दशम माला, खण्ड 29, अंक 11

मंगलवार, 8 मार्च 1994
17 फाल्गुन, 1915 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

नवां - सत्र

(दसवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

(खंड 29 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

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

8 मार्च, 1994 के लोक सभा वाद-विवाद
के हिन्दी संस्करण का शुद्धि-पत्र

पृष्ठ	पंक्ति	के स्थान पर	पढ़िए
आवरण पृष्ठ	4	नवां सत्र	नौवां सत्र
‡ । ‡	1	नवां सत्र	नौवां सत्र
‡ । । ‡	अंतिम पंक्ति	उस ही	उसी
‡ । । ‡	2	पर उपरि	पर पैदल उपरि
‡ । । ‡	9	घोषणा	घोषणा
‡ । । । ‡	18	श्रीधारन	श्रीधारण
‡ । । । ‡	23	श्री अंकुशराव राव साहब टोपे	श्री अंकुशराव टोपे
‡ V ‡	6	मालगाड़ी के	मालगाड़ी का
13	10	देवारिया	देवरिया
45	14	श्रीमती वासव	श्रीमती वासवा
141	1	भूति	भूमि
143	अंतिम पंक्ति	कपासे	कापसे
145	5	‡ड़‡ और ‡च‡	‡ड़ ‡
173	16	2177	2171
222	2	डा० रवि	डा० आर०
239	अंतिम पंक्ति	श्री राम विलास	श्री रामविलास पासवान
269	1	घोषणा	घोषणा
289	26-27	अजमेर, चित्तौड़गढ़ और उदयपुर के बीच अमान परिवर्तन कार्यक्रम के क्रियान्वयन की मीटर गेज रेलवे लाइन में आवश्यकता	अजमेर, चित्तौड़गढ़ और जयपुर के बीच मीटर गेज रेलवे लाइन के अमान परिवर्तन कार्यक्रम के क्रियान्वयन की आवश्यकता
295	24	मालगाड़ी को	मालगाड़ी का
325	19	श्री वी॰एन॰	श्री वी॰एस॰
335	5	सुबास	सुभाष
364	7 के नीचे	23॰21 म0प0	11॰21 म0प0

विषय सूची

दशम माला, खण्ड 29 | नवां सत्र, 1994 / 1915 (शक)

अंक 11 | मंगलवार, 8 मार्च 1994 / 17 फाल्गुन, 1915 (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :		
* **तारांकित प्रश्न संख्या :**	181 -186 एवं 188	1 - 32
प्रश्नों के लिखित उत्तर		
* **तारांकित प्रश्न संख्या :**	187, 189 - 200	33 -44
अतारांकित प्रश्न संख्या :	1989 - 1993, 1996 - 2012, 2014 - 2101, 2103 -2151, 2153 -2217 और 2219 - 2227	44 - 224
राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव		
	श्री पी. वी. नरसिंह राव	225 - 246
महिलाओं पर अत्याचार के संबंध में		247 - 262
सभा पटल पर रखे गए पत्र		263 - 266
लोक लेखा समिति		
	चौंसठवां प्रतिवेदन - प्रस्तुत	266
नियम 377 के अधीन मामले		267
(एक) महाराष्ट्र में शोलापुर-बडोदरा तथा औरंगाबाद-हैदराबाद सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की आवश्यकता।		
	श्री अकुंशराव रावसाहब टोपे	267

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

(दो) कटनी (मध्य प्रदेश) में खिरैनी फाटक पर उपरि पुल तथा मुदवाड़ा रेल फाटक पर उपरि पुल बनाने की आश्यकता।

श्री श्रवण कुमार पटेल 267

(तीन) गाज़ियाबाद-मुरादाबाद रेल खंड में दोहरी रेल लाईन बिछाने की आवश्यकता

श्री चेतन पी.एस. चौहान 267

(चार) उत्तर प्रदेश में कम्पीयर गंज-मेंहदावल-टाडा-खलीलाबाद-अकबरपुर तथा बड़हल गंज-तकरामजान सड़को को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की आवश्यकता।

श्री अष्टभुजा प्रसाद शुक्ल 268

(पांच) डा० अम्बेडकर पुरस्कार की शीघ्र घोषण करने की आवश्यकता।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव 268

(छः) आन्ध्र प्रदेश में काकीनाड़ा-कोटापल्ली रेलवे लाइन की बहाली के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान किए जाने की आवश्यकता।

श्री बी.एम.सी. बालयोगी 269

(सात) अजमेर, चित्तौड़गढ़ और उदयपुर के बीच मीटर गेज रेलवे लाइन के आमान परिवर्तन कार्यक्रम के क्रियान्वयन की आवश्यकता।

श्री शिवचरन माथुर 269

रेल बजट 1994-95 - सामान्य चर्चा 270 - 288,

लेखानुदानों की मांगें (रेल) 1994-95 297 - 422

और

अनुदानों की अनपूरक मांगें (रेल) 1993-94

श्री शरद दिघे 270

डा. एस.पी. यादव 275

श्री बसुदेव आचार्य 280

श्री पी.जी. नारायणन 299

श्री आर. जीवरत्नम 301

श्री श्रीश चन्द्रदीक्षित 307

श्री छेदी पासवान 313

श्री कमला मिश्र मधुकर 320

श्री जी. एम.सी. बालयोगी 321

श्री वी.एस. विजयराघवन 325

श्री दाऊ दयाल जोशी 328

श्री शिवाजी पटनायक 332

श्री सुभाष चन्द्र नायक 335

श्री सूरज मंडल 338

कुमारी उमा भारती 341

श्रीमती सरोज दुबे 344

श्री भेरू लाल मीणा 349

श्री एस. शिवारामन 351

श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा 353

श्री नारायण सिंह चौधरी 356

श्रीमती गीता मुखर्जी 359

डा. राजगोपालन श्रीधरन 361

श्री रामकृपाल यादव 363

श्री संत राम सिंगला 366

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य 370

श्री अष्टभुजा प्रसाद शुक्ल 374

श्री अंकुशराव राव साहब टोपे 377

श्री राम प्रसाद सिंह 380

कुमारी फ्रिडा तोपनो 383

श्रीमती भावना चिखलिया 385

श्री कोडीकुन्नील सुरेश 386

डा. रामकृष्ण कुसमारिया 390

श्री सैयद मसूदल हुसैन 391

श्री गुणवन्त रामभाऊ सरोदे 392

श्री ए. वेंकट रेड्डी 394

श्री गया प्रसाद कोरी 395

श्री ओस्कार फर्नान्डीज 397

श्री रामपाल सिंह 398

श्री लाल बाबू राय 400

श्री आर. मल्लू 402

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री 404

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी 407

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय 409

श्री ए.जी. एस. राम बाबू 412

श्री संतोष कुमार गंगवार 414

श्री के.एच. मुनियप्पा 417

श्री वी.कृष्णा राव 418

श्री शिवराज सिंह चौहान 419

मंत्री द्वारा वक्तव्य

(1) बंबई में राष्ट्रीय वस्त्र निगम की मिलों को बिजली की आपूर्ति बंद करना

श्री जी.के. वेंकट स्वामी 288 -295

कपड़ा मंत्रालय के राज्य मंत्री द्वारा बंबई में एन.टी.सी. की मिलों को बिजली की आपूर्ति बंद कर दिए जाने के संबंध में वक्तव्य के बारे में

मंत्री द्वारा वक्तव्य

मध्य रेलवे के कल्याण - लोनावाला खंड पर 7.3.94 को मालगाड़ी के पटरी से उतरना

श्री सी.के.जाफ़र शरीफ 295-296

लोक सभा

मंगलवार, 8 मार्च 1994 / 17,फाल्गुन 1915 (शक)

लोक सभा 11 बजे म० पू० पर समवेत हुई ।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पर्यावरण और वनों हेतु सहायता

[हिन्दी]

***181. +श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :**

श्रीमती दीपिका एच. टोपीवाला :

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

(क) देश में पर्यावरण के सुधार और वनों के विकास के लिए विदेशी सहायता से शुरू की गई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है ;

(ख) इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है ;

(ग) इस प्रयोजनार्थ प्रत्येक देश द्वारा दी गई वित्तीय सहायता का परियोजना वार ब्यौरा क्या है ; और

(घ) किन अन्य देशों ने सहायता प्रदान करने के लिए अपनी इच्छा प्रकट की तथा प्रस्तावित सहायता-राशि का ब्यौरा क्या है।

[अनुवाद]

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग). पर्यावरण के क्षेत्र में अनेक द्विपक्षीय/बहुपक्षीय स्रोतों से सहायता प्राप्त होती है। कनाडा, ब्रिटेन, नीदरलैण्ड्स, स्वीडन, जर्मनी, जापान, संयुक्त राज्य अमरीका तथा नार्वे उन देशों में शामिल है, जिनकी सहायता से परियोजनाएं आरंभ की गई हैं। इसी प्रकार, विश्व बैंक तथा अन्य बहुपक्षीय एजेंसियों ने पर्यावरण एवं वानिको के क्षेत्रों की प्रमुख परियोजनाओं को ऋण एवं अनुदान शर्तो पर निधियां प्रदान की हैं। मंजूर परियोजनाओं के कार्यान्वयन की प्रगति पर कड़ी निगरानी रखी जाती है। विदेशी सहायता प्राप्त चालू परियोजनाओं का ब्यौरा अनुलग्नक में दिया गया

है।

(घ) पर्यावरण एवं वानिकी से संबंधित परियोजनाओं के लिए विदेशी सहायता प्राप्त करना एक सतत प्रक्रिया है।

विवरण

विदेशी सहायता प्राप्त परियोजनाओं की सूची

क्र.सं.	परियोजना का नाम	द्विपक्षीय साझेदार	मात्रा
1	2	3	4
1.	फोर्ड फाउंडेशन परियोजनाएं	फोर्ड फाउंडेशन	50,000 डालर
2.	एशिया और पेसिफिक परियोजना के लिए वानिकी अनुसंधान सहायता कार्यक्रम	एफओआरएसपीए	56,000 डालर
3.	नीम परियोजना	खाद्य एवं कृषि संगठन	5,000 डालर
4.	छोटे व्यास के लट्ठों के प्रारंभिक प्रसंस्करण में प्रदर्शन और प्रशिक्षण	खाद्य एवं कृषि संगठन	212,500 डालर
5.	भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद को मजबूत बनाना और उसका विकास करना	यूएनडीपी	2.56 मिलियन डालर
6.	नीलगिरी थार की पारिस्थितिकी एवं जनसंख्या गतिकी	यूएसआईएफ	60,584 अमरीकी डालर
7.	ग्रेट पाइड हार्नबिल की संरक्षण पारिस्थितिकी	यूएसआईएफ	3.89 लाख रुपये
8.	भारतीय मैदानों की घासभूमियां	यूएसआईएफ	54.64 लाख रुपये
9.	नागरहोल में बड़े मांसाहारियों की पारिस्थितिकी	यूएसआईएफ	9.87 लाख रुपये
10.	भारतीय बड़ी गिलहरी	यूएसआईएफ	32.23 लाख रुपये
1	2	3	4

11.	शिकार वाले पक्षियों का संरक्षण	यूएसआईएफ	49.08 लाख रुपये
12.	भारतीय हाथी की पारिस्थितिकी	यूएसआईएफ	50.42 लाख रुपये
13.	संकटापन्न कछुआ और स्वच्छ जल में रहने वाले मगरों का प्रजनन	यूएसआईएफ	13.55 लाख रुपये
14.	जीवजन्तु प्रबंधन और पारि-विकास आयोजना क्षमताओं का सुदृढ़ीकरण	यूएनडीपी	4.03 करोड़ रुपये (भारत सरकार 2 करोड़ रुपये)
15.	भारतीय वन्यजीव संस्थान का विकास	यूएसआईएफ	1.07 करोड़ रुपये
16.	भारतीय लगलग (स्टॉर्क)	यूएसआईएफ	26.46 लाख रुपये
17.	भारतीय नरवानर	यूएसआईएफ	1.74 करोड़ रुपये
18.	ई पी टी आर आई, हैदराबाद	स्वीडन	सेक 15 मिलियन
19.	प्रदूषकों के संचलन की माडलिंग एवं निगरानी पर प्रशिक्षण कार्यक्रम	नार्वे	1.05 मिलियन नोक
20.	उड़ीसा पर्यावरणीय कार्यक्रम	नार्वे	40 मिलियन नोक
21.	पर्यावरणीय मास्टर योजना, दक्षिण कैनरा जिला	डेनमार्क	12 करोड़ रुपये
22.	यमुना, चेलियार और तुंगभद्रा नदियों की जैव-मानीटरी	नीदरलैंड्स	2.6 लाख डीएफएल
23.	स्वचालित जल गुणवत्ता	नीदरलैंड्स	5 मिलियन डीएफएल
24.	औद्योगिक परामर्श	-यथोक्त-	-यथोक्त-
25.	मैसूर पेपर मिल्स	-यथोक्त-	-यथोक्त-
26.	प्रदूषण बोध अध्ययन	-यथोक्त-	2 मिलियन डीएफएल
27.	केरल राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड का सुदृढ़ीकरण	-यथोक्त-	6 मिलियन डीएफएल
1	2	3	4

28.	केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड और पंजाब, राजस्थान, म०प्र०, कर्नाटक, बिहार राज्य बोर्ड	जर्मनी	5.5 मिलियन डयूशमार्क
29.	पर्यावरणीय प्रशिक्षण संस्थान, तमिलनाडु	डेनमार्क	9.96 मिलियन डयूशमार्क
30.	पर्यावरणीय प्रशिक्षण संस्थान, कर्नाटक	डेनमार्क	9.96 मिलियन डयूशमार्क
31.	पर्यावरणीय संपरीक्षा में प्रशिक्षकों का प्रशिक्षण	यू एन आई डी ओ	49,000 डालर
32.	औद्योगिक इकाइयों की स्थापना और उन्नयन	-यथोक्त-	310,000 डालर
33.	वायुमण्डलीय वायु प्रदूषण नियंत्रण हेतु पर्यावरणीय निर्णय समर्थन प्रणाली	-यथोक्त-	300,000 डालर
34.	औद्योगिक प्रदूषण नियंत्रण परियोजना	विश्व बैंक	155 मिलियन डालर
35.	समन्वित स्वच्छता परियोजना जजमऊ (11 स्कीमें)	नीदरलैंड्स	21.59 करोड़ रुपये
36.	समन्वित स्वच्छता परियोजना मिर्जापुर (9 स्कीमें)	-यथोक्त-	13.89 करोड़ रुपये
37.	प्रदूषण निर्माण, उ०प्र०	विश्व बैंक	30.5 करोड़ रुपये (ऋण)
38.	प्रदूषण नियंत्रण निर्माण, प० बं०	-यथोक्त-	12.27 करोड़ रुपये (ऋण)
39.	यमुना नदी का प्रदूषण उपशमन निर्माण कार्य	जापान (ओ ई सी एफ)	17.77 बिलियन येन (ऋण)

(विश्व पर्यावरण सुविधा के अंतर्गत अनुमोदित परियोजनाएं)

1	2	3	4
40.	वैकल्पिक ऊर्जा परियोजना	विश्व बैंक	30 मिलियन अमरीकी डालर
41.	भारत के पहाड़ी क्षेत्रों में लघु जल संसाधनों का इष्टतम विकास	सं.रा.वि.का.	7.5 मिलियन अमरीकी डालर
42.	जी एच जी उत्सर्जनों को कम करने के एक साधन स्वरुप जैव मीथेनेशन प्रक्रमों का उच्च स्तर का विकास	-यथोक्त-	5.4 मिलियन अमरीकी डालर
43.	जी एच जी उत्सर्जनों का सीमित करने के लिए लागत प्रभावी विकल्प	विश्व बैंक	1.5 मिलियन अमरीकी डालर
44.	पारि-विकास (मॉट्रियल प्रोटोकाल के अंतर्गत भारत के लिए अनुमोदित परियोजना)	विश्व बैंक	213,000 अमरीकी डालर
45.	प्रशीतकों की रिकवरी और पुनर्प्रयोग का व्यावहार्यता अध्ययन	यू एन आई डी ओ	55,000 अमरीकी डालर
46.	**उद्योग-परियोजनाएं** डी ओ/यू एन डी पी	**विश्व बैंक/यू एन आई**	**35,17,520 अ० डालर**
(क)	अपकेन्द्रीचिलरों में एच सी एफ सी 123 द्वारा सी एफ सी-11 प्रशीतक का प्रतिस्थापन		
(ख)	संपीड़क विनिर्माण का सी एफ सी 12 से एच एफ सी 134 ए अभिकल्पन में परिवर्तन		
(ग)	सी एफ सी 113/एल्कोहल ब्लैन्डेड और 1,1,1 ट्राई-क्लोरो इथेन से गैर-सी एफ सी सफाई से इलैक्ट्रानिकी सफाई प्रक्रियाओं के परिवर्तन हेतु परियोजना निर्माण		

