रातः कलकत्ता तक एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता जो उसी दिन शाम को वापस न्यू जलपाईगुड़ी पहुंच सके। (856)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और गुवाहाटी के बीच सप्ताह में एक दिन चलाने हेतु प्रस्तावित रेलगाड़ी को जनता की बढ़ती मांग को ध्यान में रखते हुए प्रतिदिन चलाये जाने की आवश्यकता।] (857)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नार्थ-ईस्ट एक्सप्रेस और ब्रह्मपुत्र मेल का डलखोला स्टेशन पर रुकने के लिए व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (858)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी से पुरुलिया तक बरास्ता दुर्गापुर-आसनसोल-बर्नपुर-अदरा एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (859)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी श्रेणियों में आर. ए. सी. प्रणाली समाप्त किये जाने हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (860)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी स्लीपर क्लास डिब्बों में निःशुल्क लिनन प्रदान किये जाने की आवश्यकता।] (861)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दार्जिलिंग मेल, कंचनजंघा एक्सप्रेस और कामरूप एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में वातनुकूलित तीन टियर यात्री डिब्बे जोड़ने की आवश्यकता।] (862)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राधिकापुर—बरसोई मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (863)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के सभी जिला मुख्यालयों के लिए यात्री रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (864)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इकलाखी-बलूरघाट रेल लाइन को शीघ्रातिशीघ्र पूरा करने हेतु अधिक धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता।] (865)

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाये।"

[वातानुकूलित 3 टीयर डिब्बों में होट-केस, वाटर कूलर और वस्त्र कक्ष उपलब्ध कराने के लिए तत्काल कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (866)

"कि संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंदेल में कार शैड के निर्माण को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (867)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रोजाना चलने वाली हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस वातनुकूलित 3 टीयर डिब्बों में कोच परिचर उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (868)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सेवड़ा फुली और तारकेश्वर के बीच दोहरी लाइन का निर्माण-कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (869)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बी. डी. आर. लाइन को बड़ी लाइन में बदले जाने और इसे आरामबाग से होते हुए तारकेश्वर तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (870)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा के लिए एक अन्य मार्ग उपलब्ध कराने हेतु आरामबाग होते हुए वर्द्धमान से तारकेश्वर तक रेल लाइन का निर्माण शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (871)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के बंदेल-हावड़ा, बंदेल-सियालदह, बंदेल-वर्द्धमान, सियालदह-वर्द्धमान, वर्द्धमान-हावड़ा सेक्शनों के लिए और अधिक ई. एम. यू. डिब्बे उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (872)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जिराट और हावड़ा के बीच ई. एम. यू. रैक्स चलाने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (873)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दनकुनी होते हुए खडगपुर और सियालदह के बीच ई. एम. यू. लोकल चलाने के लिए तत्काल कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (874)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और नई दिल्ली के बीच सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (875)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता और न्यू जलपाईगुडी के बीच तत्काल शताब्दी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (876)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उपनगरीय सेक्शनों पर सीजन टिकट के किराये में की गई वृद्धि को वापस लेने की आवश्यकता।] (891)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुगलसराय मार्शलिंग यार्ड में रद्दी के नाम पर रोलिंग स्टाक तथा रेलवे पटरियों की बिक्री पर रोक लगाने की आवश्यकता।] (892)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मूल्य संवर्धित वस्तुओं की ढुलाई के लिए वातानुकूलित माल डिब्बों को लगाने की आवश्यकता।] (893)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के हावड़ा खंड के तारकेश्वर रेलवे स्टेशन पर पूर्ण रैक की क्षमता वाले माल यार्डों को स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (894)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अधिक राजस्व अर्जित करने के लिए कम दूरी के लिए सामान की बुकिंग शुरू करने की आवश्यकता।] (895)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लंबी दूरी अर्थात् 150 कि. मी. से अधिक के यात्रियों के लिए एम. एस. टी. जारी करने की सुविधा के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा दिये गये निर्देशों

को वापस लेने की आवश्यकता।] (896)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विशेषाधिकार पास धारकों के साथ चल रहे परिचालक को सहचर मानने और उसे उसी दर्जे में स्थान देने की आवश्यकता।] (897)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विशेषाधिकार पास धारकों के लिए राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी में ए. सी. 3-टायर में दो बर्थ की जगह चार बर्थ या ए. सी. 2-टायर में एक बर्थ की जगह दो बर्थ उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (898)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा तथा आसनसोल के बीच ईंधन को बचाने के लिए 2305/2306 ट्रेन को विद्युत इंजनों से चलाने की आवश्यकता।] (899)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के बंडेल तथा हावड़ा सैक्शन पर अधिक ई. एम. यू. रेक उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (900)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी की तरह 2301/2302 ट्रेन को प्रतिदिन चलाने तथा उसके उतने ही ठहराव रखने की आवश्यकता।] (901)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण बंगाल तथा उत्तर बंगाल के बीच पुरुलिया, आद्रा, आसनसोल, रानीगंज तथा दुर्गापुर होते हुए एक एक्सप्रेस गाड़ी को चलाने की आवश्यकता।] (902)

[हिन्दी]

प्रो. रासासिंह रावत (अजमेर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[किराये की दरों में प्रस्तावित बढ़ोतरी को वापस लेने में असफलता।] (903)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेलवे द्वारा परिवहन के संबंध में लक्ष्यों को प्राप्त करने में असफलता।] (904)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेलवे चयन बोर्डों के कार्यकरण को कारगर बनाने में असफलता।] (905)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[रेल प्रशासन और रेलवे सेवाओं को और अधिक दक्ष और प्रभावी बनाने में असफलता।] (906)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल उपभोक्ता सहकारी समितियों को और अधिक प्रभावी और कार्यसक्षम बनाये जाने की आवश्यकता।] (907)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे कर्मचारियों की छंटनी को रोकने तथा नयी भर्तियों पर लगी रोक को हटाने की आवश्यकता।] (908)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[देश की सभी रेलवे डिवीजनों और जोनों को पुर्नगठित किये जाने की आवश्यकता।] (909)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर में कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता ताकि इसे अहमदाबाद, मुंबई, दिल्ली तथा देश के अन्य प्रमुख नगरों से जोड़ा जा सके। (910)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर रेलवे स्टेशन को एक आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने की आवश्यकता।] (911)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ब्यावर, किशनगढ़, नसीराबाद, विजयनगर, बंदनवारा, मंगलियावास, दौरिया, मारवाड़ स्टेशनों का उनकी आवश्यकतानुसार विस्तार तथा विकास किये जाने की आवश्यकता।] (912)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर में रेल यात्री निवास का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (913)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी चौकीदार रहित रेलवे फाटकों पर चौकीदार तैनात किये जाने की आवश्यकता।] (914)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर को रेलवे का एक नया जोनल मुख्यालय बनाने की आवश्यकता।] (915)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर स्थित पश्चिम रेलवे के लेखा कार्यालय को बनाये रखने की आवश्यकता।] (916)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे परिसम्पत्तियों की उचित सुरक्षा और संरक्षण सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता।] (917)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे सेवा में खिलाड़ियों को उचित प्रोत्साहन दिये जाने की आवश्यकता।] (918)

"कि प्रकीर्ण व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-पुष्कर-पीसागंज-जयतारण-जोधपुर रेलमार्ग का सर्वेक्षण किये जाने की आवश्यकता।] (919)

"कि प्रकीर्ण व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-चित्तौड़-रतलाम-खंडवा और अजमेर-चित्तौड़-उदयपुर मीटर गेज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदले जाने का कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (920)

"कि प्रकीर्ण व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-काकारी-देवली-बूंदी-कोटा सेक्शन का सर्वेक्षण कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता जिससे अजमेर और कोटा स्थित डिविजनल मुख्यालयों से इसे रेलमार्गों द्वारा जोड़ा जा सके। (921)

"कि प्रकीर्ण व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-पुष्कर-मेड़ता और अजमेर-किशनगढ़-रूपनगढ़-पर्वतसर-मकराना को रेलमार्गों द्वारा जोड़े जाने के लिए वहां सर्वेक्षण और निर्माण कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (922)

"कि प्रकीर्ण व्यय (सामान्य) शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ब्यावर-जवाजा-भीम बरार-देवगढ़ को रेल मार्ग द्वारा जोड़े जाने हेतु सर्वेक्षण किये जाने की आवश्यकता।] (923)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों पर रोक लगाए जाने की आवश्यकता।] (924)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बढ़ती हुई रेल दुर्घटनाओं को रोकने की आवश्यकता।] (925)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे आरक्षण में हो रही अनियमितताओं को रोकने की आवश्यकता।] (926)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल यात्रियों के जान-माल की रक्षा सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (927)

"कि रेलपथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[विगत कई वर्षों से रेलवे के पास पड़ी करोड़ों रुपये मूल्य के कबाड़ को बेचे जाने की आवश्यकता।] (928)

"कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर की लोको फैक्टरी में बड़ी रेल लाइन के लिए डीजल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण का कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (929)

"कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लोको रनिंग शेड कर्मचारियों को डीजल इंजन कार्यों में प्रशिक्षित किये जाने की आवश्यकता।] (930)

"कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर की लोको फैक्टरी में रेल इंजनों के छोटे कलपुर्जों का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (931)

"कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम रेलवे के अंतर्गत अजमेर के सबसे पुराने लोको और कैरिज फैक्टरी में उचित सुधार और विकास किये जाने की आवश्यकता।] (932)

"कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर के कैरिज कारखाने में नये यात्री डिब्बों और माल डिब्बों का निर्माण प्रारंभ करने की आवश्यकता।] (933)

"कि संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-अहमदाबाद मुख्य रेल मार्ग की सिगनल प्रणाली का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (934)

"कि संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे में दूर-संचार और सिगनल प्रणाली हेतु आधुनिकतम प्रौद्योगिकी अपनाये जाने की आवश्यकता।] (935)

"कि संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पुरानी मशीनों को नई मशीनों से बदलकर लोको शेड के कार्यकरण की क्षमता में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता।] (936)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ियों की समयवद्धता को सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता।] (937)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-बावर अजमेर-मारवाड़ जं., अजमेर-नसीराबाद-विजयनगर, अजमेर-मेहसाना रेलगाड़ियों को पहले के समान नियमित रूप से चलाये जाने की आवश्यकता।] (938)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर और आगरा फोर्ट के बीच एक नयी तीव्रगामी रेलगाड़ी शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (939)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली से जयपुर हेतु प्रस्तावित इंटरसिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को अजमेर तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (940)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-उदयपुर चेतक एक्सप्रेस रेलगाड़ी की गति बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (941)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर और दिल्ली के बीच एक स्थानीय यात्री रेलगाड़ी शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (942)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मीनाक्षी एक्सप्रेस (जयपुर-काचेगुड़ा) की समय सारणी में परिवर्तन करने और इसे केवल अजमेर और काचेगुड़ा के बीच चलाये जाने की आवश्यकता।] (943)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-उदयपुर, अजमेर-बीकानेर और अजमेर-जयपुर के बीच इंटरसिटी रेलगाड़ी शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (944)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-अहमादाबाद मेल, दिल्ली-जोधपुर मेल, सुपरफास्ट (आश्रम) एक्सप्रेस, जयन्ती-जनता और दिल्ली-अहमदाबाद-3 अप/4 अप रेलगाड़ियों को पूर्व की भांति ही चलाये जाने की आवश्यकता।] (945)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[शताब्दी एक्सप्रेस (दिल्ली-जयपुर) को अजमेर तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (946)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 पर भारी यातायात को देखते हुए अजमेर और जयपुर के बीच एक इंटरसिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (947)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूजा एक्सप्रेस (जम्मू तवी-जयपुर) रेलगाड़ी को अजमेर तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (948)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली और अजमेर के बीच एक स्थानीय यात्री रेलगाड़ी शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (949)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-अमृतसर, अजमेर-लखनऊ, अजमेर-चंडीगढ़ और अजमेर-बीकानेर के बीच नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (950)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मरुधर एक्सप्रेस में अजमेर के लिए दो अतिरिक्त डिब्बे जोड़े जाने की आवश्यकता।] (951)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर से मुंबई और हावड़ा इत्यादि जगहों के लिए जाने वाली सभी रेलगाड़ियों में अजमेर का आरक्षण कोटा सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता।] (952)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल सेवाओं में सुरक्षा, संरक्षा और समयबद्धता को प्रभावी रूप से क्रियान्वित करने हेतु उपाय की आवश्यकता।] (953)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे माल डिब्बों में ढोई जाने वाली वस्तुओं/सामग्रियों का समय से तथा सुरक्षित परिवहन सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (954)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रतलाम डिवीजन के अजमेर-खंडवा सेक्शन पर विजयनगर और सिंगावाल स्टेशनों के बीच मुखामपुरा पर टिकट खिड़की सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (955)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर और काचेगुडा के बीच चलने वाली 7569 अप में नसीराबाद से होने वाली सीटों का आरक्षण की संख्या 2 बर्थ से बढ़ाकर 8 बर्थ करने की आवश्यकता।] (956)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अहमदाबाद-मुंबई के बीच चलने वाली 9006 अप सौराष्ट्र मेल में अजमेर के लिए आरक्षण कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (957)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर से अहमादबाद पहुंचने वाले यात्रियों के लिए योजक रेलगाड़ी की व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (958)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर-मुंबई गणगौर एक्सप्रेस रेलगाड़ी में मीनाक्षी के यात्रियों के लिए रतलाम से विजयनगर हेतु 4 वर्थ का आरक्षण कोटा सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता।] (959)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-नसीराबाद शटल रेलगाड़ी को विजयनगर अथवा भीलवाड़ा तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (960)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[ट्रैवल एजेंटों द्वारा विशेष यात्री डिब्बों का आरक्षण किये जाने को हतोत्साहित करने के उद्देश्य से आरक्षण खारिज शुल्क में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता तथा इससे रेलवे को राजस्व में होने वाले नुकसान को बचाने की आवश्यकता।] (961)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी यात्री रेलगाड़ियों की आरक्षित बोगियों में आर. ए. सी. की सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (962)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[स्टेशन मास्टरों, गार्डों, टिकट निरीक्षकों, टिकट संवाहकों तथा रेलवे कर्मचारियों के अन्य वर्गों के लोगों की शिकायतों को दूर करने तथा उनके वेतनमानों में उपयुक्त सुधार करने की आवश्यकता।] (963)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बीकानेर से हावड़ा (बरास्ता भटिंडा-अंबाला, सहारनपुर अथवा बरास्ता जयपुर-अलवर-मथुरा) के बीच एक नई तीव्रगामी रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता।] (964)

"कि परिचालन व्यय—यातायात/शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल फाटकों की समस्या के समाधान के लिए बीकानेर में एक अलग रेल रास्ता बनाने की आवश्यकता।] (965)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-कोटा (बरास्ता केकारी-देवली) डिवीजनल मुख्यालय को बड़ी रेल लाइन से जोड़ने को लिए शीघ्र सर्वेक्षण कार्य शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (966)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बीकानेर और मुंबई/बरास्ता जयपुर के बीच एक नई तीव्रगामी रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (967)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[काचेगुडा (मीनाक्षी एक्सप्रेस) रेलगाड़ी को काचेगुडा-खंडवा-रतलाम-अजमेर-फुलेरा-रींगस-चुरू से होकर बीकानेर तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (968)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जोधपुर-जम्मूतवी तीव्रगामी रेलगाड़ी को बरास्ता बीकानेर-भटिंडा से चलाये जाने की आवश्यकता।] (969)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-अहमदाबाद तीव्रगामी रेलगाड़ी और आश्रम एक्सप्रेस को ब्यावर सिटी में रुकने हेतु व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (970)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रींगस-रिवाड़ी के बरास्ते उदयपुर और दिल्ली के बीच बरास्ता रींगस-रेवाड़ी चलने वाली गरीब नवाज पिंक सिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को नसीराबाद और किशनगढ़ के छावनी क्षेत्र में 5 मिनट के लिए रुकने हेतु व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (971)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[2905/2906 आश्रम एक्सप्रेस (दिल्ली-अहमदाबाद मीटर गेज रेलगाड़ी) में कोचों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (972)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजस्थान के सभी महत्वपूर्ण शहरों को मुंबई, दिल्ली और कलकत्ता से सीधे रेल मार्गों द्वारा जोड़े जाने की आवश्यकता।] (973)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर डिवीजन के ब्यावर स्टेशन पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (974)

"कि परिचालन व्यय—ईंधन शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कोयला, डीजल तथा बिजली के दुरुपयोग को रोकने तथा गाड़ियों को चलाने में मितव्ययता बरतने की आवश्यकता।] (975)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे आवासीय कालोनियों में मूलभूत सुविधाओं में सुधार करने की आवश्यकता।] (976)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे स्कूलों के रख-रखाव, दर्जा बढ़ाना तथा उनके विकास के लिए समुचित धन आवंटित करने की आवश्यकता।] (977)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे अस्पतालों तथा डिस्पैंसरियों में बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (978)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर के डिविजन रेलवे अस्पताल में नवीनतम चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (979)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे कालोनियों के विस्तार तथा सभी सुविधाओं युक्त नये क्वाटरों के निर्माण करने की आवश्यकता।] (980)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर के लोको तथा कैरिजिज के स्पोर्ट स्टेडियम तथा खेलकूद मैदानों में नवीनतम सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (981)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर के रेलवे कम्यूनिटी हाल के उचित रख-रखाव की आवश्यकता।] (982)

"कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[देश भर में रेलवे कालोनियों में पार्कों, बच्चों के लिए मनोरंजन पार्कों तथा कल्याण केन्द्रों के विकास की आवश्यकता।] (983)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[खानपान, ठहरने तथा सफाई आदि जैसी यात्री सुविधाओं में सुधार करने की आवश्यकता।] (984)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे सुरक्षा बल को मजबूत बनाने तथा प्रभावकारी बनाने की आवश्यकता।] (985)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों को पर्याप्त सुरक्षा के लिए जी. आर. पी. स्टेशनों तथा पुलिस चौकियों को मजबूत बनाने की आवश्यकता।] (986)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे प्रशिक्षण स्कूल, अजमेर का दर्जा बढ़ाने तथा नवीकरण करने की आवश्यकता] (987)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आर. पी. एफ. तथा जी. आर. पी. बलों को उचित प्रशिक्षण, खेलकूद तथा आवास सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (988)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आर. पी. एफ. कर्मियों को उनके कल्याण संगठन बनाने की अनुमति देने की आवश्यकता।] (989)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे खानपान इकाइयों द्वारा परोसी जा रही खाद्य वस्तुओं की गुणवत्ता सुधारने की आवश्यकता।] (990)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलवे स्टेशनों पर समुचित सफाई रखने की आवश्यकता।] (991)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलवे स्टेशनों पर समुचित पीने के पानी की सुविधा उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (992)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[आर. पी. एफ. तथा जी. आर. पी. कर्मियों के बच्चों को शैक्षणिक सहायता तथा छात्र वृत्ति देने की आवश्यकता।] (993)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी रेलवे स्टेशनों पर आवश्यक जानकारी, समय सारणी, निर्देश इत्यादि प्रदर्शित करने की आवश्यकता।] (994)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे कर्मचारियों के परिवार को जिनकी सेवा में रहते हुए मृत्यु हो जाती है समुचित मुआवजा देने की आवश्यकता।] (995)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मृतक रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों को बिना विलंब के रोजगार देने की आवश्यकता।] (996)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे स्टेशनों, रेलवे लेखन सामग्री तथा टिकटों इत्यादि पर हिन्दी के प्रयोग को बढ़ाने की आवश्यकता।] (997)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मालगाड़ियों द्वारा भेजे गये सामान के खो जाने, नुकसान हो जाने या देरी से पहुंचने पर समय तथा उचित मुआवजा देने की आवश्यकता।] (998)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल यात्री बीमा योजना को प्रभावी ढंग से लागू करने की आवश्यकता।] (999)

"कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे दुर्घटनाओं में मृतक या जख्मी हुए यात्रियों को शीघ्र उचित मुआवजा देने की आवश्यकता।] (1000)

"कि भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मजदूरों/कर्मचारियों को सेवानिवृत्ति के समय सभी बकाया राशियों को अदा करने जैसे भविष्य निधि, पेंशन और अन्य लाभ देने की आवश्यकता।] (1001)

"कि भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे कर्मचारियों की सेवा शर्तों, वेतनमानों, पदोन्नति तथा वेतनवृद्धि की समस्याओं को शीघ्र सुलझाने की आवश्यकता।] (1002)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-अहमदाबाद सैक्शन पर अजमेर होते हुए निर्धारित समय-सीमा के अंदर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य को पूरा करने की आवश्यकता।] (1003)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर, किशनगढ़, ब्यावर तथा मसीराबाद रेलवे स्टेशनों के नवीकरण की आवश्यकता।] (1004)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर खंड के सभी रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1005)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-नसीराबाद-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1006)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर के पास मदर में रेलवे स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (1007)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मदर-दोहराई बाईपास पर मीटर गेज लाइन के साथ बड़ी लाइन

बिछाकर दोहरा करने की आवश्यकता।] (1008)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-चित्तौड़-रतलाम-खंडवा मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1009)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[फुलेरा-रींगस-नारनौल-रिवाड़ी मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1010)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मारवाड़ जंक्शन—जोधपुर तथा मारवाड़ जंक्शन—उदयपुर (जोधपुर से उदयपुर) मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1011)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बांदीकुई—आगरा फोर्ट मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में शीघ्र बदलने की आवश्यकता।] (1012)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर-चित्तौड़-उदयपुर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1013)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर खंड के किशनगढ़ स्टेशन पर संगमरमर तथा ग्रेनाइट की लदाई के लिए उचित गोदाम तथा यार्ड निर्माण करने की आवश्यकता।] (1014)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर खंड के किशनगढ़ रेलवे स्टेशन पर रूपानगढ़ रेल फाटक पर ऊपरी पुल/अंडर ब्रिज को तत्काल बनाने की आवश्यकता।] (1015)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[करोली तथा मथुरा के बीच बांदीकुई गंगापुर होते हुए नये रेल मार्ग का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1016)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर में मरटिंडल ब्रिज को चौड़ा करने तथा उसकी ऊंचाई बढ़ाने की आवश्यकता।] (1017)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अजमेर में जोंसगंज तथा लाल फाटक, ब्यावर रोड पर क्रिशा मील तथा किशनगढ़ में रूपानगढ़ रोड पर रेल फाटकों पर ऊपरी पुल या अंडर ब्रिज निर्माण की आवश्यकता।] (1018)

[अनुवाद]

प्रो. आर. आर. प्रमाणिक (मथुरापुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में सियालदह सेक्शन में नामखाना से फ्राजेरगंज मत्स्य बंदरगाह तक एक रेल लाइन के निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (1094)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के सियालदह सेक्शन में सोनारपुर से बसंती तक रेल लाइन का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (1095)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में सियालदह सेक्शन में बर्नीपुर से डायमंड हार्बर तक दोहरी लाइन की आवश्यकता।] (1096)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[टोलीगंज स्टेशन से गरिया रेलवे स्टेशन तक कलकत्ता मेट्रो रेल लाइन को आगे ले जाने की आवश्यकता।] (1097)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नामखाना तक बज-बज रेलवे लाइन का निर्माण आरंभ करने की आवश्यकता जिसकी पश्चिम बंगाल के लोगों की बहुत पुरानी मांग है।] (1098)

"कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे के संपूर्ण भाग के लिए दोहरी लाइन का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (1099)

श्री रूपचन्द पाल (हुगली) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल के वैगन निर्माण एककों को वैगनों के पर्याप्त क्रयादेश देने में असफलता।] (1100)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल की चालू रेल परियोजनाओं को पूरा करने में असफलता।] (1101)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[हावड़ा और बंडेल के बीच चौथी रेल लाइन का निर्माण करने में असफलता।] (1102)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[बंडेल, हुगली, चुचुड़ा, चंदननगर, मुंकुंडू और भद्रेश्वर में सब-वेज का नवीकरण करने में असफलता।] (1103)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[देश में जहां लोगों को रेल सेवाओं की सर्वाधिक आवश्यकता है वहां पर रेलों के नेटवर्क का विस्तार किये जाने में असफलता।] (1104)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[त्रिपुरा राज्य के महत्वपूर्ण स्थानों को उस राज्य की राजधानी और देश के अन्य भागों से जोड़ने के लिए रेल लाइनों का निर्माण करने में असफलता।] (1105)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[माल भाड़े की बढ़ी हुई दरों को वापिस लेने में असफलता।](1106)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मासिक सीजन टिकटों के बढ़े हुए किरायों को वापस लेने में असफलता।] (1107)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[कलकत्ता मेट्रो रेलवे को पूरा करने में असफलता। (1108)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे को पूरा करने में असफलता।] (1109)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में से 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा तथा सियालदह मंडल में स्थानीय रेल गाड़ियों के यात्रियों को बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1170)

"कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में से 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेल दुर्घटनाओं तथा गाड़ियों के पटरियों से उतर जाने को रोकने की आवश्यकता।] (1171)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[स्टीम लोको शेडों में कोयला तथा राख संबंधी कार्यों में लगे सभी व्यक्तियों को रोजगार उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1172)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल तथा कटवा के बीच दोहरी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1173)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तारकेश्वर से बर्दवान तक बरास्ता आरामबाग रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1174)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह तथा हावड़ा मंडलों के उपनगरीय स्टेशनों के प्लेटफार्मों को स्वच्छ रखने की आवश्यकता।] (1175)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के बंडेल-हावड़ा सैक्शन पर और अधिक ई. एम. यू. रेक उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1176)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के शेवड़ाफुली और तारकेश्वर के बीच की रेल लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (1177)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा तथा जिराट के बीच अधिक ई. एम. यू. सवारी डिब्बे उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1178)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल से सियालदह तक, बरास्ता नैहाली और अधिक गाड़ियां उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1179)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पर्यटनों के लिए बंडेल, चुचुडा तथा चंदननगर में विश्रामालयों का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1180)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हुगली में तारकेश्वर तथा कमारबुकूर तक रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1181)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह बर्दवान तक बरास्ता बालीघाट, बाली तथा बंडेल रेलों को चलाने के लिए सीधी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1182)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल प्लेटफार्म के पूर्वी भाग में टिकट कक्ष का निर्माण करने तथा उस भाग को जोड़ने के लिए योजक मार्ग बनाए जाने की आवश्यकता।] (1183)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल, चंदननगर, चुचुडा, कमरकुंडा तथा तारकेश्वर स्टेशनों पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1184)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल के पूर्वी भाग को बंडेल प्लेटफार्म से जोड़ने के लिए ऊपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1185)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांगं में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बंडेल, हुगली चुचुडा, चंदन नगर, मोपरा, मंकुंडू, भद्रेश्वर इत्यादि पर पानी के जमाव को रोकने के लिए समुचित प्रबंध करने की आवश्यकता।] (1186)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता मेट्रो रेलवे का डमडम से साल्ट लेक तथा डमडम से हावड़ा तक विस्तार करने की आवश्यकता।] (1187)

श्री सत्यगोपाल मित्र (तामलुक) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के झाडग्राम तक उपनगरीय क्षेत्र का विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (1144)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इस्पात स्टील, घोली और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों को मीहेदी रेलवे स्टेशन पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (1145)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-मिदनापुर सैक्शन में और अधिक लोकल गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1146)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पंसकुरा-हल्दिया सैक्शन में लोकल एक जोड़ा और गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1147)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजधानी एक्सप्रेस को खड़गपुर रेलवे स्टेशन पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (1148)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-मुंबई और हावड़ा-मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाये जाने की आवश्यकता।] (1149)

"कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तामलुक-दिघे रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध किये जाने की आवश्यकता।] (1154)

"कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-खड़गपुर सैक्शन में एक और रेलवे लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (1155)

"कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पंसकुरा-हल्दिया सैक्शन में दोहरी लाइन बिछाये जाने की आवश्यकता।] (1156)

"कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पंसकुरा-हल्दिया सैक्शन में रानीचक में पैसेंजर हाल्ट स्टेशन बनाए जाने की आवश्यकता।] (1157)

"कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के मीहेदा रेलवे स्टेशन का जीर्णोद्धार किये जाने की आवश्यकता।] (1158)

"कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मिदनापुर-आद्रा सैक्शन में समयबद्ध विद्युतीकरण कार्यक्रम शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (1159)

श्री एम. रामन्ना राय (केसरगंज) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ी संख्या 6347/6348 को कासरगोड़ तक बढ़ाये जाने में असफलता।] (1237)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कासरगोड़ रेलवे स्टेशन पर और अधिक प्लेटफार्म का निर्माण किये जाने में असफलता।] (1238)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वैस्ट कोस्ट एक्सप्रेस में साधारण सवारी डिब्बे जोड़े जाने की आवश्यकता।] (1239)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मंगलौर मद्रास के बीच एक नई एक्सप्रेस गाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (1240)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[काननगढ रेलवे स्टेशन पर शीघ्र एक ऊपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1241)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कोलूर से गुरुवयर बरास्ता-उदीपी-मंगलौर के बीच यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1242)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मंगलौर-कोयम्बटूर के बीच चलने वाली रेलगाड़ी संख्या 525 और 526 का पल्लीकेर स्टेशन पर हाल्ट देने की आवश्यकता।] (1243)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नौ सेना अकादमी को देखते हुए एजीमाले स्टेशन पर सभी रेल गाड़ियों का हाल्ट दिये जाने की आवश्यकता।] (1244)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मंगलौर-क्यूरुवाथूर रेलगाड़ी संख्या 529 के कन्नूर तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (1245)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कन्नूर से मंगलौर के बीच एक और यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता जिससे कि एर्नाकुलम-कन्नूर एग्जीक्यूटिव एक्सप्रेस से लिंक स्थापित किया जा सके।] (1246)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रस्तावित कोझीकोड़ सवारी डिब्बा कारखाना को केरल के जिला पालघाट में स्थानांतरित किये जाने के प्रस्ताव पर पुनर्विचार किये जाने की आवश्यकता।] (1247)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[इरोड़ एर्नाकुलम सैक्शन के शीघ्र विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (1248)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कासरगोड रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (1249)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कासरगोड रेलवे स्टेशन पर अतिरिक्त प्रतीक्षालयों का निर्माण और पेयजल की सुविधा उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (1250)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तेल्लीचेरी मैसूर रेल लाइन के निर्माण कार्य में तीव्रता लाने की आवश्यकता।] (1251)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मंगलौर शारानूर सैक्शन को दोहरा करने तथा यह कार्य कोंकण रेल निर्माण कारपोरेशन को सौंपे जाने की आवश्यकता।] (1252)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तिकरीपुर रेलवे स्टेशन को परिवर्तित करने और उसका दर्जा बढ़ाकर ब्लाक स्टेशन किये जाने की आवश्यकता।] (1253)

डॉ. असीमबाला (नवद्वीप) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में शांति नवद्वीप लाइन के आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा किये जाने की आवश्यकता।] (1324)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में रोणाघाट-गेडे लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (1325)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये

जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में वाकड़ा और पाछरार्डगा रेलवे स्टेशन के वीच हाल्ट स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (1326)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में राणाघाट-कोनगांव लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (1327)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में कृष्णानगर से करीमपुर तक नई लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (1328)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में राणाघाट से लालगोला तक दोहरी रेल लाइन पूरी करने की आवश्यकता।] (1329)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में राणाघाट-गेडे रेल मार्ग पर अधिक डी. एम. यू. चलाने की आवश्यकता।] (1331)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में सियालदह मंडल में बोनगांव-राणाघाट रैल मार्ग पर डी. एम. यू. सेवा आरंभ करने की आवश्यकता।] (1332)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में सियालदह मंडल में हबरा से बोनगांव तक लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (1333)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में सियालदह मंडल में कृष्णानगर से सियालदह तक अधिक रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (1334)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में सियालदह मंडल में सियालदह से बोनगांव के बीच दैनिक यात्री गाड़ियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (1235)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे में सियालदह से लालगोला के बीच रेल संख्या को बढ़ाने की आवश्यकता।] (1336)

श्री सैफुद्दीन चौधरी (कटवा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[सीजन टिकट किरायों और उपनगरीय किरायों को कम करने में असफलता।] (1432)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[मूल्य वृद्धि को नियंत्रित करने के लिए बढ़े हुए माल भाड़े प्रभारों को वापस लेने में असफलता।] (1433)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[लंबी अर्थात् 150 कि. मी. से अधिक दूरी के यात्रियों के लिए मासिक सीजन टिकट सुविधाएं उपलब्ध कराने के संबंध में रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों को वापस लेने में असफलता।] (1434)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[आमान परिवर्तन के लिए वर्धमान-कटवा, अहमदपुर-कटवा, शांतिपुर-नवद्वीप घाट, बंकुरा दामोदर रिवर लाइन, राधिकापुर-बारसोई, सिलीगुड़ी-न्यूजलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार जंक्शन रेलवे लाइनों का निर्माण कार्य शुरू करने में असफलता।] (1435)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल में बारासात-हसनाबाद, रानाघाट-गेडे, कृष्णानगर-लाल गोला, अंदाल-सैंथिया, आद्रा-मिदनापुर, खाना सैंथिया सैक्शनों का विद्युतीकरण कार्य शुरू करने में असफलता।] (1436)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[देश के अन्य भागों में अनेक रेलगाड़ियां चलाये जाने के बावजूद हावड़ा और नई दिल्ली के बीच नई सवारी गाड़ी चलाये जाने में असफलता।] (1437)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पश्चिम बंगाल की हावड़ा-सिखाले, हावड़ा-आमटा, बरगचिया, वर्द्धमान से बरास्ता आरामबाग तारकेश्वर तक, बांकुरा से दुर्लभपुर, कृष्णनगर से बरास्ता करीमपुर, पहरामपुर तक, बजबज-नामखाना रेल लाइनों का निर्माण कार्य शुरू करने और इस प्रयोजनार्थ धनराशि आवंटित करने में असफलता।] (1438)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।"

