

विषय-सूची

बशम माला, खण्ड 9, तीसरा सत्र, 1992/1913 (सक)

अंक 16, सोमवार, 16 मार्च, 1992/ 26 फाल्गुन, 1913 (सक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नकाल के निलम्बन के बारे में	1—7
प्रश्नों के प्रौद्योगिक उत्तर	7—25
*तारांकित प्रश्न संख्या : 265, 266, 268 और 269	
प्रश्नों के लिखित उत्तर	25—278
तारांकित प्रश्न संख्या : 270 से 284	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 3013 से 3032, 3034 से 3096, 3098 से 3157, 3159 से 3229 और 3231 से 3242	
गु बेशम पार्टी में विभाजन के बारे में	278—304
पटल पर रखे गए पत्र	305—307
राष्ट्रपति का संदेश	307
नियम 377 के अधीन मामले	307—312
(एक) मध्य प्रदेश के सरगुजा जिले में विश्रामपुर और अम्बिकापुर के बीच रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता	
श्री खेलसाम सिंह	307
(दो) शुष्क शौचालयों को कम लागत के स्वच्छ शौचालयों में परिवर्तित करने की योजना के कार्यक्रम की पुनरीक्षा करने के लिए एक संसदीय समिति का गठन किए जाने की आवश्यकता	
श्री छद्दी पासवान	308

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

(तीन) हल्दीबाड़ी से सियालदेह और कूचबिहार से सियालदेह के बीच प्रति-दिन एक्सप्रेस रेल गाड़ियां चलाए जाने की आवश्यकता

श्री जितेन्द्र नाथ दास

308

(चार) सिक्किम राज्य में बांस के वृक्ष उखाए जाने को प्रोत्साहन देने के लिए सिक्किम राज्य सरकार को पर्याप्त वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता

श्रीमती दिल कुमारी भंडारी

309

(पांच) पालमनेर से अनन्तपुर, कुरनूल से चित्तूर, नायडूपेटा से तिरुपति और पालमनेर से बेंकटगिरि कोटा तक के मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्गों में बदले जाने की आवश्यकता

श्री महासमुद्रम बजेन्द्र रेड्डी

309

(छः) उत्तर प्रदेश में नई चीनी मिलें स्थापित करने के लिए लाइसेंस देने के प्रार्थना पत्रों को मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता

श्री जनार्दन मिश्र

310

(सात) पर्याप्त केन्द्रीय कोष के साथ "बुन्देलखण्ड विकास परिषद" का गठन किए जाने की आवश्यकता

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री

310

(आठ) फरीदाबाद और इसके आसपास के कस्बों में टेलीफोनों का समुचित संचालन सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

श्री अबतार सिंह भडाना

311

रेल बजट, 1992-93—सामान्य चर्चा

रेल अभिलेख समिति की सिफारिशों के बारे में संक्षेप

अनुदानों की मांगें (रेल), 1992-93

और

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1991-92

312—329 और 338—468

श्री संदीपन भगवान थोरात

313

डा० राजगोपालन श्रीधरण

314

श्री राम कापसे

317

श्री अनन्त बेंकट रेड्डी	321
श्री मोहन सिंह	323
श्री ई० महमद	325
श्रीमती सुशीला गोपालन	328
श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी	343
श्री बाळ दयाल जोशी	347
श्री जमल दत्त	351
श्री मुकूल इस्लाम	355
श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा	360
श्री शरद विघ्ने	364
श्री एस० एम० लालजाम बासा	367
श्री बीर सिंह महतो	368
श्री द्वारका नाथ दास	369
श्री सी० के० कुप्पुस्वामी	371
श्री पीयूष तीरकी	374
श्री मंजय लाल	376
श्री ब्रह्मानन्द मंडल	379
श्री राम नाईक	382
श्री शरत चन्द्र पटनायक	389
श्री प्रताप सिंह	391
श्री मुद्दी राम सैकिया	394
श्री अम्बारासु दुरा	397
श्री रति लाल वर्मा	402
डा० बसंत पवार	405
श्री भोगेन्द्र झा	409
श्री सैयद मसुदल हुसेन	412
श्री सुनील दत्त	413
श्री बिलासराव नागनाथराव नूडेवार	417
श्री बी० कृष्ण राव	418

श्री भुवन चन्द्र खन्डूरी	420
श्री कोडीकुन्नील सुरेश	423
श्री प्रेम चन्द राम	425
प्रो० प्रेम झूमल	426
कुमारी फ़िडा तोपनो	429
प्रो० सुशान्त चक्रवर्ती	430
श्री ओस्कार फर्नान्डीज	431
श्री हरिसिंह चावड़ा	433
श्री के० एच० मुनियप्पा	436
श्री उद्धव बर्मन	437
श्री राम टहल चौधरी	438
श्री ए० प्रताप साय	440
श्री पी० सी० थामस	444
श्री चन्द्रभाई देशमुख	445
श्री माणिकराव होडल्या गाबीत	448
श्री शिवाजी पटनायक	449
श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्ये	450
प्रो० रासा सिंह रावत	452
श्री एन० डेनिस	457
श्री बी० घनंजय कुमार	459
श्री आर० घनुषकोडी आदिस्थन	462
श्री के० तुलसिएया बान्ढायार	464
डा० विश्वानाथम कनिथी	465

मन्त्री द्वारा वक्तव्य

329—338

विदेश सचिव की संयुक्त राज्य अमरीका की हाल की यात्रा

श्री एडुआर्डो फ़ेलीरो

329

लोक सभा

सोमवार, 16 मार्च, 1992/26 फाल्गुन, 1913 (शक)

लोक सभा 11 बजे म० पू० पर समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठस्थान हुए]

प्रश्नकाल के निलम्बन के बारे में

[अनुवाद]

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाइडे (विजयवाड़ा) : हम माननीय अध्यक्ष महोदय से अनुरोध करते हैं कि प्रश्नकाल को तुरन्त निलम्बित करें और दलबदल को बढ़ावा देने तथा अन्य पार्टियों में फूट डालने की कांग्रेस (इ) की विश्वासघाती कार्यवाही के मामले को ले... (व्यवधान) वे दलबदल को प्रोत्साहन दे रहे हैं और राजनैतिक पार्टियों में फूट डाल रहे हैं। यह सब क्या है? (व्यवधान)

[इस समय श्री एस० एम० लालबानु बाबा आये और सभा-पटल के निकट फर्श पर बैठ गए।]

श्री निर्मल कान्ति खट्वा (दमदम) : वे सरकार की स्थिरता हेतु अन्य राजनैतिक पार्टियों को अस्थिर करने के लिए भी तैयार हैं। संसदीय लोकतंत्र कायम रखने का यह तरीका नहीं है... (व्यवधान) उनके संकुचित दृष्टिकोण और एकतरफा हितों के कारण पंजाब नष्ट हुआ और कश्मीर में समस्या उत्पन्न हुई। वे हमेशा इस प्रकार की शरारत करते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : कांग्रेस (इ) ने बहुमत प्राप्त करने के लिए यह स्थिति उत्पन्न की है। महोदय, आपको इतनी जल्दी क्या थी?

श्री सेकुहीन चौधरी (कटवा) : महोदय, आपका उत्तर क्या है?

[इस समय श्री एस० एम० लालबानु बाबा अपने स्थान पर वापस चले गये।]

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान : अध्यक्ष जी, यह गम्भीर चार्ज है, माननीय सदस्य गम्भीर चार्ज लगा रहे हैं ट्रेजरी बैंक के ऊपर। इस देश में अक्रोशी रही या नहीं रहेगी। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : उनके हाथों में लोकतंत्र सुरक्षित नहीं है। उन्होंने लोकतंत्र की हत्या की है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, यह अत्यंत गंभीर मामला है। आप प्रश्नकाल को निलम्बित करें और इस पर चर्चा की अनुमति दें। इस प्रकार यह सभा कैसे काम कर सकती है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त दुःख और अप्रसन्नता को समझता हूँ। इसके साथ ही मैं समझता हूँ कि प्रश्नकाल चलने दें, यह गैर-सरकारी सदस्यों का काल है और सदस्य भी प्रश्न पूछने के इच्छुक होंगे। इच्छा...

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, उन्होंने सरकारी तंत्र का दुरुपयोग किया है। जब लोकतंत्र को समाप्त किया जा रहा है। तब इस प्रश्नकाल का क्या महत्व है? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मान लीजिए...

[हिन्दी]

श्री शरद घाबळ (माधेपुरा) : अध्यक्ष महोदय, एक-एक तारीख में 7 गाड़ियां निकाली हुई हैं। आप चाहें, तो मैं आपको प्रमाणित कर सकता हूँ। (व्यवधान)

श्री एस० एम० लालजान बाशा (गुंटूर) : अध्यक्ष महोदय, डेमोक्रेसी की हत्या कर दी गई है। पैसा कितने दिन चलेगा। यह सरकार डेमोक्रेसी की हत्या कर रही है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : हां, आपने अपना मुद्दा पूर्णरूप से कहा है।

(व्यवधान)

श्रीकांत जेना (कटक) : कांग्रेस पार्टी ने धन और शक्ति का अपना पुराना खेल शुरू कर दिया है।

श्री श्री बसुदेव आचार्य : उन्होंने दजबदल करके एक बार आन्ध्र प्रदेश में तुलगुदेशम पार्टी की सरकार को गिराया था। उन्होंने सत्ता में रहने के लिए पुनः यह खेल शुरू कर दिया है।

अध्यक्ष महोदय : आपने इसका विरोध किया है।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : श्री बलराम जाखड़ कहां हैं ? वह सभा में आये थे । श्री चिदम्बरम कहां हैं ? (व्यवधान)

श्री बी० एन० रेड्डी (मिरयालगुडा) : उन्हें नैतिक आधार पर इस्तीफा दे देना चाहिए ।

(व्यवधान)

श्री के०वी०रेड्डीय्या यादव (मच्छलीपटनम) : एक कम्मा को नेता क्यों बनाया जाए ? (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : वे तेलुगुदेशम पार्टी के टिकट पर चुने गए थे और अब उन्हें इस्तीफा दे देना चाहिए ।

श्रीमती गीता मुन्जर्जी (पंसकुरा) : अगर वे जनता दल से अलग होकर कांग्रेस (इ) में शामिल होना चाहते हैं और उनमें साहस है तो तुरन्त लोक सभा की सीट से इस्तीफा दें । कांग्रेस की पहल भी हमेशा यही संस्कृति रही है और अब भी यही है । इसलिए ये सज्जन बार-बार ऐसे कार्य क्यों करते हैं ?

11.11 म०पू०

[इस समय श्री बी० एन० रेड्डी आए और सभा पटल के निकट फर्स पर खड़े हो गए ।]

श्री बसुदेव आचार्य : दलबदलों को इस्तीफा दे देना चाहिए । उन्हें सदस्य बने रहने का कोई नैतिक अधिकार नहीं है । (व्यवधान)

[इस समय श्री बी० एन० रेड्डी अपने स्थान पर वापस चले गए ।]

श्री निधंल कान्ति चटर्जी : महोदय, कई वर्ष पूर्व अर्थात् 1984 में उन्होंने आन्ध्र प्रदेश में ऐसा ही किया था । दलबदल के ऐसे ही खेल में एन० टी० रामाराव को जाना पड़ा था । आन्ध्र प्रदेश में एन० टी० रामाराव को पुनः लाने के लिये संसद के अन्दर तथा बाहर संघर्ष किया गया । अब, ऐसा ही यहां पर आन्ध्र के संसद सदस्यों के साथ किया जा रहा है । हम जानते हैं कि कांग्रेस (इ) ने अपने संकुचित पार्टी हितों के लिए कश्मीर, पंजाब को अत्यधिक क्षति पहुंचाई है और वे संसदीय लोकतन्त्र को नष्ट कर रहे हैं । उन्हें अन्य पार्टियों को तोड़ने से बचना चाहिए और देश की संसदीय परम्पराओं को बनाए रखने का प्रयत्न करना चाहिए । आखिरकार हम यह नहीं भूल सकते कि उनका दल देश में सबसे बड़ा दल है और यह दायित्व उन पर है । बुर्जुआ से उन्होंने इतिहास से सबक नहीं लिया है । उनके लिए पार्टी के हित देश के हितों और संसदीय लोकतन्त्र से ऊपर हैं । हमारी तरफ से यह शोर निष्ठा-पूर्वक एक चेतावनी देने की इच्छा से किया गया है । वे हमेशा ऐसा ही करते हैं ।

इसलिए मैं अपनी तरफ से उन्हें अपील करता हूँ कि अगर वे ऐसे कार्यों से बाज नहीं आएंगे तो वे देश को ऐसी स्थिति में ले जाएंगे जहां से निकलना असंभव होगा । उन्हें संसदीय लोकतन्त्र के हितों की सुरक्षा का प्रयास करना चाहिए । स्वतन्त्रता के बाद के भारत की यह अत्यंत बुर्जुआपूर्ण कहानी है । वे संसदीय लोकतन्त्र और देश की कीमत पर देश में अपनी पार्टी का बर्चस्व कायम रखने का प्रयास कर रहे हैं । (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : आपने विगत में क्या किया ? (व्यवधान) आपने बहुमत प्राप्त करने के लिए कितनी घनराशि खर्च की ? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया मेरी बात सुनिए ।

(व्यवधान)

श्री श्रीकांत खेजा : कांग्रेस पार्टी दलबदल की अपनी राजनैतिक विचारधारा को आगे बढ़ा रही है; वे दलबदल को प्रोत्साहन देते हैं और यह उनकी आदत है । कांग्रेस पार्टी के कहने पर दलबदल करने वाले सभी सदस्यों को लोक सभा से इस्तीफा दे देना चाहिए और उन्हें पुनः चुनाव लड़ना चाहिए ।

(व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीशंकर राव बाड्डे (विजयवाड़ा) : अपना राजनैतिक रंग बदलने वाले इन सभी सदस्यों को इस्तीफा देकर लोगों के सम्मुख जाना चाहिए । आपको लोकतन्त्र और सभा के हितों की रक्षा करनी चाहिए । (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : कांग्रेस (इ) लोकतन्त्र को नष्ट कर रही है । संसद सदस्य खरीदे जा रहे हैं । बहुमत प्राप्त करने के लिए उनमें दलबदल करवाया जा रहा है । (व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपको बहुत चांस दिया है ।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री बसुदेव आचार्य, आप हर बार व्यवधान डाल रहे हैं, यह आवश्यक नहीं है । मैंने आपको बोलने की भी अनुमति दी । आप व्यवधान डाल रहे थे और श्री सन्तोष भोहन देव से भी बात कर रहे थे ।

ठीक है, मैं समझता हूँ कि सभा के सदस्यों की भावनाओं को समझा जा सकता है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अगर आप उत्तर देते हैं, तो मैं बात नहीं कर सकता; यह मेरी कठिनाई है, क्योंकि मैं आपसे प्रतिस्पर्धा नहीं कर सकता ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : तब आप आपस में ही बात करते हैं । कृपया ऐसा मत कीजिए । मैं अपनी आवाज एक निश्चित सीमा से अधिक नहीं निकाल सकता ।

मैं समझता हूँ कि जो सदस्य विरोध जतावा चाहते थे, वे ऐसा कर चुके हैं और उनका विरोध कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित कर लिया गया है। मैं नहीं समझता कि अपना विरोध दर्ज करने के लिए किसी सदस्य को इससे आगे जाना जरूरी है। मैं समझता हूँ कि हमें बाकि कार्य करना चाहिए। सदस्यों द्वारा विरोध करने और अपने विचार व्यक्त करने के बाद इसे और जारी रखना आवश्यक नहीं है। मैं आशा करता हूँ कि आप सहयोग करेंगे।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान : अध्यक्ष जी, इसके अलावा भी बहुत सारी चीजें हैं, जो हम लोगों को कहनी हैं। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि आप क्वेश्चन आवर के तुरन्त बाद पार्टी लीडर्स को अपने रूम में बुलाएं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे अपने कक्ष में बात करूंगा।

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान : अध्यक्ष जी, इतना ही मामला नहीं है। इसके अलावा भी मामले हैं। अभी कौन अटैच्ड हैं और कौन अनअटैच्ड हैं, बहुत सारे मामले हैं। जनता दल का मामला चला था तो 2-2 महीने समय लिया गया था। इसमें एक-एक दिन में सारा मामला हो रहा है। हम आपसे यही आग्रह करेंगे कि आप लीडर्स को अपने चैम्बर में बुलाइए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री बी० विजयकुमार राजू, अगर मैं आपको अनुमति देता हूँ तो मुझे अन्य लोगों को भी अनुमति देनी पड़ेगी।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 265-- श्री चन्द्रजीत यादव।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसे शून्य काल में नहीं लें। अगर मैं आपसे बात करना चाहूंगा तो मैं नेताओं को अपने कक्ष में बुलाकर उनसे बात कर लूंगा।

श्री बी० विजयकुमार राजू (नरसापुर) : मुझे अपना विरोध दर्ज करना है। (व्यवधान) अन्यथा आपको मुझे बोलने की अनुमति देनी पड़ेगी। (व्यवधान) महोदय, आप मुझे अनुमति दें।

अध्यक्ष महोदय : अभी नहीं।

(व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबडे : हम जिस बात की मांग कर रहे हैं वह...

श्री जी० विजयकुमार राऊ : कृपया मुझे अनुमति दीजिए।

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबडे : आप उनके शब्दों को कार्यवाही बुलांत से निकाल दीजिए।

श्री संकुहीन चौधरी : हम उनको सुनना चाहते हैं। (व्यवधान)

श्री जी० विजयकुमार राऊ : मैं इस्तीफा देने के लिए तैयार हूँ। (व्यवधान) अगर श्री एन० टी० रामाराव मेरी चुनौती स्वीकार करने के लिए तैयार हैं तो मैं इस्तीफा दे दूंगा। वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मेरे विरुद्ध लड़ें। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया, ऐसा मत कीजिए। कृपया शांत रहिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री निमल कान्ति चटर्जी। आप कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, यह बहुत ही गम्भीर बात है (व्यवधान)। आप उनकी बात सुनिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे अपने कक्ष में बात करूँगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं कक्ष में आपकी बात सुनने के लिए तैयार हूँ।

श्री संकुहीन चौधरी : महोदय, क्या मैं एक निवेदन कर सकता हूँ। हम श्री राजू की बात प्रश्नकाल के पश्चात् सुनना चाहते हैं। हमें भी कुछ कहना है।

श्री जी० विजयकुमार राऊ : मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया आप इसे प्रश्नकाल के पश्चात् लें। (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : आपको इन्हें अनुमति देनी पड़ेगी। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान : अध्यक्ष जी, अभी बक्वचन आँवर चलने दीजिए। जीरो आँवर में आप बो-बो मिनट सुन लीजिए और उसके बाद अपने चैम्बर में बुलाकर बात कर लीजिए।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है ।

श्री राम बिलास पासवान : क्वेश्चन ऑबर के बाद तो आप सुनते ही रहे हैं ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं हरेक पक्ष से एक व्यक्ति की बात सुनूंगा और उसके अलावा किसी की नहीं । आपको कुछ नहीं करना है ।

(अवधान)

श्री राम बिलास पासवान : प्रश्न-काल के बाद हम इसे ले सकते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : नहीं, इस प्रकार मत कीजिए । सभा में सौदेबाजी नहीं चल सकती । यह इस प्रकार से नहीं है । हम इसे बाद में कर सकते हैं । अब प्रश्न संख्या 265, श्री चन्द्रजीत यादव ।

11.24 म० पू०

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ए-320 एयरबस

+

*265. श्री चन्द्रजीत यादव :

श्री एम० बी० चन्द्रशेखर शूति :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन एयरलाइन्स/एयर इण्डिया के पास इस समय ए-320 एयरबसों की संख्या क्या है;

(ख) गत दो वर्षों में ऐसी कितनी विमान दुर्घटनाएं हुईं जिनमें ए-320 एयरबस दुर्घटनाग्रस्त हुईं;

(ग) क्या सरकार का ऐसे और विमान खरीदने का विचार है;

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

(ङ) क्या फ्रांस के एयरबस उद्योग से कोई ऐसा विशेष अनुरोध किया गया है कि ए-320 एयरबस की जो दुर्घटना हाल ही में बोग पर्वतमाला पर हुई थी, उसके कारणों की जांच सम्बन्धी प्रारम्भिक रिपोर्ट भेजी जाए;

(च) यदि हां, तो क्या इन विमानों के सुरक्षित होने के प्रश्न पर पुनर्विचार करने का प्रस्ताव है; और

(छ) यदि हां, तो कब तक और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) इस समय इण्डियन एयरलाइन्स के बेड़े में 18 एयरबस ए-320 विमान हैं। एयर इण्डिया के पास कोई भी ए-320 विमान नहीं है।

(ख) पिछले दो वर्षों में ए-320 विमान की दो दुर्घटनाएं हुई हैं जिनमें से एक 14-2-90 को बंगलूर में हुई थी और दूसरी 20-1-92 को फ्रांस में।

(ग) और (घ) इण्डियन एयरलाइन्स ने 12 अतिरिक्त ए-320 विमान खरीदने के लिए एयरबस इण्डस्ट्री के साथ दिनांक 5-6-89 को एक करार किया है।

(ङ) जी, हां।

(च) और (छ) इस प्रकार के विमान की उड़ान-योग्यता की पुनः जांच की आवश्यकता के बारे में अभी कोई निष्कर्ष नहीं है।

श्री चन्द्रबीर साहू : महोदय, ए-320 एयरबस की दो दुर्घटनाओं की, जिनमें एक भारत में हुई और दूसरी फ्रांस में, मद्देनजर रखते हुए तथा प्रारम्भिक जांच, जो एयरबस के दोषयुक्त कॉम्पिट डिजाइन और विमान संचालन सम्बन्धी समस्याओं को दर्शाती है, में यह कहा गया है कि उच्च कम्प्यूटीकृत प्रणाली और ऐसी आशंकाएं हैं कि एयरबस के कम्प्यूटरों के सोफ्टवेयर तक भी दोषपूर्ण थे। लुपथांसा और एयर फ्रांस ने अपने चालकों को निर्देश दिया है कि वे बीकन (संकेतक) लैंडिंग प्रणाली का प्रयोग न करें। चालकों ने फ्रांस और साथ ही भारत में भी अनेक अभ्यावेदन दिए हैं। यह कहा गया है कि इस बात की हमेशा सम्भावना रहती है कि गलत बटन दब सकता है और दुर्घटना हो सकती है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या उन्होंने यह मामला ए-320 एयरबस बनाने वाली कम्पनी के सम्मुख उठाया है और क्या उन्होंने आश्वासन दिया है कि वे कॉम्पिट के इन दोषों को दूर करने के लिए कुछ आवश्यक कदम उठा रहे हैं। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि इस सम्बन्ध में क्या किया गया है।

श्री माधवराव सिधिया : महोदय, स्टासबर्ग में हवाई-दुर्घटना होने के पश्चात् डी०जी०सी०ए० भारत ने, डी० जी० सी० ए० फ्रांस से सम्बन्धित विवरण देने का अनुरोध किया था। डी० जी० सी० ए० फ्रांस ने प्रारम्भिक जांच की और उन्होंने कहा कि इस वायुयान को चलाने के लिए कुछ दिशा-निर्देश दिए जाने चाहिए जो सीधी-गति और उड़ान-पथ कोण के मध्य हरसम्भव आशंका को दूर करेंगे। इसके अलावा और कोई बड़ी कठिनाई नहीं है। ये दिशा-निर्देश डी० जी० सी० ए० भारत द्वारा जारी किए जा चुके हैं। इस हवाई-दुर्घटना से पूर्व भी, जिस मामले की ओर आप संकेत कर रहे हैं, डी० जी० सी० ए० फ्रांस के प्रयोग को एयर इण्डिया और एयर फ्रांस ने पहले ही छोड़ दिया था। लेकिन डी० जी० सी० ए० फ्रांस ने दुर्घटना के पश्चात् एक बँटक आयोजित की थी। एयरबस उद्योग और सम्बन्धित दो एयर लाइनों के साथ इस पर चर्चा की थी। वे इस निष्कर्ष पर पहुँचे कि यदि कुछ

अन्य सुरक्षा-प्रबन्ध कर दिए जाएं तो 'बोइंगे' प्रणाली पर प्रतिबन्धित लगाने की वस्तुतः कोई जरूरत नहीं है, क्योंकि 'बोइंगे' प्रानव संचालित है और इससे दोनों पर निगरानी रखी जा सकती है। अतः इन प्रक्रिया सम्बन्धी निदेशों के जारी होने के कारण उन्होंने महसूस किया है कि 'बोइंगे' प्रक्रिया पर प्रतिबन्ध लगाने की कोई आवश्यकता नहीं है और ये निदेश डी० जी० सी० ए० द्वारा जारी कर दिए गए हैं।

श्री चन्द्रजीत यादव : मैं अपना अनुभव बताता हूँ। केवल तीन सप्ताह पहले की बात है, मैं इस वायुयान से वाराणसी से मुम्बई जा रहा था। लखनऊ में यह चार घंटे के लिए रुका रहा। जब हमें वायुयान से बाहर आने को कहा गया तो एक स्वीडिश पादरी, जो मेरे साथ यात्रा कर रहा था, ने कहा "ईश्वर हर जगह है। अगर यह खराबी दस मिनट पहले आ जाती जबकि हम विमान में थे, तो अब हम कहां होते?" अर्धरात्रि के समय लखनऊ हवाई-अड्डे पर चार घंटे ठहरने के पश्चात पता चला कि इंजिन संबंधी कोई खराबी नहीं थी केवल कम्प्यूटर में ही कुछ दोष था। चार घंटे के पश्चात इस उड़ान के समय कॅप्टन ने घोषणा की कि इंजिन में कोई गंभीर खराबी नहीं थी और कम्प्यूटर ने ही गलत-सन्देश प्रेषित किया था। और यही बात मैं कह रहा हूँ। चूंकि वह विमान उच्च तकनीक से कम्प्यूटरीकृत रहा है, इसलिए हमेशा ही इसमें गलती होने की संभावना रहती है। यही चालक भी कहते हैं। यहां तक कि फ्रांसिसी चालक भी कहते हैं कि अब कॉकपिट में केवल दो चालक...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना प्रश्न रखिए।

श्री चन्द्रजीत यादव : मंत्रियों द्वारा जारी निर्देशों के बावजूद भी गंभीर खराबियां उसमें चली आ रही हैं। जब लोग ए-320 में सफर करते हैं तो हमेशा शंकित रहते हैं कि पता नहीं क्या होगा? सरकार अनिरीकत 12 ए-320 एयरबसों खरीदने जा रही है। मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि इस पृष्ठभूमि में... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री श्रीकांत जेना : ओ हो ! बन्द कराइए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : साइकिल पर बैठकर भी एक्सीडेंट होते हैं।

(व्यवधान)

[अवुबाध]

श्री चन्द्रजीत यादव : महोदय, हरेक व्यक्ति को ध्यान रखना चाहिए। इसे इतने हल्के रूप में मत देखिए। अन्यथा मन्त्री इस मामले में आगे जाने के लिए बड़ी उग्रता दिखायेंगे और इस समस्या पर ध्यान नहीं देंगे। तथ्य यह है कि देश को लगभग 500 करोड़ रुपए का नुकसान उठाना पड़ा था क्योंकि ए-320 विमान काफी समय तक उड़ाए नहीं गए थे। मैं मन्त्री जी से पुनः पूछता हूँ कि क्या इन बारह ए-320 विमानों को खरीदने से पहले, विमान बनाने वाली कम्पनी को उन कमियों को दूर करने

के लिए कहेंगे जो भारत में पहले विमानों में पता लगे हैं। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि वह इन विमानों को खरीदने पर कितना व्यय होगा और कब तक इन्हें इण्डियन एयरलाइन्स के बेड़े में शामिल करने की संभावना है।

श्री माधवराव सिधिया : महोदय, इन बारह विमानों को खरीदने के लिए समझौते पर हस्ताक्षर 1989 में किए गए थे और जब तक इन विमानों में कोई बड़ी त्रुटि दिखायी नहीं देती मुझे लगता है कि तब तक हमारे पास कोई अन्य विकल्प नहीं है। तथापि, इसका अभिप्राय यह नहीं है कि इन विमानों में कुछ खराबी है। न तो माननीय सदस्य तकनीशियन हैं और न ही मैं तकनीशियन हूँ हम केवल विभिन्न इन्जीनियरों और तकनीकी विशेषज्ञों पर निर्भर हैं जो भारत तथा विदेशों में इस मामले की जांच करते हैं जहां तक अब तक की जांच का सम्बन्ध है, जैसा मैंने कहा है कि इन विमानों में कोई बड़ी खराबी दिखायी नहीं दी है। हम केवल इसी आधार पर आगे चल सकते हैं। ये एयरबसें 1993-1994 में आयेंगी और हम इनको खरीदने के लिए लगभग 958 मिलियन डालर खर्च करेंगे।

श्री एम० वी० चन्द्रशेखर मूर्ति : अध्यक्ष महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि भारत के और फ्रांस के पायलटों ने कहा है कि इन ए-320 एयरबसें को दो पायलटों द्वारा नहीं उड़ाया जा सकता और एक अन्य पायलट की आवश्यकता होती है ताकि एयरबसें को जमीन पर उतरते समय ऊंचाई और अन्य उपकरणों पर नजर रखी जा सके। यदि हां, तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या भारत सरकार या इण्डियन एयरलाइन्स ने इन खामियों को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही की है।

श्री माधवराव सिधिया : महोदय, समय-समय पर विभिन्न पक्षों से कुछ सुझाव आये हैं। लेकिन, जैसा मैंने कहा है, इस मामले पर भारत में तथा विदेशों में भी गहराई से विचार किया गया है, और इन विमानों को उड़ाने के लिए तीन कर्मी दल सदस्यों की आवश्यकता नहीं महसूस की गई है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : महोदय, चूंकि यहां के तकनीकी लोग केवल इन्जीनियर नहीं हैं बल्कि पायलट भी हैं अतः मैं जानना चाहती हूँ कि भारत में उनकी क्या राय है। क्या यह सच है कि वे इन विमानों को उड़ाने के अनिच्छुक हैं? यदि हां, क्योंकि वे लोग बहुत महत्वपूर्ण व्यक्ति हैं, अतः मन्त्री महोदय की इस बारे में क्या राय है?

श्री माधवराव सिधिया : महोदय, जैसा मैंने कहा है, समय-समय पर विभिन्न क्षेत्रों से सुझाव आये हैं लेकिन इन विमानों को उड़ाने के लिए पायलटों की तरफ से अनिच्छा प्रकट नहीं हुई है। वे हर रोज इन विमानों को उड़ा रहे हैं। हमारे पायलट तकनीकी रूप से विश्व के योग्य पायलटों में से हैं। अतः मुझे नहीं लगता कि पायलटों की कोई मुख्य समस्या है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या उन्होंने इस बारे में आपको कोई अभ्यावेदन नहीं दिया है?

श्री माधवराव सिधिया : मैंने कहा है कि कुछ सुझाव आये हैं। लेकिन, जैसा मैंने कहा है इन विमानों को उड़ाने में पायलटों की तरफ से कोई विशेष अनिच्छा प्रकट नहीं की गई है।

राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम

*266. श्री एम० बी० सी० एस० मूर्ति : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम को राज्यों द्वारा देय बकाया राशि का ब्योरा क्या है;

(ख) इसकी वसूली हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम की नई परियोजनाएं चालू करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी राज्यवार ब्योरा क्या है ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) से (घ) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) ब्योरा संलग्न अनुबन्ध-1 में दिया गया है ।

(ख) बकाया राशियों की वसूली हेतु किए गए उपायों में ये शामिल हैं—राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम (एन० टी० पी० सी०) के वरिष्ठ कार्यपालकों द्वारा राज्य बिजली बोर्डों एवं राज्य सरकारों के साथ बराबर सम्पर्क करना, बैठकें आयोजित करना, केन्द्रीय विनियोजन के माध्यम से वसूली करना आदि ।

(ग) जी, हां ।

(घ) आठवीं योजना को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है । तथापि, 8वीं योजना के दौरान एन० टी० पी० सी० द्वारा निम्नलिखित निर्माणाधीन/अनुमोदित परियोजनाओं का कार्य जारी रखा जाएगा :—

1. फरबका—2 कोयला आधारित (पश्चिम बंगाल)	—	1000 मे० वा०
2. कहलगांव—1 कोयला आधारित (बिहार)	—	840 मे० वा०
3. राष्ट्रीय राजधानी ताप विद्युत परियोजना कोयला आधारित (उत्तर प्रदेश)	—	840 मे० वा०
4. कवास—1 गैस आधारित (गुजरात)	—	844 मे० वा०

5. तलेचर—1 कोयला आधारित (उड़ीसा)	—	1000 मे० वा०
6. दादरी—1 गैस आधारित (उत्तर प्रदेश)	—	817 मे० वा०
7. गंधार—1 गैस आधारित (गुजरात)	—	650 मे० वा०

इसके अलावा, एन० टी० पी० सी० द्वारा 8वीं योजना अवधि के लिए निम्नलिखित परियोजनाओं से सम्बन्धित प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं। इन परियोजनाओं का कार्यान्वयन संसाधनों, ईंधन लिकेज, पर्यावरणीय स्वीकृति एवं अन्य सांविधिक स्वीकृतियों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा :—

1. अंता—2 गैस आधारित (राजस्थान)	—	430 मे० वा०
2. फरीदाबाद गैस आधारित (हरियाणा)	—	800 मे० वा०
3. गोदावरी—1 गैस आधारित (आन्ध्र प्रदेश)	—	400 मे० वा०
4. रिहन्द—2 कोयला आधारित (उत्तर प्रदेश)	—	1000 मे० वा०
5. बिन्ध्याचल—2 कोयला आधारित (उत्तर प्रदेश)	—	1000 मे० वा०
6. यमुनानगर—1 कोयला आधारित (हरियाणा)	—	840 मे० वा०
7. फरक्का—3 कोयला आधारित (पश्चिम बंगाल)	—	500 मे० वा०
8. मंगलौर—1 कोयला आधारित (कर्नाटक)	—	420 मे० वा०
9. कायमकुलम—1 कोयला आधारित (केरल)	—	420 मे० वा०

अनुबन्ध-1

29 फरवरी, 1992 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय स्तूप विद्युत निगम
की बकाया राशियाँ

(आंकड़े लाख रुपए में)

क्रम राज्य बिजली बोर्ड/ सं० संगठन का नाम		बकाया राशि	लगाए गए प्रभार
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	1011	1640
2.	बिहार	25371	7502
3.	गुजरात	5295	2841
4.	गोवा	16	2
5.	हरियाणा	10887	5811
6.	हिमाचल प्रदेश	1046	660
7.	जम्मू और कश्मीर	4165	636
8.	कर्नाटक	1003	1582
9.	केरल	4312	799
10.	मध्य प्रदेश	22250	9848
11.	महाराष्ट्र	2763	3218
12.	उड़ीसा	1535	1620
13.	पंजाब	2119	103
14.	राजस्थान	10014	9001
15.	सिक्किम	6	4
16.	तमिलनाडु	7047	2656
17.	उत्तर प्रदेश	0*	22917
18.	पश्चिम बंगाल	4680	2507
19.	चंडीगढ़	295	0
20.	दादरा और नागर हवेली	69	1

1	2	3	4
21. दमन और दीव		—39	0
22. डेसू		5088	4510
23. दामोदर घाटी निगम		8370	2080
24. पांडिचेरी		—157	1
जोड़ :		117146	79939

*टिप्पणी : 29-2-92 की स्थिति के अनुसार, उत्तर प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड की ओर 744.68 करोड़ रुपए की बकाया राशियों (और 71.30 करोड़ रु० के प्रभारों) को फिरोजगंभी ऊंचाहार ताप विद्युत परियोजना राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम को अंतरित किए जाने के फलस्वरूप प्राप्त होने वाले लाभों के बदले समायोजित किया गया है।

श्री एम० बी० बी० एस० भूति : महोदय, उत्तर से लगता है कि लगभग सभी राज्य बिजली बोर्डों की ओर राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम की बहुत बड़ी राशि बकाया है जो हजारों करोड़ों रुपए से भी अधिक है। मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि सरकार इस बकाया राशि की वसूली कैसे करेगी जिससे कि नई परियोजनाएं शुरू की जा सकें। इस बारे में बहुत अस्पष्ट सा उत्तर दिया गया है। इससे लगता है कि बिजली का इस्तेमाल करना और भुगतान न करना ही अच्छा तरीका है। यदि हां, क्या मंत्री जी बताएंगे कि क्या इन नयी परियोजनाओं को शुरू करने से पहले इस बकाया राशि की वसूली कर ली जायेगी ? कुछ संयन्त्र ऐसे हैं जिनकी ओर कोई बकाया राशि नहीं है—जैसे कि गोदावरी क्षेत्र में गैस पर आधारित संयन्त्र और विशाखापट्टनम में सुपर पावर थर्मल प्लांट। मैं इन संयन्त्रों की स्थिति के बारे में जानना चाहता हूँ।

श्री कल्याण राय : महोदय, एन० टी० पी० सी० को 1,171 करोड़ रुपए लेने हैं। राज्य बिजली बोर्डों ने इस राशि का भुगतान नहीं किया है। 977 करोड़ रुपए का अधिशुल्क भी बकाया है। केन्द्रीय सरकार बकाया राशि वसूल करने के लिए पूरा प्रयास कर रही है। कुछ बिजली बोर्ड भुगतान भी कर रहे हैं। लेकिन हम उन्हें पत्र लिखकर मुख्य मन्त्रियों, मन्त्रियों आदि को फोन करके वसूली के लिए अनुरोध कर सकते हैं जब वे भुगतान नहीं कर रहे थे तो केन्द्रीय सरकार ने 1990 में केन्द्रीय विनियोजन का सिद्धान्त अपनाया। हम केन्द्रीय सरकार के परिभय को विनियोजित करना चाहते थे जिसकी स्वीकृति राज्य सरकार को दी गई थी। हमें केन्द्रीय विनियोजन के कारण 510 करोड़ रुपए प्राप्त हुए हैं। फिर भी 1,177 करोड़ रुपए की बकाया राशि देय है और 977 करोड़ रुपए का अभिभार देय है जितना शीघ्र हमें बकाया मिलेगा उतना शीघ्र हम अन्य संयन्त्रों में धन लगाने की स्थिति में हो जायेंगे। चूंकि राज्य सरकारें बकाया राशि का भुगतान नहीं कर रही हैं अतः विश्व बैंक और बहु-पक्षीय एजेंसियां भी सरकार को श्रृण नहीं दे रही हैं जिससे कि हम विद्युत क्षेत्र में बहू धन लगा सकें।

श्री एम० बी० बी० एस० भूति : महोदय, सरकार की नीति अब प्राइवट सेक्टर को विद्युत क्षेत्र में प्रोत्साहित करने की है। के० पी० राव समिति ने, जिसका गठन इन विद्युत संयन्त्रों की कार्य

प्रणाली में सुधार के तरीकों और टैरिफ प्रणाली का सुझाव देने के लिए किया गया था, दोहरी टैरिफ दरों का सुझाव दिया है। मैं सरकार से जानना चाहता हूँ—कि क्या उस प्रस्ताव को लागू किया जायेगा। मैं अनुरोध करता हूँ कि यदि इसे क्रियान्वित किया जाता है तो क्या प्राइवेट सेक्टर के संयन्त्र, जो चालू किए जाएंगे इन दोहरी टैरिफ दरों को लागू कर देंगे।

श्री कल्पनाथ राय : महोदय, माननीय सदस्य ने बिशाखापट्टनम विद्युत संयन्त्र के बारे में प्रश्न किया है। यह स्टेट सेक्टर का संयन्त्र है। केन्द्रीय सरकार द्वारा कोयला लिकेज किया गया है। आन्ध्र प्रदेश में संसाधनों की कमी की समस्या है।

इस बारे में विज्ञापन दिया था और हमने उस संयन्त्र को प्राइवेट सेक्टर में शामिल किया है। यह सबको मालूम है कि प्राइवेट सेक्टर के हिस्सा लेने के बारे में विद्युत अधिनियम में संशोधन किए गए हैं और अब कोई भी प्राइवेट पार्टी को बिशाखापट्टनम संयन्त्र में घन लगा सकती है।

के० पी० राव समिति की सिफारिशों के दूसरे प्रश्न के बारे में मैं कह सकता हूँ कि समिति ने दोहरी टैरिफ दरों का सुझाव दिया था—एक पूंजी निवेश पर और दूसरा टैरिफ ईंधन एवं कार्यचालन पूंजी पर। दोनों टैरिफों को एक दूसरे से सम्बद्ध कर दिया गया और केन्द्रीय सरकार ने 1-4-1991 को इस बारे में एक अधिसूचना जारी कर दी है। यह सभी राज्य सरकारों पर लागू होगी।

[हिन्दी]

श्री नारायण सिंह चौधरी : अध्यक्ष महोदय, हरियाणा राज्य में स्थापित किए जाने के लिए दो पावर-प्रोजेक्ट प्रस्तावित थे। एक 844 मेगावाट क्षमता का थर्मल पावर स्टेशन यमुनानगर के लिए और दूसरा गैस वेस्ट पावर स्टेशन लगभग इतनी ही क्षमता का फरीदाबाद के लिए प्रस्तावित था।

मैं जानना चाहता हूँ कि आठवीं पंचवर्षीय योजना में इन पावर-प्रोजेक्ट्स पर कौन से वर्ष तक काम शुरू किए जाने की सम्भावना है और कितने समय में यह काम पूरा हो जाएगा। क्या बजट में इसके लिए धन का प्रावधान किया गया है ?

श्री कल्पनाथ राय : अध्यक्ष महोदय, आठवीं पंचवर्षीय योजना में फरीदाबाद और यमुनानगर, दोनों के लिए पावर-प्रोजेक्ट प्रस्तावित हैं। यमुनानगर के लिए कनेडियन फण्ड प्रस्तावित था, लेकिन कनाडा सरकार ने फण्ड देने से इन्कार किया है, फिर भी भारत सरकार ने निर्णय किया है कि यमुना नगर पावर प्रोजेक्ट का निर्माण आठवीं पंचवर्षीय योजना में किया जाए। फरीदाबाद गैस वेस्ट पावर प्लांट, जिसके लिए पेट्रोलियम मिनिस्ट्री से हमें गैस प्राप्त करनी है और पेट्रोलियम मिनिस्ट्री ने इसके लिए अपनी सहमति प्रकट कर दी है और इस गैस-वेस्ट पावर-प्रोजेक्ट को भी आठवीं पंचवर्षीय योजना में लिया जाएगा।

[अनुवाद]

श्रीमती सुशीला गोपालन : मैं माननीय मन्त्री से जानना चाहती हूँ कि क्या कयाकुलम थर्मल प्लांट के स्थान को कम्पलैक्स के भीतर से बदलकर अत्यधिक आबादी वाले क्षेत्र में ले जाने के कारण

इस परियोजना को तो खत्म नहीं कर दिया जायेगा। राष्ट्रीय ताप विद्युत नियम ने तो अपने अधिकारियों को अन्य परियोजना क्षेत्रों में भेजना शुरू कर दिया है। अतः मैं जानना चाहती हूँ कि क्या यह सच है और यदि यह सच नहीं है तो परियोजना कब से कार्य शुरू कर देगी।

श्री कल्पनाच राय : अध्यक्ष महोदय, कयाकुलम परियोजना भारतीय सरकार द्वारा रूस की सहायता से स्वीकार की गई थी। जैसा आप जानते हैं कि सोवियत संघ का विघटन हो गया है, फिर भी भारतीय सरकार का मिष्टमण्डल रूस गया था और उन्होंने एक नए वाणिज्य ऋण का बचन दिया। बबली हुई परिस्थितियों में उन्होंने कयाकुलम को सहायता देने का आश्वासन दिया है।

अगला प्रश्न यह है कि पर्यावरण मन्त्रालय ने पर्यावरण सम्बन्धी मंजूरी नहीं दी है। कई बार केरल के मुख्यमंत्री, श्री करुणाकरण ने और विपक्षी दलों के कई सांसदों ने कयाकुलम को केरल में स्थापित करने के बारे में भी अनुरोध किया है। मैंने अनुरोध किया है और पर्यावरण मन्त्रालय को कई पत्र लिखे हैं। अब तक पर्यावरणीय स्वीकृति हमें नहीं मिली है। फिर भी हम कयाकुलम में बुनियादी सुविधाओं पर धन खर्च कर रहे हैं और मैं सांसदों को आश्वासन दिलाना चाहता हूँ कि इस कयाकुलम परियोजना को आठवीं पंचवर्षीय योजना में हाथ में लिया जायेगा और निष्पादित किया जायेगा...

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह बाघेला : अध्यक्ष महोदय, राज्यवार बकाया का ब्योरा जो मंत्री जी ने दिया है, एन० टी० पी० सी० की कितनी जरूरत है, उसमें मैं जाना नहीं चाहता। क्या सब राज्यों से पूरा बकाया आप बसूल करने में भेदभाव कर रहे हैं? क्या किसी राज्य को आपने बकाया छोड़ दिया है, जैसे डेसू को? दूसरा, कॉस्ट ऑफ प्रोडक्शन बिजली का, चाहे हाईडल, थर्मल या गैस का हो, कितना आता है? हर राज्य को आप किस भाव में पर-यूनिट केषते हैं? राज्यों की पॉलिसी एक है या अलग-अलग राज्य से अलग-अलग पॉलिसी है?

मैंने दो भागों में प्रश्न पूछा है। डेसू या किसी राज्य को आपने बकाया छोड़ दिया है क्या और कॉस्ट ऑफ प्रोडक्शन आपका क्या है?

श्री कल्पनाच राय : अध्यक्ष महोदय, आदरणीय सदस्य ने जो पूछा है, इस सम्बन्ध में सबसे ज्यादा रुपया बिहार राज्य पर बकाया है, 223 करोड़ बकाया है। इसके बाद मध्यप्रदेश पर 222 करोड़ बकाया है और राजस्थान पर 100 करोड़ बकाया है। हम सभी राज्य सरकारों से पैसे के लिए निवेदन करते हैं, प्रार्थना करते हैं। लेकिन प्रदेश और केन्द्र सरकार की आपसी सहमति से या मर्तव्य से ही पावर सिन्चुएशन को हम ठीक कर सकते हैं। आप जानना चाहते हैं तो सबसे ज्यादा पैसा बकाया बिहार राज्य पर है, दूसरा नम्बर मध्यप्रदेश का है, तीसरे नम्बर पर राजस्थान है।

श्री शंकर सिंह बाघेला : बकाया के बारे में मैं नहीं पूछ रहा हूँ? बकाया क्या होता है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नहीं-नहीं ऐसे नहीं । एक प्रश्न पूछने के बाद बार-बार आप नहीं पूछ सकते ।
 ... (व्यवधान) ... मन्त्री जी आप इनके मुख्य प्रश्न का ही जवाब दीजिए ।

श्री कल्पनाब राय : अध्यक्ष महोदय, हम किसी राज्य से वैसे के लिए निवेदन कर सकते हैं, प्रार्थना कर सकते हैं, पत्र लिख सकते हैं, सरकार से बात हो सकती है, मुख्यमन्त्री से हाथ जोड़ सकते हैं, डण्डे से वसूल नहीं कर सकते । ... (व्यवधान) ...

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब प्रश्न संख्या 268—श्री एस० एम० बेकारिया । श्री शंकर सिंह बाघेल, आपका अगला प्रश्न ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आप नहीं चाहते हैं तो मैं अगला प्रश्न लेता हूँ ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं देख रहा हूँ कि कुछ सदस्य मन्त्रियों के बोलने के दौरान व्यवधान डालकर प्रश्न पूछ रहे हैं और इस तरह कर की बातें कर रहे हैं । यह ठीक बात नहीं है । क्या यह आपके हित में है या क्या यह उन सदस्यों के हित में है जो प्रश्न पूछना चाहते हैं ? यदि आप एक ही प्रश्न पूछना चाहते हैं तो मैं इसकी अनुमति दूंगा ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आप एक ही प्रश्न पूछना चाहते हैं तो मैं आपको एक प्रश्न पूछने की अनुमति दूंगा लेकिन इस तरह नहीं । अब प्रश्न संख्या 268, श्री एस० एम० बेकारिया ।

सिबाई परियोजनाएं

[हिन्दी]

+

*268. श्री एस० एम० बेकारिया :

श्री शंकर सिंह बाघेला :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष केन्द्रीय सरकार को लघु, मध्यम और बड़ी सिबाई परियोजनाओं के लिए राज्यवार कितने प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) इस बीच राज्यवार कितने प्रस्तावों को स्वीकृति दे दी गई है;

(ग) अभी भी राज्यवार कितने प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के पास विचार हेतु लम्बित पड़े हैं तथा इसके क्या कारण हैं;

(घ) इन प्रस्तावों को कब तक स्वीकृति दे दिए जाने की सम्भावना है; और

(ङ) प्रत्येक परियोजना पर कितनी लागत आने का अनुमान है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख-दिया गया है ।

विचारण

(क) बृहद तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाएं, योजना आयोग द्वारा निवेश स्वीकृति हेतु केन्द्र में प्राप्त होती है तथा सषु परियोजनाएँ राज्यों द्वारा स्वयं स्वीकृत की जाती है ।

(ख) 1-1-1989 से 31-12-1991 तक प्राप्त हुई नई बृहद तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं की संख्या, मूल्यांकन की स्थिति तथा अनुमानित लागत का ब्यौरा नीचे दिया गया है :

क्रम सं०	राज्य	कुल प्राप्त प्रस्ताव		मूल्यांकन की स्थिति							
		1989	1990-1991	कुल	परियोजनाएं परियोजनाएं राज्य सरकार अनुमानित लागत (करोड़ रुपए)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1.	बाल्मि प्रदेस	6	2	5	13	—	—	4	9	9	1593.82

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2. आसाम	1	7	—	8	0	1	2	5	485.29		
3. बिहार	11	7	—	18	2	0	6	10	2796.03		
4. गुजरात	—	5	6	11	4	0	4	3	284.90		
5. हरियाणा	—	2	5	7	0	1	5	1	1250.38		
6. जम्मू और कश्मीर	1	1	—	2	0	0	0	2	14.65		
7. कर्नाटक	—	—	3	3	0	0	2	1	395.41		
8. केरल	—	2	—	2	0	0	1	1	127.16		
9. मध्य प्रदेश	5	4	4	13	2	1	9	1	4210.92		
10. महाराष्ट्र	3	15	6	24	8	0	8	8	564.25		
11. मणिपुर	1	—	—	1	0	0	1	0	1345.00		
12. उड़ीसा	5	—	3	8	3	0	3	2	1281.74		
13. पंजाब	—	—	3	3	0	0	1	2	49.33		
14. राजस्थान	1	1	13	15	2	0	4	9	1017.18		
15. उत्तर प्रदेश	1	4	3	8	5	0	0	3	807.18		
6. अरुणाचल प्रदेश	2	—	—	2	0	0	0	2	1417.82		
कुल :	37	50	51	138	26	3	50	59	17641.06		

(ग) परियोजनाओं का अनुमोदन इस बात पर निर्भर करता है कि केन्द्रीय मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों की अनुपालना तथा पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय से पर्यावरण और वन दृष्टि से स्वीकृति तथा कल्याण मन्त्रालय से पुनर्वास तथा पुनर्स्थापना पहलू यदि विस्थापित लोगों में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लोग शामिल हैं, राज्य सरकार कितनी शीघ्र अनुपालना करती है।

[हिन्दी]

श्री एस० एन० बेकारिया : अध्यक्ष महोदय, जो जवाब दिया गया है तो उसमें गुजरात के लिए 11 परियोजनाओं के लिए 234.9 करोड़ रुपए की लागत दी गई है, मैं यह जानना चाहता हूँ कि इसको लम्बित क्यों रखा गया है।

श्री विद्याचरण शुक्ल : अध्यक्ष महोदय, इसमें बहुत-सी ऐसी खामियाँ थीं जिसके बारे में राज्य सरकार से स्पष्टीकरण मांगा गया है और जैसे ही इसका स्पष्टीकरण मिल जाएगा तो जैसे ही इसको केन्द्रीय जल आयोग से पूरी जांच पड़ताल कराकर इन्वेस्टमेंट क्लीयरेंस के लिए प्लानिंग कमिशन के पास भेजा जाएगा। वहाँ से इसकी मंजूरी मिल जाएगी तो उसके बाद इस परियोजना को आगे बढ़ाया जा सकेगा।

श्री एस० एन० बेकारिया : अध्यक्ष महोदय, इसमें कुल मिलाकर 138 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और ममिति ने तीन आस्थगित किए हैं और उसमें से 59 को राज्यों के पास भेजा है उसमें से बिहार को दस का जवाब दिया है। मैं मानता हूँ कि यह जवाब सही नहीं है। राज्यों को वापिस करने के बाद भी यह फीगर्स सही नहीं बैठती है। आप बिहार के बारे में बताने की कृपा करें।

श्री विद्याचरण शुक्ल : अध्यक्ष महोदय, पूरी जांच-पड़ताल के बाद ये आंकड़े सदन के सामने प्रस्तुत किए गए हैं। इसमें से कोई भी आंकड़ा ऐमा नहीं है जिसके बारे में कोई गलत सूचना दी गई है। ये पुराने मसले हैं। इसमें कुछ मतभेद और कुछ मतभेद हो सकता है पर आंकड़ों में कोई गलती नहीं है।

श्री शंकर सिंह बघेला : अभी हमारे बिजली मन्त्री जी बता रहे थे... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप बहुत स्पष्ट और सीधा प्रश्न कीजिए अन्यथा आपको इसका बेटुका-सा उत्तर मिलेगा और फिर आप शिकायत करेंगे।

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह बघेला : अध्यक्ष जी, यह पूरे देश का सवाल है। आपने कहा कि तीन साल से योजनाओं का लिगरिंग हो रहा है। इसमें फारेस्ट एक्ट 1980 के बारे में राज्यों का प्रपोजल है जिसमें दस हेक्टेयर जंगल की जमीन का अपने आप फैसला कर दिया। जंगल के बारे में केन्द्र के पाबंस हैं और राज्यों के कन्कड पाबंस हैं। ऐसा न हो कि राज्यों को केन्द्र के पाम आना पड़े। क्या राज्यों को ऐसी पाबंस दी जाएगी कि वे अपने आप क्लीयर कर लें और जिसमें फारेस्ट एक्ट भी जरूरत नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : क्या यह प्वाइंटेड क्वेश्चन है। यह तो एक स्थूल प्रश्न है।

श्री विद्याचरण शुक्ल : अध्यक्ष महोदय, केन्द्र में केवल मध्यम और बड़ा परियोजनाएँ स्वीकृति के लिए आती हैं और जहाँ पर दस हेक्टेयर और बन क्षेत्र है ताँ इस तरह की योजना आती है तो वे लघु सिंचाई योजनाएँ होती हैं और उसके लिए केन्द्र में आन की आवश्यकता नहीं होती।

[अनुवाद]

श्री सी० के० कुप्पुस्वामी : अध्यक्ष महोदय, क्या कोयम्बटूर और पेरियार जिलों को सिंचाई और पेयजल की सुविधायें प्रदान करने के उद्देश्य से तमिलनाडु की पांडिचरु—पोन्नमबलाह योजना के क्रियाम्बन्धन सम्बन्धी कोई प्रस्ताव—भारत सरकार के पास लम्बित है? क्या तंजावुर और तिरुचिपि जिलों को औद्योगिक रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए तमिलनाडु सरकार का कोई बड़ा प्रस्ताव भारत सरकार के पास लम्बित है?

महोदय, जो वक्तव्य दिया गया है उसमें 16 राज्यों के प्रस्ताव का जिक्र है। परन्तु तमिलनाडु के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है। इस क्षेत्र में सिंचाई की समुचित व्यवस्था नहीं है। मैं मन्त्री जी से इस मामले पर ध्यान देने का अनुरोध करूंगा।

श्री विद्याचरण शुक्ल : जो विवरण मैंने सभापटल पर रखा है उसमें-पिछले तीन संबद्ध वर्षों के दौरान प्राप्त हुए प्रस्तावों का विस्तृत व्यौरा दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : श्री कुप्पुस्वामी का आज जन्मदिवस है। आप उन्हें कुछ दे सकते हैं।

श्री विद्याचरण शुक्ल : तमिलनाडु की उस पुरानी योजना के बारे में इस प्रश्न विशेष में नहीं पूछा गया है।

[हिन्दी]

श्री शरद यादव : अध्यक्ष जी, ये सवाल इतने उलझे रहते हैं, पर्यावरण, फारेस्ट और सिंचाई विभाग अपने देश की क्षेत्रों के लिए बहुत महत्वपूर्ण चीजें हैं और इन सबालों के उलझने से या ढीले होने से कास्ट आफ प्रोडक्शन बढ़ती जाती है। मन्त्री जी तत्काल कोई ऐसा रास्ता निकालें जिससे इन सबालों पर फंसले लेने में गति आए और कास्ट आफ प्रोडक्शन बढ़ने से देश का प्रिंसा ज्यादा खर्च होता है वह न हो पाए। इसलिए आप इन समस्याओं का निदान सब लोगों से बैठकर और विचार करके करें। क्योंकि बार-बार रटे हुए जवाब इस सदन में आते हैं इसलिए क्या आप इनका फंसला जल्दी करने के लिए काम करेंगे जिससे कास्ट आफ प्रोडक्शन न बढ़ सके?

श्री विद्याचरण शुक्ल : बहुत-सी कठिनाइयां इनके निपटारे में आती हैं। उनको सुलझाने के लिए राज्य सरकारों को विभिन्न सुझाव दिए गए हैं। कुछ राज्य सरकारों ने उनको माना है और सेंट्रल डिजाइन ब्यूरो बनाकर बहुत सारी कठिनाइयां जो केन्द्रीय जल आयोग को हल करनी होती थी, अब हमारे कहने से और हमारी अपील से उन्होंने उसका निपटारा राज्य स्तर पर करना शुरू किया है। इससे इन मसलों की जल्दी सुलझाने में सुविधा होगी। यह बात सही है कि जितनी देर इन परियोजनाओं में लगती है उतनी कीमत बढ़ती जाती है और तरह-तरह की कठिनाइयां भी आती हैं। हम लोगों का पूरा प्रयास रहता है और कुछ ऐसी प्रगतिशील राज्य सरकारें भी हैं जिन्होंने इसमें पूरा सहयोग किया है। इसमें उनकी योजनाओं को देकर जल्दी मंजूरी मिल जाती है। अन्यथा काफी समय लग जाता है उनका उत्तर देने में और गृहियों को सुलझाने में। सिंचाई के मामले इतने जटिल हैं, खासकर अगर कोई अन्तर्राज्यीय मामला हो, जब तक उस पर ठीक से सोच-विचार नहीं कर लेते तब तक पूरी तरह से उसकी अनुमति देने में बहुत सारी कठिनाइयां आगे आती हैं।

[अनुवाद]

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाब्डे : मंत्री के उत्तर से यह स्पष्ट है कि भारत सरकार को प्राप्त 138 परियोजना प्रस्तावों में से केवल तीन परियोजनाओं को ही परामर्शदात्री समिति के पास भेजा गया है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या यह सत्य नहीं है कि परियोजना को स्वीकृति प्रदान करने में जो असाधारण बिलम्ब हो रहा है, उसके कारण अनुमानित लागत काफी बढ़ रही है। हाल ही में माननीय प्रधानमंत्री जी ने उदारता पूर्वक कहा था कि सरकार ने लाइसेंस और परमिट व्यवस्था को समाप्त कर दिया है और लाइसेंस प्रदान करने सम्बन्धी प्रक्रिया को युक्तिसंगत बना दिया है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या सरकार वर्तमान प्रक्रिया को बदलेगी जिसके अन्तर्गत केन्द्रीय जल आयोग में कुछ समय प्रस्ताव की जांच की जाती है और फिर दो तीन वर्षों के पश्चात् इसे पर्यावरण और वन की दृष्टि से स्वीकृति हेतु भेजा जाता है।

प्रस्ताव की जांच और उसे मंजूरी देने में जगने वाले समय को कम करने के लिए क्या सरकार वर्तमान प्रक्रिया में कुछ स्पष्ट परिवर्तन करेगी? इस समय उन्होंने एक नई प्रक्रिया अपनाई है जिसके अन्तर्गत वे केवल राज्य सरकार को प्रस्ताव वापस कर देते हैं। केन्द्र का कहना है कि हमारे पास कोई भी प्रस्ताव, योजना इत्यादि लम्बित नहीं पड़ी है। वे छोटी-छोटी बातों पर भी प्रस्तावों को राज्य सरकार के पास वापस भेज देते हैं।

जहां तक बामसाधरा परियोजना, चरण II का सम्बन्ध है, आन्ध्र प्रदेश और उड़ीसा दोनों राज्य सरकारें इस पर सहमत हैं और अधिकारी स्तर पर भी बातचीत और सहमति हो गई है। जल-मग्न क्षेत्र केवल 106 एकड़ है।

क्या माननीय मंत्री बामसाधरा परियोजना, चरण II को मंजूरी देने के लिए तुरन्त कोई कदम उठाएंगे?

श्री चिन्ताचरण शुकल : राज्य सरकार और केन्द्रीय सरकार की आम सहमति से बनाई गई प्रक्रिया का उचित रूप में पालन न किए जाने के कारण इसमें बहुधा बिलम्ब होता है। इसमें बिलम्ब होने का मुख्य कारण यही है।

जहां तक पर्यावरण और वन सम्बन्धी स्वीकृति का सवाल है, इस स्वीकृति को प्राप्त करने का वायव्य संबंध राज्य सरकार का है।

जहां तक इस मंत्रालय विशेष का सवाल है हम बांध की सुरक्षा से संबंधित जल-विज्ञान, जल उपलब्धता और विभिन्न दूसरे तकनीकी मामलों सम्बन्धी तकनीकी बातों पर ध्यान देते हैं।

परन्तु यदि पर्यावरणीय मामलों में और वन संबंधी स्वीकृति प्रदान करने में बिलम्ब किया जाता है तो इस मामले में हम संबंध राज्य सरकार की सहायता करना चाहेंगे परन्तु स्वयं राज्य सरकार को सम्बन्धित मंत्रालयों से तुरन्त स्वीकृति प्राप्त करने के लिए कदम उठाने होंगे।

जहाँ तक इस वामसाधरा परियोजना का सवाल है जिसके बारे में माननीय सदस्य महोदय जानने के इच्छुक हैं, इसे पहले ही सलाहकार समिति के पास भेजा जा चुका है और उन्होंने इसे मंजूर कर दिया है। इस समय इसे कार्यान्वित किया जा रहा है और मैं आशा करता हूँ कि इस मामले में अब और बिलम्ब नहीं किया जायेगा।

आकाशवाणी/दूरदर्शन द्वारा प्रसारण उपकरणों का पूर्ण उपयोग न किया जाना

+

*269 श्री सी० पी० मन्नाल गिरियप्पा :

श्री के० एच० मनियप्पा :

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

(क) क्या आकाशवाणी और दूरदर्शन में ऐसे अत्याधुनिक प्रसारण उपकरण हैं, जिनकी क्षमता का पूर्ण उपयोग नहीं किया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो सरकार ने इन उपकरणों का उचित उपयोग करने के लिए क्या कदम उठाए हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा ध्यास) : (क) से (ख) आकाशवाणी और दूरदर्शन के पास उपलब्ध प्रसारण उपकरणों का आवश्यकता और माधनों की उपलब्धता के अनुसार योजनाबद्ध तरीके से पूरा-पूरा उपयोग किया जाता है।

श्री सी० पी० मन्नाल गिरियप्पा : क्या माननीय मंत्री बतायेंगे कि दिल्ली दूरदर्शन में कुछेक ऐसे प्रसारण उपकरण हैं जिनकी क्षमता का उपयोग पर्याप्त प्रशिक्षित कामिकों और बुनियादी सुविधाओं की कमी के कारण नहीं हो पा रहा है और क्या यह भी सही है कि इन मशीनों के आधुनिक रूप में उपलब्ध होने पर बाहर की गर्जियाँ उन्हीं मशीनों का दिल्ली दूरदर्शन की तुलना में अधिक प्रयोग कर रही हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अजित पांजा) : इसके लिए मुझे अलग से एक नोटिस की आवश्यकता है कि क्या इस विशिष्ट स्टेशन दिल्ली दूरदर्शन में प्रसारण उपकरणों की क्षमता का पूरा उपयोग नहीं किया जाता जहाँ तक इस प्रश्न का सम्बन्ध है, मैं तथ्यों की पूरी जांच करने के पश्चात् माननीय सदस्य को एक पत्र लिखूंगा।

श्री सी० पी० मन्नाल गिरियप्पा : हॉट स्विच सिस्टम के माध्यम से देश के सभी मुख्य केन्द्र राष्ट्रीय समाचारों के बुलेटिन में अपना योगदान दे सकते हैं। परन्तु मैं समझता हूँ कि इस हॉट सिस्टम का इस समय प्रयोग नहीं किया जा रहा है। क्या इससे यह साबित नहीं होता कि सुविधाएँ तो पूरी उपलब्ध हैं परन्तु उनका उपयोग नहीं किया जा रहा ?

श्री अजित पांजा : मैं आपका प्रश्न नहीं समझा।

अध्यक्ष महोदय : इसे पुनः कहिये।

श्री सी० पी० बुद्दाल गिरियप्पा : हॉट स्विच सिस्टम जिसके माध्यम से देश के सभी मुख्य केन्द्र राष्ट्रीय समाचार बुलेटिन में अपना योगदान कर सकते हैं, परन्तु मेरे विचार से उस हॉट स्विच सिस्टम का इस समय प्रयोग नहीं किया जा रहा है। क्या इससे यह प्रकट नहीं होता कि सुविधायें तो पूरी उपलब्ध हैं परन्तु उनका उपयोग नहीं किया जा रहा है ?

श्री अखिल पांड्या : ऐसा नहीं है। इस सिस्टम में लगभग हर रोज ही तकनीकी प्रगति होती रहती है और इसीलिए ऐसा संभव है कि हॉट स्विच प्रणाली में कुछ परिवर्तन किए गए हों। हमें पता लगा है कि प्रौद्योगिकी सम्बन्धी कुछ परिवर्तन उसमें किया गया है। यदि मुझे यह बताया जाये कि किस स्टेशन का हॉट स्विच का प्रयोग नहीं किया जा रहा है, तब मैं निश्चित रूप से इसका उत्तर दे सकूंगा। परन्तु आमतौर पर हमें ऐसी कोई शिकायत नहीं मिली है कि देशभर के हॉट स्विचों का उपयोग नहीं किया जा रहा है। हमें ऐसी कोई शिकायत नहीं मिली है।

श्री के० एच० मुनियप्पा : मैं जानना चाहूंगा कि सैटेलाइट और माइक्रोवेव के माध्यम से दूरदर्शन और रेडियो दोनों के लिए रात-दिन के राष्ट्रीय नेटवर्क प्रसारित करने की जो वर्तमान सुविधा है और वो प्रचुर सुविधायें जो कि किसी भी राष्ट्रीय चैनल की तुलना में आकाशवाणी के पास अधिक हैं, क्या उनका पूरा उपयोग किया जा रहा है अथवा राजनैतिक इच्छा और तकनीकी कौशल के अभाव में उनका उपयोग नहीं किया जा रहा है। यदि उनका उपयोग नहीं किया जा रहा है, तो क्या माननीय मंत्री जी इसके कारण और इस सम्बन्ध में केन्द्र द्वारा उठाये गए कदमों के बारे में बतायेंगे ?

श्री अखिल पांड्या : जहां तक दूरदर्शन का संबंध है हमने दूसरे राष्ट्रीय नेटवर्क एन-2 के लिए योजना आयोग के पास प्रस्ताव भेज दिया है और मैंने यहाँ उत्तर दिया था कि उसे अनौपचारिक रूप से स्वीकार कर लिया गया है। परन्तु अभी तक हमें लिखित रूप में कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। जहां तक रेडियो का सम्बन्ध है, हम समय अनेक चैनलों के साथ यह कार्यरत है। इस सम्बन्ध में कोई मांग नहीं की जा रही है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

पहाड़ी क्षेत्रों में बेतार संचार सुविधा

[हिन्दी]

*270. श्री संतोष कुमार गंगवार :

श्री बलराज पासो :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों में बेतार संचार सुविधा उपलब्ध कराने का विचार है;

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

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

(घ) देश में इस समय किन-किन स्थानों पर बेतार संचार की सुविधा उपलब्ध कराई गई है ?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) जी, हां।

(ख) (i) देहरादून; मसुरी, नैनीताल, पीलीभीत, उत्तरकाशी, गोपेश्वर/चमोली, पीढ़ी, लैन्स-डाउन, अल्मोड़ा, पिथौरागढ़, हल्द्वानी, सूरकण्ठा, टिहरी और ढाकपत्थर के एक्सचेंजों को शेष नेटवर्क से रेडियो प्रणालियों द्वारा जोड़ा गया है।

(ii) उत्तरकाशी, बद्रीनाथ, श्रीनगर और जोशीमठ के एक्सचेंजों को उपग्रह रेडियो प्रणालियों से जोड़ा गया है।

(iii) वर्ष 1992-93 के दौरान, रानीखेत और कौसानी के एक्सचेंजों को रेडियो रिसे प्रणालियों से जोड़ने का प्रस्ताव है।

(iv) पंचायत मुख्यालयों में मल्टी एक्सेस रेडियो प्रणाली द्वारा सार्वजनिक टेलीफोन प्रदान करने की एक योजना को भी हाथ में लिया गया है।

(v) उत्तर प्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों में पंचायत मुख्यालयों में और अधिक टेलीफोन एक्सचेंज और सार्वजनिक टेलीफोनो को बेतार रेडियो प्रणाली अथवा उपग्रह रेडियो प्रणाली के जरिए जोड़ने का प्रस्ताव है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) ब्यौरे विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

देश के उन पर्वतीय क्षेत्रों के नाम जहां एक्सचेंजों को शेष नेटवर्क से जोड़ने के लिए बेतार संचार प्रणालियां शुरू की गई हैं।

हिमाचल प्रदेश	शिमला, डलहीजी, कसौली मण्डी, चम्बा, धर्मशाला, हमीरपुर, ऊना, नांगल, सोलन, नाहन।
जम्मू और कश्मीर	श्रीनगर, जम्मू, ऊधमपुर, बानमूला, सोपोर, अबन्तीपुर, गुलमर्ग, मार्तण्ड, अनभ्तनाग, गेरीनाग, बटोटे, कटुआ, नगरोटा, कुफवाड़ा।
पश्चिम बंगाल	दार्जीलिंग, कलिम्पोंग, कुसियोंग, टाइगर हिल।
सिक्किम	गंगटोक, गेजिंग, नामची।
उत्तर पूर्व	बायजोल, इम्फाल, कोहिमा, दीमापुर, शिलांग, उत्तर लखीमपुर, १

ईटानगर, पासीघाट, तेजपुर, चामखोवा, तिनसुकिया, खोंसा, डिगबोई, नारांगी, सिलचर, बोमडीला अगरतला, कलाशर, मोको-कबुंग, चन्देल, उखरूल, सैहा, लुंगलेह, सिबसागर, मोन, बोखा, चूडाचन्दपुर, तुपेनसांग, बदरपुर, करीमगंज, जेमोटो, जोबई, सेनापती, फेक, दुलियाजान, नोंगस्तोइन, जोरहाट, गोलाघाट, धौबल, बिरानपुर, धीमाजी, डिब्रूगढ़।

तमिलनाडु	कोडईकनाल, ऊटी, कुन्नूर।
केरल	इडुकी, मुनार, पीरमेडू, नेटुनगम।
कर्नाटक	नन्दी हिल, मरकरा, शिमोगा, चिकमंगलूर।
आन्ध्र प्रदेश	तिरुपला।

राजस्थान में दूरदर्शन व आकाशवाणी केन्द्र

* 271. प्रो० रासा सिंह रावत :

श्री गुमान मल लोढा :

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

(क) पिछले 6 माह के दौरान, राजस्थान में किन-किन स्थानों पर नये दूरदर्शन व आकाशवाणी केन्द्रों की स्थापना की गई और प्रत्येक केन्द्र की प्रसारण क्षमता क्या है;

(ख) इस समय राज्य के कितने प्रतिशत क्षेत्र में दूरदर्शन और आकाशवाणी केन्द्र के कार्यक्रम दिखाई/सुनाई देते हैं;

(ग) क्या सरकार को ऐसे विभिन्न केन्द्रों की क्षमता बढ़ाये जाने के सम्बन्ध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और निकट भविष्य में इनकी क्षमता बढ़ाने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाये हैं या उठायेगी; और

(ङ) वर्ष 1992-93 के दौरान राजस्थान में किन-किन स्थानों पर अकाशवाणी व दूरदर्शन केन्द्र स्थापित किये जाने का प्रस्ताव है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) से (ङ) एक विवरण सभापटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ङ) जहाँ पिछले 6 महीनों में राजस्थान में नाथद्वारा में एक अल्पशक्ति (100 वाट) टी०बी० ट्रांसमीटर चालू किया गया वहीं इसी अवधि में राजस्थान में निम्नलिखित 4 नए आकाशवाणी

केन्द्र चालू किए गए :—

(1) नागौर	—	2 × 3 कि०वा०एफ०एम० ट्रांसमीटर तथा बहुउद्देशीय स्टूडियो
(2) बांसवाड़ा	—	2 × 3 कि०वा०एफ०एम० ट्रांसमीटर तथा बहुउद्देशीय स्टूडियो
(3) चित्तौड़गढ़	—	3 कि०वा०एफ०एम० ट्रांसमीटर
(4) बाड़मेर	—	20 कि०वा०मी०वे० ट्रांसमीटर बहुउद्देशीय स्टूडियो

इस समय राजस्थान के लगभग 30.8 प्रतिशत क्षेत्र को टी०वी० कवरेज प्राप्त होती है। इसमें वे इलाके भी शामिल हैं जहाँ सेवा प्राप्त करने के लिए ऊँचे एंटीना और बूस्टर लगाने की आवश्यकता होती है। जहाँ तक, आकाशवाणी की सेवा का सवाल है, वर्तमान आकाशवाणी केन्द्रों से राजस्थान का लगभग 90 प्रतिशत क्षेत्र कवर हो जाता है।

राजस्थान में टी०वी० प्रसारण केन्द्रों की क्षमता बढ़ाने के लिए समय-समय पर अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। इस समय बूंदी, जंसलमेर तथा बाड़मेर में वर्तमान अल्पशक्ति ट्रांसमीटरों के स्थान पर उच्चशक्ति ट्रांसमीटर लगाने का काम चल रहा है। बूंदी के उच्चशक्ति ट्रांसमीटर के 1992-93 में चालू हो जाने की आशा है। शेष ट्रांसमीटर बाद में चालू होंगे। साधनों की उपलब्धता के अनुसार जोधपुर, उदयपुर, अजमेर तथा अनूपगढ़ के वर्तमान अल्पशक्ति ट्रांसमीटरों के स्थान पर उच्चशक्ति ट्रांसमीटर लगाए जाने की परिकल्पना की गई है।

जहाँ तक आकाशवाणी की सेवा का सम्बन्ध है आकाशवाणी केन्द्र, कोटा की क्षमता को बढ़ाने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है। अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार संघ के साथ किए गए करार के अनुसार कोटा के आकाशवाणी केन्द्र के लिए 1 कि०वा०मी०वे० की अधिकतम शक्ति निर्धारित की गई है। अतः इस ट्रांसमीटर की शक्ति बढ़ाने की गुंजाइश नहीं है लेकिन बीकानेर के वर्तमान 10 कि०वा०मी०वे० ट्रांसमीटरों की शक्ति बढ़ाकर 20 कि०वा० की जा रही है।

वर्ष 1992-93 के दौरान राजस्थान में चुरू, झालावाड़, सवाई माधोपुर, जंसलमेर तथा माउंट आबू में एक-एक आकाशवाणी केन्द्र अर्थात् कुल 5 नए केन्द्रों के चालू किए जाने की योजना है। जहाँ तक, दूरदर्शन सेवा का सवाल है, बूंदी में वर्तमान अल्पशक्ति ट्रांसमीटर के स्थान पर उच्चशक्ति ट्रांसमीटर लगाने के अलावा 1992-93 के दौरान राजस्थान में गंगापूर, श्री हूँगरगढ़ तथा सुजानगढ़ में नए दूरदर्शन प्रसारण केन्द्र स्थापित करने की योजना है।

नए क्षेत्रों के लिए विमान सेवाएँ

[अनुवाच]

*272. डा० परशुराम गंगवार :

श्री काशीराम राजा :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य-वार उन स्थानों के नाम क्या हैं जिनके लिए विमान सेवाएं उपलब्ध हैं;

(ख) आगामी पांच वर्षों के दौरान किन-किन स्थानों के लिए विमान सेवाएं उपलब्ध कराने का विचार है;

(ग) क्या राज्यों के विभिन्न जिलों के लिए बिस्मान सेवाएं चालू करने सम्बन्धी कोई योजना सरकार के विचाराधीन है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबन्धी व्यौरा क्या है; और

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

नागर विमानों और पर्यटन मंत्री (श्री मण्डलकर सिद्धिया) : (क) एक विवरण-पत्र सदन पटल पर रखा गया है।

(ख) से (ङ) इंडियन एयरलाइन्स और वायुदूत की भारत में किसी नये स्टेशन के लिए विमान सेवाएं चालू करने को फिलहाल कोई योजना नहीं है। तथापि, नये स्टेशनों को हवाई सेवाओं से जोड़ना यातायात संभावना, एयरपोर्ट आधार-संरचना सम्बन्धी सुविधाओं और प्रचालन करने वाले विमानों की क्षमता पर निर्भर करेगा।

विवरण

(क) इंडियन एयरलाइन्स और वायुदूत द्वारा हवाई सेवा से जुड़े स्थानों का राज्यवार विवरण नीचे दिया गया है—

क्रम सं०	राज्य	राजधानी	इंडियन एयरलाइन्स द्वारा प्रयुक्त हवाई अड्डे	वायुदूत द्वारा प्रयुक्त हवाई अड्डे
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	हैदराबाद	हैदराबाद विजाय	हैदराबाद राजामुन्दरी तिरुपति विजयवाड़ा
2.	आसाम	दिसपुर	डिब्रूगढ़ गुवाहाटी जोरहाट सिखावर तेजपुर	गुवाहाटी जोरहाट सीलाबाड़ी सिखावर डिब्रूगढ़

1	2	3	4	5
3.	अरुणाचल प्रदेश		—	जेरो
4.	बिहार	पटना	पटना रांची	जमशेदपुर
5.	गुजरात	गांधी नगर	अहमदाबाद भावनगर भुज जामनगर राजकोट वाडोडरा	काण्डला पोरबन्दर कन्नोद राजकोट अहमदाबाद वडोदरा
6.	हिमाचल प्रदेश			कुल्लू शिमला गश्गल
7.	जम्मू और कश्मीर	श्रीनगर	जम्मू लंह श्रीनगर	—
8.	कर्णाटक	बंगलौर	बंगलौर मंगलौर	बंगलौर बेलगाम
9.	केरल	त्रिचेन्द्रम्	कालीकट कोचीन त्रिचेन्द्रम्	कोचीन
10.	मध्य प्रदेश	भोपाल	भोपाल ग्वालियर इन्दौर खजुराहो रायपुर	—
11.	महाराष्ट्र	बम्बई	औरंगाबाद बम्बई	बम्बई पुणे

1	2	3	4	5
			नागपुर पुणे	कोल्हापुर
12.	मणिपुर	इम्फाल	इम्फाल	—
13.	मेघालय	—	—	शिलांग
14.	मिजोरम	—	—	एजबाल
15.	नागालैण्ड	कोहिमा	दीमापुर	—
16.	उड़ीसा	भुवनेश्वर	भुवनेश्वर	—
17.	पंजाब	चण्डीगढ़	अमृतसर	लुधियाना
18.	राजस्थान	जयपुर	जयपुर जोधपुर उदयपुर	जोधपुर जैसलमैर
19.	तमिलनाडु	मद्रास	कोयम्बतूर मद्रास मदुरै त्रिची	कोयम्बतूर मद्रास
20.	त्रिपुरा	अगरतला	अगरतला	अगरतला कैलासहर
21.	उत्तर प्रदेश	लखनऊ	आगरा *इलाहाबाद *गोरखपुर लखनऊ *कानपुर वाराणसी	देहरादून कानपुर लखनऊ
22.	पश्चिम बंगाल	कलकत्ता	बागडोगरा कलकत्ता	कलकत्ता कूचबिहार
23.	गोवा	पणजी	डबोलिम	डबोलिम

1	2	3	4	5
संघ सांशित क्षेत्र				
1. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	पोर्ट ब्लेयर	कार निकोबार पोर्ट ब्लेयर	—	—
2. चण्डीगढ़	चण्डीगढ़	चण्डीगढ़	चण्डीगढ़	चण्डीगढ़
3. दिल्ली	दिल्ली	दिल्ली	दिल्ली	दिल्ली
4. लक्षद्वीप	कावरती	—	—	अगली
5. पांडिचेरी	—	—	—	पांडिचेरी

(*) परिचालन अस्थाई रूप से बन्द कर दिये गये हैं ।

पर्यटन स्थलों का विकास

[हिन्दी]

*273. श्री देवी बल्ल सिंह :

ड।० रमेश चन्ध तोमर :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1991-92 के दौरान, केन्द्रीय सरकार को नये पर्यटन स्थलों के विकास के सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश सरकार और गुजरात सरकार से कोई प्रस्ताव मिले हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उक्त प्रस्तावों के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) प्रत्येक राज्य में इन पर्यटन स्थलों के विकास के लिए 1992-93 के लिए आवंटित की जाने वाली धन-राशि का ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) और (ख) जी, हां । उत्तर प्रदेश तथा गुजरात राज्य सरकारों के अनुरोध पर वर्ष 1991-92 के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता हेतु निम्नलिखित परियोजनाएं अभिनिर्धारित की गई थीं

जिनकी स्थिति निम्नानुसार है :—

उत्तर प्रदेश

की गई कार्रवाई

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. ललितपुर और बिलारी में एक-एक मार्गस्थ सुविधाएं | स्वीकृत |
| 2. देवरिया में पर्यटक परिसर | संशोधित प्रस्ताव की प्रतीक्षा है। |
| 3. अयोध्या और चित्रकूट में एक-एक यात्री निवास | पूरे प्रस्ताव अभी नहीं मिले हैं। |

गजरात

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. भुज, श्यामलाजी और उकाई झील में एक-एक पर्यटक परिसर | स्वीकृत |
| 2. नवसारी, भीमनाथ और कामरेज में मार्गस्थ सुविधाएं | स्वीकृत |
| 3. सोला में पर्यटक परिसर और लिमखेड़ा में मार्गस्थ सुख-सुविधाएं | विचार किया जा रहा है। |
| 4. द्वारका में यात्री निवास | प्रस्ताव की प्रतीक्षा है। |
| 5. गांधी आश्रम और सापुतारा में अतिरिक्त आवास | विचार किया जा रहा है। |

(ग) केन्द्रीय पर्यटन विभाग वर्ष 1991-92 के दौरान स्वीकृत परियोजनाओं के सम्बन्ध में उनके कार्यान्वयन की प्रगति के आधार पर वर्ष 1992-93 के दौरान धन उपलब्ध कराएगा।

इण्डियन एयरलाइन्स और एयर इण्डिया के पायलट

[अनुवाद]

*274. श्री ए० चार्ल्स : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन एयरलाइन्स और एयर इण्डिया में पायलट प्रशिक्षणार्थी के रूप में चयन हेतु निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक योग्यताएं तथा आयु-सीमा क्या है;

(ख) पूर्णकालिक परिवीक्षाधीन पायलट के रूप में नियुक्त होने तक पायलट प्रशिक्षणार्थी को प्रशिक्षण देने में लगभग कितना खर्चा किया जाता है और इस प्रशिक्षण की अवधि कितनी है;

(ग) पायलट को मिलने वाले वेतन आदि पारिश्रमिकों तथा अन्य सुविधाओं का ब्यौरा क्या है;

(घ) गत पांच वर्षों के दौरान इण्डियन एयरलाइन्स और एअर इण्डिया के पायलटों ने कितनी बार हड़ताल को और किन-किन कारणों से की; और

(ङ) इनके परिणामस्वरूप इन विमान सेवाओं को अनुमानतः कुल कितनी हानि हुई ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव तिलधिया) : (क) से (ङ) एक विवरण-पत्र सदन के पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) इण्डियन एयरलाइन्स और एअर इण्डिया में प्रशिक्षु पायलटों के चयन के लिए निर्धारित न्यूनतम शैक्षिक योग्यता और आयु इस प्रकार है :—

इण्डियन एयरलाइंस

एअर इंडिया

शैक्षिक योग्यता

शैक्षिक योग्यता

मैट्रिकुलेशन या उसके समकक्ष-
स्नातकों को तरजीह दी जाती है।

उच्चतर माध्यमिक (10+2)
या समकक्ष परीक्षा उत्तीर्ण
की हुई हो। विज्ञान के
स्नातकों को तरजीह दी जाएगी।

आयु

आयु

30 वर्ष, अनुसूचित जाति/अनुसूचित
जनजाति के उम्मीदवारों के मामले
में 5 वर्षों की छूट। वाणिज्यिक
पायलट लाइसेंस के लिए न्यूनतम
अपेक्षा से ऊपर प्रत्येक 300 घंटे
के पूर्ण उड़ान अनुभव के लिए
ऊपरी आयु सीमा में एक वर्ष की
छूट, जो अधिक से अधिक 2 वर्ष
हो सकती है।

सामान्य वर्ग के उम्मीदवारों
के लिए 30 वर्ष। अनुसूचित जाति/अनुसूचित
जनजाति के उम्मीदवारों के मामले में 5 वर्षों
की छूट।

(ख) इण्डियन एयरलाइन्स और एअर इण्डिया में, प्रशिक्षु पायलट के प्रशिक्षण के लिए प्रशिक्षण की अवधि 12-18 माह है, इण्डियन एयरलाइन्स में प्रति प्रशिक्षु के लिए लगभग व्यय 11.25 लाख रुपये है और एअर इण्डिया में प्रति प्रशिक्षु लगभग व्यय 6 लाख रुपये है।

(ग) मूल वेतन के अतिरिक्त, एअर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स के पायलटों को विभिन्न भत्ते मिलते हैं। ये परिशिष्ट I में दिये गए हैं।

(घ) और (ङ) एअर इण्डिया के पायलेटों ने पिछले पांच वर्ष के दौरान आठ बार हड़ताल की; इण्डियन एयरलाइन्स में पिछले पांच वर्षों में पायलेटों ने उड़ान समयावधि में तीन बार व्यवधान पैदा किया। उड़ानों में व्यवधान से यात्रियों को असुविधा होती है और साथ में ह्रास के कारण प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप में राजस्व की हानि होती है। इसलिए, उड़ान समयावधि में व्यवधान के कारण हानि की सही मात्रा आंकना कठिन है।

परिशिष्ट—1

एयर इण्डिया/इण्डियन एयरलाइन्स में विमानचालकों को अदा किए जाने वाले भत्ते

एयर इण्डिया	इण्डियन एयरलाइंस
1	2
अतिरिक्त वेतन	अतिरिक्त वेतन
समुद्रपार परिचालन भत्ता	लाइसेंस भत्ता
विशेष समता भत्ता	परिवर्तनशील महंगाई भत्ता
आर०टी० भत्ता	मकान किराया भत्ता
परिवर्तनशील महंगाई भत्ता	शहरी प्रतिपूर्ति भत्ता
मकान किराया भत्ता	टाइप भत्ता (विभिन्न प्रकार के विमान के परिचालन के लिए पृष्ठांकन के अनुसार अलग-अलग है)
किट मैटीनेंस भत्ता	आर०टी० भत्ता
दूरभाषा भत्ता	कमांड वेतन (कमांड रेटिंग के लिए)
नगर प्रतिपूर्ति भत्ता	दक्षता बोनस
विशेष यात्रा भत्ता	किट मैटीनेंस भत्ता
वैयक्तिक वेतन	दूरभाषा भत्ता
टाइप भत्ता	प्रतिपूर्ति भत्ता (केवल ए-300 विमानचालकों के मामले में)
अधिक उड़ान वेतन	विशेष यात्रा भत्ता
भोजन भत्ता/लियओवर भत्ता	अतिरिक्त विशेष यात्रा भत्ता (कमांड विमानचालक के रूप में 500 घंटों की उड़ान के साथ केवल विमानचालकों के लिए)
जांच भत्ता (केवल जांच विमानचालकों के लिए)	
मनारंजन भत्ता (देश से बाहर उड़ान ह्यूटी पर)	

1	2
कमांड बेतन (केवल वरिष्ठ कैप्टन के लिए)	ठहराव भत्ता भोजन भत्ता अल्पाहार भत्ता मनोरंजन भत्ता दो कर्मीदल भत्ता (केवल बी-737/ए-320 विमानचालकों के लिए) अर्हता भत्ता सिमुल्टर अनुदेशक का भत्ता (जब सिमुल्टर पर प्रशिक्षण देने के लिए प्रतिनियुक्त हो) अधिक उड़ान बेतन परिचालनात्मक नियंत्रण भत्ता (उन विमानचालकों के लिए जो परिचालनात्मक नियंत्रण ड्यूटी उत्तीर्ण करते हैं)

दूरदर्शन पर प्रायोजित कार्यक्रम

[अनुवाद]

275. श्री एस० बी० सिबनाल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्रायोजित कार्यक्रमों के लिए प्राप्त हुए प्रस्तावों में से छांटकर एक संक्षिप्त सूची तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे प्रस्तावों की संख्या क्या है और इसके कारण क्या है;

(ग) प्रायोजित धारावाहिकों को अधिकतम वार्षिक आवश्यकता कितनी होती है;

(घ) क्या प्राप्त हुए प्रस्तावों का वर्गीकरण कर लिया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) दूरदर्शन ने हाल ही में छंटाई करने के बाद प्रायोजित कार्यक्रमों के 432 प्रस्तावों की अनन्तिम सूची जारी की है। यह सूची इस प्रयोजन के लिए गठित चयन समितियों की सिफारिशों और दूरदर्शन की ऐसे लगभग 70 कार्यक्रमों की वार्षिक खपत के आधार पर तैयार की गयी है।

(घ) और (ङ) प्राप्त प्रस्तावों को इन श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है :

(1) पारिवारिक धारावाहिक (2) सुखांत धारावाहिक (3) गौरव ग्रंथों/उपन्यासों पर आधारित धारावाहिक (4) लघु कहानियां (5) जासूसी धारावाहिक (6) सामाजिक रूप में प्रासंगिक/पर्यावरण धारावाहिक (7) विज्ञान कथा साहित्य (8) ऐतिहासिक, सांस्कृतिक (9) प्रश्नोत्तरी कार्यक्रम (10) बाल धारावाहिक (कार्टून बाल धारावाहिक/अनीमेशन) और (11) वृत्तचित्र।

विद्युत परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक की सहायता

*276. श्री के० बी० लंकाबालू : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय विद्युत की अनुमानतः कितनी कमी है;

(ख) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में विश्व बैंक से सहायता मांगी है;

(ग) क्या विश्व बैंक ने इस प्रयोजन के लिए कोई ऋण मंजूर किया है; और

(घ) यदि हां, तो ऐसे ऋण को किन-किन परियोजनाओं के लिए प्रयोग में लाने का विचार है और यह ऋण किस प्रकार खर्च किया जायेगा ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) से (घ) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) अप्रैल, 1991 से फरवरी, 1992 तक की अवधि के दौरान देश में ऊर्जा की कमी कुल मिलाकर 7.8% थी।

(ख) से (घ) विद्युत सम्बन्धी कार्यक्रम हेतु वित्तीय संसाधनों की आवश्यकता एवं उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए समय-समय पर विशिष्ट परियोजनाएं, वित्तीय सहायता हेतु विश्व बैंक को प्रस्तुत की जाती हैं। वर्तमान स्थिति के अनुसार, विश्व बैंक द्वारा 6.957 बिलियन अमरीकी डालर की कुल वित्तीय सहायता से बाईस परियोजनाओं का वित्त पोषण किया जा रहा है।

देश में इस्पात की मांग तथा उत्पादन

[हिन्दी]

*277. श्री कूल चन्द वर्मा :

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष देश में इस्पात की कुल मांग कितनी रही तथा इसका वास्तविक उत्पादन कितना रहा;

(ख) इस्पात का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है; और

(ग) अमेरिका, जर्मनी, जापान तथा दक्षिण कोरिया में इस्पात का बिक्री मूल्य क्या है और भारत में इसका बिक्री मूल्य क्या है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) से (ग) एक विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) परिसञ्चित इस्पात की मांग और उत्पादन निम्नलिखित हैं :—

(दस लाख टन)

	1989-90	1990-91	1991-92
अनुमानित मांग	14.98	15.52	16.35
उत्पादन	13.00	13.53	14.55
			(सम्भावित)

(ख) इस्पात के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए 'सेल' द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

—संयंत्र निष्पादन में सुधार करने के लिए आधुनिकीकरण और प्रौद्योगिकीय उन्नयन।

—उपलब्ध आदानों से अच्छा उत्पादन प्राप्त करने के लिए कोक दर और ऊर्जा खपत में कमी लाना।

—सही गुणता और मात्रा के आदानों की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करना।

—घिड़ पर निर्भरता कम करने के लिए निजी विद्युत उत्पादन में वृद्धि करना।

—संयंत्र और उपस्करों का उन्नत बनुरक्षण ।

—सौहार्दपूर्ण अधिकारी-कर्मचारी सम्बन्ध सुनिश्चित करना ।

उत्पादन बढ़ाने के लिए उठाए गए अन्य कदम निम्नानुसार हैं :—

नई औद्योगिक नीति के तहत सरकारी क्षेत्रों के लिए आरक्षित उद्योगों की सूची से "लोहा और इस्पात" को निकाल दिया गया है। इसे उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 के तहत अनिश्चय लाइसेंसिंग की शर्त से भी छूट दी गई है। आयातित स्क्रैप पर सीमा शुल्क को 35% से घटाकर 10% कर दिया गया है। इन उपायों का उद्देश्य गौण इस्पात क्षेत्र में पर्याप्त मात्रा में निजी निवेश को आकर्षित करना और इस क्षेत्र में उत्पादन में वृद्धि करना है।

16-1-1992 को लोहे और इस्पात पर से नियंत्रण समाप्त करने की घोषणा से दक्षता और प्रतिस्पर्धात्मकता में सुधार होगा तथा निजी क्षेत्र में नई क्षमताएं स्थापित करने के लिए अपेक्षित वातावरण बनेगा। इससे सरकारी क्षेत्र को अपने आधुनिकीकरण और विस्तार कार्यक्रमों के लिए संसाधनों के सृजन में भी सहायता मिलेगी।

(ग) संदर्भित देशों में तुलनात्मक बिक्री मूल्य के बारे में कोई विश्वसनीय सूचना उपलब्ध नहीं है।

इण्डियन एयरलाइन्स को परिचालन सम्बन्धी क्षमता

[अनुचाब]

*278. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन एयरलाइन्स के पास इस समय उपलब्ध विमानों का श्रेणी-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) उन विमानों की श्रेणीवार संख्या क्या है जिन्हें खड़ा कर दिया गया है; और उन विमानों की संख्या क्या है जो वस्तुतः उड़ान भरते हैं;

(ग) इन विमानों को न उड़ाये जाने से इण्डियन एयरलाइन्स की कितनी वित्तीय हानि होती है; और

(घ) सभी विमानों को हर समय उड़ान भरने योग्य रखने के लिए क्या कदम उठाए गए या उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (घ) एक विवरण-पत्र सदन के पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) से (घ) इण्डियन एयरलाइन्स के मौजूदा विमान बेड़े में 11 एयरबस ए-300, 18 एयर

बस ए-320, 23 बोइंग-737 और 3 एफ-27 विमान हैं। एफ-27 विमान इस समय कोस्ट गार्ड और वायुदल को पट्टे पर दिए गए हैं।

सामान्यतः 52 विमानों में से 12 विमान नेमी रख-रखाव जांच के लिए ग्राउण्ड किए हुए रहते हैं। ब्योरे नीचे दिए गए हैं :—

	विमान परिचालन में	विमान नेमी रख-रखाव के लिए
एयरबस ए-300	7	4
एयरबस ए-320	15	3
बोइंग-737	18	5
कुल :	40	12

इण्डियन एयरलाइन्स के सभी विमान उड़ान-योग्यता की स्थिति में हैं। विमानों की अनिवार्य रख-रखाव जांच के लिए आवधिक रूप से ग्राउण्ड करना होता है। इण्डियन एयरलाइन्स यह सुनिश्चित करने के लिए उपाय कर रही है कि जांच के लिए विमान को ग्राउण्ड किए जाने की अपेक्षित अवधि न्यूनतम रहे।

बाढ़ नियंत्रण योजनाएं

*279. श्री भगवान शंकर रावत :

श्री सार्जिमन शर्मा :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार, उत्तर प्रदेश, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान और आंध्र प्रदेश सरकारों द्वारा भेजी गई और केन्द्रीय जल आयोग के पास सम्बन्धित पड़ी बाढ़ नियंत्रण परियोजनाओं का ब्योरा क्या है;

(ख) इन योजनाओं में से प्रत्येक की लागत कितनी है;

(ग) इन योजनाओं को शीघ्र मंजूरी देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है;

(घ) देश में राज्यवार निर्माणाधीन बाढ़ नियंत्रण परियोजनाओं का ब्योरा क्या है; और

(ङ) इन परियोजनाओं से अब तक क्या लाभ हुआ है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

बिबरण

(क) और (ख) केन्द्रीय जल आयोग/गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग के पास बिहार, उत्तर प्रदेश, गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान और आंध्र प्रदेश की लम्बित बाढ़ नियंत्रण स्कीमों का ब्यौरा :

क्रम सं०	स्कीमों की सं०	अनुमानित लागत (लाख रुपए)	स्थिति
बिहार			
1.	3 स्कीमों	3936.25	राज्य सरकार को टिप्पणियां भेज दी गई हैं।
2.	2 स्कीमों	1797.12	जांच की जा रही है।
उत्तर प्रदेश			
1.	10 स्कीमों	1686.10	योजना आयोग से सिफारिश की गई है।
2.	12 स्कीमों	4688.20	राज्य सरकार को टिप्पणियां भेज दी गई हैं।
3.	2 स्कीमों	563.52	जांच की जा रही है।
गुजरात			
1.	2 स्कीमों	145.92	के० ज० आ० ने जांच पूरी की ली है तथा योजना आयोग को सिफारिश करने के वास्ते प्रस्ताव स्वीकार्य पाए गए हैं।
राजस्थान			
1.	1 स्कीमों	47.69	राज्य सरकार को टिप्पणियां भेज दी गई हैं।

महाराष्ट्र

तथा

कोई स्कीम लम्बित नहीं है।

आंध्र प्रदेश

(ग) राज्यों को जिन स्कीमों के बारे में उममें संशोधन करने के वास्ते टिप्पणियां भेजी गई हैं, उनका निर्वाहन राज्यों से उनके उत्तर प्राप्त होने पर निर्भर करेगा। केन्द्रीय जल आयोग तथा गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग में स्कीमों की जांच के लिए विशिष्ट समय-सीमा निर्धारित की गई है।

(घ) देश में राज्यवार निर्माणाधीन बाढ़ निर्यन्त्रण परियोजनाओं का ब्यौरा :—

क्र० सं०	राज्य का नाम	उन स्कीमों की शेष लागत जिन्हें आठवीं योजना में आगे लाया जाना है । (करोड़ रुपए में)
1	2	3
1.	बिहार प्रदेश	98.09
2.	अरुणाचल प्रदेश	7.42
3.	असम	30.51
4.	बिहार	243.14
5.	गोवा	22.00
6.	गुजरात	47.01
7.	हरियाणा	60.30
8.	हिमाचल प्रदेश	सूचित नहीं किया गया
9.	जम्मू एवं कश्मीर	135.19
10.	कर्नाटक	सूचित नहीं किया गया
11.	केरल	4.80
12.	मध्य प्रदेश	4.08
13.	महाराष्ट्र	0.99
14.	मणिपुर	12.74
15.	मेघालय	0.66
16.	मिजोरम	0.40
17.	नागालैंड	सूचित नहीं किया गया
18.	उड़ीसा	10.30
19.	पंजाब	125
20.	राजस्थान	98.55
21.	सिक्किम	0.04
22.	तमिलनाडु	4.53
23.	त्रिपुरा	5.03

1	2	3
	24. उत्तर प्रदेश	194.46
	25. पश्चिम बंगाल	765.16
	कुल :	1870.40

आगे लाई गई लागत भारत सरकार द्वारा अनुमोदित तथा राज्यों द्वारा सीधे जारी की गई स्कीमों के लिए है।

(क) राज्यवार बाढ़ प्रबन्ध स्कीमों से प्राप्त लाभ :

क्रम सं०	राज्य का नाम	लाभान्वित क्षेत्र (मिलियन हेक्टर में)
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	1.010
2.	अरुणाचल प्रदेश	—
3.	असम	1.637
4.	बिहार	1.889
5.	गोआ	0.0006
6.	गुजरात	0.441
7.	हरियाणा	1.730
8.	हिमाचल प्रदेश	0.012
9.	जम्मू एवं कश्मीर	0.183
10.	कर्नाटक	0.0022
11.	केरल	0.0518
12.	मध्य प्रदेश	0.003
13.	महाराष्ट्र	0.001
14.	अण्णीपुर	0.090
15.	मेघालय	0.089
16.	मिजोरम	—

1	2	3
17.	नागासँड	—
18.	उड़ीसा	0.475
19.	पंजाब	2.675
20.	राजस्थान	0.0816
21.	सिक्किम	0.0002
22.	तमिलनाडु	0.117
23.	त्रिपुरा	0.030
24.	उत्तर प्रदेश	1.500
25.	पश्चिम बंगाल	1.987
कुल :		14.0054 मिलियन हेक्टर

खाड़ी देशों के लिए उड़ानें

*280. श्री पी० सी० चामस :

श्री गोविन्दराव निराम :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिवेन्द्रम से खाड़ी देशों को जाने वाले विमान-सेवाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइंस द्वारा इस क्षेत्र में लगाया गया विमान प्रशुल्क अन्तर्राष्ट्रीय एयरवेज परिषद द्वारा स्वीकृत अन्तर्राष्ट्रीय प्रशुल्क से बहुत अधिक है;

(ग) यदि हां, तो इस क्षेत्र में प्रशुल्कों का ब्यौरा क्या है और मुम्बई से खाड़ी देशों के लिए लगाया गया प्रशुल्क क्या है;

(घ) क्या इस प्रशुल्क को अन्तर्राष्ट्रीय प्रशुल्क के अनुरूप बनाने हेतु त्रिवेन्द्रम और खाड़ी के देशों के बीच विमान किराए को कम करने के लिए अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ङ) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(च) क्या सरकार का विचार इस क्षेत्र में यात्रा करने वाले छात्रों को 50 प्रतिशत रियायतें देने का है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (छ) एक विवरण-पत्र सदन के पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) एयर इंडिया और गल्फ एयर त्रिवेन्द्रम और खाड़ी के स्थानों के बीच सप्ताह में क्रमशः 14 और 4 उड़ानों का प्रचालन कर रहे हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) भारत-गल्फ सेक्टर पर हवाई किराए में कटौती करने के लिए सरकार को समय-समय पर अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। अन्तर्राष्ट्रीय किराए अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ के बहु-पक्षीय फोरम के माध्यम से निर्धारित किए जाते हैं।

(च) जी, नहीं।

(छ) बजट सम्बन्धी कठिनाइयों के कारण सरकार छात्रों को अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा में इमदाद देने की स्थिति में नहीं है।

विदेशी सहायता प्राप्त सिंचाई परियोजनाएं

*281. डा० कार्तिकेश्वर पात्र :

श्री धर्मलाला मोडक्या साबुल :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में विदेशी सहायता प्राप्त सिंचाई परियोजनाओं के सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) इनके कब तक पूरा होने की सम्भावना है;

(ग) क्या आगामी तीन वर्षों तक के लिए इन परियोजनाओं का विस्तार करने के सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार को कोई प्रस्ताव मिले हैं;

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निर्णय लिया गया है; और

(ङ) 1992-93 के लिए दी जाने वाली सहायता का, राज्य-वार ब्योरा क्या है?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (घ) विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

(ङ) बाह्य सहायता प्राप्त सिंचाई परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए वर्ष 1992-93 के दौरान राज्यों को अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता परियोजनाओं द्वारा वास्तव में प्राप्त विदेशी मुद्रा में अदायगी पर निर्भर करेगी।

बिबरन

क्रम सं०	परियोजना का नाम	दाता अभिकरण	सहायता की राशि	ऋण समाप्ति की तारीख/पूर्ण करने की संभावित तारीख	31-1-92 को संचित उपयोग निर्धारित परि- योजना की अर्द्धि बढ़ाने के लिए प्राप्त प्रस्ताव	अभ्युक्ति	
1	2	3	4	5	6	7	8
1. आन्ध्र प्रदेश							
	आन्ध्र प्रदेश सिंचाई परियोजना	आई० डी० ए० आई० डी० आर० डी०	मिलियन एस० डी० आर० 127.5 यू० एस० एस० 131.0 मिलियन	30-6-94	मिलियन 31.956	नहीं	—
2. बिहार							
	बिहार सांख्यिक नलकूप परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-59.5	31-5-94	मिलियन 14.225	नहीं	—

1	2	3	4	5	6	7	8
3. बुधरास							
	गुजरात मध्यम सिंचाई परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-164.3	31-12-92	मिलियन 133.054	नहीं	—
	4. सरदार सरोवर जल वितरण और जल	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-149.5	1-7-92	मिलियन 140.906	हां	एस० एस० एन० एन० एन० ने आर्थिक कार्य विभाग से अनुरोध किया है।
5. हरिबाबा							
	हरियाणा सिंचाई-II परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-139.0	31-3-92	मिलियन 137.296	नहीं	—
6. कर्नाटक							
	अपर कृष्णा पराज-II सिंचाई परियोजना	आई० डी० ए० आई० डी० आर० डी०	मिलियन एस० डी० आर०-119.0 मिलियन यू० एस० एस०-165.0	31-12-96	मिलियन 34.406	नहीं	—

1	2	3	4	5	6	7	8
7.	महाराष्ट्र संयुक्त मिर्चाई परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-166.4	30-6-92	मिलियन 45.948	हां अवधि 30 जून 1995 तक बढ़ाए जाने की मांग की है	विश्व बैंक के साथ बिचारा-घीन
8.	महाराष्ट्र लघु मिर्चाई परियोजना	यू० एम० ए० आई० डी०	मिलियन यू० एस० एस०-47.00	31-8-92	मिलियन 29.354	नहीं	—
9.	महाराष्ट्र में फसलों के विविधीकरण के लिए जल नियन्त्रण प्रणाली	ई० ई० सी०	मिलियन ई० सी० यू०-15.00	31-12-94	मिलियन 1.056	नहीं	—
10.	मध्य प्रदेश लघु मिर्चाई परियोजना	यू० एस० ए० आई० डी०	मिलियन यू० एस० एस०-46.00	30-6-92	मिलियन 32.726	नहीं	—
11.	पंजाब मिर्चाई एवं जल-निकास परियोजना	आई० डी० ए० आई० डी० आर०	मिलियन एस० डी० आर०-117.7 मिलियन यू० एस० एस०-15.0	31-3-98	मिलियन 11.844	नहीं	—

1	2	3	4	5	6	7	8
12. उत्तर प्रदेश							
	जपर गंगा आधुनिकीकरण सिंचाई परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-117.5	30-9-92	मिलियन 76.356	नहीं	—
13.	भारत-इच नलकूप परि-योजना	नीदरलैंड	मिलियन डी० जी०-90.0	माचं, 93	मिलियन 52.443	नहीं	—
14.	पश्चिम बंगाल						
	पश्चिम बंगाल लघु सिंचाई परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-101.0	31-3-92	मिलियन 27.808	हां, अबधि 31 माचं, 94 तक बढ़ाए जाने की मांग की है	विश्व बैंक के साथ विचारा-धीन
15.	तमिलनाडु						
	पेरियार बंगई सिंचाई-II	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० ए० आर०-16.6	30-4-92	मिलियन 10.776	हां, अबधि 30 अप्रैल, 93 तक बढ़ाए जाने की मांग की है	विश्व बैंक के साथ विचारा-धीन
16.	टैंक सिंचाई प्रणाली चरण-II का आधुनिकीकरण	ई० ई० सी०	मिलियन ई० सी० यू०-24.50	31-10-95	मिलियन 1.705	नहीं	—

50	1	2	3	4	5	6	7	8
	17.	उड़ीसा						
		अपर इन्द्रावती सिंचाई परियोजना	ओ० ई० सी० एफ० जापान	मिलियन येन-3744	15-12-93	मिलियन 534.274	नहीं	—
		18. अपर कोलाब सिंचाई परियोजना	ओ० ई० सी० एफ० जापान	मिलियन येन-3769	15-12-93	मिलियन 642.269	नहीं	—
		19. राजस्थान						
		राजस्थान लघु सिंचाई परियोजना	जर्मन	मिलियन डी० एम०-15	31-12-93	मिलियन 1.714	नहीं	—
		20. बहु-राज्यीय परियोजनाएं						
		सरदार सरोवर बांध और विद्युत परियोजना	आई० डी० ए० आई० बी० आर० डी०	मिलियन एस० डी० आर०-99.7 मिलियन यू० एस० एस०-200.0	30-6-95	मिलियन 102.438	नहीं	—
		21. बांध सुरक्षा आयोजना और पुनर्वास परियोजना	आई० डी० ए० आई० बी० आर० डी०	मिलियन एस० डी० आर०-96.2 मिलियन यू० एस० एस०-23.00	30-9-97	मिलियन 8.00	नहीं	—
		22. राष्ट्रीय जल प्रबंध परियोजना	आई० डी० ए०	मिलियन एस० डी० आर०-93.2	31-3-94	मिलियन 31.653	नहीं	—

1	2	3	4	5	6	7	8
23.	जल संसाधन प्रबन्ध एवं प्रशिक्षण परियोजना	यू० एस० ए० आई० डी०	मिलियन यू० एस० एस०-51.0	30-9-92	मिलियन 35.231	हां	यू० एस० ए० आई० डी० से 30-9-93 तक अर्द्ध बढ़ाए जाने की भांग की है
24.	हिलालत प्रयोग						
	पहाड़ी क्षेत्र भूमि और जल विकास परियोजना	यू० एस० ए० आई० डी०	मिलियन यू० एस० एस०-42.0	30-9-92	मिलियन 15.700 (12/91 तक)	नहीं	—

संकेताक्षर

आई० डी० ए०	—	अन्तर्राष्ट्रीय विकास संस्था
आई० बी० आर० डी०	—	अन्तर्राष्ट्रीय पुनर्निर्माण और विकास बैंक
एस० डी० आर०	—	विशेष आहरण दर
ई० ई० सी०	—	यूरोपियन आर्थिक समुदाय
यू० एस० ए० आई० डी०	—	संयुक्त राज्य अन्तर्राष्ट्रीय विकास अभिकरण
डी० जी०	—	डच गिल्डर
ओ० ई० सी० एफ०	—	विदेश आर्थिक सहयोग निधि
डी० एम०	—	डच मार्क
एस० एफ०	—	विशेष निधि

तमिलनाडु में 100 मेगावाट की क्षमता वाला बिद्युत यूनिट

*282. श्री बी० जी० नारायणन : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किसी विदेशी कम्पनी ने उनके मन्त्रालय को ऐसा प्रस्ताव भेजा है जिसमें शतप्रतिशत इविबटी पूंजी से तमिलनाडु के तट पर 100 मेगावाट का एक बिद्युत एकक लगाने का प्रस्ताव किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है;

(ग) क्या इस प्रस्ताव को मंजूरी दे दी गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मंत्री (स्वतन्त्र प्रभार) (श्री कल्याणराय) : (क) जी, नहीं ।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता ।

विजयनगर इस्पात संयंत्र

*284. श्री जी० माडेगीडा : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विजयनगर इस्पात संयंत्र के सम्बन्ध में एम० ई० सी० ओ० एन० (मेकन) द्वारा तैयार की गई परियोजना रिपोर्ट प्राप्त हो चुकी है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रस्तावित संयंत्र को संयुक्त क्षेत्र में स्थापित करने के बारे में कोई निर्णय लिया गया है;

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

(घ) क्या इस प्रयोजनार्थ पहले ही अधिग्रहित कर ली गई भूमि संयुक्त स्टॉक कम्पनी को सौंप दी जाएगी; और

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार का इस कम्पनी को बाण्ड जारी करने की अनुमति देने का विचार है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) से (ग) कर्नाटक सरकार के एक उपक्रम, कर्नाटक स्टेट इण्डस्ट्रियल इनवेस्टमेंट एण्ड डेवलपमेंट कारपोरेशन का मैसर्स इस्सर गुजरात लिमिटेड के साथ संयुक्त क्षेत्र में कर्नाटक के बेलारी क्षेत्र में एक एकीकृत इस्पात संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है। इस प्रयोजन के लिए उन्होंने शक्यता रिपोर्ट तैयार करने का कार्य "मेकन" को सौंपा है।

(घ) भूमि के अन्तरण के लिए कर्नाटक राज्य सरकार का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ङ) इस तरह का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

दूरदर्शन रिले केन्द्र

[हिन्दी]

*284. श्री ललित उराव : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में दूरदर्शन रिले केन्द्रों की राज्यवार संख्या क्या है;

(ख) 1992-93 के दौरान प्रत्येक राज्य में किस-किस स्थान पर रिले केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है और ऐसे केन्द्रों की प्रस्तावित क्षमता कितनी है;

(ग) क्या बिहार में कोई रिले केन्द्र वर्ष 1992 तक चालू कर दिए जायेंगे; और

(घ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) से (घ) एक विवरण सभापटल पर रख दिया गया है।

विषय

वर्तमान में, देश में विभिन्न राज्यों और संघ शासित प्रदेशों में कार्यरत दूरदर्शन ट्रांसमीटरों की संख्या नीचे दी गई है :

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित प्रदेश	दूरदर्शन ट्रांसमिटिंग केन्द्रों की संख्या
1	2	3
1.	असम	13
2.	आंध्र प्रदेश	31
3.	अरुणाचल प्रदेश	19
4.	बिहार	32
5.	गोवा	1
6.	गुजरात	32
7.	हरियाणा	5
8.	हिमाचल प्रदेश	14
9.	जम्मू और कश्मीर	17
10.	केरल	15
11.	कर्नाटक	28
12.	मध्य प्रदेश	54
13.	मेघालय	4
14.	मणिपुर	5
15.	महाराष्ट्र	44
16.	मिजोरम	3
17.	नागालैंड	7
18.	उड़ीसा	24
19.	पंजाब	8
20.	राजस्थान	38
21.	सिक्किम	4

1	2	3
22.	तन्विलनाडु	26
23.	त्रिपुरा	2
24.	उत्तर प्रदेश	65
25.	पश्चिम बंगाल	14
26.	बिस्मी	1
27.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	8
28.	ममन और वीथ	2
29.	पाकिस्तानी	4
30.	लक्षद्वीप समूह	9
31.	कंजीगढ़	1
32.	वायरा एवं मयर हुबेसी	1
कुल :		531 (इसमें दूसरे चैनल की सेवा के लिए चार ट्रांसमीटर शामिल नहीं हैं)

अनुबंध में स्थानों का राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा दिया गया है। जहां 1992-93 के अंत तक टी० बी० ट्रांसमीटर लगाए जाने की योजना है। ट्रांसमीटरों के ममान इनकी शक्ति भी बढ़ाई गई है। लेकिन इन ट्रांसमीटरों का चाकू होना उपकरणों की समय पर आपूर्ति तथा अपेक्षित आधारभूत सुविधाओं की उपलब्धता पर निर्भर करता है। 1992-93 में बिहार राज्य में औरंगाबाद, गोड्डा, हजारीबाग तथा लोहरदगा में 4 अल्पशक्ति (300 वाट) टी० बी० ट्रांसमीटर लगाए जाने की परिकल्पना की गई है।

अनुबंध

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	दूरदर्शन ट्रांसमीटर
1	2
आंध्र प्रदेश	उ० श० ट्रा० (10 कि० वा०), तिरुपति अ० श० ट्रा० (300 वा०), भीमावरम अ० श० ट्रा० (300 वा०), द्विन्दुपुर

1	2
असम	अ० श० ट्रा० (300 बा०), जगतियाल अ० श० ट्रा० (300 बा०), बोंगाईगांव अ० श० ट्रा० (300 बा०), गोलाघाट अ० श० ट्रा० (300 बा०), उत्तरी लखीमपुर
बिहार	अ० श० ट्रा० (300 बा०), बीरंगाबाद अ० श० ट्रा० (300 बा०), गोड्डा अ० श० ट्रा० (300 बा०), हजारीबाग अ० श० ट्रा० (300 बा०) लोहारबागा
गुजरात	अ० श० ट्रा० (300 बा०), खम्बत
हिमाचल प्रदेश	उ० श० ट्रा० (1 कि० बा०), शिमला
जम्मू और कश्मीर	अ० अ० श० ट्रा० (10 बा०), किलहोत्रन अ० अ० श० ट्रा० (10 बा०), सोनकू अ० अ० श० ट्रा० (10 बा०), वरास अ० अ० श० ट्रा० (10 बा०), तिमसुगम ट्रांसपोजर (10 बा०), नागरोता
कर्नाटक	उ० श० ट्रा० (10 कि० बा०), धारवाड़ अ० श० ट्रा० (300 कि० बा०), गंगानटी अ० श० ट्रा० (300 बा०), मांड्या
मध्य प्रदेश	अ० अ० श० ट्रा० (10 बा०), कुकडेश्वर उ० श० ट्रा० (1 कि० बा०), जगबलपुर उ० श० ट्रा० (1 कि० बा०), जबलपुर (अंतरिम सेटअप)
मिजोरम	उ० श० ट्रा० (1 कि० बा०), लुंगसेई
महाराष्ट्र	अ० श० ट्रा० (300 बा०), हिगमघाट अ० श० ट्रा० (300 बा०), खामगांव
नागालैंड	उ० श० ट्रा० (1 कि० बा०), मीकोकचुंग
उड़ीसा	अ० श० ट्रा० (300 बा०), पुरी
राजस्थान	उ० श० ट्रा० (10 कि० बा०), दून्डी

1

2

	अ० श० ट्रा० (300 बा०), गंगापुर
	अ० श० ट्रा० (300 बा०), श्री डूंगरगढ़
	अ० श० ट्रा० (300 बा०), सुजानगढ़
सिक्किम	उ० श० ट्रा० (1 कि० बा०), गंगटोक
तमिलनाडु	अ० श० ट्रा० (300 बा०), नागापट्टिनम
उत्तर प्रदेश	उ० श० ट्रा० (10 कि० बा०), बरेली
पश्चिम बंगाल	ट्रांसपोजर (10 बाट), टाइगर हिल
	अ० श० ट्रा० (300 बाट), झारगांव

उ० श० ट्रा० = उच्च शक्ति ट्रांसमीटर

अ० श० ट्रा० = अल्प शक्ति ट्रांसमीटर

अ० अ० श० ट्रा० = अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर

कपास के लिए अनुकूल काली मिट्टी के बहाव को रोकने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग

[अनुवाद]

3013. श्री छीत्तुमाई गाम्भीत : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कपास के लिए अनुकूल काली मिट्टी के बहाव को रोकने के लिए अब तक कितना अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग मिला है और उसका राज्यवार अब तक कितना कार्यान्वयन हुआ है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : "सिंचित कृषि के अन्तर्गत कपास के लिए अनुकूल काली मिट्टी पर जलनिकास के अन्वेषण" पर एक परियोजना, 500,000 डॉलर की यू० एन० डी० पी० की सहायता और भारत सरकार की 30 लाख रुपए की सहायता से 1984 में कार्यान्वयन हेतु प्रारम्भ की गई थी। यह परियोजना, जून, 1989 में पूर्ण की गई। महाराष्ट्र राज्य में कपास के लिए अनुकूल काली मिट्टी पर प्रारम्भ की गई परियोजना का उद्देश्य उप-मृदा जलनिकास की प्रणालियों को विकसित करना था। इस परियोजना में उन क्षेत्रों में कपास उगाने के लिए तकनीक का विकास किया जाना था जहाँ अब तक जल जमाव के कारण ऐसा सम्भव नहीं था। विकसित तकनीक का विस्तार महाराष्ट्र और केन्द्रीय भारत में और कहीं और अधिक क्षेत्रों में किया गया जहाँ ऐसी ही स्थिति विद्यमान थी।

समुद्री संसाधनों के विबोहन हेतु जालपोतों की आवश्यकता

3014. श्री राम नार्दक : क्या जल प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार भारतीय गहरे समुद्र में मत्स्यन वाले जहाजों के संचालन और नियन्त्रण के लिए कानून बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो इस समय विशाखापत्तनम में जालपोतों के बेड़े का ब्योरा क्या है;

(ग) समुद्री संसाधनों के पर्याप्त विदोहन हेतु कितने जालपोतों की आवश्यकता है;

(घ) क्या सरकार ने अधिक संख्या में जालपोतों को अनुमति देने के कारणों की जांच की है; और

(ङ) भविष्य में अधिक संख्या में जालपोतों को अनुमति न दी जाए, इस हेतु सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

साक्ष प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) जी, हां ।

(ख) भारतीय कम्पनियों के स्वामित्व वाले 179 गहन समुद्री टालरों में से अनेक टालर (जालपोत) विशाखापत्तनम से चलाए जाते हैं ।

(ग) सितम्बर, 1990 में प्रस्तुत की गई एक रिपोर्ट में भारतीय विशिष्ट आर्थिक जोन में निहित समुद्री मात्स्यिकी संसाधनों के अनुसमर्थन से सम्बन्धित कार्य दल ने पैलेजिक, डिमसंल और महासागरीय संसाधनों के दोहन के लिए विभिन्न श्रेणियों में बर्गीकृत लगभग 2630 गहन समुद्री मात्स्यिकी जलयानों को क्रमिक चरणों में चलाने का सुझाव दिया था ।

(घ) कार्य पर लगाए गए टालरों की संख्या और संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए इस समय भारतीय समुद्र में चलाए जा रहे गहन समुद्री मात्स्यिकी जलयानों की संख्या अधिक नहीं समझी जाती ।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता ।

तेलुगु गंगा परियोजना के लिए वित्तीय सहायता

3015. श्री आर० सुरेन्द्र रेड्डी :

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही :

क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने तेलुगु गंगा परियोजना के लिए अनिवासी भारतीयों की भागीदारी आमन्त्रित की है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना में अनिवासी भारतीयों का कुल कितनी धनराशि का निवेश करने का विचार है;

(ग) इस समय यह योजना किस स्थिति में है;

(घ) इस परियोजना के पूरा होने से तमिलनाडु में कितनी भूमि की सिंचाई हो पाएगी और कितना पेयजल उपलब्ध हो पाएगा; और

(ङ) क्या केन्द्रीय सरकार ने भी इस परियोजना के कार्यान्वयन में सहायता करने सम्बन्धी प्रस्ताव पर अपनी सहमति दे दी है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री विद्याधर शर्मा) : (क) और (ख) आन्ध्र प्रदेश सरकार तेलुगु गंगा परियोजना के लिए संसाधन जुटाने हेतु अनिवासी भारतीयों की भागीदारी आमन्त्रित करना चाहती है। आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा केन्द्रीय विद्युत् मन्त्रालय के साथ भारतीय विकास ऋण पत्र—तेलुगु गंगा शृंखला जारी करने के बारे में बातचीत की जा रही है।

(ग) तेलुगु गंगा परियोजना पर 38.2% कार्य पूरा हो गया है।

(घ) परियोजना के पूरा होने पर, कुरनूल, गुड्डापाह, नेलौर तथा चित्तौर जिलों के सूखा प्रवण क्षेत्रों में 5.75 लाख हेक्टेयर तक की सिंचाई क्षमता सृजित की जाएगी। इसके अलावा, मद्रास शहर की पेय जल सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तमिलनाडु को 15 टी० एम० सी० जल उपलब्ध कराया जाएगा।

(ङ) यद्यपि आन्ध्र प्रदेश सरकार ने तेलुगु गंगा परियोजना के लिए संसाधन जुटाने हेतु अनिवासी भारतीयों को भाग लेने के लिए आमन्त्रित करने की इच्छा व्यक्त की है, तथापि भारत सरकार किसी राज्य सरकार परियोजना के लिए विशिष्ट रूप से अनिवासी संसाधन जुटाने के पक्ष में नहीं है।

देश में टेलीफोन कनेक्शन

3016. श्री बलराज्य बंडाक :

श्री भगवान शंकर रावत :

क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में गत तीन वर्षों के दौरान दिए गए टेलीफोन कनेक्शनों की राज्यवार संख्या क्या है;

(ख) क्या नये टेलीफोन कनेक्शनों की मांग में वृद्धि हुई है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार के समक्ष नये टेलीफोन कनेक्शन देने संबंधी समयबद्ध कार्यक्रम का व्यौरा क्या है ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रदान किए गए टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या विवरण में दी गई है।

(ख) जी हां।

(ग) दूरसंचार विभाग ने पांच वर्षों में 75 लाख नए टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने के लिए दूरसंचार विकास की आठवीं पंचवर्षीय योजना (1992-97) का मसौदा तैयार किया है जिससे टेलीफोन प्रदान करने की दर में पर्याप्त वृद्धि होगी।

बिबरण

दूरसंचार प्रदान किए गए नए कनेक्शन

क्रम सं०	राज्य	1989-90	1990-91	1991-92 जनवरी, 1992 तक
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	26183	26949	14439
2.	असम	2016	2931	4223
3.	बिहार	9282	11615	10006
4.	गुजरात (द्विद्वीप वमन और दादरा और नगर हवेली सहित)	35632	26583	19440
5.	हरियाणा	11249	23328	7723
6.	हिमाचल प्रदेश	2985	4244	2811
7.	जम्मू व कश्मीर	1330	1277	1446
8.	कर्नाटक	29305	32936	14874
9.	केरल (लक्षद्वीप केन्द्र शासित क्षेत्र सहित)	22558	28819	19893
10.	मध्य प्रदेश	26743	38769	28163
11.	महाराष्ट्र (गोवा राज्य सहित)	93392	89858	73344
12.	उत्तर पूर्व (अरुणाचल मणिपुर मेघालय, मिजोरम, नागालैंड, त्रिपुरा राज्य सहित)	1554	3375	1912
13.	उड़ीसा	8454	10289	8407
14.	पंजाब (चंडीगढ़ सहित)	21085	17948	7030
15.	राजस्थान	12268	16813	16948

1	2	3	4	5
16.	तमिलनाडु (पांडिचेरी सहित)	26224	34006	17190
17.	उत्तर प्रदेश	28627	36287	27032
18.	पश्चिम बंगाल (सिबिकम, अंडमान निकोबार सहित)	20944	14615	8129
19.	दिल्ली केन्द्र शासित राज्य	36393	62009	53058
योग :		416224	482651	336075

बिहार में इस्पात संयंत्रों की स्थापना

[हिन्दी]

3017. श्री राम लखन सिंह बाबू : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में इस्पात संयंत्र की स्थापना का कोई प्रस्ताव स्वीकृति हेतु लम्बे समय से लम्बित पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव कब तक प्राप्त हुआ था;

(ग) इसे स्वीकृति प्रदान करने में देरी का क्या कारण है; और

(घ) इस परियोजना को कब तक मंजूरी प्रदान कर दी जायेगी ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) सरकार का बिहार में इस्पात संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव इस समय अनुमोदन के लिए लम्बित नहीं है। जुलाई 1991 में घोषित नई औद्योगिक नीति के तहत सरकारी क्षेत्र के लिए आरक्षित उद्योगों की सूची से "लोहा और इस्पात" को निकाल दिया गया है और इसे अनिवार्य लाइसेंसिंग से भी मुक्त कर दिया गया है। अतः निजी/संयुक्त क्षेत्र में इस प्रकार के संयंत्रों की स्थापना करने के लिए सरकारी मंजूरी की आवश्यकता नहीं है, बशर्ते कि संयंत्र 1991 की जनगणना के अनुसार 10 लाख से अधिक की आबादी पहले शहरों की 25 कि० मी० की सीमा के भीतर न हो।

(ख) से (घ) उपर्युक्त "क" को मद्देनजर रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोतों का निजीकरण

[अनुवाद]

3018. श्रीमती बसुन्धरा राजे : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्राइवेट पार्टियों को गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोतों का उपयोग करने के आमन्त्रित-किष्क है;

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

(ग) गैर-परम्परागत ऊर्जा के उत्पादन को बढ़ाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) आपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों पर आधारित विभिन्न प्रकार की प्रणालियों और युक्तियों के निर्माण के लिए निजी क्षेत्र में काफी अधिक रुचि है। कई प्राइवेट निर्माणकर्ताओं ने सौर तापीय प्रणालियों, उन्नत चूल्हा, बायोमास गैसीफायर, स्टलिंग इंजिन, मिनी माइक्रो जल बिद्युत प्रणाली, सौर प्रकाशबोल्टीय आदि जैसी विभिन्न प्रकार की प्रणालियों और युक्तियों का निर्माण और सप्लाई शुरू कर दी है। कई निजी उद्योग पवन फार्मों की स्थापना के लिए आगे आए हैं। पवन ऊर्जा से बिद्युत के उत्पादन के लिए गुजरात और तमिलनाडु राज्य में क्रमशः 1.6 मे० बा० क्षमता की संयुक्त क्षेत्र की परियोजना और 5 मे० बा० क्षमता की निजी क्षेत्र की परियोजना चल रही हैं।

(ग) सरकार विभिन्न प्रकार के केन्द्रीकृत और विकेन्द्रीकृत अनुप्रयोगों के लिए नए और अक्षय ऊर्जा स्रोतों के विकास, उत्पादन और व्यापक प्रयोग को बढ़ावा दे रही है। अनुसन्धान, विकास, प्रदर्शन और प्रसार के कार्यक्रम आरम्भ किए जाते हैं। विभिन्न प्रणालियों और युक्तियों के निर्माण, स्थापना और रखरखाव के लिए देश व्यापी अधिसंरचना का विकास किया गया है। अक्षय ऊर्जा युक्तियों के दोहन और इस्तेमाल के लिए उपयोगकर्ताओं और निर्माताओं को प्रोत्साहन जैसे आर्थिक सहायता, उदार शर्तों पर ऋण, और ह्रास भत्ता एवं बिन्धी कर, उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क के रूप में राजस्व प्रोत्साहन दिए गए हैं। इसके अलावा प्रचार और जन जागृति अभियान भी शुरू किए जा रहे हैं।

भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों का निर्माण

[हिन्दी]

3019. श्री निबल किशोर राय :

श्री के० प्रधामी :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत पर्यटन विकास निगम की अधिशेष और पूंजीगत वस्तुओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) भारत पर्यटन विकास निगम का वर्ष 1992-93 के दौरान कोई नए होटल खोलने का विचार है;

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

(घ) इन होटलों पर कितनी धनराशि खर्च होने की सम्भावना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) अपेक्षित सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) से (घ) भारत पर्यटन विकास निगम ने 1992-93 के दौरान किसी नए होटल की स्थापना करने के लिए न तो कोई प्रारम्भिक कदम उठाए हैं और न ही कोई विशिष्ट परियोजना प्रस्ताव तैयार किया है।

विवरण

क्रम सं०	एकक/प्रभाग कार्यकलाप का नाम	पूँजीगत सामान सहित अधिशेष सामान के ध्येरे	
		मूल्य (लाख रु० में)	मदों के नाम
1	2	3	4
1.	अशोक होटल, नई दिल्ली	11.12	क्राकरी, हौलो/प्लैटबेयर, बर्तन, धराब, इंजीनियरी सामान की मदें आदि।
2.	जनपद होटल, नई दिल्ली	1.79	क्राकरी, कटलरी बर्तन, लीनेन, रसोईघर उपकरण आदि।
3.	लोधी होटल, नई दिल्ली	0.13	एम्पीयर मीटर, वातानु-कूलन के लिए ब्लोअर, त्रिबेन्टिक सिगल फेज आदि।
4.	रणजीत होटल, नई दिल्ली	0.57	इंजीनियरी सामान की मदें।
5.	होटल अशोक, बंगलौर एयरपोर्ट रेस्तरां बंगलौर सहित	2.60	इंजीनियरी सामान की मदें।
6.	होटल हुसन अशोक	0.09	स्टील।
7.	होटल खजुराहो, अशोक	0.47	इंजीनियरी सामान की मदें आदि।

1	2	3	4
8.	कोबलम अशोक बीच रिसार्ट	10.15	इंजीनियरी सामान की मर्चे।
9.	कुतुब होटल, नई दिल्ली	4.10	भवन एवं इंजीनियरी सामान बाईन एवं लिकर टिटेड ग्लास।
10.	होटल एयर पोर्ट अशोक, कलकत्ता एयर पोर्ट रेस्तरां कलकत्ता सहित	0.75	इंजीनियरी सामान, फर्नीचर की मर्चे आदि।
11.	होटल जयपुर अशोक	0.54	इंजीनियरी सामान फर्नीचर की मर्चे आदि।
12.	होटल कलिंग अशोक, भुवनेश्वर	2.40	इंजीनियरी सामान, काकरी एवं कटलरी, लिकर तथा विविध सामान की मर्चे।
13.	होटल मदुरै अशोक	0.22	बाथ टब।
14.	होटल सन्न्याट, नई दिल्ली इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा रेस्तरां	8.51	टिटेड ग्लास, वाशिंग मशीन फायर डेम्पर्स, अर्थ लीक सर्किट ब्रेकर्स, बाथ टब, फ्लैश वाल्व आदि।
15.	होल कमिष्ट, नई दिल्ली	1.70	बाथ टब, तासे, चाबियां, भवन निर्माण सामग्री, और इंजीनियरी सामान की मर्चे।
16.	अशोक यात्री निवास, नई दिल्ली	0.75	लिफ्टों के स्पेयर पार्ट्स, फर्नीचर, टेलरिंग मशीन, स्क्रेनिंग मशीन, फोटोकॉप, टाइम रिकार्डर आदि।
17.	होटल बोधगया अशोक	0.96	भूस्की, बाइन और इंजीनियरी मर्चे।
18.	अशोक ट्रेबल एंड टूअर्स डिविजन	2.72	स्पेयर पार्ट्स।
19.	आई० पी० एस० (डी० एफ० टी०) डिविजन	8.03	बाइन, लिकर, भूस्की, सिगरेट, इलेक्ट्रानिक मर्चे।
जोड़ :		57.60	

आंध्र प्रदेश में पोलावरम सिंचाई परियोजना

[अनुवाद]

3020. श्री छर्वमिहलन : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आठवीं पंचवर्षीय योजना में पोलावरम सिंचाई परियोजना शुरू करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार के पास यह प्रस्ताव किस स्तर पर लम्बित पड़ा हुआ है;

(ग) परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है; और

(घ) सरकार द्वारा इस परियोजना के कार्यान्वयन हेतु क्या कदम उठाने की संभावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (घ) पोलावरम बांध और बायीं तट नहर परियोजना तथा पोलावरम दायीं तट नहर परियोजना केन्द्रीय जल आयोग में तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु क्रम: अप्रैल, 1983 और मार्च, 1985 में प्राप्त हुई थीं। यह पाया गया था कि इन परियोजनाओं में जल उपलब्धता, भू-जल के सामूहिक प्रयोग, तलछटन, नौबहन और मृदा सर्वेक्षणों की कमी थी। उड़ीसा और मध्य प्रदेश सरकारों से उनके जलग्रहण क्षेत्रों हेतु भी सहमति प्राप्त नहीं की गई थी। इस परियोजना को पर्यावरण और वन दृष्टिकोणों से स्वीकृति प्राप्त करनी भी आवश्यक थी। अतः राज्य सरकार से संशोधित रिपोर्ट प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। राज्य सरकार द्वारा 1990 में प्रस्तुत की गई 3030 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत की संशोधित रिपोर्ट, केवल एक अद्यतन रिपोर्ट थी और मूल्यांकन अधिकारियों की टिप्पणियों की अनुपालना नहीं की गई थी। केन्द्रीय जल आयोग के परामर्श पर राज्य सरकार ने टिप्पणियों की अनुपालना हेतु एक समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया है। परियोजना की स्वीकृति इस बात पर निर्भर करती है कि राज्य सरकार कितनी जल्दी इन टिप्पणियों का अनुपालन करती है। संशोधित रिपोर्ट और आठवीं योजना प्रस्ताव को अंतिम रूप न दिए जाने के कारण कार्यान्वयन कार्यक्रम को सुनिश्चित नहीं किया जा सका है।

उत्तर प्रदेश में गाजीपुर के कुछ व्यापारिक उपनगरों में

एस० टी० डी० सुविधा

[हिन्दी]

3021. श्री विश्वनाथ शास्त्री : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार गाजीपुर के कुछ व्यापारिक उपनगरों में एस० टी० डी० सुविधा प्रदान करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्योरा क्या है; और

(ग) यह सुविधा कब तक प्रदान की जायेगी ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) जी नहीं, क्योंकि गाजीपुर के लिए संपर्क कोड 0548 के साथ पहले ही एस० टी० डी० सुविधा उपलब्ध है और गाजीपुर उपनगर क्षेत्र में कोई अन्य एक्सचेंज नहीं है।

(ख) और (ग) लागू नहीं होता।

हिमाचल प्रदेश में टेलीफोन एक्सचेंज का आधुनिकीकरण

[अनुवाद]

3022. श्री डी० डी० सनोरिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आठवीं योजना अवधि के दौरान हिमाचल प्रदेश में टेलीफोन एक्सचेंजों का विकास/आधुनिकीकरण करने का विचार है; और

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

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) जी, हां।

(ख) हिमाचल प्रदेश दूरसंचार सकल आठवीं योजना के प्रारूप प्रस्तावों में लगभग 71000 लाइनों को जोड़ने और इस योजना अवधि के दौरान लगभग 25400 लाइनों की अष्टिकांशतया इलेक्ट्रानिक उपस्कर द्वारा बदलने/आटोमैटिक करने की परिकल्पना की गई है। दूरसंचार सेवाओं को आधुनिक बनाने के लिए आठवीं योजना के प्रारूप प्रस्तावों में यह कार्य शामिल है:—

- नेटवर्क को मार्च, 1994 तक पूर्णरूपेण आटोमैटिक बनाना।
- मियाद समाप्त और पुराने उपस्कर के स्थान पर इलेक्ट्रानिक उपस्कर लगाना।
- व्यावहारिक रूप से 8वीं योजना के दौरान अष्टिकांशतया प्रस्तावित सभी नए उपस्कर डिजिटल टाइप के होंगे।
- डायरेक्टरी पछताछ, बिलिंग मैन्युअल टंक सेवा आदि जैसी दूरसंचार सेवाओं का कंप्यूटरीकरण।
- सभी स्टोअर मैक्स-III एक्सचेंजों को इलेक्ट्रानिक एक्सचेंजों द्वारा बदलना (सभी एक्सचेंजों को राष्ट्रीय उपभोक्ता डायलिंग सुविधा प्रदान करने सम्बन्धी कार्यक्रम के एक भाग के रूप में)।
- सभी एक्सचेंजों में उपभोक्ता टंक डायलिंग सुविधा की व्यवस्था करना।

कनिष्क होटल में कमरों के भरे रहने की दर

3023. श्री रामचन्द्र बीरप्पा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कनिष्क होटल में कमरों के भरे रहने की दर क्या है और कमरों के किराये से कितनी-कितनी धनराशि प्राप्त हुई है; और

(ख) इस पर कितना व्यय हुआ है और इससे कितने प्रतिशत आय हुई है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना नीचे दी गई है :

(रुपए लाखों में)

	1989-90	1990-91
अधियोग	71	52
कमरों से हुई आय	549.39	462.92
कुल करोबार	861.25	738.12
कुल परिचालन खर्च	581.62	620.61
कुल कारोबार पर परिचालन व्यय की प्रतिशतता	67.53	84.09

कश्मीर में पनबिजली परियोजना

[हिन्दी]

3024. श्री सुरेन्द्र पाल पाठक : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कश्मीर में स्थित किस्तबाड़ में स्थापित किए जा रहे दुलहस्ती पनबिजली परियोजना का कितना काम अब तक पूरा हो गया है;

(ख) क्या सरकार का विचार इस परियोजना को निर्धारित समय से पहले ही पूरा करने का है; और

(ग) यदि हां, तो कब तक ?

बिजुत एवं गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) दुलहस्ती जल बिजुत परियोजना के सभी प्रमुख घटकों के लिए डिजाइन को अन्तिम रूप दे दिया गया है। व्यपवर्तन सुरंग को पूरा कर दिया गया है और 17 मार्च, 1991 को नदी के बहाव की दिशा को व्यपवर्तित कर दिया गया है ताकि खुदाई कार्य तथा मुख्य डैम और हैड रेस टनल का निर्माण किया जा सके। मुख्य बाँध को खुदाई कार्य आंशिक रूप से पूरा कर लिया गया है और कंक्रीट का कार्य जुलाई 1992 में आरम्भ कर दिया गया है। खुदाई कार्य तथा हैड रेस टनल का बोरिंग कार्य संतोषजनक रूप

से प्रगति पर है तथा अब तक 100 मीटर से अधिक का कार्य पूरा कर लिया गया है। विद्युत घरों के लिए खुदाई कार्य भी प्रगति पर है।

(ख) और (ग) कार्यकाल के अनुसार परियोजना को खुदाई, 1994 में चालू किए जाने की आशा है।

देश में इलेक्ट्रानिक टेलीफोन केन्द्र

3025. श्री छेदी/बासबास: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक देश में राज्यवार कितने कम्प्यूटरीकृत/इलेक्ट्रानिक टेलीफोन केन्द्र स्थापित किए गए हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार चालू-बंद के दौरान देश में विशेषकर बिहार में इस प्रकार के और अधिक टेलीफोन केन्द्र स्थापित करना है; और

(ग) यदि हां, तो किन स्थानों पर ये टेलीफोन केन्द्र स्थापित किए जाएंगे ?

संचार मंत्रालय में उच मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) विवरण सभा पटल पर रखा गया है।

(ख) और (ग) जी. हां। देश में 1991-92 के दौरान-दिसम्बर, 91 तक तक 1431 इलेक्ट्रानिक, एक्सचेंज जोड़े गए हैं। बिहार में फरवरी, 1992 तक कुल 92 एक्सचेंज स्थापित किए गए हैं। बिहार में मार्च, 92 तक और अधिक इलेक्ट्रानिक एक्सचेंजों की स्थापित करने की योजना है।

(1) दुर्लसिगसराय (2) सुस्तानगंज (3) बर्मो (4) बाघा (5) बहुहड़वा (6) घटगिला (7) झमा (8) नीगलिका (9) शेखपुरा (10) मधुपुर (11) रानेस्वर (12) माखेपुरा।

बिबरण

31/12/1991 की स्थिति के अनुसार देश में स्थापित किए गए कम्प्यूटरीकृत/इलेक्ट्रानिक टेलीफोन एक्सचेंजों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार संख्या इस प्रकार है :

क्रम सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	कम्प्यूटरीकृत इलेक्ट्रानिक टेलीफोन एक्सचेंजों की सं०
1.	2	3
राज्य		
1.	आन्ध्र प्रदेश	391
2.	असम	109

1	2	3
3.	बिहार	160
4.	गोवा	35
5.	गुजरात (वाकरा तथा नगर) हवेली; वधन-जीर द्वियु सहित	264
6.	हरियाणा	231
7.	हिमाचल प्रदेश	122
8.	जम्मू तथा कश्मीर	35
9.	कर्नाटक	396
10.	केरल	197
11.	मध्य प्रदेश	617
12.	महाराष्ट्र	446
13.	उत्तर पूर्व (इसमें अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम नागालैंड, त्रिपुरा शामिल हैं)	106
14.	उड़ीसा	238
15.	पंजाब	200
16.	राजस्थान	250
17.	सिक्किम	6
18.	तमिलनाडु	312
19.	उत्तर प्रदेश	490
20.	पश्चिम बंगाल	142
	संघ राज्य क्षेत्र	
1.	अंडमान निकोबार द्वीप-समूह	12
2.	पंजीमड	2
3.	दिल्ली	53
4.	लक्षद्वीप	8
5.	पाण्डिचेरी	3
जोड़ :		4825

विमानों में सुरक्षा उपकरण

[अनुवाद]

3026. श्री माधकराव होडल्या गावीत : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विमानों, विशेषकर प्राइवेट एयरलाइनों द्वारा चलाए जाने वाले विमानों में लगे सुरक्षा उपकरण पर्याप्त नहीं हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

नागर विमान और पर्यटन मंत्री (श्री माधकराव सिधिया) : (क) और (ख) निजी एयरलाइने भी वायुयान अधिनियम, 1934 और वायुयान नियम, 1937 के उपबंधों के अन्तर्गत आते हैं। नागर विमानन महानिदेशक उनके उपकरणों और परिचालनों पर आवधिक रूप से निगरानी रखते हैं।

बिहार की नदियों के पानी को उपयोग में लाना

[हिन्दी]

3027. श्री सूर्य नारायण यादव : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार की नदियों, विशेषरूप से कोसी और कमला नदियों के पानी को उपयोग में लाने के लिए केन्द्रीय सरकार ने कोई अध्ययन कराया है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) सितम्बर, 1987 में अपनाई गई राष्ट्रीय जल नीति में अन्य बातों के साथ-साथ यह उल्लेख किया गया है कि जल के मामले में संसाधन की आयोजना समग्र जलनिकास बेसिन अथवा एक उपबेसिन की जलवैज्ञानिक एकक के रूप में मानकर की जानी है। सभी विशिष्ट बिकासात्मक परियोजनाएं और प्रस्ताव राज्यों द्वारा निष्पादित किए जाने चाहिए और एक सम्पूर्ण योजना के ढांचे के अन्तर्गत बेसिन अथवा उपबेसिन हेतु इन पर विचार किया जाना चाहिए जिससे विकल्पों का सर्वाधिक संभव संयोजन किया सके।

इसमें आगे यह भी बताया गया है कि समग्र नदी बेसिन के नियोजित विकास और प्रबंध के लिए उपयुक्त संगठनों की स्थापना की जानी चाहिए। व्यापक योजनाएं तैयार करने के लिए प्रत्येक राज्य में विशिष्ट बहु-विषयी एककों की स्थापना केवल सिंचाई आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर नहीं बल्कि विभिन्न अन्य जल प्रयोगों में सामंजस्य स्थापित करके की जानी चाहिए। तदनुसार, केन्द्रीय जल आयोग ने बिहार समेत सभी राज्य सरकारों को मार्गनिर्देशों और जून, 1990 में उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार नदी बेसिन मास्टर योजनाएं तैयार करने की सलाह दी है। इसके अतिरिक्त, जुलाई, 1990 में राज्यों को व्यापक मास्टर योजनाएं तैयार करने में सुविधा हेतु बहु-विषयी एकक स्थापित करने की सलाह भी दी गई थी।

भारतीय फिल्मों के विदेशों में शूटिंग करने पर प्रतिबन्ध

[अनुषाङ्ग]

3028. श्री नरेश कुमार बालियान :

श्री बलराज पासी :

श्रीमती महेन्द्र कुमारी :

प्रो० (श्रीमती) रीता वर्मा :

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

(क) क्या सरकार का विचार विदेशी मुद्रा को बाहर जाने से रोकने हेतु भारतीय फिल्मों के निर्माताओं के विदेशों में दृश्य शूटिंग करने पर प्रतिबन्ध लगाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) जी, नहीं ।

(ख) उपर्युक्त (क) के उत्तर को देखते हुए यह सवाल पैदा ही नहीं होता ।

(ग) विदेशों में शूटिंग के लिए निर्माता को विदेशी मुद्रा इस शर्त पर जारी की जाती है कि उसे जितनी विदेशी मुद्रा जारी की जाएगी, वह उससे दुगुनी विदेशी मुद्रा लौटाएगा तथा अपने दल के मार्ग व्यय तथा भाड़ा व्यय के बराबर विदेशी मुद्रा वापस करेगा । अतः इससे विदेशी मुद्रा की आमदनी होती है ।

फाइबर ऑप्टिक सब मेरीन केबल

3029. श्री सनत कुमार जंजल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत सिगापुर से फ्रांस तक "फाइबर ऑप्टिक सब मेरीन केबल" बिछाने के लिए कितना धन दे रहा है;

(ख) इस प्रकार केबल का जीवन काल कितना होता है;

(ग) भारत को इस प्रकार के केबल बिछाने से कितना लाभ हो रहा है;

(घ) भारत अन्य किन-किन बड़ी परियोजनाओं में हिस्सा ले रहा है और उनके प्रौद्योगिकी तथा वित्तीय प्रभाव क्या होंगे;

(ङ) विदेशी संचार निगम लिमिटेड समुद्रवर्ती उपभोक्ताओं के लिए उपग्रह पर आधारित संचार सेवाओं के विपणन के लिए क्या कदम उठा रहा है और इस सेवा को लोकप्रिय बनाने के लिए कितना पेंकेज प्रोत्साहन रखा गया है; और

(ब) विदेशी संचार निगम लिमिटेड ने "इन्टरसेट" की सदस्यता प्राप्त करने के लिए कितनी धनराशि का भुगतान किया और यह इसकी सेवाओं के उपयोग के कहां तक अनुरूप है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (डी पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) दक्षिण पूर्व एशिया-मध्य-पूर्व यूरोप-2 अन्तरसमुद्री केबल परियोजना को कुल 687 मिलियन अमरीकी डालर की लागत में से भारत को लगभग 187.46 करोड़ रुपए (72.1 मिलियन अमरीकी डालर) देने हैं ।

(ख) इस केबल की मियाद 25 (पच्चीस) वर्ष है ।

(ग) भारत को निम्नलिखित फायदे होंगे :—

1. अविध्य में दूरसंचार में परिव्यय में होने वाली वृद्धि से उत्पन्न बचकरतों को पूरा करने के लिए केबल माध्यम पर 2700 अतिरिक्त अन्तर्राष्ट्रीय लिखित सॉफ्टवेयर प्राप्त होंगे ।
2. विदेश संचार निगम लि० इस केबल के जरिए संपूर्ण विश्व के विभिन्न स्थानों तक केबल माध्यम पर विश्वसनीय, विशंब-मुक्त, उच्च कोटि के सॉफ्टवेयर प्रदान करने में समर्थ होगा ।
3. इससे, केबल और उपग्रह के जरिए बैकलिपक परिव्यय माध्यम हो जाने से, अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार सेवाओं की विश्वसनीयता को सुधारने में सहायता मिलेगी ।

(घ) किलहाल, सी-पी-बी-2 से भिन्न कोई अन्य प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय केबल परियोजना विचाराधीन नहीं है ।

(ङ) विदेश संचार निगम, हिन्द महासागर क्षेत्र में समुद्री इन्टरसेट (मानक-क) सेवाएं प्रदान करने के लिए 22 करोड़ रुपए की लागत पर कुणे स्के सॉफ्टवेयर में में एक भू-उपग्रह केन्द्र (लैंड अर्थ स्टेशन) स्थापित कर रहा है । संभावना है कि यह परियोजना 1992 के मध्य तक पूरी हो जाएगी ।

इस परियोजना के चालू हो जाने से समुद्रीय उपभोक्ता निम्नलिखित के जरिए लाभान्वित होंगे :—

(i) जलयान से तट तक और तट से जलमयन तक की जाने वाली टेलीफोन और टेलेक्स कालों के शुल्क में कमी ।

(ii) जलयानों और जमीन पर स्थित स्थानों के बीच बेहतर और तीव्र संचार संपर्क ।

विदेश संचार निगम लि०, भारत में सेमिनारों और सचीव प्रदर्शनों का आयोजन करके "इन्टरसेट" की सहायता से इन सेवाओं के प्रति जागरूकता पैदा कर रहा है और इसके विपणन की व्यवस्था कर रहा है ।

(च) विदेश संचार निगम लि० ने अपने हिस्से के रूप में लगभग 1.162 मिलियन अमरीकी

ढालरों का भुगतान कर दिया है, जो "इन्मरसेट" की कुल शेयर पूंजी का 0.439% प्रतिशत है और आशा है कि भारत के भू-उपग्रह केन्द्र के चालू हो जाने के बाद इसका उपयोग और अधिक बढ़ जाएगा।

गुजरात के बड़ोदरा में स्थापित सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्र और
टेलीफोन एक्सचेंज

3030. श्रीमती दीपिका एच० टोपीवाल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान गुजरात के बड़ोदरा जिले में कितने सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्र और टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित किए गए हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० पी० रंगय्या नायडू) : 37 सार्वजनिक टेलीफोन और 2 टेलीफोन एक्सचेंज लगाए गए जिनके ब्यौरे इस प्रकार हैं :—

वर्ष	पी० सी० ओ०	टेलीफोन एक्सचेंज
1989-90	7	1
1990-91	शून्य	शून्य
1991-92	30	1
(29-2-92 की स्थिति के अनुसार)		
जोड़ :	37	2

हिमाचल प्रदेश में एस० टी० डी० सुविधा

3031. प्रो० प्रेम० भूमल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार 1992 के दौरान हिमाचल प्रदेश के शहरों में एस० टी० डी० सुविधा उपलब्ध कराने का है; और

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

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० पी० रंगय्या नायडू) : (क) जी, हां।

(ख) कल्पा, कसौली और डलहौजी को 1992 के दौरान एस० टी० डी० से जोड़ने की योजना है।

टेलीफोन एक्सचेंजों का विस्तार और आधुनिकीकरण

3032. श्री सुफवेच पासवान : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार अररिया (बिहार) संगदीय निर्वाचन क्षेत्र के टेलीफोन एक्सचेंजों का विस्तार और आधुनिकीकरण करने का है; और

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

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगध्या नाथू) : (क) जी हां ।

(ख) ब्यौरे इस प्रकार हैं :—

(i) अररिया क्षेत्र में टेलीफोन कार्य कर रहे हैं ।

(ii) विस्तार एवं आधुनिकीकरण योजनाओं के ब्यौरे इस प्रकार हैं :—

अररिया कोर्ट जोगबनी	यहां एस० टी० डी० सुविधा वाले इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज हैं ।
अररिया रेलवे स्टेशन	: 1991-92 के दौरान अररिया कोर्ट के इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज के साथ मिलाए जाने की योजना है ।
भठनहा	1992-93 के दौरान एस० टी० डी० सुविधा वाले फोरबेस-गंज आटोमेटिक एक्सचेंज के साथ मिलाये जाने की योजना है ।
रानीगंज	: 1992-93 के दौरान आटोमेटिक एक्सचेंज को इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज में बदले जाने की योजना है ।
फोरबेसगंज	: आठवीं योजना के दौरान आटोमेटिक एक्सचेंज को इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज में बदले जाने की योजना है ।

विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत

3034. श्री सैयद शाहाबुद्दीन : क्या विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोतों के विकास और प्रयोग के लिए और केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं का संक्षिप्त ब्यौरा क्या है;

(ख) 31 दिसम्बर, 1991 की स्थिति के अनुसार गैर-परंपरागत स्रोतों से विद्युत उत्पादन के लिए देश में अनुमानतः कुल कितनी उत्पादन क्षमता स्थापित की गई;

(ग) विभिन्न राज्यों ने गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के लिए और योजना-वार कुल कितना धन आवंटन किया और खर्च किया; और

(घ) 1990-91 और 1991-92 के दौरान कुल कितना वास्तविक लक्ष्य प्राप्त किया गया और 31 दिसम्बर, 1992 तक योजनावार कितना लक्ष्य प्राप्त किया जाएगा ?

विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राव) : (क) और (ख) अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत विभाग विभिन्न राज्य सरकारों और कार्यान्वयन अभिकरणों के जरिए केन्द्रीय तथा केन्द्र प्रायोजित योजनाओं जैसे कि राष्ट्रीय बायोगैस विकास परियोजना, राष्ट्रीय उन्नत चूल्हा कार्यक्रम, सौर तापीय विस्तार कार्यक्रम, सौर कुकर, पवन ऊर्जा, सौर प्रकाशबोलेतीय, बायोमास उपयोग, ऊर्जा ग्राम, लघु-सूक्ष्म जल विद्युत विकास कार्यक्रमों का कार्यान्वयन कर रहा है। अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों के आधार पर, देश में कुल 130.65 मे० बा० विद्युत उत्पादन क्षमता अब तक स्थापित की जा चुकी है।

(ग) विभिन्न कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिए संबंधित वर्षों में विभिन्न राज्यों तथा कार्यान्वयन अभिकरणों के लिए वास्तविक लक्ष्य नियत किए जाते हैं और इन वास्तविक लक्ष्यों के अनुसार धन निर्मुक्त किया जाता है। गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न राज्यों को धन की योजनावार निर्मुक्ति की स्थिति विवरण "क" में दी गई है।

(घ) वर्ष 1990-91 और 1991-92 के दौरान मुख्य कार्यक्रमों की वास्तविक उपलब्धियां तथा 1992-93 के लिए प्रस्तावित लक्ष्य का एक विवरण "ख" में दिया गया है।

विवरण "क"

पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न राज्यों को धन की योजनावार निर्मुक्ति की स्थिति

(करोड़ रुपये में)

क्रमसं०	योजना/कार्यक्रम	1988-89	1989-90	1990-91
1.	राष्ट्रीय बायोगैस विकास परियोजना	54.85	55.88	53.88
2.	सामुदायिक/संस्थागत बायोगैस संयंत्र	2.46	3.90	3.50
3.	राष्ट्रीय उन्नत चूल्हा कार्यक्रम	10.00	12.00	11.78
4.	सौर तापीय विस्तार कार्यक्रम	3.73	5.16	6.40
5.	सौर कुकर कार्यक्रम	0.32	0.44	0.26
6.	सौर प्रकाशबोलेतीय कार्यक्रम, अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत विभाग	9.86	6.77	7.07
7.	पवन ऊर्जा कार्यक्रम	5.25	5.37	5.57
8.	ऊर्जाग्राम कार्यक्रम	0.41	0.36	0.54
9.	लघु-सूक्ष्म जल विद्युत कार्यक्रम अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत कार्यक्रम	0.92	—	1.28
10.	बायोमास गैसीफायर तथा स्टर्लिंग इंजन	1990-91 तक		4.30

विवरण "ख"

वर्ष 1990-91 तथा 1991-92 के दौरान योजनावार वास्तविक उपलब्धियाँ
और प्रस्तावित वास्तविक लक्ष्य 1992-93 की स्थिति

क्रमसं०	योजना/कार्यक्रम	1990-91	दिसम्बर, 91 से 1991-92	प्रस्तावित लक्ष्य 1992-93
1.	राष्ट्रीय बायोगैस परियोजना (संख्या लाख में)	1.66	0.87	1.35
2.	सामुदायिक/संस्थागत बायोगैस संयंत्र (संख्या)	112	53	50
3.	राष्ट्रीय उन्नत बूल्हा कार्यक्रम (लाखों में संख्या)	19.88	9.82	17.50
4.	सौर तापीय विस्तार कार्यक्रम (संग्राहक क्षेत्र, वर्ग मीटर में)	33,210	15,438	30,000
5.	सौर कुकर कार्यक्रम (संख्या)	27,059	18,318	27,800
6.	सौर प्रकाशबोलीय कार्यक्रम, अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत विभाग (कि०वा० में क्षमता)	300	50	350
7.	पवन बिद्युत (मे०वा० में क्षमता)	0.2	0.55	10
8.	पवन पम्प (संख्या)	171	104	500
9.	ऊर्जाघाम कार्यक्रम (संख्या)	19	13	25
10.	लघु-सूक्ष्म जल-बिद्युत कार्यक्रम (मे०वा० में क्षमता)	—	1.20	9.00
11.	बायोमास गैसीफायर तथा स्टलिंग इन्जन (मे०वा० में क्षमता)	0.80	0.50	—

उड़ीसा की सिंचाई परियोजनाएं

3035. श्री शिवाजी पटनायक : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय जल आयोग/योजना आयोग को उड़ीसा सरकार से सिंचाई परियोजना सम्बन्धी कितनी रिपोर्टें मिली हैं और उनका ब्यौरा क्या है;

(ख) उनमें से कितनी परियोजनाएं स्वीकृत कर दी गई हैं तथा स्वीकृत की गयी प्रत्येक परियोजना के लिए कितनी-कितनी धनराशि का आवंटन किया गया है; और

(ग) शेष परियोजनाओं को कब तक स्वीकृति मिलने की सम्भावना है तथा उसमें विलम्ब के क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (ग) गत पांच वर्षों के दौरान केन्द्र में तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु प्राप्त उड़ीसा की नई बृहद और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं का ब्यौरा देते हुए एक विवरण संलग्न है।

बिबरण

गत पांच वर्षों के दौरान तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु प्राप्त उड़ीसा की नई बृहद और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं का व्यौरा

क्रम	परियोजना का सं० नाम	अनुमानित लागत (लाख रुपए में)	वार्षिक सिंचाई हजार हेक्टर में	के०ज०आ० में प्राप्ति की तारीख	मूल्यांकन की स्थिति
------	---------------------	------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	---------------------

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

(क) योजना आयोग द्वारा जिन परियोजनाओं को निवेश स्वीकृति दी गई

बृहद

1. महानदी चित्रोत्साल द्वीप सिंचाई परियोजना	3984.00	35.95	29-8-88	परियोजना को योजना आयोग द्वारा 3993.37 लाख रुपए की अनुमानित लागत के लिए 5/89 में अनुमोदित किया गया।
---	---------	-------	---------	--

मध्यम

2. बिरसा गंगती द्वीप सिंचाई परियोजना	403.96	8.086	27-7-87	परियोजना को योजना आयोग द्वारा 46.3 लाख रुपए की अनुमानित लागत के लिए 3/90 में अनुमोदित किया गया।
--------------------------------------	--------	-------	---------	---

6

(घ) शेष परियोजनाएं

बृहत्

1. जोकारिया सिंचाई परियोजना

2739.72 47.32 4-8-89

जांच समिति ने यह पाया कि इस स्कीम का कमान क्षेत्र रेंगाली सिंचाई परियोजना के साथ साझा है और इसलिए परियोजना को दिसम्बर, 1989 में राज्य सरकार को लौटा दिया गया।

2. नाराज बराज

9030.00 पुरानी संरचनाओं को बदलना 24-8-89

राज्य को सिंचाई आयोजना, इन्जीनियर, बाढ़ नियन्त्रण, संयंत्र आयोजना, लागत अनुमान, बराज और नहरों तथा डिजाइन बाढ़ सम्बन्धी मुद्दों को हल करना है।

3. नौबर सुकताल

10248.64 33.65 29-8-88

राज्य को मिट्टी बांध, कंक्रीट और चिनाई बांध डिजाइन, नहर डिजाइन, जल विज्ञान, दर्रे और लागत, वित्तीय सिंचाई आयोजना, संयंत्र आयोजना, नींव इन्जीनियर निर्माण सामग्री, पूजल, जल आवश्यकताओं, फसल उत्पादन पहलुओं और पर्यावरण तथा बन स्वीकृति सम्बन्धी मुद्दों को हल करना है।

मध्यम

4. कटरा

2722.95 11.44 13-9-88

मूल्यांकन अभिकरणों की रिपोर्टों की अनु-

	1	2	3	4	5	6
						पालना न किए जाने के कारण परियोजना को 9/91 में राज्य को लौटा दिया गया। राज्य सरकार को वन स्वीकृति भी प्राप्त करनी है।
5. मंजोर	2402.23	8.25	23-3-89			राज्य द्वारा जनमनता, वन स्वीकृति और लागत अनुमान सम्बन्धी मुद्दों को अन्तिम रूप दिया जाना है।
6. बाघ बराब	2877.08	12.42	18-3-91			राज्य सरकार को प्रस्ताव की पुनरीक्षा करनी है और संशोधित रिपोर्ट प्रस्तुत करनी है।
7. कुटलीसिखा	940.00	3.90	29-1-87			राज्य को मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों को अनुपालना करनी है और वन स्वीकृति प्राप्त करनी है।
8. घोरामोब	909.33	3.24	28-1-88			राज्य को मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों की अनुपालना करनी है और वन स्वीकृति प्राप्त करनी है।
9. अहीराजोर	938.43	3.01	19-7-90			जी० एस० आई० की रिपोर्ट के अनुसार जलाशय क्षेत्र में कोयला-खान मौजूद है। जी० एस० आई० द्वारा राज्य सरकार को स्कीम स्वामित करने का सुझाव दिया गया है। इसलिए स्कीम को 7/89 में राज्य को लौटा दिया गया।
	2090.02	5-4-89	12-10-88			

टिप्पणी : परियोजनाओं का निर्वाचन इस बात पर निर्भर करता है कि राज्य कितनी जल्दी केन्द्रीय मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों की अनुपालना करते हैं और पर्यावरण और वन दृष्टि से पर्यावरण और वन मन्त्रालय से तथा यदि परियोजना में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोगों का विस्थापन शामिल है तो पुनर्वासि पद्धतियों पर कल्याण मन्त्रालय से स्वीकृति प्राप्त करते हैं।

(ग) अनुमोदित स्कीमों पर व्यय तथा परिव्यय का ब्योरा

क्रम सं०	परियोजना का नाम	अनुमोदित अनुमानित - अद्यतन		मार्च 1991 तक संचित व्यय	1991-92 के लिए आबंटन	वर्ष 1992-93 के लिए सुझाया गया परिव्यय
		लागत	लागत			
1.	महानदी चिन्त्रोत्सव	39.93	93.07	1.81	5.00	6.00
2.	बिरुणा गेंगती	4.63	10.00	4.83	2.55	3.20

डाक कर्मचारियों का आन्दोलन

3036. श्री जार्ज फर्नांडीज : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर राज्यों में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के 30,000 से अधिक डाक कर्मचारी पिछले 35 दिनों से आन्दोलन कर रहे हैं जैसा कि 23-12-91 के दैनिक समाचारपत्र "दी स्टेटमैन" में छपा है;

(ख) क्या आंदोलन के कारण डाक विभाग को 175 करोड़ रुपए का घाटा हुआ है;

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

(घ) इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) उत्तर पूर्वी क्षेत्र III और श्रेणी-IV के लगभग 7,000 डाक कर्मचारी 15-11-91 से 22-12-91 तक 38 दिन की हड़ताल पर रहे ।

(ख) और (ग) इस हड़ताल से राजस्व में लगभग 145 लाख रु० का घाटा होने का अनुमान है । इसमें से लगभग 87.5 लाख रु० का घाटा डाक टिकटों की बिक्री न होने, 41.6 लाख रु० का घाटा भारतीय पोस्टल आर्डरों/मनीआर्डरों पर कमिशन न मिलने तथा शेष अन्य सेवाओं की कटौती होने के कारण हुआ ।

(घ) उत्तर पूर्वी क्षेत्र के डाक कर्मचारियों की मांग है कि उन्हें विशेष इयूटी भत्ता दिया जाए । इस मांग पर अभी तक निर्णय लेना संभव नहीं हो सका है, क्योंकि इस पामले से सम्बन्धित पुनरीक्षण याचिकाओं के केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण, दिल्ली की प्रधान खंडपीठ में सम्बन्धित पड़े होने की वजह से यह मामला न्यायाधीन है ।

गुजरात में टेलीफोन और डाकघर सुविधाएं

037. श्री हारिन पाठक : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात में ऐसे कितने गांव हैं जहां टेलीफोन और डाकघर की सुविधा नहीं है;

(ख) वर्ष 1992-93 के दौरान टेलीफोन और डाकघर की सुविधाएं कितने गांवों को दिए जाने की संभावना है, वर्ष-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उक्त सुविधाएं कितने गांवों को दिए जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) :

29-2-1992 की स्थिति के अनुसार

(क) टेलीफोन सुविधा रहित गांवों की संख्या	ढाकघर रहित गांवों की संख्या
15,292	10,808 लेकिन इन गांवों को राज्य के मौजूदा नेटवर्क के जरिए ढाक सुविधाएं प्रदान की जाती हैं।

(ख) और (ग) जिन गांवों में 1992-93 के दौरान तथा आठवीं पंचवर्षीय योजना के शेष वर्षों में टेलीफोन और ढाक सुविधाएं प्रदान करने की योजना है उनकी संख्या निश्चित करने के कार्य को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

“भागीरथ” पत्रिका का प्रकाशन

3038. श्री हरि केवल प्रसाद : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) “भागीरथ” पत्रिका के प्रकाशन का उद्देश्य क्या है;

(ख) इसकी कितनी प्रतियां प्रकाशित हुई हैं;

(ग) इस पत्रिका के प्रकाशन में संवर्ग-वार कितने कर्मचारी लगे हैं; और

(घ) इसके प्रकाशन का स्तर सुधारने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) भागीरथ पत्रिका के उद्देश्य (i) सिंचाई, बाढ़ नियंत्रण, पेयजल, जल-विद्युत जल प्रबंध जैसे जल संसाधनों के विकास के क्षेत्र में सूचना का प्रचार करना तथा (ii) जल संसाधन विकास के विभिन्न क्षेत्रों में योजनाओं, उपलब्धियों और चल रहे कार्य-कलापों के बारे में संसद सदस्यों, राज्य विधायकों तथा सामान्य लोगों के ध्यान में लाना है।

(ख) भागीरथ पत्रिका हिन्दी तथा अंग्रेजी में त्रैमासिक आधार पर प्रकाशित की जाती है। वर्ष 1991 की प्रत्येक तिमाही में भागीरथ (हिन्दी) की 2100 प्रतियां प्रकाशित हुईं। वर्ष की प्रथम तीन तिमाहियों में प्रत्येक में भागीरथ (अंग्रेजी) की 2300 प्रतियां प्रकाशित हुईं तथा चौथी तिमाही के लिए इतनी ही प्रतियां मुद्रित की जा रही हैं।

(ग) केवल भागीरथ (हिन्दी) के लिए कर्मचारियों की संस्वीकृत संख्या 7 है, केवल भागीरथ (अंग्रेजी) के लिए 6 है तथा दो में सामान्य 3 हैं। (विवरण संलग्न है)।

विवरण

भगीरथ पत्रिका के प्रकाशन में लगे कर्मचारियों की संवर्गवार संख्या

क्रम सं०	पद का नाम	कुल	स्वीकृत पदों की संख्या		
			अंग्रेजी	हिन्दी	दोनों में सम्मिलित
1.	सम्पादक	2	1	1*	—
2.	सहायक सम्पादक	1	—	1*	—
3.	सहायक	1	1	—	—
4.	हिन्दी अनुवादक ग्रेड	1	—	—	—
5.	वृत्तिक सहायक	2	1	1	—
6.	अवर श्रेणी लिपिक	2	1	1	—
7.	आङ्ग्लिपिक ग्रेड "घ"	2	1	1	—
8.	आर्टिस्ट	1	—	—	1
9.	पैकर	1	—	—	1
10.	दफ्तरी	1	—	—	1
11.	चपरासी	2	1	1	—
जोड़ :		16	6	7	3

*सहायक सम्पादक भगीरथ का पद सम्पादक के पद को भरने की तारीख से समाप्त कर दिया जायेगा।

एयरिया कमेटी की रिपोर्ट को लागू करना

3039. श्री वारे लाल जाटव :

श्रीमिती वासुधा रावैरवरी :

श्री कल्याण पाल :

क्यों संचार क्षेत्रों यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) एयरिया कमेटी द्वारा की गई सिफारिशों का ध्योरा क्या है;
- (ख) क्या सरकार ने उक्त समिति की रिपोर्ट पर विचार किया है;
- (ग) यदि हां, तो यह रिपोर्ट कब तक लागू की जाएगी; और

(घ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) आग्नेय समिति के अधिकांश सदस्यों ने देश में दूरसंचार सेवाओं के प्रबंध के लिए एक निगमित ढांचे की सिफारिश की है जोकि एक नियंत्रक कंपनी के रूप में होगी और जिसके चार क्षेत्रीय प्रचालन निगम कार्यालय तथा एक संयोजक निगम कार्यालय होगा।

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

(ग) तथा (घ) चूंकि सरकार ने रिपोर्ट पर अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया है अतः इसके कार्याभ्युयन की समय सीमा का उल्लेख अभी नहीं किया जा सकता है।

केरल में नये टेलीफोन एक्सचेंज

3040. श्री कोटीकुम्मील सुरेश : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार वर्ष 1992-93 के दौरान केरल में नए टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी जिला-वार ब्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) जी, हां।

(ख) संस्थापित किए जाने वाले 10 नए टेलीफोन एक्सचेंजों का जिलेवार ब्यौरा इस प्रकार है :—

क्रम सं०	जिला	संस्थापित किए जाने वाले एक्सचेंजों की संख्या
1.	इडुक्की	5
2.	एर्नाकुलम	1
3.	त्रिचूर	1
4.	कन्नानोर	1
5.	कासरगोड	1
6.	क्यूलॉन	1

इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी में व्यावसायिक स्वास्थ्य

3041. श्री हाराधन राय : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी ने बर्नपुर में अपने व्यावसायिक स्वास्थ्य का दर्जा बढ़ाने का कार्य आरम्भ किया है;

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

(ग) कारखाने में कार्य स्थिति सुधारने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) और (ख) जी, हां। इंडियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी (इस्को) के बर्नपुर स्थित कारखाने में अपने व्यावसायिक स्वास्थ्य स्थिति के उन्नयन का कार्य प्रारंभ किया है। 'सेल' की व्यावसायिक स्वास्थ्य की नीति के रूप में इस्को में सतत रूप से उपचारात्मक तथा पर्यावरण प्रबोधन कार्य किए जा रहे हैं।

(ग) इस्को में फौकट्री के अन्दर कार्य स्थिति को उन्नत बनाने के निम्नलिखित प्रभावकारी उपाय किए जा रहे हैं :—

- (i) अयस्का संभाल संयंत्र के रीक्लेमेशन बंकर में और कच्चा माल यार्ड में इलेक्टर हाऊस में और डोलोमाइट संयंत्र के स्मोक चैम्बर में धूल निष्कर्षण प्रणाली का प्रभावी उपयोग।
- (ii) धूल बँटाने के लिए कोयला सम्भाल संयंत्र, धमन भट्टी आदि विभिन्न धूल वाले क्षेत्रों में पानी छिड़कने की प्रभावी प्रणाली।
- (iii) कोक ओवन बैटरी नं० 8 और 9 में स्व संचक दरवाजों की स्थापना।
- (iv) शोर को कम करने के लिए भाप रिसाव की नियमित मरम्मत।
- (v) समग्र व्यवस्था कार्य में सुधार करने के लिए नियमित रूप से अभियान चलाना जिसमें दुर्घटना एवं अग्नि प्रवरण क्षेत्रों का निरन्तर निरीक्षण करना भी शामिल है।
- (vi) विशेष निरीक्षण समिति द्वारा पता लगाई गई सभी क्षतिग्रस्त/गली हुई विषैली गैस प्रेषण लाइनों को बदलना ताकि कार्य करने के लिए पर्यावरण में सुधार किया जा सके।
- (vii) वृक्षारोपण, आदि।

केरल में टेलीफोन एक्सचेंजों के लिए भवन

3042. श्री टी० जे० अंजलोज : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का केरल में विशेषकर एस० एल० पुरम और एडाथना में टेलीफोन एक्सचेंज के लिए नए भवनों का निर्माण करने का विचार है;

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

(ग) इनके निर्माण के लिए कितनी धनराशि का आवंटन किए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) निर्माण कार्य कब तक आरम्भ होने की सम्भावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) जी नहीं। इस समय, एस० एल० पुरम तथा एडाधना में टेलीफोन एक्सचेंज के भवन निर्माण की कोई योजना नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

अजन्ता-एलोरा विकास परियोजना

3043. श्री बापू हरि श्री : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने अजन्ता-एलोरा गुफाओं की एक विकास परियोजना भेजी है;

(ख) क्या वहां एक अन्तर्राष्ट्रीय अध्ययन केन्द्र और एक संग्रहालय स्थापित किया जा रहा है;

(ग) क्या प्रमुख पूर्वी देशों को अपने मंडप तथा कला और हस्तशिल्प केन्द्र स्थापित करने के लिए स्थान दिए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) अन्तर्राष्ट्रीय अध्ययन केन्द्र और कला और शिल्प केन्द्र उस श्रृंखला के अन्तर्गत नहीं आते जिस पर 9 जनवरी, 1922 को भारत सरकार तथा विदेशी आर्थिक सहयोग कोष के मध्य हस्ताक्षर हुए हैं।

उड़ीसा में सुपर ताप बिजली संयंत्र

3044. श्री भीमल्लभ पाणिग्रही : क्या बिजुत तथा गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उड़ीसा में हिरमा में सुपर ताप बिजली संयंत्र स्थापित करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

बिजुत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाथ राय) : (क) और (ख) राष्ट्रीय ताप बिजुत निगम (एन० टी० पी० सी०) ने उड़ीसा के सम्बलपुर जिले के हिरमा गांव में एक सुपर ताप बिजुत परियोजना अधिष्ठापित करने हेतु प्रस्ताव तैयार करने के सन्दर्भ में, स्थान सम्बन्धी जांच-पड़ताल तथा अन्य प्राथमिक कार्य आरम्भ कर दिए हैं। परियोजना हेतु भूमि उपलब्ध कराने तथा उपभोग्य जल की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए उड़ीसा सरकार सिद्धान्त रूप में सहमत हो गई

गई है। कोयले की आवश्यकताओं को इत्र चाटी कोयला क्षेत्र से पूरा करने का प्रस्ताव है। 4×500 मे० वा० यूनिट वाली इस परियोजना के चरण-1 के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के सम्बन्ध में एन० टी० पी० सी० ने कार्यवाही आरम्भ कर दी है। परियोजना की ईष्टतम उत्पादन क्षमता 3000 मेगावाट (1×500 मेगा० + 2×500 मेगावाट) होने का अनुमान है।

कमीशन तथा गैर-कमीशन के आधार पर स्वीकृत किए धारावाहिक

3045. श्री बिलास मुख्तियार : क्या सूचना प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्षों के दौरान दूरदर्शन द्वारा कमीशन तथा गैर-कमीशन के आधार पर कितने धारावाहिकों को स्वीकृति प्रदान की गई;

(ख) ऐसे धारावाहिकों की संख्या और नाम क्या हैं जिन्हें कमीशन के आधार पर स्वीकृति दी गई थी किन्तु धन की कमी के कारण उन्हें गैर-कमीशन के आधार पर तैयार करने को कहा गया था; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा श्याम) : (क) दूरदर्शन के अनुसार, गत तीन वर्षों में पुरानी प्रायोजित स्कीम और कमीशंड स्कीम के अंतर्गत कुल 130 धारावाहिकों का अनुमोदन किया गया था।

(ख) और (ग) धनराशि की कमी के कारण किसी कमीशंड कार्यक्रम की खेणी नहीं बदली गई थी।

उड़ीसा में मणिभद्र और भीमकुण्ड बांध परियोजनाओं

3046. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को उड़ीसा में मणिभद्र और भीमकुण्ड बांध परियोजनाओं के निर्माण के बारे में कई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो ये प्रस्ताव कब से संबन्धित पड़े हुए हैं और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इन्हें कब तक मंजूरी दी जाएगी ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिलास मुख्तियार) : (क) और (ख) मणिभद्र बांध नियन्त्रण और विद्युत परियोजना, जिसमें दरकारीसाही गांव के निकट महानदी पर 110-12 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से मिट्टी बांध के निर्माण की परिकल्पना की गई है, 10/1985 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुई थी। जांच के पश्चात् आयोजना में कर्मियों के कारण यह परियोजना 1/89 में राज्य को संशोधित रिपोर्ट प्रस्तुत करने हेतु लौटा दी गई।

भीमकुण्ड बहुउद्देश्यी परियोजना चरण I जिसमें, 328.15 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से नीयोपारा में बैतरणी नदी पर एक बांध के निर्माण, 393 मेगावाट की कुल प्रतिष्ठापित क्षमता

सहित दो विद्युत घरों के निर्माण और 1400 बर्ग किलोमीटर के क्षेत्र को बाढ़ नियंत्रण लाभ प्रदान करने की परिकल्पना की गई है, 9/1980 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुई थी। जांच के पश्चात, परियोजना राज्य द्वारा प्रेक्षणों की अनुपालना न किए जाने के कारण 10/1983 में राज्य को लौटा दी गई थी। भीमकुण्ड बहुउद्देशीय परियोजना चरण-II तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) राज्य द्वारा मणिभद्र और भीमकुण्ड चरण-I परियोजनाओं पर संशोधित रिपोर्ट और भीमकुण्ड चरण-II परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है।

भोपाल हवाई अड्डे पर एयरबसों का उतरना

[हिन्दी]

3047. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भोपाल हवाई अड्डे पर "एयरबसों" को उतारने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और इस पर कितना खर्च आयेगा; और

(ग) इस परियोजना को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है ?

मन्त्र विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (ग) 5 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर एबी-320 परिचालन के लिए धावनपथ को 6700 फुट तक बढ़ाने का कार्य पहले ही चल रहा है और इसके अप्रैल, 1992 तक पूरा हो जाने की आशा है।

पश्चिम बंगाल में पर्यटक स्थलों का विकास

[अनुवाद]

3048. प्रो० (श्रीमती) मालिनी भट्टाचार्य : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार का विचार आठवीं पंचवर्षीय योजना में केन्द्र सरकार की सहायता से राज्य में पर्यटन स्थलों का विकास करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) और (ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

मध्य प्रदेश में टेलीफोन कनेक्शन

[हिन्दी]

3049. श्री सुरजभानु सोलंकी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में मध्य प्रदेश में जिला-वार कितने टेलीफोन कनेक्शन दिए गए; और

(ख) राज्य की दूरसंचार सेवा में सुधार करने और इसका आधुनिकीकरण करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

संचार मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री पी० श्री० रंगम्या नायडू) : (क) जानकारी विवरण एक में दी गई है।

(ख) जानकारी विवरण-दो में दी गई है।

विवरण I

मध्य प्रदेश में प्रदान किए गए जिलेवार कुल टेलीफोन कनेक्शन

क्रम सं०	जिला	1989-99	1990-91	1991-92 (29-2-92 तक)
1	2	3	4	5
1.	बालाघाट	238	601	295
2.	बस्तर	302	497	378
3.	बेतुल	168	313	266
4.	भिंड	259	245	49
5.	भोपाल	6456	5158	3926
6.	बिलासपुर	1704	1628	913
7.	छत्तरपुर	131	428	261
8.	छिंदवाड़ा	403	634	493
9.	दमोह	174	301	202
10.	दतिया	132	114	89
11.	देवास	682	894	601

1	2	3	4	5
12.	घार	609	862	669
13.	दुर्ग	554	515	242
14.	गुना	458	387	445
15.	ग्वालियर	870	513	1444
16.	होमंगाबाद	483	849	536
17.	इन्दौर	907	1104	7580
18.	जबलपुर	777	2173	3934
19.	झबुआ	221	445	256
20.	खंडवा	517	1069	559
21.	खरगौन	601	1106	837
22.	गाडला	79	211	181
23.	मंदसौर	682	1358	616
24.	मुरैना	558	629	361
25.	नरसिंहपुर	323	675	417
26.	पन्ना	24	102	68
27.	रायगढ़	341	529	326
28.	रायपुर	1223	5307	1498
29.	रायसेन	470	572	455
30.	राजगढ़	290	376	548
31.	राजनन्दगांव	325	459	233
32.	रतलाम	649	1482	399
33.	रीवां	212	186	297
34.	सागर	525	587	623
35.	सरगुजा	192	106	236
36.	सतना	269	773	332
37.	सिहोर	418	637	103
38.	सिवनी	195	613	126
39.	शाहडोल	256	415	339

1	2	3	4	5
40.	शाजापुर	236	690	813
41.	शिवपुरी	261	419	239
42.	सिधौ	211	121	105
43.	टीकमगढ़	61	135	71
44.	उज्जैन	2102	1586	770
45.	बिदिशा	171	367	412

बिबरण-II

मध्य प्रदेश में दूरसंचार सेवाओं में सुधार लाने तथा इन्हें आधुनिक बनाए जाने के लिए उपाय किए जा रहे हैं। इस दृष्टि से 8वीं योजना (1992-97) के मसौदा प्रस्तावों में मध्य प्रदेश में योजना अवधि के दौरान 3 लाख से अधिक लाइनों की वृद्धि तथा लगभग एक लाख लाइनों को अधिकतम: इलेक्ट्रॉनिक उपस्कर से बदलने की परिकल्पना की गई है जिसमें कि निम्नलिखित शामिल हैं :—

- मार्च, 1994 तक सभी मैन्युअल एक्सचेंजों को बदलकर नेटवर्क से पूर्णरूपेण ऑटो-मेटिक बनाना।
- पुरानी और कार्यकाल समाप्त स्विचों को कार्यकाल समाप्त होने पर बदलना।
- सभी एमएक्स-III स्ट्रोजर एक्सचेंजों को इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों से बदलना (सभी एक्सचेंजों में राष्ट्रीय उपभोक्ता डायलिंग सुविधा प्रदान करने के कार्यक्रम के बतौर)।
- सभी एक्सचेंजों में उपभोक्ता ट्रंक डायलिंग सुविधा की व्यवस्था।

मिदनापुर जिले में स्वचालित टेलीफोन एक्सचेंज की स्थापना

[अनुवाद]

3050. श्री सत्यनोपाल मिश्र : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पश्चिम सर्किल में मिदनापुर में एस० टी० डी० सुविधा पाने वाले एक स्वचालित टेलीफोन एक्सचेंज की स्थापना करने का निर्णय लिया है जिसमें वर्तमान मेचेदा और कोसाघाट टेलीफोन एक्सचेंजों को मिला दिया जाएगा;

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) (i) वर्ष 1992-93 के दौरान मेछेदा स्थित मौजूदा इलेक्ट्रो मैकेनिकल एक्सचेन्ज और कोलाघाट मैन्युअल एक्सचेन्ज को क्रमशः 176 लाइनों और 200 लाइनों वाले इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेन्ज में बदलने की योजना पहले ही बनाई जा चुकी है।

(ii) इस सम्बन्ध में, संस्थापना सम्बन्धी कार्य और बाह्य संयंत्र के उन्नयन का कार्य हाथ में लिया जा चुका है।

(iii) वर्ष 1992-93 के दौरान, एस. टी. डी. सुविधा प्रदान करने के लिये कोलाघाट-मेछेदा-खड़गपुर के बीच बिश्वसनीय संचारण माध्यम स्थापित करने की योजना बना ली गयी है।

भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों को घाटा

[हिन्दी]

3051. श्री मृत्युन्मय नायक : क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार भारत पर्यटन विकास निगम के घाटे पर चले रहे होटलों की स्थिति में सुधार लाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर बिमानन और पर्यटन मन्त्री (श्री भास्करराव लिच्छिया) : (क) से (ग) भारत पर्यटन विकास निगम के स्वामित्व में इस समय देश के विभिन्न स्थानों पर 25 होटल चल रहे हैं। भारत पर्यटन विकास निगम का यह प्रयास रहता है कि वह विभिन्न वाणिज्यिक प्रयासों जिनमें अन्य प्रयासों के साथ-साथ उत्पाद में सुधार, कर्मचारियों का प्रशिक्षण, विपणन और आरक्षण संबंधी सम्पर्क स्थापित करना, विज्ञापन देना आदि भी सम्मिलित हैं, के जरिए अपने होटलों की कार्यचालन क्षमता और लाभ-प्रदता में वृद्धि करे।

दिल्ली से राजकोट के लिए सीधी उड़ान

[अनुवाद]

3052. श्री हरिभाई पटेल :

श्री चन्द्रशेखर पटेल :

क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली से राजकोट के लिए सीधी उड़ान हेतु कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इसके कब तक शुरू हो जाने की संभावना है ?

मागर बिमानन और पर्यटन मन्त्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

जामनगर, गुजरात में मानवचालित एक्सचेन्जों को स्वचालित एक्सचेन्जों में बदला जाना

3053. श्री अन्नोश पटेल : क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने जामनगर, गुजरात के विभिन्न शहरों और कस्बों में मानवचालित एक्सचेन्जों को स्वचालित एक्सचेन्जों में बदलने के लिए क्या कदम उठाये हैं; और

(ख) इन्हें कब तक बदल दिया जायेगा ?

संचार मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री पी. बी. रंगम्या नायडू) : (क) मैन्युअल एक्सचेन्जों में बदलने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

(i) एक्सचेन्ज उपस्कद आवंटित कर दिए गए हैं ।

(ii) खरीद आदेश दे दिए गए हैं ।

(iii) परियोजना प्राक्कलन स्वीकृत हो गया है ।

(iv) इन एक्सचेन्जों को स्थापित करने के लिए भवनों का प्रबन्ध किया जा रहा है ।

(ख) इन एक्सचेन्जों को, वर्ष 1984 तक स्वचालित एक्सचेन्जों में बदले जाने की योजना है ।

महाराष्ट्र के तटवर्ती क्षेत्रों में फल प्रसंस्करण उद्योग को सहायता

3054. श्री सुधीर साबन्त : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) निर्यात के लिए महाराष्ट्र के तटवर्ती क्षेत्रों में फल प्रसंस्करण उद्योग को बढ़ावा देने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं;

(ख) क्या इस उद्योग में पैकिंग और बोटलिंग को आकर्षक तथा प्रतिस्पर्धात्मक बनाने के लिए कोई सहायता दी जाती है;

(ग) क्या कोंकण क्षेत्र में आम, कपास, काजू, कटहल, जामुन, नारियल, अनन्नास आदि के प्रसंस्करण के लिए युवकों को प्रशिक्षण देने का कोई प्रावधान है;

(ब) क्या सहकारी खाद्य प्रसंस्करण उद्योग क्षेत्र को कोई रियायत और सुविधायें दी गई हैं; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोसांयो) : (क) शत-प्रतिशत निर्यातानुमुखी फल एवं सब्जी प्रसंस्करण एककों के लिए दिये जाने वाले प्रोत्साहनों का फायदा देश में किसी भी भाग में स्थित ऐसे एककों द्वारा प्राप्त किया जा सकता है जिनमें महाराष्ट्र के तटीय क्षेत्र भी शामिल हैं। कृषि एवं प्रसंस्कृत खाद्य पदार्थ निर्यात विकास प्राधिकरण के पास निर्यातकों को सहायता देने की अनेक स्कीमें हैं। महाराष्ट्र से अंगूरों के निर्यात को प्रोत्साहित करने के लिए फसलोत्तर सुविधाओं की स्थापना हेतु महाराष्ट्र के "महाग्रेप्स" नामक सहकारी यूनिट को मन्त्रालय द्वारा 57.1 लाख रुपये की वित्तीय सहायता प्रदान की गई है। महाराष्ट्र के तटीय क्षेत्रों में स्थित कुछ फल एवं सब्जी प्रसंस्करण यूनिटों के उत्पादों का निर्यात पहले से ही हो रहा है।

(ख) उपयुक्त बैंकिंग सामान के अनुसंधान विकास हेतु सरकार ने विभिन्न योजनाएं बनाई हैं।

(ग) देश के विभिन्न भागों में खाद्य-संवर्धन प्रशिक्षण केन्द्र स्थापना हेतु आर्थिक सहायता की मंजूरी की एक स्कीम आरम्भ करने का मन्त्रालय का प्रस्ताव है जहां मूल्यवर्धित उत्पादों को तैयार करने के लिए स्थानीय रूप से उपलब्ध कच्चे माल के प्रसंस्करण में प्रशिक्षण दिया जा सके।

(घ) और (ङ) ग्रामीण क्षेत्रों में खाद्य, फल एवं सब्जी प्रसंस्करण सुविधायें विकसित करने, खाद्य, फल एवं सब्जी प्रसंस्करण सुविधाओं की स्थापना और उनके विस्तार तथा खम्बी की खेती और प्रसंस्करण के लिए बुनियादी सुविधाओं के विकास के लिए सहकारिता सेक्टर को वित्तीय सहायता देने की योजना-स्कीमें मन्त्रालय ने तैयार की हैं। सहकारी सेक्टर में राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम द्वारा ब्याज की रियायती दरों पर ऋणों के रूप में सहायता दी जाती है। राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम सहकारी सेक्टर में फल एवं सब्जी प्रसंस्करण यूनिटों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों को वित्तीय सहायता भी प्रदान कर रहा है।

एकीकृत इस्पात संयंत्र

3055. श्री रामचन्द्र घंगारे : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्धा जिले में भूगांव में एकीकृत इस्पात संयंत्र के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) इसमें उत्पादन-कार्य कब तक शुरू होगा और इसमें कितने लोगों को रोजगार प्राप्त होगा ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) और (ख) मैसर्स लायड्स स्टील इन्डस्ट्रीज लि० (भूतपूर्व मैसर्स इन्टीग्रेटेड स्टील लिमिटेड) वर्धा जिले में भूगांव में तप्त बेल्लित इस्पात की पत्तियां बनाने की एक परियोजना कार्यान्वित कर रहा है। कम्पनी ने सूचित किया है कि सिविल निर्माण कार्य में अत्यधिक प्रगति हुई है और संयंत्र तथा मशीनरी के लिए आर्डर दे दिए गए हैं।

1993 के मध्य तक इसमें वाणिज्यिक उत्पादन शुरू हो जाने की सम्भावना है और आशा है कि इस परियोजना से लगभग 800 व्यक्तियों को रोजगार मिलेगा ।

ग्वारगम का प्रयोग

3056. श्री धवल कुमार पटेल : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ग्वारगम पदार्थ सामान्य तौर से दक्षिण एशिया में पाया जाता है और इसका विभिन्न पदार्थों में भरने, सूप, शोरवे को गाढ़ा करने, सलाद को सजाने, प्रसंस्कृत खाद्यों में ऊर्जा बढ़ाने, रक्त शर्करा को प्रभावी ढंग से नियंत्रित करने और रक्त में कोलेस्ट्रॉल को कम करने में प्रयोग किया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो ग्वारगम को लोकप्रिय बनाने तथा प्रसंस्कृत खाद्य पदार्थों में खाद्य संघटक के रूप में इसका प्रयोग बढ़ाने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर मोनांगो) : (क) और (ख) ग्वारगम राजस्थान, मध्य प्रदेश जैसे अर्धशुष्क क्षेत्रों और हरियाणा, उत्तर प्रदेश एवं गुजरात के कुछ हिस्सों की मुख्य फसलों में से है। ग्वारगम का प्रयोग वस्त्र एवं कागज उद्योगों में काफी मात्रा में किया जाता है। आइसक्रीम कन्फैक्शनरी और औषधि उद्योगों में इसके खाद्य ग्रेड को स्थिरकारी (स्टैबिलाइजर) के रूप में भी प्रयोग किया जाता है। ग्वारगम का पायसीकरण (इमल्सोफाइंग) और स्थिरकारी एजेंट के रूप में प्रयोग करने की अनुमति केवल तभी दी जाती है जहां खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम के अधीन विशेष रूप से इसकी स्वीकृति दी गई हो। फल उत्पादों में इसके प्रयोग को अनुमति नहीं दी जाती है।

जल संसाधन, प्रबन्धन व प्रशिक्षण परियोजना में अवकाश प्राप्त कर्मचारियों की पुनर्नियुक्ति

3057. डा० असीम बाला : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्य सिंचाई विभागों और केन्द्रीय जल आयोग के अवकाश प्राप्त कर्मचारियों को जल संसाधन, प्रबन्धन और प्रशिक्षण परियोजना में रोजगार दिया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और लूईस बगर इन्टरनेशनल इम्पॉरपोरेशन और वाटर एण्ड पावर कन्सल्टेन्सी सर्विस (भारत) लिमिटेड ने कितने परामर्शदाताओं/तकनीकी अधिकारियों आदि को रोजगार दिया है;

(ग) ऐसे परामर्शदाताओं/तकनीकी अधिकारियों आदि का ब्यौरा क्या है, जो 62 वर्ष से अधिक की आयु के हैं; और

(घ) बेरोजगार योग्य व्यक्तियों के होते हुए भी अवकाश प्राप्त कर्मचारियों को इस प्रकार का रोजगार देने के क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (घ) कुछ सेवानिवृत्त व्यक्तियों को तकनीकी आवश्यकताओं के सम्बन्ध में उनकी विशेषज्ञता और उपयुक्तता को ध्यान में रखते हुए जल संसाधन प्रबन्ध और प्रशिक्षण परियोजना के अन्तर्गत कार्यरत किया गया है। लूईस बर्गर अन्तर्राष्ट्रीय इन्फॉरमेशन तथा डेवेलपमेंट द्वारा काम पर लयाए गए सलाहकारों/तकनीकी विशेषज्ञों का विवरण संलग्न है।

विवरण

31-1-1992 की स्थिति के अनुसार जल संसाधन प्रबन्ध और प्रशिक्षण परियोजना के लिए बैंकोस की सूची

क्रम सं०	नाम	पदनाम	क्या आयु 62 वर्ष से अधिक है
1	2	3	4
1.	श्री एम० बी० जी० तिलक	पूर्व मुख्य इंजीनियर, आंध्र प्रदेश सिंचाई विभाग	नहीं
2.	डा० बी० के० सरकार	कृषि अर्थशास्त्री, बैंकोस	वे 62 वर्ष से कम हैं तथा उप मुख्य इन्जीनियर के पद पर बैंकोस के स्थायी अधिकारी हैं।
3.	श्री बी० एम० राजवंशी	पूर्व अतिरिक्त मुख्य इन्जीनियर राजस्थान सिंचाई विभाग	नहीं
4.	डा० जे० नारायण	पूर्व कुलपति, रुड़की विश्वविद्यालय	हां
5.	श्री के० बी० राजू	पूर्व प्रोफेसर, ग्रामीण प्रबन्ध संस्थान गुजरात	नहीं
6.	श्री जी० सी० कनजोलिया	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, राजस्थान सिंचाई विभाग	नहीं
7.	श्री आर दयाल	कनिष्ठ अधिकारी (कम्प्यूटर), जल एवं भूमि प्रबन्ध संस्थान, पटना	नहीं

1	2	3	4
8.	श्री बी० सिंह	सामाजिक वैज्ञानिक, जल एवं भूमि प्रबन्ध संस्थान, पटना	नहीं
9.	श्री एल० प्रसाद	कनिष्ठ अधिकारी (विस्तार शिक्षा) जल एवं भूमि प्रबन्ध संस्थान, पटना	नहीं नहीं
10.	श्री आर० के० मिह्ना	पूर्व निदेशक, जल एवं भूमि प्रबन्ध संस्थान, पटना	नहीं
11.	श्री एस० बी० कोइचंदूर	पूर्व अधीक्षण इन्जीनियर, कर्नाटक	नहीं
12.	श्री आर० रंगाचारी	पूर्व सदस्य, केन्द्रीय जल आयोग	नहीं
13.	श्री सी० एम० एस० राव	पूर्व संयुक्त आयुक्त, कृषि मंत्रालय	नहीं
14.	श्री बी० जी० मनोहर	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, केन्द्रीय जल आयोग	नहीं
15.	श्री ए० बी० पटनायक	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, उड़ीसा सिंचाई विभाग	नहीं
16.	श्री पी० आर० बर्मा	अध्यापिका, भोपाल	नहीं
17.	श्री एच० के० पाण्डे	पूर्व निदेशक, सी० आर० आर० आई० कटक	हां
18.	श्री पी० के० पट्टरा	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, उड़ीसा सिंचाई विभाग	नहीं
19.	श्री के० एस० नारायणन	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, पी० डब्ल्यू० डी०, केरल	नहीं
20.	श्री एम० के० सिधल	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, उत्तर प्रदेश सिंचाई विभाग	नहीं
21.	श्री एन० के० कौशिक	पूर्व मुख्य इन्जीनियर, राजस्थान सिंचाई विभाग	नहीं
22.	श्री बी० पी० परिवा	कम्प्यूटर विशेषज्ञ	

एल० बी० आई० आई० के विवरण (सुईस बगर अन्तर्राष्ट्रीय इन्स.)
तकनीकी विशेष/परामसंवाता 31-12-91 को

दीर्घकालीन (3 माह से ऊपर)

1. डा० जान स्टॉफकोपर	दल नेता (सिविल और कृषि इन्जीनियर)
2. श्री डब्ल्यू० बेल	सिचाई मुख्य प्रणाली विशेषज्ञ
3. श्री जे० ब्राउन	राज्य प्रशिक्षण संस्थान विकास विशेषज्ञ
4. श्री सी० मेलानी	समाज वैज्ञानिक
5. श्री टॉम काजेर	प्रशिक्षण विशेषज्ञ
6. श्री ई० बाइजर	शिक्षा विशेषज्ञ
7. श्री जे० बेम्सटर	कार्य अनुसंधान घटक
8. श्री आर० वी० सूर्यनारायणन	वरिष्ठ तकनीकी अधिकारी—62 वर्ष से अधिक
9. श्री पी० वी० पारवनी	तकनीकी अधिकारी—62 वर्ष से अधिक

अल्पकालीन (3 माह तक)

1. श्री जे० केलर	ट्रिप और स्प्रिंकलर सिचाई प्रणाली डिजाइन और रूपरेखा—62 वर्ष से अधिक
2. श्री लायन जॉनसन	जल प्रबन्ध में प्रणाली अन्वेषण
3. श्री एस० क्रिस्टोफर	सामाजिक विज्ञान
4. श्री जे० ए० रिपलोगले	प्रणाली पुनर्स्थापन
5. श्री जी० कोजरबोई	मुख्य प्रणाली प्रचालन और प्रबन्ध

सिचाई परियोजनाओं के बारे में विश्व बैंक की रिपोर्टें

3058. श्री जे० चोक्का राव : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को हाल ही में देश में सिचाई परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में कार्यान्वित करने में बरती हुई अनियमितताओं के बारे में विश्व बैंक से कोई मूल्यांकन रिपोर्टें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और

(ग) सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (ग) जी, हां। विश्व बैंक की सिचाई

क्षेत्र पुनरीक्षा रिपोर्ट में राज्य सिंचाई विभाग के कर्मचारियों के लिए ठेकेदारों के साथ दुस्संधि अथवा जल वितरण लाभ के बदले किसानों से अनुचित राजस्व एकत्र करके जो वित्तीय लाभ प्राप्त करना सम्भव है, उसकी तुलना में उनके मामूली बेतन स्तरों तथा उनके कार्यनिष्पादन सम्बन्धी अपर्याप्त प्रोत्साहनों का उल्लेख है। सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, निर्माण, तथा क्रियान्वयन राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है और इसलिए विश्व बैंक की टिप्पणियां उपयुक्त कार्रवाई हेतु राज्य सरकारों की जानकारी में लाई गई है।

**नहरों की सतहों में सुधार और तटबंधों को सुदृढ़ करने
सम्बन्धी परियोजना**

3059. श्री अनादि चरण दास : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नहरों की सतहों में सुधार और तटबंधों को सुदृढ़ बनाने के लिए अब तक कितना अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग प्राप्त हुआ है और इसका राज्य-वार, कितना-कितना आबंटन किया गया है; और

(ख) इस सम्बन्ध में उड़ीसा में क्या लक्ष्य प्राप्त किया गया है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) "कम लागत पर नहर को पक्का करने तथा तटबंधों के सुदृढ़ीकरण का विकास" नामक परियोजना को 573,700 डालर के यू० एन० डी० पी० निवेश से वर्ष 1984 में क्रियान्वित करने के वास्ते शुरू किया गया था। इस परियोजना को हरियाणा, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश राज्य सरकारों के सहयोग से पूर्ण सिंचाई मंत्रालय द्वारा क्रियान्वित किया गया था। यह परियोजना वर्ष 1989 में पूरी हो गई थी तथा 351,843 डालर यू० एन० डी० पी० सहायता का उपयोग किया गया था।

दिल्ली में दहन और बिजली उत्पादक संयंत्र

3060. डा० सुधीर राय : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मैसर्ज बोलुण्ड नामक डेनिस फर्म से दिल्ली में कार्यरत कचरा दहन और बिजली उत्पादक संयंत्र की स्थापना के लिए क्षतिपूर्ति की मांग की है जो बिल्कुल नहीं चला; और

(ख) यदि हां, तो सरकार को इससे कितनी हानि हुई ?

बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाय राय) : (क) जी, हां। सरकार ने टर्नकी ठेकेदार डेनिस फर्म के मैसर्ज बोलुण्ड से तिमारपुर, दिल्ली में स्थापित कूड़ा करकट भस्मीकरण एवं बिजुत उत्पादन संयंत्र में ठेके के अनुसार दोषों को दूर करने में और उसके कार्य-निष्पादन का प्रदर्शन करने में उनकी विफलता के लिए उनसे हजाने की मांग की है।

(ख) सरकार हानि की कोई आशा नहीं करती है क्योंकि टर्नकी ठेकेदार से पूरी क्षतिपूर्ति बसूलने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

राजस्थान के विद्युत संयंत्रों में प्रदूषण नियंत्रण के उपाय

[हिन्दी]

3061. श्री गिरधारी लाल भागंब : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में इस समय कितने विद्युत संयंत्र हैं;

(ख) क्या इन संयंत्रों ने जल तथा वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने वाले उपकरण लगा लिए हैं;

(ग) इन संयंत्रों में इन उपकरणों को लगाने के लिए सरकार द्वारा जारी किए गए निदेशों का ब्योरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो उन्हें लगवाने के लिए सरकार का क्या कार्रवाई करने का विचार है ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) राजस्थान में इस समय प्रचालनाधीन विद्यमान क्षमता का ब्योरा निम्नवत है :—

केन्द्र का नाम	विद्युत उत्पादन क्षमता (मे० वा०)
कोटा (ताप विद्युत)	640
आर० पी० सागर (जल विद्युत)	172
जवाहर सागर (जल विद्युत)	99
माही बजाज (जल विद्युत)	140
अनूपगढ़ (जल विद्युत)	13
अंता गैस टर्बाइन	413
राजस्थान परमाणु ऊर्जा विद्युत केन्द्र (आर० ए० पी० एस०)	300

(ख) से (घ) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

सौर ऊर्जा

[अनुवाद]

3062. श्री प्रफुल पटेल : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का सौर ऊर्जा उपकरण बनाने सम्बन्धी विभिन्न प्रौद्योगिकियों को लोकप्रिय बनाने के लिए कोई कदम उठाने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो महाराष्ट्र में तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

बिजुत तथा गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) जी, हां। महाराष्ट्र सहित, देश में सौर उपस्कर बनाने के लिए विभिन्न प्रौद्योगिकियों को लोकप्रिय बनाने के प्रयोजन से वर्ष 1991-92 के दौरान निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं :—

1. प्रौद्योगिकियों के विकास हेतु अनुसंधान परियोजनाओं के लिए विभिन्न अनुसंधान संगठनों को धन देना।
2. नई प्रौद्योगिकियों के प्रायोगिक संयन्त्र अध्ययन।
3. सौर उपस्करों पर उत्पाद शुल्क तथा केन्द्रीय बिक्री कर से छूट।
4. सौर उपस्करों की स्थापना और ऐसे उपस्करों के विनिर्माण में इस्तेमाल की गई मशीनरी के लिए 100% मूल्यहास।
5. सौर उपस्करों के विनिर्माण तथा स्थापना के लिए भारतीय अक्षय ऊर्जा विकास संस्था के जरिए आसान शर्तों पर ऋण।
6. इलेक्ट्रॉनिक और मुद्रण माध्यम से प्रचार।
7. गोष्ठियों, संगोष्ठियों, प्रशिक्षण तथा उद्यमशील विकास कार्यक्रमों का आयोजन करना।
8. सौर उपस्करों के लिए कुछ संघटकों के आयात पर रियायती सीमा शुल्क।

सूरतगढ़ ताप बिजुत संयंत्र

3063. श्री मनफूल सिंह : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सूरतगढ़ ताप बिजुत संयंत्र का निर्माण कार्य आरम्भ हो गया है और चालू वर्ष के दौरान इसके लिए धनराशि नियत कर दी गई है;

(ख) क्या इस हेतु किसानों की कृषि भूमि अर्जित की गई है; और

(ग) कितनी भूमि अर्जित की गई है और इस सम्बन्ध में मुआवजे की क्या दर निर्धारित की गई है ?

बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) 1253.91 करोड़ रु० की अनुमानित लागत वाली सूरतगढ़ ताप बिजुत परियोजना (2×250 मेगावाट) को स्थापित किए जाने से सम्बन्धित स्कीम को योजना आयोग द्वारा नवम्बर, 1991 में स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। आधारभूत कार्यों को हाथ में लेने के लिए वर्ष 1991-92 हेतु 23.50 करोड़ रु० के परिष्यय को अनुमोदित किया गया था। अभी तक परियोजना पर कोई भी कार्य आरम्भ नहीं किया गया है।

(ख) राजस्थान राज्य बिजली बोर्ड के अनुसार परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहीत नहीं की गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

भारत में कोका कोला संयंत्र की स्थापना

3064. श्री हरि किलोर सिंह :

श्री रतिलाल कालिदास वर्मा :

क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को देश में शीतल पेयों के उत्पादन के लिए एक लगाने हेतु कोका कोला कम्पनी से कोई प्रस्ताव मिला है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी शर्तें क्या हैं और इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) और (ख) प्रसंस्कृत एकसट्रडेड नाश्ता आहार, प्रसंस्कृत मेवे, जल्दी खराब न होने वाले आलू चिप्स और गैर-एल्कोहालिक पेय, बेस/सुगन्ध को तैयार करने के लिए महाराष्ट्र के एक पिछले जिले में "ब्रिटको फूड्स प्रा० लि०" नामक एक नई कंपनी द्वारा एक यूनिट की स्थापना के लिए 60% अनिवासी भारतीय इक्विटी शेयर वाली हांगकांग स्थित मै० जे० एम० आर० पी० कं० लि० और 40% इक्विटी वाली अमरीकी कोका कोला कम्पनी की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी कोका कोला साऊथ एशिया द्वारा मै० ब्रिटानिया इण्डस्ट्रीज लि०, कलकत्ता और एक महाराष्ट्र राज्य सरकार की एजेन्सी के साथ संयुक्त उद्यम के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव को सरकार ने मंजूरी दी है।

प्रस्तावित संयुक्त उद्यम "मै० ब्रिटको फूड्स प्रा० लि० कम्पनी" की 26.85 करोड़ रुपए की कुल शेयर पूंजी में से मै० जे० एम० आर० पी० कं० लि० की इक्विटी 66% अर्थात् 17.72 करोड़ रुपए की होगी जिसे विदेशी मुद्रा में दिया जाएगा। मै० ब्रिटानिया इण्डस्ट्रीज लि० की इक्विटी 24% अर्थात् 6.44 करोड़ रुपए की होगी। महाराष्ट्र राज्य सरकारी एजेन्सी/संस्था की इक्विटी बकाया 10% अर्थात् 2.68 करोड़ रुपए होगी। मृदु पेय सांद्रण के आयात के मामले में परियोजना के निर्यात आयात के 3:1 के अनुपात के प्रति यह परियोजना बचनबद्ध है। इसमें कमी के मामले में कमी के बराबर "एक्विजमस्क्रिप" (आयात-निर्यात हण्डी) का अधिकार छोड़ना पड़ता है और यदि यह अनुपात पूरा न किया जाए और "एक्विजमस्क्रिप" वापस न की जाए तो सरकार के पास मृदु पेय सांद्रण के आयात पर प्रतिबन्ध लगाने का विकल्प है। आयातित पूंजीगत वस्तुओं के लिए विदेशी मुद्रा की आवश्यकता की पूर्ति खाई जाने वाली विदेशी इक्विटी से पूरी की जाएगी। तकनीकी जानकारी शुल्क आदि के लिए रायल्टी या एकमुश्त कोई भुगतान करना इसमें शामिल नहीं है।

मध्य प्रदेश की पनबिजली परियोजनाओं के लिए घनराशि का आवंटन

[हिन्दी]

3065. श्री रामेश्वर पाटीदार : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न प्रस्तावित तथा निर्माणाधीन छोटी/बड़ी पनबिजली परियोजनाओं के समय पर क्रियाभ्ययन के लिए मध्य प्रदेश बिजली बोर्ड को 1991-92 के दौरान कितनी घनराशि का आवंटन किया गया है;

(ख) क्या दी गई घनराशि पर्याप्त थी; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या अतिरिक्त घनराशि के लिए बोर्ड द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार कर लिया गया है ?

बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) योजना आयोग ने निर्माणाधीन 3 मे० वा० क्षमता की लघु/छोटी योजनाओं के लिए राज्य सरकार की 982.00 लाख रुपए की मांगों की तुलना 682.00 लाख रुपए के एकमुश्त परिष्यय का नियतन किया है। नई योजनाओं के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

(ख) और (ग) जी, नहीं।

इस्पात का मूल्य

30 6. श्री आर० जीबरत्नम :

श्री मोरेश्वर सावे :

क्या इस्पात मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान दर सहित अक्तूबर से दिसम्बर, 1991 के बीच इस्पात का बिक्री मूल्य कितना रहा; और

(ख) इस्पात की मूल्य वृद्धि को रोकते हेतु क्या कदम उठाए गए अथवा उठाने का विचार है ?

इस्पात मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) सेल के कारखाना बाह्य प्रतिनिधि-इस्पात मदों के मूल्य अनुलग्नक-1 में दिए गए हैं।

(ख) इस्पात के मूल्यों को नियंत्रित करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :—

— एकीकृत इस्पात संयन्त्रों द्वारा वर्धित उत्पादन तथा लागत में कमी करने के लिए किए गए उपाय।

- इस्पात क्षेत्र को मुक्त करना ताकि निजी उद्यमियों को इस्पात क्षेत्र में निवेश करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके जिससे इस्पात उत्पादन में वृद्धि की जा सके।
- लोहे और इस्पात के मूल्यों पर से नियन्त्रण हटाना जिससे गौण क्षेत्र के उत्पादन में वृद्धि होगी। इससे इस्पात क्षेत्र में कार्यकुशलता तथा प्रतिस्पर्धा में भी वृद्धि होगी जिससे लागत में कमी आएगी।
- इस्पात गलन स्कैप का आयात शुल्क में 35% से 10% कच्चे लोहे का 55% से 35% तथा बिलेटों और गर्म बेल्लित क्वायलों का 65% से 45% करना जिससे कि देशी उपलब्धता को पूरा करने में आयात को सरल बनाया जा सके।

बिबरण

प्रतिमिघि इस्पात मर्चों का कारखाना—बाह्य मूल्य (सेल)

श्रेणी	अक्तूबर-दिसम्बर, 91	वपए/लाख मी० टन 1-3-92 से
1	2	3
बिलेट : 80-100 मि० मी०	5119	5579
ब्लूमस : 150 मि० मी०	5199	5459
स्लैब : 90 मि० मी० तथा इससे कम	5169	5429
गोल छड़ें : 16 घन मि० मी०	6274	6534
टार स्टील : 8 मि० मी०	7769	8029
तार छड़ें : 8 मि० मी०	6499	6759
कोण : 65 × 65 × 6	6864	7124
चैनेल्स : 109 × 50	7539	7799
जोयस्ट 150 × 75	7829	8089
प्लेट		
(i) 5 मि० मी० से 10 मि० मी० तक	9564	9713
(ii) 10 मि० मी० से ऊपर 20 मि० मी० तक	10019	10220
गर्म बेल्लित चादरें : 3.15 मि० मी०	9279	9273
गर्म बेल्लित क्वायलें : 3.15 मि० मी०	9744	9791

1	2	3
ठंडी बेल्लित चादरें		
(i) 0.63 मि० मी०	13179	13376
(ii) 1.6 मि० मी०	12394	12500
ठंडी बेल्लित क्यायलें		
(i) 0.63 मि० मी०	12964	12136
(ii) 1.6 मि० मी०	12174	12255
जी० पी० चादरें		
(i) 0.63 मि० मी०	17404	17736
(ii) 1.6 मि० मी०	13659	13560
जी० सी० चादरें		
(i) 0.63 मि० मि०	17459	17797
(ii) 1.6 मि० मी०	13714	13622

टिप्पणी :

- (i) प्रभार्यं भाडा : अक्टूबर, 91 के दौरान इस्पात के लिए समकृत भाडा तत्व 956 रुपए प्रति टन था। 19-7-92 मे वास्तविक भाडा या 956 रुपए इनमें जो भी कम हो।
- (ii) केन्द्रीय बजट एफ० आई० आर० 1992-93 में घोषित उत्पाद शुल्क में संशोधन होने के कारण दिनांक 1-1-92 से वृद्धि हुई।

केरल में पाऊयमकुट्टी पनबिजली योजना

3067. श्रीमती सुशीला गोपालन : क्या बिद्युत और गंर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का केरल में पाऊयमकुट्टी पनबिजली योजना पर लिए गए निर्णय पर पुनर्विचार करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो केरल में बिजली की अत्यधिक कमी को पूरा करने के लिए क्या बैंक पक प्रबन्ध करने का विचार है ?

बिद्युत और गंर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाथ राय) : (क) और (ख) विवरण सलग्न है।

विचारण

(क) पाऊयमकुट्टी जल विद्युत परियोजना (2 × 120 मे० वा०) को केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा तकनीकी आर्थिक दृष्टि से जनवरी, 1984 में अनुमोदित किया गया था तथा पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय द्वारा पर्यावरण की दृष्टि से जून, 1985 में स्वीकृति प्रदान की गई थी। योजना आयोग ने परियोजना को अगस्त, 1986 में स्वीकृत किया था बशर्ते राज्य सरकार पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय से वन सम्बन्धी स्वीकृति प्रदान कर लें। परियोजना के लिए 300.8 हेक्टेयर अपेक्षित वन भूमि मुहैया कराये जाने हेतु पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय ने जनवरी, 1991 में वन सम्बन्धी स्वीकृति प्रदान किए जाने के लिए अपनी असमर्थता की सूचना भी दी। तदुपरांत फरवरी, 1991 में राज्य सरकार ने पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय से इन निर्णय पर पुनः विचार किए जाने के लिए अनुरोध किया था तथा पुनर्विचार किए जाने के पश्चात पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय ने परियोजना के लिए वन संबंधी दृष्टि से स्वीकृति प्रदान किए जाने को अस्वीकार कर दिया था।

(ख) विद्युत की कमी की पूर्ति किए जाने लिए कुल मिलाकर 335 मे० वा० की अधिष्ठापित क्षमता वाली 11 जल विद्युत परियोजनाएं इस समय केरल में निर्माणाधीन हैं। 2 जल विद्युत स्कीमों नामशः बूथाथानकेट्ट (3 × 10 मे० वा०) तथा पल्लीवासल पुनर्वास (3 × 20 मे० वा०) की इस समय केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण में जांच की जा रही है। अदिरापल्ली जल विद्युत परियोजना (2 × 80 मे० वा०) को केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा जून, 1989 में तकनीकी आर्थिक दृष्टि से उपयुक्त पाया गया था बशर्ते परियोजना को पर्यावरण एवं वन सम्बन्धी दृष्टि से स्वीकृति प्रदान कर दी जाए।

विद्युत की कमी को पूरा करने के लिए राज्य में डीजल विद्युत उत्पादन प्रणाली के आधार पर विद्युत उत्पादन किए जाने के लिए प्रारम्भिक कार्यों को पहले ही शुरूआत की जा चुकी है।

गुजरात में गैस पर आधारित और अद्विक केन्द्र स्थापित करना

3068. श्री रतिलाल कालिदास बर्मा : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार गुजरात में आठवीं योजना के दौरान गैस पर आधारित और अधिक विद्युत केन्द्रों को मंजूरी देने का है; और

(ख) यदि हां, तो इससे गुजरात के कुल विद्युत उत्पादन में और कितने उत्पादन क्षमता की वृद्धि होगी ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाथ राव) : (क) और (ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

उड़ीसा में गहरे समुद्र में अस्थायी पालन

3069. श्री लोकनाथ चौधरी : क्या खाद्य प्रसस्करण उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने राज्य में गहरे समुद्र में मत्स्य पालने के लिए परियोजना, केन्द्र सरकार के पास भेजी है; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और उनके लिए कितनी धनराशि का आवंटन किया गया है ?

जाब प्रसंस्करण उद्योग मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

कमान क्षेत्र विकास प्राधिकरण के अन्तर्गत सिंचाई परियोजनायें

3070. श्री भूपिन्वर सिंह हूड्डा :

डा० कृपासिन्धु भोई :

श्रीमती बिल कुमारी भंडारी :

श्री सनत कुमार बंडल :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कमान क्षेत्र विकास प्राधिकरण ने किसानों, विशेषकर महिला के साथ मिलकर सिंचाई और पेयजल उद्देश्यों के लिए नहरी जल और झूल जल का उचित और बिबेकसम्मत उपयोग करने के लिए एक नई नीति तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो नई नीति की मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) क्या आठवीं योजना में लघु सिंचाई परियोजनाओं को कमान क्षेत्र विकास प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में लाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) इस बारे में क्या कदम उठाने का विचार है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) लघु/निर्गमन स्तर पर सिंचाई जल प्रबन्ध में किसानों, पुरुषों और महिलाओं दोनों को शामिल करना सिंचाई जल आपूर्ति के बेहतर उपयोग तथा न्यायसंगत प्रयोग हेतु केन्द्रीय प्रायोजित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम का महत्वपूर्ण घटक है। इसके अनुसरण में जल संसाधन मन्त्रालय ने इस कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल प्रत्येक सिंचाई परियोजना में लघु स्तर पर सिंचाई जल प्रबन्ध में प्रायोगिक आधार पर किसानों की सहभागिता के लिए वर्ष 1987 में विस्तृत दिशा-निर्देश तैयार किए और परिचालित किए थे। दिशा-निर्देशों में किसान सचों तथा सिंचाई विभागों के उद्देश्य, तरीके, सदस्यता का ब्यौरा, कार्य तथा जिम्मेदारियां दर्शाई गई हैं। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत भारत सरकार द्वारा इन सचों के गठन तथा उन्हें बनाए रखने के लिए प्रारम्भिक वर्षों में राज्यों के साथ बराबर-बराबर आधार पर प्रथम दो वर्षों के लिए 100 रु० प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष की दर से तथा तीसरे वर्ष 75 रु० प्रति हेक्टेयर की दर से प्रबन्ध सहायता

धी दी जा रही है। इसके अलावा स्वीच्छक अधिकरणों और स्वतन्त्र संगठनों के प्रयासों के जरिए बुनिदा राज्यों में प्रायोगिक आधार पर किसान संघों को प्रारम्भ करने के लिए कार्य अनुसन्धान कार्यक्रम भी शुरू किए जाने का विचार किया जा रहा है।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) इस प्रस्ताव में आठवीं योजना में केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत 2000 हेक्टेयर तक के कृष्य कमान क्षेत्र के शामिल करते हुए राज्य सरकारों से बराबर-बराबर सहायता से बुनिदा लघु सिंचाई परियोजनाओं में कमान क्षेत्र विकास गतिविधियां शुरू करने की परिकल्पना है।

इस प्रस्ताव के अन्तर्गत आठवीं योजना के दौरान शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित विभिन्न कमान क्षेत्र विकास गतिविधियों का लक्ष्य दुर्लभ जल संसाधनों के कुशल प्रयोग के जरिए लघु सिंचाई परियोजनाओं में सूजित सिंचाई क्षमता का बेहतर उपयोग करना है।

इन गतिविधियों में ये शामिल हैं :—

खेत चैनलों और खेत नालियों का निर्माण, बाराबन्दी लागू करना, भूमि समतलन और आकार देना, अनुकूली परीक्षण करना, प्रदर्शन, प्रशिक्षण और किसानों की सहभागिता। प्रस्तावित स्कीम के अन्तर्गत लघु सिंचाई परियोजनाओं का चयन राज्यों के परामर्श से किए जाने की परिकल्पना है। इस प्रकार अभी आठवीं योजना को अन्तिम रूप दिया जाना है।

जापान, सउदी अरब द्वारा गहरे समुद्र में मत्स्य पालन के प्रति रुचि दिखाना

307। श्री पी० एम० साईब : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीका, जापान और सउदी अरब ने भारत में गहरे समुद्र में मत्स्य पालन के संयुक्त उद्यम के प्रति रुचि दिखाई है;

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

(ग) केन्द्रीय सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या निर्णय लिया है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) से (ग) जापान और सउदी अरब के साथ सहयोग का कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है परन्तु टूना, टूना जैसी मछलियों और शाक आदि के दोहन के लिए भारतीय विशिष्ट आर्थिक जोन और उससे आगे मिनी-लाइनर्स और मल्टी-लाइनर्स चलाने के लिए एक अमरीकी कम्पनी के साथ संयुक्त उद्यम का प्रस्ताव एक भारतीय कम्पनी ने प्रस्तुत किया है इस प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है।

उत्तर प्रदेश और उड़ीसा में ग्रामीण बिद्युतीकरण निगम द्वारा
आबंटित की गई धनराशि

[हिन्दी]

3072. श्री अर्जुन सिंह यादव :

श्री श्रीकान्त जेना :

क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश और उड़ीसा में ग्रामीण बिद्युतीकरण के लिए ग्रामीण बिद्युतीकरण निगम के कार्यक्रम के लिए दी गई धनराशि इस प्रयोजन के लिए आबंटित की गई राशि से कम है;

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

(ग) प्रत्येक राज्य को अगले वर्ष के लिए कितनी-कितनी धनराशि आबंटित की गई है ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और फरवरी, 1992 के अन्त तक की स्थिति के अनुसार उत्तर प्रदेश एवं उड़ीसा में ग्राम बिद्युतीकरण कार्यक्रम हेतु निधियों का आबंटन एवं संबितरण निम्नानुसार है :—

(करोड़ रुपए में)

क्रम सं०	राज्य का नाम	आबंटन	संबितरण
1.	उत्तर प्रदेश	68.32	41.07
2.	उड़ीसा	33.06	26.89

हाल ही में उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा ग्राम बिद्युतीकरण सम्बन्धी लक्ष्यों में कमी किए जाने का अनुरोध किया गया है जिसके परिणामस्वरूप, निधियों का पूर्णरूप से समुपयोजन किए जाने की सम्भावना नहीं है। उड़ीसा के मामले में, आबंटन की शेष राशि का समुपयोजन मार्च, 1992 के अन्त तक कर लिए जाने की सम्भावना है।

(ग) योजना आयोग द्वारा अगले वित्तीय वर्ष के लिए उत्तर प्रदेश एवं उड़ीसा के लिए क्रमशः 75 करोड़ रुपए एवं 40.45 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं।

बिद्युत उत्पादन में विदेशी फर्मों द्वारा शतप्रतिशत अंशधारिता

3073. श्री एम० डेनिस : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विद्युत उत्पादन और इसके वितरण हेतु विदेशी फर्मों और विदेशियों को शतप्रतिशत अंशधारिता की अनुमति देने का है;

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

(ग) इस नीति के प्रति क्या अनुक्रिया हुई है ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) जी, हाँ ।

(ख) विद्युत क्षेत्र में निजी उद्यमों की भागीदारी को प्रोत्साहन देने से सम्बन्धित नीति का ब्यौरा, राजपत्र (गजट) अधिसूचना संख्या 237 दिनांक 22-10-90 के माध्यम से सरकार द्वारा अधिसूचित किया जा चुका है । विद्युत विधि (संशोधन) अधिनियम, 1991 जिसे 15-10-1991 से लागू किया गया है, इसमें विद्युत उत्पादन, सप्लाई और वितरण में निजी उद्यमों की भागीदारी को प्रोत्साहन देने तथा विद्युत क्षेत्र में निजी उद्यमों की भागीदारी के कार्यक्षेत्र का विस्तार किए जाने से सम्बन्धित स्कीम के क्रियान्वयन हेतु एक उदार कानूनी ढांचे का प्रावधान भी किया गया है । इस सम्बन्ध में नीतिगत ढांचे में विदेशी निजी निवेशकों द्वारा 100 प्रतिशत तक की विदेशी इक्विटी भागीदारी के साथ अधिष्ठापित की जाने वाली विद्युत परियोजनाओं के लिए भी प्रावधान है । निर्यात अर्जन के द्वारा लाभांश तुलनपत्र की शर्त जोकि विदेशी निवेश के मामलों में सामान्यतः 51 प्रतिशत तक की इक्विटी के रूप में लागू होती है । यह विद्युत क्षेत्र में इस प्रकार के विदेशी निवेश के लिए लागू नहीं होगी ।

(ग) 4090 मे० बा० की क्षमता अधिष्ठापित किए जाने के लिए 5 विद्युत परियोजनाओं में इक्विटी भागीदारी के विदेशी निवेश सम्बन्धी प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं ।

चीन से लौह अयस्क की सप्लाई

3074. श्री गुरुदास कामत : क्या इस्पात मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चीन से लौह अयस्क आयात करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

ए-320 एयरबस का लौटा

3075. श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

श्री शंकर सिंह बाबेला :

श्री रामकृष्ण कुसुमारिया :

श्री जगत बोर सिंह ड्रॉण :
 श्री प्रभु बयाल कठेरिया :
 श्री बलराज पासी :
 श्री सनत कुमार मंडल :
 श्री बेबेन प्रसाद यादव :
 श्री राम बदन :

क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ए-320 एयरबस के खरीद सौदे के सम्बन्ध में हुई तथाकथित दलाली की जांच में हुई प्रगति का ब्योरा क्या है;

(ख) उक्त सौदे की जांच करने वाली जांच एजेंसी का नाम क्या है; और

(ग) यह जांच कब तक पूरी हो जाने की सम्भावना है और मामले की नवीनतम स्थिति क्या है ?

नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (ग) एयरबस ए-320 की खरीद के मामले की जांच केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा 29-3-1990 को पंजीकृत एक नियमित मामले में की जा रही है। भारत में की जाने वाली अधिकांश जांच पूर्ण हो चुकी है। जहां तक भारत से बाहर जांच का सम्बन्ध है, दिल्ली में सक्षम न्यायालय ने यू० एस० ए०, यू० के० और फ्रांस को याचना-पत्र जारी किए हैं। इलिनोइस और बार्शिंगटन के जिला न्यायालयों ने पहले ही याचना-पत्रों पर कार्रवाई कर ली है। इस समय जांच पूर्ण करने के लिए समय-सीमा बताना कठिन है।

उत्तर प्रदेश में बिजली की मांग और पूर्ति

[श्रीमती]

3076. श्री राम पूजन पटेल : क्या बिजलत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में बिजली की मांग और पूर्ति की क्या स्थिति है;

(ख) क्या राज्य में बिजली की कमी को ध्यान में रखते हुए सरकार का उत्तर प्रदेश में और अधिक बिजलतगृहों की अनुमति दिए जाने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो इसका ब्योरा क्या है ?

बिजलत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) अप्रैल, 1991 से फरवरी, 1992 तक की अवधि के दौरान उत्तर प्रदेश में ऊर्जा की आवश्यकता 28710 मिलियन यूनिट थी जबकि उपलब्धता 25818 मिलियन यूनिट थी।

(ख) और (ग) उत्तर प्रदेश में राज्य क्षेत्र में कार्यान्वयन हेतु लगभग 3000 मे० बा० की कुल क्षमता वाली स्कीमें स्वीकृत की गई हैं।

पश्चिमी कोसी नहर परियोजना

3077. श्री भोगेन्द्र झा : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम कोसी नहर परियोजना का निर्माण कार्य कार्यक्रम के अनुसार चल रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति की गई है;

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और काम कब तक पूरा होने की सम्भावना है;

(घ) क्या निर्माण कार्य पर अब तक किए गए व्यय के सम्बन्ध में सरकार ने अध्यावेदन प्राप्त किए हैं;

(ङ) यदि हां, तो उन पर क्या कार्यवाही की गई है;

(च) क्या सरकार का विचार परियोजना के निर्माण कार्य की देखभाल करने के लिए एक बोर्ड की स्थापना करने का है; और

(छ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) बिहार सरकार, जो इस परियोजना का क्रियान्वयन कर रही है, ने यह सूचित किया है कि निर्माण कार्य मूल लक्ष्यों से पीछे चल रहा है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वित्तीय अबरोधों, हाइड्रोलिक संरचना के निष्पादन के लिए ठेकेदार के साथ करार को अन्तिम रूप न देने तथा भूमि अधिग्रहण में विलम्ब धीमी प्रगति के मुख्य कारण हैं। इसे जून, 1995 तक पूरा करने का कार्यक्रम है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) राज्य सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

महाराष्ट्र में "एस० टी० डी०" तथा "आई० एस० डी०" के लिए
घनराशि का आवंटन

[अनुवाद]

3078. श्री शंकरराव काले : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में जिलेवार कितने स्वचालित दूरभाष केन्द्र कार्य कर रहे हैं;

(ख) 1991-92 वर्ष के दौरान अब तक राज्य में "एस० टी० डी०" तथा आई० एस० डी०" सुविधायुक्त कितने दूरभाष केन्द्र स्थापित किए गए; और

(ग) इनका व्यौरा क्या है तथा इनके लिए कितनी राशि निर्धारित की गई है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नाबडू) : (क) सूचना विवरण में दी गई है। .

(ख) और (ग) 6 मार्च, 92 की स्थिति के अनुसार 1991-92 के दौरान एस०टी०डी० और आई० एस० डी० सुविधा युक्त 16 नए एक्सचेंज वाले किए जा चुके हैं। महाराष्ट्र और बम्बई के लिए इन एक्सचेंजों का परिचय कुल लगभग 421 करोड़ रु० के कार्यक्रम में सम्मिलित है।

विवरण

29-2-92 की स्थिति के अनुसार महाराष्ट्र में कार्यरत आटोमैटिक टेलीफोन एक्सचेंजों की जिला-वार संख्या

क्रम सं०	जिले का नाम	आटोमैटिक एक्सचेंजों की संख्या
1	2	3
1.	अहमदनगर	131
2.	अकोला	37
3.	अमरावती	45
4.	औरंगाबाद	44
5.	बीड	22
6.	भन्डारा	48
7.	बुलढाना	51
8.	चन्द्रपुर	32
9.	धुले	67
10.	गढ़चिरोली	16
11.	जलगांव	99
12.	जालना	32

1	2	3
13.	कोल्हापुर	71
14.	लातूर	31
15.	नागपुर	56
16.	नान्देड	46
17.	नासिक	100
18.	उस्मानाबाद	22
19.	परभानी	37
20.	पुणे	101
21.	रायगढ़	56
22.	रत्नागिरी	56
23.	सांगली	69
24.	सतारा	65
25.	सिन्धुदुर्ग	33
26.	शोलापुर	73
27.	थाणे	57
28.	बर्धा	30
29.	यवतमाल	33
30.	एमटीएनएल, बम्बई	91
जोड़ :		1651

महाराष्ट्र में चालू सिंचाई परियोजनाएं

3079. श्री शंकर राव काले :

श्री बिलासराव नागनाथराव गूडेकार :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र में कुछ चालू परियोजनाएं और बांधों का निर्माण कार्य निर्धारित समय से पीछे चल रहा है;

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

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

(घ) विसम्ब के कारण लागत में कितनी वृद्धि हुई है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिलासराव शुकल) : (क) से (घ) महाराष्ट्र की बृहद् तथा मध्यम निर्माणाधीन सिंचाई परियोजनाओं का ब्यौरा दशनि चालू विवरण संलग्न है ।

विवरण

महाराष्ट्र की निर्माणाधीन बृहद एवं मध्यम सिंचाई परियोजनाओं का ज्वीरा कृति शाखा विवरण

(करोड़ रुपए/सिंचाई किलोवाट्टा हजार हेक्टर में)

क्रम परियोजना सं० का नाम	योजना जिसमें शुरू की गई	अनुमोदित लागत	अद्यतन अनुमानित लागत	अध्यय			
				सातवीं योजना के अन्त पर	वार्षिक योजना के दौरान		
1	2	3	4	5	6	7	8
बृहद परियोजनाएं							
1.	जायकवाड़ी चरण 1 एवं 2	5	274.52	650.46	446.28	31.18	30.00
2.	भात्सा	5	यू०ए०	83.41	28.49	3.28	6.00
3.	बपरतापी	4	12.09	101.32	74.06	3.31	3.00
						90-91	91-92
						(प्रत्याशित)	

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	खड़कासला	2	11.62	202.50	116.24	9.18	9.50
5.	कृष्णा	3	27.66	224.14	135.42	6.72	7.00
6.	लोबर हूना	6	37.65	122.94	46.75	11.25	14.00
7.	लोबर हूना	6	यू.ए०	95.34	31.53	9.24	10.00
8.	करवा	6	यू.ए०	29.46	7.09	3.51	4.50
9.	विष्णुपुरी	ए०पी० 78-80	78.93	157.75	69.73	8.17	4.85
10.	अरुणावती	6	यू.ए०	89.57	28.85	8.84	11.00
11.	तिल्लारी	ए०पी० 78-80	यू.ए०	43.32	16.06	2.51	4.50
12.	डान	6	यू.ए०	70.80	10.42	6.45	8.00
13.	वरना	4	31.08	457.19	154.56	6.40	6.00
14.	कुकदी	ए०पी० 66-69	17.90	543.94	216.38	19.95	18.45
15.	भीमा	3	42.58	571.39	287.46	24.16	23.00
16.	अपर पेनबंगा	5	84.48	424.16	191.14	14.27	12.70
17.	अपर बर्धा	5	39.88	356.56	134.73	18.55	21.00
18.	अपर गोदावरी	ए०पी० 66-69	14.20	132.09	55.35	2.66	3.00

	1	2	3	4	5	6	7	8
10. सूर्या	ए०पी० 78-80	19.35	155.99	74.53	7.92	7.00		
20. बावनबाढी	ए०पी० 78-80	सू०ए०	81.81	11.55	0.49	0.50		
21. चस्कमान	5	22.46	177.79	22.36	8.32	8.00		
22. बाघूर	5	12.28	69.36	5.11	0.56	1.00		
23. पुनाद	6	सू०ए०	49.03	1.61	0.30	0.50		
24. तानदुर माधमेश्वर	8	72.66	100.20	7.87	0.69	1.50		
25. अपर परबारा	5	15.87	182.55	9.12	0.91	0.50		
26. लोबर दूधना	5	53.21	85.07	0.39	0.13	0.15		
27. गोती बुदं	6	सू०ए०	542.90	8.33	3.82	7.7		
28. कौयना कृष्णा लिफ्ट	6	सू०ए०	293.27	20.49	8.33	8.00		
29. दूधगंवा	5	सू०ए०	254.41	78.66	8.99	8.04		
30. नीरा देवघर	6	सू०ए०	103.95	0.05	0.05	0.25		
31. तुलतुनी	6	सू०ए०	51.93	3.46	0.05	0.05		
32. कुमान	6	सू०ए०	93.04	4.58	0.05	0.05		
33. लोअर बर्घा	6	सू०ए०	117.18	3.51	0.71	1.00		
34. मालम्बा	6	सू०ए०	106.71	5.94	0.36	0.50		

1	2	3	4	5	6	7	8
35.	सेही	6	यू०ए०	71.38	2.16	0.22	0.30
36.	लोअर पेनसंगा	6	यू०ए०	232.81	0.01	0.01	0.01
सब्बल परिबोजनाएं							
1.	घाम	5	4.48	45.98	25.96	5.24	6.66
2.	नल्लुवाही	5	8.29	27.34	23.48	1.43	1.25
3.	शाहनोर	6	8.77	50.27	34.95	4.83	3.00
4.	झंझ	6	3.53	17.13	6.63	0.77	1.40
5.	नागसाव्या	6	5.41	13.84	9.05	2.79	1.00
6.	देनाली	6	6.86	19.44	3.23	1.02	1.25
7.	लोअर पुस	5	3.68	23.48	19.52	1.54	2.00
8.	हुरनबारी	4	1.41	15.39	9.79	1.00	1.50
9.	जारन	5	2.89	26.80	19.48	2.06	1.60
10.	मुन	6	5.35	29.33	12.53	5.13	5.25
11.	वादीबाला	ए०पी० 78-80	3.30	16.16	7.20	1.05	1.00
12.	जबालगांव	5	2.38	11.54	8.10	1.02	1.00
13.	केसरी	5	6.16	14.44	9.66	1.49	1.00
14.	पकदीगुदम	6	1.64	8.10	5.12	0.91	1.00

1	2	3	4	5	6	7	8
15.	मसालगा	6	रू०ए०	8.36	3.20	1.46	1.25
16.	देवराजान	6	1.53	6.30	2.97	0.54	1.25
17.	सकोल	6	रू०ए०	8.95	3.85	1.60	1.50
18.	हेतवानी	6	रू०ए०	60.69	19.52	4.57	5.00
19.	बहुसा	5	5.92	14.68	3.31	0.76	1.00
20.	द्विबारा	5	3.44	8.01	2.77	1.23	1.00
21.	पतमांब	6	7.39	23.37	7.97	0.80	1.00
22.	कुम्भी	5	5.16	17.47	1.53	0.30	0.60
23.	तम्बापुरी	5	रू०ए०	14.22	3.09	0.95	2.00
24.	कासरसारी	6	2.70	12.52	2.08	0.34	0.55
25.	कावबी	5	3.47	15.22	2.19	0.30	0.40
26.	पूर्णानपुर	5	1.89	4.82	1.20	0.54	0.80
27.	अमरावती	6	4.53	10.05	0.99	0.66	1.25
28.	जंगमनाती	5	रू०ए०	11.19	1.35	0.70	0.75
29.	वनजाना पासची	5	3.19	6.46	0.85	0.69	1.50
30.	सोतवाड	6	3.14	13.27	1.14	1.24	1.25
31.	चाम	6	रू०ए०	14.69	2.22	0.90	2.41
32.	बसाल्दी	5	रू०ए०	14.00	10.04	1.28	1.50

1	2	3	4	5	6	7	8
33.	बोर दाहगांव	6	यू०ए०	17.48	0.93	1.91	1.50
34.	तबनापुर	6	यू०ए०	5.75	0.94	0.11	0.25
35.	मोर	5	0.91	14.83	1.42	0.02	0.01
36.	शिकोना	5	4.28	14.66	0.59	0.01	0.01
37.	करवापालावा	6	4 70	17.54	2.59	0.01	0.01
38.	बरमोदी	6	18.85	20.46	0.93	0.01	0.01
39.	शिवनातकली	6	यू०ए०	34.83	1.25	0.44	1.20
40.	अपर मानार	6	यू०ए०	31.57	1.83	0.38	0.50
41.	देवगाव	6	यू०ए०	27.77	3.18	0.46	0.53
42.	पनघारीनाला	5	0.83	2.03	0.19	—	0.10
43.	बोरी	6	यू०ए०	16.06	0.25	0.05	0.03
44.	ईरवा	5	यू०ए०	17.25	0.02	—	0.01
45.	डोंबरवांब	5	यू०ए०	6.85	0.40	—	—
46.	बना नदी	5	यू०ए०	7.90	1.03	—	—
47.	योतीवतोली	5	यू०ए०	7.62	5.09	0.50	0.99
48.	बालपारा	5	यू०ए०	5.19	2.84	0.14	1.00
49.	मंगरूपपुर	5	यू०ए०	2.95	0.45	—	0.01
50.	तलानी	5	यू०ए०	2.80	0.45	0.04	0.03
51.	उमरवारी	ए०पी०	यू०ए०	3.15	1.14	—	—
		78-80					

12 बाठवीं योजना में भारी
लाई गई लायत

चरस-क्षमता

प्राप्त की गई क्षमता

सातवीं योजना
के अन्त पर

वार्षिक योजनाओं
के दौरान
अतिरिक्त

90-91 199-92
(प्रत्याशित)

9

10

11

12

13

143.00

277.21

196.28

7.33

4.80

45.64

42.55

8.88

—

2.40

20.95

55.14

46.41

0.25

0.80

67.58

62.15

40.81

0.75

0.80

75.00

113.26

78.01

0.57

—

50.94

20.26

2.97

1.26

1.60

44.57

20.78

1.50

0.19

0.80

14.36

10.32

—

—

—

75.00

33.73

8.74

—

0.80

40.88

30.87

—

—

—

20.45

7.01

—

—

—

9	10	11	12	13
45.93	17.56	—	—	—
290.23	113.92	1.00	—	0.80
289.16	156.27	51.36	2.80	3.20
236.77	162.50	105.68	1.13	4.00
206.05	111.53	36.77	2.00	1.60
182.28	80.25	—	—	1.60
71.98	67.29	58.47	0.78	—
66.54	27.19	19.52	1.10	1.60
69.27	25.31	—	—	—
139.11	38.62	—	—	—
62.69	28.58	—	—	—
46.62	16.86	—	—	—
90.14	45.12	—	—	—
172.02	66.90	—	—	—
84.30	29.80	—	—	—
523.00	190.00	—	—	—
256.45	36.31	—	—	—
158.72	65.14	—	—	0.80

	9	10	11	12	13
	103.60	31.21	—	—	—
	48.37	30.39	—	—	—
	88.36	36.22	—	—	—
	111.96	52.98	—	—	—
	99.91	16.15	—	—	—
	68.70	19.58	—	—	—
	232.78	135.57	—	—	—
	8.12	10.21	5.70	1.80	1.60
	1.18	4.62	3.52	—	0.54
	7.49	9.56	7.50	1.00	0.40
	8.33	2.83	1.50	—	0.30
	1.50	2.08	—	—	0.32
	13.94	4.35	—	—	—
	0.42	9.68	8.12	0.97	0.30
	3.10	4.88	4.30	0.60	0.10
	3.66	10.71	8.00	—	0.80
	6.42	7.64	—	1.35	0.80
	6.91	3.63	2.88	—	0.10

9	10	11	12	13
1.42	5.34	1.26	—	2.00
2.29	9.46	3.53	—	0.80
1.07	3.71	—	—	0.40
2.45	2.43	—	—	0.10
1.54	1.81	—	—	0.40
2.00	2.06	—	—	0.10
31.60	12.83	—	—	—
9.61	4.65	—	—	—
3.01	2.70	—	—	—
13.60	8.36	0.76	—	0.80
15.04	8.39	0.82	—	0.05
8.18	4.78	—	—	—
9.95	3.64	—	—	—
12.33	9.22	1.40	—	—
2.28	4.29	—	—	—
7.15	3.25	—	—	—
8.39	3.14	0.02	—	—
3.42	2.55	—	—	—

	9	10	11	12	13
	9.64	2.36	—	—	—
	9.16	8.71	—	—	—
	1.18	6.30	4.62	1.00	0.40
	7.14	3.12	—	—	—
	4.45	2.74	—	—	—
	13.38	1.54	—	—	—
	14.05	4.69	0.32	—	—
	14.93	5.25	—	—	—
	19.51	9.04	—	—	—
	31.94	7.49	—	—	—
	28.86	13.91	—	—	—
	23.60	8.35	—	—	—
	1.74	2.08	—	—	—
	15.73	10.45	—	—	—
	17.22	2.51	—	—	—
	6.45	3.59	—	—	—
	6.87	2.12	—	—	—
	1.04	1.80	0.80	0.70	0.10

9	10	11	12	13
0.91	0.96	—	—	—
2.49	1.50	—	—	—
2.28	2.44	—	—	—
2.01	2.03	—	—	—

1. यू०ए०—बैर-अनुमोदित ।

2. ए०पी०—वार्षिक योजना ।

3. परियोजनाओं का पूरा करने का कार्यक्रम परियोजना के आकार, धनराशि तथा निर्माण सामग्रियों की उपलब्धता और विस्थापन के दौरान जाने वाली तकनीकी कठिनाइयों को पूरा करने पर निर्भर करता है । उपरोक्त के अभाव में, साक्षात्तया सुदूर परियोजनाएँ 10-15 वर्ष की अवधि में तथा मध्यम सिवार्ड परियोजनाओं को पांच वर्ष में पूरा करने का कार्यक्रम होता है ।

4. परियोजना के निष्पादन में विनाश सुखतया विस्थापन के दौरान उसके कार्यक्रम में परिवर्तन के अतिरिक्त परियोजना को निधियों का अपर्याप्त आवंटन, अधिशुद्ध्य समस्याओं, सीमेंट, स्टील तथा डीजल जैसे दुर्लभ सामग्रियों की अनुपलब्धता के कारण होता है ।

सागर तटीय भूमि कटाव को रोकने के लिए अनुदान

3080. श्री एच० डी० देवगौडा : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान केन्द्रीय सरकार द्वारा कर्नाटक, केरल, माराष्ट्र तथा तमिलनाडु की सागर तटीय भूमि का कटाव रोकने के लिए जारी किए गए अनुदान का राज्यवार ध्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : समुद्र कटावरोधी कार्यों के लिए केवल राज्य सरकार को केन्द्रीय ऋण सहायता निम्नका की गयी है। पिछले तीन वर्षों के दौरान निम्नरुक्त की गयी राशि निम्नवत् है :—

वर्ष	राशि करोड़ रुपए में
1988-89	2.50
1989-90	2.37
199 -91	2.05

उत्तर प्रदेश में टेलीफोन एक्सचेंजों का विस्तार और आधुनिकीकरण

[हिन्दी]

3081. श्री राजवीर सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का उत्तर प्रदेश के बरेली और बदायूं जिलों में कार्यरत टेलीफोन एक्सचेंजों के आधुनिकीकरण और विस्तार करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० डी० रंगम्या नायडू) : (क) जी हां।

(ख) जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

उ० प्र० के बरेली और बदायूं जिलों में टेलीफोन एक्सचेंजों के आधुनिकीकरण/विस्तार के ध्यौरे

क्रम सं०	बीजूदा एक्सचेंज का नाम और किस्म	विस्तार/आधुनिकीकरण की योजनाएं
1	2	3
	जिला बरेली	विस्तार
1.	बरेली 9900 लाइनें (स्ट्रोजर)	4000 लाइन ई 10 की डिजिटल एक्सचेंज (भार० एल० यू०)

1	2	3
2. नवाबगंज	56 लाइनें	एमआईएलटी
3. रामनगर	25 लाइनें	स्ट्रोजर
4. भिटीरा	50 लाइनें	"
5. रिछा	50 लाइनें	"
6. भोजीपुरा	50 लाइनें	"
7. मीरगंज	50 लाइनें	"
8. धुरियां	25 लाइनें	"
9. भुटा	25 लाइनें	"
10. देवरानिया	25 लाइनें	"
11. देवचौरा	25 लाइनें	"
12. घोराटांडा	25 लाइनें	"
13. फतेहगंज	25 लाइनें	"
14. रिठोरा	25 लाइनें	"
15. बिसरतगंज	25 लाइनें	"
16. शीशगढ़	25 लाइनें	"
17. शेरगढ़	25 लाइनें	"
जिला बदायूं		
1. बदायूं	1000 लाइनें	(स्ट्रोजर)
2. बबराला	88 लाइनें	सी-डॉट
3. वामगंज	88 लाइनें	सी-डॉट
4. गबन	50 लाइनें	स्ट्रोजर
5. इस्लामनगर	50 लाइनें	"
6. देहूगबन	25 लाइनें	"
7. कादर चौक	25 लाइनें	"
8. ककराला	25 लाइनें	"
9. अल्हापुर	25 लाइनें	"

1	2		3
10. बिनावर	25 लाइनें	स्टोअर	एमआईएलटी 56 लाइनें
11. गुलेरिया	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
12. कछला	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
13. कुंवरगांव	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
14. रुवयानी	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
15. सैवपुर	50 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
16. उग्वीली	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
17. उसैद	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
18. उसवान	25 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें
19. आसफपुर	10 लाइनें	"	एमआईएलटी 56 लाइनें

उपयुक्त सभी योजनाएं आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरी हो जाने की संभावना है बशर्ते संसाधन उपलब्ध हों।

महाराष्ट्र में कंकौली में कम शक्ति वाला ट्रांसमीटर

[अनुवाद]

3082. प्रो० राम कापसे : क्या सूचना प्रसारण मंत्री 25 नवम्बर, 1991 के अतारांकित प्रश्न संख्या 40 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1991-92 के लिए दूरदर्शन के वार्षिक बजट में मूल रूप से निर्धारित किए गए व्यय का ध्येरा क्या है;

(ख) इस वर्ष में अब तक कितना खर्च किया गया है;

(ग) यह परियोजना कब तक पूरी हो जाएगी और इस पर कितनी लागत आएगी; और

(घ) इससे कुल कितने गांवों की कितनी जनसंख्या को दूरदर्शन के कार्यक्रम देख पाने की आशा है?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) महाराष्ट्र के कंकौली में अल्पशक्ति दूरदर्शन ट्रांसमीटर परियोजना के लिए दूरदर्शन के 1991-92 के वार्षिक बजट में 18.28 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है।

(ख) यद्यपि इस परियोजना पर अभी तक कोई खर्च नहीं किया गया है किन्तु 18.28 लाख रुपये की राशि मार्च, 1992 के अन्त तक खर्च करने की आशा है।

(ग) वर्तमान संकेतों के अनुसार कंकोली का ट्रांसमीटर 1993-94 के दौरान सेवा के लिए चालू करने की आशा है।

(घ) उक्त ट्रांसमीटर के चालू हो जाने से 315 गांव और करीब 3 लाख जनसंख्या को दूरदर्शन सेवा का लाभ मिलने की उम्मीद है।

इण्डियन एयरलाइन्स तथा एयर इंडिया में विमान परिवारिकायें

3083. श्रीमती चन्द्र प्रभा असें : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन एयरलाइन्स तथा एयर इंडिया की उड़ान सेवा में उड़ान-बार, कार्यरत विमान परिवारिकाओं की संख्या क्या है;

(ख) उनमें से 40 वर्ष की आयु पूरी करने वाली विमान परिवारिकाओं की संख्या क्या है;

(ग) क्या 40 वर्ष प्रयुक्त उससे अधिक आयु की विमान परिवारिकाओं को उड़ान सेवा से वापस बुलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है तथा उसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री साधुचरण सिन्धिया) : (क) एयर इंडिया और इण्डियन एयरलाइन्स में आज की तारीख में कार्य कर रही विमान परिवारिकाओं की कुल संख्या निम्न प्रकार है :—

एयर इण्डिया	1004
इण्डियन एयरलाइन्स	882

(ख) एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स में ऐसी विमान परिवारिकाओं की संख्या निम्न प्रकार है जिन्होंने 40 वर्ष की आयु पूरी कर ली है :—

एयर इण्डिया	59
इण्डियन एयर लाइन्स	51

(ग) और (घ) इण्डियन एयरलाइन्स में विमान परिवारिकाएं 58 वर्ष की आयु तक उड़ान ड्यूटी का निष्पादन कर सकती हैं जबकि एयर इण्डिया में वे 45 वर्ष की आयु तक उड़ान ड्यूटी कर सकती हैं जिसके बाद उन्हें प्राउण्ड ड्यूटी का काम सौंपा जाता है। निगम ने अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों पर लंबी अवधि की और कठिन प्रकार की ड्यूटी को देखकर ही ऐसा निर्णय लिया है।

बनासकांठा, गुजरात में टेलीफोन एक्सचेंज

3084. श्री हरिसिंह चावड़ा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का गुजरात के बनासकांठा जिले, विशेषकर थरवस में टेलीफोन एक्सचेंजों की स्थापना करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और

(ग) इन्हें कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगम्या नाथू) : (क) से (ग) (i) जी, हां। सरकार का, गुजरात में बनासकांठा जिले के उन स्थानों पर टेलीफोन स्थापित करने का प्रस्ताव है जहां कम से कम 10 आवेदकों की प्रवत मांग दर्ज है।

(ii) दो स्थानों, नामतः थाराड और थार, पर मैन्युअल टेलीफोन एक्सचेंज पहले ही कार्य कर रहे हैं। इनको दिसम्बर, 1984 से पहले आटोमैटिक एक्सचेंजों द्वारा बदलने की योजना बनाई गई है।

पूर्वी उड़ीसा में रत्नों के भंडार

3085. श्री शिबू सोरेन : क्या ज्ञान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा के बोलनस्येर, कालाहांडी, फूलबनी और कोरामुट जिलों में रत्न-भंडारों के बारे में कोई सर्वेक्षण कराया गया है;

(ख) क्या इन क्षेत्रों में एक रत्न खनन इकाई स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है;

(घ) क्या यह सच है कि इन क्षेत्रों में रत्नों और कीमती पत्थरों का भारी मात्रा में अवैध व्यापार किया जा रहा है; और

(ङ) वहां, ऐसी गतिविधियों को रोकने के लिए क्या कार्रवाई की गई या की जा रही है ?

ज्ञान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) उड़ीसा में यू० एन० डी० सी० पी० सहायता बाली " डेवलपमेंट आफ जैम-स्टोन रिसेसर्स आफ उड़ीसा स्टेट" नामक परियोजना इस समय कार्यान्वित की जा रही है। इस परियोजना का उद्देश्य राज्य के रत्न निक्षेपों का निर्धारण करना, उपयुक्त खनन एवं खोदने तकनीक अपना कर दृष्टान्त उत्पादन प्राप्त करना, आधुनिक रत्न परीक्षण प्रयोगशाला की स्थापना और जानकारी का उन्नयन करना, प्रशिक्षण देकर सम्बन्धित क्षेत्रों में कुशलता और विशेषज्ञता हासिल करना है।

(घ) इन जिलों में रत्नों और अर्द्ध-कीमती रत्नों के कुछ अवैध खनन व उनके व्यापार की सूचना मिली है।

(ङ) उड़ीसा खनिज (थोरी तथा अन्य अवैधानिक कार्य निवारण) अधिनियम, 1989 और

इसके अन्तर्गत बने नियम मई, 1990 से लागू किए गए हैं ताकि कीमती और अर्द्ध-कीमती रत्न पत्थरों सहित खनिजों के चोरी छिपे धंधे को रोका जा सके।

डाकघर, उपडाकघर, टेलीफोन एक्सचेंज और सार्वजनिक दूरभाष

3086. श्री अर्जुन चरण सेठी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1991-92 के दौरान विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में कितने स्थानीय डाकघर/उप-डाकघर/टेलीफोन एक्सचेंज और सार्वजनिक दूरभाष केन्द्र खोले गए;

(ख) अब तक ऐसे कितने कार्यालय खोले गए हैं और लक्ष्य की पूर्ति में कितना समय लगेगा; और

(ग) वर्ष 1992-93 के दौरान ऐसे कितने कार्यालय विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में खोलने का लक्ष्य है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) और (ख) टेलीफोन एक्सचेंज—जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है।

जहां तक शाखा डाकघर, उप डाकघर और सार्वजनिक टेलीफोनो का सम्बन्ध है, जानकारी एकत्र की जा रही है और इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

(ग) जब किसी स्थान पर न्यूनतम मांग दर्ज हो जाती है तब नए टेलीफोन एक्सचेंज खोले जाते हैं। टेलीफोन की मांग को पूरा करने के लिए मौजूदा एक्सचेंजों का विस्तार करके, या जहां से टेलीफोनो की नई मांग आती है वहाँ नए एक्सचेंज खोलकर लक्ष्य निर्धारित किए जाते हैं। टेलीफोन एक्सचेंजों, शाखा डाकघरों और उप डाकघरों के सम्बन्ध में 1992-93 के लिए निर्धारित लक्ष्यो का ध्यौरा देना अभी संभव नहीं है क्योंकि इन्हें अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

1992-93 के दौरान राज्यों और संघ क्षेत्रों में सार्वजनिक टेलीफोन घर खोलने के लिए जो लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं, उनका विवरण एकत्र किया जा रहा है और इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

विवरण

क्र. सं.	राज्य का नाम	31-3-91 की स्थिति के अनुसार एक्सचेंजों की संख्या	31-3-91 की स्थिति के अनुसार सविजतता	31-1-92 की स्थिति के अनुसार एक्सचेंजों की संख्या	31-1-92 की स्थिति के अनुसार सविजतता	31-1-92 तक वर्ष के दौरान बढ़ाए गए एक्सचेंजों की संख्या	31-1-92 तक वर्ष के दौरान बढ़ाई गई सविजतता	1991-92 के लिए स्थिति अनुसार अमला का लक्ष्य
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	मध्य प्रदेश	209	383724	2007	405651	(—) 2	21907	60036
2.	जसम	218	50799	217	55501	(—) 1	4702	17164
3.	बिहार	462	126794	481	137120	19	10326	31149
4.	गुजरात (दियू, वमण, दादर और नगर हवेली सहित)	1024	497208	1044	518251	20	21043	88349
5.	हरियाणा	411	130607	433	139372	22	8765	31381
6.	हिमाचल प्रदेश	311	39374	326	43154	15	3780	10844
7.	जम्मू व कश्मीर	140	32823	148	33722	8	899	6117
8.	कर्नाटक	1631	372747	1661	395130	30	22383	56819

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	केरल (सकलीय संघ शामिल क्षेत्र सहित)	648	281606	659	313392	11	31785	77403
10.	मध्य प्रदेश	1259	264382	1366	290094	107	25712	70327
11.	महाराष्ट्र (सोबा राज्य सहित)	1756	1210414	1813	1307444	57	97030	142571
12.	उत्तर पूर्व (अरुणाचल प्रदेश, अजिपुर, मेघालय, जिबोरम, नागालैंड और त्रिपुरा सहित)	168	32376	170	35097	2	2721	9717
13.	उड़ीसा	475	83069	497	94699	22	11630	11770
14.	पंजाब (बम्बईयह सहित)	550	227279	554	234919	4	7640	48674
15.	राजस्थान	882	197477	895	204934	13	7457	31452
16.	तमिलनाडु (पॉन्डिचेरी सहित)	1276	499862	1282	520944	6	21082	62152
17.	उत्तर प्रदेश	1237	400337	1265	436103	28	35766	77928

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18. पश्चिम बंगाल (सिर्फिकन राज्य और वर्षमान निकोबार सहित)	546	385472	537	389565	(-)	9	4093	46133
19. दिल्ली (संघ शासित क्षेत्र)	70	607676	74	676676		4	69000	70900
कुल :	15073	5824027	15429	6231768		356	407741	950886

यमुना जल का बंटवारा

3087. श्री सिधु चरण माधुर :

श्रीमती कृष्णदेव कौर :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यमुना नदी पर पूरु की गई परियोजनाओं की आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद इस नदी में जल उपलब्धता कितनी है;

(ख) विभिन्न सम्बद्ध राज्यों द्वारा जल की कितनी मांग की गई है;

(ग) क्या सरकार ने यमुना नदी की बाढ़ वाले फालतू जल का उपयोग करने हेतु कोई योजनाएं तैयार की हैं; और

(घ) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य के हिस्से सहित तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री सिद्धाचरण शुक्ल) : (क) अध्यक्ष, केन्द्रीय जल आयोग ने जुलाई, 1991 की अपनी रिपोर्ट में अनुमान लगाया है कि ओखला पर 75% विश्वसनीयता पर 11.70 बी० सी० एम० की कुल वार्षिक उपलब्धता में से योजना-पूर्व परियोजनाओं और योजना आयोग द्वारा अनुमोदित परियोजनाओं की आवश्यकताओं को निकाल कर ओखला पर 3.315 बिलियन क्यूबिक मीटर जल उपलब्ध होगा। यह उपलब्धता 2.09 बी० सी० एम० तक कम हो जाती है यदि अनुमोदित लेकिन पूर्ण/निर्माणधीन परियोजनाओं को भी ध्यान में रखा जाता है। यह उपलब्धता परिस्थितिकी विचार से नदी में अपेक्षित 0.32 बी० सी० एम० के न्यूनतम प्रवाह में शामिल नहीं है।

(ख) विभिन्न राज्यों द्वारा परिलक्षित कुल आवश्यकता निम्नवत् है :—

(बिलियन क्यूबिक मीटर)

क्रम सं०	राज्य	वर्ष 1990 तक वचनबद्धता उपयोग	2001 ई० सन के लिए भावी मांग	कुल
1.	हरियाणा	7.016	14.817	21.833
2.	उत्तर प्रदेश	3.178	13.773	16.951
3.	हिमाचल प्रदेश	0.178	0.997	1.342
4.	राजस्थान	0.102	7.628	7.750
5.	संघ शासित क्षेत्र दिल्ली	0.645	1.022	1.667
कुल :				49.543

(ग) और (घ) इस समय अधिशेष बाढ़ जल को सवित करने के लिए, यमुना बेसिन में निम्न-लिखित भण्डारणों का प्रस्ताव है :—

1. लखवार ब्यासी	0.33 बी० सी० एम०
2. किशाऊ	1.32 बी० सी० एम०
3. रेनुका	0.45 बी० सी० एम०

लखवार ब्यासी को योजना आयोग द्वारा पहले ही स्वीकृत किया जा चुका है और निर्माणाधीन है। किशाऊ और रेनुका बांध अन्वेषणाधीन हैं।

यमुना जल के बंटवारे पर मुख्यमंत्रियों की 22 दिसम्बर 91 और 10-1-92 को हुई अन्तर्राष्ट्रीय बैठकों में विचार-विमर्श किया गया। अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्णय किया गया कि हृषिनी कुण्ड बराज, रेनुका बांध, दिल्ली के लिए अतिरिक्त समानांतर चैनल के निर्माण और बेसिन राज्यों के लिए पेयजल आपूर्ति हेतु शेष जल के बंटवारे सम्बन्धी समझौतों के मसौदे विचार-विमर्श हेतु तैयार किए जायें और उन्हें 28-1-92 को निश्चित की गई मुख्यमंत्रियों की अगली अन्तर्राष्ट्रीय बैठक में अन्तिम रूप दिया जाए। उक्त मुद्दों पर समझौतों के मसौदे राज्यों को विचारार्थ परिष्कृत किए गए हैं। यह भी सहमति हुई कि जो मुद्दे बातचीत द्वारा तय नहीं होंगे उन्हें, बाद में, अधिकरण को भेजा जा सकता है।

पश्चिम बंगाल में सोने की प्रगति

[हिन्दी]

3088. श्रीमती गिरिजा देबी : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पश्चिम बंगाल के बकोनारी गांव में सोने के कणों वाली रेत की जांच की है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और

(ग) सरकार इस रेत से सोना प्राप्त करने के लिए क्या प्रयत्न कर रही है ?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) से (ग) भारतीय भूसर्वेक्षण (जी० एम० आई०) और पश्चिम बंगाल सरकार पुरुलिया जिले के कुछ भागों में सर्वेक्षण कर रही है। पुरुलिया जिले में कुछ नदी धाराओं में बजरी स्वर्ण का पता लगा है। इन नदियों द्वारा लगाई गई रेत में अधिकतर 0.1 ग्राम प्रति टन से कम प्राकृतिक स्वर्ण के कण पाए जाते हैं। आस-पास की प्राथमिक खड्डान झोतों से कुछ नमूनों में लगभग 1 ग्राम प्रति टन होने का संकेत मिला है। अभी तक किए गए सर्वेक्षण से पुरुलिया जिले में अथवा पश्चिम बंगाल के किसी अन्य जिले में न तो कोई लाभप्रद प्राथमिक झोत खड्डान और न ही आर्थिक महत्त्व के बजरी निक्षेप का पता चला है।

दामोदर घाटी निगम में बिस्थापितों को रोजगार

[अनुचाष]

3089. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : क्या बिद्युत तथा गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दामोदर घाटी निगम द्वारा विभिन्न योजनाओं के लिए अधिगृहीत की गई भूमि का ब्योरा क्या है और किन-किन गांवों से यह भूमि अधिगृहीत की गई है;

(ख) क्या इन गांव के लोगो के बिस्थापित हो जान से ये लोग बेरोजगार हो गए हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का बिस्थापित परिवारों के कम से कम एक सदस्य को रोजगार उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाने का बिचार है ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाश राय) : (क) से (ग) तिलैया, कोनार, मयान व पचेत में बांध और दुर्गापुर में एक बराज तथा बोकारो, चन्द्रपुरा व दुर्गापुर में तःप विद्युत कन्द्रों के निर्माण के लिए बिहार व पश्चिम बंगाल में निजी भूमि व बन्धु भूमि सहित लगभग 1,28,000 एकड़ भूमि अधिगृहीत की गई है। बिद्युत पारेषण एवं वितरण सम्बन्धी लाइनों के निर्माण के लिए समय-समय पर भूमि के छोटे-छोटे खण्ड भी अधिगृहीत किए जाते हैं। मेजिया ताप विद्युत परियोजना के लिए हाल ही में पश्चिम बंगाल में भी भूमि अधिगृहीत की गई है। 1940 और 1950 के दशक के दौरान जब भूमि अधिगृहीत की गई थी तो जिसकी भूमि अधिगृहीत की गई थी उसको नकद मुभावजे का भुगतान किया गया था अथवा भूमि के बदले में दामोदर घाटी निगम द्वारा भूमि उपलब्ध कराई गई थी। यह परिकल्पना नहीं की गयी थी कि जिनकी भूमि ली गयी है उनको रोजगार दिए जाने की नीति अपनायी जायेगी, लेकिन इस प्रकार के बिस्थापित परिवारों के योग्य एवं इच्छुक सदस्यों को रोजगार उपलब्ध कराए गए थे।

दूरदर्शन धारावाहिकों को कुछ और कड़ियां जोड़ने की अनुमति

[हिन्दी]

3090. श्री सुरज मंडल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कौन-कौन से धारावाहिकों को कुछ और कड़ियां जोड़ने के बाद स्वीकृति दी गयी और उनमें कितनी कड़ियां शामिल की गयीं;

(ख) दूरदर्शन धारावाहिकों में और अधिक कड़ियां जोड़े जाने की अनुमति दिए जाने सम्बन्धी मार्गनिर्देशों का ब्योरा क्या है;

(ग) क्या शहीद स्वतंत्रता सेनानी बिरसा मुंडा, सिद्धू कानू और तिलका माझी के जीवन पर कोई धारावाहिक/फिल्म बनाने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) ब्योरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) कड़ियों का विस्तार, यदि कोई हो, की मंजूरी प्रत्येक प्रस्ताव की गुणवत्ता अर्थात् कहानी, विषयगत मूल्य, दमकों में धाराबाहिक की लोकप्रियता इत्यादि को ध्यान में रखते हुए दी जाती है।

(ग) और (घ) दूरदर्शन की नयी प्रायोजन स्कीम के अन्तर्गत "बिरसा मुंडा" पर कुछ प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं, किन्तु सिद्धू कानू, तिलका मांझी, इत्यादि पर ऐसे कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुए हैं।

विवरण

1. प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत धाराबाहिक :

क्रम संख्या	धाराबाहिक का नाम	बढ़ाई गई/फिर से शुरू की गयी कड़ियों की संख्या
1	2	3
1.	रामायण	26 (छत्तर रामायण के लिए 39 अतिरिक्त कड़ियां)
2.	महाभारत	39
3.	कर्मभूमि	4
4.	कहां गए वे लोग	13
5.	जिन्दगी	13
6.	मनोरंजन	7
7.	और भी हैं राहें	6
8.	बहादुर शाह जफर	1
9.	चुनीती	9
10.	कचा सागर	13
11.	मालगुड़ी डेज	13
12.	क्विज टाइम	21
13.	हिमाचल बर्सेन	13
14.	अदालत	13
15.	सुनील गाबस्कर प्रेजेन्ट्स	13

1	2	3
16.	उद्दान	19
17.	कशमकश	13
18.	एक कहानी	13
19.	मैला आंचल	2
20.	गुल गुलशन गुलफाम	19
21.	टीपू सुल्तान की तलवार	20
22.	बागले की बुनिया	13
2. कमीशनर कार्याक्रम स्कीम के अन्तर्गत द्वाराबाहिक :		
1.	वर्तमान	24
2.	बानू कुंवर सिंह	4
3.	परित्रहीन	7
4.	बिग टॉप	4

उत्तर प्रदेश के जिलों में पंचायतों को टेलीफोन डाक और तार की सुविधाएं

3091. डॉ० लाल बहादुर शास्त्री : क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के अलीगढ़ (हाथरस) बिजनौर और बुलन्दशहर में कितनी ग्राम पंचायतों को टेलीफोन डाक और तारघर की सुविधाएं दी गई हैं; और

(ख) 1991-92 के दौरान उत्तर प्रदेश के उक्त जिलों में कितने विभागीय डाकघर और टेलीफोन कनेक्शन की सुविधाएं उपलब्ध कराने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (जी पी० बी० रंगव्या नाथद्व) : (क) 29 फरवरी, 1992 तक के धीरे लिम्नानुसार हैं :—

क्रम सं०	जिला	पंचायत टेलीफोनों की संख्या	डाकघरों की संख्या	तारघरों (फोनोकाम) की संख्या
1.	अलीगढ़ (हाथरस)	133	409	62
2.	बुलन्दशहर	121	305	87
3.	बिजनौर	36	208	30

(ख) 1991-92 के लक्ष्य निम्नानुसार हैं :—

क्रम सं०	जिले का नाम	पचायत टेलीफोनो की संख्या	डाकघरों की संख्या
1.	अलीगढ़ (हाथरस)	55	शून्य
2.	बुलन्दशहर	20	शून्य
3.	बिजनौर	35	शून्य

स्वीकृत प्रकरणों की कटौती

3092. श्रीमती सुमित्रा महाजन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूरदर्शन किसी धारावाहिक के स्वीकृत प्रकृशा (डिजिस्टोइस) की संख्या में कटौती कर सकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या स्वीकृत किन्तु अप्रसारित प्रकरणों के निर्माताओं को अतिपूर्ति करने का कोई प्रावधान है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) यदि कोई निर्माता दूरदर्शन द्वारा निविष्ट शर्तों का पालन नहीं करता तो उस स्थिति में दूरदर्शन को किसी भी समय कई प्रकरणों वाले कार्यक्रम के प्रसारण से इन्कार करने का अधिकार है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) यह सवाल पैदा ही नहीं होता।

पश्चिम को बहने वाली नदियों को तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों की ओर दिक्परिवर्तन

३

[अनुवाद]

3093. डा० बी० राजेश्वरन :

श्री आर० धनुषकोडी आदित्यन :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केरल के समुद्र तट पर अरब सागर में मिलने वाली पश्चिम को बहने वाली नदियों के पानी को तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों की ओर दिक्परिवर्तन करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण कुक्कल) : (क) और (ख) जल संसाधनों के विकास के लिए सरकार द्वारा तैयार किए गए राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में, अन्य बातों के साथ-साथ अरब सागर में मिलने वाली केरल और कर्नाटक के पश्चिम में बहने वाली नदियों को पश्चिमी घाटों के पूर्व के जल की कमी वाले क्षेत्रों में आंशिक रूप से व्यपर्णित करने की परिकल्पना है।

राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण ने पम्बा-अचेनकोविल बंगई सम्पर्क की प्राथमिक व्यवहृष्टता रिपोर्ट तैयार की है। इसमें लगभग एक लाख हेक्टेयर भूमि की सिंचाई आवश्यकता को पूरा करने के लिए केरल में 25 मेगावाट के विद्युत उत्पादन और तमिलनाडु के सूखा प्रबन्धन जिलों के लिए पेयजल प्राबधान के लाभों की परिकल्पना है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

बीयर फैक्ट्रियों को लाइसेंस

[हिन्दी]

3094. श्री यशवन्तराव पाटिल : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में 110 बीयर फैक्ट्रियों को लाइसेंस जारी किए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है;

(ग) क्या अरब देशों में बीयर की भारी मांग को ध्यान में रखते हुए सरकार ने इन फैक्ट्रियों में उत्पादित बीयर के निर्यात के लिए कुछ शर्तें रखी हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या सरकार का विचार अरब देशों में बीयर की मांग को ध्यान में रखते हुए बीयर के उत्पादन के लिए और लाइसेंस जारी करने का है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोखामे) : (क) और (ख) हाल में सरकार ने बीयर तैयार करने के लिए केवल 6 आणव पत्र जारी किए हैं जिनमें से 4 अतिबासी भारतीयों को और 2 भारतीय निवासियों को जारी किए गए हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(इ) बीयर तैयार करने के लिए आशय-पत्रों की मंजूरी के आवेदन पत्र सरकार के विचाराधीन हैं।

उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम के एककों में अनुसूचित जातियों/
अनुसूचित जनजातियों हेतु आरक्षित कोटा

309. श्री राम निहोर राय : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम की ताप बिद्युत परियोजना में कार्यरत कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या कितनी है;

(ख) इसमें अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों से सम्बन्धित कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या कितनी है;

(ग) क्या अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लोगों के लिए आरक्षित कोटा पूरा कर लिया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इसे कब तक भर लिया जायेगा ?

बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम की ताप बिद्युत परियोजनाओं नामक: सिंगरोली, रिहन्द, दादरी और औरैया में 1-1-92 की स्थिति के अनुसार कार्यरत कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या तथा अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति (अ० जा०/अ० ज० जा०) से सम्बन्धित कर्मचारियों की संख्या का अपौरा निम्न प्रकार है :—

श्रेणी	कर्मचारियों की संख्या		
	कुल	अ० जा०	अ० ज० जा०
क	1382	74	4
ख	538	88	2
ग	2353	482	53
घ	649	169	4

(ग) जी, नहीं।

(घ) अ० जा० व अ० ज० जा० श्रेणियों की संख्या कम होने का मुख्य कारण उपयुक्त योग्य व्यक्तियों की अनुपलब्धता होना है। शेष रिक्त पदों को भरने के लिये राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम द्वारा

समय-समय पर विशेष भर्ती अभियान चलाए जाते हैं। इस प्रकार के तीन भर्ती अभियान पहले ही चलाए जा चुके हैं।

ऊर्जा क्षेत्र के लिए विश्व बैंक से सहायता

[अनुवाद]

3096. प्रो० के० बी० चामस : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में ऊर्जा क्षेत्र के विकास के लिए विश्व बैंक से कितनी सहायता की मांग की गई है;

(ख) इस सहायता से सम्बन्धित शर्तों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) विद्युत वित्त निगम द्वारा किन-किन राज्यों को धनराशि प्रदान की जा रही है ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत, ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्याण राय) : (क) 31-2-92 की स्थिति के अनुसार विद्युत क्षेत्र के लिए विश्व बैंक 6.957 बिलियन अमरीकी डालर की राशि का ऋण/उधार के रूप में उपलब्ध करा रहा है।

(ख) विश्व बैंक, अन्तर्राष्ट्रीय पुनर्वास एवं विकास बैंक (आई० बी० आर० डी०) के माध्यम से तथा अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ (आई० डी० ए०) के माध्यम से भी ऋण/उधार की सुविधा प्रदान कर रहा है। आई० बी० आर० डी० के ऋणों का भुगतान 20 वर्ष से भी अधिक अवधि में किया जा सकता है और ब्याज की दर में अर्धवार्षिक रूप से संशोधन किया जाता है और इसके ऋण लागत से सम्बन्धित मार्गदर्शी मिश्रितों के अनुरूप इसकी गणना की जाती है। आई० डी० ए० ऋणों पर किसी प्रकार का ब्याज नहीं लिया जाता है तथापि प्राप्त की गई ऋण की राशि और बकाया राशि पर 0.75% के सेवा प्रभार बसूल किए जाते हैं। आई० डी० ए० ऋण के पुनर्भुगतान की अवधि 35 वर्षों में पुनर्भुगतान किए जाने से भी अधिक होनी है जिसमें 10 वर्ष की छूट की भी अवधि शामिल होगी।

(ग) निम्नलिखित राज्य विद्युत यूटिलिटीज का वित्तपोषण विद्युत वित्त निगम द्वारा किया जा रहा है :—

1. आंध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड।
2. अरुणाचल प्रदेश।
3. असम राज्य बिजली बोर्ड।
4. बिहार राज्य बिजली बोर्ड।
5. गुजरात बिजली बोर्ड।
6. हिमाचल प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड।
7. जम्मू और कश्मीर।

8. कर्नाटक बिजली बोर्ड ।
9. कर्नाटक पाँवर कारपोरेशन लिमिटेड ।
10. केरल राज्य बिजली बोर्ड ।
11. मध्य प्रदेश बिजली बोर्ड ।
12. मिजोरम ।
13. नागालैंड ।
14. उड़ीसा ।
15. उड़ीसा पाँवर जनरेशन कारपोरेशन लिमिटेड ।
16. तेनुषाट बिद्युत निगम लिमिटेड ।
17. पंजाब राज्य बिजली बोर्ड ।
18. राजस्थान राज्य बिजली बोर्ड ।
19. सिक्किम ।
20. तमिलनाडु राज्य बिजली बोर्ड ।
21. त्रिपुरा ।
22. उत्तर प्रदेश ।
23. उत्तर प्रदेश राज्य बिद्युत उत्पादन निगम लिमिटेड ।
24. पश्चिम बंगाल राज्य बिजली बोर्ड ।
25. दुर्गापुर प्रोजेक्ट्स लिमिटेड ।
26. पश्चिम बंगाल पावर डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड ।
27. हरियाणा राज्य बिजली बोर्ड ।
28. महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड ।

खजुराहो, मध्य प्रदेश में एम० टी० डी० सुविधा

[हिन्दी]

3098. श्री अरविन्द नेताम :

श्री योगानन्द सरस्वती :

क्या संचार मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को खजुराहो, प्रदेश मध्य में एम० टी० डी० सुविधा उपलब्ध कराने के लिए मध्य प्रदेश सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो यह सुविधा कब तक उपलब्ध करा दी जाएगी ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगया नायडू) : (क) जी हां।

(ख) 1992-93 के दौरान।

रांची, बिहार में केबलों की खरीद

3099. श्री राजेश कुमार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रांची क टेलीफोन निदेशक द्वारा वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज के लिए कितने मूल्य के केबलों की खरीद की गई; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगया नायडू) : शून्य।

(ग) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए एक भी नहीं।

बहुराष्ट्रीय निगमों में रोजगार ग्रहण करने वाले सी-डॉट कर्मचारी

[अनुवाद]

3100. श्री देवेश प्रसाद यादव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1989, 1990 और 1991 के दौरान अनेक कर्मचारियों ने, जिन्होंने सी-डॉट छोड़ दी थी, ने बहुराष्ट्रीय निगमों में रोजगार ग्रहण कर लिया है;

(ख) उसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार ने सी-डॉट कर्मचारियों के निष्क्रमण को रोकने के लिए क्या कदम उठाए हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगया नायडू) : (क) सरकार को इस बात की जानकारी नहीं है।

(ख) उपर्युक्त "क" के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सुविधा प्रदान करने के लिए सी-डॉट अनुशाषी पनिसद समय-समय पर कर्मचारियों के वेतन एवं पक की समीक्षा करती है।

गेहूँ आटा मिलें

3101. श्रीमती बिल कुमारी मंडारी : क्या खाद्य प्रसंस्करण और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या गेहूं आटा मिल स्थापित करने हेतु कुछ मानदण्ड रक्ते गए हैं;
- (ख) यदि हां, तो सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और पिछले तीन वित्त वर्षों के दौरान ऐसे एकक कहां-कहां स्थापित किए गए हैं;
- (ग) क्या सरकार का विचार भविष्य में ऐसी ही गेहूं-आटा मिलें स्थापित करने का है;
- (घ) यदि हां, तो सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोसांणी) : (क) और (ख) लागू औद्योगिक नीति के अनुसार गेहूं रोलर मिल उद्योग को लाइसेंसमुक्त कर दिया गया है। अगले तीन वर्षों में स्थापित की जाने वाली आटा मिल यूनिटों को संख्या के सम्बन्ध में मंत्रालय द्वारा कोई भविष्य-वाणी नहीं की जा सकती क्योंकि यह पूर्णतया निजी उद्योगों द्वारा प्रारंभ करने पर निर्भर करता है।

(ग) से (ङ) सरकार देश में कोई रोलर आटा मिल स्थापित नहीं करती है क्योंकि यह अधिकांशतः निजी सेक्टर में स्थापित हैं।

मिजोरम में इस्पात संयंत्र की स्थापना

3102. डा० सी० तिलवेरा : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिजोरम में सरकारी अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) और (ख) मिजोरम में सरकारी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, निजी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र की स्थापना की जा सकती है जिसके लिए सरकारी अनुमोदन की कोई आवश्यकता नहीं है।

कोयम्बतूर में खाद्य प्रसंस्करण एकक

3103. श्री सी०के० कुप्पुस्वामी : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को कोयम्बतूर में पैदा होने वाले अच्छी किस्म के फलों का उपयोग करने के लिए वहां एक खाद्य प्रसंस्करण एकक स्थापित करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोसांणी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

गाजियाबाद, उत्तर प्रदेश में डाक प्रणाली

[हिन्दी]

3104. श्री चिन्मयानन्द स्वामी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गाजियाबाद, उत्तर प्रदेश विशेषकर लोनी में डाक प्रणाली में गिरावट आ रही है;

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

(ग) सरकार द्वारा वहां डाक प्रणाली में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी०बी० रंगड्या नाथू) : (क) जी नहीं। इस क्षेत्र में डाक वितरण प्रणाली आमतौर पर सन्तोषजनक ढंग से काम कर रही है।

(ख) उपर्युक्त (क) के उत्तर को मद्देनजर रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) डाक वितरण प्रणाली की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए सेवा में और आगे सुधार करने के लिए यहां की वितरण गश्तों (डिलीवरी बीट्स) का पुनर्गठन किया जा रहा है।

सतलुज यमुना सम्पर्क नहर

3105. श्री नारायण सिंह चौधरी : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1986 में केन्द्रीय सरकार और हरियाणा राज्य के बीच एक ऐम समझौते पर हस्ताक्षर हुए थे कि सतलुज यमुना सम्पर्क नहर परियोजना का समूचा व्यय केन्द्रीय सरकार द्वारा बहूना किया जाएगा;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने इस समझौते को कार्यान्वित किया है;

(ग) यदि हां, तो कब तक;

(घ) क्या इस नहर के निर्माण पर किए गए व्यय का हरियाणा सरकार को भुगतान कर दिया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो इस परियोजना पर कितनी धनराशि और खर्च की जाएगी ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (घ) दिसम्बर, 1986 में लिए गये निर्णय के अनुसार, पंजाब से होकर गुजरने वाली सतलुज यमुना सम्पर्क नहर, जिसमें 121 कि०मी० लम्बा सम्पर्क चैनल शामिल है, का विन पोषण केन्द्रीय सरकार द्वारा विशेष मामले के रूप में किया जाता है। वर्ष 86-87 के बाद से इस परियोजना पर व्यय को पूरा करने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा

तदनुसार निर्मितियां की जा रही है। वर्ष 1985-86 तक, इस परियोजना पर हुआ व्यय हरियाणा और पंजाब राज्य सरकारों द्वारा बांटा जा रहा था और उस अवधि तक परियोजना पर किए गए खर्च के बारे में पंजाब द्वारा 9.57 करोड़ रुपए और हरियाणा द्वारा 110.50 करोड़ रुपए की की गई निर्मितियों की उन्हें पूर्णतः अदायगी कर दी गई है।

(ङ) इसकी 499.12 करोड़ रुपए की अद्यतन अनुमोदित लागत की तुलना में मार्च, 1991 तक लगभग 456 करोड़ रुपए व्यय हुआ।

अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह में मत्स्य उत्पाद इकाइयां

[अनुवाद]

3106. श्री हम्मान मोहलाह : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह में सम्भावित मत्स्य उत्पाद का अनुमान लगाया है;

(ख) यदि हां, तो इसका ब्योरा क्या है;

(ग) क्या सरकार के पास उस क्षेत्र में मत्स्य उद्योग से पूरा लाभ उठाने के लिए और बड़े पैमाने पर मत्स्य उत्पाद केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा इसके शीघ्र निपटान के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं अथवा आगे क्या कदम उठाए जाएंगे ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री गिरिधर गोर्गो) : (क) और (ख) सरकार द्वारा गठित एक कार्य दल ने अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह के आस-पास भारतीय विशिष्ट आर्थिक जोन में 50 मी० से अधिक गहराई में पेलैजिक मात्स्यिकी ससाधनों के 1,39,000 टन होने का अनुमान लगाया था।

(ग) से (ङ) सरकार द्वारा 1991 में गठित दूसरे दल ने गहन समुद्री मात्स्यिकी बुनियादी सुविधाओं के विकास, अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह में मछली के प्रसंस्करण और वहां से निर्यात के लिए योजनायें तैयार की हैं और अन्य बातों के साथ-साथ मछली उत्पादन और निर्यात बढ़ाने के उपायों, सयुक्त उद्यमों, गहन समुद्री मात्स्यिकी जलयानों को चलाने, बुनियादी सुविधा विकास आदि की सिफारिश की है। अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह ने मात्स्यिकी संकटर के विकास के लिए योजनायें तैयार की हैं और अण्डमान एवं निकोबार द्वीपसमूह एकीकृत विकास निगम की स्थापना की है।

दिल्ली विद्युत् प्रदाय संस्थान द्वारा परियोजनाओं में बिलम्ब

3107. श्री जीवन शर्मा :

श्री नीतीश कुमार :

क्या विद्युत् और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विद्युत् प्रदाय संस्थान द्वारा शुरू की गई कई परियोजनाएं बिलम्बित हो गई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

विद्युत् एवं गैरपरंपरागत, ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाश राय) : (क) से (ग) डेसू द्वारा हाथ में ली गई विद्युत् उत्पादन तथा विभिन्न बोल्डता स्तरों पर पारेषण एवं वितरण प्रणाली के संवर्धन सम्बन्धी कुछ परियोजनाएं, अन्य बातों के साथ-साथ निर्धारित प्रशासनिक एवं वित्तीय औपचारिकताएं पूरी करने, तकनीकी एवं बाणिज्यिक पहलुओं तथा मार्गाधिकार आदि जैसी समस्याओं के समाधान करने में अधिक समय लगने के कारण बिलम्बित हुई हैं। अधिकांश परियोजनाएं अब संतोषजनक रूप से चल रही हैं।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के विकास के लिए ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को प्रशिक्षण

[हिन्दी]

3108. श्री बाबू ब्याल जोशी : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों का विकास करने के लिए ग्रामीण क्षेत्रों के लोगों को प्रशिक्षण देने हेतु सहकारी समितियों और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को सहायता देती है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान कितनी-कितनी संगठनों को कितनी-कितनी सहायता दी गई;

(ग) यदि ऐसी कोई सहायता नहीं दी गई तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) क्या राजस्थान के झालावाड़ जिले में बड़े पैमाने पर मन्तरों की खेती को ध्यान में रखते हुए सरकार का वहां संतरा-रस प्रसंस्करण यूनिटों की स्थापना करने अथवा सहकारी यूनिटों को सहायता प्रदान करने का विचार है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगी) : (क) और (ख) इस मंत्रालय द्वारा योजना स्कीमों के अधीन पिछले दो वर्षों में प्रशिक्षण के लिए दी गई सहायता अनुलग्नक में दी गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय का स्वयं किसी राज्य में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। परन्तु इस मंत्रालय ने योजना स्कीम तैयार की है जिसके अधीन खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास के लिए राज्य सरकारों, सहकारी समितियों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों आदि को सहायता दी जाती है। झालावाड़ जिले में फलों पर आधारित उद्योगों की स्थापना हेतु सहायता प्राप्त करने के लिए राजस्थान सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

पवन ऊर्जा और सौर ऊर्जा की क्षमता

[अनुवाद]

3109. श्री गंगाधर सानीपल्ली : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत संबंधी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोतों विशेषतः पवन ऊर्जा और सौर ऊर्जा की क्षमता का आकलन करने हेतु कोई सर्वेक्षण किया है;

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

(ग) यदि हां, तो गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोतों का उपयोग करने हेतु क्या विशिष्ट कदम उठाये गये हैं ?

बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) देश में सौर ऊर्जा की संभाव्यता का मूल्यांकन करने के लिए कोई विशिष्ट सर्वेक्षण नहीं किया गया है। पहले से ही उपलब्ध सौर विकिरण डाटा के आधार पर भारत प्रतिवर्ष 5×10^{15} कि० बा० घंटा से अधिक सौर ऊर्जा प्राप्त करता है। इस स्तर पर सौर ऊर्जा के उपलब्धता से यह प्रतीत होता है कि देश के लगभग सभी भागों में सौर तापीय और सौर प्रकाशबोलीय प्रणालियों का इस्तेमाल किया जा सकता है। लगभग सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में पवन मानचित्रण और पवन प्रबोधन के माध्यम से देश में पवन ऊर्जा के उपयोग के लिए संसाधन आधार तैयार करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं। देश में विभिन्न प्रकार के नए और अक्षय ऊर्जा स्रोतों और प्रौद्योगिकियों की अनुमानित संभाव्यता नीचे दी गई है :

बायोमैस संयंत्र	40 मिलियन
बायोमास	17,000 मे०बा०
उन्नत चूल्हा	: 120 मिलियन
मिनी-भाइक्रो जल बिद्युत	5,000 मे०बा०
पवन ऊर्जा	: 20,000 मे०बा०

(ग) अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत विभाग सौर तापीय, सौर प्रकाशबोलीय, बायोमैस, उन्नत चूल्हा,

पवन ऊर्जा, मिनी-माइक्रो जल बिद्युत, ऊर्जाग्राम, बायोमास, प्रणालियों आदि जैसे अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों पर आधारित विभिन्न प्रणालियों और युक्तियों के अनुसंधान, विकास, प्रदर्शन और उपयोग के एक व्यापक कार्यक्रम को कार्यान्वित कर रहा है। सरकार नए तथा अक्षय ऊर्जा स्रोतों की प्रणालियों और युक्तियों के निर्माताओं एवं उपयोगकर्ताओं को आर्थिक सहायता; उदान शर्तों पर ऋण; ऋण भत्ता; बिक्री कर, उत्पाद शुल्क, सीमा शुल्क में राहत जैसे राजस्व सम्बन्धी प्रोत्साहनों के रूप में विभिन्न प्रकार के प्रोत्साहन दे रही है। विभिन्न प्रकार के श्रव्यदृश्य साधनों, प्रदर्शनियों, मुद्रण प्रचार माध्यमों आदि के द्वारा प्रचार और जन जागृति अभियान भी शुरू किया जा रहा है।

जापानियों के लिए गोवा में पर्यटन स्थलों का विकास

[हिन्दी]

3110. श्री विजय कुमार यादव : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 12 फरवरी, 1991 के नवभारत टाइम्स में "जापानियों के लिए गोवा में ऐशगाह बनेगी" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा केवल विदेशियों के लिए सुरक्षित पर्यटन स्थल विकसित करने के क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां। यह समाचार 12 फरवरी, 1992 के नवभारत टाइम्स में प्रकाशित हुआ है।

(ख) प्रस्तावित पर्यटक गांव की स्थापना होने पर उसे भारतीय तथा विदेशी दोनों प्रकार के पर्यटकों के लिए खोल दिया जाएगा।

इस्पात का निर्यात

[अनुवाद]

3111. श्री विजय नवल पाटील : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1991-92 के दौरान इस्पात उत्पादों का कितना निर्यात करने का लक्ष्य है;

(ख) क्या लक्ष्य पूरा हो गया है;

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

(घ) इस्पात के निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री लक्ष्मण मोहन देव) : (क) वर्ष 1991-92 के लिए इस्पात के निर्यात का लक्ष्य 6.3 लाख टन निर्धारित किया गया है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में विशिष्ट उत्पादों का निर्यात उनकी मांग पर निर्भर करता है। अन्तर्राष्ट्रीय इस्पात व्यापार में मन्दी की प्रवृत्ति और विदेशी मांग में कमी होने के कारण निर्यात कम हो गया है।

(घ) आठवीं योजना के लिए लोहे और इस्पात से सम्बन्धित कार्य दल द्वारा अनुशसित विस्तृत योजना में मौजूदा एकीकृत इस्पात संयंत्रों का नवीकरण और प्रौद्योगिकीय उन्नयन, अतिरिक्त क्षमता का सृजन और गौण क्षेत्र में उत्पादन में वृद्धि करना और मूल्य-वर्धित उत्पादों के निर्यात पर बल देना आदि शामिल हैं। इस्पात क्षेत्र को लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है ताकि निजी क्षेत्र में नए संयंत्रों की स्थापना को सुनिश्चित किया जा सके।

कृष्णा गोदावरी परियोजना

3112. श्री प्रतापराव बी० भोंसले : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृष्णा गोदावरी परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए किसी आयोग का गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या और आयोग ने इस सम्बन्ध में क्या सिफारिशें की हैं;

(ग) इन सिफारिशों को लागू करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है; और

(घ) इसके लिए विश्व बैंक द्वारा दी जा रही वित्तीय सहायता का ब्योरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) कृष्णा गोदावरी परियोजनाओं के क्रियान्वयन के वास्ते केन्द्र ने कोई आयोग गठित नहीं किया है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

समुद्रतट के साथ-साथ नये होटलों के सम्बन्ध में नीति

3113. श्री पवन कुमार बंसल :

श्री एम० बी० चन्द्रशेखर शर्मा :

श्री बी० श्रीनिवास प्रसाद :

श्री गुणवास कामत :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने समुद्र तट के साथ-साथ निर्माण कार्य के सम्बन्ध में नीति में संशोधन किया है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) उन समुद्री बालू तटों का ब्योरा क्या है जहां नए होटल तथा अन्य पर्यटन सैरगाह बनाए जाने की सम्भावना है; और

(घ) समुद्र बालू तटों को साफ रखने हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (घ) तटीय क्षेत्रों में निर्माण के लिए अनुमति फरवरी, 1991 में जारी तटीय विनियम क्षेत्र अधिसूचना की शर्तों के अनुसार ही जाती है। तथापि पर्यावरण एवं वन मन्त्रालय द्वारा एक विशेषज्ञ समिति गठित की गई है जो पर्यटन और होटल सुविधाओं से सम्बन्धित वर्तमान विनियमों की जांच करेगी और आवश्यक समझे जाने पर संशोधन सुझाएगी। लक्षद्वीप में विकारा और चेरियम में नए समुद्र तटीय विहार स्थल बनाए जाने की सम्भावना है।

अपर इन्द्रावती सिंचाई परियोजना

3114. श्री शरत चन्द्र पटनायक : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने अपर इन्द्रावती सिंचाई परियोजना की वित्तीय व्यवस्था की समीक्षा करने के विश्व बैंक के प्रस्ताव पर विचार किया है; और

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

जल संसाधन मन्त्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) जी, हां।

अपर इन्द्रावती जल-विद्युत परियोजना के कार्यान्वयन में अन्य बातों के साथ-साथ जल प्लावन बाढ़ों द्वारा बांध को हुई भारी क्षति के कारण विलम्ब हुआ। संशोधित कार्यान्वयन अनुसूची के अनुसार परियोजना 1995 के बाद तक चलेगी और राज्य सरकार को संशोधित लागत अनुमान भेजने का अनुरोध किया गया है। विश्व बैंक द्वारा नए ऋणों की स्वीकृति संशोधित लागत अनुमानों पर निर्भर करेगी।

ऊर्जा लेखा परीक्षा अध्ययन हेतु विश्व बैंक द्वारा सहायता

3115. श्री के० राममूर्ती टिडिचनाम : क्या विद्युत और गैर-पारम्परिक ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने भारतीय उद्योग में ऊर्जा लेखा परीक्षा अध्ययनों को बढ़ावा देने की योजना हेतु धनराशि प्रदान करने का वायदा किया है;

(ख) इस योजना के अन्तर्गत अध्ययन हेतु अभिनिर्धारित उपक्षेत्रों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) यह कार्य कब तक शुरू होने की सम्भावना है ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) प्रस्तावित औद्योगिक ऊर्जा दक्षता परियोजना के वित्त पोषण के सम्बन्ध में विश्व बैंक मूल्यांकन मिशन के साथ विचार-विमर्श किया जा चुका है। इस परियोजना के अन्तर्गत अभिज्ञात उप-क्षेत्र ये हैं— चीनी, वस्त्र (कपास), लुगदी एवं कागज, आधारभूत रसायन, उर्वरक तथा कीटनाशक, रेशे तथा

प्लास्टिक, लौह फोष्फ़ी, एल्यूमिनियम ऊष्मसह (रिफ़ैक्ट्री) टाइलें, वस्त्र (सिंथेटिक), रिफ़ाइनरी, कांच, चीनी मिट्टी व पोर्सलेन, सीमेंट, लोहा व इस्पात तथा लौह अयस्क ।

(ग) इस परियोजना के वित्त पोषण के सम्बन्ध में विश्व बैंक द्वारा अन्तिम रूप से सहमति प्रदान किए जाने और सरकार द्वारा प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिए जाने के बाद ही इसका कार्यान्वयन आरम्भ किया जा सकता है ।

दूरदर्शन द्वारा प्रादेशिक भाषाओं में फीचर फिल्में दिखाना

3116. प्रो० उषारेडिड बेंकटेश्वरलु : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) राष्ट्रीय नेटवर्क पर फीचर फिल्में दिखाने में क्या मानदण्ड अपनाया गया है;
- (ख) राष्ट्रीय नेटवर्क पर प्रादेशिक भाषाओं में फिल्में दिखाने की बारम्बारता क्या है; और
- (ग) गत तीन वर्षों के दौरान राष्ट्रीय नेटवर्क पर भाषा-वार कुल कितनी फीचर फिल्में दिखाई गई हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा ध्यास) : (क) राष्ट्रीय नेटवर्क पर फिल्मों के प्रदर्शन के लिए पात्रता के मानदण्ड विवरण-I में दिए गए हैं ।

(ख) प्रत्येक रविवार दोपहर बाद एक फिल्म ।

(ग) मार्च, 1989 से फरवरी, 1992 की अवधि के दौरान प्रसारित फीचर फिल्मों (बाल फिल्मों सहित) की भाषावार सूची विवरण-II में दी गई है ।

विवरण-I

दूरदर्शन के राष्ट्रीय नेटवर्क पर प्रसारण के लिए केवल उन्हीं क्षेत्रीय फीचर फिल्मों पर विचार किया जाता है जो निम्नलिखित मानदण्डों में से कोई मानदण्ड पूरा करती हों अथवा उन्होंने निम्न-लिखित राष्ट्रीय/राज्य पुरस्कार को जैसी भी स्थिति हो, में से कोई पुरस्कार प्राप्त किया हो :

1. वर्ष की सर्वश्रेष्ठ अथवा दूसरी सर्वश्रेष्ठ फीचर फिल्म के लिए राष्ट्रीय पुरस्कार कुल मिलाकर सभी भाषाओं में) ।
2. किसी निदेशक की सर्वश्रेष्ठ प्रथम फिल्म के लिए इन्दिरा गांधी पुरस्कार ।
3. लोकप्रिय एवं स्वस्थ मनोरंजन प्रदान करने वाली सर्वश्रेष्ठ फिल्म के लिए पुरस्कार ।
4. राष्ट्रीय एकता सम्बन्धी सर्वोत्तम कथा-चित्र के लिए नगिस दत्त पुरस्कार ।
5. परिवार कल्याण संबंधी फिल्म ।

6. नशाबन्दी, महिला तथा बाल कल्याण, दहेज विरोधी, नशीले पदार्थों की लत आदि जैसे अन्य सामाजिक मुद्दों पर सर्वश्रेष्ठ फिल्म ।
7. किसी भारतीय भाषा में सर्वश्रेष्ठ फीचर फिल्म के लिए राष्ट्रपति का रजत कमल पुरस्कार प्राप्त ।
8. राष्ट्रीय फिल्म समारोहों में जिस फिल्म ने योग्यता प्रमाणपत्र प्राप्त किया हो ।
9. भारतीय पैनोरमा और किसी भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह/फिल्मोत्सव के मुख्य धारा अनुभाग में प्रबिष्टि ।
10. सर्वश्रेष्ठ फीचर फिल्म के लिए राज्य सरकार पुरस्कार ।
11. सर्वश्रेष्ठ निर्देशन के लिए राज्य सरकार पुरस्कार ।
12. जिस फिल्म ने कोई दो राज्य पुरस्कार (उपर्युक्त के अलावा) प्राप्त किए हों ।
13. जिस फिल्म ने "रजत जयन्ती" (सगातार 25 सप्ताह) मनायीं हो और जो "यू" प्रमाण-पत्र प्राप्त हो ।

बिबरण-II

(मार्च, 89 से फरवरी, 92 तक)

राष्ट्रीय नेटवर्क पर प्रसारित फीचर फिल्मों की संख्या

क्रम सं०	भाषा	प्रसारित की गई फीचर फिल्मों की सं०
1	2	3
1.	हिन्दी	241 (34 बाल फिल्में शामिल हैं)
2.	असमिया	13
3.	संस्कृत	1
4.	बंगला	20
5.	गुजराती	7
6.	कश्मीरी	1
7.	कन्नड	22 (1 बाल फिल्म शामिल है)
8.	मलयालम	25
9.	मराठी	15

1	2	3
10.	मणिपुरी	7
11.	उड़िया	10
12.	पंजाबी	8
13.	तमिल	18
14.	तेलुगू	20
15.	अंग्रेजी/विदेशी भाषा	99

बिमानपत्तनों के संयुक्त क्षेत्र द्वारा प्रबन्धन की शुरुआत

3117. श्री बिल्ल बसु : क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बिमानपत्तनों के संयुक्त क्षेत्र द्वारा प्रबन्धन की शुरुआत करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी योजनाओं का व्योरा क्या है ?

नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

मंसूर की हवाई पट्टी बन्द करना

3118. श्री ओस्कर फर्नाण्डीज : क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंसूर की हवाई पट्टी को बन्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां।

(ख) वाणिज्यिक और परिव्याप्तनात्मक कारणों से, वायुयुक्त को मंसूर के लिए/मंसूर से अपने परिव्याप्तनों को स्थगित करने के लिए विवश होना पड़ा।

दिल्ली के टेलीफोनो से राजस्व

[हिन्दी]

3119. श्री श्रीकान्त बेना : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान दिल्ली, मद्रास, मुम्बई और माजियाबाद टेलीफोनो से क्रमशः कितना-कितना राजस्व अर्जित किया गया;

(ख) क्या दिल्ली टेलीफोनो का राजस्व उक्त क्षेत्र के टेलीफोनो से कम है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० वी० रंगप्पा नायडू) : (क) से (ग) जानकारी सम्बन्धित यूनितो से मंगाई गई है और उसे यथाशीघ्र सदन-पटल पर रख दिया जाएगा ।

विज्ञापन सम्बन्धी उच्च शक्ति प्राप्त समिति

[अनुवाद]

3120. श्री रवि राय :

श्री आनन्द रत्न जीयं :

श्री आर्ज फर्नाण्डोज :

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

(क) क्या विज्ञापन सम्बन्धी एक उच्च शक्ति प्राप्त समिति का गठन किया गया है;

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

(ग) समिति के निदेश पद क्या हैं;

(घ) समिति द्वारा अपना प्रतिवेदन कब तक प्रस्तुत किए जाने की सम्भावना है; और

(ङ) यदि समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है तो इसकी प्रमुख सिफारिशों का ब्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय में उप मन्त्री (कुमारी गिरिजा ब्यास) : (क) और (ख) जी, हां । दूरदर्शन के विज्ञापन राजस्व को बढ़ाने वाली सिफारिशें करने के सम्बन्ध में सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के अपर सचिव एवं बिलीय मलाहकार श्री एस० सी० माहालिक की अध्यक्षता में समिति का गठन किया गया था ।

(ग) समिति के विचारणीय विषय विवरण-I में दिए गए हैं ।

(घ) और (ङ) समिति ने अपनी रिपोर्ट पेश कर दी है और उसकी सिफारिशों का सार विवरण-II में दिया गया है ।

विवरण-I

दूरदर्शन के बाणिज्यिक विज्ञापनों से सम्बन्ध माहालिक समिति के विचारणीय विषय

(1) विज्ञापनों के ढांचे में संशोधन करने और दूरदर्शन की विज्ञापन आय को बढ़ाने के लिए लोक लेखा समिति द्वारा दिए गए सुझावों का अध्ययन करना ।

- (2) इसी उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए एडवर्टाइजिंग एसोसिएशन एजेंसीज आफ इण्डिया की रिपोर्ट का अध्ययन करना ।
- (3) दूरदर्शन के कार्यक्रम फार्मेट में उपयुक्त परिवर्तन करने तथा विज्ञापन के वर्तमान ढांचे में संशोधन करने के लिए सरकार को उपयुक्त सिफारिशें करना ताकि दूरदर्शन की वाणिज्यिक आय में वृद्धि की जा सके जिससे आठवीं योजना की अवधि में दूरदर्शन के आंतरिक और बजट भिन्न साधनों के बारे में वित्त मन्त्रालय/योजना आयोग को दिए गए लक्ष्य प्राप्त किए जा सकें ।

बिबरन-II

दूरदर्शन के वाणिज्यिक विज्ञापनों से संबद्ध माहालिक समिति की सिफारिशों का सार

1. केबल टी० वी० के साथ प्रतियोगिता करने के लिए दूरदर्शन को दोपहर में 4 घंटे का मनोरंजन स्लाट तैयार करना चाहिए ।
2. राष्ट्रीय कार्यक्रम रात्रि 8.30 बजे से शुरू होना चाहिए और इसकी पुनर्रचना इस प्रकार की जानी चाहिए कि रात्रि 8.50 बजे से रात्रि 9.50 बजे तक एक घंटे का स्लाट मनोरंजन के लिए हो । रात्रि 11 बजे के बाद का स्लाट मुख्यतया फिल्मी मनोरंजन के लिए होना चाहिए ।
3. दूरदर्शन को कार्यक्रमों की घोषित अनुसूची का कड़ाई के साथ पालन करना चाहिए ।
4. दूरदर्शन के प्रादेशिक केन्द्र भी विज्ञापनों के केन्द्र होने चाहिए और इस कार्य के लिए उनका आधारभूत ढांचा उचित रूप से सुदृढ़ किया जाना चाहिए ताकि छोटी-छोटी कंपनियां भी एक निश्चित भौगोलिक सीमाओं के अन्तर्गत कार्य कर सकें और प्रादेशिक सेवा में अपने उत्पादों को विज्ञापित कर सकें ।
5. दूरदर्शन अपने विज्ञापन कार्यालयों, विज्ञापन-दाताओं और विज्ञापन एजेंसियों को अपने भावी कार्यक्रमों की सूचना पहले से देनी चाहिए ।
6. यदि आवश्यक हो तो दूरदर्शन समाचारपत्रों में अपने भावी-कार्यक्रमों के लिए आकर्षक प्रचार भी करे । विज्ञापनदाताओं के लिए उसे अपने कार्यक्रमों के पूर्वविलोकन की व्यवस्था करनी चाहिए ।
7. दूरदर्शन के श्रोता अनुसंधान एकांश द्वारा किए गए सर्वेक्षणों के परिणाम नियमित अंतराल के बाद विज्ञापन एजेंसियों को उपलब्ध कराए जाने चाहिए ।
8. आर्थिक उदारोकरण की नीति के संदर्भ में, विशेषरूप से विदेशी बैंकों, विदेशी माडलों और विदेशी षटनास्थलों से सम्बद्ध विज्ञापनों के सन्दर्भ में विज्ञापन संहिता की समीक्षा की जानी चाहिए ।

9. दूरदर्शन को राष्ट्रीय खेल प्रतियोगिताओं के साथ दीर्घावधिक करार करना चाहिए। अच्छा यह होगा कि इन खेल प्रतियोगिताओं की कवरेज दूरदर्शन द्वारा सीधे खरीद ली जाएं और स्पोसरशिप तथा हाजिर खरीददारी के लिए दूरदर्शन द्वारा उसे बेचा जाए।
10. दूरदर्शन को उन प्रतियोगिताओं के निःशुल्क प्रसारण को बन्द कर देना चाहिए जिनके अधिकार आयोजकों ने किसी प्रायोजक को बेच दिए हों जब तक कि प्रायोजक प्रसारण की अपेक्षित फीस अदा न करे।
11. दूरदर्शन के विक्रय संगठन को सभी स्तरों पर उपयुक्त रूप से सुबुद्ध किया जाना चाहिए ताकि दूरदर्शन के विज्ञापन आधार का विस्तार हो सके।
12. दूरदर्शन में स्टार टी० बी० रेट कार्ड की भांति विज्ञापन की मात्रा पर छूट देने की प्रणाली शुरू की जानी चाहिए।

झारखण्ड क्षेत्र में रेडियो टेलीफोन

2121. श्री बीबूब सीरकी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या लखनऊ शहर के आस पास के गांवों में अनेक रेडियो टेलीफोन लगाये गए हैं;
- (ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है;
- (ग) क्या झारखण्ड क्षेत्र के आदिवासी क्षेत्रों तथा उत्तर बंगाल और असम के चाय बागान क्षेत्रों में ऐसे रेडियो टेलीफोन लगाने का कोई प्रस्ताव है;
- (घ) यदि हां, तो कब तक; और
- (ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगव्या नायडू) : (क) जी, हां।

(ख) 29 फरवरी, 1992 तक 21।

(ग) और (घ) जी, हां। झारखण्ड परिक्षेत्र के जनजातीय क्षेत्रों सहित सभी पंचायत मुख्यालय गांवों में और साथ ही उत्तरी बंगाल तथा असम के चाय बागान क्षेत्रों में 31 मार्च, 1995 तक उत्तरोत्तर रूप में टेलीफोन सुविधा की व्यवस्था करने की सरकार की योजना है। रेडियो मीडिया का विकल्प तकनीकी आर्थिक सम्बन्धी बातों पर निर्भर करेगा।

(ङ) लागू नहीं होता।

प्रोडक्टिव लोड सेक्टर

[हिन्दी]

3122. कुमारी उमा भारती : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ताप, जल तथा परमाणु विद्युत परियोजनाओं में वर्ष 1999-92 के दौरान उपलब्ध "प्रोटोक्विट ब लोड फैक्टर" क्या है; और

(ख) यदि हां, तो परियोजना-वार तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाथ राय) : (क) और (ख) जल विद्युत केन्द्रों से विद्युत का उत्पादन जलाशयों में जल की उपलब्धता पर निर्भर करता है। अप्रैल-फरवरी, 1992 की अवधि के दौरान देश में ताप विद्युत केन्द्रों और न्यूक्लीय विद्युत केन्द्रों का संयंत्र भार अनुपात क्रमशः 54.9% तथा 43.5% था। अप्रैल-फरवरी, 92 की अवधि के दौरान का केन्द्रवार संयंत्र भार अनुपात का ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

विवरण

अप्रैल-फरवरी, 1992 की अवधि के दौरान देश में ताप विद्युत केन्द्रों एवं न्यूक्लीय विद्युत केन्द्रों के संयंत्र भार अनुपात का ब्यौरा

अवधि अप्रैल, 91—फरवरी, 1992

केन्द्र का नाम	संयंत्र भार अनुपात (%)
1	2
बदरपुर	63.5
इन्द्रप्रस्थ स्टेशन	60.3
राजघाट	49.3
फरीदाबाद	55.3
पानीपत	42.1
कोटा	64.9
आर० ए० पी० एस० (न्यूक्लीयर)	30.7
भटिंडा	51.0
रोपड़	56.4
ओबरा	51.7
पनकी	16.5
हरदुआगंज "ए"	—
हरदुआगंज "बी" व "सी"	19.7
परीछा	29.3

1	2
बनपारा	70.9
ताम्बा	24.4
ऊंचाहार	34.7
सिंगरौली (एन० टी० पी० सी०)	77.1
रिहन्द (एन० टी० पी० सी०)	75.5
नरौरा (न्यूक्लीयर)	23.3
धुषरन	63.4
उकई	55.9
गांधीनगर	62.5
बानकबोरी	51.4
सिक्का	52.1
कच्छ लिग्नाइट	48.7
ए० ई० कम्पनी	48.6
साबरमती	70.1
नासिक	61.1
कोराडी	63.1
पारस	61.6
भुसावल	65.2
पारसी	42.8
चन्द्रपुर	68.3
खापरखेड़ा	65.8
द्राम्बे	53.2
तारापुर (न्यूक्लीयर)	62.0
सतपुरा	43.0
कोरबा	41.0
अमरकंटक	39.0
कोरबा पश्चिम	61.9

1	2
कोरबा (एन० टी० पी० सी०)	70.1
बिन्ध्याचल (एन० टी० पी० सी०)	70.1
कोठागुंडम	49.6
विजयवाड़ा	70.5
रामागुंडम	54.5
नैस्लोर	43.9
रामागुंडम (एन० टी० पी० सी०)	60.2
रायचुर	57.9
एन्नोर	46.3
तूतीकोरिन	68.9
मेसूर	67.4
नेवेली	65.9
कलपक्कम (न्यूक्लीयर)	52.3
पतरासू	19.7
बरोनी	20.0
मुजफ्फरपुर	28.4
तलचेर	29.3
बडेल	44.4
सातलदीह	15.2
कोलाचाट	61.1
दुर्गापुर प्रोजेक्ट्स लि०	18.0
मसाजोर	36.2
भ्यू कोसीपुर	58.3
दक्षिणी	66.5
टीटागढ़	64.3
फरक्का (एन० टी० सी० पी०)	60.0
चन्द्रपुर (डी० बी० सी०)	28.8
दुर्गापुर (डी० बी० सी०)	37.3

1	2
बोकारो (डी० बी० सी०)	38.5
बन्नापुर	46.2
नामरूप	28.5
बोंगाईगांव	18.4
मखिल भारत (धर्मल)	54.9
(न्यूक्लीयर)	43.5

हिन्दी में तार भेजना

3123. श्री ब्रह्मानन्द मंडल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का उनके मन्त्रालय में हिन्दी का अधिकतम प्रयोग करने के बारे में राष्ट्रीय नीति कार्यान्वित करने का विचार है;

(ख) यदि नहीं, तो देश के अधिकांश तारघरों में लगाए गए हिन्दी टेलीप्रिटरों के माध्यम से हिन्दी में तार भेजने के प्रबन्ध न किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार अंग्रेजी की तरह हिन्दी में तार भेजना कब तक सुनिश्चित कर देगी ?