1	2	3	4
(घ)	एरोसोल अंतरण हेतु परियोजनाएं		
(ङ)	एच एफ सी 134 ए हेतु सी एफ सी 12 मोबाइल एयर कंडीइनिंग विनिर्माण का परिशोधन		
(च)	सी एफ सी 11/पोलीयाल प्रणाली का लो/नॉन ओ डी एस निर्माण में परिवर्तन हेतु अनुप्रयोग विकास		
(छ)	सी एफ सी 11/पोलीयाल प्रणाली का लो/नॉन ओ डी एस निर्माण में परिवर्तन हेतु अनुप्रयोग विकास		
47.	सभी क्षेत्रों में परियोजना तैयारी में सहायता	यू एन डी पी	1,00,000 अमरीकी डालर
48.	संस्थागत सुदृढ़ीकरण	-यथोक्त-	430,000 अमरीकी डालर
49.	कंट्री कार्यक्रम निरुपण	-यथोक्त-	2,00,000 अमरीकी डालर
50.	निवेश परियोजना का निरुपण	विश्व बैंक	4,00,000 अमरीकी डालर
51.	असंगठित क्षेत्रों में ओ डी एस की समाप्ति हेतु परियोजना निर्माण	यू एन आई डी ओ	55,000 अमरीकी डालर
52.	लघु (अतिलघु सहित) क्षेत्र तथा अनौपचारिक क्षेत्र में ओ डी एस के प्रयोग का सर्वेक्षण डाटा बेस निर्माण और ओ डी एस ट्रांजिशन	यू एन डी पी	1,20,000 अमरीकी डालर
53.	प्रयोक्ता क्षेत्र पूर्व निवेश अध्ययन	विश्व बैंक	1,00,000 अमरीकी डालर

विदेशी सहायता प्राप्त चालू वानिकी परियोजनाएं

(करोड़ रुपये)

1		3	4
54.	वानिकी विकास परियोजना,	विश्व बैंक	114.70
55.	वानिकी क्षेत्र परियोजना, महाराष्ट्र	विश्व बैंक	431.51
56.	सामाजिक वानिकी परियोजना तमिलनाडु	एस आई डी ए	85.40
57.	सामाजिक वानिकी परियोजना उड़ीसा	एस आई डी ए	78.34
58.	डुंगरपुर समन्वित परती भूमि विकास परियोजना, राजस्थान	एस आई डी ए	28.14
59.	अरावली पहाड़ियों का वनीकरण, हरियाणा	ई ई सी	48.15
60.	इंदिरा गांधी नहर परियोजना के किनारे वनीकरण, राजस्थान	ओ ई सी एफ (जापान)	107.50
61.	अरावली पहाड़ियों का वनीकरण, राजस्थान	ओ ई सी एफ (जापान)	166.90
62.	पश्चिमी घाट वानिकी और पर्यावरण परियोजना, कर्नाटक	ओ डी ए (यू के)	84.20

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने मेरे प्रश्न के उत्तर में यह जानकारी दी है कि पर्यावरण के क्षेत्र में और वनों के विकास के क्षेत्र में आपने कई देशों से सहायता प्राप्त की है और वे इन दो चीजों के विकास के लिए अनुदानों के लिए अन्य राष्ट्रों से भी आपने मांग की है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि आप यह बतायें कि यह अनुदान प्राप्त करने में आपकी शर्तें क्या-क्या हैं और अभी तक जो अनुदान प्राप्त किया है, वह किन शर्तों पर प्राप्त किया है? साथ में यह भी जानकारी दें कि पर्यावरण की दृष्टि से आपने देश में कई परियोजनाएं चलाई हैं लेकिन मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के अंदर जो बेतवा नदी है, जिसपर लाखों की संख्या में पेयजल व्यवस्था होती है, आज वहाँ पर पर्यावरण की स्थिति बहुत ही दर्दनाक है, मैं यह जानना चाहता हूँ

कि क्या आप उस परियोजना को सम्मिलित करने जा रहे हैं, अगर नहीं जा रहे हैं तो उसकी परिस्थितियाँ क्या है?

श्री कमल नाथ : जहाँ तक एड और असिसटेंस का प्रश्न है, यह उस योजना पर आधारित है। किस बुनियाद और किस आधार पर यह एड और ग्राण्ट प्राप्त की जाती है, इसमें कई चीजे देखी जाती हैं कि कौन से राज्य की है, किस प्रकार की योजना है।

इसमें कैसे आम जनता को जोड़ा जाए और साथ-साथ इसमें टैक्नीकल इनपुट्स क्या है, इन सब को देखते हुए, इन सब मुद्दों को सामने रखते हुए ऐसी बनाई जाती है जिस देश से ऐड और असीस्टेंस का ऐसा समझौता होता है तो ऐसी कोई शर्त नहीं होती जिससे हमें कोई हानि पहुंचे। ऐसे जो भी देश है, जो भी योजना होती है उसकी पूरी स्कुटनी करते हैं ताकि सबसे ज्यादा संख्या में आम जनता को इससे फायदा मिले। जहाँ तक बेतवा नदी का प्रश्न है अभी हमने नये रिवर एक्शन प्लान की फार्मुलेशन की है और इसमें राज्य सरकार का भी बहुत बड़ा दायित्व है कि जो उद्योग आज नदियों को प्रदूषित कर रहे हैं इसकी सबसे पहले जिम्मेदारी राज्य प्रदूषण बोर्ड की है।

इसमें हमारा यह प्रयास है कि हर राज्य के जो प्रदूषण बोर्ड है उनको सब दृष्टियों से मजबूत बनाया जाए।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : माननीय मंत्री जी, आप यह बताने की कृपा करें कि पर्यावरण की दृष्टि से और वनों के विकास के लिए जो आपने विदेशी सहायता प्राप्त की है उसमें कुछ तो आपकी योजनाएं चल रही है और विदेशी सहायता से वे योजनाएं काम कर रही है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि आप 93-94, 94-95 में प्रदेश के अंदर, देश के अंदर कौन-कौन सी परियोजना उन क्षेत्रों में लेने जा रहे है और उसमें अभी तक विदेशी सहायता को प्राप्त करने के लिए कहां कहां आपने पहल की है और आपको किस-किस परियोजना पर आश्वासन मिल चुका है?

श्री कमल नाथ: माननीय सदस्य ने जो पूछा है, अभी जो योजनाएं चल रही है उसका लगभग 1280 करोड़ रुपया पूरे देश में है। इसमें ढाई सालों में एक नयी जागरूकता, नयी चेतना होने के कारण ऐसी आशा और ऐसी उम्मीद है कि भविष्य में और आज भी जो हम नयी-नयी योजनाएं बना रहे हैं, जो आज अंडर प्रोसेस है वे इससे दुगुनी या तिगुनी हैं। ग्लोबल एनवायरमेंट फेसिलटी, जो नया फंड है उसका फाइनलाइजेशन अगले महीने हो जाएगा। हर राज्य को प्रयास किया जाएगा कि हर राज्य को जो भी हमारी ऐसी योजना है, जो बायलेटरल या मल्टीलेटरल फंडिग मेकेनिजम से हमें राशि मिलती है उसको जोड़ा जाए।

[अनुवाद]

उन्हे बाह्य एन जी ओस से किसी न किसी रुप में सहायता मिल रही है। डब्लू.डब्लू.एफ. आदि की तरह एन.जी.सी. ओस भी है। सामान्यता: ऐसी जानकारी हमारे पास होती है। लेकिन, समय-समय पर हम यह मूल्यांकन करते रहते हैं कि 11 अन्य अंतर्राष्ट्रीय एन.जी. ओस इन एन.जी.ओस. को किसी प्रकार का धन उपलब्ध होता है। जहां तक अन्य देशों से द्विपक्षीय आधार पर अथवा बहुपक्षीय संस्थाओं के माध्यम से एन.जी.

ओस को प्राप्त होने वाले धन का संबंध है, यह सरकार की ओर से आर्थिक कार्य विभाग एवं मेरे मंत्रालय के माध्यम से सारणी बद्ध होता है।

महोदय, माननीय सदस्य के प्रश्न का दूसरा भाग उनके जिला और एन.ई.ए.सी. (राष्ट्रीय पर्यावरणीय जाग्रकता अभियान) के तहत निधियों संबंधी उपयोगिता प्रमाण पत्र की अनुपलस्धता के बारे में और मेरे मंत्रालय के अन्य परियोजनाओं के बारे में हैं। यह सच है कि उपयोगिता प्रमाण पत्र को जुटाने में विलम्ब हुआ है। इस प्रक्रिया को सुप्रवाही दोष रहित बनाया जा रहा है और निस्संदेह रुप से अपने निर्वाचन क्षेत्र के प्रति सदस्य की जो चिन्ता है, उस पर ध्यान दिया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री रवि रायः अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न के दो हिस्से हैं। मेरे प्रश्न का पहला हिस्सा यह है कि जिस तरह से विदेशी सहायता का विवरण दिया गया है, क्या विदेशी सहायता के बिना पर्यावरण विभाग का काम नही चल सकता? मेरे प्रश्न का दूसरा हिस्सा यह है कि दो तरह की संस्थाओं से सहायता आती है। एक तो जैसे यूएनओ के तहत एफएओ, यूएनडीपी वगैरह हैं और दूसरा सोर्सेस है जो कुछ देशों जैसे नीदरलैंड वगैरह की तरफ से सहायता आती है। यूएनआईडीओ, ओईसीएफ, ओडीए की तरफ से भी सहायता आती है इस तरह से सरकारी और गैर-सरकारी संस्थाओं से फंडिग आती है। क्या जो सहायता दी जाती है, उसकी कोई मानेटरिग हुई है, रिव्यू हुआ है कि इन दोनों तरह की सहायताओ में क्या अंतर है और दोनो तरह की संस्थाओं में उदारतापूर्वक, विदाउट स्ट्रिग फंडिग कहां से आती है, यह मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं।

श्री कमलनाथ : महोदय, जैसा कि माननीय सदस्य ने स्वंय कहा है, एक तो बाईलेटरल बेसिस पर जिसमें एक देश दूसरे देश को सहायता करते हैं, वह सोर्सेस है और दूसरा सोर्स मल्टीलेटरल संस्थाओं का है, जैसे यूएनडीपी, एफएओ, यूएनआईडीओ, ग्लोबल एनवायर्नमेंटल फेसिलिटीज आदि संस्थाएं हैं, जिनकी तरफ से सहायता आती है।

अध्यक्ष महोदय, योजना बनाते समय पूरी जांच की जाती है, योजना बनने के बाद इसका अप्रेजल किया जाता है, एग्जामिन किया जाता है, इसके बाद ही कोई प्रोजेक्ट अप्रूव किया जाता है।

अध्यक्ष महोदय, दोनो तरह की सहायता में कोई ज्यादा अंतर नहीं है, फिर भी जो बायलेटरल बेसिस पर योजनाएं बनती हैं, उनकी ज्यादा स्क्रूटनी होती है, क्योंकि जिस देश से सहायता आती है, उसे भी अपनी पार्लियामेंट को संतुष्ट करना होता है कि उनके देश के पैसे का सही उपयोग हो रहा है। इसलिए लगातार इस योजना की जांच होती रहती है। वहां से टीम भी समय-समय पर जांच करने लिए आती रहती है। मल्टीलेटरल इंस्टीट्यूशंस जैसे यूएनडीपी आदि संस्थाएं है, ये किसी एक देश की संस्थाएं नहीं हैं, लेकिन इनका भी एक तरीका है, एक प्रक्रिया है, जिसके तहत सहायता आती है और इनके द्वारा भी एजेंसीज बनाई जाती हैं, जो समय-समय पर योजनाओं की जांच करती है।

श्री साईमन मरान्डीः अध्यक्ष महोदय, बिहार में बहुत सारे आदिवासी क्षेत्र हैं, जहां पर पर्यावरण की कठिन स्थिति है। फारेस्ट की रक्षा करने के लिए दो तरह की संस्थाएं हैं। एक तो सामाजिक संस्थाओं को जंगल

की रक्षा करने का काम सौंपा जाता है। बाकी फारेस्ट विभाग को दिया जाता है। क्या सरकार की कोई ऐसी योजना है जिसमें सामाजिक लोगों या स्थानीय लोगों को पर्यावरण के हित में जंगल की सुरक्षा के लिए कोई जायदाद दी जाती है? ऐसे मामलों में कौन-कौन से देश पर्यावरण के हित में सहयोग देने के लिए तैयार रहते हैं और उनकी क्या योजना होती है?

श्री कमल नाथ : अध्यक्ष महोदय, यह कहना मुश्किल होगा कि कौन-कौन से देश किसी राज्य को असिसटेंस देते हैं। यह योजना पर आधारित है कि जो योजना बाईलेट्रल मल्टी इंस्टीट्यूशन्स का जज हो जाए और जो योजना सही तरीके से ठीक हो। बिहार के लिए भी कई ऐसी योजनाएं बनाने के लिए प्रयास किया जा रहा है।

कालेज-शिक्षा का व्यावसायीकरण

***182. +श्री गुमान मल लोढा:**

डा० रामकृष्ण कुसमरिया:

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

(क) क्या सरकार ने आगामी शैक्षिक-सत्र से कालेज स्तर पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के माध्यम से व्यावसायिक शिक्षा में पैंतीस पाठ्यक्रम शुरू करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हाँ, तो विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा इस प्रयोजनार्थ कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की जाएगी;

(ग) क्या इसी प्रकार के पाठ्यक्रम पहले भी उच्चतर माध्यमिक स्कूल स्तर पर शुरू किये गये थे; और

(घ) व्यावसायिक शिक्षा कार्यक्रम में गुणात्मक सुधार लाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का विचार किया गया है?

|अनुवाद|

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने 1994-95 से स्नातक स्तर पर व्यावसायिक पाठ्यक्रम आरंभ करने के लिए विश्वविद्यालयों व कालेजों को सहायता करने का निर्णय लिया है।

(ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग प्रत्येक अलग-अलग पाठ्यक्रम के लिए स्वयं विकसित किए गए मानदंडों के अनुसार सहायता प्रदान करेगा।

(ग) + 2 स्तर पर व्यावसायिक पाठ्यक्रमों की योजना जारी है परंतु + 2 व स्नातक स्तर पर सभी पाठ्यक्रम एक समान नहीं हैं।

(घ) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने पाठ्यक्रम से संबंधित रूप रेखाएं विकसित की हैं तथा यह प्रस्ताव किया है कि पूर्ण निवेश हेतु सहायता प्रदान की जाए और व्यावहारिक प्रबोधन व मानकों को सुनिश्चित करने के लिए अध्यापन में व्यावसायिकों के प्रभावी प्रयोग पर बल दिया जाए।

|अनुवाद|

श्री गुमान मल लोढा: आज देश में व्यावसायिक शिक्षा का महत्व बढ़ गया है क्योंकि देश में लगभग दस करोड़ बेरोजगार शिक्षित युवक है। डा. राधाकृष्णन ने काफी पहले 1945 में रोजगारोन्मुखी आधार पर व्यावसायिक शिक्षा को प्रारम्भ करते हुए गांधीवादी दार्शनिकता की दृष्टिकोण अपनाने का सुझाव दिया था। डा. ए.एस. मुदालियर समिति, कोठारी आयोग तथा 1972 में गठित केन्द्रीय सलाहकार बोर्ड आदि समितियों ने इसी बात को दोहराया था। यहां तक कि जनता दल के शासनकाल के दौरान भी...