[पूर्वी रेलवे के सेवड़ापुली-तारकेश्वर, बंडेल-कटवा, बारासाठ-बोगांव,

कृष्णानगर-लालागोला, फरक्का-न्यू जलपाईगुड़ी, बरुईपुर-लखीकंतपुर, बरुईपुर-डायमंड हार्बर, सुनारपुर-कैनिंग, राणाघाट कृष्णानगर, निश्चितपुर-नामखाना खंड पर दोहरी लाइन बिछाने का काम शुरू करने में असफलता।] (1439)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[56 डाउन मयूराखी त्वरित यात्री गाड़ी को एच. बी. बोर्ड के रास्ते चलाने हेतु तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (1452)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मिल्लारपुर होते हुए सैंथिया से मोहम्मद बाजार तक रेल लाइन का निर्माण प्रारंभ किये जाने की आवश्यकता।] (1453)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और गुवाहाटी के बीच प्रस्तावित साप्ताहिक एक्सप्रेस गाड़ी को दैनिक रूप से चलाने की आवश्यकता।] (1454)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता और न्यू जलपाईगुडी के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस प्रारंभ करने हेतु कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1455)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह और कृष्णनगर के बीच एक एक्सप्रेस अथवा तीव्र यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1456)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा और सूरी के बीच एक और यात्री गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1457)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[त्रैमासिक सीजन टिकट भाड़े में छूट की सीमा को बढ़ाकर 250 किलोमीटर तक करने की आवश्यकता।] (1458)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के आंदल-सैंथिया सेक्शन में रेल सेवाओं में सुधार करने तथा गाड़ियों की बारंबारता में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (1459)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उपनगरीय क्षेत्र का आसनसोल तक विस्तार करने की आवश्यकता।] (1460)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बोलपुर, सुरी, दुर्गापुर, वर्द्धमान, बंडेल में कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली उपलब्ध किये जाने की आवश्यकता।] (1461)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के आंदल और सैंथिया सेक्शन के बीच दोहरी लाइन का निर्माण प्रारंभ किये जाने की आवश्यकता।] (1462)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के आसनसोल और बर्नपुर सेक्शन के बीच दोहरी लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (1463)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता परिक्रमा रेलवे के प्रिंसिप घाट और माजरहाट सेक्शन के बीच के हिस्से को पूरा करने हेतु पर्याप्त धन उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1464)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल में विभिन्न रेल परियोजनाओं के लिए और अधिक धन उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1465)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कलकत्ता परिक्रमा रेलवे के दोहरीकरण और विद्युतीकरण करने की आवश्यकता ताकि उपनगरीय रेल पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा दिये गये सुझाव के अनुसार बी. वी. डी. बाग क्षेत्र तक पहुंच सकें।] (1466)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मेट्रो रेल के शेष दो चरणों अर्थात् दक्षिणेश्वर से गारिया और साल्ट लेक से रामराजतल्ला को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (1467)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अंदूल-दणकुनी चोर्ड लाइन होते हुए खडगपुर से सियालदह तक ई. एम. यू. गाड़ियां चलाये जाने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता।] (1468)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अंदूल-दणकुनी होते हुए सियालदाह और बर्द्धमान के बीच ई. एम. यू. रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1469)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत

मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के अंदल और पालास्थल सेक्शन के बीच और गाड़ियां प्रारंभ करने की आवश्यकता।] (1470)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रामकिस्तोपुर-शिबपुरचार-शालीमार-संतरागाछी, भट्टानगर-बेलानगर, वल्ली-बलूर-लिलुआ होते हुए हावड़ा से हावड़ा तक परिक्रमा रेल परियोजना बनाये जाने की आवश्यकता।] (1471)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तारकेश्वर लाइन के आरामबाग होते हुए विष्णुपुर तक विस्तार किये जाने की आवश्यकता।] (1472)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बोलपुर और आसनसोल तथा सूरी और आसनसोल के बीच यात्री गाड़ियां आरंभ किये जाने की आवश्यकता।] (1473)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी श्रेणियों में आर. ए. सी. प्रणाली समाप्त करने हेतु तत्काल कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1474)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सभी यात्री गाड़ियों को समयानुसार चलाये जाने की आवश्यकता।] (1475)

श्री जायनल अबेदिन (जंगीपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-फरक्का मार्ग पर चलने वाली रेलगाड़ियों के समुचित रखरखाव की आवश्यकता।] (1440)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रघुनाथगंज में भागीरथी नदी पर सड़क पर एक ऊपरी पुल के साथ एक नये रेलपथ के निर्माण के द्वारा लालगोला को जंगीपुर रोड स्टेशन से जोड़ने की आवश्यकता।] (1441)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कटवा से अजीमगंज तक के रेल पथ का विद्युतीकरण किये जाने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1442)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में कृष्णानगर से लालगोला तक के रेल पथ का विद्युतीकरण किये जाने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (1443)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के राणाघाट-लालगोला और कृष्णानगर तथा लालगोला खंडों में डी. एम. यू. रेक चलाये जाने की आवश्यकता।] (1444)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में कृष्णानगर से लालगोला तक दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (1445)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे माल्दा मंडल के अंतर्गत संकोपाडा हाल्ट स्टेशन को एक पूर्ण स्टेशन में परिवर्तित किये जाने की आवश्यकता।] (1446)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के अजीमगंज-नलहथी खंड के बराला स्टेशन पर हाई लेबल प्लेटफार्म के निर्माण करने की आवश्यकता।] (1447)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सेगरदिघी स्टेशन पर ऊपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1448)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[माल्दा मंडल के धुलियान गंगा स्टेशन के कार्यालय भवन का नवीनीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (1449)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के हावड़ा-रराका मार्ग पर रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (1450)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[हावड़ा-फरक्का मार्ग पर चलने वाली सभी रेलगाड़ियों के सवारी डिब्बों में यात्री सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (1451)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[चुलियान गंगा स्टेशन पर सियालदह-कटिहार एक्सप्रेस को ठहराये जाने की आवश्यकता।] (1545)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये

जायें।"

[मालदा डिविजन के अंतर्गत वी. ए. के. कूप लाइन में 347 अप 402 डाउन को मोहीपाल हाल्ट स्टेशन पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (1546)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सागरदीघ और आजीमगंज होते हुए नलहटी-हावड़ा के लिए के सीधी रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1547)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह-लालगोला सैक्शन में चलने वाली रेलगाड़ियों की समय पावंदी वनाये रखने की आवश्यकता।] (1548)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम बंगाल के सभी जिला मुख्यालयों को सवारी गाड़ियां चलाकर जोड़े जाने की आवश्यकता।] (1549)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[2301/2302, 2305/2306 को आसनसोल पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (1550)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह लालागोला सैक्शन में रात्रि में चलने वाली गाड़ियों में सुरक्षा उपाय मजवूत करने की आवश्यकता।] (1551)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लालगोला और सियालदह के वीच और अधिक गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1552)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पर्यटकों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए प्रातः सियालदह से और शाम को लालगोला से वापसी के लिए एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1553)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पर्यटकों की मांग को पूरा करने के लिए सवारी गाड़ियां चलाये जाने और कृष्णानगर, व्रह्मपुर, मुर्शीदावाद के लिए गाड़ियां उपलव्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (1554)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पश्चिम वंगाल के सभी पर्यटक स्थलों के लिए बेहतर रेल संचार सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (1555)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उपनगरीय क्षेत्र को आसनसोल तक वढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (1556)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिविजन में लालगोला स्टेशन पर एक ऊपरी पुल वनाये जाने की आवश्यकता।] (1557)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिविजन के व्रह्मपुर कोर्ट स्टेशन के समीप राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 34 स्थित फाटक पर एक ऊपरि पुल वनाये जाने की आवश्यकता।] (1558)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सियालदह लालगोला सैक्शन में चलने वाली सभी रेलगाड़ियों के दूसरी श्रेणी के सवारी डिव्वों में और अधिक यात्री सुविधाएं दिये जाने की आवश्यकता।] (1559)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह डिविजन में पीरताला हाल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में वदले जाने की आवश्यकता।] (1560)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों तथा स्टाफ क्वार्टरों के लिए लालगोला स्टेशन पर पर्याप्त जल की सप्लाई किये जाने की आवश्यकता।] (1561)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के सियालदह लालगोला सैक्शन में चलने वाली सभी रेलगाड़ियों के रखरखाव के स्तर में सुधार किये जाने की आवश्यकता।] (1562)

श्री जगत बीर सिंह द्रोण (कानपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सवाई माधोपुर-निराई होते हुए हावड़ा और जयपुर के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1476)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सवाई माधोपुर-निराई होते हुए गोरखपुर और जयपुर के बीच एक रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1477)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर और मद्रास के बीच एक सीधी रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1478)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मुरादाबाद और हरिद्वार होते हुए कानपुर और देहरादून के बीच एक सीधी रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1479)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वैष्णों देवी मंदिर जाने वाले भारी संख्या में हिन्दू तीर्थ यात्रियों की सुविधा के लिए जम्मू तवी जाने वाली गाड़ियों में कानपुर से आरक्षित डिब्बे लगाये जाने की आवश्यकता।] (1480)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर में गोविंदपुरी स्टेशन का दर्जा बढ़ाये जाने और गोविंदपुरी स्टेशन पर मेल गाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था की आवश्यकता।] (1481)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर की भारी जनसंख्या की मांग को देखते हुए कानपुर से गुजरने वाली सभी गाड़ियों में आरक्षित कोटे में पर्याप्त वृद्धि की आवश्यकता।] (1482)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वैंडरों और उनके आश्रित परिवार के सदस्यों को निःशुल्क चिकित्सा सुविदा प्रदान करने की आवश्यकता।] (1483)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दूसरी श्रेणी के यात्रियों को पर्याप्त सुविधाएं तथा उचित सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (1484)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर जैसे कानपुर सिटी स्टेशन में कम से कम छह कंप्यूटरीकृत आरक्षण काउंटर खोलने की आवश्यकता।] (1485)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ियों में भोजन की गुणवत्ता और सेवा के स्तर में सुधार करने की आवश्यकता।] (1486)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर और लखनऊ के बीच रेल लाइन का विद्युतीकरण कार्य प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने की आवश्यकता।] (1487)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बढ़ते हुए यातायात को संभालने के लिए कानपुर सेंट्रल स्टेशन की क्षमता का विस्तार करने की आवश्यकता।] (1488)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर और झांसी के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (1489)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर और इटावा के बीच मासिक सीजन टिकटधारकों के लिए गोमती एक्सप्रेस में सुपरफास्ट प्रभार समाप्त करने की आवश्यकता।] (1490)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर से अमृतसर तथा कानपुर से हटिया के लिए टाटा-हटिया अमृतसर एक्सप्रेस में दो सवारी डिब्बे अर्थात् एक द्वितीय साधारण श्रेणी का तथा एक स्लीपर श्रेणी का डिब्बा लगाने की आवश्यकता।] (1491)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वरौनी-अमृतसर एक्सप्रेस में कानपुर जाते हुए तथा वहां से लौटते हुए दो सवारी डिब्बे अर्थात् एक द्वितीय श्रेणी का तथा एक स्लीपर श्रेणी का डिब्बा लगाने की आवश्यकता।] (1492)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[4517 अप ऊंचाहार एक्सप्रेस को अमृतसर तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (1493)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानपुर में केन्द्रीय आयुध डिपो के पास फ्लाई-ओवर के निर्माण की आवश्यकता।] (1494)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कानुपर मेडिकल कालेज के पास एक फ्लाईओवर के निर्माण की आवश्यकता।] (1495)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे की भूमि, संपत्ति और आस्तियों की ठीक प्रकार से रक्षा करने के लिए गार्ड व्यवस्था सुदृढ़ करने की आवश्यकता।] (1496)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलवे के आधुनिकीकरण के परिणामस्वरूप अधिक भारी इंजनों, भारी धुरी वाले सवारी डिब्बों और मालडिब्बों के प्रयोग के कारण हो रही रेल दुर्घटनाओं के लिए एक आयोग के गठन की आवश्यकता।] (1497)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[यात्रियों की सहायता के लिए प्रत्येक रेलवे कर्मचारी को प्राथमिक चिकित्सा में प्रशिक्षित होना अनिवार्य किये जाने की आवश्यकता।] (1498)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[तोड़-फोड़ की गतिविधियों का पता लगाने तथा उन्हें रोकने के लिए रेललाइनों की निगरानी सुदृढ़ करने की आवश्यकता।] (1499)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पुनश्चर्या कार्यक्रमों के महत्व पर जोर देने तथा प्रशिक्षण संस्थाओं में आधुनिक उपस्करों तथा मोटिवेटेड इंस्ट्रक्टरों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1500)

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जोधपुर-लखनऊ मरुधर एक्सप्रेस को रोजाना चलाये जाने की आवश्यकता।] (1513)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बांदीकुई-आगरा सेक्शन को बड़ी लाइन में शीघ्र बदले जाने की आवश्यकता।] (1514)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयुपर से मद्रास और दक्षिण भारत के अन्य क्षेत्रों के लिए एक नई रेल सेवा शुरू किये जाने की आवश्यकता।] (1515)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बीकानेर से हावड़ा तक एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1516)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[65 वर्ष की बजाय 60 वर्ष से अधिक की आयु के वयोवृद्ध नागरिकों को टिकटों की दरों में 25% की छूट दिये जाने की आवश्यकता।] (1517)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वयोवृद्ध नागरिकों को टिकटों पर 25% की छूट केवल 500 किलोमीटर से अधिक की यात्रा करने की शर्त को समाप्त किये जाने की आवश्यकता।] (1518)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[वयोवृद्ध नागरिकों के परिचारकों के लिए आरक्षण में प्राथमिकता दिये जाने की आवश्यकता।] (1519)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जोधपुर और हावड़ा के बीच चलने वाली सुपरफास्ट एक्सप्रेस में जयपुर से पर्याप्त कोटा उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (1520)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मरुधर एक्सप्रेस और मांडेर एक्सप्रेस में जयपुर सिटी से टिकट निरीक्षण स्टाफ तैनात किये जाने की आवश्यकता।] (1521)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[रेलगाड़ी में चल रहे स्टाफ को जो सुविधाएं उपलब्ध हैं वे सुविधाएं टिकट चेकिंग स्टाफ को भी उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (1522)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली और जयपुर के बीच चलने वाली प्रत्येक रेलगाड़ी को मालवीय नगर और गांधी नगर पर ठहराव हेतु व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता।] (1523)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर आरक्षण कंप्यूटर को दिल्ली आरक्षण कंप्यूटर के साथ जोड़े जाने की आवश्यकता।] (1524)

"कि रेलवे वोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर-टोडाराय सिंह-उदयपुर लाइन को बड़ी लाइन में बदले जाने की आवश्यकता।] (1525)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[दिल्ली-बहारोड़-कठपुतली-जयपुर मार्ग पर बड़ी रेल लाइन का निर्माण

किये जाने की आवश्यकता।] (1526)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर और मुंबई के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों मे रसोई यान लगाये जाने की आवश्यकता।] (1527)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर सिटी में पांच स्थानों पर पार्सल बुकिंग घर खोले जाने की आवश्यकता।] (1528)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर-चित्तौड़-उदयपुर मार्ग पर बड़ी रेल लाइन का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (1529)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जोधपुर और जैसलमेर के बीच रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1530)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[फुलेरा-रीगस-रिवाड़ी बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण किये जाने की आवश्यकता।] (1531)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[धोलपुर-सरनापुरी-गंगानगर मार्ग पर बड़ी रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किये जाने की आवश्यकता।] (1532)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर-नागौर-लोडी रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण किये जाने की आवश्यकता।] (1533)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर से गुवाहाटी (असम) तक बड़ी रेल लाइन पर रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1534)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर से कन्याकुमारी सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1535)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर से दिल्ली/नई दिल्ली के बीच और वापसी के लिए बड़ी रेल लाइन पर सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1536)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अलवर-मथुरा होते हुए जोधपुर से कलकत्ता (हावड़ा) तक रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1537)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[राजस्थान पर्यटन विभाग के सहयोग से पर्यटन गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1538)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[नई दिल्ली में रेलवे विश्रामालय बनाये जाने की आवश्यकता।] (1539)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर रेलवे स्टेशन पर मेगा टर्मिनल का विकास किये जाने की आवश्यकता।] (1540)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर-बांदाकुई-अलवर, जयपुर-रींगस-सीकर, जयपुर-फुलेरा-अजमेर, जयपुर-सांगानेर-टोडाराय सिंह, जयपुर-सांगानेर-सवाई माधोपुर डिवीजनों में पुश-पुल रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1541)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर में सरकुलर ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता। (1542)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[कनकपुर (जयपुर) में कंटेनर टर्मिनल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता।] (1543)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[जयपुर और दिल्ली के बीच पार्सल रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1544)

[अनुवाद]

डॉ. रामचन्द्र डोम (बीरभूम) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[लंबी दूरी के यात्रियों अर्थात् 150 किलोमीटर से अधिक लंबी दूरी की यात्रा करने वालों के लिए एम. एस. टी. सुविधा उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1569)

"कि परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के बर्द्धमान—आसनसोल सेक्शन पर अधिक ई. एम. यू. रेक उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1570)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[साहिबगंज लूप तथा अंडाल-अजीमगंज सेक्शन पर रेलगाड़ियों को समय पर चलाये जाने की आवश्यकता।] (1571)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पिचकुरी-ढाल पर रेलगाड़ियों के अधिकांशतः पटरी से उतर जाने को रोकने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (1572)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मयूराक्षी फास्ट पैसेंजर, विश्वभारती फास्ट पैसेंजर, शांति निकेतन एक्सप्रेस गाड़ियों को प्रतिदिन समय पर चलाये जाने की आवश्यकता।] (1573)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[57 डाउन ट्रेन को मुख्य लाइन के बजाय बरास्ता एच. बी. कोर्ड पर चलाये जाने के लिए रास्ता बनाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (1574)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अंडाल-पालसथली तथा अंडाल-सेंथिया के बीच अधिक गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (1575)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[प्रातः हावड़ा से सूरी तक तथा उसी दिन शाम को वापसी यात्रा के लिए एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1576)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बीरभूम जिला मुख्यालय सूरी को देश की राजधानी से जोड़ने के लिए एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1577)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सूरी तथा आसनसोल के बीच और सूरी तथा बर्द्धमान के बीच पैसेंजर रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1578)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बोलपुर तथा आसनसोल के बीच पैसेंजर रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (1579)

"कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[बोलपुर तथा नई दिल्ली के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (1580)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[उपनगरीय क्षेत्र को आसनसोल तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (1582)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[पूर्व रेलवे के रवाना-सेंथिया सेक्शन के विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (1583)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अंडाल तथा सेंथिया के बीच रेल लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (1584)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[अंडाल-सेंथिया सेक्शन का विद्युतीकरण तत्काल किये जाने की आवश्यकता।] (1585)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[सेंथिया से मोल्लारपुर होते हुए मोहम्मद बाजार तक नई रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1586)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।"

[मोल्लारपुर, नलहाटी तथा मुरारी पर फ्लाई-ओवर का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1587)

[अनुवाद]

श्री शरद विघे (मुंबई उत्तर मध्य) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री के बजटीय प्रस्तावों और माननीय मंत्री द्वारा रखे गये प्रस्तावों का भी समर्थन करता हूं। विपक्ष के एक सदस्य श्री राम नाईक ने लंबा भाषण दिया है और विशेषकर मुंबई उपनगरीय यात्रियों को हो रही कठिनाइयों तथा उन पर हो रहे अन्याय पर प्रकाश डाला है। मैं इस मामले पर केवल सभा में अपितु सभा के बाहर भी उनका समर्थन करता रहा हूं। किंतु उन्होंने सामान्य बजटीय प्रस्तावों

के वारे में कुछ टिप्पणियां की हैं, जिनसे मैं सहमत नहीं हूं। उन्होंने माननीय रेल मंत्री के इस वजटीय भाषण में दिये गये अनेक अच्छे प्रस्तावों की ओर ध्यान नहीं दिया है और इस बात को ध्यान में रखते हुए मैं विनम्रतापूर्वक कहूंगा कि उन्होंने इस विषय के साथ न्याय नहीं किया है।

· सर्वप्रथम, हमें इस बात को अवश्य ध्यान में रखना चाहिए कि इस बजट को गंभीर आर्थिक कठिनाइयों की स्थिति में रखा गया है और माननीय सदस्य श्री राम नाईक ने स्वयं ही इस मंत्रालय के वर्ष-दर-वर्ष वजटीय समर्थन की कटौती की मुख्य पृष्ठभूमि का उल्लेख किया है। इस कमी के साथ रेल मंत्रालय गत अनेक वर्षों से कार्य कर रहा है और इस वर्ष यह समर्थन 51 प्रतिशत से घटकर 18 प्रतिशत या इससे भी कम रहा गया है। इस प्रकार संसाधन की गंभीर कठिनाई है। इसके अतिरिक्त, हम यह भी देखते हैं कि मुख्य रूप से विजलीघरों और राज्य विद्युत वोर्डों की वकाया धनराशि में भी वेतहाशा वृद्धि हुई है। इसीलिए रेल मंत्रालय की आर्थिक कठिनाइयां और भी वढ़ गई हैं। इसलिए इस पृष्ठभूमि के आधार पर, रेल मंत्री के भाषण में उल्लिखित अनेक प्रस्तावों को स्वीकार करना पड़ेगा। इसके अलावा, मैं कह रहा था कि इस बजट में अनेक अच्छे प्रस्ताव हैं। इसके अलावा मुंवई दैनिक यात्रियों के सीजन टिकट को छोड़कर इस बजट को वहुत ही अच्छा बजट कहा जायेगा। जहां तक दैनिक यात्रियों का संवंध है, अतिरिक्त राजस्व किराये और माल भाड़े में वहुत ही समुचित और चयनात्मक वृद्धि करके जुटाया गया है। हम माल-भाड़े में 7.5 प्रतिशत की वृद्धि देखते हैं, इसमें भी अनाजों, दालों, चीनी, रसायन उर्वरकों आदि को इससे छूट दी गई है और रेलवे के लग्जरी श्रेणी के किराये में 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। अतः इस वर्ष संयुक्त वृद्धि औसतन 3.5 प्रतिशत हुई है। विगत बजटों को देखते हुए, यह वृद्धि अधिक नहीं है। मुझे याद है कि प्रथम तीन वजटों में से प्रत्येक बजट में संयुक्त रूप से 15 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। 1994-95 में, संयुक्त वृद्धि 6 प्रतिशत थी। उनकी तुलना में, हमें ध्यान देना चाहिए कि इस वर्ष संयुक्त वृद्धि केवल 3.6 प्रतिशत है। उस दृष्टिकोण से, और मुद्रास्फीति दर को ध्यान में रखते हुए वास्तव में कोई वृद्धि हुई ही नहीं है और यदि कोई वृद्धि हुई भी है तो बहुत ही मामूली है। जैसाकि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने अपने प्रेस सम्मेलन में कहा है कि इससे थोक मूल्य सूचनांक में केवल 0.14 प्रतिशत की वृद्धि हो सकती है। जहां तक इन वृद्धियों का संवंध है, इससे अर्थव्यवस्था पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसलिए, सभी पहलुओं को ध्यान में रखते हुए, जहां तक राजस्व जुटाने का संवंध है, हमें मानना पड़ेगा कि इस वर्ष का रेलवे बजट वास्तव में बहुत ही अच्छा बजट है।

इसमें कोई संदेह नहीं, आलोचक कह सकते हैं कि राजस्व जुटाने के लिए और अधिक प्रयास किये जाने चाहिए ताकि इस महत्वपूर्ण मूलभूत ढांचे का और अधिक विकास किया जा सके। विश्वव्यापीकरण की वर्तमान स्थिति में आर्थिक ढांचे को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है जिसके लिए परिवहन क्षेत्र में एक अत्यधिक मजबूत मूलभूत का अत्यधिक महत्व है। इस दृष्टिकोण से यह आलोचना हो सकती है कि संसाधन जुटाने के लिए और अधिक प्रयास किये जाने चाहिए थे जिससे कि परिवहन प्रणाली को और अधिक परिवर्द्धित गति से मजबूत वनाया जा सके।

मैं वर्तमान बजट के बारे में यह कहना चाहूंगा कि गत कुछ वर्षों से रेल लाइनों के बदलने और नवीनीकरण की जो उत्तरोत्तर प्रगति हो रही है, उसे प्रभावित किये विना विद्युतीकरण, आमान परिवर्तन और चल स्टॉक के क्षेत्र की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। इस क्षेत्र में भी अनेक प्रयास किये गये हैं और मैं अपना मुद्दा स्पष्ट करने के लिए कुछ आंकड़े देना चाहूंगा। आमान परिवर्तन के संवंध में आठवीं योजना के प्रथम तीन वर्षों में वड़ी लाइन में 4700 कि. मी., अगले वर्ष 1500 कि. मी. और वर्ष 1994-95 में 14 सेक्शनों में आमान परिवर्तन कार्य पूरा करने की योजना है। वर्ष 1995-96 के वजट में दस आमान परिवर्तन के कार्यक्रम प्रस्तावित हैं। जहां तक रेल मार्गों के नवीनीकरण का प्रश्न है, वकाया काम वहुत कम रह गया है। आठवीं योजना के आरंभ में अप्रैल 1992 में 9600 कि.मी. रेल मार्ग का नवीनीकरण कार्य वकाया था। योजना के अंत तक उसके घटकर 1950 कि. मी. रह जाने की संभावना है। चालू वर्ष में 2550 कि. मी. रेल मार्ग का नवीनीकरण किया जा चुका है और 1995-96 के लिए इसका लक्ष्य 2600 कि. मी. रखा गया है। इस देश के परिवहन ढांचे में सुधार करने के लिए ये सव वहुत ही अच्छे उपाय किये जा रहे हैं।

इसके अलावा विगत तीन वर्षों में कुछ कठिनाइयों के वावजूद इस वर्ष पिछले वर्ष के दौरान 3800 मिलियन टन की अपेक्षा 3980 मिलियन का ढुलाई माल भाड़ा राजस्व अर्जित करने का लक्ष्य रखा गया है।

विगत तीन वर्षों के दौरान सामान्य लक्ष्य प्राप्ति में कुछ कमी रही। उदाहरण के रूप में वर्ष 1993-94 के दौरान रेलवे केवल 3590 लाख टन राजस्व अर्जित करने वाले माल की ढुलाई कर सका। यह 3620 लाख टन के संशोधित लक्ष्य से कम रहा। वर्ष 1994-95 में 3800 लाख टन का लक्ष्य था लेकिन प्रथम नौ महीनों में रेलवे केवल 2730 लाख टन माल की ढुलाई कर सका और वास्तविक रूप में यह केवल 2650 लाख टन राजस्व अर्जित करने वाले माल की ढुलाई कर सका।

यात्री यातायात के मामले में भी रेलवे ने वर्ष 1993-94 में 41870 लाख यात्री यातायात की योजना का लक्ष्य रखा था जिसे वाद में संशोधित करके 3847 लाख कर दिया गया और वास्तव में यह 37240 लाख यात्रियों के यातायात का लक्ष्य ही पूरा कर सकी। वर्ष 1994-95 में रेलवे ने 39240 लाख यात्रियों के यातायात का लक्ष्य रखा था और वाद में इसमें संशोधन करके इसे कम कर दिया गया था और अंततः हमारे पास उपलब्ध दस्तावेजों के आधार पर 39780 लाख यात्रियों के यातायात की संभावना है। अतः गत दो या तीन वर्षों के दौरान माल भाड़ा और यात्री किराये से राजस्व अर्जन में कमी रही है। इसके वावजूद रेल मंत्रालय ने हमारे समक्ष एक उच्च और महत्वाकांक्षी लक्ष्य रखा है और चालू वर्ष के दौरान उन्हें इन लक्ष्यों के पूरा होने की आशा है।

इसके अतिरिक्त अनेक नई रेलगाड़ियां भी चलाई गई हैं। रेल मंत्री के वजट भाषण में पृष्ठ 8 पर पैरा 7.2 में 19 नई रेलगाड़ियां चलाने का प्रस्ताव रखा गया है। मैं नई रेलगाड़ियों में से विशेषकर एक रेलगाड़ी का स्वागत करता हूं क्योंकि इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के मतदाता लाभान्वित होंगे। मद सं. 16 में नागरकोइल से मुंवई वी. टी. के बीच वरास्ता मदुराई एक साप्ताहिक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की वात कही गई है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र, विशेषकर धारवी क्षेत्र से जहां तिरुनेलवेली से हजारों व्यक्ति यात्रा करते हैं, इसकी लगातार मांग की जा रही थी। तिरुनेलवेली जाते समय इन लोगों को कुछ कठिनाई होती थी और मैं इन लोगों को कुछ सुविधा प्रदान करने के लिए कुछ समय से मांग कर रहा था। मुझे यह जानकर प्रसन्नता हुई है कि इस वर्ष रेल मंत्री ने उस मांग को पूरा कर दिया है और प्रस्तावित 19 नई रेलगाड़ियों में इस नई रेलगाड़ी को भी शामिल कर लिया है। इस मांग पर ध्यान देने के लिए मैं रेल मंत्री का हृदय से आभारी हूं। पैरा 7.3 में चार क्षेत्रों के लिए पूर्णतः अनारक्षित गाड़ियां चलाने के निश्चय का उल्लेख है। वस्तुतः अगले पैरा में सूचीबद्ध इतनी सारी नई गाड़ियां चलाने के प्रस्ताव से और अन्य वातें जिन्हें

करने का प्रस्ताव है, से यह पता चलता है कि वह वास्तव में रेल यात्रियों को और अधिक सुविधाएं देना चाहते हैं और यात्रियों को और अधिक राहत देना चाहते हैं, इसके बावजूद जबकि संसाधनों के संबंध में बहुत अधिक कठिनाइयां हैं। इस दृष्टिकोण से इसका उपयोग करने वाले, विशेषरूप से यात्रियों और व्यापारियों को, जो अपना माल लाने ले जाने में इसका उपयोग करते हैं, इस रेल बजट का स्वागत करना चाहिए।

इसके अलावा, प्रेस अथवा अनेक विभिन्न मंचों से अनेक आलोचनाएं की गई हैं। उनमें से प्रथम मुद्रा-स्फीति के बारे में है। अनेक आलोचक इस बात से सहमत हैं इससे मुद्रा-स्फीति नहीं बढ़ेगी। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन, श्री अशोक भटनागर जी कह चुके हैं कि समग्र रूप से केवल 3.5 प्रतिशत की वृद्धि होगी और इसलिए थोक मूल्य पर इसका केवल 0.14 प्रतिशत प्रभाव पड़ेगा। इसलिए इस देश के विभिन्न वर्गों में अधिकांश लोगों ने रेल बजट में इस वर्ष के प्रस्तावों का स्वागत किया है क्योंकि उनसे लोगों पर बोझ नहीं बढ़ेगा और मुद्रा-स्फीति नहीं होगी। इसके साथ ही इसमें अनेक नई रेलगाड़ियों का, रेलगाड़ियों के गंतव्य स्थान बढ़ाने तथा अनेक अन्य सुविधाओं का भी आवश्वासन दिया गया है।

इसमें जो नया घटक प्रस्तावित किया गया है, मैं विशेषरूप से उसी का उल्लेख करना चाहूंगा और वह है औद्योगिक संबंध तथा श्रमिकों की भागीदारी। श्रमिक दिवस, जो कल ही मनाया गया था, उसे श्रमिकों के दृष्टिकोण से देखना होगा और इसका महत्व समझना होगा। पैरा 34.2 में रेल संबंधी महत्वपूर्ण मामलों में रेलवे बोर्ड और श्रमिक महासंघों के बीच शीर्षस्थ स्तर पर भागीदारी के आश्वासन का उल्लेख है जिससे अपार ताल-मेल बढ़ेगा। रेल मंत्री ने यह स्वागत योग्य कदम उठाया है। इतना ही नहीं अगले पैरा में उन्होंने रेल परिचालन और उपभोक्ता सेवाओं से संबंधित मसलों और मामलों पर मान्यताप्राप्त संघों के साथ व्यापक भागीदारी की बात कही है और उन्होंने कहा है कि प्रत्यक्ष भागीदारी और स्वनिदेशित प्रयास के लिए निम्नतर स्तर पर स्व-प्रबंध टीमें तैयार की जायेंगी। मेरी इच्छा है कि रेलवे कार्यकरण के संबंध में सच्चे मन से श्रमिकों की भागीदारी तत्काल आरंभ और चालू की जाये। इससे न केवल श्रमिकों की मांग पूरी होगी अपितु इससे वस्तुतः हमारी परिवहन प्रणाली की प्रगति होगी क्योंकि जितनी अधिक श्रमिकों की भागीदारी होगी, रेलवे के कार्यकरण में उतना ही सुधार होगा।