संचार मन्त्रालय में उप मंत्री (डी पी० बी० रंगव्या नाथरू) : (क) जी, हां ।

(ख) तारघरों में संस्थापित टेलीप्रिटरों तथा द्विभाषिक (रोमन और हिन्दी) टेलीप्रिटरों के माध्यम से हिन्दी तार भेजने की पहलू से ही व्यवस्था है ।

(ग) आधुनिकीकरण कार्यक्रम की समय सीमा आठवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के अन्त तक रखी गई है ।

अशोक होटल, नई दिल्ली का गैर-सरकारीकरण

3124. श्री जूमलाज अन्तारी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का नई दिल्ली के अशोक होटल को गैर-सरकारीकरण से छूट देने का विचार है;

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

(ग) भारत पर्यटन विकास निगम के ऐसे अन्य होटलों तथा रेस्तराओं के नाम क्या हैं जिन्हें गैर-सरकारीकरण से छूट दी गई है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री आशचराब सिधिया) : (क) से (ग) सरकार ने एक स्कीम

तैयार की है जिसके अन्तर्गत भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों के छोटे-छोटे समूह बनाए जाएंगे ताकि प्रमुख विदेशी होटल शृंखलाओं के साथ उनकी संयुक्त उद्यमों के रूप में विकास किया जा सके। प्रथमतः, चार-चार होटलों के दो समूह इस प्रकार विकसित करने का प्रस्ताव है। होटलों के इन दोनों समूहों में नई दिल्ली स्थित अशोक होटल शामिल नहीं है।

हरियाणा में बायो-गैस संयंत्र

3125. श्री धर्म सिंह मलिक : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हरियाणा में इस समय बायो-गैस संयंत्रों की संख्या क्या है;

(ख) हरियाणा में वर्ष 1992-93 के दौरान कितने बायो-गैस संयंत्र लगाये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या बायो-गैस संयंत्रों के विकास और अनुसंधान कार्य के लिए केन्द्र सरकार का हरियाणा को वित्तीय सहायता प्रदान करने का विचार है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी श्रृंखला क्या है ?

बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) राष्ट्रीय बायो-गैस विकास परियोजना के अन्तर्गत हरियाणा राज्य में 1981-82 से 1991-92 (अप्रैल, 1991 से जनवरी, 1992 तक) की अवधि के दौरान लगभग कुल 21,290 पारिवारिक आकार के बायो-गैस संयंत्र स्थापित किए गए हैं। इसके अलावा, एक अलग कार्यक्रम के अन्तर्गत हरियाणा के गुड़गांव जिले से ग्यारह सामुदायिक तथा संस्थागत बायो-गैस संयंत्र भी स्थापित किए गए हैं।

(ख) राष्ट्रीय बायो-गैस विकास परियोजना के तहत 1992-93 के लिए हरियाणा राज्य सरकार के लिए 1900 पारिवारिक आकार के बायो-गैस संयंत्र स्थापित करने के लक्ष्य का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा खादी-ग्रामोद्योग आयोग भी राज्य में बायो-गैस संयंत्रों का निर्माण कर रहा है। परियोजनाओं की व्यवहार्यता पर आधारित प्रत्येक मामले के आधार पर सामुदायिक तथा संस्थागत बायो-गैस संयंत्र स्वीकृत किए जाने हैं।

(ग) और (घ) सरकार ने 3 वर्ष की अवधि के लिए 16.33 लाख रुपये की कुल लागत पर राष्ट्रीय डेयरी अनुसंधान संस्थान, करनाल में विभिन्न जैविक अपशिष्टों का प्रयोग करके इष्टतम किण्वन के तहत बायो-गैस पात्रों का सूक्ष्म जैव प्रक्रिया सुधार नामक एक अनुसंधान तथा विकास परियोजना जून, 1989 में स्वीकृत की है। इस परियोजना के अन्तर्गत अनुसंधान कार्य प्रगति पर है।

गोधा के भ्रमण हेतु पर्यटकों को आकर्षित करने की योजना

[अनुवाद]

3126. श्री प्रकाश श्री० पाटील : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोवा के भ्रमण हेतु पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए सरकार द्वारा कोई योजना तैयार की गयी है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

श्री नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिंघिया) : (क) और (ख) गोवा सहित भारत में विदेशी पर्यटकों को आकृष्ट करने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं। प्रमुख स्कीमों में पर्यटन सम्बन्धी आधारभूत सुविधाओं को सुदृढ़ करना और बढ़ाना और देश में तथा महत्वपूर्ण विदेशी बाजारों में प्रभावी प्रचार एवं संवर्धन करना शामिल हैं।

आन्ध्र प्रदेश में गलेरू-नागिरी नहर तथा हांडू नीरा परियोजना

3127. श्री एम० जी० रेड्डी :

श्री धर्मभिक्षम :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को आन्ध्र प्रदेश सरकार से गलेरू-नागिरी नहर परियोजना तथा हांडू नीरा परियोजना के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो ये कब से लम्बित पड़े हैं और इसके क्या कारण हैं;

(ग) इन परियोजनाओं को कब तक मंजूरी दे दिए जाने की संभावना है; और

(घ) इनकी अनुमानित लागत क्या है और इससे कुल कितने क्षेत्र पर सिंचाई की जा सकेगी ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (घ) 1296.23 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत की गलेरू-नागिरी सुजाला श्रृंखली परियोजना जिसमें 131528 हेक्टेयर बांशिक सिंचाई की परिकल्पना है, जनवरी, 1991 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुई थी। जांच के बाद इस परियोजना को स्पष्टतः दीर्घकालीन आधार पर जल उपलब्धता स्थापित करने और आवश्यक अन्वेषण एवं सर्वेक्षण पूरे करने तथा तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु संशोधित रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए फरवरी, 1991 में राज्य को लौटा दी गई। संशोधित रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

हांडू नीरा परियोजना तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु केन्द्र में प्राप्त नहीं हुई है।

दूरदर्शन के विज्ञापनों से आय

3128. श्री आनन्द रत्न मोर्य :

श्री सूर्य नारायण धाचव :

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

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष सरकार ने दूरदर्शन पर विज्ञापनों से कुल कितना राजस्व अर्जित किया;

(ख) क्या इस अवधि के दौरान राजस्व में लगातार वृद्धि हुई है;

(ग) क्या यह वृद्धि समय का उपयोग करके अथवा किसी उपायों से प्राप्त की गई है;

(घ) यदि हां, तो उस धाराबाहिक का नाम क्या है जिसके लिए सर्वाधिक विज्ञापन प्राप्त हुए हैं;

(ङ) क्या सरकार इस आय का प्रयोग नए केन्द्र खोलने तथा इसका "कवरेज" बढ़ाने में खर्च करने का विचार रखती है; और

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

लूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) दूरदर्शन द्वारा वाणिज्यिक विज्ञापनों से गत 3 वित्तीय वर्षों में अर्जित सकल राजस्व वर्षवार का ब्यौरा इस प्रकार है :

1990-91	253.85 करोड़ रुपए
1989-90	210.13 करोड़ रुपए
1988-89	161.26 करोड़ रुपए

(क) जी, हां ।

(ग) सकल राजस्व में वृद्धि समय के बेतहर उपयोग और विज्ञापन दरों में संशोधन के कारण हुई है ।

(घ) उन धाराबाहिकों के नाम नीचे दिए गए हैं, जिनसे दूरदर्शन के विज्ञापनों के जरिए अधिकतम राजस्व प्राप्त हुआ है ।

1. टीपू सुल्तान
2. चाणक्य
3. मृगमयनी
4. गुल गुलकान गुलफाम
5. उड़ान

(ङ) और (च) वाणिज्यिक सेवा से अर्जित राजस्व की राशि दूरदर्शन द्वारा एक नान-कॉम्पेबल फंड जमा कर दी जाती है। इन रकमों का उपयोग कवरेज बढ़ाने के लिए नए स्टूडियो खोलने/नई सुविधाओं की स्थापना करने के लिए किया जाता है ।

उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश में आटा और चावल मिल

[हिन्दी]

3129. श्री बलराज पासी :
श्री रामकृष्ण कुसुमारिया :
श्री प्रभु बयाल कठेरिया :

क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1991 के दौरान उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश में लक्ष्य की तुलना में स्थापित मधु और आधुनिक आटा और चावल मिलों का औसत क्या है; और

(ख) उक्त प्रत्येक राज्य के कौन-कौन से जिलों में ये मिलें स्थापित की गई हैं ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में लक्ष्य मंत्री (श्री विमलेश्वर गोस्वामी) : (क) और (ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है। प्रत्येक जिले में स्थापित अक्षय-मिलों/आटा मिलों की संख्या के बारे में सूचना सम्बन्धित राज्य सरकारों से एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

इंडियन एयरलाइंस पर बकाया ऋण

3130. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंडियन एयरलाइंस पर दिसम्बर, 1991 तक भारतीय मुद्रा के अनुसार कितना विदेशी ऋण बाकी था;

(ख) इस ऋण को कम करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या यह सच है कि अक्टूबर, 1989 से नवम्बर, 1990 तक एयर-बस 320 की उड़ानें बन्द रखने की अवधि के दौरान उनके चालकों को उड़ानों का प्रवृत्त किया गया था; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी औसत क्या है; और उसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री भास्कराचल सिंह) : (क) 31 दिसम्बर, 1991 की स्थिति के अनुसार विदेशी मुद्रा ऋण के रूप में 1825.88 करोड़ रुपए की राशि बकाया थी।

(ख) ऋण दाताओं के साथ समझौता-समझौते के अनुसार, ऋण की किस्तों की वापस अदायगी किए जाने पर बकाया ऋण कम हो जाएगा और ये बचनबद्धताएं जब भी देय होती हैं, पूरी की जाती हैं।

(ग) और (घ) एयरबस ए-320 विमानों को प्राउण्ड किए जाने के परिणामस्वरूप, ए-320 के

विमानचालकों को जून, 1990 और नवम्बर, 1990 के बीच अपनी वित्तीय कठिनाइयों से निपटने के लिए 40.20 लाख रुपए की राशि अधिमों के रूप में दी गई थी।

ग्राम सभाओं को एस० टी० डी० सुविधा

[अनुवाद]

3131. श्री प्रभु ब्याल कठेरिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1991 के अन्त तक कितनी ग्राम सभाओं को एस० टी० डी० सुविधा उपलब्ध करा दी गई है; और

(ख) 1992-93 में ग्राम सभाओं को एस० टी० डी० सुविधा उपलब्ध कराने हेतु क्या लक्ष्य रखा गया है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० डी० रंगप्पा नायडू) : (क) और (ख) ग्राम सभा में एस० टी० डी० सुविधा प्रदान करने के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है।

उत्तर प्रदेश की लम्बित बिद्युत परियोजनाएं

[हिन्दी]

3132. श्री रामपाल सिंह : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश की कौन-कौन सी बिद्युत परियोजनाएं केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन हैं;

(ख) इन परियोजनाओं को कब तक स्वीकृति दिए जाने की सम्भावना है;

(ग) क्या उत्तर प्रदेश में पर्वतीय क्षेत्रों की कोई जल बिद्युत परियोजना भी विचाराधीन है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी झीरा क्या है ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राव) : (क) और (ख) रिहन्द सुपर ताप बिद्युत केन्द्र (चरण-2) (2 × 500 मे० वा०) तथा फर्रुखाबाद गैस आधारित संयुक्त साइकिल परियोजना (800 मे० वा०) और राज्य क्षेत्र की बेलबेरा रोड ताप बिद्युत परियोजना (3 × 250 मे० वा०) अधिष्ठापित किए जाने से सम्बन्धित राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम के प्रस्ताव इस समय केन्द्रीय सरकार के पास विभिन्न स्वीकृतियों हेतु लम्बित पड़े हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

बिजलीघरों में कोयले की कमी

[अनुवाद]

3133. श्री एम० बी० चौरात : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के विभिन्न बिजलीघरों में जनवरी और फरवरी, 1992 के महीनों में गत वर्ष इसी अवधि की तुलना में कोयले का कितना-कितना भंडार था;

(ख) क्या राज्य बिजली बोर्डों से वित्तीय सहायता न मिलने के कारण कोयले के स्टॉक की स्थिति खराब हुई है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने स्थिति में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

बिद्युत एव गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) देश में कोयला आधारित ताप बिद्युत केन्द्रों में जनवरी और फरवरी, 1992 के दौरान गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में कोयले के भंडार की स्थिति निम्नवत है :—

(आंकड़े "000" टन में)

वर्ष	निम्न महीनों के आरम्भ में कोयले के भंडार की स्थिति	
	जनवरी	फरवरी
1991	3082	2685
1992	3541	3576

(ख) राज्य बिजली बोर्डों से वित्तीय सहायता की अनुपलब्धता के कारण कोयले के भंडार तथा ताप बिद्युत केन्द्रों को कोयले की सप्लाई पर किसी प्रकार का प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा है।

(ग) देश में विभिन्न ताप बिद्युत केन्द्रों को कोयला सप्लाई की मात्रा एव इसकी गुणवत्ता से सम्बन्धित स्थिति की एक उच्चस्तरीय समिति द्वारा नियमित रूप से समीक्षा की जाती है तथा सम्बन्धित संगठनों द्वारा उपचारात्मक कार्रवाई की जाती है।

एलोपैथिक चिकित्सकों को आकासवाणी/दूरदर्शन पर सुबिधाएँ

[हिन्दी]

3134. श्री पंकज चौधरी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एलोपैथिक डाक्टरों को आकाशवाणी और दूरदर्शन पर रोगों और उनकी चिकित्सा के बारे में लोकवार्ता करने के अवसर दिए जा रहे हैं;

(ख) क्या सरकार का बिचार होमियोपैथी और आयुर्वेदिक चिकित्सकों को ऐसे अवसर उपलब्ध कराने का है;

(ग) यदि हां, तो ये अवसर कब तक उपलब्ध कराए जायेंगे; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी मिरिजा ध्यास) : (क) से (घ) आकाशवाणी और दूरदर्शन, दोनों ही एलोपैथी और होमियोपैथी के डाक्टरों और आयुर्वेद के बंधों की, अपने-अपने स्वास्थ्य कार्यक्रमों में भाग लेने के लिए अवसर प्रदान करते हैं।

राज्यों में सीसा तथा जस्ता का निष्कर्षण

3135. श्री भेक लाल शोषण :

श्री राज नारायण शेरवा :

क्या ज्ञान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान जिंक लिमिटेड द्वारा राजस्थान, आंध्र प्रदेश और उड़ीसा में सीसे और जस्ते का निष्कर्षण किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में ऐसे स्थानों के नाम तथा गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में निर्धारित लक्ष्य की तुलना में उनकी उपलब्धि क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो भाग की पूर्णरूपेण पूर्ति हेतु राज्यों में जिन स्थानों पर निष्कर्षण किए जा रहे हैं, उनका ध्यौरा तथा इस दिशा में किए जा रहे अन्य उपाय क्या हैं; और

(घ) राजस्थान के चित्तौड़गढ़ में जस्ता गलाने वाले संयंत्र की स्थापना में कितनी प्रगति हुई है ?

ज्ञान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) जी हां।

(ख) हिन्दुस्तान जिंक लिमिटेड द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान किए गए सीसा और जस्ता अयस्क की राज्य-वार खनिज सूचना संलग्न बिबरण में दी गई है।

(ग) वर्तमान जस्ता उत्पादन देश की बरेलू मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। जहाँ तक सीसे का सवाल है, मांग अक्षर को पूरा करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :—

(1) माध्यमिक क्षेत्र के लिए लाइसेंस समाप्त करना।

(2) क्षयार्तों की एजेंसी समाप्त करना।

(3) हिन्दुस्तान जिंक लिमिटेड, भारतीय भूबैज्ञानिक सर्वेक्षण और खनिज गवेषण लिमिटेड द्वारा देश में निम्नलिखित स्थानों पर गवेषण करना :—

हिन्दुस्तान जिंक लिमिटेड : राजस्थान के घुघरा और आंध्र प्रदेश में धुकोडा ।

भारतीय भूबैज्ञानिक सर्वेक्षण :

राजस्थान में : उत्तर और दक्षिण सिदेश्वर क्षेत्र, तीखी और सावर खेड़ा, कपार क्षेत्र, कंधेहली अगूचा, अकोला दरौबा क्षेत्र और जाबर विस्तार क्षेत्र ।

तमिलनाडु : राशिपुरम, अन्नूर तालुक, सेलम जिला ।

मध्य प्रदेश : बिजावर क्षेत्र के डोलोमाइटों में जोगा-टामेधान क्षेत्र ।

उत्तर प्रदेश : टोन्स घाटी क्षेत्र ।

हिमाचल प्रदेश : पुरबानी क्षेत्र किन्नौर उच्च, पार्वती घाटी, जिला कुतलु ।

अरुणाचल प्रदेश : शेर गांव (जिला पश्चिम कामेंग) ।

सिक्किम : रोरायंग-नामजंग, जामयंग (बाहरी हिमालय क्षेत्र) ।

खनिज गवेषण निगम लिमिटेड :

देवपुरा (राजस्थान) अस्कोट (उत्तर प्रविण) जाबर (राजस्थान) धुकोडा (आंध्र प्रदेश) ।

(घ) हिन्दुस्तान जिंक लिमिटेड का एकीकृत जस्ता-सीसा प्रगालक समय-अनुसूची के अनुसार चालू वर्ष में पूरा हो चुका है ।

विवरण

हिन्दुस्तान जिंक लिमिटेड द्वारा सीसा-जस्ता अयस्क उत्पादन

खान उत्पादन

(खान टन में)

राज्य/खान का नाम	1988-89		1989-90		1990-91	
	लक्ष्य	लब्धि	लक्ष्य	लब्धि	लक्ष्य	लब्धि
1	2	3	4	5	6	7
राजस्थान						
जाबर खान (जस्ता-सीसा)	1065	1030	1065	987	1065	1045

1	2	3	4	5	6	7
राजपुरा दरीबा खान (जस्ता-सीसा)	450	382	450	385	540	512
भांड्र प्रवेश						
अग्निगुण्डाला खान (सीसा)	63	56	72	62	72	63
उड़ीसा						
सर्गीपल्ली खान (सीसा)	120	111	127	113	135	138

डाकघरों द्वारा टेलीफोन बिल की धनराशि स्वीकार करना

[अनुचाब]

3136. श्री शोभनाश्रीश्वर राव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार ऐसे कस्बों/गावों में स्थित डाकघरों को जिनमें टेलीफोन केन्द्र स्थित है, उपभोक्ताओं से टेलीफोन बिल की धनराशि स्वीकार करने के निर्देश देने का है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) जहाँ टेलीफोन एक्सचेंज हैं वहाँ के किसी निर्धारित डाकघर/डाकघरों में टेलीफोन बिलों का भुगतान करने की व्यवस्था पहले से है।

(ख) उपर्युक्त (क) के उत्तर को मद्देनजर रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आकाशवाणी और दूरदर्शन की योजनाएँ

[हिन्दी]

3137. मोहम्मद अली अकरफ कातमी : क्या योजना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना में बिहार में आकाशवाणी और दूरदर्शन की योजनाओं के लिए क्या प्रावधान किया गया है;

(ख) यह योजनाएँ किन क्षेत्रों से सम्बन्धित हैं और इन पर कितना खर्च होगा;

(ग) इन योजनाओं की वर्तमान स्थिति क्या है;

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना में आकाशवाणी और दूरदर्शन से सम्बन्धित जिन योजनाओं के लिए प्रावधान किए गए हैं उनका व्यौरा क्या है; और

(ङ) बिहार सरकार द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों का व्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण अंशालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) से (ग) सूचना विवरण में दी गयी है।

(घ) आकाशवाणी और दूरदर्शन की आठवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

(ङ) इस बारे में बिहार सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ प्रतीत नहीं होता।

विवरण

क आकाशवाणी

क्रमसं०	परियोजना तथा स्थान	योजना आवंटन (लाख रुपये)	अवस्था
1	2	3	4
1.	जमशेदपुर में नया आकाशवाणी केन्द्र	180.00	परियोजना पहले ही चालू कर दी गयी है।
2.	पटना के 20 कि०बा०मी०बे० ट्रांसमीटर का दर्जा बढ़ाकर 100 कि०बा० करना	95.00	परियोजना पहले ही चालू कर दी गयी है।
3.	रांची के 10 कि०बा०मी०बे० ट्रांसमीटर का दर्जा बढ़ाकर 100 कि०बा० करना	56.00	परियोजना पहले ही चालू कर दी गयी है।
4.	टाइप-1 (आर) स्टूडियो, भागलपुर	73.00	परियोजना पहले ही चालू कर दी गयी है।
5.	नया आकाशवाणी केन्द्र, हास्टनमंज	287.50	परियोजना पूरी होने वाली है।
6.	पूणिया (स्थानीय आकाशवाणी केन्द्र)	292.00	परियोजना तकनीकी रूप से तैयार है।
7.	सिंह-भूम (स्थानीय आकाशवाणी केन्द्र)	299.95	परियोजना तकनीकी रूप से तैयार है।

1	2	3	4
8.	हजारीबाग (स्वामीय जाकाशवाणी केन्द्र)	372.55	परियोजना तकनीकी रूप से तैयार है।
9.	सासभराम (-तर्ब-)	308.85	परियोजना पहले ही चालू कर दी गयी है।
10.	3 कि.वा.एफ.एम. ट्रांसमीटर, पटना	142.72	परियोजना पहले ही चालू कर दी गयी है।
11.	स्टाफ क्वार्टर, भागलपुर	20.70	परियोजना पूरी हो गयी है।
12.	दरभंगा (स्टाफ क्वार्टर)	20.70	परियोजना पूरी हो गयी है।
(ख) पूरवर्तन			
1.	उ.श.ट्रां., कटिहार	260.00	पहले ही चालू कर दी गयी।
2.	कार्यक्रम निर्माण सुविधा सहित उ.श.ट्रां. (का.वि.सु.), डाल्टनगंज	676.00	उ.श.ट्रां. चालू कर दिया गया है। 1992 के दौरान कार्यक्रम निर्माण सुविधा चालू करने वाले की भाषा है।
3.	अ.श.ट्रां., बोकारो	29.90	पहले ही चालू कर दिया गया है।
4.	अ.श.ट्रां., बेतिया	1.85*	पहले ही चालू कर दिया गया है।
5.	अ.श.ट्रां., बेगूसराय	35.60	—तर्ब—
6.	अ.श.ट्रां., कन्नर	44.54	—तर्ब—
7.	अ.श.ट्रां., चैबासा	23.15	—तर्ब—
8.	अ.श.ट्रां., दरभंगा	1.85*	—तर्ब—
9.	अ.श.ट्रां., देबगढ़	30.55	—तर्ब—
10.	अ.श.ट्रां., हुमका	54.9	—तर्ब—
11.	अ.श.ट्रां., फारबेसगंज	25.9	—तर्ब—
12.	अ.श.ट्रां., गिरिघ	23.15	—तर्ब—
13.	अ.श.ट्रां., गोपालगंज	23.15	—तर्ब—
14.	अ.श.ट्रां., मधुबनी	25.9	—तर्ब—
15.	अ.श.ट्रां., माधेपुरा	54.9	—तर्ब—

1	2	3	4
16.	अ.श.ट्रां., मोतीहारी	25.9	—तथैव—
17.	अ.श.ट्रां., सहरसा	22.03	—तथैव—
18.	अ.श.ट्रां., सीतामढ़ी	25.9	—तथैव—
19.	अ.श.ट्रां., सीवान	23.15	—तथैव—
20.	अ.श.ट्रां., सासाराम	23.15	—तथैव—
21.	अ.श.ट्रां., घटशिला	44.54	—तथैव—
22.	अ.श.ट्रां., खगड़िया	54.90	—तथैव—
23.	अ.श.ट्रां., जमुइ	44.53	—तथैव—
24.	ट्रांसपोजर, रामगढ़ हिल	30.85	—तथैव—
25.	स्टूडियो, पटना	1631.33	मांतरिक व्यवस्था चाखू कर दी गई है। स्थायी व्यवस्था कार्यान्वयनाधीन है।
26.	स्टूडियो, रांची	—	योजना अनुमोदित नहीं की गई है।
27.	कार्यक्रम निर्माण सुविधा मुजफ्फरपुर	230.65	तकनीकी रूप से तैयार।

*उल्लिखित राशि स्थापना कार्य के लिए मंजूर की गयी थी। उपकरणों की स्थानांतरण द्वारा व्यवस्था किए जाने का कार्यक्रम था।

कीर्त्तिक

उ०श०ट्रां०—उच्च शक्ति ट्रांसमीटर।

अ०श०ट्रां०—अल्प शक्ति ट्रांसमीटर।

उच्च शक्ति दूरदर्शन केन्द्रों का कार्यक्रम

[अनुवाद]

3138. श्री के० प्रधामी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में उच्च शक्ति के और कम शक्ति के कितने दूरदर्शन प्रसारण केन्द्र कार्य कर रहे हैं और ये प्रसारण केन्द्र कहां-कहां कार्य कर रहे हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : इस समय, देश में 62

उच्च शक्ति टी०वी० ट्रांसमीटर (जिनमें महानगरों में दूसरे चैनल के 4 ट्रांसमीटर शामिल नहीं हैं) और 370 अल्प शक्ति ट्रांसमीटर कार्य कर रहे हैं। इन ट्रांसमीटरों के स्थान संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

देश में कार्यरत उच्च शक्ति और अल्प शक्ति दूरदर्शन ट्रांसमीटरों के स्थान

राज्य/केन्द्रशासित प्रदेश	उच्च शक्ति दूरदर्शन ट्रांसमीटर	अल्प शक्ति दूरदर्शन ट्रांसमीटर
1	2	3
अंडमान एवं निकोबार	—	कार निकोबार पोर्टब्लेयर
आंध्र प्रदेश	अनन्तपुर हैदराबाद बिजयवाड़ा विशाखापट्टनम	अदीलाबाद अदोनी अमलापुरम भद्राचलम भीमादोलु चित्तूर कुडप्पा गुंटाकल काकीनाडा कोषागुडम करीमनगर खम्माम कुरनूल महबूबनगर नन्दयाल नेल्लूर निजामाबाद नालगोंडा

1	2	3
		अोंगसे प्रोदसूर राजामुम्हरी रामागुम्हम भीकाकुसम तिरूपति बारंगिल पासीचाट तेजू धुषी विष्णु गोलपाड़ा जोरहाट कोकराझार नौगांव नजीरा तेजपुर बेगुसराय बेतिया भागलपुर बक्सर बोकारो चाइबासा दरभंगा देवगढ़ धनबाद हुमका फोरबेसगंज
अरुणांचल प्रदेश	ईटानगर	
असम	डिब्रूगढ़ गुवाहाटी सिल्चर	
बिहार	बास्टनगंज कटिहार मुजफ्फरपुर पटना रांची	

1	2	3
		गया
		घाटशिला
		गिरडीह
		गोपालगंज
		जमशेदपुर
		जामुई
		जगरिया
		माधेपुरा
		मधुबनी
		मोतीहारी
		मुंगेर
		सहरसा
		सासाराम
		सीतामढ़ी
		सिवान
		चंडीगढ़
चंडीगढ़		दमन
दमन और दीव		
दिल्ली	पीतमपुरा, दिल्ली चैनल-I	
	पीतमपुरा, दिल्ली चैनल-II	
गोवा	पणजी	
गुजरात	अहमदाबाद	अहवा
	द्वारका	अम्बाजी
	राजकोट	अमरेली
		भरूच
		भावनगर
		भुज
		भाब्वर
		छोटाउदेपुर

1	2	3
		देडियापाड़ा
		घोराभी
		दोहाड
		गोघरा
		जामनगर
		जूनागढ़
		केवाडिया कालोनी
		मेहसाना
		नावासारी
		कोसम्बा
		पालनपुर
		पाटन
		पोरबन्दर
		सोनगढ़
		सुरत
		सुरेन्द्रनगर
		थारड़
		बड़ोदरा
		बलसाड़
		बेराबल
हरियाणा	—	भिवानी
		हिसार
		जींद
		नारनीस
		सिरसा
हिमाचल प्रदेश	कसौली	बिलासपुर
		धर्मशाला
		कुल्नू

1	2	3
जम्मू और कश्मीर	जम्मू पुंछ धीनगर	मनाली मंडी शिमला कारगिल लेह
कर्नाटक	बंगलौर गुलबर्गा शिमोगा	अध्यानी बस्तबास बेलगांव बेल्तारी बीडर बीजापुर चिकमंगलूर चिकोडी चिन्नदुर्ग घारबाइ देबांगीर गडग-बेतगरी हसन हासपेट कारबाइ कोलार गोल्लफील्ड्स मादीकेरी मंगलौर मैसूर रायचूर रानीबेन्नूर सम्भूर

1	2	3
केरल	कोचीन त्रिचेन्द्रम	सिरसी तिप्पुर उदीपी कालीकट कन्नानूर चेनगनाचेरी इतुक्की कालपेट्टा कासरगोड कयामकुलम मल्लापुरम पालघाट पठानामतिया शोरानुर तेलीचेरी त्रिचुर
मध्य प्रदेश	भोपाल ग्वालियर इन्डौर रायपुर	अम्बिकापुर बैलादिसा बालघाट बेतुल भिड बिलासपुर बरहानपुर चंदेरी छतरपुर छिन्वाड़ा दमोह डोंगरगढ़

1	2	3
		गुना
		हरदा
		इटारसी
		जबलपुर
		जगदलपुर
		झाबुआ
		कंकेर
		खंडवा
		खरगोन
		कोरबा
		कुरसिया
		कुरवाई
		मलनजखंड
		मांछला
		मंदसौर
		मनिन्दरगढ़
		मुरवाड़ा
		नागदा
		नरसिम्हापुर
		नीमच
		पंचमढ़ी
		पम्ना
		राजरा-झारदुल्ली
		रायगढ़
		राजगढ़
		रतलाम
		रीवां
		सागर

1	2	3
महाराष्ट्र	औरंगाबाद बम्बई सैनल-I बम्बई सैनल-II नागपुर पुणे अम्बाजोगई	सतना सिधोनी साहडोल साजापुर शियोपुर सिधौ सिगरीली शिबपुरी टीकमगढ़ अचलापुर अहमदनगर अकोला अमालनेर अमरावती अरसी बीड भुसाबल बुल्डाना चालीसगांव चन्द्रपुर धुले डिगभूर गढ़चिरोली गोंदिया जलगांव जालना कराड किमबट

1	2	3
		कोल्हापुर
		मालेगांव
		मनमाड
		नांदेड
		नान्दुरबाड
		नासिक
		उस्मानाबाद
		पंढरपुर
		परभणी
		पुसद
		रस्नागिरि
		सांगली
		सतारा
		शाहदा
		सोलापुर
		बर्घा
		यशतमाल
		हिंगोली
		अचलकारंजी
मणिपुर	इम्फाल	उखरुल
मेघालय	शिलांग	जोबाई
	तुरा	
मिजोरम	आइजोल	
नागालैंड	कोहिमा	दीमापुर
		तुएनसांग
उड़ीसा	कटक	आनन्दपुर
	सम्बलपुर	अंगुल
	भवानीपटना	बालेश्वर

1	2	3
		बलियापाल
		बाइगड़
		बारोपाडे
		बेरहामपुर
		भदरक
		भंजानगर
		बोसलनगीर
		बजराल नगर
		जेपोर
		जोडा
		क्योंझरगड़
		कोरापुत
		परसाखेमंडी
		फूलबनी
		रायगाडा
		राउरकेला
		सुन्दरगड़
पांडिचेरी		पांडिचेरी
पंजाब	अमृतसर	फाजिल्का
	भटिन्डा	फिरोजपुर
	जालंधर	गुरवासपुर
		पठानकोट
राजस्थान	जयपुर	अजमेर
		अलवर
		अनूपगड़
		बांसवाड़ा
		बाइमेर
		ब्यावर

1	2
	भीलवाड़ा
	बीकानेर
	बूंगदी
	चित्तौड़गढ़
	चुरू
	डींग
	झुंजरपुर
	मंगानगर
	हनुमानगढ़
	जैसलमेर
	जालौर
	झालावाड़
	झुंझनू
	जोधपुर
	खेत्री
	कोटा
	नावीर
	पाली
	पिलानी
	सालुम्बर
	सरदारशहर
	सवाई-माधोपुर
	सीकर
	सिरोही
	सूरतगढ़
	टोंक
	उदयपुर
	नाथद्वारा

1	2	3
सिद्धिकम		गंगटोक
तमिसनाडु	कोडाइकनाल	कोयम्बटोरम
	मद्रास सैनल-I	कन्नूर
	मद्रास सैनल-II	कोटैलाम
		कुर्बालोर
		धर्मापुरी
		कुम्बाकोनम
		नागरकोइल
		नेवली
		रामेश्वरम
		सासेम
		तंजावुर
		तिरुअन्नामसाई
		तिरुचेन्पुर
		तिरुचिरापल्ली
		तिरुनेलवेली
		तिरुपद्दूर
		तूतीकोरिम
		वनियामबडी
		वेल्सोर
		विलुपुरम
		तिन्विरानम
मिपुरा	अगरतला	
उत्तर प्रदेश	आगरा	अकबरपुर
	इलाहाबाद	असीगढ़
	गोरखपुर	आजमगढ़
	कानपुर	बहराइच
	लखनऊ	बलिया

1	2	3
	मथुरी	बलरामपुर
	बाराकसी	बांदा
		बरेली
		बस्ती
		बदायूँ
		बेबरिया
		इटावा
		फैजाबाद
		फर्रुखाबाद
		फतेहपुर
		गौरीगंज
		गोंडा
		हरदोई
		हरिद्वार
		जगदीशपुर
		झांसी
		काशीपुर
		लखीमपुर
		लालगंज
		ललितपुर
		मैनपुरी
		मथुरा
		मऊ
		मुरादाबाद
		नैनीताल
		ओबरा
		ओराई
		पीढ़ी

1	2	3
		पीलीभीत
		पिथौरागढ़
		पूरनपुर
		रायबरेली
		रामपुर
		सम्भल
		शाहजहाँपुर
		सीतापुर
		टनकपुर
		तिरवा
		सुल्तानपुर
पश्चिम बंगाल	आसनसोल	अलीपुरद्वार
	बहरामपुर	बासुरघाट
	कलकत्ता चैनल-1	बर्दमान
	कलकत्ता चैनल-11	दार्जिलिंग
	कुसियांग	कलिम्पोंग
		खड़गपुर
		कृष्णानगर
		मालदा
		मिदनापुर
		शान्तिनिकेतन
योग :	62*	370

*[इनमें दूसरे चैनल की सेवा के लिए 4 उच्च शक्ति ट्रांसमीटर शामिल नहीं हैं।]

एक नए प्रकार के एन्जेना से विद्युत उत्पादन

[अनुवाद]

3191. डा० बाई एल० राजशेखर रेड्डी : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनेक गांवों में बिद्युत एक नए प्रकार के सूर्यभिमुख एण्टेना के माध्यम से उपलब्ध कराई जा रही है और यह ग्रामों में बसे हजारों भारतीयों का विद्युत से प्रथम साक्षात्कार है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है;

(ग) इससे कितने गांवों को लाभ पहुंचेगा; और

(घ) इस ऊर्जा का अन्य किन उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जा रहा है ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) से (घ) छतों, खम्भों तथा अन्य संरचनाओं पर रखे गए प्रकाश बोल्डीय पैनलों के माध्यम से सौर ऊर्जा के सीधे रूपान्तरण से प्राप्त बिजली ग्रामीण क्षेत्रों में विभिन्न प्रयोगों जैसे सड़क प्रकाश व्यवस्था, घरेलू प्रकाश व्यवस्था, जल पम्पन, टेलीविजन इत्यादि के लिए इस्तेमाल की जा रही है। इस प्रयोगों के लिए लगभग 40,000 प्रणालियां देश के करीबन 8000 गांवों में स्थापित की गई हैं। एक से दस किलो-वाट क्षमता के छोटे सौर विद्युत संयंत्र लगभग 50 गांवों में लगाए गए हैं। सौर लालटेनों पर जिन्हें प्रकाश के लिए हाथ में उठाकर ले जाया जा सकता है, देश में प्रयोग किया जा रहा है। हाल के वर्षों में विशिष्ट अनुप्रयोगों के लिए प्रकाशबोल्डीय प्रणालियों का प्रयोग भी बढ़ रहा है। इसके उदाहरण हैं—अपतटीय तेल प्लेटफार्मों, सूक्ष्म तरंग, रिपीटर केन्द्रों, रेलवे संकेतक, दूरसंचार इत्यादि के लिए बिजली।

उत्तर प्रदेश की पनबिजली परियोजनाएं

[हिन्दी]

3140. श्री भवन चन्द खन्डरी : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री 2 दिसम्बर, 1991 के तारांकित प्रश्न संख्या 160 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के पीछी जिले में "श्रीनगर पनबिजली योजना" और चमोली जिले में "बिष्णु प्रयाग पनबिजली परियोजना" पर चल रहा निर्माण कार्य बन्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) वर्ष 1989-90, 1990-91 और 1991-92 में इन दो परियोजनाओं के लिए परियोजनावार अलग-अलग कितनी धनराशि का नियतन किया गया था;

(घ) क्या वर्ष 1992-93 की वार्षिक योजना में इन परियोजनाओं के लिए धन नियतन के लिए प्रावधान किया गया है;

(ङ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

विद्युत एवं िर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) श्रीनगर जल विद्युत परियोजना के मामले में निधियों की कमी एवं भूमि के अधिग्रहण संबंधी समस्याओं और बिष्णु प्रयाग जल विद्युत परियोजना के मामले में निधियों की कमी एवं पर्यावरणीय स्वीकृति की अनुपलब्धता के कारण इनके निर्माण कार्यों की गति धीमी रही है।

(ग) वर्ष 1989-90 से 1991-92 तक की अवधि के दौरान श्रीनगर एवं बिष्णु प्रयाग जल विद्युत परियोजनाओं के लिए आबंटित राशि का ब्यौरा निम्नानुसार है :—

(करोड़ रुपए में)

	1989-90	1990-91	1991-92
श्रीनगर जल विद्युत परियोजना (6 × 55 मे० वा०)	55.00*	100.00*	48.45
बिष्णु प्रयाग जल विद्युत परियोजना (4 × 20 मे० वा०)	1.00	1.00	1.00

[*श्रीनगर जल विद्युत परियोजना सहित श्रीनगर संयुक्त परियोजना के लिए परिष्यय]

(ब) और (ङ) केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1992-93 के लिए श्रीनगर जल विद्युत परियोजना एवं बिष्णु प्रयाग जल विद्युत परियोजना के लिए क्रमशः 60 करोड़ रुपए एवं 0.7 करोड़ रुपए के परिष्यय की मिफारिश की गई है। उत्तर प्रदेश की 1992-93 की वार्षिक योजना को अंतिम रूप दिए जाने के बाद ही वास्तविक आबंटन का पता लग पायेगा।

(ब) प्रश्न नहीं उठता।

धनराशि का गबन

[अनुवाद]

3141. श्री कुम्हवस्त सुल्तानपुरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत छह महीनों के दौरान उनके मन्त्रालय के विभिन्न विभागों में धनराशि के गबन के मामले ध्यान में आए हैं;

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

(ग) अपराधियों के विरुद्ध क्या कदम उठाए गए हैं; अथवा उठाने का विचार है?

संचार मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री पी० पी० रंगब्या नायडू) : (क) जी हां।

(ख) दिल्ली और जालन्धर में क्रमशः 4.4 लाख रु० और 6.5 लाख रु० के सरकारी धन की धोखे के दो मामले सरकार के ध्यान में आए हैं। ए० एल० टी० टी० सी० गाजियाबाद में धोखाधड़ी

के अन्य मामले में अनुमानतः 1.74 करोड़ रु० के सरकारी धन का घोखे से दुर्विनियोग किया गया है। डाकघर बचत बैंक जमा, मनीआर्डरों, पोस्ट आफिस कैंश सर्टिफिकेट्स की राशि के गबन और नकदी तथा डाक टिकट इतिशेष कम होने के मामले भी ध्यान में आए हैं।

(ग) संविग्ध कर्मचारियों को निलम्बित किया गया है और इन मामलों को आगे जांच के लिए स्थानीय पुलिस तथा सी० बी० आई० को सौंप दिया गया है। लेखा पद्धतियों की पुनरीक्षा की गई है और पद्धतियों को कारगर बनाने तथा निगरानी रखने की प्रक्रिया को सख्त बनाने के लिए उपयुक्त अनुदेश जारी किए जा रहे हैं। दोषी व्यक्तियों से गबन की राशि बसूलने के लिए पब्लिक एकाउण्ट डिफॉल्टर्स एक्ट के अधीन उन्हें अपनी सम्पत्ति, यदि कोई हो, हस्तांतरित करने और बेचने से रोकने के लिए राजस्व अधिकारियों से सम्पर्क करने का प्रावधान भी है।

दिल्ली में बिजली बोर्ड

[हिन्दी]

3142. श्री जनार्दन मिश्र : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में बिजली की सप्लाई अनियमित है;

(ख) यदि हां, तो सरकार का विचार बिजली की सप्लाई को निर्धारित करने हेतु दिल्ली में बिजली बोर्ड की स्थापना करने का है;

(ग) यदि हां, तो उक्त बोर्ड की स्थापना कब तक किए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इस बारे में सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाथ राय) : (क) से (घ) दिल्ली में बिजली सप्लाई की स्थिति कुल मिलाकर संतोषजनक है। दिल्ली के ढांचे के पुनर्गठन के सम्बन्ध में गठित सरकारिया/बालाकृष्णन समिति ने दिल्ली बिद्युत प्रदाय संस्थान (डि.एसू.) को दिल्ली राज्य बिजली बोर्ड के रूप में परिवर्तित करने की सिफारिश की है। बोर्ड की स्थापना करने में लगने वाला समय, दिल्ली नगर निगम अधिनियम, 1957 में संशोधन करने सहित अक्षेपित प्रशासनिक तथा कानूनी औपचारिकताओं को पूरा किए जाने आदि पर निर्भर करेगा।

टेलीफोन की वापसी

[अनुवाद]

3143. श्री मोरेश्वर सावे :

श्री रामेश्वर पाटीदार :

श्री गोता मुक्जर्जा :

क्या सचार् मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रधान मन्त्री द्वारा 31 जनवरी, 1992 तक सरकारी कार्यालयों द्वारा 10 प्रतिशत टेलीफोन कनेक्शन वापिस करने के सम्बन्ध में जारी किए गए आदेशों के बारे में अभी तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) इसके परिणामस्वरूप वापस किए गए टेलीफोनों का प्रतिशत क्या है; और

(ग) इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगव्या नायडू) : (क) और (ख) केन्द्र सरकार 29 मन्त्रालयों/विभागों ने अभी तक अपने-अपने कार्यालयों में लग हुए 21,032 टेलीफोन कनेक्शनों में से 2177 टेलीफोन कनेक्शन सरण्डर करने सम्बन्धी सूचना दी हैं जो उनके टेलीफोन कनेक्शनों का 10% से कुछ अधिक है।

(ग) वित्त मन्त्रालय (ध्यय विभाग) द्वारा इस का कार्य की प्रगति पर निगरानी रखी जा रही है।

स्थानीय काल की समय सीमा बढ़ाना

[अनुवाद]

3144. श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा : क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने स्थानीय काल की समय सीमा 3 मिनट से बढ़ाकर कम से कम 5 मिनट करने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या दिल्ली के आस-पास के क्षेत्र जैसे गाजियाबाद, फरीदाबाद तथा गुड़गांव जैसे उपनगर भी प्रभावित होंगे; और

(ग) उपर्युक्त निर्णय के कब तक लागू हो जाने की संभावना है ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगव्या नायडू) : (क) स्थानीय कालों का समय मीटर में दर्ज करने की प्रणाली शुरू करने का प्रस्ताव अभी सरकार के विचाराधीन है।

(ख) जी, हां। बड़ी टेलीफोन प्रणालियों और उनके आस पास के संलग्न एक्सचेंजों के बीच अन्तर-डायलिंग के लिए अलग-अलग प्रसार का मामला भी विचाराधीन है।

(ग) कार्यान्वयन हेतु समय-अवधि अभी तक निश्चित नहीं की गई है।

हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड

3145. श्री राज नारायण बरवा : क्या ज्ञान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्षों के दौरान हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड ने कुल कितना मुनाफा कमाया;

(ख) हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड को इसके विस्तार कार्यक्रम को कार्यान्वित करने की स्वीकृति दे दी गई है;

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

(घ) हिन्दुस्तान कापर के विस्तार के लिए कितनी राशि नियत की गई है ?

ज्ञान मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड ने वर्ष 1986-87 से 1990-91 के दौरान 144 17 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ कमाया है।

(ख) सरकार ने हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड को किसी विस्तार कार्यक्रम की अनुमति नहीं दी है। तथापि, कंपनी ने अपनी क्षमता के विस्तार के लिए अनेक योजनाओं का पता लगाया है।

(घ) ब (घ) धन उपलब्ध होने के अनुसार, आठवीं योजना के दौरान हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड द्वारा अभिज्ञात कुछ महत्वपूर्ण योजनाओं का ब्यौरा इस प्रकार है :

	अनुमानित लागत (करोड़ रुपए में)	परियोजना अवधि (वर्षों में)
I. चापरी सिदेश्वर खान का 0.75 मिलियन टन वार्षिक तक अयस्क विकास और समान क्षमता का सांद्रक	176.00	5/6
II. मलंजखंड खान का 2 से 3 मिलियन टन वार्षिक अयस्क तक विस्तार	100.00	3
III. बनवास खान का 0.6 मिलियन टन वार्षिक अयस्क विकास	90.00	5/6
IV. खेतड़ी प्रणालिक और शोधनशाला का 31,000 से 45,000 टन वार्षिक तक विस्तार	49.50	3/4

60 किलोग्राम की छड़ों का देश में उत्पादन

3146. श्री कुलसिंघेया बाग्हायर : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस्पात संयंत्रों में 60 किलोग्राम की छड़ों का उत्पादन आरम्भ करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है; और

(ख) ऐसी छड़ों की कुल मांग कितनी है और देश में इनका उत्पादन होने से कितनी विदेशी मुद्रा की बचत होने की सम्भावना है ?

इस्पात राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) और (ख) जानकारी एकत्र की जा रही है और सबन पटल पर रख दी जाएगी ।

कृषि क्षेत्र द्वारा बिजली की खपत

3147. श्री मुकुल बालकृष्ण बासनिक : क्या बिजलत और गंर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राज्य बिजलत बोर्डों द्वारा उनकी उत्पादन लागत और सप्लाई लागत की बसूली सुनिश्चित करने हेतु भूस्य-दर ढांचे को पुनः तैयार करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है;

(ग) वर्ष 1991-92 के दौरान कृषि क्षेत्र में हुई बिजली की खपत का राज्य-वार ब्योरा क्या है;

(घ) क्या सरकार की कृषि क्षेत्र की बिजली पर वी जाने वाली राजसहायता को समाप्त करने की योजना है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

बिजलत और गंर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) बिजलत (प्रदाय) अधिनियम, 1949 के अनुसार राज्य बिजली बोर्डों को टैरिफ संरचना का निर्धारण इस प्रकार से किया जाना होता है कि सांविधिक न्यूनतम अधिशेष अर्जित किया जाना सुनिश्चित किया जा सके तथा ऐसा किया जाना सम्बन्धित राज्य सरकार के क्षेत्राधिकार में आता है । तथापि केन्द्रीय सरकार ने राज्य बिजली बोर्डों और राज्य सरकारों के परामर्श से प्रत्येक राज्य के लिए उपयुक्त टैरिफ संरचना की सिफारिश करने हेतु 5 क्षेत्रीय टैरिफ बोर्ड स्थापित किए जाने का प्रस्ताव रखा है ।

(ग) 14वें बिजलत सर्वेक्षण के अनुसार 1991-92 के दौरान कृषि क्षेत्र के बारे में ऊर्जा खपत प्रक्षेपण कः ब्योरा विवरण में दिया गया है ।

(घ) और (ङ) केन्द्रीय सरकार ने न्यूनतम कृषि टैरिफ 0.50 पैस/किलोवाट आबर के लिए सिफारिश की है जिससे कृषि क्षेत्र के लिए बिजलत सप्लाई की लागत और वास्तविक बसूली की राशि में अन्तर को कम किया जा सकेगा ।

विवरण

कृषि क्षेत्र द्वारा ऊर्जा की आपत—सिंचाई निर्वाह—
पशु सैध/राज्य ट्यूबवैल

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/क्षेत्र	प्रक्षेपण (मिलियन किलोवाट भावर) 1991-92
1	2
हरियाणा	3024.00
हिमाचल प्रदेश	34.00
जम्मू और कश्मीर	133.00
पंजाब	5726.00
राजस्थान	3172.00
उत्तर प्रदेश	7870.00
चंडीगढ़	1.75
दिल्ली	31.00
जोड़ उत्तरी क्षेत्र	19992.00
गोवा	12.90
गुजरात	6046.80
मध्य प्रदेश	1890.03
महाराष्ट्र	7185.01
दादर एवं नगर हवेली	0.51
दमन और दिव	0.99
जोड़ पश्चिमी क्षेत्र	15136.00
आन्ध्र प्रदेश	6118.80
कर्नाटक	3920.65
केरल	209.61
तमिलनाडु	3982.78
पाण्डिचेरी	69.41
जोड़ दक्षिणी क्षेत्र	14300.00

1	2
बिहार	1694.00
उड़ीसा	248.00
सिक्किम	0.00
पश्चिम बंगाल	350.00
जोड़ पूर्वी क्षेत्र	2293.00
अरुणाचल प्रदेश	0.00
असम	22.60
मणिपुर	4.20
मेघालय	1.50
मिजोरम	0.04
नागालैंड	0.00
त्रिपुरा	20.62
जोड़ उत्तर-पूर्वी क्षेत्र	49.00
अव्ययमान निकोबार द्वीप समूह	0.00
लक्षदीप	0.00
जोड़ अखिल भारत	51770.00

“गांधी” फिल्म से हुए लाभ में धनराशि

3148. श्रीव्यक्ति गीता कुंजर्षी : क्या कुचुना और ब्रह्मरत्न-समिती यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम को “गांधी” फिल्म, जो एन० एफ० डी० सी० तथा सर एटनबरो द्वारा संतुलित रूप में बनाई गई है, से हुए लाभ का हिस्सा मिलेगा;

(ख) यदि हां, तो राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम ने इस फिल्म में कितना धनराशि लगाई है और उससे अब तक कितना लाभ प्राप्त हुआ है;

(ग) क्या सरकार राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम को मिले लाभ में से 5 प्रतिशत सिने कबाकार कल्याण निधि को देने हेतु सहमत हो गई है; और

(घ) यदि हां, तो अब तक इस निधि को कितनी धनराशि दी गई है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा ब्यास) : (क) जी, हां ।

(ख) राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम ने इस फिल्म में 6136 करोड़ रुपए की राशि लगाई थी और उसे अब तक लाभ के निवल हिस्से के रूप में 3.74 करोड़ रुपए की रकम प्राप्त हो चुकी है । यह राशि राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम के निवेश की लौटाई गई और निवेश पर ब्याज की रकम के अलावा है ।

(ग) सर रिचर्ड एटनबरो, राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम और अन्य पक्षों के बीच संपन्न फिल्म "गांधी" के सह-निर्माण और वित्तपोषण करार के अनुसार फिल्म के निवल लाभ की 5 प्रतिशत राशि भारत के सिने कलाकार कल्याण निधि को देय है ।

(घ) कुछ समय पूर्व, सर रिचर्ड एटनबरो के साथ एक करार किया गया था और लाभ की समूची 5 प्रतिशत मूल राशि भारत को अन्तरित कर दी जाएगी । उस 5 प्रतिशत लाभ के ब्रिटेन में रहे गए खाले में ब्याज की 5 लाख पाँड (स्टर्लिंग) की राशि पूर्ण संस्थाओं को अदा की जाएगी । इस करार की ब्रिटेन की अदालत द्वारा पुष्टि कर दी गई है । राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम, ब्रिटेन में झोत पर काटे जाने वाले कर की रकम को कम से कम करने का प्रयास कर रहा है । भारतीय सिने कलाकार निधि को यथा-समय लगभग 3 करोड़ रुपए की राशि प्राप्त होने की उम्मीद है ।

"सेलूलर" टेलीफोन प्रणाली

3149. श्री पृथ्वीराज डी० चव्हाण : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गैर-सरकारी क्षेत्र में "सेलूलर" टेलीफोन संचार प्रणाली शुरू करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) उपभोक्ताओं का चयन करने के लिए क्या मानदण्ड अपनाए गए हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगव्या नायडू) : (क) जी, हां ।

(ख) बम्बई, कलकत्ता, दिल्ली और मद्रास महानगरों में सेलूलर टेलीफोन प्रणाली प्रदान करने के लिए टेंडर आमंत्रित किए जा चुके हैं ।

(ग) लाइसेंस मिल जाने के बाद, इनके पास उपभोक्ता अपनी मांग दर्ज करा सकते हैं, उप-भोक्तागण सामान्यतया प्रतीक्षा सूची के अनुसार मोबाइल टेलीफोन कनेक्शन प्राप्त कर सकेंगे ।

अख्त्यारी कागज का आयात

3150. श्री बी० एस० बिजयराघवन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का समाचारपत्रों के स्वामियों को अख्त्यारी कागज का आयात करने का अनुमति देने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) सरकार ने सिद्धान्त रूप से 1 अप्रैल, 1992 से अखबारी कागज के आयात का विसरणीकरण (डिकेनालाइजेशन) करने का निर्णय लिया है।

(ख) अखबारी कागज का आयात अब आयात-निर्यात नीति के अन्तर्गत होगा। यह नीति 1 अप्रैल, 1992 से प्रभावी होगी।

भागरा हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाना

3151. स्वामी सुरेशानन्द : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का भागरा हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डा बनाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, मद्रास और त्रिवेन्द्रम के मोजूदा पांच अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे चालू यातायात सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त हैं।

बिद्युत उत्पादन के लिए केरल को आबद्धित की गई धनराशि

[अवुचाव]

3152 श्री रमेश खेमिलसला : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1991 में बिद्युत उत्पादन के लिए केरल को कितनी धनराशि का आबंटन किया गया;

(ख) केरल को वर्ष 1991 के केन्द्रीय पूल से कितनी बिजली दी गई; और

(ग) 1992 के दौरान केन्द्रीय पूल से इस राज्य को कितनी बिजली दी गई ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) बिद्युत क्षेत्र के लिए वार्षिक योजना 1991-92 हेतु केरल के लिए अनुमोदित परिच्यय 154.80 करोड़ रुपए है।

(ख) वर्ष 1990-91 में केरल द्वारा दक्षिणी क्षेत्र के केन्द्रीय विद्युत केब्रों से 1361.7 मिलियन यूनिट ऊर्जा का आहरण किया गया था।

(ग) वर्ष 1991-92 (फरवरी, 1992 तक) में केरल द्वारा दक्षिणी क्षेत्र के केन्द्रीय विद्युत केब्रों से आहरित की गई ऊर्जा की कुल मात्रा 1737.7 मिलियन यूनिट है।

महाराष्ट्र में टंगस्टन के भंडार

3153. श्री तेजबल्लु राव भोसले : क्या ज्ञान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जिला नागपुर, महाराष्ट्र में टंगस्टन के भारी भंडार मौजूद हैं; और

(ख) यदि हां, तो टंगस्टन के झुड़ीकरण की प्रक्रिया हेतु वहां पर एक कारखाना स्थापित करने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

ज्ञान मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) खोबना जिला नागपुर (महाराष्ट्र) में खनिज गवेषण निगम लिमिटेड ने मुख्य परत में 0.313% डब्ल्यू ओ₃ युक्त 3.04 मिलियन टन टंगस्टन अवस्क और दक्षिणी परत में 0.218% डब्ल्यू ओ₃ युक्त 0.32 मिलियन टन सम्भावित श्रेणी भण्डार का अनुमान लगाया है।

भारतीय भूबैज्ञानिक सर्वेक्षण ने महाराष्ट्र में अगर गांव क्षेत्र (जिला नागपुर) में 0.043 से 0.062% डब्ल्यू ओ₃ टंगस्टन के 2.234 मिलियन टन भण्डार का अनुमान लगाया है।

(ख) 'इब' निक्षेपों के दोहन पर उनकी तकनीकी-आर्थिक उपादेयता पुष्ट होने के बाद विचार किया जा सकता है।

सरदार सरोवर परियोजना की शीघ्र लागत का बकाया

3154. श्री सोमजीभाई डानोर :

श्री सुशीराम सुनरोमल जेस्वाजी :

श्री शंकर सिंह चाधेला :

श्री दिलीप भाई संचानी :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार ने मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र और राजस्थान द्वारा सरदार सरोवर परियोजना की शीघ्र लागत के बकाया भुगतान के बारे में केन्द्रीय सरकार को कहा है; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार का इस बारे में क्या कदम उठाने का विचार है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) जी, हां। पक्षकार राज्यों द्वारा गुजरात सरकार को सरदार सरोवर परियोजना की लागत के हिस्से का भुगतान करने से सम्बन्धित

मुद्दे पर समय-समय पर सरदार सरोवर निर्माण सलाहकार समिति की बैठकों में विचार-विमर्श किया गया है तथा राज्यों को नर्मदा जल विवाद अधिकरण पंचाट के अनुसार विद्यमान स्थितियों को तत्काल हल करने तथा गुजरात सरकार को बकाया घनराशि का शीघ्र भुगतान करने की आवश्यकता के सम्बन्ध में कहा गया है।

जिला मुख्यालयों को वायुदूत से जोड़ना

[दिल्ली]

3155. श्री गया प्रसाद कोरी :

श्री मन्मथनाथ नायक :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कौन-कौन से स्थान वायुदूत सेवाओं से जुड़े हुए हैं;
 (ख) क्या सरकार का विचार सभी जिला मुख्यालयों को वायुदूत सेवाओं से जोड़ने का है; और
 (ग) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी राज्यवार व्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) वायुदूत विद्यमान में वर्साए गए 45 स्टेशनों के लिए हवाई सेवा का प्रचालन कर रहा है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

विद्यमान

उत्तरी क्षेत्र

1. संघ शासित क्षेत्र/दिल्ली

उत्तर प्रदेश

2. देहरादून
3. कानपुर
4. लखनऊ

पंजाब

5. लुधियाना

संघ शासित क्षेत्र चंडीगढ़

6. चंडीगढ़

राजस्थान

7. जोधपुर

8. जैसलमेर

हिमाचल प्रदेश

9. कुल्लू

10. शिमला

11. गंगल

पूर्वी क्षेत्र

बिपुरा

12. बगरतला

13. फैलासहर

मिजोरम

14. एजबाल

पश्चिमी बंगाल

15. कलकत्ता

16. कूच बिहार

असम

17. गुवाहाटी

18. जोरहाट

19. लीलाबाड़ी

20. सिल्चर

21. डिब्रूगढ़

बिहार

22. जमशेदपुर

मेघालय

23. शिलांग

महाराष्ट्र प्रदेश

24. जेरो

दक्षिणी क्षेत्र

आंध्र प्रदेश

25. हैदराबाद

26. रायामुन्धरी

27. तिरुपति

28. विजयवाड़ा

कर्नाटक

29. बंगलूर

30. बेलगाम

तमिलनाडु

31. कोयम्बटूर

32. मद्रास

केरल

33. कोचीन

संघ शासित क्षेत्र

लक्षद्वीप

34. अणनीसंघ

संघ शासित क्षेत्र पांडिचेरी

35. पांडिचेरी

पश्चिमी क्षेत्र

महाराष्ट्र

36. बम्बई

37. पुणे

38. कोल्हापुर

गुजरात

- 39. कांडला
- 40. पोरबन्दर
- 41. केसोद
- 42. राजकोट
- 42. अहमदाबाद
- 44. बड़ौदा

गोवा

- 45. गोवा

पाचिरामनाल, केरल के विकास कार्य को पूरा करके:

[अनुवाद]

3156. श्री के० नुरसीघरन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या केन्द्रीय सरकार को केरल से पाचिरामनाल के विकास हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;
- (ख) यदि हां, तो क्या इसे स्वीकृति दे दी गई है; और
- (ग) पर्यटन सैरगाह के विकास कार्य हेतु अब तक कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री भास्करराव सिधिया) : (क) से (ग) जी, हां। केरल सरकार के अनुरोध पर, केन्द्रीय पर्यटन विभाग, 1991-92 के दौरान पाचिरामनाल में द्वीप विहार-स्वयं का निर्माण करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने हेतु सहमत हो गये हैं। राज्य सरकार से विस्तृत अनुमानों सहित पूरा परियोजना प्रस्ताव अभी प्राप्त होना है।

क्षेत्रीय समाचार बुलेटिनों का प्रसारण

3157. डा० कृपासिन्धु जोई : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का दिल्ली से प्रसारित किए जाने वाले क्षेत्रीय समाचार बुलेटिनों की संख्या में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है; और
- (ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) जी, नहीं।

- (ख) यह सवाल पैदा ही नहीं होता।

बिजली संयंत्रों का विस्तार तक विस्तार

3159. श्री बी.डी.जी. अरविन्दः : क्या मन्त्र विभाग और पब्लिक वर्क्स विभाग की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइंस की बिजली सेवाओं को विस्तार तक बढ़ाए जाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है और इसके कब तक प्रारम्भ किए जाने की सम्भावना है ?

मन्त्र विभाग और पब्लिक वर्क्स (श्री बाबूराव सिधिया) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

आठवीं योजना में एल्यूमिनियम संयंत्रों की स्थापना

3160. कुचारी पुष्प देवी सिंह : क्या ज्ञान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान नए एल्यूमिनियम संयंत्र, विविध रूप से छोटे एल्यूमिनियम संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो ये संयंत्र किन-किन राज्यों में स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या मध्य प्रदेश में कोई एल्यूमिनियम संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो ये संयंत्र कहां-कहां स्थापित किए जायेंगे और उनकी क्षमता कितनी होगी ?

ज्ञान मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह घाबरा) : (क) और (ख) जी, नहीं । तथापि नेशनल एल्यूमिनियम कम्पनी (सरकारी क्षेत्र में) का उड़ीसा में अंगुण स्थित अपने विद्यमान एल्यूमिनियम प्रगालक की क्षमता बढ़ाने का प्रस्ताव है ।

(ग) जी नहीं, सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

राज्य विद्युत् बोर्डों पर विद्युत् प्रभार की देय बकाया राशि

3161. श्री डी० पंडियन : क्या विद्युत् और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य सरकारों ने सरकार को कितने विद्युत् प्रभार का भुगतान करना है;

(ख) किन-किन राज्यों पर यह प्रभार बकाया है और उन पर एन० एल० सी० आदि जैसे विद्युत् उत्पादन केन्द्र की कितनी राशि देय है; और

(ग) यदि हां; तो राज्य सरकारों द्वारा केन्द्र सरकार को देय बकाया राशि का ब्योरा क्या है ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्याणराव राय) :

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

दिल्ली में टेलीफोन नम्बरों में परिवर्तन

3162. डा० रवि मल्हू : क्या सचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में टेलीफोन नम्बरों का बारम्बार बदला जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान नम्बरों में कितनी बार परिवर्तन किया गया और उक्त संशोधनों के विज्ञापन पर कितनी धनराशि खर्च की गई ?

सचार मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंजया नायडू) : (क) दिल्ली के तेजी से विकास-शील टेलीफोन नेटवर्क में, जब कभी भी किसी तकनीकी आवश्यकता के कारण मौजूदा एक्सचेंज क्षेत्र में फेरबदल करके एक नया एक्सचेंज स्थापित किया जाता है, तब टेलीफोन नम्बरों में परिवर्तन किए जाने की आवश्यकता होती है।

(ख) पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1988-89, 1989-90 और 1990-91 में, टेलीफोन नम्बरों को क्रमशः 6 बार, 11 बार और 14 बार परिवर्तित करना पड़ा था। इन तीन वर्षों के दौरान जनता को इन टेलीफोन नम्बरों के परिवर्तन के बारे में सूचित करने के लिए विज्ञापनों पर क्रमशः 2,52,605 रु०, 18,32,061 रु० और 23,15,700 रु० खर्च किए गए थे।

दिल्ली से इम्फाल के लिए बोइंग 747 की उड़ान आरम्भ करना

3163. श्री बाइना सिंह सुमनाम : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली से गुवाहाटी होकर इम्फाल तक के लिए बोइंग 747 की उड़ान आरम्भ करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक आरम्भ किया जायेगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री बाबुबराब सिद्धिबा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) बी-747 विमान केवल एयर इण्डिया के बड़े में उपलब्ध है। परिचालनात्मक और वाणिज्यिक कारणों से इम्फाल के लिए बी-747 सेवाओं का परिचालन व्यवहार्य प्रस्ताव नहीं है।

जल ससाधन के सम्बन्ध में नेपाल के साथ समझौता

[हिन्दी]

3164. श्री अरविन्द त्रिवेदी : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेपाल के साथ जल ससाधन के क्षेत्र में सहयोग के लिए गत तीन वर्षों के दौरान कोई वार्ता की गई है;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई समझौता किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और इसे सम्भवतः कब तक क्रियान्वित किया जायेगा ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शक्ल) : (क) से (ग) जल संसाधन प्रबन्ध के क्षेत्र में सहयोग के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान बातचीत की जाती रही है—नेपाल और भारत के प्रधान-मंत्रियों के बीच पिछली बैठक दिगम्बर, 9 में नई दिल्ली में आयोजित की गयी थी। यह महमति हुई थी कि करनाली बहुप्रयोजनी परियोजना के लिए परियोजना पैरामीटरों को शीघ्र अंतिम रूप दिया जायेगा। पंचेश्वर बहुप्रयोजनी परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट अक्टूबर, 1992 तक संयुक्त रूप से तैयार की जायेगी। कोसी उच्च बांध परियोजना के पैरामीटरों को अंतिम रूप देने के लिए संयुक्त अध्ययन/अन्वेषण शीघ्र किए जाएंगे। नेपाल आवश्यक अन्वेषण करेगा और कमला तथा बागमती पर भण्डारण जलाशयों के निर्माण की स्कीमों की व्यवहार्यता रिपोर्ट वर्ष 1993 तक तैयार करेगा। यह भी महमति हुई थी कि भारत से वित्तीय महायता के साथ कार्यान्वयन हेतु कमला, बागमती, लाल बकिया और खाडू नदियों पर सीमा पर तटबन्धों के विस्तार के लागत प्रभावी प्रस्तावों का हिसाब लगाया जाये।

भारत पर्यटन विकास निगम द्वारा फरक्का में होटल का निर्माण

[अनुवाद]

3165. श्री जायनल अबेदिन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत पर्यटन विकास निगम का पश्चिम बंगाल में फरक्का को एक पर्यटन स्थल के रूप में विकास करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या भारत पर्यटन विकास निगम वहां पर एक होटल का निर्माण कर रहा है;

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

(ङ) इस सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव लिधिया) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता ।

वायुदूत सेवाओं को पुनः शुरू करना

3166. श्री अरविन्द तुलसीराम काम्बले : क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990 और 1991 के दौरान वायुदूत की कितनी सेवाएं बन्द की गयी थी;

(ख) इनको बन्द करने के क्या कारण थे;

(ग) क्या सरकार का बिचार बन्द किए गए इन मार्गों को पुनः चालू करने का है; और

(घ) यदि हां, तो ऐसे मार्गों का ब्योरा क्या है और इन्हें पुनः कब से चालू कर दिया जायेगा ?

नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव लिधिया) : (क) और (ख) वाणिज्यिक और परिचालनात्मक कारणों से वर्ष 1990 और 1991 के दौरान 45 स्टेशनों से वायुदूत के परिचालनों को बन्द कर दिया गया था ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

नए फिल्म निर्माताओं की फिल्मों का प्रसारण

3167. श्रीमती शोला गौतम :

श्री राजेश कुमार :

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

(क) क्या दूरदर्शन नए फिल्म निर्माताओं को अपनी फिल्में प्रसारित करने के अवसर प्रदान करता है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) और (ख) नए निर्माताओं सहित उन सभी फिल्म निर्माताओं से फिल्मों के प्रसारण के लिए प्राप्त प्रस्तावों पर जो पारिता मापदंडों को पूरा करते हों, दूरदर्शन द्वारा कार्रवाई की जाती है और अनुमोदन के लिए उन्हें उपयुक्त चयन समितियों के समक्ष रखा जाता है । चयन समितियों द्वारा अनुमोदित फिल्मों के प्रसारण

के लिए अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी कर लिए जाने के बाद कार्यक्रम अपेक्षाओं के अनुसार इनसे प्रसारण की समय-सूची बनाई जाती है।

दूरदर्शन द्वारा "मुम्बई" के स्थान पर "बम्बई" का प्रयोग करना

3168. श्री मोहन रावले : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अगस्त, 1990 के मध्य से फरवरी, 1991 के प्रथम मंताह तक दूरदर्शन के द्वारा हिन्दी समाचारों में बम्बई के स्थान पर "मुम्बई" का प्रयोग किया जाता था;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में दूरदर्शन को कोई निर्देश जारी किए गए थे;

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

(घ) दूरदर्शन द्वारा हिन्दी समाचारों में पांच महीने तक "मुम्बई" प्रयोग किए जाने और पुनः बंबई प्रयोग करने के क्या कारण हैं; और

(ङ) इस बारे में जारी किए गए विशिष्ट दिशानिर्देश क्या हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) से (ङ) दूरदर्शन के हिन्दी समाचार बुलेटिनों में "मुम्बई" शब्द का प्रयोग यह पता लगने के बाद रोक दिया गया कि भारत सरकार ने बम्बई शहर का नाम बदलकर मुम्बई करने का अनुमोदन नहीं किया था। दूरदर्शन द्वारा यथा-स्थिति कब तक बनाए रखी जाएगी जब तक भारत सरकार द्वारा शहर के नाम में किसी परिवर्तन का आधिकारिक तौर पर अनुमोदन नहीं कर दिया जाता।

विद्युत शुल्क ढांचा

3169. श्री ताराचन्ध कण्ठेलवाल :

श्री धवल कुमार पटेल :

श्री गुरुदास कामत :

क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान से विद्युत शुल्क ढांचे को युक्तिसंगत बनाने के लिए निर्देश दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान ने इस सम्बन्ध में कोई कदम उठाया है;

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

(घ) विद्युत शुल्क में विसंगति को कब तक दूर कर दिया जायेगा ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राव) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) दिल्ली विद्युत् सप्लाय समिति (डी० ई० एस० सी०) दिल्ली नगर निगम के अनुमोदन से दिल्ली में विद्युत सम्बन्धी टैरिफ का निर्धारण करने के लिए सक्षम है। विद्युत उत्पादन हेतु अपेक्षित विभिन्न निवेशों, बाहरी एजेंसियों से विद्युत की खरीद आदि से सम्बन्धित लागतों में वृद्धि और प्रशासनिक खर्चों में वृद्धि के क्लमस्वरूप टैरिफ की समय-समय पर पुनरीक्षा किम्बद्दना आवश्यक होता है।

जिला तारघर

3170. श्री रूपचन्द पाल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के प्रत्येक जिला मुख्यालय में जिला तारघर की स्थापना करने के किसी प्रस्ताव पर विचार किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो प्रत्येक राज्य में उन जिलों का ब्यौरा क्या है जहाँ पर ऐसे तारघर पहले ही स्थापित किए जा चुके हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) जी हाँ, नीति के रूप में यह निर्णय लिया गया है कि देश के प्रत्येक जिला मुख्यालय में एक स्वतन्त्र तारघर स्थापित कर दिया जाए।

(ख) जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

उन जिलों के ब्यौरे जहाँ तारघर (डी० टी० ओ०) स्थापित किए जा चुके हैं :

1. आंध्र प्रदेश

23

आदिलाबाद, अनन्तपुर, कुड्डलप्या, चित्तूर, गुंटूर, हैदराबाद, आर० आर० जिला, करीमनगर, कृष्णा, कुरनूल, खम्माम, मेहबूबनगर, नालगोंडा, प्रकासम, श्रीकाकुलम, नेल्कोर, विजीनगरम, विशाखा-पटनम, पूर्व गोदावरी, पश्चिम गोदावरी, वारंगल, निजामाबाद, और मेडक।

2. असम

23

कामरूप, तिनसुभिया, डिब्रूगढ़, मोरीगांव, सिबसागर, जोरहाट, गोलाघाट, कारबियापोंग, नौगांव, उत्तरी काछाड़ हिल, हेलाकंडी, कछार, करीमगंज, नलबाड़ी, बारपेटा, गोलपारा, बोंगईगांव, कोकराझार, छुबरी, दरंग और सोनीतपुर, उत्तरी लखीमपुर और छेमाजी।

3. बिहार

40

पटना, भोजपुर, नालन्दा, मुजफ्फरपुर, छपरा, दरभंगा, सिवान, बैशाली, समस्तीपुर, पूर्वी चम्पारन, पश्चिमी चम्पारन, सीतामढ़ी, गोपालगंज, मधुबनी, रांची, हजारीबाग, पलामू, पूर्वी सिंहभूम, लोहाड़दगा, धनबाद, गया, गिरिडी, रोहतास, कटिहार, भागलपुर, मुंगेर, बेगूसराय, देवगढ़, सहरसा,

पूजिया, मधेपुरा, मोहा, नवादा, खगड़िया, हुमका, औरंगाबाद, जहानाबाद, भरदिया, बोकायो और पश्चिम सिंहभूम ।

4. गुजरात 17

अमरेली, अहमदाबाद, गांधीनगर, बड़ौदा, बहुरूच, भुज, भावनगर, जामनगर, जूनागढ़, बुलसारा, मेहसाना, पामनपुर, हिम्मतनगर, सुरेन्द्रनगर, गोधरा, सूरत और राजकोट ।

5. हरियाणा 14

अम्बाला, यमुनानगर, कुरुक्षेत्र, करनाल, पानीपत, सोनीपत, जीम्ह, सिरसा, भिबानी, हिसार, रोहतक, रेवाड़ी, गुड़गांव और फरीदाबाद ।

6. हिमाचल प्रदेश 10

बिलासपुर (हिमाचल प्रदेश), चम्बा, हमीरपुर (हिमाचल प्रदेश), कांगड़ा, कुल्लू, मंडी (हिमाचल प्रदेश) सिरमोर, शिमला, सोलन और ऊना ।

7. जम्मू और कश्मीर 8

लेह, बारामुल्ला, अनन्तनाग, जम्मू, कश्वा, उधमपुर, राजौरी और श्रीनगर ।

8. केरल 13

त्रिचेन्द्रम, क्यूलोन, पथनघिट्टा, कोट्टायम, अल्लेप्पी, कोचीन, त्रिचूर, पालघाट, मालापुरम, कालीकट, काळपेट्टा, कन्नानूर और कासरगोडे ।

9. कर्नाटक 19

बंगलौर, बेलगांव, बेल्गारी, बिदर, बीजापुर, बिकरमंगलूर, चित्रदुर्ग, दक्षिण कन्नड, (मंजलौर) धारवाड, गुजबर्गा, हासन, कोडाग (मडोकेरी), कोलार, मंड्या, मैसूर, रायचूर, शिमोगा, तुमकूर, उत्तर कन्नड (कारवार) ।

10. मध्य प्रदेश 45

भोपाल, बिलासपुर, देवास, दुर्ग, झांझियर, इंदौर, जबलपुर, खंडवा, मंडलौर, रायपुर, रतलाम, रेवा, सागर, उज्जैन, सतना, सिवनी, छिंदवाड़ा, बिदिमा, जगदलपुर, राजनंदगांव, होशंगाबाद, बालाघाट, रायगढ़, रायसेन, गुना, भिंड, मुरैना, सिहोर, धार, खारगोन, दमोह, मन्डुआ, मांडला, शिवपुर, शाहडोल, अम्बिकापुर, दतिया, नरसिंहपुर, छत्तरपुर, पन्ना, टिकमगढ़, राजगढ़ (ब्याबर) शाहजापुर और बेतूल ।

11. महाराष्ट्र 29

अहमदनगर, अकोला, औरंगाबाद, अमरावती, बीड, भंडारा, बम्बई, बुलडाना, बचगापुर, धुले, गोवा, जालना, जलगांव, कोल्हापुर, लसूर, नागपुर, नामदेव, नासिक, उतमानाबाद, परभनी, पुणे, रत्नागिरी, रायगढ़, सांगली, सतारा, शोलापुर, काणे बर्धा और यकतवाल ।

12. उत्तर पश्चिम

11

राधाकिशोरपुर, कैलासाहर, अगरतला, शिलांग, तुरा, एजबाल, प्वांदरी, बोमदिल्ला, पासी-चाट, कोहिमा और इम्फाल ।

13. उड़ीसा

12

बालासोर, कटक, पुरी, बोलनगीर, संभलपुर, बारीपाडा, छतरापुर, धनकनाल, बयोंझरगढ़, फूलबनी, भवानीपटना और सुन्दरगढ़ ।

14. पंजाब

9

अमृतसर, भटिंडा, फिरोजपुर, गुरदासपुर, होशियारपुर, जालंधर, कपूरथला, मुधियाना और पटियाला ।

15. राजस्थान

19

जयपुर, सवाईमाधोपुर, कोटा, भरतपुर, अलवर, सीकर, झुंझुनू, बुक, नागीर, बीकानेर, भीमंगा-नगर, जोधपुर, पाली, जालौर, सिरोंही, अजमेर, भीलवाड़ा, उदयपुर और बांसवाड़ा ।

16. तमिलनाडु

10

मद्रास, चेंगई, एमजीआर, वेल्नूर, अम्बेडकर, तिरुवेन्नामलाई सम्बूबरायर, सोरठ भरकोट, धरमापुरी, सलेम, कोयटूर, पेरीयार, नीलगिरी, तिरुचिरापल्ली, पुदुकोट्टई, चंजावूर, नागपट्टीनम कोट्टे मिल्लेठ, दिनदीगुल अम्ना, मदुरै, कामराजार, रामानाथपुरम, पासूमपुन मुत्थुरामालीगा, चेबर, बी० ओ० चिदाम्बरानार; कोट्टाबोम्पान और कन्याकुमारी ।

17. उत्तर प्रदेश

63

आगरा, अलीगढ़, इलाहाबाद, अल्मोड़ा, आजमगढ़, बरेली, बलिया, बस्ती, बांदा, बहराईच, बाराबंकी, बिजनौर, बुलन्दशहर, बुदायूं, चमोली, देहरादून, देवरिया, एटा, ईटावा, फैजाबाद, फर्रुखा-बाद, फतेहपुर, फिरोजाबाद, गोरखपुर, गाजीपुर, गोंडा, गाजियाबाद, हरदोई, हरिद्वार, हमीरपुर, झांसी, जौनपुर, जालौन, कानपुर, लखनऊ, लखीमपुर, ललितपुर, मेरठ, मुरादाबाद, मिर्जापुर, मुजफ्फर-नगर, मैनपुरी, मथुरा, मऊनाथभंजन, महाराजगंज, नैनीताल, प्रतापगढ़, पिथौरागढ़, पीलीभीत, राय-बरेली, रामपुर, पौड़ी, सुलतानपुर, शाहजहांपुर, सीतापुर, सहारनपुर, सोनभद्र, सिद्धाचं नगर, टिहरी, उन्नाव, उत्तरकाशी, वाराणसी, और कानपुर देहात, कानपुर महूर ।

19. पश्चिम बंगाल

13

बर्दवान, बांकुरा, हुगली, हावड़ा, मुर्शीदाबाद, साउथ 24 परगना, दीनाजपुर, दार्जिलिंग, मालदा, कूच बिहार, जलपाईगुड़ी, नादिया और कलकत्ता ।

बस्तर जिले में लौह-अयस्क चूरा

[हिन्दी]

3171. श्री योमानन्ध सरस्वती : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि लौह-अयस्क के भेजे जाने के बाद भी लौह-अयस्क का हजारों टन चूरा बस्तर जिले में पड़ा रहता है जिससे पेयजल स्रोत प्रदूषित होते हैं;

(ख) क्या इसका प्रयोग करने हेतु सरकार का संयत्न लगाने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो कब ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सप्तोष मोहन बेच) : (क) लौह अयस्क के खनन के समय चूरा बनता है और इस चूरे को खान के नजदीक उपयुक्त स्थान पर स्कंधपुंज के रूप में रखा जाता है। पेय जल स्रोतों को प्रदूषण से बचाने के लिए एन० एम० डी० सी० द्वारा पछोड़न (टेल्निंग) बांध बनाए गए हैं। चूंक अयस्क चूरे के लिए चरेखू और अन्तर्राष्ट्रीय बाजार विकसित हो गए हैं इस लिए बैलाडिना ने स्कंधपुंज के रूप में जमा लौह अयस्क चूरे को ठीक करके उपयोग किया जा रहा है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली और बल्लभगढ़ के बीच टेलीफोन की सीधी डायलिंग

3172. श्री अच्युतार सिंह भडाना : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली और बल्लभगढ़ के बीच टेलीफोन की सीधी डायलिंग सुविधा को समाप्त करने तथा वहां एस० टी० डी० सुविधा शुरू करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में उच्च मंत्री (सी० पी० डी० रंगध्या नायडू) : (क) और (ख) सरकार, नगरों में दूरसंचार परिणाम का संकुलन कम करने में सहायता करने के उद्देश्य से बड़े शहरों को आसपास के क्षेत्रों से जोड़ने के लिए एक कुशल दूरसंचार नेटवर्क की व्यवस्था किए जाने की जरूरत को पूरी तरह समझती है। इस लक्ष्य को पूरा करने की दृष्टि से ऐसे स्थानों के बीच सीधी डायलिंग सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव है जिसके लिए विशेष शुल्क लिया जाएगा। दिल्ली-बल्लभगढ़ के बीच की जाने वाली कालों के लिए भी ऐसा एक प्रस्ताव विचाराधीन है।

पी० आई० जे० स्टेशन, गुजरात से प्रसारण

[अनुचाव]

3172. श्री के० डी० खेस्वाणी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात में अकाशवाणी के पी० आई० जे० स्टेशन से प्रसारण पिछले तीन महीनों से बन्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हां तो, उसके क्या कारण हैं; और

(ग) उसे दोबारा कब शुरू करने की संभावना है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) और (ख) आकाशवाणी का गुजरात में, पिज में, कोई केन्द्र नहीं है। पिज का 1 कि० बा० टी० वी० ट्रांसमीटर नवम्बर, 1991 में क्लबिंग बन्द कर दिया गया था, क्योंकि यह क्षेत्र दूरदर्शन केन्द्र, अहमदाबाद से अच्छी तरह कवर होता है और साथ ही लागत की दृष्टि से पिज का ट्रांसमीटर लाभकर नहीं था।

(ग) पिज के दूरदर्शन को फिर से चालू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

राष्ट्रपति और प्रधानमंत्री के भाषणों का प्रकाशन

[हिन्दी]

3174. श्री बिलय कटियार : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राष्ट्रपतियों और प्रधानमंत्रियों के नाम क्या हैं जिनके सरकारी तौर पर दिए भाषणों का अब तक सरकार द्वारा प्रकाशन किया गया है;

(ख) उन व्यक्तियों के नाम क्या हैं, जिन्हें भाषणों से प्रकाशन का कापीराइट मिला हुआ है और सरकार के पास कुछ प्रकाशनों के कापीराइट न होने का क्या कारण है; और

(ग) उन व्यक्तियों के नाम तथा उक्त प्रकाशनों के लिए उन्हें अब तक दी गई रायल्टी राशि का व्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) एक विवरण-1 में उन राष्ट्रपतियों और प्रधानमंत्रियों के नाम दिए गए हैं जिनके सरकारी तौर पर दिए गए भाषण इस मंत्रालय के प्रकाशन विभाग द्वारा प्रकाशित किए गए हैं।

(ख) विवरण-2 में उन व्यक्तियों के नाम दिए गए हैं जिन्हें राष्ट्रपतियों और प्रधानमंत्रियों के भाषणों के प्रकाशन के सम्बन्ध में कापीराइट प्राप्त है। इसी अनुबन्ध में कुछ प्रकाशनों के कापीराइट, सरकार के पास न होने के कारण भी बताए गए हैं।

(ग) प्रकाशन विभाग द्वारा राष्ट्रपतियों और प्रधानमन्त्रियों के भाषणों पर अभी तक कोई रायल्टी नहीं दी गई है।

बिबरण-1

उन राष्ट्रपतियों और प्रधानमन्त्रियों के नाम जिनके भाषण प्रकाशन विभाग द्वारा प्रकाशित किए गए हैं

राष्ट्रपतियों के भाषण

1. डा० राजेन्द्र प्रसाद के भाषण।
2. डा० एस० राधा कृष्णन के भाषण।
3. डा० जाकिर हुसैन के भाषण।
4. श्री बी० बी० गिरि के भाषण।
5. श्री फखरुद्दीन अली अहमद के भाषण।
6. श्री संजीव रेड्डी के भाषण (खण्ड-1 और 2)
7. श्री ज्ञानी जैल सिंह के भाषण।
8. श्री आर० बेंकटरामन के भाषण (खण्ड-1)

प्रधानमन्त्रियों के भाषण

1. इंडियाज फारेन पार्लिसी (जवाहर लाल नेहरू के चुने हुए भाषण)
2. जवाहर लाल नेहरू के भाषण (खण्ड 1 से 5)
3. लाल बहादुर शास्त्री के चुने हुए भाषण।
4. मोरारजी देसाई के चुने हुए भाषण।
5. वि ईयर्स आफ विलेज (श्रीमती इन्दिरा गांधी) के चुने हुए भाषण (खण्ड-1)।
6. वि ईयर्स आफ एन्डेवर (श्रीमती इन्दिरा गांधी) के भाषण (खण्ड-2)
7. इन्दिरा गांधी : चुने हुए भाषण और लेख (खण्ड-3)
8. इन्दिरा गांधी : चुने हुए भाषण और लेख (खण्ड-4)
9. इन्दिरा गांधी : चुने हुए भाषण और लेख (खण्ड-5)
10. चुने हुए भाषण और लेख : राजीव गांधी (खण्ड 1 से 5)

पूर्व प्रधानमन्त्रियों सचं/श्री चरणसिंह, बी० पी० सिंह तथा चम्पसेखर के भाषणों और लेखों को प्रकाशित करने के बारे में कार्रवाई की जा रही है।

बिबरण-II

सभी राष्ट्रपतियों और तीन पूर्व प्रधानमन्त्रियों अर्थात् पंडित जवाहर लाल नेहरू स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री और श्री मोरारजी देसाई के भाषणों के प्रकाशन का कापीराइट सरकार के पास है। अन्य प्रधानमन्त्रियों के भाषणों के प्रकाशन के मामले में कापीराइट की स्थिति निम्नानुसार है :

पुस्तक का नाम	कापीराइट के सम्बन्ध में स्थिति
1. दि ईयर्स आफ चैलेन्ज (श्रीमती इन्दिरा गांधी) के चुने हुए भाषण	श्रीमती इन्दिरा गांधी के पास
2. दि ईयर्स आफ एन्ड्रेशर (श्रीमती इन्दिरा गांधी) के चुने हुए भाषण खण्ड-2	श्रीमती इन्दिरा गांधी के पास
3. इन्दिरा गांधी के चुने हुए भाषण तथा लेख खण्ड-2	श्रीमती इन्दिरा गांधी के पास
4. इन्दिरा गांधी के चुने हुए भाषण और लेख खण्ड-4	श्री राहुल गांधी के पास
5. इन्दिरा गांधी के चुने हुए भाषण और लेख खण्ड-5	श्री राहुल गांधी के पास
6. राजीव गांधी के चुने हुए भाषण और लेख खण्ड-1 से 5	श्री राहुल गांधी के पास

स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा गांधी के चुने हुए भाषणों और लेखों के मामले में कापीराइट कापीराइट पहलू की जांच करने के बाद यह निर्णय लिया गया था कि कापीराइट उन्हें दे दिया जाये। स्वर्गीय श्री राजीव गांधी के मामले में भी यही प्रक्रिया अपनायी गयी। उपर्युक्त क्रम संख्या 4 तथा 5 के सामने दी गई कृतियों का कापीराइट, स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा गांधी की बसीमत के अनुसार श्री राहुल गांधी के पास है।

बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा डलाई और इंगॉट की नीलामी

3।75. श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा : क्या इस्पात मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा वर्ष 198 से 1990 और 1991 के दौरान माहवार डलाई और इंगॉट का कुल कितना उत्पादन किया गया है और उनके निर्माण में कितनी राशि व्यय की गयी;

(ख) क्या डलाई और इंगॉटों के उत्पादन को रद्दी घोषित किया गया था और वर्ष 1991 में नीलामी के माध्यम से इसे बेचा गया था;

(ग) यदि हां, तो वर्ष 1991 के दौरान माहवार इन मर्दों की नीलामी के माध्यम के कुल कितनी मात्रा और राशि प्राप्त की गई है; और

(घ) इन मर्दों के आवश्यक निर्माण की जांच करने के लिए कौन से कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री सन्तोष मोहन शेष) : (क) वर्ष 1980 से 1990 के दौरान (बर्ष-वार) तथा 1991 (महीनावार) के दौरान बोकारो इस्पात संयंत्र में इस्पात डलाई तथा इस्पात पिण्ड फोर्जिंग के कुल उत्पादन के साथ-साथ उनके विनिर्माण पर खर्च हुई राशि विवरण में दी गई है।

(ख) और (ग) 1975 से 1982 की अवधि के दौरान उत्पादित 554 मी० टन विभिन्न किस्मों के फोर्जिंग और 2400 मी० टन डलबा इस्पात की बिक्री के लिए निविदाएं आमंत्रित की गयी थी। प्राप्त सभी निविदाओं के रद्द कर दिया गया था क्योंकि उनमें की गयी प्रस्ताव कम मूल्य की रहीं।

(घ) अनावश्यक विनिर्माण को रोकने के लिए यह निर्णय लिया गया है कि अप्रचलित किस्म की डलाई न की जाए तथा केवल उतनी मात्रा और उसी किस्म के इस्पात पिण्ड फोर्जिंग का उत्पादन किया जाए जितना कि इस्पात संयंत्र की आवश्यकता हो।

(क) वर्ष 1980 से 1990 के दौरान (बर्ष-वार) इस्पात की डलाई तथा इस्पात पिण्ड फोर्जिंग का कुल उत्पादन तथा उनके विनिर्माण में हुआ खर्च।

क्रमसं० / वर्ष	डलाई (टन)	राशि लाख रुपये	इस्पात पिण्ड फोर्जिंग (टन)	राशि लाख रुपये
1. 1980	1790.633	168.07	1224.700	197.07
2. 1981	2174.895	227.73	612.450	93.43
3. 1982	2432.421	240.25	646.800	90.53
4. 1983	2927.995	420.87	763.850	143.12
5. 1984	2740.191	527.27	835.250	199.28
6. 1985	2764.128	529.55	534.400	131.38
7. 1986	2963.201	511.18	406.190	92.15
8. 1987	3547.236	624.74	893.250	209.71
9. 1988	4313.630	770.85	921.450	216.36
10. 1989	5174.001	919.42	719.100	167.98
11. 1990	5110.282	890.72	1059.700	244.05

(ख) वर्ष 1991 (महीनावार) के दौरान इस्पात की डलाई तथा इस्पात पिण्ड फोर्जिंग के उत्पादन तथा विनिर्माण में हुआ खर्च ।

क्रमसं०	महीना	डलाई (टन)	राशि लाख रुपए	इस्पात पिण्ड फोर्जिंग (टन)	राशि लाख रुपए
1.	जनवरी	366.664	66.07	103.550	21.09
2.	फरवरी	443.467	75.52	97.150	18.85
3.	मार्च	472.780	81.74	100.900	19.87
4.	अप्रैल	402.510	104.69	80.500	22.89
5.	मई	416.908	100.99	99.200	26.46
6.	जून	404.117	90.04	99.950	24.91
7.	जुलाई	487.733	90.38	126.550	27.11
8.	अगस्त	442.445	95.88	117.000	29.70
9.	सितम्बर	442.542	99.62	124.400	31.80
10.	अक्तूबर	577.624	112.41	108.450	24.37
11.	नवम्बर	533.824	96.57	122.800	25.88
12.	दिसम्बर	591.855	120.68	93.300	21.73

राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम द्वारा बाल्को कैंस्टिब पाँवर प्लांट के बारे में अध्ययन

[अनुवाद]

3176. श्री परसराम भारद्वाज : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम द्वारा मध्य प्रदेश में बिलासपुर के निकट कोरबी स्थित बाल्को कैंस्टिब पाँवर प्लांट में किए गए अध्ययनों/प्रयोगों के परिणाम उत्पादक रहे हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

बिद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाथ राय) : (क) जी, हाँ ।

(ख) राख कुंड में जलियाँ हायसिप के विकास के सम्बन्ध में किए गए परीक्षणों से यह बात सामने आई है कि उक्त हायसिप के फलस्वरूप, निस्सारी जल में बिद्यमान कणों के मामले में पावपों की तन्तुमय जड़ों द्वारा निर्यंकर के रूप में कार्य किए जाने में परिणामस्वरूप निस्सारी जल से प्रदूषण

के स्तर में कमी आई है। परीक्षणों से यह बात भी सामने आई है कि कुछ मामलों में निस्तरित जल में उपयुक्त कणों में 40-50 प्रतिशत की कमी आई है। कुछ अन्य अप्रत्यक्ष लाभ भी देखने में आए हैं जिनमें ये शामिल हैं—जल का बाष्पीकरण तीव्र गति से होना और राख कुंड के आसपास शीतलान, आई एवं आक्सीजनयुक्त वातावरण उपलब्ध होने के फलस्वरूप उक्त कुंड को समाप्त किए जाने के बाद वहां अधिक उपयुक्त बनरोपण की संभावना होना आदि।

लघु इकाइयों के लिए डी० बी० पर विज्ञापन हेतु कम शुल्क लिया जाना

3177. श्री चेतन पी० एस० चौहान :

श्रीमती महेश्वरी कुमारी :

प्रो० (श्रीमती) रीता वर्मा :

श्रीमती बीपिका एच० टोपीवाला :

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

(क) क्या सरकार का लघु इकाइयों से टेलीविजन पर विज्ञापन हेतु शुल्क कम लेने का प्रस्ताव है;

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

(ग) प्रस्ताव को कब तक क्रियान्वित करने का विचार है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) से (ग) यदि लघु इकाइयां अपने विज्ञापनों की बुकिंग एजेंसी के माध्यम से न करके सीधे दूरदर्शन से करती है तो सरकारी नीति के अनुसार उन्हें विज्ञापन दरों में 15 प्रतिशत की छूट दी जाती है। दूरदर्शन की यह नीति है कि बुकिंग में लघु इकाइयों को प्राथमिकता दी जाए।

बोकारो इस्पात संयंत्र का आधुनिकीकरण

[हिन्दी]

3178. श्री विश्व कृष्ण हाण्डिक : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बोकारो इस्पात संयंत्र के आधुनिकीकरण की किसी योजना को अंतिम रूप दे दिया है;

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

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

इस्पात राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) से (ग) सरकार ने बोकारो इस्पात संयंत्र के आधुनिकीकरण को सिद्धान्त रूप से स्वीकृति प्रदान कर दी है। 'सेल' का इस योजना को दो चरणों में कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है। प्रथम चरण के प्रस्ताव, जिसका प्रमुख उद्देश्य सतत इस्पात डलाई

की प्रौद्योगिकी तथा सुविधाएं लागू करना है, पर 12-7-91 को सम्पन्न हुई सार्वजनिक निवेश बोर्ड की बैठक पूर्व में विचार किया गया था। तत्कालीन सीवियर संघ में राजनीतिक-आर्थिक-वाणिज्यिक परिवर्तनों के दृष्टिकोण से देखते हुए 'सेल' द्वारा प्रस्ताव पर पुनः विचार किया जा रहा है। 'सेल' से रिपोर्ट प्राप्त हो जाने के पश्चात् सरकार इस मामले पर शीघ्र ही विचार करेगी।

उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के विद्युत संबंध

3179. श्री रामकुण्ड कुसमारिया :

श्री प्रभू दयाल कठेरिया :

क्या विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1992-93 के दौरान उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश में कौन-कौन सी विद्युत परियोजनाएं स्थापित की जानी हैं; और

(ख) सस्ते-व्यवधी निर्जला-बार-ब्योरा क्या है ?

विद्युत एवं गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) ब्योरा निम्नानुसार है :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	जिला	क्षेत्र	क्षमता (मेगावाट)
उत्तर प्रदेश				
1.	सोबसा जल विद्युत परियोजना यूनिट-1 व 2	पिथौरागढ़	राज्य	6
2.	टाण्डा ताप विद्युत परियोजना यूनिट-4	फैजाबाद	राज्य	110
3.	राष्ट्रीय राजधानी ताप विद्युत परियोजना यूनिट-3	गाजियाबाद	केन्द्रीय	210
4.	दादरी संबुक्त साइकल गैस टर्बाइन यूनिट-3 व 4	गाजियाबाद	केन्द्रीय	262
मध्य प्रदेश				
1.	बीरसिंहपुर ताप विद्युत परियोजना यूनिट-1	पाला	राज्य	210

दिसम्बर, 1991 और जनवरी, 1992 के दौरान विमानमाल/रद्द
इस्पात एयरलाइंस की उड़ानें

[अनुवाद]

2180. श्री ई० अहमद : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिसम्बर, 1991 और जनवरी, 1992 के महीनों में विमानमाल/रद्द इस्पात एयरलाइंस उड़ानों की संख्या क्या है; और

(ख) खराब मौसम, तकनीकी खराबी तथा विमानमालकों के एक साथ झुट्टी पर जाने से विमानमाल/रद्द हुई उड़ानों की संख्या क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री बाबूराव लिजिवा) : (क) जबकि दिसम्बर, 1991 की अवधि के दौरान 2714 उड़ानों में विमानमाल हुआ था और 473 उड़ानें रद्द की गई थी तथापि, जनवरी, 1992 के दौरान 2485 उड़ानों में विमानमाल हुआ और 237 उड़ानें रद्द की गईं।

(ख) दिसम्बर, 1991 और जनवरी, 1992 के दौरान खराब मौसम, तकनीकी खराबी और विमानमालकों द्वारा बीमार होने की सूचना दिए जाने के कारण विमानमाल/रद्द की गयी उड़ानों की संख्या निम्न प्रकार है :—

	दिसम्बर, 1991		जनवरी, 1992	
	विमानमाल	रद्द की गई	विमानमाल	रद्द की गई
1. खराब मौसम	301	85	328	102
2. तकनीकी खराबी	181	23	188	15
3. विमानमालकों द्वारा बीमारी की सूचना दिए जाने के कारण	—	94	—	—

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड में इस्पात की उत्पादन लागत

3181. श्री नीतीश कुमार : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड में इस्पात की उत्पादन लागत स्वेन, जर्मनी और अन्य पूर्वी यूरोपीय देशों की तुलना में अधिक है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्योरा क्या है;

(ग) क्या देश में इस्पात उत्पादन हेतु अपेक्षित लौह अयस्क प्रचुर मात्रा में निकाला जा रहा है;

(घ) यदि हाँ, तो देश में इस्पात की अधिक उत्पादन लागत होने के क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का उत्पादन लागत को कम करने के लिए प्रशासनिक खर्च, रख-रखाव खर्च, परिवहन खर्च आदि को कम करने का विचार है; और

(च) इस समय प्रति टन खर्च कितना है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) और (ख) अन्य देशों में इस्पात की उत्पादन लागत की प्रामाणिक और तुलनात्मक सूचना उपलब्ध नहीं है। इसलिए उत्पादन-लागत की तुलना करना सम्भव नहीं है।

(ग) जी, हाँ।

(घ) 'सेल' में बिक्रय इस्पात की कुल लागत लगभग केवल 5% लौह अयस्क बनता है। सेल के संयंत्रों में इस्पात के उत्पादन की उच्च लागत कुल मिलाकर उच्च आदान लागत, कच्चे माल की गुणता, पूंजी से सम्बन्धित उच्च प्रभार, पुरानी प्रौद्योगिकी जिसके कारण अनुसरण और प्रचालन की लागत अधिक होती है तथा कर और लेवी का अधिक होना है।

(ङ) इस्पात संयंत्रों में लागत कम करने के विभिन्न उपाय सतत आधार पर किए जा रहे हैं जिनमें प्रशासन, परिवहन और अनुरक्षण की लागत में कमी करना भी शामिल है।

(च) 'सेल' के संयंत्रों में कुल उत्पादन लागत में विभिन्न लागत तत्वों का अंशदान निम्नानुसार है :—

लागत तत्व	कुल लागत का प्रतिशत (लगभग)
प्रशासनिक	3
परिवहन (केवल माला)	9

अनुरक्षण लागत को वेतन और मजदूरी, भण्डार और कल पुर्जे, मरम्मत तथा अनुरक्षण जैसे विभिन्न प्रमुख शीर्षों में शामिल किया जाता है।

मन्त्रालय दूरदर्शन द्वारा नाटकों का प्रसारण

[हिन्दी]

3182. श्री काबम्बूर एम०आर० जनार्दनन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास दूरदर्शन प्राचीन तमिल सांस्कृतिक नाटकों के प्रसारण में विस्तृत भी रुचि नहीं ले रहा है; और

(ख) यदि हां, तो प्राचीन तमिल साहित्य प्रधान नाटकों के प्रसारण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) जी, नहीं ।

(ख) यह सवाल पैदा ही नहीं होता ।

दिल्ली के यमुना-पार क्षेत्र में पी० सी० ओ० और एस० टी० डी० सुविधा के लिए लम्बित आवेदन-पत्र

3183. श्री बी०एस० शर्मा "प्रेम" :

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :

श्री कृष्णचन्द शर्मा :

क्या संसार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली के यमुना-पार क्षेत्र में पी०सी०ओ० (स्थानीय) और एस०टी०डी० सुविधा के लिए कितने आवेदन पत्र लम्बित हैं;

(ख) इन आवेदनों का जब तक निपटान न करने के क्या कारण हैं, और इनका कब तक निपटान किया जाएगा; और

(ग) सरकार की वर्ष 1992-93 के दौरान एस०टी०डी० और पी०सी०ओ० (स्थानीय) सुविधाओं की व्यवस्था करने की योजनाओं का ध्येय क्या है ?

संसार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० डी० रंगम्मा नाबट्टु) : (क) महोदय, यमुनापार क्षेत्र में स्थानीय सार्वजनिक टेलीफोन घर, खोलने के लिए संबंधित पत्र अधिसूचनाओं की संख्या 121 है ।

जहाँ तक एस०टी०डी० सार्वजनिक टेलीफोन घरों का संबंध है, ऐसे सार्वजनिक टेलीफोन घर आवंटित करने के उद्देश्य से अजियां प्राप्त करने के लिए बिलान्न जारी कर दिए गए हैं । आवेदन प्राप्त करने की अंतिम तारीख 13 मार्च 1992 है जिसके पश्चात् इन मामलों का निर्णय उनकी गुणवत्ता के आधार पर किया जाएगा ।

(ख) स्थानीय सार्वजनिक टेलीफोन घरों के सभी 121 मामले नए हैं । (17-2-1992 से संबंधित पत्रे हुए हैं ।) और 15 मई, 1992 तक इन्हें निपटा दिया जाएगा ।

(ग) हमने विभाग द्वारा निर्धारित मासिक सिद्धांतों और व्यवहार्यता की शर्त पर सभी इच्छुक व्यक्तियों को सार्वजनिक टेलीफोन घर आवंटित करने की नीति को उबार बना दिया है ।

कर्नाटक में पवन चक्कियों द्वारा बिद्युत उत्पादन

[अनुवाद]

3184. श्री श्री० धनंजय कुमार : क्या बिद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की कर्नाटक राज्य के कोडागेर जिले में तालाकावेरी में पवन चक्कियों से बिद्युत उत्पादन की क्षमता की जानकारी है;

(ख) क्या यह सच है कि वहां पर जो पवन चक्कियां पहले ही लगाई जा चुकी हैं उन्हें प्रयोग में नहीं लाया जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो इन पवन चक्कियों को चालू करने के लिए सरकार का कदम उठाने का विचार है ?

बिद्युत और अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राव) : (क) से (ग) जी हां। राष्ट्रीय बैमानिकी प्रयोगशाला, बंगलूर द्वारा किए गए एक अध्ययन के आधार पर, पवन बिद्युत उत्पादन के लिए एक प्रदर्श परियोजना कर्नाटक के कोडगू जिले में तालकावेरी में शुरू की गई थी।

स्वयं विशेष के प्रचालन तथा ग्रिड की समस्याओं पर काबू पाने के लिए प्रयास किए गए हैं। पवन बिद्युत जनितों के सफल प्रचालन के लिए इन समस्याओं की जांच करने और सुधारात्मक उपाय सुझाने के लिए एक कार्यदल का गठन किया जा रहा है।

राज्यों में खानों/धातु संयंत्र

3185. श्रीमती महेन्द्र कुमारी :

श्री बलराम वाली :

प्रो० (श्रीमती) रीता बर्मा :

श्री अम्मा जोशी :

क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात, राजस्थान, आंध्र प्रदेश, उत्तर प्रदेश, बिहार तथा महाराष्ट्र में खानों का ब्यौरा क्या है तथा उन राज्यों में पहले से ही स्थापित धातु संयंत्रों की संख्या क्या है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार का इन संयंत्रों का विस्तार करने का विचार है; और

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

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) गुजरात, राजस्थान, आंध्र प्रदेश,

उत्तर प्रदेश, बिहार तथा महाराष्ट्र राज्यों में खानों का ग्योरा और इन राज्यों में स्थापित खनिज आधरित धातु संयंत्रों की संख्या क्रमशः विवरण-1 और 11 में है।

(ख) और (ग) ये संयंत्र गैर-सरकारी उद्यमियों के साथ-साथ संघ और राज्य सरकारों की कम्पनियों द्वारा स्थापित किए गए हैं। इनसे से कुछ विद्यमान यूनिटों के विस्तार के साथ-साथ नई यूनिटें स्थापित करने की योजनाएं हैं। विशाखापटनम स्थित नए इस्पात संयंत्र, जिसने हाल ही में उत्पादन शुरू किया है, की पूर्ण क्षमता 3 मि० टन वार्षिक होगी। बिहार में राज्य सरकार की कम्पनी बी०एस०आई०डी०सी० ने चांदिल में स्पंज लोहे की 1.5 लाख टन वार्षिक क्षमता की एक यूनिट स्थापित की है। गुजरात में गुजरात के एस्सर स्पंज लोहे के नए संयंत्र में उत्पादन शुरू कर दिया है। इसकी पूर्ण क्षमता 8 लाख टन वार्षिक है। महाराष्ट्र में हिन्दुस्तान कापर लि० के 60,000 टन वार्षिक क्षमता के नए तांबा तार छड़ संयंत्र में उत्पादन शुरू कर दिया है। गैर-सरकारी क्षेत्र में 1.5 लाख टन वार्षिक क्षमता के एक स्पंज लोहा संयंत्र में भी उत्पादन शुरू कर दिया है। स्पंज लोहे का 6 लाख टन वार्षिक क्षमता का दूसरा संयंत्र निर्माणाधीन है। राजस्थान में हिन्दुस्तान जिक लिमिटेड ने चंदेरिया में 70,000 टन वार्षिक जस्ता धातु और 35,000 टन वार्षिक सोसा-धातु क्षमता के एक नए सोसा-जस्ता प्रयोगशाला का निर्माण किया है। उत्तर प्रदेश स्थित हिन्डालको के एल्यूमिनियम संयंत्र का 1.5 लाख टन वार्षिक क्षमता तक विस्तार किया गया है।

विवरण-1

क्रम सं०	खनिज	गुजरात	राजस्थान	आंध्र प्रदेश	उत्तर प्रदेश	बिहार	महाराष्ट्र	वर्ष 1990-91 के आंकड़े जनम्तिम
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	बाक्साइट	94	—	—	—	34	4	
2.	मैंगनीज अयस्क	—	—	16	—	5	11	
3.	अगेट	5	—	—	—	—	—	
4.	बालकले	1	47	10	—	—	—	
5.	कैल्साइट	1	—	—	—	—	—	
6.	चाक	73	1	—	—	—	—	
7.	कले (अन्य)	2	—	10	—	—	—	
8.	डोलोमाइट	44	5	3	3	2	4	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	फेमस्यार	1	83	12	—	7	—	
10.	अग्नि मिट्टी	61	26	11	—	28	2	
11.	फसोराइट (सेबेड)	1	8	—	—	—	1	
12.	फसोराइट साँझ	—	—	—	—	—	—	
13.	ड्रेफाइट (आर०ओ०एम०)	—	—	5	—	1	—	
14.	फिक्सम	4	30	—	1	—	—	
15.	कामोलिम	39	41	19	—	20	5	
16.	चूना पत्थर	160	32	83	8	23	24	
17.	केमकेरियस छेद	13	—	—	—	—	—	
18.	बोकर	4	11	9	—	1	1	
19.	क्वार्ट्ज	4	110	53	—	79	4	
20.	सिलिका रेत	45	60	10	35	3	34	
21.	स्टीटाइट	2	166	23	7	3	—	
22.	बर्मीक्यूलाइट	1	1	6	—	—	—	
23.	ड्रेक्लाइट	1	—	—	—	—	—	
24.	डायटोमाइट	4	—	—	—	—	—	—
25.	सेदेराइट	2	2	9	—	—	2	
26.	फोसाइट	—	—	1	—	—	—	
27.	लौह-अयस्क	—	11	21	—	31	10	
28.	कोरन्डम	—	1	7	—	—	4	
29.	डायस्पोर	—	—	—	7	—	—	
30.	कायनाइट	—	1	—	—	4	8	
31.	सिलिमैनाइट	—	—	—	—	—	2	
32.	पायरोफास्फाइट	—	9	—	9	—	1	
33.	रेत (अन्य)	—	—	6	—	—	8	
34.	सैंल	—	—	5	—	—	1	
35.	ताम्र अयस्क	—	4	1	—	5	—	
36.	स्वर्ण	—	—	2	—	—	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
37.	सीसा (अयस्क)	—	4	1	—	—	—	
38.	चांदी							
39.	एपेटाइट	—	—	1	—	—	—	
40.	एसबेस्टस	—	61	11	—	—	—	
41.	बेराइट्स	—	11	26	—	—	—	
42.	कैमसाइट	—	12	3	—	—	—	
43.	सेनाइट (अपकर्षी)	—	7	5	—	—	—	
44.	चूना कंकड़	—	—	11	—	—	—	
45.	चूना लैस	—	—	4	—	—	—	
46.	अभ्रक अपरिष्कृत	—	34	48	—	53	—	
47.	अभ्रक कतरन और छीजन	—	—	—	—	—	—	
48.	फ्लुक्साइट क्वार्ट्जाइट	—	—	1	—	—	—	
49.	स्लेट	—	—	5	—	—	—	
50.	पायराइट	—	1	—	—	1	—	
51.	क्वार्ट्जाइट	—	1	—	—	4	—	
52.	टंगस्टन सांद्र	—	2	—	—	—	—	
53.	जस्ता सांद्र	—	—	—	—	—	—	
54.	फॉस्फोराइट	—	7	—	4	—	—	
55.	गारनाइट (रत्न)	—	—	—	—	—	—	
56.	जास्पर	—	24	—	—	—	—	
57.	मैग्नेसाइट	—	—	—	4	—	—	
58.	बॉलास्टोनाइट	—	2	—	—	—	—	
59.	गंधक							

बिबरण

जनित भाधारित धातु संयंत्र और उनकी क्षमता

उद्योग	यूनिटों की संख्या	स्थापित क्षमता (टन वार्षिक)
1	2	3
1. मीछ प्रदेश :		
लोह-मैग्नीज	.	45,000
सीसा पिठ	.	22,000
जस्ता पिठ	.	30,000
फैरो-सिलिकोन और अन्य	.	.
फैरो-एलॉय	3	47,500
संयंत्र लोहा	1	60,000
2. बिहार :		
एल्युमिना	1	75,000
तांबा (डिस्ट्रिक्ट)	1	16,500
सीसा	1	8,000
इस्पात पिठ	2	5.49 मिलियन
3. गुजरात :		
फैरो-एलॉय	1	300
4. महाराष्ट्र		
इलेक्ट्रोलाइटिक मैग्नीज	2	2,500
डायऑक्साइड	.	+ 700
एलॉय स्टील	2	81,000
लोह मैग्नीज	4	206,000
सिलिको-मैग्नीज	1	15,000

1	2	3
5. राजस्थान :		
तांबा स्मैल्टर	1	31,000
जस्ता स्मैल्टर (250 टन कैडमियम धातु और 6.8 टन चांदी सहित)	1	49,000
6. उत्तर प्रदेश :		
एल्यूमिनियम धातु	1	120,000
फैरो एलॉय	1	300

उत्तर प्रदेश में सिंचाई परियोजनाएं

[हिन्दी]

3186. श्री लक्ष्मी नारायण शशि बिपाठी :

श्री रामपाल सिंह :

श्री रामबीर सिंह :

श्री राम सागर :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र सरकार के पास उत्तर प्रदेश की कितनी सिंचाई परियोजनाएं, कब से मंजूरी के लिए विचाराधीन हैं;

(ख) इसमें विलम्ब होने के क्या कारण हैं;

(ग) राज्य में चल रही बड़ी और छोटी परियोजनाओं का व्यौरा क्या है;

(घ) इन परियोजनाओं के निर्माण की वर्तमान स्थिति क्या है, और इन्हें कब तक पूरा किया जाएगा;

(ङ) क्या इनमें से कुछ परियोजनाओं को विशेष केंद्रीय सहायता दी जा रही है; और

(च) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याधरन मुक्ल) : (क) से (घ) विवरण संलग्न है ।

विवरण

(क) उत्तर प्रदेश की कुल, तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के मूल्यांकन की स्थिति

(लागत साठ रुपये में/लाभ हजार हेक्टेयर में)

क्रम परियोजना सं० का नाम	अनुमानित लागत	3/91 तक किया गया व्यय	लाभ	प्राप्ति की तारीख	मूल्यांकन की स्थिति	
1	2	3	4	5	6	7

कुल परियोजनाएं

1. नेवार पोल्क परियोजना
 2537.00 2384.00 9.80 9/88
 परामर्शदात्री समिति द्वारा 1/90 में बिचार किया गया। राज्य सरकार को बक उपलब्धता, बाढ़ सम्बन्धी क्षमिकल्प, जल भावस्वकता तथा कार्य सारणी को अंतिम रूप देना है।
2. राबकंट नहर परियोजना
 7828.25 3837.00 109.05 9/88
 सिंचाई आयोजना, नहर अभिकल्प, संयुक्त उपयोग तथा साक्त अनुमान जैसे बुनियादी पहलुओं पर टिप्पणियां राज्य सरकार को अनुपालना हेतु भेज दी गयी हैं।

7

1	2	3	4	5	6	7
3.	बाणसागर नहर परियोजना	19027.00	591.00	150.132	6/89	परामर्शदात्री समिति ने 7/90 में विचार-विमर्श किया। राज्य सरकार को पर्यावरण एवं वन मंत्रालय से स्वीकृति तथा बिहार सरकार से सहमति प्राप्त करनी है।
4.	उत्तर प्रदेश संयुक्त सिंचाई परियोजना (अपर गंगा नहर का आधुनिकीकरण)	46776.00	21913.00	36.70	3/91	तकनीकी सलाहकार समिति द्वारा 9/90 में विचार-विमर्श किया गया। 3/91 में परियोजना के अद्यतन अनुमान प्राप्त हुए, जो 12/91 में समिति द्वारा स्वीकृत किए गए।
5.	ज्ञानपुर पम्प नहर	11051.00	5299.00	65.41	4/89	परामर्श समिति द्वारा 3/91 में स्वीकृत की गई। राज्य सरकार को अद्यतन अनुमानित लागत के लिए राज्य वित्त विभाग की सहमति प्रस्तुत करनी है।
6.	मौदाहा बांध परियोजना	6682.00	5079.00	27.70	3/90	राज्य सरकार को सिंचाई पहलुओं, लागत अनुमान तथा पर्यावरणिक मुद्दों पर टिप्पणियों की अनुपालना करनी है।
7.	वेजा बांध को ऊंचा उठाना	4032.00	3766.00	47.96	11/90	कुछ टिप्पणियों सहित 3/86 में परामर्श समिति द्वारा स्वीकृत की गई। अद्यतन रिपोर्ट के रूप में अनुपालना राज्य सरकार से नवम्बर, 1990 में प्राप्त हुई। राज्य सरकार को सिंचाई एवं वित्तीय पहलुओं पर टिप्पणियों की अनुपालना करनी है।

1	2	3	4	5	6	7
8.	हिन्दन छ्पण दोबाब	1644.15	316.00	8.50	4/86	सिचाई आयोजना, बितीय तथा सागत पहलुओं और सतही एब पूजल के संयुक्त उपयोग पर केन्द्रीय जल आयोग की टिप्पणियों की अनुपालना राज्य सरकार द्वारा की जानी है।
अध्यम परियोजनाएं						
1.	पथरई बांध परियोजना	1254.00	337.00	2.80	12/८०	तकनीकी-आधिक मूल्यांकन पूरा हो गया है। परामर्श समिति ने 12/91 में प्रस्ताब स्वीकृत किया है।

(ख) उत्तर प्रदेश की निर्माणाधीन बृहद तथा मध्यम सिचाई परियोजनाओं की स्थिति

क्रम सं०	परियोजना का नाम	शुरू होने की तारीख (योजनागत)	अनुमोदित अनुमानित नागत	पूरा होने की तारीख (योजनागत)	वार्षिक योजना दस्तावेज-92-9३ के अनुसार अद्यतन अनुमानित लागत	मार्च, 91 तक व्यय	1991-92 के लिए परिय्य परिय्य
1	2	3	4	5	6	7	8
बिस्व बैंक से सहायता प्राप्त परियोजनाएं							
1.	अवर गंगा नहर (प्रथमबार)	6	249.77	9	510.00	218.67	76.00
बहुप्रयोजनी परियोजना							
1.	देहरी बांध	4	197.92	9	311.81	155.97	0.05

1	2	3	4	5	6	7	8
2.	लखवार व्यासी बांध सिचाई विभाग का हिस्सा	5	140.97	9	319.00	109.82	30.00
	अन्य परियोजनाएं						
3.	गंडक परियोजना	3	50.38	8	158.77	128.77	6.00
4.	झारदा सहायक	3	199.87	8	1064.00	708.30	42.50
5.	मध्य गंगा नहर	5	66.01	8	408.06	260.24	27.00
6.	सरयू नहर परियोजना	5	78.68	9 में	1256.00	317.90	40.00
				बागे लाई गई			
7.	पूर्वी गंगा नहर	5	48.46	8	266.50	133.79	20.00
8.	श्रीम शोभा बराज का पुलकूपेय	5	17.45	8	35.96	33.89	0.52
9.	राजघाट बांध	5	61.60	8	106.83	87.80	6.00
10.	राजघाट नहर	5	20.00	9 में	126.44	35.36	10.00
				बागे लाई गई			
11.	जाधरानी बांध	5	61.25	—वही—	194.00	16.56	8.00
12.	बांजसागर बांध उत्तर प्रदेश का हिस्सा	5	22.82	8	112.00	50.23	5.00
13.	नारायणपुर पय्य नहर की क्षमता बढ़ाना	5	9.96	8	54.59	40.34	6.25
14.	उमिल बांध	5	8.56	8	26.03	18.60	4.00
15.	सोन पय्य नहर	5	5.67	8	72.55	38.29	1.12

1	2	3	4	5	6	7	8
16.	मौदाह बांध	5	26.75	8	76.21	50.80	13.50
17.	बेवार पोषक	78-79	17.48	8	29.74	23.20	3.50
18.	मेजा बांध को ऊंचा उठाना	5	15.00	8	45.02	36.62	—
19.	कन्हार सिंचाई	5	55.80	9 में आगे लाई गई	150.21	33.50	0.50
20.	जमानिया पम्प नहर की क्षमता बढ़ाना	5	15.53	8	39.90	30.80	7.47
21.	ज्ञानपुर पम्प नहर	76-77	17.86	8	111.89	52.59	8.00
22.	बम्बल लिफ्ट स्कीम	78-79	13.86	8	47.00	14.09	6.00
23.	पेढी नहर प्रदान करना	78-79	5.65	8	26.39	2.58	0.50
सम्बल स्कीमें							
1.	केन नहर का आधुनिकीकरण	69-70	0.48	8	4.78	3.33	0.25
2.	चित्तौड़गढ़ जलाशय	5	1.05	8	33.73	19.31	3.96
3.	गुमता नाला बांध	5	1.85	8	17.39	7.19	2.50
4.	संशोधित टॉस पम्प नहर	5	1.75	8	25.73	15.96	2.00
5.	संशोधित किवाना पम्प नहर	5	0.80	8	17.28	14.52	1.50

टिप्पणी : इनमें से कोई भी परियोजना विशेष केन्द्रीय सहायता प्राप्त नहीं कर रही है।

मद्रास में टेलीफोन कनेक्शन

[अनुवाद]

3187. श्री अम्बारासु द्वारा : क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मद्रास शहर में आज तक कितने लोगों ने विभिन्न श्रेणियों में टेलीफोन कनेक्शन के लिए आवेदन किया है; और

(ख) सरकार द्वारा उन्हें टेलीफोन देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

संचार संचालक में उप बंधी (बी पी० बी० रंगम्मा नायडू) : (क) 31-1-1992 की स्थिति के अनुसार प्रतीक्षा सूची :—

(i) ओ० बाई० टी०	10618
(ii) गैर ओ० बाई० टी० विशेष	3999
(iii) गैर ओ० बाई० टी० सामान्य	77228

(ख) वर्ष 1991-92 के लिए 8900 नए कनेक्शनों का लक्ष्य रखा गया है। जिसे पूरा किया जाएगा। 8वीं योजना के प्रस्तावों के अनुसार, 8वीं योजना के अन्त तक बड़ी टेलीफोन प्रणालियों में टेलीफोन कनेक्शनों की प्रतीक्षा सूची को दो वर्ष तक सीमित रखने के उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए विस्तार कार्यक्रम बनाए जा रहे हैं।

तदनुसार, 8वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, मद्रास में प्रतीक्षारत व्यक्तियों को उत्तरोत्तर रूप से टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने के लिए विस्तार कार्यक्रम बनाए जा रहे हैं।

आन्ध्र प्रदेश में प्रसंस्करण परियोजना

3188. डा० विश्वनाथम केनिची : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आन्ध्र प्रदेश के तटवर्ती जिलों में संयुक्त खाद्य प्रसंस्करण परियोजना को मंजूरी दे दी है; यदि हाँ, उसका ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या किसी जापानी कम्पनी ने इस देश में इस प्रकार के उद्योग स्थापित करने में अभि-
हित दिखाई है;

(ग) आन्ध्र प्रदेश के निर्यातमुख्य खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों का ब्यौरा क्या है;

(घ) इन उद्योगों को शुरू करने के लिए क्या प्रोत्साहन दिए जाते हैं; और

(ङ) राज्य में इस समय खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों का ब्यौरा क्या है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोर्गो) : (क) आस्ट्रेलिया की सहायता से विशाखापत्तनम में स्थापित की जाने वाली तटीय मछली प्रसंस्करण और श्रिम्प चारा मिल परियोजना स्थापित करने सम्बन्धी एक प्रस्ताव को मंजूरी दी गई है। इस परियोजना में विशाखापत्तनम में तटीय मछली प्रसंस्करण संयंत्र, आन्ध्र प्रदेश के दक्षिणी क्षेत्र में स्थित श्रिम्प चारा मिल और मछली प्रसंस्करण संयंत्र के साथ कोल्ह जेन से जुड़ी हुई हैदराबाद स्थित शीत भंडार/खुदरा बिक्री केन्द्र की स्थापना सम्मिलित है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 10.7 मिलियन आस्ट्रेलियन डालर (161 मिलियन रुपए) है जिसमें से आस्ट्रेलियन सहायता का हिस्सा 53% अर्थात् 5.7 मिलियन आस्ट्रेलियन डालर है। समुद्री उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण इस परियोजना के लिए चुना गया कार्यान्वयन संगठन है।

(ख) जी, हां।

(ग) इस मन्त्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार आन्ध्र प्रदेश में फल एवं सब्जी प्रसंस्करण के 100% निर्यातोन्मुखी यूनिट स्थापित करने के लिए 1989 से अभी तक 6 आशय पत्र जारी किए गए हैं।

(घ) शत-प्रतिशत निर्यातोन्मुखी यूनिट स्कीम के अधीन इन उद्योगों को पूंजीगत माल का निशुल्क आयात, कोई उत्पादन शुल्क न लगाना और विद्युत, बिक्री-कर/चुगी आदि जैसे राज्य करों में रियायत जैसे अनेक प्रोत्साहन दिए जाते हैं। इनके अलावा नई औद्योगिक नीति के अनुसार अधिकांश खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को उच्च प्राथमिकता सूची में रखा गया है। 51 प्रतिशत तक विदेशी इन्विस्टी के विदेशी सहयोग के लिए स्वतः मंजूरी का प्रावधान किया गया है और विदेशी प्रौद्योगिकी करार की प्रक्रिया सरल और कारगर बना दी गई है।

(ङ) सभी खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के बारे में केन्द्र में सूचना नहीं रखी जाती। फिर भी राज्य में फल उत्पाद आदेश के अधीन पंजीकृत 201 फल एवं सब्जी प्रसंस्करण यूनिट और 64 मृदु वातित पेय यूनिट हैं। इनके अलावा आन्ध्र प्रदेश में 26 मछली प्रसंस्करण यूनिट 21744 चाबल मिलें और 56 रोलर भाटा मिलें हैं।

इण्डियन एयरलाइंस और एयर इण्डिया के प्रबन्धन में कर्मचारियों की भागीदारी

3189. श्री सुधीर गिरि : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इण्डियन एयरलाइंस और एयर इण्डिया के प्रबन्धन में कर्मचारियों की भागीदारी से सम्बन्धित प्रस्ताव को कार्यान्वित करने का निश्चय किया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव के कार्यान्वयन में किस प्रकार की औपचारिकताएं अपनायी जा रही हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) इस समय एयर इण्डिया/इण्डियन एयरलाइंस के निवेशक-मण्डलों में कर्मकारों के प्रतिनिधियों को नामित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

हवाई अड्डों पर टर्मिनल सुविधाओं के विस्तार की योजना

3190. प्रो० अशोक आनन्दराव देशमुख : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार यात्रियों की बढ़ती संख्या और माल यातायात की बढ़ती मांग को देखते हुए विभिन्न हवाई अड्डों पर टर्मिनल सुविधाओं और आधारभूत अवसंरचना का विस्तार करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ कितने धन का आवंटन किया गया है; और

(ग) उन हवाई अड्डों का ब्यौरा क्या है जिनकी श्रेणी को आगामी वर्ष के दौरान उन्नत करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव लिखिया) : (क) और (ख) सभी हवाई अड्डों पर टर्मिनलों तथा अन्य आधारभूत सुविधाओं का विस्तार किया जाना एक सतत प्रक्रिया है और यह प्रचालकों (एयरलाइनों) द्वारा प्रस्तावित आवश्यकताओं और संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए चरणबद्ध तरीके से किया जाता है ।

आठवीं पंचवर्षीय योजना : 992-97 के दौरान, राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 142 करोड़ रुपए तथा भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 731 करोड़ रुपए के परिष्वय का प्रस्ताव किया है । दिल्ली और बम्बई हवाई अड्डों पर हवाई यातायात प्रणाली के आधुनिकीकरण के लिए अलग से प्रावधान किए जाने की सम्भावना है ।

(ग) अगले वर्ष के दौरान राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हवाई अड्डों के उन्नयन के लिए प्रस्तावित योजना निम्न प्रकार है :—

राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण :

- (i) वर्ष 1992-93 के दौरान इन्दौर और जयपुर हवाई अड्डों पर धावनपथ के मरम्मत का कार्य पूरा हो जाएगा ।
- (ii) मेल्म हवाई अड्डे को पूरा किया जाना ।
- (iii) कोचीन में संबद्ध यातायात विस्तार ट्रंक का बिकाम और इसे पूरा किया जाना तथा एग्नेन का विस्तार ।

बारह हवाई अड्डों अर्थात् जयपुर, लखनऊ, नागपुर, इन्दौर, बड़ोदरा, हैदराबाद, कोयम्बतूर, कालीकट, पटना, भुवनेश्वर, गुवाहाटी और इम्फाल को आदर्श हवाई अड्डों के रूप में निर्दिष्ट करने का प्रस्ताव है । इन हवाई अड्डों पर जहां भी अपेक्षित होगा धावनपथ विस्तार टर्मिनल सुविधाओं एवं

रेडियो विद्यालय मुंबई को बढ़ाया जाएगा और उनमें सुधार किया जाएगा। यह कार्य 1992-93 में प्रारम्भ होगा तथा इसके मितम्बर, '94 तक पूर्ण होने की सम्भावना है।

भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण :

- (i) मौजूदा अन्तर्देशीय टर्मिनल कम्प्लेक्स, बम्बई, चरण-I का विस्तार व आशोधन
- (ii) नया टर्मिनल कम्प्लेक्स, कलकत्ता चरण-I
- (iii) नया राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल कम्प्लेक्स (चरण-I) दिल्ली
- (iv) नया अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल कम्प्लेक्स (चरण-II) बम्बई
- (v) नया अन्तर्देशीय टर्मिनल कम्प्लेक्स चरण-II
- (iv) नया राष्ट्रीय टर्मिनल कम्प्लेक्स (चरण-II) मद्रास।

ओसीन थर्मल एनर्जी कन्वर्जन स्कीम

319. श्री लाल ज्ञान एम० एम० बाबा : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में "ओसीन थर्मल एनर्जी कन्वर्जन स्कीम" के अन्तर्गत क्या विभिन्न कदम उठाए गए हैं; और

(ख) अद्यत्मान में 5 से 8 मेगावाट की पायलट ओ० टी० ई० सी० संयंत्र की स्थापना में क्या प्रगति हुई है ?

बिजुत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्याण राय) : (क) लक्षद्वीप द्वीपसमूह स्थित कबस्ती में 1 मे० वा० ऊर्जा के सामुद्रिक ताप ऊर्जा रूपान्तरण संयंत्र की स्थापना के लिए अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत विभाग द्वारा तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन किया गया था। इस अध्ययन से दो बड़ी अड़चने हैं अर्थात् छोटे आकार के सामुदायिक ताप ऊर्जा रूपान्तरण संयंत्र के लिए ऊंची एंजीगत लागत और भूमि की कम उपलब्धता। इस अल्प तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता को ध्यान में रखकर, यह प्रयोगात्मक परियोजना प्रारम्भ नहीं की गई।

(ख) अद्यत्मान में 5-8 मे० वा० के एक सामुद्रिक ताप ऊर्जा रूपान्तरण प्रायोगिक संयंत्र के विकास के लिए एक तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करने का प्रस्ताव है बशर्ते कि आठवीं योजना में इसके लिए धन उपलब्ध हो।

राष्ट्रीय ताप बिजुत निगम द्वारा केरल को सप्लाई की गई बिजली की मात्रा

3192. श्री पी० सी० चाक्को : क्या बिजुत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम द्वारा केरल को कितने यूनिट बिजली सप्लाई की गई है;

(ख) क्या सरकार का बिजली का कोटा बढ़ाने का विचार है बीसाकि केरल सरकार ने अनुरोध किया है;

(ग) चालू वर्ष में केन्द्रीय पूल से केरल को कितनी बिजली आबंटित की गई है;

(घ) क्या राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम का विचार राज्य के बकाया बिजली कोटा आबंटित करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

बिद्युत एवं गैर-शरम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) केन्द्रीय क्षेत्र की परियोजनाओं से बिजली का वितरण, केन्द्रीय ताप बिद्युत केन्द्रों से बिजली के वितरण हेतु निर्धारित केन्द्रीय फार्मूले के अनुसार किया जाता है। चालू वित्तीय वर्ष अर्थात् अप्रैल, 1991 से जनवरी, 1992 के दौरान राष्ट्रीय ताप बिद्युत निगम (एन० टी० पी० सी०) के रामगुण्डम सुपर ताप बिद्युत केन्द्र से केरल को सप्लाई की गई बिजली की कुल मात्रा, उसकी 953.5 मिलियन यूनिट की हकदारी की तुलना में 1031.7 मिलियन यूनिट थी।

(ग) अप्रैल, 1991 से फरवरी, 1992 के दौरान, केन्द्रीय क्षेत्र के रामगुण्डम सुपर ताप बिद्युत केन्द्र, कलपक्कम तथा नेवेली-2 ताप बिद्युत केन्द्र से केरल को देव तथा उसके द्वारा ली गई बिजली की मात्रा का तुलनात्मक ब्यौरा निम्न प्रकार है :

हकदारी (मि० यू० में)	प्राप्त की गई वास्तविक मात्रा (मि० यू० में)
1824.4	1737.7

(घ) और (ङ) साधयोगी राज्यों को बिजली की सप्लाई का विनियमन, सिड में बिजली की मांग तथा उपलब्धता और अन्य प्रचाली सम्बन्धी कठिनाइयों के आसार पर क्षेत्रीय बिद्युत बोर्डों द्वारा किया जाता है न कि एन० टी० पी० सी० द्वारा बकाया कोटे (बैंक जॉन) को पूरा करने हेतु अतिरिक्त बिजली का आबंटन करने के लिए किसी प्रकार की व्यवस्था नहीं है।

अकवारों के मूल्य में वृद्धि

3193. श्री आर० अनुचकोडी आदिस्थल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह कहाने की कृपा करेंगे कि सरकार का देश में समाचारपत्रों के मूल्यों के तीव्र वृद्धि पर रोक लगाने के लिए क्या उपाय करने का विचार है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : समाचारपत्रों के मूल्य सम्बन्धित प्रकाशकों द्वारा तय किए जाते हैं। सरकार इन मामलों में हस्तक्षेप नहीं करती है।

राजस्थान में बरसाती नदियों के जल का उपयोग

3।94. श्रीमती बसुन्धरा राजे : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान के सूखा प्रवण जिलों के लिए बरसाती नदियों के जल का उपयोग करने हेतु कोई योजना बनाई गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है;

(ग) इन्दिरा गांधी नहर (राजस्थान नहर) का पानी कब तक उपलब्ध कराया जाएगा; और

(घ) इस नहर का कार्य पूरा करने के लिए क्या प्रयास किए गए हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण ने हाल में जल संसाधन विकास के राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य के अन्तर्गत हिमालयी नदी विकास षटक का व्यापक आधार पर अध्ययन शुरू किया है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ गंगा नदी और इसकी पूर्वी सहायक नदियों से अधिशेष मानसून जल को राजस्थान के जल की कमी वाले क्षेत्रों में भी व्यपवर्तित करने की परिकल्पना है। इसकी रिपोर्ट 8वीं योजना के अन्त तक प्राप्त हो जाने की आशा है।

(ग) वर्ष 1961-62 के बाद से इन्दिरा गांधी नहर प्रणाली से जल उपलब्ध कराया गया है। 5.78 लाख हेक्टेयर की सिंचाई क्षमता की परियोजना का चरण-I पहले ही पूरा हो गया है और लगभग पूरी क्षमता का उपयोग हो गया है। परियोजना के चरण-II पर कार्य चल रहा है और मार्च, 1991 तक 1.86 लाख हेक्टेयर की सिंचाई क्षमता सृजित की गई है। वर्ष 1991-92 के दौरान प्राप्त वास्तविक सिंचाई 0.4 लाख हेक्टेयर है। राज्य सरकार ने सूचित किया है कि 8.1 लाख हेक्टेयर सिंचाई क्षमता वाले चरण-II को 10वीं योजना तक पूरा किए जाने की संभावना है।

(घ) नहर और क्षेत्र विकास कार्यों के लिए समय-समय पर निम्नवत् उदार केन्द्रीय सहायता दी गई है :—

(करोड़ रुपए में)

केन्द्रीय सहायता	8वीं योजना के दौरान	1990-91	1991-92
1	2	3	4
1. कमान क्षेत्र विकास के लिए केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों के अन्तर्गत जल-मार्गों के लिए	45.60	19.99	9.64

1	2	3	4
II. नहर कार्यों के लिए			
(क) अग्रिम योजना सहायता	45.00	—	—
(ख) सूखा राहत सहायता	20.00	—	—
(ग) सीमा क्षेत्र विकास अनुदान	60.70	28.60	27.80
नहर कार्यों के लिए कुल :	125.70	28.60	27.80

चंबल कमान क्षेत्र विकास चरण-II

3195. श्रीमती बलुन्दरा राजे : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चंबल कमान क्षेत्र विकास चरण-II परियोजना पर कितनी लागत भाने का अनुमान है;

(ख) क्या लागत में संशोधन किया गया है;

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(घ) लागत में कब तक संशोधन कर दिए जाने की संभावना है;

(ङ) केन्द्रीय सरकार ने इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि मंजूर की है; और

(च) उस परियोजना के क्रियान्वयन में हुई प्रगति का व्योरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) से (घ) 1987 के अनुमान के अनुसार चंबल कमान क्षेत्र विकास चरण-II परियोजना की अनुमानित लागत 51.90 करोड़ रुपए थी। राजस्थान सरकार ने हाल ही में मार्च, 1992 में 79.57 करोड़ रुपए का संशोधित लागत अनुमान प्रस्तुत किया है। विभिन्न मद्दों की दरों में वृद्धि के कारण यह संशोधन अपेक्षित था। संशोधित अनुमान 1990-91 की दरों पर आधारित है।

(ङ) चंबल कमान क्षेत्र विकास चरण-II के लिए अब तक कोई राशि संस्वीकृत नहीं की गई है।

(च) परियोजना का कार्यान्वयन अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है।

पर्यटन सम्बन्धी उपकरणों की कमी

3196. श्रीमती बलुन्दरा राजे : क्या मानव विज्ञान और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में पर्यटन सम्बन्धी उपकरणों की भारी कमी है; और

(ख) यदि हां, तो देश में इन उपकरणों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री भास्करराव सिधिया) : (क) और (ख) पर्यटन से सम्बन्धित उपकरण सामान्यता देश में ही मिलते हैं। तथापि कुछ विशेषीकृत आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस सम्बन्ध में नीति के अनुसार उपकरणों के आयात की अनुमति है।

क्षेत्रीय इस्पात उपभोक्ता परिषद

3197. श्रीमती बलुगंधरा रावे : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितनी क्षेत्रीय इस्पात उपभोक्ता परिषदें, स्थापित की गई हैं और उन स्थलों के नाम क्या हैं जहाँ पर इन परिषदों ने कार्य करना शुरू कर दिया है;

(ख) क्या प्रत्येक राज्य की राजधानी में और अधिक परिषदें स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाने का विचार है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) भारत सरकार द्वारा किसी क्षेत्रीय इस्पात उपभोक्ता परिषद की स्थापना नहीं की गई है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

ग्रामीण क्षेत्रों में डाक तथा तारघर

[दिल्ली]

3198. श्री मजल किशोर राय : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश के ग्रामीण क्षेत्रों में कितने डाक तथा तारघर खोले जाने हैं; और

(ख) ग्रामीण क्षेत्रों में नए डाक और तारघर खोलने के लिए क्या मानदण्ड रखे गए हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश के ग्रामीण क्षेत्रों में डाक नेटवर्क का विस्तार करने पर विचार किया गया है। तथापि इस सम्बन्ध में विवरण देना व्यवहार्य नहीं है क्योंकि आठवीं योजना को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

जहां तक तारघरों का सम्बन्ध है, आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान योजना प्रस्ताव में व्यवहार्यता के आधार पर देश के ग्रामीण इलाकों में लगभग 21200 स्तंभों पर तार सुविधा प्रदान करने का विचार है।

(ख) ग्रामीण क्षेत्रों में नए डाकघर खोलने के लिए विभाग द्वारा निर्धारित मानदण्ड विवरण में दिए गए हैं।

फिलहाल ग्रामीण क्षेत्रों में लम्बी दूरी के पब्लिक टेलीफोनों का प्रयोग करते हुए फोनोकॉम आधार पर तार सुविधा प्रदान की जाती है, बशर्ते कि इसकी मांग हो और यह व्यवहार्य हो।

विवरण

ग्रामीण क्षेत्रों में नए डाकघर खोलने के लिए निर्धारित मानदण्ड/
मानदण्ड (1-4-1991 से प्रभावी)

शाखा डाकघर खोलने के लिए 1-4-91 से लागू हुए निम्नलिखित मानदण्ड अपनाए गए हैं।

(i) जनसंख्या :

(क) ग्रामीण क्षेत्रों में :

गांवों के एक ग्रुप की जनसंख्या 3000 (जिस गांव में डाकघर खोलने का प्रस्ताव हो उसकी जनसंख्या सहित)।

(ख) पहाड़ी जनजातीय, रेगिस्तानी और दुर्गम इलाकों में :

किसी एक गांव की आबादी 500 या गांवों के किसी एक ग्रुप की जनसंख्या 1000।

(ii) दूरी :

(क) सामान्य क्षेत्रों में :

मौजूदा नजदीकी डाकघर से न्यूनतम दूरी 3 कि० मी० होगी।

(ख) पहाड़ी, जनजातीय रेगिस्तानी और दुर्गम क्षेत्रों में :

पहाड़ी क्षेत्रों को छोड़कर दूरी की सीमा बड़ी होगी, जिसका ऊपर उल्लेख किया गया है। पहाड़ी क्षेत्रों में विशेष परिस्थितियों के कारण जिन मामलों में दूरी की शर्त में छूट देने का औचित्य होगा, उन मामलों में, निदेशालय द्वारा छूट दी जा सकती है। प्रस्ताव भेजते समय विशेष परिस्थितियों का स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए।

(iii) अनुमानित आय :

(क) सामान्य क्षेत्रों में :

न्यूनतम अनुमानित आय मासिक का 33½ प्रतिशत होगी।

(ख) पहाड़ी, जनजातीय, रेगिस्तानी और दुर्गम क्षेत्रों में :

न्यूनतम अनुमानित ख़ाय लागत का 15 प्रतिशत होगी ।

जल विद्युत परियोजनाएं

[अनुवाद]

3199. श्री एस० बी० सिन्हा : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शारदा नदी बेसिन की विद्युत उत्पादन क्षमता कितनी है;

(ख) शारदा नदी बेसिन में टनकपुर परियोजना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उत्तर प्रदेश के पिथौरागढ़ जिले में धौली गंगा जल विद्युत परियोजना का ब्यौरा क्या है ?

विद्युत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा किए गए अध्ययनों के अनुसार शारदा नदी की जल विद्युत शक्तता 60% भार गुणक पर 3008 मेगावाट आंकी गई है ।

(ख) उत्तर प्रदेश के नैनीताल जिले में शारदा नदी पर टनकपुर जल विद्युत परियोजना एक रन-आफ-दी-रीवर-स्कीम है जिसकी विद्युत उत्पादन क्षमता 120 मेगावाट है । इस परियोजना द्वारा 90% विश्वसनीय बर्ष के आधार पर 460 मिलियन यूनिट बिजली उत्पादित किए जाने का अनुमान है । इस परियोजना के मार्च, 1992 तक चालू हो जाने की आशा है ।

(ग) उत्तर प्रदेश के पिथौरागढ़ जिले में धौली गंगा जल विद्युत परियोजना, चरण-I एक रन-आफ-दी-रीवर स्कीम है जिसकी विद्युत उत्पादन क्षमता 280 मेगावाट है । इस परियोजना द्वारा 90% विश्वसनीय बर्ष के आधार पर 1134 मिलियन यूनिट बिजली का उत्पादन किए जाने का अनुमान है । इसके सितम्बर, 1998 तक चालू हो जाने की आशा है ।

बंगलौर हवाई अड्डे द्वारा आधुनिक उपकरणों की प्राप्ति

3200. श्री एस० बी० सिन्हा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलौर हवाई अड्डे को आधुनिक उपकरणों से बिशेषतः नॉन डायरेक्शनल बीकन, बेरी हवाई फ्रीक्वेंसी ओमनी डाइरेक्शनल रेंज, इन्स्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम और डिस्टेंस मेजरिंग इक्विपमेंट से लैस कर दिया गया है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कर्नाटक में हवाई अड्डों के विस्तार की कोई योजना है; और

(घ) यदि हां, तो हवाई अड्डे बार इसका ध्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) और (घ) इस समय ऐसी कोई योजनाएं नहीं हैं ।

बेलगांव हवाई अड्डे का विस्तार

3201. श्री एस० बी० सिखनाल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बेलगांव हवाई अड्डे का विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है और इसका कब तक विस्तार किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (ग) जी, नहीं । हवाई अड्डा, यातायात संभावना के अनुरूप, एबरो प्रकार के विमान के परिचालन के लिए उपयुक्त है ।

मद्रास हवाई अड्डे की घाबनपट्टी का विस्तार

3202. श्री एस० बी० सिखनाल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय एयरलाइनों को आकर्षित करने के लिए भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमान-पत्तन प्राधिकरण का मद्रास हवाई अड्डे की हवाई पट्टी की लम्बाई बढ़ाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो इस हवाई पट्टी की वर्तमान लम्बाई कितनी है; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या उपाय करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां ।

(ख) घाबनपथ की वर्तमान लम्बाई 3063 मीटर (10050 फुट) है ।

(ग) घाबनपथ में 595 मीटर का विस्तार किया जा रहा है ताकि इसमें बी-747-400 प्रकार के विमान निर्बाध रूप से परिचालन कर सकें ।

राज्य विधान मण्डलों की कार्यवाही का प्रसारण

3203. श्री जयभिक्षम : क्या सूचना प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संसद की कार्यवाही की ही तरह राज्य विधानमण्डलों की कार्यवाही का प्रसारण करने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी शिरिषा व्यास) : (क) और (ख) जी, हां। कर्नाटक, केरल, उत्तर प्रदेश और महाराष्ट्र की कुछ विधान सभाओं से कार्यवाही टेलीकास्ट करने के अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले में डाकघर खोलना

[हिन्दी]

3204. श्री विश्वनाथ शास्त्री : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले के ग्रामीण क्षेत्रों में नए डाकघर खोलने का है;

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

(ग) वर्ष 1992 के दौरान उक्त जिले में कुल कितने डाकघर खोले जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगस्वामी मशरूम) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) गाजीपुर जिले में 12 अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर खोलने के लिए मंजूरी पहले ही जारी की जा चुकी है। इसका ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

विवरण

उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले के उन 12 स्थानों के नाम जहाँ अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर खोलने के लिए मंजूरी जारी की जा चुकी है

1. खानशारी
2. भरसर
3. देशरिया
4. बसु चाक
5. अमेदा
6. अकरामपुर बंजारीपुर
7. सेमुर

8. सम्बलपुर कला
9. नसीरपुर
10. बसां
11. मीरपुर
12. अतरौ

बिहार में कुटीर ज्योति योजना

3205. श्री छेबी पासवान : क्या बिछत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बिहार में "कुटीर ज्योति" योजना आरम्भ की है;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार ने राज्य बिजली बोर्ड को ग्रामीण बिजुलीकरण निगम लिमिटेड के माध्यम से इस योजना के कार्यान्वयन हेतु कितनी धनराशि आवंटित की है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस योजना के अन्तर्गत लाभ पाने वालों विशेषरूप से अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लोगों को कोई रियायत देने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है ?

बिछत एवं गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्याण राय) : (क) से (घ) हरिजनों तथा अदिवासियों समेत गरीबी रेखा से नीचे के ग्रामीण परिवारों के बरेलू प्रयोजनों के लिए सिंगल प्वाइंट लाइट कनेक्शन उपलब्ध कराने के लिए "कुटीर ज्योति" नामक कल्याण कार्यक्रम की बिहार समेत समस्त देश में 1988-89 में सरकार द्वारा शुरुआत की गई थी। इस स्कीम के अधीन, जिसका 1988-89 तथा 1989-90 के दौरान बिल पोषण केन्द्रीय अनुदान से किया गया था, लाभभोगियों का पता लगाने का कार्य सम्बन्धित राज्य सरकारों को सौंपा गया था। 1,99,605 सिंगल प्वाइंट लाइट कनेक्शन मुहैया कराए जाने के लिए इस कार्यक्रम के अधीन ग्राम बिजुलीकरण निगम ने बिहार राज्य बिजली बोर्ड को कुल मिलाकर 419.932 लाख रुपये की राशि आवंटित की थी। उपलब्ध सूचना के अनुसार राज्य बिजली बोर्ड द्वारा 1,67,836 कनेक्शन मुहैया करा दिए गए हैं।

31-3-1991 के पश्चात स्कीम को जारी नहीं रखा गया।

देश में स्थित डाकघर

[अनुवाद]

3206. श्री भगवान शंकर रावत : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितने डाकघर काम कर रहे हैं और एक डाकघर की सेवा औसतन कितने क्षेत्रों तथा कितनी आबादी को उपलब्ध है;

(ख) क्या सरकार ने डाक सेवा के विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए कोई योजना बनाई है; और

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

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगप्पा नायडू) : (क) 1-4-91 की स्थिति के अनुसार देश में कुल 148719 डाकघर काम कर रहे हैं। 1-4-91 की स्थिति के अनुसार एक डाकघर जितनी औसत जनसंख्या और जितने औसत क्षेत्र को सेवा प्रदान करता है, उस सम्बन्ध में अखिल भारतीय औसत क्रमशः 4607 और 22.10 वर्ग कि० मी० है।

(ख) और (ग) जी हां, डाक नेटवर्क का योजना कार्यक्रमों के अधीन उत्तरोत्तर विस्तार और आधुनिकीकरण किया जा रहा है। 1-3-92 की स्थिति के अनुसार चालू वर्ष के दौरान 998 डाकघर मंजूर किए गए हैं। पोस्टल इन्फ्रास्ट्रक्चर के आधुनिकीकरण करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाने का विचार है ताकि डाक सेवाओं में सुधार किया जा सके :—

चुनिन्दा डाकघरों में मशीनीकृत छंटाई उपस्कर लगाना, माइक्रो-प्रोसेसर आधारित बहुउद्देशीय काउन्टर मशीनों का संस्थापन करना, मनीऑर्डरों के प्रेषण के लिए उपग्रह संचार का प्रयोग करना; और डाक बचत बैंक तथा डाक जीवन बीमा प्रचालनों का क्रमिक रूप से कम्प्यूटरीकरण करना।

नगरों में टेलीफोन के अधिक राशि के बिल बनाया जाना

3207. श्री भगवान शंकर रावत : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अनेक नगरों में टेलीफोन तथा उन्नत इलेक्ट्रॉनिक प्रणाली के अधिक राशि के बिल भेजे जाने के बारे में शिकायतें मिली हैं; और

(ख) टेलीफोन कॉलों की चोरी, अधिक राशि के बिल तथा टेलीफोन को टेप करने की गुंजाइश को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगप्पा नायडू) (क) जी हां।

(ख) टेलीफोन कॉलों की चोरी को रोकने के लिए ये कदम उठाए गए हैं :—पुराने टेलीफोन एक्सचेंजों को बन्द करना, ग्राहकों को एस० टी० डी०/आई०एम० डी० कॉलों के ब्यौरे देने के साथ-साथ उनकी एस० टी० डी०/आई०एस० डी० सुविधा खोलने अथवा बन्द करने के लिए उन्हें इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंजों से डायनेमिक एस० टी० डी० नियन्त्रण सुविधा प्रदान करना, ग्राहकों को, गैर-डिजिटल एक्सचेंजों में स्वचालित संदेश लेखा प्रणाली उपस्कर (ए०एम०ए०) के माध्यम से विस्तृत बिल भेजने का प्रावधान करना, मीटरिंग सर्किट और बाहरी संयंत्र सहित एक्सचेंज उपस्कर की सगताार निगरानी रखना, टेलीफोन बिलिंग प्रक्रिया का कम्प्यूटरीकरण करना और अनधिकृत इस्तेमाल के प्रति पूर्ण सावधानियां बरतना।

जहां तक टेलीफोनों को टेप किए जाने का सम्बन्ध है; दूरसंचार विभाग टेलीफोन पर

उपभोक्ताओं की बातचीत टेप नहीं करता है, लेकिन प्राधिकृत अधिकारियों को, जरूरत पड़ने पर केवल तकनीकी सुविधाएं प्रदान करता है।

सोने का उत्पादन

3208. श्री भगवान शंकर रावत :

श्रीमती महेन्द्र कुमारी :

प्रो० (श्रीमती) रीता बर्मा :

क्या ज्ञान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1991 के दौरान सोने का कितना उत्पादन हुआ;

(ख) उक्त वर्ष के दौरान सोने का उत्पादन बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) इसके क्या परिणाम निकले ?

ज्ञान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) वर्ष 1991-92 के दौरान देश में सोने का उत्पादन 1970 किलोग्राम होने की संभावना है।

(ख) व (ग) चूंकि देश में ज्ञात स्वर्ण निक्षेप सामान्यतः छोटे और निम्न ग्रेड के हैं और लाभप्रवण विद्योहन के लिए उपयोगी नहीं हैं। अतः वर्ष के दौरान स्वर्ण उत्पादन में वृद्धि करना संभव नहीं है।

महाराष्ट्र में, पुणे में दूरदर्शन कार्यक्रम निर्माण केन्द्र

3209. श्री अम्ना जोशी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र में, पुणे में एक अलग दूरदर्शन कार्यक्रम निर्माण केन्द्र स्थापित करने की निरन्तर मांग की जा रही है;

(ख) क्या सरकार ने इसके लिए भूमि खरीद ली है और मशीनरी आबांटित कर दी है; और

(ग) वहां उक्त केन्द्र स्थापित किए जाने की योजनाओं का ब्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) सरकार को महाराष्ट्र में, पुणे में स्टुडियो केन्द्र स्थापित करने की मांग के बारे में जानकारी है।

(ख) और (ग) "सांस्कृतिक केन्द्रों में स्टुडियो केन्द्र स्थापित करने" की स्कीम, जिसके अंतर्गत पुणे में दूरदर्शन स्टुडियो केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव था, की हाल ही में साधनों की कमी को ध्यान रखते हुए पुनरीक्षा की गयी और दूरदर्शन द्वारा यह विचार व्यक्त किया गया कि इस समय, देश में, दूरदर्शन स्टुडियो सुविधाओं का विस्तार न किया जाये। तदनुसार यह निर्णय लिया गया है कि पुणे की परियोजना तथा इसी तरह की राबी और मदुरै की परियोजनाओं को जारी न रखा जाए। तथापि, इस

परियोजना के लिए पुणे में कोई जमीन प्राप्त नहीं की जा सकी और इसके लिए प्राप्त किए गए उपकरण के भाग का दूरदूशन नेटवर्क में उपयुक्त रूप से इस्तेमाल करने का कार्यक्रम है।

एमर इण्डिया तथा इण्डियन एयरलाइन्स के कार्यक्रम में सुधार करना

3210. श्री सनत कुमार मंडल :

श्री विश्वनाथ शास्त्री :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने एमर इण्डिया तथा इण्डियन एयरलाइन्स के कार्यक्रम में सुधार करने हेतु एक उच्चस्तरीय अन्तरमन्त्रालयीय समिति गठित की है;

(ख) यदि हां, तो इसके निदेश पद क्या हैं; और

(ग) इसकी महत्वपूर्ण रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत कर दी जायेगी ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) और (ख) वायु, निगमों की पुनः संरचना से सम्बन्धित निर्णय के कार्यान्वयन पर निगरानी रखने और विस्तृत कार्यविधियां तैयार करने हेतु सचिव, नागर विमानन की अध्यक्षता में एक उच्चाधिकार प्राप्त समिति स्थापित की गई है।

(ग) समिति ने विधायी उपायों से सम्बन्धित अपनी प्रथम अन्तरिम रिपोर्ट पहले ही सरकार को प्रस्तुत कर दी है।

एलाबीजा पूंचीरा पर्यटक स्थल का विकास

3211. श्री पी० सी० चाँवस : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने केरल के कोट्टायम जिले में एलाबीजा पूंचीरा को एक पर्यटन स्थल के रूप में विकसित करने हेतु प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(ग) केन्द्रीय सरकार ने इस कार्य के लिए कितनी धनराशि आवंटित की है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

**यूरोपीय आर्थिक समुदाय की वित्तीय सहायता से केरल में मुवाट्टुपूजा में
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करना**

3212. श्री पी० सी० बाँसल : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने राज्य के मुवाट्टुपूजा तालुक में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने के बारे में कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) क्या यूरोपीय आर्थिक समुदाय ने इस परियोजना के लिए कोई वित्तीय सहायता की पेशकश की है;

(ग) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में यूरोपीय आर्थिक समुदाय के साथ कोई अनुबंध किया है;

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस एकक के कब से चालू हो जाने की संभावना है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोसाँगी) : (क) केरल बागवानी विकास कार्यक्रम के लिए यूरोपीय आर्थिक समुदाय से आर्थिक सहायता हेतु केरल सरकार के प्रस्ताव में अन्य बातों के साथ-साथ राज्य के मुवाट्टुपूजा तालुक क्षेत्र में फलों की आपूर्ति के लिए फल प्रसंस्करण उत्पादों की एक पायलट परियोजना की स्थापना भी शामिल है।

(ख) जी, हाँ।

(ग) जी, हाँ।

(घ) यूरोपीय आर्थिक समुदाय केरल राज्य में स्थापित की जाने वाली इस परियोजना के लिए अनुदान के रूप में 28.7 मिलियन ई० सी० यू० की सहायता प्रदान करेगा। उच्च मूल्य वाली बागवानी फसलों का उत्पादन बढ़ाकर राज्य के किसानों को अतिरिक्त आमदनी देने और इन फलों और सब्जियों के लिए आधुनिक प्रसंस्करण उद्योग विकसित करने की दृष्टि से इस कार्यक्रम को तैयार किया जाएगा। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत 8 पायलट परियोजनाओं की स्थापना का विचार है जिनका केरल में 110 से 160 जगहों में विस्तार किया जाएगा। इस कार्यक्रम में अन्य बातों के साथ-साथ अनुसंधान एवं विकास सुविधायें, विस्तार सेवाएँ, विपणन सहायता, एक कृषि प्रसंस्करण संयंत्र की स्थापना और कुछ शर्तों पर किसानों को ऋण देना शामिल है।

(ङ) प्रथम वार्षिक कार्यक्रम को आयोग की मंजूरी की तारीख से 6 वर्षों के अन्दर इस कार्यक्रम को कार्यान्वित किए जाने की आशा है।

केरल में शेल्वाइट खनन

3213. श्री पी० सी० बाँसल : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल के मुबान्तुपुझा तालुक में बाडावुकोडे और नागापुझा में प्रेफाइट का बहुत बड़ा भंडार है;

(ख) क्या केरल सरकार ने वहां एक कारखाना स्थापित करने के लिए कोई प्रस्ताव भेजा है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और इस पर केन्द्रीय सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

ज्ञान सम्मालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) केरल के एर्णाकुलम जिले में प्रेफाइट के खनन योग्य सम्भावित भण्डार 4,72,000 टन हैं। ये भण्डार, मुबान्तुपुझा तालुक में बाडावुकोडे और नागापुझा क्षेत्रों सहित, 5 निक्षेपों में हैं।

(ख) व (ग) जी नहीं। 1991 के औद्योगिक नीति दस्तावेज के अनुसार, प्रेफाइट उद्योग स्थापित करने के लिए कोई औद्योगिक लाइसेंस आवश्यक नहीं है।

गैर-सरकारी एयरलाइन शुरू करना

3214. श्रीमती दीपिका एच० डोपीबाला :

श्री चेतन पी० एस० चौहान :

श्रीमती महेन्द्र कुमारी :

प्रो० (श्रीमती) रीता वर्मा :

क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 29 दिसम्बर, 1991 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित मार्च, 1992 से गैर-सरकारी एयरलाइन शुरू करने सम्बन्धी समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) इस एयरलाइन को कब से चालू किए जाने की सम्भावना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) मैसेंज संहारा इन्डिया नई दिल्ली को 3-10-91 को एक वर्ष के लिए बंध हुआई टैक्सी आपरेटर परमिट जारी करने के लिए "अनापत्ति प्रमाणपत्र" दे दिया गया है। पाटी को हुआई टैक्सी आपरेटर परमिट मंजूर करने के लिए विमान आयात करने आदि जैसी विभिन्न औपचारिकताएं पूरी करने के लिए कहा गया है। आपरेटर ने रूस से दो याक-42 विमान बेटलीज पर लेने का प्रस्ताव रखा है। एयरलाइन द्वारा प्रचालन शुरू किए जाने की सही तारीख मालूम नहीं है।

मृत विभागेत्तर कर्मचारियों के आश्रितों की नियुक्ति

3215. प्रो० प्रेम धूमल : क्या सचर मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मृत विभागेतर कर्मचारियों के आबितों की करुणामूलक आधार पर नियुक्ति के मामले में होने वाले विलम्ब से बचने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ख) 31 दिसम्बर, 1991 की स्थिति के अनुरूप हिमाचल प्रदेश में तथा पूरे देश में ऐसे कितने मामले विचाराधीन थे ?