अध्यक्ष महोदय: आपका भाषण एक शोध-प्रबन्ध बनता जा रहा है। यह एक प्रश्न की तरह होना चाहिए।

श्री गुमान मल लोढा: मैं माननीय मंत्री जी से यह जानने की कोशिश कर रहा हूँ कि मैंने इस उद्देश्य से जिन समितियों का नाम लिया था, उनकी सिफारिशों तथा बार-बार आश्वासन देने के बावजूद क्या वे अब तक 50 प्रतिशत विद्यार्थियों को व्यावसायिक पाठ्यक्रम की ओर आकर्षित कर पाये हैं। वें 35 व्यावसायिक पाठ्यक्रम कौन से हैं जिनको अब महाविद्यालयों में शुरू किया जाएगा और जिसके लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विशेषज्ञ समिति की सहायता से राय दी थी? वे चुनिंदा महाविद्यालय कौन-कौन से हैं जो व्यवसायिक प्रशिक्षण दे रहे हैं ? इस देश में ऐसे महाविद्यालयों को पहचानने पता लगाने के लिए क्या मानदंड होगा? मैं यह जानना चाहूँगा कि क्या मेरे निर्वाचन क्षेत्र पाली के साथ-साथ राजस्थान में ऐसे महाविद्यालय खोले जाएंगे।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह): मैं माननीय सदस्य का आभारी हूँ कि वे मूल बात पर आ गये हैं। जहां तक उनके निर्वाचन क्षेत्र में महाविद्यालय खोलने का संबंध है, मेरा पहला काम यह सुनिश्चित करना होगा कि उनके निर्वाचन क्षेत्र को भी इस योजना में शामिल किया जाए।

श्री गुमान मल लोढा: आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अर्जुन सिंह: मै यह बात स्वीकार करता हूँ कि व्यावसायिक शिक्षा के क्षेत्र में हमें अपेक्षित सफलता नहीं मिली है और इसलिए हम इस पाठ्यक्रम में लगातार परिवर्तन करने और इसे नये सिरे से तैयार करने की कोशिश कर रहे हैं। मैं समझता हूँ कि ऐसा समय आ गया है जबकि व्यावसायिक शिक्षा केवल एक महत्वपूर्ण मुख्यधारा ही नहीं बनाई है बल्कि इस शिक्षा में कुछ सार होने की वजह से बड़े पैमाने पर विद्यार्थियों द्वारा इसे अपनाया गया है।

जहां तक व्यावसायिक शिक्षा के विषयों की सूची के बारे में दूसरे प्रश्न का संबंध है, यदि आप अनुमति देगें तो मैं पढ़कर सुनाऊँगा। विषय निम्नलिखित है:

प्रयोजनमूलक हिन्दी (फंक्शनल हिन्दी), प्रयोजनमूलक संस्कृत (फंक्शनल संस्कृत), संप्रेषणीय अंग्रेजी (कम्यूनिकेटिव इंग्लिश), पुरातत्व विज्ञान तथा संग्रहालय विज्ञान (आर्कओलॉजी एंड म्यूजीओलॉजी) बीमा के

सिद्धान्त और पद्धतियां (प्रिंसिपल्स एंड प्रैक्टिसेज ऑफ इन्शोरेन्स), जीवनांकिकी (ऐक्टयूअेरियल साइन्स), कार्यालय प्रबंध और सचिवालय प्रथा (ऑफिस मैनेजमेंट एंड सेक्रेटेरियल प्रैक्टिज), कर प्रकियाएं और पद्धतियां (टैक्स प्रोसिजर्स एंड प्रैक्टिसेज), विदेशी व्यापार प्रक्रियाएं एव पद्धतियां (फॉरन ट्रेड प्रेक्टिसेज एंड प्रोसिजर्स), टुरिज्म एंड ट्रेवेल मैनेजमेंट (पर्यटन और यात्रा प्रबंधन), विज्ञापन (एड्वार्टाइज़िंग), बिक्री संवर्धन और बिक्री प्रबंध (सेल्स प्रमोशन एंड सेल्स मैनेजमेंट), कम्प्यूटर अप्लिकेशन्स, औद्योगिक रसायन (इन्डस्ट्रियल केमिस्ट्री) (सेवन स्ट्रीम्स), खाद्य विज्ञान और गुणवत्ता नियंत्रण फूड सैन्स एंड क्वालिटी कांट्रोल, क्लीनिकल न्यूट्रीशन डाइटेटिक्स (औद्योगिक सूक्ष्मजीव विज्ञान) इन्डस्ट्रीयल माइक्रोबायोलॉजी, बायोटेक्नोलॉजी, बायोलॉजिकल टेक्निक एंड स्पेसिमेन प्रिपरेशन (बीज प्रौद्योगिकी) (सीड़ टेक्नोलॉजी), रेशम उद्योग (सेरी कल्चर), औद्योगिक मत्स्य एवं मत्स्यपालन (इन्डस्ट्रियल फिश एंड फिशरी) इन्स्ट्रमेन्टेशन, ऑपटिकल इन्स्ट्रमेन्टेशन, जीओ - एक्सप्लोरेशन एंड ड्रिल्लिंग टेक्नोलिजी, मास कम्यसूनिकेशन वीडियो प्रॉडक्शन, स्टिल फोटोग्राफी ऑडियों प्रॉडक्ट्स, इलेक्ट्रॉनिक एक्वीपमेंट मेन्टेनेन्स,कम्पयूटर मैन्टनैन्स, इलैक्ट्रीकल एक्वीमैंट मैनटेनन्स पर्यावरण और जल प्रबंधन (एनवाइरनमेंट एंड वाटर मैनेजमेंट) (ग्रामीण प्रौद्योगिकी) रूरल टेक्नोलॉजी, आटोमोबाईल्स मेन्टेनेन्स, रेफ्रिजरेशन एंड एयर कंडिशनिंग मेन्टेनेन्स, कन्सट्रक्शन टेक्नोलोजी मैनेजमेंट एंड मैनुफेक्चरिंग प्रोसेस।

श्री गुमान मल लोढ़ा: मेरा दूसरा प्रश्न व्यावसायिक शिक्षा के लिए आबंटन की प्रतिशत और व्यय, सामान्य शिक्षा, जो कि सरकार देना चाहती है, के अनुपात में कितनी हैं।

प्रश्न का (ख) भाग यह है। क्या यह सच है कि शिक्षा आयोग के अध्यक्ष डा. कोठारी ने बहुत पहले 1964-65 में कहा था कि सकल राष्ट्र उत्पाद का छः प्रतिशत शिक्षा पर व्यय किया जाना चाहिए। अब इसमें कमी आ गई है

[व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय: नहीं! अब इस पर अधिक भार नहीं डाला जाना चाहिए।

श्री गुमान मल लोढ़ा: महोदय, मेरा प्रश्न यह है। क्या मैं यह जान सकता हूँ कि छः प्रतिशत का लक्ष्य प्राप्त किया गया है और क्या, हाल ही में, मुख्यमंत्रियों के सम्मेलन में जो छः प्रतिशत का लक्ष्य प्राप्त किया जाना था उसे नवीं पंच वर्षीय योजना तक के लिए स्थगित कर दिया गया है।

श्री अर्जुन सिंह: महोदय, मेरे लिए यह बताना संभव नहीं है कि वह किस अनुपात में है। लेकिन, मैं आपको इतना बता सकता हूँ कि व्यावसायिक शिक्षा शीर्ष (चार्ट) में धन की कमी थी और यह भी एक कारण है।

गत वर्ष सितम्बर में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा यह रिपोर्ट प्रस्तुत किये जाने के बाद, आगामी बजट में इन पाठ्यक्रमों हेतु प्रतिवर्ष लगभग 26 करोड़ रुपये लगभग का प्रावधान किया जायेगा जबकि इससे पहले यह एक करोड़ और कुछ लाखों रुपयों के बीच घटता-बढ़ता था। मुझे विश्वास है कि इससे महाविद्यालयों में व्यावसायिक शिक्षा को संम्पूर्ण संरचना में गुणवतात्मक अंतर आयेगा।

जहां तक छः प्रतिशत का संबंध है, मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्य ने माननीय राष्ट्रपति जी का भाषण सुना ही होगा। उन्होंने अपने भाषण में यह स्पष्ट रुप से बताया है कि प्रधानमंत्री ने मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में वह वचन दिया है कि नवीं योजना में छः प्रतिशत की व्यवस्था की जायेगी।

[हिन्दी]

डा. रामकृष्ण कुसमरिया: माननीय मंत्री महोदय ने अभी व्यवसाय पाठ्यक्रम के विषय का ब्यौरा प्रस्तुत किया। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि ये पाठ्यक्रम मध्य प्रदेश में और अन्य राज्यों में कब से प्रारम्भ होगें और क्या इसके लिए कोई विशेष योजना बनाई गई है?

श्री सूरज मंडल: प्रायरटी फिक्स कर दे।

श्री अर्जुन सिंह: माननीय सदस्य जो भी सवाल पूछेगें मै उनको ही सबसे ज्यादा प्रायरटी देता हूँ। यह सभी प्रदेशों पर लागू होगा, उसमें मध्य प्रदेश भी शामिल हैं

श्री मोहन सिंह (देवारिया): पहले व्यावसायिक शिक्षा के दायरे क्या हैं इस पर विवाद हुआ करता था। माननीय मंत्रीजी ने विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट पढ़ी उससे सारा स्पष्ट हो गया। विश्वविद्यालयों और उच्च शिक्षा संस्थानों में व्यवसाय के पाठ्यक्रम के अभाव में जो बढ़ती हुई छात्रों की भीड़ है, उसको कम करने के लिए क्या माध्यमिक स्तर के तत्काल बाद व्यावसायिक शिक्षा का पाठ्यक्रम सभी महाविद्यालयों और विश्वविद्यालयों के स्तर पर कायम कर दिया जायेगा तथा क्या विश्वविद्यालय और उच्च शिक्षा में उन्हीं विद्यार्थियों को प्रवेश दिया जायेगा जो अपना भावी जीवन शिक्षा के क्षेत्र में ही व्यतीत करना चाहते हैं? ऐसे लोगों के लिए क्या विश्वविद्यालय और उच्च शिक्षा में उतने ही लोगों के लिए सहमत करने का विचार भारत सरकार का है?

श्री अर्जुन सिंह: अध्यक्ष महोदय, यह स्पष्ट है कि वोकेशनल ऐजूकेशन का जो प्रावधान है, इसके पीछे जो सोच है, वह उस निष्कर्ष से सहमत है जिसका जिक्र माननीय सदस्य कर रहे हैं लेकिन किसी तरह की रोक नही लगाई जा सकती है कि कोई भी छात्र उच्च शिक्षा में न जाये और स्कूल लैवल पर जो वोकेशनल ऐजूकेशन के स्ट्रीम में जाते हैं, अगर वे ऐसा महसूस करते हैं कि उस ऐजूकेशन के बाद वे व्यवसाय में चल जाते हैं या खुद का व्यवसाय मिल जाता है तो स्वाभाविक है कि फिर वे उच्च शिक्षा में नही जायेंगे लेकिन हम किसी को मनाही कर दे, ऐसा संभव नहीं है।

[हिन्दी]

गेंदे से कीटनाशक दवाएं

*** 183. डा० लाल बहादुर रावल:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार ने गेंदे की जड़ों, फलों और फूलों के सत्त से कीटनाशक दवाएं तैयार करने की कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो अब तक किये गए प्रयोगों के क्या परिणाम रहे है; और

(ग) ये कीटनाशक दवाएं बाजार में कब तक उपलब्ध हो जाऐंगी?

[अनुवाद]

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

डा. लाल बहादुर रावल: अध्यक्ष महोदय, 23 मार्च, 1993 को इसी सदन में इसी तरह का एक प्रश्न किया गया था जिसके जवाब में मंत्री महोदय ने बताया था कि एशिया विकास बैंक ने कुछ देशों के सहयोग से वानस्पतिक कीटनाशक के प्रयोग के लिए और उनको बनाने के लिए एक परियोजना चलाई थी। इसमें 1986-89 तक के चरण में बांग्लादेश, चीन, फिलिपाइन्स और भारत शामिल थे। भारत के कई कृषि विश्वविद्यालयों ने सहयोग दिया था तथा उसमें विशेषकर नीम के प्रयोग पर ध्यान दिया था। मैं कृषि मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि क्या एशिया विकास बैंक या अन्य किसी विदेशी संस्थान वानस्पतिक कीटनाशक तैयार करने के लिए भारतीय कृषि विश्वविद्यालयों या प्रद्योगिकी विश्वविद्यालयों का सहयोग ले रहा है और क्या वर्ष 1989 के बाद जीव कीटनाशकों की तैयारी के लिए कोई परियोजना ली जा रही हैं?

[अनुवाद]

श्री एस. कृष्ण कुमार: महोदय, यह एकीकृत कीटनाशक प्रबंधन के संबंध में नये पहल पर आधारित भारत सरकार की नीति है। इसका गौण उद्देश्य रासायनिक कीटनाशकों के इस्तेमाल में कमी लाना और देश में निर्मित नीम और तम्बाकु जैसे जैव कीटनाशकों को प्रोत्साहन देना है। एफ ए ओ के अंतर्गत ऐसी योजना और परियोजनाओं हैं। इसी तरह, यू एन डी पी के अन्तर्गत भी एक परियोजना है। इन परियोजनाओं पर कार्यवाही की जा रही है। नीम पर आधारित कीटनाशकों के पहले ही बाजार में संचरित किया गया है। कई सूत्रीकरण बाजार में आ चुके हैं। बंगलूर में एक विश्व नीम सम्मेलन का आयोजन हुआ था। भारत सरकार इन कीटनाशकों के इस्तेमाल को प्रोत्साहन देती रही है। इस क्षेत्र में विभिन्न द्विपक्षीय एवं बहुपक्षीय अंतर्राष्ट्रीय परियोजना पर कार्यवाही की जा रही है।

[हिन्दी]

डा. लाल बहादुर रावल: अध्यक्ष महोदय, मैंने पुछा था कि नीम के अलावा किसी अन्य वनस्पति से भी कोई कीटनाशक दवा बनाने की योजना है? कुछ दिन पूर्व समाचार पत्रों में प्रकाशित हुआ था कि नीम की तरह गेंदे के फूल, पत्ती और जड़ों से जैव कीटनाशक तैयार हो सकत हैं जिससे विदेशो पर रहने वाली आत्मनिर्भरता समाप्त हो सकती है। मैं सरकार से पूछना चाहूँगा कि क्या सरकार ने इस प्रकार का कोई अनुसंधान कराने की कोई योजना बनायी है या भारतीय कृषि वैज्ञानिकों को कोई सलाह दी है जिससे कि कीटनाशक दवायें तैयार हो सकें।

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़): अध्यक्ष महोदय, यह सतत् प्रयत्न रहता है कि नयी नयी चीज की खोज की जाये जिससे कि हार्मफुल आर्टिफिशियल इनसैक्टिसाइड से छुटकारा मिल सके। किसानों के हित में

प्रयत्न होता है कि वृक्षों और फसलों को कोई नुकसान न पहुँचे। जहां तक गेंदे के फूल के बारे में पुछा है तो अभी वैज्ञानिक लोग साबित नहीं कर पाये हैं। हालांकि गेंदे के फूल में नेमाटोड को किल करने की शक्ति है क्योंकि जहां जहां टैबाको या टमाटर के खेत हैं, वहां पर गेंदा लगाया जा सकता है फिर भी एक नेमाटोड खत्म होता है दूसरा पैदा हो जाता है। इनके हिसाब से मच्छर का लारवा मारने की शक्ति भी है।

लेकिन अभी तक यह साबित नहीं हो सका है, कंट्रोवर्शयल है। हम कोशिश कर रहे हैं कि इसको किया जाए और जो वनस्पतियां टोबेको तथा नीम आदि हैं, उनका उपयोग जरूरी तौर पर करना है क्योंकि हम उन्हीं को रखना चाहते हैं। आज संसार भर में मांग है कि जो एंटीबायोटिक वनस्पति पर आधारित हैं उनको अपनाने की चेष्टा की जाए। हमने अभी एक नया प्रकरण बनाया है, पोस्टर भी छापे हैं जिनके माध्यम से हम अपने किसान भाइयों को यह पहचान करायेंगे कि उनके मित्र कीटाणु कौन से हैं और शत्रु कीटाणु कौन से है ताकि वे उनमें पहचान कर सके और हमारी कोशिश है कि हम उनका अपने यहां पैदा कर सकें ताकि उनको खेतों में छोड़ा जा सके।