मैं लायसेंसशुदा पोर्टरों के लिए दिये गये एक और सुझाव का स्वागत करता हूं। आपने यह भी घोषणा की है कि उन्हें अपने आश्रितों और संतानों के लिए बहिरंग चिकित्सा सुविधाएं प्राप्त होंगी और उन्हें रेलवे द्वारा अथवा रेलकर्मियों और महिला समिति द्वारा चलाये जा रहे संगठनों में शिक्षा सुविधाएं भी प्रदान की जायेगी। यह अत्यधिक स्वागत योग्य प्रस्ताव है।

बजट में यात्रियों को राहत देने संबंधी अनेक घोषणाएं की गई हैं। समयाभाव के कारण मैं प्रत्येक मुद्दे का उल्लेख नहीं करूंगा किंतु अधिकांशतः रेल मंत्री का संपूर्ण निदेश यात्रियों को अधिकाधिक सुविधाएं देने और परिवहन प्रणाली को सुधारने का है जो देश की वर्तमान स्थिति और इस देश के वर्तमान आर्थिक विकास के अनुरूप हो।

जहां तक मुंबई उपनगरीय यात्रियों का संबंध है, मैं श्री राम नाईक से सहमत हूं और महसूस करता हूं कि सीजन टिकट के किराये में वृद्धि उचित नहीं है और इसे बिल्कुल भी नहीं बढ़ाया जाना चाहिए था। यदि यह न किया गया होता तो यह बजट और अधिक आकर्षक होता। ऐसा होने पर बड़ी संख्या में मुंबई उपनगरीय दैनिक यात्रियों को संतोष होता। श्री राम नाईक जो कुछ कह चुके हैं, उसे मैं दोहराना नहीं चाहता किंतु सीजन टिकट के लिए उपनगरीय किराये ढांचे में दो कारणों से वृद्धि की गई है। प्रथमतः रेल मंत्री से गत अनेक वर्षों से यह कहा जाता है कि इस उपनगरीय रेल को बहुत अधिक रियायत मिली हुई है जो बिल्कुल सही नहीं है। मुंबई से आने वाले विरोधी दल के तथा कांग्रेस पार्टी के इस सभा के सदस्य हर वर्ष यह कहते रहे हैं कि यह एक कल्पना है। मुंबई उपनगर का जहां तक संबंध है, यह बहुत अधिक रियायती नहीं है। श्री राम नाईक आंकड़े देकर यह स्पष्ट कर चुके हैं कि मुंबई उपनगरीय सेक्शन जरा भी घाटे में नहीं है। इसके विपरीत, यह लाभ अर्जित कर रहा है। जो आंकड़े उपलब्ध हैं—मैं मूल आंकड़े उद्धरित नहीं करूंगा—मैं इतना ही कहूंगा कि 1991-92 में मध्य रेलवे को 7.81 करोड़ रुपये का घाटा हुआ था; जबकि पश्चिम रेलवे को 24.91 करोड़ रुपये का लाभ हुआ था। 1992-93 में मध्य रेलवे का घाटा 7.81 से घटकर 7.13 करोड़ रुपये हो गया था जबकि पश्चिम रेलवे का लाभ 24.91 करोड़ रुपये से बढ़कर 49.94 करोड़ रुपये हो गया था। अर्थात् लगभग दुगने से अधिक। 1993-94 में मध्य रेलवे का घाटा मामूली-सा बढ़कर 10.33 करोड़ रुपये हो गया था जब पश्चिम रेलवे का लाभ बढ़कर 63.88 करोड़ रुपये हो गया था। इस प्रकार संपूर्ण रूपेण पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे के आंकड़े साथ-साथ लिए गये हैं, मुंबई उपनगरीय रेलवे को अत्यधिक लाभ हो रहा है।

यह मैं नहीं कह रहा हूं ये सब आंकड़े कह रहे हैं, जो यहां उपलब्ध है। यहां तक कि यात्री किराया और मालभाड़ा संबंधी ननजुदप्पा समिति के प्रतिवेदन में इसका उल्लेख है, और इस बात को स्वीकार किया गया है कि स्थिति यह है और विशेषकर मुंबई उपनगरीय रेलवे घाटे में नहीं है और उन्हें और भी सुख-सुविधाएं मिलनी चाहिए।

इसके अलावा, यदि मैं उस प्रतिवेदन का हवाला दूं जिस पर आप रेल किराया बढ़ाये जाने के प्रयोजन के लिए सदा भरोसा करते हैं अर्थात् ननजुदप्पा समिति का प्रतिवेदन—रेल किराया और भाड़ा समिति का प्रतिवेदन, जिसका उद्धरण आप सदा देते हैं—कि उसी समिति ने कुछ टिप्पणियां की हैं जो नितांत रूप से मुंबई रेल दैनिक यात्रियों के हित में हैं। उन्होंने इन दैनिक यात्रियों की दशा का वर्णन पृष्ठ 441 पैरा 16.43 पर किया है। उन्होंने बताया है :

> "किसी को भी व्यस्ततम समय के दौरान मुंबई में उपनगरीय रेलगाड़ियों में ठसाठस भीड़ के बारे में विश्वास करने के लिए उसे देखना चाहिए। 870 व्यक्तियों के खड़े होने की जगह के सहित 1726 यात्रियों की कुल क्षमता या स्थान वाली नौ डिब्बों वाली ई. एम. यू. गाड़ी में व्यस्ततम समय में वास्तविक भार 3000 से 3500 सवारियों का होता है जिसे रेलवे की बोलचाल की भाषा में अत्यधिक ठसाठस भरी—कुचलने वाली भीड़ कहते हैं।"

उन्होंने अत्यधिक ठसाठस भरी कुचलने वाली भीड़ शब्दों का ही इस्तेमाल किया है। वह आगे कहते हैं :

> "इसके परिणामस्वरूप एक वर्ग मीटर की जगह में यथासंभव 10 यात्री सिमट जाते हैं। कम-से-कम कहने को तो यह अमानवीय है तथापि ऐसा प्रतीत होता है कि क्या यह सहनीय है।"

यह आपकी अपनी ही समिति के प्रतिवेदन में और इसमें मुंवई उपनगरीय रेलवे के बारे में वर्णन है। इसके बाद, पैरा 16, 18, 19 में एक बहुत ही महत्वपूर्ण सिफारिश की गई है। मैं इसका हवाला दूंगा। यह एक छोटी सिफारिश है। वह सिफारिश करते हैं :

> "इसके साथ ही हम यह सिफारिश करते हैं कि नये ढांचे से

पूरा लाभ उठाने के लिए निम्नलिखित उपाय तत्काल किये जायें। वर्तमान क्षमताओं का ईष्टतम उपयोग करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर मुंबई को अतिरिक्त ई. एम. यू. डिब्बे सप्लाई किये जाने चाहिए। इसे ध्यान में रखा जाये कि मुंबई ही एकमात्र शहर है जहां यात्री सेवाओं से कोई घाटा नहीं हो रहा है।''

ननजुदप्पा समिति ने ही स्वयं यह कहा है कि इसे ध्यान में रखा जाये कि मुंबई ही एकमात्र शहर है जहां यात्री सेवाओं से कोई घाटा नहीं हो रहा है। वह आगे कहते हैं :

''यद्यपि उपरोक्त दिये गये कारणों से केवल मुंबई के लिए पृथक् किराया निर्धारित करना संभव नहीं है, तथापि भारतीय रेल का दायित्व है कि अत्यधिक भीड़ से, जो असहनीय सीमाओं का अतिक्रमण कर चुकी है, मुंबई निवासियों को राहत पहुंचाई जाये।''

यदि आप उनकी सिफारिशों के आधार पर तिमाही सीजन टिकट का मूल्य 2.5 गुणा से 2.7 गुणा बढ़ाने और मासिक सीजन टिकट का मूल्य बढ़ाकर 250 रुपये कर रहे हैं तो आप उस सिफारिश का भी पालन क्यों नहीं करते जो उस सिफारिश से ही संबद्ध है ? अतः आप केवल एक सिफारिश को ही स्वीकार नहीं कर सकते और दूसरी को स्वीकृत नहीं कर सकते जोकि यात्रियों के पक्ष में है।

इसलिए मेरा अनुरोध है कि यदि आप उनकी सिफारिशों का पालन कर रहे हैं, तो उनका आंशिक रूप से नहीं अपितु समग्र रूप से पालन करें और सिफारिश के इस भाग का भी पालन करें।

अब, एक और सुझाव है। किरायों में वार्षिक वृद्धि रोकने के लिए एक उपाय है, जैसाकि प्रतीत होता है जैसाकि कुछ विचारकों का मत है कि मुंबई उपनगरीय रेलवे के लिए एक स्वायत्त निगम सृजित किया जाये। आज आप इस प्रकार के निगम की व्यवहारिकता को नकार रहे हैं। किंतु मुझे पता है, कि संसद में, सरकार अनेक मामलों पर, अनेक बार वर्षों तक नकारती रही है। उदाहरण के तौर पर हम महाराष्ट्र के क्षेत्रीय बोर्डों को ही ले सकते हैं। हम इस मामले को कई वर्षों से उठाते रहे हैं और सरकार हर समय यह कह देती थी कि यह संभव नहीं है, इसे संविधान के अंतर्गत ही किया जा सकता है। अंततोगत्वा गत वर्ष इसे स्वीकार कर लिया गया। अतः इस मामले में भी मुझे आशा है कि समय-समय पर आपके द्वारा मना करने के बावजूद, एक समय आयेगा, जब आप इस मांग को स्वीकार कर लेंगे क्योंकि यह एक तर्कसंगत मांग है। यह इस दृष्टिकोण से भी तर्कसंगत है कि इसका समर्थन स्वयं रेल मंत्री समय-समय पर करते रहे हैं। जब श्री जार्ज फर्नान्डीस रेल मंत्री थे, तब उन्होंने सितंबर 1990 में मुंबई उपनगरीय परिवहन पर एक साक्षेप पत्र तैयार किया था। उक्त प्रतिवेदन में भी इस सुझाव की ओर संकेत किया गया है। उसमें जो कहा गया है उसे मैं उद्धरित करता हूं :

''यह एक तर्कयोग्य प्रश्न है कि क्या इसका निदान निम्नांकित मुख्य कार्यों के साथ क्षेत्रीय विकास प्राधिकरण के एक भाग के रूप में एक एकीकृत महानगर परिवहन प्राधिकरण के सृजन पर आश्रित है।''

इसलिए, एक सुझाव चर्चा के लिए रखा गया था किंतु अंतिम निर्णय नहीं लिया गया था।

श्री राम नाईक (मुंबई उत्तर) : विश्व बैंक के बारे में क्या प्रश्न है ?

श्री शरद दिघे : निसंदेह उन्होंने इसका समर्थन किया था। महाराष्ट्र सरकार ने जो दस्तावेज दिये थे, जिसमें बी. यू. टी. पी. परियोजना का उल्लेख है, उसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि विश्व बैंक भी इस पर विचार कर रहा है। विश्व बैंक विस्थापित व्यक्तियों का फिर से पता लगाने और उनका पुनर्वास करने पर जोर दे रहा है। उसने एक महानगर रेल प्राधिकरण के गठन के लिए कुछ संस्थागत सुझाव भी दिये हैं। अंततोगत्वा एक महानगर परिवहन योजना बनाने के लिए तथा सड़क यातायात के प्रबंध करने के लिए कोई-न-कोई निकाय तो बनाना ही पड़ेगा। जहां तक परिवहन और रेल परिवहन को शामिल करके एक सम्मिलित निदान करना ही पड़ेगा। अतः सभी विशेषज्ञ समितियों ने इस सुझाव की ओर संकेत किया था। अब इसका समर्थन मुंबई में अनेक संगठनों द्वारा किया गया है। मैं भी इस सुझाव का हार्दिक समर्थन करता हूं कि यदि मुंबई शहर के लिए महानगर टेलीफोन निगम लि. के समान एक स्वायत्त निकाय बना दिया जाये तो इससे लाभ होगा। आप एक उपनगरीय महानगर प्राधिकरण बना सकते हैं और महानगर प्राधिकरण पर समग्र उपनगरीय सेवाएं छोड़ सकते हैं। वे अपनी समस्या हमारे समक्ष रख सकते हैं कि लेखाओं को पृथक्-पृथक् करना उनके लिए कठिन होगा। मुझे नहीं पता इसमें कठिनाई क्या है। जब हम टेलीफोन के मामले में समस्या का समाधान किया है। तो रेलवे के मामलों में भी हमारे लिए इसका समाधान करना संभव होगा। सामान्य सेवाओं के बारे में आप कुछ विशेषज्ञ नियुक्त कर सकते हैं और परिसंपत्ति और लाभों का विभाजन कर सकते हैं और तभी मुंबई के दैनिक यात्रियों को सुविधाएं देने के मामले में आप पूरा न्याय कर सकते हैं। हमें यदा-कदा हर समय बोझ डालने की और तब सीजन टिकटों और त्रिमासिक पासों के मूल्य बढ़ाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। इस दृष्टिकोण से मैं इसका समर्थन करता हूं और मेरे विचार से यही एकमात्र समाधान है तथा रेल मंत्री को इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए और इसकी जांच विशेषज्ञों से करानी चाहिए। समय-समय पर हम कहते रहे हैं कि इस पर बहुत अधिक रियायत है। किंतु यह मानकर भी कि इस पर बहुत अधिक रियायत है, एक महानगर उपनगरीय रेलवे को रियायत देने में कोई गलती नहीं की गई है। ऐसा विश्व में सभी जगहों पर किया जाता है। रेल मंत्रालय की स्थायी समिति के पांचवें प्रतिवेदन के पृष्ठ 11 पर उन्होंने अन्य देशों में दी गई रियायतों की राशि दी है। ब्रिटिश रेलवे अपनी उपनगरीय रेलवे को 22.4 प्रतिशत तक की रियायत देता है, स्वीस फेडरल रेलवे 35.7 प्रतिशत रियायत देता है, जर्मन फेडरल रेलवे 51.2 प्रतिशत और फ्रांस नेशनल रेलवे 42.31 प्रतिशत रियायत देता है। उपनगरीय प्रणाली एक ऐसी प्रणाली है जिस पर रियायत दी जानी चाहिए क्योंकि यह संपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र के चारों ओर चलती है और इसका उपयोग अपने कार्य स्थलों पर पहुंचने के लिए कर्मचारियों तथा निर्धन व्यक्तियों द्वारा किया जाता है। इस दृष्टिकोण के अलावा भी, यह राष्ट्रीय हित, उद्योग के हित और देश के विकास के हित में है कि इस प्रकार की प्रणाली अत्यधिक रियायती होनी चाहिए। किंतु मुंबई के मामले में, अत्यधिक रियायती का सिद्धांत वास्तव में गलत है, यह काल्पनिक है। इसका समाधान एक पृथक् निगम की संरचना करने से ही हो सकता है।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः रेल मंत्री से इसे त्यागने का और मुंबई उपनगरीय रेलवे के सीजन टिकट का किराया बढ़ाने के इस प्रस्ताव को त्यागने का अनुरोध करता हूं। यहां तक कि त्रैमासिक सीजन टिकट का किराया मासिक सीजन टिकट के किराया का 2.5 गुणा से 2.7 गुणा तक बढ़ाने के प्रस्ताव को छोड़ा जाये। इससे अधिक घाटा नहीं होगा। इससे आपको बहुत कम राजस्व प्राप्त होगा। तब इस पर इतना क्यों जोर दिया जाये और महानगर के एक बहुत बड़ी संख्या वाले वर्ग को क्यों नाराज किया जाये जो सभी दृष्टिकोण से केन्द्र को इतना अधिक राजस्व दे रहा है ? राष्ट्रीय दृष्टिकोण से भी, शहर की अधिसंख्यक जनता को संतुष्ट करना आवश्यक है जिसे रेलवे

यात्रियों के संबंध में बहुत अधिक कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इस मामूली बात को छोड़ दीजिए और हम सभी की बात को भी मानिये जो उनके निर्वाचित प्रतिनिधि हैं।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : सभापति महोदय, रेल मंत्री के दावे के विपरीत गत कुछ वर्षों में भारतीय रेल का कामकाज असंतोषजनक रहा है। वर्ष 1994-95 के संशोधित अनुमान के अनुसार रेलवे ने 25980 लाख टन माल भाड़े की ढुलाई की। यह ढुलाई वर्ष 1993-94 के दौरान की ढुलाई से मात्र 70 लाख टन अधिक है। 1995-96 के लिए 2707.60 लाख टन किलोमीटरों का बजट अनुमान सर्वथा अवास्तविक है। बल्कि इसे 10 प्रतिशत बढ़ाया गया है। इसी प्रकार चालू वर्ष के लिए 15,125 करोड़ की माल भाड़ा की प्रस्तावित आय भी 10 प्रतिशत बढ़ी हुई है।

यहां तक कि 1993-94 के मूल ढुलाई लक्ष्य को 3800 लाखट टन से घटाकर 3620 लाख टन कर दिया गया था। किंतु वास्तविक ढुलाई 3587 लाख टन से भी कम रही थी। बल्कि यह संदेहात्मक है कि क्या रेलवे वर्ष 1995-96 का लक्ष्य पूरा भी कर पायेगा। चालू वर्ष के लिए 3980 लाख टन का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। रेल मंत्री ने यह तर्क दिया है। चूंकि योजना आयोग ने आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम वर्ष में 4140 लाख टन का लक्ष्य निर्धारित किया है अतः रेलवे ने वर्ष 1995-96 के लिए 3980 लाख टन का लक्ष्य निर्धारित किया है जिसे रेलवे पूरा नहीं कर पायेगा।

यातायात प्रक्षेप भी चल स्टॉक अर्जन कार्यक्रम के अनुरूप नहीं है। यह पूछे जाने पर कि रेलवे यातायात किराया अधिक क्यों नहीं अर्जित कर सका, रेल मंत्री ने अपने भाषण में यह स्वीकार किया है कि रेलवे में उपयोग में आने वाली क्षमता बहुत अधिक है। यातायात सड़क यातायात की ओर क्यों प्रवृत किया जा रहा है ? इसका क्या कारण है ? रेलवे द्वारा जितने यातायात की ढुलाई की अपेक्षा थी उसे रेलवे क्यों नहीं कर पा रहा है ? इस तथ्य के बावजूद कि रेलवे के पास सात गुना अधिक ईंधन क्षमता है, हर वर्ष यातायात सड़क परिवहन की ओर क्यों चला जा रहा है ?

महोदया, 1951-52 में रेलवे द्वारा 37.6 बिलियन टन किलोमीटर यातायात ले जाया जाता था जबकि सड़क क्षेत्र द्वारा 6 बिलियन टन किलोमीटर ले जाया जाता था। 1951-52 में रेलवे का हिस्सा 80 प्रतिशत और सड़क क्षेत्र का केवल 16 प्रतिशत था। 1990-91 में रेलवे ने 250 बिलियन टन कि. मी. की ढुलाई की जबकि सड़क क्षेत्र में 312 बिलियन टन कि. मी. की गई। रेलवे का हिस्सा घटकर 44 प्रतिशत रह गया जबकि सड़क क्षेत्र का हिस्सा बढ़कर 56 प्रतिशत हो गया।

रेलवे और अधिक भाड़ा-यातायात की ढुलाई नहीं कर रहा है अथवा यह और अधिक भाड़ा-यातायात ले जाने की स्थिति में नहीं है और अधिक यातायात ले जाने का न तो कोई प्रयास किया गया है और न ही 1980 में राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति द्वारा की गई सिफारिशें कार्यान्वित की गई हैं, अर्थात् इसके अनुसार रेलवे का हिस्सा 70 प्रतिशत और सड़क क्षेत्र का 30 प्रतिशत होना चाहिए।

4.00 म. प.

इसके परिणामस्वरूप चल-स्टॉक अर्जन कार्यक्रम पर भी प्रभाव पड़ा है। हम एक बात समझने में असमर्थ रहे। यद्यपि भाड़ा-यातायात और यात्री-यातायात दोनों में ही थोड़ी वृद्धि हुई है, किंतु हम देखते हैं कि चल-स्टॉक अधिग्रहण कार्यक्रम में, कम वैगन, कम यात्री डिब्बे और कम इंजन अर्जित करके अर्जन में धीरे-धीरे कमी की जा रही है। वर्ष 1992-93 में और पुनः वर्ष 1993-94 में भारतीय रेलवे ने 20,000 वैगन अर्जित किये थे। अकस्मात गत वर्ष 1994-95 में इसे घटाकर 18000 वैगन कर दिया गया। बजट में 18000 वेगन का अनुमान रखा गया था। बजट पास होने के एक महीने बाद रेलवे ने 12000 वैगन अर्जित करने का निश्चय किया। अर्जन कार्यक्रम लक्ष्य तथा मालभाड़ा यातायात के अनुसार निर्धारित किया गया था। बजट पारित किये जाने के बाद, लक्ष्य निर्धारित करने तथा अर्जन कार्यक्रम को अंतिम रूप दिये जाने के बाद रेलवे ने विचार किया कि उसे 18000 वैगनों की आवश्यकता नहीं होगी बल्कि उनकी आवश्यकता केवल 12000 वैगन की होगी। यहां तक कि लक्ष्य को 18000 वैगन से घटाकर 12000 वेगन कर दिये जाने के बाद भी वास्तव में 7500 वैगनों का आर्डर दिया गया। पश्चिम बंगाल राज्य में अनेक वैगन निर्माता एकक हैं। पश्चिम बंगाल राज्य के बाहर भी कुछ वैगन निर्माता एकक हैं। ये वैगन निर्माता एकक रेलवे के क्रयादेश पर आश्रित हैं। उनकी कुल क्षमता 35000 वैगनों के निर्माण की है। गत वर्ष 7500 वैगनों का आर्डर दिया गया। इस वर्ष रेलवे ने वैगन इंडिया को केवल 5500 वैगनों का आर्डर दिया है और उन्होंने अपनी 50 प्रतिशत आवश्यकता के लिए निविदा आमंत्रित करने का निश्चय किया है। ऐसी स्थिति में न केवल पश्चिम बंगाल राज्य के अपितु पश्चिम बंगाल राज्य से बाहर के कुछ वैगन निर्माता एकक किस प्रकार जीवित रह पायेंगे ? इनमें 60,000 श्रमिक सीधे कार्यरत हैं और 60,000 श्रमिक वास्तव में इसके सहायक उद्योगों में नियुक्त हैं जो वैगन निर्माण के लिए मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जों का निर्माण करते हैं।

'ओन-योर-वैगन' स्कीम दो वर्ष पूर्व लागू की गई थी। जब यह स्कीम लागू की गई थी तब यह न तो लोकप्रिय हुई और न यह लोकप्रिय थी। गत वर्ष अचानक यह योजना लोकप्रिय हो गई। रेलवे अचानक ही मौजूदा स्थिति में अधिक कार्य कुशल हो गया और यहां तक कि उन्होंने वैगन का बेड़ा ही घटा दिया। वर्ष 1992-93 में भारतीय रेलवे के पास 3,36,665 वैगनों का जो बेड़ा था उसे अगले वर्ष घटाकर 3,12,405 वैगन कर दिया गया। अतः यह है यातायात वृद्धि।

इस तथ्य के बावजूद कि यातायात सड़क क्षेत्र की ओर जा रहा है, यातायात में वृद्धि हुई है। वैगन अपना जीवनकाल पूरा कर चुके हैं और हर वर्ष बड़ी संख्या में वैगन बदलने पड़ते हैं। उसके बावजूद रेलवे ने वैगन अधिग्रहण कार्यक्रम को घटाकर कम कर दिया है। महोदया, रेलवे की पंचवर्षीय योजना को जब अंतिम रूप दिया गया था, चल-स्टॉक अधिग्रहण कार्यक्रम निश्चित कर दिया गया था। निगमित योजना जो वर्ष 1985 में आरंभ की गई थी, में यह प्रक्षेप बनाया गया था। अब यह निगमित योजना बेकार हो गई है। अब कोई निगमित योजना नहीं है। रेलवे के लिए कोई पंचवर्षीय योजना नहीं है। यहां तक कि वार्षिक योजना में निर्धारित किये गये लक्ष्य—अर्थात् अधिग्रहण कार्यक्रम को—वार्षिक योजना को अंतिम रूप दिये जाने के छः महीने के बाद ही अचानक चल-स्टॉक अधिग्रहण कार्यक्रम में कटौती कर दी गई है।

यही स्थिति यात्री डिब्बे की है। रेलवे के पास दो उत्पादक एकक हैं। वे रेलवे के अपने उत्पादक एकक हैं। पहले केवल एक ही, अर्थात् इंडियन कोच फैक्टरी, उत्पादक एकक था। वर्ष 1986 में भारत सरकार ने सोचा कि हर वर्ष यात्री यातायात में लगभग 5 प्रतिशत की वृद्धि होती है, इसलिए एक और डिब्बा निर्माता एकक होना चाहिए, अतः उसकी मंजूरी दे दी गई। इसकी स्थापना कपूरथला में की गई जिसने वाणिज्यिक उत्पादन 1988 में आरंभ किया। दोनों की मिलाकर भारतीय रेलवे की अपनी यात्री डिब्बा निर्माता एककों की कुल क्षमता लगभग 2,100 है। इसके अतिरिक्त बंगलौर में भारत

अर्थ मूवर्स लिमिटेड नाम से एक प्रमुख निर्माता एकक है। इसकी क्षमता 400 की है। अब रेलवे ने कम संख्या में यात्री डिब्बे अर्जित करने का निर्णय लिया है। यह एक आश्चर्य की बात है। जबकि यात्री यातायात में—गत वर्ष माल भाड़ा-यातायात के कार्यनिष्पादन की तुलना में यदि पांच प्रतिशत नहीं तो कम-से-कम चार प्रतिशत की वृद्धि हुई है—रेलवे ने कम संख्या में यात्री डिब्बे अर्जित करने का निर्णय लिया है। यात्री यातायात में चार प्रतिशत की वृद्धि हुई है। एक वर्ष पूर्व यह वृद्धि दो प्रतिशत थी।इसके बावजूद रेलवे ने कम संख्या में यात्री डिब्बे अर्जित करने का निर्णय क्यों लिया है।

महोदया, आपको स्थानीय रेलगाड़ियों में यात्रा करने का अनुभव है। मैं ई. एम. यू. की बात नहीं कर रहा हूं। मैं माननीय मंत्री से ई. एम. यू. द्वारा नहीं, अपितु कम-से-कम स्थानीय गाड़ी द्वारा यात्रा करने का अनुरोध करता हूं, तब आपको स्थानीय रेल यात्रियों की कठिनाइयों का पता चलेगा। कालातीत डिब्बे अभी भी प्रयोग में हैं। उनमें कोई शटर नहीं मिलेगा। शौचालय इस्तेमाल करने योग्य नहीं है। आपने भारतीय रेल में पर्यावरणीय जागरूकता के बारे में बताया है और शौचालयों में किस प्रकार का अद्यतन माल इस्तेमाल किया जा रहा है। डिब्बों में रोशनी नहीं होती। गर्मियों में छत के पंखे काम नहीं करते हैं। वर्षा के मौसम में, कोई शटर नहीं होता। आप वर्षा से स्वयं को नहीं बचा सकते। गर्मी में आप गर्म हवाओं से नहीं बच सकते। स्थानीय रेलगाड़ियों की यह स्थिति है।

4.10 म. प.

(श्री शरद दिघे पीठासीन हुए।)

अतः जब यात्री यातायात में वृद्धि हुई है तो उन्हें बदलने की आवश्यकता है। यात्री यातायात में वृद्धि हुई है। 1950-51 से यात्री यातायात में 67 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि यात्री डिब्बों में केवल 37 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इस प्रकार 35 प्रतिशत अधिक मूल्य वाले डिब्बों से बदलने की आवश्यकता है। किंतु रेल मंत्रालय ने अधिग्रहण कार्यक्रम को घटाकर 1400 करने का निर्णय लिया है। सभापति महोदय, इस वर्ष के बजट भाषण में और पिछले वर्ष के बजट भाषण में आप देखेंगे कि उन्होंने चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के कर्मचारियों की प्रशंसा की है।

उन्होंने प्रशंसनीय कार्य किया। वे विद्युत इंजन के निर्माण के लिए निर्धारित लक्ष्यों से भी अधिक इंजनों का निर्माण कर सकते थे। रेलवे ने अपनी निर्माण क्षमता को 105 से 115, 135 और अंततः 150 इंजन तक बढ़ाने का निर्णय लिया था। इस वर्ष की व्याख्यात्मक टिप्पणी में यह कहा गया है कि रेलवे को 117 इंजनों की आवश्यकता होगी। बजट के साथ परिचालित की गई व्याख्यात्मक टिप्पणी में इसका उल्लेख है, इस प्रकार वास्तव में रेलवे ने विद्युत इंजनों की संख्या घटाकर 107 करने का निर्णय लिया है।

विद्युतीकरण कार्यक्रम पर बल दिया गया है और माननीय मंत्री ने विद्युतीकरण कार्यक्रम के लिए नियतन में वृद्धि की है। विद्युतीकरण के लिए नियतन में वृद्धि करने के लिए हमें अवश्य ही उन्हें धन्यवाद देना चाहिए। विद्युतीकरण की आवश्यकता है और विद्युतीकरण कार्य की गति को बढ़ाना है। आठवीं पंचवर्षीय योजना में 2700 कि. मी. मार्ग का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया है। इस समय केवल 18 प्रतिशत रेल मार्ग विद्युतीकृत हैं। इस समय 62,500 कि. मी. मार्ग में से केवल 11,000 कि. मी. मार्ग विद्युतीकृत है। विद्युतीकरण करने की आवश्यकता और विद्युतीकरण कार्यक्रम के लिए धनराशि के आवंटन में वृद्धि की आवश्यकता है। किंतु विद्युत इंजनों के अधिग्रहण के लिए कार्यक्रम में कटौती की गई है। क्या यह इसलिए किया गया है कि उच्च शक्तिप्राप्त समिति—रेल अभिसमय समिति की सर्वसम्मत सिफारिश को अनदेखा करके रेलवे ने ए. वी. यू. 3-फेस 6,000 हार्स पावर के विद्युत इंजन आयात करने का निर्णय लिया है ? यह एक पूर्व निर्णय है, यह संसदीय समिति की एक सर्वसम्मत सिफारिश है। लेकिन क्या कारण है ? यदि निर्माण कार्य को 150 से कम करके 107 कर दिया जायेगा तो 2500 से अधिक श्रमिक फालतू हो जायेंगे। उनका उपयोग किस प्रकार किया जायेगा ? यदि ऐसा ही था तो रेलवे ने चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स की क्षमता बढ़ाने का निर्णय क्यों लिया था ? इतना ही नहीं, दुर्गापुर इस्पात संयंत्र में पहिया और धुरी संयंत्र का आधुनिकीकरण करने के लिए उन्होंने हजारों करोड़ रुपये का निवेश किया था। रेल मंत्री के निर्वाचन क्षेत्र बंगलौर में पहिया तथा धुरी संयंत्र के अलावा दुर्गापुर में भी एक पहिया तथा धुरी संयंत्र है। उनका प्रमुख कार्य पहियों और धुरियों का उत्पादन करना है। क्या इंजन अधिग्रहण के लिए कार्यक्रम में कटौती की गई है ?