संचार अंशालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) करुणामूलक आधार पर नियुक्ति के मामले में कुल मिलाकर, प्राथमिकता के आधार पर कार्रवाई की जाती है। ऐसे मामलों पर तत्परता से कार्रवाई करने के लिए क्षेत्रीय कार्यालयों को निदेश भी जारी किए गए हैं। इन मामलों की प्रगति को मॉनिटर करने के उद्देश्य से अर्ध-वार्षिक रिपोर्टें मंगाना निर्धारित किया गया है।

(ख) अपेक्षित जानकारी क्षेत्रीय यूनिटों से एकत्र की जा रही है और इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

हिमाचल प्रदेश में फैंस सुविधाएं

3216. प्रो० प्रेम चून्ना : क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को हिमाचल प्रदेश में फैंस सुविधाएं देने के बारे में अनुरोध प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो स्थानों सहित तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है; और

(ग) इसे कब तक कार्यान्वित किया जाएगा ?

संचार अंशालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडू) : (क) जी हां।

(ख) लोक सभा के माननीय सदस्य से नवम्बर, 1991 में बिलामपुर एवं ऊना में तथा फरवरी, 1992 में गत्रकार संघ से मंडी हिमाचल प्रदेश में फैंस सुविधाएं प्रदान करने के लिए अनुरोध प्राप्त हुए थे।

(ग) वर्ष 1992 के दौरान।

अररिया, बिहार में टेलीफोन प्रणाली

3217. श्री सुकदेव पासवान : क्या संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अररिया, बिहार की टेलीफोन प्रणाली क्षेणपूर्ण है;

(ख) यदि नहीं, तो प्रत्येक टेलीफोन एक्सचेंज की कितनी क्षमता का उपयोग किया जा रहा है;

(ग) गत दो वर्षों के दौरान इस सम्बन्ध में कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(घ) सरकार ने उक्त जिले में टेलीफोन प्रणाली के ठीक से कार्य करने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगम्या नायडू) : (क) से (घ) जानकारी एकत्रित की जा रही है जिसे सदन-पटल पर रख दिया जाएगा ।

हिन्दी अनुवादकों का वेतनमान

3218. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूरसंचार विभाग में कार्यरत हिन्दी अनुवादकों (श्रेणी-IV) को राजभाषा विभाग द्वारा निर्धारित नियमों और मानदण्डों के अनुरूप वेतनमान दिया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इस भेदभाव के क्या कारण हैं और सरकार इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही कर रही है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगम्या नायडू) : (क) दूरसंचार विभाग में हिन्दी अनुवादक ग्रेड-IV का पद नहीं है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

बीयर उत्पादन हेतु स्थापित क्षमता

3219. श्री शैलेश शाहाबुद्दीन : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में दिनांक 1 अप्रैल, 89 और 1 अप्रैल, 91 को बीयर उत्पादन की स्थापित क्षमता कितनी थी;

(ख) वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान बीयर का कुल कितनी मात्रा में उत्पादन हुआ;

(ग) वर्ष 1990-91 के दौरान राज्य-वार कितने अतिरिक्त एकक शुरू किए गए और उनकी स्थापित क्षमता कितनी थी; और

(घ) वर्ष 1991-92 के दौरान कितने अतिरिक्त एकक शुरू करने का विचार है और उनकी स्थापित क्षमता कितनी है अथवा स्थापित की जा रही है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) और (ख) तकनीकी विकास महानिदेशालय में उपलब्ध रिकार्डों के अनुसार वर्ष 1989-90 तथा 1990-91 के दौरान संगठित सेक्टर में बीयर बनाने की संस्थापित क्षमता और तैयार किए गए बीयर की कुल मात्रा इस प्रकार थी :—

वर्ष	क्षमता	उत्पादन
1989-90	135119	215459 कि० ली०
1990-91	135119	223085 कि० ली०

(ग) अप्रैल, 1990 से मार्च, 1991 के दौरान जिला चित्तूर (आंध्र प्रदेश) में 22800 कि० मी० क्षमता वाला गैर एकलौहासिक बीयर यूनिट स्थापित करने के लिए श्री राजन पोद्दार को केवल एक आशय-पत्र मंजूर किया गया है।

(घ) 1 अप्रैल, 1991 से 1 मार्च, 1992 के दौरान 30 000 कि० मी० की कुल वार्षिक संस्थापित क्षमता के साथ बीयर तैयार करने के लिए 6 आशय-पत्र जारी किए गए हैं।

वीडियो कैसेटों को सेंसर करना

3220. श्री संयुक्त शाहाबुद्दीन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने वीडियो कैसेटों का पहले सेंसर करना निर्धारित किया है;
- (ख) यदि हां, तो इसके लिए कौन अधिकारी जिम्मेदार हैं;
- (ग) सरकार ने इस सम्बन्ध में अधिकारियों को क्या दिशा-निर्देश जारी किए हैं;
- (घ) क्या 1991 के दौरान कोई वीडियो कैसेट आपत्तिजनक पाया गया; और
- (ङ) यदि हां, तो ऐसे वीडियो कैसेटों का संक्षिप्त व्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उच्य मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) और (ख) चलचित्र अधिनियम, 1952 के प्रावधानों के अनुसार भारत में सांबंजनिक प्रदर्शन के लिए अभिप्रेत वीडियो फिल्मों सहित सभी "फिल्मों" को केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड द्वारा प्रमाणित करवाना होता है। अतः सांबंजनिक प्रदर्शन के लिए वीडियो समाचार पत्रिकाओं सहित वीडियो फिल्मों को प्रमाणन के लिए बोर्ड के सम्मुख प्रस्तुत करना होता है।

(ग) मार्गदर्शी सिद्धान्तों की प्रति संलग्न है।

(घ) और (ङ) 1991 के दौरान "तडक धम धम" (हिन्दी) नामक केवल एक वीडियो फिल्म को केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड ने प्रमाणपत्र देने से इन्कार कर दिया था। आबेदक द्वारा बोर्ड के आदेश के खिलाफ दायर की गई अपील पर फिल्म प्रमाणन अपीलीय अधिकरण द्वारा कुछ काटछांट का आदेश दिए जाने के बाद इसे "यू" अर्थात् सांबंजनिक प्रदर्शन के लिए अप्रतिबन्धित प्रमाणपत्र दे दिया गया।

मार्गनिर्देश

[भारत सरकार के राजपत्र, असाधारण, भाग 2, खंड 3 तथा उपखंड (2) में प्रकाशनाार्थ]

भारत सरकार

सूचना और प्रसारण मंत्रालय

नई दिल्ली, दिनांक 6 दिसम्बर, 1991

अधिसूचना

सा० का० नि० केन्द्रीय सरकार, चलचित्र अधिनियम, 1952 (1952 का 37) की धारा

5ख की उपधारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, और भारत सरकार के सूचना और प्रसारण मंत्रालय की अधिसूचना संख्या का० आ० 9(अ) तारीख 7 जनवरी, 1978 को उन बातों के सिवाय अधिकृत करते हुए जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पहले किया गया है या करने का लोप किया गया है, निवेश देती है कि फिल्म के सार्वजनिक प्रदर्शन को मंजूरी देने के लिए फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड के निम्नलिखित मार्गदर्शक सिद्धांत होंगे :—

1. फिल्म प्रमाणीकरण का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना होगा कि :—

- (क) फिल्म माध्यम समाज के मूल्यों और मानकों के प्रति उत्तरदायी और संवेदनशील बना रहे;
- (ख) कलात्मक अभिव्यक्ति और सर्जनात्मक स्वतन्त्रता पर असम्यक रूप से रोक न लगाई जाए;
- (ग) प्रमाणन व्यवस्था सामाजिक परिवर्तन के प्रति उत्तरदायी हो;
- (घ) फिल्म माध्यम स्वच्छ और स्वस्थ मनोरंजन प्रदान करे; और
- (ङ) यथासम्भव फिल्म सौंदर्य की दृष्टि से महत्वपूर्ण और चलचित्र की दृष्टि से अच्छे स्तर की हो।

2. उपर्युक्त उद्देश्यों के अनुसरण में फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड यह सुनिश्चित करेगा कि :—

- (1) हिंसा जैसी समाज विरोधी क्रियाएं उत्कृष्ट या न्यायोचित न ठहराई जाएं;
- (2) अपराधियों की कार्यप्रणाली, अन्य दृश्य या शब्द जिनसे कोई अपराध का करना उद्दीप्त होने की सम्भावना हो, चित्रित न की जाए;
- (3) ऐसे दृश्य न दिखाए जाएं जिनमें :—
 - (क) बच्चों को हिंसा का शिकार या अपराधकर्ता के रूप में, अथवा हिंसा के बलात्कृतों के रूप में शरीक होते दिखाया गया हो या बच्चों का किसी प्रकार दुरुपयोग किया गया हो;
 - (ख) शारीरिक और मानसिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के साथ दुर्व्यवहार किया गया हो अथवा उनका मजाक उड़ाया गया हो; और
 - (ग) पशुओं के प्रति क्रूरता या उनके दुरुपयोग का दृश्य अनावश्यक रूप से न दिखाए जाएं।
- (4) मूलतः मनोरंजन प्रदान करने के लिए हिंसा, क्रूरता और आतंक के निरर्थक या वर्जनीय दृश्य और ऐसे दृश्य न दिखाए जाएं जिनसे लोग संवेदनहीन या अमानवीय हो सकते हों;

- (5) वे दृश्य न दिखाए जाएं जिनमें मद्यपान को उचित ठहराया गया हो या उसका उचित गुणगान किया गया हो;
- (6) नशीली दवाओं के सेवन को उचित ठहराने वाले, उनका गुणगान करने वाले दृश्य न दिखाए जाएं;
- (7) अशिष्टता, अश्लीलता और दुराचारिता द्वारा मानवीय संवेदनाओं को चोट न पहुंचाई जाए;
- (8) दो अर्थों वाले शब्द न रखे जाएं जिनसे नीच प्रवृत्तियों को बढ़ावा मिलता हो;
- (9) महिलाओं के लिए किसी भी प्रकार के तिरस्कारपूर्ण या उन्हें बदनाम करने वाले दृश्य न दिखाए जाएं;
- (10) महिलाओं के साथ लैंगिक हिंसा जैसे बलात्संग की कोशिश, बलात्संग अथवा किसी अन्य प्रकार का उत्पीड़न या इसी किस्म के दृश्यों से बचा जाना चाहिए तथा यदि कोई ऐसी घटना विषय के लिए प्रासंगिक हो तो ऐसे दृश्यों को कम से कम रखा जाना चाहिए और उन्हें विस्तार से नहीं दिखाना चाहिए;
- (11) काम-बिह्वलियां दिखाने वाले दृश्यों से बचा जाना चाहिए। यदि विषयवस्तु के लिए ऐसे दृश्य दिखाना संगत हो तो इन्हें कम से कम रखा जाना चाहिए और इन्हें विस्तार से नहीं दिखाया जाना चाहिए;
- (12) जातिगत, धार्मिक या अन्य समूहों के लिए अबमाननापूर्ण दृश्य प्रदर्शित या शब्द प्रयुक्त नहीं किए जाने चाहिए;
- (13) साम्प्रदायिक, रूढ़िवादी, अवैज्ञानिक या राष्ट्रविरोधी प्रवृत्तियों को दिखाने वाले दृश्यों या शब्दों को प्रस्तुत नहीं किया जाना चाहिए;
- (14) भारत की प्रभुसत्ता और अखंडता पर संदेह व्यक्त नहीं किया जाना चाहिए;
- (15) ऐसे दृश्य प्रस्तुत नहीं किए जाने चाहिए जिनसे देश की सुरक्षा जोखिम या खतरे में पड़ सकती हो;
- (16) विदेशों से मैत्रीपूर्ण सम्बन्धों में मनोमालिन्य नहीं जाना चाहिए;
- (17) कानून व्यवस्था खतरे में नहीं पड़नी चाहिए;
- (18) ऐसे दृश्य या शब्द नहीं प्रस्तुत किए जाने चाहिए जिससे किसी व्यष्टि या निकाय या न्यायालय की मानहानि या अबमानना होती हो;

व्याख्या—एसे दृश्य जिनसे नियमों के प्रति घृणा, अपमान या उपेक्षा पैदा हो या जो न्यायालय की प्रतिष्ठा पर आघात करें न्यायालय की अबमानना के अन्तर्गत आएंगे।”

- (19) संप्रतीक और नाम का (अनुचित प्रयोग निवारण) अधिनियम, 1950 (1950 का 14) के उपबन्धों के अनुरूप से अन्यथा राष्ट्रीय चिन्ह और प्रतीक न दिखाए जाएं।

3. फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि :—

- (1) फिल्म का मूल्यांकन उसके समग्र प्रभाव को दृष्टि में रखकर किया गया है; और
 - (2) उस फिल्म पर उस काल, देश की तत्कालीन मर्यादाओं और फिल्म से सम्बन्धित लोगों को ध्यान में रखते हुए विचार किया गया है परन्तु फिल्म दर्शकों की नैतिकता को भ्रष्ट न करती हो।
4. ऐसी फिल्में, जो उपर्युक्त मापदण्डों पर खरी उतरती हों, किन्तु अवयस्कों को दिखाए जाने के लिए अनुपयुक्त हों, केवल बयस्क दर्शकों को प्रदर्शित करने के लिए प्रमाणित की जाएंगी।
5. (1) निर्बाध सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए फिल्मों को प्रमाणित करते समय बोर्ड यह सुनिश्चित करेगा कि फिल्म परिवार के साथ देखने योग्य है अर्थात् फिल्म ऐसी होनी चाहिए जिसे परिवार के सभी सदस्य जिसमें बालक हैं, के साथ बैठकर देखा जा सकता हो।
- (2) फिल्म के स्वरूप, विषय-वस्तु और उद्देश्य को देखते हुए यदि बोर्ड का यह मत हो कि माता-पिता/अभिभावकों को सावधान करना जरूरी है कि क्या बारह बर्ष से कम आयु के बच्चे को यह फिल्म दिखाई जाए तो निर्बाध सार्वजनिक प्रदर्शन के प्रमाणीकरण करते समय इस आशय का पृष्ठांकन किया जाएगा।
- (3) यदि फिल्म के स्वरूप, विषय-वस्तु और उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए बोर्ड का यह मत हो कि फिल्म का प्रदर्शन किसी व्यवसाय विशेष के सदस्यों या किसी वर्ग विशेष के व्यक्तियों तक सीमित रखा जाना चाहिए तो फिल्म सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट विशिष्ट दर्शकों तक सीमित रखने के लिए प्रमाणित की जाएगी।
6. बोर्ड फिल्मों के शीर्षकों की बड़े ध्यान से जांच करके सुनिश्चित करेगा कि ये शीर्षक उत्तेजक, अश्लील, आक्रामक अथवा उपर्युक्त मापदण्डों में से किसी मानदण्ड का उल्लंघन न करते हों।

पाठ टिप्पण :—भारत के राजपत्र असाधारण, भाग 2, खंड 3, उपखंड (2) तारीख 7-1-78 में का० आ० 9(अ) के रूप में प्रकाशित तारीख 7-1-78 की अधिसूचना संख्या 5/5/77-एफ (सी) जिसका निम्नलिखित द्वारा संशोधन किया गया।

- (1) भारत के राजपत्र, भाग 2, खंड 3, उपखंड (2) तारीख 17-2-79 में का० आ०
(अगले पृ० पर देखिए)

धारावाहिक "वाणक्य" की कड़ियों को बढ़ाना

3221. श्री लखव साहाबुद्दीन : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या धारावाहिक "वाणक्य" को 47 कड़ियों तक बढ़ाया गया है;

(ख) क्या दूरदर्शन प्राधिकारियों की सलाह के विरुद्ध और विभिन्न संगठनों द्वारा विरोध किए जाने के बावजूद कड़ियों की संख्या में वृद्धि की मंजूरी प्रदान की गई है; और

(ग) निर्माता द्वारा प्रारम्भ में मूलतः कितनी कड़ियों के लिए आवेदन किया गया था और दूरदर्शन द्वारा पहले दी गई मंजूरी के अनुसार उसमें से कितनी कड़ियां मंजूर हो चुकी हैं ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय में उप मन्त्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) जी, हा ।

(ख) जी, नहीं । दूरदर्शन द्वारा कड़ियों की संख्या में वृद्धि प्रत्येक प्रस्ताव की गुणवत्ता जैसे क्या

(पिछले पृ० का शेष)

618 के रूप में प्रकाशित तारीख 27-1-79 की अधिसूचना संख्या 5/5/77-एफ० (सी)

(2) भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग 2, खंड 3, उपखंड (2) तारीख 7-5-83 में का० आ० 356(अ) के रूप में प्रकाशित तारीख 7-5-83 की अधिसूचना संख्या 805/2/82-एफ० (सी)

(3) भारत के राजपत्र, भाग 2, खंड 3, उपखंड (2) तारीख 9-9-89 में का० आ० संख्या 2179 के रूप में प्रकाशित तारीख 11-8-89 की अधिसूचना संख्या 803/4/89-एफ० (सी)

फाइल संख्या 805/1/90-एफ० (सी)

(एस० मन्नीनारायणन)

संयुक्त सचिव, भारत सरकार

फोन: 38 38 57

सेवा में,

प्रबन्धक

भारत सरकार प्रेस,

रिंग रोड, मायापुरी,

नई दिल्ली ।

प्रवाह, विषयगत मूल्य, दर्शकों में धारावाहिक की लोकप्रियता इत्यादि को ध्यान में रखते हुए की जाती है।

(ग) छम्बीस।

भारतीय पर्यटन विकास निगम द्वारा होटलों द्वारा अर्जित लाभ:

3222. श्री आर० सुरेन्द्र रेड्डी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जुलाई, 1991 में रुपए का अवमूल्यन होने के कारण भारतीय पर्यटन उद्योग तथा भारतीय पर्यटन विकास निगम के होटल लाभान्वित हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान, विशेषकर वर्ष 1991 के अन्तिम छः महीनों के दौरान भारतीय पर्यटन विकास निगम ने कितनी लाभ/हानि अर्जित की; और

(ग) वर्ष 1992 के दौरान लाभ की स्थिति बेहतर बनाने की दिशा में सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराज सिधिया) : (क) 1991 के मध्य में रुपए के अवमूल्यन के साथ-साथ पर्यटकों के आगमन के वृद्धि हुई है जिससे भारतीय पर्यटन विकास निगम सहित भारतीय पर्यटन उद्योग सामान्य रूप से लाभान्वित हुआ है।

(ख) अपेक्षित सूचना इस प्रकार है :—

(लाख रुपए में)

वर्ष	लाभ (कर से पूर्व)
1988-89	967.83
1989-90	1139.73
1990-91	238.70
1991-92 (अनन्तिम)	355.70
(जुलाई 91 से दिसम्बर 91 तक)	

(ग) भारतीय पर्यटन विकास निगम द्वारा अपने होटलों की लाभप्रवता में सुधार लाने के लिए उठाए गए कदमों में उत्पाद सुधार, जन-शक्ति प्रशिक्षण, विपणन तथा आरक्षण सम्बन्ध, विज्ञापन आदि शामिल हैं।

विद्युत संवर्धों को पर्यावरण सम्बन्धी स्वीकृति

3223. श्री आर्ष फर्नाण्डीज : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिजली परियोजनाओं को पर्यावरण सम्बन्धी स्वीकृति प्रदान करने हेतु हाल ही में प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में विद्युत और पर्यावरण मन्त्रियों की बैठक आयोजित की गई थी;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई ध्यापक नीति बनाई गई है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कल्याणच राव) : (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

बिस्तार के लिए बंगलौर और हैदराबाद की पहचान

3224. श्रीमती वासुदेवराजेश्वरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेश संचार निगम लिमिटेड ने बिस्तार के लिए प्राथमिकता के आधार पर बंगलौर और हैदराबाद की पहचान की है;

(ख) यदि हां, तो इस मामले में अन्तिम निर्णय कब तक लिया जाएगा;

(ग) इन परियोजनाओं के उद्देश्यों का ब्योरा क्या है;

(घ) इस पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई है; और

(ङ) बंगलौर और हैदराबाद दोनों केन्द्रों में किम सीमा तक समन्वय स्थापित किया जाएगा ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) : (क) बेंगलूर तथा हैदराबाद में, अन्तर्राष्ट्रीय दूरसंचार सुविधाएं पहले से ही उपलब्ध हैं । बीसे, इन स्थानों पर अन्तर्राष्ट्रीय दूरसंचार सेवाओं के बिस्तार के लिए फिलहाल कोई विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है, सुविधाओं का बिस्तार सामान्यता मांग पर आधारित होता है ।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त भाग 'क' के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता ।

भारतीय प्रेस परिषद् में पत्रकारों का प्रतिनिधित्व

[श्रीमती]

3225. श्री हरि केवल प्रसाद : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय प्रेस परिषद् में पत्रकारों को प्रतिनिधित्व देने के लिए क्या प्रावधान हैं;

(ख) विद्यमान परिषद् के वर्तमान डांके का ब्योरा क्या है और भारतीय भाषाओं के पत्रकारों को प्रतिनिधित्व देने के लिए क्या मानदण्ड अपनाया गया है;

(ग) क्या इस मानदण्ड के बिना कोई अभ्यावेदन दिया गया है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा श्याम) : (क) पत्रकारों को प्रति-निधित्व देने के लिए प्रेस परिषद (सदस्यों के नाम निर्देशन की प्रक्रिया) नियम, 1978 के नियम 3 और 4 के साथ पठित प्रेस परिषद अधिनियम, 1978 की धारा 5 की उपधारा 3 के खंड (क) में प्रावधान किया गया है।

(ख) अध्यक्ष के अलावा प्रेस परिषद के 28 सदस्य होते हैं। अधिसूचना की एक प्रति अनुबंध में दी गई है जिसमें 28 सदस्यों का ब्योरा दिया गया है।

(ग) अधिनियम और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों द्वारा निर्धारित मापदंड के खिलाफ कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ प्रतीत नहीं होता है।

(घ) यह सबाल पंदा ही नहीं होता।

अनुबंध

अधिसूचना

भारत सरकार

सूचना और प्रसारण मंत्रालय

नई दिल्ली, दिनांक 14-10-1991

का०आ० केन्द्रीय सरकार, प्रेस परिषद (सदस्यों के नाम निर्देशन की प्रक्रिया) नियम, 1978 के नियम 3 और 4 के साथ पठित प्रेस परिषद अधिनियम, (1978) 1978 का 37) की धारा 5 की उपधारा (5) के अनुसरण में, भारतीय प्रेस परिषद के सदस्यों के रूप में तीन वर्ष की अवधि के लिए नामनिर्दिष्ट किए गए निम्नलिखित व्यक्तियों के नाम तात्कालिक प्रभाव से अधिसूचित करती है, अर्थात:—

अधीनस्थ पत्रकार, सम्पादक [धारा 5 की उपधारा (3) के खंड (क) में अधीन नामनिर्दिष्ट किए गए]

1. श्री उत्तम चन्द्र शर्मा
2. श्री हरसुख संधानी
3. श्री सिबिन्द्र नारायण

भारतीय भाषाओं के समाचारपत्रों के सम्पादक

बही
बही
बही

4. श्री बी०जी० बर्नीज भारतीय भाषाओं के समाचारपत्रों से भिन्न समाचारपत्रों के सम्पादक ।

5. श्री रानू पटेल वही

6. श्री बी०एन० नारायणन वही

अमजीबी पत्रकार-सम्पादकों से भिन्न [धारा 5 की उपधारा (3) के अन्तर् (क) के अधीन नामनिर्दिष्ट किए गए]

7. श्री आर०सी० पंडित भारतीय भाषाओं के समाचारपत्रों के सम्पादकों से भिन्न अमजीबी पत्रकार ।

8. श्री परमामंद पांडे वही

9. श्री अकन बागची वही

10. श्री मधुकर उपाध्याय वही

11. श्री राज भारद्वाज अमजीबी पत्रकार, जो भाषाओं के समाचारपत्रों से भिन्न समाचारपत्रों के सम्पादकों से भिन्न ।

12. श्री उमामंकर फडनिस वही

13. श्री हरिहर स्वरूप वही

समाचारपत्रों के स्वामी या उनका प्रबंध चलाने वाले व्यक्ति [धारा 5 की (3) के अन्तर् (ख) के अधीन नामनिर्दिष्ट किए गए]

14. श्री के०एम० मैथ्यू बड़े समाचारपत्रों के स्वामी या उनका प्रबंध चलाने वाले व्यक्ति ।

15. श्री बासुदेव रे वही

16. श्री एस०बी० मिह मझीने समाचारपत्रों के स्वामी या उनका प्रबंध चलाने वाले व्यक्ति ।

17. श्री बी०एन० शर्मा वही

18. श्री राजेन्द्र कुमार वर्मा छोटे समाचारपत्रों के स्वामी या उसका प्रबंध चलाने वाले व्यक्ति ।

19. श्री सतीश खुराना वही

समाचार अधिकारियों का प्रबंध करने वाले व्यक्ति [धारा 5 की उपधारा (3) के अन्तर् (ग) के अधीन नामनिर्दिष्ट किए गए]

20. श्री के०पी०के० कुट्टी

शिक्षा और विज्ञान, विधि और साहित्य तथा सांस्कृतिक के बारे में विशेष ज्ञान या व्यावहारिक अनुभव रखने वाले व्यक्ति [धारा 5 की उपधारा (3) के खण्ड (घ) के अधीन नामनिर्दिष्ट किए गए]

- | | |
|---------------------------------|--|
| 21. प्रोफेसर के सच्चिदानंद भूति | विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा नामनिर्दिष्ट। |
| 22. श्री ब्रह्मानंद शर्मा | भारतीय विधि परिषद द्वारा नामनिर्दिष्ट। |
| 23. प्रोफेसर इन्द्र नाथ चौधरी | साहित्य अकादमी द्वारा नामनिर्दिष्ट। |

संसद सदस्य [धारा 5 की उपधारा (3) के खण्ड (ङ) के अधीन नामनिर्दिष्ट किए गए]

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 24. श्री चन्दुलाल चन्दाकर | लोक सभा के अध्यक्ष द्वारा नामनिर्दिष्ट |
| 25. श्रीमती गीता मुकर्जी | वही |
| 26. श्री सुशील चन्द्र वर्मा | वही |
| 27. डा० नगेन साइकिया | राज्य तथा के सभापति द्वारा नामनिर्दिष्ट |
| 28. श्री मुरलीधर चन्द्रकान्त शंभारे | वही |

हस्ता

(माई०ए० खान)

संयुक्त सचिव, भारत सरकार

टेली० 384453

(फा०सं० 4/6/91-प्रेस)

राष्ट्रीय जल नीति

3226. श्री बारे लाल जाटव : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राष्ट्रीय जल नीति की सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए कोई स्थाई समिति गठित की है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी स्पीरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याधरण शर्मा) : (क) से (ग) राष्ट्रीय जल बोर्ड ने यह प्रस्ताव किया है कि राष्ट्रीय जल नीति की विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए एक स्थायी समिति गठित की जाए।

अभी तक समिति का गठन नहीं किया गया है। तथापि, राष्ट्रीय जल बोर्ड, नीति के क्रियान्वयन की प्रगति की पुनरीक्षा कर रहा है।

पश्चिम बंगाल में डाकघर

[अनुवाद]

3227. श्री हाराधन राय : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पश्चिम बंगाल में वर्ष 1992-93 के दौरान किन-किन स्थानों पर नए डाकघर खोले जाएंगे ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० सी० रंगम्या नायडू) : पश्चिम बंगाल में अब तक 20 अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर खोलने की मंजूरी दी गई है जिन्हें कैलेंडर वर्ष 1992 के दौरान खोले जाने का प्रस्ताव है। इस सम्बन्ध में ब्योरा विवरण में दिया गया है। इसके अलावा, वित्तीय वर्ष 1992-93 के दौरान पश्चिम बंगाल में और डाकघर खोलने का प्रस्ताव है। तथापि, इस सम्बन्ध में ब्योरा देना संभव नहीं है क्योंकि देश में डाकघर खोलने के लिए 1992-93 के वार्षिक योजना लक्ष्यों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

विवरण

क्रम सं०	प्रस्तावित डाकघर का नाम	जिला
1	2	3
1.	नूतनवास	कूचबिहार
2.	छटोभा	कूचबिहार
3.	कामत फुलबाड़ी	कूचबिहार
4.	गोबालगाव	पश्चिम सिंगमपुर
5.	मोहनबीटा	जलपाईगुड़ी
6.	उद्योतनगर	दार्जिलिंग
7.	पूर्व भक्तिनगर	दार्जिलिंग
8.	मोगालकटा	जलपाईगुड़ी
9.	सिलाकसु	दार्जिलिंग
10.	स्कूल धूरा तकवाह ते	दार्जिलिंग
11.	तमसिगधूरा	दार्जिलिंग
12.	मणेधारा	दक्षिण जिला (सिक्किम)

1	2	3
13.	कोकोले	पूर्व जिला (सिक्किम)
14.	बारफंग	दक्षिण जिला
15.	नामफिंग	दक्षिण जिला
16.	कोर्टेन बोकरांग	दक्षिण जिला
17.	ब्यांग	पूर्व जिला
18.	भेन-रोंगेंग	उत्तर जिला
19.	शिप-नेर	उत्तर जिला
20.	जूरानपुर	मुक्तिबाबाद

पश्चिम बंगाल में नए टेलीफोन एक्सचेंज

3228. श्री हरराजन राय : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आठवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान पश्चिम बंगाल में नए टेलीफोन एक्सचेंज खोलने का विचार है; और

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

संचार मंत्रालय में एक संधी (श्री पी०बी० रंगव्या नावट्ट) : (क) जी, हां।

(ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान जिलेवार खोले जाने वाले नए टेलीफोन एक्सचेंजों का योजना कसीक इस प्रकार है :—

वाजलिन	—	2
जलपाइगुड़ी	—	5
कूचबिहार	—	5
मालदा	—	3
प० दिनाजपुर	—	2
मुर्शीदाबाद	—	3
बीरभूमि	—	2

हाथड़ा, हुगली,		
24 परगना (उत्तर) और (दक्षिण)	—	15
मिठनापुर	—	15
बर्दवान	—	10
बांकुरा	—	5
पुकलिया	—	5
		72

विद्युत परियोजनाओं के लिए एशियाई विकास बैंक की सहायता

3229. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत सम्बन्धी यह बहाने की छुपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार एशियाई विकास बैंक की सहायता से देश में विद्युत परियोजनाएं स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस सहायता से स्थापित की जाने वाली परियोजनाओं का स्वीरा क्या है;

(ग) इस प्रयोजनायं बैंक से कितनी धनराशि मिलने की सम्भावना है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी स्वीरा क्या है ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) से (घ) विद्युत परियोजनाओं हेतु वित्तीय एवं तकनीकी सहायता के मामले में एशियाई विकास बैंक के साथ बियमित रूप से विचार-विमर्श किया जाता है। जिन विद्युत परियोजनाओं के लिए एशियाई विकास बैंक से सहायता प्राप्त की जा रही है, उनकी सूची नीचे दी गई है :

क्रमसं०	परियोजना का नाम एवं क्षमता (मे०वा०)	मूल्य राशि (अमरीकी डालर में)
1	2	3
1.	उत्तरी मद्रास टाप विद्युत परियोजना (3 × 210 मे०वा०)	150
2.	उत्तरी मद्रास द्वितीय मूल्य	200

1	2	3
3.	ऊंचाहार ताप विद्युत परियोजना (2 × 210 मे०वा०)	160
4.	रायलसीम ताप विद्युत परियोजना	230

उपयुक्त के अलावा, एशियाई विकास बैंक द्वारा वाणिज्यिक पूरक वित्तीय स्कीम के अन्तर्गत तमिलनाडु बिजली बोर्ड के उत्तरी महास ताप विद्युत केन्द्र एवं आन्ध्र प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड के रायलसीमा ताप विद्युत केन्द्र के लिए विद्युत वित्त निगम को 60 मिलियन अमरीकी डालर तथा 7500 मिलियन जापानी येन का ऋण प्रदान किया गया है।

पवन शक्तियों और ज्वारीय लहरों से बिजली का उत्पादन

[हिन्दी]

3231. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत सत्रो यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पवन शक्तियों, ज्वारीय लहरों और फोटो वोल्टेइक सैल के माध्यम से देश में कुल कितनी मेगावाट बिजली का उत्पादन हो रहा है; और

(ख) तीनों में से प्रत्येक माध्यम द्वारा प्रति किलोवाट बिजली उत्पादन पर कितना खर्च हो रहा है ?

विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत संचालन के राज्य सचिव (श्री कल्पनाश राय) : (क) विभिन्न क्षमताओं की और विभिन्न अनुप्रयोगों के लिए पवन ऊर्जा तथा सौर प्रकाशबोल्टीय प्रणालियों के जरिए विद्युत उत्पादन के लिए देश में अब तक कुल 42.3 मे०वा० क्षमता स्थापित की गई है। इस समय देश में कोई ऐसी ज्वारीय विद्युत परियोजना न तो निर्माणाधीन और न ही प्रचालन किया जा रहा है।

(ख) पवन विद्युत परियोजना की औसत पूंजीगत लागत प्रति किलोवाट 30,000/- रुपए है। सौर प्रकाशबोल्टीय प्रणालियों में विद्युत उत्पादन की लागत प्रति के०डब्ल्यू० एच० 8 रुपए से 20 रुपए तक आती है जो प्रणालियों के स्थान और आकार पर निर्भर है।

एयर इण्डिया की पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु योजना

3232. श्री गोविंदराव निकाम : क्या नागर विमानन और पर्यटन सचिव यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इण्डिया का पर्यटन विभाग के सहयोग से पर्यटन को बढ़ावा देने की कोई योजना बनाने का विचार है; और

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

नगर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) एयर इण्डिया ने भारत सरकार के पर्यटन विभाग के सहयोग से शुरू में यूरोप में पर्यटन संबंधन कार्यक्रम शुरू किया जिसे बाद में यू०के०, यू०एस०ए०, आस्ट्रेलिया, पश्चिम एशिया और सुदूर पूर्व तक बढ़ाया गया।

इस योजना के अन्तर्गत, एयर इण्डिया के विदेशों में स्थित कार्यालय, भारत सरकार के पर्यटन कार्यालयों के साथ मिलकर नीचे दिए गए कार्य करते हैं :

- (क) प्रचार माध्यम आयोजना और भारत और पर्यटन आकर्षणों का विज्ञापन।
- (ख) टूर प्रचालकों और चुने हुए यात्रा व्यवसाय संबंधी कामियों को परिचयीकरण हेतु भारत में आमंत्रित करना।
- (ग) भारत के सम्बन्ध में भ्रमण पुस्तिकाएं तैयार करने और उनका मुद्रण करने के लिए विदेशों में प्रमुख टूर प्रचालकों को वित्तीय सहायता देना।
- (घ) यात्रा सम्बन्धी लेखकों को भारत में आमंत्रित करना।
- (ङ) प्रमुख विभागीय स्टोरो, व्यापारिक प्रदर्शनों और ट्रेबल मार्टस के साथ संयुक्त संबंधन कार्यों में सहयोग देना।

मुम्बई आकाशवाणी से मराठी कार्यक्रम

3233. श्री गोविन्दराव निळकाम : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुम्बई आकाशवाणी केन्द्र के एफ०एम०, बैंड में प्रत्येक सप्ताह आधे घंटे का कार्यक्रम मराठी में प्रसारित किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो मराठी भाषा कार्यक्रमों को इतनी कम अवधि आवंटित करने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इस बैंड पर मराठी भाषा के कार्यक्रमों के लिए प्रसारण अवधि में वृद्धि करने का है; और

(घ) यदि हां, तत्सम्बन्धी ध्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी गिरिजा व्यास) : (क) जी, नहीं। आकाशवाणी, मुम्बई के एम०एम० चैनल से प्रसारित मराठी संगीत कार्यक्रमों की अवधि 2 घंटे 10 मिनट प्रति सप्ताह है।

(ख) यह सवाल पैदा ही नहीं होता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) यह सवाल पैदा ही नहीं होता है।

मिश्र इस्पात का निर्यात

3234. श्री गोबिन्दबाराब निक्काम : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश में बिगत पांच वर्षों के दौरान मिश्र इस्पात का औसत उत्पादन वर्षवार कितना है;
- (ख) मिश्र इस्पात के निर्यात के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं; और
- (ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

इस्पात अंजालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) मुख्य उत्पादकों और विद्युत चाप भट्टी इकाइयों के सम्बन्ध में पिछले पांच वर्षों के दौरान अर्ध तैयार मिश्र इस्पात (इसमें बेदाग इस्पात भी शामिल हैं) का कुल उत्पादन निम्नानुसार है—

(मात्रा हजार टन)

वर्ष	मात्रा
1986-87	678
1987-88	675
1988-89	787
1989-90	901
1990-91	1028

(ख) मिश्र इस्पात का निर्यात करने के लिए सरकार द्वारा किए गए कुछ उपाय निम्नलिखित हैं :

- (i) इस्पात प्रगलन स्क्रैप पर आयात शुल्क 35% से घटाकर 10% करना ।
- (ii) आधुनिक उपस्करों और प्रौद्योगिक के आयात की अनुमति देना ताकि गुणवत्ता में सुधार हो सके और मिश्र इस्पात उत्पादकों की लागत में कमी हो सके ।
- (iii) कच्चे माल का बिना आयात शुल्क के आयात करना जिसमें नीति के अनुसार अधिम लाइसेंसिंग योजना के जरिए निर्यात के लिए उत्पादन करने हेतु मिष्ठात्मी तत्व भी शामिल हैं ।
- (iv) निर्यात द्वारा अर्जित विदेशी मुद्रा का 60% बाजार दर पर परिवर्तन ।
- (v) निर्यात प्रस्तावों को मंजूरी देने की उबार नीति ।
- (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड और संचार विभाग के
कर्मचारियों के वेतनमानों में अन्तर

[अनुवाद]

323. श्री गोविन्दराव निकाम : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड तथा संचार विभाग के कर्मचारियों को दिये जाने वाले वेतनमानों तथा भत्तों में क्या अन्तर है;

(ख) क्या इस असमानता से कर्मचारियों में असंतोष बढ़ रहा है;

(ग) यदि हां, तो इस समस्या के समाधान हेतु सरकार क्या उपाय कर रही है;

(घ) क्या सरकारी क्षेत्र का उपक्रम बनाने से कर्मचारी अधिक वेतनमानों और भत्तों की मांग कर रहे हैं, और क्या उनकी मांगें सरकार द्वारा हमेशा स्वीकृत की जाती हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इस प्रवृत्ति को रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

संचार मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री पी० बी० रंगव्या नायडू) : (क) महानगर टेलीफोन निगम लि० और दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों के वेतनमानों एवं भत्तों में कोई अन्तर नहीं है। तथापि, म० टे० नि० लि० में समूह "ग" और "घ" के वे कर्मचारी, जिन्हें दूरसंचार विभाग से प्रतिनिधुक्ति पर आए माना गया है, उन्हें 1-9-40 से 100 रु० प्रतिमाह की तदर्थ राशि दी गई है क्योंकि उन्हें म०टे० नि० लि० में अन्तर्लपन किए जाने सम्बन्धी शर्तों को अभी अन्तिमरूप नहीं दिया गया है। उक्त शर्तें तय होने पर यह राशि ऐसे कर्मचारियों की देयताओं में समायोजित कर दी जाएगी।

(ख) और (ग) जी, हां। इस तदर्थ मंजूरी से दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों में रोष उत्पन्न हुआ। परिणामस्वरूप सरकार ने देश में दूरसंचार सेवाओं के प्रबन्ध के लिए सबसे उपयुक्त संगठनात्मक ढांचे की सिफारिश करने के लिए एक उच्चस्तरीय अन्वेष समिति गठित की। रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है।

(घ) और (ङ) सार्वजनिक क्षेत्र और सरकारी कर्मचारियों को दिए जाने वाले वेतन पैकजों में अन्तर है। किसी भी समय दोनों क्षेत्रों के कर्मचारियों के वेतनों में कुछ असमानता तो है ही।

राज्यों को गत तीन वर्षों के दौरान पर्यटन के विकास के लिए सहायता

324. श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार राज्यों को राज्य में पर्यटन के विकास के लिए सहायता प्रदान करती है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान आज तक राज्यों को प्रदान की गई इस प्रकार की सहायता का वर्ष-वार और राज्य-वार ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां । केन्द्रीय पर्यटन विभाग, राज्य सरकारों को विशिष्ट परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता उनके गुण-बोध, धन की उपलब्धता तथा पारस्परिक प्राथमिकताओं के आधार पर देता है ।

(ख) प्रत्येक राज्य को गत तीन वर्षों के दौरान स्वीकृत की गई वित्तीय सहायता के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं ।

विवरण

क्रम सं०	राज्य का नाम	स्वीकृत राशि		
		1989-90	1990-91 (लाख रुपयों में)	1991-92 आज तक
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	115.35	73.47	79.61
2.	अरुणाचल प्रदेश	—	07.35	05.36
3.	असम	—	22.67	85.71
4.	बिहार	—	138.44	102.29
5.	गोवा	05.00	—	33.78
6.	गुजरात	39.71	99.55	114.07
7.	हरियाणा	13.53	230.46	41.10
8.	हिमाचल प्रदेश	25.13	80.31	99.18
9.	जम्मू और कश्मीर	125.75	90.89	47.33
10.	कर्नाटक	45.81	91.11	66.51
11.	केरल	85.02	190.19	74.79
12.	मध्य प्रदेश	46.01	234.36	201.58
13.	महाराष्ट्र	08.30	142.61	142.69
14.	मणिपुर	—	15.12	—
15.	मेघालय	09.14	22.33	38.70

1	2	3	4	5
16.	मिजोरम	—	20.02	06.44
17.	नागालैंड	67.94	34.54	12.00
18.	उड़ीसा	—	121.61	115.50
19.	पंजाब	15.93	48.13	14.44
20.	राजस्थान	26.25	152.34	71.68
21.	सिक्किम	—	59.71	70.91
22.	तमिलनाडु	37.94	134.47	49.44
23.	बिपुरा	04.91	23.55	09.97
24.	उत्तर प्रदेश	132.97	397.87	20.07
25.	पश्चिम बंगाल	07.50	320.15	36.73
जोड़ :		809.79	2751.25	1542.89

उड़ीसा में मोतियों और मणियों का नुकसान

[हिन्दी]

3237. श्री ज्योत्सव नन्दाक . क्या ज्ञान कंबी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा में प्रतिवर्ष लाखों रुपये के मोतियों और मणियों का नुकसान हो रहा है;

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

(ग) उड़ीसा में मोतियों और मणियों के नुकसान को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

ज्ञान अन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) और (ख) उड़ीसा राज्य में कीमती और अर्द्ध-कीमती पत्थरों के बोरी छिपे खनन की छिट-पुट घटनाओं का समय-समय पर पता चला है। उड़ीसा सरकार ने इस तरह के अवैध खनन को रोकने के लिए उड़ीसा खनिज (बोरी, तस्करी तथा अन्य अवैधानिक कार्य निवारण), अधिनियम, 1989 बनाया है और अधिनियम के तहत उचित नियमों को भी अधिसूचित किया है।

(ग) और (घ) यू० एन० डी० पी० के सहयोग से मणि-रत्नों के पाए जाने वाले आवाहनक

क्षेत्रों का मूल्यांकन और विभिन्न प्रकार के अर्द्ध-कीमती पत्थरों की पहचान परीक्षण और मूल्यांकन के लिए मणि-रत्न प्रयोगशाला की स्थापना की गई है।

अयोध्या में पर्यटन के विकास के लिए प्रस्ताव

[अनुवाद]

3238. श्री संयच शाहाबुद्दीन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अयोध्या में पर्यटन के विकास के केन्द्र सरकार किसी स्वतः प्रेरित अथवा उत्तर प्रदेश की राज्य सरकार द्वारा प्रस्तावित योजना पर विचार कर रही है;

(ख) क्या राज्य-सरकार ने वर्ष 1991-92 के दौरान कोई योजना अथवा किसी पिछली योजना में संशोधन करने का कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ग) यदि हां, तो योजना, उसके लक्ष्य तथा उद्देश्य मांगी गई अनुमानित लागत तथा केन्द्रीय सहायता का संक्षिप्त व्यौरा क्या है; और

(घ) इस सम्बन्ध में केन्द्र सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (घ) राज्य सरकार ने अयोध्या की यात्रा करने वाले पर्यटकों को सस्ता आवास उपलब्ध कराने हेतु एक यात्री निवास के निर्माण का प्रस्ताव किया है। उन्हें सूचित कर दिया है कि केन्द्रीय पर्यटन विभाग इस स्कीम के लिए वित्तीय सहायता देने पर विचार करेगा बशर्ते कि वे निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार पूरा परियोजना प्रस्ताव विस्तृत अनुमानों के साथ भेजें।

जल संसाधन विकास के संबंध में जानकारी का आदान-प्रदान

3239. श्री के० एच० मुनियप्पा :

श्री जी० कृष्णा राव :

श्री जे० चौक्का राव :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जल संसाधन विकास के संबंध में जानकारी के आदान-प्रदान को सुगम बनाने हेतु चामु बजट सत्र के दौरान एक विधेयक प्रस्तुत करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) प्रधानमंत्री जी की अध्यक्षता में जल संसाधन परिषद ने सितम्बर, 1987 में राष्ट्रीय जल नीति अपनाई, जिसमें अन्य बातों के साथ-

साथ यह उल्लेख किया गया है कि जल उपलब्धता और वास्तविक जल प्रयोग और विविध प्रयोजनों के लिए जल की व्यापक और विश्वसनीयता मांग के सम्बन्ध में आंकड़ों के लिए एक मानकीकृत राष्ट्रीय सूचना प्रणाली की स्थापना की जानी चाहिए। राष्ट्रीय जल नीति में उल्लिखित सिद्धान्तों के अनुसार में उपयुक्त कार्यक्रम प्रारम्भ करने हेतु सुझाव देने के लिए सितम्बर, 1990 में गठित राष्ट्रीय जल बोर्ड ने अपनी पहली बैठक में एक उपसमिति का गठन किया जो जल सूचना बिल ड्राफ्ट तैयार करेगी। उपसमिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है और इस पर विचार करने के पश्चात् राष्ट्रीय जल बोर्ड ने 20-1-1992 को आयोजित अपनी तीसरी बैठक में सभी राज्यों से बिल की जांच करने और बोर्ड को अपने विचार भेजने का अनुरोध किया है। राष्ट्रीय जल बोर्ड में इस बिल को प्रस्तुत करना इस बात पर निर्भर करता है कि राज्य सरकारें कितनी शीघ्रता से ड्राफ्ट बिल पर अपनी सहमति देती है।

फलों के रस में सिबेटिक्स का प्रयोग

[हिन्दी]

3240. श्री सुरेन्द्र पाल पाठक : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग बम्बी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कोला पेय में सिबेटिक्स के प्रयोग को स्वास्थ्य के लिए हानिकारक माना है;

(ख) यदि हां, तो इसके प्रयोग को रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है;

(ग) क्या सरकार का विचार फलों के रस की निर्धारित मात्रा का उपयोग अनिवार्य बनाने के लिए कानून बनाने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग बंगाल में राज्य बम्बी (श्री गिरिधर गोपाल) : (क) जी नहीं। खाद्य अपशिष्टों का निवारण अधिनियम और फल उत्पाद आदेश के मानदण्डों के अनुसार तैयार कोला पेय स्वास्थ्य के लिए हानिकारक नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं। कोला पेयों में फलों के रस की निर्धारित मात्रा का उपयोग अनिवार्य करने के लिए कानून बनाने का कोई विचार नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

उत्तर प्रदेश में जल और वायु कटाव प्रभावित क्षेत्र

3241. श्री हरि केवल प्रसाद : क्या जल संसाधन बम्बी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में जल और वायु कटाव से प्रभावित क्षेत्रों का कोई सर्वेक्षण कराया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो गत तीन वर्षों के दौरान उससे प्रभावित क्षेत्रों का व्यौरा क्या है;

(ग) उसके परिणामस्वरूप वत तीन वर्षों के दौरान फसलों को हुई क्षति का व्यौरा क्या है; और

(घ) केन्द्रीय सरकार ने उत्तर प्रदेश को इस समस्या से निपटने के लिए कितना धन आवंटित किया है ?

जल संचालन मंत्री (श्री विद्याधरन कुक्कन) : (क) से (ख) जी, हाँ। प्रभावित क्षेत्र 13115 हजार हेक्टेयर आंका गया है।

(ग) फसल क्षति का कोई प्रणालीबद्ध विश्लेषण नहीं किया गया है।

(घ) 26.7619 करोड़ रुपये व्यय हुआ है।

उत्तर प्रदेश की जलधारा योजना

3242. श्री हरि केवल प्रसाद : क्या विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान उत्तर प्रदेश में जलधारा योजना के अन्तर्गत बँटते कुओं के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान इन लक्ष्यों की प्राप्ति में अब तक क्या उपलब्धि रही है ?

विद्युत और गैर-परम्परागत ऊर्जा स्रोत मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : (क) और (ख) 13 राज्यों में पता लगाए गए सूखा प्रणत क्षेत्रों के छोटे किसानों को एक साथ पम्पसेट उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सरकार द्वारा वर्ष 1988-89 में "जलधारा" स्कीम आरम्भ की गई थी। कल्पित इस स्कीम के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश के लिए 7,073 पम्पसेटों का लक्ष्य रखा गया था परन्तु राज्य में स्कीम आरम्भ न किए जाने के फलस्वरूप उपलब्धि शून्य रही। उक्त स्कीम अब कार्यशील स्थिति में नहीं है।

12.00 बजे

तेलुगु देशम पार्टी में विभाजन के बारे में

[हिन्दी]

श्री राज लखन सिंह यादव (आरा) : अध्यक्ष महोदय, बिहार के हमी इंजीनियरिंग कारपोरेशन कारखाने की नींव डालते हुए पंडित जवाहर लाल नेहरू, तत्कालीन प्रधानमंत्री ने ठीक ही कहा था

कि यह कारखाना एशिया में अपने डंग का बकेला "मदर कारखाना" होगा, जहाँ से अन्य बड़े-बड़े कारखानों के लिए मशीन तैयार करके दी जायेंगी। मात्र चार सौ करोड़ रुपये की लागत से बना यह कारखाना आज हजारों करोड़ का हो गया है, जहाँ अन्य कारखानों के लिए मशीनें बनाने के अतिरिक्त युद्ध के काम आने वाले मशीनगन तथा टैंक बनाने की क्षमता है।

समय पर आर्डरों की पूर्ति करने तथा 110 प्रतिशत मर्यादित रहते हुए भी अन्य सरकारी कारखाने, जिनके आर्डर मिलना इसे आवश्यक है, आर्डर नहीं देते। चिन्त हो बर्षों में मिन्क-मिन्क स्टील कारखानों के विस्तार के लिए लगभग 18 हजार करोड़ रुपये का अनुदान सरकार द्वारा दिया गया, लेकिन इस कारखाने को मात्र छः सौ करोड़ रुपये का आर्डर ही दिया गया और शेष सभी निजी कम्पनियों को जो देशहित के प्रतिकूल है, दिए गए। इसके फलस्वरूप इसका ह्रास होना स्वाभाविक है।

कहा जाता है कि इसका चाटा लगभग एक सौ करोड़ रुपये है जबकि यह 165 करोड़ रुपये की राशि आज भी एम्पाईज और बैंक को टैक्स के रूप में सरकारी खजाने को देता है। यह भी तथ्य की बात है कि पता नहीं क्यों इस कारखाने से रिजर्व बैंक 25 प्रतिशत सूद लेता है, जो अनहोनी है।

30 अक्टूबर, 1991 को एच० ई० सी० तथा केन्द्र सरकार के शर्तनामे के अनुसार केन्द्र द्वारा इस कारखाने को 1991-92 वर्ष में 65 करोड़ रुपये मिलने थे, जो आज तक एक पैसा भी नहीं दिया गया है।

प्रधानमन्त्री के आदेश से, इसी माह के प्रथम भाग में, केन्द्र ने तीन विद्येयनों की टीमें भेजकर जांच करवायी थी, जिसने दो दिन पहले अपनी रिपोर्ट में 65 करोड़ रुपये के अतिरिक्त कम से कम 40 करोड़ रुपये की राशि इस कारखाने को इसी माह देने के लिए कहा है, अन्यथा यह कारखाना जो सबसे उपयोगी और देश के लिए आवश्यक है, लीज बन्द हो जायेगा।

इस कारखाने से आज भी 22,000 लोग रोजी पा रहे हैं और उन पर आश्रित लगभग दो लाख लोग इस कारखाने पर निर्भर हैं।

अतः मैं आग्रह करता हूँ कि नीकरसाही के खंजुर से बचाकर इस कारखाने को भीक्षित रखने का कदम शीघ्र केन्द्र सरकार उठाए और एग्जीमेंट के आधार पर राशि का भुगतान इसी माह करते हुए, इसे उपयुक्त आर्डर दिलवाने का आदेश दें।

[बनूबाब]

श्री शोभनश्रीधर राव बाबडे (विजयवाड़ा) : अध्यक्ष महोदय, अध्यक्षीयता को आदर व गौरव देते हुए मैं कुछ मुद्दों पर चर्चा करना चाहता हूँ। सत्ताकण्ड दल, विपक्ष में दल-बदल को प्रोत्साहन दे रही है और कुछ राजनैतिक दलों में फूट डालने की कोशिश कर रही है। कुछ ही समय पहले हमोंने महाराष्ट्र के एक राजनैतिक दल में बंटवारा किया था। अब, हमोंने हमारे तेलुगु देशम पार्टी में दल-बदल कराया है। वास्तव में तेलुगु देशम पार्टी जोकि क्षेत्रीय पार्टी के रूप में स्थापित हो चुकी है उसके कुछ सिद्धांत हैं। वर्तमान प्रधानमंत्री श्री पी० वी० नरसिम्हा राव श्री मन्मथलाल उपचुनाव में लड़े हुए थे।

हमारे दल के अध्यक्ष ने श्री पी०बी० नरसिम्हा राव के विरुद्ध किमी भी प्रत्याशी को खड़ा करना उचित नहीं समझा क्योंकि स्वतन्त्रता के बाद, दक्षिण से और आन्ध्र प्रदेश से पहली बार, कोई व्यक्ति हमारे महान देश के प्रधानमंत्री के रूप में कार्य गए थे।

और अब इस अल्पमत सत्तारूढ़ दल ने हमारे तेलुगु देशम पार्टी में फूट डाली है। आपको इसकी जानकारी है। मैं, घटनाओं के क्रम में विस्तार से नहीं जाऊँगा क्योंकि आपके सामने ही यह सब घटनाएं घटी हैं। वे लोग आपके पास आए थे, आपसे मिले थे और आशय बताकर आपको अपने पत्र सौंप दिए थे। हमें ये जानकर बहुत दुःख हुआ है कि जो पत्र आपको सौंपना था उस पत्र के मसौदे के बारे में, एक जिम्मेदार केन्द्रीय मंत्री को, हमारे दल के भूतपूर्व सदस्यों को सलाह देनी पड़ी। समाचारपत्रों में भी वे खबर छपी थी कि इनमें से कुछ सदस्य निकटवर्ती राज्य के एक कृषि विश्वविद्यालय के अतिथि गृह में ठहरे थे जोकि हमारी राजधानी के काफी निकट है। दुर्भाग्यवश इस दल-बदल एवं फूट की प्रक्रिया में सत्तारूढ़ दल का हाथ, स्पष्ट रूप से दिखाई देता है। यह एक बहुत ही दुभाग्यपूर्ण बात है कि वर्तमान प्रान्तमन्त्री का कहना है कि उनकी सरकार राजनैतिक व्यवस्था में कुछ नैतिक मूल्यों को स्थापित करने में रुचि रखती है और वे सभी राजनैतिक दलों के साथ सामंजस्य स्थापित करने में विश्वास रखते हैं, उन्होंने उनके अस्तित्व का प्रश्न उठाने पर सब कुछ भुला दिया। ये बहुत ही शर्मनाक बात है कि उन्होंने बिना किसी हितचिन्ता के साथ दल-बदल को प्रोत्साहित किया और शुरुआत की। मैं आपके सामने अपना रोच व्यक्त करना चाहता हूँ। जो कुछ भी हुआ है, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता। लेकिन मैं माननीय अध्यक्ष का ध्यान उस पत्र की ओर आकर्षित करना चाहूँगा जोकि मैंने, हर एक सदस्य से पूछताछ करने के लिए सौंपा था—जिन्होंने इससे पहले आपकी भलाई के लिए अपने आशय व्यक्त करते हुए आपको पत्र सौंपे थे और बाद में अपने विचार दिए थे। आपको ये घटनाएं याद होंगी। इसके साथ, आपसे 12 तारीख को मिलने के बाद कुछ सदस्य कहीं भी दिखाई नहीं दिए। जब हमने आपको इसकी जांच करने के लिए कहा था तो आपने कहा था कि आप प्रत्येक पक्ष की जांच की जाएगी। हमारे सदस्यों ने भी इसकी सूचना आपको दी थी कि 14 तारीख को हैदराबाद में उनकी संसदीय पार्टी की बैठक है। तब आपने कहा था कि “घबराने की जरूरत नहीं है। कोई जल्दी नहीं है। मैं कुछ समय लूँगा और आपको एक अवसर दिया जाएगा...” (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने कक्ष में जो कुछ कहा था, उसे सभा के समक्ष कहने का मेरे पास अवसर नहीं है। आप मुझसे मेरे कक्ष में बात कर सकते हैं।

(व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबू : 13 तारीख को जब उन लोगों को एक पत्र भेजा गया जो हमसे अलग हो गए थे तो हमें खतरे का आभास हुआ। मैं इसके गुप्त-दोष के बारे में नहीं जाना चाहता। आपने पत्र पर यह कह कर हस्ताक्षर किए थे कि उनको नया डिबिजन नम्बर आवंटित किया गया है क्योंकि आप उसे दल में फूट मानते हैं। फिर दो घण्टों के भीतर, एक और सदस्य को पत्र भेजा गया जो हमारे दल से निकल गए थे।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको अपने कक्ष में सब कुछ समझा दूँगा, यहाँ पर नहीं।

(व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबडे : जनता दल के विषय में तो दो महीने तक निर्णय नहीं लिया जा सका और हमारे तेलुगु देशम के सदस्यों के संबंध में जिन्होंने फूट डाला था, आपने 48 घंटों के भीतर ही निर्णय ले लिया... (व्यवधान)

महोदय, स्पष्ट करना चाहता हूँ कि मैं इस बारे में सबाल नहीं उठा रहा हूँ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया, एक मिनट ठहरिए श्री राव जी। अब मैं श्री राजू को मौका देता हूँ। श्री राव, मैं आपसे कह रहा हूँ कि आप मेरे कक्ष में मुझसे मिलिए और मैं आपको सब कुछ समझा दूंगा। यदि आप, सभा में, अध्यक्ष के विनिर्णय की बात कर रहे हैं तो मुझे समझाने में कठिनाई होगी और आपको इसका अनुपालन करने में। अतः हम कक्ष में इसकी चर्चा करेंगे। जहाँ तक दूसरा प्रश्न है, हम उस पर ज्यादा ध्यान नहीं देंगे। जो कुछ भी हुआ है इसका अनुभव सदस्यों को होना चाहिए। हम उस पर ध्यान नहीं देंगे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह आवश्यक नहीं है। कृपया आप अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : मैं कुछ अलग बात करना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : निर्मल जी, मैं आपको इजाजत नहीं दे रहा हूँ। राजू जी...

श्री भू० विजय कुमार राजू (नरसापुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझको अवसर दिया।

श्री बी० एम० राव ने इस माननीय सदन में जो कुछ कहा है। वह गलत है और उसका कोई प्रमाण नहीं है। मैं स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ कि हमने 11 तारीख को अपना त्यागपत्र दे दिया था और हमने एक नया दल बनाया... (व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबडे : महोदय, उन्होंने एक नया दल बनाया। (व्यवधान)

श्री भू० विजय कुमार राजू (नरसापुर) : वह तेलुगु देशम ग्रुप है। (व्यवधान) ये मेरी पार्टी है, आपकी नहीं। (व्यवधान) महोदय, मैं आपको बताना हूँ। हमने आपको पत्र दिए थे। हम आपको पत्र देने से पहले कुछ बाहर के व्यक्तियों के साथ आप और उन्होंने हमारे सदस्यों को नीचे गिरा दिया और बाहर कर दिया तथा मेरे दल के तीन सदस्यों को अपने साथ ले गए। (व्यवधान) महोदय, मुझे कहने दीजिए। (व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबडे : क्या हमने उन्हें किसी अतिथिगृह में रखा था। (व्यवधान)

श्री भू० विजय कुमार राजू : महोदय, ये झूठी कहानी सुना रहे हैं। उन्होंने कहा था कि हम लोग कृषि मंत्री के फार्म हाऊस में ठहरे थे। ये गलत है। मैं कहीं पर ठहरा था, इसका मेरे पास प्रमाण है। मैं वहाँ पर कभी भी नहीं ठहरा। मेरे पास इसका प्रमाण है। और हम आपके सामने उक्त रसीद को प्रस्तुत कर सकते हैं। मैं आपसे कह रहा हूँ और उन्हें चुनौती दे रहा हूँ। चूंकि यह सरकार हमें कोई

सुरक्षा नहीं दे सकी, हम किसी होटल में अपने नाम पर ठहरे। महोदय, हम इस माननीय सदन में इस का प्रमाण दे सकते हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : पासवान जी, कृपया आप बैठ जाइए। अब, खुराना जी आप।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति खटर्जा : महोदय, ऐसे कुछ महत्वपूर्ण विषय हैं जिसकी चर्चा कक्ष में की जा सकती है और हम इसका स्वागत करते हैं। (व्यवधान) लेकिन कक्ष में महत्वपूर्ण विषयों पर निर्णय नहीं लिया जा सकता। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री बालू, मैं उस विषय में ध्यान दूंगा। कृपया बैठ जाइए। हां, श्री खुराना जी।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : निर्मल जी, यह आर्थिक मामला नहीं है। यह कानूनी मामला है। कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति खटर्जा : महोदय, हमें गर्व है कि भारत संसदीय लोकतंत्र का जीता-जागता उदाहरण है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : और बहुत से विषय हैं, ऐसा कुछ भी नहीं है।

श्री श्रीकांत खेना (कटक) : यह एक महत्वपूर्ण विषय है। इस विषय का परिष्कार पहले होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : मैंने उन्हें अनुमति दे दी है। आप कक्ष में आकर मुझे सब कुछ बता सकते हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने उन्हें अपने विचार प्रस्तुत करने का अवसर दिया था; ये कोई पूर्ण बहस नहीं है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : निर्मल कान्तिजी, आप इसके बारे में कुछ नहीं जानते। जो लोग जानते हैं, उन्होंने बात किया है। कृपया बैठ जाइए।

श्री श्रीकांत खेना : आपने हमसे कहा था कि मूल्यकाल में आप हमें इस विषय को उठाने की अनुमति देंगे। यह एक महत्वपूर्ण विषय है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए । मैं आपको समझाता हूँ । यदि आप समझते हैं कि ऐसे विषयों की चर्चा सदन के बीच की जानी चाहिए, तो आप निर्णय ले सकते हैं और फिर हम इस विषय पर चर्चा करेंगे । लेकिन ऐसे सभी विषय सदन में चर्चा के लिए आते हैं । यदि आप समझते हैं कि ऐसे विषयों की चर्चा कक्ष में होनी चाहिए तो मैं कक्ष में उन पर चर्चा करने के लिए तैयार हूँ । ऐसे सभी विषय मेरे कक्ष में उठाए जाएंगे उसके बाद...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं ये कह रहा हूँ कि यह सदन प्रभुसत्ता सम्पन्न है, आप किसी भी ढंग से यह निर्णय ले सकते हैं कि किसी भी विषय का निर्णय कैसे लिया जाए । यदि आप ये समझते हैं कि ऐसे सभी विषयों का निर्णय सदन के बीच होना चाहिए तो मुझे कोई आपत्ति नहीं होगी । यदि आप समझते हैं कि उनका निर्णय कहीं और होना चाहिए तो भी मुझे कोई आपत्ति नहीं होगी । परन्तु जब तक यह निर्णय है कि ऐसे मामलों का फैसला चैंबर में हो, उनका फैसला चैंबर में ही होने दीजिए । यदि आप विवेकपूर्ण निर्णय लेते हैं तो मैं सभी मामलों को फैसले के लिए सभा में प्रस्तुत करूँगा ।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : हमें यह बताने की अनुमति दीजिए कि हम हम मुद्दे को सभा में क्यों उठाना चाहते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : यही तो होता है । यदि सभा यह निर्णय करती है तो मैं आपको अनुमति दूँगा । यदि सभा यह निर्णय करती है तो मुझे कोई आपत्ति नहीं होगी और मैं सभा के समक्ष सभी मुद्दों को सिर्फ निर्णय हेतु प्रस्तुत करूँगा ।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : हमें यह बताने की अनुमति दीजिए कि हम इसे सभा में क्यों उठाना चाहते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : चटर्जी जी, आप नहीं जानते हैं कि क्या बात हुई है । शायद आपने नियमों और इससे सम्बद्ध प्रावधानों का अध्ययन नहीं किया है और फिर भी आप सभा में इसकी चर्चा करना चाहते हैं । आप चाहते हैं कि हर व्यक्ति इस पर सभा में चर्चा करे । मैं आपको अवसर दूँगा । आप नियमों, कानूनों का अध्ययन करें और मुझे संतुष्ट कीजिए । यदि आप लिखित रूप में मुझे संतुष्ट कर पाएँ तो मैं इसे कार्यवाही बृतांत में सम्मिलित करूँगा और इस पर निर्णय दूँगा । लेकिन कानूनी स्थिति समझे बिना कृपया इस तरह मुद्दे मत उठाइए ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : पासवान जी, मैं आपकी बात अपने कक्ष में सुनूँगा ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ऐसी बात नहीं है ।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : महोदय, आप हमें यह बताने की अनुमति दीजिए कि हम यह मुद्दा क्यों उठाना चाहते हैं, फिर आप अपना विनिर्णय दीजिएगा ।

अध्यक्ष महोदय : श्री निर्मल कान्ति चटर्जी जी, यह आवश्यक नहीं है । मैं हर बार कह रहा हूँ कि यह आवश्यक नहीं है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सम्पूर्ण सभा के मत के विरुद्ध आपको नहीं जाना चाहिए । यदि सभा यह चाहती है तो मैं आपको चर्चा करने की अनुमति देने के लिए तैयार हूँ । यदि सभा चाहती है तो मैं सभी मुद्दों को यहाँ लाना और आप यहाँ इसका निर्णय करेंगे । लेकिन यदि सिर्फ आप इसके लिए खड़े हैं और कह रहे हैं कि इसकी चर्चा की जानी चाहिए तो मैं आपको अनुमति नहीं दे सकता ।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : महोदय, मुझे विश्वास है कि हम जो भी कहेंगे आप उससे सहमत होंगे । (व्यवधान) कृपया हमें यह कहने की अनुमति दीजिए कि हम क्यों ऐसा करना चाहते हैं, फिर आप निष्कर्ष पर आएं । (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : महोदय, सदस्यगण यह चाहते हैं । (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप सभी खड़े हैं । सदन में ऐसा ही होता है । हम ऐसा नहीं कर सकते हैं । मैं श्री जेना को बोलने की अनुमति दे रहा हूँ ।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : महोदय, आप मुझे अनुमति दीजिए । मैं बताऊंगा कि हम क्यों यह करना चाहते हैं । (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : महोदय, हमने दो सदस्य तेलुगु देशम पार्टी के उपनेता तथा भूतपूर्व नेता का भाषण सुना । भूतपूर्व नेता कहते हैं, "जी हाँ, हम गेस्ट हाउस, होटल में गए और हमने बिल चुकाया ।" संसद सदस्य के ठहरने की उनकी आपनी व्यवस्था है और उन्होंने वहाँ जाना और बैठक बुलाना ठीक नहीं समझा । वे एक होटल में गए तथा बिल का भुगतान किया । (व्यवधान) उस समय कांग्रेस... (व्यवधान) मुझे अपनी बात पूरी कर लेने दीजिए । (व्यवधान)

श्री के० बी० तंकाबाबू (धर्मपुरी) महोदय, सभा का इस मामले से कोई संबंध नहीं है । यह कोई मुद्दा नहीं है । सभा में इसे क्यों उठाया जाना चाहिए ? (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : महोदय, उस समय कांग्रेस के सदस्यों ने मेजों को बपवपाया ! आरोप क्या है ? (व्यवधान) महोदय, उस आरोप से हम सभी सम्बन्ध रखते हैं । हम जानते हैं कि हम विपक्ष में

हैं और सत्ताकङ्क दल में कुछ सदस्यों की कमी है। बहुमत प्राप्त करने के लिए उन्हें कुछ सदस्य चाहिए। वे जान-बूझकर विपक्ष में दल-बदल को बढ़ावा देने का कार्य कर रहे हैं। यह तो उनकी आवत है। इसलिए हम यह आरोप लगाते हैं कि कांग्रेस में जान-बूझकर दल-बदल करवा रही है और वे सम्पूर्ण देश की राजनीति को दूषित कर रही है। यह हमारा आरोप है। (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) आप इस पक्ष की भी प्रतिक्रिया सुनिए। आप ही हमेशा नहीं बोल सकते हैं। इस दल के भी किसी व्यक्ति को बोलने दीजिए। (व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : क्या आप जवाब देना चाहते हैं।

श्री गुलाम नबी आजाद : जी हां, मैं जवाब देना चाहता हूँ।

श्री श्रीकांत जेना : पहले मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए।

श्री गुलाम नबी आजाद : आप में से बहुत से लोग पहले ही इस मुद्दे पर बोल चुके हैं।

(व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : आजाद जी, हम जानते हैं कि इस विशेष मुद्दे का उत्तर देने में आप वास्तव में सक्षम हैं। (व्यवधान) इस क्षेत्र में आपको पर्याप्त अनुभव है। जब इसी तेलुगु देशम के विधायकों का अपहरण किया गया था तो आपने इनका प्रतिवाद किया था। उस समय भी आपने कांग्रेस पार्टी के पक्ष में बात कही और आज भी आप उसके पक्ष में बात कहना चाहते हैं। हम जानते हैं कि इस खास विषय में आप दक्ष हैं। (व्यवधान) सदस्यों को जान-बूझकर बन्धक रखा गया था, उन्हें धन आवि दिया गया और उनकी... (व्यवधान)

श्री के० शी० तंकाबाबू : महोदय, सभा में इस विषय पर अनावश्यक रूप से बर्बाद नहीं होनी चाहिए। (व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : क्यों नहीं होनी चाहिए? यह आपके लिए अनावश्यक हो सकती है। (व्यवधान) महोदय, हम वास्तव में इस सम्बन्ध में चिन्तित हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपने ये सारी बातें कह दी हैं। अब आप कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री आजाद।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, आप पहले हमें सुन लीजिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं श्री निर्मल कांति बटर्जी जी को सुन रहा हूँ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया आपस में बात मत कीजिए ।

श्री निर्मल कान्ति षटर्जी : महोदय, मुझे विश्वास है कि न केवल आप बल्कि सम्पूर्ण देश हमारी भावनाओं से सहमत है । भारत में एक भी व्यक्ति ऐसा नहीं मिलेगा जो इस बात का गर्व न करता हो कि सम्पूर्ण दक्षिण एशिया में भारत संसदीय प्रजातंत्र का एक ज्वलंत उदाहरण है । ऐसा 1947 से है । (व्यवधान) आप इससे सहमत होंगे । (व्यवधान) आप इससे सहमत हैं । ठीक है । (व्यवधान) कृपया मेरी बात सुनिए ।

1948 में भी निवारक निरोध अधिनियम था । ऐसा हुआ था कि कम से कम एक दशक या उससे भी अधिक समय तक दश की सबसे बड़ी राजनीति संगठन की राजनैतिक और नैतिक शक्ति करीब-करीब बरकरार रही । (व्यवधान) मुझे कहने दीजिए । मैं इस मुद्दे को उठाने की कोशिश कर रहा हूँ । फिर आप इसका उत्तर दीजिए । इसके पश्चात् यह निवारक निरोध अधिनियम, 1984 के साथ शुरू हुआ । सत्तारूढ़ दल जोकि उस समय भी सबसे बड़ा दल था, उत्तरोत्तर अपनी राजनैतिक और नैतिक शक्ति खो रहा था । (व्यवधान)

उसके बाद देश में जो कुछ हो रहा था वह सब सत्ता हथियाने, देश में एक दल का शासन बनाए रखने के लिए हो रहा था, एक राजनीतिक दल के सकीर्ण अल्पकालीन लाभ का ध्यान में रखते हुए संसदीय लोकतंत्र के विकास को रोका जा रहा था । पंजाब को तबाह किया गया । कश्मीर को तबाह किया गया । चारों ओर सत्ता पलटने का खेल चल रहा था । (व्यवधान) इसका पता 1984 में आंध्र प्रदेश में तब चला जब वहाँ पर एन० टी० रामाराव की सरकार को बहुमत में होने के बावजूद भी बर्खास्त कर दिया गया था । दुर्भाग्य की बात है कि हम एक बार फिर एक ऐसे मुद्दे पर आकर अटक गए हैं जो कि आंध्रप्रदेश के संसद सदस्यों से सम्बन्धित है । जो कुछ हुआ है उसका उद्देश्य केवल किसी न किसी पार्टी के शासन को बनाए रखने के लिए है और इसलिए उन्होंने ये सब शुरू किया है । हम जानते हैं कि भूतपूर्व राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार को कैसे गिराया गया । अपने बहुमत के लिए उन्होंने हरेक हथकंडा अपनाया । त्रिपुरा में भी यही हुआ । राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार के कार्यकाल में यह हुआ । अब तो यह एक आम बात बन गई है । वे यहाँ पर बहुमत प्राप्त नहीं कर सके । उनकी सरकार अल्पमत सरकार थी, अभी भी वे अल्पमत हैं । इसलिए वे अपने दल का शासन स्थापित करने के लिए हमारे दल को समाप्त करने के लिए कोई कसर नहीं छोड़ रहे हैं । (व्यवधान)

इसीलिए, हम संसदीय लोकतंत्र का खतरे पर विचार-विमर्श करना चाहते हैं । इन वर्षों में हमने संसदीय लोकतंत्र को मजबूत करने के प्रयास किए हैं । (व्यवधान) कई कहानियाँ इस सम्बन्ध में हैं । यहाँ तक कि दलबदल के उस समय और आज पक्षपात, धन, होटल, सब कुछ इसमें समा गया है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब ये क्या हो रहा है ?

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति षटर्जी : अतः हमें इस बात की चिन्ता है कि कम्बरे में कई महत्वपूर्ण बातों

का निर्णय हो सकता है। हम उससे सहमत हैं। लेकिन देश में कुछ महत्वपूर्ण बातें हैं जिन पर सदन में निर्णय किया जाना है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब, बहुत हो गया, कृपया बैठ जाइए।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : अतः, हमारी मांग है कि विभिन्न राजनैतिक पार्टियों के बक्ताओं को बोलने की अनुमति दी जानी चाहिए। और उन्हें सत्ताकण्ड पार्टी के सदस्यों अथवा सत्ताकण्ड पार्टी के नेता के जबाब में भी अबगन होने दें कि इस समस्या के प्रति उनका दृष्टिकोण क्या है। उन्होंने ऐसा क्यों किया है ?

अध्यक्ष महोदय : श्री चटर्जी, अब आपको बैठना पड़ेगा। आपने बहुत अधिक बोल लिया है।

श्री गुलाम नबी आजाद : अध्यक्ष महोदय, (व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाब्डे : समझौता-जापन क्या है ? आपके प्रस्ताव क्या थे ?

श्री प्रफुल्ल पटेल (भण्डारा) : आपका भी स्वागत है।

श्री बी० एन० रेड्डी (मिरयालगुडा) : अध्यक्ष महोदय, दल-बदल को बढ़ावा नहीं दिया जाना चाहिए। शांति तथा प्रजातांत्रिक मूल्यों को बनाए रखने के लिए उन सबको इस्तीफा दे देना चाहिए। उन्हें लोक सभा की सदस्यता से इस्तीफा देने की सलाह अबश्य दी जानी चाहिए। उन्हें दी गई मान्यता को तुरन्त वापस ले लिया जाना चाहिए। महोदय, यह इस सम्माननीय सदन के नाम पर एक कलंक है। (व्यवधान)

श्री गुलाम नबी आजाद : महोदय, राष्ट्रीय मोर्चा के माननीय सदस्यों की ये टिप्पणियाँ, कि कांग्रेस (इ) इस विभाजन के लिए जिम्मेवार है, पूर्णतया गैर-जिम्मेदाराना और अनावश्यक तथा सब से कोसों दूर हैं। मैं इस सरकार की ओर से स्पष्ट करना चाहता हूँ कि कांग्रेस पार्टी तथा सरकार का इस विभाजन से कुछ लेना देना नहीं है। यह विभाजन उनका आंतरिक मामला है। यदि टी० डी० पी० अपने आन्तरिक विरोधाभासों एवं आन्तरिक मतभेदों के कारण अपने ही घर से डह रही है तो हम कुछ नहीं कर सकते। राष्ट्रीय मोर्चा के अन्य पक्ष के माननीय सदस्यों द्वारा की गई टिप्पणियाँ कुछटा एवं भय की मनःस्थिति का परिणाम लगती हैं। मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि न तो हमने दल-बदल को बढ़ावा दिया है और न हम किसी विभाजन के पक्ष में हैं, चाहे वह कहीं भी हो। राष्ट्रीय मोर्चा के हमारे मित्रों की सदा से कांग्रेस के विरुद्ध आरोप लगाने की आदत रही है चाहे वह ऐसी बातों से सम्बन्धित हो जिससे कांग्रेस पार्टी का कुछ लेना-देना ही न हो। यदि राष्ट्रीय मोर्चा दल यह समझता है कि राष्ट्रीय मोर्चा को एकता बनाए रखना भी कांग्रेस का कर्तव्य है, तो महोदय, मुझे भय है कि हम यह कर्तव्य पूरा नहीं कर सकते। (व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : पासवान जी, आप बैठ जाएं।

(व्यवधान)

श्री रामबिलास पासवान (गोसेड़ा) : अध्यक्ष जी, इन्होंने पूरे नेशनल फ्रंट के ऊपर चार्ज लगा दिया है। (व्यवधान)

श्री गुलाम नबी आजाद : अभी तो मैंने चार्ज नहीं लगाया है (व्यवधान) लेकिन अगर आप जोर से बोलेंगे तो मैं चार्ज लगा दूंगा।

श्री रामबिलास पासवान : लेकिन मैं चार्ज लगा रहा हूँ, मेरा चार्ज आपके ऊपर है मैं आपको दोहराना चाहता हूँ कि जिस मर्यादा के दृष्टिकोण को रखते हुए एन्टी डिफेक्शन बिल पास हुआ था और यह जो सदन की गरिमा है, हम समझ रहे थे कि यह जो नरसिंह राव की सरकार बनी है, थोड़ी इसमें आइडियोलोजी होगी, मोरेलिटी होगी (व्यवधान) लेकिन मेरा चार्ज है कि यह सरकार पुरानी सभी सरकारों से बस निकली है और यह जानबूझ कर पैसे के बल पर अपने पद का दुरुपयोग कर रही है। (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, यह मेरा चार्ज है। जिन मैंबर्स ने डिफेक्ट किया है, हिम्मत है तो वे जाकर चनाव फेम करें। इस तरह की चीज प्रजातन्त्र के लिए खतरनाक है।

[अनुवाद]

श्री तरित बरन तोपवार (बैरकपुर) : महोदय, उन्होंने बताया है कि उन्होंने पार्टी से इस्तीफा दे दिया है। ऐसा करने से अब वे सदन के सदस्य बने रहने की योग्यता खो चुके हैं। इस पर आपका क्या विनिर्णय है ?

अध्यक्ष महोदय : उस प्वाइंट पर मेरा अपना निर्णय है। मैं अपना विनिर्णय दे भी सकता हूँ। कृपया आप इस बारे में चिन्ता न करें।

[हिन्दी]

श्री शरद घाटव (मधेपुरा) : अध्यक्ष महोदय, जो दल-बदल विरोधी कानून है, उस पर जिस हुस्के-फ्लके डंग से सरकार रैसपांड करना चाहती है, सरकार इस तरह से चारों तरफ दल-बदल को एनकरेज करने का काम कर रही है। (व्यवधान)

मन्त्री जी ने कहा है कि यह उनकी जिम्मेदारी नहीं है, मैं नहीं कह रहा हूँ कि नेशनल फ्रंट या किसी और पार्टी को चलाने की जिम्मेदारी इनकी नहीं है, लेकिन किसी पार्टी को लाञ्छ देना ठीक नहीं है। एक दिन में कई गाड़ियां एक साथ निकलती हैं और इतने लोगों को एक साथ हाट की बीमारी हो जाती है। 9 तारीख को बिहार में इतने लोग हाट पेशेंट बन कर भर्ती हुए, इतने इतिहास में कभी नहीं हुए। (व्यवधान)

ऐसी चीजों की जिम्मेदारी क्या आपके ऊपर नहीं है ?

श्री गुलाम नबी आजाद : क्या आप लोगों को प्रजेक्ट रखना भी हमारी जिम्मेदारी है ?

श्री शरद घाटव : गलत मर्टिफिकेट दिए गए, क्या अस्पताल आपके अंडर में नहीं है ?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में, सदन ने आधा घंटा से अधिक समय ले लिया है और आधा घंटा प्रश्नकाल का भी ले लिया। एक घण्टे का समय इसके लिए पर्याप्त है।

[हिन्दी]

श्री सरव यादव : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत गम्भीर सवाल है। (व्यवधान) यदि आप हमारी बात नहीं सुनना चाहते हैं तो हम बाक-आउट करना चाहेंगे। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ खटर्जा (बोलपुर) : महोदय, मैं केवल एक मिनट बूझ। इस सदन के सभी पक्ष...

(व्यवधान)

श्री के० पी० रेड्डय्या (मच्छलीपटनम) : महोदय, वे कहते हैं कि हमने धन लिया है। अर्थात्, यह काफी उचित होगा कि मुझे समय दिया जाए। मैं इस्तीफा दे दूंगा किन्तु आप पहले मुझे अपनी स्थिति स्पष्ट करने के लिए समय दें।

अध्यक्ष महोदय : मैं उन सबको बोलने का मौका दूंगा। जो बोलना चाहते हैं।

(व्यवधान)

श्री भू० विजयकुमार राऊ : महोदय, आपने मुझे इस मामले को स्पष्ट करने का समय नहीं दिया है। कृपया मुझे समय दें।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको समय दूंगा।

(व्यवधान)

श्री भू० विजयकुमार राऊ : महोदय, मैं अपने साधियों से सदन की सदस्यता से इस्तीफा देने के लिए कह रहा हूँ। हम सब इस्तीफा देने वाले हैं। मैं एक चुनौती देता हूँ, मैं सदस्यता से इस्तीफा दे दूंगा किन्तु इनको भी इस्तीफा देना होगा। हम लोगों का सामना करने से चबराते नहीं हैं। हम, स्त्रियों का सामना करेंगे और पुनः यहाँ आयेंगे। यह एक चुनौती है जो मैं इस सम्माननीय सदन में दे रहा हूँ। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको भी समय दूंगा।

(व्यवधान)

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : हमारे विरुद्ध आरोप लगाए गए हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको समय दूंगा।

(व्यवधान)

श्री भू० विजयकुमार राजू : महोदय, मैं चुनौती देता हूँ, मैं इस्तीफा देने को तैयार हूँ किन्तु उन्हें भी इस्तीफा देना होगा। (व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव चाड्डे : आप इस्तीफा दें और लोगों के पास जायें। (व्यवधान)

श्री भू० विजयकुमार राजू (नरसापुर) : आपको भी इस्तीफा देकर लोगों के समक्ष जाना चाहिए। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, जहाँ तक चुनावों का प्रश्न है, इस सदन में सभी पक्षों ने शक्ति प्रदर्शन तथा धन के दुरुपयोग पर अपनी गहन चिन्ता व्यक्त की है। सबने यह कहा है। (व्यवधान)

श्री कोडीकुम्भील सुरेश (अदूर) : पश्चिम बंगाल में ऐसा किया जा रहा है।

श्री श्री० एस० विजयराघवन (पानचाट) : तेलुगु देशम और जनता दल टूट चुके हैं। श्री सोमनाथ चटर्जी, आप क्यों रो रहे हैं? इसे कोई नहीं बचा सकता।

डा० बेबी प्रसाद बाल (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम) : महोदय, यदि वे कहते हैं कि बल और धन की शक्ति कार्य कर रही है तो इसका एक उत्तम उदाहरण है पश्चिम बंगाल। बंगाल में हिंसा, बराना-धमकाना, बलात्कार, बल शक्ति और धन शक्ति इत्यादि का प्रयोग चुनावों के समय किया गया है।

श्री कृष्णराव बाल (टुगली) : वे पश्चिम बंगाल से इसी प्रकार निर्वाचित हुए हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं उनकी अनभिज्ञता के प्रति हैरान नहीं हूँ। यहाँ तक कि स्वयं उनकी पार्टी ने भी कहा है कि चुनावों के समय बल शक्ति तथा धन शक्ति का प्रयोग किया गया है। ऐसी कई रिपोर्टें हैं। वे इस बारे में नहीं जानते। मैं उनकी अनभिज्ञता के प्रति हैरान नहीं हूँ। हमें जो बात परेशान कर रही है वह यह है कि चुनावों के बाद भी, धन शक्ति का प्रयोग किया जा रहा है। अतः, महोदय, हम इस बात से चिन्तित हैं कि क्या यह कैमर हमारे संसदीय प्रजातन्त्र को लगातार प्रदूषित करता रहेगा।

श्री गुलाम नबी आजाद ने इसका खण्डन किया है। अवश्य उन्हें इसका खण्डन करना ही है।

श्री गुलाम नबी आजाद : अवश्य, हम इसका खण्डन करना ही है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : उन्होंने इस बात का खण्डन किया है कि कांग्रेस पार्टी का इससे कुछ सेना देना नहीं है। किन्तु इर्ष्या में, हम उस खण्डन में मनुष्य नहीं हैं।

महोदय, इस संगदीय संस्था के प्रभुत्व और अधिक घटते देखकर और इसके प्रति अपना विरोध प्रकट करते हुए हम सदन से बहिर्गमन करने हैं।

12.43 म० व०

[इस समय श्री सोमनाथ चटर्जी और कुछ अन्य सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।]

श्री के० वी० रेड्डय्या यादव : वे मेरी बात सुने बिना ही सदन से बहिर्गमन कर रहे हैं। वे मेरी बात सुन लें, और फिर जाएं। वे तथ्यों को सुनना नहीं चाहते हैं।

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : महोदय, प्रश्नकाल के दौरान इस विषय को उठाया गया था। नियमानुसार इसे केवल प्रश्नकाल के बाद ही उठाया जाना चाहिए था। अध्यक्ष के रूप में, आपने अपने स्वबिबेक से निर्णय दिया है कि विपक्षी पार्टियों के सभी नेताओं को चेम्बर में बुलाया जा सकता है। करना सबसे उपयुक्त रहता। किन्तु, दुर्भाग्य से, सम्पूर्ण विपक्ष पुनः सदन की कार्यवाही को रोककर सदन का कीमती समय बरबाद करना चाहता है।

मुझे विपक्ष को यह याद दिलाने के लिए कुछ मिनटों का समय दिया जाना चाहिए कि सदन में और देश में बिगत तीन वर्षों में क्या हुआ है। जब राष्ट्रीय मोर्चा सत्ता में आया था, तो उन्होंने अपना प्रधान मन्त्री चुना था। चुनावों के समय मतभेद था। श्री चन्द्रशेखर यहाँ थे। मैं इसका उल्लेख उनकी उपस्थिति में करना चाहता था किन्तु दुर्भाग्य से वे चले गए हैं। वे भूतपूर्व प्रधान मन्त्री श्री वी० पी० सिंह को नेता के रूप में नहीं चुनना चाहते थे।

तब मतभेद था। उनकी पार्टी में, कुछ गोपनीय व्यवस्था हुई थी जिसके अनुसार पहले श्री देवी लाल को नेता चुना गया था और उन्होंने स्वीकार कर लिया था। और ऐसा समझौता था कि वह इस पद को खाली कर देंगे; और उसी बैठक में, श्री वी० पी० सिंह को पार्टी का नेता चुना गया था।

हम सबने पूरे देश में टी० वी० पर श्री चन्द्रशेखर की प्रतिक्रिया देखी थी। उन्होंने कहा था, कि यह एक ऐसा शोखा था जिसे आखिरी मिनट में कार्यान्वित किया गया। तत्कालीन प्रधान मन्त्री को इस प्रकार चुना गया था। हमने इस पर यहाँ पर कोई प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की थी और न ही इसे सदन में एक मुद्दे के रूप में उठाया था। सम्पूर्ण विपक्ष जिसमें भाजपा, माक्सवादी पार्टी भी सम्मिलित थीं तथा राष्ट्रीय मोर्चा, जब वे सत्ता में थे, का केवल एक ही कार्यक्रम था : राजीव का विरोध करो, कांग्रेस-विरोध करो। यही वह सबसे दुर्भाग्यपूर्ण कहानी थी जो बिगत तीन वर्षों के दौरान घटी।

हमारे प्रिय राजीव गांधी की बिगत वर्ष हत्या कर दी गई। यह उस अस्थिरता का परिणाम था जो बिगत तीन वर्षों में पैदा हुई थी जिसके फलस्वरूप उनकी हत्या हुई।

अब वे कुण्ठित हैं क्योंकि उन्हें बिस्कुल भी उम्मीद नहीं थी कि सरकार राष्ट्रपति श्री के अधि-भाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव में 52 मतों के अन्तर से जीत जायेगी। वे अप्रसन्न हैं, वे निरुत्साहित हैं। तेलगु देशम पार्टी में जो कुछ हुआ है वह उनका आन्तरिक मामला है। उनके गन्दे व्यवहार को इस सम्मानीय सभा में क्यों लाया जाए? यदि उनकी कोई आन्तरिक समस्या है तो उन्हें उनका समाधान करना चाहिए। हमारी पार्टी की ओर से उन्हें कोई चुनौती नहीं है, हम उनके आन्तरिक मामलों में हस्तक्षेप नहीं करते हैं। यदि वे स्वयं को तोड़ते हैं तो उसके लिए हम जिम्मेदार कैसे ठहराया जा सकता

है ? यदि हमारे बनाए हुए कुछ कार्यक्रमों, कुछ आर्थिक परिवर्तनों से कुछ नतीजे सामने आने लगे हैं तो इससे उन्हें चिढ़ क्यों है ? वे हमेशा कहते हैं कि हमने अपनी आर्थिक संप्रभुता को गिरवी रख दिया है। लेकिन दुर्भाग्यवश उन्होंने अपनी बौद्धिक संप्रभुता को गिरवी रख दिया है। उनका अपना कोई कार्यक्रम ही नहीं है, यहां तक कि उन्होंने अपने सभी मूल्यों को गिरवी रख दिया है। अतः मैं महसूस करता हूँ कि इस मुद्दे पर यहां पर विचार-विमर्श नहीं किया जाना चाहिए जैसी कि आपने पहले की व्यवस्था दी है कि नेताओं को आपके कक्ष में बुलाया जाए।

अध्यक्ष महोदय : मैंने कोई व्यवस्था नहीं दी है।

श्री ए० चारुसं : धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय : वह एक सुझाव था जिसे मैंने स्वीकार किया है।

(व्यवधान)

श्री श्रीमनाथ चटर्जी : उन्हें कुछ संसदीय बातें भी मिखाई जानी चाहिए। वे इतना भी नहीं जानते हैं कि बहिंगमन का मतलब क्या है, इसका महत्त्व क्या है ? यह विरोध-प्रदर्शन का लोकतांत्रिक तरीका है। (व्यवधान)

श्री तरित बरुण तोपदार : इससे संकेत मिलता है कि वे पूर्ण बहुमत, एकाधिकार और एक दलीय शासन चाहते हैं। आप बहिंगमन का मतलब नहीं जानते हैं। (व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर) : मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ कि सन् 1967 से ही बहुत अधिक संख्या में हो रहे दल-बदल की समस्या से संसद काफी चिन्तित है। बहुत-सी समितियां गठित की गईं, बहुत से प्रस्ताव रखे गए, अन्ततः सन् 1980 में दल-बदल को रोकने के लिए संसद ने कानून बनाया।

इसका मुख्य उद्देश्य प्रथमतः यह देखना था कि संसद में आने से पहले कोई भी सांसद लोगों से जो वचनबद्धता करता है, वह बनी रहे और वह उस पर डटा रहे। दूसरे राजनीतिक प्रणाली का दृढिकरण, राजनीति दलों का दृढिकरण करना था ताकि दलों को निश्चित रूप दिया जा सके। दृढिकरण के बावजूद यदि किसी अन्य कारण से दल विखण्डित होते हैं तो दुःख होता है। अतः मैं सत्ताधारी दल के सदस्यों के चेहरे पर जो उल्लास की मनोदशा है उसकी सराहना नहीं करता हूँ। (व्यवधान) मैं स्पष्ट रूप से देख रहा हूँ। (व्यवधान) मुझे खेद है। (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम०एम० जंकव) : क्या हम सदन में चिल्लाएं ? क्या हम सदन में रोएं ? (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रंगराजन कुमारमंगलम) : सांछन मत लगाइये।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : जब यह दुःखद चर्चा चल रही थी उस समय भी ऐसी फितियां कसी गई थीं। मंत्री महोदय ने ठीक कहा कि आपकी पार्टी में अनुशासन बनाए रखना उनकी जिम्मेदारी

नहीं है। उन्होंने बिल्कुल ठीक कहा है कि यह मेरी जिम्मेदारी नहीं है तेलंगु देशम पार्टी के कुल 13 सदस्यों में नौ सदस्य महत्वपूर्ण मतदान के समय अनुपस्थित रहे। वे बिल्कुल ठीक हैं। मैं उन्हें दोष नहीं दूंगा। लेकिन जब ये फालियां कसी जा रही थी तो कुछ लोग खश हो रहे थे कि पार्टी टूट गई है।

(व्यवधान)

मैं कहना चाहूंगा कि यह पहला मौका नहीं था।

श्री रंगराजन कुमारमंगलम : ये बेबुनियाद आरोप हैं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : पिछले महीनों में जनता दल, शिव सेना और तेलंगुदेशम टूट गए हैं। इसके लिए वे जिम्मेदार हैं। केवल आप ही नहीं। इस घटनाचक्र से जो बात आवश्यक रूप से जानने की है वह यह है कि कुछ राजनीतिक दल आज अस्तव्यस्त की स्थिति में हैं। लेकिन मुझे सत्ताधारी दल से जो बात कहनी है वह यह है कि क्योंकि आपके पास पर्याप्त बहुमत नहीं है, इसलिए और अस्तव्यस्तता लाने के लिए प्रलोभन में मत आइए क्योंकि आप ये सब करते रहे हैं। (व्यवधान)

मैं जानता हूँ कि इस समय राज्य में आपके दल की सरकार है और सत्ताधारी दल के लिए इस प्रलोभन से बचना आसान नहीं है। जो कुछ होता है उस अपने आप होने दें और इस प्रकार के आरोप न लगने दें तो आपकी विश्वसनीयता बढ़ेगी। मैं इन आरोपों के प्रति सुरक्षा का आश्वासन नहीं देता। लेकिन आजकल ये आरोप लगाए जा रहे हैं कि जिन्होंने आपके पक्ष में रहने का निर्णय लिया है उन्हें अत्यधिक धनराशि दी गई है। मुझे नहीं पता। अगर ऐसा हो रहा है, अगर विभाजन करवाने के लिए धनराशि देने से सम्बन्धित अफवाहें उड़ रही हैं और अगर इनमें थोड़ी सी भी सच्चाई है, मैं आशा करता हूँ इसमें सच्चाई नहीं है, तब आपको महसूस करना चाहिए कि दल-बदल विरोधी कानून सिर्फ इमनिष् नहीं बनाया गया था कि ऐसे मामले को दबा दिया जाए। अगर एक पार्टी के अन्दर विचारों का सच्चा अन्तर हो, मुझे याद है कि कम्युनिस्ट पार्टी का विभाजन हुआ तब किसी ने उन पर दल-बदल का आरोप नहीं लगाया, भारतीय साम्यवादी पार्टी और भारतीय साम्यवादी पार्टी (मार्क्सवादी) जब बनी तब उन पर दल-बदल का आरोप नहीं लगा था।

लेकिन अन्य सभी मामलों में यह आरोप रखा है कि वे सत्ताधारी पार्टी द्वारा कुछ देने के बदले में दल-बदल कर रहे हैं और यह आरोप बहुत सुना जा रहा है, यह जोर-शोर से कहा जा रहा है।

मैं इसी बात पर बल देना चाहता हूँ कि अब समय आ गया है जब कि सम्पूर्ण दल-बदल विरोधी कानून की समीक्षा की जाए। दल-बदल विरोधी कानून को एक अंश मात्र न माना जाए। 1995 से आज तक के गत सात वर्षों का हमारा अनुभव हमें यह महसूस कराता है कि यह समाप्त हो रहा है, इससे अनेक तरीकों से बचा जा रहा है और इसलिए हमें इस दल-बदल विरोधी कानून पर पुनः विचार करना चाहिए।

श्री के०पी० रेड्डीया कावच : अध्यक्ष महोदय, मुझे बहुत अफसोस है कि हमारे विरुद्ध बिलेचकर भी राजू, के०पी० रेड्डीया, डा० चौधरी, श्री गंगा रेड्डी और श्री इन्द्रकरन रेड्डी के विरुद्ध व्यर्थ के आरोप लगाए गए हैं।

शायद आपको जानकारी न हो, लेकिन हमारे आन्ध्र प्रदेश के लोग जानते हैं कि श्री राजू और के० पी० रेड्डय्या क्या हैं। मुझे अफसोस है कि वास्तव में क्या हुआ है यह सुने बिना ही हम व्यर्थ ही चर्चा कर रहे हैं।

वास्तव में यह हुआ है कि आठ सदस्य माननीय अध्यक्ष के निवास पर गए और एक ज्ञापन दिया।

अध्यक्ष महोदय : अध्यक्ष के कक्ष में जो कुछ हुआ उस पर सभा में चर्चा नहीं करनी है; और यदि आप चर्चा करना चाहते हैं और यदि हर सदस्य चर्चा करना चाहता है तो मैं इस बारे में प्रत्येक विषय पर चर्चा की अनुमति दूंगा।

श्री के० पी० रेड्डय्या याचक : ठीक है। मैं इसका उल्लेख नहीं कर रहा। वे लोकतन्त्र की बात कर रहे हैं। वे लोकतान्त्रिक मूल्यों की बात कर रहे हैं। वे भूल रहे हैं कि इस समय भी उन्होंने हमारे एक साथी को बन्धक बना रखा है और कहीं पर छुपा रखा है। (व्यवधान) वे लोकतान्त्रिक मूल्यों की बात कर रहे हैं। बरामदे में भी चन्द्र बाबू नायडू जोकि सदस्य नहीं हैं और हमारे पूर्व नेता एन०टी० रामाराव के वामाव हैं, सदस्यों को घसीट रहे थे... (व्यवधान) आज वे लोकतन्त्र की बात कर रहे हैं। वे कह रहे हैं कि कांग्रेस के लोगों ने धनराशि दी थी और यह सब... (व्यवधान)

श्री गुलाम नबी आजाद : मैं जानता हूँ कि क्या वह संसद सदस्यों को सभा भवन के अन्दर घसीट रहे थे या बाहर... (व्यवधान)

श्री के० पी० रेड्डय्या याचक : वह संसद भवन के अन्दर घसीट रहे थे... (व्यवधान)

श्री गुलाम नबी आजाद : महोदय, यह अत्यंत आपत्तिजनक है। एक गैर-संसद सदस्य सभा के अन्दर संसद सदस्यों को कैसे घसीट सकता है? उन्हें यह कैसे करने दिया गया? यह अत्यधिक आपत्तिजनक... (व्यवधान) वह संसद सदस्य भी नहीं है और वह तो भूतपूर्व संसद सदस्य भी नहीं है। उन्हें अन्दर घुसने और संसद सदस्यों से लड़ने का कोई हक नहीं है। एक गैर-संसद सदस्य को ऐसा करने का कोई अधिकार नहीं है... (व्यवधान)

श्री के० पी० रेड्डय्या याचक : सभा को यह जानना चाहिए कि जो कुछ हुआ है... (व्यवधान) यह सभी पार्टियों के लिए चेतावनी का संकेत है... (व्यवधान) यदि वे चाहते थे कि विभाजन न हो तो उन्हें—जनता दल सदस्यों या साम्यवादी सदस्यों को हमारे पास बार्ता के लिए आना चाहिए था... (व्यवधान) वे राष्ट्रीय मोर्चे में श्री एन०टी० रामाराव की उपस्थिति नहीं चाहते। इसी कारण वे चाहते थे। श्री एन० टी० रामाराव को निकाल दिया गया। यह विभाजन एन० टी० रामाराव और कांग्रेस के कारण नहीं हुआ है। हमारे बीच मतभेद उत्पन्न किए गए। महान नेता श्री बी०एस० राव कहते हैं कि वह एक लोकतन्त्रवादी हैं... (व्यवधान) आप नहीं जानते कि पार्टी के अन्दर क्या हो रहा है। आप नहीं जानते कि हमें कितनी तकलीफ हो रही है, वे साथियों और पार्टी के सदस्यों से कैसे बर्ताव कर रहे हैं। क्या इसमें कोई लोकतन्त्र है?... (व्यवधान) श्री अजीत सिंह को कैसे बाहर निकाल दिया गया? श्री मुलायम सिंह को कैसे बाहर निकाल दिया गया? इन पार्टियों का नेतृत्व नहीं चाहता कि आम जनता के नेता उनकी पार्टियों में बने रहें। पंजाब की तरह जब जनता के नेता

को साथ लेकर नहीं चलते तो वह जाएगा और एक क्षेत्रीय पार्टी का निर्माण करेगा। इसी प्रकार कुछ समय से बिगड़ और सत्ताधारी पार्टी ने भी भारतीय राजनीति को खराब किया है... (व्यवधान) वे समस्याओं पर गौर करने की बजाय सिर्फ कांग्रेस पार्टी पर आरोप लगा रहे हैं। ऐसा नहीं है। इसमें किसी की भी रुचि नहीं है... (व्यवधान) जनता दल के सदस्य और साम्यवादी सदस्यों को चाहिए कि वे अपनी पार्टी को ठीक करें, उन्हें अपनी पार्टियों में लोकतांत्रिक सिद्धांतों को पनपने और संचारने का मौका देना चाहिए। यह बी०पी० सिंह... (व्यवधान)

श्री सुरली बेवरा (मुम्बई दक्षिण) : बी०पी० सिंह सबसे बड़े दल-बदलू हैं... (व्यवधान)

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : श्री अजीत सिंह, श्री एन०टी० रामाराव, श्री मुलायम सिंह जैसे जनता के असली नेताओं के बगैर ही वे राष्ट्रीय मोर्चे के रूप में अपनी पार्टी को बनाए रखना चाहते हैं... (व्यवधान) हम जानते हैं कि किम प्रकार रूस के टुकड़े हुए हैं। हर व्यक्ति बोलने की कुछ स्वतन्त्रता चाहता है, कार्य करने की स्वतन्त्रता; लोग कैसे कष्ट सह रहे हैं और कश्मीर समस्या क्या? इस बारे में अपने विचार व्यक्त करने की स्वतन्त्रता चाहता है। आप पार्टी की आन्तरिक बैठकों में लोगों को बोलने की अनुमति नहीं देते।

1.00 ब०प०

इसलिए हमने अपने आप यह निर्णय लिया है। आठ सदस्यों ने पार्टी सदस्यों के बहुमत के रूप में दल-बदलू की तरफ नहीं बल्कि एक पृथक गुट के रूप में बैठने का निर्णय लिया। अगर कोई दल-बदलू है तो वह केवल श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबू हैं जिन्होंने श्री एन० टी० रामाराव के साथ विस्वासघात किया है। उनके कारण, उनके लोकतन्त्र विरोधी मित्रताओं के कारण हम बाहर निकले हैं। वह पिछड़े बर्ग, मुस्लिम और अनुसूचित जातियों को पसन्द नहीं करते। श्री बालयोगी एक अनुसूचित जाति के व्यक्ति हैं। वह जाकर उन्हें परेशान करना चाहते हैं... (व्यवधान) और यह सरकार यह गृह मंत्री क्या कर रहे हैं? उन्हें पहल करनी चाहिए और हम सभा के सदस्यों को सुरक्षा देनी चाहिए... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं कार्यवाही-वृत्तान्त देखूंगा।

श्री के०पी० रेड्डय्या यादव : महोदय, वह हमारी सुरक्षा करने में विफल रहे हैं। इसी कारण हम अपनी सुरक्षा हेतु स्वयं उपाय कर रहे हैं। एन०टी० रामाराव के प्रति मैं अत्यधिक सम्मान रखता हूँ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री के०पी० रेड्डय्या यादव : श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबू ने ही इस विभाजन की पहल की थी और अन्ततः हमें विभाजित होना पड़ा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, उन्होंने हमारे बारे में टिप्पणी की है। वह कहते हैं कि हमने उनके साथ बार्ता नहीं की।

*अध्यक्षपीठ के आदेशनुसार कार्यवाही-वृत्तान्त से निकाल दिया गया।

श्री के०पी० रेड्डय्या यादव : ऐसा नहीं है, वे नहीं चाहते थे कि एन०टी० रामाराव भारतीय राजनीति में राजनीति करें। वे चाहते हैं कि किसी प्रकार उनकी पार्टी समाप्त हो जाए। जनता दल, श्री बी०पी० सिंह भी यही चाहते हैं। अन्यथा, यदि वह वास्तव में चाहते तो अपने साथियों से लोकतांत्रिक और उचित तरीके से व्यवहार करने के लिए कह सकते थे। तब यह विभाजन नहीं होता...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सोमनाथ जी, इसमें कुछ भी निजी तौर पर या अपमानजनक नहीं है...

(व्यवधान)

श्री के०पी० लंकाबाबू : महोदय, इसी मुद्दे पर उन्होंने बहिर्गमन किया... (व्यवधान)

श्री पी०सी० चाक्को (त्रिचूर) : महोदय, मैं केवल दो मिनट लूंगा। इस सभा में पिछले पैतामीस मिनट से जो कुछ हो रहा है, दुर्भाग्य से वह इस सम्मानीय सभा की परम्पराओं के प्रतिकूल है। कुछ पार्टियों में कुछ बातें हो रही हैं। मैं बिपक्षी नेताओं, विशेषकर वामपंथी पार्टियों के नेताओं से कहना चाहता हूँ कि यह घटनाएं हमारे द्वारा किसी पार्टी में दल-बदल कराने के कारण नहीं बल्कि उनकी गलत नीतियों के कारण जारी रहेगी। साम्यवादी जनता दल और तेलुगु देशम पार्टी सहित सभी पार्टियां कल इस संकट का सामना करेंगी क्योंकि वे नरसिंह राव सरकार की जन-हित नीतियों का विरोध कर रहे हैं। उन्हें अपनी जनविरोधी नीतियों के कारण अन्तरात्मा की कुछ चुपन महसूस हो रही है।

श्री सोमनाथ चटर्जी ने शारीरिक बल और धन का उल्लेख किया है। अगर देश में कहीं पर यह फलफूल रहा है तो वह ज्योति बसु के पश्चिम बंगाल में सबसे अधिक है। वह यहां आकर हमें राजनैतिक नियम सिखा रहे हैं। साम्यवादी और राष्ट्रीय मोर्चा पिछले सात-आठ महीनों में श्री नरसिंह राव सरकार की सभी लोकप्रिय नीतियों का विरोध कर रहे हैं। इसके कारण उनकी पार्टी के अन्दर बहुत समस्याएं उत्पन्न हो रही हैं। तेलुगु देशम पार्टी में जो कुछ हुआ है हम उससे खुश नहीं हैं। काँग्रेस तेलुगु देशम पार्टी के विभाजन से बिल्कुल भी खुश नहीं है। अगर ये सब पार्टियां नकारात्मक रवैये से इस सरकार का विरोध करने की इस नीति को जारी रखेंगी तो ऐसा होता रहेगा।

महोदय, सभा के नियम और प्रक्रिया... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप इस समय नियमों के अनुसार क्या कार्य कर रहे हैं ?

श्री पी०सी० चाक्को : महोदय, आपने निवेश दिया है कि इन मामलों पर कल में चर्चा की जाए।

अध्यक्ष महोदय : मैं यह स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि मैंने कोई निवेश नहीं दिया है। उन्होंने जो सुझाया उसे मैंने स्वीकार किया है।

श्री पी०सी० चाक्को : महोदय, कथित बरिष्ठ सदस्यों का मत है कि इस सब मामलों पर चर्चा बर्बाद हो। हम इसके खिलाफ नहीं हैं।

अध्यक्ष महोदय : अब कृपया समाप्त कीजिए ।

श्री पी०सी० चाणक्यी : महोदय, जिस प्रकार से विपक्ष के वरिष्ठ सदस्य इस सभा की सभी परम्पराओं का उल्लंघन कर रहे हैं और इस सभा में जीता व्यवहार कर रहे हैं मैं उसके प्रति अत्यधिक असंतोष व्यक्त करता हूँ ।

हमारी पार्टी विभाजन के लिए बिल्कुल भी जिम्मेदार नहीं है और हम किसी भी प्रकार का बल-विभाजन नहीं कराएंगे । लेकिन उन्हें इतना तो पता होना चाहिए कि किस तरह व्यवहार करना चाहिए... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं इसकी जांच करूंगा । यदि कुछ निवनीय है तो यह कार्यवाही बृतांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा । अब, खुरानाजी ।

श्री शोभानाथरीसवाराराव बाबे : महोदय, केवल एक मिनट ।

अध्यक्ष महोदय : नहीं मि० राव, अव्यथा यह चर्चा जारी रहेगी । मैंने उन्हें चार-पांच बार बोलने के लिए कहा है । कृपया मेरे साथ सहयोग करें ।

[हिन्दी]

श्री लखन लाल खुराना (दक्षिण दिल्ली) : अध्यक्ष जी, मैं सदन का ध्यान आन्ध्र प्रदेश से हटाकर पंजाब की ओर ले जाना चाहता हूँ जहाँ पर कि...

अध्यक्ष महोदय : पंजाब पर बोल रहे हैं या जो आपने सोधियत यूनियन के ऊपर बोलना था उस पर बोल रहे हैं ?

श्री लखन लाल खुराना : अध्यक्ष जी, पंजाब के बी० जे० पी० के लोगों के ऊपर बोल रहा हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, जो कुछ बोलना है, बोलिए ।

श्री लखन लाल खुराना : अध्यक्ष जी, पंजाब में नयी सरकार को आए 3 हफ्ते हो गए हैं । पिछले हफ्ते ही 15 नॉन पंजाबी इन्जीनियर्स को सगरूर में मारा गया और परसों लुधियाना में भगवान नगर और विश्वकर्मा नगर में 20 निहत्थे और बेगुनाहों को गोलियों से भून डाला और जैसाकि सभी अखबारों में आया है कि इन 20 में से आधा दर्जन बी० जे० पी० के लोग थे, बी० जे० पी० के कार्यकर्ता थे, उनमें से 2 तो अध्यक्ष जी, हमारे ब्लॉक प्रेसिडेंट थे । मेरा निवेदन है कि चुन-चुन कर के उन लोगों को जिन्होंने कि 19 नवम्बर को हुए चुनाव में सक्रिय भाग लिया, उनको मारा जा रहा है ।

अखण्डवादी 2 क्लो में भगवान नगर और विश्वकर्मा नगर में आए और 20 लोगों को वाइट

ब्लैक पर मार दिया। सभी के मिर और मीने में गोलियां लगी हुई हैं। वे लोग दो-दो के ग्रुप में और पुलिस की बर्दी में आए। अखबारों ने लिखा है और हमें भी इसकी सूचना है कि पुलिस को इस बारे में पहले ही सूचित कर दिया था, कुछ दिन पहले उन लोगों की घमकियां मिलीं, घमकियों के पत्र आए थे। वहां से जहां से घटना हुई है, 200 मीटर पर पुलिस स्टेशन है और यह कांड करने के बाद हत्यारे 15 मिनट तक वहीं रहे। पैदल आए और पैदल चले गए। वहां पर एक सी० आर० पी० एफ० का जवान जो बहुजन पार्टी के हारे हुए कैंडीडेट की सिक्योरिटी कर रहा था, उसको जब कहा गया, तो उसने कहा कि यह हमारा काम नहीं है और पुलिस एक घंटे के बाद आई।

अध्यक्ष जी, मैं केवल एक उदाहरण दूंगा—जो व्यक्ति मरे हैं उनमें एक 16 वर्ष की उम्र का अर्जुन चौपड़ा भी है, उसके फादर कैमर के मरीज है। उसने कहा कि अब मेरा बेटा चला गया, अब मैं और जीकर क्या करूंगा। इसलिए मैं अपना इलाज नहीं कराना चाहता हूँ।

अध्यक्ष जी, ये बातें मैं इसलिए कह रहा हूँ कि पिछले चुनाव में बी० जे० पी० ने देश-हित में हिस्सा लिया, लेकिन वहां पर अब कांग्रेस की एक अकाउंटेबल सरकार है, जो पंजाब की जनता के प्रति जवाबदेह है, और उसके होते हुए, यह जो डिमारेलाइजेशन हो रहा है और चुन-चुनकर बी० जे० पी० के उन्हीं लोगों को मारा जा रहा है, जिन्होंने पिछले चुनाव में हिस्सा लिया, इसलिए मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ, होम मिनिस्टर साहब यहां पर बैठे हुए हैं, वे पंजाब की सरकार को ये आदेश दें कि वे ऐसे कारगर कदम उठाए जिससे वहां जो निहत्थे और बेगुनाह लोग मारे जा रहे हैं, वह बन्द हो और जो पंजाब के लोगों को आशा थी कि चुनी हुई सरकार आएगी तो उनको सुरक्षा मिलेगा, उस आशा पर कुठाराघात हो रहा है। इसलिए मेरी होम मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट है कि वे चीफ मिनिस्टर से बात करके पंजाब की जनता को सुरक्षा दिलाएं और वहां जो बी० जे० पी० के कार्यकर्ता मारे जा रहे हैं, उनको सुरक्षा हो, यह मेरी मांग है।

श्री हरपाल पंवार (कराना) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान सहारनपुर जिले के बंगो कस्बे में पुलिस द्वारा ढाए गए जुलूम की ओर ले जाना चाहता हूँ। वहां सांसद श्री रसीद मसूद समेत 22 आदमी गभीर रूप से घायल हुए हैं जिनमें 5 लोग गोलियां लगने से घायल हुए हैं और 17 लोग नाटियों से घायल हुए हैं।

परसों 14 तारीख को, शनिवार के दिन, 9 बजे वहां के एक पुलिस अधिकारी, एस० एच० ओ० ने, दूसरे जिले के पुलिस अधिकारी के साथ रसीद मसूद जी के घर में आकर घुसना चाहा, उनके भतीजे ने उनको रोका और पूछा कि आप क्यों जा रहे हैं, तो उन्होंने कहा कि यहाँ, इसमें अम्बर बदमाश छिपे हैं। उनके भतीजे ने कहा कि यहाँ कोई बदमाश नहीं है। इस पर उन्होंने उसके साथ गान्धी-गलौज की ओर उसके तुरन्त बाद उसको पीटा और इतने पर रसीद मसूद जी भी वहाँ पर आ गए, तो वहाँ पर 025 की जो उन पास बिना लाइसेंस की पिस्तौल थी उससे गोली भी चलाई जिससे पूरे क्षेत्र में सनसनी फैल गई और दो-तीन हजार आदमी इसके कारण वहाँ इकट्ठे हो गए। उसी बीच मैं रसीद मसूद जी ने जिला अधिकारी और मन्त्री महोदय से बात की और उनको कहा कि पुलिस अधिकारी ने वहाँ पर आकर इस तरह की घटना की है, तो उन्होंने पी० ए० सी० की कई टुकड़ियां वहाँ भेज दीं और बाने को बेर लिया। 4-5 हजार आदमी बाने पर पहुंच गए। रसीद मसूद जी भी बाने पर पहुंच गए और उन्होंने वहाँ पुलिस अधिकारी के साथ धाति से बात करनी चाही कि ऐसा क्यों

हुआ है, लेकिन पुलिस के लोगो ने और पी० ए० सी० ने पीछे से निकल कर, छिपकर, आकर लोगों पर लाठियां बरसानी शुरू कर दीं और वहां पर 20 राउण्ड फायर किए हैं जिसमें 5 लोग घायल हुए हैं और 17 लोग लाठियों से पीटे गए हैं।

अध्यक्ष जी, यह बहुत गम्भीर मामला है। जब सांसद, विधायक को भी नहीं बचाया जा सकता है, तो आम आदमी को कैसे बचाया जाएगा। उत्तर प्रदेश की सरकार पूरी तरह से अत्याचार कर रही है। मेरा अनुरोध है कि गृह मंत्री महोदय को बयान देना चाहिए। यह बहुत गम्भीर मामला है। वहां पर जीना हराम हो गया है। गृह मंत्री बैठे हैं, उनको बयान देना चाहिए। (व्यवधान)

श्री तरित बरन तोषदार (नैरकपुर) : इसे प्रीविलेज कमेटी में दीजिए। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री धीरान्त खेना : महोदय, यह एक गम्भीर मामला है... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। कृपया समझिए कि मैं क्यों खड़ा हूँ।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : मैं बोलने के लिए खड़ा हूँ। अगर आपका बोलने में समाधान है तो आप बोलते जाइए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे इस बात का दुःख है कि सदस्य इन बातों को सिर्फ बोलने में रुचि दिखाते हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैवपुर) : अध्यक्ष महोदय, आप कुछ बताइए।

अध्यक्ष महोदय : मैं खड़ा था, आप हमको भी बोलने नहीं देते हैं।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, मैं सोचता हूँ कि इसमें सदस्य भी शामिल हैं। आप कृपया जानकारी प्राप्त करें।

महोदय, यह उत्तर प्रदेश सरकार से जुड़ा हुआ मामला है। उत्तर प्रदेश में यह हुआ है, इसलिए हमें जानकारी उत्तर प्रदेश सरकार से मिलेगी कि वास्तव में क्या हुआ था, और जानकारी सभा में दे दी जाएगी।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मि० सुल्तानपुरी अब बोलेंगे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया एक मिनट। मैं आपकी सहायता करने की कोशिश कर रहा हूँ। मैं समस्या का समाधान ढूँढ़ने की कोशिश कर रहा हूँ। यदि आप सहयोग नहीं करते हैं, तो वह बहुत ही उल्लान पैदा करने वाला है। हम इसे छोड़ देंगे। अब, यदि आप चाहते हैं, तो मैं इसे इसी समय छोड़ देता हूँ।

[हिन्दी]

अगर आप कुछ इंतजाम करना चाहते हैं तो बैठ जाइए। मैं कह रहा हूँ कि एमपीज उसमें इनबॉल्ड हैं। इस सम्बन्ध में क्या सही है, क्या गलत है, आपको भी किसी ने बताया होगा। वह सब मामलात लेकर...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह बात ठीक नहीं है। मैं आपकी मदद कर रहा हूँ लेकिन आज फिर भी बोलते जा रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री श्रीवल्लभ पाणिप्राही (देवगढ़) : अध्यक्ष महोदय,...

अध्यक्ष महोदय : कृपया आप बैठ जाइए।

श्री श्रीवल्लभ पाणिप्राही : यह उसके बाद है, महोदय आप हमें भी बोलने का अवसर दें।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपकी ओर ध्यान दूंगा, इसीलिए तो मैं समय निकाल रहा हूँ। यदि प्रत्येक सदस्य उसी तरह बड़ा रहता रहा तो...

श्री श्रीवल्लभ पाणिप्राही : मैं इस प्रस्ताव को पसन्द नहीं करता। मैंने उड़ीसा में पुलिस अत्याचार के मामले की भी सूचना दी है, जैसाकि उत्तर प्रदेश में भी हुआ है। मैं इसी तरह बराबर बड़ा नहीं रहता रहा हूँ। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह एक गम्भीर मामला है। कृपया आप समझिए कि मैं एक-एक सदस्य को ही बोलने के लिए कह सकता हूँ। मैंने श्री सुल्तानपुरी जी को बुलाया है। मैं आपको भी बुला सकता

हैं। लेकिन आप यह क्यों नहीं समझते कि मैं इस तरह सदन का कार्य नहीं चला सकता हूँ? यह सदन की मर्यादा के अनुकूल नहीं है कि हमेशा मुझे खड़ा होना पड़े और कुछ बातें कहनी पड़े। अब आपको स्वयं मेरी सहायता करनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री राजनाथ सोमकर शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, आप कह दीजिए कि शाम तक बयान दें।

अध्यक्ष महोदय : मैं उन्हें कुछ नहीं करने जा रहा हूँ कि शाम तक बयान दें। शाम तक बयान देंगे, कुछ गलत हो जाएगा और कोई समाधान नहीं होगा।

(ब्यवधान)

[अनुवाद]

श्री एम० एम० जैकब : महोदय, बंजाब के विषय में उठाए गए मामले तथा संगठन हस्ता के विषय में, मैंने शुक्रवार को सभा पटल पर एक बक्तव्य दिया था और इस संबंध में धीरा भी दिया था।

कुछियाना से सम्बन्धित मामले में, माननीय सदस्य द्वारा व्यक्त विचारों को नोट कर लिया गया है और हम राज्य सरकार को सूचित करेंगे कि इस मामले में आवश्यक कार्रवाई की जाए।

अध्यक्ष महोदय : अब, जहां तक इस सदन के सदस्य का सम्बन्ध है तो कृपया पता लगाएं कि तथ्य क्या है और मुझे जानकारी दीजिए।

श्री एम० एम० जैकब : जी हां, महोदय।

[हिन्दी]

श्री कृष्ण बल सुस्तानपुरी (शिमला) : अध्यक्ष महोदय, नेशनल हाई-वे जोकि कालका से तिब्बत तक जाता है, इसमें धर्मपुर, कुम्हरटी और सोमन बड़े कस्बे हैं। नेशनल हाई-वे में जो दुकानें बनी हुई थीं, रोड चौड़ी करने की वजह से उन्हें वहां से हटा दिया गया। वे दुकानदार बहुत गरीब हैं। पिछली सरकार ने राज्य सरकार को यह आदेश दिया था कि अगर उनको वहां से हटाया जाएगा तो उन्हें थोड़ी-सी दूरी में नई दुकानें बना कर दी जाएंगी, लेकिन उन्हें वहां से बेवखल कर दिया गया। मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करूंगा कि वह इसमें तुरन्त हस्तक्षेप करे। वे दुकानदार म्याप पाने के लिए हाई कोर्ट में भी गए हैं। वे इससे बहुत परेशान हैं। केन्द्र सरकार उन्हें उसी स्थान पर नई दुकानें बना कर दे ताकि वे अपना गुजर-बसर ठीक ढंग से कर सकें।

[अनुवाद]

श्री श्री० एम० रेड्डी (भिरयालगुडा) : अध्यक्ष महोदय, रामानुजम उर्बरक संघ, जोकि एक बड़ा खाद्य संघ है आज बन्द होने के कगार पर है। हाल के आर्थिक सुधार का परिणाम अब रामानुजम उर्बरक संघ के 1,500 पुराने कर्मचारी पर पड़ रहा है। यह रामानुजम उर्बरक संघ आंध्र प्रदेश

के करीमनगर जिले जोकि प्रधानमंत्री का गृह जिला है। इस संयंत्र के कर्मचारी उत्तेजित हैं क्योंकि वे संयंत्र के बन्द होने से सभावित छटनी से आशंकित हैं। यह इसी बात से सही है कि इस संयंत्र को हुई भारी हानि के कारण सरकार ने रामागुण्डम खाद्य संयंत्र का फाइल बी० आई० एफ० आर० को सीप चुकी है। यह घाटा अब 200 करोड़ रुपया तक पहुंच सकता है। यद्यपि हजारों करोड़ रुपए कोयला-आधृत इकाई में खर्च हो चुके हैं; जो नार्डट्रोजन पर आधारित उर्बरक उत्पन्न कर रही है। वर्षों से व्याप्त अत्यधिक कुम्बवस्था, कच्चे माल की अनुपलब्धता और ऊर्जा की बारम्बार कटौती की वजह से आज की यह स्थिति पैदा हुई है।

1.18 अ० प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए।]

आश्चर्य है कि दो प्रमुख उद्योगपतियों ने इस इकाई को लेने के लिए उसी वक्त अपनी इच्छा व्यक्त कर दी जब सरकार ने निजीकरण की नीति के अन्तर्गत इसे चालू रखी जा सकने वाली इकाई घोषित किया। इसकी नीलामी की घोषणा की गई है। इससे मजदूरों में और भी आशंकाएं बलवती हो उठी है। न तो मुख्यमंत्री और न ही प्रधानमंत्री ने इस मामले को सुलझाने की पहल की है। सम्बद्ध मंत्री, डा० चिन्ता मोहन, जोकि आन्ध्र प्रदेश से हैं, ने भी इस विषय में कोई महत्वपूर्ण कार्य नहीं किया है।

वास्तव में, 25 करोड़ की कार्यपूंजी सहित 50 करोड़ के अनुदान देने जैसे कुछ सुधारार्थक उपाय इस एकक को चलता रख सकते हैं। पांच वर्षों में 68। करोड़ रु० की राशि के व्यय द्वारा इस कोयला-आधारित संयंत्र को गैस आधारित संयंत्र में परिवर्तित करके इसका दैनिक उत्पादन 1,500 मीटरी टन से बढ़ाकर 3,000 मीटरी टन प्रतिदिन किया जा सकता था। संयंत्र को व्यावसायिक दृष्टि से व्यवहार्य तथा लाभदायक बनाने के लिए ऐसा किया जा सकता है।

अन्त में, मुझे आशा है कि समूचे तौर पर देश के औद्योगिक विकास के हित को देखते हुए, सरकार न केवल कर्मचारियों को बल्कि किसानों को भी जिन्होंने हाल ही के वर्षों में उर्बरकों के उपयोग को बढ़ाया है, को लाभान्वित करने के लिए तत्काल ही कोई निर्णय लेगी।

[हिन्दी]

श्री भूधनेश्वर प्रसाद नेहता (हजारीबाग) : उपाध्यक्ष महोदय, झारखंड राज्य की मांग 1940 से ही की जा रही है। इसको लेकर बड़े-बड़े आन्दोलन हुए, लेकिन सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया। पहले झारखंड राज्य के समर्थन में बिहार में छोटा-नागपुर, संघाल परगना की मात्र आदिवासी जनता थी लेकिन अब उस क्षेत्र की गैर आदिवासी जनता भी अलग राज्य की मांग के आन्दोलन में शामिल हो गई है। अलग राज्य की मांग झारखंडियों की अपनी पहचान, कला और संस्कृति की रक्षा के लिए है। स्वर्गीय राजीव गांधी के प्रधान मन्त्रित्व काल में एक झारखंड विचयक समिति का गठन इस समस्या के समाधान के लिए किया गया था। श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह जी ने भी इसे आगे बढ़ाया और बात-चीत कर समस्या का समाधान करने की कोशिश की, लेकिन इस बीच सरकार टूट गई। अभी भी

केन्द्रीय सरकार चुप्पी साधे हुए है। झारखंड मुक्ति मोर्चा ने 21 मार्च को झारखंड बन्द और 22 मार्च से आर्थिक नाकेबन्दी की घोषणा की है और इसके लिए तैयारी भी चल रही है।

बिहार की सभी पार्टियों ने किसी न किसी तरह से झारखंड राज्य का समर्थन किया है। मैं प्रधान मन्त्री से मांग करता हूँ कि सभी दलों के नेताओं से बातचीत करके इस समस्या का समाधान करें और बिहार में छोट्टा-नागपुर और सघाल परगना को मिलाकर अलग झारखण्ड राज्य की घोषणा करें। अगर ऐसा नहीं किया गया तो कम्युनिष्ट पार्टी भी आन्दोलन में झारखण्ड मुक्ति मोर्चा को समर्थन देगी और आन्दोलन करेगी। यही मैं प्रधान मन्त्री से मांग करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : मैं बहुत दुःख के साथ आपके द्वारा इस माननीय सभा का ध्यान एक बहुत ही गंभीर घटना, एक बहुत ही बर्बर तथा असोभनीय घटना की ओर दिलाऊंगा, जोकि 5 मार्च को कटक में घटी जबकि कटक शहर में नगरपालिका चुनाबों के लिए मतदान के समय जनता दल द्वारा धांधली किए जाने के विरोध में 'बन्द' का आह्वान किया गया था। इस बन्द का आह्वान संयुक्त रूप से भा०जा० पा०, वामपंथी दल—सी० पी० आई०, सी० पी० एम० तथा कांग्रेस (इ०) द्वारा किया गया था। आप चुनाबों में उक्त धांधली की गंभीरता की कल्पना कर सकते हैं। यहाँ पर बैठे इन सभी दलों ने बंद का आह्वान किया था। जब यह बन्द चल रहा था तब उड़ीसा प्रदेश कांग्रेस (इ०) की महा-सचिव, श्रीमती बिजयलक्ष्मी साहू ने घरने पर बैठी थीं। उन पर पुलिस द्वारा हमला किया गया था व उनके साथ छेद-छाड़ की गई। मैं केवल समाचार-पत्र की रिपोर्ट का एक अंक पढ़ रहा हूँ : श्रीमती साहू ने आरोप लगाया : उस स्थान पर बंद का आह्वान करने वाले उनके साथियों द्वारा जारी विरोध किये जाने पर भी पुलिस ने उन्हें हिरासत में लेने से पहले उनकी माड़ी पकड़ ली और उन्हें गली में बसीटा। गली में उन्हें वस्तुतः निबंस्त्र ही कर दिया गया था। "उनमें से एक ने तो अचानक ही मेरी साड़ी उठा दी और मेरी जूड़ियां फोड़ डालीं।"

पुलिस द्वारा इस प्रकार के अत्याचार किए गए जोकि बहुत बर्बर और असोभनीय हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करता हूँ कि बहाने पर पुलिस ने किस तरह का आतंक फैला रखा है और पुलिस बहाने पर किस तरह के अत्याचार कर रही है।

देश में कोई भी व्यक्ति जिसके दिल में नारी जाति के प्रति कोई सम्मान तथा श्रद्धा होगी उसका सिर शर्म से झुक जाएगा। मैं भारत सरकार से अनुरोध करूंगा कि जब वह अवसर भी पुलिस द्वारा किए गए अत्याचारों के बारे में रिपोर्ट पेश करें तो वह इस घटना को भी नोट करे (व्यवधान)

श्री एम० एम० जंकव : महोदय, मैं आपको आश्वासन देता हूँ कि यह राज्य का विषय है। मैं उड़ीसा सरकार से रिपोर्ट मंगा सकता हूँ...

उपाध्यक्ष महोदय : धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री रतिलाल वर्मा (धन्धुका) : उपाध्यक्ष महोदय, गुजरात के अन्धर सागर तालुका के एक गांव

के अन्दर और दूसरे गांवों के अन्दर भी ओ० एन० जी० सी० की ओर से लेख शोधन कार्य चल रहा है लेकिन जिन क्षेत्रों के अन्दर से ओ० एन० जी० सी० की गाड़ियां जाती हैं, उसमें खेत बाकों को पहले से इन्फोर्म नहीं करते और 20-20 गाड़ियां, जो खेत खलिहान अच्छे हैं, उन क्षेत्रों में से जाती हैं और तैयार फसल को नष्ट कर देती हैं और किसानों को इस बारे में पहले से इन्फोर्म नहीं करते। परिणाम-स्वरूप 20-20 गाड़ियां जाने से किसानों की फसल, जो काटने के लिए तैयार होती है, बह नष्ट हो जाती है।

मेरी सरकार से प्रार्थना है कि जिस क्षेत्र के अन्दर गाड़ियां जाने वाली हों, उनको इन्फोर्म करे और उससे जो नुकसान होता है, उसको पूरा कर दे।

श्री जहेन्द्र कुमार सिंह डाक्टर (खंडवा) : अध्यक्ष महोदय, आकाशवाणी के इंजीनियरिंग कॉलेज से बने अस्थायी महानिदेशक ने जनभावनाओं की अवहेलना करके देश के 26 आकाशवाणी केन्द्रों को रिसे केन्द्रों में बदल कर वहाँ कार्यक्रम निर्माण बन्द कराने का एक षड्यन्त्र किया है। इनमें देश के बहुत पहले से चल रहे और कार्यक्रमों के लिए मशहूर केन्द्र हैं, जिन्हें ऑगजलरी केन्द्रों में बदला जा रहा है। ये केन्द्र हैं—इलाहाबाद, बारानसी, गोरखपुर, नजीबाबाद, रामपुर, रायपुर, ग्वालियर, इन्दौर, खंडवा और छिंदवाडा और ऐसे कई। इस कदम से आकाशवाणी के उद्देश्यों का हनन हो रहा है, जिसमें स्थानीय लोकभाषा और संस्कृति के संरक्षण तथा संबर्धन और स्थानीय लोगों के इन्वाल्वमेंट की बात कही गई है। इन रिसे केन्द्रों में कार्यक्रम निर्माण बन्द करा कर दिल्ली के कार्यक्रम रिसे करके उन्हें घोषा जाएगा। लोग अपनी भाषा में अपना कार्यक्रम सुनना चाहते हैं। यदि यह कदम उठाया गया तो जनता मरदाब हो जाएगी और जगह-जगह जन असंतोष का सामना करना होगा। महानिदेशक का यह कदम जनता और सरकार विरोधी है। आप लोगों को स्थानीय कार्यक्रमों में भाग लेने से, 'बंधित नहीं कर सकते। जब लोगों की भावनाओं को प्रतिबिंबित उनकी भाषा में नहीं किया जा सकता, तो रिसे सेंटर व्यर्थ होंगे। ऐसा प्रतीत होता है कि यह महानिदेश तर्ब में कमी का बहाना लेकर कार्यक्रम अधिकारियों की संख्या कम करके इंजीनियरों की संख्या यथावत बनाए रखना चाहते हैं तथा जनता और सरकार से खिलवाड़ कर रहे हैं।

महोदय, लोगों को अपने केन्द्र से भाग लेने से बंधित करने वाली ऐसी बातक योजना को तुरन्त वापस लेने का आदेश देने के लिए सरकार को बाध्य करे। (अभ्युत्थान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया माफ कीजिए। मैं समझता हूं यह एक बड़े समाप्त होना था। यह अन्य लोग भी हैं। अब तो उठ चुका है। शून्यकाल के दौरान हम बहुत ही साधारण-सा विषय सभा के सामने प्रस्तुत कर रहे हैं। कृपया बैठ जाए।

1.27 म० प०

सभा पटल पर रखे गए पत्र

हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कलकत्ता का वर्ष 1999-91 का
वार्षिक प्रतिवेदन तथा कावंकरण की समीक्षा

[अनुवाद]

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

(1) कम्पनी अधिनियम, की धारा 6:9क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) 'एक' हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कलकत्ता के वर्ष 1990-91 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कलकत्ता का वर्ष 1990-91 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखा-परीक्षक की टिप्पणियां।

[संचालक में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 1554/92]

(ख) (एक) भारत रिफ्रेक्ट्रीज लिमिटेड, धनबाद के वर्ष 1990-91 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारत रिफ्रेक्ट्रीज लिमिटेड, धनबाद का वर्ष 1990-91 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

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

[संचालक में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०-1555/92]

(3) वर्ष 1991-92 के लिए मेटालरजिकल एण्ड इंजीनियरिंग कंसल्टेंट्स (इण्डिया) लिमिटेड और इस्पात मंत्रालय के बीच समझौता आपन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संचालक में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०-1556/92]

**धान कुटाई उद्योग (विनियमन) अधिनियम 1958 के अन्तर्गत अधिसूचना तथा
माइलन फूड इण्डस्ट्रीज (इण्डिया) लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 1990-91
का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा तथा इन पत्रों को
सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण
दशानि बाला विवरण**

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) धान कुटाई उद्योग (विनियमन) अधिनियम, 1958 की धारा 22 की उपधारा (4) के अन्तर्गत धान कुटाई उद्योग (विनियमन और अनुज्ञप्ति) संशोधन नियम, 1991, जो 24 दिसम्बर, 1991 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 753 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संचालक में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०-1557/92]

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

(एक) माइलन फूड इण्डस्ट्रीज (इण्डिया) लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1990-91 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) माइलन फूड इण्डस्ट्रीज (इण्डिया), लि० नई दिल्ली का वर्ष 1990-91 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

- (3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दशानि बाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संचालक में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-1558/92]

**केन्द्रीय विद्युत अनुसंधान संस्थान, बंगलौर का वर्ष 1990-91 का वार्षिक
प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा और इन पत्रों को सभा पटल
पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दशानि बाला विवरण**

विद्युत और गैर-परंपरागत ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्पनाच राय) : मैं निम्न-
लिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) (एक) केन्द्रीय विद्युत अनुसंधान संस्थान, बंगलौर के वर्ष 1990-91 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) केन्द्रीय विद्युत अनुसंधान संस्थान, बंगलूर के वर्ष 1990-91 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दशनि बाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संचालक में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०-1559/92]

राष्ट्रपति का सम्देश

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को सूचित करना है कि अध्यक्ष महोदय को राष्ट्रपति का दिनांक 13 मार्च, 1992 का निम्नलिखित संदेश मिला है :—

“24 फरवरी, 1992 को एक साथ समवेत संसद की दोनों सभाओं के समक्ष मेरे द्वारा दिए गए अभिभाषण के लिए लोक सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किए गए धन्यवाद को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूँ।”

1.29 म० प०

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) मध्य प्रदेश के सरगुजा जिले में विश्रामपुर और अम्बिकापुर के बीच रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री खेतसाय सिंह (सरगुजा) : उपाध्यक्ष महोदय, सरगुजा मध्य प्रदेश का एक आदिवासी बाहुल्य जिला है। यातायात के बहुत कम साधन हैं। जिला मुख्यालय अम्बिकापुर जोकि दक्षिणी-पूर्वी रेलवे स्टेशन विश्रामपुर से केवल 23 किलोमीटर दूर है, अम्बिकापुर तक रेल लाइन से जाने के लिए सभी राजनैतिक पार्टियों द्वारा मांग की जाती रही है। यातायात के साधन नहीं होने से गरीब वर्ग के आदिवासियों, हरिजनों एवं सामान्य वर्ग के लोगों को आर्थिक संकट का सामना करना पड़ता है। बस भाड़ा में 45 प्रतिशत वृद्धि के कारण और संकट उत्पन्न हो गया है। सरगुजा जिले से कोयला, लकड़ी, चांस, बाक्सहाइट इत्यादि से केन्द्र व राज्य सरकार को प्रतिवर्ष 550 करोड़ रुपए का राजस्व प्राप्त होता है।

अतः केंद्र सरकार से मेरा अनुरोध कि विश्रामपुर से अम्बिकापुर जिला मुख्यालय तक 23 किलोमीटर रेल लाइन बढ़ाया जाए और उसे आठवीं पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया जाए।

(दो) शुष्क शीचालयों को कब लागत के स्वच्छ शीचालयों में परिवर्तित करने की योजना के कार्यक्रम की पुनरीक्षा करने के लिए एक संसदीय समिति का गठन किए जाने की आवश्यकता

श्री छेदी पासवान (सासाराम) : उपाध्यक्ष महोदय, भंगी मुक्ति कार्य योजना के अंतर्गत आवासिये घरों में अवस्थित कमाउ शीचालय के परिवर्तन हेतु केन्द्र ने राज्य सरकार को सिर्फ सुलभ शीचालय के डिजाइन का नक्शा तथा प्राक्कलन स्वीकृत करके दिया है, जिसका नक्शे के रूप में ही शुष्क शीचालयों का परिवर्तन होना है। केन्द्र सरकार द्वारा आवंटित राशि में से राज्य सरकारों द्वारा आर्थिक मदद और अनुदान सिर्फ उन्हीं लोगों को देना है। जो सिर्फ सुलभ इन्टरनेशनल के माध्यम से अपने शुष्क शीचालयों (कमाउ शीचालयों) का परिवर्तन सिर्फ सुलभ शीचालयों के रूप में करवाएंगे।

लेकिन बिहार सहित कई राज्यों में एकाधिकार प्राप्त सुलभ इन्टरनेशनल उपरोक्त बातों की आड़ में शुष्क शीचालयों का परिवर्तन सैप्टिक शीचालयों में नहीं बल्कि खास डिजाइन के सुलभ शीचालय जिसे सहास शीचालय कहा जा सकता है, के रूप में यानि शुष्क शीचालय के रूप में ही परिवर्तन करता आ रहा है, जिसका निचला जमीनी सतह कच्चा रहता है। सुलभ इन्टरनेशनल का शीच क बाद कम से कम पानी का उपयोग तथा पानी वाले कुएं तथा हेण्ड पम्प से सुलभ शीचालय की दूरी 25 से 50 फीट रखने का स्पष्ट निर्देश यह स्वीकारोक्ति है कि इस शीचालय से भूमिगत जल एवं वायु का प्रदूषण होता है तथा इस शीचालय को हर तीन से छः माल के बीच साफ कराना पड़ता है जिसके कारण यह आवासिये घरों के एवं शहर के लोगों को परेशानी होती है तथा राज्य सरकारों के द्वारा भंगी मुक्ति योजना का काफी हिस्सा सामुदायिक शीचालय के नवनिर्माण पर खर्च किया जाता है जो आवासिये घरों में शुष्क शीचालय का परिवर्तन न होकर नगर निगम का विकास कार्य है।

अतः मैं केन्द्र सरकार से मांग करता हूँ कि इस योजना में एकाधिकार को समाप्त करते हुए लोक सभा की एक जांच समिति बनाई जाए जोकि इस कार्य योजना के गुणदोष का मुआयना कर सके।

(तीन) हल्दीबाड़ी से सियालदाह और कूचबिहार से सियालदाह के बीच प्रतिदिन एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री जितेन्द्र नाथ दास (जलपाईगुड़ी) : महोदय, हल्दीबाड़ी से सियालदाह और कूचबिहार से सियालदाह के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाए जाने की जनता की अतिप्रतिक्षित मांग की और मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। सरकार ने इन रेल गाड़ियों को चलाने का निर्णय ले लिया है परंतु मुझे खेद है कि इन रेल गाड़ियों को सप्ताह में तीन दिन चलाए जाने का निर्णय लिया गया है। उत्तर बंगाल के यात्रियों की गंभीर समस्या का इससे निदान नहीं हो पाएगा। एकमात्र एक्सप्रेस रेलगाड़ी दार्जिलिंग मेल कूचबिहार, जलपाईगुड़ी, दार्जिलिंग, सिल्लीगुड़ी क्षेत्रों के यात्रियों के लिए पर्याप्त नहीं है क्योंकि ये क्षेत्र बहुत व्यस्त व्यावसायिक केन्द्र और चाय उत्पादक क्षेत्र हैं जहां से लोगों को विभिन्न कार्यों के लिए कलकत्ता जाना पड़ता है। इसलिए मैं रेल मन्त्री से यह निवेदन करता हूँ कि उक्त रेलगाड़ी को सप्ताह में तीन दिन के बदले प्रतिदिन चलाया जाए।

(चार) सिक्किम राज्य में बांस के वृक्ष लगाए जाने को प्रोत्साहन देने के लिए
सिक्किम राज्य सरकार को पर्याप्त वित्तीय सहायता
दिए जाने की आवश्यकता

श्रीमती बिलकुमारी भंडारी (सिक्किम) : महोदय, देश में सिक्किम ही ऐसा राज्य है जहां बांस की अनेक किस्में पाई जाती हैं। वहां पर विकसित और जंगली बांस पाए जाते हैं जिन्हें विभिन्न ऊंचे स्थानों पर उगाया जा सकता है। बांस के अनेकानेक उपयोग हैं और यदि इसे प्रचुर मात्रा में और योजना-बद्ध तरीके से पैदा किया जाए तो अधिक बहुल हस्तकला उद्योग को राज्य में विकसित किया जा सकता है। कागज उद्योग के लिए भी यह कच्चा माल उपलब्ध करा देगा। इसके अतिरिक्त, बांस की कोपनों की न केवल देश में बल्कि विदेशों में भी मांग बढ़ रही है। इससे विदेशी मुद्रा प्राप्त करने में सहायता मिलेगी।

मैं केन्द्र सरकार से निवेदन करता हू कि सिक्किम राज्य सरकार को पर्याप्त आर्थिक सहायता दी जाए ताकि बांस की खेती को बढ़ावा मिल सके।

(पांच) पालमनेर से अमृतपुर, कुरनूल से चित्तूर, नायडू पेटा से तिरुपति और
पालमनेर से बेंकटगिरि कोटा तक के मार्गों को राष्ट्रीय
राजमार्गों में बदले जाने की आवश्यकता

श्री महासचिव मण्डल रेड्डी (चित्तूर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित मामलों को नियम 377 के अधीन उठाना चाहता हूँ।

आंध्र प्रदेश राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई मात्र 2352 किलोमीटर है जो मानवश्रम के आधार पर निर्धारित लम्बाई, 5540 किलोमीटर से 3188 किलोमीटर कम है। आंध्र प्रदेश उन बड़े-से राज्यों में से एक है जहां राज्य की किसी भी सड़क का दर्जा बढ़ाकर उसे राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित नहीं किया गया है। राज्य सरकार ने निम्नलिखित राज्य मार्गों का आंध्र प्रदेश में दर्जा बढ़ाकर उन्हें राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किए जाने का प्रस्ताव किया है।

1. पालमनेर से अमृतपुर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 4 को राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 7 से जोड़ने हुए।
2. कुरनूल से चित्तूर—369 किलोमीटर।
3. नायडूपेटा—तिरुपति—चित्तूर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-5 और राष्ट्रीय राजमार्ग-4 को जोड़ते हुए—130 किलोमीटर।
4. (क) पालमनेर—बेंकटगिरि कोटा—कुप्पम (आंध्र प्रदेश) वीयनपल्ली—कृष्णागिरि (तमिलनाडु) 160 किलोमीटर।

(ख) पालमनेर—कोलार गोल्ड फील्ड्स (क०जी०एफ०)—100 किलोमीटर।

मेरा केन्द्र सरकार से नम्र निवेदन है कि पिछड़े क्षेत्रों के उचित विकास के लिए उपरोक्त राज्य मार्गों को शीघ्र ही राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाए।

(छः) उत्तर प्रदेश में नई चीनी मिलें स्थापित करने के लिए लाइसेंस देने के प्रार्थनापत्रों को मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री जनार्दन मिश्र (सीतापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अधीन इस महत्वपूर्ण विषय की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

यद्यपि भारत विश्व का सबसे बड़ा चीनी उत्पादक देश है, किन्तु उत्पादकता की दृष्टि से आज भी भारत केवल चरलेख उपभोग की आवश्यकताओं को ही सुधिकल से पूरा कर पाता है। चीनी उत्पादन की दृष्टि से उत्तर प्रदेश भारत का सबसे बड़ा राज्य है और चीनी उद्योग प्रदेश का बहुत बड़ा उद्योग है, जिससे लगभग 30 लाख गन्ना कृषक एवं लाखों मजदूर सीधे जुड़े हुए हैं, किन्तु यहां के गन्ना उत्पादन का केवल 33 प्रतिशत भाग ही पिराई के लिए सम्भव हो पाता है, 67 प्रतिशत गन्ना खांड-सारी इकाइयों, गुड़, चारा, बीज आदि में प्रयुक्त होता है। इस प्रकार दो तिहाई गन्ने की पिराई नहीं हो पाती है। वर्तमान समय में केन्द्र सरकार गन्ने की पिराई के लिए उद्योगों की स्थापना में सहकारी एवं सरकारी क्षेत्रों में मिलों की स्थापना को प्रथम दे रही है, किन्तु आर्थिक अभाव के कारण सरकार बांछित मिलों की स्थापना नहीं कर पा रही है। मेरे विचार से जिस प्रकार नई उद्योग नीति में अन्य उद्योगों की स्थापना में निजी क्षेत्रों को प्रथम दिया जा रहा है, उसी प्रकार चीनी मिलों की भी स्थापना में निजी क्षेत्र को प्रथम दिया जाना चाहिए, जिससे किसानों के द्वारा उत्पादित गन्ने की पिराई हो सके और उनको अपने गन्ने का सही मूल्य मिल सके। इसी विचार-धारा से प्रेरित होकर उत्तर प्रदेश सरकार ने भी निजी क्षेत्र में चीनी मिलों की स्थापना हेतु आवेदन पत्रों को अपनी संस्तुति के साथ केन्द्र सरकार के पास भेजा है जो अभी भी मन्धित है।

अतः मैं केन्द्रीय खाद्य मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तुत सभी आवेदन पत्रों पर विचार कर अविलम्ब लाइसेंस जारी करने की कृपा करें ताकि उत्तर प्रदेश में उत्पादित कुल गन्ने की पिराई हो सके और किसानों में उत्पन्न होर असन्तोष समाप्त हो सके।

(सात) पर्याप्त केन्द्रीय कोष के साथ "बुन्देलखण्ड विकास परिषद" का गठन किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : उपाध्यक्ष महोदय, नियम 377 के अधीन मैं इस महत्वपूर्ण विषय की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश का मिला हुआ ऐतिहासिक सुपरिचित पठारी भू-भाग बुन्देलखण्ड मध्य प्रदेश के 14 तथा उत्तर प्रदेश के 5 जिलों से मिलकर बनता है। इस क्षेत्र के जल के स्रोत सम्मि-

लित हैं। पीने का पानी और सिंचाई के साधन दोनों प्रदेशों की सरकारों के सम्मिलित प्रयासों से सम्भव हैं। लेकिन सिंचाई तथा पेयजल की समस्या आज तक दूर नहीं हो पाई है।

आवागमन के साधनों को मजबूत करना दोनों सरकारों के सम्मिलित प्रयासों से ही सम्भव है। इन परिस्थितियों में केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश को साथ रख कर "बुन्देलखण्ड विकास परिषद" का गठन कर जिसका एक अलग से वित्तीय बजट हो तथा केन्द्र सरकार वित्तीय साधनों की आवश्यक धनराशि सुनिश्चित करे।

श्री अक्षयार सिंह भड्डाना (फरीदाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह प्रार्थना करना चाहूंगा कि मेरे क्षेत्र में 75 फीसदी टेलीफोन ठप्प पड़े हैं। (व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आपने लिखित रूप में जो कुछ भी दिया उसे आपको पढ़कर सुनाना होगा और उसे ही कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल (बन्धीगढ़) : महोदय, नियम में इतनी सारी बातें नहीं लिखी हैं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं उनकी प्रशंसा करता हूं क्योंकि वह पहली बार बोल रहे हैं। उनके प्रयास हमें बहुत अच्छे लगते हैं। लेकिन प्रश्न यह है कि अध्यक्ष महोदय द्वारा मूल पाठ को स्वीकृति मिली है केवल उसे ही कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आपने लिखित में दिया है ?