श्री दाउ दयाल जोशी: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि उनका एक वक्तव्य आज ही आया है जिसमें वानस्पतिक कीटनाशियों के विषय में कहा गया है और ताकीद की गई है कि पाश्चात्य देशों से जो कृमि नाशक औषधियां आ रही है उनसे खेतों की फसलों के साथ-साथ व्यक्तियों को भी नुकसान हो रहा है, तो मेरा आपसे निवेदन यह है की नीम पर डंकल प्रपोजल के तहत विदेश की एक कम्पनी अपना अधिकार करने जा रही है, तो ऐसी स्थिति में आप नीम पर कोई योजना बनाने जा रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय: मैं आपका प्रश्न डिसअलाउ कर दूंगा।

श्री दाउ दयाल जोशी: मेरा निवेदन यह है कि बायबिडंग जो कृमि नाशक औषधि है, जिसका नाम ही जंतुनाशक है, क्या आपका डिपार्टमेंट इस पर भी कोई खोज करने जा रहा है?

|अनुवाद|

श्री एस. कृष्ण कुमार: महोदय, आज जो वानस्पतिक कीटनाशक वाणिज्यिक रुप से अर्थक्षम हैं वह तम्बाकु, पाईराक्रम और नीम हैं। मैं माननीय सदस्य से यह कहना चाहूँगा की भारत कीटनाशकों के संबंध में 95 प्रतिशत तक आत्मनिर्भर है। देश मे इस्तेमाल किये जा रहे कुल 70,000 टन कीटनाशकों में से 95 प्रतिशत कीटनाशकों का उत्पादन देश में ही होता है और केवल 5 प्रतिशत आयात होता है। डंकल प्रस्तावों का भारत में कीटनाशकों के इस्तेमाल पर किसी प्रकार का कोई प्रतिकूल प्रभाव नही पडा है क्योंकि हम आत्म-निर्भर है। जहाँ तक नये नीम कीटनाशक तैयार करने की बात है इसमें पर्याप्त सुरक्षात्मक उपाय है। हमें किसी समस्या की प्रत्याशा नहीं है लेकिन हम इसे ध्यान में रखेंगे।

|हिन्दी|

श्री बलराम जाखड़: अध्यक्ष महोदय, हमारे द्वारा नीम ऑयल बेस्ट डब्लू.एस.पी, मोना नरगोसाइट फिर नीम ऑयल बेस्ड फिर नीम गोल्ड और निम्बासोल आदि हमने कई औषधियां रजिस्टर्ड की हैं और वे प्रचलित हैं तथा उनका उपयोग हो रहा है। अभी मैं बेलगांव गया था वहां एक कम्पनी है वह बहुत अच्छा प्रचार कर रही

है और हमारा प्रयास है कि हम उसे बढ़ाएं।

[अनुवाद]

मत्स्य पत्तन/मत्स्य अवतरण केन्द्र

*** 184. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रनः**

प्रो. के.वी. थामसः

क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) देश के तटीय क्षेत्रों में मत्स्य पत्तनों और मत्स्य अवतरण केन्द्रों का राज्यवार ब्यौरा क्या हैं;

(ख) क्या कुछ और ऐसे पत्तनों और केन्द्रों की स्थापना करने का विचार है;

(ग) यदि हां, तो इनमें से प्रत्येक के लिए राज्यवार कितना धन आबंटित किया गया है तथा इन्हें कब तक चालू कर दिया जायेगा;

(घ) क्या कुछ और मत्स्य पत्तनों तथा मत्स्य अवतरण केन्द्रों की स्थापना करने से संबंधित कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन है; और

(ड.) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) से (ड.) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) सूचना अनुबन्ध में दी गई है।

(ख) जी, हाँ

(ग) आठवीं योजना (1992-97) के लिए बड़े मत्स्यन बन्दरगाहों के लिए केन्द्रीय क्षेत्र की योजना के तहत 5400 लाख रुपये और छोटे मत्स्यन बन्दरगाहों तथा मछली उतारने के केन्द्रों की केन्द्रीय प्रायोजित परियोजना के अंतर्गत 4700 लाख रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

राज्यों से समय-समय पर प्राप्त होने वाले तथा तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य प्रस्तावों पर भारत सरकार अनुमोदनार्थ विचार करती है।

(घ) और (ड.) (1) निम्नलिखित प्रस्ताव लम्बित हैं:-

708.30 लाख रुपये की लागत से गुजरात में मंग्राल मत्स्यन बन्दरगाह, चरण-II

(2) 1060 लाख रुपये की लागत से कर्नाटक में मालपे मत्स्यन बन्दरगाह, चरण-III

चालू हो चुकी/निर्माणाधीन मत्स्यन बन्दरगाहों और मछली उतारने वाले केन्द्रों की सूची (1.3.94 की स्थिति अनुसार)।

क. बड़ी मत्स्यन बन्दरगाहें

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	चालू हो चुकी	निर्माणाधीन
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	1. विशाखापटनम (चरण 1,2,3)	
उड़ीसा	1. पारादीप	
केरल	2. कोचीन (चरण-1)	2. कोचीन (चरण-2)
महाराष्ट्र	3. सैस्सून डॉक	
तमिलनाडु	3. मद्रास (चरण-1)	4. मद्रास (चरण-2)
पश्चिम बंगाल	4. रॉय-चौक	
ख. छोटी मत्स्यन बन्दरगाहें		
आन्ध्र प्रदेश	1. काकीनाड़ा	
	2. निजामापटनम	
	3. बावनापाडू	
गुजरात	1. वेरावल	1. जखाऊ
	2. मंगरौल	
	3. पोरबन्दर	
केरल	1. विजहिंजम (चरण 1 और 2)	1. विजहिंजम (चरण-3)
	2. नीन्दाकाड़ा	2. पुथिअप्पा
		3. थांगास्सेरी
		4. मुनामबम
		5. मोपला खाड़ी
		6. चौम्बल
कनार्टक	1. कारवाड़	
	2. होन्नावर	
	3. तादरी	
	4. मालपे	
	5. मंगलौर	

1	2	3
महाराष्ट्र	1. रत्नागिरी	-
उड़ीसा	1. धामरा	2. नौगढ़ (अस्तारंग)
	3. गोपालपुर	
तमिलनाडु	1. टूटीकोरिन	2. माल्लीपटनम
	1. चिन्नामुट्टम	
	3. कोडियाकराइ	4. पैझार
	5. टोण्डी	6. वाल्लीनोक्कम
पश्चिम बंगाल	1. डिघा	2. फ्रासरगंज -
अण्डमान औरा निकोबार		
दीपसमूह	1. फीनिक्स खाड़ी	-
पाण्डिचेरी	1. पाण्डिचेरी	
ग. मछली उतारने के केन्द्र		
गुजरात	1. नवापुर 2. जाफराबाद	1. पोर्ट ओंजल
	3. अम्बरगांव 4. कोलाक	2. पोर्ट राजपाड़ा
	5. हीराकोट 6. जखाऊ	3. नवबंदार
	7. वंसी-बोर्सी 8. कोसाम्बा	4. मागोड दुंगारी
	9. सचाना 10. सलाया	5. धौलई
	11. मांडवी 12. मधवाड़	6. चोरवाड़
	13. संजबेरी 14. जखाऊ-1	
	15. उबेरसदी	
महाराष्ट्र	1. करंजा 2. नवलगाँव	1. सर्जेकोटे
	3. बोर्ली मांडला 4. नन्दगांव	
	5. नुराद 6. थियोरिंडा	
	7. अजन्ला 8. अदि-उत्तमबार	
	9. अगराव 10. बोरिन	
	11. बुरोंदी 12. बगमान्डला	

1	2	3
	13. दातीवाड़े 14. दहानू	
	15. दकती-दहानू 16. खरडांडा	
	17. इक-दारा 18. मंडावी	
	19. मलगांव 20. नवापुर	
	21. ओन्नी-भाट्टी 22. थुर्लवाड़ी	
	23. थाल 24. उट्टोन 25. वाशी	
	26. वदरै 27. राजपुरी	
	28. जीवनी बुंदार 29. महीम काजवे	
कर्नाटक	1. कुंडापुर 2. भटकल	1. कोड़ीबेंगरी
	3. कगाल हेनी 4. मूलकी	
	5. गंगोली 6. सदासिवगड	
	7. बेलीफेरी 8. बेलामबर	
	9. केनी	
केरल	1. कैस्सरगोडे 2. पोनानी	1. चेत्तुवई
	3. कैन्नानोर 4. बेलियापटनम	2. चैलील कोपलापेट्ठा
	5. बेपोर 6. नीलेश्वरम	3. पुनापरा
	7. मुनक्कादावू 8. चेरूवत्थूर	4. अर्थुगल
	9. पालाकोड 10. धरमाडन	5. किलेंडी
	11. थोट्टापल्ली 12. दक्षिणी-पैरावूर 13. न्यू माहे	6. कट्टूर पोल्लाथई
	14. विजहिंजम दक्षिणी	
	15. वेल्लाइल बीच 16. वैल्लीककुनू	
	17. विजहिंजम उत्तरी	
तमिलनाडु	1. कुड्डलोर 2. नागापटीनम	1. पूमपुहार
	3. रामेश्वरम 4. पल्क खाड़ी	2. वेल्लापल्लम
	5. कोट्टईरतनम 6. इरावई	3. कोडीमुनई

1	2	3
	7. मुट्टम	4. वल्लावैल्लई
आन्ध्र प्रदेश	1. कलिंगापटनम	1. मांगीपुड़ी
उड़ीसा	1. चांदीपुर 2. सबेलिया	1. चन्द्रभागा
	3. पथारा 4. चूड़ामणी	2. पंचूविशा
	5. नायरी	3. कांसाबांस
		4. नायरी-चरण-2
		5. सोरन
		6. रूषीकुल्या
		7. पालौर
		8. तलचुआ
		9. जाम्बु
		10. टांटियापाल
		11. खारनासी
		12. बहाबलपुर
		13. सौराला
		14. बांदरा
		15. खंडियापटना
पश्चिम बंगाल	1. नामखाना 2. जालडा	1. शौला
	3. न्यू जालडा 4. खारपई	2. मदनगंज
	5. कलीनगर 6. बामानगर	3. ब्रजोबल्लवपुर
	7. गणेशपुर 8. अखोयनगढ़	
	9. जूनापुट	
पाण्डिचेरी	1. माहे	-
लक्षद्वीप	1. कावारत्ती 2. मिनिक्की	-
	3. अगाथी	

सार

बन्दरगाहों का वर्ग	चालू हो चूकी (संख्या)	निर्माणाधीन (संख्या)	कूल
बड़ी मत्स्यन बन्दरगाहें	4	4	0
छोटी मत्स्यन बन्दरगाहें	26	9	35
मछली उतारने के केन्द्र	98	37	135

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रनः क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जान सकता हूँ कि क्या किसी राज्य सरकार ने उन मत्स्य पत्तन परियोजनाओं संबंधी कार्य को शुरू करने में विलम्ब किया है जिनको केन्द्र सरकार द्वारा पहले ही स्वीकृति दी जा चुकी थी जिसके परिणाम स्वरुप लागत मे वृद्धि हो गई और समस्याएं भी उत्पन्न हुई? इस संबंध में, मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या राज्य सरकारों को निर्दिष्ट समय के भीतर कार्य शुरू करने हेतु कोई निर्देश दिए गए हैं।

श्री एस. कृष्ण कुमारः जहां तक बडे मत्स्य पत्तनों, जिसके लिए केन्द्र सरकार द्वारा सौ प्रतिशत धन उपलब्ध कराया जाता है, का संबंध है, इसमें कोई असाधारण विलम्ब नहीं हुआ है क्योकि ये बड़े मत्स्य पत्तन संबंधित पोर्ट ट्रस्टों द्वारा कार्यान्वित किये जाते हैं और उनके पास आवश्यक भूमि तथा संगठनात्मक सुविधायें उपलब्ध है। हम उनको धन उपलब्ध कराते हैं और वे परियोजनाओं को कार्यान्वित करते हैं। जहां तक लघु मत्स्य पत्तनों का संबंध है अधिकांशतः सभी स्वीकृत परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ है क्योंकि ये 50 प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं है और शेष 50 प्रतिशत धन राज्य सरकार की ओर से प्राप्त होता है। प्रायः राज्य सरकारों के पास आवश्यक संसाधन नहीं होते हैं अथवा बजट में उसका प्रावधान नहीं होता है। दूसरे, भूमि अधिग्रहण के संबंध में विलम्ब होता है और तीसरे भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया से प्रभावित लोगों के विस्थापन ओर पुनर्वास के कारण भी विलम्ब हो जाता है। अतः ये विलम्ब स्थानीय हैं और ये किसी विशिष्ट-राज्य से संबंधित नहीं है। इस तरह के विलम्ब लगभग सभी राज्यों में होते हैं। यह हमारा सतत प्रयास रहा है कि हम यह सुनिश्चित करें कि योजनाएं जहां तक संभव हो शीघ्रता से पूरी कर दी जाएं।

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रनः क्या माननीय मंत्री महोदय इस माननीय सदन को यह आश्वासन देंगे कि जिन राज्यों में चल रही परियोजनाओं को पूरा करने में अत्यन्त विलम्ब किया है, उन राज्यों से मत्स्य पत्तनों की स्थापना के लिए प्राप्त आवेदन पत्र केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकार नहीं किये जायेंगें?

श्री एस. कृष्ण कुमारः मैं नहीं समझता कि सरकार माननीय सदस्य के सुझाव को स्वीकार करेगी क्योंकि और अन्य पत्तनों के लिए बजट में धन का प्रावधान है और हमें अपने कार्यक्रम के अनुसार काम करते रहना है। विभिन्न राज्यों से प्राप्त अनेकों श्रेष्ठ आवेदन लम्बित पड़े हुए हैं। इन आवेदनों पर प्रौद्योगिकी-आर्थिक व्यवहार्यता संबंधी अध्ययन किया जाना है और जब ये आवेदन केन्द्र सरकार के समक्ष प्रस्तुत होंगे तो हम उनको स्वीकृति देने से केवल इस कारण से इंकार नहीं कर सकते कि कुछ सरकारों ने कुछ परियोजनाओं को पूरा करने में विलम्ब किया है। भारत सरकार के स्तर पर धन अथवा निधि का होना कोई रूकावट नहीं है। अतः मैं नहीं

समझता कि माननीय सदस्य का सुझाव मान लिया जाए। यह सुनिश्चित करना हमारा प्रयास रहेगा कि परियोजनाओं में तेजी लाई जाए। जो नयी परियोजनाएं प्रस्तुत होंगी, उनका गुण-दोष के आधार पर निर्णय करना होगा।

प्रो. के.वी. थामस: मेरा निर्वाचन क्षेत्र कोचिन मत्स्य पालन, मत्स्य प्रसंस्करण एवं निर्यात के प्रमुख केन्द्रों में से एक है। कोचिन में पहले से ही एक प्रमुख मत्स्य पत्तन मौजूद है। मूनाम्बम में भी एक और मत्स्य पत्तन है जो कि निर्माणाधीन है। कोचिन के वर्तमान मत्स्य पत्तन के आधुनिकीकरण एवं विस्तार के लिए कौन से कदम उठाए जा रहे है और साथ ही मुनाम्बम में दूसरे मत्सय पत्तन के संबंध में क्या प्रगति हुई है?