हम इंजन के पहियों का निर्माण नहीं करते हैं। हमें उनके निर्माण का प्रयास करना चाहिए। हम इंजन के पहियों का आयात कर रहे हैं।यदि यात्री डिब्बों का उत्पादन कम होगा तो स्वाभाविक है कि पहियों और धुरियों के निर्माण पर भी उसका प्रभाव पड़ेगा। हम यह समझने में असमर्थ हैं कि जब यात्री और माल दोनों यातायात में वृद्धि हुई है तब ऐसा क्यों है जबकि विस्तार की आवश्यकता है।

हम समान गेज प्रणाली के विरोधी नहीं हैं। हम सब एक समान गेज की प्रणाली चाहते हैं।किंतु माननीय मंत्री का यह एक स्वप्न ही रहेगा क्योंकि हमारे यहां समान गेज प्रणाली कभी हो ही नहीं पायेगी। हमें बड़ी लाइन, मीटर गेज और छोटी लाइन प्रणाली को चालू रखना ही पड़ेगा। 6000 कि. मी. का आमान परिवर्तन के बाद भी, यदि मैं सही हूं तो अभी भी 21000 कि. मी. मीटर गेज का आमान परिवर्तन करने की आवश्यकता है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : आप वह पश्चिम बंगाल में पायेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य : समान गेज की इस प्रणाली में हमारा हिस्सा नगण्य है। इस वर्ष में 850 करोड़ रुपये के आवंटन में हमारा हिस्सा नगण्य है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : सभी मीटर गेज लाइनें पश्चिम बंगाल में और पश्चिम बंगाल की सभी बड़ी लाइनें राज्य के बाहर स्थानांतरित कर दी जायेंगी।

श्री बसुदेव आचार्य : जी नहीं, हम समान गेज प्रणाली के विरोधी नहीं हैं। हमारी चिंता का विषय क्या है ? उन्होंने अपने भाषण में कहा है कि इस समान गेज परियोजना की आलोचना इसलिए की जा रही है क्योंकि हमें इसके बारे में ढंग से सूचित नहीं किया गया है क्योंकि हमें गलत सूचना दी गई है और वैसे ही रेल संबंधी स्थायी समिति को गलत सूचना दी गई है। हमें गलत सूचना नहीं दी गई है। रेलवे में रेल विशेषज्ञ हैं। यहां तक कि भूतपूर्व चेयरमैन, भूतपूर्व सदस्य ने (यातायात) सेवानिवृति के बाद अब कहना आरंभ कर दिया है कि इतना ही पर्याप्त है। अब हमें यह कहना बंद कर देना चाहिए जो हमने सातवीं पंचवर्षीय योजना में पहले निर्णय लिया था आमान परिवर्तन का कार्य चयनात्मक आधार पर किया जाना चाहिए। वह सही नीति थी। आमान परिवर्तन के लिए बहुत अधिक धन का नियतन करने और बहुत अधिक निवेश करने का परिणाम क्या निकला है ? इस वर्ष केवल 17 कि. मी. में नई रेल लाइन बिछाने का लक्ष्य है।

श्री अन्ना जोशी (पुणे) : क्या यह केवल 17 कि. मी. है।

श्री बसुदेव आचार्य : रेलवे का प्रस्ताव इस वर्ष केवल 17 कि. मी. रेल

लाइन पूरा करने का है। विगत वर्ष यह केवल 42 कि. मी. था।

सभापति महोदय, हमें पता है कि आपके समक्ष मुंबई उपनगरीय प्रणाली की समस्या है। रेल संबंधी स्थायी समिति ने केवल मुंबई ही नहीं अपितु मद्रास और कलकत्ता की उपनगरीय रेलवे की समस्या की भी जांच की थी। किंतु रेल नेटवर्क के विस्तार का क्या होगा।

अगरतला को पाचरथला से जोड़ने के प्रश्न के उत्तर में यह कहा गया है कि रेल लाइन को कुमारघाट से पाचरथला तक बढ़ा दिया गया है। उन्होंने कहा कि जहां चाह वहां राह होती है। किंतु धनराशि कहां से आयेगी ? **(व्यवधान)** भविष्य में त्रिपुरा को कोई रेल लाइन नहीं बिछ पायेगी। पश्चिम बंगाल में उत्तर और दक्षिण दिनाजपुर के दोनों जिला मुख्यालाय को कभी भी रेल लाइन के साथ नहीं जोड़ा जा सकेगा क्योंकि गत वर्ष के बजट में आपने इस प्रयोजन के लिए केवल 1000 रुपये का नियतन किया था। उस समय सभा में शोर हुआ था और आपने अनुपूरक बजट में एक करोड़ रुपये का प्रावधान किया था किंतु कोई काम आरंभ नहीं किया गया था। कार्यालय स्थानांतरित कर दिया गया था। हमें नहीं पता कि उस एक करोड़ रुपये का क्या हुआ और क्या उस धन को आमान परिवर्तन में लगाया गया है अथवा नहीं।

यही स्थिति तमलुक-दीघे लाइन की तथा अन्य रेल लाइनों की है। पश्चिम बंगाल में हावड़ा-आमता लाइन के लिए आधारशिला स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गांधी के द्वारा रखी गई थी। मैं माननीय रेल मंत्री से हावड़ा-आमता रेल लाइन की आधारशिला रखते समय श्रीमती इंदिरा गांधी द्वारा दिये गये भाषण को पढ़ने का आग्रह करूंगा। उनके द्वारा कहे गये शब्दों में से उद्धरित करना चाहूंगा।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : मुझे प्रसन्ता है कि आपने उनका नाम इतने अधिक जोर से लिया है।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, इस वर्ष रेलवे ने उसके लिये केवल 1000 रुपये का नियतन किया है। केवल 1000 रुपये से वह क्या करना चाहेंगे ?

मैं मंत्री महोदय का ध्यान रेलवे नेटवर्क के विस्तार की ओर दिलाना चाहता हूं। केवल रेलवे के लिए ही नहीं है। जब तक रेल सुविधा नहीं होगी तब तक औद्योगिकीकरण नहीं हो सकता। इसलिए हम मांग कर रहे हैं कि रेलवे के लिए और अधिक बजटीय सहायता मिलनी चाहिए। किसी समय में उसे 75 प्रतिशत बजटीय सहायता प्राप्त होती थी किंतु आठवीं पंचवर्षीय योजना में इसे घटाकर उन्नीस प्रतिशत कर दिया गया है। जब तक रेल लाइनें नहीं होंगी तब तक कोई विकास नहीं हो सकता है। जब तक रेलवे नेटवर्क का विस्तार नहीं होगा तब तक पिछड़े इलाके पिछड़े ही रहेंगे। इसलिए हम मांग कर रहे हैं कि रेलवे को और अधिक बजटीय सहायता मिलनी चाहिए। यदि रेलवे की बजट राशि में कटौती की जाती है तो रेलवे को लाभांश क्यों देना चाहिए ? एक सौ वर्ष पूर्व भी जिस रेल लाइन का निर्माण किया गया था रेलवे उसका भी लाभांश केन्द्रीय राजस्व को दे रहा है। केन्द्रीय बजट से जितनी राशि दी जाती है उससे कहीं अधिक लाभांश केन्द्रीय राजस्व को दिया जा रहा है। इसलिए यदि रेलवे को बजटीय समर्थन नहीं दिया जाता है तो उसे केन्द्रीय राजस्व को लाभांश अदा नहीं करना चाहिए।

जब भारतीय रेल वित्त निगम का गठन किया था तब मैं रेल अभिसमय समिति का सदस्य था। हमने यह आशंका व्यक्त की थी कि यदि रेलवे 14 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से धन उधार लेगा तो रेलवे ऋण के चंगुल में फंस जायेगा। इस वर्ष रेलवे का बाजार से 2200 करोड़ रुपये उधार लेने का कार्यक्रम है। जब रेलवे स्वयं ही ऋण के चंगुल में फंसा हुआ है तो ऋणों की वापसी के लिए रुपया कहां से आयेगा ? केन्द्रीय सरकार द्वारा राजसहायता क्यों नहीं देनी चाहिए ? सभापति महोदय, आपने भी कुछ देशों के रेलवे प्रतिवेदनों का उदाहरण दिया था कि पूरे विश्व में उपनगरीय रेलों को राजसहायता प्राप्त है क्योंकि उन्हें सामाजिक दायित्व वहन करना पड़ता है। रेलवे कुछ आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई सामान्य भाड़ा प्रभार से भी कम दर पर करता है और इसीलिए केन्द्रीय सरकार को रेलवे को राजसहायता अवश्य देनी चाहिए। अन्यथा रेलवे के लिए धन कहां से आयेगा ? जब तक इन समस्याओं का समाधान नहीं होगा तब तक रेलवे का विस्तार नहीं हो सकता है।

हम रेलवे नेटवर्क का विस्तार क्यों चाहते हैं। लगभग ग्यारह हजार कि. मी. रेल लाइनें ऐसे महत्वपूर्ण मार्गों पर हैं जो अलाभकारी स्थिति में हैं, उनमें से कुछ पश्चिम या मध्य रेलवे में और कुछ पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में भी हो सकती हैं। जब कभी हम किसी विशेष सेक्शन पर नई रेलगाड़ी चलाने की मांग करते हैं, तब वही घिसा-पिटा उत्तर दिया जाता है कि वह विशेष सेक्शन पहले से अलाभकारी या बहुत अधिक अलाभकारी है। कुछ सीमा तक तो यह सच है कि वह लाइन अलाभकारी हो सकती है किंतु क्या क्षमता बढ़ाई नहीं जा सकती है।

महोदय, हम हावड़ा और पंसकुदा तथा पंसकुदा और खड़गपुर के बीच अतिरिक्त रेल लाइनों की मांग कर रहे हैं। इसी प्रकार हावड़ा-बारडेल सेक्शन तथा सियालदाह सेक्शन हैं। हम उनके लिए मांग क्यों कर रहे हैं ? मैं एक बहुत ही साधारण मांग कर रहा हूं जिसके लिए अतिरिक्त धनराशि की आवश्यकता है और न अतिरिक्त डिब्बे। मैं केवल आगे तक रेल सेवा बढ़ाये जाने की मांग कर रहा हूं जिसके लिए वर्तमान समय-सारणी में परिवर्तन करने की भी आवश्यकता नहीं है।

एक सेक्शन को बड़ी लाइन में बदला गया है। उसके लिए हम माननीय मंत्री को बधाई देते हैं। यद्यपि उन्होंने दो वर्ष पूर्व वहां आने और औपचारिक शिलान्यास करने का आश्वासन दिया था किंतु उस सेक्शन का शिलान्यास करने का उन्हें समय नहीं मिल पाया।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : आपने मुझे आमंत्रित नहीं किया।

श्री बसुदेव आचार्य : मैंने अनेक बार अनुरोध किया। तारीख निश्चित हो गई थी किंतु बाद में वह रद्द कर दी गई। केवल एक रेलगाड़ी आरंभ की गई है। एक वर्ष बाद रेलवे इस निष्कर्ष पर पहुंचेगा कि आमान परिवर्तन का काम, जो अब 12 प्रतिशत से बढ़ाकर 14 प्रतिशत कर दिया गया है, उसका कोई लाभ नहीं हो रहा है और इससे घाटा हो रहा है। मैं बहुत ही साधारण-सा अनुरोध कर रहा हूं कि खड़गपुर-रूटिया यात्री गाड़ी को हावड़ा तक बढ़ा दिया जाये। उत्तर दिया गया है कि सेक्शन बहुत अधिक अलाभकारी है। यदि यह बहुत अधिक अलाभकारी है तो आप क्षमता बढ़ायें, अतिरिक्त लाइनें बिछायें और क्षमता बढ़ायें। इन सबके लिए कहां से धन आयेगा ? आमान परिवर्तन पर बहुत अधिक धन व्यय किया जा रहा है। आमान परिवर्तन करना अच्छी बात है। किंतु यातायात पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इसके बारे में कोई अध्ययन किया गया है ? आमान परिवर्तन का माल यातायात और यात्री यातायात दोनों पर ही क्या प्रभाव पड़ेगा ?

1992 में परियोजना समान गेज कार्यक्रम आरंभ किया गया था। जनवरी 1992 में रेल मंत्री ने विचार किया कि हमारे यहां परियोजना समान

गेज होनी चाहिए। यह अच्छी बात थी। तब से तीन वर्ष बीत चुके हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि इस बात को जानने के लिए आपने कोई अध्ययन कराया है कि परियोजना समान गेज का यात्री यातायात और माल यातायात पर क्या प्रभाव पड़ा है या क्या परिणाम निकाला है। क्या माल यातायात और यात्री यातायात में कोई वृद्धि हुई है। यदि यात्री यातायात में वृद्धि हुई है तो उसका प्रभाव चल-स्टॉक अधिग्रहण कार्यक्रम पर क्यों नहीं हुआ है ? कम इंजन, कम रेल डिब्बों और कम माल डिब्बों के उत्पादन का कार्यक्रम क्यों है ? मैं यह जानना चाहता हूं की क्या मीटर गेज प्रणाली को और अधिक सक्षम बनाने की कोई संभावना है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या विश्व में कहीं भी मीटर गेज अधिक कार्यक्षम है तब तो हमें भी वही रखना चाहिए जो हमारे पास है। मैं यह जानना चाहता हूं कि बड़ी लाइन प्रणाली के अलावा क्या इस प्रणाली को और अधिक सक्षम बनाने की कोई संभावना है।

वस्तुतः हुआ क्या है ? लम्डिंग-गुवाहाटी सेक्शन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया गया है। किंतु 36 सुरंगों और वहां की भौगोलिक स्थिति के कारण लम्डिंग-बदरपुर सेक्शन को परिवर्तित किये जाने की संभावना नहीं है। पहले भी यात्री बदरपुर से सीधा गुवाहाटी आता रहा है। अब बदरपुर के यात्री को लम्डिंग उतरना पड़ता है और गुवाहाटी जाने के लिए बड़ी लाइन की गाड़ी पकड़नी पड़ती है। जब लम्डिंग-गुवाहाटी सेक्शन को बड़ी लाइन में बदला जा रहा था तब वहां सामानांतर रूप से मीटर गेज लाइन को भी रहने दिया जा सकता था जिससे कि मीटर गेज रेलगाड़ी भी बदरपुर से गुवाहाटी तक जा सकती थी।

जबकि आमान परिवर्तन के लिए 950 करोड़ रुपये का निवेश किया जा रहा है तब नियतन समानुपातिक रूप से किया जाना चाहिए। अन्य राज्यों की तुलना में पश्चिम बंगाल, केरल और बिहार का हिस्सा कम क्यों है ? मेरे से अधिक अच्छी तरह सुशीला जी केरल की स्थिति बता सकती हैं। डॉ. असीम बाला शांतिपुर से नवादेवदम तक के 15 से 20 कि. मी. के चरागाह को परिवर्तित करने की मांग करते रहे हैं। यह एक उचित मांग है। उन्हें सदा ही यही उत्तर मिलता है कि वह अलाभकारी है। मुझे पता है कि एक अलाभकारी सेक्शन को कैसे लाभकारी सेक्शन में परिवर्तित किया जा सकता है। मंत्री महोदय को मुझसे अधिक जानकारी है।

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान एक और महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर दिलाना चाहता हूं और वह है भारतीय रेल का अनुसंधान और विकास प्रतिवेदन। कुल आय में से कितने प्रतिशत धन अनुसंधान और विकास पर व्यय किया जाता है ? केवल 0.02 प्रतिशत। **(व्यवधान)** हमारे पास अपनी रेलवे के अनुसंधान और विकास संगठन का एक बहुत ही समृद्ध मूलभूत आधार है। हमारा अनुसंधान और विकास संगठन केवल प्रौद्योगिकी, अपनाने का कार्य कर रहा है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या हम अपनी ही प्रौद्योगिकी विकसित कर रहे हैं ? हमारे इंजीनियरों, प्रौद्योगिकों, तकनीशियनों और श्रमिकों ने चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में 5,000 हार्स पावर के इंजन का निर्माण किया है। किंतु हमारी सरकार केवल ए. बी. बी. चाहती है, और उन्हें हमारी अपनी प्रौद्योगिकी नहीं चाहिए। वे विदेशी प्रौद्योगिकी आयात करने के लिए 700 करोड़ रुपया व्यय कर रहे हैं। यदि हम 700 करोड़ नेटवर्क के विस्तार पर खर्च करें तो हम 700 कि. मी. नई रेल लाइनें प्राप्त कर सकते हैं। 'जहां चाह वहां राह होती है'। तब अगरतला भी रेल लाइन से जुड़ जायेगा। हम विदेशी प्रौद्योगिकी का आयात क्यों करें ? इसकी आवश्यकता ही क्या है जबकि हम 5000 हार्स पावर के इंजन का निर्माण कर सकते हैं ? हम स्वयं देश में ही 6000 हार्स पावर के इंजन का निर्माण कर सकते हैं।

हमें अपनी प्राथमिकताएं निर्धारित करनी चाहिए कि क्या हम रेल नेटवर्क का विस्तार करें या आमान परिवर्तन करें या प्रौद्योगिकी आयात करें। हम यह नहीं कहते कि ए. बी. बी. प्रौद्योगिकी अच्छी नहीं है। यह प्रौद्योगिकी अच्छी है। उपलब्ध आधुनिक प्रौद्योगिकी में तीन चरणों वाला 6000 हार्स पावर का ए. बी. बी. इंजन सर्वाधिक आधुनिक है और हमारे पास 1960 के दशक की प्रौद्योगिकी है। हमने अपनी प्रौद्योगिकी अभी तक अद्यतन नहीं बनाई है। हमारा अनुसंधान और विकास संगठन इस पर कार्य कर सकता है और वे प्रौद्योगिकी को भारतीय स्थिति के अनुरूप अद्यतन बना सकते हैं और वे 6000 हार्स पावर के इंजन का भी निर्माण कर सकते हैं। महोदय, आपको पता है कि हमारे चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में जिस 5000 हार्स पावर के इंजन का निर्माण होता है उसका मूल्य कितना है ? इस पर केवल 3.5 करोड़ रुपये खर्च होते हैं।

सभापति महोदय : कृपा अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं अब समाप्त करूंगा।

महोदय, मैं उपनगरीय रेलवे पर नहीं बोल पाया हूं। कृपया मुझे इस पर बोलने की अनुमति दीजिए। मैं आपके विचार का ही समर्थन करूंगा और इसीलिए मुझे कुछ और अधिक समय दीजिए। उपनगरीय सेक्शन में, श्री राम नाईक ने जो कुछ कहा है तथा अन्य दल के माननीय सदस्य ने जो कुछ कहा है, मैं उसका समर्थन करता हूं। **(व्यवधान)**

श्री अब्दुल गफूर (गोपालगंज) : यदि संपूर्ण बजट की धनराशि कलकत्ता और मुंबई में ही खर्च कर दी जायेगी, तो हमें क्या मिलेगा ?

[हिन्दी]

श्री बसुदेव आचार्य : नहीं, नहीं, बिहार का भी होगा, पटना में भी हम लोग करेंगे।

[अनुवाद]

मुंबई में ई. एम. यू. और उपनगरीय रेलगाड़ियों के लिए पृथक् स्थान है किंतु कलकत्ता में पृथक् स्थान नहीं है। स्थायी समिति ने सिफारिश की है कि हावड़ा-खड़गपुर सेक्शन बंदेल सेक्शन, बर्द्धमान और सियालदह सेक्शन में भी पृथक् स्थान होना चाहिए। शालीमार में एक कोचिंग टर्मिनल बनाने का प्रस्ताव है। लेकिन इसका भविष्य क्या है ? इसका उद्घाटन इस वर्ष मार्च में होना था। प्रो. सुशांत चक्रवर्ती उस क्षेत्र के हैं, उन्हें मुझसे ज्यादा पता है। प्रो. सुशांत चक्रवर्ती कह रहे हैं कि काम रोक दिया गया है। हावड़ा और सियालदह में दोनों ओर गाड़ी खड़ी करने वासे प्लेटफार्मों की क्या स्थिति है। इसके लिए कितना नियतन किया जा रहा है ?

महोदय, सरकुलर रेल का नाम भ्रमात्मक है, कृपया इसका नाम बदल दीजिए। जब तक आप सरकुलर रेल का काम पूरा नहीं कर लेते हैं तब तक आप इसे सरकुलर रेल कैसे कह सकते हैं ? अभी पांच कि. मी. का कार्य पूरा करना है और वह भी केवल एकहरी लाइन पर। क्या आपको इसकी गति पता है ? यदि आपको रेलगाड़ी की औसत गति का पता है तो सभापति महोदय, आपको आश्चर्य होगा। आपको मुंबई उपनगरीय रेलगाड़ियों में भ्रमण करने का अनुभव है किंतु मैं आपसे कलकत्ता में यात्रा करने और सरकुलर रेल देखने का अनुरोध करता हूं। इसकी औसतन गति 25 कि. मी. प्रति घंटा है। यद्यपि यह एकहरी लाइन है तथा इसका विद्युतीकरण नहीं किया गया है। मझेरघाट से प्रिंसघाट तक का पांच कि. मी. का हिस्सा गत दस वर्षों में पूरा

नहीं हो सका है। समस्या कलकत्ता पत्तन न्यास के समक्ष है। अब आपका प्रस्ताव एक विस्तृत ढांचे को तैयार करने का है। इस वर्ष के बजट में उसके लिए आपने कोई प्रावधान क्यों नहीं किया है ? रामराजतला से साल्ट लेक और गरिया तक और बैरकपुर तक विस्तार करने की मूल योजना का क्या रहा ? उसकी क्या स्थति है ? अब आप इसे राज्य सरकार को देने की सोच रहे हैं।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : इस प्रश्न पर चर्चा करनी होगी कि यह बजट कलकत्ता के लिए है अथवा पूरे देश के लिए।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं मुंबई के लिए बोल रहा हूं, मैं पटना के लिए बोल रहा हूं और मैं बंगलौर के लिए भी बोल रहा हूं। यद्यपि आप भूल गये थे किंतु मैंने आपके निर्वाचन क्षेत्र की भारत अर्थ मूवर्स और व्हील एंड एक्सिल प्लांट की समस्या के बारे में उल्लेख किया है। मैं संपूर्ण भारत के लिए बोल रहा हूं।

महोदय, अब मैं औद्योगिक संबंधों में सुधार के बारे में उन्होंने जो कहा है, उसका उल्लेख करके अपना भाषण समाप्त करूंगा। विगत वर्ष के भाषण में उन्होंने प्रबंधन में रेल कर्मचारियों की भागीदारी का प्रस्ताव रखा था। इस नीति को अर्थपूर्ण बनाने में प्रबंधन में कर्मचारियों की भागीदारी सही है। माननीय मंत्री महोदय से मैं जानना चाहता हूं कि इस एक वर्ष के भीतर आपने कितनी बैठकें की हैं। इस 'प्रेम' (पार्टिशिपेशन ऑफ रेलवे एम्प्लाइज इन मैनेजमेंट) की वास्तव में क्या कार्य-प्रणाली है ? अब शीर्षस्थ में इसका दर्जा बढ़ा दिया गया है। उन्होंने रेलवे बोर्ड में भागीदारी का प्रस्ताव रखा है। और कल ही, हमने समाचार पत्रों में देखा कि महाप्रबंधक सम्मेलन में उन्होंने दो महासंघों से दो प्रतिनिधियों को आमंत्रित किया है। इतना पर्याप्त नहीं है। प्रबंधन में श्रमिकों की भागीदारी स्वयं नीति निर्धारण तक में होनी चाहिए। यही अर्थपूर्ण तथ्य है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : यह अत्यधिक असाधारण बात है। इतने पर भी आप इसकी सराहना नहीं करना चाहते हैं। आप पाखंडी क्यों बने रहना चाहते हैं ? क्या श्रमिक कल्याण की बात करना आपका अधिकार है ? यह अति अशोभनीय भी है कि हमने श्रमिकों के लिए जो कुछ किया है उसकी आप सराहना नहीं करना चाहते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : हम अर्थपूर्ण ढंग से श्रमिकों की भागीदारी चाहते हैं। आप गोपनीय मतदान क्यों नहीं आरंभ कर रहे हैं ? श्रमिक अपने प्रतिनिधि चुन लेंगे। हम इसकी मांग करते रहे हैं कि रेलवे में श्रमिक संघों की मान्यता देने की नीति की समीक्षा की जानी चाहिए। उत्पादक एककों में श्रमिक संघ क्यों नहीं होने चाहिए ? केवल दो ही महासंघ क्यों होने चाहिए ? जब दो महासंघ हो सकते हैं तो तीन या चार महासंघ क्यों नहीं होने चाहिए ? एक महासंघ होना चाहिए और उसका निर्णय गोपनीय मतदान से होना चाहिए। श्रमिकों को अपना प्रतिनिधि चुनना चाहिए। आप इस नीति को बदल क्यों नहीं रहे हैं ? तब प्रबंधन में श्रमिकों की भागीदारी होगी। आप पहल करें तो हम आपका समर्थन करेंगे। आपने इतनी सारी समितियां बनाई हैं। यह ठीक है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : आपका तर्क ठीक है। आप या तो इस तरफ रहें या उस तरफ।

श्री बसुदेव आचार्य : आपको सदस्यों से, भारतीय जनता पार्टी की तरफ से पूरा समर्थन मिलेगा। कांग्रेस (इ) में भी सदस्य हैं। श्री ओस्कार फर्नान्डीज भी अपना सिर हिला रहे हैं। वह मेरी बात का समर्थन कर रहे हैं।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : वह यह कह रहे कि आप अच्छे हैं। किंतु वह चाहते हैं कि आप और अच्छे बनें।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : उन्होंने श्रमिकों के बारे में कहा था। मैंने कहा था कि 'आप इस तरफ रहें या उस तरफ।'

श्री बसुदेव आचार्य : इसमें आप पहल करें। आपको पूर्ण समर्थन प्राप्त होगा। इस नीति की समीक्षा कीजिए। आप इसे कई वर्षों से चला रहे हैं। उत्पादक एककों में श्रमिक संघ क्यों नहीं होने चाहिए ? आपको पता है कि स्टाफ काउंसिल की मुश्किल से एक वर्ष में एक बार बैठक होती है। जब स्टाफ काउंसिल की वर्ष में केवल एक बार बैठक होती है तो श्रमिकों की कठिनाइयां कैसे दूर हो सकेंगी ? आप वहां भी श्रमिक संघ बनने दीजिए। वे सहयोग करेंगे, श्रमिक सहयोग करेंगे। उन्हें पता है कि रेलवे किन कठिनाइयों से गुजर रहा है। वे अपना समर्थन भी देंगे क्योंकि रेलवे अभी भी हमारे देश में सबसे बड़ा सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है और इसके 16 लाख कर्मचारी हैं जबकि आप रेलवे कर्मचारियों के सेवानिवृत होने के बाद रिक्त स्थान नहीं भर रहे हैं। रिक्त स्थान नहीं भरे जा रहे हैं। पदों को खतम किया जा रहा है। वाष्प इंजन से डीजल इंजन को कर्षण में बदले जाने के कारण जो कर्मचारी फालूत हो गये हैं उन्हें अभी तक पुनः तैनात नहीं किया गया है। वे अभी तक फालतू हैं और कर्षण में परिवर्तन किये जाने के कारण कर्मचारियों की छंटनी की गई थी और उन्हें अभी तक वापस नहीं लिया गया है। हमें आशा है कि इस संबंध में आप पहल करेंगे। आपको इस सभा से सभी का समर्थन प्राप्त होगा।

जब लेखानुदान पारित किया जा रहा था, तब हमने श्री राम नाईक, स्वयं आपने और मैंने उपनगरीय यात्रियों के लिए अपनी चिंता व्यक्त की थी। हमने मांग की थी कि उपनगरीय यात्रियों के किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं होनी चाहिए। यदि किराया बढ़ाने का प्रस्ताव वापस लिया जाता है तो इससे रेलवे को केवल 48 करोड़ रुपये का नुकसान होगा। आप उपनगरीय यात्रियों का किराया न बढ़ायें। उपनगरीय यात्री किरायों में वृद्धि करने का प्रस्ताव जो आपने अपने बजट में रखा है, उसे वापस ले लें और सबका समर्थन प्राप्त करें। आप अधिक धन का प्रावधान करें और अधिक सुविधाएं प्रदान करें और नये डिब्बे लगायें तथा नीति में परिवर्तन करें।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

डॉ. मुमताज अंसारी (कोडरमा) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने जो बजट प्रस्तुत किया है, वह नरम बजट है। मेरे विचार से लोक सभा के आगामी चुनावों को देखते हुए यह बजट लागू किया गया है। इसीलिए द्वितीय श्रेणी के यात्री किराये में वृद्धि नहीं की गई है। उच्च श्रेणियों के किराये में दस प्रतिशत की वृद्धि की गई है। जहां तक माल भाड़े का संबंध है, इसके बारे में देश के सभी लोगों के लिए यह एक चिंता का विषय है, गरीबों को इस बात की चिंता है, क्योंकि इसमें सात प्रतिशत की वृद्धि की गई है। इससे देश में मुद्रा-स्फीति बढ़ेगी क्योंकि अनेक वस्तुएं, जिनका परिवहन देश के एक कोने से दूसरे कोने तक रेल द्वारा होता है, और महंगी हो जायेंगी। इसलिए मैं माल भाड़े में जो वृद्धि की गई है, उसका विरोध करता हूं। ऐसा नहीं होना चाहिए था क्योंकि इससे देश की आम जनता द्वारा इस्तेमाल की जाने वाली वस्तुओं के मूल्य बढ़ जायेंगे।

इसी प्रकार, अनेक मामलों में यह एक संतुलित बजट नहीं है। जहां तक उत्तर भारत का संबंध है और जहां तक दक्षिण भारत का संबंध है, वहां एक विभाजन है जो उत्तर और दक्षिण के बीच किया गया है। इसी प्रकार

एक विभाजन शहरी क्षेत्रों और ग्रामीण क्षेत्रों के बीच किया गया है, एक विभाजन देश के पिछड़े राज्यों और विकसित राज्यों के बीच किया गया है। इसलिए इसे संतुलित बजट नहीं कहा जा सकता है। यह अत्यधिक असंतुलित बजट है। पिछली बार भी हमने इस रेल बजट का विरोध किया था क्योंकि गत वर्ष भी, जो बजट प्रस्तुत किया गया था, उससे भी यह पता चलता था कि मानो यह देश के लिए एक संतुलित बजट नहीं है। गत वर्ष भी हमने उस बजट का विरोध किया था। हमने माननीय मंत्री के समक्ष इन असंतुलनों को ठीक करने की मांग की थी। हमने धरना दिया था और हम एक शिष्टमंडल के साथ माननीय रेल मंत्री से मिले थे। किंतु वर्तमान बजट में इस असंतुलन को दूर नहीं किया गया है।

जहां तक आमान परिवर्तन, रेल मार्ग का नवीनीकरण, रेलवे का विद्युतीकरण, नई रेलगाड़ियां चलाने, नई रेल लाइनें बिछाने का संबंध है, इन सभी मामलों में कुछ राज्यों के साथ भेद-भाव किया गया है। विहार बुरी तरह प्रभावित हुआ है और माननीय रेल मंत्री द्वारा उसकी घोर उपेक्षा की गई है। जहां तक दक्षिण विहार का संबंध है, दक्षिण विहार में प्राकृतिक संसाधनों, वन संसाधनों और खनिज संसाधनों की बहुतायत है और बिहार से देश के दूरस्थ भागों में कोयला भेजा जाता है। हमने माननीय रेल मंत्री से बिहार के इस पिछड़ेपन को ध्यान में रखने का अनुरोध किया था क्योंकि तब तक किसी राज्य को आधारभूत सुविधाएं प्राप्त नहीं हो पायेंगी, जब तक कि कोयला, सामान, सेवाओं, विभिन्न वस्तुओं, ग्रेफाइट, ग्रेनाइट आदि, जो बिहार में बड़ी मात्रा में उपलब्ध हैं, की आवाजाही नहीं होगी। किंतु इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। माननीय मंत्री द्वारा उसकी भी उपेक्षा कर दी गई है।

जहां तक नई रेल लाइन का संबंध है इस बजट में केवल 130 कि. मी. लाइन का प्रस्ताव है जो दक्षिण विहार में स्थित है। किंतु जहां तक उत्तर विहार, हिमालय क्षेत्र का संबंध है और जहां तक दरभंगा तथा रक्सौल के बीच रेल लाइन का प्रस्ताव है, हमने इन सभी क्षेत्रों के लिए माननीय रेल मंत्री से अनुरोध किया था। किंतु हमारा अनुरोध माननीय रेल मंत्री के विचाराधीन है और हमें आशा थी कि हमने जो कुछ अनुरोध किया है, उस पर वह ध्यान देंगे। किंतु वह अनुरोध भी स्वीकार नहीं किया गया है। इसीलिए इन नये प्रस्तावों में विहार की रेल लाइनें शामिल नहीं की गई हैं। इसी प्रकार बिहार के अनेक मुख्यालय रेल मार्ग से संबद्ध नहीं हैं। अनेक क्षेत्र जो अति-संवेदनशील और महत्वपूर्ण हैं रेल मार्ग से जुड़े नहीं हैं। इस प्रकार विहार पूर्णतः उपेक्षित है। गिरीडीह से कोडरमा तक का सर्वेक्षण आदेश, जिसका प्रावधान रेल बजट में है, आयोजित किया जाने वाला है। किंतु अभी तक इसे गंभीरता से नहीं लिया गया है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इसे गंभीरता से लेंगे और मेरे निर्वाचन क्षेत्र गिरीडीह से कोडरमा तक के सर्वेक्षण कार्य का आदेश अतिशीघ्र कार्यान्वित किया जायेगा।

इसी प्रकार हजारीबाग सभी दृष्टिकोणों अर्थात् भौगोलिक, ऐतिहासिक, प्राकृतिक संसाधनों और यात्री तथा यातायात की भीड़-भाड़ की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण मुख्यालय है। अनेक बार, हम माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करते रहे हैं कि ऐतिहासिक महत्व के इस हजारीबाग जिले को रेल मार्ग से जोड़ा जाये। किंतु हमारे अनेक बार अनुरोधों के बावजूद, इसे मंजूर नहीं किया गया है और माननीय मंत्री ने इसे स्वीकार नहीं किया है।