(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। (व्यवधान) महोदय, कृपया मुझे अनुमति दीजिए। केवल इसी मुद्दे पर हमारा व्यवस्था का प्रश्न है। कृपया नियम 377 देखें। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको नियम के बारे में बताऊंगा। नियम 377(ग) उपखण्ड 2 के अनुसार अध्यक्ष महोदय ने जिस मूल पाठ को स्वीकृति दी है उसे ही कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाएगा। इसलिए आपने जो कुछ भी लिखित में दिया है वह आपको पढ़ना होगा और उसे ही कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : यदि आपको इसमें कुछ भी उपयोगी नहीं लगता है जिसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जा सके तो ये अलग बात है। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री बसल, नियम 37 के अनुसार आप जो भी लिख कर देते हैं उस पर अध्यक्ष महोदय की स्वीकृति प्राप्त करनी होती है और उस स्वीकृत मूल पाठ को आपको पढ़कर सुनाना होता है और उसे कार्यवाही-बृत्तांत में शामिल किया जाएगा। आपकी मांग पर सरकार निश्चित रूप से ध्यान देगी। इसमें कोई सन्देह नहीं है।

(आठ) फरीदाबाद और इसके आसपास के कस्बों में टेलीफोनों का समुचित संचालन सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री अच्युत सिंह भडाना (फरीदाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र फरीदाबाद के होटल ताउडू आदि क्षेत्रों में लगातार 6 महीनों से टेलीफोन व्यवस्था ठप्प पड़ी है। उपभोक्ताओं के बिना कनेक्शन बिल का भार डाला जा रहा है, जिससे क्षेत्र में बहुत असन्तोष है।

अतः केन्द्र सरकार से मेरा अनुरोध है कि फरीदाबाद के होटल, ताउडू आदि क्षेत्रों में टेलीफोन सम्बन्धी कमियों को शीघ्र दूर किया जाए, ताकि जनता को उससे राहत मिल सके।

1.42 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2.45 म० प० तक के लिए स्थगित हुई।

2.49 म० प०

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा 2.49 म० प० पर पुनः सभ्यते हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

रेल बजट 1992-93—सामान्य चर्चा—(भारी)

रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों के बारे में संकल्प—(भारी)

अनुदानों की मांगें (रेल), 1992-93—(भारी)

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1991-92—(भारी)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा आज की कार्य सूची में सूचीबद्ध मद संख्या 6 से 9 पर और आगे चर्चा करेगी। श्री एस० बी० थोरात बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री संदीपान भगवान खोरास (पंढरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेल बजट का स्वागत करते हुए मन्त्रीजी को बधाई देना चाहता हूँ। क्योंकि यह जो रेल बजट है यह सरल सामान्य आदमी का बजट है। रेलवे कमिश्नल आर्गनाइजेशन है। इतनी बड़ी आर्गनाइजेशन चलाना कोई सामान्य बात नहीं है। 1951 के आंकड़ों के मुताबिक हमारे देश में कुल 53 हजार रेल ट्रेक थे। आज 62 हजार के करीब रेल ट्रेक हो गए हैं। यानि अब तक कुल 10 हजार हमारा रेल ट्रेक बढ़ा है। मगर उसके साथ-साथ अब हम देश की आबादी देखते हैं तो 1951 के मुताबिक हमारा रेल ट्रेक जितना बढ़ना चाहिए था उतना नहीं बढ़ा है। इतनी बड़ी आबादी को एकोमोडेट करना कोई सामान्य बात नहीं है। फिर भी इतनी बड़ी आबादी को हमारे रेल मन्त्रीजी एकोमोडेट कर रहे हैं इसलिए उनको बधाई देना जरूरी है।

दो दिन से इस पर बहस हो रही है। मैं विरोधी दल के नेताओं की बातों को सुन रहा था। उन्होंने जिक्र किया कि हमारे बजट पर विषय बैंक और आई० एम० एफ० की कंडीशंस का असर है। मगर मैं ऐसा मानता हूँ कि ऐसी कोई बात नहीं है। विरोधी दल के नेताओं को मेरा कहना है कि इस रेल बजट में 6 हजार किलोमीटर गेज लाइन को ब्राड गेज करने का प्रावधान है। यह कोई सामान्य बात नहीं है।

कॉन्वर्शन के बारे में मुझे अपने संसदीय क्षेत्र की बात कहनी है। हमारे यहां मिरज लाटूर एक नैरो गेज लाइन है उसको ब्राड गेज करने के बारे में हमने कई बार मन्त्रीजी से अनुरोध किया है। हमारा मराठवाड़ा पिछड़ा एरिया है वहां मीटर गेज लाइन होने से कोई उद्योगपति जाने को तैयार नहीं है। इसलिए मेरा मन्त्रीजी से आग्रह है कि इस क्षेत्र की मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज में बदलने के लिए इस 6 हजार किलोमीटर में शामिल किया जाए। 45 वर्ष पहले जब मैं बर्नाकुलर फाइनल में परीक्षा देने के लिए पंढरपुर क्षेत्र जा रहा था। कुर्बवाडी स्टेशन से मैं जा रहा था उस समय मैं करीब 4-15 साल का था। स्टेशन छोड़ने के बाद थोड़ी दूरी पर गाड़ी रुकी। मैं यह जानने के लिए नीचे उतरा कि गाड़ी क्यों रुकी। गाड़ी के आगे भैंस आ गई थी और ड्राइवर ने नीचे उतरकर उस भैंस को हटाया और फिर गाड़ी चलाई लेकिन एक-दो कि० मी० चलने के बाद गाड़ी फिर रुक गई, उतर कर देखा तो वही भैंस फिर आगे आ गई थी। इससे यही लगता है कि आपकी गाड़ियों की गति बहुत कम है।

मैं रेल मन्त्रीजी से आग्रह करूंगा कि पंढरपुर एक बहुत बड़ा क्षेत्र है जहां पर एक मन्दिर है जिसके दर्शनो के लिए लोग दूर-दूर से आते हैं। वहां एक मेला भी लगता है लेकिन पैसेजर्स की सुविधा के लिए कोई काम नहीं हुआ है। इसलिए वहां पर रेल सुविधाएं प्रदान की जाएं। कुर्बवाडी एक बहुत बड़ा पब्लिक है जहां रेलवे की बर्कसाप भी है जहां कोषेज भी बनते हैं। मेरा आग्रह है कि इसे भारत अर्थग्रुन्स को दे दिया जाए। यहां के बैंकबर्ड एरिया के लोगों को काम मिलेगा।

दूसरी बात यह है कि वाडी स्टेशन पर बहुत बड़ा कारोबार है लेकिन पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। महाराष्ट्र सरकार ने इस सम्बन्ध में अपना सुझाव आपके पास भेजा है। बाटर मप्साई के लिए रेलवे का शेयर 87 लाख रुपया है जो जरूरी है। इसके लिए जल्दी कार्रवाई हेतु आग्रह करता हूँ।

तीसरी बात यह है कि पूना-शोलापुर के लिए एक पैसेंजर गाड़ी दो जाए जिससे गरीब जाने-जाने

वाले लोगों को सुविधा होगी। शोलापुर एक बहुत बड़ा शहर है जहां पर चमड़े की कई फैक्ट्रियां हैं। वहां पर शूगरकेन होता है, उसके मूबमेंट के लिए बैगन्म नहीं मिलती है जिसके लिए मैं सुझाव देता हूँ कि बैगन्स का कोटा बढ़ाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, बम्बई से बंगलौर जाने के लिए रेलवे ट्रेक डोंड तक तो डबल है लेकिन बाकी तक जो बीच में पोल्टन रह गया है, उसके डबल किए जाने हेतु सुझाव दे रहा हूँ। इसके साथ ही पूना से शोलापुर और शोलापुर से बाबी तक के इलैक्ट्रिकीफिकेशन के लिए आव्रह करता हूँ।

माभ्यवर, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

3.00 न० प०

[अनुवाद]

डा० राजगोपालन श्रीधरण (मद्रास दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात की खुशी है कि इस माननीय सदन में मेरे दल ने मुझे माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर बोलने के लिए कहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री पर काफी दायित्व है। उन्हें आंतरिक तौर पर सुचित संसाधनों पर निर्भर रहने के साथ-साथ इस विशाल नेटवर्क की वृद्धि और विकास के लिए संसाधनों की खोज करनी होती है और यह भी देखना होता है कि इसमें उपभोक्ताओं पर अधिक भार न पड़े। यह देश रेलवे को हथ उद्योगों की खेती में शामिल नहीं होने का जोखिम नहीं उठा सकता है। जैसाकि सम्माननीय मभा जानती ही है कि यदि रेलवे का विकास रुक जाता है, अथवा इसका संवास्तव अर्थक्षम नहीं रहता है तब अन्ततः देश की अर्थव्यवस्था का ही नुकसान होगा। रेलवे आधारभूत ढांचे का एक महत्वपूर्ण अंग है। अनेक कठिनाइयों के होते हुए भी रेल मंत्री ने बजट प्रस्तावों को तैयार करने में बहुत अच्छा कार्य किया है।

रचनात्मक आलोचना स्वरूप मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ और कुछ ऐसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों का उल्लेख करना चाहता हूँ जिनकी ओर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

3.02 न० प०

[राज राम सिंह पीठालीन हुए]

सार्वजनिक उपयोग का उद्योग होने के कारण रेलवे को अपनी लागत कम करते हुए तथा प्रक्रिया में अपने माप को कम से कम नुकसान उठाते हुए अपने राजस्व में वृद्धि करनी चाहिए। राजस्व बढ़ाने के लिए हमें सुविधाएं बढ़ानी हैं न कि बरें बढ़ानी हैं और हमें यह देखना है कि वह कितनी बढ़ाई जा सकती है। हमें सुविधाओं में कमी लाए बिना लागत में कमी करके व्यय को कम करना है।

बजट भाषण में यह बताया गया है कि किस प्रकार रेल कर्मचारियों ने सही समय पर उचित कार्य किया और किस प्रकार 1991 की अन्तिम तिमाही में एक लाख टन से अधिक जाल काटकर

राजस्व अर्जन की निराशा को रोकना। इस प्रकार के प्रवास जारी रहेंगे और कर्मचारियों को प्रेरित और उत्साहित किया जाएगा ताकि उनके कार्य-निष्पादन में सुधार हो सके।

बजट भाषण में यह भी उल्लेख किया गया है कि कार्य सम्पन्न करने में बहुत व्यय होता है और किस प्रकार कड़े वित्तीय नियंत्रण लागू करके रेल मन्त्रालय बजट पश्चात् अतिरिक्त राशि का उपयोग करेगा। मन्त्री महोदय ने कार्य योजना, लागत नियंत्रण तथा लागत कम करने की ओर भी ध्यान दिए जाने का उल्लेख किया है।

राजस्व अर्जन के लिए हमें रेल उपभोक्ताओं पर भार डालने के स्थान पर रेलवे के भीतर ही राजस्व स्रोतों का उपयोग करने की ओर ध्यान देना होगा।

सभा यह जानना चाहती है कि क्या ऐसे सभी संसाधनों का पता लगा लिया गया है और उनके द्वारा राजस्व बढ़ाने के लिए कोई समग्र-बजट योजना बनाई गई है। उदाहरण के लिए क्या रेलवे इस बात से सन्तुष्ट है कि वाणिज्यिक विज्ञापनों के माध्यम से राजस्व अर्जित करने की प्रणाली का अधिकतम उपयोग किया जा रहा है? इसी प्रकार रेलवे के अधिकतम लाभ के लिए बचे और बेकार क्षमता का निपटारा करने के लिए कौन से प्रस्ताव किए गए हैं? यह कुछ विचार इस बात की दृष्टि है कि ऐसे उपयोगी कार्य किए जा सकते हैं। मन्त्री महोदय ने रेलवे के पास प्रचुर मात्रा में उपलब्ध भूमि के बेहतर उपयोग के लिए उठाए जा रहे कदमों के बारे में भी बताया है। सभा उनसे यह जानना चाहती है कि इस संसाधन से राजस्व अर्जित करने सम्बन्धी कार्य में कितनी प्रगति की गई है।

मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि काफी लोग अपनी भूमि और सम्पदा देकर रेलवे के राजस्व अर्जन में सहायता करते हैं इसलिए किराये तथा माल भाड़े में वृद्धि सावधानीपूर्वक की जानी चाहिए क्योंकि इससे आम आदमी प्रभावित होता है।

जहां तक लागत में कमी करने का सम्बन्ध है मेरे विचार से रेलवे के पास इसके लिए पर्याप्त व्यवस्था है। उदाहरण के लिए रेलवे काफी बड़ी मात्रा में सामग्री का उपयोग करता है। 1989-90 के दौरान रेलवे द्वारा 320 करोड़ रुपये का माल इस्तेमाल किया गया। आप देख सकते हैं कि वृद्धि इंजीनियरिंग और विश्लेषण के लिए कितनी गुंजाइश है। क्या डिजाइन चरण पर ही संशोधन और रख-रखाव सम्बन्धी कार्य करते हुए माल के उपयोग की ओर पर्याप्त ध्यान दिया जाता है? मेरा सुझाव है कि मन्त्री महोदय सभा को विश्वास में लेकर रेलवे के व्यय में कमी करने सम्बन्धी कार्य योजना के विभिन्न मुद्दों को सभा पटल पर रखें। इससे मन्त्री महोदय को यह योजना लागू करने के लिए उपयोगी और ठोस सुझाव प्राप्त होंगे जिससे सम्भव होने पर इसमें सुधार किए जा सकते हैं।

रेलवे के 16.51 लाख कर्मचारी हैं और 1.45 लाख वैनिक मजदूर हैं। रेल कर्मचारी स्वयं को रेल विभाग का कर्मचारी होने में गौरव अनुभव करते हैं। मजदूर, रेलवे के अधिष्ठाता हैं तथा साहस के साथ चुनौतियों का सामना करते हैं। उनको निकालना नहीं चाहिए बल्कि उन्हें कम्प्यूटर और अन्य लिपिकीय कार्यों में प्रशिक्षण दिया जा सकता है। मजदूर लोग आधुनिकीकरण के विरुद्ध नहीं हैं। मजदूरों को उनको कार्य क्षेत्र में ही रहने देना चाहिए ताकि वे आधुनिकीकरण के नये तरीकों को सीख सकें। इस सम्बन्ध में मैं आर० पी० एफ० और आर० पी० एस० एफ० कर्मियों का धन्यवाद करता हूँ जो

इस बड़े परिवार के सदस्य हैं। ये सभी लोग उदार और स्पष्ट नीतियां अपनाते हुए कर्मचारी कल्याण कार्यों, जिसमें कम कीमत के आवास, निःशुल्क चिकित्सा, शिक्षा, खेल-कूद और मनोरंजन आदि कार्य शामिल हैं, करते हैं।

रेलवे कर्मचारियों की चिकित्सा सम्बन्धी आवश्यकताएं पूरी करने के लिए 114 अस्पतालों और 670 स्वास्थ्य एककों का जाल है। दक्षिण रेलवे का मुख्य अस्पताल पेराम्बूर, मद्रास में है जो हृदय रोगों, कार्डियाकपेराइजेशन और कार्डियो वेसकुलर सर्जरी के क्षेत्र में लगातार अच्छा कार्य कर रहा है। डा० टी० जे० बेरियन और प्रतिभाशाली डॉक्टरों के दल के परिश्रम के फलस्वरूप ही ऐसा हुआ है। इस केन्द्र में बेहतर तरीके से कार्डिक बाईपास सर्जरी तथा हृदय का बाल्व बदला जाता है।

रेलवे के पास राज्य और केन्द्रीय बोर्डों से जुड़े सभी प्रकार के विद्यालयों और कालेजों के लिए काफी बड़ा शैक्षणिक नेटवर्क है। स्कूलों का रख-रखाव ठीक प्रकार से नहीं किया जाता है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मन्त्री इनके रख-रखाव के लिए व्यक्तिगत रुचि लें।

रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है। मेरे विचार से आधुनिकीकरण का कार्य करने के लिए लगभग 70 स्टेशनों को चुना गया है। महोदय, मैं चाहता हूँ कि मद्रास तट के तम्बारम और मम्बालम स्टेशनों, चेंगलपेट, छोटी लाइन उपनगर मार्ग का आधुनिकीकरण किया जाए। इन दोनों स्टेशनों का उपयोग चेंगलपेट से आने-जाने वाले विद्यार्थियों और कार्यालय में काम करने वाले व्यक्तियों द्वारा किया जाता है। ये दो स्टेशन मद्रास तट, तिरुनेलवेली मुख्य और कॉड्डे लाइन छोटी लाइन के लिए भी उपयोग किए जाते हैं। रेलवे स्टेशनों पर सफाई नहीं रहती है। एक कार्य दल गठित किया गया था। यह बल क्या कर रहे हैं?

गत वर्ष रेल बजट चर्चा में भाग लेते हुए मैंने कहा था कि तम्बारम, सेंट थामस माउंट और क्रोमपेट रेलवे फाटक (लेबल फ़ासिंग) पर या तो भूमिगत मार्ग बनाया जाए अथवा उपरि पुल बनाया जाए। इस सम्बन्ध में अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई। मेरा अनुरोध है कि दक्षिणी रेलवे में पूर्वी और पश्चिमी तम्बारम रेलवे स्टेशनों को जोड़ने वाले रेल-फाटक पर एक उपरिपुल बनाने का काम तुरन्त शुरू किया जाए। इसी के साथ-साथ क्रोमपेट और सेंट थामस माउन्ट रेलवे के रेल-फाटकों पर भी एक उपमार्ग बनाने का काम भी शुरू किया जाना चाहिए।

महानगरीय रेलवे परिवहन प्रणाली (एम० आर० टीस) में मद्रास शहर की अत्याधिक भीड़भाड़ युक्त सड़कों पर एक व्यापक पैमाने पर पारगमन व्यवस्था की परिकल्पना की गई है ताकि यात्रियों को राहत प्रदान की जा सके। यह बकिंगम नहर के साथ-साथ एक धरातलीय और थोड़ा उठा हुआ ढांचा है। इसका अभिप्राय मद्रास बीच से तारामनी सैक्शन तक सम्पर्क बनाना था। मुझे यह बताते हुए दुःख हो रहा है कि इसकी दूरी को घटाकर केवल 8.55 किलोमीटर अर्थात् केवल बीच से लुज तक ही संक्षुरी की गई है। मैं माननीय मन्त्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह बीच से तारामनी तक जोड़ने वाली इस सम्पूर्ण परियोजना को इस शताब्दी के समाप्त होने से पहले ही पूरा करवा दें। बीच से लुज तक सम्पर्क बनाने का काम, जोकि प्रगति पर है, युद्ध-स्तर पर किया जाना चाहिए। वर्ष 1991-92 के लिए केवल 13 करोड़ रु० की राशि ही आवंटित की गई है। इस काम को 1992 तक

पूरा करने के लिए यह राशि बहुत बड़ी है। रेलवे के इस्तेमाल के लिए .9 करोड़ रु० की राशि दी जानी चाहिए।

मद्रास सेन्ट्रल विस्केल्सुर सैकशन पर बिलीबकम से अन्ना नगर तक बड़ी रेल लाइन का विस्तार करने की तुरन्त आवश्यकता है। मद्रास सेन्ट्रल और तम्बारम को बरास्ता अन्ना नगर, पुन्नामल्ली, पदर, सेंट वामम माउन्ट से तम्बारम जोड़ने के लिए एक सरब्युलर रेल मार्ग बनाने के बारे में भी रेल विभाग विचार कर सकता है। इससे मद्रास सहर में पहले से ही विद्यमान भूतल परिवहन व्यवस्था का भार पूरी तरह से हल्का हो जायेगा।

2. कडर-दिन्डीमल-तूतीकोरिन बड़ी लाइन परिवोजना का दूसरा चरण शुरु किया जाता है। मधुरै-मनीयाची के बीच विद्यमान छोटी लाइन के साथ-साथ एक और लाइन बिछाई जाये।

3. कडर से सलेम तक एक नयी बड़ी लाइन बिछाई जाए।

4. मद्रास सेन्ट्रल से तिचवेल्लूर-गुर्माडिपुंडी के बीच बड़ी बिद्युत लाइन की सेवाएं बढ़ाई जायें; यात्रा का समय कम करने के लिए बिद्युत चालित रेलगाड़ी की गति को बढ़ाया जाए।

5. सभी बिद्युत गाड़ियों में डिब्बों की संख्या 8 से बढ़ाकर 9 की जाए।

6. मद्रास एगमोर से तिचवन्नामल्ले स्टेशन तक छोटी लाइन पर एक नयी गाड़ी प्रदान करे।

7. जेयापुरम से एक उपरिपुल का तुरन्त निर्माण किया जाए।

8. नई दिल्ली से मद्रास तक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए।

महोदय, मैं अपने सभी संसद सदस्यों तथा भूतपूर्व सांसदों की ओर से माननीय रेल मन्त्री जी से यह सब करने का अनुरोध करूंगा। मेरा उनसे अनुरोध है कि वह भूतपूर्व सांसदों को एक वर्ष में कम से कम दो पास प्रदान करें। प्रत्येक भूतपूर्व सांसद को एक वर्ष में एक रेलवे पास देने की कृपा तो उन्होंने कर ही रखी है।

माननीय रेलवे मन्त्री ने इस वर्ष का बजट प्रस्तुत करने में अपने साहस और बुद्धिसंकल्प का परिचय दिया है। मैं माननीय रेलवे मन्त्री और उनके निष्ठावान कर्मचारियों को इसके लिए बधाई देना चाहूंगा। मैं रेलवे बजट 1991-92 का समर्थन करता हू।

श्री राम कापसे (ठाणे) : मैं रेलवे मन्त्री के इस मजदूर-विरोधी, मध्यम वर्ग विरोधी और जनता विरोधी बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। हम बम्बई के निवासियों ने इस बजट से कुछ राहत मिलने की आशा की थी, परन्तु मन्त्री जी ने विशेषकर बम्बई निवासियों के लिए ऐसा बजट प्रस्तुत किया है कि इस बजट का समर्थन बम्बई के कांग्रेसियों द्वारा भी नहीं किया जा सकता। बिचे जी, क्या मैं ठीक कह रहा हूँ? वह भी इसका समर्थन नहीं कर सकेंगे।

श्री अन्वाराबु इरा (मद्रास मध्य) : हम इसका समर्थन करेंगे। आपका सोचना गलत है।

श्री राम कापसे : मुझे पूरा विश्वास है।

समाप्तिसि श्लोक : कापसे जी, आप अपने विचार ही व्यक्त कीजिए ।

श्री राम कापसे : 14 मितम्बर, 1990 को, उन्हीं रेल मन्त्री ने बम्बई उपनगरीय रेलवे सेवा के बारे में एक 'स्टेटस वेपर' प्रस्तुत किया था और उसमें 22 परिचोखनाओं का नाम सूचीबद्ध था । हम बम्बई रेलवे के यानी, इस प्रतीक्षा में थे कि उनमें से कम से कम एक परियोजना तो अवश्य ही मंजूर हो जाएगी । परन्तु इस समय केवल चार परियोजनाएं ही चल रही हैं और रेल मन्त्रालय ने 5 से 22 में से एक भी परियोजना को मंजूर नहीं किया है । अतः कोई नयी सुविधा प्रदान नहीं की गई है ।

अपना 'स्टेटस वेपर' प्रस्तुत करते समय श्री जार्ज फर्नांडीज ने यह कहा था :

"इस स्थिति में परिवर्तन होना ही है और आज ही । कल नहीं । और इसमें इस समय परिवर्तन करना संभव है ।"

दो वर्ष के पश्चात हमारे रेल मन्त्री ने कहा कि कुछ नहीं करना है, बम्बई के लिए कोई परियोजना मंजूर नहीं की जाएगी ।

किराया-वृद्धि के सम्बन्ध में मैं कहूंगा कि रेलवे के इतिहास में यह एक अभूतपूर्व वृद्धि है । 5 से 61 प्रतिशत तक की वृद्धि है और ऐसी स्थिति में की गई है जबकि गाड़ियों में यात्रियों को आराम से खड़े रहने की भी जगह नहीं मिल पाती है । कोई भी नई सुविधा बढ़ाई नहीं गई है जबकि आपने स्वयं कहा है कि विश्व में बम्बई में रेलवे पर सबसे ज्यादा भार है । आपके 'स्टेटस वेपर' के पैरा 27 में उल्लेख किया गया है :

"सामान्य व्यस्त अवधियों के दौरान, 1740 यात्री खड़े-खड़े ही यात्रा करते हैं, और प्रत्येक गाड़ी में यह संख्या बढ़कर 2592 तक हो जाती है जिसे 'डैस क्रश लोड' कहा जाता है । तथापि सुबह और शाम के व्यस्ततम समय में 2:56 व्यक्ति खड़े-खड़े यात्रा करते हैं और इस प्रकार हर गाड़ी जिसे 'सुपर डैस क्रश लोड' कहा जाता है उसमें यह संख्या 3408 तक हो जाती है । इन यात्रियों में इतनी भीड़भाड़ रहती है कि एक वर्ग मीटर में लगभग 10 यात्री खड़े होते हैं । इसके कारण बम्बई में उपनगरीय गाड़ियों में इतनी भीड़ हो जाती है कि विश्व भर में इसके समान कहीं इतनी भीड़ नहीं होती होगी । मध्य और पश्चिम रेलवे की उपनगरीय गाड़ियों में प्रतिदिन 48 लाख व्यक्ति यात्रा करते हैं ।"

कोई भी नयी सुविधा या कोई नई रेल सेवा प्रदान नहीं की गई है, आप केवल किराये में ही और वृद्धि करते जा रहे हैं ।

फिर ऐसा पहली बार ही तो नहीं हुआ है । मेरे पास तालिका है जिसमें वर्ष 1966 से होसी रही किराए में वृद्धि दर्शायी गई है । मैं कल्याण से बम्बई तक 12.35 मासिक टिकट पर यात्रा किया करता था और इस किराया-वृद्धि के पश्चात मुझे शिलीब श्रेणी में यात्रा करने के लिए 115 रु० प्रति माह देने पड़ेगे । यह पिछले 25 वर्षों की तुलना में 10 गुना किराया है । हर वर्ष किराए में वृद्धि होती है और वर्ष 1981 में यात्रियों के बारे में हुआ सर्वेक्षण आपने ही कराया था उसके अनुसार यात्री

सर्वेक्षण समिति ने केवल 215 से 1000 रु० तक मासिक आम विद्यार्थी भी। बम्बई का आचार्य व्यक्ति ही इनमें यात्रा करता है। यहां मेरे मित्र ने आज कहा है कि यह आम आदमी का बजट है। यदि यही बजट आम आदमी के लिए है तब तब खास व्यक्तियों का कौन सा बजट होगा ?

अतएव, यह स्वाभाविक है कि प्रदर्शन होंगे। तीन दिनों तक बम्बई में रेलवे सेवा ठप्प पड़ी रही। बम्बई महानगर में उपनगरीय यात्रियों द्वारा किया गया यह सह्य प्रदर्शन नागरिकों के वास्तविक रोष को ही दर्शाता है।

रेल मन्त्रालय का मत है कि उपनगरीय रेलवे किराए में और भी वृद्धि की जानी चाहिए। क्यों ? क्योंकि, उनका ऐसा मानना है कि उपनगरीय सेवा घाटे में चल रही है। मैं मानता हूँ कि आप किराए में इस वृद्धि को वापस ले लेंगे। जहाँ तक बम्बई का सम्बन्ध है, मुझे पूरा भरोसा है कि बम्बई उपनगरीय सेवा को कोई घाटा नहीं हो रहा है।

आपकी दी गई पुस्तक का एक वैराग्यक पढ़ने पर मुझे ज्ञात हुआ कि 'मुपर डेंस फल मोड' गाड़ियां 24 घंटे चलती रहती हैं और 'ट्रंक' और 'रेक' का अधिकतम इस्तेमाल किया जा रहा है और वास्तव में जिस समय रेलवे बोर्ड ने 18 प्रतिशत लागत के अपने मानकों में परिवर्तन किया था, उसके बाद से ही पिछले वर्ष छः प्रतिशत घाटा दिखाया गया था। अतः वह कम हो सकता था। अतः मेरा सुझाव है कि मन्त्रालय एक समिति का गठन करे जो उपनगरीय रेलवे की लागत इत्यादि की जांच करे और आप स्वयं यह पायेंगे कि बम्बई में उपनगरीय रेलवे सेवा घाटे में नहीं चल रही है। आपका यह मानना कि बम्बई उपनगरीय सेवा घाटे में चल रही है बिल्कुल गलत है और यदि आप हमें एक बचसर दें तो हम यह सिद्ध भी कर सकते हैं।

दूसरा मुद्दा यह है कि आपके मतानुसार बम्बई के लिए राज-सहायता से प्रतिशोधित सेवा प्रदान आवश्यक नहीं है। पुनः आपका यह सोचना गलत है। जहाँ तक रेलवे का सवाल है विश्वभर में, अमेरिका, जापान और इंग्लैंड में भी आर्थिक राज-सहायता दी जाती है। जहाँ तक उपनगरीय रेलवे का सम्बन्ध है, प्रत्येक राष्ट्र द्वारा राज-सहायता प्रदान की जाती है।

श्री ई० अहमद (मंजैरी) : क्या आखानों पर भी राज-सहायता प्रदान की जाती है ?

श्री राम नारायण (मुम्बई उत्तर) : राज-सहायता प्राप्त आखानों का नाम-वर्ष-केवल नगरीय लाइनों को दिए जाते हैं।

श्री राम कावले : जिस प्रभाव के बारे में आपने जिक्र किया था और रेल मन्त्रालय ने यह कहा है कि जहाँ तक आखानों का सम्बन्ध है, इनके माल-भाड़े में वृद्धि नहीं होगी। परन्तु जहाँ तक पुस्तकों का सम्बन्ध है, जोकि मेरे लिए भोजन हैं; इनका माल-भाड़ा 17 से 30 रुपए तक बढ़ाया गया है यानि पुनः यह वृद्धि सात प्रतिशत से अधिक बनती है। जब वे पुस्तकों को ही माल-भाड़ा वृद्धि से नहीं छोड़ सकते, तो वे उपनगरीय दैनिक जाने-जाने वालों को कैसे छोड़ सकते हैं ?

फिर दूसरी बात यह है कि 1958 से बम्बई में यात्रा पर राज-सहायता प्रदान की जाती है। आप समय-सारथियों का अवलोकन करके स्वयं ऐसा देख सकते हैं। सन् 1928 में तत्कालीन मन्त्रालय ने

जी० आई० पी० रेलवे को यह सुझाव दिया था कि बम्बई की जनता को राज-सहायता-प्रदान यात्रा उपलब्ध कराई जाए। अतः, 1858 से यह व्यवस्था चली आ रही है और अब आप इसे वापस लेना चाहते हैं। बम्बई के दैनिक यात्री कसारा जैसे दूर-बराब के स्थानों पर रहते हैं। ऐसा नहीं है कि वे प्रतिदिन 120 किलोमीटर से अधिक की यात्रा करना चाहते हों, परन्तु फिर भी वे रोजाना सफर करते हैं। कई घंटे लगातार उन्हें रेलों में ही काटने पड़ते हैं। वे इसे पसन्द नहीं करते हैं। वे प्रतिदिन तीन घंटे खड़ा रहना नहीं चाहते हैं। वे इस ढंग से इसलिए सफर करते हैं क्योंकि समूचा व्यापारी-वर्ग और सरकारी-कार्य दक्षिण बम्बई में केन्द्रित है। हम क्या कर सकते हैं? ये बम्बई के वे लोग हैं जो झुग्गी-झोपड़ियों में रहते हैं। उन्हें इसी तरह से सफर करना पड़ता है।

बम्बई, राष्ट्रीय-संपत्ति का 40 प्रतिशत के बराबर योगदान देता है। इसका एक बहुत ही थोड़ा हिस्सा बम्बई पर खर्च किया जाता है। यदि कृषि और निर्यात आधारित उद्योग राज-सहायता के पात्र हैं, तो हम निश्चित रूप से राज-सहायता के उनसे भी अधिक पात्र हैं। अतः यदि कोई राज-सहायता दी गई है तो वह जारी रहनी चाहिए। जहां तक मेरा सम्बन्ध है, मुझे पूरा विश्वास है कि बम्बई के दैनिक यात्रियों को रेलवे द्वारा कोई राज-सहायता-प्रदान नहीं दी जा रही है। मेरा एक अन्य सुझाव यह है कि आप प्रदूषण-बिरोधी-अभियान पर व्यय करते हैं। सरकार सड़कों के निर्माण पर व्यय करती है। आप रेलवे पर खर्च करें। यह राष्ट्र के लिए अधिक उपयोगी होगा। प्रदूषण कम होगा; यातायात जाम कम होगा और जहां तक महानगरों का सम्बन्ध है लोगों को इसका लाभ पहुंचेगा।

1986 में आपने महानगरीय रेलवे हेतु व्यय राशि शहरी विकास मन्त्रालय को स्थानान्तरित कर दी थी। क्या वे उसे खर्च कर रहे हैं? वे खर्च बिल्कुल नहीं कर रहे हैं? अतः, न तो आप हमारे लिए व्यय करते हैं; न ही शहरी विकास मन्त्रालय हमारे लिए व्यय करता है; न ही राज्य हमारे लिए व्यय करता है। हम तो बेसहारा हैं। सरकार आपसे पैसा लेती है, परन्तु देती नहीं है। रेल मंत्री महोदय क्या मैं आपको इस्तीफा देने के लिए कहूं? स्थिति ऐसी है।

जहां तक सभी शहरों का सम्बन्ध है क्या समान दरों पर भाड़ा शुल्क की वास्तव में ही जरूरत है? यह प्रश्न रही है कि बम्बई आने-जाने वाले लोग अलग से प्रभार वहन कर रहे थे। यदि कलकत्ता रेलवे घाटे में चल रहा है; मद्रास घाटे में चल रहा है; दिल्ली घाटे में चल रहा है और यदि बम्बई रेलवे को कोई घाटा नहीं हो रहा है, तो हमें उन सभी यात्रियों के व्यय का वहन करने की क्या आवश्यकता है? बम्बई के यात्री अपने किराए का भुगतान करते हैं। वे बिना-टिकट यात्रा नहीं करते। वे ऐसा अपराध नहीं कर रहे हैं। क्या वे बिना-टिकट यात्रा करनी प्रारम्भ कर दें? क्या आप चाहते हैं कि वह ऐसा करें? अतः, यदि आपके मंतव्य पूर्णतया गलत हैं, तो फिर आप कृपया इस बृद्धि को पूरे तीर पर वापिस ले लें।

मेरे सुझाव यह हैं : लेखांकन और लागत निर्धारण के मापदण्ड बढ़ाने जाएं; लागत निर्धारण के बारे में और अधिक युक्तियुक्त मापदण्ड नियत करने के लिए एक समिति का गठन किया जाए; रेल माल भाड़ा में बृद्धि को वापस लिया जाए; मासिक-टिकट और प्रति टिकट किराये के बीच कोई सम्बन्ध नहीं होना चाहिए; और संसाधनों को जुटाने का काम आप करें। आपके 'स्टेट्स-पेपर' में संसाधनों को जुटाने के बारे में दस उपायों का उल्लेख किया है—पूजी लागत का बंटवारा; विभिन्न उपकरण लगाना;

बांड टर्मिनस प्रभार; निजी-निवेश; वाणिज्यिक ढोहन; विदेशी ऋण; नियोजकों से अंतःकरण। क्या आपने इनमें से किसी एक दिशा में कोशिश की है? आपने सभी नौ उपायों को छोड़ दिया है और केवल एक उपाय आपके पास रह गया और वह है, बेचारे निर्धन दैनिक यात्री। आप उनसे पैसा बसूल कर रहे हैं। आपने किसी और दिशा में कोशिश नहीं की। आपको पता है कि पैसा यहाँ से मिल सकता है किन्तु आपने उस दिशा में कोई कोशिश नहीं की है। अतः, आप पहले उस दिशा में कोशिश करें और यदि फिर भी कोई हानि होती है, तो इसे इन सभी उपायों से पूरा किया जा सकता है।

रेलवे के कार्यकरण को सुधारने की विस्तृत सम्भावनाएँ हैं। प्राथमिकताएँ तय करें और इन पर कार्रवाई करें।

दो वर्ष पूर्व, महाप्रबन्धक मध्य रेलवे ने मात्र 96 लाख रुपए की लागत से खोमडीयाली-द्विकाल हेतु एक प्रस्ताव भेजा था। दो वर्ष बीत जाने के बाद भी, इसकी स्वीकृति नहीं दी गई है। बुढ़ावाली-आदि जैसे नये स्टेशन बनाने की आवश्यकता है। बहुत-सी ऐसी बातें हैं, जिन पर आपने निर्णय लेना है, परंतु कोई निर्णय नहीं लिया गया है, उस दिशा में कोई कार्रवाई नहीं की गई है और कोई नयी सुविधाएँ प्रदान नहीं की गई हैं।

इस किराया-वृद्धि के विरुद्ध, बम्बई के दैनिक यात्रियों ने तीन दिन तक आन्दोलन किया। वे बजट को अग्निमय रूप दिए जाने की प्रतीक्षा कर रहे हैं। हमने एक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और मैं सभा से अनुरोध करता हूँ कि कृपया इसका समर्थन करें क्योंकि आखिरकार जनता इस भार को सहन नहीं कर सकती। अतः, कृपया इसको वापस ले लिया जाए।

श्री जगन्त शंकर रेड्डी (अनन्तपुर) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं माननीय मन्त्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किए गए इस व्यावहारिक और यथासंभवादी बजट के लिए सरकार को बधाई देता हूँ।

मुझे बड़ी खुशी है कि रेलवे के सामान्य सुधार के लिए और कुछ चालू परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिए तथा परियोजनाओं को आरम्भ करने के लिए रेल बजट में कुछ प्रस्ताव हैं। इस प्रयोजन हेतु तथा रेलवे के सामान्य सुधार हेतु भी, मैं समझता हूँ कि माननीय मन्त्री महोदय के पास यात्री किरायों और माल भाड़े में वृद्धि के लिए कुछ हद तक औचित्य है।

हम अपने देश का विकास कर रहे हैं और रेल किरायों और माल भाड़ों में यह वृद्धि अपरिहार्य है।

महोदय, आपको विदित ही है कि मद्रास और बम्बई के बीच गुंटकाल दक्षिण भारत में एक बहुत बड़ा जंक्शन है। इसमें मीटर-गेज और ब्राड-गेज लाइनें हैं। गुंटकाल जंक्शन बरास्ता द्रोणाचलम, कुरनूल और महबूबनगर मीटर गेज लाइन द्वारा सिकन्दराबाद से सीधे जुड़ा है। मैं माननीय मन्त्री महोदय को द्रोणाचलम से सिकन्दराबाद को मीटर-गेज में परिवर्तित करने और गुंटकाल से कूटूर लाइन की ब्राड-गेज-लाइन में परिवर्तित करने के लिए उनके प्रस्ताव हेतु बधाई देता हूँ। इस सम्बन्ध में मैं माननीय प्रधानमन्त्री, श्री पी० वी० नरसिंह राव को विशेषरूप से बधाई देता हूँ।

मैं आंध्र प्रदेश में नयी रेलवे लाइनों के बारे में कुछेक सुझाव देना चाहता हूँ। गूटी में एक जंक्शन है और द्रोणाचलम में भी एक जंक्शन है। मैं गूटी से द्रोणाचलम तक एक रेलवे लाइन बिछाने का सुझाव देता हूँ क्योंकि गूटी से द्रोणाचलम तक एक नई रेलवे लाइन बिछाने की अत्यधिक आवश्यकता है। गूटी से द्रोणाचलम की दूरी चालीस किलोमीटर के लगभग है और गूटी से द्रोणाचलम बरास्ते गुंटकाल का वर्तमान रास्ता 100 किलोमीटर के लगभग है। इससे बंगलौर से सिकंदराबाद तक की दूरी कम हो जाएगी और इसके परिणामस्वरूप कर्नाटक एक्सप्रेस का बंगलौर से दिल्ली तक पहुंचने का समय भी कम किया जा सकता है। इसका सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूर्ण किया जा चुका है। मैं माननीय मन्त्री महोदय से इस कार्य को शीघ्रता से आरम्भ करने का अनुरोध करता हूँ।

मैं नंदयाल से येरागुंटला तक एक नयी रेलवे लाइन बिछाने का भी सुझाव देता हूँ। सर्वेक्षण कार्य काफी समय पहले ही पूरा कर लिया गया था। नंदयाल से येरागुंटला तक एक नयी रेलवे-लाइन बिछाने की अत्यधिक आवश्यकता है। इसलिए, माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि उस कार्य को भी आरंभ किया जाये।

गुंटकाल से उरवकोंडा, कल्याणदुर्ग, पावगढ़ और मादकसीरा होकर टुमकर तक जाने वाली एक नई रेलवे लाइन का भी प्रस्ताव करता हूँ। माननीय मन्त्री जानते हैं कि पावगढ़ राज्य के उस भाग का अत्यन्त महत्वपूर्ण तीर्थस्थल है। मुझे विश्वास है कि यदि इस कार्य के करने से रेलवे को भी अच्छी आमदनी होगी। मैं माननीय मन्त्री से इस प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

मुम्बई और कन्याकुमारी के बीच चलने वाली एक गाड़ी है—जयन्ती जनता एक्सप्रेस। यह गूटी टडपत्री और कडप्पा होकर जाती है। यह गाड़ी टडपत्री नहीं रुकती। मैं यह बताना चाहता हूँ कि नंदयाल, कोइलकुंटला और पानयम निर्वाचन क्षेत्रों से मुम्बई और केरल जाने वाले यात्री इस गाड़ी को पकड़ने के लिए पहले टडपत्री आते थे जब यह गाड़ी वहां रुका करती थी। दुर्भाग्य से अब यह गाड़ी नहीं रुकती। टडपत्री पर इस ट्रेन का रुकना चाहिए। इस मुद्दे पर लोग उत्तेजित हैं और मुझे भय है कि स्थिति अत्यन्त बिस्फोटक है। इस मामले के बारे में मैंने रेलवे अधिकारियों से कई बार अनुरोध किया है। उन्होंने मुझे बताया था कि इस मार्ग पर दो गाड़ियां हैं अर्थात् बम्बई-मद्रास मेल और बम्बई-मद्रास एक्सप्रेस। मैं यह बताना चाहता हूँ कि यह गाड़ी मद्रास नहीं जाती। यह तो अरकोनम से होकर कन्याकुमारी जाती है। अतः यह गाड़ी टडपत्री रुके, इसकी बहुत अधिक आवश्यकता है।

हजरत निजामुद्दीन से विशाखापटनम के लिए एक गाड़ी है। मुझे श्रेय के साथ यह कहना पड़ रहा है कि इस ट्रेन में खान-पान सुविधा अत्यन्त खराब है। इस गाड़ी से दो रात का सफर है और इसकी गति अत्यन्त धीमी है। मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि इस गाड़ी की गति बढ़ायी जाये और बेहतर खानपान की सुविधाओं का प्रबन्ध किया जाये।

अन्त में, मैं यह उल्लेख करना चाहता हूँ कि दक्षिण-मध्य रेलवे में रेलवे सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए परामर्शदात्री समिति का गठन किया गया था। यह कहा गया था कि प्रति वर्ष कम-से-कम एक बैठक होगी। मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि प्रति वर्ष दो बैठकें की जायें ताकि हम हम क्षेत्र की समस्याओं पर विचार कर सकें और इसके लिए अधिक अवसर मिल सकें। मैं उल्लेख करूंगा कि अभी तक एक भी बैठक नहीं हुई है। मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि वे अधिकारियों को निर्देश दें कि वे शीघ्र एक बैठक बुलाएं।

माननीय मन्त्री ने गाड़ियों में खान-पान सुविधाओं के बारे में सभी सदस्यों को पत्र भेजे। मुझे आशा और विश्वास है कि माननीय मन्त्री इस मामले में उचित कार्यवाही करेंगे।

इन शब्दों के साथ, मैं माननीय मन्त्री द्वारा प्रस्तुत बेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री जौहन सिंह (देवरिया) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे इस जन विरोधी रेल बजट पर अपनी राय रखने के लिए समय दिया। मुझे अफसोस है कि यह बजट जनता के विच्छन्न तो है ही, स्वरं रेल विभाग के भी खिलाफ बजट है। ऐसा आपने दुनिया में कोई इंसान या कोई संस्था न देखी होगी जो अपना परिवार, अपना उत्तरदायित्व और अपना दायरा न बढ़ाना चाहती होगी, सिवाए इस रेल विभाग के।

पिछले कई वर्षों से इस महकमे में सवा सोलह लाख लोग काम करते हैं। निरंतर यही कोशिश है कि इसको घटाए, इसमें और बढ़ोतरी न हो। उसी तरह श्रीमन्, इन्होंने जो अपना विस्तार का कार्यक्रम रखा, है, नयी रेल लाइनें कितनी बिछायी जानी चाहिए, इस बजट में वह कहीं दिखायी नहीं पड़ रहा। यह जरूर है कि पिछले साल के मुकाबले रेल की नयी लाइनें बिछाने, विस्तार करने में जितना प्रावधान पिछले बजट में था, इस बजट में उसका आधा कर दिया गया है।

हां, इतना जरूर है कि कन्वर्सन के ऊपर संख्या में इन्होंने बृद्धि की और इसमें भी एक बहुत बड़ा पैच है। अगर रेल लाइन का कन्वर्सन होता है और विद्युतिकरण होता है तो उसमें कंबुअल लेबर की आवश्यकता पड़ती है। परमानेंट एम्पलाइज की अवस्था में किसी तरह की बृद्धि नहीं होती। अगर रेल लाइन बिछायी जाए और नए रेलवे स्टेशन खोले जाएं और उसके दायरे में विस्तार हो तो अस्वाइ रेल कर्मचारियों की संख्या में बृद्धि होती है। इस तरह की महत्त्वकांक्षा नहीं दिखायी पड़ती इसलिए यह बजट निंदा का पात्र है और इसलिए हम इसका विरोध करना चाहते हैं। भारतीय रेलवे भारत की एकता की भी प्रतीक है। सुदूर इलाकों में भारत को जोड़ने का इसकी अहम भूमिका है। उसी तरह से क्षेत्रीय विषमता को खत्म करने की रेल की सबसे बड़ी भूमिका है। उस विषमता को खत्म करने के लिए इस बजट में कहीं नहीं दिखायी देता। जिन विभागों में कम से कम निवेश होता रहा है तो उसकी पुनरावृत्ति इस बजट में की गई है। यदि सम्पूर्ण रूप से मूल्यांकन करे तो पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार में सबसे कम रेलवे ट्रैक का उर्जीकरण हुआ है। नए उर्जीकरण का विस्तार उस इलाके के लिए नहीं दिखाई पड़ता है। अगर आप सचमुच में इस निंदा को खत्म करना चाहते हैं तो बिहार की जो रेलवे लाइन है हावड़ा-मुगलसराय और पटना होते हुए, उसका उर्जीकरण तत्काल कराएं और जब आप जवाब देना शुरू करें तो इसकी घोषणा होनी चाहिए। भारत की सीमा को सुरक्षा के लिए चीन का हमला हुआ था भारत पर तो उस जमाने में एक बहुत बड़ी हार्डवे सड़क उत्तर-पूर्वी और पश्चिम सीमा के लिए हिन्दुस्तान को जोड़ने के लिए बनायी गई थी। आज उस सड़क के समानांतर एक रेल लाइन है जो गोहाटी से जोड़ती है। इस बजट में अम्बाला से लेकर मुरादाबाद लाइन व उर्जीकरण की चर्चा की गई है। लेकिन उसकी एक रेल लाइन को डबल किया जाए और इसका उर्जीकरण किया जाए तो इसके बारे में कोई भी संकेत इस बजट में नहीं है। वह सीमा की रेलवे लाइन है, उसका विशेष योगदान है। भारत के ऊपर जब भी हमला होता है तो उस रेलवे ट्रैक की जबरदस्त भूमिका हो जाती

है, उसको उबल करके उसका उर्जीकरण और विस्तार किया जाना चाहिए। पूर्वी रेलवे का हेड-क्वार्टर गोरखपुर है। वहाँ पर जनरल मैनैजर बंठते हैं। लेकिन मंडल अधीक्षक का कोई कार्यालय गोरखपुर में नहीं है। समाचारपत्रों से यह पता लगा कि पांच-छह मंडल खोले जा रहे हैं उनमें जबलपुर और अहमदाबाद भी है। गोरखपुर को क्यों छोड़ दिया, यह समझ में नहीं आया। वहाँ भी मंडल कार्यालय खोलना चाहिए। एक महत्वाकांक्षी योजना छितोनी-बगहा की है और रेलवे पुल और रेल लाइन को बढ़ा करके उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ना है। उस रेल लाइन और उस पुल के लिए 150 करोड़ रुपये खर्च होने का प्रावधान है, ऐसा अम्कलन किया गया था। मुझे अफसोस है कि उत्तर प्रदेश सरकार और बिहार सरकार ने अभी तक उसके लिए कोई योगदान नहीं किया है और उत्तर प्रदेश का बजट भी आ गया है।

इस वार्षिक बजट में भी उस पुल के लिए जो उत्तर प्रदेश का योगदान है वह नहीं दिया गया है। लेकिन उसके साथ-साथ यदि प्रदश सरकारें इसमें अपना अपेक्षित योगदान किन्हीं खास कारणों की वजह से नहीं कर पातीं, क्योंकि राज्यों के पास वित्तीय संसाधनों का अभाव है, परेशानी है, उन परेशानियों के चलते यदि वे नहीं दे पातीं तो उनको हम लोगों की ओर से पत्र लिखा जाना चाहिए। दबाव पैदा करना चाहिए, लेकिन उसका बहाना बनाकर आप भी कुछ न करें तो यह हमारी समझ से बाहर है। कुल 15 करोड़ रुपये आपने इस वित्तीय वर्ष में रखा है और इस योजना को 1994 तक पूरा हो जाना चाहिए, लेकिन यदि इस तरह की सापरवाही चलती रही तो मैं ऐसा समझता हूँ कि 2000 बरस में भी वह महत्वाकांक्षी योजना पूरी हो पायेगी, इसमें हमें संशय व्याप्त हो रहा है। उसकी कॉस्ट भी निरन्तर बढ़ती जा रही है। रेल विभाग एक बड़ी परियोजना अपने हाथ में लेता है उसका जो निर्धारित लक्ष्य है उस सीमा के अन्दर उसको पूरा करना चाहिए। जिससे उसकी लागत में बढ़ोतरी नहीं हो सके। जल संसाधन विभाग ने पांच करोड़ रुपये का उसके लिए प्रावधान किया है। मैं कहना चाहता हूँ कि इसी बजट में छितोनी-बगहा के पुल के लिए 50 करोड़ का प्रावधान करें जिससे 1994 तक उसे पूरा किया जा सके।

रेलवे में एक्सपेडिट्स में कमी हो रही है, जैसा इन्होंने चाट हमारे सामने अवलोकन के लिए पेश किया है उसके अनुसार, लेकिन मरने वालों का संख्या अन्य वर्षों की अपेक्षा बढ़ रही है क्योंकि सुपर फास्ट गाड़ियां बढ़ रही हैं पुरानी पैसेंजर गाड़ियों का नाम बदलकर सुपर फास्ट कर दिया। जबकि उनकी एक मर्यादा है, एक गरिमा है उसका पालन होना चाहिए। इसीलिए यदि एक ट्रेक पर एक सुपर फास्ट चलती है तो दूसरी नहीं चलनी चाहिए। पुरानी एक्सप्रेस गाड़ियों का ही नाम बदलकर सुपर फास्ट करके मुसाफिरों को बेबकूफ बनाकर उनकी जेब से अतिरिक्त पैसा निकाला जा सके यह बात रेलवे विभाग की ओर से दर्शाई जा रही है। जिन रेलवे स्टेशंस को आप छाड़ते चल जा रहे हैं पैसेंजर गाड़ियों को सुपर फास्ट बनाकर, उन सुदूर गांवों के गरीब आदमी जिनको ये पैसेंजर गाड़ियां बड़े शहर तक पहुंचाने का काम करती थीं उन यात्री गाड़ियों को रेल विभाग अनदेखा कर रहा है और उनकी संख्या कम करता चला जा रहा है। मैं आप्रह करना चाहता हूँ जिस अनुपात में आप तथाकथित सुपर गाड़ियां बढ़ाते हैं उसके दुगुने अनुपात में पैसेंजर गाड़ियों का भी विस्तार और प्रचलन होना चाहिए। इस पर रेल विभाग को ध्यान देना चाहिए।

बुचंटनाओं में मरने वालों के बारे में जो आपके विभाग की ओर से उनके बाधितों को दो लाख

व्यय अनुग्रह राशि के रूप में दिए जाते हैं मैं कहना चाहता हूँ यह बहुत कम है। एयरवेज में चलने वाले और रोडवेज में चलने वाले सभी यात्रियों की एल०आई०सी० होती है। रेलवे में इसका प्रावधान किया जाए। जितने रेल के मुसाफिर हैं यदि आप प्रति टिकट दस पैसे उस मय में बढ़ा दें तो मुझे विश्वास है कि आपके आंकड़ों के अनुसार 11-12 लाख रुपये की आमदनी होगी। उस पैसे का कूतक के आधितों पर खर्च किया जा सकता है और इस अनुग्रह राशि को बढ़ाकर पांच लाख रुपये तक की सहायता आपकी ओर से उनको मिलनी चाहिए और उसकी उगाही करने के इंतजाम के बारे में मैंने रेल मंत्रीजी को बताया है।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि आपने निजिकरण शुरू किया है। जहां तक रेल की सम्पत्ति का सवाल है जो उसकी जमीन है उसका अतिक्रमण हो रहा है। यदि इसके बारे में कोई नया चिन्तन हो और लीज पर गांव के लोगों को उसमें जंमल लगाने के लिए, खेती करने के लिए दस वर्ष के लिए लीज पर यदि उसको दिया जाए तो उसकी सुरक्षा भी रहेगी और उसके साथ-साथ गांव के लोगों को रोजगार भी मिलेगा। उसके साथ-साथ रेलवे स्टेशंस पर जो शिक्षित बेरोजगार हैं, एक ए०एच० म्हीलर के नाम से एक संस्था है रेलवे में कितनी ही भ्रष्टता से उसका एकाधिकार है पुस्तकें बेचने का उसका जो ठेकेदार है उसको यह काम मिला हुआ है पुराने रेट पर, वह ठेकेदार नये रेट पर पुस्तकें बेचता है उसने छोटे-छोटे लड़कों को नौकर के रूप में रखा है जो उसके यहां पुस्तकें बेचने का काम करते हैं।

उनकी निरन्त लूट हो रही है। मैं कहना चाहता हूँ कि उसके ठेके के बारे में माननीय मंत्री जी फिर से विचार करें और सभी रेलवे स्टेशनों पर उन बेरोजगार शिक्षित नवयुवकों को स्टॉल दिए जायें जिससे वे बहुत बड़ी तादाद में पुस्तकें बेचने का काम कर सकें ताकि उन शिक्षित बेरोजगारों को रोजगार दिया जा सके तो अच्छी बच्छी बात होगी। इसलिए यह आवश्यक है कि ए०एच० म्हीलर के ठेकों को खत्म किया जाये और नये सिरे से कुछ बड़ी हुई दरों पर नए शिक्षित बेरोजगार लड़कों को बे ठेके दिए जायें तो अच्छी बात होगी।

इन्हीं चन्द सुझावों के साथ मैं इस बजट के जन-विरोधी होने के माते विरोध करता हूँ और माननीय मंत्री जी को जो सुझाव दिए हैं, उनका उत्तर देंगे। यही अपेक्षा रखते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री ई० अहमद (मंजरी) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री, श्री जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत रेल बजट प्रस्तावों का समर्थन करने के लिए खड़ा हूँ। रेलवे बजट एक संतुलित बजट है जिसमें माननीय मंत्री द्वारा बनाए गए विभिन्न प्रस्तावों को रखा गया है।

अपने राज्य के प्रति किए गए व्यवहार को लेकर मेरे अपने विचार हैं जबकि रेलवे बजट में मंत्री महोदय ने कई योजनाओं की घोषणा की है। फिर भी, आज देश जिस आर्थिक संकट का सामना कर रहा है, उसे देखते हुए बजट को सकारात्मक कहा जा सकता है।

हमे यह बात ध्यान में रखनी होगी कि भारतीय रेलवे एशिया की सबसे बड़ी और विश्व की

दूसरी सबसे बड़ी एकल-प्रबंध की व्यवस्था है। देश में 7000 से अधिक रेलवे स्टेशन हैं और 70 लाख नियमित कर्मचारी हैं। विश्व की अन्य रेलवे व्यवस्थाओं की तुलना में यह अत्यन्त विशाल है। किन्तु इसके साथ ही हमें यह भी विचार करना होगा कि एकल प्रबंध के तहत इस रेलवे का संचालन यूरो-रेल के बराबर कार्य सक्षम है। योरोपीय देशों में यूरो-रेल जो कई देशों से गुजरती है और जिसकी विभिन्न प्रशासन व्यवस्थाएं हैं वह एकल प्रबंध के तहत संचालित हमारी रेलवे की तुलना में कहीं अधिक कार्य सक्षम है। इसलिए प्रशासन का यह महत्वपूर्ण संकल्प है कि रेलवे का कुशलता से संचालन हो सभी अनावश्यक खर्च से बचा जाये।

मैं मंत्री महोदय की हमेशा मालभाड़ा और किराया बढ़ाने की नीति से सहमत नहीं हूँ। मेरे अनुसार किराए और भाड़े में वृद्धि सिर्फ एक तर्कसंगत सीमा तक ही जरूरी है। रेलवे अपने अनप्रयुक्त संसाधनों का इस्तेमाल क्यों नहीं करती? उदाहरण के लिए, रेलवे के पास बहुत अधिक भूमि है और यदि इसका प्रयोग कुशलता से किया जाए, तो यह रेलवे के लिए और अधिक संसाधन अर्जित करेगी। इस भूमि का प्रयोग लाभकारी कार्यों के लिए किया जा सकता है जिससे रेलवे संसाधनों में वृद्धि होगी।

मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ कि उन्होंने छोटी लाइन के बड़ी लाइन में पारबर्तन को रेलवे की पहली प्राथमिकता निर्धारित की है। निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने का माननीय मंत्री ने जो प्राथमिकता दी है, उसके लिए मैं उन्हें पुनः बधाई देता हूँ।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि रेलवे के पास उपलब्ध संसाधनों को, जिनका दोहन अभी तक नहीं किया गया, उनका दोहन करने पर विचार करे और रेलवे यात्रियों को सुविधाएं देने में उनका कुशलता से उपयोग किया जाए।

इस अवसर पर मैं अपना असंतोष व्यक्त करता हूँ कि रेलवे न केवल राज्य से बहूँ व्यवहार नहीं किया है जो उसके साथ किया जाना चाहिए था। केरल एक ऐसा राज्य है जो भारी मात्रा में विदेशी मुद्रा अर्जित करता है और यह देश के लिए और रेलवे के लिए सहायक है। एक या दो निर्माणाधीन परियोजनाएं पूरी किए जाने के अतिरिक्त, केरल में कोई नई गाड़ी शुरू नहीं की गई; केवल एक गाड़ी की बारम्बारता बढ़ा दी गई है।

मैं नहीं जानता कि बजट में दिए गए सिर्फ एक लाख रुपए से रेलवे किलोन-त्रिवेन्द्रम लाइन के दोहरीकरण का कार्य पूर्ण कर पाएगी या नहीं।

जहां तक केरल राज्य के मालाबार क्षेत्र का संबंध है, उस क्षेत्र को रेलवे पूरी तरह भूल गई है। ना तो वहां कोई गाड़ी बी गई है, ना दोहरीकरण किया जा रहा है, न ही कोई नई सुविधा दी गई है?

मैं, माननीय मंत्री का आभार व्यक्त करता हूँ कि नीलम्बुर से फेरोक के लिए नई रेलब लाइन शुरू करने के मेरे प्रस्ताव पर जिसका उल्लेख मैंने पिछले बजट भाषण में सदन में किया था, उसके लिए उन्होंने तकनीकी-इंजीनियरिंग सर्वेक्षण शुरू करने का आदेश दिया है।

किन्तु मैं नहीं जानता कि सरकार ऐसा आदेश देने के अनिश्चित प्रस्तावित परिवर्तनानाओं में शोरनुर-मैंगलोर के दोहरीकरण को सम्मिलित क्यों नहीं किया।

एक शताब्दी पूर्व जब से रेलवे का प्रारंभ हुआ, तभी से केरल का मालाबार क्षेत्र रेलवे का अंग रहा है। किन्तु दक्षिण रेलवे द्वारा हमारे क्षेत्र में दिए गए पुराने डिब्बों में जब हम अभी भी सफर करते हैं तो हमें वही एक मदी पूर्व का अनुभव मिलता है।

माननीय मंत्री ने कृपा कर हमारे क्षेत्र का दौरा किया और उन्होंने स्वयं हमारी वयनीय स्थिति को समझा है और मुझे विश्वास है कि सरकार उस क्षेत्र के लोगों की कुछ भागों पर गंभीरता से विचार करेगी।

इस बार बजट में यात्री सुविधाओं के लिए प्रावधानों को 3 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 50 करोड़ रुपए करने का प्रावधान है। महोदय, हालांकि, यह पर्याप्त नहीं है किन्तु फिर भी मैं रेलवे के विचारार्थ कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

लम्बी दूरी की गाड़ियों में यात्रियों को पेयजल देने की कोई व्यवस्था नहीं है। जब गाड़ी किसी स्टेशन पर रुकती है तो यात्रियों को अपनी प्यास बुझाने के लिए दीड़ना पड़ता है। जब सरकार इसकी सुविधाएं दे रही है, तो लम्बी-दूरी की गाड़ियों में पेयजल देने की सुविधा पर विचार क्यों नहीं करनी?

माननीय मंत्री को मेरा एक और सुझाव है कि लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों में एक डाक्टर और एक या दो अन्य कर्मचारी नियुक्त किए जाएं। कई बार जब कोई यात्री बीमार हो जाता है तो रेल के निरीक्षण तथा अन्य कर्मचारियों, गाड़ों और अन्य व्यक्तियों में अफरा-तफरी मच जाती है या उन्हें बिक्रमा सहायता उपलब्ध कराने के लिए गाड़ी के अगले स्टेशन पर पहुंचने का इंतजार करना पड़ता है।

4.00 म०प०

रेलवे लम्बी दूरी के यात्रियों के लिए एक डाक्टर और उसके सह-स्टाफ की व्यवस्था करे।

मैं एक और अनुरोध करना चाहता हूँ। केरल के लोगों को केरल में दिल्ली जाना-जाना पड़ता है। यह अजीब बात है कि केरल एक्सप्रेस और ऐसी ही अन्य एक्सप्रेस गाड़ियां दिल्ली से निकलकर प्रत्येक स्टेशन पर रुकती हैं। मैं नहीं जानता कि ये गाड़ियां और केरल एक्सप्रेस हर स्टेशन पर क्यों रोकੀ जा रही हैं। ये मुख्य रूप से लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं। ये गाड़ियां यात्रियों से भरी होंगी। जहां तक केरल एक्सप्रेस का संबंध है, यह गाड़ी दिल्ली से केरल तक यात्रियों से भरी होगी। मथुरा, जागरा और ग्वालियर में रोकने की बजाय दिल्ली से भोपाल के बीच एक स्थान पर रोका जाए, इससे रेलवे एक दिन में 10-15 घंटे की बचत कर सकेगा। इसलिए मंत्री महोदय को लम्बी दूरी की गाड़ियों के लिए हर जगह इस प्रकार अनावश्यक रोकने से बचने पर विचार करना चाहिए।

मैं मन्त्री महोदय के ध्यान में एक और महत्वपूर्ण बिषय लाना चाहता हूँ। एक सुपरफास्ट ग्रीष्मकालीन बिसेष गाड़ी है। दिल्ली से केरल के लिए केवल एक ही गाड़ी है जोकि सप्ताह में केवल एक बार चलती है। यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या को देखते हुए इसे बढ़ाकर कम से कम दो कर दिया जाना चाहिए।

एक और महत्वपूर्ण मुद्दा है। हम केरल के लोगों को बम्बई के साथ निरन्तर सम्पर्क रखना पड़ता है। इस समय नेतरावदी एक्सप्रेस गाड़ी सप्ताह में तीन बार मंगलौर से तथा दो बार कोचीन से चलती है। कम से कम इसे प्रतिदिन चलाया जाए... (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री ई० अहमद : महोदय, मैं अपना भाषण समाप्त करने से पहले एक बात और कहना चाहता हूँ। मज़नीय मन्त्री महोदय कर्नाटक और केरल के यात्रियों की कठिनाइयों को अच्छी तरह समझ सकते हैं। बंगलौर से कालीकट और कन्नानौर होते हुए मंगलौर पहुंचना बहुत मुश्किल है। बंगलौर और कन्याकुमारी के बीच कर्नाटक और केरल के बीच केवल एक ही गाड़ी, आइलैंड एक्सप्रेस है। मन्त्री महोदय बंगलौर से मंगलौर तक एक नई गाड़ी शुरू करने पर सक्रिय रूप से और गम्भीरतापूर्वक विचार करें। मैं मन्त्री महोदय से यह अनुरोध भी करता हूँ कि इस गाड़ी का नाम कुन्हाली मर्रिकर रखें, वह पुसंगाली उपनिवेशवाद के खिलाफ लड़ने वाले राजा जमोरिन की नौसेना के प्रमुख थे। ऐसे महान व्यक्ति और साम्प्रदायिक सदभावना के लिए लड़ने वाले लोगों का सम्मान करने के लिए कम से कम इस गाड़ी का नाम कुन्हाली मर्रिकर रखें। मर्रिकर को भुलाया नहीं जा सकता। कुछ नए नाम पहले ही नई गाड़ियों को दिए गए हैं। आप नौसेना प्रमुख स्वर्गीय-विभंगत कुन्हाली मर्रिकर का नाम देकर एक नई गाड़ी शुरू क्यों नहीं करते ?

महोदय, मैं एक महत्वपूर्ण मुद्दे का उल्लेख करना चाहता हूँ। केरल एकदम दक्षिण में है और उत्तरी भारत के राज्यों से कच्चा माल प्राप्त करना बहुत कठिन है। अब रेलवे कहता है कि अगर वे केवल एक रैक लेते हैं तो वे इसे उपलब्ध कराएंगे। (व्यवधान) महोदय, मैं केवल दो मिनट लूंगा। दक्षिणी राज्यों द्वारा उत्तरी राज्यों से माल प्राप्त करना बहुत कठिन है। रेलवे कहता है कि छोटे उद्योगपति इत्यादि माल का भरा एक रैक लें। एक छोटे स्तर का उद्योगपति और अन्य छोटे उद्योगपति उत्तरी भारत से कच्चे माल का भरा एक रैक कैसे ले सकते हैं ? रेलवे ऐसे लोगों को एक बैगन की सुविधा दे। इसलिए उन्हें भरा हुआ रैक ले जाने की शर्त समाप्त कर दी जाए, इसे हतोत्साहित किया जाए ताकि दक्षिणी राज्यों से छोटे उद्योगपतियों को प्रोत्साहित किया जा सके कि वे एक बैगन द्वारा ही अपना माल मंगा सकें।

महोदय, केरल में मानसून के मौसम में काफी वर्षा होती है। हमारे रेलवे स्टेशन पूरी तरह छत से ढके हुए नहीं हैं। रेलवे का कथन है कि यात्रियों और अन्य पहलुओं को देखकर यह कार्य किया जाता है। अगर वे ऐसा रबैया अपनाएंगे तो हमारे लिए बहुत कठिनाई होगी... (व्यवधान) कृपया मेरी बात सुनिए। इसलिए, मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि केरल के लोगों को भी, उनके लिए जरूरी सुविधाएं दी जाएं।

मैं पुनः रेलवे के बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ और आशा करता हूँ कि मैंने जिन तथ्यों का उल्लेख किया है उन पर माननीय मन्त्री महोदय गौर करेंगे।

सत्रावधि महोदय : अब, मैं श्री एडुआर्डो फैलीरो से अनुरोध करता हूँ कि विदेश सचिव की अमरीकी यात्रा के बारे में एक बक्तव्य दें।

4.05 म० प०

मन्त्री द्वारा बक्तव्य

विदेश सचिव की संयुक्त राज्य अमरीका की हाल की यात्रा

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एडुआर्डो फैलीरो) : मैं विदेश सचिव की हाल ही की अमरीका यात्रा और अन्य सम्बन्धित मसलों के बारे में, जिन्हें विगत कुछ दिनों में शून्य काल के दौरान उठाया गया, एक बक्तव्य दे रहा हूँ।

विदेश सचिव ने आपसी हित के मामलों पर बातचीत करने के लिए 9 से 11 मार्च तक बार्निंगटन की यात्रा की। विदेश सचिव के स्तर पर भारत-अमरीकी बातचीत हमारे द्विपक्षीय सम्बन्धों में एक नियमित प्रक्रिया है और इसमें आमतौर पर भारत-अमरीका सम्बन्धों के समूचे क्षेत्र को शामिल किया जाता है। श्रीमती कार्ल हिस्म तथा कई सीनेटर्स और कांग्रेसमैनो ने भी मुलाकात की। बार्निंगटन प्रवास के दौरान वे गणमान्य व्यक्तियों और समाचार जगत के प्रतिनिधियों से भी मिले।

माननीय सदस्यों ने विगत कुछ दिनों में भारत-अमरीकी सम्बन्धों में सम्बन्धित अनेक अनिवार्य मसले उठाए हैं। अब मैं उनमें से कुछ पर विशेषरूप से प्रकाश डालना चाहूँगा।

माननीय सदस्यों ने तथाकथित पेंटागन दस्तावेज की टिप्पणियों का उल्लेख किया था। इस दस्तावेज के उद्घरण 8 मार्च, 1992 के अमरीकी समाचारपत्रों में छपे। यह दस्तावेज वास्तव में एक प्रारूप है जिसमें समूचे विश्व के सम्बन्ध में अमरीकी अवधारणाओं और नीतियों का उल्लेख किया गया है। यह रिपोर्ट भारत अथवा पाकिस्तान के बारे में कोई विशेष स्थिति दस्तावेज नहीं है। तथापि, अमरीका के समाचारपत्रों के पेंटाग्राफ नीचे दिए गए हैं जो भारत के लिए विशेष चिन्ता का कारण हैं मैं उद्धृत करता हूँ :

“हम भारतीय उप महाद्वीप में नाभिकीय शस्त्रों की होड़ को और बढ़ने से रोकना चाहेंगे। इस सम्बन्ध में हमें ऐसा काम करना चाहिए जिससे कि भारत और पाकिस्तान दोनों देश नाभिकीय अप्रसार मन्त्रि का पालन करें और वे अपनी-अपनी नाभिकीय ऊर्जा मुविद्याओं को अन्तर्राष्ट्रीय परमाणु ऊर्जा एजेंसी सुरक्षापायों के अन्तर्गत रख दें। हमें दक्षिण एशिया के अन्य राज्यों तथा हिन्द महासागर में भारतीय शासकों की आकांक्षाओं को हतोत्साहित करना चाहिए। जहाँ तक पाकिस्तान का सवाल है, रचनात्मक अमरीका-पाकिस्तान सैनिक सम्बन्ध दक्षिण पश्चिम एशिया तथा मध्य एशिया में स्थिर सुरक्षा स्थितियों को संबन्धित करने की

हमारी नीति में एक महत्वपूर्ण तत्व होंगे। इसलिए हमें अपने सैनिक सम्बन्ध पुनः बनाने के प्रयत्न करने चाहिए जिनमें हमारे नाभिकीय हितों का स्वीकार्य समाधान हो।”

और

“अमरीका को प्रश्न का सामना करना पड़ सकता है कि क्या महाविनाश के हथियारों के विकास अथवा उनके इस्तेमाल को रोकने के लिए सैनिक कदम उठाए जाएँ....”

विदेश सचिव को निदेश दिया गया था कि वे भारत के बारे में इन नकारात्मक टिप्पणियों को तत्काल उठाएं। अपनी मुलाकातों में विदेश सचिव ने उक्त टिप्पणियों के बारे में हमारी गम्भीर चिंता से अवगत कराया। उन्हें यह बताया गया कि यह दस्तावेज पेंटागन के मध्य स्तर के अधिकारियों द्वारा तैयार किया गया प्रारूप दस्तावेज है जिसकी समीक्षा करके संशोधन किए जा सकते हैं। अमरीका ने भारत की चिंता को नोट कर लिया है और उन्हें ध्यान में रखकर ही संशोधन किए जाएंगे। विदेश सचिव को साफ-साफ यह कहा गया कि अमरीकी नीति-निर्धारण स्तर पर ऐसी कोई अवधारणा नहीं है जो पेंटागन दस्तावेज में निहित भारत के बारे में नकारात्मक टिप्पणियों को प्रतिलिखित करती हो। विदेश सचिव ने विदेश विभाग तथा राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद के जिन अधिकारियों के साथ भारत की चिंताओं को उठाया था, उन्होंने उन्हें बताया कि यह दस्तावेज इसमें निहित विभिन्न मसलों पर अमरीका की स्थिति को प्रतिलिखित नहीं करता और इसकी अभी और समीक्षा होगी।

जहाँ तक पेंटागन के इस तर्क का सवाल है कि पाकिस्तान के साथ अमरीका के प्रमुख सैनिक सम्बन्ध हों, विदेश सचिव ने हमारे यह विचार दृढ़ता से बता दिए हैं कि हालाँकि यह मामला अमरीका और पाकिस्तान के बीच का द्विपक्षीय मामला है फिर भी स्वाभाविक है कि इससे भारतीय आंकड़ों और नीति निर्धारण के संदर्भ में प्रभाव पड़ेंगे। भारत को उभरने वाली वास्तविकताओं से सामन्जस्य बिठाना होगा और आवश्यक उपाय करने होंगे।

अब मैं नाभिकीय अप्रसार सन्धि के बारे में भारत की स्थिति के मामले पर बोलना चाहूंगा। समाचारपत्रों में ऐसी कुछ भ्रामक खबरें छपी हैं कि भारत नाभिकीय अप्रसार सन्धि पर हस्ताक्षर करेगा। कुछ माननीय सदस्यों ने इस मामले को संसद में विशेषरूप से उठाया था। मैं साफ तौर पर यह बताना चाहूंगा कि नाभिकीय अप्रसार सन्धि के सम्बन्ध में भारत की स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। वाशिंगटन में विदेश सचिव ने हमारी यह स्थिति पुनः दोहरा दी थी कि भारत नाभिकीय अप्रसार सन्धि पर हस्ताक्षर नहीं करेगा क्योंकि वह इस सन्धि को भेदभावपूर्ण मानता है। विदेश सचिव ने इस सम्बन्ध में भारत का दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से बता दिया था।

मैं नाभिकीय अप्रसार सन्धि पर भारत की स्थिति और नाभिकीय अप्रसार पर उसकी स्थिति के बीच स्पष्ट अन्तर बताना चाहूंगा। भारत नाभिकीय हथियारों के प्रसार के हथियार खिलनाक रहा है और इस सम्बन्ध में वह सबसे अग्रणी रहा है। 31 जनवरी, 1992 को सुरक्षा परिषद में बोलते हुए प्रधान मन्त्री ने इस सम्बन्ध में भारत के विचार बता दिए थे। उन्होंने स्व. प्रधानमन्त्री राजीव गांधी द्वारा 1988 में निरस्त्रीकरण सम्बन्धी तीमरे विशेष अधिवेशन में रखी गई निरस्त्रीकरण कर्म योजना की याद दिलाई जिसमें महाविनाश के सभी हथियारों को चरणबद्ध ढंग से समाप्त करने का कहा गया

हे विद्यमाने अन्ततः नाभिकीय-बन्धन मुक्त और अहितक विश्व की प्राप्ति होगी। प्रधानमन्त्री ने कहा और मैं उद्धृत करता हूँ :

“इस योजना में नाभिकीय अप्रसार के बारे में नई अन्तर्राष्ट्रीय आम सहमति के सभी प्रमुख तत्व शामिल हैं। सबसे पहले इसमें यह कहा गया है कि नाभिकीय हथियारों के इस्तेमाल अथवा उनके इस्तेमाल के खतरे पर रोक लगाने के लिए एक अन्तर्राष्ट्रीय अभिसमय किया जाए। दूसरे इसमें एक व्यापक परीक्षण प्रतिबन्ध सन्धि की मांग की गई है। तीसरे, जो राज्य इसकी शहलीय तक पहुंच गए हैं वे इस बात का बचन लेंगे कि वे शहलीय से आगे नहीं बढ़ेंगे और उनका यह बचन नाभिकीय अस्त्रों वाले राज्यों के उस बचन से जुड़ा होगा कि वे अधिक से अधिक वर्ष 2010 तक अपने-अपने नाभिकीय अस्त्रों के भण्डारों को खत्म कर देंगे।”

वास्तव में प्रधानमन्त्री ने इस समय-सीमा को कम करके वर्ष 2000 तक लाने की बात कही है। सदन को यह भी विदित है कि नाभिकीय अप्रसार सन्धि पर हस्ताक्षर करने के मामले में भारत पर अतिरिक्त कई वर्षों से पूर्ण-सोवियत-संघ सहित दबाव पड़ता रहा है। हम लगातार इस आशय की एक औद्योगिक नीति अपनाए रहे कि जबकि सन्धि श्रेयभाक्पूर्ण है इसलिए अकरत इस बात की है कि पूर्ण नाभिकीय निरस्त्रीकरण-कायम किया जाए-जिसके वर्ष 1988 में निरस्त्रीकरण से सम्बद्ध संयुक्त राष्ट्र के तृतीय-विश्वेक अखिलेखन में भारत द्वारा प्रस्तुत कार्य-योजना के अनुरूप समुचित, एक साथ, व्यापक तथा-समन्वयक उपायों द्वारा प्राप्त किया जा सकता है। इस कार्य-योजना की प्रति सदन के पुस्तकालय में उपलब्ध है। प्रधानमन्त्री ने उन सभी अवसरों पर भारत की इस नीति को स्पष्ट किया है जब वह विषय बहुपक्षीय बैठकों और द्विपक्षीय बार्ताओं में उठाया गया था।

माननीय सदस्यों ने सुरक्षा सम्बन्धी प्रसलों पर विचार करने के लिए जिनमें दक्षिण एशिया में नाभिकीय अप्रसार भी शामिल है, संयुक्त राज्य अमरीका द्वारा प्रस्तुत पांच बड़े राष्ट्रों के सम्मेलन के प्रस्ताव का भी उल्लेख किया। 31 जनवरी, 1992 को न्यूयार्क में राष्ट्रपति बुश के साथ हुई इस बैठक में प्रधानमन्त्री ने इसके बारे में सरकार की नीति का खुलासा किया। प्रधानमन्त्री ने राष्ट्रपति बुश को बताया कि भारत की नाभिकीय अस्त्रों के अनियन्त्रित प्रसार की चिंता है और वह यह नहीं समझ पा रहा है कि मात्र चौकसी के उपायों से इस प्रक्रिया को कैसे रोका जा सकता है। नाभिकीय अस्त्रों के प्रसार ने एक सार्वभौम स्वरूप ले लिया है इसलिए इस पर एक सार्वभौम दृष्टिकोण ही अपनाए की अकरत है। भारत अप्रसार के बारे में अमरीका से बात करने को तैयार है लेकिन मीजूदा हालात और वस्तु-स्थिति को देखते हुए भारत को यह देखना-होगा कि वह समस्या से कैसे निपटे। इस स्थिति पर पांच राज्यों की बैठक में कैसे विचार हो सकता है क्योंकि ऐसी बैठक का अंजाम तो कटुता ही हो सकती है।

वाशिंगटन में विश्वेक-सन्धि ने भारत के इसी रबंदे के अनुरूप नाभिकीय अप्रसार के सम्बन्ध में अमरीका की चिन्ता के बारे में उसके साथ द्विपक्षीय रूप से विचार करने की बात कही थी।

कुछ माननीय सदस्यों ने भारत-अमरीकी संयुक्त नौसैनिक अभ्यास के प्रस्ताव का जिक्र किया था। कई मित्र देशों के साथ-रक्षा-क्षेत्र में भारत का सहयोग है जिनमें संयुक्त राज्य अमरीका भी शामिल है। भारत-अमरीकी रक्षा सहयोग में व्यावसायिक सूचना के आदान-प्रदान पर, उच्च स्तरीय

यात्राओं पर और प्रशिक्षण पर बल दिया जाता है। इस सिलसिले में भारतीय और अमरीकी नौसेनाओं द्वारा संयुक्त प्रशिक्षण अभ्यास किए जाएंगे। सरकार का मत यह है कि इस प्रकार के प्रशिक्षण अभ्यास हमारी नौसेना के लिए व्यवसायिक दृष्टि से उपयोगी होंगे। इस सिलसिले में किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं हुए हैं। मैं यह बताना चाहूंगा कि भारतीय नौसेना ने हाल ही में आस्ट्रेलियाई नौसेना के साथ अभ्यास किया है।

भारत हिन्द-महासागर को संघर्ष से मुक्त क्षेत्र रखने के लिए वचनबद्ध है। भारत चाहेगा कि हिन्द-महासागर के सभी क्षेत्रों में शान्ति और स्थायित्व बना रहे, हिन्द-महासागर को शान्ति का क्षेत्र बनाए रखने से सम्बद्ध 1971 की घोषणा में रेखांकित लक्ष्यों के संदर्भ में वहां न कोई किसी को धमकाए न किसी से किसी की दुश्मनी हो।

माननीय सदस्यों को मालूम है कि बौद्धिक सम्पदा अधिकार के मामले पर भारत के विरुद्ध विशेष 301 जांच खत्म कर दी गई है। तथापि संयुक्त राज्य व्यापार प्रतिनिधि ने 26 फरवरी, 1992 को यह घोषणा की थी कि अगर तथ्यों को देखते हुए जरूरत हुई तो सम्भावित क्रियान्वयन और कार्रवाई के विकल्प तैयार करने के लिए एक अन्तर एजेंसी समिति से कहा जाएगा। माननीय सदस्य जानते हैं कि व्यापार से सम्बद्ध आई० पी० आर० मसजो पर बहुपक्षीय व्यापार वार्ता के उरुम्बे दौर के अस्तंत्त "गात" में विचार-विमर्श और बातचीत चल रही है। इसी सदर्भ में विदेश सचिव न यह कहा था कि भारत-अमरीका के बीच विचार-विमर्श उरुम्बे दौर में चल सकता है जिससे कि जहां कहीं सम्भव हो मतभेद कम किए जा सकें।

अमरीकी अधिकारियों के साथ विदेश सचिव ने जो बातचीत की वह पारस्परिक सदभाव और मित्रता की भावना के साथ की गई बातचीत थी। यह बातचीत जारी रहेगी। (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति शेटर्जी (दमदम) : महोदय, नवीनतम रिपोर्ट में कहा गया है कि उन्होंने निर्णय लिया है कि क्यूबा को चाबल की सप्लाई न की जाए। (व्यवधान)

श्री बसुदेव भाषाचं (बाकुरा) : महोदय, क्या हम कुछ मामले उठा सकते हैं? हम कुछ प्रश्न करना चाहते हैं? (व्यवधान)

सभापति महोदय : सभा अब रेल बजट पर चर्चा शुरू करेगी।

(व्यवधान)

श्री सैकुहीन चौधरी (कटवा) : इस विषय पर चर्चा होनी चाहिए। क्या सरकार इसके लिए सहमत है? भारत-अमरीकी सम्बन्ध के पूरे मामले पर एक चर्चा होनी चाहिए। यह सभा और देश के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण है। महोदय, हम एक नोटिस भी दे रहे हैं। (व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय : कृपया एक-एक कर के बोलेंगे, तो आसानी रहेगी।

श्री राम बिनास पासवान (रोसेड़ा) : इस स्टेटमेंट पर हम बिस्काशन चाहते हैं...

[अनुवाद]

श्री लैफ्टिनेन्ट चीफ़री : मैं अब यही मांग कर रहा हूँ कि एक चर्चा होनी चाहिए और सरकार इस पर सहमत हो कि वे मन्त्री द्वारा बक्तव्य देने पर सभा में चर्चा करने के लिए मदद करेंगे और इसमें भारत-अमरीकी सम्बन्धों के सभी पहलुओं को लिया जाएगा ।

सभापति महोदय : मैं अध्यक्ष महोदय को यह विचार बताऊंगा और उनसे विभिन्न पार्टियों के नेताओं से इस बारे में चर्चा करने के लिए कहूंगा ।

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान : यही बात हम कहना चाहते थे कि यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है इसलिए इस पर डिस्कशन होना चाहिए । अब यह कब हो इसका समय आप निर्धारित कर दें ।

[अनुवाद]

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : क्यूबा को चाबल के निर्यात के बारे में तत्काल स्पष्टीकरण मांगा जा सकता है ।

श्री बसुदेव आचार्य : अगर मन्त्री के कथनानुसार यह पत्र इतना महत्वपूर्ण नहीं है तो पेंटागन ने इसे क्यों तैयार किया ? जब चर्चाएं हो रही हैं तब यह पत्र क्यों तैयार किया गया ?

सभापति महोदय : आप पेंटागन को कोई पत्र तैयार करने से नहीं रोक सकते ।

श्री बसुदेव आचार्य : हम जानना चाहते हैं कि क्या यह प्रश्न किया गया था । वह स्पष्ट करें ।

सभापति महोदय : वह यह कैसे स्पष्ट कर सकते हैं कि पेंटागन ने पत्र क्यों तैयार किया ? वह तकसंगत नहीं है । भारत के विदेश मन्त्री यह कैसे स्पष्ट कर सकते हैं कि पेंटागन ने पत्र क्यों तैयार किया ?

श्री बसुदेव आचार्य : इस पत्र की क्या आवश्यकता थी ? जब चर्चा हुई तब क्या विदेश मन्त्री ने यह प्रश्न किया था या नहीं ?

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : उन्होंने शून्य काल के दौरान उठाए गए प्रश्नों के सम्बन्ध में कहा है । एक प्रश्न यह था कि हम दबाब के तहत क्यूबा को चाबल भेजने से इन्कार कर रहे हैं । वाणिज्य मन्त्री ने बक्तव्य दिया था कि हम क्यूबा को चाबल भेजेंगे और हम अमरीकी दबाब में नहीं आएंगे । लेकिन हाल की रिपोर्टों में यह संकेत है कि अन्ततः सरकार ने क्यूबा को चाबल का निर्यात न करने का निर्णय लिया है । लेकिन इस बारे में उनके बक्तव्य में कोई उल्लेख नहीं है । इसलिए हम जानना चाहते हैं कि क्या सरकार अपने पूर्व के इस प्रश्न पर कायम है कि क्यूबा को उस हजार टन चाबल का निर्यात किया जाएगा ।

[हिन्दी]

श्री० कल्याणी नारायणन माधोब (मन्दावीर) : माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ कि जिन नौसैनिक अभ्यास की बात कही गई है, क्या यह सही है कि उसके बारे में रक्षा मन्त्रालय ने अपनी आपत्ति दर्ज कराई थी और रक्षा मन्त्रालय को भी इस बात की जानकारी नहीं थी कि संयुक्त नौसैनिक अभ्यास कराया जा रहा है इसलिए विषय महत्वपूर्ण है। हम चाहते हैं पूर्ण रूप से इसके ऊपर यहाँ पर चर्चा हो। माननीय मन्त्री जी बैठें हैं, वे स्वीकार करें।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चड्ढा (बोलपुर) : क्या हम यह समझें कि जब तक इस बारे में पूरी चर्चा नहीं होगी तब तक कोई संयुक्त नौसैनिक अभ्यास नहीं होगा ?

श्री कल्याण खेसरो (पुणे) : हम जानना चाहते हैं कि क्या रक्षा मन्त्रालय ने कोई आपत्ति की है।

सभापति महोदय : जोशी जी, यह प्रश्न-उत्तर का सत्र नहीं है। आपके प्रश्न को ध्यान में रखा गया है। मन्त्री महोदय हर मामले को ध्यान में रख रहे हैं। मैं अध्यक्ष महोदय को कह दूंगा कि शैफुद्दीन जी, पासवान जी और सोमनाथ जी इस विषय पर चर्चा के इच्छुक हैं। वह पार्टियों के नेताओं से इस बारे में चर्चा करेंगे और यदि वह इसे मानते हैं तो मुझे विश्वास है वह चर्चा कराने का प्रयास करेंगे।

श्री कल्याण पास (हुगली) : माननीय वाणिज्य मन्त्री ने अनेक अवसरों पर यह आश्वासन दिया है कि डन्कल प्रस्तावों पर इस सभा में चर्चा किए बिना इस बारे में आगे कोई कार्यवाही नहीं की जाएगी। लेकिन श्री जे० एन० दीक्षित ने घोषणा की है कि डन्कल प्रस्तावों के प्रारूप के तहत चर्चाएं की जाएंगी। भारत के विदेश सचिव श्री जे० एन० दीक्षित को इस प्रकार कहने के लिए किसने प्राधिकृत किया है? हमें सभा कक्ष में कुछ कहा जा रहा है और किया कुछ और ही जा रहा है।

श्रीमती जालिनी भट्टाचार्य (जादवपुर) : महोदय, 'नैर' वार्ता के दौरान जिन मुद्दों पर अधिकांशतः चर्चा की गई, उनमें बौद्धिक सम्पदा के मुद्दे पर सबसे अधिक गरमागरम बहस हुई है। वास्तव में 1989 के दौरान भारत सरकार बौद्धिक सम्पदा अधिकार के मुद्दे को नैर-वार्ता में शामिल करने पर, विरोध जताते हुए सहमत हुई थी।

अब, हमें यह बताया जा रहा है कि मतभेदों को कम करने पर विचार किया जा रहा है। इसलिए मतभेदों को किसकी कीमत में समाप्त किया जा रहा है यह हम जानना चाहते हैं। जब वाणिज्य मन्त्री इस बात पर सहमत हो गए हैं कि इस मुद्दे पर विस्तारपूर्वक चर्चा कराए बिना कोई निर्णय नहीं लिया जाएगा। विदेश सचिव को किसने बौद्धिक सम्पदा अधिकार और इस मुद्दे पर मतभेदों को कम करने के सम्बन्ध में बक्तव्य देने के लिए प्राधिकृत किया ?

[हिन्दी]

श्री० प्रेम चूलन (हमीरपुर) : सभापति महोदय, मैं एक ही बात कहना चाहूंगा। इस सदन में

यह तो प्रथा नहीं है कि मन्त्री जी के बयान के बाद प्रश्न पूछे जाए। आपने ठीक मुझसे मान लिया है कि हिस्काशन के लिए अध्यक्ष जी से बात करेंगे। मेरा मुझसे है, और हाउस इससे सहमत होगा कि सरकार आश्वासन दे सकती है कि हम चर्चा के लिए तैयार हैं और स्पीकर साहब समय निर्दिष्ट करें कि कब बहस होगी, लेकिन सरकार आज आश्वासन दे कि हम इस पर फुलफुल्लेज्ड हिस्काशन के लिए तैयार हैं। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सुब्रह्मण्य रायचौधरी (सीरमपुर) : महोदय, माननीय मन्त्री ने लगातार यह कहा है कि भारत सरकार के विचार में हिन्द महासागर शांति क्षेत्र रहेगा। लेकिन ऐसा समाचार है कि बिदेश सचिव श्री दीक्षित ने वार्शिंगटन में कहा है कि हिन्द महासागर को शांति क्षेत्र बनाने का विचार एक बस्पष्ट धारणा है। (व्यवधान)

श्रीमती गीता सुबर्जी (पंमकुरा) : महोदय, श्री भोगेन्द्र सा बहुत देर से इत्तफाक कर रहे हैं। आप एक दल के वक्ताओं को बोलने की अनुमति दे रहे हैं। और श्री सा को बोलने के लिए क्यों नहीं कह रहे हैं। (व्यवधान)

श्री सुब्रह्मण्य रायचौधरी : इसलिए, मेरे विचार में संयुक्त राज्य अमरीका के साथ संयुक्त नौसैनिक अभ्यास करना ठीक होगा। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री भोगेन्द्र सा मधुबनी) : सभापति जी, मामला कुछ ज्यादा गम्भीर है। मन्त्री जी ने जितने हल्के रूप से लिया है, उतना हल्का न मामला है और न यह बात सबन बदरिक्त करेगा और न देश को होगा। भारत एक देश के रूप में राष्ट्रीय नीति के तहत माने हुए है कि हिन्द महासागर शांति का क्षेत्र है। राष्ट्र संघ ने प्रस्ताव पारित कर दिया कि हिन्द महासागर शांति का क्षेत्र हो। अमरीका नहीं चाहता था। आज उस शांति के क्षेत्र में युद्धाभ्यास करेंगे। किसके साथ ? जो शांति का क्षेत्र नहीं चाह रहा है, अमरीका के साथ और उस हिन्द महासागर में। क्या राष्ट्र संघ की अवहेलना करने के लिए भारत डंडे को दिया रहा है। भारत की अब तक की नीति उसके खिलाफ जा रही है। हमारे हाथ में अमरीका नहीं है। वह कुछ भी कर सकता है। हम उसमें शामिल हो रहे हैं और यह एक असाधारण घटना हो रही है। हमें तरह से, सभापति जी, इन्कल प्रस्ताव बहुमुखी है और बहु-आयामी है...

सभापति महोदय : सा साहब, आपने भाषण शुरू कर दिया। यदि आपका कोई क्लैरिफिकेशन है, तो मन्त्री जी नोट कर लेंगे।

श्री भोगेन्द्र सा : स्पष्टीकरण के लिए ही कह रहा हूँ। आज मन्त्रिमण्डल में बहस होगी तो उससे काम नहीं चलेगा। मैं चाह रहा हूँ, दीक्षित जी ने जो अमरीका में कहा है—हमने यथासंभव अमल करना शुरू कर दिया है इन्कल प्रस्ताव पर, जिसको हमने माना ही नहीं है और उस पर अमल शुरू कर दिया है, इस पर सदन में बहस निर्दिष्ट रूप से हो और सरकार सदन को यह आश्वासन दे।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : मन्त्री जी, आप कुछ कहना चाहते हैं ?

(व्यवधान)

श्री एडवार्डो कैलीरो : मैं उत्तर देने के लिए हमेशा तैयार हूँ। यदि आप चाहते हैं तो मैं बोलूंगा। (व्यवधान)

सभापति महोदय : वह बोलने के लिए बाध्य नहीं हैं। यदि मन्त्री जी कुछ कहना चाहेंगे तो उसका स्वागत है। लेकिन वह उत्तर देने के लिए बाध्य नहीं है।

(व्यवधान)

श्री एडवार्डो कैलीरो : यदि आप चाहें तो मैं बोलूंगा। (व्यवधान)

सभापति महोदय : मन्त्री जी, यदि आप इस पक्ष के माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए मुद्दों पर स्पष्टीकरण देने की तैयारी करके आए हैं और आप कुछ कहना चाहते हैं तो आपका स्वागत है। लेकिन उस पर आपको कुछ न कुछ टिप्पणी तो करनी ही होगी।

श्री एडवार्डो कैलीरो : महोदय, तो ठीक है उस मामले में मुझे इतना ही कहना है।

(व्यवधान)

श्री शरद विघे (मुम्बई उत्तर मध्य) : मन्त्री के वक्तव्य पर कोई भी चर्चा कराना गलत परम्परा होगी। आपने सदस्यों को बोलने की अनुमति दी है। (व्यवधान)

सभापति महोदय : मैंने आपको एक अवसर दिया है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया बैठ जाइए। किसी चर्चा की अनुमति नहीं दी जाएगी।

श्री शरद विघे : नियम के तहत किसी भी चर्चा की गुंजाइश नहीं है। (व्यवधान)

सभापति महोदय : कोई चर्चा नहीं होगी।

(व्यवधान)

[क्षिप्ती]

सभापति महोदय : बसुदेव आचार्य जी, आप बैठ जाइए। मैंने आपको दो बार बोलने का मौका दिया है।

श्री जोगेन्द्र जा : आप मन्त्री को कहिए कि जो वह बोल रहे थे, बोलें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : किसी भी चर्चा की अनुमति नहीं है ।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय : बसुदेब आचार्य जी, आप बार-बार क्यों उठ रहे हैं ।

[अनुवाद]

मैंने अपनी स्वेच्छा से कुछ माननीय सदस्यों को अपने संदेहों को व्यक्त करने का अवसर दिया था । लेकिन अब इस तरह के किसी भी चर्चा की अनुमति नहीं है । और मन्त्री जी उत्तर देने के लिए बाध्य नहीं हैं ।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया बीच में न बोलें । श्री खुराना, आप तो बरिष्ठ सदस्य हैं । इस तरह से सभापति को रोकना आपको शोभा नहीं देता ।

मैंने आपको पहले ही बता दिया है कि मैं इसकी जानकारी अध्यक्ष महोदय को दूंगा । वह विभिन्न दलों के नेताओं से विचार-विमर्श करके बताएंगे कि इस पर समय सीमा के अन्दर चर्चा कराना सम्भव है या नहीं ।

[हिन्दी]

श्री बाऊ बयाल जोशी (कोटा) : सभापति महोदय, नियमों में तो स्वीकृति नहीं दी गई पर आपकी सदस्यता के कारण (व्यवधान)

सभापति महोदय : जोशी जी, आप बैठ जाएं । मैंने आपकी पार्टी के मेम्बरों को बोलने का बहुत मौका दिया है । आप बैठ जाएं ।

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा बिधि, न्याय और कानूनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रंगराजन कुमारमंगलम) : जहां तक चर्चा का सम्बन्ध है हम निश्चय ही इस मुद्दे पर कार्य-मन्त्रणा समिति में चर्चा करेंगे । कोई समस्या नहीं है । (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री भोगेन्द्र झा : मन्त्री जी स्पष्टीकरण दे रहे थे ।

सभापति महोदय : कोई स्पष्टीकरण देने के लिए उन्हें मजबूर नहीं कर सकता है ।

(व्यवधान)

श्री भोगेश्वर झा : नहीं आप मजबूर नहीं करेंगे (व्यवधान) लेकिन मन्त्री जी बोलने के लिए खड़े हो गए थे तो उनको क्यों रोका जा रहा है।

सभापति महोदय : खड़े हो गए थे, लेकिन फिर वे बैठ गए। अब श्रीमती सुशीला गोपालन खड़ी हैं उनको आप मत बिठाइए।

4.29 म० प०

रेल बजट 1992-93—सामान्य चर्चा—(जारी)

रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों के बारे में संकल्प—(जारी)

अनुदानों की मांगें (रेल), 1992-93—(जारी)

और

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1991-92—(जारी)

श्रीमती सुशीला गोपालन (चिरायिकिल) : सभापति महोदय, इस रेल बजट ने भारत सरकार की उन नीतियों को स्पष्ट कर दिया है जिस पर वह अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष और विश्व बैंक के दबाव में चल रही है। सार्वजनिक क्षेत्र के भूमिका में कटौती करने के सरकार की रवैये को यह रेल बजट और बल देता है। धीरे-धीरे सरकार योजना रकम को कम कर रही है। इस वर्ष यद्यपि आपने इसे 5,325 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 5,700 करोड़ रुपए कर दिया है। वास्तव में मूल्य वृद्धि और रुपए के अव-मूल्यन को देखते इसमें कमी ही की गई है।

पूरे देश में रेलवे के जाल को फैलाकर ब्रिटिश सरकार ने देश में कृषि और उद्योग को बहुत बढ़ावा दिया था। इसके पीछे उनका इरादा चाहे जो भी रहा हो। देश के असमान विकास को रोकने का एक ही तरीका है कि देश के सभी भागों में यातायात विशेषकर रेलवे का विकास किया जाए। इसे भी बजट में रेलवे के लिए कोष के आवंटन में कमी करके नजरअंदाज कर दिया गया है।

नई परियोजनाओं के लिए कितनी राशि आवंटित की गई है? कितनी नई परियोजनाएं आपके पास हैं? इनकी संख्या केवल 16 है। जिन रेल पथों पर कार्य हो रहा है उसके लिए आपने मात्र 180 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं। लेकिन जो रेल लाइनें पहले से हैं, उसे बढ़ाने के लिए आपने अधिक राशि आवंटित की है। माय ही विगत आवंटनों के लिए ब्याज के तौर पर आपने एक महत्वपूर्ण राशि आवंटित कर दी है, जो अनावश्यक है। कई वर्षों के बाद भी यहाँ तक कि जो राशि क्लिष्टा हुकूमत ने खर्च की थी, सरकार को उसका ब्याज मिल रहा है। जब वास्तविक विकास कार्य को रोका जा रहा है तो यह राशि उन्हें क्यों दी जा रही है? रेलवे के विकास के लिए और भी अधिक राशि दी जानी चाहिए थी। लेकिन वास्तव में, जो राशि आवंटित की गई है, उसका असमान वितरण हो रहा है। कृपया राज्य सभा में दिये गए प्रश्न के एक उत्तर को देखें। आप पाएंगे कि प्रति लाख किलोमीटर पर आवंटित राशि एक राज्य से दूसरे राज्य में भिन्न है। यह आंध्र प्रदेश के लिए 7.57 प्रतिशत है तो

अरुणाचल प्रदेश को मात्र 0.15 प्रतिशत ही प्राप्त हुई है। इस प्रकार की विषमता देश के सभी पिछड़े क्षेत्रों में देखी जा सकती है। इससे पता चलता है कि पिछड़े क्षेत्रों के संबंध में उचित ध्यान नहीं रखा जाता है। उदाहरणार्थ, त्रिपुरा के बारे में बताएं? त्रिपुरा एक अलग-बलग सा क्षेत्र है। त्रिपुरा के लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यदि वे अपने राज्य से बाहर जाना चाहें, तो केवल हवाई जहाज से ही आ जा सकते हैं। जब माननीय मंत्री 528 करोड़ रुपए की राशि बर्तमान साइनों को परिवर्तित करने के लिए उपलब्ध करा सकते हैं तो क्या वह त्रिपुरा में एक नई नाविक आरम्भ करने के लिए 50 करोड़ रुपए का अनुदान भी नहीं दे सकते? मेरे विचार में पिछड़े क्षेत्र और जनजातीय क्षेत्रों पर बिल्कुल भी विचार नहीं किया जाता है और आप उनके बारे में बिल्कुल भी चिन्ता नहीं कर रहे हैं। यह असमान विकास केवल इसी कारण से हो रहा है कि आप कतिपय क्षेत्रों पर ध्यान नहीं दे रहे हैं।

अब देखें, रेलवे के संबंध क्या हो रहा है? वास्तव में, आप सांख्यिक क्षेत्र से छुटकारा पाना चाहते हैं अतः निजीकरण चल रहा है। अब उन्होंने खान-पान व्यवस्था से आरम्भ किया है। रेलवे स्टेजम आंशिक रूप से निजी लोगों को सौंपे जा चुके हैं। हजारों लोग बेरोजगार हो जायेंगे। आरम्भ में, खान-पान व्यवस्था सरकार ने इसलिए अपने हाथ में ले ली थी, क्योंकि यह सेवा ठीक नहीं थी। इसीलिए सरकार ने हस्ताक्षर किया था। किन्तु अब, आप इसे पुनः उसी स्थिति में पहुंचा रहे हैं। इससे गरीब लोगों की और अधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा, क्योंकि उपलब्ध कराए जाने खाद्य पदार्थों की कीमतों में वृद्धि हो जाएगी। आरम्भ में, निजी लोगों द्वारा उपलब्ध कराया भोजन मायब अच्छा होगा। किन्तु उनका उद्देश्य केवल लाभ है और शनः शनः खाद्य पदार्थों का स्तर बंद से बदतर हो जाएगा और कीमतों में वृद्धि हो जाएगी। किसी भी क्षेत्र का अनुभव ऐसा ही होता है। और आप इसे बढ़ावा दे रहे हैं। रेलवे में निजीकरण बहुत बड़े स्तर पर आरम्भ हो रहा है। यह पहले ही आरम्भ हो चुका है। आप 40 प्रतिशत मजदूरों की छटनी करने वाले हैं या फिर आप 40 प्रतिशत मजदूरों की संख्या कम कर देंगे। वास्तव में, लगभग 60,000 कर्मचारी प्रतिवर्ष सेवा निवृत्त होते हैं। आप उनके स्थान पर किसी को नहीं ले रहे हैं। अब, आपका अगला कदम होगा 40 प्रतिशत कर्मचारियों को निकाल देना। देश का भविष्य क्या है? हमारे युवा वर्ग का क्या होगा जो बेरोजगारी के कारण बहुत दुःखी है। कुछ वर्ष पहले, रेलवे में 19 लाख कर्मचारी काम कर रहे थे अब इसे घटाकर 16 लाख कर दिया गया है। अभी भी, आप इसे घटाकर 9 लाख करने का प्रयत्न कर रहे हैं। पी० एण्ड टी० में भी यही हो रहा है। अतः कर्मचारियों की संख्या घटाई जा रही है। आप कर्मचारियों को निकाल रहे हैं। यह सबसे बड़ी समस्या है। देश में लोगों को रोजगार न देकर आप देश में और अधिक बेरोजगारी बढ़ाने में सहायता कर रहे हैं।

अब, मैं केरल की बात करूंगा। केरल भी त्रिपुरा और इसी प्रकार के सभी क्षेत्रों के समान है। वहां प्रति एक लाख लोगों पर 3.39 कि० मी० दूरी की रेलवे लाइन है। अब तक केरल में, रेलवे लाइन की यही स्थिति है। यह कोई पर्वतीय क्षेत्र नहीं है। यह एक मैदानी क्षेत्र है और अधिक रेलवे लाइन क्यों नहीं होनी चाहिए? वास्तव में, इन वर्षों में, कांसिस (इ) सरकारों ने केरल के साथ सीतेला व्यवहार किया है। मैं कई उदाहरण दे सकती हूँ: एरनाकुलम-अलैप्पी-कायमकुलम रेलवे लाइन का उदाहरण लें। जब जनता वल सरकार सत्ता में आई थी, उन्होंने इस परियोजना विशेष के लिए 15.92 करोड़ रुपयों की राशि का आवंटन किया था। और इन वस वर्षों में, आपने मात्र 35

करोड़ रुपए, अर्थात् 3½ करोड़ रुपए प्रति वर्ष उपलब्ध कराए हैं। यदि जनता दल सरकार सत्ता में न आई होती, तो एरणकूलम-अल्लप्पी-कायमकुलम रेलवे लाइन को पूरा होने में 5 या 6 वर्ष और लग जाते। पिछले वर्ष, 1.16 करोड़ रुपए के आबंटन को अलग रखा गया। जब हमने इसे पहले मांगा, तो उन्होंने का कि इस सम्बन्ध में और अधिक धन की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। हमने कहा, कार्य की गति को धीमा किया जा रहा है और हमने उन्हें पुनः अधिक धन के लिए कहा और अन्त में वे इस पर सहमत हुए कि इसके पूरा होने में 1.5 करोड़ रुपयों की और आवश्यकता है। अब आपने 11 करोड़ रुपए खर्च कर दिए हैं? किम स्रोत से? आपने यह धनराशि उस राशि में से ली है जो विबलोन-त्रिवेन्द्रम के दोहरीकरण हेतु आबंटित किया गया था। अतः, आपने केरल से ही, लगभग 6 करोड़ रुपए ले लिए हैं और इसे अल्लप्पी के लिए खर्च कर दिया। यह एक क्रूर मजाक है। अब आप और क्या करना चाहते हैं? कांग्रेस सरकार एक के बाद एक ऐसा ही वारदात कर रही है। वास्तव में, समुद्र तटीय रेलवे की मंजूरी 1979 के दौरान जनता सरकार ने दी थी। अब केरल सरकार कोकण निगम से मिला गई और कोकण रेलवे के लिए केरल की 6 करोड़ रुपए की आबंटित धनराशि दी है। किस प्रयोजन हेतु?

आपने एक प्रश्न के जबाब में श्री रमन्ना राय को बताया है कि केरल क्षेत्र में कोई रेलवे लाइन नहीं होगी। अतः, वहां पर कोकण रेलवे के भाग का निर्माण करने का प्रश्न नहीं है। आपने यह जवाब दिया है। किन्तु कुछ समझौता इस प्रकार का था कि निगम को जो 9 करोड़ रुपए की धनराशि दी गई है उससे शोरनपुर-मंगलौर के दोहरीकरण का कार्य किया जाएगा। वास्तव में ऐसा नहीं है। आपने कहा था कि केरल में ऐसा कोई स्थान नहीं है जहां पर कोकण रेलवे से जोड़ते हुए कोई रेलवे लाइन बिछाई जाएगी। आपने कहा था कि वह क्षेत्र केरल से बाहर का है। तब, हम निगम को वह धनराशि क्यों दे रहे हैं? वास्तव में, शोरनपुर-मंगलौर का दोहरीकरण नहीं किया जाएगा।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : कोकण रेलवे के अधीन, अधिकतम लाभ केरल को मिलेगा; और हमने 50 करोड़ रुपयों का भुगतान भी कर दिया है।

श्रीमती सुशीला गोपालम : यदि शोरनपुर-मंगलौर लाइन को दोहरा नहीं किया गया, तो इससे हमें कोई लाभ नहीं होगा, इससे बस के मालिकों को लाभ होगा। विबलोन से त्रिवेन्द्रम में भी, यदि लाइन को दोहरा नहीं किया गया, तो हमें लाभ नहीं होगा। यह पर्याप्त है, और कोकण रेलवे अथवा इस तरह की किसी अन्य सुविधा की कोई आवश्यकता नहीं है। हम इससे कोई रेलवे लाइन नहीं मिलेगी। लाइनों का दोहरीकरण किया जाना मुख्य बात है। जब तक यह नहीं किया जाता, केरल को कोई लाभ नहीं होगा। यह एक बहुत बड़ी समस्या है।

मालाबार क्षेत्र को वास्तव में उपेक्षित किया गया है। अधिकतर रेलवे स्टेशन और अन्य सुविधाएं अंग्रेजों ने बनवाई थीं, उनका पुनर्निर्माण नहीं किया गया है। अपने पुलों के लिए कितना आबंटन किया है? आपने फेरोका पुल के लिए 1.5 करोड़ रुपयों का आबंटन किया है। अभी भी काफी धन की आवश्यकता है। इस पुल का निर्माण कब तक हो जाएगा? अन्य पुल भी खतरे में हैं, उसके लिए आप कुछ और कर रहे हैं। बर्कला उपरि-पुल के लिए भी कोई आबंटन नहीं किया गया है। इस पुल के लिए, बिगत कई वर्षों से हमारी मांग रही है कि इसकी भली प्रकार से मरम्मत की जाए। किन्तु वे

कहते हैं कि राज्य सरकार ने इसके लिए प्राथमिकता सूची नहीं भेजी है; किन्तु वे इसे पहले ही भेज चुके हैं, किन्तु उस उपरि-पुल के निर्माण हेतु कोई कदम नहीं उठाए गए हैं।

गुरावायूर लाइन के लिए 1 करोड़ रुपये की और आवश्यकता है; उन्होंने मात्र 1 करोड़ रुपये का आबंटन किया है। आप इसे कैसे करेंगे? अल्पसंख्यक रेलवे लाइन के लिए, 4.4 करोड़ रुपये की और अधिक आवश्यकता है। वास्तव में, यह स्पष्ट है कि वर्ष 1989-90 के लिए कांग्रेस सरकार ने केरल के प्रति सीतेला दृष्टिकोण अपनाया है। जब राष्ट्रीय मोर्चा सरकार सत्ता में आई, केरल के लिए 37.50 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया, ऐसा कांग्रेस सरकार के जीवन काल में कभी नहीं हुआ था। हमें इतनी बड़ी धनराशि का आबंटन कभी नहीं मिला था।

श्री सी० के० चाफर शरीफ : मुझे खेद है कि ऐसा कहना ठीक नहीं होगा। विपक्ष सरकारों का कार्यकाल कुल मिलाकर मात्र 3-4 वर्षों का होगा। किन्तु केरल में जो कुछ भी विकास हुआ है उसका श्रेय कांग्रेस सरकार को ही जाता है।

श्रीमती सुशीला गोपालन : बहुत कम। कांग्रेस शासन के दौरान कितनी नई रेलवे लाइनें बनाई गई थीं? केवल एरणाकुलम से क्विलोन रेलवे लाइन का निर्माण किया गया था। अन्य रेलवे लाइनें तो वहां पहले से ही थीं। कतिपय रेलवे लाइनों का कुछ दोहरीकरण भी किया गया था। यदि आपने केरल के साथ न्याय किया होता तो यह प्रति लाख व्यक्तियों पर मात्र 3.6 कि०मी० ही बनी होती। आप न केवल केरल के विकास, केरल के औद्योगिकरण की अपितु पिछड़े क्षेत्रों की भी उपेक्षा कर रहे हैं। मेरा यही प्वाइंट है। बंगाल में भी, यक अनुपात प्रति एक लाख व्यक्तियों पर 5.6 कि०मी० था। केवल शहरों के बीचोबीच, कुछ रेलवे लाइनें होगी। यदि आप सारे मामले को ध्यान में रखें तो आपके द्वारा उपलब्ध करवाई गई मील की दूरी कितनी है? हिमालय प्रदेश के बारे में? मेघालय के बारे में? इन सभी क्षेत्रों को विकसित किया जाना है। पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए पर्याप्त धनराशि होनी चाहिए। लाइनें बदलने के लिए 528 करोड़ रुपये आबंटित करने के स्थान पर आप कुछ नई लाइनें बनाने के लिए आबंटन कर सकते थे। आपने नई रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए मात्र 180 करोड़ रुपये आबंटित किए हैं; यह पर्याप्त नहीं है। आपने मात्र 16 नई परियोजनाएं आरम्भ की हैं। इस तरह कैसे कोई विकास हो सकता है।

वास्तव में, आप सांख्यिक क्षेत्र की भूमिका को कम करना चाहते हैं। एक के बाद एक आप इसे निजी क्षेत्र को दे देंगे; यही समस्या है; और यह बजट में बहुत अच्छी तरह परिलक्षित होता है। अतः, यह वास्तव में अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष पोषित बजट है। वास्तव में यही बात है। हाँ, रेलवे बजट में भी, आप न केवल धनराशि कम कर रहे हैं अपितु कर्मचारियों की भूमिका भी कम कर रहे हैं और कर्मचारियों की छंटनी कर रहे हैं। यह और क्या है? यह वास्तव में आपकी नीति का परिलक्ष्य है।

सभापति महोदय : कृपया आप पीठासीन अधिकारी के माध्यम से सदन को सम्बोधित करें। आप स्वयं ही एक दूसरे पर बिस्लाना आरम्भ न करें।

श्रीमती सुशीला गोपालन : और कर्मचारियों के बारे में? आर० पी० एफ० एसासिएशन को माय्यता मिलनी चाहिए।

मन्त्री महोदय खड़े हो रहे हैं और जवाब दे रहे हैं, पुर्भाग्य से मुझे उन्हें जवाब देना ही होगा।

हां, तो आपका कर्मचारियों के प्रति क्या रवैया है ?

सभापति महोदय : यदि आप रेल मंत्री के साथ कुछ आपसी बातें करना चाहते हैं तो आप उनके चैंबर में जाकर उन पर चर्चा कर सकते हैं। किन्तु यहां आप पीठासीन अधिकारी के माध्यम से ही सदन को सम्बोधित करेंगी।

श्रीमती सुशीला गोपालन : महोदय, मैं आपके माध्यम से ही मन्त्री जी को सम्बोधित कर रही हूँ।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : चैंबरसं बहुत नाजुक हैं। आप क्या जाने शायद चैंबर में विश्व बैंक और अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के प्रतिनिधि उपस्थित हों। यहां पर चर्चा करना अधिक श्रेयस्कर होगा।

श्रीमती सुशीला गोपालन : रेल मंत्री को केरल में कुछ नई रेल लाइनों बिछाने के प्रश्न पर विचार करना चर्चाएं। त्रिवेन्द्रम-नेदुमगडू-चेगन्नूर लाइन का प्रस्ताव सरकार के पास लम्बित पड़ा है। फाचची-नीलाम्बर लाइन भी लम्बित पड़ी है। यह प्रस्ताव बहुत समय से लम्बित पड़े हैं और इन पर कोई कार्यवाही नहीं की जा रही है।

मैंने कामगारों के प्रति रवैये का उल्लेख किया। आर० पी० एफ० एसोसिएशन को मान्यता दी जानी है। सरकार उसे मान्यता क्यों नहीं दे रही है? कामगारों की छंटनी की जा रही है। इस सभा में मन्त्री महोदय ने कहा था कि उन्हें वापिस ले लिया जाएगा लेकिन अब वे अपनी बात से पीछे हट रहे हैं।

लाकों दिहाड़ी मजदूरों और अस्थाई मजदूरों के साथ कैसा व्यवहार किया जाता है? 30 अथवा 40 साल की नौकरी के बाद भी उन्हें नियमित नहीं किया जाता और यदि नौकरी के दौरान उनकी मृत्यु हो जाए तो उनके आश्रितों को नौकरी नहीं दी जाती है। इस प्रकार मजदूरों के प्रति अमानवीय व्यवहार किया जाता है। सरकार को अपना रवैया बदलना चाहिए। प्रगतिशील समाज में कामगारों के कल्याण के लिए यह जति महत्वपूर्ण आवश्यकताओं में से एक है। कुछ किया जाना चाहिए। रेलवे द्वारा इसकी उपेक्षा की गई है। इस रवैये को बदलना चाहिए। अफसरों की संख्या बढ़ाई गई है लेकिन मजदूरों की नहीं।

सभापति महोदय : कामगार बग के कुछ मुद्दे पर भी मुरली देवरा भी आपका समर्थन करते रहे हैं।

श्रीमती सुशीला गोपालन : हां, हर कोई समर्थन कर रहा है। निकाले गए कामगारों के मुद्दे को सभी दल—पूरा सदन समर्थन दे रहा है। लेकिन यह सरकार संसद की परवाह नहीं कर रही है। वे संसद के बाहर अनेक कार्य कर रहे हैं। लेकिन उन्हें संसद सदस्यों के बिचारों की कोई परवाह नहीं है। एकमत से यह कहा गया कि वे सहमत नहीं होंगे। जब तक सरकार का यह रवैया नहीं बदलता तब

तक प्रवृत्ति नहीं हो सकती। कामगार सहयोग होने और वे पहले ही अच्छा कार्य कर रहे हैं। कहीं-कहीं कुछ कमियां हो सकती हैं। लेकिन सरकार को उनके साथ बैठकर बातचीत करनी चाहिए। सभी इन रेलवे के कार्यकरण में सुधार ला सकते हैं। कर्मचारी पूरा सहयोग दे रहे हैं।

आप रेलवे का निजीकरण करना चाहते हैं। इससे पूरे देश की एकता और अखंडता खतरे में पड़ जाएगी।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्रीमती सुशीला गोपालन : मेरा कहना है कि यदि इसी प्रकार आप कार्य करते रहे, तो बिचटनकारी ताकतें देश में पैदा हो जाएंगी। यदि कुछ राज्यों के साथ सीलेसा व्यवहार करता कहीं छोड़ा गया, तो देश में बिचटनकारी ताकतें अवश्य पैदा हो जाएंगी।

इस सरकार का समर्थन करने के लिए केरल के 17 सदस्य हैं। केरल की यही गलती है। इसी कारण आप केरल की उपेक्षा कर रहे हैं। जबकि केरल के 17 सदस्य सरकार का समर्थन रहे हैं फिर भी इस राज्य की उपेक्षा की जा रही है। वे यही गलती कर रहे हैं।

श्री कोडीकुम्बोल सुरेश (अम्बर) : हम केरल की उपेक्षा कर रहे हैं।

श्रीमती सुशीला गोपालन : वे ये बातें भूल गए हैं। आप संबंध क्यों नहीं करते? यदि आप संबंध करते हैं तो उन्हें हमारे मामले पर विचार करना पड़ेगा।

रेल मंत्री महोदय बहुत अच्छे हैं। जब भी हम पत्र लिखते हैं वह तत्काल उत्तर देते हैं कि वह कुछ कदम उठा रहा रहे हैं। जब हमारे पत्रों में आबंटन और अन्य मुद्दों से संबंधित प्रश्न होते हैं तब वह उत्तर नहीं देते। पिछले साल जब मैंने और श्री अंजली ने मंत्री महोदय को एक पत्र लिखा था, जिसमें हमने उनसे यह कहा था कि 1992 तक अलेप्पी लाइन किस प्रकार पूरी हो सकती है जबकि उन्होंने केवल 1.16 करोड़ रुपये दिए हैं, तो उन्होंने उस पत्र का उत्तर नहीं दिया। अन्य मुद्दों से संबंधित पत्रों उत्तर वह शीघ्र ही दे देते हैं। अन्यथा, हमारे साथ किए जा रहे भेदभाव के विरुद्ध आंदोलन छेड़ देंगे।

[हिन्दी]

श्री कुञ्जबहाल सुस्तानपुरी (शिमला) : माननीय सभापति महोदय, यह जो रेल बजट देश किखा गया है, वह बहुत ही अच्छा बजट है। बिपल ने एक धन कमाने की कोशिश की है राष्ट्र के अन्दर जिसमें वह कहा गया है कि बल्लू बैंक की मदद के साथ यह बजट बनाया गया है। मैं इस बात का कड़ा विरोध करता हूँ। हमारे देश के अन्दर ऐसे नेता हैं जिन्होंने हिन्दुस्तान के अन्दर रेलों का ऐंजिटेसन किया है कि मुस्क की रेल लाइनों को खराब करने/उखाड़ने का काम किया है जब वह इस विचार के अन्धी थे। आप जानते हैं कि पिछले साल मण्डल आयोग के ऐंजिटेसन के टार्जेट मैसन कांट की मस्कार थी, अंबेजों के बक्त में भी इतना रेल लाइन को खराब नहीं किया गया जिसका उस समय कायम-सोनीपत के स्टेशनों को नुकसान पहुंचाया गया। गत वर्ष बहुत ही तोड़-फोड़ हुई और वह उस समय

की सरकार ऐसी थी जिसने राष्ट्र को बरबाद करने की कोशिश की। जहां तक इस सरकार का ताम्रुक है, वह मैं आपके सामने रखना चाहता हूं।

मैं पहले हि० प्र० की बात करता हूं। हिमाचल प्रदेश में माननीय श्री कमलापति त्रिपाठी जब रेल मंत्री थे, ने एक रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कराकर इस सदन में अपना भाषण दिया था जिसमें कहा गया कि जगाधरी-पीटा साहब के लिए, कालका-परवानू के लिए एक रेल लाइन बिछायी जाएगी परन्तु इस ओर अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है। हिमाचल प्रदेश में परवानू एक औद्योगिक केन्द्र है लेकिन उस इलाके को नगलेकट कर दिया गया है। वहां आबादी बहुत हो गयी है। पहले हिमाचल के अन्दर सड़कें नहीं थीं, अब सड़कें होने से कुछ आराम अवश्य है लेकिन जो लोग अपना पैदावार गांवों से लाते हैं, वे मार्किट तक नहीं पहुंचा सकते हैं। मैं आपको अवगत करना चाहता हूं कि पहले अंग्रेजों ने एक रास्ता सरहिन्द में मालागढ़ तक निकाला था जिसमें रेल का ट्रैक भी बिछा हुआ है लेकिन हमारी सरकार का ध्यान इस ओर नहीं है। मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि मालागढ़ एक इण्डस्ट्रियल एरिया है, वहां पर रेलवे लाइन बिछाई जाए ताकि इस रेल ट्रैक का इस्तेमाल हो सके। आज ऊना तक रेल लाइन जाती है। हिमाचल प्रदेश के रहने वाले लोगों को मुआवजा नहीं मिला है और रेलवे लाइन भी उसी तरह से अछूरी पड़ी हुई है।

एक बात और कहना चाहूंगा कि रेलवे की ऐसी भूमि पड़ी हुई है जिस पर लोगों ने नाजायज कब्जा किया हुआ है और कई जमीन ऐसी हैं, जिनका प्रयोग नहीं हो रहा है। मैं यह कहना चाहूंगा कि जो रेल्वे के यूज में जमीन नहीं है, वह गरीब आदमी, जो वहां के स्थायी निवासी हैं, उनको दी जाए। क्योंकि बहुत से लोगों को लीज पर दी गयी है, इसलिए खामतौर पर इस बात को ध्यान में रखा जाए और विभाग के आदमियों से कहना चाहूंगा कि इस विवाद को मन्त्री जी द्रुत करायें और जिस जमीन पर नाजायज कब्जा है, उन लोगों को सजा दी जाए जिन्होंने कब्जा कर रखा है लेकिन जो जायज लोग हैं उनको यह जमीन देने का पूरा प्रयत्न करें। मैं समझता हूं कि वह हमारे रेल मन्त्री के लिए अच्छा होगा। इसके बाद मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे लाइन के साथ हमारे यहां जितने चीड़ के दरखत लगे हुए हैं, उन दरखतों के साथ भी आज चोर अन्याय हो रहा है, उनमें गहरे कट लगाकर उनसे बिरोजा निकाला जाता है जिसमें दरखत गिर जाते हैं। इससे न केवल रेलवे लाइन को नुकसान पहुंचाता है बल्कि वहां भूमि के कटाव की समस्या खड़ी हो जाती है, रास्ता रुक जाता है। हमारे यहां यह ज्यादती हो रही है, जिसे रोका जाना चाहिए।

इसके अलावा पहले जो रेलगाड़ी हमारे यहां शिमला से कालका और कालका से अमृतसर के लिए चलती थी, आज बन्द कर दिया गया है। वह गाड़ी अंग्रेजों के टाइम से चलती आयी है। मुझे आशा है कि जब मन्त्री जी चर्चा का उत्तर देंगे तो उसमें घोषणा करेंगे कि यह गाड़ी हिमाचल के लोगों के हितों का ब्याल रखते हुए, उस गाड़ी को पुनः चालू करने की व्यवस्था करेंगे। हिमाचल प्रदेश के लोगों को दूरदराज के प्रान्तों में जाना पड़ता है, अमृतसर में हमारा तीर्थस्थान है, गुरुद्वारा है, जहां हमारे यहां से लोग अक्सर जाते हैं। दुर्गाना माहब जाते हैं, ब्यास जाते हैं। अन्य कई स्थानों को जाते हैं परन्तु आज गाड़ी बन्द हो जाने से उन्हें आने-जाने में बड़ी मुश्किल का सामना करना पड़ता है। मैं आपसे जोर देकर कहना चाहूंगा इस गाड़ी को फिर से चलाये जाने की आप जल्दी से जल्दी व्यवस्था करें, अमृतसर में गाड़ी को फिर से चलाए।

इसके बाद मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि हमारे यहां से जो लोग गाड़ी जम्नू तबी जाते

हैं, वहाँ जितनी गाड़ियां चलती हैं, उनमें हमारा कोठा बहुत ही कम है। उन गाड़ियों में हमारे कोठे को बढ़ाया जाना चाहिए, हिमाचल प्रदेश के लोगों के लिए, ताकि उन्हें आने-जाने में सुविधा हो सके और वे सुविधापूर्वक अपनी यात्रा कर सकें।

मैं यह बात भी आपके नोटिस में लाना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश पहाड़ी प्रदेश है जहाँ दूरदराज क्षेत्रों में लोग रहते हैं। वे लोग जो फल पैदा करते हैं, उन्हें अपना माल ट्रकों के द्वारा मार्केट तक पहुंचाने में बड़ी भारी कठिनाई आती है। मेरा निवेदन है कि वहाँ ऐसी विशेष व्यवस्था होनी चाहिए ताकि दूरदराज के लोगों को अपना माल मार्केट तक पहुंचाने में सहायता मिल सके। हमारा प्रदेश फलों के उत्पादन में सबसे आगे है, बहुत तरह के फल हमारे यहाँ पैदा होते हैं। यदि वे फल मार्केट तक ठीक समय पर नहीं पहुंचते हैं तो फल-उत्पादकों को भारी नुकसान उठाना पड़ता है। पिछले कुछ समय से पंजाब में जो हालात पैदा हुए, यह सही है कि अब वहाँ की स्थिति धीरे-धीरे सुधार की ओर है, लेकिन हमारे लोगों को अपना उत्पाद पंजाब की मण्डियों तक भेजने के लिए उपयुक्त साधन नहीं हैं। गड़बड़ी की वजह से ट्रक वहाँ आसानी से जा नहीं सकते हैं। हमारे यहाँ जो फलों की और दूसरी पैदावार होती है, उसे लोग जांबंधर, अमृतसर, फगवाड़ा आदि जगहों पर, पंजाब के बड़े-बड़े शहरों में, मार्केट तक लाते हैं। जैसे दिल्ली तो अन्तर्राष्ट्रीय मार्केट है सारे हिन्दुस्तान की, लेकिन हिमाचल प्रदेश के लिए, खासतौर से रेलवे को ऐसे प्रबन्ध करने चाहिए ताकि वहाँ के फल उत्पादकों को सुविधा प्राप्त हो सके, वे अपना उत्पाद आसानी से मार्केट तक पहुंचा सकें।

सदन में कई दिनों से यह चर्चा की जा रही है कि यहाँ जो रेलवे का बजट पेश किया गया है, वह विश्व बैंक द्वारा बनाया गया बजट है, विश्व बैंक के प्रभाव से बनाया हुआ बजट है। सुबह से शाम तक बजट के बारे में यही बात कही जाती है, शोर-शराबा किया जाता है सदन में, जिससे हमारे पीछे बैठने वाले मੈम्बर्स को भारी दिक्कत हो रही है। वे सोचते हैं कि आगे जो 5-6 प्रभावी मੈम्बर्स बैठते हैं, सदन का अधिकतर समय उनके हिस्से में जाता है, सारे समय वे ही बोलते रहते हैं, जैसे वे ही सारे सदन के मालिक बन बैठे हैं और किसी को बोलने का, अपनी समस्याएं सदन में उठाने का अवसर ही नहीं मिलता। क्या यह सदन सिर्फ कुछ ही लोगों का है, गरीब आदमी की आवाज को उठाने का यहाँ अवसर नहीं दिया जाएगा। दूसरों का कोई अधिकार नहीं है।

मैं सदन में जोरदार शब्दों में कहना चाहूंगा कि आज जैसी बातें हो रही हैं, हमारे अन्दर शरीक साहब और मल्लिकार्जुन साहब ने रेलवे के हित में जो बजट पेश किया है, उतना अच्छा बजट क्या आज तक किसी इनके मन्त्री ने किया था। जो माननीय सदस्य जोर-जोर से कह रहे थे, विश्व बैंक की बात कर रहे थे, कहते थे कि सारे देश को विश्व बैंक के हाथों बेच दिया, ऐसी बातें कहकर क्या हम अपने राष्ट्र की इज्जत बचाते हैं या राष्ट्र को आगे ले जाने की बात करते हैं, प्रयत्न करते हैं। आज सुबह मुझसे एक आदमी मिलने आया, उसने कहा कि बंगाल में यह अफवाह जोरों पर है कि मजदूरों को 55 साल की आयु के बाद रिटायर कर दिया जाएगा। मैं मन्त्री की कौतूहल चाहता हूँ कि साफ बात यहाँ होनी चाहिए। जब हम दूसरे स्टेट में एक आदमी को 58 साल से पहले रिटायर नहीं कर रहे हैं, फिर बंगाल में 55 साल की आयु में रिटायर करने की अफवाह जोरों पर क्यों फैली है। यह सब सी० पी० एम० द्वारा फैलाई जा रही है। इस पर तुरन्त कार्रवाई की जानी चाहिए। बंगाल के मजदूरों को डर है कि रेल मन्त्री ने ऐसा निर्णय किया है कि 55 साल की आयु-को जाने पर उन्हें नौकरीसे हटा दिया जाएगा। मैं बेलेंज डेकर कहना चाहता हूँ कि बंगाल में हम कॉलेज के लोगों

के साथ जितना बड़ा अन्याय आज हो रहा है, उतना पहले कभी नहीं हुआ। जब मैं सदन में बात करता हूँ तो आपको ईर्ष्या होती है, आग दूंगरों की बात सुनना नहीं चाहते। आपको इस देश के गरीब आदमी का क्याल रखते हुए बातें कहनी चाहिए। यह निजीकरण नहीं है, आप कहते हैं सब जगह निजीकरण की पॉलिसी सरकार ने अपना ली है, कौन-सा नोटिफिकेशन है जिसमें ऐसी निजीकरण की बात कही गयी है, आप बताइए।

5.00 ब० प०

अगर कोई अच्छी व्यवस्था की जा रही है, तो आप उसका विरोध क्यों कर रहे हैं। आप इस राष्ट्र को कमजोर करने की बात कर रहे हैं। मैं समझता हूँ कि जितना नुकसान आपने गलत तरीके से मडल आयोग को लागू करने के लिए पग उठाकर किया है, और इससे जो राष्ट्र का भारी नुकसान हुआ है उतना नुकसान आजादी के बाद से कभी किसी ने नहीं किया। आपको इस देश की जनता कैसे भूल सकती है, आपने मडल आयोग को लागू करके इस राष्ट्र का बहुत नुकसान किया है और बच्चों को जो पढ़े-लिखे युवक और युवतियाँ थी, उन्हें अपनी जान से हाथ धोना पड़ा। आज हमारे भ्रान्तीय नरसिंहराव जी की बजह से यह राष्ट्र बचा है और इस राष्ट्र को बचाने वाले 85 करोड़ लोग हैं, वे इसके मालिक हैं और हम उनके सेवक हैं हमें वह नहीं भूलना चाहिए।

सभापति महोदय, यह सदन इस राष्ट्र का मन्दिर है, इसमें हमें गलतबयानी नहीं करनी चाहिए। आज जो हमारे पिछड़े इलाके हैं, उनके लिए कोई आवाज उठाने वाला नहीं है। आप तो मगरमच्छ के आंसू बहाने वाले हैं। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश, हरियाणा और अन्य पहाड़ी क्षेत्रों को हमेशा इग्नोर किया जाता रहा है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमने इस देश में रेल के बड़े-बड़े कारखाने लगाए हैं, वे ऐसी जगह लगाए हैं जहाँ लोगों को रोजगार प्राप्त हुआ है, परन्तु इसके विपरीत लगाए हुए कारखानों में श्रमिकों द्वारा गलत ढंग से आंदोलन करवाते हैं और काम नहीं होने देते। किमी गरीब को काम मिलता है, तो वे रेलवे ट्रैक को बन्द कर देते हैं, रेल को उखाड़ने और जलाने का काम करते हैं। इस प्रकार से ये लोग राष्ट्र को मजबूत नहीं करना चाहते हैं। इस प्रकार के इनके कामों के कारण हमें इनकी राष्ट्रीयता पर शक है। आपके पास लीडर कहाँ है? लीडर तो इधर से ही बनाया गया है जाता है, जो इधर से गया, उसको तो आपने अपना नेता मान लिया, आपके पास अपना कोई लीडर नहीं है। यहाँ पर दो बड़ी बहस की और फिर सुप्रीमकोर्ट चले गए और फिर सबह आ गए, यह इनका प्रोग्राम है। जो असली प्रोग्राम है वह लोगों के लिए नहीं करते हैं। गरीबों की बात करते हैं, मजदूरों की बात करते हैं, लेकिन उनके लिए कुछ प्रोग्राम नहीं करते हैं। अपने बच्चों को पब्लिक स्कूलों में पढ़ाते हैं और खुद बड़े धनाढ्य लोगों में से हैं। पर कुछ इस बात का है कि गरीबों को गलत प्रलोभन देकर उन्हें गुमराह किया जाता है।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि जितने भी देश के कारखाने हैं, उनसे मार्केट तक कनेक्शन करने के लिए जो रेलवे है, उसमें सुधार होना चाहिए। जहाँ मैं एक ओर यह मांग कर रहा हूँ कि जो रेलवे है उसमें सुधार होना चाहिए वहीं मैं दूसरी ओर यह मांग भी करता हूँ कि जो आपने ट्रैक चला दिए हैं, वे बहुत बड़ी तादाद में चला दिए हैं। चाहे वह बंगलौर हो, गुजरात हो या कलकत्ता हो, सब जगह आज ट्रैक से माल आता-जाता है। सब बड़े-बड़े शहर नेशनल हाइवे से जोड़े गए हैं। अब जब इतनी मात्रा में ट्रैक चला दिए हैं, तो रेलवे से कोई अपना सामान क्यों भेजेगा? इस प्रकार से

रेलवे की आमदनी में कमी आ जाएगी और ज्यादा ट्रकों के चलने से हमारे यहाँ एक्सिडेंट की संख्या बढ़ रही है। इसलिए मेरी मांग है कि नेशनल परमिट कम दिए जाएं।

सभापति महोदय, जो रेलवे में मुलाजिम काम करते हैं, वे काम सख्या में हैं और उनकी संख्या ज्यादा बढ़ानी चाहिए। उनके लिए आपको साधन देने पड़ेंगे और जो रोक लगी हुई है उसे हटाया जाना चाहिए।

सभापति महोदय, रेल के सम्बन्ध में हिमाचल प्रदेश को यदि भुलाया जाएगा तो इससे हमारे जो डेम वहाँ राष्ट्रीय महत्त्व के बन रहे हैं, उनके निर्माण में देरी हो जाएगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि उनको सड़कों से तथा रेलवे से जोड़ा जाएगा। इसलिए मेरी मांग है कि नंगल से लेकर रामपुर बुवाहर तक बाया बिलासपुर, सड़क के किनारे, रेलवे लाइन बनाई जाए जिसका सर्वेक्षण राज्य सरकार द्वारा कराया जाए। जो इस देश को मजबूत करने के लिए और खासकर हमारे पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्र के लोगों की तरक्की का माध्यम बन सके। हमारा जो नाबपा-झाकड़ी का प्रोजेक्ट, पन विद्युत का 1500 मेगावाट बिजली पैदा करने का बन रहा है, अगर यह लाइन बना दी जाएगी, तो वहाँ पर हवी मशीनरी रेलवे ट्रैक से पहुंचाई जा सकती है।

सभापति महोदय : सुस्तानपुरी जी अब समाप्त कीजिए।

श्री कृष्ण बल सुस्तानपुरी : सभापति महोदय, मैं समाप्त ही कर रहा हूँ। मैं यह कहना चाह रहा हूँ कि ये लोग हमें डिस्टर्ब करते हैं। ये हमें बोलने नहीं देते हैं। ये मिनिस्टर्स को भी बोलने नहीं देते हैं। क्या इनको इस बात का लाइसेंस दिया है? बाजपेयी जी ने ठीक कहा था कि देश को बेचने वाली बात करने वाले बाजिब आदमी नहीं हैं। आप बड़े बजट में नुकताखोनी कीजिए, आपका कोई सिद्धान्त नहीं है, कोई उद्देश्य नहीं है, कोई एक धर्म नहीं है और कई दलों की मिलाकर मोर्चा बना हुआ है। आप किस तरह का मोर्चा हैं, जिसमें कई तरह के डाइबर, किस तरह के रेल चलाना चाहते हैं।

मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग ने जो बजट तैयार किया है वह सराहनीय है और मैं उसका समर्थन करता हूँ। सारे हाउस के माननीय सदस्यों को इसे फिट्टीसाइज नहीं करना चाहिए।

श्री बाळ बवाल जोशी (कोटा) : सभापति महोदय, यह बजट यदि किसी नए व्यक्ति द्वारा प्रस्तुत किया गया होता और हम उसकी आलोचना करते तो लोगों को आश्चर्य नहीं होता लेकिन दुर्भाग्य यह है कि यह श्री जाफर शरीफ, जो स्वयं एक शरीफ व्यक्ति हैं, द्वारा प्रस्तुत किया गया है। ऐसा बजट जिसकी आकांक्षा राष्ट्रपति महोदय ने अपने अभिभाषण में की थी कि मैं चाहता हूँ कि देश में महंगाई रुके, लेकिन देश में फिर राष्ट्रपति की इच्छा के विरुद्ध महंगाई को बढ़ाने वाला बजट होगा। मेरा निवेदन है, रेलवे को ऐसा लगता है कि रेल मन्त्रालय ने कुछ गाय समझ लिया है और लगातार दोहन करते जा रहे हैं। इस बजट में कुछ समय पहले ही रेल बजट के माध्यम से भवकर टैक्स की भरमार देखी थी, फिराए, भाड़े में बढ़ोतरी देखी थी। नौ महीने में ही फिर से एक नया जन्म महंगाई का हो गया। रेल मन्त्री ने बढ़ोतरी का बजट बनाया है, इससे 20 प्रतिशत बढ़ोतरी होगी। माज-माझे में साढ़े सात प्रतिशत बढ़ोतरी कर दी है जो चिन्ता का विषय है।

रेल मन्त्री कहते हैं कि आम उपभोक्ता के लिए किसी प्रकार से महंगाई नहीं बढ़ पाएगी।

कहना चाहता हूँ कि आपने कोयले पर जो साढ़े चर प्रतिशत की बढ़ोतरी की है क्या वह आम व्यक्ति के उपभोग की वस्तु नहीं है। कोयले की दर में वृद्धि से निश्चित रूप से बिजली की दर बढ़ेगी और बिजली आम व्यक्ति की जीवनोपयोगी वस्तु हो गई है। जैसे कोयले में बढ़ोतरी की है वैसे ही बिजली विभाग बिजली में बढ़ोतरी कर देगा। बिजली विभाग आज भी अधिभार के रूप में पैसा लेता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि अपना जवाब देते समय कोयले में जो अधिभार बढ़ाया है उसे वापिस लें। उसको निश्चित रूप से वापिस लेने का निवेदन मैं आपसे करता हूँ।

जैसाकि पूर्व में मैंने कहा था रेल विभाग दुधारू गाय की तरह है। इसका दूध तो दौलत है, लेकिन आप उसे चारा अच्छा खाने को नहीं देते हैं। आप किसी भी मूल्य पर रेल व्यवस्थाओं को ठीक करने के लिए तैयार नहीं हैं। एक युग आया था, जब पहली बार कुछ गाड़ियाँ चली थीं और सैकिण्ड क्लास के यात्रियों के लिए अच्छी गद्दीदार सीटें लगाने की बात हुई थी। आज दुर्भाग्य है कि गाड़ियों में गद्दीदार सीटें लगाने की बात तो दूर रही, लोकल गाड़ियों में भेड़-बकरियों की तरह सबारियाँ टूँसी रहती हैं। लोकल गाड़ियाँ भगवान भरोसे चलती हैं। खिड़कियाँ और दरवाजे टूटे रहते हैं। जयपुर और कोटा के बीच में अक्सर, जब एल. एल. ए. था, जाता था। आज की तारीख में भी फस्ट क्लास के डिब्बे के अन्दर दरवाजा ठीक लगा हमें दिखायी नहीं देता है। वह कभी टूटा हुआ होता है और कभी लटका हुआ होता है। आप इनमें सुधार क्यों नहीं लाते हैं। आप भी आम व्यक्तियों में से चुनकर आए हैं। आप घरती पुत्र हैं। आप कोई ऊपर से उतरकर नहीं आए हैं। आप सोने-चाँदी के चम्मच से खाकर नहीं आए हैं। आप तो साधारण तबके से चुनकर आए हैं। उष्ण बर्ग के ऊपर जो आप टैंक लगा रहे हैं, उसकी मैं आलोचना नहीं करना चाहता। आपके जमाने में आम व्यक्ति को कब सुविधाएं प्राप्त होंगी? आपका रेल मन्त्रालय तो सब चीजों से परिचित है, लेकिन आप एक बार गाड़ियों की दशा देखकर आइए। अगर आपके पास भी बक्त नहीं है तो अपने राज्य मंत्री को वहां भेजिए। तभी पता लगेगा कि लोकल गाड़ियों की क्या हालत है। भीड़ होने की वजह से बहुत सी सबारियाँ छतों पर बैठ जाती हैं। आप एक तरफ से रेलों का इलेक्ट्रिफिकेशन कर रहे हैं और दूसरी तरफ लोकल गाड़ियों की दशा सुधारने के लिए कुछ भी नहीं कर रहे हैं। आपने जो 20 प्रतिशत की बढ़ोतरी की है, इसकी कोई आवश्यकता नहीं की। आपके यहाँ इस महीने भारी ताबाद में खरीदवारी होगी। आप एक बार अपने स्टेट मिनिस्टर की ब्यूटो लगा दीजिए। बहुत गलत तरीके से खरीदवारी होती है। आप इस पर रोक लगाएं।

रेलवे में जिस प्रकार से चोरियाँ होती हैं, उन पर भी आपको रोक लगानी चाहिए। बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बढ़ती ही चली जा रही है। मैं दो बार एम. पी. चुनकर आया हूँ। मैंने रेलवे स्टेशन पर किसी भी व्यक्ति को टिकट चैक करते हुए नहीं देखा है। जिस दिन रेल बजट पेश हुआ था उस दिन शाम को 4 बजे जल्द मैंने चैक करते हुए किसी को देखा था। आप इसको देखिए। आप भेष बदल कर बेषने जा सकते हैं। अगर आप नहीं जा सकते हैं तो स्टेट मिनिस्टर को वहां भेजिए।

अगर आम आदमी को बम्बई जाना है तो वह 3-साढ़े तीन महीने पहले रिजर्वेशन नहीं करवायेगा तो उसे किसी भी कीमत पर बम्बई जाने का टिकट नहीं मिलेगा। सी-डेढ़ सी रूपए इसके लिए अतिरिक्त देना पड़ता है। जब मैं पहली बार एम. पी. बना और मुझे जब पास नहीं मिला था, चूँकि टेलिग्राम कोटा जाने का आया था, वहीं खिड़की पर जहाँ टिकट मिलता है, आपके कुली से लेकर

अधिकारी तक दलासी करते हुए मिल जाएं, कोटा-दिल्ली, बम्बई, अहमदाबाद, जहां का चाहो, वहां का टिकट आपको मिल जायेगा। भले ही आपने व्यवस्था कर दी है लेकिन उसके बावजूद भी वह व्यवस्था आज वहां मौजूद है। आज की तारीख में आप दोनों को मालूम है, बम्बई का 250 रुपए एक सीट का लगता है। सब प्रकार की व्यवस्था करने के बावजूद रेलवे में आपकी दलासी प्रथा चल रही है, एजेण्ट नियुक्त कर रहे हैं, आपने ट्रेबलिंग एजेण्ट क्यों नियुक्त कर रहे हैं, वह किस बात के लिए हैं, वह क्यों कर रहे हैं? इससे किसको सुविधा होती है? वैसे वालों को सुविधा होती है। आम व्यक्ति को सुविधा नहीं होती।

जब मुझे एम. पी. का टिकट मिला तो मैं इ. ए. के नाते बम्बई में था, एक कमेटी के साथ, मुझे कहा गया कि आप तुरन्त दिल्ली जाओ, आपका टिकट फाइनाल हो गया है। मेरे सामने समस्या थी, मेरे एक मित्र थे, बड़े पैसे वाले थे, उनको जाकर मैंने निवेदन किया कि टिकट फाइनाल हो गया, कैसे जाना होगा, तो आर. आर. मुरारका, जो अभी राज्य सभा में थे, मुरारका के पास गया, उन्होंने ट्रेबलिंग एजेण्ट को बुलाया और ट्रेबलिंग एजेण्ट के पास से तुरन्त मेरा कन्फर्म टिकट मेरे पास आ गया। मेरा निवेदन करना है कि ऐसी गलत प्रणालियों को आप रोकिए, इसकी कोई आवश्यकता नहीं

5.16 म० प०

[उत्पादक महोदय पीठासीन हुए]

है। ट्रेबलिंग एजेण्ट केवल दलासी करते हैं, मनमाने तरीके से और जब आवश्यकता होती है तो लोगों का शोचन करते हैं। मेरा निवेदन करना है कि इन सारी बातों की तरफ आप ध्यान दीजिए। सैन पुलिस की जो स्थिति है, इसमें कोई नई पद्धति आप चलाइए। कब तक गाड़ियां सैन पुलिस के आधार पर बिजस्य से चलती रहेंगी? आखिरकार, आप एक अच्छे मन्त्री हैं इसलिए आपसे निवेदन करना है कि आप इसकी व्यवस्था करने की कृपा करें।

मेरा निवेदन है कि साबरमती एक्सप्रेस मध्य प्रदेश से होते हुए जो गुजरात को जाती है, अनेक गाड़ियां लगी हुई हैं, कोटा के लिए पहले एक तुफान एक्सप्रेस का फाइनाल हो गया था लेकिन मेरा दुर्भाग्य रहा कि उस समय सम्बन्धित व्यक्तियों ने सही तरह से रिप्रेजेण्ट नहीं किया और इस तरह से साबरमती और तुफान एक्सप्रेस को बंगानगर भेज दिया गया। मेरा निवेदन करना है कि अब आप कृपा करके अनेक गाड़ियां मध्य प्रदेश होते हुए, भोपाल होते हुए जाती हैं, साबरमती एक्सप्रेस को आप बाबा मुनू न होकर कोटा होकर रवाना कीजिए जिससे कि अहमदाबाद के लिए हम कोटा के लोगों के लिए एक सीधी गाड़ी मिल सके। मैं खर्च की बात नहीं बता रहा, मैं तो व्यवस्था करने के लिए निवेदन कर रहा हूँ।

मेरा निवेदन करना है कि कृपा करके आप अन्तर्राज्यीय गाड़ी अनेक जगह दे रहे हैं, आपकी कोशिश हुई है एक राजधानी को दूसरी राजधानी से जोड़ने की बात आप कर रहे हैं तो कोटा औद्योगिक राजधानी है और कोटा बहुत बड़ा औद्योगिक केन्द्र है। कृपा करके कोटा के लिए आप एक नई गाड़ी कोटा-दिल्ली के बीच में अन्तर्राज्यीय गाड़ी के नाम पर चलाने की कृपा करेंगे तो मुझे बहुत बड़ी राहत मिलेगी। अगर आप यह नहीं कर सकते तो नीमच की गाड़ी, जो कोटा आती है, उसको दिल्ली तक

बढ़ाने की कृपा कर दें तो मुझे बहुत बड़ी राहत मिलेगी। कोटा बम्बई के बीच में एक गाड़ी चल सकती है, अगर आप चला सकते हैं तो बड़ी अनुकम्पा होगी। गुजरात के 10 सांसदों ने और हम लोगों ने मिलकर आपको प्रतिवेदन दिया था कि जो अवध एक्सप्रेस जाती है, उस अवध एक्सप्रेस को कृपा करके आप रतलाम के बजाय बड़ौदा तक बढ़ा दें तो हम लोगों को डायरेक्ट गाड़ी अवध एक्सप्रेस मिल सकेगी, जिससे हम राहत महसूस कर सकेंगे।

मेरा निवेदन करना है कि गुना उज्जैन गाड़ी 12 घण्टे तक गुना में खड़ी रहती है, यह ऐसी गाड़ियां हैं जो फालतू पड़ी रहती हैं इसलिए उस गुना उज्जैन गाड़ी को अगर आप कोटा तक कर दें तो एक एक्सप्रेस इस जी. आर. पी. रेलवे पर जो बाबा आदम के जमाने से चल रही है, भोपाल की यात्रा आज 18 घण्टे में पूरी करती है, गुना वाली गाड़ी को आप कोटा तक दे दें और इसी लाइन पर जो बमोह गाड़ी चलती है, यह जबलपुर तक चला दें तो मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली एक गाड़ी हमें मिल जायेगी, कृपा करके इसकी अनुकम्पा करें।

साथ ही मेरा निवेदन करना है कि श्योपुर भोपाल का सबेरा हो चुका है। कोटा से श्योपुर के लिए और रामगंज मण्डी से भोपाल के लिए हमारी बहन बसुन्धरा राजे का बड़ा आग्रह है, वह आपसे निवेदन भी करके आई है और उन्होंने कहा भी है कि इन दोनों का सबेरा आपके यहां पड़ा हुआ है। मुझे पता है आपके पास फण्ड्स की कमी है, मुझे बताया गया है कि जो वर्तमान में रेल लाइनें चल रही हैं, यह रेल लाइनें ही अगर हम काम में लेते रहे तो 10 साल में यह रेलवे लाइनें पूरी होती है। मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि मेरे जिले में कोई नई रेलवे लाइन आज तक नहीं बिछी इसलिए आप कृपा करके कोटा से श्योपुर के लिए मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली एक गाड़ी दे दें। इसी प्रकार से राजधानी को भोपाल से मिलाने के लिए एक गाड़ी दे दें, रेल लाइन बिछाने की आशा दें तो मैं बहुत उपकृत हूंगा। मैं आपको निमंत्रित करता हूँ, आपने मुझे एक गाड़ी दी है, हरी शण्डी बताने के लिए एक जुलाई से आप एक नई गाड़ी प्रारम्भ कर रहे हैं, कोटा-निजामुद्दीन, कोटा-इम्दौर, मैं आपको आमंत्रित करता हूँ, यदि आप आयेंगे तो बहुत अच्छा है। आपने बहुत अच्छा किया, बहुत बड़ी मांग भी मध्य प्रदेश को जोड़ने के लिए। अगर आप कर सकें, तो ठीक है और नहीं कर सकते हैं तो आपकी मर्जी है। मैं इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद दे रहा हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ, हमने जो कटौती प्रस्ताव सदन में रखे हैं, उन पर आप पुनर्विचार करें और उनको स्वीकृत करें। अगर स्वीकृत नहीं कर सकते हैं, तो उन पर कम से कम आप पुनर्विचार तो करें। हमारे यहां राजस्थान विधान सभा में एक परम्परा थी, रात-रात भर हम सदस्य जागकर अपने कटौती प्रस्ताव बनाते थे, तो उन कटौती प्रस्तावों पर प्रति उत्तर लिखित रूप से हमारे पास मंत्री जी दिया करते थे। मुझे यह मालूम नहीं है कि यह व्यवस्था अन्य विधान सभाओं में है या नहीं है। एक बार आप यह करके देखें, हमारे पास लिखित रूप में जवाब भेज दें, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। साथ ही आप जो छ. महीने में मीटिंग बुलाया करते हैं, मैं चाहता हूँ कि उस मीटिंग में निष्कर्ष निकले। हम हर बार तोते की तरह रट कर जाते हैं, लेकिन कुछ परिणाम नहीं निकलता है। एक ही बात लगातार कहते चले जाते हैं, मैं चाहता हूँ कि आप मोनिटोरिंग करने के लिए निर्णय लें। जो उत्तर रेलवे और पूर्वी रेलवे से सम्बन्धित सवियों की मीटिंग हो तीन महीने के बाद, उसमें हम अधिकारियों के साथ बैठें और उस बैठक में निष्कर्ष निकाल सकें, तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

अन्त में, आपने जो डिबीजनल कमेटीज बनाई गई हैं, उन डिबीजनल कमेटीज का गठन तीन-तीन, चार-चार सालों से नहीं हुआ है। आप भिन्न जिलों में व्यापारियों के प्रतिनिधित्व के आधार पर, एक्सपर्ट्स के प्रतिनिधित्व के आधार पर भिन्न-भिन्न समितियां बनाई हुई हैं, उसका गठन यथाशीघ्र करें, जिससे रेल विभाग में गति आ सके। रेल मन्त्री जी आपका नाम शरीफ है, तो छुपया करके अपने नाम को बनाए रखें।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री कालका दास (करोलबाग) : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में रेल मन्त्रालय की मांगों पर चर्चा हो रही है, मैं उसी के बारे में एक बात कहना चाहता हूँ। मैं आज ही बनारस से आया हूँ। बनारस से आने वाली सरयु-जुमना तीन घण्टे लेट है। यहां पर स्लीप इन् किया हुआ है, बोट डालना है और सरयु-जुमना गाड़ी तीन घण्टे लेट है। इससे आप जन्दाजा लग सकते हैं कि रेलवे डिपार्टमेंट कितनी जिम्मेदारी से काम कर रहा है।

[अनुवाद]

श्री जमल बख्त (ढायमंड हार्बर) : महोदय, रेलवे बजट के कुछ ही मुद्दों पर बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। बजट के विरोध में अनेक बातें कही जा सकती हैं लेकिन मैं केवल कुछ ही मुद्दों के बारे में बोलूंगा।

इस बजट में इस वर्ष शुरू होने वाली अगली पंचवर्षीय योजना के दौरान 6000 कि० मी० रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने का आश्वासन दिया गया है। यह नितांत अप्रत्याशित बात है। यह अप्रत्याशित इसलिए है क्योंकि एक तरफ नई लाइनें बिछाने और बड़ी रेल लाइनों में बदलने की आवश्यकता है और दूसरी ओर यातायात में बढ़ि करने के लिए रोलिंग-स्टॉक, लाइनें बढ़ाने तथा अन्य कार्यों जैसी परिसम्पत्तियां अधिग्रहीत करने की आवश्यकता है।

राष्ट्रीय मोर्चा सरकार के कार्यकाल के दौरान फरवरी, 1990 में पहली बार 'स्टेटस रिपोर्ट' बनाई गई थी। उस 'स्टेटस रिपोर्ट' में माल यातायात के लिए रेलवे की क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता के लिए योजना आयोग से परामर्श कर इस जनाब्दी के अन्त तक 372 से 400 बिलियन मी० टन किलोमीटर का पूर्वानुमान लगाया गया था।

इसी प्रकार, जहां तक यात्री यातायात का सम्बन्ध है 'स्टेटस रिपोर्ट' में कहा गया था कि सन् 2000 ई० तक इसकी आवश्यकता 310 से 330 बिलियन यात्री कि० मी० तक बढ़ाने की आवश्यकता है जिसमें 105 से 210 बिलियन यात्री कि० मी० उपनगरीय यात्री यातायात भी शामिल है।

इस पृष्ठभूमि में उन्होंने विशेष तरीके से रेल क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता पर बल दिया और उन्होंने यह तरीका इसलिए अपनाया क्योंकि योजना आयोग द्वारा गठित समिति ने ऐसा ही कहा था तथा रेलवे और योजना आयोग द्वारा अनुमानित आवश्यकताओं के अनुसार माल तथा यात्री परिवहन को बढ़ाने का यही बेहतर तरीका है। विभिन्न तरीकों द्वारा अतिरिक्त क्षमता बढ़ाने के लिए कहा गया था, जैसे नये मार्गों तथा विद्यमान मार्गों पर नई लाइनें बिछाना, अतिरिक्त रोलिंग स्टॉक की आवश्यकता,

चुनिदा मार्गों का विद्युतीकरण, सिग्नल प्रणाली का विकास, दूरसंचार, लाइन ड्रांचे का विकास, यात्री और माल परिवहन के लिए अतिरिक्त टर्मिनल सुविधाओं का प्रावधान। इन सब बातों का उल्लेख किया गया था। लेकिन सन् 2000 तक रेलवे की इस अतिरिक्त क्षमता को प्राप्त करने के लिए लाइनों बदलने के मुद्दे का उल्लेख नहीं किया गया।

महोदय, 1991-92 के बजट भाषण में 1990 के अनुमानित यातायात और 1991 के संशोधित और अनुमानित यातायात के ऐसे ही आंकड़े दिए गए थे और योजना आयोग द्वारा गठित समिति द्वारा निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार वे प्राप्त भी कर लिए गए थे। इस समिति का नाम रेलवे नेटवर्क विस्तार सम्बन्धी समिति (सी० ई० आर० एन०) था जिसने स्वर्गीय प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी के कार्यकाल के दौरान 1988 में ही अपनी रिपोर्ट दे दी थी। मेरे विचार से मेरे कांग्रेसी मित्र उन सिफारिशों का विरोध नहीं करेंगे। यह कहा गया था कि यह क्षमता सन् 2000 तक 2902 कि० मी० नई लाइनों बिछाकर तथा 2306 कि० मी० लाइनों बदलकर प्राप्त किया जाना है। आपने सम्भवतः देखा होगा कि नवीनतम आवश्यकता के अनुरूप अनुमान तैयार किया गया था। अतः अतिरिक्त रेल क्षमता बढ़ाने के लिए 2306 कि० मी० गेज को बड़े लाइन में बदलने की जरूरत है। अब, हमने प्रथम बार और बहुत अप्रत्याशित रूप से यह सुना है कि 6000 कि० मी० गेज परिवर्तन होने वाला है। अतः, यह कल्पनातीत है। इसका सम्भव स्पष्टीकरण केवल यही है कि ऐसा केवल एक राजनैतिक कारण से किया जा रहा है जिसका रेलवे, इस देश, इस राष्ट्र से और यातायात बढ़ाने के लिए क्षमता की जरूरत से कुछ लेना-देना नहीं है। यदि ऐसा किया जाता है और जैसा कि स्टेट्स प्रतिवेदन में उल्लिखित है यदि मीटरगेज को ही बड़ी लाइन में बदलने का विचार नहीं है, तो उस स्थिति में स्टेट्स-प्रतिवेदन के अनुरूप, योजना आयोग की ही सिफारिशों के अनुरूप, अन्य प्रयोजनों के लिए, जिनके माध्यम से अतिरिक्त क्षमता बढ़ाई जानी है, कोई रुपया-पैसा उपलब्ध नहीं होगा। अतः, बिना किसी संदर्भ के ऐसा निर्णय लेना महोदय, मैं समझता हूँ कि मन्त्री महोदय की व्यक्तिगत आवश्यकता है और इसका रेलवे अथवा देश अथवा राष्ट्र से कोई लेना-देना नहीं है। मैं समझता हूँ कि मन्त्री महोदय ने यह नहीं बताया है कि वास्तव में इन गेजों की आवश्यकता कहाँ है। एक बार यह मामला सामने आ जाए, तो हम निश्चित रूप से यह देखने में सम्मर्थ होंगे कि क्या वह पूर्ण मामला उस राज्य से जिससे वह आये हैं अथवा उनके निर्वाचन-क्षेत्र अथवा ऐसे ही मामले से सम्बन्धित नहीं है। मैं यह कहने का साहस रखता हूँ कि 1980 के दशक के प्रारम्भिक वर्षों में, एक रेलवे लाइन शुरू हुई थी और वह अभी तक भी पूर्ण नहीं हुई है और जिसके कारण रेलवे को भारी घाटा हो चुका है और इसके लिए श्री जाफर शरीफ, तत्कालीन रेल राज्य मन्त्री, जिम्मेदार हैं और इस बात को रेल विभाग ने भी स्वीकार किया है। मैं मणिकगढ़-रायगढ़ रेल लाइन की बात कर रहा हूँ। लोक-सेवा-समिति ने भी इसपर अपना एक प्रतिवेदन दिया है। मैंने अपने पिछले वर्ष के बजट भाषण के दौरान भी इसका जिक्र किया था।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : पिछले वर्ष, मैंने उसका उत्तर दे दिया था।