श्री एस. कृष्ण कुमार: महोदय, कोचिन प्रमुख पत्तनों में से एक है जिसके लिए एक प्रमुख मत्स्य पत्तन की स्वीकृति भी दी गई थी। प्रथम चरण मत्स्य पत्तन का निर्माण कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और कई वर्षो से यह कार्यरत है। हमने केन्द्रीय योजना के तहत दिसम्बर, 1993 में 77 लाख रुपये की लागत से कोचीन मत्स्य पत्तन चरण-दो को स्वीकृति दी है इसके लिए 40 लाख रुपये दिए गए हैं। हाल ही मैं उन्होंने इस कार्य के लिए निविदा जारी की है और इस संबंध में सर्वेक्षण एवं अवभूमि परीक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है। द्वितीय चरण पत्तन परियोजना प्रगति पर है। हमारे पास फोर्ट कोचिन स्थित कोचिन परियोजना के तृतीय चरण को स्वीकृति देने की योजना भी है। यह प्रौद्योगिकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन के चरण पर है।

जहाँ तक मूनाम्बम का संबंध है, भूमि अधिग्रहण का कार्य लगभग समाप्त हो चुका है। ब्रेक वाटर तक पहुँचने के लिए सड़क का निर्माण भी किया जा चुका है। दक्षिण ब्रेक वाटर 210 मीटर तक व्याप्त है और उत्तर ब्रेक वाटर 600 मीटर तक व्याप्त है। पुल का निर्माण शुरू हो चुका है और कार्य निर्माणाधीन है। कैन्टीन सेवायें, प्रोविजन स्टोर, प्रशासनिक कार्यालय आदि के संबंध में भी कार्य प्रगति पर है। अतिरिक्त कार्य के लिए निविदाएं जारी की गई हैं। इस हेतु भारत सरकार ने 227 लाख रुपये आबंटित किए हैं।

अघटन व्यय 435 लाख रुपये है। इस संबंध में और धन राशि अनुरोध करने पर तथा भारत सरकार के इस बात से संतुष्ट होने पर जारी की जायेगी कि कार्य में पर्याप्त प्रगति हुई है।

श्री राम नाईक: महाराष्ट्र का एक लम्बा तटीय क्षेत्र है और यह मछली पकड़ने के प्रमुख क्षेत्रों में से एक है बताया गया है कि मछली पकड़ने के प्रमुख बन्दरगाहों की श्रेणी में सैसून गोदी का निर्माण किया जा रहा है।

सैसून गोदी एक बहुत प्रसिद्ध गोदी है। वहाँ पर बहुत लम्बे समय से मछली पकड़ने का काम होता आया है। मै यह जानना चाहता हूँ कि यह परियोजना अभी तक पूरी क्यों नहीं हुई, इसके क्या कारण हैं, इसके कब तक पूरा होने की संभावना है और उसकी लागत कितनी होगी।

श्री एस० कृष्ण कुमार: महोदय, सैसून गोदी मत्स्य ग्रहण बंदरगाह परियोजना को 1977 में मंजूरी दी गई थी। इसकी अनुमानित लागत 825 करोड़ रुपये थी, यह निर्माणाधीन है। हमने इस संबंध में मुम्बई पत्तन न्यास को 623 लाख रुपये पहले ही जारी कर चुके हैं। इस परियोजना की अनुमानित लागत में मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा संशोधन किया जा रहा है। हमने बन्दरगाह के निर्माण - कार्य की प्रगति पर निगरानी रखने और उसकी पुनरीक्षा करने के लिए एक केन्द्रीय निगरानी समिति गठित की है।

श्री राम नाईक: महोदय, मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया। यह परियोजना 1977 में शुरू हुई थी और अभी तक पूरी नहीं हुई। इसके पूरा न होने के क्या कारण हैं।

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़): इसलिए हमने कार्य की निगरानी के लिए एक निगरानी समिति गठित की है। हमने पैसा पहले ही जारी कर दिया है। यह मुम्बई पत्तन न्यास को पहुँच चुका है। हम उन्हें लिख रहे हैं। हम इस पर निगरानी रखने की कोशिश कर रहे हैं। इस तरह के विलम्ब मैं भी पसंद नही करता विलम्ब होंने से कीमतें बढ़ जाएगी।

श्री राम नाईक : आप व्यक्तिगत रूचि लीजिए और कुछ कीजिए।

[हिन्दी]

भारत आस्ट्रेलिया सहयोग

*** 185. +श्रीमती शीला गौतम:**

श्री राजेश कुमार:

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

(क) क्या भारत और आस्ट्रेलिया ने पर्यावरण के विभिन्न क्षेत्रों में आपसी सहयोग के लिए एक संयुक्त कार्यदल गठित किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उक्त दल के सदस्यों के नाम तथा कार्य क्या हैं?

[अनुवाद]

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी नहीं। (ख) प्रश्न नहीं उठता।

मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्य का मतलब आस्ट्रिया से हैं। यह किसी तरह से आस्ट्रेलिया छप गया है। मैं आस्ट्रेलिया से संबंधित उत्तर दे रहा हूँ। लेकिन यदि यह आस्ट्रिया से संबंधित है तो मैं उसका भी उत्तर देने का इच्छुक हूँ।

[हिन्दी]

श्रीमती शीला गौतम: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूँ कि क्या आस्ट्रेलिया तथ्य अन्वेशी मिशन ने हाल ही में भारत का दौरा किया था? यदि हाँ तो क्या आस्ट्रेलिया पर्यावरण सम्बन्धी योजनाओं में व्यापक आर्थिक सहयोग के क्षेत्र में भारत को अपनी सहायता के दायरे में शामिल करने के लिए सहमत हो गया है? यदि हां तो प्रदूषण नियंत्रण के मामलें में आस्ट्रेलिया द्वारा भारत को किस प्रकार की सहायता उपलब्ध कराये जाने की सम्भावना है?

श्री कमल नाथ: माननीय सदस्या का प्रश्न था कि आस्ट्रेलिया के सम्बन्ध में कोई ज्यौंट वर्किंग ग्रुप है? मैंने उसके जवाब में कहा है कि कोई वर्किंग ग्रुप नहीं है।

श्रीमती शीला गौतम: क्या वह भारत में आया था?

श्री कमल नाथः आस्ट्रेलिया के प्रधानमंत्री जब यहां आये थे तो एक एग्रो क्लाइमैटिक इनीशेटिव किया गया था। इसमें वेस्ट मैनेजमैंट टैक्नॉलजी के एक प्रोजैक्ट पर चर्चा हुई थी। अभी बातचीत चल रही है, लेकिन ऐसा कोई समझौता नही हो सका है। आज के दिन आस्ट्रेलिया के साथ ऐसी कोई चर्चा नहीं चल रही है जिसके द्वारा पर्यावरण के क्षेत्र में कोई समझौता हुआ हो।

श्रीमती शीला गौतमः माननीय अध्यक्ष महोदय, क्या देश के कुछ क्षेत्रों की जांच करने के बाद आस्ट्रेलिया मिशन ने हैदराबाद में हुसैन सागर झील की पारिस्थितिक बहाली शुरू करने के लिए एक परियोजना प्रस्तावित की है? यदि हां तो यह परियोजना किस चरण में है? दूसरा प्रश्न यह है कि क्या इस समय देश में आस्ट्रेलिया की सहायता से प्रदूषण नियंत्रण के संबंध में राज्यवार कौन-कौन सी परियाजनाये चलायी जा रही हैं? इन पर कितनी धनराशि खर्च की जायेगी और योजनायें इस समय किस चरण में हैं?

[अनुवाद]

श्री अध्यक्ष महोदयः ठीक है, आपने उत्तर दे दिया लेकिन आप उसको दोहराएंगे,

[हिन्दी]

श्री कमल नाथः जैसा कि मैंने कहा कि वेस्ट मैनेजमैंट टैक्नॉलाजी की योजना पर चर्चा चल रही है।

श्रीमती शीला गौतमः हैदराबाद के बारे में बता दीजिए।

श्री कमल नाथः आस्ट्रेलियन सरकार को इसमें कंसलटैंट एप्योन्ट करने है। इंजिनियरिंग डिजाइन और टैक्निकल बातों को खत्म करके एक योजना बनाये जाने की आवश्यकता है।

जो वेस्ट मैनेजमैंट टैक्नोलौजी का प्रोजैक्ट है, वह हुसैन सागर का ही है। बाकी ऑस्ट्रेलिया और अपने देश में क्या है, उसका जवाब माननीय सदस्या को वित्त मंत्रालय देगा।

श्री राजेश कुमारः मंत्री जी ने बताया कि कोई वार्ता नही हुई है, जैसा कि प्रश्न में था। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि फ्रांस और जर्मनी के साथ भारत सरकार की बातचीत हुई है तो क्या ऑस्ट्रेलिया के साथ भी भारत सरकार बातचीत करने का विचार रखती या नहीं?

श्री कमल नाथः फ्रांस और जर्मनी के साथ कई बार बातचीत हुई है। जहां तक ऑस्ट्रेलिया के साथ बातचीत का प्रश्न है, मैंने खुद उनके मंत्री से इस बात पर कई बार चर्चा की है पर अभी तक कोई ऐग्रीमैंट, जो बॉयलेटरल बैसेस पर हो, नही हो पाया है। .....**[व्यवधान]**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदयः मैं समझता हूँ कि आपने इस प्रश्न का उत्तर दे दिया है।

समेकित मुर्गी-पालन विकास परियोजनाएं

***186. डा० कृपासिन्धु भोई :** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कुछ सपेकित मुर्गी - पालन विकास परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान की है;

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

(ग) इस प्रयोजन के लिए सरकार द्वारा राज्य-वार दी गई सहायता का ब्यौरा क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) जी, नही। (ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[अनुवाद]

डा० कृपासिन्धु भोई: कृषि संबंधी हर प्रश्न पर मंत्री जी का उत्तर है :'प्रश्न नहीं उठता' और 'जी, नहीं,'। परन्तु समाचार-पत्रों में बार-बार यह छपा है कि सरकार एकीकृत मुर्गीपालन विकास परियोजना के लिए दृढ़ संकल्प है। लेकिन मंत्री जी ने इस बात से इंकार किया है। अत: मैं इस आधार पर मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या वह ऐसा सोच रहे हैं कि उत्तर-दक्षिण के कुछ क्षेत्रों की भूभौतिक स्थिति के आधार पर विभिन्न राज्यों में अनुसंधान केन्द्र शुरू करने होंगे। दक्षिण महाराष्ट्र में वे आमतौर पर गोम्बरोरू की बीमारी से प्रभावित होती हैं और उसके बाद वे उनके खून की जाचं शुरू करते हैं। इसके आधार पर, उत्तर में आद्रता के कारण गर्मियों और मानसून के दौरान वे इस बीमारी से प्रभावित होती हैं। अत: इस आधार पर क्या वह यह सोच रहे है कि राज्य सरकारों को अनुसंधान कार्य के लिए धन उपलब्ध कराना चाहिए और इस तरह की परियोजनाओं को विभिन्न राज्यों में कैसा लागू किया जाना चाहिए?

श्री एस० कृष्ण कुमार: जहां तक अनुपूरक प्रश्न के पहले भाग का संबंध है, मैंने उसका उत्तर दे दिया है मैंने कहा है कि 'नहीं' सरकार एकीकृत मुर्गीपालन विकास परियोजनाओं को सीधे धन उपलब्ध नहीं करवाती है। 1992-93 तक हमारे पास दो योजनाएं थीं, लेकिन योजना आयोग के निर्देशों के अनुसार हमने दोनों केन्द्र प्रायोजित योजनाएं राज्य सरकारों को दे दी हैं; उन्हे राज्य सरकारों को हस्तांतरित कर दिया गया है। अब, राष्ट्रीय विकास सहकारी समिति, सहकारी क्षेत्र में एकीकृत मुर्गीपालन विकास परियोजनाओं को धन उपलब्ध करवाती है। जो कार्य किया जा चुका है, उसके बारे में मेरे पास पूरे आंकड़े हैं। मुर्गीपालन विकास का कार्य केवल केन्द्र सरकार द्वारा ही नही किया जाता है बल्कि राज्यों द्वारा भी किया जाता है। राज्यों के पास मुर्गीपालन और पशुपालन विभाग के अंतर्गत अनुसंधान और विकास कार्यक्रम है। जहां तक केन्द्र सरकार का संबंध है, हमारे पास मुर्गी उत्पादन के लिए और उन्हें सेंट्रल ड्रग फार्म में वितरित करने के लिए चार फार्म हैं, और तीन फील्ड एनालिटिक प्रयोगशालाएं हैं, एक मुर्गीपालन प्रशिक्षण संस्थान और चार सांयोगिक प्रतिचयन प्रयोगशालाएं हैं। ये आधारभूत सुविधाएं हैं।

बीमारी के बारे में मेरे पास ब्यौरे हैं। सरकार इस बीमारी से अवगत है। हमने इस बीमारी को कम करने के लिए अनेक उपाय किए हैं। इस क्षेत्र में अनुसंधान कार्य भी चल रहा है।

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़): चूंकि डा० भोई ने इसमें विशेष रूचि ली है, इसलिए मैं बता दूं कि 10.97 करोड़ रुपये की कुल लागत से पुरी में एक ढेंकानाल में तीन, गंजाम में तीन, सम्बलपुर में दो और सुन्दर गढ़ में एक, कुल दस एकीकृत परियोजनाएं अवस्थित करने का प्रस्ताव था।

एन सी डी सी ने 1993 में कुल 335.80 लाख रुपये की लागत से पुरी, गंजाम और सम्बलपुर के लिए एक-एक परियोजना मंजूर की, इसमें एन.सी.डी.सी. की सहायता राशि का हिस्सा 319.01 लाख रुपये है, राज्य

सरकार ने अभी तक, इन परियोजनाओं के लिए कोई सहायता नहीं दी है और एन डी सी से प्रतिपूर्ति की मांग की है। शेष परियोजना के लिए राज्य सरकार को परामर्श दिया गया है कि वह निर्धारित मूल्य के लिए सहमत हो जाये और सर्वमति-वार प्रस्ताव प्रस्तुत करें। उनकी अभी तक प्रतीक्षा की जा रही है। समितियां पंजीकृत नहीं हुई हैं। मैं यह कह सकता हुँ कि जो जरूरत है हम उससे बहुत अच्छी तरह से भिज्ञ हैं और डा० भोई को इस संबंध में राज्य सरकार के साथ पहल करनी चाहिए।

डा० कृपासिन्धु भोई: मैं मंत्री महोदय का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने सभा में सभी सदस्यों के लाभ के लिए उत्तर दिया। लेकिन में पुनः बेंगलूर के नजदीक स्थापित किए जाने वाला संभावित ग्लोबल पोल्ट्री इन्स्टीट्यूट के बारे में जानना चाहता हूँ कि इसके क्या कार्य होगें।

अंतर्राष्ट्रीय रुप से प्रसिद्ध पोल्ट्री विशेषज्ञ डा० पाण्डा ने ब्यौरे दे दिए हैं लेकिन अभी यह संदेहास्पद है कि वह परियोजना कहां पर होगी। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या इसे आठवीं पंचवर्षीय योजना या नोवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाएगा या नहीं।

श्री बलराम जाखड़: मैं आपको बाद में बता दूँगा।

[हिन्दी]

श्रीमती गिरिजा देवी: अध्यक्ष महोदय, कुक्कुट पालन में असीम क्षमता का उत्पादन हो सकता है, विदेशी मुद्रा के सम्बन्ध में इस तरह का बयान कई बार हम लोगों ने पढ़ा है, भले ही मंत्री जी के उत्तर में न आया हो लेकिन आश्वासन और अपनी व्याख्या दी है कि कई जगह है। मैं बिहार के बारे में खास तौर पर यह पूछना चाहती हूँ, जहाँ बेकारी, बेराजगारी भी है और कुक्कुट पालन की असीम क्षमताऐ है। केवल वहां पर कुक्कुट पालन के लिए पेरेण्ट स्टाक उपलब्ध कराने की दिशा में आप कौन सी कार्रवाई करने जा रहे हैं?

श्री बलराम जाखड़: यह तो स्टेट्स परा मुनहसर है। वह अपनी स्कीम दें तो हम उसकी पालन करेंगे और फिर जितनी मदद हो सकती है, वह करेंगे। अध्यक्ष महोदय, मैं आपको और सभा को ...

श्री सूरज मंडल: ट्राइबल सब-प्लान में भी मुर्गी और बकरी पालन के लिए कितना पैसा देते हैं, वह बताइये?