इसी प्रकार की ऐतिहासिक महत्व की एक और रेल लाइन है जो गया और पटना को जोड़ती है। इस संबंध में, स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से, गत अनेक वर्षों से हम अनेक रेल मंत्रियों से इस लाइन को दोहरी लाइन बनाने का अनुरोध करते रहे हैं। हम अपना अनुरोध अनेक रेल मंत्रियों के समक्ष रख चुके हैं। हमने अभी-अभी अपने माननीय रेल मंत्री से अनुरोध किया है क्योंकि यह राज्य की राजधानी पटना शहर को अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त शहर गया से जोड़ता है। किंतु अभी तक ठोस कार्य नहीं किया गया है। गया और पटना को जोड़ने वाली इस रेलवे की दोहरी लाइन के बारे में न तो कोई प्रस्ताव आया है और न ही कोई ठोस कार्य किया गया है। इससे यात्री यातायात बढ़ सकता है, इससे रेलवे की आय बढ़ सकती है, इससे रेलवे की कार्यक्षमता बढ़ सकती है, इससे दुर्घटनाएं कम हो सकती हैं, इससे इस क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिल सकती है। गया एक तीर्थ स्थान और पवित्र स्थान है। विश्वभर से लोग बहुत श्रद्धा से यहां आते हैं। बोध गया भी यहीं है। धार्मिक दृष्टिकोण से यह भी एक ऐतिहासिक स्थान है। अपना सम्मान प्रकट करने के लिए जापान और चीन से लोग यहां आते हैं। किंतु इन सब तथ्यों के बावजूद रेल मंत्री ने हमारा प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया है।

महोदय, जहां तक वैगनों की आवाजाही का संबंध है, यह देश के एक कोने से दूसरे कोने तक माल और सामान लाने ले जाने के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण है। भारतीय वाणिज्य और उद्योग मंडल के महासंघ ने भी कुछ प्रस्ताव भेजे हैं। उत्तर भारत में वैगनों की सप्लाई पर्याप्त नहीं है। इसीलिए विभिन्न वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए यहां एक प्रकार की कुछ अनुशासनहीनता है, किसी किस्म का गति विरोध और बाधाएं हैं। माननीय मंत्री द्वारा इस मुद्दे को भी ध्यान में नहीं रखा गया है। उत्तर भारत में विशेष रूप से यह कमी है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से वैगनों का उत्पादन बढ़ाने तथा उन लोगों को वैगन उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूं जो एक स्थान से दूसरे स्थान तक सामान लाने ले जाने की बढ़ोतरी करने से संबद्ध है।

जहां तक मालभाड़ा बढ़ाने का संबंध है, मैं माननीय मंत्री को यह सूचित करना चाहूंगा कि एक बार जहां इसमें वृद्धि की गई वहां रेल-सड़क प्रतिस्पर्धा शुरू हो जायेगी। यदि रेल विभाग इससे स्वयं ही प्रभावित होता है और यदि लोग अपना सामान सड़क द्वारा भेजने को प्राथमिकता दें, तो माल-भाड़ा के रूप में रेल विभाग की आय पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इसलिए रेल-सड़क प्रतिस्पर्धा को भी ध्यान में रखना चाहिए। इस माल-भाड़ा वृद्धि को कम करना चाहिए जिससे कि वह इधर से उधर सामान भेजने वालों के लिए अधिक सुगम और कम खर्चीला हो। मुझे आशा है कि रेल मंत्री इस भाड़ा-वृद्धि के बारे में विचार करेंगे।

दूसरा मुद्दा हमारी पार्टी, जनता दल के दृष्टिकोण से बहुत ही महत्वपूर्ण है। वह यह है कि मंडल आयोग की सिफारिशें लागू की जानी चाहिए। मुझे यह देखकर प्रसन्नता है कि रेल विभाग, जो विश्व में दूसरे नंबर का विभाग है, ने की जा रही भर्ती में इसे चालू और कार्यान्वित कर दिया है। किंतु भर्ती पर कुछ रोक और प्रतिबंध लगा हुआ है। माननीय मंत्री से मैं इस रोक को हटाने का अनुरोध करूंगा और यह भी अनुरोध करूंगा कि अल्पसंख्यक वर्गों, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की भर्ती की जाये क्योंकि उनकी स्थिति बहुत ही दयनीय है। उनकी कठिनाइयों और परेशानियों को दूर करने के लिए रेल विभाग में उनकी भर्ती की जाये।

जब रेल मंत्रालय आमान परिवर्तन नई लाइनें बिछाने तथा नई रेलगाड़ियां आरंभ करने की ओर ध्यान दे ही रहा है, तो मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि नई रेलगाड़ियां उत्तर भारत में, विशेषकर आर्थिक तथा औद्योगिक रूप से पिछड़े राज्यों में चलाई जायें। विशेषरूप से बिहार में कोई नई गाड़ी नहीं चलाई गई है। बिहार, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल में आमान परिवर्तन भी नहीं किया गया है। यदि कहीं किया भी गया है, तो बहुत छोटे

स्तर पर किया गया है। किंतु इस काम को बड़े पैमाने पर किया जाना चाहिए क्योंकि ये सब आधारभूत सुविधाएं हैं। जब तक आप इन पिछड़े राज्यों में आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध नहीं करायेंगे, तब तक मैं नहीं समझता कि ये राज्य ढंग से प्रगति कर पायेंगे और न वे उन्नत राज्यों के समकक्ष मजबूत स्थिति में उभर सकते हैं। हमारे माननीय मंत्री का ध्यान देश के दक्षिणी भागों की ओर अधिक है और यह स्वाभाविक भी है क्योंकि वह देश के उसी भाग से आये हैं। इसीलिए देश के उस भाग के विकास, प्रगति और समृद्धि की ओर उनका ध्यान एकाग्रित है। किंतु जहां तक उत्तरी राज्यों और विशेषकर उन राज्यों का संबंध है···

श्री सी. के. जाफर शरीफ : राजस्थान दक्षिण में नहीं है; नरकटियागंज दक्षिण में नहीं है।

डॉ. मुमताज अंसारी : राजस्थान में ऊंट हैं जो वोझ ले जाने के लिए पर्याप्त हैं। परिवहन के सदन के रूप में भी उनका उपयोग किया जा सकता है। किंतु बिहार में ऊंटों का प्रवेश निषिद्ध है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से विशेष अनुरोध कर रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री दाऊ दयाल जोशी (कोटा) : माननीय अंसारी जी, आपके राज्य को तो तीन-तीन मंत्री रेलवे मंत्री मिले हैं। यह तो हमारा दुर्भाग्य है कि हमारा कोई मंत्री रेलवे मंत्री नहीं बना। हमारे राज्य के अयुब खां जैसे ही अगर मंत्री बन जायें तो हमें बड़ा सहयोग मिलेगा।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : राजस्थान की तरफ भी कृपा-दृष्टि रखिये।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कोई क्षेत्रीय चर्चा नहीं, कोई क्षेत्रीय झगड़ा नहीं।

डॉ. मुमताज अंसारी : माननीय मंत्री ने राजस्थान की ओर अधिक ध्यान दिया है। जहां तक बिहार का संबंध है, यह बुरी तरह उपेक्षित है। इसलिए मैं विशेष अनुरोध कर रहा हूं। राजस्थान में ऊंट के अलावा परिवहन के और भी अनेक अन्य साधन हैं। जोशी जी वहां के हैं, वह आयुर्वेदिक विशेषज्ञ हैं, इसीलिए राजस्थान में इस प्रकार की कोई समस्या नहीं है।

5.00 म. प.

बिहार बहुत ही पिछड़ा राज्य है। यह विचार छाया हुआ है चूंकि बिहार में विरोधी दल सत्तारूढ़ है, अतः उस राज्य की ओर बहुत अधिक ध्यान नहीं दिया जा रहा है। जहां तक भारतीय जनता पार्टी का संबंध है, वे कांग्रेस के साथ मिलकर चल रहे हैं। इसीलिए जिन राज्यों में भारतीय जनता पार्टी सत्तारूढ़ है वहां अधिक सुविधाएं मिल रही हैं और माननीय रेल मंत्री द्वारा अधिक ध्यान दिया जा रहा है। यह सामान्य विचार छाया हुआ है। यह गलत भी हो सकता है, ठीक भी। किंतु हमारे देश के लोगों के मस्तिष्क में यही विचार छाया हुआ है। वे भागीदार बन गये हैं, और वे मिल-जुलकर काम कर रहे हैं, वे एक-दूसरे के बहुत नजदीक हैं और उन्हें एक-दूसरे की सहमति प्राप्त है। यही कारण है कि उन्हें महाराष्ट्र, गुजरात और राजस्थान जैसे राज्यों में सुविधाएं प्राप्त हो रही हैं। किंतु जहां तक उड़ीसा और बिहार का संबंध है···(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह (आंवला) : कर्नाटक के बारे में क्या कहना है।

[अनुवाद]

डॉ. मुमताज अंसारी : यह एक बहुत ऐतिहासिक स्थान है। यह टीपू सुल्तान का स्थान है। इसलिए कोई भी इस बात से इनकार नहीं करेगा कि रेल विकास के लिए वहां एकाग्रित ध्यान दिया जाना चाहिए।

जहां तक विक्रेताओं का संबंध है, उनकी सेवाएं नियमित की जानी चाहिए। उन्हें भी प्लेटफार्म पर कोई स्थान मिलना चाहिए क्योंकि वे समाज के निर्धन वर्ग के लोग हैं।

विद्युतीकरण के मामले में भी बिहार की घोर उपेक्षा की गई है। देश के इस भाग में भी विद्युतीकरण का कार्य शीघ्रता से किया जाना चाहिए। इसी प्रकार, अनेक सुविधाएं हैं जो विभिन्न राज्यों और स्टेशनों पर उपलब्ध हैं। वे सुविधाएं बिहार के स्टेशनों पर भी मिलनी चाहिए। स्टेशनों का सौंदर्यीकरण भी आरंभ किया जाना चाहिए। अनेक ऐसी वस्तुएं हैं जो बेकार पड़ी हैं और उन्हें स्वयं रेल कर्मचारियों द्वारा अथवा बाहरी व्यक्तियों द्वारा चुराया जा रहा है। इस प्रकार की गतिविधियां कम होनी चाहिए जिससे कि मूल्य में कमी आ सके और रेलवे की कार्यकुशलता बढ़ सके। ये सब मेरे सुझाव हैं।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव (नालंदा) : सभापतिजी, इस बार भी बिहार की घोर उपेक्षा की गई है। मुझे कहने में कोई संकोच नहीं है कि कांग्रेस की सरकार ने यह बात समझ ली है कि बिहार में उसका कोई भविष्य नहीं है इसलिए चाहे बिहार के जन-प्रतिनिधि कितनी भी आवाज उठायें वह सुनने को तैयार नहीं है। जब राजनैतिक तौर पर विकास के कामों का बंटवारा होगा तो राज्यों में असंतोष बढ़ेगा। बिहार एक ऐसा राज्य है जब सोता है तो खूब सोता है, लेकिन जब जागता है तो विद्रोह तक पहुंच जाता है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कांग्रेस सरकार को कि बिहार के साथ जो व्यवहार किया जा रहा है जिस तरह पिछड़ा हुआ राज्य है, और हर मामले में उसको जिस तरह से पिछड़ा रखने की बात की जा रही है, बहुत ज्यादा दिनों तक बिहार इसे बर्दाश्त नहीं करेगा, वह उठ खड़ा होगा। अगर उठ खड़ा हुआ और परिस्थिति हाथ से निकलने लगेगी तब बिहार को वाजिब शेयर मिलेगा। मैं चाहता हूं कि बिहार को वाजिब शेयर मिले। रेलवे विकास के फंड का जो एलोकेशन होता है उसका क्या आधार है ? जिस मामले में भी आप पैसा लगाते हैं, नई रेल लाइनों के विस्तार का या और किसी तरह का।

बहुत तरह के आइटम्स हैं जिनके ऊपर मैं जाना नहीं चाहता हूं लेकिन उसमें बिहार का जो हिस्सा है, वह उसको मिलना चाहिए। बिहार कच्चा माल, औद्योगिक विकास तथा तमाम तरह की संभावनाओं में अव्वल दर्जे पर है। इसलिए कहता हूं कि यदि आपने इस बात को नजरअंदाज किया तो और मामले में भी बिहार आपके हाथ से निकल जायेगा जैसे पॉलिटिकली आपके हाथ से निकल गया है। बिहार अन्य मामलों में भी अपना हिस्सा ताकत के बल पर लेगा न कि भीख मांगकर लेगा। बहुत-सी जगहों पर विद्रोह हो रहा है लेकिन क्या आपने कभी इस बात पर विचार किया ? जो रीजनल इम्बेलेंसेज हैं, उसके दूर कर बिहार को उसका हिस्सा मिले जो आप नहीं कर रहे हैं। आज उत्तर बिहार में कोई केन्द्र का मंत्री नहीं जाता है और स्टेट का मिनिस्टर भी कोई जा पाता है क्योंकि वहां रेलवे लाइन नहीं है। वहां पर मोटर-गाड़ी में जाना आसान नहीं है।बिहार उत्तर, मध्य और दक्षिण तीन हिस्सों में बंटा हुआ है। दक्षिण बिहार में सभी खानें—लोहा, अभ्रक, कोयला आदि हैं। यहां भी रेलवे लाइनों का एक खास उद्देश्य से विस्तार किया गया कि यहां का माल उठाकर दूसरे राज्यों में भेजा जा सके और वहां पर

औद्योगिक विकास हो। आज बिहार का शोषण हो रहा है। बिहार के रिसोर्सेज का उसको हिस्सा न मिले, यह ठीक नहीं है।

सभापति महोदय, अभी बिहार के मुख्यमंत्री ने कई चीजों की घोषणा की है। वे बाहर से उद्योगपतियों को लाने की बात कर रहे हैं लेकिन उसके लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर्स तो मौजूद हों। इनमें बिजली और रेल भी आती है। उन्होंने अभी हाल ही में रेल मंत्री जी से भेंट की है लेकिन उनकी किस बात पर चर्चा हुई है, हमें रिपोर्ट नहीं मिली है। केन्द्र सरकार को इस मामले पर विचार करना चाहिए।

सभापति महोदय, पटना बिहार की राजधानी है जहां पर कई वर्षों से एक रेल पुल की मांग की जा रही है और इसके लिए वायदा भी समय-समय पर सरकारों द्वारा किया गया लेकिन वह पुल अभी तक नहीं बना है। हमारे बिहार में कोई जोनल आफिस नहीं है जिसके चलते लोगों को रेल में नौकरी करने के लिए कलकत्ता जाना पड़ता है। रेलवे लाइन का बहुत बड़ा विस्तार बिहार में है लेकिन सारी चीजों का कंट्रोल कलकत्ता से होता है, यह बड़े ही दुर्भाग्य की बात है। बिहार में जमालपुर में रेल इंजन मरम्मत कारखाना था जिसे समाप्त कर दिया गया है नये कारखाने खोलने की बात तो छोड़े दीजिए। देश में दूसरी जगहों पर रेलवे लाइनों का विस्तार हो रहा है जबकि नैरो गेज फतुहा-इसलामपुर को खत्म कर दिया गया है। आपको ब्राड गेज बनाना चाहिए लेकिन आप पॉलिटिकली आधार पर रेल लाइनों का विस्तार कर रहे हैं। बुद्धिस्ट सर्किट की बात कही जाती है कि जापान सरकार की तरफ से मदद होगी। यह बहुत बड़ा स्थल है।

बख्तियारपुर-राजगीर लाइन है जिस लाइन पर हिन्दू-मुसलमान, सिख, बुद्धिस्ट और जैनियों के तीर्थ स्थान पड़ते हैं। पावापुरी, नालंदा, राजगीर सब उसी लाइन पर पड़ते हैं और इसका विस्तार गया तक करने की बात जमाने से की जा रही है। अभी हाल में छह-सात महीने पहले यहां प्रश्न काल में यह बात आई थी और उसमें मंत्री महोदय ने एक तरह से कमिट किया था कि बख्तियारपुर-राजगीर लाइन को गया तक जोड़ा जाएगा। मैं समझता हूं कि यह कमिटमेंट सरकार को पूरा करना चाहिए। पटना-गया लाइन की चर्चा हमारे दोस्तों ने की। इसके दोहरीकरण की बात भी कई बार की गई है और पूर्व रेल मंत्रियों ने कंसलटेटिव कमेटीज की मीटिंग्ज में वायदा किया और सांसदों के साथ इनफॉर्मल मीटिंग में भी वायदा किया था, लेकिन उसके दोहरीकरण की बात नहीं की जा रही है। बिहार की राजधानी पटना में एक भी ट्रेन ऐसी नहीं है जो पटना से सीधे दिल्ली आये। सरकार की नीति रही है कि कैपिटल से कैपिटल तक गाड़ी चलायी जायेगी और इस सिलिसिले में हम बहुत दिनों से मांग कर रहे हैं। सरकार को इस पर ध्यान देना चाहिए और पटना से दिल्ली तक एक गाड़ी चलानी चाहिए। बख्तियारपुर और पटना बाय पास में एक रेलवे ओवरब्रिज की मांग कई दिनों से की जा रही है जिसके न बनने से काफी दिक्कतें होती हैं और दुर्घटनाएं होती हैं, जिससे यातायात में भी परेशानी होती है।

जो नयी डी. एम. यू. चलायी है, इससे खासतौर से यात्रियों को बहुत राहत मिल रही है और बहुत जल्दी लोगों को एक जगह से दूसरी जगह ये गाड़ियां ले जाती हैं। सबर्बन ट्रेन्स की जो बात की जा रही है, मैं समझता हूं कि पटना के अगल-बगल के जो इलाके हैं, जैसे पटना से मुगलसराय, पटना से गया, पटना से राजगीर, पटना से बरौनी, इन जगहों को इन गाड़ियों से जोड़ा जाना चाहिए और इनकी फ्रीक्वेन्सी ज्यादा होनी चाहिए जिससे राजधानी तक लोगों को ये गाड़ियां ले जा सके और उन लोगों का काम आसानी से हो सके। नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस में पटना के लिए बर्थ का कोटा नहीं है। मगध एक्सप्रेस का बख्तियारपुर से कोई कोटा नहीं है। बख्तियारपुर बहुत सारी अंतर्राष्ट्रीय जगहों को जोड़ता है। नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस और पूर्व एक्सप्रेस का वहां कोई ठहराव नहीं है जिसकी व्यवस्था की जानी चाहिए। बहुत सारी ट्रेन्स बिहार की मेन लाइन जो पटना से गुजरती है, वहां नहीं जा पाती हैं क्योंकि उसका विद्युतीकरण नहीं हुआ है। सरकाने विद्युतीकरण का फैसाला कर लिया है और काम भी शुरू हुआ है, लेकिम काम की गति धीमी है। इसलिए झाझा-पटना-मगुलसराय रूट के विद्युतीकरण के काम में तेजी लायी जानी चाहिए। जब से यह कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की व्यवस्था शुरू हुई है और पैसेंजर लोड ट्रेन्स पर बहुत ज्यादा पड़ा है, तो साधारण यात्रियों के सामने बहुत सारी कठिनाइयां बढ़ गई हैं। आमतौर पर उनको रिजर्वेशन जल्दी नहीं मिलता है, इसलिए ऐसी गाड़ियों का चलाया जाना बहुत जरूरी है जो अनरिजर्व्ड बर्थ रखती हों। बिहार से बड़े पैमाने पर मजदूर दिल्ली आते हैं, पंजाब जाते हैं और दूसरी जगहों पर जाते हैं और हजारों-हजार मजदूर रेलवे स्टेशनों पर पड़े रहते हैं। उनको जगह नहीं मिलती है, सीट नहीं मिलती है। इसलिए मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह ऐसी गाड़ियों की व्यवस्था करें जिससे इस तरह के मजदूरों को, जो रोजी-रोटी के लिए दूसरे शहरों में जाते हैं और अन्य यात्रियों को जो कठिनाइयां होती हैं वह दूर हो सकें।

राजधानी एक्सप्रेस जो दिल्ली से कलकत्ता के लिए जाती है, अगर वाया गया जाती है तो उसका किराया कम देना पड़ता है और अगर वाया पटना जाती है तो किराया ज्यादा देना पड़ता है। वह ट्रेन प्रतिदिन नहीं चलती है, तीन दिन पटना से जाती है और बाकी दिनों में गया होकर जाती है। अगर किसी यात्री को दिल्ली से हावड़ा जाना है तो एक ही जगह जाने के लिए उसको एक रास्ते से जाने में किराया ज्यादा देना पड़ता है। मैं समझता हूं कि इस फर्क को दूर किया जाना चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि पटना रेलवे स्टेशन बहुत कंजस्टेड है। वहां सफाई की व्यवस्था का जो विकास होना चाहिए वह नहीं हुआ है। वहां ज्यादा-से-ज्यादा गाड़ियों का आना-जाना हो सके इसके लिए भी मंत्रालय ने आश्वासन दिया था और फतुहा में जगह ली गयी है और कुछ काम भी शुरू हुआ है लेकिन मैं समझता हूं कि उसमें तेजी से काम नहीं चल रहा है इसलिए पटना रेलवे स्टेशन का और बख्तियारपुर रेलवे स्टेशन का विस्तार किया जाना चाहिए। हमारी एक और मांग बहुत दिनों से चल रही है वह है बख्तियारपुर-राजगीर रेल लाइन का विस्तार। मंत्री महोदय को भी मालूम होगा कि यह महत्वपूर्ण लाइन है, उसके लिए जापान सरकार भी मदद करने जा रही है, इसलिए गया तक विस्तार का मामला टेक अप करना चाहिए ताकि हम लोगों की बहुत दिनों की मांग पूरी हो सके।

[अनुवाद]

श्री ए. अशोकराज (पैरम्बलूर) : सभापति महोदय, आपको धन्यवाद। मैं अपनी पार्टी अखिल भारतीय अन्ना द्रमुक की ओर से कुछ शब्द कहना चाहूंगा।

सर्वप्रथम तो मैं शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिए माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहूंगा।

मद्रास तट और भुज के बीच मद्रास रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम (एम. आर. टी. एस.) के बारे में यह कहना चाहूंगा कि इसका कार्य धीमी गति से चल रहा है। यद्यपि माननीय मंत्री ने इस वर्ष के बजट में कुछ प्रावधान किया है। यह हमारी संतुष्टि के अनुरूप नहीं है। अतः मैं मंत्री महोदय से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करूंगा कि मद्रास तट और भुज के बीच एम. आर. टी. एस. को

यथाशीघ्र पूरा किया जाये।

माननीय मंत्री ने तम्बाराम और विलुपुरम के बीच बड़ी लाइन बिछाने की घोषणा की है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है और मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूं। यद्यपि मैं इस घोषणा से अति प्रसन्न हूं तथापि मेरे मस्तिष्क में कुछ संदेह है कि इसे पूरा करने से बहुत समय लगेगा। यह घोषणा ठीक है कि काम आरंभ किया जायेगा। किंतु अति महत्वपूर्ण पहलू यह है कि यह पूरा कब तक होगा। यही मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा। दूसरे, मद्रास और तिरुचिरापल्ली के बीच एक मध्य रास्ता है। अतः मैं मंत्री महोदय सेयह सुनिश्चित करने का अनुरोध करूंगा कि विलुपुरम-तिरुचिरापल्ली बड़ी लाइन का काम कम-से-कम अगले वर्ष आरंभ किया जाये और यह भी अनुरोध करूंगा कि तम्बाराम और विलुपुरम के बीच बड़ी लाइन परिवर्तित करने का काम एक या दो वर्ष में पूरा कर लिया जाये।

मैं माननीय मंत्री को इसके लिए भी धन्यवाद देता हूं कि वह मद्रास-सलेम क्षेत्र में मेनलाइन इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स-मेयु का प्रस्ताव पहले ही कर चुके हैं। मैं पुनः माननीय रेल मंत्री से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करूंगा कि कार्य समयवद्ध आधार पर पूरा किया जाये। इतना ही पर्याप्त नहीं है कि कार्य आरंभ कर दिया जाये अपितु यह सुनिश्चित करना भी अपेक्षित है कि कार्य निर्धारित समय के अनुरूप शीघ्रातिशीघ्र पूरा हो जाये।

हमारे क्षेत्र में वर्कशाप के बारे में बड़ी अफवाह है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र (पेरम्बलूर) त्रिचिरापल्ली जिले में है। एक वर्कशाप गोल्डन रॉक में है।

5.20 म. प.

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

महोदय, यह एक प्राचीन और प्रसिद्ध वर्कशाप है। माननीय मंत्री को इसकी जानकारी है। लोगों को डर है कि इस वर्कशाप को निजी क्षेत्र को दिया जा सकता है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह स्थिति स्पष्ट करें और हमारी आशंका दूर करें कि इस वर्कशाप को निजी क्षेत्र को नहीं दिया जा रहा है। इस वर्कशाप में हजारों व्यक्ति काम कर रहे हैं।

महोदय, कोई दो या तीन महीने पूर्व मदुराई और मद्रास के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाई गई थी। इसका नाम कोडाल एक्सप्रेस है। लोगों को महसूस हुआ कि यह गाड़ी यात्रा के लिए बड़ी सुविधाजनक है और अधिकांश व्यक्ति इससे यात्रा करते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री से इस गाड़ी में एक वातनुकूलित कुर्सीयान डिब्बा जोड़ने का अनुरोध करूंगा। मैं अरियालूर तक इस गाड़ी में जाता था। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र पेरम्बलूर से नजदीक है। रॉकफोर्ट एक्सप्रेस के सभी डिब्बे बहुत ही पुराने हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि अपने अधिकारी भेजकर उन डिब्बों की जांच करायें। उनमें घुन और दीमक लग चुके हैं। उनका उपयोग नहीं किया जा सकता है। लोग हमारी मजाक उड़ाते हैं। माननीय मंत्री मेरी बात को अन्यथा न ले किंतु अफवाह यह है कि सभी अच्छी रेलगाड़ियां बंगलौर ले जायी जा रही हैं और हमें नये डिब्बों से वंचित किया जा रहा है। मद्रास और तिरुचिरापल्ली के लिए केवल पुराने डिब्बे उपलब्ध कराये जाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री ओस्कार फर्नान्डीज इसके लिए उत्तरदायी हैं।

श्री ओस्कार फर्नान्डीज (उदीपी) : अधिकांश रेलगाड़ियां बंगलौर से तमिलनाडु जाती हैं।

श्री ए. अशोकराज : मैं दोषारोपण नहीं कर रहा हूं। मुझे प्रसन्नता है कि बंगलौर को नई रेलगाड़ियां उपलब्ध कराई जा रही हैं। मैं इसका विरोधी नहीं हूं। बात केवल इतनी सी है कि जो सवारी डिब्बे मद्रास में हैं उन्हें बंगलौर न ले जाया जाये। लोगों को संदेह है। मुझे कोई संदेह नहीं है। यह हमारा अनुभव है क्योंकि हम रेल से यात्रा करते हैं। हम उतने अच्छे पुराने डिब्बों में यात्रा नहीं कर सकते हैं। हमारे पास कोई और चारा नहीं है। हमें संसद के कार्य से दिल्ली आना पड़ता है। हमें केवल रेलगाड़ी से ही आना होता है।

महोदय, दक्षिण के अधिकांश संसद सदस्य मद्रास आकर हवाई यात्रा करते हैं। एक्सप्रेस रेलगाड़ियां केवल तम्बाराम पर ठहरती हैं और वहां से उत्तर मद्रास चली जाती हैं। उस समय केवल रॉकफोर्ट एक्सप्रेस आती है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि संसद सदस्यों की सुविधा के लिए यदि रॉकफोर्ट एक्सप्रेस को ऐसी जगह ठहराव दिया जाता, जो हवाई अड्डे से नजदीक है। मुझे आशा है कि इस पर ध्यान दिया जायेगा।

महोदय, मैं दक्षिण रेलवे की कुछ प्रशासनिक समस्याओं का उल्लेख करूंगा। जो कार्य आरंभ किये जाते हैं उनके बारे में हमें कभी सूचित नहीं किया जाता है। हमें केवल इतना ही सूचित किया जाता है कि कोई कार्य किसी स्टेशन पर आरंभ किया जा रहा है। किंतु इसके बाद हमें यह नहीं सूचित किया जाता है कि क्या काम आरंभ किया गया है या नहीं, कार्य की प्रगति क्या है, क्या कार्य पूरा हो गया है और कार्य का क्या स्तर है, इसके बारे में हमें कभी सूचित नहीं किया जाता है। आश्चर्य की बात है, कुछ सप्ताह पूर्व, मेरे पास एक संदेश पहुंचा कि एक माथुर स्टेशन पर, जो पेन्नाडम स्टेशन से बहुत ही नजदीक है, किसी अन्य निर्वाचन क्षेत्र के संसद सदस्य के नाम का नामपट्ट लगाया जा रहा है। यह कार्य इस प्रकार किया गया है जैसे किसी कि स्मृति में यह काम किया गया है। इसलिए मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों ने मुझे सूचित किया। मैंने अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधक से पूछा कि किसी अन्य निर्वाचन क्षेत्र के संसद सदस्य का नामपट्ट किसी अन्य संसद सदस्य के निर्वाचन क्षेत्र में कैसे लगाया है। यद्यपि यह बहुत गंभीर गलती नहीं है किंतु कार्य के कार्यान्वित होते समय अधिकारियों को सावधान रहना चाहिए क्योंकि ये कार्य जनता के कल्याण के लिए किये जाते हैं। इसके बारे में ध्यान रखना चाहिए और संबंध संसद से परामर्श लेना चाहिए। मैं आपका ध्यान तथ्यों की ओर आकर्षित कर रहा हूं।

गत वर्ष भारी बाढ़ के कारण करूर और मदुराई के बीच नई बड़ी रेल लाइन में दरार पड़ गई थी। इसका कारण यह है कि इस लाइन पर मूल काम सही नहीं किया गया था। मेरे विचार से माननीय मंत्री इस लाइन का पुनः सर्वेक्षण करा सकते हैं। बजट भाषण में माननीय मंत्री ने कहा था कि इस वर्ष वह कम-से-कम 40 सर्वेक्षण करेंगे। छठी लोक सभा से आगे मैं देख रहा हूं कि एक ही संसद सदस्य पेरम्बालूर का प्रतिनिधित्व करते रहे हैं। तब से मैंने यह कहते सुना है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में छोटे बच्चों ने रेलगाड़ी देखी ही नहीं है। उन्होंने रेलगाड़ी केवल तस्वीर में देखी है। तब से मैं लगभग प्रत्येक भाषण में पैरम्बालूर निर्वाचन क्षेत्र को जोड़ते हुए अरियालूर से अथूरल और पेरम्बालूर और थुरलयूर को जोड़ते हुए एक नई रेलगाड़ी चलाने का अनुरोध करता रहा हूं। में माननीय मंत्री को आश्वासन देता हूं कि यहां बड़ी क्षमता है क्योंकि जयाकोडम लिग्राइट कारपोरेशन की स्थापना वहां बहुत शीघ्र ही होने वाली है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि पेरम्बालूर और थुरालूर को जोड़ने वाली अरियालूर से अथूर तक की इस नई लाइन के लिए सर्वेक्षण कराने के आदेश तो कम-से-कम जारी किये जायें जिससे कि हम जैसे लोगों को, जो गत 15 वर्षों से इसके लिए लड़ते रहे हैं, संतुष्टि हो सके।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अरियालूर सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है। संसद

सदस्य के रूप में मैं यहां से रेलगाड़ी में सवार होता हूं। मुझे खेद है कि यहां यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं है। जब एक समिति में मैंने इस मामले को उठाया तो एक लंबा उत्तर दिया गया था जिसमें कहा गया है कि वहां आमदनी नहीं है। यहां तक कि उन्होंने जो लेखा रखा है वह भी सही नहीं है। जब मैं अरियालूर स्टेशन से गाड़ी में सवार होता हूं तो अनेक अन्य यात्रियों को चढ़ते हुए देखता हूं। यदि अधिकारियों का लेखा सही है तो इसका तात्पर्य यह है कि ये सब बिना टिकट यात्री हैं। किंतु मेरी सर्वोत्तम जानकारी के आधार पर ऐसा नहीं है।

अरियालूर रेलवे स्टेशन पर प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिए एक प्रतीक्षालय है। एक बार मैं वहां गया और संबंधित व्यक्ति से कमरा खोलने को कहा। जब कमरा खोला गया तो मुझे आश्चर्य हुआ कि एक बहुत बड़ा मेंढ़क मेज पर बैठा था। यद्यपि यह एक उपहास प्रतीत हो सकता है किंतु मैं यह बताने की चेष्टा कर रहा हूं कि किस प्रकार इन चीजों का रख-रखाव किया जा रहा है। वहां सदस्यों के बैठने तक के लिए स्थान नहीं है। मैं कुछ भी विशेष रूप से अपने लिए नहीं कह रहा हूं क्योंकि मेरा विचार है कि हम लोग साधारण व्यक्ति के समान हैं किंतु इसके साथ ही जनता द्वारा हमारी भारी आलोचना की जा रही है। इन स्टेशनों अथवा गाड़ियों को जिस प्रकार रख-रखाव किया जा रहा है, उसके बारे में वे प्रश्न करते हैं। मैं मंत्री महोदय से इस पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं।