श्री अमल बसु : इसमें कोई खास बात नहीं है। आपने मुझे, यह देखने के लिए कहा था कि जाफर रेल में कि क्या वह क्षेत्र समृद्ध हुआ है अथवा नहीं। मैंने कहा था कि वह क्षेत्र समृद्ध हो सकता है। परन्तु इसका अर्थ-यह नहीं है कि अब आप इसकी तुलनात्मक-आय की तुलना करें तो सब से कम आय-वेने वाली लाइन को वहीं ले सकते और जो लाइन अधिक आय देगी, उसे छोड़ दें। (अपवाहक)

श्री सी० के० आखर शरोक : जो कुछ आपने कहा था और जो कुछ मैंने कहा था, वह कार्यवाही-बृत्तांत में शामिल है। (व्यवधान)

श्री अमल बक्ष : आप इसका पता लगाएं।

अब मैं एक और विषय को लेता हूँ। कलकत्ता के लिए उपनगरीय रेल सेवा को बढ़ाए जाने की जरूरत है। इसकी एक पृष्ठभूमि यह है कि, जहाँ तक बम्बई का सम्बन्ध है, कुछ तथ्य सामने आए हैं क्योंकि रेल-विभाग ने बम्बई उपनगरीय रेल यातायात हेतु स्टेट्स-प्रतिवेदन के रूप में इसे प्रकाशित किया था। उससे ऐसा प्रतीत होता है, कि उनके बिना बम्बई शहर जैसे सघन-क्षेत्र हो जाएगा क्योंकि बम्बई के उपनगरों से बम्बई आने व बम्बई से वापिस जाने वाले यात्रियों का 76 प्रतिशत यात्री इनमें इस रेल सेवा का लाभ उठाते हैं और केवल 17 प्रतिशत यात्री ही बसों से यात्रा करते हैं। बम्बई सम्बन्धी स्टेट्स प्रतिवेदन में इस बात का भी उल्लेख है कि जहाँ तक कलकत्ता का सम्बन्ध है, कलकत्ता उपनगरीय यात्री किलोमीटर बम्बई के एक चौथाई से भी कम है वह वही अजीब स्थिति है क्योंकि बम्बई में केवल जो रास्ते हैं। बम्बई में मात्र दो रास्तों से यात्री आते हैं, जबकि कलकत्ता में छः रास्तों से कलकत्ता आते हैं। और फिर भी कलकत्ता और बम्बई में ई० एम० यू० गाड़ियों के चक्र तुलनीय हैं। आवश्यकता इस बात की है कि विद्यमान मार्गों पर अतिरिक्त लाइनें बिछाई जाएं, उत्तम दूरसंचार सुविधाएं प्रदान की जाएं, उत्तम सिगनल सुविधाएं और उत्तम यातायात सुविधाओं का संचालन किया जाए। इससे अधिक कुछ नहीं चाहिए। इस पर बहुत कम राशि खर्च होती। सम्भव है, यदि एक सर्वेक्षण किया जाए, तो यह प्रकट होगा कि कलकत्ता के उपनगरों से आने-जाने वालों के अत्यधिक लाभ हेतु 40 से 50 करोड़ रुपए के लगभग खर्च करना पर्याप्त होगा। परन्तु ऐसा नहीं किया जा रहा है। दूसरी ओर, राशि व्यय की जा रही है। कलकत्ता में ही काफी राशि व्यय की जा रही है। बम्बई में अधिक और कलकत्ता में कम राशि व्यय की जा रही है। लेकिन छपया आप बम्बई जैसा ही एक सर्वेक्षण कलकत्ता का भी करवाएं और कलकत्ता की आवश्यकता का पता लगाएं। तब ही हम संतुष्ट होंगे। इसके अतिरिक्त, आप चोड़ा-सा सुधार कर कमियों को दूर करें। इन कमियों के कारण कलकत्ता शहर में श्रचावच भीड़ रहती है।

रेल-विभाग कहता है कि उनकी सामाजिक-लागत 2000 करोड़ रुपए तक विविध जाती है। सामाजिक-लागत के 2200 करोड़ रुपयों का बड़ा भाग यानि लगभग 1700 करोड़ रुपए यात्री-यातायात की कोच-सेवा तैयार करने पर ही व्यय हो जाता है। इन उपनगरीय यात्रियों पर केवल 200 करोड़ रुपए ही खर्च होते हैं। मैं कह सकता हूँ कि कोचिंग-यातायात में यह हानि नहीं होगी बसंत कि रेलवे यात्रियों को मही ढंग से नियंत्रित करे। रेलवे यात्रियों को टिकट खरीदने के लिए प्रेरित कर सकती है, जिसे वे अक्सर इसलिए नहीं खरीदते क्योंकि रेलवे उन्हें टिकट खरीदने के लिए राजी और प्रेरित नहीं कर पाती है। किसी प्रकार की कोई जांच नहीं की जाती है। हमने अनेक बार, रेल मंत्री के डकान में यह लम्बा है कि उपनगरीय स्टेसनों पर निरीक्षण कर्मचारी विष्णु नहीं हैं। परन्तु उन्होंने हम लापरवाही बिलेज को दूर करने के लिए कुछ नहीं किया है।

उपनगरीय-यात्री-यातायात से होने वाले नुकसान को सहन करना ही पड़ेगा। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि किस हद तक? हानि इसलिए सहन करनी होगी क्योंकि इस सुविधा से महानगरों में जनघट कम होता है। अन्यथा, बड़ा जीना दुजर होगा; अन्यथा, बड़े पर्यावरण विष्णुन प्रदूषित हो जाएगा,

अव्यथा, स्थान विशेष की परिस्थिति बिगड़ेगी। इसी कारण, उपनगरीय रेलवे आवागमन सेवा को सहरी विकास मन्त्रालय को स्थानांतरित करने का प्रस्ताव रखा गया है। यह दोनों मन्त्रालय पर्यावरण और इससे संबद्ध अन्य मन्त्रालयों के साथ बैठक करें और यह सुनिश्चित करें कि उपनगरीय यात्रियों के बारे में क्या किया जाना चाहिए क्योंकि वे इससे अधिक सहन नहीं कर सकते।

महोदय, हम परिलेख्य में, रेल किरायों में भारी वृद्धि की गई है। मेरे पास यह एक सूची है, जो किरायों में हुई दो बार वृद्धि, एक बार जुलाई, 1991 में और दूसरी बार प्रस्तावित वृद्धि, जोकि यों कहिए 20 किलोमीटर अथवा लगभग इतनी ही सामान्य दूरी के लिए यात्री किरायों में लगभग 65 प्रतिशत है, को दर्शाती है। जुलाई, 1991 में दो किशतों में किरायों में 65 प्रतिशत वृद्धि हुई थी और अब इस बजट में और कितनी वृद्धि प्रस्तावित है।

मैं नहीं समझता कि मन्त्री महोदय ने किरायों में वृद्धि की कोई गणना की है अथवा इन्हें देखा है। अगली बार यह वृद्धि 79 अथवा 80 प्रतिशत हो जाएगी। यह वृद्धि, जोकि यात्रियों पर धोपी जाएगी, असाधारण है। वे इस बोझ को झुपचाप सहन नहीं करेंगे। मैं मन्त्री महोदय को यही समझ लेने के लिए कह रहा हूँ। वे आन्दोलन की राह पर पहुंच चुके हैं; वे इसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं कि रेल-बजट के अन्त में क्या किया जाता है? क्या मन्त्री महोदय रेल-किरायों में कमी करते अथवा न करने के इच्छुक हैं? आन्दोलन की रूपरेखा पहले ही तैयार की जा चुकी है और आन्दोलन होगा; यह हिंसक रूप से लेगा क्योंकि बहुत-से यात्रियों के लिए यह जीवन और मृत्यु का प्रश्न है। रेल मन्त्री द्वारा, जोकि यह समझने की कोशिश करते दिखाई नहीं दे रहे कि सभी ओर से मूल्यों में वृद्धि के कारण लोग पहले ही कितने परेशान हो रहे हैं, इस प्रकार के हस्तक्षेप और किराया वृद्धि धोपने से उनकी जानें जाएंगी और उनकी अजीबिका अस्थिर हो जाएगी।

महोदय, अतः, मैं रेल मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि वह लोगों की स्थिति को समझे और इस रेल-बजट पर चर्चा के उत्तर में, कम-से-कम इस वृद्धि का आधा, अर्थात् 66 प्रतिशत, किरायों में पर्याप्त कमी करें—जब आप इन दो किशतों में वृद्धि, एक जुलाई, 1991 और वर्तमान दोनों ही को इकट्ठा लेंगे—यह कमी 33 प्रतिशत तक आनी चाहिए।

और भी बहुत से मुद्दे हैं, जिन पर मैं बोलना चाहता हूँ। परन्तु, समय नहीं है और आपने मुझे पर्याप्त समय नहीं दिया है। अतः, मैं ऐसा नहीं करूंगा। परन्तु मुझे विश्वास है, कि वह इस बात को समझेंगे कि कुछ निम्न दर वाले माल-भाड़ा-यातायात में, रेलवे समाज-विरोधी-तत्वों को वास्तव में उपहार प्रदान कर रही है। भारतीय खाद्य निगम के गोदामों में क्या होता है और भारतीय खाद्य निगम को राहत के रूप में दी जाने वाली राशि समाज-विरोधी तत्व कैसे उड़ा ले जाते हैं, इस बारे में मेरा व्यक्तिगत अनुभव है। यदि भारतीय खाद्य निगम को रेल-विभाग द्वारा लगभग 200 करोड़ रुपए अथवा 300 करोड़ रुपए की राहतें दी जाती हैं, तो इसका पूर्ण नहीं, तो बहुत बड़ा हिस्सा, समाज-विरोधी मजदूर नेताओं द्वारा भारतीय खाद्य निगम पर, धोपी गई अतिरिक्त मजदूरों द्वारा उड़ा लिया जाता है। वास्तव में, मेरे ही चुनाव-क्षेत्र में, इसी प्रकार के मजदूरों से निरन्तर एक-विबाद चल रहा है, वहां भारतीय खाद्य निगम का पैसा ही नहीं उड़ाया जा रहा है, बल्कि जहां 100 अथवा 200 मजदूरों से काम चल सकता है, वहां वे 500 लोग धोप देते हैं और आपस में पैसा बांट लेते हैं।

वहाँ मजदूर नहीं लगे हैं; केवल उनके नाम ही हैं और वे मजदूरों में बाटने के नाम पर वैसे स्वयं हड़प जाते हैं।

जनता को लाभ पहुंचाने का उनका यह सही तरीका नहीं है; वह समाज-विरोधी तत्वों को ही लाभान्वित कर रहे हैं। इसी तरह के बहुत-से और भी उदाहरण हैं।

दूसरा, मुझे यह है कि पिछले पांच बर्षों से वे रीना रो रहे हैं कि चूंकि भाड़े की ऊंची दरों वाले माल की हुलाई सड़क मार्ग से होने लगी है। इस माल की हुलाई सड़क मार्ग से होने के लिए कौन जिम्मेदार है। इसके लिए रेलवे स्वयं जिम्मेदार है क्योंकि उसने इस माल की हुलाई के लिए आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध नहीं कीं। यह इस माल की हुलाई बहुत कम है जोकि कुल सड़क यातायात का 5 प्रतिशत है। परन्तु यदि आप सड़क यातायात को देखें, तो आपको पता चलेगा कि 95 प्रतिशत सड़क यातायात की भाड़ा दरें अधिक ऊंची नहीं हैं। यदि वे 95 प्रतिशत ढो रहे हैं, तो रेलवे केवल 5 प्रतिशत ही ढो रहा है। रेलवे उस यातायात को वापिस क्यों नहीं ला सकता? उन्होंने कुछ नए उपाय लागू किए हैं, जैसे स्पीड लिंक एक्सप्रेस, १५० टी० एम० और अन्य इसी प्रकार के नए परिवर्तन किए हैं। परन्तु बिपणन कहाँ है? परन्तु यातायात को वापस लाने की इच्छा कहाँ लुप्त हो गई है? रेलवे ने ही सड़क परिवहन विभाग के साथ मिलकर यातायात को कम करने का एक षडयन्त्र रचा है। इस समय यदि वे वास्तव में ऐसा करना चाहते हैं, उन्हें अपनी राजनैतिक इच्छा और उत्साहपूर्ण बिपणन नीति और कार्यान्वयन का प्रदर्शन करना है। केवल तभी वे इसे वापस ला सकते हैं कि केवल शब्द-माधुर्य द्वारा अथवा यह कहकर कि हमने यह अथवा वह नया परिवर्तन किया है अथवा हमने यह अधिनियम पारित किया है इत्यादि। मंत्री जी उस राजनैतिक इच्छा को दिखाएँ तो रेलवे को लाभप्रद बनाया जा सकता है। स्वयं रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड ही रेलवे को लाभकारी नहीं बनने दे रहे हैं।

मैं इतना ही कहना चाहता था और मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री नृकल इस्लाम (धुबरी) : उपाध्यक्ष महोदय, आखिरकार आपन मुझे अबसर दे ही दिया है, मैं इसके लिए आपका धन्यवाद करता हूँ।

सर्वप्रथम मैं इस सम्माननीय सभा में एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेलवे मंत्री जी को अपनी हार्दिक बधाई देता हूँ। देश की वर्तमान आर्थिक स्थिति को देखते हुए यह अच्छा है। मैंने रेलवे बजट पर हुई चर्चा को बड़े ध्यानपूर्वक सुना है। मैंने देखा कि प्रत्येक माननीय सदस्य ने एक मुद्दा उठाया था कि पिछड़े क्षेत्रों को रेलवे नेटवर्क में शामिल नहीं किया जाता। ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे विभाग व्यापक पैमाने पर सर्वेक्षण नहीं करता जिसके अन्तर्गत देश के पिछड़े क्षेत्रों, भागों, राज्यों और जिलों की पहचान की जा सके। अतएव, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह व्यापक स्तर पर एक सर्वेक्षण कराएँ ताकि पिछड़े क्षेत्रों, राज्यों और जिलों की पहचान की जा सके और देश के प्रत्येक पिछड़े क्षेत्र को रेलवे नेटवर्क के अन्तर्गत लाने के लिए व्यापक योजना तैयार की जा सके।

इस सम्माननीय सभा में प्रत्येक सदस्य ने यह स्वीकार किया है कि रेलवे नेटवर्क द्वारा पिछड़े क्षेत्रों पर प्रकाश डालने से ही केवल काफी सीमा तक देश में व्याप्त क्षेत्रीय आर्थिक असन्तुलन कम हो

सकता है। मेरे विचार से देश के प्रत्येक पिछड़े क्षेत्र को नेटवर्क के अन्तर्गत लाने के लिए सरकार को एक योजना तैयार करनी चाहिए।

मैं भी देश के एक सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जिसे पूर्वी क्षेत्र के नाम से जाना जाता है और जिसके अन्तर्गत असम, मेघालय, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम और मणिपुर आते हैं। महोदय, जैसाकि आप जानते हैं कि इस पूर्वी क्षेत्र की सर्वव्यापक आर्थिक विकास के अभाव में तबाही हो रही है। हर बार सरकार एक लम्बे असें से चली आ रही परिवहन सम्बन्धी दिक्कतों के लिए इस आर्थिक पिछड़ेपन को ही दोष दे रही है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह इस सभा को बतायें कि पिछले दस वर्षों से इस क्षेत्र में विशेषकर असम, मेघालय, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम और मणिपुर में कितने किलोमीटर नयी रेलवे लाइन बनाई गई हैं। पिछले दस वर्षों के दौरान कितने किलोमीटर की छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित किया गया है? मैं इसका उत्तर माननीय मंत्री जी से ही जानना चाहता हूँ चूंकि उन्होंने ही एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। उन्होंने काफी कम समय में ही रेलवे विभाग को काफी हद तक अच्छी स्थिति में पहुंचा दिया है। अतएव मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि उन्हें पूर्वी क्षेत्र का उचित सर्वेक्षण करवाना चाहिए और पता करना चाहिए कि पिछले दस वर्षों के दौरान कुल कितनी लम्बाई की रेलवे लाइन का निर्माण किया गया है और इस क्षेत्र में कुल कितनी लम्बाई की छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में बदला गया है।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी जानना चाहता हूँ कि मिजोरम, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर, त्रिपुरा और मेघालय को रेलवे संचार प्रसारण के अन्तर्गत लाने में कितना समय लगेगा।

पिछले 45 वर्षों के दौरान हमने रेलवे विभाग से आर्थिक कठिनाई और आर्थिक अव्यवहार्यता नामक दो शब्द सीखे हैं। अब सरकार ने हमें एक और नया शब्द मितव्ययी उपाय सिखाना आरम्भ किया है। इन मितव्ययी उपायों के अन्तर्गत रेलवे विभाग ने तीन रेलगाड़ियों की सेवा बन्द कर दी है। इन रेलगाड़ियों के नाम हैं—धुबरी-गुवाहाटी सीधी रेलगाड़ी, खजारी से सिमलीबाड़ी रेलगाड़ी और कलकत्ता-गुवाहाटी कंचनजंगा रेल सेवा। यह अत्यन्त दुख की बात है कि यह क्षेत्र परिवहन संबंधी अड़चन के कारण पहले से ही तबाही के कगार पर है। सरकार ने एक नयी योजना मितव्ययी उपाय के अन्तर्गत इस क्षेत्र से तीन महत्वपूर्ण रेल सेवाओं को बंद करके आग में घी डालने का कार्य ही किया है। बहुत देर हो जाये उससे पहले मैं मंत्री जी से इस वर्ष के अन्दर ही इन तीनों रेल सेवाओं को बहाल करने का आग्रह करूंगा। अन्यथा यह भी एक मुझे का रूप धारण कर लेगा और राज्यों में फिर से आग भड़कने लगेगी। कठोर उपाय के नाम पर इस क्षेत्र के साथ काफी अन्याय किया जा चुका है। अतः बहुत देर हो जाये और राज्यों में श्रेष्ठ रूपी आग भड़कने लगे इससे पहले ही मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि फकीरबाम से धुबरी छोटी रेलवे लाइन को धुबरी से कलकत्ता तक सीधी रेल सेवा प्रदान करने के लिए उसे बड़ी रेल लाइन में बदल दें। मैं माननीय मंत्री से रंगिया-रंगपुरा छोटी रेल लाइन को इस वित्तीय वर्ष में ही बड़ी लाइन में बदलने का भी अनुरोध करूंगा।

मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसके लिए वित्तीय कठिनाइयों अथवा संसाधनों की कमी को दोष देंगे। इससे कुछ लाभ नहीं होगा। यदि उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में ये सेवाएं प्रदान नहीं की गयीं तो मुझे भय है कि इससे देश की एकता और अखंडता पुनः टूट सकती है। इससे उस क्षेत्र के अस्तित्व को भी खतरा हो सकता है।

मैं माननीय मन्त्री जी मे अनुरोध करूंगा कि धुबरी क्षेत्र को एक सीधी रेल सेवा प्रदान करने के लिए नयी बड़ी रेल लाइन को नया कूच बिहार से धुबरी तक बढ़ाया जाए। यह क्षेत्र आर्थिक और व्यावसायिक रूप से अत्यन्त महत्वपूर्ण है और अंग्रेजों ने इसके महत्व को समझा था और उन्होंने धुबरी से कलकत्ता तक एक सीधी रेल सेवा प्रदान की थी। बंगलादेश के बनने से इस सीधी रेल सेवा को बन्द कर दिया गया। तभी से इस क्षेत्र के लोग धुबरी से कलकत्ता तक एक सीधी रेल सेवा प्रदान करने के लिए भारत सरकार से बार-बार अनुरोध और आग्रह कर रहे हैं परन्तु वे सब व्यर्थ जा रहे हैं।

अकेले इसी क्षेत्र में ही हर वर्ष अन्य कृषि सम्बन्धी वस्तुओं अलावा पांच लाख पटसन की गांठों का उत्पादन होता है। इसके अतिरिक्त मेघालय के निकटवर्ती जिले को गैरो पहाड़ियों में कई हजार टन रई का उत्पादन होता है। यह धुबरी कस्बे से होते हुए कलकत्ता तक जाती है।

महोदय, यह मेरा पहला भाषण है। मुझे बोलने के लिए समय दिया जाये। मैं एक ऐसे पिछड़े क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जिसके लिए अंग्रेजों ने धुबरी से कलकत्ता और धुबरी से गुवाहाटी तक सीधी रेल सेवा का प्रावधान किया था।

उत्पादित पटसन धुबरी से होता हुआ कलकत्ता पहुंचता है। चूँकि पिछले 45 वर्षों से सरकार ने वहाँ पर कोई पटसन अथवा कपास की मिलें स्थापित नहीं की हैं, हमने कलकत्ता में इसका बाजार देखा और पाया कि पटसन और कपास उगाने वालों पर व्यापारियों द्वारा उच्च परिवहन लागत के नाम पर बहुत कम कर लगाया जा रहा है। इतना ही नहीं हमें उनसे जो भी आवश्यक वस्तुएं मिलती हैं हमें उसके लिए बहुत अधिक परिवहन लागत देनी पड़ती है। अतः स्थानीय व्यक्ति इसे "भारत सरकार का एक राष्ट्रीय आर्थिक शोषण" कहते हैं। वास्तव में यह ऐसा ही है।

धुबरी में गुवाहाटी से एक और सीधी लाइन है। आर्थिक कठिनाई और कठोर उपायों के नाम पर सरकार ने उस लाइन को भी बन्द कर दिया।

जब मैंने माननीय मंत्री जी को इस सम्बन्ध में लिखा और उनके ध्यान में इन तथ्यों को लाया कि इस क्षेत्र के आर्थिक जीवन का यही मुख्य आधार है, तब दोनों माननीय मंत्रियों ने लिखित रूप में मुझे आश्वासन दिया था कि धुबरी से गुवाहाटी तक की इस रेल सेवा को 1-1-92 तक बहाल कर दिया जाएगा। परन्तु दुर्भाग्य से मैंने 3 और 4 जनवरी के समाचारपत्र में यह पढ़ा कि कठोर उपायों के अन्तर्गत इस रेल सेवा को स्थायीतौर पर हटा दिया गया है। इसके परिणामस्वरूप दिनांक 11-2-92 को वहाँ की जनता ने मेरा घेराव किया और इस धुबरी से गुवाहाटी तक की रेल सेवा को तुरन्त बहाल करने की मांग की और दिनांक 21-2-92 को दो और भी रेलवे अधिकारियों का घेराव किया गया। इसके अतिरिक्त इस जिले में पूरी हड़ताल रखी गई, साथ ही इस धुबरी-गुवाहाटी रेल सेवा को पुनः बहाल करने की मांग भी की गई परन्तु यह सब व्यर्थ गया।

इस समय सरकार ने गुवाहाटी से न्यू बोंगईगांव तक एक नयी सेवा केवल यह दिखाने के लिए आरम्भ की है कि धुबरी से गुवाहाटी तक अब और किसी रेलगाड़ी को चलाना उचित नहीं है। धुबरी और न्यू बोंगईगांव के बीच एक शटल गाड़ी चलाई जानी चाहिए। मैंने आपको पहले ही बताया है कि सरकार ने तो फकीरगांव से धुबरी तक बड़ी लाइन का विस्तार कर रही है और न ही धुबरी से गुवाहाटी तक एक सीधी स्वरित गति की रेलगाड़ी सेवा ही प्रदान कर रही है। इस प्रकार से इस क्षेत्र को आर्थिक और व्यावसायिक रूप से पूरी तरह तबाह कर दिया गया है। अतः मैं सरकार से अर्ज करता

हूँ कि वह तुरन्त ही इसमें बहुत देर होने से पूर्व धूबरी-मुवाहाटी गाड़ी सेवा बहाल करे। धूबरी से न्यू बोंगईगांव के बीच में किसी भी शटल गाड़ी का चलना स्वीकार्य नहीं होगा।

मैं जानता हूँ कि रेलवे विभाग ही केवल ऐसा विभाग है जो प्रत्येक पिछड़े क्षेत्र में रेल सेवा प्रदान करके क्षेत्रीय और आर्थिक असंतुलनों को दूर कर सकता है। मुझे दुःख है कि रेल सेवा विभाग को बजट सम्बन्धी समर्थन बहुत ही कम मिला है। मैं सरकार से रेल विभाग के लिए बजट सम्बन्धी समर्थन की संवीक्षा करने का अनुरोध करूंगा। केवल रेल विभाग ही काफी सीमा तक प्रत्येक पिछड़े क्षेत्र में रेल सेवा प्रदान करके देश में व्याप्त आर्थिक और क्षेत्रीय असंतुलनों को समाप्त कर सकता है। रेल विभाग में रोजगार और राजस्व का सर्वाधिक सामर्थ्य है। अतएव मैं सरकार से देश के अधिक आर्थिक हितों के लिए इसके बजट सम्बन्धी समर्थन की संवीक्षा करने और रेलवे को सबसे अधिक बजट सम्बन्धी समर्थन करने का आग्रह करता हूँ।

रेलवे विभाग के पास विशाल भू-सम्पत्ति है जिसका कोई रखरखाव नहीं किया जाता और उस भू-सम्पत्ति पर हमारे निर्धन समाज के भूमि जालायित व्यक्ति कब्जा करते जा रहे हैं।

मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि सरकार को विभाग के अन्दर ही एक भूमि सम्बन्धी कक्ष बनाना चाहिए जो भूमि और सर्वेक्षण विशेषज्ञों की निगरानी में हो। इससे पहले कि देश के भूखे लोग भूमि हड़प लें, सरकार को भी व्यापक भूमि तथा विकास योजना तैयार करनी चाहिए।

रेलवे विभाग एक सबसे बड़ा राजस्व अर्जित करने वाला विभाग है। यह विभाग सरकारी कोष में दस गुना अधिक राजस्व का अंशदान कर सकता था यदि इस विभाग द्वारा बहाने राजस्व की चोरी पकड़ ली गई होती। मैं समझता हूँ कि मंत्री जी इस बात को स्वीकार करेंगे कि आर्थिक खुफिया विभाग की स्थापना द्वारा सतर्कता एकक को मजबूत बनाकर राजस्व की चोरी को रोका जा सकता है। सरकार का इस विभाग में अपना स्वतः निगरानी कक्ष होना चाहिए क्योंकि सरकार प्रतिबन्ध एक बड़ी राशि खर्च कर रही है और इसका अधिक भाग का गलत उपयोग हो रहा है। केवल रेलवे विभाग ही ऐसा विभाग है जिसके द्वारा लाखों कर्मचारियों को रोजगार मिला हुआ है लेकिन सरकार की कोई व्यापक रोजगार नीति नहीं है। मुझे डर है कि जब तक रेलवे विभाग राज्य जनसंख्या प्रणाली नहीं अपनाता तब तक देश में समान रेलवे संचार विकास नहीं हो सकता।

तत्पश्चात्, मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि इससे पहले कि बहुत देर हो जाए व पिछड़े क्षेत्रों की तर्कसंगत तथा उपयुक्त मांगों की ओर अपने नकारात्मक दृष्टिकोण को बदले। आप जानते हैं कि संचित असंतोष और निराशा प्रलगाववाद की भावना उत्पन्न करती है तथा यही अलगाववाद की भावना, आंदोलन, आतंकवाद तथा विद्रोह की भावना उत्पन्न करती है जोकि कभी-कभी देश की एकता, अखंडता तथा प्रभुसत्ता को प्रभावित करती है। इसलिए सरकार से मेरा विनम्र निवेदन है कि वे देखें कि पिछड़े क्षेत्रों की सबसे अधिक उपयुक्त तथा तर्कसंगत मांगों को सरकार द्वारा बिना किसी बिलम्ब के पूरा किया जा रहा है। पूरा देश गंभीर आर्थिक संकट में गुजर रहा है। इसलिए मैं फिर दोहराता हूँ कि सरकार पिछड़े क्षेत्रों के प्रति अपने रवैये को बदलना चाहिए तथा उन पिछड़े क्षेत्रों का पता लगाने लिए एक सर्वेक्षण करना चाहिए जिन्हें रेलवे सेवा की तत्काल आवश्यकता है। इन पिछड़े क्षेत्रों विशेषकर कि मेघालय, नागालैंड, अरुणाचल, मणिपुर, मिजोरम तथा त्रिपुरा तथा असम के आंतरिक भागों में रेलवे सेवा प्रदान करने लिए एक व्यापक योजना बनाई जानी चाहिए।

महोदय, आप बार-बार घंटी बजा रहे हैं। अस्त में, मैं एक बार फिर सरकार से, माननीय प्रधानमंत्री तथा माननीय वित्त मंत्री तथा योजना आयोग से अनुरोध कर्कना कि वे रेलवे विभाग को वी जाने वाली बजटीय सहायता की पुनरीक्षा करें। मैं ऐसा इसलिए कर रहा हूँ क्योंकि केवल रेलवे द्वारा ही हम अपने क्षेत्रीय आर्थिक असंतुलन कम कर सकेंगे क्योंकि यही विभाग हजारों बेरोजगारों को रोजगार देता है और इसके द्वारा ही देश में शीघ्र आर्थिक विकास हो सकता है।

चूँकि आप घंटी बजा रहे हैं, मुझे 15 मिण्ट और बोलने देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ तथा रेलवे मंत्री को भी रेलवे विभाग की बिगड़ती हुई स्थिति को सुधारने के लिए इतना अच्छा बजट पेश करने के लिए मुबारकबाद देता हूँ। मुझे विश्वास है कि यदि उन्हीं समय पर तथा पर्याप्त रूप से वित्त सहायता प्रदान की गई तो वे रेलवे विभाग की अच्छी स्थिति की गारंटी दे देंगे।

मैं एक बार फिर आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान (रोसेड़ा) : उपाध्यक्ष जी, इस समय 6 बजने वाले हैं, इससे पहले कि दूसरे बक्ता बोलें, बिजिनेस एग्जाइजरी कमेटी की मीटिंग में यह तय हुआ था कि आज रेलवे बजट पर डिस्कशन को खत्म कर देना है लेकिन सदन के आम सदस्यों की यह राय है, सब एकराय हैं और हमारे पार्लियामेन्टरी अफेयर्स मिनिस्टर साहब यहाँ मौजूद हैं, मैं उनसे आग्रह कर्कना कि यदि हमें आज देर तक भी बैठना पड़े तो हम बैठें, इस प्रश्न पर आप सभी सदस्यों की राय ले लें लेकिन कल का दिन रेलवे बजट पर बोटिंग के लिए फिक्स कर दिया जाये मंत्री जी का जबाब भी कल सदन में हो, दो बजे का टाइम आप इसके लिए फिक्स कर दें ताकि दो बजे कोई इधर उधर न हो, कल पक्का दो बजे रिप्लाई के बाद बोटिंग शुरू हो जाये। कल सभी ने उमके बाद जाना है, इसलिए किसी की इंटेंशन इसे और आगे बढ़ाने की नहीं है। समय का अभाव रहा क्योंकि आज कुछ दूसरे मुद्दों में समय चला गया, इसलिए मेरा आग्रह है कि कल दो बजे बोटिंग का समय, रिप्लाई के बाद, आप फिक्स कर दीजिए। मेरा आपसे यही आग्रह है, पार्लियामेन्टरी अफेयर्स मिनिस्टर साहब यहाँ मौजूद हैं, वे घोषणा सदन में करें।

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : मैं माननीय सदस्य द्वारा दिए सुझावों से सहमत हूँ। हम 9 30 बजे अथवा 10 बजे तक इसको जारी रख सकते हैं ताकि सभी बक्ता आज ही अपने भाषण समाप्त कर दें। हम रात्रि के भोजन का इस्तजाम कर सकते हैं। कल प्रश्नोत्तर काल के तुरन्त बाद हम माननीय मंत्रीजी का इस बर्षा का उत्तर देने के लिए कह सकते हैं।

श्री श्रीकान्त जेना (कटक) : महोदय, चूँकि 9 मार्च अवकाश का दिन है। आप 20 मार्च को भी अवकाश घोषित कर दीजिए ताकि सदस्यों को अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाने के लिए चार दिन तक का समय मिल जाए।

श्री गुलाम नबी आजाद : इस मामले पर माननीय अध्यक्ष महोदय की अध्यक्षता में कार्यमंचका समिति का बैठक में बहस की गई है। उनकी अनुपस्थिति में ऐसा करना ठीक नहीं है। जब अध्यक्ष महोदय पीठासीन होंगे तब हम इस मुद्दे पर बातचीत कर सकते हैं।

*श्री गोविन्द चन्द्र भंडा (क्योंकर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, कृपया मुझे अपनी मातृभाषा उड़िया में बोलने की अनुमति दी जाए।

महोदय, संसद सर्वोच्च गणतंत्रात्मक निकाय है। इस सभा में हम सब को गणतंत्रात्मक तरीके से चुना गया है। आप हमारे उपाध्यक्ष हैं। इस समय आप पीठासीन हैं। आपने मुझे बोलने की अनुमति दी है। मैं वास्तव में आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया।

हमारे रेल मन्त्री ने वर्ष 1992-93 के लिए अपना रेल बजट प्रस्तुत किया है। वे एक बहुत ही सज्जन आदमी हैं। वे एक सीधे इन्सान हैं। वे अल्पसंख्यक समुदाय से सम्बन्ध रखते हैं। मैं आदिवासी समुदाय से सम्बन्ध रखता हूँ। हम बहुत सीधे लोग हैं। माननीय रेल मन्त्री एक अनुभवी आदमी हैं। वे खुले विभाग के व्यक्ति हैं। इसलिए मैं इस सभा में उन्मुक्त रूप से यह मांग रखना चाहूंगा। मेरी मांग बहुत पुरानी है। इस बारे में सभी जानते हैं। रेल मन्त्री इसे अच्छी तरह से जानते हैं कि मैं एक पिछड़े क्षेत्र, उड़ीसा के एक आदिवासी क्षेत्र क्योंकर का प्रतिनिधित्व करता हूँ जोकि खनिजों से युक्त है। हमारे पास बहुत अच्छी गुणवत्ता के खनिज हैं। जैसाकि आप जानते हैं कि उड़ीसा रेल विकास के मामले में देश में अन्य राज्यों की तुलना में बहुत पिछड़ा हुआ है। अन्य राज्यों की तुलना में हमारे राज्य में कम रेलवे सेवाएँ हैं। उड़ीसा में रेलवे लाइनों की कुल लम्बाई के मामले कोही लीजिए। यहाँ भी हम अन्त में हैं। अन्य राज्य हमसे बहुत आगे हैं।

6.00 ब० प०

महोदय, ब्रिटिश सरकार कलकत्ता को मद्रास से जोड़ना चाहती थी। इसलिए उन्होंने दक्षिण-पूर्वी रेलवे की आधारशिला रखी। उन्होंने रेल द्वारा कलकत्ता और मद्रास को जोड़ा। यह लाइन उड़ीसा से होकर गुजरती है। इस तरह से उड़ीसा रेलवे मानचित्र के अन्तर्गत लाया गया। अर्थात् उड़ीसा की रेल सेवाओं के सम्बन्ध में बहुत उपेक्षा हुई है। इसी तरह से क्योंकर उड़ीसा में रेलवे के मामले में बहुत अधिक उपेक्षित है। हमें इस क्षेत्र में न्याय नहीं मिला है। ठीक 1977 से जब से मैं इस सभा का सदस्य बना हूँ, मैं जाखपुरा-बांसपानी रेलवे लाइन के निर्माण की मांग कर रहा हूँ। जाखपुरा से बांसपानी की रेलवे लाइन के निर्माण के पहले चरण का कार्य समाप्त हो गया है और 1979 से इसे यातायात के लिए खोला जा चुका है। तब से देतारी से क्योंकरगढ़ और क्योंकरगढ़ से बांसपानी के बीच रेलवे लाइन के निर्माण के दूसरे और तीसरे चरण के कार्य को आरम्भ करने के लिए कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। रेल मन्त्री ऐसा कुछ क्यों अपना रहे हैं? भारत सरकार इस रेलवे लाइन का निर्माण क्यों नहीं कर रही है? क्या यह वास्तविकता नहीं है कि यह रेलवे लाइन अन्य रेलवे लाइनों की अपेक्षा अधिक लाभकारी है जिनका कि अब निर्माण किया जा रहा है? इस वास्तविकता के बावजूद कि यह स्वीकृत परियोजना है, चालू वर्ष के बजट में इसके लिए निधि का आवंटन क्यों नहीं किया गया है।

महोदय, प्रो० मधु दण्डवते सन् 1977 में रेल मन्त्री थे। उस समय 174 करोड़ रु० इस परियोजना के लिए स्वीकृत किए गए थे। सन् 1990 में, श्री जार्ज फर्नांडीज जब रेल मन्त्री थे, उन्होंने भी इसरे सबे लाइन के प्रति अपनी सहानुभूति दर्शायी थी। लेकिन इस लाइन के लिए राशि का आवंटन कम

*मूलतः उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुबाद का हिन्दी रूपान्तर।

होकर 10 करोड़ ६० हो गया था जब श्री भक्तचरण दास रेल राज्य मंत्री थे। तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री चन्द्रशेखर ने उस रेलवे लाइन की आवश्यकता को क्यों नहीं समझा। मुझे दुःख है कि इस लाइन के लिए पर्याप्त निधि मंजूर नहीं की गई है, इस वास्तविकता के बावजूद भी कि श्री बी० सी० दास तत्कालीन रेल राज्य मंत्री उड़ीसा के कालाहांडी जिले से चुने गए थे। वर्तमान रेल मंत्री कहते हैं कि वे पिछड़े क्षेत्रों के विकास को प्राथमिकता देना चाहते हैं। पिछड़े क्षेत्रों में यह भी एक परियोजना है तथा पिछड़े क्षेत्रों का विकास उस रेलवे लाइन के पूरा होने पर निर्भर करता है जिसका मैं उल्लेख कर रहा हूँ। मंत्रीजी ने अनेक छोटी लाइनों और बड़ी लाइनों का भी जिक्र किया है जोकि लाभप्रद नहीं हैं। उन्होंने कहा है कि इन छोटी और बड़ी लाइनों पर 144 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ। इन खर्चों पर चाटा क्यों हो रहा है? जहाँ तक खनन क्षेत्रों का सम्बन्ध है आपने उड़ीसा में खनन क्षेत्रों का दौरा नहीं किया है। उड़ीसा में खनन क्षेत्रों से रेलवे को राजस्व की अधिकतम प्राप्ति हो रही है। दक्षिण-पूर्व रेलवे के अन्तर्गत उड़ीसा में खनन क्षेत्र ही एकमात्र राजस्व अर्जित करने वाले क्षेत्र हैं। पहले उड़ीसा-बिहार सीमा में खनन क्षेत्रों को रेल द्वारा इसलिए जोड़ा गया था कि रेलवे को आवश्यक इमारती लकड़ी प्राप्त हो और इसे ले जाया जा सके। रेल मंत्री को इसे अवश्य महसूस करना चाहिए। अब टाटा-बादाम पहाड़ और रूपसा-बागिरी-पोशी रेल लाइनें बन्द कर दी गई हैं अथवा होने वाली हैं। यह व्यावसायिक नहीं है। आप मेरी बात नहीं समझे हैं। वे क्या कर रहे हैं?

[हिन्दी]

वह क्या कमनियस नहीं है, वह क्या बिजनेस नहीं है।

[अनुवाद]

ऐसा क्यों हो रहा है? एक के बाद एक अनेक लाइनें आर्थिक रूप से अलाभकारी क्यों बन रही हैं? ऐसा इसलिए हो रहा है कि एक परियोजना पर कार्य करते हुए आर्थिक व्यवहार्यता को ध्यान नहीं बनाया जा रहा। इसलिए यह चाटा बढ़ता जा रहा है। आप हमेशा कहते रहते हैं कि आपके पास धनराशि उपलब्ध नहीं है। अगर आप यह नहीं कर सकते तो इस पथ पर से हट जाइए। मंत्री महोदय, मैं आप पर आरोप लगाता हूँ कि आप इस परियोजना की अनिवार्यता के बारे में निश्चय नहीं कर सके और निर्णय नहीं ले सके। यदि आप ऐसा नहीं कर सकते हैं तो इस्तीफा दे दो। आपने हमें धनराशि नहीं दी है। वे क्या कर रहे हैं? मुझे बहुत अफसोस है। क्या आपने इसे देखा है? इस प्रकार बोलने पर मुझे बहुत अफसोस है। जहाँ तक वर्तमान रेल लाइन का सम्बन्ध है। तो यह बहुत खेदजनक है कि चानू बर्ब के बजट में इस लाइन के लिए धनराशि उपलब्ध नहीं कराई गई है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से नञ्जतापूर्वक अनुरोध करता हूँ कि कृपया इस लड़क को पूरा कराएँ। लेकिन मंत्री पक्ष यह कहते रहते हैं कि उनके पास धनराशि नहीं है। हम यह माँग गत तीस बर्षों से कर रहे हैं। अगर जखपुरा-बंसपानी लाइन पूरी हो जाए तो इससे पारादीप पत्तन पर खनिज भेजने में आसानी हो जाएगी। अगर बंसपानी को पारादीप से जोड़ दिया जाए तो यह बन्दरगाह सर्वाधिक लाभदायक हो जाएगी। पारादीप कलकत्ता और हुस्विद्या बन्दरगाह से भी अधिक लाभप्रद होगी। इस प्रकार जखपुरा-बंसपानी लाइन सारे देश की आर्थिक स्थिति को बदल देगी। तब रेल मंत्री ने इस मामले पर ध्यान क्यों नहीं किया है? आप कब तक एक विशेष क्षेत्र की उपेक्षा करते रहेंगे? इस समय लोहा और अभ्र खनिज बिहार और पश्चिम बंगाल के रास्ते एक सर्किट मार्ग के तहत पारादीप

बन्दरगाह भेजे जाते हैं। खनिजों को कलकत्ता और हुस्बिया बन्दरगाह भेजा जा रहा है। ऐसा क्यों किया जा रहा है। ऐसा इस मंशा से किया जा रहा है कि पारादीप जो रण बन्दरगाह घोषित किया जा सके। हम यह कब तक सहन करते रहेंगे? यह अत्यन्त दुर्भाग्यपूर्ण है कि उड़ीसा में स्थापित रेल परियोजना में स्थानीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों को धर्ती नहीं किया जा रहा। क्या वे अपराधी के पद के लिए भी योग्य नहीं हैं? मुझे बहुत अफसोस है कि इस लाइन पर गत तीस बर्षों से कार्यवाही नहीं हुई है। मेरे मित्र श्री भाग्ये गोबर्धन अब कांग्रेस पार्टी के अध्यक्ष हैं। वह सत्तापक्ष में बैठे हुए हैं। वह मुझे अच्छी तरह जानते हैं। वह भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारी थे। उन्होंने 1964 में मेरे जिले में एक प्रशिक्षणार्थी के रूप में कार्यभार संभाला था। उस समय वहाँ पर, श्री उदयनाथ साहू कलक्टर थे। बंसपानी-जखपुरा लाइन के निर्माण का प्रस्ताव उस समय तैयार किया गया था। आप श्री गोबर्धन से पूछ सकते हैं। यदि वह सभा में चले गए हैं तो कोई बात नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि और अधिक देरी किए बिना जखपुरा-बंसपानी लाइन पर कार्य किया जाए और इसे आठवीं पंचवर्षीय योजना से पूर्व समाप्त किया जाए।

[हिन्दी]

हमारा उड़ीसा क्या कोई हिस्सा नहीं देता है।

[अनुवाद]

अब आप वहाँ क्या कर रहे हैं? अगर आपको कुछ नहीं करना तो कृपया इस पद को ही छोड़ दें। मैं आरोप लगाता हूँ कि आप रेल मन्त्री के पद के योग्य नहीं हैं। मैं बिधान सभा का सदस्य था। मैं 1952 से उड़ीसा में चार बर्षों तक स्वास्थ्य और गृह मन्त्री था। मेरे मित्र श्री बीजू पटनायक आज वहाँ मुख्य मन्त्री हैं।

[हिन्दी]

पैसा कहाँ जाता है, आप लोग तस्करी करते हैं और बोलते हैं कि पैसा नहीं है। हम अभी तक तीन बार एम० पी० हो गए, आपका क्या कोई विचार नहीं है।

[अनुवाद]

मैं एक आदिवासी हूँ। उपाध्यक्ष महोदय, उड़ीसा की बजाय अंग्रेजी और हिन्दी में बोलने के लिए मुझे क्षमा करें। मैं सब कुछ जानता हूँ।

[हिन्दी]

मैं इंग्लिश बोल सकता हूँ, हिन्दी बोल सकता हूँ लेकिन मेरी मातृभाषा उड़िया है।

[अनुवाद]

महोदय, इसलिए मुझे क्षमा करें कि मैं हिन्दी और अंग्रेजी में बोलने लगा हालांकि मैंने अपने भाषण के शुरू में आपसे अनुमति ले ली थी कि आपनी मातृभाषा उड़ीया में बोलूँ। उपाध्यक्ष महोदय, अक्सर मैं आपके माध्यम से मन्त्री से अपील करता हूँ कि और अधिक समय बचाए बरबर जखपुरा-बंसपानी लाइन का निर्माण शुरू करें। अन्वया में कुछ हड़ताल करूंगा। मैं इस लाइन निर्माण की अक्षरत को बतलाने के लिए सभा के बीच में बैठ जाऊंगा। अगर मन्त्री महोदय मुझे यह पक्का आश्वासन दें कि इस विषय पर विचार किया जाएगा तब मैं सभा के बीच से उठ जाऊंगा।

[हिन्दी]

आप हमें जवाब दें नहीं तो मैं यहीं बैठ जाऊंगा। मैं एक आदिवासी हूँ। आप मिनिस्टर साहब से कहिए कि वह हमें अभी यह जवाब दें कि वह इसको करेंगे या नहीं करेंगे ?

[अनुवाद]

6.11 अ० प०

इस समय श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा आए और सभा घटस के निकट फंस पर बैठ गए (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री श्रीकांत जेना, उन्हें वापस ले जाइए।

(व्यवधान)

6.12 अ० प०

इस समय श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा अपने स्थान पर वापस चले गए।

श्री श्रीकांत जेना (फटक) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मन्त्री से मेरा केवल यही अनुरोध है कि जखपुरा से बंसपानी और दैतरी से बंसपानी तक रेल लाइन की श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा की मांग पर विचार किया जाए। माननीय मन्त्री जानते हैं कि हमारे देश की सम्पूर्ण रेल व्यवस्था में दक्षिण-पूर्व रेलवे ही एकमात्र लाभ देने वाली रेलवे है। यह देश को सर्वाधिक राजस्व दे रही है। यह मांग सिर्फ श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा की नहीं है। बल्कि उड़ीसा से सभी संसंध सधस्व इस प्रस्ताव से सहमत होंगे, जखपुरा-बंसपानी और दैतरी-बंसपानी रेल लाइन सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन है। यह सिर्फ क्योंकर जिले के लिए ही नहीं बल्कि सारे उड़ीसा के लिए है और इससे देश को लाभ होगा। इस मांग को पूरा किया जाए।

लेकिन दुर्भाग्य से इस लाइन के लिए एक पैसे का भी प्रावधान नहीं रखा गया है। मन्त्री महोदय ने इसकी बजाय तालधिर-सम्बलपुर लाइन के लिए कुछ धनराशि दी है। मैं यही अनुरोध करता हूँ कि माननीय मन्त्री महोदय इस अनुरोध पर कार्यवाही करें।

श्री सी० के० खाफर शरीफ : मुझे अन्त में उत्तर देना है। मैं इस समय यही कह सकता हूँ कि मैं उनकी भावनाओं का पूर्ण रूप से आदर करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा।

श्री शरद बिघे (मुम्बई उत्तर मध्य) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं बजट में एक पैरा को छोड़कर बजट का समर्थन करता हूँ। यह पैरा 31.9, अप-पैरा (4) है, यह उपनगरीय रेलवे के सम्बन्ध में मासिक सीजन टिकट में वृद्धि से संबंधित है।

इन मासिक सीजन टिकटों के सम्बन्ध में इस अनुचित वृद्धि पर मैं मुम्बई के दैनिक यात्रियों को हो रही तकलीफ व्यक्त करता हूँ क्योंकि मैं उत्तर दक्षिण मुम्बई से हूँ। लेकिन इस विषय पर मैं अपने भाषण के अन्त में बोलूंगा।

इस समय मैं रेल मन्त्री को बधाई देता हूँ कि उन्होंने एक अच्छा बजट पेश किया है और वर्ष 1991-92 में अच्छा कार्य-निष्पादन किया है। पूर्व वर्ष 1990-91 की वास्तविक स्थिति भी अन्तिम रूप से तैयार कर ली गई है और इसमें जो दर्शाया गया था उससे दो मिलियन टन माल बुसाई का राजस्व अधिक अर्जित किया गया है। इसी प्रकार यात्री यातायात में भी पांच प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

जहाँ तक 1991-92 के संशोधित अनुमानों का सम्बन्ध है, रेल मन्त्री ने स्वयं कहा है, यह कार्य-निष्पादन बहुत अच्छा है। मैं रेल मन्त्री के विचार से सहमत हूँ क्योंकि अन्ततः इसमें 435 करोड़ रुपए का आधिक्य रहा है। ऐसा रेलवे के मामलों का सोच विचार कर प्रबन्धन करने विशेषकर वित्तीय मामलों में ऐसा करने के कारण हुआ है। इसका श्रेय मौजूबा रेल मन्त्री को है।

अब चालू वर्ष को लें जिसका बजट पेश किया गया है, इसमें रेल मन्त्री के सामने मुख्य कठिनाई योजना के आकार में कमी है। योजना आयोग ने शुरू में 5,325 करोड़ रुपए का योजना व्यय का सुझाव दिया था और रेल मन्त्री ने साहस दिखाते हुए इसे बढ़ाकर 5,700 करोड़ रुपए कर दिया है। ऐसा कम हो रहे बजट समर्थन की पृष्ठभूमि में किया गया यह राशि 1,672 करोड़ रुपए से कम होकर केवल एक हजार करोड़ रुपए रह गई। इसके अलावा ऋण भी 15,000 करोड़ रुपए से कम होकर केवल 1200 करोड़ रुपए रह गए हैं। इसलिए इस पृष्ठभूमि को देखते हुए मैं रेल मन्त्री को श्रेय देता हूँ कि उन्होंने 5,700 करोड़ रुपए का योजना आकार निर्धारित करके साहसिक पहल की है।

अउ उन्होंने यह आकार निर्धारित करने के बाद उन क्षेत्रों का निर्णय लिया है जिन पर मुख्य जोर दिया जाएगा। उन्होंने ऐसे दो क्षेत्रों का चयन किया है, जो लाइन परिवर्तन और चल स्टाक हैं। लाइन बदलने के लिए प्रावधान राशि में काफी वृद्धि हुई है, यह 1990-91 की वास्तविक धनराशि 89 करोड़ रुपए से बढ़कर 1991-92 में संशोधित अनुमानों के तहत 133 करोड़ रुपए हो गई और चालू वर्ष में इसके लिए 554 करोड़ रुपए का प्रावधान है।

अब कुछ लोगों ने कहा है : "रेलवे लाइन परिवर्तन को इतने बड़े स्तर पर करने पर क्यों बल दिया जा रहा है ?" मेरा कहना है कि यह सही दिशा में उठाया गया कदम है। जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है इससे सबसे पहले इसका संचालन आसान हो जाएगा क्योंकि छोटी लाइन से रेलवे स्टॉक चलाने में बाधा उत्पन्न होती है और इससे उन उद्योगपतियों में आत्मविश्वास नहीं आ पाता जो खास-तौर पर देश पिछड़े क्षेत्रों में उद्योग खोलना चाहते हैं। इससे औद्योगीकरण को प्रोत्साहन मिलेगा। यह वर्तमान औद्योगिक नीति तथा आर्थिक नीति के उदारवाद के अनुरूप है। अतः मैं रेलवे लाइन के इस परिवर्तन पर बल दिए जाने का स्वागत करता हूँ। इससे विशेषकर देश के पिछड़े क्षेत्रों में अधिक रोजगार के अवसर उत्पन्न होंगे। आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान छह हजार मार्व कि० मी० में रेलवे लाइन परिवर्तन का प्रस्ताव है। और उसमें से, इस वर्ष में 3,500 मार्व कि० मी० तक रेलवे लाइन परिवर्तन का लक्ष्य है। और यह एक अच्छा कदम है। बजट में लिए गए इस कदम का स्वागत है। और इससे औद्योगीकरण में भी काफी लाभ होगा।

इसी प्रकार बल स्टॉक पर भी समान रूप से बल दिया गया है। 1991-92 के संशोधित अनुमान 724 करोड़ रुपए के थे। इसे बढ़ाकर 1180 करोड़ रुपए कर दिया गया है। इससे रेलवे के विकास तथा देश के औद्योगीकरण को काफी प्रोत्साहन मिलेगा। यह सही है कि परिणामस्वरूप अन्य दो प्राथमिकताओं नई लाइनों तथा दोहरीकरण—में बहुत अधिक कटौती की गई है। जहाँ तक नई लाइनों बिछाने का प्रश्न है इसके लिए 1990-91 में आबंटन की रकम को 241 करोड़ से बढ़ाकर 186 करोड़ रुपए तथा दोहरीकरण के लिए इस धनराशि को 269 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 131 करोड़ रुपए कर दिया गया। किन्तु ऐसा तार्किक था और यह सामान्य बात है कि जब रेलवे लाइन परिवर्तन पर बल दिया जाता है तो साथ ही साथ, नई लाइनों बिछाने व लाइनों के दोहरीकरण पर भी बराबर ध्यान देना मुश्किल हो जाता है। अतः, मेरा विचार है कि जब लाइने बदलने का कार्य पूरा हो जाएगा तो भविष्य में दोहरीकरण एवं नई लाइने बिछाने पर भी बल दिया जाएगा। अतः, यह कदम सही दिशा में लिया गया है।

महोदय, अब जब आपने घंटी बजा दी है तो मैं सीधे बम्बई उपनगरीय रेलवे पर आता हूँ। जहाँ तक चालू वर्ष का प्रश्न है रेल मंत्री को 1,300 करोड़ रुपए संचारित करने थे। उन्होंने 671 करोड़ रुपए एकत्रित करने के लिए यात्री भाड़ों में तथा 695 करोड़ रुपए एकत्र करने के लिए मास-भाड़ा बढ़ाने का फैसला किया है। उन्होंने आवश्यक वस्तुओं को छोड़ दिया है और ऐसा कदम उठाया है जिससे मुद्रास्फीति और न बढ़े। उन्होंने 7.5 प्रतिशत से ज्यादा मास-भाड़े में वृद्धि नहीं की है और जहाँ तक कोयले का प्रश्न है मूल्य वृद्धि चार प्रतिशत से ज्यादा नहीं है। किन्तु जहाँ तक यात्रियों का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहता हूँ कि उपनगरीय यात्रियों को इस मूल्य वृद्धि से बाहर रक्षना चाहिए था। 671 करोड़ रुपयों की इस रकम में से, उच्च वर्ग के यात्रियों से 76 करोड़ रुपए तथा द्वितीय श्रेणी यात्रियों से 569 करोड़ रुपए एकत्र किए जायेंगे और स्लीपर भाड़ों से छः करोड़ रुपए और मासिक टिकटों के माध्यम से 120 करोड़ रुपए कमाए जाएंगे।

जहाँ तक बम्बई शहर का सम्बन्ध है, आंकड़ों के अनुसार, पूरे देश में उपनगरीय रेलवे के यात्रियों में से 76 प्रतिशत यात्री बम्बई शहर के हैं और मात्र 24 प्रतिशत यात्री संयुक्त रूप से मद्रास और कलकत्ता से हैं। अतः, सारा बोझ बम्बई के यात्रियों पर पड़ेगा क्योंकि मुख्य जोर बम्बई के यात्रियों पर दिया गया है। उन्हें इस मूल्य वृद्धि से छूट दी जानी चाहिए क्योंकि वे रोजाना रेल से

मजदूरी में यात्रा करते हैं क्योंकि उन्हें अपने कार्यालय समय पर पहुंचना होता है। उनके कार्य के स्थान के निकट आवासीय व्यवस्थाएं उपलब्ध नहीं होती हैं अतः, वे न केवल कल्याण एवं दोम्बीबली अपितु करजात और कभी-कभी पुणे एवं मासिक से भी आते हैं। वे न केवल विरार से अपितु पासघाट इत्यादि स्थानों से भी आते हैं। अतः जो काम करने आते हैं, उन पर बोझ नहीं पड़ना चाहिए था। इससे उनका वेतन में कमी हो जाती है क्योंकि वे सब नौकरी-पेशा मजदूरी करने वाले, और कभी-कभी मात्र औद्योगिक मजदूर होते हैं। अतः, यह बोझ उन पर नहीं डाला जाना चाहिए था।

मेरा निवेदन है कि जहां तक यात्रियों का सम्बन्ध है वे इस भाड़ा-वृद्धि को बजट का मात्र एक हिस्सा न समझें। बजट में धनराशि बढ़ाने हेतु यात्री भाड़ा, मासिक टिकटों के मूल्यों में वृद्धि करके बजट धनराशि बढ़ाने की कहीं सोची जानी चाहिए। किसी वैज्ञानिक आधार पर वृद्धि होनी चाहिए। आप इन मूल्यों में वृद्धि क्यों कर रहे हैं? सिर्फ इसलिए नहीं कि आपको धन चाहिए। कल्पित सागत की दृष्टि से भी इन मूल्यों में वृद्धि की जानी चाहिए। अतः, आरम्भ से ही हमारा सुझाव रहा है—इस सदन में कई बार न केवल मैंने कहा है शायद मेरे विचार में विपक्ष के मेरे साथियों ने भी कई बार कहा है—कि बम्बई उपनगरीय रेलवे के लिए एक पब्लिक जोन की स्थापना की जानी चाहिए तथा अन्ततः भाड़े को सागत के आधार पर निर्धारित किया जाना चाहिए न कि जब भी बजट प्रावधानों के लिए धन की आवश्यकता हो तो मनमानी वृद्धि कर दी जाए।

पहले से ही डा० डी० एम० नन्दुदप्पा समिति है जो रेल भाड़े और माल भाड़े का निर्धारण करती है। रेल मन्त्री को उस समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट देने से पहले ही मनमाने ढंग से मूल्यों में वृद्धि करने और बम्बई यात्रियों पर और बोझ डालने की बात नहीं सोचना चाहिए था। अतः, मैं इस वृद्धि का सख्ती से विरोध करता हूँ और रेलवे मन्त्रालय से इस मुद्दे पर पुनः विचार करने का निवेदन करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि चर्चा का उत्तर केले समय अनन्यीय मन्त्री घोषणा करेंगे कि जहां तक उपनगरीय रेलवे में मासिक टिकटों का सम्बन्ध है सारी मूल्य वृद्धि को पूर्णतया समाप्त कर दिया गया है और वे अन्य चीजों को आधार बनाएंगे।

अब प्रश्न यह उठता है कि विकास के लिए धन इकट्ठा कैसे किया जाए। यह ठीक है, जैसाकि मैंने दर्शाया है इस वृद्धि से बहुत बड़ी धनराशि का अर्जन नहीं होगा। अतः, वे अन्य तरीकों का प्रयोग भी कर सकते थे। जैसाकि इस सदन में 10 मार्च, 1992 को तारांकित प्रश्न संख्या 184 के जवाब में बताया गया था, कई लाइनें लाभदायक नहीं हैं। इनमें से कुछ लाइनें जो लाभप्रद नहीं हैं उन्हें बन्द किया जा सकता है। बिना-टिकट यात्रा करने की भी कई घटनाएँ होती हैं। इसे कम किया जाना चाहिए और खर्चों में कटौती की जा सकती है।

मुझे बताया गया है कि परियोजनाओं के कियान्वयन में देरी होती है। एक दिन मैंने पूछा था कि 96 रेलवे परियोजनाओं ने सागत अनुमान एवं सभ्य सीमा को पार कर लिया है और "विक्रमनामिक टाइम्स" में यह बताया गया है कि इसमें से दोहरीकरण एवं नई लाइनें बिछाने सम्बन्धी परियोजनाओं में सागत में अनुमानित सागत की अपेक्षा लगभग 54 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। चालू वित्तीय वर्ष के पहले छ महीनों में 22 परियोजनाओं में 1 से 21 महीनों की देरी हुई है। चालू वित्तीय वर्ष में अप्रैल से सितम्बर की अवधि के दौरान दस दोहरीकरण और नई लाइन परियोजनाओं की सागत 2,856 करोड़ रुपये से बढ़कर 4,392.2 करोड़ रुपये हो गई। 1,536.2 करोड़ रुपये

या अनुमानित लागत में लगभग 54 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। यदि परियोजनाओं में देरी होती है तो अन्ततः, लागत 54 प्रतिशत बढ़ जाती है, मैं कहना चाहता हूँ कि इससे देश को भारी नुकसान होगा। मेरा निवेदन है कि यदि हम इस पहलु पर गौर करें और समय पर परियोजनाओं को पूरा करें तो काफी बचत हो सकती है और तब उपनगरीय किरायों को बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं होती।

हम अब रेलवे भोजन-व्यवस्था का निजीकरण कर रहे हैं। अन्य लोगों के अलावा, इससे कुल 3.32 करोड़ रुपयों का लाभ हो रहा था। यदि यह स्थिति है तो सरकार रेलवे में लम्बे समय से चल रही भोजन-व्यवस्था का निजीकरण करने के लिए क्यों सोच रही है? पहले यह निजी हाथों में थी। अन्ततः बहुत अधिक अनुभव के साथ, इसे विभागीय बनाया गया। इससे लाभ हो रहा है। ऐसी लाभ-प्रद परियोजनाओं को बन्द नहीं करना चाहिए। जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है इससे अच्छी बात अर्जित होगी।

मैं योजना आयोग से रेलवे को और समर्थन देने का निवेदन करता हूँ क्योंकि जहाँ तक देश के विकास का प्रश्न है, वे रेलवे मूलभूत ढांचा है। योजना आयोग को चाहिए कि वह धीरे-धीरे रेलवे योजना को समर्थन देना कम न करे। वास्तव में उन्हें चाहिए, कि जहाँ तक इस बड़े सार्वजनिक उपक्रम और देश के बड़े लाभप्रद मूलभूत ढांचे का सम्बन्ध है वे इसे प्रोत्साहन दें तथा और धनराशि दें।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इन बजट का समर्थन करता हूँ।

[शुद्धि]

श्री शुद्ध० लालबान बाबा (पुण्ड्र) : उपरोक्त महोदय, मैं इस रेलवे बजट का विरोध करता हूँ क्योंकि चरम किन्तु पहले एक एक्सीडेंट हुआ था और उसमें मैं भी था, उसमें 20-25 आदमी मारे गए। इसके बावजूद तीन दिन तक मुझे कोई बूझने नहीं आया, तो रेलवे का कौसे सचिव है, इस बारे में अभी मैं आपको विस्तार से बताता हूँ। आज स्थिति यह है कि रोजाना छहने एक्सीडेंट्स होते हैं और इतने लोग मारे जाते हैं। दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए कोई ठोस कदम अभी तक नहीं उठाया गया है, कोई एक्शन नहीं लिया जा रहा है।

उपरोक्त महोदय, 45 साल की आजादी के बाद आज भी लोग बोगियों की छत पर यात्रा करते हैं और इस तरह से कई लोग दुर्घटनाओं में मारे जाते हैं। आज भी हजारों यात्री बोगियों की छतों पर यात्रा करते हैं, यह कितने जर्म की बात है। इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

इसी तरह से सफाई व्यवस्था का सबाल है। स्टेशनों पर बहुत गंदगी होती है। जब मन्त्री जी ने जाना होता है तो आफिसर्स को मालूम होता है कि मन्त्री जी आ रहे हैं और उस तरफ के सारे स्टेशनों को साफ-सुधरा कर दिया जाता है, लेकिन इसके बाद फिर वही स्थिति हो जाती है। कंटरिंग में भी सफाई की व्यवस्था नहीं है। गंदा खाना खाने से लोग बीमार हो जाते हैं।

करप्शन का यह आलम है कि रेलवे में हर विभाग में करप्शन व्याप्त हो रहा है। ठेकेदारों के किल कर ठेके देने में लाखों करोड़ों रुपए का करप्शन होता है और यह सारा रेलवे को चाटा-होता है। करप्शन पर कोई अंकुश नहीं लगाया गया है। यह कहावत है कि रेलवे में अगर 1-2 कांस्ट्रक्

करवा दिए तो फिर 10-20 साल कोई काम करने की जरूरत नहीं है। इसी तरह से जो अधिकारी परचेजिंग में लगे हैं, वहां भी रिपवत का बोलबाला है। 1 लाख रुपए का सामान 5 लाख रुपए में खरीदने के लिए टेंडर पास कर दिया जाता है और कोई इन्वेंचरी नहीं होती है। इसी तरह से मोडिंग-अनलोडिंग में भी जो काम 50-50 लाख रुपए देकर करवाया जाता है, वह काम 20-25 लाख रुपए में आराम से करवाया जा सकता है, लेकिन प्राइवेट कांटेक्टर्स के साथ मिलकर लाखों-करोड़ों रुपए की हेराफेरी होती है। चोरी-डकैती तो आज रेलवे में आम बात हो गई है, यह काम भी मिलीभगत से होता है। इसी तरह से टीटीई से मिलकर कितना करप्शन होता है और हेराफेरी होती है, इसका अन्दाजा लगाया जा सकता है। यह सारा घाटा लाखों करोड़ों रुपए का रेलवे विभाग को होता है। इस घाटे को रोकने और व्यवस्था को ठीक कर के रेलवे की आमदनी बढ़ाने के बजाए हर बार रेल भाड़ा और यात्री भाड़ा बढ़ा दिया जाता है और जनता पर यह बोझ डाल दिया जाता है। जबकि होना यह चाहिए कि रेलवे से करप्शन को समाप्त करके रेलवे की आमदनी बढ़ाई जानी चाहिए।

मन्त्री महोदय और रेलवे के उच्च अधिकारी यदि अचानक जाकर निरीक्षण करें तो रेलवे में करप्शन का पता लगाया जा सकता है। इसी तरह से अचानक निरीक्षण करने से सफाई व्यवस्था का भी पता लगाया जा सकता है। मेरा निवेदन है कि मन्त्री महोदय सारी व्यवस्था का अचानक निरीक्षण करें।

इन शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री भीर सिंह बहतो (पुरुलिया) : उपाध्यक्ष महोदय, जनविरोधी और रेलवे कार्यकर्ता नीति विरोधी होने के कारण मैं माननीय रेल मन्त्री महोदय द्वारा प्रस्तुत रेल बजट प्रस्तावों का विरोध करता हूँ। माननीय मन्त्री महोदय द्वारा प्रस्तुत बजट प्रस्तावों के माध्यम से मालभाड़े और यात्री किराए में वृद्धि करने से सामान्य जनता पर और अधिक भार पड़ेगा।

1,366 करोड़ रुपए के बढ़ाए गए अतिरिक्त किराए में 617 करोड़ रुपए यात्री किराया और 696 करोड़ रुपए का माल भाड़ा है। रेलवे में पर्याप्त मात्रा में आमदनी के अनेक तरीके हैं। अतः माननीय मन्त्री महोदय से मेरा यह अनुरोध है कि कम से कम दूसरी श्रेणी के यात्री किराए में वृद्धि को बायपस ले लिया जाए। उप-नगरीय यात्री किराए में वृद्धि से रोज आने-जाने वाले यात्रियों पर अधिकतम भार पड़ेगा और यह राशि 260 करोड़ रुपए होगी। माल-भाड़े में 7.5% वृद्धि करने से इस वर्ष। अप्रैल से कीमती में वृद्धि हो जाएगी।

महोदय, बजट में रेलवे के कुछ भागों का निजीकरण करने का प्रस्ताव है जैसे सफाई व्यवस्था, रोलिंग स्टॉक, खान-पान व्यवस्था, डिब्बा निर्माण आदि। यात्री किराए और उप-नगरीय किराए में 6 से 62% तक तथा माल-भाड़े में 10% तक वृद्धि करने के बावजूद यात्री सुविधाओं के लिए कोई आवेग नही दिया गया है। विकास कार्यों के लिए नियत की गई राशि भी बहुत कम है। बजट प्रस्तावों में कार्यकर्ताओं के मन में यह क्षय भी उत्पन्न कर दिया है कि आने वाले कुछ दिनों में उनकी छंटनी होने की सम्भावना है। भाषण में इस बात के उल्लेख से कि कुशलता और अनुसन्धान निदेशालय ने छंटनी की सिफारिश की है, इस बात को और गम्भीर बना दिया है। इसमें यह भी सिफारिश की

गई है कि कार्यकर्ताओं की संख्या 16 लाख से घटाकर 9 लाख कर दी जाएगी और उनमें डिप्लोमा-टंकक, सहायक स्टेशन मास्टर, गार्ड आदि जैसे श्रेणी III के कर्मचारी होंगे।

महोदय, बजट में पश्चिम बंगाल की उपेक्षा की गई है और उसके छात्र सीटों का व्यवहार किया गया है।

महोदय, वहां छह हजार कि० मी० लाइनें छोटी लाइनें हैं जिन्हें बड़ी लाइनों (बाब गेज) में बदला जाना है। पुरुलिया के दौरे के दौरान रेल मंत्री ने वहां की जनता को आश्वासन दिया था कि पुरुलिया से कोटसिला तक 36.5 कि० मी० की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाएगा जिसकी मांग पुरुलिया की जनता बहुत समय से कर रही है। उन्होंने आश्वासन दिया कि बड़ौदा योजना के दौरान इसे बड़ी लाइन में बदल दिया जाएगा। लेकिन इस आश्वासन को पूरा नहीं किया गया। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह अपने आश्वासन को पूरा करने के लिए आवश्यक कार्यवाही करें।

अन्त में, कुछ समाचारपत्रों में यह उल्लेख किया गया है कि रेल मंत्री महोदय रेलवे परामर्श-दात्री समिति के साथ राजस्थान जा रहे हैं। मैं, परामर्शदात्री समिति के सदस्यों के रूप में, इसका विरोध करता हूँ क्योंकि यह संकट का समय है और अभी पैसा भी नहीं है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इस निर्णय की पुनः समीक्षा करें और इन प्रस्ताव को छोड़ें।

मैं माननीय मंत्री महोदय से पुनः अनुरोध करता हूँ कि वह दक्षिण-पूर्व रेलवे में पुरुलिया-कोटसिला लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के अपने निर्णय पर पुनः विचार करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

*श्री द्वाइका नाथ हाल (करीमगंज) : उपध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर बोलने के लिए मुझे अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ। 1992-93 का वर्तमान रेल बजट पिछले 1991-92 के बजट की फोटोकॉपी है। दोनों में कोई विशेष अंतर नहीं है। मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा दिए गए आंकड़ों और बजट अनुमानों की गहराई में नहीं जानना चाहता क्योंकि रेल मंत्री महोदय द्वितीय वित्तीय कठिनाइयों की बात करते हैं और यह आश्चर्य की बात है कि स्वतन्त्रता जयन्ती के समय में ही यह वित्तीय कठिनाइयां चल रही हैं और यह इमी प्रकार जारी रहेगी। रेल परिवहन के सम्बन्ध में भारत विश्व के बेहतर देशों में से एक है। लेकिन इसकी कार्य-योजना अच्छी नहीं है। यह बात सही है कि कुछ छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला गया है, इसमें विकास हुआ है और विद्युतीकरण भी किया गया है। लेकिन यह उपाय केवल जहरों तक ही सीमित है। ग्रामीण क्षेत्रों की इनेजा-उपेक्षा की गई है। अतः मुझे यह कहने में कोई हिचक नहीं है कि वर्तमान रेल बजट ग्रामीण नहीं बल्कि शहरी-उन्मुख है। ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे लाइन का विस्तार न करने के बारे में कहा गया है कि इसे संभव नहीं मिलता है लेकिन, महोदय, रेलवे केन्द्र सरकार का संगठन है जिसे न लाभ न हानि के आधार पर कार्य करना चाहिए। तब इसमें मदद देने की बात कहाँ पैदा होती है?

माननीय रेल मंत्री महोदय ने वस कि० मी० तक की टिकट दर में छूट दी है लेकिन यदि यह

*मूलतः बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

छूट भी न दी जाए तो भी कोई विशेष अन्तर नहीं पड़ेगा। कितने ग्रामीण क्षेत्र रेल मार्ग से जुड़े हुए हैं? भारत का रेल नक्शा देखने से पता चलता है कि केवल शहर ही रेल मार्ग से जुड़े हुए हैं। ग्रामीण क्षेत्रों में विस्तार करने में इसकी कोई रूचि नहीं है। मेरा अनुमान था कि इस वर्ष रेलवे उन क्षेत्रों की ओर ध्यान देगा जहां यह सुविधा नहीं है। लेकिन वास्तव में ऐसा नहीं हुआ। कुछ छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने, विद्युतीकरण करने तथा कुछ कि० मी० क्षेत्र में कुछ नई लाइनों बिछाने के बजाया रेलवे बजट में कुछ भी नया नहीं है।

यदि हम भारत के रेल नक्शे में देखें तब हम यह पाएंगे कि भारत के मध्य भाग आंध्र प्रदेश, उड़ीसा में कम लाइनें हैं। असम में मात्र एक रेल लाइन है और ग्रामीण क्षेत्रों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

इस बजट में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की पूर्णतः उपेक्षा की गई है। गुवाहाटी से नया बोनगईयांब तक नई सेवा, ड्हीनी से बेपा, माइपेंगिडसा डायटकचेरा तक नई लाइन तथा कोमारघाट से गुवाहाटी तक सीधी लाइन का मात्र प्रावधान ही करके उन्होंने अपना कर्त्तव्य पूरा कर दिया है।

ब्रह्मपुत्र घाटी के तीव्र औद्योगिकीकरण के लिए रेलवे विस्तार आवश्यक है। लेकिन इस ओर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया। यह कहा गया कि ग्रामीण क्षेत्र में मूलभूत ढांचे का विकेन्द्रीकरण होगा। लेकिन क्या रेलवे के विस्तार के बिना केन्द्रीकरण अथवा औद्योगिकीकरण सम्भव है? इसके अलावा चाय, रेलवे और असम के वन संसाधनों के लिए विस्तृत रेल मार्ग आवश्यक हैं। लेकिन इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया।

बदरपुर से लुम्बिग तक पहाड़ी क्षेत्र में रेल मार्ग में अनुपम प्राकृतिक छटा है लेकिन इसे बड़ी लाइन में बदलने की बात तो एक तरफ रेलवे बजट में इसके विकास की कोई योजना भी नहीं दी गई है। बदरपुर जंक्शन उमरी कच्छार पहाड़ी जिले, बारक घाटी और त्रिपुरा राज्य का रेलवे केन्द्र कहलाता है। लेकिन इसे रेलवे मंडल में बदलने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है जबकि इस बारे में काफी लम्बे समय से मांग की जाती रही है।

पिछले बजट में करीमगंज जिले में करीमगंज-इस्लाबेहर्रा से रानपुर तक बर्धात् डूरलाबेहर्रा से रानपुर तक 'ब्रांच' लाइन का विस्तार करने की मांग की गई थी। यह नई मांग नहीं है। इस इलाके के लोग पिछले दशक से इसकी मांग कर रहे हैं। हेलकाडी जिले में कटखल-भैरबी मार्ग के साला से भैरंगटी तक ब्रांच लाइन के विस्तार की मांग की गई थी। इसके लिए लम्बाई भी नापी गई थी लेकिन वर्तमान रेल बजट में इस परियोजना के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। विद्यमान रेलवे लाइनों विशेषरूप से बारक घाटी की ब्रांच लाइन पर स्टेशनों और रेलगाड़ियों की उपेक्षा की गई है। रेलगाड़ियां पुराने और बेकार हो गए इंजनों तथा डिब्बों की सहायता से कछुए की चाल से चलती है तथा उन्हें समय का कोई ध्यान नहीं रहता। यदि आप पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबन्धक से इसका कारण पूछें तो उनका यही उत्तर होता है कि "प्रश्रय की कमी है।" वह जो भी कहना चाहते हैं उसे समझना कठिन है।

1980 के दशक के निलम्बित रेलवे कर्मचारियों को पुनः बहाल करने का आश्वासन देने के बावजूद भी रेल मंत्री महोदय कुछ वित्तीय सहायता देकर चुप हो गए हैं। राष्ट्रपति के अभिभाषण में

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के युवकों को नौकरी में प्राथमिकता देने के लिए कहा गया लेकिन रेल मन्त्री महोदय ने ऐसा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है।

अतः, मैं कहना चाहता हूँ कि उत्तर असम के लोगों की मांगें (व्यवधान)...

कृपया केवल एक मिनट और दें। महोदय, जैसा कि मैं कह रहा था कि उत्तर असम की जनता की निम्नलिखित मांगें हैं :

- (1) करीमगंज जिले के दुल्साबचेरा के अन्तिम स्टेशन का रानपुर तक विस्तार करना।
- (2) हेलाकन्दी के लासा स्टेशन से शाखा लाइन का भंरगढी तक विस्तार करना।
- (3) बदरपुर-लम्बिग पहाड़ी लाइन का विकास करना।
- (4) बदरपुर जंक्शन का मंडल दर्जा बढ़ाकर उसे रेल मंडल बनाना।
- (5) करीमगंज और कुमारघाट से मुबाहाटी के लिए दो सीधी रेलगाड़ी सेवा प्रदान करना।
- (6) वर्ष 1980 के बर्खास्त हुए रेलवे कर्मचारियों को बहाल करना।
- (7) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के युवाओं को रोजगार बरीयता प्रदान करना।
- (8) बारक घाटी की सभी शाखा लाइनों और स्टेशनों का विकास करना।
- (9) डीजल इंजनों सहित ठीक किए गए कोचों को पर्याप्त संख्या में लाना।
- (10) करीमगंज जिले के मुख्य प्रवेशद्वार में समपार पर फलाई ओवर अथवा बाईपास का निर्माण करना।

अन्त में मैं कहना चाहूंगा कि वर्तमान रेलवे बजट से असम की जनता की मांगों और आकांक्षाओं की पूर्ति नहीं हो सकती। अतएव उस क्षेत्र के प्रतिनिधि के नाते मैं इन्हीं शब्दों के साथ रेलवे बजट का विरोध करता हूँ और अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री सी० के० कुप्पुस्वामी (कोयम्बटूर) : महोदय, वर्ष 1992-93 के रेलवे बजट पर बोलने का मुझे अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। रेल यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या से निपटने के लिए प्रत्येक वर्ष नई रेलगाड़ियाँ चसाना एक परम्परा बन गई है। इसी परम्परा को निभाते हुए इस वर्ष 15 नई रेलगाड़ियाँ चलाई जानी हैं और मैं माननीय रेलवे मन्त्री द्वारा की गई घोषणा का स्वागत करता हूँ। इन रेलगाड़ियों में से 8 गाड़ियाँ दक्षिणी राज्यों के लिए चलाई जानी हैं। मैं मन्त्री जी की इस उदारता का हार्दिक स्वागत करता हूँ। मैं स्वयं यह समझता हूँ कि इस वर्ष का रेलवे बजट अत्यन्त उल्लेखनीय ढंग से तैयार किया गया है। मैं मन्त्री जी को बजट में प्रशंसनीय प्रस्ताव लाने के लिए बधाई देता हूँ। इससे उनकी प्रबन्धात्मक कुशलता और क्षमता का परिचय मिलता है। इसी के साथ-साथ मैं उनसे एक अनुरोध करना चाहूंगा। राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियाँ चसाने का उद्देश्य देश की राजधानी का अन्य महानगरों के साथ सम्पर्क स्थापित करना है। हमारे प्रिय नेता स्वर्गीय श्री राजीव

सूत्रतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

गांधी ने भी हमें आश्वासन दिया था कि नई दिल्ली और मद्रास के मध्य एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाएगी। मुझे आशा है कि हमारे रेलवे मंत्री जी उस आशा को पूरा करेंगे।

यदि आप इस आकांक्षा को पूरा कर दें, तो इससे हमारे देश के दक्षिणी भाग में सभी चारों राज्यों को लाभ होगा। कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश, केरल और तमिलनाडु राज्यों को इसका लाभ होगा यदि आप राजधानी एक्सप्रेस को इस ढंग से चलाना आरम्भ करें जोकि मंत्री द्वारा की गई घोषणा से भी बेहतर साबित हो। रेलवे मंत्री जी ने अब मुझे आश्चर्य किया है कि इन चारों दक्षिणी राज्यों की जनता को लाभ पहुंचाने के लिए एक नई राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाएगी। मैं मंत्री जी द्वारा पूर्व घोषणा में परिवर्तन करने की उनकी योजना के लिए उनका हार्दिक धन्यवाद करता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि वह अपना वादा पूरा करेंगे।

रेलवे सिगनल और दूर-संचार कर्मशाला कोयम्बटूर निर्वाचन क्षेत्र के पोदनूर में स्थित है। मैं सभा का और मंत्री जी का इसके कार्य निष्पादन की और ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। उस कर्मशाला द्वारा लगभग पांच करोड़ ६० मूल्य की बिबेसी मुद्रा अर्जित की गई है। अभी हाल ही में साढ़े पांच लाख रुपए की लागत का एक कोठर उपकरण उसी एकक में बनाया गया है। इस कारखाने के कर्मचारियों को आवास सुविधा प्रदान करके प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को दी गई शिक्षा सुविधा में सुधार किए जाने की आवश्यकता है। ब्रिटिश शासन के दौरान निर्मित रेलवे स्कूल की दशा काफी जीर्ण-शीर्ण है। मैं हाल ही में बहाना बना और मैंने स्वयं पुरानी इमारतों की हालत को देखा था। इन इमारतों का शीघ्र ही नवीकरण किया जाना चाहिए और मैं रेलवे प्राधिकारियों से उनकी मरम्मत करने का अनुरोध करता हूँ तथा मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह इस काम के लिए और अधिक निधि आवंटित कर।

पोदनूर से तिरुचिरापल्ली तक यदि एक सीधी गाड़ी वहां के रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंचाने के लिए आरम्भ की जाती है तब यह कर्मचारियों के साथ एक उचित सम्बन्ध स्थापित करने वाला कदम होगा। एक लम्बे अर्से से इन कर्मचारियों की इस प्रार्थना पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

मैं मरामलाई नगर रेलवे स्टेशन का नाम कामराज रेलवे स्टेशन रखने की लम्बे अर्से से लम्बित मांग को आपके ध्यान में लाना चाहूंगा। हमने तत्कालीन सरकार पर जोर डालने के लिए और महान नेता कामराज के नाम पर उस स्टेशन का नाम रखने के लिए सत्याग्रह में भाग लिया। वह भारत के एक महान नेता, सुबिख्यात स्वतन्त्रता सेनानी थे और बाद में तमिलनाडु के मुख्यमंत्री पद पर भी आसीन हुए। मेरा अनुमान है कि मरामलाई नगर रेलवे स्टेशन का नाम कामराज रेलवे स्टेशन रखने के लिए हमारे द्वारा किए जाने वाले आभ्युत्थान से मंत्री जी अवगत हैं। मैं उस आंदोलन में मेरे द्वारा भूम्य लेने का पुनर्स्मरण कराना चाहूंगा। मैंने अपनी गिरफ्तारी भी दी थी और मैं जेल भी गया था। मैं मंत्री जी से इस मामले पर गौर करने और इस नाम को बदलने की प्रक्रिया में गति लाने का अनुरोध करता हूँ। मैं कामना करता हूँ कि बहुत शीघ्र ही महान नेता कामराज का नाम वहां पर दृष्टि-गोचर हो।

इस बजट का स्वागत और समर्थन करते समय मैं मंत्री जी द्वारा इस बजट को तैयार करने में अब्धुत सावधानी बरतने के लिए उनकी प्रशंसा करना चाहूंगा। मैं आवश्यक वस्तुएं जैसे अन्न, दालें,

नमक, चीनी, मिट्टी का तेल, डीजल और उर्बरक इत्यादि को नए भाड़ा करों से मुक्त करने के आपके प्रावधान का स्वागत करता हूँ।

मैं इस सम्माननीय सदन में तिलहन, पशुधन और चारा को भाड़ा-बुद्धि से मुक्त रखने की आपकी घोषणा का स्वागत करता हूँ।

हम सभी जानते हैं कि इस देश में रेलवे सबसे बड़ा नियोजक और उद्यमी है। रेलवे नए रोजगार के अवसरों का सृजन करता है और लाखों व्यक्तियों को रोजगार प्रदान करता है। कई रेलवे कार्य-शालाओं में अनेक व्यक्ति काम कर रहे हैं और कई अनेक व्यक्ति इसके संचालन क्षेत्र में कार्यरत हैं। रेलवे प्रशासन का व्यापक नेटवर्क होता है। ऐसे विद्यालय निकाय में मानवता के नाम पर रेलवे कर्मचारियों के अभावों और बर्बातों को बरीयता के आधार पर रोजगार के अवसर सुनिश्चित करने चाहिए। विभिन्न क्षेत्रों में पुरस्कार जीतकर रेलवे कर्मचारी अपने संगठन का नाम रोशन करते हैं। अतएव रेलवे प्रशासन को भी रेलवे कर्मचारियों के सुपुत्रों और सुपुत्रियों को रोजगार के अवसर प्रदान करके उन्हें उचित मान्यता देनी चाहिए। हम जानते हैं कि हम अभी भी बेरोजगारी की समस्या का सामना कर रहे हैं। इस देश के अखण्ड विद्यालय नियोजक के रूप में रेलवे प्रशासन को सभी स्तरों पर कुशल और अनुकूल मजदूरों को रोजगार के अवसर प्रदान करने चाहिए। रेलवे को न केवल भारतीय यात्रियों के लिए बल्कि भारतीय रेलवे से यात्रा करने वाले पर्यटकों और विदेशी पर्यटकों की सुखद यात्रा सुनिश्चित करनी चाहिए। एक स्वच्छ और सुन्दर भारत के अपने स्वप्न को पूरा किया जाना चाहिए। यात्री सुविधाएँ, सौम्यकरण और रेल यागों के स्वच्छ रखरखाव को बरीयता दी जानी चाहिए। जहाँ तक हमारे मन्त्री जी का सम्बन्ध है, मुझे इसमें कोई सन्देह नहीं है क्योंकि वह इसी रेल परिवार से हैं और वह रेलवे की छवि को देश के अन्दर और बाहर स्वच्छ बनाने में पूरे प्रयास करेंगे। मैं आशा करता हूँ कि वह इस रखरखाव सम्बन्धी पक्ष को सर्वाधिक महत्व देंगे।

मैं माननीय रेलवे मन्त्री जी से महान मध्य स्टेशन का नाम महान नेता स्वर्गीय राजीव गांधी के नाम पर रखने का अनुरोध करूँगा। मध्य स्टेशन का नाम राजीव स्टेशन रखा जाना चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि वह मेरे इस अनुरोध को स्वीकार करेंगे।

जहाँ तक इस रेलवे बजट का सम्बन्ध है, हम नेक इरादे से माए गए सभी सकारात्मक पक्षों और उपायों का स्वागत करते हैं। इसी के साथ ही मैं मन्त्री जी के ध्यान में कुछेक शिकायतें लाना चाहूँगा। जिन्हें दूर किया जाना चाहिए।

हमारे मन्त्री जी इस्लामी तीर्थस्वल्प केन्द्र नागौर को बहुत अच्छी तरह से जानते हैं। कोयम्बटूर में और उसके निकटवर्ती क्षेत्रों में उल्लेखनीय संख्या में मुस्लिम रहते हैं। इसीलिए मैं मन्त्री जी से कोयम्बटूर को नागौर से जोड़ने के लिए एक नई छोटी लाइन आरम्भ करने की उचित और आवश्यक मांग पर विचार करने का अनुरोध करूँगा। इससे व्यवसायिक गतिविधियों को भी प्रोत्साहन मिलेगा।

जहाँ तक सीजन टिकटधारियों का सम्बन्ध है ऐसे यात्रियों की संख्या महान, बम्बई, कलकत्ता जैसे महानगरों और तिरुपुर जैसे औद्योगिक कस्बों में अधिक है। रेलवे के टिकट किराए में प्रस्तावित बुद्धि से मध्यम आय वर्ग पर काफी असर पड़ेगा। अतः मैं रेलवे मन्त्री से इस टिकट किराए में प्रस्तावित बुद्धि को वापस लेने और उस पर पुनर्विचार करने का अनुरोध करूँगा।

तमिलनाडु के कोयम्बटूर जिसे में औद्योगिक नगर तिरुपुर बस्त्र और बुनाई फैक्टरियों के लिए प्रसिद्ध है। उनमें से अधिकतर फैक्टरियां सूती बस्त्रों के उद्योग के समान चलाई जाती हैं परन्तु वे सभी लगभग 750 करोड़ रु० के बस्त्रों का वार्षिक निर्यात करती हैं। इसके प्रति वर्ष अथवा शताब्दी के अन्त तक अथवा 1998 तक लगभग 2500 करोड़ रु० तक बढ़ने की आशा है। अतः मैं रेलवे मन्त्री जी से तिरुपुर के रेल यात्रियों के लिए आरक्षण और शायिका सुविधाएं बढ़ाने का अनुरोध करूंगा ताकि वे बम्बई, कलकत्ता, बंगलौर, मद्रास और दिल्ली जैसे व्यवसायिक शहरों में पहुंच सकें।

अन्त में मैं मन्त्री जी का ध्यान रेलवे स्टेशनों में पट्टा प्रणाली की ओर आकर्षित करना चाहूंगा।

रेलवे क्षेत्रों को आमतौर पर 99 वर्षों तक के दीर्घ अवधि आधार पर पट्टे पर दिया जाता है। इन क्षेत्रों को इतनी कम राशि पर इतनी लम्बी अवधि के लिए पट्टे पर दिया जाता है। मैं मन्त्री जी से इस मामले पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ। रेलवे के लिए राजस्व इकट्ठा करने की व्यवस्था में गति लाने के लिए इस प्रणाली का पुनर्निर्माण किया जाना चाहिए। रेलवे स्टेशनों में दिखाए गए बिल बोर्डों में भाड़े में वृद्धि नहीं दिखाई जाती। मैं मन्त्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि वह नगर निगम और रेलवे के प्रति वर्ग फीट भाड़े में स्थित व्यापक अन्तर और विविधता पर ध्यान दें जबकि निगम अधिक अर्जित कर सकते हैं और अधिक राजस्व सुनिश्चित कर सकते हैं जबकि विशाल सामर्थ्य युक्त रेलवे को अधिक अर्जन करने के लिए और अधिक प्रयास करने चाहिए। वास्तव में रेलवे के पास अधिक अपसंख्यी स्थल और बिलबोर्ड क्षेत्र हैं। रेलवे द्वारा निर्धारित किराया-दर काफी कम है। इसमें कुछ खामियां और कुप्रबन्धन हो सकता है। मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह इस मामले पर यथाशीघ्र ध्यान दें। उन्हें यथासम्भव इस मामले में प्राधिकारियों को भी शामिल करना चाहिए। रेलवे के लिए तो अधिक विज्ञापनकर्ता उपलब्ध हो सकते हैं और यह एक विशाल क्षेत्र है जिससे हम अपनी आय में वृद्धि कर सकते हैं।

गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले ऐसे असंख्य व्यक्ति रेलवे लाइनों के पीछे गन्दी बस्तियों में रहते हैं। यदि आपको लगता है कि ऐसी अधिग्रहित भूमि की रेलवे को आवश्यकता नहीं है तब उस स्थिति में मन्त्री जी उस भूमि को निर्धन व्यक्तियों को देने पर विचार कर सकते हैं।

मैं इस बजट का हार्दिक स्वागत करता हूँ। रेलवे मन्त्री जी को उनके प्रशंसनीय कार्य हेतु बधाई देते समय मैं अपने प्रधानमन्त्री श्री पी० वी० नरसिंह राव द्वारा दिए गए कुशल और परिपक्व प्रशासन के लिए भी उनकी प्रशंसा करता हूँ।

मैं जोकि उस कांग्रेस दल से सम्बन्धित हूँ जिसने इस देश के लिए स्वतन्त्रता अर्जित की है और इसकी एकता और अखण्डता को बनाए रखा है, मैं शपथ लेता हूँ कि मैं इस देश की एकता और अखण्डता को बनाए रखने के लिए अपना योगदान हमेशा देता रहूंगा। मेरे विचार में भारतीय रेलवे के सक्षम कार्यकरण का निरन्तर उद्देश्य इस उपमहाद्वीप को बड़े देश के रूप में बांधना है। रेलवे और इसके योग्य मन्त्री को प्रशंसनीय कार्य करने पर बधाई देने के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

7.00 म०प०

[हिन्दी]

श्री पीयूष तोरकी (अलीपुरद्वार) : बिप्टी स्वीकर सर, मैं इस जन-विरोधी रेलवे बजट का

बिरोध करता हूँ और मंत्री जी को ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि नॉर्थ ईस्टर्न फ्रंटियर रेलवे जो बहुत महत्वपूर्ण और मुख्य विषय बना हुआ था लेकिन अब उस तरफ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। जब पाकिस्तान-हिन्दुस्तान का युद्ध हुआ था तब यह कितनी महत्वपूर्ण रेलवे थी, लेकिन अभी तक यह जोन सबसे पिछड़ा हुआ है। इस जोन में दूसरे जोन की तुलना में बहुत कम खर्च किया जाता है। अभी तक हम लोग विद्युतीकरण की बात तो सोच ही नहीं सकते हैं। असम-डिब्रूगढ़ से जो गाड़ी है, वह गाड़ी भी नहीं है। इसलिये मेरा आपसे निवेदन है कि ज्यादा गाड़ियाँ वहाँ दीजिए जिससे वहाँ के आवामी यहाँ आ सकें।

उपाध्यक्ष जी, दुर्भाग्य से हमारे इलाके से कोई भी आज तक रेल मंत्री नहीं बना है इसलिए भी वहाँ की बढ़ी दुर्दशा है। श्री गनीखाँ चौधरी साहब कुछ दिनों तक रहे थे, तो वे भी मालवा तक ही सीमित रह गए। जहाँ-जहाँ के भी मंत्री बने हैं, वहाँ-वहाँ रेलवे का खूब विकास हुआ है। जॉर्ज फर्नान्डीज मंत्री बने तो बिहार में रेलवे का खूब विकास हुआ। अब मेरा वर्तमान रेल मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे खाली बंगलौर तक ही सीमित न रहें, बल्कि पूरा देश उनका है, वे पूरे देश का ध्यान रखें और इस ओर जो हमारा इलाका है, उसकी ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, आज स्थिति यह हो गई है कि देश में क्षेत्रीयकरण की भावना फैलती जा रही है। हर आदमी अपने-अपने क्षेत्र के विषय में सोच रहा है। देश के लिए, एक भी पार्टी ऐसी नहीं है, जो काम कर रही हो। देश की एकता और इन्टीग्रिटी का आज बहुत बड़ा सबाल है, इसलिए रेल मंत्री को भी इस पर ध्यान देना चाहिए और जो-जो इलाके रेलवे की दृष्टि से पिछड़े हुए हैं, उनकी ओर ध्यान देकर सुधार करना चाहिए।

महोदय, मालवा से बालूरघाट तक एक नयी रेलवे लाइन बिछाने का प्रस्ताव था। वहाँ पर इस बात का साइनबोर्ड भी बना हुआ है और कहीं-कहीं पर स्टेशन बनेगा, वह भी सब लिखा हुआ है, लेकिन उस पर अभी तक काम भी शुरू नहीं हुआ है। यह ऑन गोइंग प्रोजेक्ट है, इसको तो करिये। यह बहुत पुरानी डिमांड है। बालूरघाट जिला, पश्चिम बंगाल में एक ही ऐसा जिला है, जो अभी तक रेल से कनेक्ट नहीं हुआ है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उस ओर तो आपको ज़रूर ध्यान देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, अलीपुरद्वार जंक्शन फ्रंटियर रेलवे का डिवीजनल हेडक्वार्टर है और अलीपुरद्वार के इस जंक्शन को बनाने में कितना धन खर्च किया गया है, कर्मचारियों के रहने के लिए कॉलोनी बनी, लेकिन वहाँ पर उमका और भी विकास हो सकता है। वहाँ पर बी० जी० की 10-12 गाड़ी की कैपेसिटी हो सकती है, लेकिन उसको विकसित नहीं किया जा रहा है, उसके लिए मना कर दिया गया है। वहाँ पर जो लोको शेड है उस पर छत ही नहीं है। वर्षा के समय जब कर्मचारी वहाँ काम करते हैं, तो छाता हाथ में लेकर काम करते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि उस लोको शेड के लिए कम से कम टीन तो दीजिए, यदि टीन नहीं है, तो त्रिपास तो ज़रूर दीजिए ताकि कर्मचारी वहाँ वर्षा के दिनों में भी काम कर सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, तीसरी बात जो बहुत ज़रूरी है वह फ्लाईओवर की है। आप सिलीगुड़ी में रेलवे क्रॉसिंग पर फ्लाई ओवर दीजिए। आजकल सिलीगुड़ी कलकत्ता के माफिक हो रहा है। इसलिए

बहुत पर एक क्वॉसिंग लेनल पर पुल बहुत जरूरी है। आप उसको नोट कर लीजिए, उसको जल्दी से जल्दी बनाने की चेष्टा करें। एक लॉग स्टैंडिंग डिमांड है—इवर्सिंग व लाइन काम सोनपुर टू अभी-इन सिवामदाह सिविलजन, यह कजकता के समीप है। वहां पर देहाती लोग बसते हैं। उनकी सेवा आप करिए।

उपाध्यक्ष महोदय, यहां पर इस रेलवे बजट के सम्बन्ध में कहा गया है कि यह जन-विरोधी है, इसमें साधारण आवामी का कोई फायदा नहीं है, उल्टे इससे और ज्यादा बोझ आम आवामी पर पड़ेगा और बीजों के दाम बढ़ जाएंगे, यह बिलकुल ठीक है। इसका जगह-जगह पर विरोध भी हुआ है। यह रेल किसके लिए है, यह रेल आम आवामी को सुविधा पहुंचाने के लिए है। यह रेल-कमा के लिए तो नहीं है। इससे तो आम आवामी की सुविधें हल होनी चाहिए। इसको जो सर्वेस ओ प्रसिफ्ट पर चलाने के लिए कहें हैं।

इसमें यदि फायदा न हो तो भी रेल चलाना जरूरी है। यह देश के लिए है, इसी मतलब से रेल लाइन को बनाया गया था। अभी देखा जा रहा है कि जहां पर लाभ नहीं है वहां रेल लाइन नहीं बिछाई जा रही है और साधारण आवामी को तकलीफ हो रही है।

रेल कर्मचारी जो स्ट्राइक में विकटीमाईज्ड हुए थे उनको आश्वासन दिया था कि उनको ले लेंगे लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। वे भी रेलवे फौजि के आवामी हैं। इसे जल्दी करने का फैसला लीजिए।

संकष्ट क्लास में पैसेंजर ऐमीनीटीज बहुत कम है। वहां पर बैठने की सुविधा नहीं है, न ही बड़े हैं। यात्रियों को लम्बी जर्नी में बैठने की जगह साफ-सुथरी रखने की भी व्यवस्था की जाए।

खागरा घाट रोड से सेनधिया वाया कांडी ईस्टर्न रेलवे में रेलवे ट्रैक की कंस्ट्रक्शन की जाए। यह बहुत इम्पॉर्टेंट लाइन है। इस पर आपको ध्यान देना चाहिए।

न्यू अलीपुरद्वार से अलीपुरद्वार जंक्शन तक ब्रॉडगेज लाइन का एक्सटेंशन किया जाए।

अभी जो परिस्थिति है उसको देखते हुए मेरा यह कहना है कि रेलवे में विकलांगों के रिजर्वेशन की संख्या कम है। उनके तीन प्रतिशत के रिजर्वेशन को पूरा किया जाए। वे भीख मांगकर नहीं खाना चाहते, वे कमाकर खाना चाहते हैं। शौब्यूल कास्ट, शौब्यूल ट्राइम्स के रिजर्वेशन में जो बँकलांग है उसे जल्दी से जल्दी पूरा कीजिए। माईनॉरीटीज में मुस्लिम को नौकरी देने की चेष्टा कीजिए।

मैं इतना ही कहकर अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री अख्य लाल (समस्तीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मन्त्री जी के बजट भाषण को बहुत गम्भीरता से सुनता रहा और उनके बजट को गौर से देखने का काम किया। उसे देखने से मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि यह बजट जनविरोधी है, कर्मचारी विरोधी है। इसलिए मैं इसका विरोध कर रहा हूँ।

इसमें कुछ मुद्दे हैं जिसके लिए मैं इसका विरोध कर रहा हूँ। 1 अप्रैल 1992 से रेलवे द्वारा माल दुलाई के मामले में साढ़े सात प्रतिशत की वृद्धि करने जा रहे हैं। साधारण सवारी गाड़ियों के दूसरे दर्जे के किराए में 5 रुपये तक की वृद्धि करने जा रहे हैं। दूसरे दर्जे की मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों के किराए में एक रुपये से लेकर 25 रुपये तक की वृद्धि का प्रस्ताव है। मासिक सीजनल टिकट के मूल्य में वृद्धि है। मासिक टिकट छोटे लोग, कर्मचारी लोग और गरीब लोग लेते हैं। इसमें वृद्धि करने से उनके ऊपर काफी भार पड़ा है। इस रेल बजट ने गैर कांसेम शासित राज्यों की कुलकर उपेक्षा की है। खास करके उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल की। यह रेल बजट मजदूर विरोधी है क्योंकि उनका रोजगार छिने वाला है। यह रेल बजट क्षेत्रीय विद्यमानता को बढ़ाने वाला बजट है। यह रेल बजट रेल में निजीकरण करने की ओर अग्रसर है। पिछले वर्ष रेल की सफाई के काम का निजीकरण किया गया था और इस वर्ष खान-पान के काम तथा मालगाड़ियों के डिब्बे तथा कन्टेनर का काम निजी क्षेत्र को सौंपा गया है। ऐसा मामूम पड़ता है कि रेल विभाग सारे रेलवे टैंक तथा सवारी गाड़ियों का भी धीरे-धीरे निजीकरण कर केवल रेल की पट्टी बिछाने का काम ही अपने हाथ में रखेगा बिच पर निजी क्षेत्रों की गाड़ियाँ दौड़ाई जायेंगी और यह मुनाफ़ा कमायेंगे।

मैं इस रेल बजट का इसलिए विरोध करता हूँ कि यह रेल बजट विश्व बैंक और इंटरनेशनल मॉनिटरी फंड के इशारे पर बनाया गया है। विश्व बैंक के उपाध्यक्ष डेविड होपर ने 1980 में रिपोर्ट दी थी कि जो भारतीय रेल 16 लाख कर्मचारियों द्वारा चल रहा है उसे आज 9 लाख 50 हजार कर्मचारियों से ही चलाया जाये। यह बजट यात्रियों की सुविधा को बढ़ाने के लिये कोई खास कार्य नहीं करेगा। मैं इस रेल बजट का इसलिए विरोध करना चाहता हूँ कि कुल मिला कर यह बजट कर्मचारी विरोधी, छंटनी को प्रोत्साहित करने वाला, विश्व बैंक एवं अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कीच के इशारों पर बना वाम बढ़ाने वाला तथा राष्ट्र विरोधी बजट है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल सवारी सबसे सस्ती एवं आम लोगों की सवारी है। कल्याणकारी राज्य का काम है कि वह जनता के कल्याण के लिए बजट पैसा करे न कि व्यापार के लिए। बिहार सबसे पिछड़ा राज्य है। लेकिन इसकी काफी उपेक्षा की गई है। 1908 में छितीनी का रेल पुल बना था। यह उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ता था ब मीमावर्ती नेपाल को जोड़ता था। सीमा की सुरक्षा के लिये ही यह पुल बना था। 1924 में यह बाढ़ की वजह से टट गया। 1947 में हमारा देश आजाद हुआ। उस पुल की तीन बार नींव रखी गई—एक बार 1970 में तत्कालीन प्रधानमंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने इसकी नींव रखी, उसके बाद तत्कालीन रेल मंत्री श्री ललित मारायण मिश्र ने और फिर श्री केशव पाण्डेय ने इसकी नींव रखी। मगर पुल का निर्माण नहीं हुआ। 1989 में जब राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार बनी तो 1990 में माननीय श्री जार्ज फर्नांडीज ने उस पुल की नींव रखी। 1973 में पुल बनाने के लिये साढ़े सात करोड़ का प्रावधान था। फिर 1990 में 165 करोड़ हो गया मगर इधर काम ठप्प है। इस बार इसके लिए 1505 करोड़ रुपये मिले हैं। जब 165 करोड़ की योजना है और 30 करोड़ पहले मिल चुका है तो इस हिसाब से बहुत कम पैसा इस बार इसके लिए मिला है। रेल मंत्री का कहना है कि इसमें कुछ बिहार सरकार को भी देना है, बाटर रिजॉसिज मिनिस्ट्री को भी देना है और उत्तर प्रदेश को भी देना है। उपाध्यक्ष महोदय, आप बिहार की मासी हालत के बारे में तो जानते ही हैं। मैं चाहूंगा कि बिहार सरकार को जो इसमें हिस्सा देना है, उसके बदले में विशेष परि-

स्थिति में केन्द्र सरकार और रेल मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये। इस पुल को जल्द से जल्द पूरा करने का काम करना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं समस्तीपुर संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। समस्तीपुर में 1881 में रेल का कारखाना बना था।

वह लोकोमोटिव इंजन के सवारी गाड़ियों के काम करने के लिए बना था। गोरखपुर के बाद दूसरे नम्बर का कारखाना रेलवे का वहीं था। उस वक्त उसमें 3500 आदमी काम करते थे। 1962 में वहाँ से फिर रेलगाड़ी के डिब्बे की मरम्मत का काम कराया गया। सर्वप्रथम सेना के बाकूद होने वाले रेल के डिब्बे का वहाँ निर्माण हुआ, जिसकी वजह से 1964 में उस कारखाने को पुरस्कृत किया गया था। 1973 में सेना के टैंक ढोने वाली गाड़ियों का वहाँ निर्माण हुआ, जिसकी वजह से 1979 में उसको फिर पुरस्कृत किया गया, मगर इधर सरकार की बुरी निगाह उस कारखाने पर है और उस कारखाने को धीरे-धीरे उठाने की साजिश चल रही है। मैं इस सम्बन्ध में दो बार रेल मंत्री जी से भी मिल चुका हूँ। रेल मंत्री जी ने बहुत उदारतापूर्वक यह आश्वासन मुझे दिया है कि इसको देखूंगा। मैं पुनः रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि उस कारखाने को वहीं पर रहने दिया जाय जिससे लोगों में असन्तोष नहीं फैले।

मैं आपके सामने समस्तीपुर के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ कि 1990 में समस्तीपुर में 50 डीजल शेड निर्माण के लिए स्वीकृति मिली थी और इस साल के बजट में भी केवल 8-9 हजार रुपया उसके लिए दिया गया है वह 8-9 हजार रुपया केवल उस स्कीम को जिंदा रखने के लिए दिया गया है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि 50 डीजल शेडों का निर्माण वहाँ पास है, जो स्वीकृत है, जो रेलवे मंत्रालय से उसको जल्द लागू किया जाय।

मैं कहना चाहता हूँ कि समस्तीपुर रेल मण्डल का मुख्यालय है और जिले का मुख्यालय भी है मगर वहाँ सटे हुए स्टेशन पूसा रोड से सामंजस्य जैसे रेलवे स्टेशन के नियंत्रण का काम सोनपुर मण्डल से देखा जाता है। लोगों की सुविधा के लिए और विभाग की सुविधा के लिए उसको सोनपुर मण्डल से न कराकर समस्तीपुर से ही कराया जाय।

मैं कहना चाहता हूँ कि समस्तीपुर मण्डल मुख्यालय के आर०पी०एफ० कालोनी स्थित दुर्घा-स्थान के सामने रेलवे लाइन पर एक रेलवे लेविल क्रासिंग बनाया जाय, क्योंकि, रोज उस रास्ते से 5-7 हजार आदमी पार करते हैं। सोनपुर से बछवाड़ा तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन के लिए 1990 में पास किया गया था, उसको बनाया जाए। दुबहा और पूसा रोड के बीच मैं जो समस्तीपुर के पास बयुआग्राम में रेलवे लाइन पर एक गुमटी बनाने का सर्वेक्षण कई बार हो चुका है, जनहित में उस रेलवे गुमटी को अवश्य बनाया जाय। हाजीपुर-बछवाड़ा के बीच बोचहा रेलवे हास्ट है, उसको स्थाई स्टेशन बनाया जाय। गण्डा एक्सप्रेस एवं गंगा जमना एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर से दिल्ली के बीच चलती है, इनमें से किसी एक गाड़ी को समस्तीपुर से चलाया जाय, क्योंकि, समस्तीपुर रेल मण्डल का मुख्यालय ही नहीं है बल्कि कई क्षेत्रों से आने वाली छोटी लाइन की गाड़ियों के लिए यह अन्तिम पड़ाव है।

मैं कहना चाहता हूँ कि अर्ध असम एक्सप्रेस गाड़ी को समस्तीपुर से रेलवे आरक्षण का एक ली कोटा नहीं है, उस गाड़ी में समस्तीपुर से असम तक आरक्षण का कोटा बनाया जाए।

पटना बिहार की राजधानी है परन्तु समस्तीपुर से पटना आने के लिए कोई भी सीधी गाड़ी नहीं है। पहले दानापुर समस्तीपुर एक यात्री गाड़ी चलती थी, वह बन्द हो गई है, उसको पुनः चलाया जाय। उत्तर बिहार से मुजफ्फरपुर से दिल्ली तक के लिए एक और सुपरफास्ट गाड़ी चलाई जाए। मुजफ्फरपुर से भागलपुर के बीच, जो दोनों व्यावसायिक संप्टर हैं, कोई भी सीधी रेलगाड़ी नहीं चल रही है, अतः इसके बीच एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जाय। पटना से नई दिल्ली के बीच धमजीवी एक्सप्रेस चलती है मगर उसमें पेट्री कार नहीं है। इसके बारे में मैंने रेलवे मंत्री जी को कई बार लिखा है, उसमें पेट्री कार की व्यवस्था की जाए। कलकता से चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस जो दिल्ली जाती है, उसको कम से कम सप्ताह में 2-3 दिन पटना होकर चलाया जाय, क्योंकि पटना बिहार की राजधानी है और राजधानी से राजधानी एक्सप्रेस को चलाना मौजूहाना।

बछवारा-हाजीपुर रेलवे के बीच शाहपुर पटोरी-बासुदेवपुर चन्दल रेलवे स्टेशन के बीच बाल सिरदिलपुर में एक रेलगुमती का निर्माण किया जाए। इसका सर्वेक्षण भी हो चुका है। इसी प्रकार आरा-ससराम रेलवे जो कई वर्षों से बंद पड़ा है, उस पर सौ चाबल की मिलें हैं, औद्योगिक बालमिया नगर है, यह कई जिलों को जोड़ने वाली लाइन है, उसको भी शीघ्र बनवाने का काम किया जाए। गंगा पर दीबा से पहलेजा तक रेल पुल बनवाया जाए, इसका भी सर्वेक्षण हो चुका है। यह पुल अभी तक नहीं बनवाया गया है, इसको भी शीघ्र बनवाया जाए।

अन्त में, एक बात मैं भ्रष्टाचार के बारे में कहना चाहता हूँ। रेल में भ्रष्टाचार की वजह से रेल को भी बहुत चाटा उठाना पड़ता है। मेरा क्याल है, 1990 में अखिल भारतीय रेल मजदूर यूनियन के तत्वाधान में एक सम्मेलन किया गया था—“भ्रष्टाचार मिटाओ” और उसके मुख्य अतिथि श्री जीव फर्नांडीज साहब थे। उस सम्मेलन का मुझे उद्घाटन करने का मौका मिला था। उस वक्त कुछ कार्य-वाही की गई थी भ्रष्टाचार मिटाने के लिए। रेलवे में भ्रष्टाचार नियुक्ति से लेकर, (रेलवे भर्ती बोर्ड में) अधिकांश कामों में चलता है। मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा, जैसे शरीफ साहब हैं, जैसा उनका नाम शरीफ साहब है, उसके अनुसार वे काम करें और रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार को अवश्य कम करें।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री ब्रह्मानन्द शंकर (मुरैर) : उपाध्यक्ष महोदय, जनविरोधी इस रेलवे बजट पर आपने बोलने के लिए समय दिया, इसलिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

रेल मंत्री जी ने अपने बजट प्राषण में कहा है—“देश अर्ध व्यवस्था के क्षेत्र में सरकार की नई सोच और नई नीति के अनुरूप रेल संगठन और प्रशासन को अधिक परिवर्तनशील बनाने की जरूरत है।” मैंने रेल बजट को देखा और देखने के बाद कहीं भी नई सोच और नई नीति नहीं दिखाई पड़ा। आज तक जो कुछ भी देखने को मिला है और पढ़ने को मिला है, खास कर जो इन्होंने आर्थिक नीति के सम्बन्ध में कहा है, उसके अनुरूप रेल बजट को इन्होंने डाला है। यह एक जरूर पुरानी चीज है, लेकिन

नई चीज, तो, उम्में, कुछ नहीं है। हमने निजीकरण की बात कही है, तो सदियों से निजी स्वामित्व पर आधारित समाज, दुनिया में है। उसके बाद हमारे समाज में देश और दुनिया को यह देखने को मिला है कि समाज पर आधारित अर्थ-व्यवस्था है। हमने देखा कि नई चीज और अभी भी है। तीसरी बात आजादी के बाद हमारे देश में मिश्रित अर्थ-व्यवस्था भी चलाने की कोशिश की गई और लगातार 45 वर्षों से हमारे देश के अन्दर इस अर्थ-व्यवस्था को चलाया गया है। यह भी एक नई बात कही गई। चौथी चीज-सी नई बात है इसको बताया जाना चाहिए, जोकि इसमें दिखाई नहीं पड़ती है। अगर रेल मंत्री जी यह समझते हैं कि बहुराष्ट्रीय कंपनियों, अन्तरराष्ट्रीय मुद्राकोष, विश्व बैंक के निर्देश पर किसी भी देश को चलाना, देश की अर्थ नीति को चलाना एक नई नीति है या नई सोच है, तो मैं समझता हूँ कि यह भी नई सोच और नई नीति नहीं है। इसलिए मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि अर्थ नई नीति और नई सोच की बात न करें। इसको आप हटायें और कहें कि सदियों से पुरानी जो चीज चल रही है, उसी-को हम फिर से चलावा-चाहते हैं।

दूसरी बात समान विकास की कही गई है। समान विकास की बात बजट में नहीं है, बल्कि असमान है। मैं आपको इसका एक उदाहरण दे सकता हूँ। हमारे जमालपुर क्षेत्र में उन्नीसवीं सदी में बनें तो, एक कारखाना स्थापित किया था। उसमें आजादी से पहले 22 हजार मजदूर काम कर रहे थे। वहाँ पर स्टीम इंजन की मरम्मत का काम होता था और अभी भी कुछ हो रहा है।

जब सिक 12 हजार मजदूर इसमें काम कर रहे हैं, 10 हजार मजदूर कहां चले गए। देश की आजादी बड़ी है, उस इलाके की आजादी बड़ी लेकिन अब 12 हजार मजदूर काम करते हैं और इस बजट में कहा गया है कि वो हजार तक स्टीम से चलने वाले जितने भी इंजन हैं उनको समाप्त कर दिया जाएगा और जब जमालपुर कारखाने का क्या होगा, जो ऐशिया का सबसे बड़ा कारखाना था। वहाँ काफी कुशल मजदूर हैं, जहाँ रेलवे की जमीन बहुत बड़े भूभाग में अभी भी फेंकी हुई है, बहुत बड़े बड़े ब्लॉक अभी भी हैं और जहाँ करोड़ों की मशीनें अभी भी जमालपुर कारखाने में पड़ी हुई हैं और जब जमालपुर कारखाने की करोड़ों की मशीनों और कलपुजों को लौहे के दाम किलो और टन में बेचा जा रहा है जबकि उसका इस्तेमाल एक नये कारखाने, एक नयी फैक्ट्री को स्थापित करने में लगाया जा सकता था, बैंगन फैक्ट्री और कोच फैक्ट्री स्थापित करने में लगाया जा सकता था और वहाँ लोगों को काम दिया जा सकता था लेकिन यह नहीं हो रहा है, क्या यह समान विकास या असमान विकास की नीति का उदाहरण है या नहीं?

इसलिए मैं कहना चाहूँगा मंत्री जी से कि वे इस सम्बन्ध में विचार करें और रेलवे कारखाना जमालपुर में बैंगन और कोच फैक्ट्री स्थापित करने के लिए कार्यवाही करें और इस सम्बन्ध में जब मैंने पहले पत्राचार किया तो उन्होंने कहा था कि इनफ्रास्ट्रक्चर वहाँ नहीं है और जब हमने बताया कि इनफ्रास्ट्रक्चर है तब वह कहते हैं कि देश के अन्दर बैंगन फैक्ट्री और कोच फैक्ट्री के लिए इतना कैपेसिटी है कि आज दूसरे कोच फैक्ट्री और बैंगन फैक्ट्री खोलने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन जनवरी महीने में हमारे जो रेलवे के स्टेट मिनिस्टर हैं मल्लिकार्जुन जी, उनका बयान हमने पढ़ा है उन्होंने कहा कि हमारे देश को 38 हजार बैंगन की जरूरत है लेकिन अभी देश में मात्र 18 हजार बैंगन है जिनमें से 11 हजार बैंगन सिर्फ कोयले की दुलाई में लग जाते हैं तो परस्पर विरोधी बातें हो रही हैं। इसलिए हम आपसे कहना चाहते हैं कि आपको जरूरत 38 हजार बैंगन की जरूरत है और अभी जो वर्तमान देश की स्थिति है जहाँ भी बैंगन फैक्ट्री और कोच फैक्ट्री है उससे आपका काम नहीं चल रहा है इसलिए

जमशेदपुर कारखाना जहाँ बरसों से कुशल बज्जट है, जहाँ करोड़ों की मशीनें पड़ी हुई हैं, जिस मशीन के पुर्जों का इस्तेमाल किया जा सकता है जिसमें आपकी ज्यादा पूंजी नहीं लगानी पड़ेगी, जिस जमशेदपुर में बड़े-बड़े भू-भाग में अभी भी रेलवे का जमीन पड़ा हुआ है, जमीन आपको नहीं खरीदनी पड़ेगी, इसलिए कम लागत से आप इस फैक्ट्री को तैयार कर सकते हैं।

दूसरी बात इस संबंध में कहना चाहता हूँ जमशेदपुर कारखाने के आधुनिकीकरण के लिए, इस बजट में: खर्च 32 या 33 करोड़ की व्यवस्था की गई है, 6 जनवरी को मुख्य कारखाना प्रबंधक जमशेदपुर के हैं उन्होंने प्रेस कॉन्फ्रेंस किया था और उन्होंने कहा था कि 65 करोड़ की व्यवस्था की जाएगी लेकिन जब मैंने बजट देखा तो उसमें मात्र 32 या 33 करोड़ है और इससे आधुनिकीकरण का काम नहीं हो सकता है। इसमें हम कहना चाहते हैं कि इस राशि को बढ़ाना चाहिए, इसमें और धन लगाना चाहिए और कम से कम 85 करोड़ रुपए इसमें लगाना चाहिए। भागलपुर खंड में मुनेर, भावलपुर, जमशेदपुर और ब्यूल के बीच में दोहरीकरण का काम किया जा रहा है, जिसमें 31 करोड़ रुपए के लगभग खर्च किए जा चुके हैं लेकिन रतनपुर से जमशेदपुर जो 6 किलोमीटर पड़ता है, उस खंड में उसको छोड़ दिया गया है। कजरा से ब्यूल जो 16 कि० मी० पड़ता है उसको छोड़ दिया गया है और यह 31 करोड़ रुपए लगभग के बाद भी लगभग 22 कि० मी० अगर आप छोड़ देंगे तो यह 31 करोड़ रुपए जो खर्च करने लगे हैं, दोहरीकरण के लिए और जिस उद्देश्य से ये धारणें लगाए हैं उस उद्देश्य की पूर्ति नहीं होगी।

इसलिए हम कहना चाहते हैं कि इस 22 कि० मी० का दोहरीकरण भी आप करें और बजट में इसके लिए आप व्यवस्था करें। इसके साथ ही हम आपसे यह कहना चाहते हैं कि बिहार के अम्बर दुमका और हजारीबाग दो कमिश्नरी हैं और यह कमिश्नरी का मुख्यालय है जहाँ झारखंड का आन्दोलन चल रहा है जो बरसों से विकास के लिए मेहनत है, रेल लाइन अभी तक हजारीबाग और दुमका तक नहीं लाया जा सका है। इसलिए आज आदिवासी झारखंड राज्य की मांग उग्र रूप धारण करती जा रही है। इसका मुख्य कारण यह है कि आजादी के बाद इस आदिवासी क्षेत्र की उपेक्षा की गई है और उस ओर ध्यान नहीं दिया गया है। रेलों के विकास के बारे में कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ कि हजारीबाग और दुमका को रेल पटरियों से जोड़िए और सही मायने में समान विकास की जो बात आप करते हैं, उसको कीजिए। असमान विकास का यह क्षेत्र एक उदाहरण है।

उपाध्यक्ष महोदय, जहाँ तक रेलवे में भ्रष्टाचार का सवाल है, जितने पैसे और समय का प्रावधान किया जाता है, वह निरंतर बढ़ता जाता है और इस वजह से रेल विभाग को करोड़ों रुपयों का घाटा होता है। विकास कार्य में लगने वाली राशि का एक बहुत बड़ा हिस्सा भ्रष्टाचार में चला जाता है। इसीलिए मेरा मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि जितनी राशि स्वीकृत की जाए और जितने समय में उस काम को करने का प्रावधान किया जाए, उसी राशि और उतने ही समय में उस काम को पूरा करने की व्यवस्था करें, ताकि धन और समय की बचत हो सके और भ्रष्टाचार को समाप्त किया जा सके।

अब जो भाड़े में वृद्धि की गई है, इसके लिए भी मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूँ। 10 किलोमीटर तक की यात्रा पर कोई वृद्धि नहीं की गई है। यह उसी तरह की बात है जैसे देहात में बच्चे

के हाथ में काठ का खिलौना पकड़ा दिया जाता है। इससे रोते हुए बच्चे की भूख तो नहीं मिटती, लेकिन उसका मन बहल जाता है। रेलवे मंत्री जी ने कुछ इसी तरह का काम 10 किलोमीटर तक की यात्रा में बुद्धि न करके किया है। आज 10 किलोमीटर की यात्रा का शोषित, दमित, पीड़ित और गरीब लोगों के लिए कोई मायने नहीं रखती है। इसके लिए मेरा अनुरोध है कि कम से कम 100 किलोमीटर तक की यात्रा पर कोई भाड़ा बुद्धि नहीं की जानी चाहिए और की गई बुद्धि को वापिस लिया जाना चाहिए। इसी तरह से 5 परसेंट से 20 परसेंट तक भाड़ा बुद्धि निचले दर्जे सीजनल टिकट और ऊंचे दर्जे में की गई है, इस सबको मिलाया जाए तो यह बुद्धि 27 फीसदी बैठती है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि 100 किलोमीटर तक की यात्रा को इससे मुक्त रखा जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, जिन विकास कार्यों का मैंने जिक्र किया है, उनको भी योजना में सम्मिलित करने का कष्ट करें। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री महोदय ने रेल यात्रियों पर जो क्रूर हमला किया है, उसका कारण मैं इस बजट का विरोध करता हूँ। रेल बजट यात्री विरोधी, एंटी कम्युटर, एंटी बकिंग क्लास, एंटी मिडिल क्लास होने के कारण इस बजट का मैं कड़ा विरोध करता हूँ। मैंने इसलिए कटमोशन भी दिए हैं और मैंने ही नहीं, मेरी पार्टी की ओर से 50 सांसदों ने इसके विरोध में कटमोशन दिए हैं। सीजन टिकट में जो भाड़ा बुद्धि की गई है, वह अन्यायपूर्ण, अनबियरेबल, इनइक्वीटेबल है, इसलिए भी हम इसका विरोध करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, सबसे बड़ी बात यह है कि अर्थ-मंत्री को देश के रेल-मंत्री से अधिक ताकत-वर माना जाता है। अधिक मामलों का जहाँ तक सम्बन्ध है, यह बजट ऐसा है जिससे यह पता चलता है कि अर्थ-मंत्री से ज्यादा रेल मंत्री ताकतवर हैं। फाइनांस मिनिस्टर के पास सारे टैक्स बढाने की शक्ति होती है, अलग-अलग विभाग है, कारपोरेशंस है, इनकम टैक्स है, कस्टम ड्यूटी है, इस सब का बावजूद अर्थ-मंत्री श्री मनमोहन सिंह जी ने सारे देश के लिए 983 करोड़ रुपए के टैक्स लगाए हैं। हमारे रेल मंत्री ने केवल रेलगाड़ियां चलाने के लिए रेल किराए और फ्रंट में जो ज्यादा भार डाला है, एडीशनल किराया लगाया है वह 366 करोड़ है। यानी अर्थ-मंत्री जी ने जितने टैक्स बढ़ाए उससे 150 परसेंट ज्यादा हमारे रेल मंत्री जी ने बढ़ोत्तरी की। जनरल बजट जितना खतरनाक है उससे अधिक खतरनाक और लोगों को परेशान करने वाला यह रेल बजट है। इसलिए मैं इसका विरोध करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि रोज देश में प्रवास करने वाले एक करोड़ यात्री हैं। इन एक करोड़ यात्रियों में से जो हमेशा प्रवास करने वाले होते हैं, मंथली सीजन टिकट वाले और क्वाटरली सीजन टिकट वाले वे 58 लाख हैं। ये मासिक किराए या सीजन टिकट से प्रवास करने वाले लोग हैं। इसमें 50 लाख लोग अकेले मुम्बई शहर में हैं। मुम्बई शहर के 70 परसेंट, कलकत्ता के 7 परसेंट, मद्रास के 7 परसेंट हैं। केवल इनके लिए ही किराए में बुद्धि हुई है, ऐसा नहीं है। जहाँ-जहाँ सीजन टिकट चलता है—दिल्ली से गाजियाबाद, बंगलौर से मैसूर, पुणे से चिचवड, इस प्रकार जहाँ-जहाँ मासिक किराया चलता है वहाँ-वहाँ इस प्रकार के टैक्स बढ़े। इसका मतलब होता है कि देश के 75 लाख पैसेजर्स इस प्रकार की किराए बुद्धि का बोझ जाना है।

यह बोझ देते समय स्वयं रेल मंत्री ने लोगों को घुमराह करने की कोशिश की। यह वास्तव में लोगों के साथ फ्राड है घोषा है।

उपाध्यक्ष जी, रेल मंत्री जी ने जो पुस्तक बजट की दी है उसमें 3 पेज पर लिखा है :—

[अनुवाद]

दूसरे दर्जे के मासिक सीजन टिकट के किराए में विभिन्न दूरियों के लिए मीजुरा 8 से 23 इकतरफा यात्रा किराये में एक की वृद्धि करने में 9 से 24 करने का प्रस्ताव है। इसकी तुलना में प्रथम दर्जे के मासिक सीजन टिकट में दूसरे दर्जे के मासिक सीजन टिकट के किराये की तुलना में तदनुकूल चौगुनी वृद्धि की जाएगी।

[हिन्दी]

मतलब जो 8 है उसको 9 किया है और 23 को 24 किया है। लेकिन इसका असर क्या होता है? इसका असर बर्कआउट किया और बर्कआउट करने के बाद मतीबा यह निकलता है कि सामान्यतः रोज प्रवास करने वाले, जो 26 से 35 किलोमीटर रोज प्रवास करते हैं उनके लिए महीने में 33 रुपए का अतिरिक्त बोझ है सैकिण्ड क्लास सीजन टिकट वालों के लिए है और जो 100 से 120 किलोमीटर तक प्रवास करते हैं उनके लिए 52 रुपए मंजली एकदसा बोझ है। लगता है 8 से 9 और 23 से 24, लेकिन आम आदमी, जो पगारदार है, नौकरी करने वाला है, इण्डस्ट्रियल वर्कर है, एक महीने में उसको 52 रुपये एकसट्टा देने पड़ेंगे। कितना अभ्याय है यह। आम आदमी इसको सहन नहीं कर सकता है। इसलिए आपको इसमें परिवर्तन करना ही चाहिए।

पिछले तीन सालों के किराए का आप विचार करें। मेरे पास तीन साल के सीजन टिकट के फेयर का रिकार्ड है। मुम्बई से बिहार 60 किलोमीटर का अंतर है वहां 1989 में सीजन मंजली टिकट सैकिण्ड क्लास का 60 रुपए का था उसको बढ़ाकर अब 116 रुपए कर दिया है। यानी डबल कर दिया गया है। इसलिए इतनी बढ़ोतरी जो आपने की, उसका समर्थन कौन कर सकता है और आम आदमी समर्थन कैसे कर सकता है। इस तरह से घर से काम की जगह तक जाने के लिए जो समय लगता है उसकी कीमत ज्यादा हो गयी है। अतः यह सहन करने के परे है। इस प्रकार की वृद्धि आपने स्वयं की है।

उपाध्यक्ष महोदय, यह जो सारी बात हुई, हमने रेल मंत्री जी से बात की। रेल मंत्री का भकेने का यह मामला नहीं होगा, इसलिए हमने प्रधानमंत्री से मुलाकात की। मैं और प्रो० राम कापसे गए, क्यों हम दोनों उ-नगर के प्रवासियों के प्रतिनिधि भी हैं। प्रवासियों से हमारा सम्बन्ध है। जब हमने प्रधानमंत्री जी को बताया कि आपने इतना कैसे बढ़ाया तो उन्होंने कहा कि मुझे बताया गया था कि बढ़ोतरी मामूली सी है, थोड़ा सा फर्क होने वाला है। जब हमने फिगर्स दिए तो उन्होंने बताया...

[अनुवाद]

“मैं रेल मंत्री को मुम्बई के सांसदों के साथ विचार-विमर्श करने की सलाह को दूंगा।”

[हिन्दी]

मुम्बई के सांसदों के साथ आप इस विषय की सलाह कीजिए, यह बात हमको प्रधान मंत्री जी ने कही और उसी प्रकार का उन्होंने रिबार्क लगाकर रेल मंत्री जी के पास भेज दिया। हम तबसे राह देख रहे हैं कि रेल मंत्री जी दोबारा चर्चा करने के लिए बुलाएंगे। मुम्बई कांग्रेस के अध्यक्ष श्री मुरली देवरा और श्री शरद दिवे ने विरोध किया और लगता है कि श्री सुनील दत्त साहब भी विरोध करेंगे जिसका विरोध आमतौर पर सारा सदन कर रहा है। किराए की बृद्धि करना जनहित में नहीं है और यह कांग्रेस पार्टी के हित में भी नहीं होगा। (व्यवधान)

इत्यास मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : कारपोरेशन इलेक्शन में क्या हुआ।

श्री राम नार्दक : उसमें 112 कांग्रेस और रिपब्लिकन पार्टी के चुनकर आए हैं और आपका बजट कब आया। आप लोगों में सचमुच में हिम्मत होगी तो मैं आप लोगों को चुनौती देना चाहता हूँ कि आप फिर से चुनाव कराकर देखिए। आपको पता लगेगा कि किराया बृद्धि कितनी हो रही है इसका मुम्बई के लोगों को पता ही नहीं चला। (व्यवधान)

श्री सुनील दत्त (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : मुम्बई के लोगों को पता था कि बजट आने वाला है और इन्फ्लेक्शन होने वाला है, हमारे पास चिट्ठियाँ भी हैं... (व्यवधान)

श्री राम नार्दक : क्या मुम्बई का आम आदमी इसका समर्थन करेगा। यह सारे देश का भाँपला है। आपका चरल मामला नहीं है... (व्यवधान)

श्री जनोरजन भक्त (अहमदनगर और निकोबार द्वीपसमूह) : आप मुम्बई क्यों बोलते हैं।

श्री राम नार्दक : मुम्बई का जिक्र क्यों करता हूँ उसका कारण यह है कि वहाँ पर आज सारे हिन्दुस्तान में एक कंग्रेज लोग रोज प्रवास करने हैं, उसमें 50 लाख मुम्बई के लोग हैं। बम्बूर जाने वाली गाड़ियों के एक कोच में 10 लोग बैठते हैं। आपके रेल ब्यूरोट पेपर के अनुसार जो अकामित हुआ है उसके अनुसार मुम्बई की एक लोकल रेल कोच में 40 लोग जाते हैं। सत्तर कक्षा और चार स्त्री कक्षा, इस पर विचार कीजिए। (व्यवधान)

श्री सन्तोष मोहन देव : दूसरे किधर टिकट परचेज करते हैं।

श्री राम नार्दक : आप मुम्बई के लोगों को बदनाम कर रहे हैं। मुम्बई के लोग बिना टिकट प्रवास करने वाले नहीं होते। अपने मुम्बई साथियों को पूछिए। हम लोग ईमानदारी से चलने वाले लोग हैं।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सन्तोष मोहन देव : आप गलत उद्धरण दे रहे हैं। आप गलत आंकड़े दे रहे हैं। एक ही लोग यात्रा कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री राम नाईक : बाहर जाने वाली गाड़ियों के एक कोष में 70 लोग होते हैं और वहाँ मुम्बई में चार सौ लोग प्रवास करते हैं।

[अनुवाद]

श्री पी० सी० बामस (मुबलपुजा) : भाजपा ने क्या किया ? आपने उनका कुछ नहीं बिनाका था। वे लोग आपके बिचड़ क्यों हो गए ?

श्री राम नाईक : यह मामला इस या उस चुनाव का नहीं है। यदि आपके मित्र निष्ठावान हैं तो वह आपको बताएंगे। आप यह कह रहे थे और गरीबों का उपहास कर रहे थे। यह उनके भाव पर नमक छिड़कने वाली बात है। आप यहाँ उनका मजाक उड़ा सकते हैं क्योंकि आप बहुमत में हैं। लोग आपको बताएंगे।

[हिन्दी]

मुम्बई शहर ऐसा है कि चुनाव आया और आपको जिता दिया। लेकिन बाव में तीन दिन तक गाड़ियाँ बंद रहीं। वहाँ पर किसी की जाने की हिम्मत नहीं थी। आप अफर देखने के लिए आइए। ऐसे विवाद में मैं नहीं जाना चाहता। इसके लिए समय खराब नहीं करना चाहता। मुम्बई शहर पर अन्याय किस प्रकार से हो रहा है ? 6 मास को मैंने एक अतिरिक्त प्रश्न दिया था उसमें पूछा था कि मुम्बई शहर में ही 1990-91 में कितना टैक्सेज इकट्ठा हुआ। उसके जो फिगर्स हैं उसके अनुसार।

[अनुवाद]

केन्द्रीय उत्पाद मुल्क	5,354 करोड़ रुपए;
सीमा शुल्क	9,830 करोड़ रुपए;
आय कर	3,278 करोड़ रुपए;

इस प्रकार 1990-91 में कुल संचित राशि 17,662 करोड़ रुपए थे। यह मुम्बई द्वारा केन्द्रीय कोष में योगदान था।

प्रश्न यह था :

“मुम्बई के बिकास के लिए कितनी राशि खर्च की गई ?”

उत्तर यह है :

“नौवें वित्त आयोग की सिफारिशों के अनुसार केन्द्र सरकार ने महाराष्ट्र सरकार को 48 करोड़ रु० का अंश जारी कर दिया है। अलग-अलग वार्षिक विवरण इस प्रकार है :

1989-90	26 करोड़ रुपए
1990-91	7.71 करोड़ रुपए

[हिन्दी]

यानि जो शहर 17 हजार करोड़ एक माल में टैक्सेज का देता है उसके विकास के लिए आप उस साल में 7.71 करोड़ दे रहे हैं। यह कहां का न्याय है। कितना अन्याय आप करेंगे? इस प्रकार जो अन्याय है इस प्रकार का सौतेली मां जैसा व्यवहार है इसके कारण मुम्बई का आदमी गुस्से में है। वह बगावत करेगा। जैसे ही आपका बजट आया दूसरे दिन वहां तीन दिन तक गाड़ियां बन्द रहीं, फिर परीक्षाएं होनी थीं इसलिए उन्होंने अपना आन्दोलन बापस से लिया।

जो रेलवे का स्टेटस पेपर है जिसमें कहा गया है कि मुम्बई में बड़ा सुधार करना है तो दो हजार करोड़ रुपए की स्कीम है जो उन्होंने दी है। यह तभी हो सकता है जब व्यवहार में वह आये। इससे कुछ भीड़ कम होने की सम्भावना है। इसमें से एक भी प्रोजेक्ट नहीं लिया गया है। मेरा निवेदन है कि उसमें कई महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट्स काम में लेने चाहिए।

उपाध्यक्ष जी, जहां तक कलकत्ता की बात है। जो मेट्रोपोलिटन सिटी है, सबबन सिटी के लिए इस साल कितना प्रावधान किया है वह पृष्ठ 8.03, पर है... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री लईच : मुम्बई के दैनिक यात्रियों की शिकायतों पर भी कृपया ध्यान दें।

श्री पी० एम० लईच (लक्षद्वीप) : आप मुझे ध्यान देने के लिए कह रहे हैं या मंत्री जी को ?

श्री राम नाईक : मैं आपका भी ध्यान आकृष्ट करना चाह रहा हूं। अन्त में हम सभी को मत देना है... (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० मल्लिकार्जुन) : यह मुम्बई की समस्या है मैं इस पर पूरा ध्यान दे रहा हूं... (व्यवधान)

श्री राम नाईक : हम आपके आभारी हैं। इस बजट में मुम्बई को 32 करोड़ रुपया मिला है, कलकत्ता को 125 करोड़ रुपया और मद्रास को 14 करोड़ रुपया दिया गया है।

[हिन्दी]

मुम्बई में 76 प्रतिशत कम्प्यूटर्स हैं उनके लिए 32 करोड़ और कलकत्ता के 17 प्रतिशत कम्प्यूटर्स के लिए 125 करोड़। यह आप कमलिफ कर रहे हैं? मुम्बई में आदमी को इससे गुस्सा तो आयेगा ही क्योंकि उसके साथ सौतेली मां जैसा व्यवहार हो रहा है। इसलिए उसको दोष नहीं देना चाहिए।

आपने कहा है आठवीं पंचवर्षीय योजना फाइनल स्टेज पर है, मैं जानना चाहता हूं कि कम से कम आपने योजना आयोग के पास कौन-कौन से प्रोजेक्ट्स दिए हैं मंजूर करने के लिए, वह हमें बतायें।

[अनुवाद]

आप सभा को विश्वास में लें और कहें कि ये प्रस्ताव आपने योजना आयोग के समक्ष रखे हैं। उस आधार पर हमें यह बताने में आसानी होगी कि आप सही दिशा में जा रहे हैं या नहीं।

[हिन्दी]

एक बार आपको इस हानत को देखते हुए बजट में क्या प्रोवाइड करना ही चाहिए। एक योजना है वह है सबसे अधिक फ़ाउण्डेशन (फीड) वाली बोरीबली से चिरार की। उसमें चौहरी क्वाड्र-पर्सिंग करने का प्रयोजन दिया गया है। उसका एस्टीमेट पूरा हो गया है, उसकी कॉस्ट कितनी है वह भी बर्कआउट किया है। आपने इसमें शामिल नहीं किया है। आप तय करें कि मुम्बई के लोगों के लिए जो यह महत्त्वपूर्ण प्रोजेक्ट है वह तो कम से कम आपको देना चाहिए।

नये डिब्बे कितने आने वाले हैं, इसका कोई उल्लेख नहीं है, कितनी गाड़ी नयी चलने वाली है, कितने ई० एम० यू० के रैक्स आने वाले हैं? लोगों की मांग है कि 9 डिब्बे की बजाय 12 डिब्बे का ई० एम० यू० रैक चलाया जाये लेकिन उसका कोई उल्लेख नहीं किया है। इसलिए मांग के अनुसार रैक करने की योजना आपको कुछ स्तर पर वार-कुटिंग लेबल पर करनी चाहिए। यदि ऐसा करते हैं तो कोई रास्ता निकल सकता है।

[अनुवाद]

आपने एक दूसरी कमेटी रेलवे यात्रा भाड़ा और माल भाड़ा कमेटी डा० डी० एम० नाम्बुदरप्पा की अध्यक्षता में गठित की है।

[हिन्दी]

यह आपने भाषण में दिया उस कमेटी का टर्म्स ऑफ रेफरेंस एडवर्टाईज किया है लेकिन उस कमेटी ने काम बराबर शुरू नहीं किया है।

[अनुवाद]

वे सांसदों को लिखकर दे सकते थे और उनसे उनके विचार मांग सकते थे।

[हिन्दी]

इसलिए जब आपने एक कमेटी अपायंट की है इस कार्य को देखने के लिए तो उसकी रिपोर्ट आने से पहले किराया बढ़ाया, ऐसा नहीं करना चाहिए था। इसलिए मैं चाहता हूँ कि उस कमेटी को निर्देश दीजिए कि पहले लोकसभा और राज्यसभा के सदस्यों से अपनी राय जानने के लिए कोशिश करें। यदि ऐसा नहीं होता है तो बात आगे नहीं बढ़ेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात कहकर अपना भाषण समाप्त करूँगा। दो हप्ता करौड़ रुपए

का प्लान है तो इतना पैसा केवल किराया बृद्धि से नहीं आता है। आप जानते हैं कि मुम्बई के एम० पी० जे ने सुझाव दिया कि रेलवे की जो सरप्लस लैण्ड है, उसको कमर्शियलाईज करे और जो इससे पैसा आयेगा, वह सबरबन विकास के लिए उपयोग में लाया जाये जो अब तक नहीं किया गया है और न उसका कोई फंसला किया है। बम्बई शहर में बैंकों में लोगों के करोड़ों रुपए जमा हैं।

[अनुचाव]

मुम्बई की जमा राशि उपयोग रेल विभाग द्वारा किया जा सकता है। आपने केवल बैंकों को निर्देश दे कि उसमें से मात्र पांच प्रतिशत राशि का वह इसमें निवेश करें। इसमें आपको पर्याप्त धन प्राप्त हो जाएगा।

[हिन्दी]

मुम्बई के आदमी पैसा दे सकते हैं लेकिन आप उनके लिए कोई योजना नहीं करेंगे और कहते रहेंगे कि पैसा नहीं है, पैसा नहीं है तो ऐसा कैसे चलेगा? इसलिए आवश्यक बात यह है कि सारे मुम्बई सबरबन सैक्शन का काम किस प्रकार चलता है, यह देखने के लिए जमाना बदल रहा है, ऐसा आप बोल रहे हैं तो आप सबरबन के लिए सेपरेट कारपोरेशन बना लीलिए।

[अनुचाव]

हिसाब-किताब असग रखें। सब कुछ अलग रखें।

[हिन्दी]

उसके बाद फिर आपको पता चलेगा कि मुम्बई का आदमी यह बात कहता है।

उपाध्यक्ष महोदय, एक अन्तिम बात कहता हूँ कि आपने यूनियन्स के कामगारों के बारे में कहा है लेकिन आप यूनियन के साथ न्याय नहीं कर रहे हैं। आपको रेकोगनीशन किस आधार पर देनी चाहिए, इसके बारे में पिछले दो साल से ऐसा ही हो रहा है।

[अनुचाव]

आप मजदूर संघों को उनके सदस्यों की संख्या के आधार पर मान्यता प्रदान नहीं कर रहे हैं।

[हिन्दी]

तो मेरा कहना यह है कि आप यूनियन को उनकी संख्या के अनुसार मान्यता दें। मेरा संबन्ध भारतीय मजदूर संघ से है लेकिन आपकी कृपा नहीं चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि आप रेलवे यूनियन के एम्प्लॉईज के रिकांडेंस देखिए और उसके आधार पर जब तक वह काम आप पूरा नहीं करते हैं।

[अनुचाव]

प्रत्येक मजदूर संघ को अपनी शिकायतों को बताने का अधिकार दें।

[हिन्दी]

आज यह ऐसा हो रहा है कि रेलवे प्लेटफार्म पर कर्मचारियों की दूसरी घुनघन चर्चा दृकदृष्टा करती है इसको मान्यता नहीं है ऐसा कह कर...

[अनुवाद]

आप उनके बिछड़ मुकबसे दायर कर रहे हैं।

[हिन्दी]

उनको शो कॉज नोटिसेज दिए जा रहे हैं। कुछ रिकार्ड मेरे पास हैं जिसमें आपको दिखाया जाता है। आप इस प्रकार का अन्याय मत करें। आप...

सारी बात देखते हुए आप कृपा करके क्वाल में रखें कि हमारा समय समाप्त होने के लिए आ रहा है और इससे अधिक बोझ हम लोग सहन नहीं कर सकते हैं, आखिर सहनशीलता की भी कोई सीमा होती है। यह सीमा अब समाप्त हो गयी है। इसलिए मेरी आप से हाथ जोड़कर प्रार्थना है कि न केवल मुम्बई की जनता की ओर से बल्कि देश के उन सीजन टिकट वाले लोगों की ओर से प्रार्थना है कि आपने इसमें जो इतना अधिक किराया बढ़ाया है, उसको आपका वापिस लेना चाहिए और यदि वापिस नहीं लेते हैं तो हम लोग संघर्ष करते रहेंगे और बाहर भी संघर्ष शुरू करना होगा तथा इस संघर्ष से जो कठिनाइयां होंगी, उसके लिए आप जिम्मेदार रहेंगे। इस भूमिका के बाद आपसे फिर निवेदन है कि आपने मंथली सीजन टिकट फेयर बढ़ाया है, वह टोटल 100% बिबड़ा करना चाहिए, इधर-उधर से 5-10 परसेंट करके समाधान निकलने वाला नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

श्री० पी० एम० सईब (लखनऊ) : तो क्या समर्थन नहीं कर रहे हैं ?

श्री राम माईक : कट मोशन का तो समर्थन कर रहा हूँ लेकिन आपका समर्थन भी मांग रहा हूँ।

श्री भरत खन्ना पटनायक (बोलेनीर) : उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 1992-93 के लिए एक प्रगतिशील रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। बदलते हुए आर्थिक व्यवस्था में रेलवे एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। संसाधनों की समस्याओं और निराशाजनक आर्थिक परिवर्तन में माननीय मंत्री ने समाज के निम्न तबके के लोगों को बिना आहत किए स्पष्ट तौर पर संसाधनों को जुटाने के लिए निरंतर प्रयास किया है। यात्री भाड़े में वृद्धि करके बजट में संसाधनों का बढ़ाने का प्रयास किया गया है और माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है ताकि आवश्यक वस्तुओं का मूल्य स्थिर रखा जा सके और मुद्रास्फीति की प्रवृत्ति को काबू में किया जा सके। माल भाड़े में जो 7.5% की वृद्धि की गयी है वह मुद्रास्फीति की दर से कम है और प्रतिशत जो कोयले की दर में वृद्धि की गयी है वह भी उससे कम है। बेहतर क्षमता के द्वारा दरों में वृद्धि की भरपाई का प्रयास किया गया है। यद्यपि द्वितीय श्रेणी के किराये में वृद्धि वरणबद्ध रूप से की गयी है, तथापि उसके अनुरूप यात्रा

सुविधाओं में वृद्धि नहीं हुई है। रेलवे के कार्य-निष्पादन के सम्बन्ध में मेरा यह कहना है कि विगत वर्ष की तुलना में 1990-91 के दौरान रेलवे के विस्तार में 155 कि०मी० की वृद्धि हुई 1990-91 दौरान माल दुलाई में भी 2.1 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। और इस वर्ष अप्रैल से दिसम्बर के बीच माल दुलाई में 7.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई। उसी तरह यात्रियों के आवागमन में अप्रैल से दिसम्बर 1991 के बीच पर्याप्त वृद्धि हुई है।

फिर भी, रेलवे की परिचालन लागत को कम करने और क्षमता में वृद्धि करने की और अधिक आवश्यकता है। एक निश्चित समय के अंदर रेलवे की भूमि पर अनाधिकार कब्जा को समाप्त किया जाना चाहिए और इस सम्बन्ध में मन्त्रालय द्वारा एक विस्तृत कार्य योजना तैयार की जानी चाहिए ताकि फालतू पड़ी रेलवे भूमि का उपयोग अतिरिक्त राजस्व एकत्र करने के लिए किया जा सके। दूसरा, नयी रेल लाइनों का प्रावधान और वर्तमान परियोजनाएँ अपर्याप्त हैं। कुछ अलाभकारी रेल लाइनों को निजी उपभोक्तकों को सौंप दिया जाना चाहिए ताकि रेलवे पर जो अनावश्यक भार है उसे कम किया जा सके। जबकि जहाँ 'निजी माल डिब्बा' योजना एक सही कदम है। वहाँ कन्टेनर प्रणाली का भी निजीकरण किया जाना चाहिए ताकि मालवाहन का कार्य सुविधाजनक हो सके।

निजी क्षेत्र को खान-पान सेवा सौंपने में सहकारी समितियों को प्राथमिकता देते हुए मन्त्रालय द्वारा एक मार्गनिर्देश तैयार किया जाना चाहिए और खान-पान सेवा स्वास्थ्य सम्बन्धी मान-दंडों को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

रेलवे प्रसासनिक व्यवस्था का पुनर्बिलोकन यह पता लगाने की दृष्टि से किया जाए कि क्या यह वास्तव में आवश्यकताओं को पूरा करने और क्षमता को बढ़ाने में सफल हुई है।

उड़ीसा में रेलवे नेटवर्क के सम्बन्ध में मैं यह यह कहना चाहना हूँ कि बोलंगीर-खुर्दा और और लंगियाड़-जूनागढ़ रेल लाइन परियोजना को आठवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाना चाहिए ताकि बोलंगीर और फूलबनी जैसे अल्पविकसित क्षेत्र इन विकासोन्मुख गतिविधियों का लाभ ले सके। माननीय मंत्री ने बोलंगीर खुर्दा रेलवे लाइन के निर्माण का शिलान्यास भी किया है।

मनेसर-तालचर खण्ड में निर्माण कार्य सम्बलपुर-तालचर रेलवे लाइन परियोजना के तहत बिना किसी विलम्ब के पूरा किया जाना चाहिए। यद्यपि माननीय मंत्री ने नई गाड़ियों को चलाने की घोषणा की है, परन्तु रेलगाड़ियों की सेवा को बेहतर बनाने पर उन्होंने ध्यान नहीं दिया है। समता एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन चलाया जाए। जहाँ तक बोलंगीर जैसे अल्पविकसित क्षेत्र में रेलवे से जुड़ी समस्याओं का सम्बन्ध है मुझे कोई कारण समझ में नहीं आता कि कान्ताबाजी और टिटलागढ़ में रेल उपरिपुल का निर्माण जल्द क्यों नहीं हो सका है। उसी तरह बोलंगीर रेलवे स्टेशन पर निर्माणाधीन विश्रामगृह का निर्माण कार्य जोकि विगत तीन वर्षों से चल रहा है—तुरन्त पूरा किया जाना चाहिए।

8:00 ब० प०

नई दिल्ली से उड़ीसा के बोलंगीर जिले के तितलागढ़ अंशान तक एक सुपरफास्ट गाड़ी आरम्भ

की जाए, ताकि उड़ीसा के उपेक्षित जिले अर्थात् सुम्बरपड़, सम्बलपुर, बोलांगीर, कालाहांडी और फूलबनी को दिल्ली और देश के प्रमुख शहरों से जोड़ा जा सके।

सम्बलपुर रेलवे मंडल में निवोजन के बारे में, उड़ीसा के पश्चिमी हिस्से के क्षिप्रित बेरोजगार, कुशल और अर्द्ध-कुशल श्रमिकों को नये सम्बलपुर रेलवे मंडल में रोजगार नहीं मिल रहा है। इसी वजह से मैं हमारे माननीय रेल मन्त्री महोदय से इस बात की ओर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ। सम्बलपुर रेलवे मंडल में बाहरी लोगों को रोजगार मिल रहा है, परन्तु स्थानीय लोगों को नहीं। अतः, इस असमति को दूर किया जाए और सम्बलपुर जिले के स्थानीय लोगों को इस मंडल में रोजगार प्रदान किए जाएं।

सम्बलपुर जिले का अधिकार क्षेत्र बेलपहाड़ से राऊरकेला और राऊरकेला से रायगढ़ और रायगढ़ से खारियर रोड़ तक का क्षेत्र होना चाहिए।

खड़गपुर से खुरदा रेल-लाइनों का विद्युतीकरण आठवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाए। दाएतारी—बंशपानी के विद्युतीकरण के लिए सरकार द्वारा धनराशि आवंटित की जाए। महोदय, यह एक बड़ी छोटी-सी बात है। मैं माननीय रेल मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कांतागंज, बोलांगीर, तितलागढ़ और खारियर रोड़ के आरक्षण कोटे में वृद्धि की जाए।

पुरानी, भावप्रवण नापदा—परलाखेमुंडी-गुनुपुर छोटी रेल लाइन को लाभप्रद बनाने के लिए बड़ी लाइन में परिवर्तित करके इसको रायगढ़ अबबा बिसम कटक तक बढ़ाया जाए। यह क्षेत्र मान उड़ीसा-राज्य के अल्पविकसित क्षेत्र की मूल यात्रा आवश्यकताओं की पूर्ति करता है। जिसमें अधिकतर आदिवासी, हरिजन और दलित लोग रहते हैं।

बरहामपुर और राजधानी मुबनेश्वर जैसे महत्वपूर्ण और व्यस्त शहरों के बीच विद्यमान तीन धीमीगति सवारी गाड़ियों में से एक को लगभग 7000 दैनिक आने-जाने वालों और कामकाशी-वर्ग के लोगों की मांग को पूरा करने के लिए तीव्र-गति गाड़ी में बदला जाना आवश्यक है।

ये दो प्रस्ताव अन्य प्रस्तावों के साथ माननीय रेल मन्त्री के सक्रिय रूप से विचारार्थ कंग्रेस (इ) के उड़ीसा राज्य से सांसदों द्वारा पहले ही उन्हें प्रस्तुत कर दिए गए हैं।

अन्ततः, मैं माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उड़ीसा में कंग्रेस (इ०) के सभी सांसदों ने माननीय रेल मन्त्री महोदय को नई दिल्ली से उड़ीसा के बोलांगीर जिले के तितलागढ़ तक एक सुपरफास्ट गाड़ी चलाने के लिए ज्ञापन प्रस्तुत किया था। मैं माननीय मन्त्री महोदय से इस पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ।

इसके साथ ही, मैं इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री प्रताप सिंह (बांका) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्री, जो इस वक्त यहां उपस्थित नहीं हैं, को निदेश देने की कोई बात किए बिना...