श्री बलराम जाखड़: यह हम आपके लिए करना चाहते है। आप जितना फायदा उठा सकते हैं, वह उठाइये। हम पूरी मदद करने के लिए तैयार हैं। इतना ही नहीं, मैं समझता हूँ कि यह एम्पलायमेंट के लिए एक बड़ा साधन होगा। इसके लिए हम कोशिश कर रहे है कि यह सिर्फ हमारे लिए नहीं, पूरे देश के लिए एम्पलायमेंट का एक साधन बने, समृद्धि का साधन बने लेकिन यह स्टेट्स पर मुनहसर करता है। आप स्कीम बनाइये, हम मदद करेंगे।

[अनुवाद]

खाद्यान्न उत्पादन

*** 188. +श्री एस.एम. लालजॉन बाशा:**

डा० के.वी.आर. चौधरी:

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

(क) 1993-94 मे खरीफ और रबी के मौसमों में अलग-अलग फसल-वार और राज्य-वार कुल कितने खाद्यान्न का उत्पादन हुआ;

(ख) गत दो वर्षो की तुलना में उत्पादन में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई;

(ग) किन राज्यों में उत्पादन काफी कम/फालतू हुआ;

(घ) क्या उत्पादन में कमी का खाद्यान्न की कीमतों पर तथा सुरक्षित भंडार पर कोई प्रभाव पड़ा है;

(ड.) यदि हां, तो इस प्रभाव को समाप्त करने के क्या कदम उठाए जायेंगे;

(च) वर्ष 1991-92, 1992-93 और 1993-94 के मध्य में अनुमानित जनसंख्या के आधार पर प्रति व्यक्ति कितना खाद्यान्न उपलब्ध था; और

(छ) खाद्यान्न की प्रति व्यक्ति उपलब्धता में कमी के क्या कारण हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) से (छ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

(क) 1993-94 के लिए विभिन्न फसलों से संबंधित अंतिम अनुमान अभी राज्यों से देय नहीं हुए हैं। बहरहाल, वर्तमान मूल्यांकन के अनुसार 1993-94 के लिए खाद्यान्न उत्पादन के राज्यवार, फसलवार और मौसमवार अन्तिम अनुमान अनुबंध में दिए गए हैं।

(ख) खाद्यान्न के उत्पादन में वर्ष 1991-92 की तुलना में चालू वर्ष अर्थात 1993-94 में 6.4 प्रतिशत की कमी होने की सम्भावना हैं

(ग) वर्ष 1991-92 की तुलना में विगत दो वर्षो, अर्थात, 1993-94 तथा 1992-93 के दौरान खाद्यान्न उत्पादन में आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, पश्चिम बंगाल तथा उत्तर प्रदेश को छोड़कर अधिकांश राज्यों में सामान्यत: वृद्धि हुई है। उक्त राज्यों में खाद्यान्न उत्पादन में नाममात्र की कमी हुई।

(घ) जी, नहीं। खाद्यान्न की कीमतों और इसके बफर स्टाक पर कोई बुरा प्रभाव नहीं हुआ हैं।

(ड.) प्रश्न ही नहीं उठता।

(च) वर्ष 1991, 1992 तथा 1993 में खाद्यान्न की प्रतिव्यक्ति सकल उपलब्धता क्रमश: 186.2, 171.5 तथा 170.0 किलोग्राम प्रतिवर्ष थी।

(छ) विगत दो वर्षो के दौरान खाद्यान्न की प्रतिव्यक्ति सकल उपलब्धता में हुई मामूली कमी का कारण खाद्यान्न का उत्पादन अपेक्षाकृत कम होना है।

अनुबंध

(हजार टन)

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	चावल			गेहूं	ज्वार			बाजरा	मक्का			रागी	छोटे कदन्न	जौ
	खरीफ	रबी	कुल		खरीफ	रबी	कुल		खरीफ	रबी	कुल			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
आन्ध्र प्रदेश	5690	2300	7990	10	360	500	860	100	660	150	810	112	52	–
असम	3090	250	3330	100	–	–	0	–	10	–	10	–	5	–
बिहार	4500	150	4650	3850	2	–	2	4	600	750	1350	90	39	35
गुजरात	720	–	720	1450	198	90	288	760	325	–	325	23	15	–
हरियाणा	2050	–	2050	–	7500	30	–	30	326	35	–	35	–	–
हिमाचल प्रदेश	105	–	105	600	–	–	0	–	670	–	670	5	10	42
जम्मू व कश्मीर	720	–	720	330	–	–	0	10	605	–	605	–	6	6
कर्नाटक	2055	650	2705	150	781	900	1681	192	816	128	944	1567	72	–
केरल	900	180	1080	–	2	–	2	–	–	–	–	1	1	–
मध्य प्रदेश	5620	–	5620	5200	1375	10	1385	125	1500	–	1500	6	305	86
महाराष्ट्र	2350	50	2400	900	4040	1750	5790	1500	250	30	280	250	142	2
उड़ीसा	6220	500	6720	60	20	–	20	6	210	15	225	220	40	–
पंजाब	7000	–	7000	12100	–	–	0	8	450	–	450	–	–	115
राजस्थान	140	–	140	4700	415	–	415	1865	1300	–	1300	–	12	360
तमिलनाडु	5200	1400	6600	–	338	450	788	250	47	23	75	300	100	–
उत्तरप्रदेश	9000	7	9007	19200	435	–	435	850	1700	–	1700	200	267	730
पश्चिम बंगाल	8700	2900	11600	600	–	–	0	–	145	–	145	14	4	3
अन्य	1450	110	1560	150	6	–	6	4	175	–	175	14	30	–
अखिल भारत	65500	8497	75997	56900	8002	3700	11702	6000	9498	1101	10599	2802	1100	1497

राज्य/संघ	मोटे अनाज			तुर	अन्य खरीफ दालें	चना	अन्य रबी दालें	खरीफ दाले	रबी दालें	कुल दालें	खरीफ खाद्यान्न	रबी खाद्यान्न	कुल खाद्यान्न
	खरीफ	रबी	कुल										
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
आन्ध्र प्रदेश	1284	650	1934	103	200	40	450	303	490	793	7277	3450	10727
असम	15	0	15	4	–	2	50	4	52	56	3099	402	3501
बिहार	735	785	1520	80	78	149	530	158	679	837	5393	5454	10857
गुजरात	1321	90	1411	320	150	110	5	470	115	585	2511	1655	4166
हरियाणा	391	120	511	50	5	300	15	55	315	370	2496	7935	10431
हिमाचल प्रदेश	685	40	725	–	13	1	2	13	3	16	803	645	1446
जम्मू व कश्मीर	621	6	627	–	17	–	4	17	4	21	1358	340	1698
कर्नाटक	3428	1028	4456	137	205	81	61	342	142	434	5825	1970	7995
केरल	4	0	4	–	4	–	14	4	14	18	908	194	1102
मध्य प्रदेश	3311	96	3407	525	260	1900	500	785	2400	3185	9716	7696	17412
महाराष्ट्र	6182	1782	7964	820	830	350	40	1650	390	2040	10182	3122	13304
उड़ीसा	496	15	511	130	250	27	730	380	757	1137	7096	1332	8428
पंजाब	458	115	573	9	49	18	7	58	25	63	7516	12240	19756
राजस्थान	3592	360	3952	13	450	1000	40	463	1040	1503	4195	6100	10295
तमिलनाडु	1035	478	1513	100	325	3	–	425	3	428	6660	1881	8541
उत्तरप्रदेश	3452	730	4182	700	100	1000	900	800	1920	2700	13252	21557	35089
पश्चिम बंगाल	163	3	166	4	47	19	120	51	139	190	8914	3642	12556
अन्य	229	0	229	4	20	2	28	24	30	54	1703	290	1993
अखिल भारत	27402	6293	33700	2999	3003	5002	3496	6002	8498	14500	98994	80193	179097

[हिन्दी]

श्री एस.एम. लालजान बाशा: अध्यक्ष जी, मंत्री जी के बयान के अनुसार 1992-93 और 1993-94 में फूडग्रेन्स का एवरेज प्रोडक्शन आन्ध्र प्रदेश, कर्नाटक, वैस्ट बंगाल और उत्तर प्रदेश में कम हो गया है। इनके उत्तर से यह जानकारी मिलती है कि आपकी जो पालिसी है और फर्टिलाइजर पर जो सब्सिडी..

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत अच्छा प्रश्न है। आप आन्ध्र प्रदेश तक उसको सीमित मत रखिए और जल्दी-जल्दी प्रश्न पूछिये ताकि थोड़े टाइम में और लोग भी प्रश्न पूछ सकें।

श्री एस.एम. बाशा: आन्ध्र प्रदेश में प्रोडक्शन कम होने की वजह क्या है? फर्टिलाइजर की वजह से प्रोडक्शन कम हो गया है तो प्रोडक्शन बढ़ाने के लिए आपने फार्मर्स को छूट देने के लिए कुछ योजना बनाई है?

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार: महोदय, यह सही है कि इस तथ्य के बावजूद कि 1991-92 से 1993-94 की अवधि के दौरान खाद्यान्न उत्पादन में जो वृद्धि हुई, पिछले वर्ष उसमें 1992-93 के अब तक के रिकार्ड उत्पादन की तुलना में कुछ गिरावट आई हैं।

आंध्र प्रदेश पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश जैसे राज्यों कों 1993-94 के दौरान खाद्यान्न उत्पादन में कुछ गिरावट आई है। 1993-94 के दौरान खाद्यान्न उत्पादन में गिरावट आने का मुख्य कारण जून से सितम्बर तक के दौरान मानसून की बारिश, देश के अनेक भागों में बाढ़ इत्यादि के कारण प्रभावित हुई है, बिहार और उत्तर प्रदेश में मौसम के पूर्वाध में बारिश कम हुई और उत्तर-पश्चिम भारत में अगस्त और सितम्बर 1993 के मध्य तक लम्बा समय शुष्क रहा। पिछले कुछ वर्षो के दौरान उर्वरकों के उपयोग में अपेक्षाकृत कम वृद्धि होने मे भी खाद्यान्न उत्पादन में कुछ कमी आई है। ..[व्यवधान]

[हिन्दी]

श्री एस.एम. लालजान बाशा : यह जो आपकी नयी पॉलिसी है इसमें फर्टिलाइजर इतना इन्क्रीस हो गया, जो दो सौ रुपये का बोरा था वह आज पांच सौ रुपये तक मिलता है, तो इसलिए इसको कुछ कम करके प्रोडक्शन बढ़ाने की कोई योजना बनाइये।

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : अध्यक्ष महोदय, उसको कंपनसेट करने के लिए जो रेम्यूनरेटिव प्राइस दी गई है उनका अनुपात इनके अनुपात से ज्यादा है, मैं जानता हूँ। इसका मुझे ख्याल था और मैंने कहा भी है, इस बात की चेष्टा भी की जा रही है कि फर्टिलाइजर यूस में थोड़ा इमबेलेंस आ गया है, क्योंकि डीएपी और एमओपी का थोड़ा कम हो गया है। यूरिया ज्यादा इस्तेमाल हुआ है क्योंकि उसकी कीमत कम हो गई है, इसलिए यह भी ठीक नहीं हुआ। इस अनुपात को समतल ला करके किसानों को समझाने की चेष्टा की जायेगी कि इस हिसाब से करें जिससे किसान की उत्पादकता बनी रहे और काम ठीक चले।

[अनुवाद]

डा० के०वी०आर० चौधरी: मंत्री महोदय ने वक्तव्य में उल्लेख किया है कि 1991, 1992 और 1993

के दौरान प्रति व्यक्ति खाद्यान्न की उपलब्धता क्रमशः 186.2, 171.5 और 170 किलोग्राम थी यह हर वर्ष घट रही है। जनसंख्या हर वर्ष बढ़ रही है लेकिन प्रतिव्यक्ति खाद्यान्न उपलब्धता घट रही है। मैं जानना चाहता हूँ कि वह खाद्यान्न उत्पादन में तथा प्रति व्यक्ति खपत में भी वृद्धि करने के लिए क्या उपाय कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदयः अच्छा प्रश्न हैं

श्री बलराम जाखड़ः प्रश्न खाद्यान्नों की उपलब्धता के बारे में हैं। हमारे पास खाद्यान्नों का 22 मिलियन टन से अधिक का प्रचुर भण्डार है। प्रश्न यह है कि कैलोरी प्रभाव क्या है। आज हम 1200 कैलोरी प्रति व्यक्ति से 2400 कैलोरी प्रति व्यक्ति तक पहुँच गए हैं। कमी होने का कोई प्रश्न नहीं है। केवल भोजन की गुणवत्ता सुधारने का प्रश्न है। लेकिन लगभग 20 मिलीयन आबादी हर वर्ष बढ़ जाती है और हमें यह देखना है कि हमें सिंचाई क्षमता बढ़ानी है। इसीलिए मैं सिंचाई क्षमता में वृद्धि करने की कोशिश कर रहा हूँ और इस काम के लिए 50 प्रतिशत राजसहायता दी जा रही है, ड्रिप और स्प्रिकंलर सिंचाई के प्रचार के लिए राजसहायता दी जा रही है ताकि हम जल का अधिकाधिक सीमा तक उपयोग कर सकें।

श्री एस०एम० लालजॉन वाशाः अध्यक्ष महोदय, दूसरा अनुपूरक प्रश्न ...

अध्यक्ष महोदयः आपके पास केवल एक ही अनुपूरक प्रश्न है।

श्री जसवन्त सिंहः मुख्य प्रश्न के संबंध में दिया गया विवरण भ्रामक और विरोधाभासी दोनों ही है। दो बार कहा गया है कि खाद्यान्नों का उत्पादन बढ़ गया है; जबकि ऐसा इंगित किया गया है कि प्रतिव्यक्ति शुद्ध उपलब्धता में वास्तव में लगभग 6 से 7 प्रतिशत की कमी आई है, इसका कम उत्पादन होना बताया गया है। अतः मंत्री महोदय को पहले इसे ठीक करना चाहिए और दूसरी बात यह स्पष्ट करनी चाहिए कि यदि खाद्यान्न की शुद्ध उपलब्धता 6 से 7 प्रतिशत कम हो गई है तो 22 मिलियन टन का सुरक्षित भण्डार होने का क्या औचित्य है? सुरक्षित भण्डारों से खाद्यान्न क्यों नहीं उठाया जाता हैं, ताकि खाद्यान्न की प्रतिव्यक्ति उपलब्धता कम न हो?

श्री बलराम जाखड़ः यह एक आसान प्रश्न है और मैंने इसका उत्तर दे दिया है। भण्डार उपलब्ध है और खाद्यान्न जारी किया जा रहा है। खाद्यान्न की जरा भी कमी नहीं है। यह प्रश्न तो ऐसा है कि आप लोगों को उनकी आवश्यकता से अधिक नहीं खिला सकते हैं; क्योंकि कैलोरी खपत उससे बहुत अधिक है, यह दुगनी है। यह पहले 1200 कैलोरी की तुलना में आज 2400 कैलोरी हैं

श्री जसवन्त सिंहः हम वृद्धि की बात नहीं कर रहे हैं। हम शुद्ध उपलब्धता की बात कर रहे हैं और मंत्री जी के अपने आंकड़ो के हिसाब से पिछले तीन वर्षो में शुद्ध उपलब्धता में 6 से 7 प्रतिशत कमी आई है। मैं यह पूछ रहा हूँ कि जब सरकार के पास सुरक्षित भण्डार हैं तो यह कमी क्यों आई है?

श्री बलराम जाखड़ः इसका कोई प्रश्न नहीं है।

श्री एस० कृष्ण कुमारः प्रति व्यक्ति उपलब्धता निरन्तर बढ रही है।... **[व्यवधान]**

श्री जसवन्त सिंहः यह कितनी बढ़ी है?