पिछली बार की बैठक में मैंने एक उपरिपुल के बारे में कहा था, यद्यपि यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नहीं आता है तथापि यह तिरुचिरापल्ली संसदीय क्षेत्र में लालगुड़ी के बहुत ही नजदीक है। किंतु पुनः यातायात के बारे में वही लेखा दिखाया गया है और कहा गया है कि यह नहीं बनाया जा सकता है। हम सभी जानते हैं कि तिरुचिरापल्ली की तरफ आने वाली सभी बसों और लारियों को इस रास्ते ही आना पड़ता है। यहां तक कि मैं अरियालूर पर उपरिपुल की मांग भी नहीं कर रहा हूं। अरियालूर के आसपास सीमेंट के लगभग 25 कारखाने हैं जिनके लिए सामग्री की ढुलाई सड़क द्वारा लारियों से की जाती है। यदि उलादी पर एक उपरिपुल बना दिया जाये तो इससे लोगों की बेहतर सेवा होगी। मैं माननीय मंत्री से उलादी को प्राथमिकता देने का अनुरोध करता हूं जिसके बाद अरियालूर को लिया जा सकता है।

लगभग एक सप्ताह पूर्व तमिलनाडु विधान सभा में यह कहा गया था कि निजी उद्यमियों की सहायता से त्वरित परिवहन प्रणाली कार्यान्वित की जायेगी। वे निश्चित रूप से केन्द्रीय सरकार से कहेंगे। मैं माननीय मंत्री से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं कि इस प्रणाली को सरकारी स्वीकृति प्रदान की जाये क्योंकि यह बहुत ही अच्छा कार्य होगा, इससे और अधिक क्षेत्र लाभान्वित होगा तथा और व्यक्ति कम समय में ले जाये जा सकेंगे।

महोदय, आपको मरुथैयार पुल के बारे में पता है, यह अरियालूर के नजदीक है। यह मरुथैयार पुल पेन्नाडेम और पुल्लामबाड़ी रेलवे स्टेशनों के बीच है। बाढ़ के कारण वर्षा ऋतु में यह नदी बहुत ही खतरनाक रूप धारण करती है। एक बार लालबहादुर शास्त्री महोदय ने एक दुर्घटना के लिए रेल मंत्री के पद से त्यागपत्र दिया था, वह दुर्घटना यहीं घटी थी। यह क्षेत्र मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में है। यह उग्रवादी प्रवण क्षेत्र है। यह पेन्नाडेम से मरुथैयार परियोजना के बीच का क्षेत्र है जो लगभग 15 किलोमीटर का है और यहां उग्रवादियों के दल रहते हैं। मैं अनेक मंचों और बैठकों में कह चुका हूं कि यहां रेलवे सुरक्षा बल के और अधिक जवान तैनात किये जाने चाहिए। किसी समय में रात्रि में यहां रेलगाड़ियां बहुत ही धीमी गति से चलती थीं। इस पर विश्वास करने के लिए इसे व्यक्तिगत रूप से देखा जाना चाहिए। लोग उस क्षेत्र से पलायन कर जाते थे क्योंकि समाचारपत्रों में ऐसी खबरें थी कि यह किसी भी समय उड़ा दिया जायेगा। महोदय, यह स्थान तिरुचिरापल्ली मंडल में दक्षिण रेलवे के अंतर्गत आता है। महोदय, इस बात को सुनिश्चित किया जाये कि इस क्षेत्र की गश्त लगाने के लिए रेलवे सुरक्षा बल के और अधिक जवान तैनात किये जायें। महोदय, मैं थोड़ी ही देर में अपना भाषण समाप्त करूंगा। महोदय, मैं अधिक समय नहीं लूंगा।

हमारे क्षेत्र में एक और भय व्याप्त है कि दक्षिण रेलवे का मुख्यालय बंगलौर में अंतरित कर दिया जायेगा। मेरा विश्वास है कि यह एक अफवाह है किंतु लोग ऐसा मान रहे हैं। मैं माननीय मंत्री से इस मामले को भी स्पष्ट करने का अनुरोध करूंगा।

निजी उद्यमियों के बारे में, जिनकी घोषणा अभी-अभी की गई है, वह है "अपनी पट्टे पर स्थानांतरण योजना स्वयं बनायें।" यद्यपि यह एक अच्छी योजना है किंतु यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि इससे जनता को कोई कठिनाई न हो क्योंकि जब एक बार इसे निजी उद्यमियों को सौंप दिया जाता है, तब इसमें उनकी अपनी ही व्यवस्था नहीं होनी चाहिए। मैं इस पर ध्यान देने के लिए मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा।

अंत में, मैं माननीय मंत्री महोदय से यह चाहूंगा कि कोयम्बातूर और तिरुचिरापल्ली के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाने के बारे में सुनिश्चित करें क्योंकि रात्रि में भारी भीड़ बस में सवार होने की चेष्टा करती है। इस संबंध में हमें अनेक अभ्यावेदन प्राप्त होते रहे हैं। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं कि कोयम्बातूर और तिरुचिपल्ली के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाई जायेगी।

[हिन्दी]

श्री राजवीर सिंह (आंवला) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। रेल का महकमा देश के लिए बहुत आवश्यक है। रेलवे सर्वस्पर्शी व सर्वव्यापक होती है, लोगों की सुख-सुविधा का पूरा ध्यान रेलवे को रखना होता है। उत्तर से दक्षिण और पूरब से पश्चिम को जोड़ने के लिए रेलवे से अच्छी और कोई कड़ी नहीं है। आम गरीब आदमी के यातायात का साधन भी रेलवे ही है।लेकिन कुछ वर्षों से रेलवे का स्वास्थ्य अच्छा नहीं चल रहा हैं। रेलवे में कुछ कठिनाइयां आ रही हैं। मैं 1-2 चीजों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह ठीक है कि सारे देश में यूनीवर्सल गेज होना चाहिए। यह बहुत अच्छी बात है कि एक-सा गेज होना चाहिए लेकिन यह तब होना चाहिए जब हमारी आर्थिक क्षमता इतनी हो कि हम सारे देश को यूनीवर्सल गेज दे सकें। हजारों किलोमीटर में 4-5 हजार किलोमीटर यूनीवर्सल गेज बनाने से काम नहीं चलेगा। आम चर्चा है कि गेज कनवर्शन में, पता नहीं मंत्री जी को पता है या नहीं, नियमों का पालन नहीं किया जा रहा है। गेज कनवर्शन में ईमानदारी भी लक्षित नहीं हो रही है, काफी जगहों पर घोटाला है, कहीं भी नये सिरे से उसके टैंडर नहीं लिये गये हैं, एक वर्क आर्डर पर काम चल रहा है, एक सिस्टम चला आ रहा है। गेज कनवर्शन पर रेलवे के कुछ वरिष्ठ अधिकारी भी दबी जबान से यह बात कहते हैं कि आज रेल मंत्री जी का इतना दबदबा है कि वहां के अच्छे सलाहकार भी उनको सलाह देने से घबराते हैं, उनको भय लगता है कि कहीं उनकी नौकरी न चली जाये। इसलिए वे ईमानदारी की बात कहने के लिए भी तैयार नहीं हैं, आउट ऑफ रिकार्ड कहने के लिए तैयार हैं लेकिन ऑन रिकार्ड कहने के लिए तैयार नहीं हैं। यह दयनीय स्थिति है। यह क्रम चल रहा है, चले, इसे हम भी नहीं रोक सकते क्योंकि यह बहुत आगे बढ़

गया है। लेकिन मेरा निवेदन है कि आपने हिन्दुस्तान भर में गेज कनवर्शन का भूत सवार किया है। अभी मैं कह रहा था तो हमारे एक मित्र एम. पी. कह रहे थे कि गेज कनवर्शन तो बहुत अच्छा है। हम भी कहते हैं कि बहुत अच्छा है लेकिन उसका लाभ तो मिलना चाहिए। आपने गेज कनवर्शन किया।

मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं। आपने काठगोदाम को बड़ी लाइन से जोड़ दिया लेकिन लखनऊ से काठगोदाम एक्सप्रेस छोटी लाइन से आती थी। आगरा से काठगोदाम तक छोटी लाइन की एक एक्सप्रेस ट्रेन पचासों साल से आती थी। ये दोनों ट्रेनें बहुत प्रतिष्ठित थीं। लेकिन अब इनकी स्थिति क्या हो गई है। आपने इनको लालकुंआ में खत्म कर दिया। पहले लोग आगरा से नैनीताल जाने के लिए काठगोदाम में उतरते थे और सीधे नैनीताल चले जाते थे। अब आपने उन्हें लालकुंआ में उतार दिया। लालकुंआ में उनको कितनी परेशानी होती है, यह कल्पना मंत्री जी आप नहीं कर सकते क्योंकि आप तो स्टेशन में उतरेंगे तो चार लोग कार लेकर खड़े होंगे, हमको भी आप कमेटी में भेजते हैं तो तुरंत कार मिल जाती है। लेकिन जरा उनकी सोचें जो छोटे-छोटे बच्चों को नैनीताल घुमाने ले जा रहे हों और लालकुंआ में उतार दिये जायें। मुझे आश्चर्य होता है कि आपके सलाहकारों को क्या हो गया है ? जब लाइन कनवर्शन हो रही थी और नई लाइन दिल्ली से नैनीताल या रामपुर से नैनीताल के लिए पड़ रही थी तो उस लाइन को उखाड़ने की क्या आवश्यकता थी ? वह छोटी लाइन चलती रहती, जब आप काठगोदाम से बरेली तक गेज कनवर्शन कर देते तब उसे बंद करते या लखनऊ से लालकुंआ तक कर देते तब करते। दुर्भाग्य यह है कि बिना सोचे-समझे अनजाने में काम होता है। अब लालकुंआ से काठगोदाम के लिए 20-25 किलोमीटर की रेल लाइन आपने उखाड़ दी। अब उसके कारण वहां लोगों को बड़ी परेशानी हो रही है, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आप इस पर ध्यान दें।

मंत्री जी, कुछ मामले और भी हैं।हम आपको बार-बार लिखते हैं, आपके सचिव उसका जवाब दे देते हैं कि दस जोड़ी गाड़ियां चल रही हैं, इतनी चल रही हैं, इससे जनता में बड़ा रोष होता है। हमारे यहां पर एक पीतांबरपुर रेलवे स्टेशन है। पहले वहां ट्रेन रुकती थी लेकिन पता नहीं किसको क्या सनक सवार हुई कि वह ट्रेन वहां रोक दी। ट्रेन रोक दी तो जनता आंदोलित हो गई। मेरे पास यह अखबार है, मैं आपको दिखाना चाहता हूं कि वहां कितना भयंकर आंदोलन हुआ। वहां यह फोटो छपा है, पांच घंटे पीताम्बरपुर रेलवे स्टेशन पर गाड़ियां रुकी रहीं, उसके बाद आपके विभाग के एक अधिकारी वहां आये, बोले हम आपसे वायदा करते हैं, 15 दिन के अंदर हम ट्रेन शुरू कर देंगे, लेकिन बड़ी मुश्किल से एक ट्रेन वहां शुरू की गई है।

आज की जो आर्थिक व्यवस्था है, उसमें मकान किराये पर शहरों में मिलते नहीं हैं और लोग रोज नौकरी करने वहां जाते हैं। सब अर्बन रेलवे की बात तो यहां सबने की। आज की पूरा बहस और उस दिन की पूरी बात सब अर्बन यात्रियों के बारे में थी कि उनको महानगरीय सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए, मगर यह ग्रामीण क्षेत्र के अंदर जो लोग नौकरी करते हैं, इन्होंने क्या गुनाह किया है, मंत्री जी, इनकी सुविधाओं का आप क्यों ख्याल नहीं रखते हैं। अब पीताम्बरपुर रेलवे स्टेशन है, उसको फरीदपुर कहते हैं, वह तहसील केन्द्र है। यहां के लोग बरेली नौकरी करने जाते हैं, यहां के लोग शाहजहांपुर नौकरी करने जाते हैं लेकिन उनको बरेली में मकान नहीं मिलते, उनको शाहजहांपुर में मकान नहीं मिलते, इसलिए वह डेली अप एंड डाउन करते हैं और मंथली टिकट लेकर यात्रा करते हैं। पहले ट्रेन का जो टाइम था, उस पर वहां ट्रेन को रोकना बंद कर दिया, तो लोग आंदोलित नहीं होंगे तो क्या होगा। उनको वहां मकान नहीं मिलते और रेलगाड़ी में जाने का जो उन्होंने पास बनवाया था, वह भी उनका बेकार हो गया। अब वह क्या करें ? हम आपको बार-बार लिखते हैं, आपके कोई सचिव हैं, जो कोई भी हैं, वह एक जवाब हमको लिखे देते हैं कि आपका पत्र मिला, मंत्री जी ने सुना, देखा, यह संभव नहीं है, जबकि उस ट्रेन में समय है।

एक किसान एक्सप्रेस ट्रेन है, उसमें इतना समय है कि वह लखनऊ बिफोर टाइम पहुंचती है और जब उधर से आती है तो बरेली में भी बिफोर टाइम आती है। वह गाड़ी सिगनल पर तो खड़ी रह सकती है, मगर स्टेशन पर खड़ी नहीं हो सकती। यह क्या तरीका है ? किसान एक्सप्रेस ट्रेन को आप वहां रोकिये, उसको आप गंगा सतलुज कहते हैं।

दिल्ली से गोंडा एक एक्सप्रेस ट्रेन आपने चलाई है, बहुत अच्छी ट्रेन है। पहले इसकी बड़ी बुरी हालत थी लेकिन अब कुछ ठीक हुई है। अगर इसका स्टापेज पीताम्बरपुर में दे दिया तो दिल्ली से पीताम्बरपुर जाने वाले लोगों को सुविधा मिल जायेगी और पीताम्बरपुर से दिल्ली आने वाले लोगों को सुविधा मिल जायेगी। उसमें आपको दिक्कत नहीं है, आपको कोई नुकसान भी नहीं हो रहा है। मगर नहीं, जिद है कि उसको नहीं रोकेंगे।

एक ट्रेन आपने और चलाई है। उसके बारे में कम-से-कम 500 पत्र मेरे पास लोगों के आये हैं, आपके पास तो हजारों पत्र आये होंगे, वह 500 पत्र मैंने आपको भेजे हैं, उन्हें मैं आपको अपने लिफाफे में रखकर भेजता रहा हूं। उस ट्रेन का नाम सद्भावना एक्सप्रेस है। हम समझ रहे थे कि इससे बड़ी सद्भावना पैदा होगी, मगर उसने हमारे क्षेत्र में दुर्भावना पैदा कर दी। वह ट्रेन मुरादाबाद से चंदौसी होते हुए, आंवला होते हुए, बरेली को छोड़कर, चनेटी स्टेशन से सीधे लखनऊ की तरफ निकल जाती है और शाहजहांपुर को निकल जाती है। बरेली जंक्शन छूट जाता है, इसमें मुझे कुछ नहीं कहना, अगर आप इसको बरेली जंक्शन नहीं लाना चाहते हैं तो मत लाइये, मगर आंवल स्टेशन पर वह गाड़ी रुकती है। वहां स्टापेज नहीं है, वहां इसका टिकट नहीं मिलेगा। इत्तफाक ऐसा है कि आंवला स्टेशन पर दोनों तरफ की सद्भावना एक्सप्रेस गाड़ियों, दिल्ली आने वाली भी और दिल्ली से जाने वाली भी, का क्रासिंग वहीं होता है। आपके टाइम टेबल के हिसाब से वहां क्रासिंग है और वहां दोनों तरफ की ट्रेनें रुकती हैं। वहां क्रासिंग का टाइम टेबल तो है, मगर स्टापेज के टाइम टेबल में नहीं है। अगर वह ट्रेन वहां पर रुक जाये, वह वहां दो मिनट, पांच मिनट रूकती है, वहां 100, 50 टिकट बिक जायें तो इसमें आपको क्या आपत्ति है ? मंत्री जी, जरा इसपर गौर करिये। आंवला इतना इम्पोर्टेंट टाउन है कि वहां पर इफको की फर्टिलाइजर फैक्टरी है, सतीश शर्मा साहब आपके पीछे बैठे हैं, अभी इन्होंने आंवला में आयल डिपो स्वीकृत किया है, जिसका निर्माण शुरू होने वाला है। तीनों आयल कंपनियों के डिपो वहां स्टेशन पर बन रहे हैं। वह बड़ा महत्वपूर्ण स्टेशन हो गया है, मगर वहां सद्भावना एक्सप्रेस नहीं रुकती। आप उनसे पूछ लीजिए, वह आपको बता देंगे। क्यों शर्मा साहब, मैं गलत तो नहीं कह रहा हूं ? मैं आपकी प्रशंसा कर रहा हूं कि वहां पर वह चीज आपके विभाग ने शुरू की है, मगर रेल मंत्रालय आपको कोआपरेट नहीं कर रहा है। अगर वहां आप इस ट्रेन का स्टापेज पांच मिनट कर देंगे तो मैं समझूंगा कि···

श्री सी. के. जाफर शरीफ : यही तो है न, वह अपने हैं तो उनकी तारीफ करो, हमको बदनाम करो।

श्री राजवीर सिंह : नहीं, जब उनके बारे में बोलेंगे तो आपको अपना कहेंगे, आप चिंता क्यों करते हैं ?

वहां बरेली चंदौसी पैसेंजर ट्रेन चलती है। उसमें 2-3 डिब्बे रहते हैं।

उसमें 2 डिब्बे वढ़ने चाहिए। उसमें 5 डिब्बे होने चाहिए। वहां कोई सड़क नहीं है और यातायात का दूसरा कोई साधन नहीं है। लोग ट्रेन के ऊपर बैठे रहते हैं और वीच के ज्योंट्स पर बैठे रहते हैं। इससे लोगों को वहुत कष्ट होता है। रोज लोगों के आपस में झगड़े होते हैं और दंगे होते हैं। चेन खींच देने के कारण गाड़ी घंटों खड़ी रहती है। आपके अधिकारी यहां वैठे हुए हैं। वे मेरी वात सुन लें। स्टेशनों पर आपके डिव्वे यूं ही खड़े रहते हैं। आप उन्हें जोड़ दीजिए। मेरा आपसे निवेदन है कि आप उसमें 2-3 डिव्वे और जोड़ दें।

अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि पटना से दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं है। शायद उन्हें जानकारी नहीं होगी। श्रमजीवी ट्रेन पटना से दिल्ली के वीच चलती है। यह वड़ी सुपर फास्ट ट्रेन है लेकिन वरेली में इसका कोई कोटा नहीं है।हम लोग उसमें नहीं जा सकते हैं। लोग आरक्षण करवाकर पटना जाना चाहें तो जा नहीं सकते हैं। वहां से एक भी सीट का कोटा नहीं है।

वरेली जंक्शन पर आवश्यक सुविधाएं स्वीकृत होने के वाद भी अभी तक शुरू नहीं हुई हैं। इसके लिए डी. आर. एम. ने मीटिंग वुलायी थी। हम भी उसमें गये थे। वहां तय हुआ था कि प्लेटफार्म पर कम-से कम शौचालय और मूत्रालय वना दिया जाये। वह स्वीकृत भी हो गया था। तीन साल हो गये हैं, वह अभी तक नहीं वना है। फस्ट क्लास का वेटिंग रूम हमारे कहने के वाद आपने वना दिया लेकिन वहां जो कुर्सियां रखी हैं, वे देखने लायक हैं। भगवान करे, आप हमारी तरह यात्रा करें और आपकी गाड़ी तीन घंटे लेट हो जाये। आप उस कुर्सी पर 3 घंटे वैठकर दिखा दें तो हम जान जायें। प्लास्टिक की कुर्सियों पर ढाई-तीन घंटे बैठना पड़ता है। वे फिक्स होती हैं और पंखे के नीचे नहीं होती हैं। दीवार के किनारे लगी होती हैं। वहां मच्छर भी काटते हैं। स्टेशनों पर लोगों की बहुत दुर्गति हो रही है। हायर क्लास में यात्रा करने वालों को आप किस प्रकार की सजा देने जा रहे हैं ? अगर समाजवाद लाना है तो फस्ट क्लास, ए. सी. स्लीपर सब खत्म करवा दीजिए। एक जैसी ट्रेन चलाइए। अगर चौगुना और आठ गुना किराया वसूल करते हैं तो उनको सहूलियत भी दीजिए।

एक वहुत महत्वपूर्ण मुद्दे की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। एन. ई. रेलवे का इज्जतनगर में रेल का कारखाना है। पंजाव को शांत करने के लिए आपने वह कारखाना पंजाब में भेज दिया था। हमें कोई आपत्ति नहीं है। वहुत अच्छी बात है लेकिन हमें आश्वासन दिया गया था कि वहां दूसरा कारखाना खोला जायेगा। आज वह कारखाना बंद होने जा रहा है। वहां के हजारों कामगार वेरोजगारी के कगार पर खड़े होने जा रहे हैं। आपके पास भूमि है, भवन है और दूसरे सारे इंतजाम हैं। आप उनका लाभ क्यों नहीं उठाते ? वहां सवारी डिब्बे और माल गाड़ी के डिव्वे वनने चाहिए। आप इस पर ध्यान दें।

एक विशेष मुद्दे की तरफ अब आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। उत्तरांचल में ऋषिकेश से कर्ण प्रयाग रेल लाइन का एक सर्वेक्षण 1935 में हुआ था। उत्तरांचल के लोग मिलिट्री में जाते हैं। उनको वड़ी परेशानी होती है। आप इसका दुवारा सर्वेक्षण कराइए।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खंडूरी (गढ़वाल) : इसके वारे में आपसे हमने वहुत अर्ज किया कि सर्वे के लिए पैसा दीजिए। हर वार कहते हैं कि पैसा नहीं है। 47 सालों में गढ़वाल मंडल पर एक पैसा खर्च नहीं किया गया। अव कुछ तो खर्चा कीजिए।

श्री राजवीर सिंह : रेल लाइन शिमला, दार्जिलिंग जा सकती हैं और अब रेल लाइन जम्मू से श्रीनगर ले जाने के लिए तैयारी हो रही है तो वह काठ गोदाम से अल्मोड़ा क्यों नहीं जा सकती है।

ऋषिकेश से कर्णप्रयाग क्यों नहीं जा सकती है या आपकी इच्छा शक्ति नहीं है या आप यह चाहते हैं के परिस्थितियां कश्मीर जैसी वन जायें, तव आप हमारी वात सुनेंगे। उत्तर प्रदेश के साथ ऐसा अन्याय मत कीजिए, आखिर उत्तर प्रदेश में भी लोग रहते हैं। कहीं आप उत्तर प्रदेश को सजा इसलिए तो नहीं दे रहे हैं कि आपके केवल पांच सदस्य ही, 85 में से 5. चुनकर आये हैं। अगर यह स्थिति रहेगी, तो पांच भी नहीं रहेंगे। अभी तो चार-पांच जीतकर आये हैं, वे भी नहीं आयेंगे। मंत्री जी मेरा आप ही की तरफ इशारा है···**(व्यवधान)** माननीय अजित सिंह जी आप मदद कीजिए। मेरा आपसे निवेदन है, अगर आपको दोवारा आना है, तो इनको समझाइए। वहां रेलगाड़ी चलाइए और रेल की व्यवस्था सुधारिए।

अव मैं जो सारे हिन्दुस्तान की समस्या है, उसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। पिछले साल आपने स्लीपर-क्लास घोषित किया था। आम आदमी को अचानक जाना होता है, तो आरक्षण नहीं मिलता है। स्लीपर क्लास का डिव्वा नहीं मिलता है। अगर वह रिजर्व डिब्बे में चला जाता है, तो उसको अंधाधुंध पैनल्टी देना पड़ती है। मैं यह नहीं कहता हूं, जो दिन की यात्रा करने वाले हैं, उनको कष्ट दीजिए। मैं यहां यह कहने के लिए खड़ा नहीं हुआ हूं। मैं यहां यह कहने के लिए खड़ा हुआ हूं, गाड़ियों में एक-दो अन-रिजर्व्ड डिब्बे और लगाये जायें, जिसमें आम जनता वैठ सके। जिसमें स्लीपर न हों, आम जनता बैठे। आप उन डिब्बों का डिजाइन दूसरा कर दीजिए, सिटिंग अरेंजमेंट कर दें, लोगों को वहुत परेशानी है, वहुत कष्ट है। होता यह है कि स्थिति का सामना हमें करना पड़ता है, जव हम गाड़ी से आते हैं। वे कहते हैं कि ये हमारे एम. पी. हैं, वताइए हमें डिब्बे में वैठने की जगह नहीं है और साहव फर्स्ट-क्लास या ए. सी. में जा रहे हैं। उस समय हमें वहुत कष्ट होता है। आम आदमी डिब्बे में वैठ सके और अपनी यात्रा पूरी कर सके, उसके ऊपर जुर्माने की जो तलवार है, उसके आप समाप्त करें। एक वात इसमें यह है कि नुकसान हो रहा है और भ्रष्टाचार हो रहा है। अगर कोई टी. टी. या कंडक्टर ईमानदार है, तो वह रसीद काट देता है और रुपया ले लेता है और अगर वेइमान है, तो वह कहता है कि टिकट लाओ, पैसा लाओ और अगले स्टेशन पर मिलना। वह रुपया उसकी जेव में चला जाता है और वाद में वह चला जाता है। यह जो भ्रष्टाचार वढ़ रहा है, इसको आप रोकिए।

अभी गेज-कन्वर्जन की मैं आलोचना कर रहा था। उसका कारण यह था, सारा पैसा गेज कन्वर्जन में चला जा रहा है, मगर ऐसे वहुत से इलाके हैं, वहुत से क्षेत्र हैं, जहां पर रेल लाइन ही नहीं है। मेरे मित्र कह रहे थे, वहां पर रेल लाइन और रेल डिब्बे के दर्शन केवल फिल्मों में ही होते हैं। मैं आपको यहां पर यह कहना चाहता हूं कि चंदौसी से फर्रुखावाद के लिए एक नई रेल लाइन वनायें, जो चंदौसी, वदायूं, दातागंज होते हुए फर्रुखावाद, फर्रुखावाद का मतलव है कानपुर और कानपुर का मतलव है कलकत्ता। इस प्रकार आपको मुरादावाद से कलकत्ता एक वाईपास मिल जायेगा और जो इस जगह रोज का जो ज्यादा ट्रेफिक है, वह कम हो जायेगा, और सुविधा हो जायेगी। मेरे ख्याल से अगर आप इस पर विचार करें, तो आपके दोनों रूट्स वाया कानपुर और वाया मुरादावाद, दोनों को फायदा होगा। इस प्रकार एक नया रास्ता, एक छोटा रास्ता जिसमें कि सिर्फ 140 किलोमीटर की व्यवस्था करनी है और उसमें कलकत्ता तक जा सकते हैं। दिल्ली से कलकत्ता एक स्पेशल अलग मेन ब्रांच लाइन मिल जायेगी और उसमें वाद में फिर माल गाड़ी के डिब्बे में शुरू कर सकते हैं। इस पर एक स्पेशल ट्रेन चलाई जाये।

अब मैं दोहरीकरण की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। दोहरीकरण आपका मुरादाबाद से बरेली तक है और इसमें भी थोड़ा बाकी है। शायद इस बार पूरा हो जायेगा। लेकिन इसका लाभ नहीं है, यह लाभदायक तब होगा जब गाजियाबाद-मुरादाबाद का दोहरीकरण हो जाये। गाजियाबाद और मुरादाबाद में आपने कुछ मंजूर किया है, करीब 45-47 किलोमीटर मंजूर किया है, इतना मंजूर होने पर तो यह गंगा के पुल तक भी नहीं पहुंच पायेगा। आप इसको पूरा कराइये। जब तक आप इसका पूरा दोहरीकरण नहीं करायेंगे तब तक हमको दोहरीकरण का कोई लाभ नहीं मिलेगा और अगर आप इसका दोहरीकरण करा देंगे तो आपको बहुत आराम मिलेगा। आपको लखनऊ के लिए शताब्दी चलाने की सुविधा मिल जायेगी, लखनऊ के लिए कुछ एक्सप्रेस ट्रेन और चलाने की सुविधा मिल जायेगी। यह जो कानपुर वाला रूट बहुत व्यस्त रहता है उसको सहूलियत मिल जायेगी। मुझे लगता है मेरे इन सुझावों पर आप अवश्य ध्यान देंगे। मैं चाहता हूं कि एक बरेली, मुंबई के लिए नयी ट्रेन चलाएं। मुझे मालूम है कि सैकड़ों लोग आपको इस काम के लिए मिले हैं और उन्होंने आपको इस काम के लिए आवेदन किया है। आपसे मुंबई में भी लोग मिलते हैं। मैंने भी कई पत्र लिखे हैं और आपको इतने मेमोरेंडम्स आये हैं उनकी कापियां मेरे पास आई हैं। मेरे ख्याल से आप इस पर विचार करेंगे।

महोदय, मेरा एक सुझाव और है, पता नहीं वह कितना प्रेक्टीकल होगा यह तो आपके एक्सपर्ट ऑफिसर्स और इंजीनियर्स बताएंगे। एक लखनऊ, दिल्ली मेल ट्रेन चलती है, यह 8 घंटे चलती है और 16 घंटे आराम करती है। अगर आपने इसको एक बार फिर से चालू कर दिया तो इसके लिए 8 घंटे आराम करने का समय काफी है। आपकी समस्या भी सुलझ जायेगी। एक ट्रेन दिन में यहां से दिल्ली के लिए, लखनऊ के लिए जायेगी। इसको 16 घंटे आराम करने की बजाय आप 8 घंटे आराम कराइये। मैंने यह सुझाव पिछली बार भी दिया था और आपने शायद उस समय भी ऐसे ही नोट किया था जैसे आज कर रहे हैं। मगर इस बार नोट करके आप जरा उसका क्रियान्वयन भी करा दीजिए तो आपकी बड़ी कृपा होगी।...**(व्यवधान)**

श्री सी. के. जाफर शरीफ : आपने सुना नहीं अभी जो वसुदेव आचार्य जी ने कहा। जैसे आप बता रहे थे, इसलिए हम डिब्बे और वेगंस को ज्यादा इस्तेमाल करा रहे हैं, भगा रहे हैं। तो यही वह कह रहे थे कि आपने आर्डर देना छोड़ दिया।...**(व्यवधान)** एफिशियेंसी बढ़ाने लगो तो यह इल्जाम आता है।...**(व्यवधान)**

श्री राजवीर सिंह : आपकी तमिलनाडु एक्सप्रेस जाती है उसको कितने घंटे आराम मिलता है, लखनऊ के लिए जो जाती है उसको 16 घंटे आराम मिलता है।...**(व्यवधान)** आप पहले मेरी बात तो पूरी सुन लीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हमने इस बार कट मोशन में भी दिया है और पिछली बार तथा कई बार हम मांग करते रहे हैं बरेली चौपले पर ओवरहैड ब्रिज हमको चाहिए। वहां 2-2 रेल निकलती हैं। वहां एन. आर. वी. और एन. इ. आर. बी. भी है। वहां ढाई-ढाई, तीन-तीन घंटे तक ट्रेन खड़ी रहती है इस कारण से वहां ट्रेफिक जाम हो जाता है। यानी बरेली के अंदर शहर में 2-2 किलोमीटर तक ट्रेफिक जाम हो जाता है, बहुत दूर तक ट्रेफिक जाम हो जाता है। लोगों को बहुत कष्ट होता है। वहां से जाने के लिए लोगों को कई घंटे लग जाते हैं, लोग त्राहि-त्राहि हो गये हैं, इसके लिए आप कृपा करें। इस बात के लिए उत्तर प्रदेश की सरकार ने पिछली बार आपसे आग्रह किया था, आप उनके इस आग्रह को स्वीकार करें।

महोदय, एक बरेली, दिल्ली इंटरसिटी एक्सप्रेस चला दीजिए। आप जाते-जाते कम-से-कम कुछ तो बरेली के लिए कर जाइए। मैं एक गंभीर समस्या की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। ट्रेनों में भी पेंट्री कार आपकी चल रही है और स्टेशन के प्लेटफार्म पर भी खाने-पीने के सामान का मामला है। मंत्री जी, आप कभी उनकी भी जांच कराइए, उनकी बहुत बुरी हालत है। हमारे मंत्री जी यहां बैठे हैं मैं कहना चाहता हूं कि अगर कभी ट्रेन की पेंट्री कार की चाय पीने का या खाने का मौका मिला हो तो शायद याद करते हों। इसमें तो पक्ष-विपक्ष का प्रश्न नहीं है, सबको एक-सा ही खाना मिलता है। देखिए मंत्री जी हाथ खड़ा कर रहे हैं। एक और माननीय सदस्य भी मेरा समर्थन कर रहे हैं। आप जरा इसकी व्यवस्था करा दीजिए...**(व्यवधान)** अब मुझे पता नहीं मैं तो यहां भोजन नहीं करता हूं...**(व्यवधान)**

6.00 म. प.