एक माननीय सदस्य : उनके चमिष्ठ मन्त्री यहां उपस्थित हैं।

श्री प्रताप सिंह : ...मेरे लिए यह कहना बिल्कुल सुरक्षित है... (व्यवधान)। वह उनके उपमंत्री हैं। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय, जैसाकि मैं कह रहा था कि मेरे परम मित्र, श्री जाफर शरीफ एक भद्रपुरुष, बहुत ही शरीफ इंसान हैं, अतः उन्हें परेशान किए बिना—यदि वह यहां होते तो जरूर परेशान होते—मैं बेझिझक कह सकता हूँ कि मैं उनका अत्यधिक आदर करता हूँ। परन्तु खेद है कि इस सभा के समक्ष उनके द्वारा प्रस्तुत बजट के बारे में यही नहीं कह सकता। मैं किसी भी प्रकार से यह नहीं कह सकता कि उनके बजट के लिए मेरे कोई अच्छे विचार हैं। इसमें कोई मन्देह नहीं है कि यह बजट जन विरोधी है, हमारे राष्ट्र के जनमानस के हितों के विरुद्ध है। यह रेल कमियों के हितों के विरुद्ध है। यह सब कुछ बिना कहे ही स्पष्ट है। वास्तव में यह बजट राष्ट्र-विरोधी है। परन्तु मैं बेझिझक कह सकता हूँ कि इस रेल बजट से राष्ट्रीय हितों की पूर्ति नहीं होगी।

मुझसे पूर्व जो सदस्य बोले हैं, उन्होंने सभा के समक्ष बड़ी सूझ-बूझ में बिल्कुल सही और उपयुक्त ढंग से रेलवे को बहुत-ही गहराई तक सरकार द्वारा राज-सहायता-प्रदान करने के औचित्य को प्रस्तुत किया है। यह आम-प्रथा है जिसे राष्ट्र के उचित आर्थिक विकास के लिए किया ही जाना चाहिए। यद्यपि रेलवे का उत्पादन गतिविधि में मीघा योगदान नहीं है और न ही वह भारतीय अर्थव्यवस्था के लिए वस्तुओं के उत्पादन के लिए जिम्मेदार है, फिर भी एक मायने में वह एक अति-उपयोगी काम करती है कि यह देश के विशाल भीतरी क्षेत्रों का रास्ता खोलती है जो विकास के अवसरों से वंचित हैं। इस बजट में इस तथ्य को पर्याप्त रूप से नहीं पहचाना गया है। अतः, मैं इसका विरोध करता हूँ।

रेल मंत्री महोदय को यह अच्छी तरह से विदित है कि पंचवर्षीय योजना में नयी रेल लाइनों और परियोजनाओं के विकास हेतु पर्याप्त उपबन्ध नहीं किए गए हैं। इसके आंकड़े मेरे पास उपलब्ध हैं। मैं पहली योजना से मातवी योजना तक की बात कर रहा हूँ। इनसे हमें पता चलता है कि रेलवे के लिए योजना-परिव्यय में आबंटित राशि में उत्तरोत्तर कमी आई है, जोकि दूसरी और तीसरी योजना में घटकर क्रमशः 15.43 और 15.45 प्रतिशत तक पहुंच गया था और छठी योजना में यह घटकर 5.23 प्रतिशत रह गया और अब मैं समझता हूँ कि यह 6.9 प्रतिशत के आसपास आ गया है। यह कोई स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है। हमारे जैसे देश के लिए, इस लाखों युवकों को, जोकि अर्द्ध-रोजगार में हैं अथवा बेरोजगार हैं, अवसर प्रदान करने चाहिए। कोई भी जिम्मेवार सरकार इस बात को समझ सकती थी और उसके द्वारा हम प्रकार के कदम नहीं उठाए जाने चाहिए थे जिनका इस बजट में प्रस्ताव किया गया है काम के अधिक रोजगार अवसर प्रदान करने के स्थान पर बड़ी संख्या में छंटनी दिखाई देगी। हम अनुभव करते हैं कि इस बजट ने हमारे सामने जो प्राथमिकताएँ हैं, उनको पहचाना नहीं है।

जिन क्षेत्रों विशेष से मैं ज्यादा परिचित हूँ उनका विशेष रूप से जिक्र करते हुए कहना चाहता हूँ कि मैं बिहार से आया हूँ और मेरा जिला बहुत से जिलों, जिनमें से अधिकतर संघाल परगना के अन्तर्गत आते हैं, से घिरा हुआ है जोकि बहुत वर्षों से अभी तक मुख्यधारा से काफी पीछे छोड़ दिया गया है। वहां कच्चे माल की कमी नहीं है। वहां अन्नक और कोयला उपलब्ध है। वहां कच्चा लोहा मिलने की भी सम्भावनाएँ हैं। इस क्षेत्र का विकास किए जाने की जरूरत है। यही कारण है कि

मन्त्री महोदय ने हाल ही की परामर्शदात्री समिति की बैठक में कुछ तथ्य उनके सम्मुख रखने का अवसर प्रदान किया था। परन्तु मैं उनके ध्यान में सुलतान गंज से, जोकि गंगा के दक्षिणी किनारे पर बरस्ता बेलहर, कटौरिया, चंदेन, देवगढ़, इका से रामपुरहाट तक एक रेल लाइन बिछाने हेतु लम्बे समय से चली आ रही मांग के बारे में लाना चाहता हूँ। यदि यह रेल लाइन प्रदान कर दी जाती है, तो यह भीतरी प्रदेश के लिए मार्ग खोल देगी। इसका सबसे बड़ा फायदा यह होगा कि देवगढ़ पहले ही हाबड़ा-पटना-दिल्ली मुख्य लाइन पर स्थित है। फिर यह लाइन एक अन्य लाइन भागलपुर से जुड़ आएगी और इसका काफी लाभ होगा।

इसके साथ ही, पुराने भागलपुर जिले में ही एक रेल लाइन बिछमान है, जोकि भागलपुर से बाउंसी तक जाती है। यह लाइन लम्बे समय से बिछमान है। इस रेल लाइन को मैं समझता हूँ जब कभी भी आप कई लाइनों को बिछाने का विचार करते तो इस लाइन को मंडार नामक स्थान तक बढ़ाया जाए। मंडार एक पर्यटक और धार्मिक केन्द्र है। यह बिहार राज्य में और उसके बाहर काफी प्रसिद्ध स्थान है और यदि इस प्रस्ताव को क्रियान्वित किया जाता है तो इससे बड़ी संख्या में लोगों को फायदा होगा।

मैं इन विषय पर ज्यादा देर तक नहीं बोलना चाहता परन्तु मैं इस पर दो वजह से अपनी निराशा अवश्य व्यक्त करना चाहता हूँ।

सर्वप्रथम तो जिन कर्मचारियों को धारा 14() के अन्तर्गत बर्खास्त किया गया था, उनके बारे में पिछले रेल मन्त्री और उनके उत्तरवर्ती मन्त्री, जोकि अब मन्त्री नहीं हैं, ने इन लोगों को बहाल किए जाने का वायदा किया था। मैं माननीय रेल मन्त्री के भाषण के दौरान यह सुनकर ब्याकुल हुआ हूँ कि वह इनमें से अधिकतर लोगों को वापस लेना चाहते हैं और उनमें से कुछ लोगों को वे वापस नहीं लेना चाहते। यह बहुत दुःख की बात है कि इतने वर्षों के बाद भी, यह सरकार अभी भी, उन कृत्यों के लिए बदला लेने पर तुली हुई है जो उन लोगों ने किए हों अथवा न भी किए हों।

मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि इस मामले पर अपने निर्णय पर पुनर्विचार करें और तत्काल यह निर्णय लें कि धारा 14(2) के अन्तर्गत प्रभावित प्रत्येक व्यक्ति को बहाल किया जाए। एक नियम—समयावधि के अन्दर उस परिवार से एक जीवित—आश्रित को रेल सेवा में लिया जाना चाहिए।

इसके साथ ही मैं एक अति महत्वपूर्ण रेलवे जक्शन के बारे में भी बहुत चिंतित हूँ जो कसकसा और दिल्ली की मुख्य लाइन के बीच में पड़ता है। मसला एक ऐसा नाम है जिससे माननीय रेल राज्य मन्त्री अच्छा तरह से परिचित हैं। शायद वह भी बहाल गए है जिसके बारे में शायद पहले ही उम्हें बताया गया है कि एक समय था जब मसला में भाप इंजनों की ओवरहाल किया जाता था, उनको खड़ा किया जाता था, उनकी मरम्मत और अनुरक्षण किया जाता था।

राष्ट्रीय मोर्चा की सरकार के आखरी-मन्त्री इस बात से सहमत हुए थे कि वहां जो भाप इंजन की कार्यशाला है उसके स्थान पर एक डीजल इंजन कार्यशाला स्थापित की जाएगी। अब मैं समझता हूँ कि आपके रेल विद्युतीकरण कार्यक्रम के साथ, जोकि शुरू किया जा रहा है, मसला के आध्यात्मिक विकास के बारे में बहुत नन्दाह उत्पन्न हो गया है। क्या मुझे आपको यह याद कराने की आवश्यकता है कि

समाप्त इस्ट इन्डिया रेलवे की प्राचीनतम रेल कालोनियों में से एक है जो स्वतन्त्रता प्राप्ति से भी पहले से विद्यमान थी। यहां बहुत बड़ी जमीन है। कभी यहां अनुमानतः 7000 परिवारों की एक बड़ी रेल कालोनी बसी हुई थी। यह संख्या अब घटकर 2500 के लगभग रह गई है और यदि आप अपने विद्युतीकरण कार्यक्रम को जारी रखेंगे और समाप्त में रेलवे के पास उपलब्ध इन आस्तियों के उपयोग के अन्य साधनों को नहीं खोजेंगे, तो ऐसा दुःखभरा समय आएगा जब हमें यह पता चलेगा कि समाप्त शहर की समूची कालोनी यहां नहीं बनी रह सकती और इसे यहां से उजाड़ा जाया जाएगा तथा उसका अस्तित्व दाब पर होगा।

मैं माननीय मंत्री से पूरजोर यह अनुरोध करता हूँ कि समाप्त में रेलवे के पास जो आस्तियां हैं उनका उचित उपयोग करने पर विचार करें ताकि यह बस्ती अथवा कालोनी का अस्तित्व खतरे में न पड़े। मैं काफी कुछ और कहना चाहता हूँ। लेकिन मैं समझता हूँ मैंने सभा का काफी अधिक समय ले लिया है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय ने इतनी देर तक मुझे सुनकर अपना धैर्य दिखाया है। अन्ततः मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मुझे यह अबसर दिया।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री श्री राम सैकिया (नवगांव) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे इस बजट पर बोलने के लिए यह अबसर दिया है। मैं इस बजट का विरोध करता हूँ क्योंकि यह जनता विरोधी और मुद्रास्फीति बढ़ाने वाला है। बजट में माल-भाड़े में वृद्धि का प्रस्ताव है। इसके फलस्वरूप, इस्पात, ढलवा लोहा, लौह-आयस्क और सीमेंट के मूल्य बढ़ जाएंगे। कोयले के भाड़े में वृद्धि का भी प्रस्ताव है। इस वृद्धि में कारण विद्युत की लागत में वृद्धि हो जाएगी और जिसके कारण लोगों के गरीब वर्ग को कठिनाई होगी क्योंकि इससे विद्युत की लागत बढ़ जाएगी। फिर, यह जनता विरोधी है क्योंकि इसमें द्वितीय श्रेणी यात्रियों के किराए में वृद्धि करने का प्रस्ताव है। माननीय रेल मंत्री यह घोषणा करके श्रेय लेना चाहते हैं कि द्वितीय श्रेणी के किराए में 10 किलोमीटर की दूरी तक कोई वृद्धि नहीं होगी। लेकिन 10 किलोमीटर के बाद वृद्धि की जा रही है। द्वितीय श्रेणी से यात्रा करने वाले अधिकांश आर्थिक रूप से पिछड़े लोग इससे प्रभावित होंगे। वे लम्बी दूरी तक यात्रा करते हैं। उन पर कर का बहुत अधिक भार पड़ेगा। सिर्फ इतना ही नहीं है। उच्च श्रेणी के किरायों में भी 20 प्रतिशत वृद्धि होगी। हम देखते हैं कि बढ़ते मूल्यों, मुद्रास्फीति को दर और किरायों तथा माल-भाड़े में वृद्धि से लोगों को कठिनाई होगी। पहले ही मूल्यवृद्धि बहुत अधिक हो रही है। इसलिए माल-भाड़े और यात्री किराए में यह वृद्धि मौजूदा कठिन स्थिति को और अधिक खराब कर देगी। हमें आशा थी कि विकास, नई खोजों, विद्यमान रेलवे लाइनों के विस्तार के लिए पर्याप्त वित्तीय प्रावधान होंगे। हमें यह अपेक्षा भी थी कि नई रेलवे लाइनें शुरू की जाएंगी। नई रेलवे लाइनों का निर्माण कार्य शुरू करना रोजगार का मुख्य स्रोत है। रेलवे में लाखों लोगों को रोजगार दिया जा सकता है। इसलिए नई रेलवे लाइनों का प्रस्ताव करने से हजारों बेरोजगार युवाओं के लिए रोजगार के अबसर उपलब्ध होंगे। लेकिन मौजूदा कदम से रोजगार उपलब्ध कराने की बजाय हजारों लोगों की छंटनी हो जाएगी। बड़े पैमाने पर छंटनी होगी। यह बहुत ही खराब स्थिति है।

महोदय, रेलवे लाइनों से समाज के आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों, गरीब वर्गों को रोजगार की सुविधाएं मिलती हैं। दूसरा पहलू यह है कि एक स्थान से दूसरे स्थान पर यात्रा करने वाले कमजोर

वर्गों के लिए रेलवे परिवहन सबसे सस्ता परिवहन है। लेकिन इस प्राप्ति से रेल बजट से हमें निराशा हुई है क्योंकि नई रेलवे लाइनें शुरू करने, मौजूदा रेलवे लाइनों के विस्तार हेतु कोई पर्याप्त वित्तीय प्रावधान नहीं है। मैं इस सम्बन्ध में एक विशेष मुद्दे का उल्लेख करना चाहूंगा। यह देश क्षेत्रीय असन्तुलन के कारण पहले ही पीड़ित है। मैं एक विशेष क्षेत्र, पूर्वोत्तर क्षेत्र से आया हूँ, जिसमें असम, मिजोरम, मेघालय, अरुणाचल प्रदेश और नागालैंड शामिल हैं। आजादी के 43 वर्ष बाद भी वहाँ कोई प्रगति नहीं हुई है; रेलवे की ओर से परिवहन की दिक्कतों को दूर करने के लिए कोई प्रयास नहीं किए जा रहे हैं। असम, मेघालय, नागालैंड, अरुणाचल, त्रिपुरा और मिजोरम का यह सारा देश क्षेत्रीय असन्तुलन से पीड़ित है। यहाँ पर कोई आर्थिक विकास नहीं हुआ है। देश के अन्य भागों में बड़े, मध्यम और लघु स्तर के उद्योगों का विकास हो रहा है। लेकिन परिवहन सुविधाओं के अभाव में हम आजादी के चालीस वर्ष बाद भी बहुत पीछे हैं। हम परिवहन का कठिनाईयों को दूर करने की मांग करते रहे हैं। लेकिन आजादी के इन चालीस वर्षों की इस अबाध के दौरान इन शान्तियों को दूर करने के लिए कुछ भी नहीं किया गया है।

यह क्षेत्र प्राकृतिक संसाधनों जैसे, तेल, कायला, चूना-पत्थर से भरा हुआ है और यहाँ पर चाय बागान सबसे अधिक है। पूरे क्षेत्र में 800 से अधिक चाय बागान हैं और भारत सरकार को प्रति वर्ष 1500 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की आमदनी होता है। लेकिन फिर भी, भारत सरकार ने इस सारे क्षेत्र के विकास हेतु कोई कदम नहीं उठाए हैं।

ऑयल इंडिया, तेल और प्राकृतिक गैस आयोग और उर्बरक निगम जैसे अनेक सरकारी क्षेत्र के उद्यम हैं। लेकिन इन सरकारी क्षेत्र के उद्यमों और चाय उत्पादकों तथा चाय बागानों को अपना तैयार उत्पादन, मशीनें, उपकरण, कच्चा माल बन्दरगाहों पर भेजने और वहाँ से सामान लाने के लिए परिवहन की समस्या का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए मैं रेल मन्त्री से अपील करता हूँ कि वह इस विशेष क्षेत्र के आवागमन के साधनों के विकास हेतु वित्तीय प्रावधान करने के लिए प्रयास करें क्योंकि लोगों की मांग है कि प्राकृतिक संसाधनों से भरे इस क्षेत्र का तेजी से औद्योगिककरण हो। लेकिन भारत सरकार इससे सहमत नहीं हुई है। इस पूरे क्षेत्र की ये लम्बे समय से लम्बित शिकायतें हैं। अगर इन शिकायतों को दूर नहीं किया गया तो इससे हिंसा, आतंकवाद, विद्रोह बढ़ेंगे और लोग स्वयं को पृथक् महसूस करेंगे। एक समय आएगा जब सारे क्षेत्र के लोग देश की राष्ट्रीय मुख्यधारा से पूर्णतया पृथक् महसूस करेंगे।

हम यह मांग करते रहे हैं कि यातायात की अधिकता के कारण गुवाहाटी शहर से रेलवे लाइन को दूसरे स्थान पर स्थानान्तरित किया जाए। शहर के अन्दर 19 रेलवे फाटक हैं। इनमें से केवल चार पर ऊपर पुल बनाए गए हैं। इसलिए मैं रेल मन्त्री से मांग करता हूँ कि रेलवे लाइन को स्थानान्तरित करने अथवा शेष 15 रेलवे फाटकों पर ऊपर पुलों का निर्माण करने के लिए आवश्यक वित्तीय प्रावधान करे। इसके अलावा नवगाव जिले में राष्ट्रीय राजमार्ग पर ठंकेराताल और सरसावा में दो रेलवे फाटक हैं। रेल मन्त्री ने न सिर्फ संसद में बल्कि संसद की परामर्शदात्री समिति में भी इस सम्बन्ध में कुछ करने के लिए हमें आश्वासन दिया था। लेकिन अब तक कुछ नहीं किया गया है।

मैं यात्रियों को सुविधाओं का अन्य मुद्दा लता हूँ। हम गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान के सम्बन्ध में समय की पाबन्दी की बात करते रहते हैं। लेकिन हम देखते हैं कि विभिन्न स्थानों से

प्रस्थान के समय तथा विभिन्न स्थानों पर आगमन के समय में अनियमितता आम बात हो गई है और समय की पाबन्दी तो अपवाद मात्र रह गई है। इसलिए मैं रेल मन्त्री से आग्रह करता हूँ कि विभिन्न स्थानों पर नियत समय पर गाड़ियों का चलना और पहुंचना सुनिश्चित किया जाए।

मैं देखता हूँ कि बुकिंग कार्यालयों में बहुत झंझट है। जैसा कि मेरे साथी पहले कह चुके हैं, बुकिंग कार्यालयों में झंझट के कारण रेलवे प्रशासन को बहुत अधिक राजस्व की हानि हो रही है। रेल मन्त्री माल-भाड़े और किराए में वृद्धि करने की बजाय झंझट को समाप्त करने पर ध्यान दें ताकि रेलवे प्रशासन अतिरिक्त ससाधन जुटा सकें।

मैं मन्त्री महोदय से पुनः अनुरोध करता हूँ कि रेलवे के खोमचे वालों से उत्पन्न समस्या को दूर करने के लिए कुछ कदम उठाए। मैं दिल्ली से गुवाहाटी को अपनी यात्रा के दौरान देखता हूँ कि दूसरे दर्जे के डिब्बों में जान का ही नहीं अपितु प्रथम श्रेणी के डिब्बों में जाने का पूरा सस्ता कथित खोमचे वालों से भरा रहता है। इसका कोई ध्यान नहीं रखता जैसे यह किसी का भी कार्य नहीं है। वहाँ पर अधिकारी, टिकट जांच करने वाले होते हैं लेकिन वे कोई कार्यवाही नहीं करते। इसलिए मैं रेल मन्त्री से आग्रह करता हूँ कि चलती गाड़ियों में रेलवे कर्मचारियों के कार्य का निरीक्षण करने के लिए कुछ कदम उठाए।

आपको गह जानकर आश्चर्य होगा कि गुवाहाटी में, जो असम का मुख्य रेलवे स्टेशन है एक बुकिंग कार्यालय है। यह बुकिंग कार्यालय एक कर्दा क कक्ष जैसा है। मैंने गत चार वर्षों के दौरान परामर्शदात्री समिति की बैठकों में यह प्रश्न अनेक बार उठाया है और रेल मन्त्री ने हर बार मुझे यह आश्वासन दिया कि इस बुकिंग कार्यालय के विस्तार, मरम्मत और सुधार के लिए कुछ किया जाएगा; लेकिन वहाँ पर पहले जैसी स्थिति बरिष्ठमान है। इसलिए मैं रेल मन्त्री से आग्रह करता हूँ कि इस ओर उचित ध्यान दें और कम से कम इस बुकिंग कार्यालय की मरम्मत और सुधार के लिए कुछ कदम उठाए।

देश में अन्य भागों की तुलना में पूरा पूर्वोत्तर क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। इसलिए मैं रेल मन्त्री से आग्रह करता हूँ कि और अधिक क्षेत्रों में रेलवे लाइनें बिछाई जाए ताकि आम आदमी को अपने दैनिक आवागमन और माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने से जाने के लिए पर्याप्त सुविधाएँ मिल सकें। इसलिए मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि इसे ध्यान में रखें ताकि आर्थिक तथा सामाजिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों में अधिक से अधिक रेल लाइनें बिछाई जाएँ ताकि क्षेत्र के आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर सबसे सस्ते साधन से आने-जाने के लिए पर्याप्त सुविधाएँ मिल सकें।

अब तक हम क्षेत्रीय विषमता को दूर नहीं करेंगे तब तक देश के विभिन्न भागों में कानून और व्यवस्था की समस्याएँ बनी रहेंगी। अतः, मैं मन्त्री जी से आग्रह करता हूँ कि वह इस बात का ध्यान रखें क्योंकि रेलवे देश के विभिन्न भागों में आर्थिक विकास, और विशेष तौर पर कृषि और उद्योग के क्षेत्रों में, एक निर्णायक भूमिका निभाता है।

इन शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री अम्बारासु द्वारा बोलेंगे। सभी माननीय सदस्यों से मेरा निवेदन है कि अभी अन्य दफ्तरों में अभी बोलना है। सूची में 13 सदस्यों के नाम हैं। और यह हमारे ही बात में है कि हम आपने भाषणों को जल्दी समाप्त किया जाए।

श्री अम्बारासु द्वारा (मद्रास मध्य) : अन्य सदस्यों ने इतना समय ले लिया है; यदि आप मेरा समय कम करेंगे, तो यह बात उचित नहीं होगी। (व्यवधान)

महोदय * * * * * (व्यवधान) मुझे मेरा समय मिलना चाहिए। महोदय, मैं प्रसन्न हूँ, वे सब सतर्क हैं। (व्यवधान)

श्री रतिलास वर्मा (धन्धका) : आप अपने शब्द वापस लें। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : हम इसे कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल देंगे।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री हरिकृष्ण चावड़ा (बनासकाठा) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा पाइंट आफ आर्डर है। कोई भी माननीय सदस्य जब यहाँ पर भाषण करते हैं, उनके भाषण को टाइम बेस्ट कहना ठीक नहीं है।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, हम इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं करेंगे।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, अब हम आगे कार्यवाही करते हैं।

श्री बलुदेव आचार्य (बाँकुरा) : महोदय, क्या आप 'अम्बारासु' का अर्थ जानते हैं? इसका अर्थ है, 'प्रेम का राजा'।

उपाध्यक्ष महोदय : 'प्रेम का राजा'? यह तो बहुत अच्छा है।

श्री अम्बारासु द्वारा : मैं चाहता हूँ कि सब लोग मुझे बसन्द करें और प्रेम करें। मैं किसी का नाराज नहीं करना चाहता।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर कुछ अनुभवी माननीय सदस्यों के विचार सुनकर मुझे प्रसन्नता हुई। किन्तु, मुझे यह बात बहुत कष्टप्रद लगी कि यह बजट जन-विरोधी एवं राष्ट्र-विरोधी है। कुछ भी बात हो, हमें ऐसे शब्द नहीं बोलने चाहिए। कल से हमारे ये मित्र भी इस ओर आ सकते

* * * * * अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल दिया गया।

हैं और यदि वे बजट प्रस्तुत करेंगे, तो मैं इस बजट को जन-विरोधी बजट नहीं कह सकता। कोई भी मंत्री जन-विरोधी बजट प्रस्तुत नहीं करेगा। (व्यवधान) अतः, यह मात्र एक राजनैतिक भावना है। संभव है यह बजट एक लोक हृषंक बजट न हो, किन्तु यह एक उद्देश्यपूर्ण बजट, अर्थपूर्ण बजट है, एक दूरदर्शी बजट है, हम इस बात से इंकार नहीं कर सकते। मैं माननीय मंत्री की वास्तव में प्रशंसा करता हूँ। एक छोटे कद के व्यक्ति ने यह महान बजट प्रस्तुत किया है। यह एक अच्छा बजट है। श्री जाफर शरीफ ने यह सिद्ध कर दिया है कि वह न केवल एक राजनीतिज्ञ है अपितु राजनयिक भी है। उन्होंने लगभग 6,000 कि० मी० की दूरी की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना बनाई है जिसका अर्थ है कि वह भविष्य के लिए भी योजना बना रहे हैं। अतः, उन्होंने अपने आपको एक राजनयिक भी कर दिया है; और मैं अत्युत्तम कार्यनिष्ठा के लिए रेल राज्य मंत्री श्री मल्लिकार्जुन के अथक प्रयासों तथा उनकी क्षमता की भी कम प्रशंसा नहीं कर सकता।

जब प्रत्येक व्यक्ति हमारे मन्त्रियों की प्रशंसा करना आरम्भ करेगा या तो उनके काम में शिथिलता आ जाएगी। अतः, मैं बजट की कतिपय विषयमताओं, कतिपय नकारात्मक पहलुओं की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। यद्यपि मैं बजट की प्रशंसा करता हूँ, तथापि इसी के साथ मैं कतिपय असन्तुलों की ओर भी संकेत करना चाहता हूँ। मैं नहीं जानता, कि कितने माननीय सदस्यों ने सभी राज्यों के लिए किए गए धनराशि के आबंटन का गहराई से अध्ययन किया है। यदि हम सभी राज्यों के लिए किए गए धनराशि के आबंटन का विश्लेषण देखें तो हम पाते हैं कि वास्तव में उनमें असन्तुलन है। तमिलनाडु के लिए, पांच प्रतिशत धनराशि भी आबंटित नहीं की गई है। तमिलनाडु की उपेक्षा की जा रही है, पूर्ण रूप से न सही, किन्तु इसे काफी उपेक्षित किया गया है। अतः, मैं महसूस करता हूँ कि तमिलनाडु के प्रति सीतेला व्यवहार किया गया है। जब भी किसी राज्य विशेष से सम्बन्धित माननीय सदस्य रेल मंत्री बनता है, तो वह अपने राज्य के लिए ही अधिक धनराशि का आबंटन करता है।

एक माननीय सदस्य : नहीं। मैं आपसे सहमत नहीं हूँ।

श्री अन्वारुल्लाह द्वारा : जब श्री गनी चौधरी रेल मंत्री थे, तब उन्हें एक तरह से माल्दा रेल मंत्री कहा जाता था। उन्होंने माल्दा के लिए, कलकत्ता के लिए अधिक धन दिया। जब श्री जार्ज फर्नांडीज रेल मंत्री थे, उन्होंने अधिक धनराशि मंजूर की। कोंकण रेलवे को उन्होंने जन्म दिया था। मैं रेलवे कमिशन समिति का सदस्य हूँ। हमारे यह माननीय सदस्य भी यहां बैठे हैं। हम बहस गए। अधिकतर अफसरों ने आकर साक्ष्य दिया कि यह परियोजना व्यावहारिक नहीं है। यह अबषय ही घाटे में जाएगी। इस परियोजना को लागू करना व्यावहारिक नहीं है। मैं नहीं जानता कि रेल मंत्री ने इस परियोजना के लिए इतनी धनराशि का आबंटन क्यों किया है। इस पर पुनः विचार करें। (व्यवधान) मैं उस क्षेत्र के विकास के विरुद्ध नहीं हूँ। (व्यवधान) मैं किसी भी प्रकार इस परियोजना के विकास के विरुद्ध नहीं हूँ।

श्री ओस्कार फर्नांडीज (उदीपी) : महोदय, वह पहले कोंकण परियोजना का अध्ययन करें और तभी अपनी टिप्पणी दें; न कि यही सरसरी तौर पर ऐसी कोई टिप्पणी करें जो सही न हो। कोंकण रेलवे सबसे सफल लाइन होगी। (व्यवधान)

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि दक्षिण से सम्बन्ध रखने के बावजूद 'प्रेम का राजा' ऐसे कह रहा है। (व्यवधान)

श्री अम्बारासु इरा : संसद के समक्ष प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जा चुका है। मेरे सामने उत्तर और दक्षिण में कोई अन्तर नहीं है। हम यहां अपने देश के एक राष्ट्र के रूप में सम्पूर्ण विकास के लिए हैं न कि मात्र एक क्षेत्र के विकास के लिए।

श्री भोगेश्वर झा (मधुबनी) : क्या कोंकण भारत से बाहर है ?

श्री अम्बारासु इरा : ऐसी बात नहीं है। मैंने स्वयं अफसरों को यह सिद्ध करते सुना था कि यह एक लाभप्रद परियोजना नहीं है। मैं माननीय मन्त्री से केवल यह निवेदन कर रहा हूं कि वह किसी अन्य लाभकारी बंकल्पिक परियोजना के बारे में सोचे। किन्तु इस बारे में अफसरों द्वारा जुटाए गए सबूत को ध्यान में रखकर उनके द्वारा दिए सुझाव पर अमल करे।

जब माननीय प्रो० मधु दण्डवते मन्त्री थे, तो उन्होंने बम्बई के लिए अधिक धन का आवंटन किया। जब हमारे अपने मित्र, श्री सिधिया यहां मन्त्री थे, तब उन्होंने भी मध्य रेलवे स्थानियर स्टेशन के विकास के लिए अधिक धन की मंजूरी दी।

अब अपने राज्य के बारे में बोलते हुए, मैं कहना चाहता हूं कि यह रेलवे बजट एक सन्तुलित बजट नहीं है। बजट के तुलनात्मक अध्ययन हेतु मैं पढ़कर बताऊंगा : बंगलौर-हुबली—62 करोड़ रु०; तमिलनाडु में डिण्डीगुल-त्रिची—2 करोड़ रुपए; दिल्ली—रिबाड़ी छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करना 28 करोड़ रु०; उत्तर पूर्वी रेलवे बुढ़वाल-सीतापुर—40 करोड़ रु०; सिकन्दराबाद-दुष्पाचलन और सिकन्दराबाद-बोलारम—70 करोड़ रु०।

हमारे रेल राज्य मन्त्री, श्री मल्लिकार्जुन ने बड़ी होशियारी से सिकन्दराबाद के लिए 70 करोड़ रुपए का आवंटन कर लिया है। और श्री जाफर शरीफ ने भी अपने राज्य बंगलौर के लिए 62 करोड़ रु० का, जबकि तमिलनाडु एम० आर० टी० के लिए केवल 11 करोड़ रु० का ही आवंटन किया है। क्या आपको यह कुछ ऐसा नहीं लगता जैसे किसी भूखे हाथी के सामने खाने के लिए भुट्टे के दाने फेंक दिए जाएं? यह बिलकुल एक भूखे हाथी के सामने भुट्टे के दाने फेंकने के समान है। मैं इसी असन्तुलन की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता था।

मैं मन्त्री जी को यह बताना चाहता हूं कि अन्ना नगर—बिस्लीवकम में एक नई परियोजना आरम्भ हो रही है। यह ई० एम० यू० सेवा चलाने के लिए केवल एक नई बड़ी लाइन है। यह मात्र बहुत छोटी है।

08.38 म० व०

[श्री पी० एम० सईब पीठासीन हुए]

श्री सेयब अल्लुवल हुसेन (मुंशिदाबाद) : क्या आप इस बजट का समर्थन कर रहे हैं ?

श्री अम्बारासु इरा : मैं समर्थन कर रहा हूं। मैं इसका विरोध नहीं कर रहा हूं। जहां पर भी खामी है मैं उसकी ओर ध्यान दिलाने का प्रयत्न कर रहा हूं। (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया कोई व्यवधान पैदा न करें।

श्री अम्बारासु द्वारा : मेरी दान में अनावश्यक तौर पर व्यवधान किया जा रहा है। मैं क्या कर सकता हूँ ?

सभापति महोदय : आप समस्या को निमन्त्रण दे रहे हैं।

श्री अम्बारासु द्वारा : अन्ना नगर-बिल्ली बसकम परियोजना, जिसमें मात्र तीन कि० मी० लम्बी लाइन है, की लागत 5.8 करोड़ रुपए है। इसके लिए कितनी राशि दी गई है ? केवल 1000 रु० ! 5.8 करोड़ रुपए की परियोजना के लिए केवल 1,000 रुपए मंजूर किए गए हैं। यह तो सांकेतिक राशि होगी। लेकिन क्या यही तरीका है ? मेरे विचार से यह तो तमिलनाडु के लोगों, और विशेषरूप से मेरे निर्वाचन स्थल के लोगों का अपमान है। मुझे बहुत अपमान लग रहा है। मेरे पास अभी 5000 रुपए हैं**

श्री मल्लिकार्जुन : महोदय, माननीय सदस्य अपना पैसा वापिस ले लें। यह ठीक नहीं है। 1000 रु० टोकन राशि के रूप में दिए गए हैं। हमें अनेक तर्कों पर विचार करना होता है। यह तीन कि० मी० लम्बी लाइन पूरी हो जाएगी।

श्री अम्बारासु द्वारा : इसे जनता द्वारा पोषित परियोजना माना जा सकता है। मैं और 5 लाख रुपए इकट्ठे कर लूंगा और मन्त्री महोदय को दे दूंगा।

सभापति महोदय : मुद्रा, नोट आदि का सभा में प्रदर्शन नहीं किया जाना चाहिए। आप कृपया अपने विषय पर ही बोलिए।

श्री अम्बारासु द्वारा : मैं चाहता हूँ कि इसे जनता द्वारा पोषित कार्यक्रम के लिए दिया गया दान समझा जाए।

श्री० जेन बुक्स (हमीरपुर) : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। उन्हें ऐसा नहीं करना चाहिए। यह ठीक नहीं है। इसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : मैं देखूंगा कि इसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल न किया जाए।

श्री अम्बारासु द्वारा : क्या 1000 रु० देना मजाक नहीं है ?

श्री मल्लिकार्जुन : मुझे स्थिति स्पष्ट करने दें। निसन्देह इस लाइन को भी शामिल किया गया है और इसे योजना आयोग को भेज दिया गया है। योजना आयोग द्वारा अभी इसे स्वीकृत किया जाना बाक है। चूंकि इससे काफी लाभ होगा और इस लाइन का कुछ औचित्य भी है, इसलिए इसे शामिल किया गया है। माननीय सदस्य को चिंता करने की आवश्यकता नहीं है। जब योजना आयोग इसे स्वीकृति दे देगा तब अपेक्षित राशि दे दी जाएगी और यह लाइन पूरी हो जाएगी।

श्री अम्बारासु द्वारा : मद्रास में हुन परिवहन व्यवस्था है। इसे इन्दिराजी के कार्यकाल में शुरू किया गया था। यह 9 कि० मी० लम्बी परियोजना है और नौ साल का समय बीत चुका है। इसके

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

लिए कितनी राशि दी गई है ? जब परियोजना शुरू हुई थी तब इसकी अनुमानित लागत 53 करोड़ रुपए थी। लेकिन कीमतों में वृद्धि होने से लागत 108.5 करोड़ रुपए हो गई है। मैं जानना चाहता हूँ कि इस विलम्ब के लिए कौन जिम्मेदार है ? क्या रेल मन्त्री महोदय इस विलम्ब के लिए उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही करने के लिए तैयार हैं ? मेरा अनुरोध है कि उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही की जाए। इस परियोजना के लिए केवल 14 करोड़ रुपए दिए गए हैं। क्या आप नहीं महसूस करते कि यह अन्याय है ? 108 करोड़ रुपए की लागत की परियोजना के लिए 14 करोड़ रुपए देना भूखे हाथी के सामने मक्का का दाना फेंकना है ! क्या मेरी बात सही नहीं है ? यह तो बहुत ही कम राशि है। माननीय मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि भेष 42 करोड़ रु० दे दे ताकि परियोजना पूरी हो सके। कृपया इसी बजट सत्र के दौरान यह परियोजना पूरी करने के लिए 42 करोड़ रु० दे दीजिए अन्यथा लागत और बढ़ जाएगी तथा उन्हें संशोधित बजट प्रस्तुत करना होगा।

सेन्ट्रल मद्रास स्टेशन पर एक पैदल ऊपरिपुल बनाने का प्रावधान था। मुझे नहीं मालूम कि उस परियोजना का क्या हुआ। उसके बारे में कुछ नहीं कहा गया है। अतः मेरा माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि तत्काल आश्चर्य पर इस परियोजना पर विचार किया जाए।

सेन्ट्रल मद्रास रेलवे स्टेशन का नाम स्वर्गीय श्री राजीव गांधी के नाम पर रख देना चाहिए। रेल मन्त्री से मेरा अनुरोध है कि मद्रास से श्री पेरुम्बदूर तक, जहां हमारे नेता श्री राजीव गांधी की हत्या की गई थी, एक नया मार्ग बनाने पर विचार करें। वह स्थान तीर्थस्थान बन गया है।

गत वर्ष तमिलनाडु कांग्रेस कमेटी के लगभग 50,000 लोगों को गिरफ्तार किया गया था जब वह मारई मरुई रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर कामराज रेलवे स्टेशन रखने के लिए हकट्टा हुए थे। मेरे हाथ की भी हड्डी टूट गयी थी। इस बारे में बार-बार पत्र लिखे जाने के बावजूद भी रेल मन्त्री महोदय चुप हैं। रेल मन्त्री महोदय से मेरा यह अनुरोध है कि वह कृपया इस पर विचार करें।

महोदय, हमारे देश में एक के बाद एक प्रधानमन्त्री बदले हैं लेकिन रेलवे मजदूर संघों के नेता नहीं बदले। रेलवे संघों के निष्पक्ष चुनाव कराए जाने चाहिए और इस सम्बन्ध में मैं माननीय रेल मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि वह रेलवे संघों के चुनावों की घोषणा करें और ऐसा तन्त्र स्थापित करें जो यह देखे कि चुनाव निष्पक्ष रूप से हो रहे हैं। हालांकि कुछ संघों को मान्यता प्राप्त है, लेकिन उत्पादन एकक में कुछ संघों को मान्यता प्राप्त नहीं है। जब तक सभी उत्पादन एककों में इन संघों को मान्यता नहीं दी जाएगी तब तक कर्मचारियों की समस्या सुलझाना सम्भव नहीं है। रेल मन्त्री महोदय से मेरा आग्रह है कि इन संघों को मान्यता देने पर विचार करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में वर-सरकारी प्रबन्धकों द्वारा विद्यालय बसाए जाते हैं। उनमें सभी रेल कर्मचारियों के बच्चे पढ़ते हैं। उनमें अध्यापकों के लिए कोई सेवा शर्तें नहीं हैं और न ही उन्हें उपयुक्त वेतन दिया जाता है। मैं उस विद्यालय में अध्यापक था अतः शिक्षक समुदाय की ओर से मैं माननीय रेल मन्त्री से यह अपील करता हूँ कि उस स्कूल को रेलवे स्कूल माना जाए और उन्हें वही सुविधाएं दी जाएं जो आई० सी० एफ० कार्यकर्ताओं को मिलती हैं।

जब आप इतने व्यापारिक सुधार कर रहे हैं तब मेरा आपसे अनुरोध है कि आप रेलवे बोर्ड को भी भंग कर दीजिए। आप रेलवे बोर्ड क्यों बनाए रखना चाहते हैं ? आप सभी व्यक्तियों को भिन्न-भिन्न

क्षेत्रों में भेज दीजिए। वे यहां दिल्ली में अपना अलग राज चला रहे हैं। मैं किसी रेलवे अधिकारी के विरुद्ध नहीं हूँ। आप रेल बोर्ड को भंग कर दीजिए। आप एक कार्यक्रम बना लीजिए और उन्हें भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में भेज दीजिए जहां वे उस क्षेत्र विशेष के विकासात्मक कार्यक्रमों को देखें।

श्री भोगेश्वर झा : मेरे विचार से हम रेलवे बोर्ड हटाए जाने सम्बन्धी प्रस्ताव के लिए मतदान करेंगे।

श्री अम्बारासु द्वारा : कर्मचारियों की छंटनी करने के स्थान पर, आप रेलवे बोर्ड को भंग कर दीजिए। मैं 'गोल्डन हैंडब्रेक नीति' के विरुद्ध नहीं हूँ। लेकिन इस बात पर विचार किया जाना चाहिए। यह राज कोष पर एक भारी बोझ है। अतः आप यदि ऐसा कर सकें तब ठीक होगा। दावा न्यायाधिकरण के निर्णयानुसार हर वर्ष हमें लगभग 20 करोड़ रुपए का घाटा हो रहा है। यह रेलवे राजस्व को घाटा है।

यदि आप अपने निर्वाचन क्षेत्र से कोई पार्सल भेजें तब वह मद्रास कभी नहीं पहुंचेगा उसे रास्ते में ही कोई ले उड़ेगा। यदि मैं कोई सामान यहां से बुक कराता हूँ तब वह कभी भी मद्रास नहीं पहुंचेगा। तब सम्बन्धित व्यक्ति न्यायाधिकरण में याचिका दाखिल कर देते हैं और क्षतिपूर्ति प्राप्त करते हैं। इन सभी बातों की जांच की जानी चाहिए। रेलवे में इस भ्रष्टाचार को रोका जाना चाहिए और इसे पैसे का उपयोग बिकाम कार्यों के लिए किया जाना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

श्री बी० धनंजय कुमार (मंगलौर) : इससे पहले कि श्री कुमारमगलम सभा से चले जाएं मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि हमें एक या डेढ़ घंटे तक और बैठना होगा। मेरे क्याल से सभा के कर्मचारियों के भोजन का कोई प्रबन्ध नहीं किया गया है। उन्हें भी हमारे साथ बैठना होगा। उनके लिए भी कुछ प्रबन्ध किया जाना चाहिए।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा बिधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रंगराजन कुमारमंगलम) : महोदय, हम प्रबन्ध कर रहे हैं। हम उनका भी ध्यान रख रहे हैं। आप चिंता नहीं कीजिए।

सभापति महोदय : कृपया हमारे कर्मचारियों के लिए भी कुछ प्रबन्ध कर दीजिए। ऐसे अवसरों पर यह ध्यान रखें कि हमारे कर्मचारियों को भी खाना मिले। आप उन्हें अलग क्यों करना चाहते हैं ?

श्री सी० के० आफर शरीफ : जो व्यक्ति दर्शक दीर्घा में बैठे हैं उन्हें भी शामिल किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : मैं सब लोगों से आग्रह करता हूँ कि बिलकुल संक्षेप रूप से अपने-अपने प्वाइंट बता दें, नहीं तो सवेरे तक बैठना पड़ेगा।

श्री रति लाल बर्मा (धन्धुका) : सभापति महोदय, रेलवे के बारे में कहूंगा :

यह ऐसा है बजट, लोग हो गए अपसेट,
समझ में आएगा लेट, बढ़ गए हैं बहुत रेट,
कैसे करेंगे टिकट किराया सेट, चिंता में कम
हो जाएगा सभी का बेट, यह ऐसा है बजट।

में इसका विरोध करते हुए अपनी बात रखता हूँ कि मन्त्री महोदय ने हिन्दुस्तान में गाड़ियाँ बहुत शुरू करने के लिए कहा लेकिन गुजरात के साथ बहुत बड़ा अन्याय हुआ है। गुजरात को एक छोटी-सी ट्रेन दी है, इसके बदले और गाड़ियाँ बन्द कर दी हैं। इसका लाभ गुजरात को नहीं मिला और गुजरात के पीसेजस इतने परेशान हो रहे हैं कि पूछिये नहीं। इसलिए अहमदाबाद-बोटाद लोकल जो एक साल पहले बन्द कर दी गई है, उसका एक सौ गांवों पर खराब असर पड़ा है और किसान, विद्यार्थी और कर्मचारीगण, परेशान हैं। तो मेरा निवेदन है कि यह गाड़ी पुनः शुरू की जाए। अहमदाबाद-भावनगर इन्टर सिटी ट्रेन को पुनः चालू करने के लिए हम लोगों ने ऐजीटेशन किया, हम आठ दिन तक स्टेशन के बाहर बैठे रहे, हमने ट्रेन नहीं रोकी, रेलवे का नुकसान नहीं हुआ, हमने अपनी आवाज उठाई लेकिन वह ट्रेन आज तक शुरू नहीं हुई है। उसे पुनः शुरू करना चाहिए।

भावनगर डिबीजन में कोयला इंजन की जगह डीजल इंजन देना चाहिए। भावनगर में लोको शैड बनाने की बात भी, 5-7 लाख रुपया खर्च हुआ लेकिन वह अब बनना बन्द कर दिया है। इस काम को पुनः शुरू किया जाए।

इसके साथ-साथ भावनगर के बाबला-धोलका रास्ते पर ओवर-ब्रिज बनाया जाये। सुरेन्द्रनगर और भावनगर के बीच में चलने वाली सभी गाड़ियों को नियमित किया जाए। धीरमगाम तक जाने वाली गाड़ी को महसाणा तक बढ़ाया जाए और दिल्ली जाने वाली गाड़ी के साथ उनका कनेक्शन स्थापित किया जाए।

भावनगर और बड़ोदरा डिबीजन के सभी फाटक पर फुलटाईम कर्मचारी नियुक्त किए जायें जिससे गांव वालों को फाटक बन्द होने की दशा में एक एक घण्टे रुकना पड़ता है, वे न रुकें।

धोलका, धन्धुका, बाबला, बिरमगाम, बोटाद, गड़डा और बल्लभीपुर स्टेशनों पर दिल्ली और बम्बई वाली गाड़ियों में रिजर्बेशन कोटा और बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। भावनगर डिबीजन, बड़ोदरा डिबीजन और राजकोट डिबीजन में जो कंजुअल लेबर काम करते हैं, उन्हें पूर्णकालिक कर्मचारी बनाया जाए।

प्रायः देखा जाता है कि गुजरात को कभी-कभी कोयले, नमक या दूसरी आवश्यक वस्तुओं से जाने देने के लिए पर्याप्त मात्रा में बैगन नहीं मिलते। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि गुजरात को आवश्यकता के अनुसार रेलवे के बैगन उपलब्ध कराए जायें जिससे वहाँ की इन्डस्ट्रीज और विद्युत् उत्पादन केन्द्रों को किसी तरह की परेशानी न भुगतनी पड़े। इससे किसानों को भी लाभ होगा।

धन्धुका को भावनगर के साथ सीधी गाड़ी से जोड़ना भी बहुत आवश्यक है और काफी समय से इसकी मांग है। यदि इस 50 कि०मी० लम्बी लाइन को पूरा कर दिया जाता है तो जहाँ लोगों का आधा अर्ध बच सकेगा, वहीं आसपास के अनेक लोगों को सुविधा मिल जायेगी।

धन्धुका और बरबाला के बीच तथा धन्धुका और बगोदरा के बीच ओवरब्रिज या अम्बरब्रिज बनाये जाने की भी बहुत आवश्यकता है। इसी तरह छोकली और बिरमगाम के बीच एक ओवरब्रिज

बनाया जाना बहुत आवश्यक है। उसी तरह निलखी फाटक पर भी एक ओवरब्रिज बनाने की अत्यन्त आवश्यकता है। विरमगाम और मांडल के बीच भी एक ओवरब्रिज बनाने की अत्यन्त आवश्यकता है। उमराला, घोला और बल्लभोपुर भावनगर के बीच भी ओवरब्रिज बनाना आवश्यक है।

बाबा साहेब डा० अम्बेडकर की स्मृति में हमने इस वर्ष बाबासाहेब अम्बेडकर जन्म शताब्दी मनाने का निर्णय लिया है। मेरी रेलमंत्री जी से मांग है कि इस वर्ष अहमदाबाद से बम्बई के बीच बाबासाहेब अम्बेडकर शताब्दी एक्सप्रेस शुरू की जाए ताकि जहां हम बाबा साहेब को सच्चे मानों में श्रद्धांजलि दे सकें वहीं गुजरात की जनता को भी लाभ मिल सके।

गुजरात में अनेक छोटे मोटे शहर औद्योगिक दृष्टि से लगातार विकसित होते जा रहे हैं। मेरी मांग है कि उन्हें सहयोग देने के लिए इण्टरसिटी ट्रेनों से जोड़ा जाये। अहमदाबाद हमारा अनेक दृष्टि से बहुत बड़ा शहर है, सारे गुजरात का केन्द्र है। मेरी मांग है कि उसे एक सकुलर ट्रेन अबिलम्ब दी जाए ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो।

अहमदाबाद को वेस्टर्न रेलवे का हेड आफिस देने के बारे में हम जार्ज फर्नान्डीज साहब के समय से लगातार मांग करते आ रहे हैं। मेरी वर्तमान रेल मंत्री जी से पुरजोर मांग है कि वेस्टर्न रेलवे का हेडआफिस तुरन्त अहमदाबाद में लाया जाये। इसके अलावा अहमदाबाद दिल्ली के बीच मीटर गेज लाइन को ब्रॉडगेज में बदले जाने की भी काफी समय से मांग है, उसे भी तुरन्त ब्रॉडगेज में बदला जाए।

हमने देखा है कि अहमदाबाद में आकर कई गाड़ियां 5-5 घण्टे खड़ी रहती हैं। यदि उन गाड़ियों को आसपास के टाउन्स तक, दो-दो या तीन-तीन घण्टे के लिये, इण्टर सिटी ट्रेनों के रूप में चलाया जाए तो वहां के लोगों को रेलों की सुविधा भी मिल जायेगी और रेलवे का अधिक आमदनी भी होगी। मुझे आशा है कि रेल मंत्री इस ओर ध्यान देंगे।

इसके अलावा गुजरात में कोयला और डीजल इन्जनों की जगह इलैक्ट्रिक ट्रेनों चलायी जायें, क्योंकि इससे कई लाभ हैं, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि इस ओर ध्यान देकर आवश्यक कदम उठाये जायें।

सभापति महोदय, हमारे यहां के किसी भी एम०पी० ने आज तक अपने क्षेत्र की आबाज नहीं उठायी। उसी का परिणाम है कि सारा सौराष्ट्र आज पिछड़ रहा है। राजकोट से एक भी ट्रेन सीधे दिल्ली आने के लिए नहीं है। जम्मू तबी से आने वाली ट्रेन—हापा एक्सप्रेस सप्ताह में शायद एक दिन चलती है। मेरी मांग है कि वहां जो अहमदाबाद जम्मूतबी आती है, उसे राजकोट तक सम्बा कर दिया जाए ताकि राजकोट के लोगों को दिल्ली आने के लिए सीधी ट्रेन मिल सके।

गमियों की छुट्टियों में बेवा औरतों, शिक्षित बेरोजगार नवयुवकों को पानी एवं खानपान की की सामग्री बेचने की सुविधाएं मिलनी चाहिए ताकि बेकेशन में गाड़ियों में घूम कर वे अपनी पढ़ाई का खर्च निकाल सकें। इससे गरीब आवसियों को भी सहायता मिलेगी।

इन दिनों कुछ रेलवे के प्रोमोटी ऑफिसर्स रिसे फास्ट पर बैठे हैं। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है

कि चाहे रेलवे का कोई भी कर्मचारी हो, यदि उसे कोई असुविधा है तो मन्त्री जी उसकी दुख पीड़ा को सुनें, उसे बुलायें और उसकी पीड़ा को कम करने में सहयोग करें ताकि रेलवे में सुधार आ सके और यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिल सकें।

अहमदाबाद बोटद लोकल गाड़ी को फिर से चलाने के लिये, मैं बोर्ड के चेयरमैन से मिला था और मेरी मन्त्री जी से मांग है कि ट्रायल के लिये ही सही, तीन महीने उस गाड़ी को चलाकर तो देखिये। यदि ठीक न लगे तो बाद में बन्द कर दीजिए, मुझे कोई विरोध नहीं होगा। उसी तरह अहमदाबाद भावनगर इन्टरसिटी ट्रेन को पुनः चालू करके सौराष्ट्र की लम्बे समय से चली आ रही मांग की पूर्ति की जाए।

इन शब्दों के साथ, समय देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और आशा करता हूँ कि रेल मन्त्री जी सौराष्ट्र की ओर विशेष ध्यान देकर आवश्यक कदम उठावेंगे।

9.00 ब०१०

[अनुवाद]

डा० बसंत पवार (नासिक) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं रेल बजट का विश्लेषण करना चाहूँगा और रेल बजट तथा रेल मन्त्री जी की सराहना करूँगा।

भारत में रेलें यातायात का प्रमुख साधन हैं और यह गरीबों और मध्यम वर्ग के लोगों के लिए है। भारत एशिया भर में सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है जिसमें ०2,211 किलोमीटर लम्बाई के रेल मार्ग हैं 7000 रेलवे स्टेशन हैं और 16.24 लाख कर्मचारी हैं। कुल 13,139 रेलगाड़ियाँ हैं जिनमें से 7,428 यात्री-गाड़ियाँ हैं। प्रतिदिन एक करोड़ लोग यात्रा करते हैं और बिगत वर्ष यानि 1991-92 के दौरान रेलवे ने 334 मिलियन टन भार के सामान का परिवहन किया।

ऐसा कहा जाता है कि निम्न स्तर का उद्देश्य रखना एक अपराध है। इसलिए भारतीय रेल ने एक नियमित योजना तैयार की है जिसमें उच्च आदर्श के उद्देश्य रखे गए हैं जैसे कि 2000 ई० तक मात्र-हुलाई 370-400 बिलियन टन कि०मी० होनी, 310-330 बिलियन यात्री कि०मी०, 105-110 बिलियन यात्रियों का परिवहन उपनगरीय और गैर-उपनगरीय ट्रेनों द्वारा की जाएगी, लागत में 15% की कमी लाई जाएगी, गुणवत्ता और विश्वासनीयता को बनाए रखा जाएगा, 80 से 86 समय की पाबंदी में सुधार करके इसे 80 से बढ़ाकर 86 प्रतिशत किया जाएगा अतिरिक्त क्षमता बढ़ाई जाएगी, बजट में लाभ बढ़ाया जाएगा और चुंटनाओं में कमी लाई जाएगी।

मुझे विश्वास है कि रेलवे में कार्य करने वाले सभी लोग कड़ा परिणाम कर रहे हैं और इन लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए अपने प्रयासों को बढ़ा रहे हैं। आज कल लोग सड़क परिवहन को अधिक पसंद करते हैं। इसलिए रेलवे को अघेरे में नहीं रहना चाहिए। उन्हें लोगों को रेल-परिवहन की ओर अधिक आकृष्ट करना चाहिए और इसके लिए उन्हें कठिन प्रयास करना चाहिए।

वर्तमान वर्ष 1992-93 के लिए 5700 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान है और इस राशि का

तीन चौथाई राजस्व माल-दुलाई से प्राप्त हो रहा है। विगत वर्ष माल दुलाई से लगभग 9222 करोड़ रुपए और यात्रियों से 349२ करोड़ रुपए की आय हुई थी।

इस बजट की विशेषता यह है कि करीब 675 कि० मीटर रेल-पथों का विद्युतीकरण किया जाएगा, 2800 कि० मीटर रेल पथ का नवीनीकरण किया जाएगा और 314 कि० मीटर नए रेल पथों का निर्माण किया जाएगा। मुझे पूरा विश्वास है कि इस योजना से अधिकतम रोजगार पैदा होंगे।

यह भी प्रस्ताव किया गया है कि रेल डिब्बों की संख्या बढ़कर 25,120 की जाएगी, 23। ई०एम०यू० कोच होंगे तथा अन्य की संख्या बढ़ाकर 2125 तक की जाएगी। डीजल इंजनों की संख्या बढ़ाकर 180 तक तथा विद्युत इंजन लोको की संख्या बढ़ाकर 117 तक कर दी जाएगी। यह एक अच्छी योजना वाला बजट है।

मैं अब निम्नलिखित सुझाव देता हूँ :

माल भाड़े में 7.5 प्रतिशत और यात्री भाड़े में भी वृद्धि की गई है। डा० नम्बुईय्या के नेतृत्व में यात्री भाड़ा और माल-भाड़ा समिति यात्री भाड़ा और माल भाड़ा के ढांचों इत्यादि का अध्ययन कर रही है। मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि पिछली नीति की विशेषता यह थी कि माल दुलाई से प्राप्त आय से यात्री यातायात में राजस्वहायता दी जाती थी। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वह संतुलन बनाए रखें तथा उपनगरीय और गैर-उपनगरीय क्षेत्रों के लिए द्वितीय क्षेत्री के भाड़े में कमी लाएं ताकि वह लोगों के पहुंच के अन्दर हो।

बजट में प्राथमिकताओं को बदल कर रेल लाइनों के गंज में परिवर्तन करने और चल स्टाक को बेहतर बनाने की प्राथमिकता दी गई है। इससे रोजगार के अक्सर उत्पन्न होंगे।

नई रेल लाइनों के निर्माण और रेल लाइनों के दोहरीकरण को कम किया गया है। महाराष्ट्र में, कोंकण रेलवे के लिए कुछ प्रावधान किए गए हैं पर वे पर्याप्त नहीं हैं। पिछले वक्ताने यह बताया कि कोंकण रेलवे व्यावहारिक नहीं है। लेकिन मैं इसका कड़ा विरोध करता हूँ। रेलवे आम जनता के लाभ के लिए है और भारतीय जनता को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने-ले जाने के लिए है और इतना ही नहीं जो राशि इससे कमाई जाएगी इससे बजट में लाभ की स्थिति होगी। कोंकण रेलवे तीन राज्यों को जोड़ेगा और इस प्रकार उस क्षेत्र के लोग लाभान्वित होंगे।

इस बजट में 15 नई रेल-गाड़ियां चलाए जाने का प्रस्ताव है। लेकिन महाराष्ट्र के लिए कोई भी नई गाड़ी नहीं है। महाराष्ट्र के लिए किसी नई रेल लाइन का भी प्रावधान नहीं किया गया है।

पिछली बार भी मैंने यह सुझाव दिया था कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पुणे से नासिक, वधाई से बिस्लीमोरिया और सुरत के लिए नई ट्रेन चलाई जाएं तो दो राज्यों गुजरात और महाराष्ट्र को जोड़ा जा सकेगा। उस क्षेत्र के आदिवासी को भी लाभ मिलेगा तथा तीन औद्योगिक नगर भी परस्पर जुड़ जाएंगे। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूँ कि इस रेलपथ का वह सर्वेक्षण कराएं और यह देखें कि

उस रेल लाइन का निर्माण संभव है या नहीं। मन्माड-मालेगांव-नोटदाना में रेल लाइनों का सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है। लेकिन उम मम्बन्ध में क्या हुआ मुझे पता नहीं है। औरंगाबाद और मन्माड के बीच बड़ी रेल लाइन का कार्य पूरा हो चुका है। मैं रेल मंत्री को इसके लिए बधाई देता हूँ। लेकिन औरंगाबाद-मन्माड गाड़ी को एक्सप्रेस ट्रेन बना दिया गया है। मन्माड से औरंगाबाद के लिए कोई भी यात्री गाड़ी नहीं है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो स्टेशन नगरसूल और तकरूर हैं। लेकिन इन स्टेशनों पर गाड़ियों के स्टॉपिज नहीं हैं। पहले यात्री गाड़ियों के लिए तीन स्टॉपिज थे। लेकिन अब कोई नहीं है। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वे इस ओर ध्यान दें।

मेरे चुनाव क्षेत्र में कसरा से जगतपुरी तक रेल लाइनों के नवीकरण के लिए करीब 4,39,89,000 रुपए का अनुमान था, लेकिन केवल 1,00,90,000 रुपए का ही प्रावधान किया गया है। छोटी से बसवाली तक रेल लाइनों के नवीकरण के लिए 1,74,58,000 रुपए का अनुमान था लेकिन एक लाख रुपए की सांकेतिक राशि ही रखी गई है। कसाबी सुकेनी से लासोलगांव तक रेल लाइनों के नवीकरण के लिए 3,15,34,000 रुपए का अनुमान था जबकि मात्र 2 लाख रुपए दिए गए हैं। यह रेल मार्ग रेलवे के लिए सबसे अधिक राजस्व कमाने वाली लाइन है। यहां पर यात्रियों का अत्यधिक आवागमन और माल की बुलाई होती है। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वह इन प्रावधानों में बृद्धि करें ताकि रेल लाइनों के नवीकरण का कार्य जल्द पूरा किया जा सके।

हमारे देश में करीब 37,079 रेल फाटक (लेवल क्रॉसिंग) हैं। मैंने पहले निवेदन किया था कि कुसमुदी तालुका, यंओला में एक और रेल फाटक उपलब्ध करा दें जो बहुत ही आवश्यक है।

मैं एक बार फिर लामाल गांव, निफद और ओघा में उपरिपुलों की मांग करता हूँ जहां कि सड़क यातायात बहुत अधिक है और यह हमारे देश की सबसे बड़ा मंडी है।

पिछली बार मैंने नासिक के कम्प्यूटरीकरण के लिए निवेदन किया था। इस बार महाराष्ट्र के एक भी शहर को कम्प्यूटरीकरण में शामिल नहीं किया गया है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि रेलवे आरक्षण में सुविधा देने के लिए नासिक को कम्प्यूटरीकृत किया जाए।

माल डिब्बे तो लाखों हैं फिर भी इसकी कमी रहती है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में प्याज, अंगूर और सब्जियां ऐसी वस्तुएं हैं जिनसे अधिकतम माल यातायात होता है। इनके लिए माल डिब्बों और रैकों भारी कमी है। इनकी पर्याप्त रूप से आपूर्ति की जाए क्योंकि ये वस्तुएं जल्दी खराब होने वाली होती हैं। मैं मंत्रीजी से निवेदन करता हूँ कि वह माल डिब्बों और रैकों की समय पर उपलब्धता की व्यवस्था करें और नासिक रोड, देबलाली, कसाबी सुकेनी, निफद, लासालगांव, मन्माड और येओला में इसकी आपूर्ति की व्यवस्था करें।

मैं मंत्री जी को "अपना माल डिब्बा प्राप्त करें" और "अपना कंटेनर प्राप्त करें" जैसी योजनाओं के लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि अंगूर और सब्जियों के लिए "बातानुकूलित माल डिब्बे" और "बातानुकूलित कंटेनर" उपलब्ध कराएं।

नासिक औद्योगिक और कृषि के क्षेत्र में तेजी से विकास कर रहा है। यह दक्षिण का सबसे बड़ा तीर्थस्थल है। आप पंचवटी एक्सप्रेस के साथ-साथ मुम्बई से मन्माड और मन्माड से मुम्बई तक और मुम्बई से दिल्ली नागपुर होते हुए गाड़ियां चला सकते हैं।

वर्तमान में, नासिक रोड स्टेशन पर केवल एक ट्रेन पंजाब मेल है जो दिल्ली जाती है। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वह शताब्दी एक्सप्रेस को भोपाल से मुम्बई तक चलाएँ या मुम्बई से दिल्ली तक नागपुर होते हुए एक नई ट्रेन चलाएँ जिससे अधिकतम यात्रियों को इस ओर आकृष्ट किया जा सके।

मैं जानता हूँ कि गीतांजलि एक्सप्रेस के लिए स्टापेज बहुत कम हैं लेकिन नासिक रोड पर इसका कोई स्टापेज ही नहीं है। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इस गाड़ी का नासिक रोड पर ठहराया जाए। मन्माड से इगतपुरी तक एक नई लोकल गाड़ी चलाना भी व्यवहारिक होगा। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि वह इस प्रस्ताव पर ध्यान दें तथा यह देखें कि मन्माड से इगतपुरी तक लोकल गाड़ी चलाना संभव है या नहीं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र नासिक रोड में रेलवे पर शोध कार्य जारी है। भारतीय रेल विद्युत प्रौद्योगिकी संस्थान है और उसके लिए मंत्री जी ने 33,98,000 रुपए मंजूर किए हैं और एस०एल०एस० तथा ट्रेक्शन मोटर फ्रेम के लिए 54,40,000 रुपए मंजूर किए गए हैं। ये आंकड़े लाखों में हैं, करोड़ों में नहीं। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इन प्रावधानों में वृद्धि करें ताकि हमसे शोध संस्थानों को अधिक से अधिक लाभ दिया जा सके।

मन्माड बर्कशाप के आधुनिकीकरण के लिये 79,000 रुपए का प्रावधान है। मैं समझता हूँ कि इसमें वृद्धि किया जाए क्योंकि इस पर अनुमानित व्यय 12,96,000 रुपए हैं।

जब इन संस्थानों की स्थापना की गई थी तो जमीन के मानिकों ने तुरन्त अपनी जमीन दे दी थी लेकिन उन किसानों के बच्चों को अब तक रोजगार नहीं दिया गया है। पिछली बार मैंने मंत्री जी से निवेदन किया था कि यदि हम उन्हें स्थायी रोजगार नहीं दे सकते हैं तो उन्हें उन स्थानों पर खपा लिया जाए मध्य रेलवे में जहाँ रेल लाइनों के नवीकरण का कार्य चल रहा है। वहाँ उन्हें रोजगार दे दिया जाए।

1991-92 के दौरान रेलगाड़ियों के पटरी से उतरने की अत्यधिक दुर्घटनाएँ हुई हैं यानि 343 घटनाएँ घटी हैं और 68 प्रतिघात दुर्घटनाएँ कर्मचारी की गलतियों के कारण हुईं। इस बारे में कुछ अनुबंधान किया जाना चाहिए कि पटरी से गाड़ियों के उतरने की इतनी अधिक घटनाएँ क्यों होती हैं। इसका पता लगाया जाए और कारण की खोजबीन की जाए।

कर्मचारियों को स्वतः चालित ट्रेक सर्किटिंग के लिए प्रशिक्षित किया जाना चाहिए। सुरक्षा उपायों को लागू किया जाए और आधुनिकरण किया जाए।

मैं स्टॉलों के निजीकरण करने की नीति की प्रशंसा करता हूँ। इससे रेलवे द्वारा जो खेवा हमें प्रदान की जा रही है, उसमें अवश्य सुधार होगा।

रेलवे के पास जो भूमि है उसको वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए प्रयुक्त करने का प्रस्ताव है। रेल विभाग को लगभग 4.19 लाख हेक्टेयर भूमि पर स्वामित्व है। मेरे विचार में भूमि का वाणिज्यिक उद्देश्यों से उपयोग में लाया जाना आखरी कदम होना चाहिए।

रेलवे की भूमि पर बसे झुग्गी-झोंपड़ी निवासियों को वह भूमि अवश्य आवंटित की जानी चाहिए।

भूतपूर्व सांसदों को एक सुविधा दिए जाने की व्यवस्था है। अतः मैं भूतपूर्व-सांसदों की ओर से मंत्री महोदय को धन्यवाद करता हूँ। मेरे विचार से हरेक सदस्य को भविष्य में भूतपूर्व सांसद होना है।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूँ और मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए पीठासीन अधिकारी को धन्यवाद देता हूँ।

सभापति महोदय : मैं सभी बक्तियों से अनुरोध करता हूँ कि वे अपने भाषण को 5 मिनट अधिक या अधिक से अधिक 6 मिनट तक के लिए सीमित करें। कृपया पीठासीन अधिकारी के साथ सहयोग करें। अन्यथा हम चर्चा को आज समाप्त नहीं कर पायेंगे।

[हिन्दी]

प्रो० रासा सिंह रावत : सभापति महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। स्टाफ के लोग भोजन के लिए गए थे, लेकिन आपकी आज्ञा के बावजूद उन्हें इन्कार कर दिया। आप इस बारे में स्पष्ट आदेश दीजिए ताकि स्टाफ के लोग वहाँ खाना खा सकें। मैं भी ऊपर से खाना खाकर आ रहा हूँ। उनके लिए खाने का कोई इन्जाम नहीं है।

श्री रंगराजन कुमारसंनलस : उनके लिए इन्तजाम कर रहे हैं। (अवधान)

सभापति महोदय : व्यवस्था कर रहे हैं।

[अनुवाद]

मेरे विचार में हर बार जब सभा देर तक बैठती है और जब हम सदस्यों के लिए व्यवस्था करते हैं तो संपूर्ण कर्मचारियों भी भोजन मिलना चाहिए। श्री भोगेन्द्र झा।

[हिन्दी]

श्री भोगेन्द्र झा (मधुबनी) : सभापति जी, समय कम होने की वजह से मैं संक्षेप में भी कहूँगा। पहली बात तो यह है कि मैं इस रेल बजट का विरोध कर रहा हूँ और इसलिए इसका विरोध कर रहा हूँ कि कुछ ऐसी चीजें इसमें आई हैं जिस की वजह से विरोध करने को मजबूर हूँ।

रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में परिवर्तन और नई सोच की जब बात कही थी तो उस समय हमें एक पैसा आशा थी। रेलवे बोर्ड अंग्रेजी जमाने का एक सङ्गत है। जब अलग-अलग निजी कर्पनिया

थीं, अंशजों की, केन्द्र में कोई अलग सरकार या मंत्रालय की बात नहीं थी, उस समय में रेलवे बोर्ड की आवश्यकता थी, अब इसकी कोई आवश्यकता नहीं है। कृषि मंत्रालय इतना विशाल है, वित्त मंत्रालय इतना विशाल है लेकिन अलग बोर्ड की आवश्यकता नहीं है इसलिए रेल मंत्रालय से काम चल सकता है और रेल बोर्ड को खत्म करने के लिए मेरा कटौती प्रस्ताव भी है। मैं चाहूंगा कल मतदान भी हो। उससे पहले अगर मंत्री जी कुछ सदन को आश्वासन दें तो एक बड़े परिवर्तन का यह रेल के बारे में सूचक होगा।

कर्मचारियों के बारे में बातें उठती हैं। रेलवे के सुधार में कर्मचारियों का भी सहयोग चाहिए, अधिकारियों का सहयोग चाहिए, हम सबों का सहयोग उस के बाद में चाहिए और मेरा आग्रह होगा कि रेलवे मंत्रालय इसकी कुछ शुरुआत करे और मंत्री जी अपने जवाब में इस पर आर्यें कि रेलवे में एक ही रेल मजदूरों की यूनियन रहे, दूसरी कोई यूनियन नहीं रहे। गुप्त मतदान से उसका निर्णय हो कि कौन रेलवे में यूनियन हो और गुप्त मतदान से तीन साल, 5 साल जो भी हो, अपने आप तय करें और भागीदारी में रेलवे मजदूरों की यूनियन में रेलवे रहे कि समय पर गाड़ियां चलें, रेल संपत्ति की बर्बादी नहीं हो। उसमें रेल के कर्मचारी भी भागीदार हों, अधिकारी तो भागीदार जिम्मेदार हों ही हों और उसमें भी भागीदारी बनाई जाय। अब मैं चाहूंगा, नमूने के तौर पर कुछ मण्डलों में शुरुआत की जाय ताकि वह एक उदाहरण का काम करे और अगर करें तो मैं चाहूंगा कि समस्तीपुर मण्डल के लिए मैं भी जिम्मा लूंगा कि कुछ कर्मचारी कैसे सहयोग कर रेल के यातायात को सुधार सकते हैं। तो नीति के रूप में रखकर शुरुआत देश में 10-15 मण्डलों में कर दें ताकि वह बेहतर चले।

इसी पृष्ठभूमि में जो पुराने कर्मचारी दण्डित हैं, अगर भ्रष्टाचार का आरोप नहीं है, मंत्री जी ने कहा था, हम जाचेंगे, अगर भ्रष्टाचार का आरोप नहीं, अगर रेल के सामान की चोरी नहीं की है तो आन्दोलन के चलते जो कर्मचारी दण्डित हैं, उन लोगों को फौरन काम पर ले लिया जाय। अब एक पुराना उदाहरण मैं बंग, योगी पासवान, यों अनूसूचित जाति भी हैं मगर एक खरे ईमानदार कर्मचारी पर यही इल्जाम था कि महाप्रबन्धक के सामने इन्होंने प्रदर्शन किया था, नरकटियागंज में, इल्जाम सही था मगर प्रदर्शन के लिए हो कि हमेशा के लिए उसको खत्म कर दिया जाय, यह बात समझने के लायक नहीं है। एक का ही ऐसा नहीं है, और भी मामले हैं लेकिन उम पर कोई दूसरा अभियोग भी नहीं है और वह भी कहना है कि अभियोग सही है तो कर्मचारियों के बारे में रुख में भी परिवर्तन हो। जो मैंने कहा, योगी पासवान नरकटियागंज में समस्तीपुर के अन्दर है और जो बाद में आन्दोलन वाले हैं, भ्रष्टाचार वालों को दूसरी श्रेणी में रखा जाय, उनको मैं आन्दोलन की श्रेणी में शामिल नहीं करना चाह रहा हूँ। मैं चाहता हूँ कि कोई यूनियन के नेता भ्रष्टाचार वालों की बकायत न करें ताकि कुछ सुधार रेलवे में हो सके।

कुछ बात तो रेलवे के लिए जरूरी है, हर जगह से मांगें आ रही हैं, देश भर से कि कुछ न कुछ रेल में प्रगति हुई है, कुछ जगह प्रगति नहीं हुई है मगर एक इलाका है, जहां प्रगति नहीं हुई है। रेल सुविधाएं कम हुई हैं, पीछे हटी हैं और वह इलाका है, उत्तरी बिहार का, मिथिला का इलाका, जहां हम लोग बिद्यार्थी थे, उस समय में लोग दरभंगा जनबली होते हुए गोहाटी जाते थे, कोसी ने उसको तोड़ दिया, बीच में। आज तक वह रेल अचान टूटा हुआ है, जुटा नहीं। पश्चिम में लोग दरभंगा मधुबनी, सीतामढ़ी, नरकटियागंज से सीधे मथुरा बुन्दावन या जोधपुर चले जाते थे मगर मण्डक ने जो तोड़ा,

बगहा छितीनी के बीच में आज तक उस पुल का निर्माण नहीं हुआ, पूरब पश्चिम दोनों से कट गया और पटना तक के लिए लोग आते थे, छोटे आवाहन की गाड़ी से, बड़े आवाहन को जब तक ले गये, मुजफ्फरपुर समस्तीपुर, अब लोगों के लिए दूधर हो गया है कि अब पटना जाना भी कठिन है और मेरी समझ में शायद लाख में एक भी यात्री नहीं होगा जो दरभंगा, मधुबनी, सीतामढ़ी से रेलगाड़ी से मुजफ्फरपुर भी जाय। चूंकि तीन चार पांच घण्टे इंतजार करना होगा, समस्तीपुर में। वही इलाका है जो इतना पिछड़ा रहा है और इलाज के लिए सारे उत्तरी भारत की सीमा पर एक ही बिन्दु है, दरभंगा, जहां से चार रेल पथ भारत नेपाल की सीमा पर जाते हैं—रक्सौल, बय नगर, लौकाबाजार और निमंली और उसका हर माने में, परिवहन के माने में, व्यापार के मामले में, एक मित्र और सहोदर देश नेपाल से रिश्ता बढ़ाने के मामले में उपयोगिता समझने की बात, किसी की दो राय नहीं होंगी, मगर 1974 में यह मंजूर हो गया कि इसको बड़े पथ में दरभंगा तक कम से कम बदल देंगे.....

सन् 1982 में उसके लिए आपने 18 लाख बजट में प्रावधान किया, 1983 में साठ लाख और अब 1990 में चार करोड़ नौ लाख की व्यवस्था की है। मुझे खुशी हुई, जब मंत्री जी ने मुझे एक चिट्ठी दी कि बारह दिसम्बर को हम यह काम शुरू करने जा रहे हैं। इतना होने के बाद भी बजट रुपया नदारद है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसकी भी शुरुआत करें। मैंने अभी जिस बात को उठाया था, यह वही इलाका है, जहां पर छः जोड़ा गाड़ियों को रद्द किया गया। मैं मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा, बारह दिसम्बर को उन्होंने मुझे चिट्ठी दी, हम लोगो ने बैठ कर बातें की, इन्होंने अधिकारियों से भी कहा कि जो संभव हो सकता है, करिए। छः जोड़ा गाड़ियों में से सिर्फ एक जोड़ा दरभंगा जनगढ़ ही चालू की गई। इस गाड़ी को इस आधार पर रद्द किया गया था कि इससे आरक्षण विरोधी आन्दोलन होगा। मैं खुश होकर इस बात को कहता हूँ कि दरभंगा, मधुबनी, समस्तीपुर, सीतामढ़ी, चम्पारण, इन जिलों में पूरी ताकत लगाकर क हमने एक पैसे को भी बर्बाद नहीं होने दिया। छः जोड़ा गाड़ियां रद्द की गई थीं और आज भी पांच जोड़ा गाड़ियां रद्द है। मैं निवेदन करता हूँ, कम से कम हमारे क्षेत्र की गाड़ियों को तो चलवा दें।

सभापति महोदय, रेल भाड़े में बृद्धि का भी मामला है। कोयले की चोरी बन्द नहीं तो कम-से-कम कर दें और जो हमारे राज्य क्षेत्र में कोयला खदानें हैं, वहां से अच्छा कोयला तो चला जाता है निजी क्षेत्र के लोगों के पास और खराब कोला रेल के इंजन के लिए चला जाता है। इससे रेलगाड़ियों के समय में गड़बड़ी हो जाती है। कोयले की चोरी रास्ते में भी होती है। यह कुछ लोगों को पेना हो गया है। इसलिए इसके लिए कुछ कठोर कदम उठाएँ, कड़े कदम उठाएँ। इस में कर्मचारी सहयोग करें। कर्मचारियों में भी कुछ गड़बड़ी करते हैं, लेकिन अधिकांश सहयोग करेंगे, यदि आप बातावरण को बदलने के लिए तैयारी करेंगे। रेल भाड़े में बढ़ती करने से भी आपको असर पड़ेगा। रेल भाड़े में बढ़ती, माल भाड़े में बढ़ती, इसको आप कैसे कम कर सकते हैं, इस पर विचार कीजिए। खत्म नहीं तो कम कैसे कर सकते हैं, ताकि आम लोगों पर इसका असर न पड़े। खास कर दूसरे दर्जे के भाड़े को आप अभी भी खरम कर दें, तो एक बहुत बड़ी बात होगी। बर्बादी को रोककर आमदनी को बढ़ा सकते हैं। चोरी को रोक कर आमदनी को बढ़ा सकते हैं।

मैं अपनी बात समाप्त करते हुए, फिर भी इतना दोहराता हूँ कि जहां तक इस बजट का ताल्लुक है, हम इसका विरोध करते हैं और विरोध हम करेंगे।

श्री संयुक्त मसूबल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : सभापति महोदय, मैं मन्त्री महोदय को दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ। इसके लिए आपको आई० एम० एफ० और बल्ड बैंक से सैन्यन लेने की जरूरत नहीं है। इस काम को आप आसानी से कर सकते हैं।

आप जानते हैं कि हमारे देश में नया कार्यक्रम चल रहा है, सैंटपरसेंट लीडेट करने के लिए। इल्लिट्रेसी के खिलाफ दौर चल रहा है। जाहिर है, जहां पर भी यह कार्यक्रम चल रहा है, अपनी-अपनी मातृभाषा में हो रहा है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है, जहां से भी ट्रेन स्टार्ट होती है, जिस राज्य से होती है, उस राज्य की आफिसियल लैंग्वेज में ही आरक्षण चाट बनाया जाए। मानलीजिए, महाराष्ट्र या पश्चिम बंगाल या असम, इन राज्यों से नए पढ़-लिखकर आयेंगे, वे न तो अंग्रेजी भाषा जानते होंगे और न हिन्दी भाषा, वे अपनी मातृभाषा को जानते होंगे। यदि चाट उनकी भाषा में रहेगा, तो वे आरक्षण चाट देखकर डिब्बे में आसानी से जाकर बैठ सकते हैं। उनको दूसरों की सहायता की जरूरत नहीं पड़ेगी।

दूसरा मेरे क्षेत्र में जो सबसे ज्यादा नैंगलैफ्ट किया गया क्षेत्र है, वह है सियालदा लालपुरा क्षेत्र। उस क्षेत्र के लिए आपने कुछ भी काम नहीं किया है। मैं आज भी आपसे उस क्षेत्र के लिए कुछ भी मांग नहीं करूँगा। सिर्फ इतना ही कहूँगा कि मेरी जो कान्स्टीब्यूँसी है, मुर्शिदाबाद, जो एक जमाने में बंगाल, बिहार और उड़ीसा की एक बड़ी राजधानी हुआ करती थी। उस क्षेत्र के इतिहास से आप ताल्लुक रखते हैं। यहां पर एक बहुत बड़ा म्युजियम है, जिसको हजारीद्वार कहा जाता है, क्योंकि वहां पर हजारे द्वार है। यह म्युजियम सालारजंग म्युजियम से कम नहीं है। यह काम सिर्फ दस-बारह लाख रुपए में हो जाएगा, यहां पर आप एक डारमिटरी बना दीजिए। मैं आपसे कोई इलैक्ट्रिफिकेशन की मांग नहीं कर रहा है, कोई डबल लाइन की मांग नहीं कर रहा हूँ, और कोई नई ट्रेन की भी मांग नहीं कर रहा है।

तीसरी बात मैं भागीरथी एक्सप्रेस के बारे में कहना चाहता हूँ। गनीखां जी के जमाने में से शुरू हुई और 238 किलोमीटर की यह दूरी छः घंटे में तय करते हैं और इसका नाम है—भागीरथी एक्सप्रेस। तो मेरी मांग यह है कि या तो इसकी स्पीड को बढ़ाए और नहीं तो एक्सप्रेस को काट दीजिए, मेल कर दीजिए, भागीरथी मेल को, इससे इसका किराया भी घट जाएगा।

चौथा है, हावड़ा से दो लाइन नार्थ बंगाल के लिए, कटवा भाजीमगंज और भाया अजीमगंज और दूसरा है भाया बोलपुर, बोलपुर से करीब 5-6 गाड़ी हैं नार्थ बंगाल के लिए, लेकिन भाजीमगंज सेवशन में वहां से सिर्फ एक ही गाड़ी है, कामरूप और वह भी रात 12 बजे के बाद हमारे वहां आ रही है और सच बात तो यह है कि जो मुर्शिदाबाद से लगभग 9 सौ कि० मी० की दूरी, जो नार्थ बंगाल है जहां से लोग बाई बस सफर करते हैं, इस लाइन में भी एक ट्रेन देने की कोशिश कीजिये। एक सजेसन मेरा यह है कि सुपरफास्ट एक्सप्रेस, जैसे राजधानी, हावड़ा से एसी टू टायर देखने वाला इस समय कोई नहीं है, एक तो इसमें लिमिटेशन है कि कितना सामान जा सकता है, लेकिन अगर आप किसी भी रोज इस पर सफर करे तो हर पैसेंजर के साथ 10-12 गठरी होगी, बंडल और पैकेट होंगे, उसका वजन कितना है यह देखने वाला कोई नहीं है इस पर भी जरा रोक लगाने की कोशिश करें। राजधानी एक्सप्रेस का जो कर्मचारी है उनके ऊपर काफी दबाव है, इसका भी एक कारण है कि आप बेटिंग लिस्ट, आर ए सी पैसेंजर का लिस्ट इतना ज्यादा रखते हैं, पर कोच इतना ज्यादा रखते हैं कि

बेधारे एडजस्ट नहीं कर पाते हैं, उनके लिए बहुत मुश्किल हो जाती है, इसको घटाने की कोशिश कीजिए।

आखिरी है, असम का रेलवे होक्स के बारे में, रेलवे होक्स के साथ मेरी पूरी हमदर्दी है, आपकी जो नयी इण्डस्ट्रियल पालिसी है, जो एग्जिट पालिसी है, इससे रेलवे होक्स और भी बढ़ेगा, उनको बढ़ने से कोई रोक नहीं सकते हैं। इसके बारे में भी अगर आप नहीं सोचेंगे तो आगे बहुत मुश्किल हो जायेगा, यह भी मेरा सजेशन है। इसलिए अगर आप रोक नहीं सकते हैं तो कम से कम उनको लाइसेंस दे दीजिए, आइडेंटिटी कार्ड दीजिए ताकि वे इसपर अपनी जिन्दगी बसर कर सकें। अगर इसे आर पी एफ और जी आर पी के जरिए से धकेल कर निकाल देंगे तो एंटी सोशल एसीमेंट्स बन जाएंगे। इसलिए मेरे पश्चिम बंगाल में 4 हजार रेलवे होक्स हैं और जितने भी कारखाने बन्द हो रहे हैं वे वहां से आते हैं और अगर आप चाहते हैं कि 45 हजार एंटी सोशल न बनें, एंटी सोशल बनने से आप उन्हें रोक सकते हैं, अगर आप उनको लाइसेंस दे दें। इससे आपके रेलवे को भी बँसा मिलेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री सुनील बस (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : महोदय, रेल-बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय मंत्री, श्री जाफर शरीफ को जिन्होंने अपने विवेक और अनुभव के द्वारा राष्ट्र को, भारत की महत्ता के अनुरूप बजट दिया है, बधाई देता हूँ। मुझे बहुत दुःख होता है जब विरोधी पक्ष के बहुत से माननीय सदस्य इसे राष्ट्र विरोधी बताते हैं और विश्व बैंक तथा अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष का हवाला देते हैं। जब कहीं भी कुछ होता है तो पता नहीं विश्व-बैंक अथवा अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष कहाँ से आ जाते हैं।

माननीय मंत्री जी, मैं आपकी प्रशंसा करता हूँ। मैं आपका अभिनन्दन करता हूँ। लेकिन मुझे रमजान के महीने में इन्तजार करवाने और रोजा इफ्तार से आपको वंचित रखने का दुःख है। इस समय आपको सोने के लिए चले जाना चाहिए था। आपको रोजा के लिए सुबह उठना पड़ेगा। यह बहुत बड़ी बात है और हम आपके अत्यन्त कृतज्ञ हैं कि आपने अपना इतना कीमती समय सभा को दिया है। मैं सभी माननीय सदस्यों का भी इस सभा में उपस्थित रहने के लिए और चर्चा को पूर्ण करने के लिए इस समय यहाँ पर उपस्थित रहने के लिए अत्यन्त आभारी हूँ।

माननीय मंत्री जी, मैं सचमुच आपकी प्रशंसा करता हूँ कि आपने इस बजट में सभी क्षेत्रों में अनुमानित विकास दर दिखाई है। आपने वर्ष 1991-92 के दौरान यात्री-आवागमन में 5 प्रतिशत का अनुमानित विकास दिखाया है। आपने पूर्व वर्ष के 318 मिलियन टन के मान-यातायात की अपेक्षा 337 मिलियन टन की अनुमानित बढ़ोतरी दिखाई है।

आपने प्रथम जुलाई 1992 तक 15 सेबायें शुरू करने का प्रस्ताव किया है और 1992-93 के अन्त तक 19 और गाड़ियाँ चलाई जानी हैं।

आपने रेल विभाग में सामान्यता जिन यात्री-सुविधाओं की अत्यधिक कमी थी, उन पर विचार किया है और मुझे विश्वास है कि आपकी बुद्धिमत्ता और आपके कर्मचारियों तथा सहयोगियों के सहयोग से आप वह सुविधायें प्रदान करने में सक्षम हो सकेंगे, जिनकी अत्यन्त आवश्यकता है।

बहुत से मेरे सहयोगियों ने बताया कि मुम्बई उपनगर स्टेशनों पर पूर्ण स्वच्छता नहीं है। स्टेशनों पर शौचघरों की उचित व्यवस्था नहीं है। ऐसे 51 लाख लोग हैं जो 20 या 40 मील का सम्बा सफर तय करते हैं। मैं बहुत से रेलवे स्टेशनों पर गया हूँ। वहाँ के शौचघर बहुत ही गन्दे हैं। ये शौचालय केवल लघुशंका के लिए ही उपलब्ध हैं। अन्य सुविधायें वहाँ नहीं हैं।

आपने भोजन व्यवस्था की बात की है। कुल रेलवे पथ का 38 प्रतिशत भाग छोटी रेलवे लाइन के रूप में है और आपने सारी प्रणाली को बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित करने का विचार किया है। यह बहुत अनिर्वाह्य है और प्रोत्साहनजनक है। इसमें अर्थव्यवस्था का विकास होगा। विशेष रूप से पिछड़े क्षेत्रों में अगर बड़ी रेलवे लाइनें बिछायी गयीं तो वहाँ बहुत परिवर्तन होगा।

आर्थिक संकट के इस वर्तमान दौर में एक-एक पैसे की कीमत है और आपने नए संसाधन विशेष कर रेलवे लाइन की संपत्ति के माध्यम से, जुटाने का विचार किया है। यह सचमुच प्रशंसनीय है। कुछ सदस्यों के विचार में यह बहुत समझदारी की बात नहीं है और मेरा विचार है कि आपको बड़े शहरों में इस प्रकार की शुरुआत करनी चाहिए।

आपने अपने भाषण में बताया है कि महाराष्ट्र सरकार आपके साथ सहयोग कर रही है। हमें मुम्बई से ही शुरुआत करनी चाहिए और हम आपको आश्वासन देते हैं कि इस प्रकार की प्रणाली से आपको बहुत सा धन प्राप्त होगा। लेकिन एक बात हम चाहते हैं कि वह पैसा किसी अन्य प्रयोजन के लिए प्रयुक्त नहीं किया जाना चाहिए। इसका प्रयोग मुम्बई के दैनिक यात्रियों की बेहतरी के लिए किया जाना चाहिए। जब मैं विदेशों में गया तो मैंने देखा कि वहाँ सभी रेलवे स्टेशनों पर बैंक चलचित्र गृह, दुकानें और सभी सुविधायें हैं जिनके बारे में हम सोच सकते हैं। उन्होंने रेलवे स्टेशनों पर सभी सुविधायें उपलब्ध करायी हैं। वहाँ पर होटल हैं ताकि दैनिक यात्री अचवाँजो दूर से आने वाले यात्री हैं, यदि वे वहाँ रात को ठहरना चाहें तो वे कमरों का प्रयोग कर सकें। उन्हें यहाँ-वहाँ दौड़ने की आवश्यकता नहीं। ये यात्रियों की सुविधाओं में इजाफा करते हैं।

यह सब वहाँ नहीं होता, अगर रेल बजट बनाते समय लोगों ने उस समय इस पर विचार न किया होता।

सबसे महत्वपूर्ण बात जो रेलवे के सम्बन्ध में की गई है, वह रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण की है। इसके द्वारा आप बहुत बड़ी मात्रा में पेट्रोलियम-आधारित ऊर्जा की बचत कर सकते हैं और यह एक बहुत बड़ा योगदान होगा। मेरे विचार में इस विषय में आप जितनी शीघ्रता करेंगे, उतना ही अच्छा होगा।

एक मुद्दे पर मैं मंत्री महोदय से असहमत हूँ। मुझे बहुत ही प्रसन्नता हुई थी, जब उन्होंने एक प्रतिष्ठित पश्चिमी अर्थशास्त्री डा० डी० एम० नन्जनदप्पा, की अध्यक्षता में रेल किराया तथा माल-भाड़ा-समिति का गठन किया था। मैं उस समिति की पूर्ण रिपोर्ट की प्रतीक्षा कर रहा था। यह बहुत

ही अच्छा रहता यदि दैनिक यात्रियों तथा सामान के रेल किरायों तथा माल भाड़ा प्रभार की रूपरेखा तैयार करने और इन्हें अन्तिम रूप दिए जाने से पूर्व, हम उनकी रिपोर्ट का इन्तजार कर लेते। लेकिन मन्त्री महोदय ने उनकी रिपोर्ट का इन्तजार नहीं किया। दैनिक यात्रियों का जहां तक सम्बन्ध है, हम समझते हैं कि यह उन पर एक बहुत बड़ा बोझ डाला गया है।

महोदय, पूरी तमबीर बहुत ही लुभावने तरीके से पेश की गई है। मन्त्री महोदय के भाषण का भाग-I वास्तव में ही बड़ा रोचक था। जितना अधिक आप इसे पढ़ते जाते हैं, उतना ही अधिक आपको लगेगा कि यह कितना अच्छा है। इसके हर पहलू में सकारात्मकता प्रतीत होती है; इसमें लाभ ही लाभ दिखाए गए हैं; भारतीय रेल वित्त निगम में भी लाभ दिखाए गए हैं; भारतीय रेल तकनीकी एवं आर्थिक सेवाओं में लाभ दिखाया गया है; भारतीय रेल निर्माण कम्पनी में भी लाभ दिखाया गया है। यह सभी लुभावनी बातें हो रही थीं। जब मैं मन्त्री महोदय का भाषण सुन रहा था, तब मैं सपनों में दुनिया में खो गया था। सपनों में मुझे कुछ बढ़िया सा होता दिखाई दे रहा था। परन्तु जब इसका भाग-II शुरू हुआ तो अचानक मेरा सपना भंग हो गया। जब भाग-II शुरू हुआ विशेषरूप से अन्तिम पृष्ठ 19 पर पैरा 31-9 (iv) से मेरे सभी सपने टूट कर बिखर गए थे... (व्यवधान)। यह पैरा निम्न प्रकार से था : मैं इसे आपके सम्मुख हिन्दी में अभिव्यक्त करूंगा।

[हिन्दी]

बकर ईद के दिनों में बकरे को खूब खिलाया जाता है, एक महीने तक खूब खिलाते हैं। एक महीना खिला कर उस पर छुरी रख दी जाती है। पहले तो हमने खूब खिलाया...

[अनुवाद]

श्री ए० चार्ल्स (त्रिबेन्द्रम) : कृपया इसे अंग्रेजी में बतायें।

श्री सुनील बल : महोदय, मुस्लिम समुदाय का ईद का एक त्यौहार होता है, जिसे बकर-ईद कहते हैं। इसमें बकरे की बलि देते हैं। वे एक महीने से भी ज्यादा बकरे को खिलाते हैं। वे प्रतिदिन उसे अति-उत्तम खुराक देते हैं और अन्तिम दिन ईद को वे उसकी गर्दन पर छुरी रख देते हैं। इसी तरीके से, हमें ऐसी ही सुन्दर, बजट की अच्छी-अच्छी बातें बताई गयी परन्तु अचानक ही जब दैनिक यात्रियों के किराये की बात आई, उस समय वास्तव में हमें महसूस हुआ कि यह हमारी गर्दन पर एक तलवार है। (व्यवधान) इस मुद्दे पर, मैं समझता हूँ मुम्बई के सांभद, चाहे मल्लाखद दल से सम्बन्धित हों, अथवा विरोधी दल से, जिनमें हमारे नेता श्री मुरली देबरा भी सम्मिलित हैं, एक हैं। यह किराया बृद्धि जबरदस्त है और 5-7 प्रतिशत से 1.7 प्रतिशत तक की यह बढ़ोत्तरी हुई है। यह बृद्धि वास्तव में बहुत अधिक है। इससे पहले, जुलाई में भी बृद्धि की गई थी और हमारे सभी प्रकार से अनुरोध करने पर भी आपने इसे वापस लेने से इन्कार कर दिया था। परन्तु इस बार आपको और अधिक उदारता-पूर्वक इस बात को ध्यान रखना होगा कि यह पूरी बृद्धि वापिस ले ली जाए। जहां तक दैनिक यात्रियों का प्रश्न है, यह वास्तव में खिस्ता का विषय है। मैंने समाचारपत्रों में कहीं यह पढ़ा था कि रेल बजट प्रस्तुत किए जाने वाले दिन रेलवे बोर्ड के एक सदस्य ने कहा था कि दैनिक यात्री पहले परिपुष्ट अर्थात् बहुत ज्यादा सुविधा प्राप्त किए हुए हैं। उन्होंने इन्हीं शब्दों का प्रयोग किया था। लेकिन मैं आपको

यह बताना चाहूंगा कि हम बहुत ज्यादा परिपुष्ट नहीं हैं; दैनिक यात्री बहुत ज्यादा परिपुष्ट नहीं हैं। वे गरीब लोग हैं। वे समाज के विभिन्न वर्गों से सम्बन्धित हैं। उनमें घरेलू नौकर होते हैं। कुछ ऐसे लोग भी शामिल होते हैं, जो विभिन्न कार्यालयों में भोजन ले जाते हैं; इनमें दूध ले जाने वाले हैं; इनमें कार्यालयों में जाने वाले लोग भी हैं। और वे सभी लोग अमीर लोग नहीं हैं, जो गाड़ियों में रोजना सफर करते हैं।

फिर मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि टाटा परामर्शदात्री सेवा से सम्बद्ध एक परामर्शदाता श्री अरुण मुकाशी के अनुसार विद्यमान चली रही गाड़ियों की संख्या और उनमें यात्रा कर रहे दैनिक यात्रियों की संख्या के अनुसार व्यस्ततम समय के दौरान उपनगरीय गाड़ियों में एक वर्ग मीटर स्थान में दस दैनिक यात्रियों को खड़े होना पड़ता है। इसलिए, मैं माननीय सदस्य से पूछना चाहता हूँ कि दैनिक यात्री किस ढंग से बहुत ज्यादा मुक्ति-भोगी वर्ग हैं। विशेष परिमाण के मालगुड़ी के डिब्बे में कितने जीवित पशुओं को ले जाया जा सकता है, इस बारे में भारतीय रेल के बड़े कठोर निबन्ध हैं। नियम को तोड़ना अपराध है। परन्तु एक वर्ग मीटर में दस लोगों का समा लेना पशुओं से भी बखतर है। इन सभी विकृतियों के बावजूद भी जनता को सफर तय करना होता है। वे मीज-मस्ती के लिए सफर नहीं करते हैं। वे अपनी आवश्यकता के लिए सफर करते हैं। अतः मेरा अनुरोध है कि आपको मासिक किरायों और सीजन टिकटों में इस नई वृद्धि को समाप्त कर ही देना चाहिए और इस वृद्धि को पूरी तरह वापिस लिया ही जाना चाहिए।

पिछले वर्ष बजट पर अपने भाषण में मैंने कहा था कि गाड़ियों में प्रति-गाड़ी मुश्किल से डेढ़ सवारी डिब्बा महिलाओं के लिए रखा जाता है। मेरे विचार से बम्बई में यात्रा करने वाली महिलाओं के लिए प्रत्येक गाड़ी में कम से कम दो सवारी डिब्बे आरक्षित होने चाहिए, क्योंकि वहां काम पर जाने वाली महिलाओं की संख्या अधिक है। मेरा एक अनुरोध और है कि चूंकि हमारी दस प्रतिशत जनता विकलांग है तथा किसी भी क्षेत्र में कोई भी विभाग विकलांगों का ध्यान नहीं रखता अतः आधा-सवारी डिब्बा इनके लिए आरक्षित रखना चाहिए। यह मेरा व्यक्तिगत अनुरोध है।

एक और बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक टर्मिनल है, जोकि बांद्रा-ईस्ट में बनाया गया है। परन्तु यह कार्यरत नहीं है, क्योंकि विभाग जिस सड़क को लेना चाहता है, वह बहुत-सी झोंपड़-पट्टियों को मफाया कर देगी। वहां लोग पिछले 25 वर्षों से रह रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि आपके विभाग के अभियन्ता हमारे पास आयें और हमसे मिलें तथा हम उन स्थानों पर जाकर उन्हें बताएंगे कि टर्मिनल से एक ऐसी सीधी सड़क बन सकती है, जो मुख्य सड़क से जोड़ी जा सकती है।

अन्त में, मैं आपको बधाई देता हूँ क्योंकि आपका विभाग धर्म-निर्पेक्ष भारत का प्रतीक है, गाड़ियां धर्म-निर्पेक्ष भारत की प्रतीक हैं, एकता की प्रतीक हैं, और भारत की एकता की प्रतीक हैं। जीवन के किसी भी क्षेत्र में आप आयें, आपको अपने नाम के साथ, चाहे यह स्कूल में प्रवेश प्राप्त करने का बखतर हो अथवा रोजगार का मामला हो, अपनी जाति, धर्म, रंग के बारे में उल्लेख करना होता है। यहां तक कि यदि आप चुनाव-लड़ने के लिए राजनैतिक टिकट लेना चाहते हैं, तो भी आपको यह विवरण देना होता है कि क्या आप अनुसूचित जाति अथवा जनजाति के हैं या आप किस जाति/वर्ग आदि से संबन्धित हैं। परन्तु यहां आपकी पिढ़की से प्रत्येक व्यक्ति को, उसके धर्म अथवा जाति के बारे में पूछ-ताछ किए बिना टिकटें मिलती हैं। आप धर्म-निर्पेक्षता के प्रतीक हैं, आप राष्ट्रीय-अखण्डता के प्रतीक हैं, आप भारत

की एकता के प्रतीक हैं। मैं समझता हूँ कि आप इस देश के झण्डे को ऊंचा रखो, क्योंकि देश के केवल दो ही ऐसे विभाग हैं, जो झण्डे को ऊंचा रख सकते हैं। एक रेल विभाग और दूसरा है फिल्म उद्योग। फिल्म उद्योग में हम कभी भी यह नहीं पूछते कि कौन हिन्दू है और कौन मुसलमान है। भारतीय सिनेमा भी धर्म-निर्पक्षता और राष्ट्रीय अखण्डता का प्रतीक है। चूँकि मैंने आपकी इतनी अधिक प्रशंसा कर दी है, मैं आशा करता हूँ कि आप हमारी प्रार्थना को सुनेंगे और सीजन-टिकटों पर वृद्धि को समाप्त करेंगे।

[हिन्दी]

श्री विलासराव नागनाथराव गुंडेवार (हिंगोली) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 1992-93 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। महाराष्ट्र में मराठवाड़ा क्षेत्र में ब्राडगेज लाइन काफी कम है। बहुत ही इन्तजार के बाद अभी-अभी मनमाड औरंगाबाद 120 किलोमीटर ब्राडगेज लाइन का माननीय रेल मंत्री द्वारा उदघाटन किया गया है। यह एक इस दिशा में अच्छी पहल सरकार द्वारा की गई है। रेल सब लोगों के लिए यानि मध्यम वर्ग, निम्न वर्ग और उच्च वर्ग सबके लिए है। इसमें ऊंचे दर्जे और मध्यम दर्जे में जो किराए में बढ़ोत्तरी की गई है मैं मांग करता हूँ कि हमको आधा किया जाए। जो मेरा क्षेत्र है औरंगाबाद से परभणी व नांदेड़ से होती हुई हैदराबाद तक ब्राडगेज लाइन होनी चाहिए। मराठवाड़ा क्षेत्र में सिन्धुई की अच्छी व्यवस्था है, फसल अच्छी पैदा होती है। यह लाइन होने से काश्तकार अपना उत्पाद बड़े-बड़े शहरों में सीधे भेज सकता है व उसे अपने फसल की अच्छी कीमत मिल सकती है। इसके साथ नांदेड़ व परभणी जिले में औद्योगिक विकास होगा और बड़े-बड़े कारखाने व उद्योग स्थापित होंगे। इसी तरह से नांदेड़ में सिन्धुई का बड़ा ऐतिहासिक गुरुद्वारा है। देश विदेश से लाखों भक्त और यात्री यहां दर्शन हेतु आते जाते हैं, किन्तु यहां तक ब्राडगेज लाइन न होने से उन्हें औरंगाबाद या मनमाड में रुककर फिर आगे का मुश्किल सफर करना पड़ता है। यहां तक ब्राडगेज लाइन होने से उनको आसानी होगी व राजस्व भी बढ़ेगा।

दूसरी बात यह है कि ऊंचे दर्जे के यात्री भाड़े में 20 प्रतिशत वृद्धि को कम किया जाना चाहिए। साथ ही उपनगरीय रेल सेवा में जिनका इस्तेमाल अधिकतर नौकरी पेशा वाले लोग व मध्यम वर्गीय लोग करते हैं, मुम्बई में तो लगभग 75 प्रतिशत यातायात रेलवे द्वारा ही होता है उनके मासिक टिकट और पास पर की गई वृद्धि को कम से कम आधा किया जाये, नहीं तो उनपर यह अधिक बोझ हो जायेगा। इसके बदले में रेलवे में जो व्यापक पैमाने पर झूठाचार है उसे रोकने पर अधिक जोर दिया जाना चाहिए ताकि किराये में वृद्धि करने की जरूरत न पड़े। रेलवे के मामलों की व गोदामों से होने वाली चोरियों को रोका जाए तो उससे राजस्व की हानि नहीं होगी खान पान की व्यवस्थाओं में भी सुधार लाना आवश्यक है। जो खान पान की व्यवस्था है उसमें पता नहीं चलता लगता है कि गर्म पानी पी रहे हैं, ऐसे ही पता नहीं चलता कि दूध में पानी है या पानी में दूध है।

रेलों में खान पान की व्यवस्था में निजीकरण करने जा रहे हैं। ठेकेदारों के हाथों में सौंपने से पहले सोच समझकर विचार करना चाहिए नहीं तो खाद्य वस्तुओं के दाम तो बढ़ेंगे ही उसके साथ बटिया वस्तुओं की आपूर्ति होगी।

कांचीगुडा से जयपुर-एक्सप्रेस गाड़ी चार राज्यों से होकर जाती है इसे नई दिल्ली तक बढ़ाया जाए। यह काफी पुरानी मांग है। मेरी जानकारी के अनुसार यह काम पिछले वर्ष ही होना था, किन्तु अभी तक नहीं हुआ है। अतः इस गाड़ी को शीघ्र नई दिल्ली तक किया जाए। इसी तरह नांदेड़ के

रेलवे डिब्बोजन को स्वीकृति मिल चुकी है किन्तु कार्य अभी शुरू नहीं हुआ है। उसे शीघ्र शुरू किया जाये। दिल्ली से औरंगाबाद सीधी ट्रेन हो व उसके आरक्षण हेतु परभणी में भी कोटा हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं जाफर शरीफ जी को धन्यवाद देता हूँ और बधाई देता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा रेल बजट पेश किया है।

[अनुवाद]

*श्री बी० कृष्ण राव (चिक्वत्लापुर) : सभापति महोदय, माननीय रेलवे मन्त्री जी ने इस सम्माननीय सभा में वर्ष 1992-93 का रेलवे बजट प्रस्तुत किया है। मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ।

सभापति महोदय : कृष्ण राव जी, कृपया संक्षेप में कहिए।

श्री बी० कृष्ण राव : जी हाँ, मैं संक्षेप में ही कहूँगा। महोदय, इस वर्ष का रेलवे बजट आम आदमी का बजट है। मैं माननीय रेलवे मन्त्री जी को इतना उत्तम बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद करता हूँ। पिछले वर्ष 175 करोड़ रुपए के मुनाफे का बजट था। इस वर्ष 435 करोड़ रु० के मुनाफे का बजट है। योजना परिषद 5700 करोड़ रु० का होगा। मेरे विचार से इसमें कम से कम 300 करोड़ रु० की राशि बढ़ाई जानी चाहिए। योजना परिषद की राशि बढ़ाने से सरकार को वर्तमान रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने में मदद मिल सकेगी। मुझे यह बताते हुए अति प्रसन्नता हो रही है कि इसमें दो प्रतिशत की वृद्धि की गई है।

माननीय रेलवे मन्त्री जी ने पन्द्रह नई रेलगाड़ियाँ आरम्भ करने का माहसी कदम उठाया है। उनमें से आठ को दक्षिणी क्षेत्र में और सात को उत्तरी क्षेत्र में चलाया गया है। मेरा माननीय मन्त्री जी से अनुरोध है कि वह देश के दक्षिणी भाग में कुछ और अधिक गाड़ियाँ चलाएँ।

नई दिल्ली से हैदराबाद होते हुए बंगलौर के लिए राजधानी एक्सप्रेस चलाना आरम्भ करके रेलवे के इतिहास में एक नए युग की शुरुआत की गई है। मैं माननीय जाफर जी से अनुरोध करता हूँ कि वह मद्रास और गुवाहाटी के लिए भी राजधानी एक्सप्रेस सेवा शुरू करें।

इस समय माननीय मन्त्री जी रेलवे में क्रांति ला रहे हैं। उन्होंने छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने का निर्णय लिया है। हमने कभी भी ऐसे चमत्कार की आशा नहीं की थी। हमारे पोते-पोतियों ने भी ऐसे चमत्कार की कभी आशा नहीं की थी। हमारे माननीय मन्त्री जी रेलवे विभाग में चमत्कार कर रहे हैं जैसा कि घटोदगज ने मयाबाजार में किया था। सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान केवल 320 कि० मी० रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदला गया था। परन्तु अब आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मन्त्री जी कम से कम 6000 कि० मी० लम्बी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलना चाहते हैं। हमारे देश में यह आश्चर्यजनक आंकड़ा वास्तव में एक चमत्कार है। छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने से उद्योगों का विकास अत्यन्त तेजी से हो सकेगा। यह परिवर्तन का कार्य

*मूलतः कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

कन्याकुमारी से कश्मीर तक और उत्तर पूर्वी राज्यों से राजस्थान और गुजरात तक के लिए किया जाना चाहिए। केन्द्र लगभग 36 हजार व्यक्तियों को एक कि० मी० रेल लाइन का निर्माण करने के लिए रोजगार प्रदान करेगा। लाखों बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा और इसीलिए मन्त्री जी के दृष्टि-कोण की सभी ने प्रशंसा की है।

बिपक्ष के कुछ सदस्य किराये में हुई वृद्धि का जिक्क कर रहे थे। निश्चित रूप से द्रुतगति की गाड़ियों और उपनगरीय गाड़ियों के किराये में कुछ वृद्धि की गई है। बिपक्षी दल के सदस्यों को इस सच्चाई को नहीं भूलना चाहिए कि चीनी, मिट्टी का तेल, गुड़, बीजल, खाद्यान्नों इत्यादि जैसी आवश्यक वस्तुओं के भाड़ा-शुल्क में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस कवम से निश्चित रूप से मुद्रास्फीति पर रोक लगेगी।

1.00 म० प०

केन्द्र का 1553 कि० मी० तक विद्युतीकरण का कार्य पूरा करने का विचार है। मेरे साथी श्री अम्बारासु बता रहे थे कि मन्त्री जी कर्नाटक राज्य का पक्ष कर रहे हैं। किसी भी राज्य के साथ कोई अन्याय नहीं हो रहा है। यदि आप विभिन्न राज्यों में रेलवे के विकास पर एक नजर डालें तो यह तथ्य आपको बिल्कुल स्पष्ट हो जाएगा। भारतीय रेलवे के नक्शे में कर्नाटक का नाम ही नहीं था। कर्नाटक के कई व्यक्ति पूर्व में रेलवे मन्त्री का पद भार संभाल चुके हैं। कर्नाटक के श्री पुन्नछा, श्री कंगल हनुमंतैया, श्री पै और अन्य व्यक्ति रेलवे मन्त्री के पद पर आसीन हुए। उन सभी ने सरकार की नीति के अनुरूप काम किया था। किसी भी मन्त्री ने किसी भी राज्य के प्रति पक्षपात नहीं किया। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मन्त्री जी ने कहा है कि केवल 21 कि० मी० रेलवे लाइन का कर्नाटक में विद्युतीकरण किया गया है। मेरे राज्य में कोई दोहरी लाइन नहीं है। बंगलौर-जोलरपेट लाइन का कार्य पिछले कई वर्षों से लम्बित पड़ा है। मैसूर, बंगलौर (परिवर्तन का कार्य), कुप्पुळुणा राजपुरम बंगलौर-मुंटकल इत्यादि महत्वपूर्ण लाइनों के परिवर्तन का काम भी लम्बित पड़ा हुआ है। यालाहका से बंगरपेट तक की छोटी लाइन को अभी तक बड़ी लाइन में नहीं बदला गया है।

श्री ओस्कार फर्नाण्डो (उदीपी) : श्री कृष्ण देवराय के शासन के दौरान इसे बदला जाना था।

श्री बी० कृष्णा राव : यह लाइन मेरे निर्वाचन क्षेत्र चिक्कबस्लापुर से होते हुए जाती है। यह लाइन श्री के० एच० मुनियप्पा और माननीय मन्त्री श्री सी० के० जाफर शरीफ के निर्वाचन क्षेत्रों से भी गुजरती है। यहां पर आसू पर्याप्त मात्रा में उगाया जाता है। इसे रंगून, शिमला और कई अन्य स्थानों पर भी भेजा जाना है। अतः मैं माननीय मन्त्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह इस बहुत पुरानी छोटी लाइन के बदलने का काम शुरू करें। कर्नाटक की अन्य महत्वपूर्ण रेलवे लाइनों जिनका काम वरीयता के आधार पर किया जाना है वे निम्नलिखित हैं :—

- | | | |
|---------------------------|---|-----------|
| (1) चित्रदुर्ग | — | रामदुर्ग |
| (2) हुबली | — | करवार |
| (3) सत्यमंगला | — | कामराजनगर |
| (4) बंगलौर सरक्यूलर रेलवे | | |

केन्द्र को बंगलौर में दक्षिण पश्चिमी जोन की तुरन्त स्थापना करनी चाहिए क्योंकि हम प्रत्येक काम के लिए मद्रास बार-बार नहीं जा सकते।

कोंकण रेलवे के लिए आबंटन राशि को भी बढ़ाया जाना चाहिए। इस समय यह राशि 50 करोड़ रुपए से थोड़ी अधिक है। मैं माननीय मन्त्री जी से इस आबंटन राशि को दुगुना करने का अनुरोध करूंगा।

अभी हाल ही में बंगलौर-मुंटकल लाइन पर मकालीदुर्ग के निकट एक रेलवे दुर्घटना हुई थी। माननीय मन्त्री जी मध्यरात्रि में भारी बरषा के बीच में भी उस दुर्घटना स्थल पर पहुंचे थे। उन्होंने व्यक्तिगततौर पर कार्य का पर्यवेक्षण किया था। मैं माननीय मन्त्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह राहत उपायों में गति लाये और दुर्घटना पीड़ितों तथा दूसरे दुर्घटना प्रभावित व्यक्तियों की मदद करें।

महोदय, इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने की मुझे अनुमति देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री भुवण चन्द्र खन्डूरी (गढ़वाल) : महोदय, मैं अत्यन्त निराशा के साथ इस रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ, जिसमें रेलवे मन्त्रालय ने उत्तर प्रदेश के पर्वतीय जिलों की उपेक्षा की है। मैं देख रहा हूँ कि रेलवे मन्त्री जी थोड़ी देर में ही सभा से जाने वाले हैं। उनके सभा में वापस आने तक मैं उनकी प्रतीक्षा करना चाहूंगा। जहां तक रेलवे का सवाल है, मैं यह कहने जा रहा था कि पिछले 44 वर्षों से इस क्षेत्र की उपेक्षा की जा रही है। मैं चाहूंगा कि वह सभा में मौजूद रहें। पिछले 44 वर्षों से हमारी उपेक्षा की जाती रही है और इसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। खैर, मैं आशा करता हूँ कि मेरे सुझावों पर कोई न कोई तो अवश्य ही ध्यान देगा।

सभापति महोदय : आप जो कहना चाहते हैं, उस पर माननीय मन्त्री जी अवश्य ही ध्यान देंगे।

श्री भुवण चन्द्र खन्डूरी : पिछले 44 वर्षों से किसी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है और मैं आशा करता हूँ कि अब मन्त्री जी इस पर ध्यान देंगे।

इस देश में सामान्य बजट और रेलवे बजट नामक दो प्रकार के बजट प्रस्तुत किए जाते हैं। सामान्य बजट में देश के कुछ क्षेत्रों की ओर ध्यान आकषित किया जाता है और कुछ राशि आवंटित की जाती है, परन्तु जहां तक रेलवे बजट का सवाल है, हमारे लिए उसमें कहीं कोई प्रावधान नहीं होता है। पिछले 44 वर्षों में इस क्षेत्र में कोई विकासात्मक क्रियाकलाप और प्रगति नहीं है।

पहली और आठवीं योजना अवधि के दौरान रेलवे ने लगभग 27,745 करोड़ रु० व्यय किए थे और पिछले तीन वर्षों से इसमें 15,960 करोड़ रु० और बढ़ाने के बाद यह राशि 43,436 करोड़ रुपए हो गई है। इसमें से पर्वतीय जिलों पर कुछ भी खर्च नहीं किया गया है। इन 44 वर्षों में उत्तर प्रदेश के पर्वतीय जिलों में विकास की कोई गतिविधि नहीं हुई है।

आज मेरे निर्वाचन क्षेत्र, जिसमें जमोली और पौड़ी गढ़वाल दो पड़ोसी जिले आते हैं, केवल एक ही रेलवे स्टेशन है और वो भी उजाड़ सा दिखता है। यह सन् 1930 में भी था और पिछले 10 वर्षों से इसकी दशा यथावत है। उस समय कोटद्वार और नजीबाबाद रेलवे स्टेशनों के बीच चार शटल ट्रेन चलती थी। वे चार शटल ट्रेनें आज भी चल रही हैं। वे ट्रेनें उस समय भी भाप इंजन से चलती थीं और आज भी भाप इंजन से ही चलती हैं। इस तरह का काम किया है रेलवे ने, मेरे पास बहुत सी शिकायतें हैं लेकिन मैं केवल थोड़ा सा अनुरोध करूंगा। मैं उम्मीद करता हूँ कि कोई न कोई इसे सुनेगा और इस पर कार्रवाई करेगा।

अंग्रेजों के शासन के दौरान ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेलवे लाइन का निर्माण करने के लिए सर्वेक्षण किया गया था। कुछ खंभे वहाँ पर आज भी मौजूद हैं। हम अनुरोध करते रहे हैं कि इस रेलवे लाइन का निर्माण कराया जाए या एक सार्थक सर्वेक्षण कराया जाए। यहाँ तक कि राज्य के इसी जगह के रहने वाले स्वर्गीय श्री बहुगुणा ने अनुरोध किया था कि ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेल लाइन का निर्माण किया जाए। मैं आप से अनुरोध करता हूँ कि कृपया यह कहने के बजाय कि यह क्षेत्र रेल लाइन निर्माण के लिए उचित नहीं है, इसलिए वहाँ रेल लाइन का निर्माण नहीं किया जा सकता है, वहाँ इस सम्बन्ध में सार्थक सर्वेक्षण कराया जाए।

मेरा दूसरा अनुरोध दिल्ली से कोटद्वार के बीच सीधी रेल लाइन का निर्माण करने के बारे में है। आज वहाँ पहुँचने के लिए नौ घण्टे लगते हैं। इस दौरान हमें एक रेलवे स्टेशन के विशेष के आस-पास रोक दिया जाता है जहाँ पर हमें चार घण्टे बिताने पड़ते हैं। यह यात्रा केवल तीन या चार घण्टे में पूरी की जा सकती है। इसलिए मैं आपसे एक बार फिर अनुरोध करता हूँ कि हमें दिल्ली से कोटद्वार के लिए एक सीधी रेलगाड़ी दी जाए। बार-बार दोहराया जाने वाला यह जवाब कि वहाँ पर पर्याप्त यातायात नहीं है ठीक नहीं है। उत्तर प्रदेश रोडवेज की 42 बसों को दिल्ली और कोटद्वार के बीच चलाने की अनुमति दी गई है। साथ ही लगभग 6 टैक्सियाँ भी हर रोज दोनों स्थानों के बीच चलती हैं। इस तरह का यातायात वहाँ पर है। चूँकि वहाँ रेल यातायात नहीं है इसलिए मुसाफिरों को जबरदस्त असुविधाओं और तकलीफों का सामना करना पड़ता है। यह मांग काफी समय से लम्बित पड़ी हुई है। स्वर्गीय श्री बहुगुणा सहित भूतपूर्व सांसदों ने भी इस सम्बन्ध में पत्र लिखे थे। मैं आपसे इस आवश्यक मांग पर विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

इसी तरह से दिल्ली से काठगोदाम के बीच सीधी रेलवे लाइन की आवश्यकता है जो कुमाऊँ की पहाड़ियों को जोड़ेगी। मैं पिछले 6 या 7 महीनों से यहाँ पर हूँ और अनुरोध कर रहा हूँ कि रेलवे की कुछ आउट एजेंसियाँ खोली जाएँ ताकि हमें रेलवे टिकट बुक कराने की सुविधा मिल सके। आज रेलवे टिकट बुक करने के लिए हमें लगभग 1:0 कि० मी० से 200 कि० मी० तक दूर तक बस से जाना पड़ता है। रेलवे टिकट बुक करने के लिए वास्तविक समस्या तब होती है जब हमें आरक्षण के लिए तीन सप्ताह पहले जाना पड़ता है और फिर वापिस आना पड़ता है। आप कहते रहे हैं कि इन एजेंसियों के लिए उपयुक्त लोग नहीं मिल रहे हैं। मैंने इसकी जांच कर ली है और ऐसा देखा है कि उत्तर प्रदेश गढ़वाल विकास निगम ने इसको स्वीकार किया है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इसकी जांच करें।

महोदय, जैसाकि मैंने कहा है कि हमें कोटद्वार से विभिन्न अन्य स्थानों जैसे लखनऊ, हावड़ा, जम्मू तवी इत्यादि के बीच चलने वाली विभिन्न ट्रेनों में शुरू से ही कुछ बर्थ उपलब्ध करवाई जाएँ।

पिछले कुछ समय से इन बर्थों की संख्या में वृद्धि करने के बजाय इसमें कटौती की जा रही है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इसकी निष्पक्ष रूप से जांच करें और ट्रेनों में पर्याप्त बर्थ उपलब्ध कराएँ ताकि जब तक सीधी रेल गाड़ियाँ उपलब्ध की जाएँ तब तक लोग कम से कम आराम से सफर कर सकें।

आज यदि किसी व्यक्ति को हावड़ा जाना है तो उसे हावड़ा तक टिकट मिलता है लेकिन उसे मुगलसराय जाकर फिर आरक्षण करवाना पड़ता है। आप समझ सकते हैं कि यह संभव नहीं है।

अब मैं देहरादून में बुकिंग प्रणाली के कंप्यूटरीकरण की बात पर आता हूँ। महोदय हमने इसकी भी मांग की है। देहरादून ऐसा शहर है जहाँ बहुत अधिक संख्या में सरकारी प्रतिष्ठान जैसे ओ० एन० सी० सी०, भारतीय अकादमी आदि स्थिति हैं और यह भारतीय प्रशासनिक सेवा अकादमी मसूरी के लिए भी अन्तिम रेलवे स्टेशन है साथ ही पर्यटन आदि के लिए भी लोग वहाँ जाते हैं। अतः देहरादून में बुकिंग प्रणाली का कंप्यूटरीकरण करना अपेक्षित है।

महोदय, जब आप यहाँ पर नहीं थे उस समय मैंने नजीबाबाद से कोटद्वार के बीच चलने वाली एक ट्रेन के बारे में बात की थी। मैंने कहा था कि 1930 से लेकर अभी तक उक्त लाइन पर भाप इंजन चलता है। नजीबाबाद और कोटद्वार के बीच चलने वाली शटल ट्रेन तो कम से कम डीजल से चलती है, इसे कुछ सुधार कहा जा सकता है।

महोदय, अब मैं स्टेशनों की बात करता हूँ। कोटद्वार, देहरादून और ऋषिकेश में रेलवे स्टेशन बुरी हालत में हैं। मैं चाहता हूँ कि कोई वहाँ का आकस्मिक दौरा करे। श्री सुनील दत्त, जो थोड़ी देर पहले तक बोल रहे थे, ने शौचालय आदि के बारे में कहा। मैं कहना चाहता हूँ कि कोई जाए और नजीबाबाद और कोटद्वार रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों की हालत देखे। इनमें बहुत गंदगी है।

महोदय, मैं इस क्षेत्र में विद्यमान पर्यटन की संभावनाओं को भी आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। यदि रेल सेवाओं में सुधार किया जाता है, बेहतर सुविधाएँ दी जाती हैं, तो मुझे विश्वास है कि यह क्षेत्र देशी पर्यटकों को ही आकर्षित नहीं करेगा बल्कि विदेशी पर्यटकों को भी यह क्षेत्र आकर्षित करेगा और जो पैदल पर्यटन के लिए जाते हैं। इन क्षेत्रों में अन्य पर्यटक स्थल भी हैं।

महोदय, काफी रात हो चुकी है। मैं अधिक समय नहीं लेना चाहता हूँ। मैं केवल आपसे इतना अनुरोध करना चाहता हूँ कि हम पर्वतीय लोगों के प्रांत सद्भावना रखिए कि, जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है ताकि उन्हें लगे कि हम भी इस देश का ही अंग हैं। मुझे यह कहते हुए खेद है कि स्थिति बेसी नहीं है जैसी कि होनी चाहिए इन क्षेत्रों ने कई बहादुर व्यक्ति उत्पन्न किए हैं। स्वतन्त्रता संघर्ष में यह आगे रहा है। आज भी, यह कई बहादुर सिपाही पैदा कर रहा है, जो देश के लिए लड़ते हैं। इन लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। इसलिए, मैं आपसे विनम्र अनुरोध करता हूँ कि आप कृपया तटस्थ होकर इस पर विचार करें और मुझे विश्वास है आप यह मान लेंगे कि हमारी उपेक्षा हो रही है और रेलवे हमारे साथ उचित व्यवहार नहीं कर रही।

अपनी बात समाप्त करने से पूर्व, मैं भूतपूर्व सैनिकों या सेवा कर्मिकों के बारे में एक अनुरोध करूँगा। वीरता का पदक जीतने वालों से छूट देने के बारे में, मैंने आपसे पहले भी अनुरोध किया था। आज शौर्य पदक विजेता अर्थात् परम वीर चक्र, महावीर चक्र, वीर चक्र विजेताओं इत्यादि को रेलवे

द्वारा पर्याप्त छूट नहीं दी जाती। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि कृपया उन्हें स्वतन्त्रता सेनानियों के बराबर दर्जा मिलना चाहिए और उन्हें जो भी छूट दी जाती हो, वह इन शौर्य पदक विजेताओं को भी मिलनी चाहिए। बहुत कम लोग ये पदक पाते हैं। युद्ध या अत्यन्त कठिन स्थिति के दौरान ये पदक उन्हें मिलते हैं।

अतः मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि इस अनुरोध को स्वीकार कर लें।

श्री कोडीकुन्नील सुरेश (अडूर) : मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के पक्ष में हूँ। मेरे विचार से यह बजट गरीब जनता पर अधिक बोझ डाले बिना संसाधन जुटाने की सरकार नीति को प्रतिबिम्बित करता है। रेलवे बजट के प्रस्तुत करने से पूर्व समाचारपत्रों में प्रायः रोज ही ऐसे समाचार थे कि यात्री भाड़ा और माल भाड़े में अत्यधिक वृद्धि होगी। यह सही है कि रेलवे मन्त्री ने यात्री भाड़ा और माल भाड़े में वृद्धि करके तेरह सौ करोड़ रुपए से अधिक धन अतिरिक्त संसाधन के रूप में जुटाए हैं। किन्तु अपेक्षाकृत अमीर वर्ग के लोगों पर कर लगाया गया है। सामान्य द्वितीय श्रेणी के भाड़े में मामूली वृद्धि की गई है। उन्होंने आवश्यक वस्तुओं जैसे चावल, चीनी इत्यादि को, इस वृद्धि से असुरक्षित रखा है। इससे वित्त मन्त्रालय और खाद्य मन्त्रालय को आवश्यक वस्तुओं की कीमतें नियन्त्रित करने में सहायता मिलेगी।

अब मैं बजट के उन पहलुओं का जिक्र करूँगा जिन पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता है। सबसे पहले, मैं मासिक टिकट किराये के बारे में बात करना चाहता हूँ। मासिक टिकट के किराए में काफी वृद्धि हुई है, जिससे प्रतिदिन यात्रा करने वाले यात्रियों पर भारी बोझ पड़ गया है। मेरे विचार में यह न्यायोचित नहीं है। बड़े शहरों में प्रतिदिन यात्रा करने वाले लाखों यात्री इसका विरोध कर रहे हैं। मैं माननीय मन्त्री से निवेदन करता हूँ कि वे इस पर पुनर्विचार करें। एक अन्य असंतोषजनक बात है मालभाड़ों में $7\frac{1}{2}$ प्रतिशत की वृद्धि की गई है। केरल जैसे राज्य में, जहाँ पर प्रतिदिन प्रयोग करने वाली अधिकतर वस्तुएं बाहर से आती हैं, उसे कई वस्तुओं जैसे लोहा, इस्पात, सीमेंट, और अन्य कई वस्तुओं के मूल्यों में अधिक मूल्य वृद्धि का सामना करना पड़ेगा। मन्त्री महोदय, कृपया इस मामले की जांच करें और केरल जैसे राज्य की मदद करें।

यह शिकायत काफी लम्बे समय से है कि देश के विभिन्न भागों में रेलवे विकास सवान और संतुलित नहीं है। केरल की कुल रेलवे लाइनें राष्ट्रीय औसत से कहीं कम हैं। इसमें राज्य के विकास पर विपरीत प्रभाव पड़ा है। केरल के रोजगार कार्यालयों के रजिस्टर में 35 लाख से अधिक बेरोजगार दर्ज हैं। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि राज्य में एक भी रेलवे उपक्रम नहीं है। इसके बगैरे पड़ोसी राज्यों में कई रेलवे उपक्रम हैं किन्तु इस सम्बन्ध में केरल की उपेक्षा की गई है। इस संघर्ष में मैं सदन के समक्ष केरल की कुछ उचित मांगों को रखना चाहता हूँ।

पहली मांग यह है कि राज्य में एक रेलवे कोच फैक्टरी लगाई जाए। केरल सरकार ने बिना किसी कीमत के सभी मूलभूत सुविधाएँ जुटाने का वायदा किया था। कोच फैक्टरी में काफी रोजगार क्षमताएँ हैं। इसके अतिरिक्त केरल के देशभक्त लोग इस कदम का स्वागत करेंगे।

दूसरे, कांचीन और मदुरै के बीच एक नई रेलवे लाइन के निर्माण की मांग लम्बे समय से है।

शायद, कुछ सर्वेक्षण किया गया था, किन्तु आगे कुछ नहीं किया गया। यह लाइन आर्थिक रूप से लाभ-प्रद होगी क्योंकि यह पहाड़ी क्षेत्रों में बहुत से महत्वपूर्ण क्षेत्रों को एक दूसरे से जोड़ेगी, जहां नगदी फसल का उत्पादन होता है। इस व्यापार-गतिविधियों के लिए आवागमन आसान हो जाएगा। और इससे रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी। मेरा निवेदन है कि इस लाइन का निर्माण किया जाए।

केरल की ओर से रेलवे लाइन के विद्युतीकरण की भी लम्बे समय से मांगें की जा रही हैं। मैं माननीय मंत्री का धन्यवाद कर्तव्य कि उन्होंने इरोड और एरणाकुलम के बीच रेलवे लाइन के विद्युतीकरण की मंजूरी दी है। इस सम्बन्ध में मैं एक अनुरोध करना चाहता हूँ। एरणाकुलम-त्रिवेन्द्रम खण्ड में भारी यातायात रहता है। इस खण्ड में यातायात के आवागमन में इस विद्युतीकृत लाइन से काफी फायदा होगा, अतः उन्हें अपनी विद्युतीकरण की योजना में इस खण्ड को भी शामिल कर लेना चाहिए।

एरणाकुलम-त्रिवेन्द्रम खण्ड में लाइनों के दोहरीकरण में बिलम्ब हो रहा है। यदि मार्ग पर प्रति-दिन चलने वाली ट्रेनों की संख्या देखें तो आप एकदम बह बात मान जाएंगे कि इस मार्ग पर दोहरीकरण की आवश्यकता है। मैं चाहता हूँ कि यह कार्य अतिशीघ्र पूर्ण हो जाए।

केरल के दक्षिणी भाग में लोगों की काफी समय से यह मांग है कि पूर्ब प्रस्तावित-वेन्गन्नूर-अदूर-कोट्टारम्भारा-नेडूमंगड-त्रिवेन्द्रम एक नई रेल लाइन बने।

इस लाइन का सर्वेक्षण कई वर्ष पूर्व पूरा किया गया था। किन्तु अभी तक इस पर कोई कार्य-वाही नहीं हुई है। यह लाइन त्रावणकोर की ओर के महत्वपूर्ण क्षेत्रों को जोड़ती है। मैं मांग करता हूँ कि इस लाइन की अनुमति मिलनी चाहिए और इसका निर्माण होना चाहिए। अन्यथा, महत्वपूर्ण उपरि-पुल हैं, कि माइलोम और नेदुमपंजीकुलम पर। इन पुराने पुलों के पुनर्निर्माण के लिए हमने कई प्रति-वेदम दिए हैं क्योंकि वर्तमान में इन दोनों पुलों पर कई दुर्घटनाएं हो रही हैं।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध कर्तव्य कि वे किलोन-पुनालुर क्षेत्र की गम्भीर समस्या पर विचार करें। वहां यात्रियों की काफी लम्बे समय से मांग है कि वहां से दो यात्री ट्रेन शुरू की जाएं एक प्रातः और दूसरा शाम को।

एक और अन्य महत्वपूर्ण बात का मैं उल्लेख करना चाहता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो रेलवे स्टेशन हैं, पुन्नलूर और ट्टनक्कारा। यहां से रेलवे केरल एक्सप्रेस और जयन्ती जनता एक्सप्रेस का आरक्षण कोटा सिर्फ दो टिकटों का है। मेरा विनम्र इन क्षेत्रों की जनता रेलवे के अन्याय के खिलाफ आंदोलन करेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सिर्फ एक लाइन है। यह है किलोन-सेहनकोट्टाह-मधुर छोटी लाइन। यह लाइन ब्रिटिश शासन के दौरान बनाई गई थी। यह देश की सबसे पुरानी लाइनों में से एक है, और यह सौ वर्षों से अधिक पुरानी है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए शीघ्र कदम उठाएं। यह लाइन मधुर खण्ड में शामिल की गई है। इस समय जनता को और केरल के रेलवे कर्मचारियों को इस लाइन से यात्रा करने में काफी असुविधा होती है। जनता चाहती है कि केरल क्षेत्र को त्रिवेन्द्रम खण्ड को सौंप दिया जाए।

इस लाइन पर दो सुझाव हैं कि इनमें से प्रत्येक स्टेशन के लिए दस टिकटों तक का कोटा बढ़ा दिया जाए।

इस लाइन पर अन्य महत्वपूर्ण स्टेशन है अम्बनीश्वरम। मैं माननीय मन्त्री से यह अनुरोध भी करूंगा कि इस स्टेशन के लिए भी आरक्षण सुविधा प्रदान करें।

सभापति महोदय : ऐसी बातों के लिए आप रेल मन्त्री को लिख सकते हैं।

श्री कोडीकुन्नील सुरेश : दूमरी गम्भीर शिकायत अनुसूचित जाति और जनजाति के उन कर्मचारियों के बारे में हैं, जिन्हें उच्च अधिकारी और ऊंची जातियों के लोग परेशान करते हैं। रेलवे में ऐसे कई मामले हैं जहां अनुसूचित जाति/जनजाति के कर्मचारियों पर हमला होता है और उन्हें परेशान किया जाता है। बिना किसी पूर्व सूचना के उन्हें निलम्बित और बर्खास्त किया जाता है या उनका स्थानांतरण कर दिया जाता है। अनुसूचित जाति/जनजाति के कर्मचारियों की पदोन्नति में गैरकानूनी ढंग से विलम्ब किया जाता है। यह भी अत्यन्त महत्वपूर्ण है और माननीय मन्त्री को इन मामलों की जांच करनी चाहिए।

10.23 न० ९०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[हिन्दी]

श्री प्रेम चण्ड राम (नवादा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मन्त्री जी का ध्यान बिहार के अत्यन्त ही पिछड़े हुए इलाके संसदीय क्षेत्र नवादा की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। पिछड़ा हुआ इस मायने में भी, जैसी कि मेरी स्थिति है, बहुत देर इन्तजार करने के बाद अब मुझे बोलने के लिए मौका मिला है।

नवादा क्षेत्र बरसों से अनुसूचित जनजाति का बाहुल्य क्षेत्र रहा है, इसलिए भी मैं समझता हूँ कि वह क्षेत्र अपेक्षित रहा। मेरी कास्टीब्यूरोसी में गया जंक्शन से होकर एक सिंगल ट्रैक ग्रैंडकांड लाइन मीटर गेज कुइल जंक्शन को जोड़ती है। यह लाइन अखेटों के जमाने की बनाई हुई लाइन है। उसमें मात्र तृतीय श्रेणी के डिब्बे जुड़े हुए हैं और स्टीम इंजन से जुड़ी हुई रेल चलती है। जिसमें न तो रोशनी होती है और न ही कोई ठीक से सुरक्षा व्यवस्था है। बरसों से उस जिले की मांग रही है, मैंने भी मन्त्री महोदय से कहा था कि उसको ब्रोडगेज में बदला जाए और सबसे महत्वपूर्ण बात तो यह है कि मेरा सबसे नजदीकी रेलवे स्टेशन नवादा है और मुझे उस एक्सप्रेस ट्रेन के अभाव में पटना उतरना पड़ता है और पटना से तीन सौ कि० मी० लय करके नवादा जाना पड़ता है, यह सबसे बुरा स्थिति है और यह काफी खर्चीली पड़ती है। पहले जब राष्ट्रीय मोर्चा की सरकार बनी थी तो उसने तिनसुखिया ट्रेन जो गया हो कर भाया क्यूल होकर के चलाया था और सफलतापूर्वक वह तिनसुखिया ट्रेन उस लाइन से गुजरती थी। मैं समझता हूँ कि अगर एक्सप्रेस ट्रेन गया से नवादा होकर के क्यूल से पास कराया जाए तो यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी।

मैं आपके माध्यम से मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह जो नवादा क्षेत्र है वह मध्य

बिहार बहुत ही उर्वरा क्षेत्र है, वहां मिनरल्स बहुत हैं, कोयला और अभ्रक है लेकिन वह सीधे पटना से, पटना जो बिहार की राजधानी है वह मिनरल्स का स्थान, सीधे उस रेल लाइन से आज तक जोड़ने का काम नहीं हुआ है। अगर उसको जोड़ दिया जाए तो यह औद्योगिक दृष्टिकोण से भी और साथ-साथ देश की जो आर्थिक स्थिति है उसमें एक और योगदान होगा, ऐसा करने से मुझे उम्मीद है कि रेल मन्त्रालय इस ओर ध्यान देगा। मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि पटना से कोचीन एक सप्ताह में एक ट्रेन जाती है, बीच में उसको अगर आगरा से चलाया जाए तो यात्रियों को काफी सुविधा होगी और उसको कम से कम सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए तो यात्रियों को ज्यादा सुविधा होगी। पिछले साल रेल बजट में धनबाद में टाटानगर को लिंक करने के लिए एक प्रस्ताव किया गया था और उस पर कुछ राशि भी स्वीकृत की गई थी और उसमें बीच में सुदान भी एक स्टेशन बनाने का, प्लेटफार्म बनाने के लिए यह धनराशि स्वीकृत हुई थी, लेकिन मुझे अफसोस है कि उसमें अभी तक कोई काम नहीं किया जा रहा है। मैं रेल मन्त्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि वे इसमें तत्परता दिखाएं और सुदान को रेलवे प्लेटफार्म बनाने के लिए जो राशि स्वीकृत की गई है उसको कार्यरूप में परिणत किया जाए ताकि वहां लोगों को सुविधा मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूँ कि गया से जो ब्रैंड कोड लाइन से क्यूल जक्शन तक मीटरगेज लाइन गई है उसको ब्रोडगेज में बदला जाए और एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाया जाए, जैसा कि पिछली राष्ट्रीय मोर्चा की सरकार ने तिनसुखिया ट्रेन चलाई थी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

प्रो० प्रेम भूमल (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर इतनी रात गए बोलने का उद्देश्य यह है केवल मात्र, कि माननीय मंत्री महोदय का ध्यान, जो क्षेत्रीय असंतुलन पैदा हो गया है उसकी ओर दिला सकें। मेरे कांग्रेस के मित्र माननीय मांसद जो मद्रास से हैं? उन्होंने भी इस समस्या की ओर ध्यान दिलाया। दुर्भाग्यवश एक ऐसा प्रभाव लोगों पर पड़ रहा है कि जिम क्षेत्र से रेलवे मंत्री बन जाता है उस क्षेत्र के लिए ही काम होता है। मैं नाम नहीं गिनूंगा, लेकिन जहां-जहां से रेलवे मंत्री हुए, वहां-जहां से भी मंत्री बने हैं, उस क्षेत्र की तरफ ज्यादा ध्यान रखा गया है।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : तंगल, तलवाड़ा नालगढ़ के बारे में बोलिए।

प्रो० प्रेम भूमल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं उसी रेलवे लाइन के बारे में मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हिमाचल प्रदेश में अंग्रेजों के समय तक जो रेलवे लाइन बनी थी, उसके बाद नंगल-तलवाड़ा की 15 किलोमीटर की लाइन 15-16 साल में बनी, उसके लिए 100 करोड़ रुपये का बजट था, पहले 2 करोड़ रखा गया, पिछली बार जार्ज फर्नान्डो साहब ने 5 करोड़ किया, आपने फिर 2 करोड़ रखा और इस बार मुझे देख कर बड़ी हैरानी हुई कि सिर्फ 1000 रुपये इसके लिए रखा गया है। अभी एक कांग्रेसी मित्र ने जैसे 5000 रुपये निकाल कर रख दिया और कहा कि मेरे क्षेत्र में रेल-लाइन बना दीजिए, तो राज्य मंत्री जी ने उठ कर आश्वासन दिया कि वहां की रेलवे लाइन बन जाएगी। मैं यहां पर पैमे की बात तो नहीं करूंगा, संसदीय परम्परा के हिसाब से भी ठीक नहीं है, लेकिन आश्वासन जरूर चाहूंगा कि उस लाइन को फ्रीज न हरे और उस लाइन को आगे बढ़ाने के लिए केन्द्र सरकार की ओर से सहायता करे। हिमाचल प्रदेश के पास इतने संसाधन नहीं हैं कि वहां के

लोग पैसा देकर या जमीन देकर इस काम को कर सकें, इसलिए इस लाइन के लिए मन्त्री महोदय को धन उपलब्ध कराना होगा और लाइन को आगे बढ़ाना होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश के पास पानी है, सारे देश को पानी दे रहा है, सेव है तो सारे देश को सेव दे रहा है, लकड़ी दे रहा है, सेना के लिए जवान दे रहा है तो देश का भी फर्ज बनता है कि वहाँ के जवानों के लिए रेलवे लाइन का प्रावधान जो किया गया था, उसको पूरा किया जाए।

श्रीमन् दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि कालका से परबाणू तक केवल १ किलोमीटर की दूरी है और परबाणू हमारा औद्योगिक क्षेत्र है। इस दो किलोमीटर की रेलवे लाइन प्रोजेक्ट के लिए बार-बार प्रदेश सरकार की ओर से प्रस्ताव आ रहा है, लेकिन धनाभाव की बात कह कर उस प्रस्ताव को अस्वीकार किया जा रहा है। मैं प्रार्थना करूँगा कि इस पर भी कृपया सहानुभूतिपूर्वक विचार करके इस प्रोजेक्ट को पूरा करवाइए।

आपने सारे देश में मीटरगेज से ब्राडगेज में कन्वर्जन की बात की है, प्रधानमन्त्री जी ने भी इसके बारे में कहा है, लेकिन पठानकोट से पालमपुर तक जहाँ काफी यातायात होता है, वहाँ के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। हिमाचल प्रदेश में जो नैरोगज लाइन है, उसको ब्राडगेज में कन्वर्ट करने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष महोदय, एक और बात की ओर सदन का और मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और वह कपूरथला कोच फेक्ट्री के बारे में है। यह फेक्ट्री पंजाब में दी गई, यह बहुत अच्छा काम हुआ, लेकिन मुझे यह जानकारी मिली है कि रेल कोच फेक्ट्री कपूरथला का परचेज आफिस दिल्ली में है। फेक्ट्री पंजाब में है और परचेज आफिस दिल्ली में है, यह किस कारण से है। जैसा अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि नेगोसिएशन होता है, कहीं ऐसी बात तो नहीं है, क्योंकि लोगों की यह शिकायत है कि एनसिलरी इन्स्ट्रुमेंट को बढ़ाने के लिए परचेज आफिस वहीं पर होना चाहिए, लेकिन आपने परचेज आफिस दिल्ली में रखा है, जबकि फेक्ट्री कपूरथला में है।

एक चीज की ओर मैं ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एक भयंकर रेल दुर्घटना कांगड़ा जिले में जाबाबाला शहर के पास हुई थी और उममें मरने वालों की संख्या पहले 26 बताई गई, फिर 27 बताई गई, कौन-सा आंकड़ा ठीक है, कृपया करके इसकी भी जांच कर लें। इसके अलावा अभी तक उन लोगों को मुआवजा नहीं मिला है। प्रवेश सरकार ने 10000 दे दिए, आपने मानवजीवन का मूल्य 5000 रखा है, कृपा करके 10000 भी किया, लेकिन वह अभी तक उनके आश्रितों को मिला नहीं है। ट्रिब्यूनल चंडीगढ़ में है, लोग हिमाचल प्रदेश से चंडीगढ़ किस प्रकार अपनी बात कहने के लिए आ सकते हैं, उनको दिक्कत है, कैसे उनको मुआवजा प्राप्त होगा। मेरा अनुरोध है कि जल्दी मुआवजा दिलाने का प्रबंध किया जाए।

एक बात और कहना चाहता हूँ, दूसरी श्रेणी में किराए में काफी वृद्धि की गई है, सिर्फ 10 किलोमीटर तक की यात्रा तक वृद्धि नहीं की गई है। आजकल 10 किलोमीटर की यात्रा कौन रेलगाड़ी से करता है। कृपया द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर डाले गए भार को कम करने की ओर ध्यान दीजिए। इस तरह से उच्च श्रेणियों का किराया हर बार बढ़ा दिया जाता है। एक फैकन हो गया है,

सोशललिस्टिक एटीट्यूड के अनुसार कि उष्ण श्रेणियों का किराया जितना मर्जी बढ़ा दो, लेकिन सुविधाओं की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। उसमें सुविधाएं क्या दे रहे हैं। बहुत से सांसद ट्रेन में यात्रा करते हैं। आपको पता होगा कि सैंकिण्ड ब्लास ए० सी० में जब जाते हैं तो कभी साबुन नहीं होता और टॉयलेट भी इतने गन्दे होते हैं। ये सारी बातें हैं। अगर आप सुविधाएं देते हैं तो आदमी को किराया नहीं चुभता। लेकिन सुविधाएं कम होती जा रही हैं और किराया बढ़ता जा रहा है।

इस तरह से मेरी सूचना है कि श्हील एण्ड एक्सल प्लांट वाले कहते हैं कि यहां बहुत ज्यादा बनते हैं, दूसरी तरफ कपूरथला फॅक्ट्री वाले कहते हैं कि बोगिज तो है लेकिन श्हील एण्ड एक्सल नहीं मिलते हैं। कृपया इसको देखें, अन्तरविरोध है दोनों बातों में।

अन्त में मैं आपके कर्मचारियों के बारे में कहना चाहता हूं। श्रीमन्, आपके रेल मन्त्रालय में जो हिन्दी के सहायक हैं, उनका वेतनमान पहले बही था जो दूसरे सहायकों का होता था। 1952 से ये नौकरी में चल रहे हैं, तब से यह कॉडर बना है। कार्मिक मन्त्रालय का जो सहायकों का वेतनमान है उसको 1400-2600 की बजाए 1640-2900 कर दिया है। लेकिन जो राष्ट्रभाषा में काम करते हैं, मैंने दो बातों की थी क्षेत्रीय असंतुलन की और दूसरी नेशनल लैंग्वेज के लिए जो काम कर रहे हैं, हिन्दी के सहायक, बाकी सहायकों के लिए वेतनमान बढ़ गया, 1640-2900 हो गया, लेकिन हिन्दी के सहायकों के लिए यह परिवर्तन नहीं किया गया। कहा गया है कि वे "सी" ग्रुप में आते हैं और दूसरे "बी" ग्रुप में आते हैं। कर्मचारियों का कहना है कि उनको नोटीफिकेशन ऐसा नहीं मिला कि उनकी कैटागिरी "सी" कर दी गयी है। क्योंकि ये राष्ट्रभाषा में काम करते हैं, इसलिए शायद "सी" श्रेणी में मान लिए गए हैं। वही सहायक जो दूसरे काम करने वाले हैं उनको "बी" श्रेणी का मान लिया गया है। इस अन्तर को समाप्त किया जाए। वैसे भी जो सहायक भर्ती आप करते हैं, उनके लिए जो क्वालीफिकेशन है, योग्यताएं हैं, जो आपने रखी हैं, शायद अधिक योग्यता हिन्दी के सहायकों को रखनी पड़ती है। क्योंकि उनके लिए हिन्दी और अंग्रेजी दोनों में पास होना जरूरी है। इसलिए उनकी कैटागिरी में चेंज, जो अचानक नोटिस दिए बिना की गई है, बहाना बनाया गया है, दूसरे उनकी क्वालीफिकेशन पूरी होने के बावजूद जो अन्तर रखा गया है, वैसे भी राष्ट्रभाषा को हम एक तरफ बढ़ाने की बात करते हैं, दूसरी तरफ हिन्दी के जो सहायक हैं उनको अन्य सहायकों के बराबर वेतनमान नहीं देंगे तो बहुत बड़ा अन्याय उस वर्ग के साथ होगा। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि हिन्दी सहायकों को भी 1640-2900 का ग्रेड, जो बाकी असिस्टेंट्स को दिया गया है, सिमिलर काम करने वाले को दिया गया है, वही उनको भी दिया जाए।

मुझे आशा ही नहीं विश्वास है, आज जैसे आपने हिमाचल प्रदेश एक्सप्रेस को फिर से शीघ्र चालू करने के प्रति सहानुभूतिपूर्ण दिखाया है, मुझे आशा है आप नगल-तलवाड़ा रेलवे लाइन के लिए भी उचित प्रावधान करेंगे। हिमाचल के लोग जो सेना में भर्ती होकर देश की सेवा करते हैं, वे एक बार फिर आपके धन्यवादी होंगे। वह लाइन वैसे भी स्ट्रैटेजिक प्वाइंट ऑफ व्यू से बहुत जरूरी है। पंजाब के हालात को देखते हुए वह रेलवे लाइन, पैरेलल लाइन स्ट्रैटेजिक प्वाइंट ऑफ व्यू से बनाई गयी है। हिमाचल से होते हुए, तलवाड़ा होते हुए आगे जम्मू कश्मीर को कनेक्ट करती है। इस दृष्टि से उस लाइन का बहुत महत्त्व है। आप उसके जानकार हैं, माबद ओवरसाइट रह गया होगा, कृपया आप जरूर प्रावधान करें। इन्हीं शब्दों के साथ आपका धन्यवाद।

[अनुवाद]

कुमारी किडा तोपनो (सुन्दरगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, एक अर्धशम बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं सरकार और माननीय रेल मंत्री महोदय को बधाई देती हूँ। भारतीय रेलवे ने राष्ट्रीय मूलसूत ढांचे के एक अंग के रूप में राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था और आधुनिक भारत के निर्माण में महत्वपूर्ण योगदान दिया है। इसने प्राथमिक उत्पादन क्षेत्रों, औद्योगिक केन्द्रों और बाजारों को जोड़कर औद्योगिक विकास को बढ़ाया है। मध्यम और लम्बी दूरी तय करने के लिए न्यून और मध्यम आय वर्ग के व्यक्तियों के लिए रेलवे परिवहन का प्रमुख साधन है। रेलवे खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, कच्चा माल, इस्पात, खनिज पदार्थ तथा तेल आदि सामान सबसे अधिक मात्रा में ढोता है।

महोदय, इसमें कोई सदेह नहीं है कि रेलवे बजट अर्धशम बजट है। लेकिन एक बार फिर उड़ीसा और विशेष रूप से मेरे संसदीय क्षेत्र सुन्दरगढ़ के लोगों की मांगों की उपेक्षा की गई है। महोदय, आपके माध्यम से, मैं इस माननीय सभा में सरकार का ध्यान निम्नलिखित बातों की ओर दिलाना चाहती हूँ :

उत्कल एक्सप्रेस एक मात्र ऐसी गाड़ी है जो मेरे संसदीय क्षेत्र सुन्दरगढ़ को विल्डी से जोड़ती है। राउरकेला के लिए कोई विमान सेवा नहीं है। उत्कल एक्सप्रेस पैसेंजर गाड़ी की तरह चलती है। यह अवधान सभी स्टेशनों पर रुकती है। ग्वालियर और झांसी के बीच यह इतनी भर जल्दी है कि स्थानीय यात्री आरक्षित डिब्बों में चढ़ जाते हैं और लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए कठिनाई उत्पन्न करते हैं। मैंने इस रेल गाड़ी में सुधार करने की मांग की थी लेकिन अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाए गए हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इसे सुपरफास्ट गाड़ी बना दिया जाए जबकि विल्डी से राउरकेला तक एक नई सुपरफास्ट गाड़ी चलाई जाए।

दूसरे, राउरकेला इस्पात का प्रमुख शहर होने के कारण देश के लिए काफी महत्व रखता है। देश के सभी भागों के लोग राउरकेला इस्पात संयंत्र में कार्य कर रहे हैं। उन्हें विल्डी आने के लिए केवल उत्कल एक्सप्रेस पर ही निर्भर करना पड़ता है। इस कारण इसमें आरक्षण प्राप्त करना काफी कठिन हो जाता है। अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि अमृतसर-टाटानगर और पटना-हरिया एक्सप्रेस को राउरकेला तक बढ़ा दिया जाए।

तीसरे, राउरकेला रेलवे स्टेशन में काफी सुधार और इसका नवीकरण करने की आवश्यकता है। जैसाकि रेल मन्त्रालय ने मुझे बताया है कि इसके लिए ७.७८ लाख रुपये दिए गए थे। लेकिन एक और प्लेटफार्म बनाने तथा सभी टर्मिनल सुविधाएं देने के लिए और धन की आवश्यकता है। राउरकेला में आरक्षण के लिए कम्प्यूटर के उपयोग की भी व्यवस्था की जानी चाहिए।

चौथे, बजट में नई परियोजनाओं और २७७ कि० मी० लम्बों का प्रावधान किया गया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि तालचेर और बिमलगढ़ के बीच एक नई लाइन बिछाई जाए जिससे उड़ीसा के इस उपेक्षित क्षेत्र का तीव्र औद्योगिककरण होगा जहां लौह अक्क और अन्य खनिज पदार्थों के काफी भंडार हैं। मेरा यह भी अनुरोध है कि झारसुगुड़ा और सुन्दरगढ़ और जगपुरनगर के बीच नई रेल लाइन बिछाई जाए जो इन जनजातीय क्षेत्रों को जोड़े जिससे इनकी अर्थव्यवस्था में सुधार हो।

बोडामुंडा रेलवे याद बनाने के लिए रेलवे ने हजारों एकड़ जनजातीय भूमि ली है। इसमें से केवल एक-तिहाई भूमि का ही उपयोग किया गया है तथा शेष भूमि या तो बेकार पड़ी है अथवा उस पर अवैध कब्जा कर लिया गया है। रेलवे विस्थापित परिवारों के कम से कम एक सदस्य को नौकरी देने में असफल रहा है। इससे जनजातीय व्यक्तियों के मन में सरकार के प्रति अविश्वास उत्पन्न हो गया है। महोदय, मेरा सरकार से अनुरोध है कि बोडामुंडा में रेल क डिब्बे बनाने वाला एक कारखाना लगाया जाए जिससे न केवल राष्ट्रीय हित पूरा होगा बल्कि स्थानीय हित भी पूरा होगा क्योंकि स्थानीय जनजातीय व्यक्तियों को रोजगार मिलेगा। हमारे प्रयास युवकों विशेषरूप से जनजातीय युवकों को राष्ट्र की मुख्य धारा में शामिल करने के हैं।

अन्त में, लम्बे समय से लोगों की बसंती कालोनी गेट, राउरकेला तथा बोडामुंडा के पास कुकड़ा गेट पर दो ऊपरी पुल बनाने की मांग रही है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन दो पुलों के निर्माण के लिए बजट में कुछ प्रावधान किए जाएं।

अन्त में, मैं बजट प्रस्तावों का समर्थन करती हूँ और अपना भाषण समाप्त करती हूँ।

प्रो० सुशांति चक्रवर्ती (हावड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करता हूँ क्योंकि इससे मुद्रा स्फीति बढ़ेगी। रेलवे के विकास के लिए योजना परिव्यय में भारी कमी की गई है और द्वितीय श्रेणी के रेल किराये तथा मासिक सीजन टिकटों की दरों में अनुचित वृद्धि करने से यात्रियों को कठिनाइयाँ होंगी। मैं रेल बजट का इसलिए भी विरोध करता हूँ क्योंकि माल भाड़े में वृद्धि की गई है जिससे कुछ आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि होगी और इस बजट ने पश्चिम बंगाल की जनता के मन में यह भावना पैदा कर दी है कि उनकी उपेक्षा की गई है। पश्चिम बंगाल राज्य की ओर से काफी प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए थे लेकिन उनमें से एक को भी रेल मन्त्री महोदय ने स्वीकार नहीं किया है। 1972 में स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा गांधी ने हावड़ा, जोकि मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, से आमटा और चम्पागंगा तक एक लाइन का उद्घाटन किया था लेकिन आज तक हावड़ा-आमटा लाइन पर बरगाचिया तक ही लाइन बनाई गई है। मैंने पिछले सत्र में भी सदन में यह मामला उठाया था जिसके उत्तर में रेल मन्त्री ने कहा था कि उस परियोजना को बीच में ही छोड़ नहीं दिया गया है, उस पर कार्य किया जाएगा। लेकिन केवल 1000 रु० ही इस कार्य के लिए दिए गए हैं और पता नहीं कि क्या सरकार इसे जारी रखना चाहती है? यदि हावड़ा-आमटा लाइन के लिए धन उपलब्ध नहीं है तब मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि कम से कम इसे मुशीरघाट तक बढ़ा दिया जाए ताकि हावड़ा और हुगली जिले इस रेल लाइन का लाभ उठा सकें।

महोदय, नियम 14(2) के अन्तर्गत रेल कर्मचारियों के उत्पीड़न के बारे में मेरा माननीय मन्त्री जी से अनुरोध है कि वह इस बारे में विचार करें। यह अत्यन्त गम्भीर मामला है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में शालीमार ट्रांजिट डिपो में लगभग 200 कार्यकर्ताओं को अतिरिक्त कर्मचारी घोषित कर दिया गया है। हमें उनकी स्थिति के बारे में अभी जानना है। मेरा मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि राजधानी एक्सप्रेस को हावड़ा से दिल्ली रोज चलाया जाए। मेरा उनसे यह भी अनुरोध है कि एक ओर राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाने पर विचार करें जो वर्तमान राजधानी एक्सप्रेस से भिन्न स्टेशनों पर रुकते हुए पटना होकर जाए।

महोदय, किसी ने भी रेलवे सैलूनो के बारे में कुछ नहीं कहा है। मैं नहीं जानता कि यह औपनिवेशिक परम्परा निभाने का क्या लाभ है। मेरे पास पूरी जानकारी है और मैं मन्त्री महोदय को लिखूंगा। लेकिन अभी तक मेरे पास यही जानकारी है कि प्रत्येक रेलवे सैलून में 30 डिब्बे जोड़े गए हैं। यदि हावड़ा से नई दिल्ली तक इन डिब्बों की क्षमता टियर कर दी जाए तब इससे प्रतिदिन 29 लाख रुपए अर्जित किए जा सकते हैं और यदि इसे वातानुकूलित 2 टियर में बदल दिया जाए तब प्रतिदिन 49 लाख रुपए अर्जित किए जा सकते हैं। अतः मेरा रेल मन्त्री से अनुरोध है कि वह औपनिवेशिक परम्परा को छोड़कर इन रेल डिब्बों को आम आदमी के उपयोग के लिए बनाया जाए। मैं नहीं जानता कि इन रेलवे सैलूनो का उपयोग कौन से व्यक्ति करते हैं। मेरा मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि वह यह पता लगाए कि 13-1-92 को रेलवे सैलून संख्या 121 में दिल्ली से हावड़ा, हावड़ा से कटक तथा वापिस किस व्यक्ति ने यात्रा की थी। मेरा मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि वह इस बारे में पता लगाकर कि किस व्यक्ति ने यह यात्रा की थी, हमें बताएं।