श्री एस० कृष्ण कुमार: 1992-93 में यह नीचे आ गई।

श्री जसवन्त सिंह: अध्यक्ष महोदय, मुझे आपत्ति है। उन्होंने लिखित उत्तर में यह बात स्वयं स्वीकार की है।... **[व्यवधान]**

श्री एस० कृष्ण कुमार: कमी आई है। हमने यह बात स्वीकार की है कि अब तक के रिकार्ड उत्पादन अर्थात 1992-93 के उत्पादन की तुलना में उत्पादन में कमी आई है। जनसंख्या मिश्रित दर से 2.2 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है लेकिन खाद्यान्न उत्पादन 2.97 प्रतिशत की दर से बढ़ रहा है अत: जहां तक भारत में कृषि का संबंध है खाद्यान्न उत्पादन में हो रही वृद्धि जनसंख्या में हो रही वृद्धि से अधिक है। अत: पिछले दसक की मिश्रित वृद्धि दर को हिसाब से लिया गया है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

***187. श्री सी.पी. मुदाल गिरियप्पा:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार अंडों का अनुमानत: कितना उत्पादन हुआ;

(ख) देश में अंडों की प्रति व्यक्ति खपत क्या है;

(ग) सरकार ने अंडो की प्रति व्यक्ति खपत बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये हैं; और

(घ) इस प्रयोजनार्थ प्रत्येक राज्य को कितनी सहायता प्रदान की गई?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) विवरण संलग्न है। (ख) 1991-92 के दौरान देश में अण्डों की प्रति व्यक्ति खपत लगभग 26 थी। (ग) कृषि मंत्रालय अण्डों के उत्पादन के साथ मुख्य रुप से जुड़ा हुआ हैं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश में अण्डों का राज्य-वार अनुमानित उत्पादन नीचे दिया गया है:-

(मिलियन संख्या)

क्रम संख्या	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1990-91	1991-92	1992-93 (अन्तिम)
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	3829	3812	3962
2.	अरूणाचल प्रदेश	7	5	31
3.	असम	405	422	434

1	2	3	4	5
4.	बिहार	1335	1378	1413
5.	गोवा	92	92	92
6.	गुजरात	412	459	473
7.	हरियाणा	490	507	517
8.	हिमाचल प्रदेश	53	58	70
9.	जम्मू और कश्मीर	283	294	302
10.	कर्नाटक	1285	1336	1359
11.	केरल	1550	1710	1774
12.	मध्य प्रदेश	1016	1040	1068
13.	महाराष्ट्र	2098	2145	2291
14.	मणिपुर	65	67	67
15.	मेघालय	67	67	70
16.	मिजोरम	19	19	2
17.	नागालैंड	40	41	38
18.	उड़ीसा	424	509	495
19.	पंजाब	1820	1928	2165
20.	राजस्थान	281	317	330
21.	तमिलनाडु	2551	2703	2845
22.	त्रिपुरा	34	37	39
23.	उत्तर प्रदेश	519	536	566
24.	पश्चिम बंगाल	2279	2327	2330
25.	सिक्किम	13	13	14
26.	अंदमान और निकोबार द्वीप समूह	39	43	45
27.	चंडीगढ़	36	37	38
28.	दादरा और नगर हवेली	5	6	7
29.	दिल्ली	55	59	60

1	2	3	4	5
30.	लक्षद्वीप	3	4	4
31.	पांडिचेरी	10	13	11
32.	दमन तथा दीव	2	2	3
	कुल	21,115	21,984	22,913

[हिन्दी]

सीपो का संरक्षण

*189. **श्री चन्द्रेश पटेल:** क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने कल्चर्ड मोतियों की सीपों के संरक्षण की कोई व्यवस्था की है, जो केवल गुजरात के जामनगर जिले में पोसित्रा के निकट मैरिन नेशनल पार्क में ही पाई जाती है;

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

(ग) यदि नहीं , तो इसके क्या कारण है;

(घ) अन्य समुद्री जल क्षेत्रों में इन सीपों के संवर्धन, विकास और संरक्षण के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है;

(ड.) क्या संसद सदस्यों अथवा किन्ही संस्थाओं या व्यक्तियों ने इस संबंध में कोई सुझाव दिए हैं; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्यवाही की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) कच्छ की खाड़ी में समृद्ध समुन्द्री वनस्पतिजात और प्राणिजात जिनों मोती की सीपियां शामिल हैं, की सुरक्षा के लिए गुजरात सरकार ने एक समुद्री राष्ट्रीय पार्क एवं एक मेरिन सैक्चुअरी की स्थापना की है।

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है।

(घ) से (च). इस संबंध में राज्य सरकारों से सूचना मांगी गई है जिसे सदन के पटल पर रख दिया जायेगा।

विवरण

गुजरात सरकार ने कच्छ की साड़ी के 162 वर्ग किलो मीटर क्षेत्र को समुद्री राष्ट्रीय पार्क और जामनगर समुद्र तट मैं ओखा से नवलाखी तक फैले 450 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र को मैरिन सैंक्चुअरी घोषित किया गया है जिसमें इस क्षेत्र के समृद्ध समुद्री प्राणिजात एवं वनस्पतिजात की सुरक्षा एवं विकास के लिए 41 दीपों को शामिल किया गया है। इसमें मोती की सीपियां भी शामिल हैं जो अति संवेदनशील के रुप में वर्गीकृत हैं। सैंक्यचुअरी तथा समुद्री पार्क क्षेत्र में इस प्रजाति को अधिक से अधिक कानूनी सुरक्षा प्रदान की जाती हैं।

[अनुवाद]

फसलों को क्षति

*190. **श्री रवि राय :** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ऐसी आशंका है कि अमेरिकन सेपेनटाइन लीफ/माइनर "लिरिओमायजा ट्रिफोलिया" नामक कीट का भारत में प्रवेश वर्ष 1990-91 में आयातित गुलदाउदी की कलमों के जरिये हुआ था;

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

(ग) क्या भारत के विभिन्न राज्यों में इससे अनेक फसलें क्षतिग्रस्त हो चुकी हैं;

(घ) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के वैज्ञानिकों ने इस कीट से होने वाली संभावित क्षति के बारे में सरकार को दो वर्ष पूर्व ही सूचित कर दिया था; और

(ड.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है।

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) और (ख) जी, हां। यद्यपि 1990-91 के दौरान भारत में आयातित क्रिसनथेयम कटिंग के माध्यम से अमेरिकन सरपेनटाइन लीफ माईनर के प्रवेश के बारे में रिपोर्ट में बताया गया है, परन्तु उस वर्ष के दौरान क्रिसनथेयम कटिंग का कोई आयात नहीं किया गया था।

(ग) जी, नही।

(घ) तथा (ड.) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद तथा पौध संरक्षण, संगरोध तथा भण्डारण निदेशालय के वैज्ञानिकों की समिति द्वारा कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश तथा महाराष्ट्र के कुछ क्षेत्रों का सर्वेक्षण किया गया था, जिसमें उन्होंने कुछक फलों की फसलों, वनस्पतियों सजावटी तथा खरपतवार पौधों पर इस कीट का प्रभाव पाया है।

रेलवे उत्पादन एकक

*191. **डा० असीम बाला:** क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के उत्पादन एकक लक्ष्य प्राप्ति के स्तर तक पहुंच गये हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी गत तीन वर्षों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इनमें कोई रूग्ण एकक भी है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफर शरीफ) : (क) जी हां, चालू वर्ष के दौरान सभी उत्पादन यूनिटों में लक्ष्य के अनुसार उत्पादन हो रहा है, लेकिन डीजल कल-पुर्जा कारखाना, पटियाला में अभूतपूर्व बाढ़ के कारण उत्पादन प्रभावित हुआ है।

(ख) एक विवरण संलग्न है..

(ग) जी नहीं.

(घ) प्रश्न नहीं उठता.

विवरण

(ख) ब्यौरा इस प्रकार है:-

उत्पादन यूनिट	मद	1990-91		1991-92		1992-93	
		ल.	वा.	ल.	वा.	ल.	वा.
1	2	3		4		5	
चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना	बिजली रेल इंजन	100	110	105	115	120	125
(पश्चिम बंगाल)	डीजल रेल इंजन	44	44	44	45	30	30
डीजल रेल इंजन कारखाना,	डीजल रेल इंजन	140	147	150	150	145	151
वाराणसी							
सवारी डिब्बा कारखाना,	सवारी डिब्बे और	1000	1013	1000	1016	1035	1023
पेरम्बूर, मद्रास	ई.एम.यू.						
रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला,							
सवारी डिब्बे	500	600	750	915	1000	1115	
पंजाब							
डीजल कलपुर्जा कारखाना,	डीजल रेल इंजनों	24	26	48	53	72	73
पटियाला, पंजाब	का पुनर्निर्माण						
पहिया एवं धुरा संयंत्र, येलहंका,	पहिए	60000	47139	66000	69632	77000	80129
बेंगलूरू	धुरे	32000	31912	32000	43624	47500	49503
	(बी.ओ.एक्स.						
	"एन" यूनिट में)						
	ल. = लक्ष्य वा. =वास्तविक						

एकीकृत कीट प्रबंधन

***192. श्री बोल्ला बुल्ली रामय्याः**

डा. डी. वेंकटेश्वर रावः

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या भारत तथा खाद्य और कृषि संगठन ने एकीकृत कीट नियंत्रण संबंधी एफ.ए.ओ./जी.सी.पी. अन्तर्देशीय कार्यक्रम के विकास और कार्यान्वयन के लिए किसी परियोजना समझौते पर हस्ताक्षर किये हैं;

(ख) यदि हां, तो इस कार्यक्रम की मुख्य रुपरेखा क्या है;

(ग) इस परियोजना से सदस्य देशों के बीच एकीकृत कीट प्रबंधन विकास में किस सीमा तक सहायता मिलेगी; और

(घ) इस समझौते के कब तक कार्यान्वित हो जाने की संभावना है?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) जी, हां। भारत तथा खाद्य और कृषि संगठन ने दक्षिण तथा दक्षिण-पूर्व एशिया में चावल में एकीकृत कोट नियंत्रण के विकास तथा उसके प्रयोग के लिए खाद्य और कृषि संगठन/सरकारी सहकारी कार्यक्रम (एफ.ए.ओ/जी.सी.पी.) - अंतर्देशीय कार्यक्रम के लिए एक परियोजना करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

(ख) और (ग) परियोजना, खाद्य और कृषि संगठन द्वारा नैदरलैण्ड, आस्ट्रेलिया तथा स्विटजरलैंड के वित्तीय सहयोग से पांच वर्षो में बंगलादेश, कम्बोडिया, चीन, इन्डोनेशिया, लागोस, मलेसिया, फिलीपीन्स, श्रीलंका, थाईलैण्ड, वियतनाम तथा भारत में निष्पादित की जायेगी। परियोजना सदस्य देशों में एकीकृत कोट प्रबन्ध के विकास में मदद देगी, जिसमें सदस्यों के बीच सूचना तथा विशेषज्ञता का आदान-प्रदान करने, फील्ड में परीक्षण तथा एकीकृत कोट प्रबन्ध को अपनाने, प्रशिक्षकों को प्रशिक्षण देने तथा चावल उत्पादक किसानों द्वारा एकीकृत कोट प्रबन्ध के कारगर अनुप्रयोग को सुनिश्चित करने के लिए अन्य सहायता देने की सुविधा होगी।

(घ) करार को अप्रैल 1993 से पहले ही क्रियान्वित किया जा रहा है।

अभावग्रस्त क्षेत्र

***193. श्री श्रवण कुमार पटेल :** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस वर्ष मध्य प्रदेश, गुजरात, राजस्थान तथा अन्य राज्यों के किन-किन जिलों को अभावग्रस्त जिला घोषित किया गया है;

(ख) राज्य सरकारों ने इस क्षेत्रों के लिए राहत के रुप में कितनी केन्द्रीय सहायता मांगी है; और

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

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़): (क) से (ग) आन्ध्र प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, कर्नाटक तथा उड़ीसा राज्य सरकारों ने कुछ भागों में अलग-अलग मात्रा में सूखा पड़ने की जानकारी दी है, लेकिन गुजरात तथा राजस्थान राज्यों ने 1993-94 के दौरान निम्नलिखित जिलों को सूखा घोषित किया है:-

गुजरात : (1) कच्छ (2) जाम नगर (3) जूनागढ़ (4) राजकोट

राजस्थान : (1) अजमेर (2) अलवर (3) बांसवाड़ा (4) बाड़मेर (5) भोलवाड़ा (6) बीकानेर (7) बूंदी (8) चित्तौड़ (9) चुरू (10) दौसा (11) धौलपुर (12) डूंगरपुर (13) गंगानगर (14) जयपुर (15) जैसलमेर (16) जालौर (17) झुनझुनु (18) जोधपुर (19) नागौर (20) पाली (21) राजसमन्द (22) सिरोही (23) सवाई

माधोपुर (24) टोंक (25) उदयपुर ।

इससे पहले, उत्तर प्रदेश सरकार ने जुलाई माह से 15 अगस्त, 1993 तक छिटपुट वर्षा के कारण 40 जिलों को सूखे से प्रभावित घोषित किया था। लेकिन अगस्त के अन्तिम सप्ताह में अच्छी वर्षा होने तथा सितम्बर 1993 में अधिक वर्षा होने के कारण सुखे की स्थिति नहीं रही थी।

1993-94 के दौरान सूखे से सम्बन्धित राहत कार्यो के लिए निम्नलिखित सहायता मांगी गई थी।

राज्य	करोड़ रुपये
बिहार	419.87
कर्नाटक	150.00
उत्तर प्रदेश	203.10

एक अप्रैल 1990 से लागू मौजूदा व्यवस्था के अधीन राज्य सरकारो को आपदा राहत कोष का प्रयोग करके राहत कार्य करने होते हैं। राज्य सरकारों को कठिनाइयों तथा विपदा को मात्रा को ध्यान में रखते हुए, आपदा राहत कोष में केन्द्र के शेयर से कुछ अग्रिम किस्तें दी जाती हैं। फिर भी, सूखे की स्थितियों से निपटने के लिए केन्द्र सरकार को कृषि और ग्रामीण विकास को चालू अलग-अलग स्कीमों के अंतर्गत कार्यक्रम आरम्भ किए जा सकते हैं।

[हिन्दी]

खेल परियोजना विकास क्षेत्र योजना के केन्द्र

***194. श्री प्रेम चन्द रामः**

श्री द्वारका नाथ दासः

क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्यों को खेल परियोजना विकास क्षेत्र योजना के अंतर्गत केन्द्रों की स्थापना हेतु कितनी केन्द्रीय सहायता प्रदान की जा रही है,

(ख) ऐसे केन्द्रों की स्थापना के लिए राज्य-वार कितने प्रस्ताव प्राप्त हुये हैं,

(ग) अब तक कितने प्रस्तावों को स्वीकृति दी जा चुकी हैं, और

(घ) कितने प्रस्ताव विचाराधीन हैं तथा इन्हें कब तक स्वीकृति प्रदान कर दी जायेगी?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह) : (क) युवा कार्यक्रम और खेल विभाग एस.पी. डी.ए. केन्द्र को स्थापना के लिए खेल अवस्थाना के विकास की लागत के 50 प्रतिशत के बराबर केन्द्रीय सहायता प्रदान करता है परन्तु यह अधिक से अधिक 75 लाख रुपये होगी तथापि, पहाड़ी क्षेत्र में स्थित केन्द्र के संबंध में केन्द्रीय सहायता लागत का 75 प्रतिशत है परन्तु अधिकतम सीमा वही रहेगी।

(ख) देश के विभिन्न स्थानों पर एस.पी.डी.ए. केन्द्रों को स्थापित करने के लिए 54 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) केन्द्र सरकार ने 43 प्रस्तावों को मंजूरी दी है जैसा कि संलग्न अनुबन्ध में दर्शाया गया है।

(घ) लम्बित प्रस्तावों की कुल संख्या 11 है जिन्हे राशि की उपलब्धता और उपलब्ध अवस्थापना की उपयुक्तता पर आठवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान स्वीकृत किए जाने की सम्भावना हैं।

क्र०सं०	राज्य	प्राप्त एस०पी०डी०ए० के लिए प्रस्तावों की संख्या	स्वीकृत प्रस्ताव
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	4	3
2.	अरूणाचल प्रदेश	1	0
3.	असम	2	1
4.	बिहार	3	3
5.	दिल्ली	0	0
6.	गोआ	1	1
7.	गुजरात	3	3
8.	हरियाणा	1	1
9.	हिमाचल प्रदेश	1	1
10.	जम्मू और कश्मीर	1	1
11.	कर्नाटक	2	2
12.	केरल	2	2
13.	मध्यप्रदेश	4	4
14.	महाराष्ट्र	4	4
15.	मणिपुर	0	0
16.	मेघालय	1	1
17.	मिजोरम	0	0
18.	नागालैंड	1	1
19.	उड़ीसा	2	2
20.	पंजाब	2	2
21.	राजस्थान	3	3