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : इस समय 6 बजे हैं। क्या हम आधा घंटा और बैठेंगे ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : महोदय, आज हमें देर तक बैठना होगा क्योंकि अभी अनेक सदस्य हैं जो चर्चा में भाग लेना चाहेंगे। अन्यथा विभिन्न मांगों पर चर्चा करने के लिए जो अनुसूची तैयार की है वह बेकार हो जायेगी। इसलिए हम लोग यथासंभव देर तक बैठेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : अनेक माननीय सदस्यों को रेल बजट पर बोलना है। मेरे विचार से यही उचित होगा कि हम कुछ और समय तक बैठें जिससे कि और अधिक भाग ले सकें और अपने निर्वाचन क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व कर सकें। क्या हम लोग कम-से-कम आधे घंटे बैठेंगे ? मंत्री महोदय अधिक समय तक बैठने को तैयार हैं।

श्री शोभनादीश्वर राव वाड्डे (विजयवाड़ा) : यदि हम और अधिक समय तक बैठेंगे तो हमें भोजन छोड़ना होगा।

कुछ माननीय सदस्य : हम लोग एक घंटे बैठें।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि सहमति हो तो हम लोग 7 बजे म. प. तक बैठेंगे।

अनेक माननीय सदस्य : जी, हां।

उपाध्यक्ष महोदय : अतः सभा 7 बजे म. प. तक बैठने के लिए सहमत है।

[हिन्दी]

श्री राजवीर सिंह : उपाध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी से कह रहा था कि खान-पान की व्यवस्था बहुत खराब है। मुझे कई साथियों ने कहा है कि यहां की कैंटीन का भोजन भी बहुत खराब है और कहा यह जाता है कि यहां जो इंचार्ज लाया गया है वह बंगलौर से लाया गया है और वह दबता नहीं है। वह कहता है कि जानते नहीं हो मैं मंत्री जी के गांव का रहने वाला हूं। अब भगवान जाने की यह बात सच है या झूठ है। बहरहाल, जो कुक आया है वह बंगलौरी आया है और वही खाना खिला रहा है।

[अनुवाद]

श्री मुकुल वासनिक : यह उचित नहीं है।

[हिन्दी]

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : इसे केटरिंग कमेटी में रख सकते हैं। इसको यहां से हटा दें तो अच्छा है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : यह एक सुझाव है। यह आप पर निर्भर है। दोनों सुझाव यहां स्वीकृत हैं।

[हिन्दी]

श्री राजवीर सिंह : इसमें हटाने की क्या बात है। वो संसद से ऊपर नहीं हैं। डॉ. साहब आप शायद खाना वहां नहीं खाते होंगे।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : हमको सुझाव आया था कि रेलवे वाले बंद कर दें तो अशोका वाले आ जायेंगे और हमने इस सुझाव को मान लिया था।

श्री राजवीर सिंह : उसके लिए तो गुलाम नवी आजाद से कहना पड़ेगा। आप ही रहिये।

[अनुवाद]

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : दक्षिण से भी वहां कोई होना चाहिए जिससे कि वे दक्षिण भारतीय भोजन से सुपरिचित हो सकें।

[हिन्दी]

श्री राजवीर सिंह : प्रश्न उत्तर और दक्षिण का नहीं है। प्रश्न क्वॉलिटी का है, क्वॉलिटी तो मिले। अध्यक्ष जी, स्टीम लोको के शेड भी बंद हो रहे हैं। अब उसमें जो कर्मचारी काम करते हैं उनकी नौकरी पर एक तलवार लटक रही है। मंत्री जी अभी आश्वासन दें कि स्टीम लोको के बंद हो जाने के कारण वहां के किसी कर्मचारी को निकाला नहीं जायेगा या दूसरी जगह उनको ट्रेनिंग देकर लगा दिया जायेगा। मंत्री जी इसका जवाब अवश्य दें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रामनगर एक स्थान, जहां राजा द्रुपद का किला है, वहीं पर प्रसिद्ध तीर्थंकर का जैन मंदिर है यह पुराना तीर्थ स्थल है। हजारों यात्री वहां आते हैं। उसका एक स्टेशन है, रेवती बहुड़ा खेड़ा। वहां प्लेटफार्म नहीं है। उसकी स्वीकृति मिले हुए कई साल हो गये हैं, लेकिन अभी तक उसका निर्माण नहीं हुआ है। मैंने कई बार आपको भी लिखा है और आपके डी. आर. एम. को भी लिखा है। वहां काफी संख्या में तीर्थ यात्री आते हैं, उनको नीचे उतरना पड़ता है। मैं चाहूंगा कि वहां पर प्लेटफार्म का निर्माण यथाशीघ्र हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री अयूब खां (झुंझुनू) : मोहतरम डिप्टी स्पीकर साहब, मैं आपका मशकूर हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मैं रेल मंत्री को मुबारकवाद देना चाहता हूं कि इनकी आला काबलियत की बदौलत और रेल फैमिली की बदौलत रेलवे ने दुनिया में एक मुकाम कायम किया है। जिसके लिए भारतवासियों को फख्र है। मैं खासकर प्रधानमंत्री का भी मशकूर हूं जिनकी दूरदर्शिता और सरपरस्ती के कारण आज रेलवे फैमिली इतना अच्छा काम अंजाम दे रही है। जिसके कारण हमारी रेलवे बहुत बड़ा कामयाब पब्लिक सेक्टर है।

हम राजस्थान के लोग जाफर शरीफ साहब के बहुत मशकूर हैं, जिन्होंने राजस्थान के पिछड़े इलाके के लिए ब्राडगेज रेल लाइन देने का काम किया। यह पहले रेल मंत्री हैं जिन्होंने राजस्थान की तरफ खयाल किया। वहां के लोग इस चीज को कभी नहीं भूल सकते, क्योंकि राजस्थान का इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। खासकर वह इलाका जहां लोगों का खून सस्ता है, लेकिन पानी महंगा है। ऐसे राजस्थान के जिस इलाके से मैं आता हूं वह झुंझुनू का इलाका ऐसा इलाका है जिसने इस मुल्क कि सरहदों की सुरक्षा करने के लिए सबसे ज्यादा सैनिक दिये हैं। हिन्दुस्तान के और किसी भी जिले ने इतने सैनिक नहीं दिये। हमारा झुंझुनू ऐसा जिला है जहां सबसे ज्यादा सबसे पूर्व सैनिक हैं, वहीं झुंझुनू ऐसा जिला है जहां सबसे ज्यादा इंडस्ट्रियल पर्सनेलिटीज हैं। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि लगातार मेरी इस मांग के बावजूद हमें ब्राडगेज से वंचित करना, उन सैनिकों के लिए अपमानजनक बात होगी, जो सैनिक बोर्डर पर बैठे हुए यह सोचे कि मेरे इलाके का विकास नहीं हुआ, मेरे इलाके में ब्राडगेज नहीं आ रही, उसके दिल पर यह बहुत असर करेगा। मैं भी एक सैनिक रहा हूं।मुझे मालूम है कि आपके होते हुए हमारे सैनिकों को सुविधा न मिले, जाफर शरीफ जी के होते हुए सैनिकों को सम्मान न मिले, तो यह उचित नहीं है। झुंझुनू में सबसे ज्यादा अवार्डी हैं, वहां सबसे ज्यादा वार-विडोज हैं। आप उस इलाके की तरक्की के लिए ब्राडगेज दें। खाली झुंझुनू तक नहीं, आप रेवाड़ी तक ब्राडगेज करने जा रहे हैं। रेवाड़ी से लुहारू मात्र 90 किलोमीटर है और लुहारू से झुंझुनू 100 किलोमीटर है। आप खाली झुंझुनू के साथ सीकर और रींगस तक, रींगस से फुलेरा होते हुए अजमेर तक बड़ी लाइन कर रहे हैं। अगर दूसरी लाइन का साधन आपको मिल जायेगा तो वह झुंझुनू से सीकर, झुंझुनू-लुहारू और रेवाड़ी होते हुए दिल्ली आ सकेगी, ऐसा मेरा मानना है। मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री उन पूर्व सैनिकों को मद्देनजर रखते हुए उस इलाके के पिछड़ेपन को ख्याल में रखते हुए झुंझुनू क्षेत्र को भी ब्राडगेज से जोड़ेंगे। राजस्थान में आपने ब्राडगेज लाइन का काम चलाया है, लेकिन हमारा क्षेत्र अगर वंचित रहता है तो यह उन सैनिकों के खिलाफ बात होगी।

मैं आपसे यह कहना चाहूंगा कि जितना आपके होते हुए रेलवे ने तरक्की की है, उतनी शायद पहले कभी नहीं हुई है। आपने देश के पूरे हिस्से का ख्याल रखा और 19 नयी ट्रेनें चलायी हैं। इंटरसिटी ट्रेन्स भी दी हैं और रेलवे बस सर्विस चलाने का काम किया है। रेलवे रिजर्वेशन में कंप्यूटर सिस्टम चलाया है जो मुसाफिरों के लिए बड़ा आरामदेह है। मैं चंद सुझाव देना चाहता हूं। रेलवे स्टाफ की ट्रेनिंग के लिए बंदोबस्त होना चाहिए और इसके लिए अपग्रेडिंग ट्रेनिंग कोर्स होना चाहिए जिससे रेलवे स्टाफ हर तरह से तैयार रहे। रेलवे वैगन्स और कोचेज में सेफ्टी रखने के लिए रेलवे आज तक कम्युनिकेशन सिस्टम का बंदोबस्त नहीं कर सका। यह आज की जरूरत है और इसकी मेनटिनेंस रखने के लिए टेलीफोन का बंदोबस्त किया जाना चाहिए जिससे टेलीफोन की सुविधा सबको मिल सके। जब वायरलैस सिस्टम सब जगह हो सकता है तो यहां क्यों नहीं हो सकता है ? यदि इसका बंदोवस्त हो जाता है तो एक्सीडेंट होने से बचा जा सकता है। आज दुनिया में एडवांस टेक्नालाजी चल रही है तो उस हिसाब से जहां से ट्रेन चले और जिस दूसरे स्थान पर पहुंचनी है, वहां तक लाइन क्लीयर होनी चाहिए और इसमें ऐसा इंस्ट्रूमेंट होना चाहिए जो यह जज कर सके कि रास्ते में कोई रुकावट नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, जैसाकि बताया गया फूड सप्लाई संतोषजनक है लेकिन इसमें इम्प्रूवमेंट होना चाहिए। बाथरूम और यूरिनल्स में सफाई होनी चाहिए। हमारे यहां पर रोड ट्रेफिक बहुत ज्यादा है और ट्रकों से लगातार लोडिंग चलती है। ऐसी व्यवस्था हो जिसमें ट्रक लोड होकर ट्रेन पर ले जाये

जायें क्योंकि इससे डीजल की बचत होगी और काम भी जल्दी हो सकेगा। आर्मी का एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए आप्रेशन प्वांयट आफ व्यु से उनके लिए ऐसे कोचेज होने चाहिए जिससे टैंक किसी समय भी उतर सकें और किसी भी स्टेशन पर उनको चढ़ाने में सुविधा मिल सके। ऐसे कोचेज ट्रेन में रखने चाहिए ताकि उन आर्मी पर्सोनल का, जिनका फिक्स टाइम नहीं होता है, उसमें सफर कर सकें, ऐसा बंदोबस्त होना चाहिए।

मैंने जो सुझाव दिये हैं उस पर गौर करें और अंत में यह कहूंगा कि मेरे क्षेत्र में रेल लाइन को ब्राडगेज में बदला जाये। हमारे इलाके में तो बहुत कम लोगों ने ट्रेन सुनी है। मेरे इलाके में डाबला-सिघाना कॉपर प्राजेक्ट है जिसके लिए एक मालगाड़ी आती है। मैं पिछले दस साल से आग्रह कर रहा हूं कि प्राजेक्ट पर जाने वाली मालगाड़ी में सवारी डिब्बा लग जाये ताकि मजदूरों को भी उसकी सुविधा मिल सके। यदि उस लाइन को ब्रॉडगेज नहीं कर सकते हैं कम-से-कम उसमें सवारी डिब्बा ही लगा दें ताकि मजदूरों को सुविधा मिल सके। इस बाबत वहां के लोगों ने लिखकर दिया है कि हम सरकार को आधा खर्चा देने के लिए तैयार हैं यदि ब्राडगेज कर देते हैं तो मजदूरों के साथ उस प्राजेक्ट को भी लाभ पहुंचेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, सिघाना और सूरजगढ़ में 10 कि. मी. का अंतर है।यदि रोलगाड़ी से लिंक कर देंगे तो मुसाफिरों को लाभ होगा। इसी प्रकार झुंझुनू में रेलवे स्टेशन नूंह, मंडावा, फतेहपुर को जोड़ दें तो लिंक हो सकता है। मैं उम्मीद करता हूं कि इन बातों पर ध्यान रखेंगे और खासकर झुंझुनू को ब्रॉडगेज से जोड़ना जरूरी है। इसका कारण यह है कि सारे राजस्थान में ब्रॉड गेज कर रहे हैं तो मेरे इलाके में जहां इंडस्ट्रियल पर्सनैल्टीज हैं, मिलिट्रीमैन, एक्स सर्विसमैन हैं, वहां पर आपके असैट्स हैं, इसको ब्राडगेज करेंगे तो पूरे इलाके का विकास होगा। लोगों को सुविधा मिल सकेगी। खासकर मेरे इलाके में जहां पर रेलवे स्टेशन्स पर पीने के पानी की सुविधा नहीं है, प्रापर शैड्ज नहीं हैं, प्लेटफार्म पक्के नहीं हैं लेकिन पिछड़ापन है। ये सभी दूर तभी होंगे जब आप वहां पर ब्रॉडगेज करेंगे।

उपाध्यक्ष जी, अंत में अपनी मांगों को दोहराते हुए मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा रखे गये बजट प्रस्तावों संबंधी महत्वपूर्ण चर्चा पर मुझे बोलने का जो अवसर दिया गया है, उसके लिए में आपको धन्यवाद देता हूं।

हम इस तथ्य पर गौरव का अनुभव कर सकते हैं कि भारतीय रेलवे विश्व में लंबाई में दूसरे स्थान पर है। किंतु कार्य-निष्पादन की दृष्टि से हम इतना खुश नहीं हो सकते हैं। वस्तुतः हाल ही में मुझे 'यूरो रेल' में यात्रा करने का अवसर मिला। वहां रेल के पहुंचने के समय से हम अपनी घड़ियों का समय सही कर सकते हैं। मुझे पता है और मैं स्वीकार करता हूं कि वहां की स्थिति और परिस्थिति भिन्न है, वहां का रेल मार्ग और अन्य प्रौद्योगिकी भिन्न है और इंजन की क्षमता भी एक अन्य कारक है। ये सभी चीजें भिन्न हैं। किंतु इसके साथ ही मैं यह भी कहूंगा कि यद्यपि हमने भी पर्याप्त प्रगति की है—यात्री यातायात तिगुना बढ़ा है और माल-भाड़ा यातायात पांच गुना बढ़ा है—किंतु अपने यहां की प्रणाली और भी अच्छी हो सकती है बशर्ते कि रेलवे नई लाइनों के बिछाने और अन्य कारकों पर कुछ और अधिक धन व्यय करे। दुर्भाग्यवश रेलवे की—मुझे नहीं पता कि इसका क्या कारण है—नई रेल लाइनों के निर्माण में रुचि नहीं है। जबकि वर्ष 1992-93 में 241 कि. मी. मार्ग का निर्माण किया गया है, वर्ष 1993-94 वह घटकर 211 कि. मी. रह गया और 1994-95 में इसका लक्ष्य केवल 145 कि. मी. था तथा 1995-96 में वह और भी कम हो गया है। इसका परिणाम यह है कि बहुत अधिक बढ़े हुए यातायात को पहले से मौजूद रेल लाइनों पर ही ढकेलना पड़ता है और प्रशासन इस बात को स्वीकार कर चुका है कि लगभग 12000 कि. मी. लंबे रेल मार्ग की कमी है।

एक और भी गतिरोध है कि दोहरी लाइन बिछाने का कार्य सर्वथा उपेक्षित है। केवल 23 प्रतिशत रेल मार्ग में दोहरी या अनेक लाइनें हैं। गत दस वर्षों के दौरान कुल 2000 कि. मी. रेल मार्ग का दोहरीकरण किया गया है। जबकि इस प्रयोजन के लिए वर्ष 1994-95 में 265 करोड़ रुपया आवंटित किया गया था, 1995-96 में उसे घटाकर 150 करोड़ रुपया कर दिया गया। धन का नियतन बढ़ाने के बजाय घटाया गया है। मैं माननीय मंत्री को सुझाव देता हूं कि कम-से-कम अनुपूरक मांगों में, जो कुछ समय बाद, वह प्रस्तावित करेंगे, लाइनों के दोहरी करने के लिए उसकी राशि को बढ़ा दें।

दूसरा महत्वपूर्ण गतिरोध विद्युतीकरण के संबंध में है। इसे उतना महत्व नहीं दिया गया है जितना देना चाहिए था। वस्तुतः वाष्प इंजन का समय बीत गया। डीजल के आयात पर हम बहुत अधिक धन व्यय कर रहे हैं। विद्युतीकरण का कार्य बढ़ाने से रेलवे की आय और कार्यकुशलता और बढ़ जायेगी। किंतु दुर्भाग्यवश केवल 12000 कि. मी. मार्ग का विद्युतीकरण किया गया है।

मैं एक अत्यधिक महत्वपूर्ण मार्ग, मद्रास-कलकत्ता मार्ग का उल्लेख करना चाहूंगा। यद्यपि मद्रास के विजयवाड़ा तक के सेक्शन का विद्युतीकरण हो चुका है किंतु विजयवाड़ा से कलकत्ता मार्ग पूर्णतः विद्युतीकृत नहीं है। कुछ वर्ष पूर्व विजयवाड़ा-विशाखापटनम सेक्शन का विद्युतीकरण करने का काम आरंभ किया गया था किंतु वह बंद कर दिया गया है। शीर्षस्थ रेल अधिकारियों के वक्तव्य के विपरीत विद्युतीकरण का काम धीमी गति से चल रहा है। वास्तव में, मैं मंत्री महोदय को इस वर्ष विजयवाड़ा-विशाखापटनम सेक्शन के विद्युतीकरण के लिए पर्याप्त धनराशि का प्रावधान करने के लिए धन्यवाद देता हूं।

दूसरा महत्वपूर्ण गतिरोध यह है कि पर्याप्त चल-स्टॉक नहीं बढ़ाया जा रहा है। यद्यपि यात्रियों की संख्या तिगुनी हो गई है किंतु डिब्बों की संख्या नहीं बढ़ी है। 1980-81 में यात्री डिब्बों की संख्या 35700 थी और 12 वर्ष बाद भी उनकी संख्या 36,500 है, इस तथ्य से पता चलता है कि वे अपर्याप्त हैं।

महोदय, मैं और एक बात का उल्लेख करना चाहता हूं जिसका अनुभव आपको भी हो सकता है। अनेक बार यात्री टिकट खरीदने पर पर्याप्त रुपया व्यय करने के बाद रेलवे स्टेशन पर प्रतीक्षा करता है, उसे रेलगाड़ी में भी खड़ा ही रहना पड़ता है और अनेक बार तो वह पिच ही जाता है।

उत्तर भारत के कुछ राज्यों को छोड़कर, जैसाकि आपको पता है दक्षिण भारत के अधिकांश राज्यों मे यात्री जो टिकट खरीदते हैं उन्हें बैठने का स्थान तक नहीं मिल पाता है। यह वास्तव में बड़ी अशोभनीय स्थिति है। उन्हें सैकिंड-ए. सी. या ए. सी. थ्री टीयर कोचों में बदल दिया जाये जिससे कि और अधिक यात्री और अधिक आराम के साथ यात्रा कर सकें। प्रथम श्रेणी में कम संख्या में लोग यात्रा कर सकते हैं और इन दिनों में अधिकांश लोग वातानुकूलित शयन-यान में यात्रा करने को प्राथमिकता देते हैं बशर्ते कि मूल्य उनकी पहुंच में हो तथा प्रथम श्रेणी के तुलनीय रखा जाये।

इसका अगला मुद्दा वैगनों से संबंधित है। 1960-61 में तीन लाख वैगन थे। 32 वर्ष के बाद भी केवल 3,37,500 वैगन हैं। मुझे आश्चर्य होता है कि यह सब क्योंकर चल रहा है। चूंकि यह राष्ट्रीय परिवहन नीति है, जिसमें यह विचार किया गया था कि रेलवे इसमें मुख्य भूमिका निभायेगा —लगभग 72 प्रतिशत माल की ढुलाई रेलवे द्वारा और शेष 28 प्रतिशत की सड़क परिवहन द्वारा की जायेगी। किंतु स्थिति सर्वथा विपरीत है। सड़क परिवहन द्वारा रेल की तुलना में अधिक ढुलाई की जा रही है। इसलिए मेरा सुझाव है कि और अधिक वैगन खरीदने का प्रयास होना चाहिए। और मुझे यह कहते दुःख होता है कि वैगनों का प्रत्यावर्तन जो 1950-51 में लगभग 11 दिन था आज भी उसी स्तर पर है। मैं कोई नई बात नहीं कह रहा हूं। हमारे संसदीय सचिवालय से जो सूचना दी गई मैं उसी आधार पर कह रहा हूं। 40 वर्ष के भी प्रत्यावर्तन उसी स्तर पर हैं। और इसी प्रकार प्रति वैगन किलोमीटर चाल प्रतिदिन गत तीन दशकों से उतनी ही है। यह बहुत ही गंभीर मामला है और मुझे आशा है कि रेल प्रशासन इस मामले पर ध्यान देगा तथा स्थिति में सुधार लाने तथा उपभोक्ताओं को और अधिक वैगन उपलब्ध कराने के लिए आवश्यक कदम उठायेगा। इसका प्रमुख कारण गलत निवेश नीति है। श्री राजवीर सिंह इसका उल्लेख पहले ही कर चुके हैं अतः मैं इसके बारे में विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। किंतु कुछ कारणवश, जिसके बारे में प्राधिकारियों को अधिक जानकारी है, लाइनें दोहरी करने अथवा नई लाइन बिछाने या चल स्टॉक खरीदने अथवा विद्युतीकरण पर व्यय करने के बजाय आमान परिवर्तन पर अधिक धन व्यय किया गया है। मैं यह नहीं कहता कि समान गेज प्रणाली खराब है। यह आवश्यक है। यह अच्छी है। किंतु इसके साथ ही रेलवे की इन गतिविधियों के विभिन्न मदों को दी जाने वाली प्राथमिकताओं पर पुनः ध्यान देना होगा। मुझे आशा है कि निकट भविष्य में स्थिति में सुधार होगा।

दुर्भाग्यवश रेलवे के व्यय में कुल योजना व्यय की प्रतिशतता की तुलना में कमी आई है जो दूसरी योजना में 15 प्रतिशत से कम हो गयी है और तीसरी में चालू वर्ष में 6.2 प्रतिशत रह गयी है। सातवीं योजना में यह 9 प्रतिशत से कहीं अधिक कम है। सातवीं योजना के मुकाबले आठवीं योजना में वह और कम हो गयी है। मुझे आशा है कि रेलवे और अधिक निवेश करेगा और भारत सरकार रेलवे को और अधिक धन मुहैया करायेगी जिससे कि वह रेलवे बढ़ती अर्थव्यवस्था, बढ़ते यात्री यातायात और बढ़ते माल यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के अनुरूप बन सके।

महोदय, दुर्भाग्यवश, यद्यपि रेलवे को यात्रियों से और माल भाड़े से करोड़ों रुपयों की आय हो रही है किंतु वह यात्रियों की सुख-सुविधाओं पर कितना धन व्यय कर रहा है ? मुश्किल से एक प्रतिशत जबकि उसे इस वर्ष यात्रियों के भ्रमण से 5700 करोड़ रुपये प्राप्त होने की आशा है। उन्होंने यात्री-सुविधा के लिए केवल 60 करोड़ रुपये का नियतन किया है। महोदय, मुझे नहीं मालूम कि आपने कभी रेल यात्रा की है अथवा नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं यात्रा करता हूं।

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : दुर्भाग्यवश यदि आपको राजधानी नगर दिल्ली के रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 9 पर खड़ा होना पड़े, मुझे अन्य प्लेटफार्मों की जानकारी नहीं है, आप वहां पर फैली बदबू को नहीं सहन कर पायेंगे। वहां बहुत अधिक बदबू रहती है। यह नई दिल्ली की स्थिति है। स्वच्छता की स्थिति बहुत ही खराब है। मुझे नहीं पता कि रेलवे कदम क्यों नहीं उठा रहा है। वस्तुतः मैं इसके रेल प्रशासन को धन्यवाद देता हूं कि विजयवाड़ा स्टेशन पर, शायिका के नीचे, प्रमुख प्लेटफार्मों पर, जहां लंबी दूरी की गाड़ियां आती हैं, पक्का बना हुआ है और बहुतायत से पानी का इस्तेमाल किया जाता है और अधिकांशतः वातावरण बिल्कुल सही है। यह सहने योग्य है। किंतु मैं राजधानी शहर में नई दिल्ली स्टेशन पर ऐसी स्थिति नहीं पाता हूं और अनेक स्टेशनों की भी यही स्थिति है। यह केवल इसलिए है कि आपका आर्गेनाइजेशन ही है जो रेल का संचालन कर रहा है, आप यात्रियों की सुख-सुविधाओं के लिए बहुत ही कम धन व्यय करना चाहते हैं। अंततोगत्वा आप मालिक जो ठहरे। आपको उन्हीं के माध्यम से धन प्राप्त हो रहा है। मैं आशा करता हूं कि रेल प्रशासन यात्री सुविधाओं पर और अधिक धन व्यय करेगा। जहां तक कर्मचारियों के कल्याण का संबंध है, वस्तुतः मैं मानता हूं कि रेल प्रशासन कर्मचारियों की भलाई के लिए कुछ कर रहा है। मुझे पता है कि अनेक रेलवे स्कूल, अस्पताल और कालेज हैं। कुछ समय पूर्व मैंने रेल मंत्री से विजयवाड़ा में एक जूनियर कालेज खोलने का अनुरोध किया था। इसे स्वीकार किया गया था और दो वर्षों से जूनियर कालेज चल रहा है और अब वह डिग्री कालेज बनने वाला है। किंतु मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि आवश्यकता के अनुरूप ये गतिविधियां पर्याप्त नहीं हैं। रेलवे कुछ स्कूल चला रहा है। किंतु चल रहे अनुभागों की संख्या इतनी कम है कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को प्रवेश नहीं मिल पा रहा है और अन्य स्कूलों में भी उनके लिए प्रवेश पाना बहुत मुश्किल है क्योंकि वे कहते हैं कि 'आप रेलवे में हैं।' आपका अपना स्कूल है। आप हमारे स्कूल में क्यों आते हैं ? वे ऐसा ही कहते हैं। अतः जहां उचित आवश्यकता है, वहां कृपया अनुमान लगवाइये और सेक्शनों की संख्या को बढ़ाने के लिए अपेक्षित कदम उठाइये।

कर्मचारी संघों के बारे में, मुझे बताया गया है कि केवल दो ही प्रमुख मान्यताप्राप्त कर्मचारी संघ हैं, आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन तथा नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवे मेन्स। मैं नहीं समझता कि वे केवल दो संघ ही क्यों होने चाहिए। अंततोगत्वा रेलवे में केवल 16 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं और स्वाभाविक है कि किसी भी कर्मचारी संघ के लिए यह बहुत ही मुश्किल है कि वह विभिन्न सेक्शना में कार्यरत कर्मचारियों की वास्तविक कठिनाइयों का प्रतिनिधित्व कर सके। मुझे अनेक एसोसिएशनों, जैसे लोको रनिंग स्टाफ, आल इंडिया गार्ड्स काउंसिल, डिप्लोमा इंजीनियर्स एसोशिएशन ऑफ रेलवेज, ई. डी. पी. एसोसिएशन और इंडियन रेलवेज स्टेनोग्राफर्स एसोसिएशन के बारे में पता है। इसी प्रकार के विविध एसोसिएशन हैं।

मेरा सुझाव है कि कर्मचारी संघों संबंधी विगत नीति पर कृपा करके पुनर्विचार करें। उनकी कठिनाइयों का प्रतिनिधित्व करने के लिए और अधिक कर्मचारी संघों को अनुमति दीजिए। अंततोगत्वा, अब आपने प्रबंधन के साथ रेल कर्मचारियों की भागीदारी नामक एक अच्छी योजना आरंभ की है। इसमें प्रबंधन के शीर्षस्थ स्तर के अधिकारी तथा श्रमिक प्रतिनिधि आमने-सामने बैठते हैं, और वस्तुतः यह नहीं पता कि विभिन्न मसलों पर वे संतोषजनक कार्य कर रही है अथवा नहीं। किंतु सिद्धांत रूप से आपने श्रमिकों को प्रबंधन के साथ मिलकर काम करने का अवसर दिया है। डिप्लोमा होल्डर, इंजीनियर और रेल के सिविल इंजीनियरी के विभिन्न क्षेत्रों में कार्यरत स्नातक, यांत्रिक इंजीनियर, विद्युत इंजीनियर, सिग्नल और दूरसंचार जैसे मध्य-स्तर के लाखों व्यक्ति हैं। उनके अपने प्रतिनिधि हैं। अपनी कठिनाइयां अभिव्यक्त करने के अलावा वे कार्यकुशलता सुधारने और रेलवे कार्यकरण के सुधार के लिए बहुत ही उपयोगी सुझाव देते हैं। कृपया इस पर विचार करें और उन्हें अवसर प्रदान करें।

मेरे समक्ष दो बहुत ही छोटे मामले आये हैं जिन्हें अंततः आप बिना किसी परेशानी के ठीक कर सकते हैं और जिनकी जानकारी मैं आपको पहले ही दे चुका हूं। ई. डी. पी. केन्द्रों में कार्यरत स्टेनोग्राफर्स संवर्ग पुनर्संरचना के

वारे में अभ्यावेदन करते रहे हैं। मैंने आपको कुछ अर्द्ध-शासकीय पत्र भी लिखे थे। मैं आशा करता हूं कि आप ध्यान देंगे।

इसी प्रकार यांत्रिकी अथवा दूरसंचार और सिग्नलिंग में कार्यरत डिप्लोमा इंजीनियर इसका अभ्यावेदन करते रहे हैं कि उन्हें जूनियर इंजीनियर (कनिष्ठ अभियंता) समझा जाये। यह बहुत अनुचित मांग नहीं है। वास्तव में भारत सरकार ने अपने विभिन्न विभागों यथा भूतल परिवहन, दूरसंचार और आवास तथा शहरी विकास आदि के डिप्लोमा इंजीनियरों को जूनियर इंजीनियर माने जाने के बारे में अनुदेश दिये हैं। राज्य सरकारों में भी, चाहे पंचायती राज संस्थान हो अथवा आर. एंड बी. डिपार्टमेंट हों और ऐसे अनेक विभागों में जो डिप्लोमा इंजीनियर कार्यरत हैं, उन्हें जूनियर इंजीनियर समझा जाता है। आखिर उन्हें कुछ तो आदर देना ही चाहिए क्योंकि इससे वे मध्य स्तर के हो जायेंगे। इससे उन्हें और अधिक रुचि के साथ काम करने की सुरक्षा मिलेगी। आर्थिक रूप से आपको कोई नुकसान नहीं है। अंततोगत्वा आप उन्हें कुछ दर्जा ही तो दे रहे हैं। इसलिए मैं सरकार से उनके अभ्यावेदनों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का अनुरोध करता हूं।

आंध्र प्रदेश के मामले में मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं। बहुत प्रयास के बाद उन्होंने काकीनाड़ा-कोटपल्ली लाइन का कार्य आरंभ करना स्वीकार किया है। मैं अपनी ओर से अपने पार्टी और आंध्र प्रदेश के लोगों की ओर से माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं क्योंकि यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है जिसे पूरा करने का अनुरोध हम भारत सरकार से करते रहे हैं क्योंकि इससे के. जी. बेसिन में रव्वा स्ट्रक्चर से निकालकर विशाखापटनम तेलशोधक कारखाने तक कच्चा तेल लाने में मदद मिलेगी। मैं एक और बात के लिए भी माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं। जब श्री मल्लिकार्जुन रेलवे के राज्य मंत्री थे तब उन्होंने पदापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद रेल लाइन की स्वीकृति दिलाने में सहायता की थी। नाडीकुडी-बीबीनगर की नई लाइन के बाद यह हमारे राज्य आंध्र प्रदेश की दूसरी लाइन है। प्रधान मंत्री ने इसका शिलान्यास किया है। किंतु आपने इसके लिए कितनी राशि आवंटित की। आपने इसके लिए केवल 2 करोड़ रुपये आवंटित किये हैं। आवश्यकता 192 करोड़ रुपये की है तब आप केवल 2 करोड़ रुपये आवंटित कर रहे हैं। इस दर से यह कब तक पूरा हो पायेगा ? आज की स्थिति के अनुसार इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। मेरा सुझाव आवंटित राशि बढ़ाने का है। प्रधान मंत्री ने शिलान्यास किया है।