पूरे बजट से यही पता चलता है कि आम आदमी के हितों की उपेक्षा की गई है। रेलवे के खोमचे वालों के सम्बन्ध में मेरे मित्र, श्री संयव मसूदस हुसैन ने मुझा उठाया है। मैं उनकी बात का समर्थन करता हूँ और रेल मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उन्हें लाइसेंस दे दिए जाएं ताकि रेलवे कुछ अर्जित कर सकें और यह बेरोजगार व्यक्ति भी कुछ अर्जित कर सकते हैं ताकि वह गुच्छे न बन जाए।

खान-पान व्यवस्था का निजीकरण करने के बारे में मेरा कहना है कि जो एकक लाभ कमा रहे हैं उनका निजीकरण नहीं किया जाना चाहिए। श्री लाल बहादुर शास्त्री ने कुछ कारणों से ऐसा किया था। खोमचे वालों से कमीशन लेने का प्रश्न इससे जुड़ा है। माननीय रेल मन्त्री जी को इस पहलू पर पुनः विचार करना चाहिए, यह मेरा उनसे अनुरोध है।

*श्री ओस्कार फर्नाण्डीज (उदीपी) : सभापति महोदय, माननीय रेल मन्त्री ने वर्ष 1992-93 के रेल बजट के रूप में जनता को एक नया उपहार दिया है।

यह स्वाभाविक ही है कि लोग नई रेल लाइनों की मांग करते हैं। कई सदस्यों ने भी नई रेल लाइनों के लिए निवेदन किया है। लेकिन यदि भाड़ा दस रुपया बढ़ा दिया जाता है तो वह कोई भी देना नहीं चाहता है। एक ओर तो वे कहते हैं कि उन्हें नई रेल लाइनें चाहिए और दूसरी ओर वे उसके लिए कुछ भी देने को तैयार नहीं हैं। मसद को इस मौनिक प्रश्न पर विचार करना है। पर्याप्त धन के बिना मन्त्री जी सभी मांगों को कैसे मान सकते हैं।

मन्त्री जी का एक नया और खोजी दृष्टिकोण है। वह पूरे देश में एक गेज प्रणाली लागू करना चाहते हैं। 150 वर्ष पूर्व लांड डलहौजी ने देश में एक गेज प्रणाली के बारे में सोचा था। हाम ही में बंगलौर में एक बैठक को सम्बोधित करने के दौरान मैंने इसका उल्लेख किया था। शायद जार्ज फर्नाण्डीज उसी वक्तव्य का जिक्र कर रहे थे जब वह रेल बजट पर भाषण दे रहे थे। अब, यह प्रश्न भारत के लोगों का है डलहौजी या अंग्रेजों की नहीं है।

*सूत्रतः कन्नड़ में दिए गए भाषण अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

माननीय प्रधानमंत्री ने ह्यान ही में यह विचार व्यक्त किया था कि लोक सभा के सदस्यों की संख्या से अधिक रेल की मांगें हैं।

देश में इकहरी रेल लाइन व्यवस्था करने का मन्त्री जी का विचार सराहनीय है। कर्नाटक और पूरे देश की जनता को माननीय प्रधानमंत्री और रेल मन्त्री जी का आभारी होना चाहिए।

बंगलौर-मिराज लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने का कार्य बहुत समय से सम्पन्न हुआ है। इसे शीघ्र पूरा किया जाना है। न्यू मंगलौर पोर्ट और बंगलौर के बीच रेल लाइन के निर्माण का कार्य जल्द शुरू किया जाना चाहिए। न्यू मंगलौर पोर्ट से मद्रास का सीधा सम्बन्ध बाया बंगलौर जुड़ जाएगा। मन्त्री जी के नए दृष्टिकोण से यह सम्भव है। अन्यथा रेल लाइनों के बदलने का कार्य एक सताब्दी बाद भी शुरू नहीं हो पाता।

बिगत में श्री जार्ज फर्नान्डो ने कोंकण रेल परियोजना की अत्यधिक आलोचना की। इस बार उन्होंने आलोचना नहीं की बल्कि दूमरी ओर उन्होंने कोंकण रेल को दी गई प्राथमिकता को मन ही मन समझ लिया है। मुम्बई और मंगलौर के बीच की दूरी को कोंकण रेलवे कम से कम 1000 किलोमीटर कम कर सकती है। इस महत्वपूर्ण रेल लाइन से केरल, कर्नाटक, गोवा, महाराष्ट्र और गुजरात को लाभ मिलेगा।

रेल लाइनों के विद्युतीकरण को प्राथमिकता देना दूसरा महत्वपूर्ण कदम है। तब अधिकतर उपयोग वाली रेल लाइनें ही व्यावहारिक होंगी। एक गेज प्रणाली भी इनकी व्यावहारिकता को बढ़ाएगी। पिछड़े इलाकों जैसे राजस्थान और पूर्वोत्तर राज्यों में रेल लाइनों के निर्माण का कार्य किया जाना चाहिए। हमारे एक मित्र कह रहे थे कि यदि हम स्वतन्त्रता प्राप्त कर ली है तो हमारे यहां इम्फाल से दीमापुर तक रेल लाइन का निर्माण होना चाहिए था। इसलिए दूरदराज और पिछड़े इलाकों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। शरीर में रक्त का संचार घमनियों के माध्यम से होता है। नसों के द्वारा शरीर के विभिन्न अंगों से रक्त हृदय तक पहुंचता है। उसी तरह देश के सभी भाग देश की राजधानी, राज्यों की राजधानियों और अन्य महत्वपूर्ण केन्द्रों से जुड़े हैं। यह राष्ट्रीय एकता और अखण्डता का प्रतीक है। दूरदराज के इलाकों में रह रहे लोग को भी मुख्य धारा से अलग और कटा हुआ महसूस नहीं करना चाहिए। इस तरह रेल देश के भविष्य को मूर्तरूप देने में एक अहम भूमिका निभाती है।

महोदय, मैं और बिस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। समय नहीं है और कई माननीय सदस्यगण अपने विचार व्यक्त करने के लिए प्रतीक्षा कर रहे हैं।

जैसाकि श्री बी० कृष्णराव ने कहा है कि कुम्हार अपने लिए केवल एक ही पात्र रखता है। यही स्थिति रेल मन्त्री जी की भी है। इसलिए ऐसा कहना उपयुक्त नहीं है कि वह अपने राज्य को विशेष लाभ दे रहे हैं। वास्तव में उन्होंने पूरे देश पर ध्यान दिया है। जहां तक रेल सुविधाओं का सम्बन्ध है उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों पर विशेष ध्यान दिया है।

महात्मा गांधी जब दक्षिण अफ्रीका में थे तो वह प्रथम श्रेणी में यात्रा करना चाहते थे, कोट और जूता अंग्रेजों की तरह ही पहनना चाहते थे। हमारे देश की जनता निर्यात को महसूस करने के

बाद, बहु जनता जो अधिकतर तृतीय श्रेणी में ही यात्रा करती थी, उन्होंने भी केवल तृतीय श्रेणी में ही यात्रा की।

11.00 म० प०

गाड़ियों तथा स्टेशनों के प्रसाधन कक्ष के बारे में बहुत सारी शिकायतें हैं। यहां भी हमें अपने राष्ट्रपिता से सीखनी होगी। रेल मन्त्रालय द्वारा प्रसाधन कक्षों में एक कुश और पानी उपलब्ध कराया जाए। जो भी प्रसाधन कक्ष का उपयोग करेगा वह उसकी सफाई भी करेगा।

रेलवे सुरक्षा धल के कार्मिक अनशन पर हैं। वे अपने संघ को मान्यता देने की मांग कर रहे हैं। मैं मन्त्री जी से निवेदन करता हूं कि वह उनकी मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और शीघ्र उनकी समस्या को हल करें। दैनिक यात्रियों को यात्रा भाड़ा में कुछ छूट दी जानी चाहिए।

कई लोगों की भूमि कोंकण रेल परियोजना में चली गई है। उन्हें जल्द राहत दी जानी चाहिए।

कई राज्य सरकारों का यह कहना है कि वे नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए अपने भाग की राशि नहीं दे सकते हैं। इस बारे में मेरी एक सलाह है। कन्ज सरकार करोड़ों रुपए रोजगार योजना के लिए जारी कर रही है। इसलिए मेरा राज्यों से यह निवेदन है कि वह उस राशि का कम से कम एक प्रतिशत नई रेल लाइनों के निर्माण में लगाएं।

मैं माननीय मन्त्री जी से निवेदन करता हूं कि मंगलौर और बंगलौर के बीच दिन में चलने वाली एक ट्रेन हैं। वर्तमान में रात में ही चलने वाली एक ट्रेन है।

कोंकण रेल कार्य अच्छी तरह प्रगति पर है। मुम्बई तक निर्माण कार्य के 1994 तक पूरा होने की सम्भावना है। मैं मन्त्री जी से निवेदन करता हूं कि वह इस कार्य को समय पर पूरा कराएं। भूत-पूर्व रेल मन्त्री ने निगम की स्थापना की थी। उनकी योजना तो अच्छी थी पर वे इसके लिए धन उपलब्ध नहीं करा सके। शायद इस परियोजना का परित्याग कर दिया जाता यदि कोई और रेल मन्त्री नियुक्त होते। लेकिन श्री चाफर शरीफ एक साहसी मन्त्री हैं और इस दिशा में उन्होंने बृहद कदम उठाए हैं। मैं मन्त्री जी को बधाई देता हूं और कामना करता हूं कि वे अपने प्रयासों में सफल हों।

महोदय, बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री हरिश्चंद्र चावड़ा (बनासकाठा) : माननीय उपाध्यक्ष जी, रेलवे बजट का मैं इसलिए विरोध कर रहा हूं क्योंकि मैं यह मानता हूं कि राज्य के पास कोई ब्यापार की बात नहीं होनी चाहिए। अज्ञेय लोग यहां ब्यापार करने आए थे, जब उनके हाथ राज्य आया, तो भी उन्होंने ब्यापार किया और बदनसीबी यह हुई है कि आजादी आने के बाद भी ब्यापार चला हुआ है। अमलदार जो हैं वे ब्यापार

नहीं कर सकते, उनको कोई परवाह नहीं होती है। उनकी तनखाह कम होने वाली नहीं है, चाहे वे काम करें या न करें। इसलिए मैं समझता हूँ कि टेलीफोन, डाक, परिवहन, रेल आदि कोई भी राज्य के पास नहीं होने चाहिए। राज्य के पास सिर्फ रवेन्यू, मिलिट्री और लैंड के सिवाय और कुछ नहीं होना चाहिए। ऐसा मैं मानता हूँ इसलिए इस बजट का विरोध करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, इस बजट के माध्यम से देश की जनता के ऊपर करों का बोझ लाद दिया है जिससे लोगों की कम्बर टूटी जा रही है और दूसरी ओर धू० पू० सांसदों को फ्री पास की सुविधा दे दी है, यह नहीं होना चाहिए। जो देश के लिए काम करते हैं, जो देश के लिए मरते हैं, उसके लिए कोई सुविधा दो, तो बात बनती है, मगर एक साल या दो साल कोई सांसद बन गया, या एम० एल० ए० बन गया तो उसके लिए फ्री पास की सुविधा, पेंशन आदि अनेक सुविधाएं दे दी जाती हैं, ये नहीं दी जानी चाहिए। इस समय देश में इकनॉमिक क्राइसिस चल रहा है और हम लोग एक्स एम० पी० और एम० एल० एज० को और सुविधाएं देने की बात करते हैं। इसलिए मैं इस बजट का फण्डामेंटली विरोध करता हूँ और आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि एम० पी० को पेंशन नहीं होनी चाहिए और कोई सुविधा नहीं मिलनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, गुजरात के साथ बहुत अन्याय किया गया है। गुजरात में एकमात्र वेस्टर्न रेलवे सबसे ज्यादा है, फिर भी उसका हैड क्वार्टर गुजरात में नहीं है। जैसे पहले मुहम्मद तुगलक हुआ था, उसने दिल्ली में दौलताबाद और दौलताबाद से दिल्ली राजधानी बदली वैसे ही रेलवे में है, जहाँ रेलवे का सेंटर है, वहीं उसका हैडक्वार्टर होना चाहिए, लेकिन जहाँ सेंटर है, वहाँ हैडक्वार्टर नहीं है। हैडक्वार्टर बम्बई में है। इस प्रकार की मांग बहुत समय से की जा रही है और मानी भी जाती है, लेकिन उस पर अमल नहीं किया जाता है। यह खेदजनक बात है। गुजरात में कहीं नैरोगेज बन्द कर दी गई है और कहीं मीटरगेज बन्द कर दी गई है, जबकि नयी गाड़ी देने की बात तो अलग है। मगर जो गाड़ी चालू थीं, वे बन्द कर दी गयीं, उसे तो चालू करो। सौराष्ट्र में ऐसी कई लाइनें बन्द कर दी हैं। जो रेलवे लाइंस पर ब्रिज थे, उनका उपयोग करो और नए ओवरब्रिज दो।

तीसरी बात यह है कि रेलवे में काफी करप्शन है। जो पैसा लोगों से आता है, उसका सही उपयोग करो क्योंकि जो टैक्स आपने डाला है, उससे करप्शन से बचा जा सकता है मेरा ऐसा क्याल है। बर्नासकाठा सरहद पर है और इस दृष्टि से वहाँ रेलवे जरूरी है। यदि देश का विकास करना चाहते हैं तो उसका विकास अक्षय्य हो। वहाँ रेल, रोड देना चाहिए, उद्योग धंधे देने चाहिए। देखा यह गया है कि जहाँ का एम० पी० मिनिस्टर होता है वह अपने इलाके के विकास का कार्य कर जाता है। यह बात ठीक नहीं है। यदि देश का विकास करना है तो पिछड़े क्षेत्रों में रेलों का विकास जरूरी है।

मुझे एक दफा बहुत आनन्द हुआ जब श्री मधु दण्डवते रेल मन्त्री थे। उन्होंने बजट पेश किया था। उनके मन में पार्टी गतिविधियां नहीं थीं, वे तो रेल का विकास करना चाहते थे। इसलिए मैं मानता हूँ कि फस्ट क्लास, एसीसी नहीं होना चाहिए। हर व्यक्ति के लिए केवल एक ही क्लास होना चाहिये चाहे वह मिनिस्टर है या आम आदमी है। यह तो आपको देखने से पता चलता है कि आम आदमी रेल में कैसे मारा-मारा फिरता है। उसका जीवन बदतर हो गया है। मैं गुजरात में एक बार मिनिस्टर था, प्रोहीबिशन विभाग मेरे पास था। मैं देश परिवर्तित करके लोगों के पास जाता था और इस कार्यक्रम को कामयाब किया। यदि मेरे पास पुलिस विभाग भी होता तो मैं दिखा देता कि गुजरात

में क्या होता है? इसी प्रकार माननीय रेल मन्त्री सामान्य डिब्बे में जाकर चले तो पता चलेगा कि उनकी हालत कैसी है? आपकी व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए कि चाहे किसी राज्य में किसी पार्टी की सरकार हो, लोगों को अच्छी सुविधायें मिलें, कम से कम उनको तकलीफ होनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र के लिए एक अच्छी बात हुई है जिसके लिए मैं रेल मन्त्री का अभि-
नन्दन करता हूँ। वहाँ की जो मांग थी समदड़ी-पालनपुर गाड़ी को आगे बढ़ा दिया गया है। इसके लिए मैं और मेरे क्षेत्र की जनता मुबारकबाद देती है लेकिन पालनपुर स्टेशन जं० के विकास के लिए कोई पैसा खर्च नहीं किया जाता जबकि आठू रोड जं० नहीं होते हुए भी उस पर करोड़ों रुपया खर्च करके सुविधायें दी जाती हैं। मेरे क्वाल से पालनपुर स्टेशन पर गत 20-25 साल से विकास के नाम पर एक पैसा भी खर्च नहीं किया गया है। वहाँ न तो प्लेटफार्म लम्बा किया गया, न ब्रॉड लम्बा किया गया और न ही ओवरब्रिज ही बनाया गया है। आज ज्यादा से ज्यादा वहाँ पर एक्सीडेंट होते हैं। जब तक यह ब्रिज नहीं बनेगा, हमारा सारा जिला असुविधा में रहेगा इसलिए मेरी रिक्वेस्ट है कि जल्दी से जल्दी यह ब्रिज को चौड़ा किया जाये।

अहमदाबाद में डायमंड का ट्रेड होता है लेकिन बनासकाठा के अधिकतर लोग इस धंधे में हैं। उन लोगों की प्रगति के लिए यह आवश्यक है कि अहमदाबाद-पालनपुर-जयपुर मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जाना चाहिए। इससे लोगों को सुविधा मिल सकती है और विकास हो सकता है। इसलिए मेरी रिक्वेस्ट है कि इस मीटर गेज लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाए। कभी-कभी एम० पी० के साथ मीटिंग करते हैं—जैसे टेलीफोन की स्टेट में मीटिंग होती है तो स्टेट आफिसर के साथ कई समस्याओं में उनका जाते हैं। हमें दूसरी भी कई तकलीफें हैं। इसके लिए डिबीजन के आफिसर के साथ मीटिंग रखकर हमें कह दो कि इतनी तारीख को मीटिंग होगी। इससे मीटिंग करके अपनी प्रॉब्लम्स सॉल्व कर सकेंगे और छोटी-छोटी समस्याएँ भी जल्दी निपटा सकेंगे।

पिपराडा, चंडिसर और जाड़ी में फाटक नहीं है। 10-10 किलोमीटर किसानों को धूम कर जाना पड़ता है। अगर इसका इन्तजाम आप करवा सकें तो बहुत मेहरबानी होगी।

हमारा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। यहाँ नमक का उद्योग है, लेकिन वहाँ रेलवे बैगन नहीं मिलते हैं। आप हमें इसके लिए बैगन दे दें तो हमारे क्षेत्र में उद्योगों का जाल बिछ सकता है।

जोधपुर एक्सप्रेस जो कि अहमदाबाद से जाती है, गुजरात में उसका कोई स्टॉपेज नहीं है। हमारा राजस्थान से ज्यादा सम्बन्ध है। पालनपुर में इसका स्टॉपेज देने की आपसे प्रार्थना है। सुपर फास्ट आश्रम एक्सप्रेस बहुत अच्छी ट्रेन है। इससे लोगों को अच्छी सुविधा प्राप्त होती है। मगर कब डिब्बे होने की बजह से यात्रियों को पूरी सुविधा प्राप्त नहीं हो पाती है। आप अहमदाबाद से इसके डिब्बे दुगने कर दीजिए। अगर वह 7 चलते हैं तो उन्हें 14 कर दीजिए। जरूरत हो तो उसमें दो इंजन भी लगा दीजिए। बहुत ज्यादा इस गाड़ी में करप्शन चलता है। यात्री बिना रिजर्वेशन के ही इसमें बैठ जाते हैं और जिन्होंने रिजर्वेशन करवाया होता है उनको जगह नहीं मिल पाती है। इसके अलावा और जो बातें मुझे कहनी होंगी वे मैं लिखकर दूंगा।

[अनुवाद]

*जी के० एच० मुनियप्पा (कोलार) : सभापति महोदय, मैं रेल मन्त्री जी को एक प्रगतिशील रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। यदि मैं माननीय प्रधानमन्त्री श्री पी० वी० नरसिंह राव को बधाई न दूँ तो यह मेरे लिए अपने कर्तव्य से विमुख होने जैसी बात होगी। यह प्रधानमन्त्री का ही प्रयास है जो रेल मन्त्री को इतना अच्छा बजट पेश करने की क्षमता उन्होंने प्रदान की। माननीय रेल राज्य मन्त्री श्री मल्लिकार्जुन भी रेलवे की बेहतरी के लिए प्रयत्नशील हैं। इसलिए उनके भरसक प्रयासों के लिए हम उन्हें धन्यवाद देते हैं। इसके अलावा रेल कर्मचारियों को उनकी समर्पित सेवा के लिए बधाई देनी चाहिए।

इस बजट का अधिकतम लाभ गरीब और मध्यम वर्ग के लोगों को मिलेगा। माननीय मन्त्री श्री जाफर शरीफ की यह अनुपम उपलब्धि है। यह बजट नए उद्योगों को बढ़ने में सहायता देगा। विशेष तौर पर खाद्यान्नों की दुलाई में किसानों को सबसे अधिक लाभ मिलेगा। अधिकतर आवश्यक वस्तुओं के दुलाई भाड़ा में वृद्धि नहीं की गई है।

मेरे माननीय मित्र श्री अम्बारसु यह कह रहे थे कि रेल मन्त्री जी अधिकतम धन अपने राज्य को दे रहे हैं। मैं उनका इस कथन से सहमत नहीं हूँ। यदि आप कर्नाटक में रेल के विकास की तुलना अन्य राज्यों से करें तो अन्तर स्पष्ट हो जाएगा। बाजादी के बाद से ही दक्षिण के राज्यों में सबसे उपेक्षित राज्य कर्नाटक है। वहाँ एक किमीमीटर भी ऐसी रेल लाइन नहीं है जिसका बिद्युतीकरण किया गया हो। जहाँ तक छोटी रेल लाइनों को बड़ी रेल लाइन में बदलने का सम्बन्ध है उस दृष्टि से भी यह राज्य पिछड़ा हुआ है।

कोकण रेलवे की प्रगति अच्छी हो रही है। मैं मन्त्री जी से निवेदन करता हूँ कि वह इस कार्य को शीघ्रता से और समय पर पूरा करें।

दहनहाल्ली होत हुए येलाहांका और बगरपेट संकरी रेल लाइन जो सौ वर्ष पुरानी है, उसके परिवर्तन का जिक्र हमारे सहयोगी श्री बी० कृष्ण राव ने भी किया है। यह क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा हुआ है। यहाँ वर्षा बहुत कम होती है। इस क्षेत्र में सिंचाई सुविधा नहीं है। मन्त्री जी वास्तविकता से अवगत हैं। इन कठिनाईयों के बावजूद चिक्काबल्लापुरा में सब्जियां प्रचुर मात्रा में पैदा की जाती हैं। शिदला-छटा रेशम के लिए प्रसिद्ध है। चित्तामणि महारबपूर्ण व्यापार केन्द्र है। श्रीनिवासपुर में आम प्रचुर मात्रा में पैदा किया जाता है। वर्तमान में, किसानों को अपने उत्पाद बेच के अन्य भागों, विशेषकर नागपुर, हैदराबाद और मुम्बई इत्यादि स्थानों पर भेजने में कठिनाई होती है। अभी यह बहुत ही महंगा पड़ता है। किसानों को प्रति ट्रक माल के लदान एवं यातायात के लिए 8 से 12 हजार रुपए देने पड़ते हैं। बड़ी रेल लाइन के निर्माण से यह लागत कम होकर लगभग छह हजार रुपए हो जाएगी। इसलिए इस पुरानी रेल लाइन को बदलने का कार्य शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए। इससे नए औद्योगिक एककों को आगे बढ़ने का मौका मिलेगा।

बंगलौर और बगरपेट के बीच टेकल और मलूर के पास चार उपरिपुल बनाने की आवश्यकता

*मूलतः कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

है। बंकरपेट और मसूर के नजदीक चार गेट बनाए जाने की आवश्यकता है। मैंने मन्त्री जी को पूरा धोरा देते हुए लिखा है और आशा है वह तुरन्त कार्रवाई करेंगे। कई रेल लाइनों को बदलने का कार्य चल रहा है। चित्तौड़ लाइन, धर्मवरम और मदनपल्ली लाइनों को भी बदला जाना है। कोलार और बंगलौर जिलों के किसानों को इस परिवर्तन से लाभ पहुंचेगा। इससे उद्योग को भी बढ़ावा मिलेगा और इससे कई हजार बेरोजगार व्यक्तियों की मदद की जा सकती है।

कर्नाटक के कई संसद-सदस्य रेल मन्त्री बने। परन्तु कोई भी भारतीय रेलवे के विकास के लिए अधिक काम नहीं कर सका। इस सम्बन्ध में श्री जाफर शरीफ सबसे अलग हैं। छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के उनके दृष्टिकोण को समाज के सभी वर्ग प्रशंसा कर रहे हैं। इन लाइनों के बदलने के बहुत अच्छे परिणाम सामने आयेंगे। अतएव जैसाकि मन्त्री जी ने उल्लेख किया है, सर्वोच्च बरीकदा छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के कार्य को दी जाएगी। यह एक अत्यन्त साहसी कदम है।

यह बजट प्रगतिदर्शक है जिसे आम व्यक्तियों के हितों को ध्यान में रखते हुए तैयार किया गया है। अतः मैं श्री सी० के० जाफर शरीफ को ऐसा अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। महोदय, मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री उद्भव वर्मन (बारपेटा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं पूर्वं कथनों को दोहराना नहीं चाहता। मैं रेल मन्त्री जी से असम, पूर्वोत्तर क्षेत्रों में रेल लाइन का निर्माण करने के लिए कुछ कदम उठाने का अनुरोध करना चाहता हूँ। व्यावहारिक तौर पर जनता गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ तक बड़ी रेल लाइन और रंगिया रंगपुरा लाइन का भी विस्तार चाहती है। अतः मैं मन्त्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे कुछ तुरन्त कदम उठाएं।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि उत्तर सीमांत रेलवे की लॉन्ग सिलचर लाइन जो उत्तर सीमांत रेलवे के पहाड़ी इलाके के रूप में अधिक प्रसिद्ध है, उसकी स्थिति अत्यन्त दयनीय है। मैं चाहता हूँ कि उस रेलवे लाइन को सुधारा जाए, और मजबूत बनाया जाए क्योंकि उसका अत्यधिक इस्तेमाल पहले से ही हो रहा है। शुरु में बचरपुर से सिलचर के मध्य दूरी तय करने में लगभग 50 मिनट का समय लगता था परन्तु अब इसी दूरी को तय करने से दो घण्टे लग जाते हैं। अतः मेरा अनुरोध है कि उस लाइन को मजबूत बनाया जाए।

इसी के साथ ही मैं रेल मन्त्री से पहले रद्द की गई कुछ गाड़ियों को पुनः बहाल करने का अनुरोध करूंगा। गुवाहाटी से कलकत्ता को जोड़ने वाली एक महत्वपूर्ण लाइन कंचनजंगा रेल सेवा को इस अवधि के दौरान आतंकवादी गतिविधियों के कारण समाप्त कर दिया गया था। मैं रेल मंत्रालय से उस गाड़ी को और कुछ अन्य गाड़ियों को पुनः बहाल करने का अनुरोध करूंगा।

मैं यह भी चाहता हूँ कि रेलवे प्रशिक्षण संस्थान जिसकी स्थापना का बचन दिया गया था, उसकी स्थापना की जानी चाहिए। हमारी ये सारी मांगें हैं। मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि रेलवे कर्मचारी विशेषकर पूर्वोत्तर क्षेत्र के कर्मचारी विशेष महंगाई भत्ते की मांग कर रहे हैं। केन्द्रीय सरकार के सभी कर्मचारियों को विशेष महंगाई भत्ता दिया जाता है। अतः मेरे विचार से रेलवे मन्त्रालय

इस पर विचार करेगा और विशेष महंगाई भत्ता प्रदान करेगा। इसी के साथ ही मेरी यह भी मांग है कि उत्पादन स्तर की विभिन्न ट्रेड यूनियनों को मान्यता दी जानी चाहिए।

मैं उन कुछ व्यक्तियों की दुर्दशा की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जो असम में शरणाधीन के रूप में आये थे। उनमें से अधिकांश व्यक्ति कुछ रेलवे कॉलोनियों में रह रहे हैं। इससे पहले रेल मन्त्रालय और असम सरकार के मध्य एक प्रकार का सामन्जस्य था। रेलवे मन्त्रालय राज्य सरकार को कुछ भूमि देगा और राज्य सरकार उन्हें पुनर्वासित करेगी। परन्तु इन व्यक्तियों को अभी भी कुछ भी नहीं दिया जा रहा है। हर बार रेलवे अधिकारी उन्हें वहाँ से हटा देते हैं। अतएव मेरा अनुरोध है कि चूंकि असम में और केन्द्र में कांग्रेस (आई) की सरकारें हैं अतः इस समय असम की शरणाधीनों की समस्या पर विचार किया जा सकता है और उचित कदम उठाए जा सकते हैं।

मैं जोगीचोपा से गुवाहाटी तक दूसरी लाइनों के निर्माण कार्य में गति लाने का भी रेल मन्त्रालय से अनुरोध करता हूँ। इसी के साथ-साथ पर्यटन के दृष्टिकोण से महत्त्वपूर्ण दिग्घाटमलुक लाइन (मिचनानपुर जिला) के निर्माण का कार्य भी जल्दी ही पूरा किया जाना चाहिए। उस लाइन को लघु अबधि में पूरा किया जाना चाहिए। बोंगाँव और अन्य स्थानों पर कुछ पलाई ओवरों के निर्माण की भी मांगें की जा रही हैं। मैं रेलवे मन्त्रालय से अनुरोध करता हूँ कि इन पलाई ओवरों का निर्माण किया जाए ताकि इस क्षेत्र में अत्यधिक यातायात को कुछ कम किया जा सके।

मेरा यह भी अनुरोध है कि रेल मन्त्रालय जो स्वामपान प्रबन्ध का निजीकरण करने की योजना बना रहा है, उसका निजीकरण नहीं होना चाहिए। मेरा यह भी अनुरोध है कि अत्यधिक तेजी से की जा रही कर्मचारियों की छटनी को भी तुरन्त बन्द किया जाना चाहिए। उत्तर सीमान्त रेलवे में रोजगार सम्बन्धी समस्याएँ हैं। मैं रेल मन्त्रालय से इस मामले पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ। इसी के साथ-साथ मैं इस बजट का विरोध करना चाहता हूँ किराये में वृद्धि होने के कारण न केवल आम व्यक्ति पर बल्कि मजदूरों और कर्मचारियों पर भी काफी असर पड़ेगा। भाड़ा-वृद्धि में भी पूर्वोत्तर और असम में लोगों के लिए समस्याएँ उत्पन्न हुई हैं। परिवहन सम्बन्धी अडचनों के कारण असम की जनता को अधिक कीमत चुकानी पड़ रही है। व्यावहारिकतौर पर सभी बस्तुएँ दूसरे राज्यों से यहाँ पर मंगवाई जाती हैं। अतः भाड़ा शुल्क में इस वृद्धि से अनेक समस्याएँ उत्पन्न होंगी। इससे क्षेत्रीय असंतुलन पैदा होगा। अतः मेरी मांग है कि इस वृद्धि को तुरन्त वापस लिया जाना चाहिए। चूंकि यह एक जनता विरोधी बजट है, इसीलिए हम इसका विरोध कर रहे हैं। मैं आशा करता हूँ कि रेल मन्त्री जी इन सभी पक्षों पर विचार करके आवश्यक कदम उठाएँगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम टहल चौधरी (रांची) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका विरोध करने के लिए खड़ा हूँ और विरोध इसलिए कर रहा हूँ कि जो बजट पेश किया गया है यह खास करके मध्यम वर्ग के लोगों को और गरीबों के लिए यह बजट जनहित में नहीं है। साथ ही साथ इसमें हर चीजों में भाड़े में तथा अन्य चीजों में भी पैसा बढ़ा दिया गया है, खाने की चीजों में पैसा बढ़ा दिया गया है, इस तरह से पैसा बढ़ाने से नहीं होगा, पैसा तो बढ़ाया जा रहा है

मगर सुविधा उतनी ही घटती जा रही है। पहले भाड़ा कम लगता था और सुविधा उसमें अच्छी मिलती थी।

अभी कभी-कभी मौका मिला है फस्ट क्लास में जाने का, वह फस्ट क्लास का डिब्बा ऐसे लगता है जो पहले थर्ड क्लास का रहता था उससे भी बदतर है। इस तरह से कोई भी क्लास हो, चाहे लैंकिड क्लास हो, थर्ड क्लास तो अब रहा नहीं है मगर जितना आप पैसा आप बढ़ा रहे हैं उस तरह से व्यवस्था नहीं कर रहे हैं और लोगों पर भार बढ़ता जा रहा है इसलिए मैं इसका विरोध करता हूँ। खैर, बहुत सी बातें इस बजट के सम्बन्ध में पूर्ववक्ताओं ने कही हैं मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहूँगा, बजट में खास करके बिहार की काफी उपेक्षा की गई है, जो हम लोग बम्मीद किए थे उस हिसाब से बिहार में कोई व्यवस्था नहीं की गई है। तो हम अपने निर्वाचन क्षेत्र, जो बिहार का नागपुर इलाका है, रांची, उस क्षेत्र से मैं आता हूँ और वहाँ की जो समस्या है उसके बारे में कई बार मैं मन्त्री जी से भी मिला, अनेकों पत्राचार किए, 3-4 सांसदों के साथ मिला और जब अपनी बात को रखा तो मन्त्री जी बहुत जल्दी एक्शन पर आए, फिर हम लोगों को कहा गया कि डिपार्टमेंट के पदाधिकारियों से बात करने के लिए। हम लोग बहुत खुश हुए, मन्त्री जी ने बड़ी जल्दी एक्शन लिया और उन आधार पर हम सोवों ने पदाधिकारियों से बात की। बहुत समस्याएँ ऐसी थीं, जो तुरन्त हल हो सकती थीं और उसमें कोई खर्चा भी नहीं था, कुछ बातें ऐसी थीं, जिनमें समय लग सकता था, लेकिन वे सारी मांगें उचित थीं। अभी रांची से एकमात्र ट्रेन दिल्ली आती है, जो हजारीबाग, रांची और पलामू होते हुए दिल्ली जाती है। जो पूर्व का इसका समय था, उसमें बदलने के लिए हम लोगों ने आग्रह किया था। रात को 2-3 बजे दिल्ली स्टेशन पर यह गाड़ी पहुंचती है और जो यात्री रात को 2-3 बजे दिल्ली प्लेटफार्म पर उतरता है, उसके साथ क्या बीतती होगी, यह आप अंदाजा लगा सकते हैं। रातभर प्लेटफार्म पर गुजारी पड़ती है। हम लोगों ने इसका समय बदलने के लिए आग्रह किया था और हम लोगों को पूर्ण विश्वास था कि इसका समय बदल दिया जाएगा, लेकिन यह काम अभी तक नहीं हो पाया है। मेरा निवेदन है कि इस ओर शीघ्र ध्यान दिया जाए।

एक चीज और कहना चाहता हूँ। रांची बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है। रांची से मुंबई के लिए 5 बोगी जोड़ने की बात पहले भी कही गई थी, उस समय आश्वासन भी दिया गया था, मगर वह काम अभी तक नहीं हो पाया है। इसमें भी कोई खर्चा नहीं होता है। कोई फास्ट ट्रेन रांची से मुंबई के लिए नहीं है। इसलिए मैं मन्त्री महोदय से आग्रह करूँगा और मुझे विश्वास है कि इस ओर मन्त्री महोदय ध्यान देंगे। अभी जो नीलांचल एक्सप्रेस चलती है, वह सप्ताह में 3 दिन चलती है। मेरा आग्रह है कि उसको प्रतिदिन चलाया जाए, ताकि लोगों को सुविधा मिल सके। खेलारी कोयला क्षेत्र है, कोयले की वहाँ पर खदानें हैं। वहाँ पर रेलवे बिज न होने की वजह से 4-5 घंटे गेट बन्द रहता है और लोगों को परेशानी होती है। इस वजह से रेलवे माल की भी चोरी होती है, रेलवे का सामान चोरी होता है, टुक भर कर लोग ले जाते हैं और रेलवे को नुकसान होता है, कई कैसेस पकड़वाए भी हैं, बाने में रिपोर्ट भी की गई है, इसमें विभाग के लोग भी मिले हुए हैं, उनके बिना चोरी नहीं हो सकती। मन्त्री महोदय इस ओर भी ध्यान दें और ऐसे लोगों के खिलाफ जांच करवाए तथा कार्यवाही करें ताकि रेलवे की चोरी ठक सके इसी तरह से अश्रुचारों में पड़ने को मिलता है कि ठेके देने में भी बहुत कर्पण होता है, करोड़ों का घोटाला होता है। कई शिकायतें मन्त्री महोदय की ओर भेजी गई हैं।

मेरा आग्रह है कि इनको पांच के आदेश दें और दोषी लोगों के खिलाफ कार्यवाही की जाए। यदि रेलवे में चोर-बाजारी रुक जाए, करप्शन बन्द हो जाए, भ्रष्टाचार समाप्त हो जाए तो बार-बार बाढ़ा बढ़ाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी और जो घाटा रेलवे को हो रहा है। वह समाप्त हो जाएगा।

रांची से लोहरदंगा तक साइन कन्वर्जन की मांग काफी वर्षों से चली आ रही है इसके लिए जमीन उपलब्ध है और आमामी से यह काम हो सकता है। मेरा निवेदन है कि इस मीटरगेज को बड़ी लाइन में परिवर्तित करवाया जाए। यदि इसको टोरी से मिला दिया जाए तो दिल्ली आने के लिए 5-6 घंटे भी बचत हो सकती है। इसलिए मेरा आग्रह है कि इस ओर भी ध्यान दिया जाए। खेलारी का आन्ध्र-बिज बनाने की ओर भी विशेष ध्यान दिया जाए और रांची से लोहरदंगा तक कन्वर्जन का काम बहुत आवश्यक है। रांची-दिल्ली ट्रेन के समय में परिवर्तन शीघ्र किया जाए। हटिया और अमृतसर ट्रेन का समय भी परिवर्तित किया जाना आवश्यक है और बकारकुड़ी स्टेशन पर इसको रोकने की मांग बार-बार की जाती है। मात्र दो मिनट का स्टापेज इसको बकारकुड़ी पर दे दिया जाए, यहां पर स्वर्ण रेखा परि-योजना बन रही है, इसकी वजह से सारा क्षेत्र डूब गया था। वहां के किसानों के आने-जाने के लिए कोई रास्ता नहीं रह गया है। वैसेंजर ट्रेन जो बड़काकाना से टाटा आती है उसके लिए हमने लिखा था आप उसको दो मिनट के लिए बकारकुड़ी में रोक दें ताकि जो किसान सब्जी पैदा करते हैं वे अपनी सब्जी टाटा बाजार में बेच सकें। ट्रेन के बकारकुड़ी रुकने से उनको काफी सुविधा होगी।

मैं पुनः आग्रह करूंगा कि आप कम से कम वहां दो मिनट के लिए ट्रेन रोक दें। इससे वहां के किसानों को लाभ मिलेगा। जो पिछड़ा हुआ इलाका है, आदिवासी बहुल क्षेत्र है, वहां विकास का काम नहीं हो पाया है। मेरा आग्रह है कि आप उसकी व्यवस्था करेंगे।

बार-बार उपाध्यक्ष महोदय, आप घप्टी बजा रहे हैं, मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहूंगा, काफी रात हो चुकी है। मन्त्री जी पर हम लोगों को विश्वास है कि जो हम समाह दे रहे हैं और जो विचार हमने रखे हैं, उस पर वे ध्यान देंगे। यह काम होगा, ऐसा मेरा विश्वास है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री ए० प्रताप साय (राजमपेट) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका अत्यन्त अभारी हूं। महोदय, यह मेरा पहला भाषण है अतः मैं अपनी मातृभाषा तेलुगु में ही बोलना चाहूंगा।

मैं माननीय रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट का समर्थन करता हूं और इतना अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। ऐसे समय में जबकि जनसंख्या में इतनी तेजी से वृद्धि हो रही है, माननीय मन्त्री जी ने बजट बनाने में अपनी असाधारण कुशलता का प्रदर्शन किया है और साथ ही रेलगाड़ियों से यात्रा करने वालों के लिए सभी आवश्यक सुख-सुविधाएं भी प्रदान की हैं। इनके लिए न केवल कोई विशिष्ट राज्य बल्कि सम्पूर्ण देश रेल मन्त्री जी के प्रयासों की प्रशंसा कर रहा है। कई दृष्टिकोण से यह बजट काफी नवीन और अद्वितीय है। इससे पहले किसी भी रेल मन्त्री ने 500

*मूलतः तेलुगु में दिए गए भाषण के अध्येजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

कि० मी० से अधिक छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में परिवर्तन का प्रावधान नहीं किया। परन्तु वर्तमान रेल मन्त्री जी ने 1000 कि० मी० लम्बी छोटी लाइनों के परिवर्तन का प्रावधान किया है। इस घोषणा से देश के सभी क्षेत्रों की जनता प्रसन्न है। इस परिवर्तन से देश के विभिन्न क्षेत्रों में सर्वसम्भव विकास संभव हो सकेगा। महोदय, पहली बार संसद के इतिहास में बजट का दूरदर्शन पर सीधा प्रसारण किया गया। जनता ने बजट को स्वीकार किया है। अपने निर्वाचन क्षेत्र के अनेक लोगों ने मुझे टेलीफोन करके कहा है कि कई वर्ष पहले आरम्भ किए गए लाइनों के परिवर्तन कार्य को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। इस सम्बन्ध में मुझे अनेक पत्र भी प्राप्त हुए हैं। दोहरी लाइनों के परिवर्तन का कार्य आज तक पूरा नहीं किया गया है। मेरे क्षेत्र के लोगों का यह कहना है कि विशेषकर पिछड़े क्षेत्रों में लम्बित कार्य पहले पूरा किया जाना चाहिए। अतः अपने क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय मन्त्री जी से कई वर्षों से मेरे निर्वाचन क्षेत्र में चल रहे दोहरी लाइन के परिवर्तन सम्बन्धी कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध करता हूँ। इस कार्य के लिए इसी बजट में ही आबंटन किया जाए। महोदय, गुंटकल-रेनिगुंटा मंडल का बहुत जल्दी विद्युतीकरण होने जा रहा है। परन्तु इस मंडल में केवल एक लाइन ही है। अतः मुझे समझ है कि जब इस मण्डल में केवल एक ही लाइन है, तब इस मण्डल का विद्युतीकरण करना क्या लाभदायक होगा। अतएव मेरा अनुरोध है कि इस लाइन को दोहरा बनाया जाए और इसका विद्युतीकरण किया जाए। इस मण्डल में दोहरी लाइन का निर्माण और उसका विद्युतीकरण ये दोनों कार्य इसी बजट में ही शामिल किए जाने चाहिए।

महोदय, मैंने और चित्तूर से निर्वाचित श्री गणेश रेड्डी श्री के० विश्वनाथम और श्री रामकृष्ण ने रेल मन्त्री से मुलाकात की थी और कटपड़ लाइन के बारे में उनसे बातचीत की थी। इस बजट में इस लाइन को शामिल करने के लिए मैं माननीय मन्त्री जी का धन्यवाद करता हूँ।

काटपाड़ी में तिखपति तक की लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के कार्य को तिरुपति की बजाए अलीगिरी गेट तक बढ़ाया जाना चाहिए। अन्यथा तिरुमलाई जाने वाले तीर्थयात्रियों को भगवान् वेंकटेश्वर के दर्शनों के लिए रेनुगुंटा में रुकना पड़ेगा और वहां से तिरुमलाई जाने के लिए बस या टैक्सी लेनी पड़ेगी। इसलिए यदि इस लाइन को अलीगिरी गेट तक बढ़ाया जाता है तो यह तिरुमलाई जाने वाले तीर्थ यात्रियों के लिए अधिक सुविधाजनक होगा। इसके साथ ही यह स्थानीय लोगों की आवश्यकताओं को भी पूरा करेगा।

महोदय, जिन माननीय सदस्यों ने यात्रियों की सुख-सुविधाओं तथा खान-पान सेवा के बारे में हुई बहस में हिस्सा लिया था, उन्होंने रेलगाड़ी में तथा रेलगाड़ी की इन्तजार करते हुए प्लेटफार्म पर रुके यात्रियों को पेश आने वाली समस्याओं को उजागर किया था। फिलहाल एक व्यक्ति को ठंका दिया जा रहा है। मेरा सुझाव है कि इसकी बजाए यह ठंका चार या पांच व्यक्तियों को दिया जाना चाहिए। सभी लोगों को अच्छी सेवाएं प्रदान करने के लिए उनके बीच एक स्वस्थ प्रतिस्पर्धा होगी तभी यार्ची अच्छा खाना मिलने की उम्मीद कर सकते हैं।

जहां तक चिकित्सा सहायता का सम्बन्ध है, महोदय रेलवे अस्पताल अब रेलवे स्टेशन के बाहर स्थित होते हैं। चूंकि वह उन लोगों के लिए नहीं है जो रेलगाड़ी में सफर करते हैं। इसलिए, मेरा सुझाव है कि स्वास्थ्य केन्द्र अथवा एक डिस्पेन्सरी प्लेटफार्म पर स्थित होनी चाहिए ताकि अब रेलगाड़ी

प्लेटफार्म पर रुके तो बीमार उसी समय डिस्पेन्सरी जाकर चिकित्सा सुविधा प्राप्त कर सकें।

यात्रियों को पीने का पानी उपलब्ध करवाने के बारे में मैं कुछ कहूंगा। हमारे देश में अनेक ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ पीने के पानी की कमी है। वर्तमान में पीने का पानी प्लेटफार्म के बीच में रखा जाता है और जो यात्री रेलगाड़ी के पीछे डिब्बे में होते हैं, वे वहाँ पानी लेने की स्थिति में नहीं होते हैं, जहाँ कि रेल केवल कुछ मिनटों के लिए रुकती है। इसलिए यह बेहतर होगा यदि प्लेटफार्म के दोनों तरफ पीने का पानी उपलब्ध करवाया जाए। हम पहले ही लोगों को पीने का पानी उपलब्ध करवाने के लिए काफी चर्चा कर रहे हैं। इसके बावजूद भी संतोषजनक सुख-सुविधाएँ नहीं हैं। मैं माननीय मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस सम्बन्ध में विशेष रुचि दिखाएँ।

महोदय, देश में ऐसे अनेक प्लेटफार्म हैं जिनके ऊपर छत नहीं है। अभी हाल ही में बेलपाट में एक ऐसे प्लेटफार्म के बारे में मैंने डी० आर० एम० को सूचित किया था। यहाँ सैकड़ों तथा हजारों ऐसे प्लेटफार्म हैं जिनके ऊपर छत नहीं है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे जितना जल्दी हो सके ऐसे प्लेटफार्म पर शैल्टर उपलब्ध करवाने के लिए कदम उठाएँ।

अब, माल डिब्बों की आपूर्ति के सम्बन्ध में। देश में ऐसे अनेक क्षेत्र हैं जहाँ वर्षा अपर्याप्त होती है बल्कि 550 मि० लि० से भी नीचे होती है। ऐसे स्थानों पर कृषि कार्यों के लिए कोई कदम नहीं उठाए जा रहे हैं। उन स्थानों पर जीवन रहने के लिए संघर्ष करना पड़ता है। रेलगाड़ी देश में याता-यात का सबसे सस्ता साधन है। ऐसे स्थानों पर लोग यातायात के लिए रेलगाड़ी पर पूरी तरह से निर्भर होते हैं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र ऐसे क्षेत्र में है। कट्टादापाह अन्नतपुर में खनिज पर्याप्त रूप से उपलब्ध हैं। लेकिन खनिजों को लाने-ले-जाने के लिए बैगन उपलब्ध नहीं हैं। बैगन लेने के लिए मांग-पत्र भरने के पश्चात् भी लोगों को 3 से 6 महीने तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है। चूंकि, रेल अधिकारी स्थिति से पूर्णतः अबगत हैं इसलिए अबिलम्ब बैगन उपलब्ध करवाने पर विशेष ध्यान देना चाहिए। मेरे क्षेत्र जैसे पिछड़े क्षेत्र में लघु उद्योगों के विकास के लिए यह आवश्यक है। मैं मन्त्रालय से अपील करता हूँ कि वे बैगन की शीघ्र आपूर्ति को सुनिश्चित करने के लिए तत्काल कार्यवाही करें। रेलवे की संचार व्यवस्था के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहूंगा। एक बहुत पुरानी संचार प्रणाली जोकि आधुनिक युग में अप्रचलित है, हमारी रेल सेवा में प्रचलन में है। विभिन्न क्षेत्रों में संचार प्रणाली विश्व भर में बहुत तेजी से परिवर्तित हो रही है। हमारे देश में भी सीमेंट जैसे अनेक उद्योग नवीनतम तरीके अपना रहे हैं। उपग्रह संचार प्रणाली लोकप्रिय हो गई है। फिर भी, हमारी रेल सेवा अबिकसित संचार प्रणाली को ही अपना रही है। अब गमय है कि एक केन्द्रीय स्थान से रेल कार्यसंचालन को उपग्रह के उपयोग द्वारा मानीटर करके इस पुरानी प्रणाली का परिस्थापन किया जाए और नवीनतम तकनीक को अपनाया जाए। नवीनतम तकनीक अपनाने से रेल सेवा के बेहतर समन्वय तथा कार्यप्रणाली को सुनिश्चित किया जा सकता है। देश के तेजी से विकास में यह सहायता करेगी।

महोदय, मैं एक और बात माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ। निश्चय ही, यह मामूली सी बात है। चलती गाड़ी में माइक लगा होना चाहिए ताकि सभी को सूचना दी जा सके। प्रत्येक डिब्बे में एक छोटा माइक लगाने का प्रबन्ध किया जाना चाहिए। इस माइक की प्रणाली द्वारा घोषणा की जानी चाहिए जोकि यात्रियों को सूचना दे कि रेलगाड़ी समय पर है अथवा देर से पहुंचेगी, यदि देर से पहुंचेगी तो वे कब तक अपने लक्ष्य पर पहुंचने की उम्मीद कर सकते हैं। मौसम तथा रास्ते की

स्थितियों के बारे में भी नियमित घोषणाएं की जानी चाहिए। एक कर्मचारी अथवा संचालक को यह कार्य सौंपा जाना चाहिए। इससे बूढ़ महिलाओं तथा बच्चों को सहायता मिलेगी। रेल में यात्रा करना तनाव रहित हो जाएगा। यहां तक कि इस प्रणाली द्वारा महत्त्वपूर्ण सूचना भी यात्रियों को दी जा सकती है। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदय हमारी रेल सेवा में इस नई प्रणाली को आरंभ करने के लिए कार्यवाही करेंगे।

महोदय, अब निर्वाचन क्षेत्र की समस्याओं के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहूंगा। मैं माननीय मंत्री जी के साथ पिछले 8 महीनों से संपर्क में था। इसमें कोई गलत बात नहीं है। यदि पिछड़े क्षेत्र के लोग तथा उस क्षेत्र के लोग जहां कोई नई रेलवे लाइन नहीं है, अपने क्षेत्र के लिए नई रेल सेवा की मांग करते हैं। इन तर्कों को बार-बार दोहराने के बाद चार वर्ष पहले मद्रास और दादर के बीच चिनाब एक्सप्रेस नाम से एक नई फास्ट एक्सप्रेस चलाई गई। लेकिन इसके साथ ही उन्होंने जनता एक्सप्रेस रद्द कर दी जोकि पिछले 35 वर्षों से मेरे क्षेत्र से होकर गुजर रही थी तथा नवजीवन एक्सप्रेस, जोकि अहमदाबाद जाती है, को भी रद्द कर दिया गया था। सप्ताह में एक बार चलने वाली चिनाब एक्सप्रेस ही एकमात्र रेल सेवा है। जनता तथा नवजीवन एक्सप्रेस रेल सेवाओं को रद्द करने का कोई कारण नहीं दिया गया था। जनता इन दो रेल सेवाओं को रद्द कर देने पर बहुत उत्तेजित हुई विशेषकर कि जनता एक्सप्रेस के रद्द कर देने पर जोकि कृषकों, कर्मचारियों तथा क्षेत्र में अन्य लोगों की आवश्यकताओं को पूरा कर रही थी। अनेक धरने दिए गए तथा आंदोलन हुए। लोगों द्वारा बुने गए प्रतिनिधियों द्वारा इस मामले को माननीय मंत्री जी तथा अन्य रेलवे अधिकारियों के ध्यान में लाया गया। आवश्यकताओं की बात है कि रेल मंत्री से जवाब आया वह यह था कि वह व्यवहार्य नहीं था। ऐसे जिम्मेदार व्यक्ति से ऐसा जवाब सुनना वास्तव में शक्ति कर देने वाली बात है। क्या उन्होंने यह खोज अभी की है कि जनता एक्सप्रेस को चलाना व्यवहार्य नहीं है? ऐसा कैसे हो सकता है कि पिछले 35 वर्षों के दौरान तो वे यह न जान पाए हो कि यह रेल सेवा व्यवहार्य नहीं थी? उन्होंने लोगों को उस रेल सेवा से बंचित क्यों कर दिया जोकि उनकी जरूरतों को सबसे अधिक पूरा करती थी। उस क्षेत्र के लोगों ने एक फास्ट ट्रेन के बदले दो रेल सेवाओं को छो दिया है। महोदय, नवजीवन एक्सप्रेस एकमात्र रेल सेवा थी जोकि इस क्षेत्र में कपड़ा उद्योग की जरूरतों को पूरा करती थी। गुडवापाक, नन्दयास, कुरूनूल तथा विभिन्न अन्य जगहों के उद्योगपतियों को घाघों की सप्लाई इस रेल सेवा द्वारा की जा रही थी। जब से यह रेल-सेवा रद्द हुई है, तब से कपड़ा उद्योग से सम्बन्धित सभी लोग बहुत नुकसान उठा रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूँ कि वे इन दोनों रेल-सेवाओं को पुनः आरम्भ करें। यदि यह सम्भव नहीं है तो कम से कम जनता एक्सप्रेस को पुनः आरम्भ किया जाए जोकि पिछले 35 वर्षों से लोगों की जरूरतों को पूरा कर रही थी। सुरक्षा के सम्बन्ध में, मैं यह अवश्य कहूंगा कि सुरक्षा व्यवस्था पर्याप्त नहीं है। यह लगभग न के बराबर है। रेल के पट्टूचने के बाद भी सुरक्षा बलों की अनुपस्थिति इस बात को स्पष्ट करती है। खुलेआम प्लेटफार्म पर घूमने वाले किसी अनावश्यक व्यक्ति अथवा असामाजिक तत्व से प्रश्न करने वाला या कुछ पूछने वाला वहां कोई नहीं होता है। यहाँ किसी प्रकार का कोई संरक्षण अथवा सुरक्षा न होने के कारण हम बहुत नुकसान उठा रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि सुरक्षा बल 24 घंटे नियुक्त होने चाहिए। सुरक्षा बल की नियुक्ति रेल के पट्टूचने के समय के साथ सीमित नहीं होनी चाहिए। रेल सम्पत्ति को तथा डिब्बों से सामान ढोने या न ढोने वाले व्यक्तियों को हर समय संरक्षण प्रदान करना चाहिए। हम उपयुक्त सुरक्षा के अभाव में बहुत कुछ खो रहे हैं। हम प्रतिदिन ऐसे समाचार अधिचारों में पड़ते हैं।

महोदय, हम संसद सदस्य इस माननीय सभा के माध्यम से तथा पत्रों द्वारा अनेक मामलों तथा समस्याओं को संस्कार के ध्यान में लाते हैं। लेकिन दुर्भाग्य से अधिकारियों द्वारा थोड़ा सा भी ध्यान नहीं दिया जाता है। हमें उनसे निरन्तर बड़ी घिसे-पिटे उत्तर मिलते रहते हैं। इसलिए मैं यह सुझाव दूंगा कि सदस्यों द्वारा उठाए गए मुद्दों पर कार्यवाही करने के लिए एक उप-समिति का गठन किया जाना चाहिए। फिलहाल एक सदस्यीय समिति कार्य कर रही है। विशेषकर जनता के प्रतिनिधियों की शिकायतों के लिए एक उप-समिति भी होनी चाहिए। इस उप-समिति द्वारा माननीय सदस्यों द्वारा माननीय मंत्री जी को भेजे गए मुद्दों पर ही कार्यवाही की जानी चाहिए। इस उप-समिति को क्षेत्र का दौरा करना चाहिए और ओ.के. पर जाकर स्थिति का जायजा लेना चाहिए। उन्हें अपने निर्णयों की तुलना अधिकारियों के निर्णयों से करनी चाहिए तथा अधिक उपयुक्त निर्णयों के आदेश देने चाहिए। यह अधिक लोकतांत्रिक है तथा यह शीघ्र विकास में भी सहायक होगा। इससे भारी संख्या में लोगों को मदद मिलेगी।

इस वर्ष अनेक नई रेल सेवाएं आरम्भ की जा रही हैं। मद्रास तथा बंगलोर, तिरुपति तथा बंगलोर के बीच आरम्भ की जाने वाली नई रेलगाड़ियों को कुद्दापाह तथा बुन्टकाल से होकर गुजरना चाहिए। मद्रास तथा तिरुपा। जाने वाली वर्तमान सभी रेलगाड़ियों को जोहारपेट से होकर गुजरना चाहिए। कोई भी ट्रेन कुद्दापेह से होकर नहीं गुजरती। लाखों लोग बसों से यात्रा करते हैं क्योंकि इस क्षेत्र से कोई रेलगाड़ी नहीं गुजरती है। अतः मैं अपील करता हूँ कि कुद्दापेह से होकर गुजरने वाली बंगलोर तक की ब.म. से कम एक रेलगाड़ी आरम्भ की जाए। यह इस क्षेत्र के लोगों के लिए एक बरवान सिद्ध होगी।

भाषण समाप्त करने से पहले, मैं माननीय मंत्री का इतना अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए पुनः प्रशंसा करता हूँ। पहले किसी भी रेल मंत्री ने ऐसा बजट प्रस्तुत नहीं किया है। मुझे आशा ही नहीं बल्कि विश्वास है कि इस बजट में वे मेरे द्वारा उठाई गई कुछ मांगों को भी शामिल करेंगे।

मुझे अपना पहला भाषण देने की अनुमति देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री पी० बी० चामस (मुबत्तुपुजा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कोई भाषण नहीं दे रहा हूँ बल्कि मैं केवल कुछ मुद्दे उठाऊंगा।

मैं रेल मंत्री से ऐसा बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ, जो जन-विरोधी नहीं है, जो विश्व-बैंक के पक्ष में नहीं है, और जो गरीब लोगों के हितों के विरुद्ध नहीं है। और विशेष तौर पर माल भाड़े और यात्री-किरायों को इस प्रकार रखा गया है जिससे कि गरीब लोगों को राहत मिले और आवश्यक उपभोग की वस्तुओं को छूट की सूची में रखा गया है। मैं मात्र यह सुझाव देना चाहता हूँ कि दवाइयों को भी उस छूट की श्रेणी में रखा जाए।

असन्तुलन के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। मैं यह महसूस करता हूँ कि केरल, जो किरायों और माल-भाड़ों के माध्यम से रेलवे को अच्छा योगदान देता है, को उतना हिस्सा नहीं मिला है जितना मिलना चाहिए था। यह शिकायत मात्र इस बजट के लिए ही नहीं है। यह शिकायत उन सभी बजट के विरुद्ध रही है जो यहां प्रस्तुत किए गए हैं।

केरल का आबंटन बहुत सीमित है। यद्यपि कुल आबंटन ५,७०५ करोड़ रुपयों का है। तथापि केरल को विकास कार्यों के लिए किया गया आबंटन बहुत ही कम है और यह करोड़ रुपयों में मात्र दो अंकों को ही पार करता है। अतः मैं माननीय मन्त्री से निवेदन करता हूँ कि जहाँ तक केरल का सम्बन्ध है वे एक या दो पहलुओं पर विचार करें।

मैं प्रसन्न हूँ कि केरल को विद्युतीकरण की सची में डाला गया है। इसके अतिरिक्त दो वर्तमान लाइनों के लिए भी धन दिया गया था। किन्तु वह धनराशि कुछ ज्यादा नहीं है।

नई रेलवे लाइन के बारे में मेरे पास एक सुझाव है जो कुछ समय पहले भी प्रस्तुत किया चुका है और जिसे १९९० के रेलवे 'स्टेट्स पेपर' में भी शामिल किया गया था। इस रेल लाइन से उन यात्रियों और तीर्थयात्रियों को लाभ होगा जो बहुत अधिक संख्या में साबरीमाला जाते हैं। लगभग सभी इरूमलि नामक स्थान पर भी जाते हैं और वहाँ पर वे पहले एक मस्जिद जाते हैं। यह राष्ट्रीय अखण्डता का स्थान है जहाँ लाखों हिन्दू तीर्थयात्री जो इरूमलि आते हैं, वे इस मस्जिद में जाते हैं। यह धर्मनिरपेक्षता का बहुत बड़ा उदाहरण है। इरूमलि, साबरीमाला का प्रवेश स्थान है जहाँ से वे लाखों तीर्थयात्री साबरीमाला जाते हैं। इस स्थान को रेलवे मानचित्र में शामिल किया जाना चाहिए। अतः, बंगामाली या आलवे से साबरीमाला या इरूमलि से होते हुए, जिसका सुझाव "मालाचोरा रेलवे" नाम से भी दिया गया है, एक रेलवे लाइन को कम से कम सर्वेक्षण के लिए तो शामिल कर लिया जाना चाहिए। मेरा सुझाव है कि यदि इस समय इस सर्वेक्षण का आदेश दे दिया जाए तो इसे केरल के मानचित्र में उभरने में बहुत देर नहीं लगेगी।

मैं सीमाओं में अवगत हूँ। यद्यपि कुछ सीमाएँ हैं, मेरा सुझाव है कि इस स्थान का महत्त्व मात्र पर्वत महत्त्व तथा तीर्थस्थान सम्बन्धी महत्त्व के कारण ही नहीं है बल्कि केरल के विदेशी मुद्रा का अर्जन करने वाले मुख्यतः काली मिर्च, रबर, इत्यादि जो मुख्यतः केरल के पूर्वी भागों में उत्पन्न होते हैं उनके महत्त्व को देखते हुए भी एक नई लाइन आरम्भ की जानी चाहिए। अतः, रेल मन्त्री जी को मालाचोरा रेलवे का ध्यान अवश्य रखना चाहिए। मेरा सुझाव है कि इसे उचित महत्त्व दिया जाए।

अब मैं उन सुझावों की बात नहीं करूँगा जो मैं करना चाहता था। मैं केवल यह कहता हूँ कि केरल से यात्रियों के दोहरीकरण पर विचार किया जाए। यात्रियों की सुविधाओं हेतु ५० करोड़ की धनराशि अलग रखी गई है। जब यात्रियों की सुविधाओं पर विचार किया जाये, तो जो कुछ विदेश केरल को दिया जा रहा है उस पर भी विशेष तौर पर विचार किया जा सकेगा।

समय की कमी के कारण मैं यहीं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ और दिन लगभग बदलने वाला है, और 'शून्य काल' आरम्भ हो जायेगा। अतः, अब मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री चन्नुभाई वेल्लुक्क (भड़ोच) : माननीय उपाध्यक्ष जी, सदन में जिन्हें माननीय सदस्यों ने रेल बजट का विरोध किया है, उनके सुर में मैं भी अपना सुर मिलाना चाहता हूँ। इस रेल बजट में आदिवासीयों की उपेक्षा की गई है, अक्षयक्षेत्रों की गई है। आदिवासी इलाकों को कोई लाभ इस रेल बजट

के जरिये मिलने नहीं जा रहा है। हमारे आदिवासी कहते हैं :

उनसे पानी मत मांगो, जिन्हें प्यास की पहचान नहीं।

उनको जीवन मत दो, जिसे सांस की पहचान नहीं।

जीवन के सन्धे सफर में, भले अकेले ही चलो।

पर उन कौंगी का विश्वास मत करो जिसे खांस की पहचान नहीं ॥

उपाध्यक्ष जी, जिन दिनों मैं पढ़ता था, वर्ष 1958 में, हिन्दी के पेपर में एक निबन्ध हमें लिखने के लिए दिया गया, जिसका विषय था—रेलगाड़ी सौत मेरे प्रियतम को लेकर चली। रेल मन्त्री जी के बजट को देखकर आज मुझे फिर वही प्रतीत होता है कि रेलगाड़ी सौत जनता की नींद को लेकर भागी। ऐसा कहना इसलिए जरूरी हो जाता है क्योंकि इस सदन में माननीय रेल मन्त्रीजी की काबलियत के बारे में बहुत कुछ कहा गया, उनकी सराहना की गई, लेकिन मुझे यह बताते हुए बहुत दुःख हो रहा है और मुझे उनकी काबलियत पर शक हो रहा है, क्योंकि मुझे ऐसा अनुभव हो रहा है—मैंने एक पत्र उन्हें दिनांक 8-8-91 को लिखा। उसके दो महीने बाद वही पत्र मैंने माननीय रेल राज्य मन्त्री, श्री महलिकाकुंन को लिखा। उसके बाद, वही पत्र मैंने रेल मन्त्रालय को दो बार जाकर दिया परन्तु मुझे कुछ और अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि आज तक उस पत्र का मुझे जवाब नहीं मिला है। अगर हम सांसदों के साथ इस तरह का व्यवहार किया जाता है तो आम जनता, शिकायत करने वाले गांव के जो लोग होते होंगे, उनके साथ कैसा सलूक किया जाता होगा, इसकी कल्पना की जा सकती है और इसीलिए मुझे उनकी काबलियत पर सन्देह होता है।

रेल बजट में जिस तरह से मन्थली सीजन टिकट की दरों में बढ़ोतरी की गई है, मैं उस बढ़ोतरी का विरोध करना चाहता हूँ क्योंकि मन्थली सीजन टिकट में की गई बढ़ोतरी का भार मध्यम वर्ग के लोगों को उठाना पड़ेगा जो नौकरी पेशा करने वाले लोग हैं, उन्हें बहन करना पड़ेगा, मजदूर लोगों पर इसका प्रभाव पड़ेगा। उनसे किराया बढ़ाने की जरूरत नहीं थी। ये सीजन टिकट कभी-कभी सलैक्टड ट्रेन्स के लिए दी जाती है, मेरा सुझाव है कि सीजन टिकट के जरिए प्रत्येक रेल यात्री को ऐसी सुविधा प्रदान की जाए ताकि वह सभी गाड़ियों में यात्रा कर सके।

गन्दगी और बदबू के बारे में यहाँ काफी कुछ कहा गया। मैं उसी को दोहराते हुए, आपको बताना चाहता हूँ कि गुजरात के भड़ोच, अकलेश्वर और बड़ोदा जैसे बड़े शहरों के जो रेलवे स्टेशन हैं, उनमें गन्दगी और बदबू भरी पड़ी है, वहाँ गन्दगी का साम्राज्य है। प्लेटफार्म पर आते ही इतनी भारी दुर्गंध आती है, चारों ओर लैट्रीन दिखाई देती है, सफाई नाम की कोई चीज नजर नहीं आती, 100-200 फीट दूरी तक वहाँ दुर्गंध आती रहती है। यह रेल मन्त्री जी की काबलियत का एक नमूना है।

रेलवे में भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा बढ़ रहा है। भड़ोच जिले में छोटी लाइन पर जितने स्टेशन हैं, जैसे जम्बूशर-वाघरा, भड़ोच-जम्बूशर, कौसम्बा-उमरपाड़, अकलेश्वर-राजपिपल, इन छोटी लाइनों पर बहुत भ्रष्टाचार चल रहा है। रेल यात्रियों से किराया लेकर उन्हें टिकट नहीं दी जाती और बहुत कम लोड़ बताया जाता है। यह कहा जाता है कि इन लाइनों पर लोड़ नहीं मिस रहा है, इसलिए उन लाइनों पर हम रेलगाड़ियों को बन्द कर रहे हैं जबकि वास्तविकता यह है कि उस इलाके में आदिवासीयों को, जो रेल यात्रा करते हैं, टिकट नहीं दी जाती। यही कारण है कि आप मनमाने तरीके से

कह देते हैं कि लोड नहीं मिलता है। अंकलेश्वर और राजपिपल के बीच में जो गांघ आते हैं, वैसे अंकलेश्वर एशिया की सबसे बड़ी इण्डस्ट्री है, इण्डस्ट्रियल टाउन है, जहां हर रोज लगभग 10 हजार लोग काम के लिए आते हैं लेकिन फिर भी उन्हें कोई महूलियत नहीं दी जाती। यदि राजपिपल और अंकलेश्वर के बीच रेल लाइन पर दिन में तीन बार गाड़ियां दौड़ायी जाएं और गाड़ियों में डीजल इंजिन लगा दिया जाए तो उस मार्ग पर तेजी से आवागमन हो सकता है, लोगों को सहूलियत मिल सकती है और रेलवे को भी फायदा पहुंच सकता है। यह महूलियत न होने की बजह से कभी-कभी टुक या टैम्पू में बैठकर लोग आते-जाते हैं। मेरी मांग है कि इन सुविधाओं को बढ़ाने की ओर तुरन्त ध्यान देना चाहिए।

12.00 रात्रि (16-3-92)

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा दूसरा सुझाव यह है कि अंकलेश्वर-राजपिपला के बीच में बड़ी लाइन चलाने के लिए उसे नर्मदा बांध तक ले जाने के लिए 15 साल से सर्वे हुआ है। आज तक उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। मेरा अनुरोध है कि छोटा नागपुर होकर दाहोद तक अगर इस लाइन को लाया जाए, तो बम्बई और दिल्ली के बीच में 200 किलोमीटर का अन्तर घट सकता है।

आदिवासी क्षेत्रों में झगड़िया नेत्रन जो छोटी लाइन है, इससे आदिवासियों को बहुत बड़ा फायदा हो सकता है। झगड़िया नेत्रन लाइन को महाराष्ट्र में नंदूरबार तक बढ़ा दिया जाए, तो आदिवासी इलाकों को बहुत बड़ा लाभ हो सकता है। भड़ोच हमारे जिले का मुख्यालय है, वहां पर बहुत कम गाड़ियां चकती हैं। नबजीन, कर्णावती, त्रिबेन्द्रम ऐसी एक्सप्रेस गाड़ियां हैं, उनको वहां पर ठहराना चाहिए। जो अंकलेश्वर स्टेशन है उस पर अबंतिका-इन्दौर को ठहराने की जरूरत है। अंकलेश्वर, पानोली, कीम कोसम्बा आदि में बहुत इण्डस्ट्रीज विकसित हो रही हैं। वहां पर हजारों जोब आ रहे हैं। कुछ संजाला नाम का स्टेशन बनाया है, उस स्टेशन पर टिकट घर ही नहीं है। मासूमता करने पर पता लगा कि वहां पर कोई इन्कम नहीं है, इसलिए वहां कोई सुविधा नहीं दी गई है। जब वहां पर टिकट घर ही नहीं है, तो इन्कम कहां से होगी और कैसे उम्मे दिन्वाया जाएगा? इसलिए मेरा निवेदन है कि वहां टिकट घर बनाया जाए।

कीम कोसम्बा जैमा स्टेशन है वहां पर ऊपरी पुल बनाने की बहुत आवश्यकता है क्योंकि ऊपरी पुल न होने की बजह से फाटक बन्द होने के कारण एक-एक चप्टे घालायात बन्द हो जाता है। भड़ोच-बड़ताल पैसेंजर गाड़ी को सूरत तक बढ़ाने की आवश्यकता है ताकि इससे लोगों को फायदा पहुंच सके। बड़ोदरा-वलसाबर जो इंटरसिटी गाड़ी चलाने का निर्णय लिया गया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना हूँ। उस गाड़ी को नर्मदा एक्सप्रेस नाम दीजिए। मेरी आपसे प्रार्थना है कि ऐसी बहुत-सी गाड़ियां हैं, उन गाड़ियों का जो समय है, वह बहुत माल पहने से तय किया हुआ है। इसमें कुछ ऐसे परिवर्तन की जरूरत है जो बहुत आवश्यक हैं। जैसे कोई गाड़ी रात को 10 बजे चलती है, तो हम चाहते हैं कि वह शाम को 7 बजे चले, इससे हमारे आदिवासी भाई अपने घरों को जल्दी पहुंच सकते हैं और इससे वहां के लोगों को बहुत सुविधा मिल सकती है।

बड़ोदरा-प्रतापनगर से छोटा उदयपुर तक जाने वाली छोटी लाइन जो 2 साल से बन्द पड़ी है, जो बोडेली तक जाती है, वह आगे नहीं जाती है क्योंकि पुल टूटा हुआ है, उसको भी रियेयर करना

बाहिए और इसके जरिए भी आदिवासी क्षेत्रों को लाभ पहुंचाया जा सकता है। कीम कोसम्बो स्टेशन पर प्लेटफार्म बढ़ाने की जरूरत है और काफी सुविधा आदिवासी क्षेत्रों को देने की आवश्यकता है। अब कुछ मार्ग ऐसी हैं जो डी० आर० एम० ऑफिस के जरिए हल हो सकती हैं। लेकिन डी० आर० एम० ऑफिस के काम में जो तेज गति होनी चाहिए वह हमें अभी तक देखने को नहीं मिलती है।

उपाध्यक्ष महोदय, अन्त में, आपके माध्यम से मेरी मन्त्री जी से प्रार्थना है कि वे सारी सिकायतों को जल्दी से जल्दी दूर करें और लोगों के दुःख-दर्द में शामिल होकर उनके हृदय बनने की पूरी कोशिश करें। इतना निवेदन करने के साथ ही मैं आपका धन्यवाद करते हुए बैठने की इजाजत चाहता हूँ।

[अनुवाद]

*श्री माजिकरराव होडल्वा गावीत (नन्दरबार) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बच 1992-93 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं नन्दरबार से सम्बन्ध रखता हूँ जो महाराष्ट्र का एक पिछड़ा क्षेत्र है। यह क्षेत्र गुजरात एवं मध्य प्रदेश के निकट है।

अभी मेरे क्षेत्र के कुछ माननीय सदस्यों ने यह कहकर बजट की आलोचना की है कि यह जन-विरोधी तथा देश के विरुद्ध है। किन्तु मेरे विचार में इस आलोचना में कोई दम नहीं है और उन्होंने मात्र विरोध करने के उद्देश्य से इसका विरोध किया है।

मेरे क्षेत्र में सुरत-धनबाबल रेल लाइन है। यह कहना गलत नहीं होगा कि यह लाइन भी उतनी ही पिछड़ी हुई है जितना कि यह क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। इस खण्ड में केवल चार यात्री गाड़ियों के जोड़े चल रहे हैं—75 डाऊन—76 अप, 77 डाऊन—78 अप, 79 डाऊन—38 अप और 13 डाऊन—114 डाऊन। इस खण्ड पर चलने वाली गाड़ियों में भाप के इंजन हैं। मेरी यह मांग रही है कि इस खण्ड में डीजल इंजन होने चाहिए। मुझे उम्मीद है कि माननीय मन्त्री इस मांग का स्वीकार कर लेंगे। यह मांग काफी लम्बे समय से रही है कि इस रेलपथ का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। मुझे उम्मीद है कि इस रेल लाइन का विद्युतीकरण तुरन्त कर दिया जाएगा। वर्तमान में इस लाइन पर अहमदाबाद-हाबडा एक्सप्रेस एवं नवजीवन एक्सप्रेस ट्रेन चल रही हैं। किन्तु चूँकि यह इकहरी लाइन है, इस लाइन पर अधिकतर ट्रेनें देर से चलती हैं।

इस क्षेत्र के लोगों की लम्बे समय से यह मांग रही है कि 336 कि०मी० की लम्बाई की इस रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाना चाहिए। इस लाइन के दोहरीकरण को पहले ही मम्बूरी दी जा चुकी है। 1990-91 बजट में इस प्रयोजन हेतु 17 करोड़ रुपये की धनराशि का प्रावधान किया गया था। किन्तु 1991-92 में इस प्रावधान को बटाकर 6 करोड़ रुपये कर दिया गया और वर्तमान बजट में इस कार्य के लिए यह प्रावधान मात्र एक करोड़ रुपये तक कर दिया गया है। "रेलवे निर्माण भाग-II" नामक दस्तावेज के पृष्ठ 370 पर इसका उल्लेख किया गया है। हालाँकि इस काम की मम्बूरी 1990-91 में दी गई थी, मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि 12 कि०मी० लम्बाई तक भी दोहरीकरण कार्य पूरा नहीं किया गया है। मैं माननीय मन्त्री से इस परियोजना के लिए बड़ी धनराशि का आवंटन करें जिससे इस कार्य को जल्द से जल्द निबटाया जा सके।

*मूलतः मराठी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

इस रेलवय पर कंफ्रीट के स्लीपर लगाने के कार्य को भी मजूरी मिल चुकी है। किन्तु अभी तक यह कार्य आरम्भ नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि इस कार्य को भी तुरन्त आरम्भ किया जाए।

बम्बई उपनगरीय यात्रियों पर मासिक टिकटों के मूल्यों में वृद्धि से बहुत बोझ पड़ा है। बम्बई के लोगों के प्रति यह अन्याय है। मेरा माननीय मन्त्री से निवेदन है कि वे इस वृद्धि को वापस ले लें। बम्बई की ट्रेनों में सफर करने वाली जनता ने इसका विरोध किया है।

मनमोहन-मालेगांव-धूलिया-नर्घाना-इन्दौर रेल लाइन का 25 वर्ष पहले सर्वेक्षण किया गया था। किन्तु सर्वेक्षण के पश्चात् कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मैंने कई बैठकों में इस रेलवे के मुद्दे को बहुत बार उठाया है। मैं माननीय मन्त्री जी से जानना चाहता हूँ कि यह लाइन उचित है अथवा नहीं।

धूलिया-नवघाना रेल लाइन की मांग भी बहुत पुरानी है। मैं माननीय मन्त्री से निवेदन करता हूँ कि इस क्षेत्र के लिए इस रेलवे लाइन को भी मजूरी दे दी जानी चाहिए।

दिल्ली-बम्बई के बीच चलने वाली ट्रेन 295 और 2954 वातानुकूलित एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार चलती है। इस ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए जिससे यह यात्री यातायात की बढ़ती हुई मांग से निबट सके। वातानुकूलित एक्सप्रेस में दो डिब्बे प्रथम श्रेणी तथा शेष डिब्बे 'कुर्सी यान' होते हैं। मेरा निवेदन है कि लोगों की मांग को देखते हुए कम-से-कम एक द्वितीय-श्रेणी वातानुकूलित शायिका होनी चाहिए।

मुझे उम्मीद है कि माननीय मन्त्री मेरे क्षेत्र में इन दो रेलवे लाइनों सम्बन्धी लम्बे समय से चली आ रही मांग को स्वीकार करेंगे तथा इस क्षेत्र के लोगों के प्रति न्याय करेंगे।

अब मैं कुछ आम बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैंने पाया है कि रेल टिकटों की बिक्री में कई प्रकार के गलत तरीकों का प्रयोग किया जाता है। यह आवश्यक है कि इन्हें समाप्त किया जाए। बड़ी संख्या में यात्री बिना टिकट यात्रा करते हैं। यह आवश्यक है कि बिना टिकट यात्रा को रोका जाए। मेरी यह भी मांग है कि यात्रियों की सुरक्षा के लिए तथा ट्रेनों में होने वाली चोरियों को रोकने के लिए हमारी ट्रेनों में आवश्यक पुलिस बल होने चाहिए।

सुरत-भूमावल खम्ब पर कई यात्री ट्रेन की छतों पर यात्रा करते हैं। यह आवश्यक है कि इसे पूर्णतया रोका जाए।

मुझे उम्मीद है कि माननीय मन्त्री इन मुद्दों पर विचार करेंगे जो मैंने अपने भाषण में दिए हैं। इन शब्दों के साथ, मैं 1992-93 के लिए रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री सिन्हाजी पटनायक (भुवनेश्वर) : उपाध्यक्ष महोदय मैं सदन में प्रस्तुत किए गए रेल बजट का विरोध करता हूँ। मैं द्वितीय श्रेणी के भाड़े और मासिक टिकटों में की गई वृद्धि का विरोध करता हूँ। मैं निजीकरण किए जाने के अभियान का भी विरोध करता हूँ जोकि अन्तर्गोष्ठीय मुद्राकोष और विश्व बैंक के निदेशों के अनुसार किया गया है। मैं रेलवे के औद्योगिक सम्बन्धों का भी विरोध करता हूँ और यह मांग करता हूँ कि प्रभावित हुए लोको कर्मचारियों को फिर से बहाल किया जाए। इन नीतियों को बदलने की आवश्यकता है। यह केवल कुछ नई गाड़ियां चलाने या मीटर गेज को छोड़ कर

में बदलने का ही मामला नहीं है, यह रेलवे के विस्तार का भी मामला है जिसके लिए कोई योजना नहीं है। आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे का विस्तार किया जाए और नई रेल लाइनों का निर्माण किया जाए।

आधुनिकीकरण के सम्बन्ध में, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि सुनिश्चित करने के लिए कि इससे और बेरोजगारी नहीं बढ़ेगी कामगारों और लोगों के साथ परामर्श करके युक्ति संगत ढंग से योजना बनाई जानी चाहिए। रेलवे के विद्युतीकरण पर अधिक ध्यान देना होगा। यहाँ मैं यह कहना चाहता हूँ कि दक्षिण पूर्व रेलवे में खुर्दा रोड पर जब स्टीम लोको शेड को बन्द किए जाने के समय यह आश्वासन दिया गया था कि वहाँ पर 'सेटेलाइट डीजल शेड' का निर्माण किया जाएगा। मैं रेल मन्त्री से इस ओर ध्यान दिए जाने का अनुरोध करता हूँ। खड़गपुर से बिजयबाड़ा तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण न करने का कोई कारण नहीं है। इस काम को शीघ्रातिशीघ्र किए जाने की आवश्यकता है।

महोदय अब मैं उड़ीसा राज्य में रेलवे द्वारा की उपेक्षा का उल्लेख करता हूँ। इस दिशा में राज्य सरकार ने भुवनेश्वर में मुख्य प्रशासक, सर्वेक्षण और निर्माण का कार्यालय खोलने का प्रस्ताव किया है। इस पर यथाशीघ्र विचार किया जाना चाहिए। इससे पूर्व श्री गोविन्द मुष्ठा ने दयतारी-बनासपानी रेल लाइन निर्मित करने की जोरदार मांग सदन में की है। वास्तव में यह लाइन मंजूर हो गई थी। पारादीप बन्दरगाह को लौह अयस्क निर्यात करने की यह महत्वपूर्ण सम्पर्क लाइन है। मैं रेल मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि इस लाइन को इसी वर्ष पूरा किया जाए।

मेरी दूसरी मांग बोलंगीर-खुर्दा सड़क मार्ग के सम्बन्ध में है जिसके बारे में अन्य सदस्य पहले ही बोल चुके हैं। यह राज्य के पश्चिमी भाग को तटीय जिलों से जोड़ेगा। यह सड़क राज्य के बीचों-बीच से गुजरेगी और इससे राज्य के जनजातीय जिले फूलबनी को लाभ पहुंचेगा तथा जिन जनजातीय लोगों को अभी तक रेलवे से कोई लाभ नहीं पहुंच रहा है वे इससे लाभाभावित हो सकेंगे।

मम्बलपुर-तलचिर लाइन के बहुत छोड़ी धनराशि आवंटित की गई है; इस तरह से कोई नहीं जानता है कि यह रेल लाइन कब तक पूरी होगी। मैंने सदस्यों के साथ मिलकर राउरकेला में रेलगाड़ी के पहिए और एकसल फैंकट्री तथा एक रेल के सवारी डिब्बे बनाने की फैंकट्री स्थापित करने की मांग की थी। इससे पहले उड़ीसा में दूसरे सदस्य ने दिल्ली से उड़ीसा के पश्चिमी भाग तिललागढ़ तक एक सुपरफास्ट ट्रेन की मांग की थी। मैं रेल मन्त्री से आग्रह करता हूँ इस रेल लाइन को अतिशीघ्र चलाया जाए।

नीलाचल गन्धमप्रैस को सुपरफास्ट ट्रेन बनाने की आवश्यकता है और मौजूदा फेर वाले मार्ग की बजाय इसे छोटे मार्ग पर चलाया जाए।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मन्त्री इन छोटी-छोटी मांगों को स्वीकार कर लेंगे।

[अनुवाद]

श्री हरीश नारायण प्रभु साहू (पणजी) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट 1992-93 का समर्थन करता हूँ। क्योंकि हम रात्रि में देरी से बैठ रहे हैं अतः मैं केवल गोआ से जुड़े हुए विषयों पर ही बोलूंगा।

सबप्रथम मैं 1991-92 में रेल यात्री और माल यातायात तथा उत्पादन इकाइयों में की गई कुल वृद्धि के लिए रेल मन्त्री को बधाई देता हूँ।

मैं छोटी लाइन को बड़ी लाइन में जल्द बदलने के लिए रेल मन्त्री की दूरदृष्टि की प्रशंसा करता हूँ क्योंकि यह प्रधानमन्त्री की तीव्र औद्योगीकरण की उदार नीति के अनुरूप है और इससे यात्री और माल के यातायात में काफी मदद मिलेगी। यात्री न सिर्फ अपने गंतव्य स्थल पर शीघ्र पहुंचेंगे बल्कि उन्हें एक गाड़ी द्वारा लाइन बदलने के लिए घंटों तक इन्तजार भी नहीं करना पड़ेगा। इसके अलावा बड़ी लाइन पर अधिक मात्रा में माल लादा जा सकता है। इस प्रकार उद्योगपतियों, निर्यातकों और दैनिक खोमचे वालों की परिवहन समस्याएं काफी हद तक कम हो जाएंगी।

मोमंगाओ बन्दरगाह से हुबली और होस्पेट तक बड़ी लाइन का निर्माण करने की गोबावासियों की 30 वर्ष पुरानी लम्बित मांग को मानने के लिए मैं माननीय मन्त्री का धन्यवाद करता हूँ। तथापि मैं देखता हूँ कि होस्पेट-हुबली-गोबा लाइन और मिराज-लौंडा लाइन पर कार्य पूरा होने में बहुत समय लगेगा। जैसाकि मन्त्री महोदय जानते हैं, गोबा में मोमंगाओ का भीतरी प्रदेश बहुत बड़ा है जो कि होस्पेट और लौंडा तक फैला हुआ है जहां से रेल द्वारा मोमंगाओ बन्दरगाह पर लौह अवस्क निर्यात हेतु लाया जाता है।

अक्सर माल डिब्बों की कमी इस बन्दरगाह पर पर्याप्त मात्रा में माल लाने में बाधा बन जाती है जिसके फलस्वरूप निर्यात आमदनी में वृद्धि होगी। स्वतन्त्र बन्दरगाह के रूप में गोबा की सिफारिश की रोकक सिंह समिति की हाल की रिपोर्ट पर भी विचार किया जाए। मिराज रेलवे स्टेशन पर लाइन बदलने के कारण गोबा और निकटवर्ती कर्नाटक में अन्य स्थानों से माल और यात्रियों के पुणे और बम्बई जोकि भारत की वाणिज्यिक राजधानी है, जाने पर काफी दुष्प्रभाव पड़ा है।

इसलिए, मैं माननीय मन्त्री से अपील करता हूँ कि इन लाइनों को बदलने और इस कार्य को तेज करने के लिए पर्याप्त ससाधन आवंटित करने के लिए उच्चतम प्राथमिकता दें।

मैं इस वर्ष कोकण रेल परियोजना हेतु 50 करोड़ रुपये और इक्विटी के रूप में आवंटित करने के लिए माननीय मन्त्री को धन्यवाद करता हूँ। फिर भी इस परियोजना का कार्य करने में काफी देर हुई है और यदि इसके लिए धनराशि नहीं बढ़ाई गई और कार्य की गति नहीं बढ़ाई गई तो यह निगम समय पर अपना कार्य पूरा नहीं कर पायेगा। यह परियोजना महाराष्ट्र, कर्नाटक, केरल और गोबा, इन चार लाभान्वित होने वाले राज्यों द्वारा पूर्ण सहयोग देने का एक बहुत अच्छा उदाहरण है और दश के अन्य भागों में भविष्य में स्थापित होने वाली इसी प्रकार की और परियोजनाओं के लिए मार्ग दर्शाएगी और इसलिए अन्य राज्यों के लिए उदाहरण बनाने हेतु इस समय पर पूरा करने के लिए अधिकतम महत्त्व दिया जाए।

अतः मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कोकण रेल परियोजना के लिए और अधिक धन-राशि आवंटित करे और इस कार्य को पूरा करने में तेजी लाए।

द्वितीय श्रेणी के सामान्य किराए में वृद्धि का बोझ सीधे आवामी पर पड़ेगा। इसलिए इस वृद्धि का वापस करे। अगर यह संभव नहीं है तो कम से कम कोई वृद्धि न करने की दुरी को बढ़ाकर

10 से 20 किलोमीटर कर दिया जाए। इसी आधार पर द्वितीय श्रेणी के मासिक सीजन टिकट के किराए में वृद्धि न की जाए अथवा कम से कम 10 किलोमीटर की दूरी तक के लिए इसमें वृद्धि न की जाए क्योंकि इस श्रेणी से नियमित दैनिक यात्री आम कार्यालय जाने वाले लोग होते हैं।

अलाभकारी लाइनों रेलवे के बिल पर बोझ बनी हुई हैं और इन्हें चालू रखने का मुख्य कारण सामाजिक दायित्व है। लेकिन इन लाइनों के स्थान पर राज्य सरकार/निजी निकायों द्वारा बस मार्ग चालू किए जा सकते हैं। बसें अधिक स्थानों पर रुक सकेंगी और इस प्रकार अधिक लोगों की सेवा कर सकेंगी।

खानपान सेवाओं और स्टेशनों की सफाई में काफी सुधार की आवश्यकता है। गाड़ियों में बिए जाने वाले भोजन की गुणवत्ता अच्छी नहीं है। लम्बी दूरी की गाड़ियों में गर्म भोजन देने के लिए 'पैन्टी कार' की व्यवस्था होनी चाहिए। 'गोवा एक्सप्रेस' एक लम्बी दूरी की गाड़ी है और इसे अपने गतव्य स्थान पर पहुंचने के लिए दो दिन लगते हैं, फिर भी इसमें 'पैन्टी कार' नहीं है। इसकी तुरन्त व्यवस्था की जाए। मैंने पिछले वर्ष भी इस बारे में अनुरोध किया था।

इस वर्ष यात्री सुविधाओं के लिए 50 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, यह पिछले वर्ष से 61 प्रतिशत अधिक है और यात्री सुविधाओं को बनाए रखने के लिए निगरानी रखने हेतु वरिष्ठ अधिकारियों को तैनात किया जाता है। जब तक सेवाओं में किसी गिरावट के लिए इन अधिकारियों को पूर्णतया उत्तरदायी नहीं ठहराया जाता, तब तक स्थिति ऐसी ही बनी रहेगी।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर उचित विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री० राजा सिंह रावत (अजमेर) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट के बारे में विभिन्न लोगों ने अपने-अपने ढंग से चर्चा की। जैसे एक नीतिकार का कहना सही है— मोठी और वानों को अच्छी लगने वाली बातों का कहना सहज है और कहने और सुनने वाले बहुत मिल जाते हैं, परन्तु कड़वी और खरी बात कहने वाले भी और सुनने वाले भी कम ही मिलते हैं। मैं इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसके बारे में कुछ कड़वी और खरी बातें कहना चाहता हूँ।

मैं मानता हूँ कि रेलवे मंत्री जी के मन में रेल विकास के बारे में दबं तो है और तभी तो वे अभी तक प्रयास करके अपने इस दबं और धैर्य, दोनों, का परिचय दे रहे हैं। कबीर ने एक स्थान पर लिखा है :

“कबीरा सोई पीर है, जो जाने पर पोर।

जो पर पीर न जाने, सो काफिर वे पोर॥”

पराई पीर को उन्होंने जानने की कोशिश की है, तभी वे रमजान के महीने में इतनी देर तक बैठकर हम सबके विचारों को, चाहे पक्ष के हों या विपक्ष के हों, भली प्रकार से उन्होंने सुनने का प्रयास किया है। शायद उस दर्ब की दबा भी करेंगे, एसा मैं मानता हूँ। कल तक तो वे किसी बात पर अड़े हुए

होंगे, लेकिन आज की तारीख बदल गयी है और मैं समझता हूँ कि आने वाली तारीख के दिन जब बजट के ऊपर बोटिंग होगी, उस से पहले वे जरूर घोषणा करेंगे कि जो बढ़ाया हुआ यात्री किराया है, मात्र भाड़ा किराया है और सीजन व मासिक टिकटों पर जो किराया लगाया गया है, उस बढ़े हुए किराए को अवश्य वे वापिस ले लेंगे। मैं समझता हूँ कि यह राष्ट्र के हित में होगा। संविधानशील सरकार के एक संविधानशील मंत्री के लिए भी यह आवश्यक होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब लोग बहुत देर से बैठे-बैठे ऊब-से गए हैं। मैं माहौल भी बदलना चाहता हूँ। एक बार रेलवे ड्राइवर ने कहा था—

“बुलबुल की जिन्दगी है, चमन की, बहार पर,
हिन्दुस्तान की जिन्दगी है रेलवे की रफतार पर।”

इसमें कोई दो बातें नहीं हैं। बात जोड़ी गई है, लेकिन आज रेल राष्ट्र की नहीं है, जिनम राष्ट्र का रक्त बहता है।... (अव्यवधान)...

हिन्दुस्तान की एकता और अखंडता को बनाए रखने में रेलों का बड़ा योगदान रहा है, बिकास की दृष्टि से भी रेलों का योगदान रहा है इससे कोई इन्कार नहीं कर सकता है। इसलिए आपके और हमारे दिलों में, दोनों तरफ रेलों के प्रति मोहब्बत है और वह मोहब्बत इसलिए है कि देश की प्रगति के अन्दर रेलें सहायक हों, माननीय सर्वे व साहब कह रहे थे कि “कभी-कभी तासीरे मोहब्बत होती है दोनों तरफ जरूर, मुमकिन है कि दवं उधर हो और इधर भी हो” दवं दोनों तरफ है, इसलिए आप और हम सब इस लिए प्रयत्नशील हैं। लेकिन आज जब हम रेलों के अन्दर सफर करते हैं तो उसका जो आनन्द आना चाहिए वह नहीं आ रहा है और रेलों के बारे में भी मैं यह कहूँ कि “बलने का बल रहा हूँ पर इसकी खबर नहीं, मैं सफर में हूँ या मेरी मंजिल सफर में है।” कई बार ऐसी दिक्कतें आ जाती हैं, इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहूँगा कि हम लोग यात्रा के लिए जब रेलों के अन्दर बैठकर जाते हैं तो “जहमी मजदर में हर बड़ी, मंजिल ही क्यों रहे जब तक रहें सफर में, सफर का मजा तो रहे” लेकिन अब सफर का मजा किरकिरा कर बिबा है।

बैठ रोल का पैसा पांच रुपए से 10 रु० बढ़ा कर रेल मंत्री जी आज प्रसन्न हो रहे हैं कि हमने रेल बजट में नहीं बढ़ाया, लेकिन रेल बजट आने से लगभग एक महीना पहले 20 दिसम्बर से बैठ रोल के पांच रु० से 10 रु० करने की क्या तुक थी? क्या इसी प्रकार से और भी बातों के अन्दर बढ़ोतरी की गई थी, अब जो रेलवे का भाड़ा, जो यात्री सामान उठा करके ले जाते हैं और गांधी के बहुत से लोग जो दिल्ली के अन्दर झुग्गी-झोंपड़ी के अन्दर कमराने के लिए आते हैं वे अपने साथ पीपे में आटा, धर की और बाकी सब चीजें लाद करके आएंगे और फिर तब उनको रेलवे का कोई कर्मचारी कहेगा कि तुम्हारा बजन ज्यादा है तुम्हें उसके भी पैसे देने पड़ेंगे तो फिर मजदूर के दिल के ऊपर क्या गुजरेगी। थोड़ा सा सामान का किराया बढ़ाने के सर्जन में इस बात को कृपया आप सोचने का प्रयास करेंगे।

आन्ध्रवर, समय क्याया हो रहा है इसलिए मैं अपनी बात को थोड़ा सावकता की ओर ले जाऊँ, हर रेलवे स्टेशन पर लिखा रहता है—सुरक्षा, संरक्षा और समय पालन, मैं समझता हूँ कि इस बारे में हमारे रेल मंत्री जी ज्यादा प्रयत्नशील रहेंगे। आज ये तीनों चीजें थोड़ी-थोड़ी खतरों में नजर आ रही

हैं। पंजाब के अन्दर आतंकवादियों ने कई बार चलती रेलों के अन्दर हमले करके अनेक मासूमों को मौत के घाट उतारा है, तो उस बारे में भी सोचना पड़ेगा।

हमने आज सोचा था कि संसद में ठीक समय पर पहुंच जाएंगे, मालबा एक्सप्रेस से हम आ रहे थे, उस मालबा एक्सप्रेस के फस्ट क्लास में सारी सीटें फटी हुई थीं तो हमने पूछा कि ये सारी सीटें क्यों फटी हुई हैं तो पता लगा कि कोई 5-7 लोग बैठे हुए थे उन्होंने इसकी धुलाई की तो सारा पानी फटी हुई सीटों के नीचे चला गया, परिणामस्वरूप जो बैठे हुए थे उनके सारे कपड़े भी खराब हो गए और बाद में वे सफाई वगैरह करने के लिए आए, जहां पर गाड़ी पहुंची, तो वह पहुंचनी थी 9-35 तक, जो उसका बड़ा पहुंचन का टाइम था और यहां पर सवा 10, साढ़े 10 बजे नई दिल्ली के स्टेशन पर पहुंची, हालांकि दिल्ली के सीमा के अन्दर उसने प्रवेश कर लिया था, लेकिन नई दिल्ली स्टेशन पर पहुंचने तक उसे इतना समय लग गया था, तो इसलिए सुरक्षा, संरक्षा और उसके साथ में समय पालन, इन तीनों का ध्यान रखा जाए।

मान्यवर, आपके द्वारा जो प्रस्तुत बजट है, जैसाकि मेरे मित्रों ने कहा कि यह महंगाई बढ़ाने में सहायक होगा, यह मुद्रास्फीति को बढ़ाने में जरूर सहायक होगा क्योंकि जब चीजों के ऊपर लाने-ले जाने में भाड़ा बढ़ेगा तो जो भी सामान जाएगा, भले ही आपने कह दिया हो कि अमुक आइटम पर भाड़ा नहीं लगेगा लेकिन जो किराया बढ़ा है उस किराया बढ़ने का प्रभाव हर चीज पर पड़ेगा और परिणामस्वरूप बाजार के अन्दर महंगाई में ज्यादा बृद्धि होगी, मुद्रास्फीति में बृद्धि होगी। मान्यवर, इकनॉमिक द्राइव के कारण रेलवे कर्मचारियों में आज भय और चिन्ता का वातावरण व्याप्त हो गया है, नयी भर्ती के ऊपर आपने रोक लगा दी है इसलिए यह हर क्षेत्र में समस्या पैदा करने वाला होगा। मान्यवर, सीजन टिकट में जो बृद्धि की गई है वह बड़ी पीड़ादायक है, वह बड़ी कष्टदायक है, इसलिए इस ओर भी आप ध्यान दें।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि राजस्थान हिन्दुस्तान का क्षेत्रफल की दृष्टि से दूसरे नं० का बड़ा राज्य है और सारा इलाका रेगिस्तानी, अरावली के पहाड़ों से ढका हुआ और सीमांत प्रदेश है लेकिन राजस्थान की रेलवे की दृष्टि से, आजादी के बाद निरंतर इसकी उपेक्षा होती रही है, हालांकि पिछले बजट में आपने थोड़ी सी सहानुभूति तो दिखाई और पहले वाली जो सरकार थी उन्होंने जो निर्णय किया था उसको आपने इम्प्लीमेंट करने का प्रयास किया है। सवाई माधोपुर से लेकर बाड़मेर तक बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण की बात की गई है, लेकिन यह काम कब तक होगा, इसके बारे में स्पष्ट रूप से बजट के अन्दर कुछ नहीं बताया गया। मान्यवर, इस ओर ध्यान देना आवश्यक है।

उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली-अहमदाबाद अजमेर, जयपुर, आबू रोड होकर मीटरगेज लाइन जाती है, इसके कन्वर्जन का काम युद्धस्तर पर होना चाहिए। गुजरात की राजधानी अहमदाबाद और राजस्थान की राजधानी जयपुर और भारत की राजधानी दिल्ली को मिलाने वाली मीटरगेज लाइन के कन्वर्जन के लिए कई बार गुजरात और राजस्थान के सांसदों ने आग्रह किया है, पहले के रेल मंत्रियों से भी आग्रह किया गया, लेकिन अभी तक किसी के कान पर जूँ तक नहीं रेंगी है। पहले यह बात हुई कि इसका डबलीकरण किया जाएगा, लेकिन फिर कन्वर्जन की बात हुई, लेकिन कब तक यह काम होगा, इस बारे में कुछ नहीं बताया जाता है। जब हम लोग दुनिया में नहीं रहेंगे, अगर तब यह काम किया

गया तो उसका क्या लाभ होगा। इसलिए हमारा आग्रह है कि इस लाइन का शीघ्र कन्वर्जन कार्य करवाया जाए।

रेलवे की खाली पड़ी जमीन के बारे में, यह कहा गया कि इसका समुचित उपयोग किया जाएगा, लेकिन इस बारे में कोई स्पष्ट दिशानिर्देश नहीं दिए गए हैं, जिसकी वजह से इस जमीन पर अतिक्रमण हो रहा है, लोग स्टालें लगा रहे हैं, लोगों ने मकान बना लिए हैं और इसमें रेलवे कर्मचारी भी सहयोग देते हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहूंगा कि रेलवे की खाली पड़ी जमीन के उपयोग की ओर विशेष ध्यान दिया जाए।

गत जुलाई में रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया था, उसमें अजमेर शरीफ से मारवाड़ जंक्शन तक एक पैसिजर ट्रेन दिन में गांव वालों के लिए 3 महीने के ट्रायल बेसिस पर चलाई गई थी, लेकिन उसके लिए इंजन उपलब्ध नहीं कराया जा सका। दिल्ली अजमेर गाड़ी पहुंचने पर उसका इंजन इस गाड़ी में लगाया जाता था, जिसकी वजह से काफी असुविधा होती थी और 3 महीने बाद यह गाड़ी बंद कर दी गई। मेरा निवेदन है कि अजमेर शरीफ से मारवाड़ जंक्शन में लिए जो गाड़ी चलाई गई थी, उसको फिर से शुरू किया जाए। इसमें वृद्धों की प्रामाणिकता को बहुत लाभ होगा और यह गाड़ी भी लाभ में चलेगी।

मान्यवर, जिन रेलवे कर्मचारियों को निर्लक्षित किया गया है, उनको अविलंब सेवा में लिया जाए। इस बारे में एक चीज और कहना चाहता हूँ कि जो रेलवे कर्मचारी सेवा काल में मर जाते हैं, उनके बच्चे या परिवार के किसी सदस्य को कंपेंसेटरी तौर पर रेलवे में नौकरी दी जाती है, लेकिन अक्सर देखा गया है कि रेलवे बोर्ड के अधिकारीगण या मंत्री महोदय के पास जब मामला आता है तो उनको आश्वासन दे दिया जाता है, लेकिन नीचे के अधिकारी कुछ ऐसी टिप्पणी लिख दी जाती है, टाइम-बार करार दे दिया जाता है, जिसकी वजह से उनको नौकरी नहीं मिल पाती है। लोगों का जाने जाने में इतना समय खर्च होता है, किराया खर्च होता है, लेकिन उनको नौकरी नहीं मिल पाती। इसलिए मेरा निवेदन है कि ऐसे कर्मचारियों के परिवार के एक व्यक्ति को अवश्य रेलवे में नौकरी दी जानी चाहिए। इसके बारे में सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय मजदूर संघ हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा मजदूर संगठन है, लेकिन रेलवे में इस बारे में कोई निर्णय नहीं किया गया है और कर्मचारियों के हित के लिए संघ द्वारा जो बात की जाती है, उसको नहीं माना जाता है। कई स्थानों पर वेस्टर्न रेलवे एंजलायज यूनियन, इंटक, एटक का दबाव है, यूनियनों की दावागिरी चलती है और बड़े-बड़े लोको कारखानों के अधिकारी भी इनसे डरते हैं। 400-500 फोर्थ बलाम एंजलायज की भर्ती करनी थी, इनके लिए रेलवे बोर्ड ने भी स्वीकृति दे दी थी, बी०आर०एम० ने भी कह दिया, लेकिन सभी यूनियनों अपने आदमियों को नियुक्ति चाहती हैं और यह काम नहीं हो पा रहा है। मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान दिया जाए।

हिन्दुस्तान में नए मीटरगेज के 5 जोन बनाने की घोषणा की गई थी, इसमें से अजमेर शरीफ भी एक था। उपाध्यक्ष महोदय, अजमेर में क्वाजा साहब की पब्लिक दरगाह है, जिसके प्रति आपके मन में भी अपार अट्ठा है और दुनियाभर से लोग अकीदत के फूस बढ़ाने के लिए प्रतिबंध इस दरगाह पर आते हैं। बहाल पुष्कर का तीर्थ है। अजमेर में रेलवे को साखों, करोड़ों की आमदनी होती है। लेकिन

मान्यवर, मीटरगेज का जो मुख्यालय अजमेर में बनना चाहिए, वह आज तक नहीं बना, उसको बड़ी लाइन से नहीं जोड़ा। इसलिए मान्यवर, आपसे प्रार्थना है कि इस बारे में ध्यान दिया जाए।

श्री सी०के० आकर शरीक : ब्राड गेज बन रहा है तो मीटर गेज देने की क्या जरूरत है।

प्रो० रासा सिंह रावत : वह आप बना रहे हैं, उसके लिए आपका बहुत धन्यवाद। लेकिन इसे जल्दी कार्यान्वित करें। आप सब जगह कम्प्यूटरीकरण की सुविधा का प्रबन्ध कर रहे हो। अजमेर जैसे बड़े रेलवे स्टेशन, जिसका सौन्दर्यकरण आपके कार्यकाल में बहुत सुन्दर रहा है, उसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। लेकिन वहाँ कम्प्यूटरीकरण व्यवस्था प्राथमिक चरण में है।

श्री सी०के० आकर शरीक : ब्राड गेज भी होगा, आखिर में अगर आप भेयर बोलेंगे तो।

प्रो० रासा सिंह रावत : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, केवल दो मिनट। मेरे ब्याल से जो मैंने बताया है इसके बारे में ध्यान रखें। नसीराबाद में बहुत बड़ी छावनी है। लेकिन गरीब नबाज एक्सप्रेस जो उदयपुर जाती है जो लिंक एक्सप्रेस कहलाती है, जो दिल्ली से पिक मिटी बनकर चलती है, वह नसीराबाद में नहीं रुकती है। नसीराबाद के जवान को दिन में दिल्ली, हरियाणा या उत्तर में कहीं भी जाना पड़ता है तो अजमेर में आकर उसकी मिलिटरी की गाड़ियां छोड़ कर जाती हैं। कितना पेट्रोल फुकता है। यहाँ पर आकर अजमेर से उसको गाड़ी पकड़ कर या पिक मिटी में वह बैठता है या शाम की गाड़ी में जाता है, कितना समय लगता है। इसलिए नसीराबाद में आपसे प्रार्थना है, लिंक एक्सप्रेस जो कहलाती है, गरीब नबाज एक्सप्रेस जो कहलाती है, उसको दो मिनट के लिए नसीराबाद में रोका जाए। किसानगढ़, जहाँ हैण्डलूम के बड़े-बड़े कारखाने हैं, सगमरमर के बड़े-बड़े कारखाने हैं, जो अजमेर जिले में है, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है वहाँ पर पिक सिटी को दो मिनट के लिए रोका जाए। ब्यावर हिन्दुस्तान की ऊन की सबसे बड़ी मण्डी है, जो अजमेर जिले में है, वहाँ एन०टी०सी० की मिलें हैं, बहुत बड़ा कारोबार है वहाँ, एक-डेढ़ लाख से ऊपर आबादी है, वहाँ सुपरफास्ट गाड़ी चाहे एक मिनट के लिए रोकें, लेकिन प्रबन्ध रोकें। जिसको आश्रम एक्सप्रेस कहा जाता है, जो अहमदाबाद जाती है, वह ब्यावर के अन्दर नहीं रुकती है। इसलिए आपसे प्रार्थना है कि उसको रोका जाए।

इसके अलावा पुष्कर में पहले रेलवे एजेंसी थी, टिकट सब जगह के सीधे मिलते थे, अब वह एजेंसी बन्द कर दी गयी, वहाँ रेलवे एजेंट की नियुक्ति की जाए, ताकि बाहर से आने वाले यात्रियों को सीधे टिकट मिल सकें और आने-जाने में उनको कोई दिक्कत न हो।

अन्त में मैं केवल इतना कहना चाहूंगा कि आपसे प्रार्थना है कि—

[अनुवाद]

देरी किए बगैर कार्यवाही करना ही कुशलता की कुंजी है।

[हिन्दी]

बिना चिन्तन किए जो आप कार्यवाही करें, सिकायत आने पर, चाहे अष्टावार सम्बन्धी हो, चाहे चिन्तन के बारे में हो तो एफ़ोसिएंसी मानी जाएगी। आशा है आप ह्वाये इन मामलों को ध्यान

करते हुए अवश्य ही इस बात की ओर ध्यान देंगे और स्टेशनों पर मूलभूत सुविधा जटाने के लिए, रेलों में चोरी बंदी, लट और नकली टिकटें जो चल पड़ी हैं या बिना टिकट यात्रा करने जो प्रवृत्ति बढ़ रही है, इस प्रवृत्ति को रोकने के लिए पूरा-पूरा प्रयास करेंगे। इन्हीं शब्दों के माध्यम आपने जो मुझे इतना समय दिया उसके लिए मैं बहुत-बहुत आभारी हूँ।

[अनुवाद]

श्री एन० डेनिस (नागरकोइल) : महोदय, मैं रेल बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ और कुछ मुद्दे उठाना चाहूँगा। जनसंख्या में वृद्धि के कारण समाज की विस्तार, आधुनिकीकरण और यात्री सुविधाओं की आवश्यकताएं भी बढ़ी हैं। इन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए सरकार के पास किराया और माल-भाड़ा दरों में वृद्धि के अलावा अन्य विकल्प नहीं हैं। प्लेटफार्म टिकट में कोई वृद्धि नहीं की गई है; आवश्यक वस्तुओं के मालभाड़ा दरों में कोई वृद्धि नहीं हुई है। बजट में अनेक स्वागत योग्य बातें हैं। अनेक नई रेलवे लाइनों, नई लाइनों का विद्युतीकरण और काफी बड़े पैमाने पर लाइन बदलने और नई सेवाएं शुरू करने और यात्री सुविधाओं के लिए 31 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 50 करोड़ रुपए करने के प्रस्ताव हैं।

रेल बजट में कुछ असन्तोषजनक बातें भी हैं। सीजन टिकट में वृद्धि से नियमित रेल यात्री प्रभावित होंगे। ऐसा नहीं किया जाना चाहिए। यद्यपि कोयला के माल भाड़े में वृद्धि केवल चार प्रतिशत ही की गई है लेकिन इसमें विद्युत उत्पादन पर कुप्रभाव पड़ेगा और अन्ततः इसमें औद्योगिक विकास पर भी बुरा असर होगा।

एम० आर० टी० एस० के लिए 14 करोड़ रुपए का आबंटन बहुत कम है। मद्रास शहर में पहले ही बहुत भीड़-भाड़ है। कम आबंटन से इस काम को पूरा करने में बहुत अधिक समय लगेगा। इस परियोजना हेतु और अधिक आबंटन होना चाहिए।

राजधानी एक्सप्रेस चलाने के सम्बन्ध में इस देश के चौथे महानगर मद्रास शहर को प्राथमिकता दी ही जानी चाहिए। एरोड से एर्नाकुलम-कोचीन तक के प्रस्तावित रेल रुक के विद्युतीकरण को बढ़ाकर कन्याकुमारी तक किया जाए। डिडीगल-त्रिचि के मध्य लाइन परिवर्तन मद्रास और त्रिचि के बीच भी होनी चाहिए। यह लाइन तमिलनाडु के मध्य से जाएगी और महत्त्वपूर्ण स्थानों में से गुजरेगी।

मदुरै और मनियाचि के मध्य समानांतर बड़ी लाइन की मांग को स्वीकार किया जाना चाहिए। इस क्षेत्र के लोगों की यह पुरानी मांग है। यात्रियों और दक्षिण क्षेत्र के व्यापारियों के हित में भी मदुरै-सूतीकोरिन छोटी लाइन बालू रखी जाए।

त्रिवेन्द्रम से गांधीघाम के लिए नई गाड़ी का विस्तार कन्याकुमारी तक किया जाना चाहिए। विगत वर्षों में वर्षा के दौरान मैं यही कहता रहा हूँ कि कन्याकुमारी से देश के विभिन्न भागों के लिए एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जाएं। यह एक उपेक्षित स्थान है। अभी तक सरकार का ध्यान इस मामले में नहीं गया है। यह एक राष्ट्रीय टर्मिनस है और इससे राष्ट्रीय अखण्डता को भी बढ़ावा मिलेगा। इससे उन अनेक अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों को भी सुविधा मिलेगी जो इस स्थान पर सूर्यास्त देखने के लिए

आते हैं, इस स्थान पर तीन समुद्र मिलते हैं और वे यहां पर विवेकानन्द रॉक देखने भी आते हैं। कन्याकुमारी से देश के विभिन्न भागों के लिए सीधी रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिए। कन्याकुमारी-त्रिवेन्द्रम रेलवे लाइन का उचित उपयोग नहीं हो रहा है। इसका कम इस्तेमाल हो रहा है।

कन्याकुमारी से देश के विभिन्न भागों के लिए और अधिक गाड़ियां चलाने की बजाय कन्याकुमारी से पहले चलने वाली कन्नानोर एक्सप्रेस रोक दी गई है। इसे पुनः चलाया जाए। मैं मद्रास मेल के बारे में कहना चाहूंगा। कन्याकुमारी तमिलनाडु का भाग है। कन्याकुमारी से मद्रास जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है हालांकि रेलवे लाइन है। इस पक्ष पर गौर किया जाना चाहिए। इस बारे में पहले, अनेक अबसरों पर घोषणाएं भी हुई हैं और रेलवे समय सारणी में भी इसे प्रकाशित किया गया है। मद्रास मेल को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाए। उसी तरह विवेकानन्द एक्सप्रेस के नाम से एक गाड़ी चलाई जानी है। गुबहाटी-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस जिसे कन्याकुमारी से उस स्थान से चलाया जाना था जहां विवेकानन्द ने शिला पर बैठकर चिन्तन किया था। उसे आगे तक बढ़ाया जाना है चूंकि यह वास्तव में कन्याकुमारी से ही चलाया जाना था। उसी तरह अहमदाबाद एक्सप्रेस को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाना है। मैं मन्त्री जी को यह बताना चाहता हूं कि कन्याकुमारी जिला में कोच निर्माण काम्पलेक्स बनाया जाए। बुनियादी सुविधाएं जैसे पानी, बिजली भी वहां उपलब्ध हैं।

दूसरी बात जो मैं मन्त्री जी को बताना चाहता हूं वह यह कि—सरकार की वर्तमान नीति के अनुसार रेलवे फाटकों पर कर्मचारी की तैनाती केन्द्र सरकार द्वारा इस दलील के आधार पर नहीं की जाती है कि यह स्थानीय निकायों और राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व है। लेकिन स्थानीय निकाय और राज्य सरकार नए रेल फाटकों पर कर्मचारियों को तैनात करने में अपनी रुचि नहीं दिखा रही है। इसलिए, कई महत्वपूर्ण रेलवे फाटकों की देखरेख के लिए कर्मचारी उपलब्ध नहीं कराए गए हैं। इसलिए, नए रेलवे फाटकों पर कर्मचारी केन्द्र सरकार द्वारा नियुक्त करने का निर्णय शीघ्र लिया जाना चाहिए। इस मन्दमं में मैं यह भी बताना चाहता हूं कि त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी रेल मार्ग पर स्थित रेल पल्सीटी रेलवे फाटक पर कर्मचारी नियुक्त करने की मांग बहुत दिनों से उस क्षेत्र के लोग करते आ रहे हैं और यह कार्य किया जाना चाहिए।

निर्माण कार्य के पूरे होते ही नैमित्तिक श्रमिकों की छंटनी की जाती है। उन्हें या तो जल्द से जल्द नियमित कर दिया जाए या उन्हें किसी नयी परियोजना में लगा दिया जाए।

प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में उपलब्ध सुविधाओं में जो अन्तर है उसे कम किया जाना चाहिए। पानी, सफाई और प्रमाधन कक्ष की सुविधाएं द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में, विशेषकर उपनगरीय गाड़ियों में पर्याप्त नहीं होती हैं। उपनगरीय गाड़ियों के प्रथम श्रेणी के डिब्बों में भी उक्त सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं। डिब्बे पुराने और क्षतिग्रस्त होते हैं।

नगरकोइल में इंजन लोको शेड स्थापित किया जाना चाहिए। कन्याकुमारी जिला में कोई मध्य रेलवे वर्कशॉप या फैक्ट्री नहीं है। इसलिए कन्याकुमारी जिला में इंजन लोको शेड का निर्माण किया जाना चाहिए। दूसरी बात यह है कि कुलथियराई में एक दूसरा प्लेटफार्म शीघ्र बनाया जाना चाहिए।

सभा का और अधिक समय न लेते हुए मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री धनंजय कुमार बोलेंगे। उनके बाब तीन बक्ता और हैं।

श्री बी० धनंजय कुमार (मंगलौर) : मैं अपना भाषण इस आशा के साथ शुरू कर रहा हूँ कि मन्त्री जी हमारे प्रयासों को मात्र कठिन प्रयास ही नहीं मानेंगे और सभा में कई सदस्यों द्वारा किए गए निवेदन पर समुचित ध्यान देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : असमय भी।

श्री बी० धनंजय कुमार : रेल मन्त्री जी द्वारा किए गए प्रयासों की मैं पूरी प्रशंसा करता पर देश के गरीबों पर उन्होंने अत्यधिक आर्थिक भार डाल दिया है। उन्होंने 1360 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व जुटाने का प्रयास किया है।

[हिन्दी]

आज तो हमने अलग-अलग भाषाओं की बात सुनी, अलग-अलग देश फिर भी अपना एक देश।

श्री पी० एन० सईब : आप कन्नड़ में क्यों नहीं बोलते ?

श्री बी० धनंजय कुमार : कन्नड़ भी हो गया, मराठी भी हो गया।

[अनुवाद]

महोदय, भारतीय रेल का अपनी भूमिका निभानी है। भारतीय रेल को देश की एकता और अखंडता को बनाए रखने में योगदान देना है साथ ही क्षेत्रीय असन्तुलन को दूर करना है। यह एक महत्वपूर्ण सेवा है। मैं रेल मन्त्री जी की सराहना करता यदि उन्होंने चोरी को रोकने, बर्बादियों को समाप्त करने, कुशलता लाने तथा देश के विकास में क्षेत्रीय असन्तुलन दूर करने का प्रयास किया होता। जैसाकि मैंने कहा है कि रेल महत्वपूर्ण सेवाओं में एक है। इसलिए इसे पर्याप्त समर्थन दिया जाना चाहिए था। बजट आबंटन से इसे पर्याप्त समर्थन मिलना चाहिए था। इसके बिपरीत हम यह पाते हैं कि रेल के द्वारा भारत सरकार के खजाने में अतिरिक्त धन जुटाने का प्रयास किया जा रहा है। जो भी हो, अब मन्त्री जी यह सोच रहे हैं कि प्रत्येक सदस्य को कोई न कोई मांग या निवेदन है पर उसे पूरा कैसे किया जाए। शायद वह यह सोच रहे हैं। लेकिन यही एक मौका है जब हम अपनी शिकायतों को दूर करने का प्रयास करते हैं। इसलिए मैं आशा करता हूँ कि रेल मन्त्री जी हमारे निवेदन पर ध्यान देंगे।

इस वर्ष के रेल बजट में कर्नाटक के लिए जो प्रावधान किया गया है उस सम्बन्ध में बहुत कुछ कहा गया है। निस्संदेह वर्तमान रेल मन्त्री उस पक्ष में छोटे हैं—कर्नाटक ने देश को कुछ रेल मन्त्री दिए हैं। निश्चय ही हम भाग्यशाली हैं कि हमें एक मन्त्री तो ऐसा मिला जिसने कुछ दिया है। मैं यह नहीं कहता कि कर्नाटक की सभी मांगों को उन्होंने पूरा कर दिया है। इस बार उन्होंने थोड़ा-सा कर्नाटक को दिया है। मैं माननीय सदस्यों को यह बताना चाहता हूँ कि कर्नाटक में सबसे पहले 1864 में रेल की स्थापना हुई। सौ वर्षों में ब्रिटिश शासन तक अर्थात् 1947 तक कर्नाटक राज्य में 2,600 किलो-

मीटर लम्बी रेल लाइन बिछाई गई 45 वर्षों में, 1947 से 1991 के बीच मात्र 423 किलोमीटर नई रेल लाइन कर्नाटक में बिछाई गई। कर्नाटक में रेल लाइन की कुल लम्बाई मात्र 3,023 किलोमीटर है। इस प्रकार कर्नाटक के प्रत्येक 10,000 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र पर 24.30 किलोमीटर रेल लाइन है जबकि गुजरात में जोकि कर्नाटक से बहुत ही छोटा राज्य है, वहां रेल लाइन की कुल लम्बाई 5,553 किलोमीटर है। तमिलनाडु में 3,937 किलोमीटर है। 600 किलोमीटर तक चौतरफ बड़ी रेल लाइन है और 356 किलोमीटर तक बिद्युतीकरण किया हुआ है। कर्नाटक में बड़ी रेल लाइन की कुल लम्बाई 60 किलोमीटर है। अब रेल मंत्री जी ने यह वादा किया है कि बंगलौर से हुबली और हुबली मिराज तक लाइनों के परिवर्तन का कार्य शुरू करेंगे। इस सम्बन्ध में मेरा एक निवेदन है। लाइनों के परिवर्तन के दौरान, मुझे विश्वास है रेल मंत्री जी हमारे निवेदन से तुरन्त सहमत होने कि बंगलौर और अरसीकराई के बीच हमन के बाद के रेल लाइन को भी बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किया जाए। अन्यथा यह मीटर गेज रेल लाइन बेकार हो जाएगी। अब बंगलौर-हुबली रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदल दिया जाएगा तो स्वाभाविक है कि बंगलौर और अरसीकराई रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलना पड़ेगा। लेकिन इस बारे में अधिक कुछ नहीं कहा गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से पक्का आश्वासन चाहता हूँ कि यह किया जाएगा यद्यपि बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है।

महोदय, कर्नाटक में एक किलोमीटर रेल लाइन का भी बिद्युतीकरण नहीं किया गया है बंगलौर और जोलारपेट रेल लाइन को छोड़कर जिसका बिद्युतीकरण का कार्य अब पूरा होने वाला है। यही एकमात्र ऐसा लाइन है जिसे बिद्युतीकरण की सुविधा उपलब्ध है। इसलिए महोदय, मैं इस महान सभा को यह बताना चाहता हूँ कि बंगलौर से हुबली और हुबली से मिराज तक रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तन करने का प्रावधान कर्नाटक के लिए कोई बढ़ा या नया योगदान नहीं है। एकमात्र नई लाइन का हुबली से अकोला तक बिछाने का प्रावधान नया है। निस्संदेह, उत्तर कर्नाटक के दैनिक यात्रियों को कोंकण रेल का उपयोग करने की सुविधा मिल गई जोकि हम लोगों के लिए अतिमहत्वपूर्ण परियोजना है जैसाकि रेल मंत्री जी ने कहा है।

अब मैं रेल मंत्री जी से यह निवेदन करता हूँ कि वह सुनिश्चित करें कि कोंकण रेल परियोजना को समय पर पूरा किया जाए। मेरी अपनी आशांका यह है कि रेल मंत्री जी को अपने ही सहयोगी माननीय श्री एडुआर्डो फेलीरो के दबाव का सामना करना पड़ेगा। हमें यह समाचार मिलता रहा है कि गोवा में कोंकण रेल में कुछ परिवर्तन के लिए वह प्रयास कर रहे हैं। वास्तव में गोवा में कोंकण रेल परियोजना का कार्य अब शुरू किया जाना चाहिए था। उनकी आपत्ति के कारण कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है और हमें आशांका है कि वह कार्य समय पर पूरा हो पाएगा या नहीं।

इस सम्बन्ध में हमें कोंकण रेल निगम के प्रयासों की प्रशंसा करनी चाहिए। यह पूरे विश्व में अपने किस्म की अकेली परियोजना है जिसके अन्तर्गत 336 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन का निर्माण 1944 तक पूरा किया जाना है और 194। से अगले दस वर्षों में कोंकण रेल निगम स्वयं ही बंगलौर से मुम्बई अर्थात् कन्याकुमारी से मुम्बई तक रेल सेवा चलाएगी। यह भारत सरकार और चार राज्य सरकारों कर्नाटक, महाराष्ट्र, गोवा और केरल द्वारा दी गई आर्थिक योगदान को ब्याज सहित लौटाएगी। बाण्ड जारी करके प्राप्त किए गए पैसे को भी यह लौटाएगी। जनता से एकत्र किए गए धन को ब्याज सहित लौटाया जाएगा और सब पूरी परियोजना स्वतन्त्र हो जाएगी और फिर इसे

भारतीय रेल को सौंप दिया जाएगा। शायद, इसी दृष्टिकोण से, रेल मंत्री जी को कॉकम रेल के लिए कोष की वृद्धि के लिए कोई अतिरिक्त प्रयास नहीं करने होने बशर्ते के समय पर बांध जारी करके आम जनता से धन एकत्र करने की स्वीकृति दे दें।

1.00 रात्रि (17-3-92)

महोदय, मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूँ, मेरे मित्र श्री ओस्कर फर्नान्डीज ने भी यह मुद्दा उठाया था, कि वह बंगलौर से मंगलौर तक और मंगलौर से बंगलौर तक दिन में चलने वाली गाड़ी आरम्भ की जाए।

महोदय, हाल ही में मुझे बताया गया है कि माननीय रेल मंत्री ने उस मार्ग पर रेल यात्रा की है और उन्होंने पश्चिमी घाटों के खूबसूरत प्राकृतिक सौन्दर्य को स्वयं देखा है। जब गाड़ी पश्चिमी घाटों से गुजरती है तब अति सुन्दर प्राकृतिक दृश्य देखने को मिलता है जो पूरे एशिया में अलग किस्म के हैं। हम माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करते हैं कि मंगलौर से बंगलौर तक और बंगलौर से मंगलौर तक दिन में गाड़ी चलाने के प्रस्ताव पर विचार करें। अन्ततः अब मंगलौर और पुत्तूर के बीच एक पेरुंजर गाड़ी चल रही है। मेरा अनुरोध है कि यह गाड़ी सुन्नामणिया रोड तक बढ़ा दी जाए। अभी माडिया मंगलौर से पुत्तूर तक ही जाती है और बाद में केवल इंजन ही सुन्नामणिया रोड तक जाता है। मुझे इसका औचित्य समझ नहीं आया है। जब इंजन सुन्नामणिया रोड तक जा सकता है तब डिब्बे भी उसके साथ बहां तक जा सकते हैं ताकि यात्रियों को इससे लाभ हो सके।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को इस सभा में उनके द्वारा किए गए अनुरोध का स्मरण कराना चाहता हूँ कि जब वह इस सभा के मात्र सदस्य थे तब उन्होंने कर्नाटक के लिए एक अलग रेलवे खण्ड की मांग की थी। हमने समाचारों में भी इसके बारे में काफी सुना है। दक्षिण-पश्चिम क्षेत्र गठित किया जाएगा जिसका मुख्यालय बंगलौर में होगा। माननीय रेल मंत्री ने पहले स्वयं यह अनुरोध किया था लेकिन बजट बनाते समय पता नहीं कैसे भूल गए। अतः मैं यह बात उन्हें स्मरण कराना चाहता हूँ और उनसे विनम्र अनुरोध करता हूँ वह कृपया इस पर विचार करें।

महोदय, रेल मंत्री महोदय से मेरा यह अन्तिम अनुरोध है कि मंगलौर में एक अलग डिबीजन मुख्यालय बनाया जाए। मंगलौर को इतना महत्व दिया जा रहा है।

श्री ए० चार्ल्स आप इसका समर्थन कीजिए।

श्री श्री० छान्दय कुमार : विपक्ष की ओर से बोलने वाला मैं अन्तिम बक्ता हूँ। मैंने शुरू में ही कह दिया था कि इस बजट पर मेरी मिश्रित प्रतिक्रिया होगी क्योंकि कर्नाटक के लिए माननीय मंत्री जी ने जो भी उपाय किए हैं मैं उनमें से कुछ का स्वागत करता हूँ। मैं इसका स्वागत करने के साथ-साथ यह भी चाहता हूँ कि वह उन अन्य मार्गों पर भी विचार करें जिनपर अधिक व्यय होने का अनुमान है। मंगलौर में एक डिबीजनल मुख्यालय बनाया जाए ताकि बहां की जनता को भी कुछ लाभ मिल सके।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री का उनके पास उपलब्ध कोष से बजट बनाने के लिए धन्यवाद देता हूँ। मेरा अनुरोध है कि उन्हें दलीय नीति से ऊपर उठकर भारतीय रेल को नई

विज्ञा देने दें ताकि भारतीय रेल को देश में एक आवश्यक सेवा माना जाए और यह एकता, अखण्डता तथा देश के समग्र विकास में योगदान करे।

श्री आर० धनुषकोडी आदित्यन (तिरुचेन्द्रूर) : रेलवे बजट के समर्थन में कुछ कहने से पहले मैं आप सबको नमस्कार करता हूँ। वास्तव में हमारे रेल मन्त्री ने 1992-93 के लिए अच्छा और जन-उपयोगी बजट प्रस्तुत किया है।

आठवीं योजना के दौरान 6000 कि० मी० लम्बी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना बहुत अच्छी है, इससे औद्योगिक और आर्थिक विकास को बढ़ावा देगी। मन्त्री महोदय ने घोषणा की है कि 10 कि० मी० तक दूसरे श्रेणी के किरायों में वृद्धि नहीं की जाएगी। मेरे विचार से यह मुद्दा ही गलती है, शायद 100 कि० मी० के स्थान पर 10 कि० मी० छप गया है। उन्होंने तो यही घोषणा की है कि द्वितीय श्रेणी में 100 कि० मी० तक के किराए में वृद्धि नहीं की जाएगी। इसी प्रकार स्नीपर अधिभार भी 500 कि० मी० से बढ़ाकर 800 कि० मी० तक कर देना चाहिए। किराए में बहुत कम वृद्धि की गई है। मन्त्री महोदय के बक्तव्य से यह स्पष्ट है कि कन्याकुमारी से जम्मू तक की 326 कि० मी० की दूरी में मात्र 25 रु० की ही वृद्धि की गई है। रेल मन्त्री महोदय द्वारा खाद्यान्नों, दालों, नमक, चीनी, शक्कर, रसायन, तिलहन, पशुधन, चारा, चाय, फल और सब्जियाँ, मिट्टी का तेल, डीजल आदि आवश्यक वस्तुओं के माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है। इस प्रकार रेलवे बजट यह दर्शाता है कि यह आर्थिक लाभ के लिए है और इस ओर अधिक ध्यान दिया जाएगा ताकि यह वृद्धि समाज के निम्न वर्गों को प्रभावित न करे। यह भी स्वागत योग्य है कि प्लेटफार्म टिकट का मूल्य नहीं बढ़ाया गया है।

मैं तिरुचेन्द्रूर निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जोकि भारत का दक्षिणी हिस्सा है। जहाँ तक रेल विकास का सम्बन्ध है दक्षिणी भाग की हमेशा अपेक्षा की गई है। मेरे जिला मुख्यालय से चाहे तिरुनेलवेली से अथवा तूतीकोरिन से होकर मद्रास जाएं, छोटी लाइन से ही जाना होता है। मदुरै और मणियावची खण्ड, जो करनूर डिब्डीगल-तूतीकोरिन बड़ी लाइन का अन्तिम चरण है, के परिवर्तन के कारण अस्त-व्यस्त है। संसद के 40 सदस्यों, ने मदुरै-मणियावची खण्ड पर समानांतर बड़ी लाइन बनाने के लिए एक ज्ञापन दिया है। भारत में एक लाइन होने का मामला नीतिगत मामला होने के कारण रेलवे ने इसे बड़ी लाइन में बदलने का निणय लिया है। मदुरै-मणियावची खण्ड पर मदुरै-मणियावची लाइन अस्त-व्यस्त होने के कारण दक्षिणी जिलों के लोगों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है, उन्हें मद्रास पहुंचने के लिए दो गाड़ियाँ बदलनी पड़ती हैं अथवा इगोडे सलेम मार्ग पर 100 कि० मी० अधिक यात्रा कर अधिक किराया देना पड़ता है।

मन्त्री महोदय ने बताया है कि आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 600 कि० मी० लाइनें परिवर्तित की जानी हैं। मुझे पंचवर्षीय योजना में कोई रुचि नहीं है। मैं जानता हूँ करनूर-डिब्डीगल और डिब्डीगल से मदुरै परियोजना का क्या हुआ। यह 150 कि० मी० लाइन पूरी होने में दस वर्ष का समय लगा है तब मणियावची से मद्रास तक की 350 कि० मी० लम्बी लाइन को पूरा होने में कितना समय लगेगा।

अतः मैं एक वर्षीय योजना चाहता हूँ। यदि मन्त्री महोदय तूतीकोरिन अथवा तिरुनेलवेली से

मद्रास तक की बड़ी लाइन को पूरा करने में रुचि लें तब वह इसे एक वर्ष में पूरा कर सकते हैं। रेल विभाग को मणियाबची और मधुरै से साथ-साथ कार्य शुरू कर देना चाहिए। प्रस्तावित कडर-सलेम लाइन जो नामाकल से होकर गुजरेगी के अलावा रासीपुरम योजना को भी इसी वर्ष शुरू कर देना चाहिए। आप मद्रास को इस मुख्य मार्ग के अलावा तूतीकोरिन से तिरुनेलवेली तक जोड़ सकते हैं जोकि मात्र 40 कि० मी० की ही दूरी है। नामाकल रासीपुरम से होकर गुजरने वाली कडर-सलेम लाइन केवल 75 कि० मी० लम्बी है और इसकी लागत 75 करोड़ रुपए आयेगी। अतः मैं चाहता हूँ कि रेल मन्त्री सभा में स्पष्ट रूप से यह आश्वासन दें कि तूतीकोरिन-तिरुनेलवेली में मद्रास की बड़ी लाइन बिछाने का कार्य इसी वर्ष पूरा कर दिया जाएगा। यह आश्वासन बहुत आवश्यक है क्योंकि दक्षिण में इस समय बहुत से आंदोलन चल रहे हैं।

साथ ही साथ बिछमान छोटी लाइनों की बड़ी लाइनों में बदलने का कार्य भी किया जाना चाहिए। विरोधी दल इसका फायदा उठा रहे हैं और सरकार के बिखड़ प्रचार कर रहे हैं। अतः मैं मन्त्री महोदय से स्पष्ट उत्तर चाहता हूँ कि रासीपुरम से होकर गुजरने वाली कडर-सलेम छोटी लाइन के साथ-साथ मणियाबची-मधुरै लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य तत्काल शुरू किया जाए और इसे एक वर्ष के भीतर ही पूरा कर दिया जाए। तभी हम वहाँ की जनता को समझा सकते हैं कि वह आंदोलन न करें।

अब मैं राजधानी सुपरफास्ट एक्सप्रेस आरम्भ किए जाने का मामला उठाना चाहता हूँ। रेल मन्त्री पूरे भारत के मन्त्री हैं न केवल कर्नाटक के ही हैं। नई दिल्ली से मद्रास तक राजधानी एक्सप्रेस चलाने की बात पहले ही हो चुकी है। मद्रास भारत का चौथा महानगर है। दिल्ली से मद्रास के बीच विद्युतीकरण और अन्य आधारभूत सुविधाएँ प्रदान की जा चुकी हैं। लेकिन अचानक ही इसे बंगलौर तक चलाया जा रहा है। पता नहीं, इस बारे में क्या हुआ। इससे तमिलनाडु की जनता के मन में आक्रोश पैदा हो गया है। वास्तव में यह राष्ट्रीय एकता के लिए भी खतरा है। तमिलनाडु की जनता महसूस करती है कि मद्रास के लिए सुपरफास्ट एक्सप्रेस न चलाकर बंगलौर के लिए चलाकर उस शहर की उपेक्षा करके उनके साथ अन्याय किया गया है। तमिलनाडु से संसद सदस्य होने के कारण राजधानी एक्सप्रेस हम किसी और शहर के लिए नहीं चलने दे सकते जबकि मद्रास भारत का चौथा महानगर है। मंत्री कार्य के लिए संघर्ष करना हमारा अधिकार है। अतः मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करना हूँ कि वह इसमें सुधार करें और पहले दिल्ली से मद्रास तक राजधानी एक्सप्रेस आरम्भ करें।

इसी प्रकार मुख्य प्रजासक, निर्माण का कार्यालय मद्रास से बंगलौर स्थानांतरित किया जा रहा है। मेरा माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि वह तत्काल इसे मद्रास में पुनः स्थापित करें।

एम० आर० टी० एम० के लिए दी गई राशि भी बहुत कम है। वे मात्र 14 करोड़ रुपए का ही प्रावधान किया गया है इससे कुछ भी कार्य नहीं किया जा सकता है। हुबली परियोजना की तरह एम० आर० टी० एम० के लिए भी कम से कम 60 करोड़ रुपए की राशि आवंटित की जानी चाहिए।

माननीय मन्त्री जी को मैं एक बात याद दिलाना चाहता था। माननीय प्रधानमन्त्री महोदय ने भी रेल-बजट के अमन्तुलन को ठीक करने के बारे में आश्वासन दिया था। इसलिए माननीय मन्त्री जी, जोकि राजनीतिज्ञ हैं और जिन्होंने अमन्तुलन को दूर करने के लिए एक बहुत ही अच्छा रेल बजट

प्रस्तुत किया है, से मैं एक निवेदन करता हूँ कि वे तमिऴनाडु को भी, वहाँ के लोगों की भाषाओं के अनुरूप सभी सुविधाएँ मुहैया कराएँ। कन्याकुमारी भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र की तरह है। यह भारत का दक्षिणी भाग है। इसलिए कन्याकुमारी टर्मिनल का भी विकास किया जाना चाहिए। हमारा यह नारा उचित है "कश्मीर से कन्याकुमारी तक भारत एक है।"

इस नारे को वास्तविक रूप देने के लिए कृपया रेलवे टर्मिनल का कन्याकुमारी तक विस्तार किया जाए और इसके साथ एकता तथा विकासात्मक क्रिया-कलापों के दृष्टिगत कन्याकुमारी नगर का भी विकास किया जाए।

कृपया तिरुचन्नूर और मद्रास के लोगों द्वारा काफी लम्बे समय से की जा रही मांग को देखते हुए इनके बीच भी एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। इसके साथ-साथ तिरुनेलवेल्ली तथा तूतीकोरिन से मद्रास के लिए भी एक सुपरफास्ट गाड़ी की आवश्यकता है।

कयालपटनम में मुस्लिम भारी संख्या में रहते हैं। उन्हें भी प्लेटफार्म चाहिए। इस प्लेटफार्म को भी तत्काल ही सुधारा जाए। कयालपटनम के प्लेटफार्म को सुधारने के लिए कर्मचारियों को आवश्यक निर्देश देने बाबत रेल विभाग को कार्यवाही करनी चाहिए। कुरुम्बुर रोड का भी पुनः निर्माण किया जाना चाहिए। इस क्षेत्र के लोगों की यह एक चिर-प्रतीक्षित मांग है।

तिरुनेलवेल्ली के अधिशाषी अभियंता (निर्माण) का कार्यालय वहाँ से स्थानान्तरित नहीं किया जाना चाहिए। इस क्षेत्र के विलासात्मक कार्य की देखरेख के लिए इस कार्यालय को पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए।

तिरुनेलवेल्ली-वाटचनास्लुर रोड उपरिपूल का निर्माण किया जाना चाहिए। बीरापाण्ड्यापटनम हाइट एजेन्सी जोकि रेल विभाग द्वारा रद्द कर दी गई थी, तत्काल ही पुनः बहाल की जानी चाहिए ताकि इस क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सके।

महोदय, माननीय मन्त्री जी ने जनोन्मुखी बजट प्रस्तुत किया है। वे एक कर्मनिष्ठ व्यक्ति हैं। इसलिए उन्हें भारत में बुलट रेलगाड़ी शुरू करने की पहल क्यों नहीं करनी चाहिए। एक मॉडल के रूप में कृपया नई दिल्ली से किमी भी महानगर के बीच एक बुलट रेलगाड़ी शुरू की जाए। अपने कार्यकाल में, कृपया परीक्षण के तौर पर ऐसा प्रयास शुरू करें और यदि इसमें आपको सफलता मिलती है तो भारतीय रेल के लिए यह एक बरदान साबित होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट व इसके साथ रेल मन्त्रालय की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

श्री के० सुलसीऐया बाब्बावार (बंजाबूर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

रेल विभाग, जोकि इस देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक क्षेत्र का संगठन है, को अधिक लाभकारी बनाया जाना चाहिए। रेल विभाग की आय केवल वेतन आदि के भुगतान के लिये ही नहीं होनी चाहिए। यह रेल सुधार कार्यों के लिए भी खर्च होनी चाहिए। भारत को अपनी अर्थव्यवस्था के विकास के

लिए हर तरह का अधिकार है कि वह अपनी योजना के तरीकों में परिवर्तन कर सकता है। यह कहना उचित नहीं है कि हम विदेशी एजेंटों के विमाननिर्देश में कार्य कर रहे हैं। भारत के लिए अपने ही रास्ते अपना स्वाभाविक होगा और राष्ट्रवादी भारत कभी भी विदेशी एजेंटों के साथ समझौता नहीं करेगा। अगर यहां निजीकरण भी होता है तो कामगारों को लौकरियों से निकाला नहीं जाना चाहिए, उन्हें सेवाओं में ही खपाया जाना चाहिए और रोजगार सम्बन्धी सुरक्षा दी जानी चाहिए।

यदि जनता तथा सुचलित निजि एजेंसिया अच्छी तरह से कार्य करती है तो समाज के लिए यह हितकारी होगा। रेलगाड़ी के डिब्बों और इन्जनों की सफाई और रख-रखाव नियमित तौर पर किया जाना चाहिए और इसकी उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। भिखारियों, कुत्तों व पशुओं के प्लेटफार्म पर घूमने पर रोक लगायी जानी चाहिए।

बंजबुर से नागपटनम के बीच की रेल लाइन को मजबूत कर इस पर एक फास्ट-ट्रेन चलाई जानी चाहिए। बिलन्कन्नी, नागपटनम तथा नागौर मुसलमानों, ईसाइयों तथा हिन्दुओं के धार्मिक स्थल हैं।

तंजौर-नागपट्टीनम रेलमार्ग पर नीदामंगलम में एक उपरि-पुल का निर्माण कराया जाना चाहिए। जिसके लिए काफी लम्बे समय से मांग की जा रही है। जब कभी भी रेल बजट में धाड़ों में वृद्धि की जाती है तो गृह लोग विलक्षण ढंग में रेल सम्पत्ति को क्षति पहुंचाते हैं। ऐसी स्थिति में आम जनता को हानि पहुंचती है। इस स्थिति से निपटने के लिए, इस सूटमार और क्षति को रोकने के लिए सरकार को सुरक्षात्मक कदम उठाने चाहिए।

दक्षिण व इसके साथ-साथ उत्तर में आने वाले लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रामेश्वरम में मद्रास के बीच त्रिची तथा तंजौर के रास्ते से एक फास्ट ट्रेन शुरू की जानी चाहिए। गोल्लन रॉक में एक कार्यशाला बनी है। इसे सुधारा जाना चाहिए। यह कार्यशाला ब्रिटिश साम्राज्य के दौरान शुरू की गई थी। अब इस कार्यशाला को और अधिक सक्रिय बनाया जाए क्योंकि इस कार्य-शाला में सुधार करने से रोजगार के अवसर बढ़ेंगे।

छत पर और बिना टिकट के यात्रा करना एक खतरा बन गया है। यदि इस पर रोक लगाई जाए तो रेल विभाग को और अधिक राजस्व प्राप्त होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मन्त्री जी को बधाई देता हूं और मुझे आशा है कि इस देश के लोगों तथा समाज की भलाई के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएंगे।

*डा० विश्वानाथन कनिष्ठी / श्रीकाकुलम** : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 1992-93 के लिए रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

इस अनूठे व दूरदर्शी बजट के लिए मैं माननीय दो रेल मन्त्रियों तथा रेल विभाग की सराहना करता हूं। मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। इसके साथ-साथ मैं अपने पूरे बल-बल के साथ कई

**मूलतः तेलुगु में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुबाद का हिन्दी रूपान्तर।

कारणों से उन सभी का विरोध करता हूँ जिन्होंने इस बजट का विरोध किया है। वे इस बजट का इसलिए विरोध कर रहे हैं क्योंकि वे विपक्ष में हैं। इस बजट में जो कदम उठाए गए हैं, उन्होंने इनके विकल्पों का कोई भी प्रस्ताव नहीं रखा है और ये ऐसे लोग हैं जिन्होंने सत्ताधारी पक्ष की अपेक्षाकृत अधिक मांगें रखी हैं। यहां तक कि बजट की समूची राशि भी इनकी मांगों पर खर्च कर दी जाए तब भी इनकी आधी मांगें भी पूरी नहीं हो पाएंगी। इससे इनका पूरी तरह पर्दाकाश होता है।

प्रस्तुत बजट में एक नई दिशा है। यह बजट आज तक के 40 वर्षों में प्रस्तुत किए गए बजटों से भिन्न है। इसमें भविष्य के बारे में दूरदर्शी कदम उठाए गए हैं। जबकि हमें आशा थी कि यह बजट चौकाने वाला होगा तथा इसके गहरे परिणाम होंगे। हमें इस मौलिक सिद्धान्त को याद रखना चाहिए कि विकास कराधान पर आश्रित होता है। रेल विभाग इस देश का सबसे बड़ा उपक्रम है जोकि सर्वाधिक लोगों को रोजगार प्रदान करता है। हमारी अर्थव्यवस्था में इसकी विशेष स्थिति होने के नाते, हम रेल-बजट की अलग व्यवस्था करते हैं। दूसरे देशों में केवल एक ही बजट होता है। लेकिन हमारे यहां दो बजट हैं। इसी बात से ही यह पता चलता है कि रेल विभाग का कितना अधिक महत्व है। इस विशालकायी संगठन का राजस्व 14,000 करोड़ रुपए है जबकि इसका खर्च 10,000 करोड़ रुपए है। दूसरे विभागों में उनकी आय का लगभग 50% उनके कर्मचारियों के वेतन आदि पर व्यय किया जा रहा है, जबकि रेल विभाग में कर्मचारियों पर लगभग 75% व्यय किया जाता है। इस प्रकार जब इसकी अन्य संगठनों से तुलना की जाए तो इसमें निबल लाभ कुछ कम ही है। ऐसा कहा जाता है कि यात्री-भाड़े में रेल विभाग को 1000 करोड़ से 1100 करोड़ रुपए के बीच घाटा हो रहा है। ऐसी स्थिति में विकास का मार्ग अपनाना और विश्व के साथ कदम से कदम मिला कर चलना वास्तव में बहुत ही कठिन है। 1970 में संयुक्त राज्य अमरीका में 'वे० एरिआ रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम' बी० ए० आर० टी० लागू किया गया था। जापान में रेलगाड़ियां 350 किलोमीटर से 500 किलोमीटर की गति से चलती हैं जोकि इलेक्ट्रो-मेनेटिक टेक्नोलॉजी पर आधारित हैं। भारत में हम इतनी तेजी से चलने वाली गाड़ियों के बारे में स्वप्न भी नहीं ले सकते। हम नहीं जानते कि कब हमारा देश दुनिया के अन्य देशों के बराबर हो जाएगा। यहां तक मेट्रो भी कलकत्ता में दस मील से अधिक नहीं पहुंच सकी। और यहां तक कि बम्बईवासियों के लिए यह भी बहुत दूर की बात है। महोदय, ऐसी बात नहीं है कि हमारे लोग अक्षम्य हैं। हमारे रेल अधिकारी व इंजिनियर अपने कौशल में विश्व में किसी से पीछे नहीं हैं। लेकिन प्रशासन में बहुत सी खामियां हैं। उदाहरणार्थ, रेलवे प्रशासन के अपने दो अनुभव मैं यहां उद्धृत कर रहा हूँ। 16 फरवरी 1992 को मैंने स्टेशन पर विजयबाड़ा तथा हैदराबाद के अधिकारियों को इस्त्रू से विशाखापटनम के लिए गोदावरी एक्सप्रेस में आरक्षण के लिए सूचित किया। गाड़ी के पहुंचने के कुछ ही क्षण पूर्व हमें सूचना दी गई कि अपर श्रेणियों में कोई भी जगह खाली नहीं है और हमें 3-टियर दूसरे दर्जे के डिब्बे एम-9 में स्थान ग्रहण करने के निर्देश दिए गए। गाड़ी समय पर चली, हम डिब्बे में सवार हो गए और यह देख कर आश्चर्य हुआ कि पूरा डिब्बा खचा खच भरा हुआ था। 75 यात्रियों की क्षमता की तुलना में 142 यात्री डिब्बे में सवार थे। जब हमने परिचालक से पूछा तो उसने हमसे यह जानना चाहा कि कितनी बर्थ चाहिए। हमने कहा पांच। तब शीघ्र ही बर्थ हमें उपलब्ध कराई गई। इससे यह पता चलता है कि प्रशासन किस तरह का है। इसी तरह से समय-पालनता भी सन्तोषजनक नहीं है। 20 जनवरी को मैं कलकत्ता में था। मैं श्री काकुलम में स्थित पालसा वापिस जाना चाहता था। मैंने गुवाहाटी से कोचीन जाने वाली सुपर फास्ट एक्सप्रेस में आरक्षण के लिए कहा। मुझे बताया गया कि उस दिन की एक्सप्रेस नहीं आ रही बल्कि जो गाड़ी एक दिन पहले आनी थी, वह आ रही है।

यह एक्सप्रेस 25 घण्टे देरी से चल रही थी। अतः आज यह स्थिति है। हमारे लोग स्थिति को सुधारने में काफी सक्षम हैं। केन्द्रीय स्तर पर एक अच्छी निगरानी व्यवस्था का होना आवश्यक है। सारी शक्तियों को केन्द्रीय स्तर पर सीमित करने से अच्छा है कि खण्डों को इकाईयां समझा जाए। इकाई स्तर पर ही योजना बननी चाहिए और इसी स्तर पर इसका कार्यान्वयन होना चाहिए। इस हद तक प्रशासन का विकेन्द्रीकरण होना आवश्यक है। स्थानीय प्रतिनिधियों, विधायकों और ससद सदस्यों को मिलाकर एक शासी निकाय बनाया जाना चाहिए। उन्हें कुछ शक्तियां भी दी जानी चाहिए। वे योजना बनाने और अपने निर्णयों को कार्यान्वित करने में सक्षम होने चाहिए। यह प्रशासन चलाने और निर्णयों के क्रियान्वयन का एक कारगर तरीका है। जैसा कि मेरे मित्र पहले ही उल्लेख कर चुके हैं मैंने भी पिछले 2 1/2 वर्षों में शायद दर्जनों पत्र लिखे हों लेकिन इनका कोई असर नहीं हुआ। प्रायः हमें विभाग से तीन प्रकार के उत्तर मिलते हैं। इस पर विचार हो रहा है, आर्थिक रूप से सम्भव नहीं है या गलत जानकारी दी जाती है। उन्हें अपने आप को प्रशासक कहने में छतोष हो सकता है। लेकिन हम ऐसा नहीं समझते हैं। जिलेवार प्रशासन को चुस्त बनाना होगा और उन्हें अपने क्रियाकलापों के लिए उत्तरदायी बनाना होगा। हम सोच रहे हैं कि पूरे राष्ट्र में एक गेज प्रणाली ही हो। हमारे यहां नैरो गेज लाइन भी है। अतः मीटर गेज और नैरो गेज को बड़ी लाइन में बदलना होगा। इस छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने वाले कार्यों को विशेषकर पिछड़े हुए क्षेत्रों में शुरू करना होगा। महोदय, हमारा क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है। मामपदा से गुनपुर के 30 किलोमीटर लम्बे रास्ते पर नैरो गेज लाइन है। यदि इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलकर इसका बिशम कटक तक विस्तार कर दिया जाए तब दक्षिण उड़ीसा के महत्वपूर्ण शहर कोरापुट और उड़ीसा की राजधानी भुवनेश्वर तक की दूरी 200 किलोमीटर कम हो जाएगी। यह सोचा जा सकता है कि इस लाइन के बदलने से रेलवे कितनी बचत कर सकती है और कितना कमा सकती है। यह पहाड़ी क्षेत्र है। यह मुख्यतः आदिवासी बहुल क्षेत्र है। यदि लाइन बदल दी जाती है तो इस क्षेत्र की उन्नति होगी और लम्बे अर्से से उपेक्षित इस क्षेत्र के लोग विकास का स्वाद चख सकेंगे। तीन दिन पहले ही माननीय मन्त्री महोदय ने उत्तर देते हुए यह कक्षा था कि इस मार्ग को बन्द कर दिया जाएगा क्योंकि आर्थिक दृष्टि से इसको चलाना लाभप्रद नहीं है। सरकार को इस मार्ग को बन्द करने से लोगों में उत्पन्न होने वाली तीव्र प्रतिक्रिया के सम्बन्ध में सोचना चाहिए। यह प्रतिक्रिया हिंसक और अनचाही हो सकती है। मुझे आशा है कि इस मार्ग को बन्द करके रेलवे जनता को नहीं उकसाएगी। दूसरी तरफ रेलवे को इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के निर्णयों को तुरन्त लेकर एक मार्गक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। यही लम्बे समय से उपेक्षित इस क्षेत्र के लोगों के हित में होगा। तब तक रेलगाड़ियां डीजल इंजन से चलानी चाहिए।

महोदय, कुछ स्टेशनों पर प्लेटफार्मों की हालत बही है जो आज से 15 से 20 वर्ष पहले की। कोई भी बदलाव नहीं आया है। इन स्टेशनों से 5 या 6 जोड़ी एक्सप्रेस रेलगाड़ियां गुजरती हैं। लेकिन यह गाड़ियां इन स्टेशनों पर नहीं रुकती हैं। कम से कम एक तेरे स्टेशन पर इन गाड़ियों को रुकना चाहिए। इस तरह इस क्षेत्र के लोगों को रेलवे बेहतर सुविधा दे पाएगी। इस प्रकार रेलवे यह भी दावा कर सकेगी की प्रत्येक व्यक्ति और क्षेत्र को वह समान समझती है।

इस वर्ष कुछ नई रेलगाड़ियां शुरू की जा रही हैं। त्रैराबाद और विजयवाड़ा के बीच चलने वाली प्रस्तावित रेलगाड़ी को विशाखापत्तनम तक बढ़ाना चाहिए और आगे बहरामपुर और कुरवाह से इसे जोड़ना चाहिए। इससे लोगों को ज्यादा लाभ पहुंचेगा। इसी प्रकार विजयवाड़ा—बम्बई और विजयवाड़ा नई दिल्ली के बीच नई रेलगाड़ियां चलानी चाहिए।

रेलवे को भविष्य में और भी काम करने हैं। महानगर क्षेत्रों में तीव्र गति गाड़ियां चलाई जानी चाहिए। उन्हें बेहतर सुविधाएं दी जानी चाहिए। महानगर क्षेत्रों में काफी सघन आबादी है अतः बेहतर और तीव्र गति की सुविधाएं विशेषकर भीड़-भाड़ के समय उपलब्ध कराई जानी चाहिए। प्रस्तावित बड़ोत्तरी 10 किलोमीटर तक के क्षेत्र पर लागू नहीं होती है। यह छूट इसलिए दी गई की जिससे किमान और अन्य कमजोर बर्ग के लोगों पर इस बड़ोत्तरी का असर न पड़े। लेकिन किसी को लाभ पहुंचाने के लिए 10 किलोमीटर की दूरी बहुत कम है। अतः बड़ोत्तरी में छूट की सीमा को कम से कम 25 किलोमीटर तक बढ़ाया जाना चाहिए और इसमें महानगर के क्षेत्र भी शामिल किए जाने चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय अपने उत्तर में इस तरह की घोषणा करेंगे। माननीय मंत्री महोदय की इस उदारता को विशेषकर निर्धन बर्ग द्वारा सराहा जाएगा।

महोदय, मैं समझता हूं कि आज के वाद-विवाद का मैं अन्तिम बक्ता हूं। मुझे इस बात पर गर्व है। लेकिन मैं पहला हूं और रहूंगा। मेरा निर्वाचन क्षेत्र पहला है। आज अन्तिम बक्ता होने की मुझे अत्यधिक खुशी है।

एक बार मुझे इस महत्वपूर्ण वाद-विवाद में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका पुनः धन्यवाद करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या कोई और माननीय सदस्य इस चर्चा में भाग लेने का इच्छुक है ?

एक माननीय सदस्य : नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा हम थक गए हैं। मैं सभी को भारी सहयोग देने के लिए धन्यवाद देता हूं।

श्री पी० एम० सईद : आप इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल कर सकते हैं कि मंत्री महोदय कल नहीं आज बोलेंगे।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रंगराजन कुमारमंगलम) : मैं उपाध्यक्ष महोदय से एक निवेदन करना चाहूंगा। क्योंकि अब सभी सदस्य बोल चुके हैं अतः रेल मंत्री कल उत्तर दे सकते हैं।

एक माननीय सदस्य : कल नहीं आज।

श्री रंगराजन कुमारमंगलम : जी हाँ, मेरा मतलब आज से ही क्योंकि आधी रात हो चुकी है। मैं प्रश्न काल के बाद यदि मंत्री महोदय उत्तर दे सकें तो मैं समझता हूं कि सदन इस बात से सहमत होगा।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है। अब सभा कल मंगलवार, 17 मार्च, 11.00 बजे पुनः समवेत होने तक के लिए स्थगित होती है।

01.32 रात्रि (17-3-92)

तत्पश्चात् लोक सभा मंगलवार 17 मार्च, 1992/27 फास्गुन, 1913 (सक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

मुद्रक : दि इण्डियन प्रेस, देहली।

© 1991 प्रतिनिधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों (सतर्का संस्करण)
के नियम 379 और 382 के अन्तर्गत प्रकाशित और
प्रबन्धक इण्डियन प्रेस, दिल्ली मुद्रणालय द्वारा मुद्रित।