बड़ी लाइन के बारे में, उन्होंने कृपा करके नाडीकुडी-रेनीगुंटा और गढ़वाल-रायचूर क्षेत्र का सर्वेक्षण आदेश दिया है। सर्वेक्षण हो चुका है। मैं माननीय मंत्री से अपने कार्यालय के माध्यम से योजना आयोग से इन नई बड़ी रेल लाइनों की स्वीकृति प्राप्त करने का प्रयास करने का अनुरोध करता हूं।

बदराचलम रोड से कोवुरु और ओंग्लोदोन्कोडा तक का सर्वेक्षण आदेश दिया गया है। मैं इसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं। मेरा सुझाव है कि जग्गाई-पेट-मिरियालगुडा लाइन का सर्वेक्षण किया जाना चाहिए। मोलूमारी से इस ग्रेड ट्रक लाइन पर काजीपेट से विजयवाड़ा-जग्गाईपेट तक रेल लाइन है। वहां से पिसाई करने योग्य चूना पत्थर विशाखापटनम इस्पात संयंत्र तक लाया जाता है। रेल लाइन वहां है। माल वैगन आ रहे हैं। मिरियालगुडा जग्गाईपेट से बहुत नजदीक है। अतः इस सर्वेक्षण को पूरा कराने के लिए मैं माननीय मंत्री से आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करता हूं।

गुंटूर-द्रोणाचलम्-गुंताकल-वोलारम-महबूब नगर-कुरनूल-कटपदी-पकाला-तिरुपति रेल लाइन पर आमान परिवर्तन का काम चल रहा है। मैं इसके लिए धन्यवाद देता हूं। इसके लिए और अधिक धन आवंटित किया जाये ताकि यह कार्य यथासंभव शीघ्र पूरा हो सके।

रेल लाइनों को दोहरा किये जाने के बारे में गुडूर-रेनीगुंटा लाइन बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। इस ग्रैन्ड-ट्रंक लाइन से लाखों तीर्थयात्री तिरुपति जाते हैं। इस समय यहां एकहरी लाइन है। इस गुडूर-रेनीगुंटा लाइन को शीघ्र ही दोहरा किये जाने की आवश्यकता है। वास्तव में आप गुंटाकल-वादी कार्य आरंभ कर चुके हैं। इसके लिए अधिक धन आवंटित किया जाना चाहिए।

मेरा तथा मेरे साथियों का एक विशेष अनुरोध है। विजयवाड़ा-गुंटूर-तेनाली रेलवे त्रिभुज के अंतर्गत एक ही शहरी विकास प्राधिकरण में आने वाले तीन शहर शामिल हैं। विद्युतीकरण का काम हो चुका है। मीटर गेज रेल लाइन वहां पहले से ही है। यद्यपि रेलें हटा ली गई हैं किंतु रेल मार्ग अभी भी वहां हैं। भूमि अधिग्रहण के लिए आपको एक भी पैसा खर्च करने की आवश्यकता नहीं है। न्यूनतम धनराशि से आप दूसरी रेल लाइन बिछा सकते हैं। जब दोहरी लाइनें होंगी तो रेलगाड़ियां बहुत ही त्वरित गति से चल सकेंगी और अधिक संख्या में लोगों को ले जा सकेंगी। इन तीन शहरों के बीच इलेक्ट्रिकल मल्टीपिल यूनिट परिचालित की जा सकती हैं। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। इससे रेलवे को भी बहुत अधिक आय होगी। विजयवाड़ा-विशाखापटनम रेल लाइन का विद्युतीकरण करने के लिए पर्याप्त धन का प्रावधान करने के लिए रेल मंत्री को मैं अपना धन्यवाद व्यक्त कर चुका हूं। दूसरी दोहरी लाइन जो अधिक उपयोगी हो सकती है वह है विजयवाड़ा-गुडीवाडा-भीमवरम-निदादावोलस लाइन जहां सैकड़ों चावल मिलें हैं। यह लाइन आंध्र प्रदेश के चावल बहुल प्रदेश से होकर गुजरती है। इससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी।

हैदराबाद लाइट रेल ट्रांसपोर्ट सिस्टम के बारे में, हैदराबाद को एक विशाल शहर माना जाता है। इस परियोजना को आरंभ करने के लिए आपने आवश्यक कदम उठाये हैं। हम रेल मंत्री को सिकंदराबाद में डीजल मल्टीपिल यूनिट्स आरंभ करने के लिए भी धन्यवाद देते हैं। वोलाराम और कुछ अन्य सेक्शन सिकंदराबाद और हैदराबाद के लोगों की आवश्यकता पूरी कर रहे हैं।

माननीय मंत्री के लिए एक और सुझाव है और वह यह है कि सिकंदराबाद और हैदराबाद जुड़वां शहरों के बीच, जहां बड़ी लाइन पहले से ही मौजूद है, एक परिक्रमा रेल आरंभ की जा सकती है। कुछ समय पूर्व, हमारे मंडल रेल कार्यालय से एक शताब्दी एक्सप्रेस आरंभ करने की मांग की गई थी। मुझे नहीं पता कि इसे बंद क्यों किया गया है। हम विजयवाड़ा और सिकंदराबाद अथवा राजामुंद्री-विजयवाड़ा-सिकंदराबाद के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिए अभ्यावेदन देते रहे हैं। विजयवाड़ा और इसके आस-पास के लोग विजयवाड़ा से मुंबई तक एक एक्सप्रेस गाड़ी आरंभ करने के लिए अभ्यावेदन देते रहे हैं। किंतु इसे अभी तक पूरा नहीं किया गया है और कोणार्क मिनार एक्सप्रेस का पिछला प्रबंध भी व्यर्थ हो गया है। अब हजारों यात्रियों को परेशानियां हो रही हैं क्योंकि इसका समय उपयुक्त नहीं है और वे इसे बहुत बुरा मान रहे हैं। मैं रेल प्राधिकारियों से इस सूचना की जांच कराने और आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करता हूं जिससे कि यात्रियों को कोई कठिनाई न हो।

एक और सुझाव, विजयवाड़ा के निकट कोंडापल्ली के बारे में है। वहां एक तापीय बिजलीघर है और वहां अनेक उद्योग स्थापित हो गये हैं। मेरा माननीय मंत्री से इसकी जांच कराने का और कोंडापल्ली और विजयवाड़ा के बीच एक इलेक्ट्रिक मल्टीपिल यूनिट (ई. एम. यू.) चलाने के लिए आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध है जिससे कि इन दो स्थानों के बीच तेजी से बढ़ते यातायात की आवश्यकता पूरी हो सके। हैदरावाद और हावड़ा के बीच चलने

वाली ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस एक महत्वपूर्ण रेलगाड़ी है। किंतु इसमें कोई वातानुकूलित डिब्बा नहीं है। यह दिन की गाड़ी है। मेरा अनुरोध है कि इसमें एक वातानुकूलित डिब्बा जोड़ दिया जाये।

एक और सुझाव विजयवाड़ा के नगर निगम के बारे में है। पिछली बार विजयवाड़ा शहर के मेयर माननीय प्रधान मंत्री तथा रेल मंत्री मिले थे। उन्होंने सत्यनारायणपुरम के लिए रेलमार्ग को हटाने के लिए अनुमति देने का अनुरोध किया था। कुछ समय पूर्व ही मल्लिकार्जुन ने इस मार्ग पर डीजल मल्टीपिल यूनिट को देखा था। किंतु इसे अभी तक पूरा नहीं किया गया है। हाल ही में नगर निगम का चुनाव हुआ था। अब इसमें जन प्रतिनिधि हैं। वे रेलवे को लगभग 50 लाख रुपया देने को तैयार हैं यदि रेलवे रेल मार्ग हटाने की अनुमति दे दे। इससे नगर निगम को सहायता मिलेगी। यहां विजयवाड़ा शहर में यातायात आवागमन के लिए एक सैनिक सड़क बन जायेगी।

अंत में, आपने कृपा करके अजीतनगर के लिए रेलवे का उपरिपुल स्वीकृत की है। यह विजयनगर के पास है और यहां रेलमार्ग के दूसरी तरफ एक लाख व्यक्ति रहते हैं। हाल ही में हमारी आंध्र प्रदेश सरकार ने इस कार्य को आरंभ करने के लिए अपना पर्याप्त धन आवंटित किया है। उन्होंने निविदा भी आमंत्रित की है। मैं रेल प्रशासन से रेलवे का उपरिपुल के निर्माण के लिए आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करूंगा। विगत मुख्यमंत्री श्री जनार्दन रेड्डी ने तीन वर्ष पूर्व ही इसकी नींव रखी थी। किंतु अभी तक इस संबंध में कुछ भी नहीं किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री से रेलवे का एक उपरिपुल का निर्माण आरंभ करने के लिए आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करूंगा।

यदि जोनल पुनर्गठन किया जाता है तो हम हमारे दक्षिण मध्य रेलवे के वाल्टेयर मंडल को शामिल करने का अनुरोध करते हैं। यदि आप कर्नाटक और उसके आस-पास के क्षेत्र के लिए एक पृथक् जोन बनाते हैं तो हमारा अनुरोध है कि वाल्टेयर को इस सेक्शन में शामिल किया जाये। मैं माननीय रेल मंत्री या रेलवे बोर्ड के शीर्षस्थ अधिकारियों से रेलवे का कार्यकरण सुधारने का अनुरोध करता हूं और चाहता हूं कि अंततोगत्वा टिकट खरीदकर जो लोग पर्याप्त धन अदा करते हैं, उनकी यात्रा अच्छी और आरामदायक हो सके जिससे उन्हें कुछ तो न्याय मिल सके।

मेरे साथी श्री बी. बुल्लीरामैया ने माननीय मंत्री के ध्यान में एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा रखने का अनुरोध किया है। वह यह है कि टाडेपल्लीगुडेम पर, जो एक महत्वपूर्ण ठहराव स्थल तथा एक बड़ा नगर है, प्रातःकाल में आने वाली महत्वपूर्ण एक्सप्रेस रेलगाड़ियां उस प्लेटफार्म पर रुकती हैं जो स्टेशन के नजदीक नहीं है जिसके कारण लोगों को सुबह-सुबह फ्लाई ओवर पार करने में भारी कठिनाई होती है। यद्यपि उस समय नं. एक प्लेटफार्म खाली होता होगा। मेरा सुझाव है कि रेल प्राधिकारियों को समुचित आदेश जारी किये जायें जिससे कि यात्रियों को परेशानी न हो।

इन शब्दों के साथ, मुझे जो अवसर प्रदान किया गया, उसके लिए मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

श्री रामचन्द्र मारोतराव घंगारे (वर्धा) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। पहले श्री राम नाईक ने जो सवाल उठाया कि मासिक तथा त्रैमासिक पास होल्डर्स का बढ़ाया हुआ प्रवास भत्ता रद्द किया जाये, उस मांग का मैं भी समर्थन करता हूं क्योंकि मैं भी महाराष्ट्र में रहता हूं और मुझे बार-बार मुंबई जाने का मौका मिलता है। नैरो गेज और मीटर गेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने का जो काम चल रहा है, उसमें मुर्तीजापुर से अचलपुर की तरफ और मुर्तीजापुर से यवतमाल की तरफ जाने वाली नैरो गेज गाड़ियों का ब्रॉडगेज में रूपांतर नहीं हो रहा है। उसी तरफ फुलगांव से आर्वी की तरफ जाने वाली गाड़ी या रूट का ब्रॉडगेज में रूपांतर नहीं हो रहा है। मैं एक बात कहना चाहता हूं, जब प्रधानमंत्री खुद पार्लियामेंट्री चुनाव क्षेत्र से खड़े हुए थे तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि अमरावती-नरखेड़ लाइन हम शुरू करेंगे। दो साल पहले भी हाउस में कमिट किया गया था लेकिन अभी तक उस लाइन का काम शुरू नहीं हुआ है। लोगों के मन में आशंका है कि पता नहीं वह शुरू होगा या नहीं। जब प्रधानमंत्री की तरफ से रेलवे मंत्री आश्वासन देते हैं तब भी उसका पालन नहीं किया जाता। मराठवाड़ा में गेज कनवर्शन का काम चल रहा है। परबनी-नांदेड़ में नैरो गेज का कनवर्शन किया जा रहा है, वहां साइड में पुरानी रेल के टुकड़े पड़े रहते हैं। एक बहुत बड़ा अड्डा है जिसमें कुछ राजनीतिज्ञ और एंटी-सोशल एलीमैंट्स भी हैं। वे उस माल को चुराकर नागपुर ले जाकर बेचते हैं। इस तरह का कुछ माल आर. पी. एफ. के इंस्पेक्टर ने वर्धा में पकड़ा था। पहले जब दो लाख का माल पकड़ा था तो जनरल मैनेजर, सेंट्रल रेलवे ने उसे प्रशंसा पत्र दिया था। लेकिन जब यह बात बड़े-बड़े राजनीतिज्ञों पर आती है तो उन्हें सी. बी. आई. द्वारा जबरन फंसाया जाता है। सवाल यह है कि जो आदमी रेलवे की ईमानदारी से सेवा कर रहा है, उसको इस तरह फंसाया जाना ईमानदारी की बख्शीश है तो ईमानदारी का क्या फायदा है। यदि वह उन लोगों में शामिल हो जाता तो वह पकड़ा नहीं जाता। मेरे ख्याल से यह बहुत ही गलत काम हुआ है, इसकी तरफ ख्याल किया जाना चाहिए, ऐसी मैं आपके मार्फत रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूं। मैंने यह भी कहा कि जब उसको सम्मानित किया गया था, तो दूसरे रेलवे लेबर ट्रिब्यूनल एवार्ड, 1969 का, जो एम्पालायमेंट रैगुलेशंस हैं, उनका खुलेआम उल्लंघन किया जा रहा है, उसमें प्रोवीजंस का उल्लंघन किया जा रहा है लेकिन इसकी तरफ बिल्कुल ख्याल नहीं किया जा रहा है।

पहले सभी स्टाफ का पांच दिनों का हफ्ता था, जो स्टाफ ट्रेन को सेफली पास करने के लिए जिम्मेदार हैं, अब भी उन सबके लिए यह होना चाहिए। 1-8-1974 के पहले ऐसा था, लेकिन अब इसका उल्लंघन हो रहा है। ऐसे लोगों को, जो स्टेशन मास्टर या असिसटेंट स्टेशन मास्टर हैं, जो देहाती इलाकों में ड्यूटी पर हैं, इन लोगों की ड्यूटी आतंकवादी एरियाज में जान जोखिम में रहती है, आतंकवादी एरिया नहीं भी रहे, तो भी अकेले स्टेशन पर इन्हें पड़े रहना पड़ता है और सभी तरह का काम करना पड़ता है, जैसे सिगनल देने का काम, मैसेज लेने का काम, गाड़ी पास कराने का काम उनको दिया जाता है। रेलवे पार्सिंग का काम महत्व का काम है, ऐसा समझा जाये और उनको रनिंग एलाउंस दिया जायें। ऐसी मांग आल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन की तरफ से की गई है लेकिन उसकी तरफ बिल्कुल ख्याल नहीं किया जा रहा है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वह इस बारे में न्यायोचित मांग को स्वीकार करें।

यार्ड मास्टर के साथ में असिसटेंट स्टेशन मास्टर या स्टेशन मास्टर की पैरिटी होनी चाहिए, लेकिन वैसा नहीं है। पहले यह था लेकिन अभी यार्ड मास्टर्स और दूसरे भी जो कर्मचारी हैं, जो असल में स्टेशन मास्टर के हाथ के नीचे काम करते हैं, उनकी तनख्वाह स्टेशन मास्टर से ज्यादा है। यह बहुत ही अनुचित लगता है, इसके बारे में ख्याल किया जाना चाहिए और इन लोगों को ड्यूटी और दूसरे एलाउंस मिलने चाहिए, ऐसी हमारी मांग है।

मैं यह रिक्वैस्ट करना चाहता हूं कि भारत स्वतंत्र होने के बाद भी हिन्दुस्तान में कुछ रेलें अंग्रेजों के कब्जे में हैं। वह उसके मास्टर हैं, जैसे

मुर्तजापुर से यवतमाल की तरफ जाने वाली नैरोगेज रेलवे, मुर्तजापुर से अचलपुर की तरफ जाने वाली नैरोगेज रेलवे, वर्धा जिले में फूलगांव से आरवी की तरफ जाने वाली नैरोगेज रेलवे अंग्रेजों के हाथ में हैं। ऐसा क्यों है ? अब तो देश को आजाद हुए करीब-करीब 45-50 साल हो गये हैं तो उन लोगों से उसको क्यों नहीं लिया जाता ? इन रेलों को उनसे लेकर नैरोगेज से ब्राडगेज में रूपांतरण करना चाहिए, ऐसी हमारी मांग है।

उसी तरह आपने ऐसा जाहिर किया है कि इंटरव्यू के लिए जो आयेगा, उसको रेलवे के किराये में कुछ सहूलियत देंगे। मगर चार-चार साल तक तो लिस्ट वैसे ही पड़ी रहती है इसलिए लोगों को नौकरी तो मिलेगी नहीं और चार साल के बाद उसकी उम्र निकल जायेगी तो यह कोई सहूलयित नहीं है। वास्तव में वहां से लोगों को निकाला जा रहा है। ट्रेन टिकट इंस्पेक्टर की 33.3 परसेंट जगह सेंट्रल रेलवे में नागपुर डिवीजन की अभी तक नहीं भरी गई। और कई डिब्बों में टी. टी. नहीं रहता है। एक-आध डिब्बों में ही इन्हें देख सकते हैं लेकिन पर्याप्त मात्रा में टी. टी. न होने की वजह से सवाल यह पैदा होता है कि बगैर टी. टी. के गाड़ी कैसे चलती है ? इससे नुकसान रेलवे का होता है और जो पैसा रेलवे को मिलना चाहिए, वह नहीं मिलता है।

कर्मचारी संघ की बैठकों में डी. आर. एम. हिस्सा नहीं लेते हैं। वैंडर्स कमीशन ने विभिन्न चीजों के रेट्स 1956 से रिवाइज ही नहीं किये हैं हालांकि कोल्ड ड्रिंक्स के दाम बढ़े लेकिन बाकी वेंडरों की कमीशन रिवाइज नहीं किये गये।

माजरी वनी राजूर गाड़ी छूटेगी या नहीं, इसके बारे में अनिश्चितता रहती है। दिन भर लोग राह देखते रहते हैं। यह बड़े शर्म की बात है। इसे उन गाड़ियों के साथ जोड़ना चाहिए जो चन्द्रपुर या वर्धा जाने के लिए मिल सके।

वरोरा इलाका जिसमें गोरखपुरी लेबर काम करते हैं और खदानों में काम करने वाले मजदूर काम करते हैं, उनकी सुविधा के लिए वरोरा रेलवे स्टेशन पर गोरखपुर स्टेशन की तरफ जाने वाली और आने वाली गाड़ियां रुकें, ऐसी बहुत दिनों से मांग है। मेरी आपसे मांग है कि इसकी तरफ ख्याल किया जाये।

मैं 1-2 चीजें हमेशा रखता हूं लेकिन उन पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मैंने उनके बारे में पत्र भी लिखे लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया। महात्मा गांधी का आखिरी आंदोलन वर्धा से शुरू हुआ था। देश के कई हिस्सों से लोग इसके दर्शन करने के लिए आते हैं। वर्धा का महत्व करीब-करीब खत्म हो रहा है। यहां विनोबा भावे जी का आश्रम भी है। इन्होंने भूदान आंदोलन शुरू किया था। हमने आपसे कई बार मांग की कि ए. पी. एक्सप्रेस या तमिलनाडु एक्सप्रेस को वहां 2 मिनट का स्टापेज मिलना चाहिए। गीतांजलि को भी एक मिनट का स्टापेज वर्धा स्टेशन पर दिया जाये। केरल एक्सप्रेस का थ्री टायर का कोटा अभी कुछ दिन पहले बंद कर दिया गया। इसे फिर से शुरू किया जाये क्योंकि लोगों के पास दूसरा कोई चारा नहीं है और कोई दूसरी गाड़ी नहीं है। वहां सैकड़ों पैसेंजर्स आते-जाते रहते हैं। वर्धा, नागपुर और मुसावल के लोगों को बहुत तकलीफ होती है। रिजर्वेशन नहीं हो पाता है। वहां पास होल्डर बहुत रहते हैं और विद्यार्थी बहुत रहते हैं। नागपुर और मुसावल के बीच फास्ट पैसेंजर ट्रेन शुरू की जाये। मेरे इन सवालों पर मंत्री जी ध्यान दें और उचित रवैया अपनायें। वह लोगों की मांग को पूरा करेंगे, ऐसी मैं आशा करता हूं।

श्री सुखदेव पासवान (अररिया) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। जब से मैं यहां आया हूं, हमेशा यहां और बाहर भी यह आवाज उठाता हूं कि हमारी मांगों की तरफ ध्यान दिया जाये। माननीय रेल मंत्रा जाफर शरीफ जी के यहां इस बात को लेकर धरना भी दिया और गिरफ्तारी भी दी कि कटिहार से जोगबनी 106 किलोमीटर लाइन का ब्राडगेज में परिवर्तित किया जाये। पता नहीं माननीय रेल मंत्री जी क्यों नाराज हैं। हम उनसे आग्रह करना चाहेंगे कि कटिहार से जोगबनी निश्चित रूप से ब्राडगेज में लिया जाये।

1973 में हमारे रेल मंत्री, स्व. ललित नारायण मिश्र, जो हमारे बगल के क्षेत्र के थे, ने उस वक्त ललित ग्राम से वीरपुर, राधोपुर, पिपरा होते हुए सिधेश्वर स्थान होते हुए मधेपुर तक, जोकि एक धर्मस्थल है, का सर्वे कराया था और उनकी यह इच्छा थी कि यह निश्चित रूप से होना चाहिए। हम माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करेंगे कि स्व. रेल मंत्री, श्री ललित नारायण जी, की जो अंतिम इच्छा थी, उसके निश्चित रूप से पूरा करें।...(**व्यवधान**)

इसके बाद अररिया से गिदवास, रानीगंज, त्रिवेणीगंज पिपरा होते हुए सुपौल लगभग 105 किलोमीटर की यह लाइन है। इस इलाके में कोई बस की सुविधा नहीं है। इस इलाके के लोगों ने रेलगाड़ी को नहीं देखा है कि गाड़ी किस प्रकार की होती है। हम मंत्री जी से आग्रह करेंगे कि वाया अररिया, रानीगंज, मरगामा होते हुए सुपौल तक एक रेलगाड़ी चलाई जाये।

माननीय मंत्री जी हमारा इलाका बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। हमारे ललित नारायण बाबू ने इस इलाके का बहुत भ्रमण किया था और यह इलाका सीमावर्ती नेपाल से सटा हुआ है। इस इलाके की शुरू से उपेक्षा हुई है। आज तक किसी भी रेल मंत्री ने इस इलाके का दौरा नहीं किया होगा, लेकिन हमारे ललित नारायण बाबू ने इस इलाके को देखा था। ललित नारायण बाबू ने जब इस क्षेत्र का विकास के मामले में भ्रमण किया था, उसी वक्त उनकी हत्या हो गई और हमारा उत्तरी बिहार उपेक्षित रह गया।

फारबिसगंज से कुर्शाकाटा, सिकटी, पलासी होते हुए सीलीगुड़ी—यह इलाका बहुत ही महत्वपूर्ण और पिछड़ा इलाका है। यदि इस इलाकें में निश्चित रूप से लाइन बिछाई जाये, तो इस इलाके का विकास होगा। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे इस विषय में ध्यान दें और नई रेल लाइन बिछाने का प्रयास करें।

जहां तक मीटर गेज की गाड़ियों की बात है। कटिहार से जोगबनी, फारबिसगंज, नरपतगंज, सुर्पील होते हुए मानसी सहर्षा के बीच जो रेलगाड़ी चलती है, इस गाड़ी में न तो बल्ब होता है और न लैट्रीन में पानी होता है। मुख्य द्वार है या दूसरे द्वार हैं, टूटे रहते हैं। वहां पर रोशनी की व्यवस्था नहीं रहती है। पानी की भी व्यवस्था नहीं है। यहां तक कि जो छोटी लाइन की गाड़ी हैं, उनमें हैडलाइट तक की सुविधा नहीं है, जिससे ड्राइवर कम-से-कम आगे तो देख सके। अंधाधुंध गाड़ी चलती रहती है। विसल तक की भी सुविधा नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा ... लाइन की गाड़ियों में आवश्यक सुविधाएं निश्चित रूप से दी जायें।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : यह सब बिहार में है, और ... ह।

श्री सुखदेव पासवान : बिहार के अलावा भी ऐसी बहुत-सी जगहें हैं, उत्तर प्रदेश है, असम है। इन सब जगहों के बारे में आपको सोचना चाहिए।...(**व्यवधान**)

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : अरे छोड़िए, सरकार में भी हैडलाइट नहीं है।...(**व्यवधान**)

श्री सुखदेव पासवान : मैं यह कहना चाहता हूं, ललित ग्राम से छातापुर, छातापुर से जडिया कुमार खंड होते हुए विहारीगंज तक एक नई रेल लाइन बिछायें। यह इलाका बहुत ही पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र में फारबिसगंज से जोगवनी, और कटिहार, नरपतगंज, सहर्षा दो ही ट्रेन्स हैं। यहां पर हम आग्रह करेंगे कि एक नई रेल लाइन बिछायी जाये।

7.00 म. प.

माननीय रेल मंत्री जी एक आश्चर्य की बात है कि उस इलाके में जो लोग मजदूरी करने के लिए दिल्ली, हरियाणा, पंजाब और देश के अन्य भागों में जाते हैं वह टिकट बोनाफाइट पैसेंजर रहने के बावजूद भी ट्रेन में टी. टी. को या जी. आर. पी. का जो सिपाही है वह इतना परेशान करता है, टिकट रहने के बावजूद उससे टिकट ले लिया जाता है, उससे सामान छीन लिया जाता है, पैसा न देने पर, और मारपीट करके उसको गाड़ी से भी कहीं-कहीं उतार दिया जाता है यह बहुत कष्टदायक बात है। जो गरीब आदमी, जिसके बदन पर कपड़ा नहीं है, जो अपने परिवार के भरण-पोषण के लिए दूसरे प्रांत में आता है, जैसे दिल्ली, हरियाणा, पंजाब में आता है उसके साथ ज्यादती होती है। इसके लिए सही मायने में सही निर्देश दें। इसके लिए कोई ऐसी योजना बनाएं कि इन लोगों पर कोई अत्याचार न हो, क्योंकि जो कमाने के लिए आते हैं, आप जानते हैं कि गरीब परिवार के जो लोग वहां से आते हैं उसमें पूरे परिवार का ध्यान रहता है कि हमारा मालिक कमाने के लिए गया है वह कमाकर आयेगा और पैसा देगा। कई बार टिकट कटाने के बावजूद टिकट हाथ में लेकर उससे जोर-जबरदस्ती पैसा लिया जाता है। उसके बाद ट्रेनों में जो डकैती होती है, बिहार में ही नहीं, कोई भी ऐसा प्रदेश नहीं है जिस प्रदेश में गाड़ी में डकैती न होती हो। ट्रेन में जो डकैती होती है उसकी जहां तक हमको जानकारी है, हम सुनते हैं कि जब तक जी. आर. पी. होती है, रेलवे पुलिस होती है, जब तक वे इन लोगों से मिले हुए नहीं रहते तब तक डकैती हो ही नहीं सकती है। इसलिए इसकी कोई एक योजना बनकार, कि ट्रेन में डकैती न हो इसके लिए योजनाबद्ध तरीके से योजना बनाएं। इसके लिए आप कठोर से कठोर कदम उठाएं ताकि गाड़ियों में चोरी, डकैती न हो। लोग बहुत उम्मीद से ट्रेन से जाते हैं कि किसी तरह वे अपना सफर करके अपने घर तक पहुंचे लेकिन सही मायने में लोग नहीं पहुंच पाते हैं।

उसके बाद माननीय रेल मंत्री जी अभी की जो स्थिति है वह यह है कि महिलाओं के लिए भी गाड़ियों में कोई सुविधा नहीं है। किसी-किसी ट्रेन में मात्र पांच सीट दी जाती हैं उसमें महिलाओं के लिए आरक्षण रहता है। हम चाहेंगे कि प्रत्येक गाड़ी में उनके लिए विशेष डिब्बे दिये जायें ताकि महिलाएं भी उस गाड़ी में आराम से सफर कर सकें। उनको भी गाड़ी में सफर करने में किसी प्रकार की कोई दिक्कत का सामना न करना पड़े। रेल मंत्री जी, हम लोगों की तो एकमात्र मुख्य ट्रेन नार्थ-ईस्ट है, जो नई दिल्ली से गुवाहाटी तक जाती है उसमें पटना में मात्र दो कोटा है। दो कोटा कटिहार में है। हम चाहेंगे कि कम-से-कम और 4-4, 6-6 कोटा पटना और कटिहार में निश्चित [illegible] जाये। वहां के लोगों को रिजर्वेशन कराने में इतनी दिक्कत होती है कि [illegible] मायने में कह नहीं सकते हैं। आपने जो पटना में गाड़ी दी है, नई दिल्ली से गुवाहाटी तक, मात्र एक राजधानी गाड़ी है। आपने घोषणा की थी कि एक सप्ताह में तीन रोज ट्रेन नई दिल्ली से गुवाहाटी तक दूंगा। हम आशा करते हैं कि अविलंब घोषणा करके मई महीने में ही नई दिल्ली से गुवाहाटी तक ट्रेन चलाई जाये। दिल्ली, पटना शताब्दी एक्सप्रेस निश्चित रूप से चलाई जाये, क्योंकि पटना से दिल्ली आने में आम लोगों को काफी कठिनाई होती है और इसका तीन-चार सौ तक वेटिंग लिस्ट रहता है। इसलिए हम रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहेंगे कि पटना से नई दिल्ली एक शताब्दी एक्सप्रेस, सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलाई जाये। माननीय मंत्री जी अभी जो कटिहार से या उस इलाके से उत्तरी-बिहार से एक भी ऐसी गाड़ी नहीं है जो कि मजदूर टिकट कटवाकर अपनी सीट पर बैठकर आये। लोग टिकट लेने के बाद भी गाड़ी की छत पर बैठकर आते हैं क्योंकि रिजर्वेशन नहीं मिलता। गाड़ी में जगह न होने के कारण मजदूरों को इतनी दिक्कत का सामना करना पड़ता है जिसका कोई हिसाब नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि कटिहार से एकमात्र थ्री टायर वाली पूरी गाड़ी कटिहार से नई दिल्ली तक सीधी चलाई जाये ताकि मजदूरों को आने-जाने में कोई असुविधा न हो।

इसी तरह की जो शिकायतें हैं उनका कोई लेखाजोखा नहीं है। जो ट्रेन जोगबनी से कटिहार आती है उसमें रेलवे पुलिस, रेल कर्मचारी की सांठ-गांठ से तस्करी का माल भरकर कटिहार ले जाती है। नेपाल का जो बार्डर है वहां से बहुत तस्करी होती है। बोगी के स्क्रू खोलकर सामान ढंग से सैट कर दिया जाता है और यह सब रेलवे की मिलीभगत से होता है। इस विषय में कोई ठोस कार्रवाई करें जिससे तस्करी का काम वहां बंद हो जाए। आपसे रेल मंत्री जी आग्रह है कि जितना भी हम बोले हैं अपना वक्तव्य देते समय उस पर अपना सुझाव देंगे।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को अपना भाषण आरंभ करने दीजिए। वह उसे कल पूरा करेंगे। हम ठीक एक मिनट बाद सभा स्थगित करेंगे।

एक माननीय सदस्य : महोदय, कल हमारी बारी कब आयेगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : कल का दिन नितांत अनिश्चित है। जी, हां। श्री विश्वनाथम, आप कृपया आरंभ करें।

7.00 बजे म. प.

डॉ. विश्वनाथम कैनिथी (श्रीकाकुलम) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे 1995-96 के रेल-बजट पर बोलने के लिए अवसर देने के लिए बहुत धन्यवाद। मैं 1995-96 की रेलवे अनुदानों की मांगों के समर्थन के लिए खड़ा हूं। माननीय मंत्री और उनके मंत्रालय ने 1995-96 के लिए लोकप्रिय बजट प्रस्तुत किया है। कुछ लोगों का कहना है कि यह एक चुनाव बजट है किंतु यह एक चुनाव बजट नहीं है। इससे किसी भी विशेष वर्ग के व्यक्ति पर कोई कुप्रभाव नहीं पड़ा है यद्यपि मैं इतना अवश्य ही स्वीकार करूंगा कि सीजन टिकट धारकों को कुछ असंतुष्टि है...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : आप कल अपना भाषण चालू रख सकते हैं।

अब सभा 3 मई, 1995 को 11 बजे म. पू. पर पुनः समवेत होने के लिए स्थगित हुई।

7.09 म. प.

तत्पश्चात् लोक सभा बुधवार 3 मई, 1995/13 वैशाख, 1917 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

1995 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (सातवां संस्करण) के नियम 382 के अंतर्गत प्रकाशित और इंडियन प्रेस जी०आई०-11 जी०टी० करनाल रोड़, नई दिल्ली-33 (फोन–7133014) द्वारा मुद्रित।