1	2	3	4
22.	सिक्किम	0	0
23.	तमिलनाडू	3	2
24.	त्रिपुरा	0	0
25.	उत्तर प्रदेश	10	3
26.	पश्चिम बंगाल	2	2
केन्द्र शासित प्रदेश			
27.	अंडमान निकोबार	0	0
28.	चंडीगढ़	1	1
29.	दादर और नगर हवेली	0	0
30.	दमन और दीप	0	0
31.	लक्ष्यद्वीप	0	0
32.	पांडिचेरी	0	0
	कुल जोड़	54	43

[अनुवाद]

सूखा राहत सहायता

***195. श्री सोमजी भाई डामोर:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केन्द्रीय निधि से कोई विशेष सूखा राहत सहायता राशि दी है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन योजनाओं और कार्यक्रमों के अंतर्गत यह सहायता राशि दी गई है;

(ग) उक्त योजना के अंतर्गत किन-किन राज्यों को लाभ होगा;

(घ) क्या राज्यों को यह अतिरिक्त सहायता बजट सहायता के अलावा दी जायेगी; और

(ड.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) से (ड.). वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत, जो 1 अप्रैल, 1990 से लागू की गई है, सूखे सहित किसी भी प्राकृतिक आपदा की स्थिति में राहत और पुनर्वास उपायों के लिए होने वाले व्यय की पूर्ति राज्य सरकारों को आपदा राहत निधि के अपने अंश में से ही करनी पड़ती है। आपदा राहत निधि में केन्द्र एवं राज्य सरकारों के अंशदान का अनुपात 3:1 है। राज्य सरकारों को पेश आने वाली कठिनाईयों एवं आपदा के स्वरुप को दृष्टिगत रखकर आपदा राहत निधि के केन्द्रीय अंश की कुछ किस्ते अग्रिम तौर पर जारी कर दी जाती हैं।

यद्यपि ग्रामीण एवं कृषि विकास की विभिन्न योजनाओं के माध्यम से भी सूखे की स्थिति में राहत पहुंचाई जाती है, तथापि सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम की केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं तथा चुनिन्दा क्षेत्रों में कार्यान्वित किए जाने वाले मरूस्थल विकास कार्यक्रम में सूखा अवरोधन, पारिस्थितिक संतुलन को फिर कायम करने और मरूस्थलीकरण के नियत्रंण पर विशेष जोर दिया जाता है।

बागवानी उत्पाद

***196. श्री जार्ज फर्नान्डीज:**

श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी:

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

(क) क्या सरकार का विचार बागवानी उत्पादों की निर्यात क्षमता बढ़ाने के लिए कोई योजना आरम्भ करने का है;

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

(ग) सरकार ने इस संबंध में आधारभूत सुविधाओं में सुधार करने हेतु तथा गैर-सरकारी उद्यमियों को पुष्प-कृषि, कुकुरममुत्ता और कृषि एककों की स्थापना के लिए बढ़ावा देने हेतु क्या उपाय किए हैं?

कृषि मंत्री (श्री बलराम जाखड़) : (क) और (ख) यद्यपि क्षेत्र विस्तार, उच्च गुणवत्ता की रोपण सामग्री की आपूर्ति, उन्नत प्रौद्योगिकी का विस्तार और बेहतर प्रबन्ध पद्धतियों, संबंधी विभिन्न बागवानी विकासात्मक योजनाओं में बागवानी उत्पादों को निर्यात योग्य बनाने की क्षमता निहित है, तथापि फिलहाल, आधारभूत सुविधाओं, निर्यातोन्मुख उत्पादन और बाजार विकास संबंधी घटकों सहित बागवानी उत्पादों के निर्यात में वृद्धि करने संबंधी एक विशिष्ट कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है।

(ग) राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड और कृषि व प्रसंस्कृत खाद्य निर्यात विकास प्राधिकरण की चालू योजनाओं के अंतर्गत विशिष्ट परिवहन इकाईयों, कोल्ड चेन पद्धति, श्रेणीकरण और पैकेजिंग आदि जैसी अवसंरचनात्मक सुविधाओं के सृजन/में सुधार के लिए पुष्प संवर्धन तथा मशरूम सहित बागवानी उत्पादन में लगे हुये निजी व सर्वाजनिक, दोनों एककों को सहायता देने वाले घटक मौजूद हैं।

मत्स्य संवर्धन के क्षेत्र में, सार्वजनिक क्षेत्र बीज उत्पादन सुविधाओं का सृजन किया गया है और इस प्रकार के एककों की स्थापना के लिए निजी क्षेत्र को सब्सिडी दी जा रही है। अन्तर्देशीय मत्स्य विपणन के लिए अवसंरचनात्मक सुविधाओं के सृजन के लिए राज्यों को भी सहायता दी जा रही है।

407 मत्स्य पालक विकास एजेंसियों और 37 खारा जल मत्स्य पालक विकास एजेंसियों को क्रमशः ताजा जल और खारा जल मत्स्य संवर्धन के लिए तकनीकी सहायता तथा सब्सिडी देने के लिए मंजूरी दी गई है।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के अनुदान

***197. +श्री रमेश चेन्नितलाः** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न विश्वविद्यालयों और महाविद्यालयों के लिए विश्वविद्यालयों अनुदान आयोग के अनुदान की राशि निर्धारित करने हेतु अपनाए जाने वाले तरीके की कोई पुनरीक्षा की गई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह) : (क) से (ग). देश में मान्यताप्राप्त विश्वविद्यालय व कालेज विश्वविद्यालय अनुदान आयोग योजनाओं के अधीन योजनागत अनुदान प्राप्त करने के पात्र हैं। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग योजनाओं के अधीन सहायता योजनाओं में विनिर्दिष्ट मानदंडों के आधार पर देता हैं। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने अपनी सभी योजनाओं व इनके अधीन मानदंडों का 1993 में पुनरीक्षण किया।

केन्द्रीय विश्वविद्यालय, दिल्ली व बनारस हिन्दु विश्वविद्यालय कालेज व कुछ सम विश्वविद्यालय, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुरक्षण अनुदान योजनेत्तर में प्राप्त करते हैं। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने पुनरीक्षण करने व योजनेत्तर अनुदान निर्धारित करने की तर्क संगत पद्धति का सुझाव देने के लिए नवम्बर, 1992 में एक समिति नियुक्त की है तथा विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने रिर्पोट पर फरवरी, 1994 में विचार किया। सरकार व विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा अलग-अलग सिफारिशों पर यथा समय निर्णय लिया जायेगा।

बच्चों के लिए प्रवेश परीक्षा

***198. श्री मनोरंजन भक्त:**

श्री बापू हरि चौरे:

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

(क) क्या कतिपय विद्यालयों में बच्चों को दाखिलें हेतु तीन-चार वर्ष की आयु में ही प्रवेश परीक्षा और साक्षात्कार देना पड़ता है, जबकि तब उन्हें यह भी पता नहीं होता कि उन्हें क्या करना है,

(ख) क्या इस पद्धति को बदलने के लिए सरकार को कोई सुझाव प्राप्त हुआ है,

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की जा रही है, और

(घ) क्या राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद् का विचार इस प्रक्रिया की समीक्षा करने और सरकार को कुछ विकल्प सुझाने का हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह) : (क) जी, हाँ।

(ख) से (घ). छात्रों पर शैक्षिक भार को कम करने के पूर्वोपाय सुझाने के लिए गठित एक राष्ट्रीय सलाहकार समिति ने अन्य बातों के साथ यह सिफारिश की कि नर्सरी कक्षा में प्रवेश के लिए परीक्षा तथा साक्षात्कार की प्रथा को समाप्त किया जाये। राष्ट्रीय सलाहकार समिति की सिफारिशों के कार्यान्वयन के सुसाध्यता की जांच करने के लिए मानव संसाधन विकास मंत्रालय में गठित एक दल ने यह सुझाव दिया है कि पूर्व

प्राथमिक कक्षाओं तथा प्राथमिक कक्षाओं में दाखिलें की न्यूनतम आयू को एक वर्ष से बढ़ाने के लिए पुनविचार किया जाना चाहिए। इन रिपोर्टो को सभी राज्यों/संघशासित क्षेत्रों को परिचालित किया गया है ताकि राष्ट्रीय सर्वानुमति का विकास किया जा सके।

रा.शै.अनु. व प्र. परिषद् ने इस मामले की समीक्षा की है तथा यह सिफारिश की है कि प्रारम्भिक बाल्यावस्था में प्रवेश परीक्षाएं समाप्त की जायें तथा पूर्व प्राथमिक कार्यक्रम में दाखिले की न्यूनतम आयु 3½ वर्ष तथा पहली कक्षा में दाखिले की न्यूनतम आयू +6 होनी चाहिए।

हिमालय का परिरक्षण

***199. श्री गोपी नाथ गजपतिः**

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी :

क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) हिमालय के परिस्थितिकोय ह्रास के लिए कौन-कौन से विभिन्न कारक उत्तरदायी हैं;

(ख) इस क्षेत्र के समेकित विकास के लिए कार्यक्रमों के क्रियान्वयन हेतु सरकार द्वारा क्या-क्या योजनाएं तैयार की गई हैं;

(ग) आठवीं योजना अवधि में इसके लिए कितनी धनराशि नियम की गई है;

(घ) क्या संयुक्त राष्ट्र कार्यक्रम के अंतर्गत हिमालय क्षेत्र में पर्यावरण के सुधार के लिए कुछ परियोजनाओं को स्वीकृति दी गई है;

(ड.) यदि हां, तो सत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा प्रत्येक परियोजना को कितनी धनराशि प्राप्त हुई है; और

(च) इन परियोजनाओं पर कब तक कार्य शुरू हो जायेगा?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) हिमालय के पारिस्थितिक अवक्रमण के मुख्य कारकों में जन संख्या का दबाव, वनस्पति आवरण का समाप्त होना, मृदा क्षरण, जल धाराओं में परिवर्तन, जल निकायों का सुपोषण (यूट्रोफिकेशन), अंतर्भूत भू-वैज्ञानिक अस्थिरता तथा भू-स्खलन, बेतरतीब विकास गतिविधियां आदि शामिल हैं।

(ख) सरकार ने गोविन्द बल्लभ पन्त हिमालयी पर्यावरण एवं विकास संस्थान की स्थापना, कार्योन्मुख, अनुसंधान और विस्तार कार्यक्रम, वनस्पतिजात और प्राणिजात के संरक्षण के लिए सुरक्षित क्षेत्रों की स्थापना; पारिस्थतिक क्षति से बचने के लिए विकासीय गतिविधियों का विनियमन; वन संरक्षण अधिनियम 1980 को कड़ाई से लागू करना तथा अत्यन्त अवक्रमित और कठिन क्षेत्रों में वनीकरण मृदा एवं जल प्रबन्ध कार्यो के लिए भूतपूर्व सैनिकों के कृत्यक बलों की नियुक्ति जैसी विभिन्न बड़ी स्कीमें तैयार की हैं। इसके अलावा, पर्यावरण और वन मंत्रालय का राष्ट्रीय वनीकरण एव पारिस्थितिक विकास बोर्ड ग्रामीण विकास विभाग का राष्ट्रीय परती भूमि विकास बोर्ड, योजना आयोग का पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम तथा केन्द्र सरकार के अन्य विभागों/मंत्रालयों के विभिन्न कार्यक्रमों में हिमालय क्षेत्र को कवर किया गया है।

(ग) पूरे हिमालयी क्षेत्र के लिए अलग से कोई विशेष आबंटन नहीं किया गया है। तथापि, गोविन्द बल्लभ पंत हिमालयी पर्यावरण एवं विकास संस्थान तथा कार्योन्मुख अनुसंधान कार्यक्रम जो केवल हिमालय को कवर करते हैं, के लिए आठवीं योजना के दौरान क्रमशः 20 करोड़ और 2 करोड़ रुपये प्रदान किए गए हैं।

(घ): जी नहीं।

(ङ.) और (च): प्रश्न नहीं उठता।

(हिन्दी)

नवोदय विद्यालय

***200. श्री एन.जे. राठवा**

डा. लक्ष्मी नारायण पांडेय :

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

(क) क्या हाल ही में नवोदय विद्यालयों के कार्यकरण की कोई समीक्षा की गई है;

(ख) यदि हां, तो विशेषतः गुजरात के संबंध में तत्संबधी ब्यौरा क्या है और सरकार ने इस सबंध में क्या कदम उठाए हैं; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन विद्यालयों के छात्रों को मध्यांह भोजन उपलब्ध कराने पर वर्षवार कितना व्यय हुआ हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह) : (क) और (ख) जी, नहीं। राष्ट्रीय शिक्षा नीति संबंधी कार्रवाई कार्यक्रम में देश के सभी जिलों में स्थापित और संघटित हो जाने के बाद इस योजना की व्यापक समीक्षा की गई है। क्योंकि लगभग 100 जिलों को अभी भी इस योजना के अंतर्गत शामिल किया जाना है जिनके अगले 2-3 वर्षों में शामिल किए जाने की आयोजना है, अतः व्यापक समीक्षा अभी मुनासिब नहीं है। इसी बीच गुजरात सहित पूरे देश में विद्यालयों का प्रबंध सुदृढ़ बनाने के लिए अनेक उपाय किए गए हैं।

(ग) मध्याह्न भोजन की कोई अलग योजना नहीं है क्योंकि सभी नवोदय विद्यालय आवासीय स्कूल हैं जिनमें सभी छात्रों के लिए भोजन तथा आवास की निःशुल्क व्यवस्था है।

(अनुवाद)

लाल किले के अंदर फिल्म की शूटिंग

1989. श्री परस राम भारद्वाज : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, 1994 के तीसरे सप्ताह में लाल किले के अंदर शूटिंग करने वाली फिल्म यूनिट को यद्यपि केवल लाल किले के बाह्य क्षेत्र में शूटिंग करने की अनुमति दी गई थी;

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

(ग) स्मारक अधिनियम के अनुसार किसी संरक्षित स्मारक के अंदर शूटिंग करने हेतु दी गई अनुमति का

ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) जी, हां। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने मै. न्यूमेरो यूनो इंटरनेशनल, बंबई को अनुमति दी थी कि वह फिल्म बनाने के लिए लाल किला स्मारक के केवल बाहरी हिस्सों के ही फोटोग्राफ ले। किन्तु फिल्म निर्माताओं ने कुछ अन्दरूनी हिस्सों के भी फोटोग्राफ लिए हैं।

(ग) प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 और नियमावली 1959 (खंड 42, 43 और 44) के अनुसार, केन्द्रीय संरक्षित स्मारक को फिल्माने के लिए उसके बाहरी हिस्सों की अनुमति दी जा सकती है। किसी स्मारक के अन्दरूनी हिस्सों को फिल्माने की अनुमति नहीं है, केवल शिक्षा संबंधी फिल्मों के लिए अनुमति है।

समेकित बाल विकास योजना

1990. श्रीमती वसुन्धरा राजे : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान के केन्द्रीय और विदेशी सहायता से चलाई जा रही समेकित बाल विकास योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान उन योजनाओं की उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासव राजेश्वरी) : (क) राजस्थान राज्य में समेकित बाल विकास सेवा, बालवाड़ी पोषाहार कार्यक्रम, शिशुगृह/दिवस देखभाल केंद्रों (शिशुगृहों) की स्कीम तथा प्रारंभिक बाल्यावस्था शिक्षा कार्यक्रम सहित अनेक बाल विकास स्कीमें कार्यान्वित की जा रही हैं। स्वैच्छिक संगठनों के माध्यम से कार्यान्वित की जा रही बालवाड़ी पोषाहार कार्यक्रम, शिशुगृहों तथा प्रारंभिक बाल्यावस्था शिक्षा स्कीमों के लिए केन्द्र द्वारा सहायता राशि दी जाती है। राजस्थान राज्य में आई.सी.डी.एस. के लिए धनराशि मूलतः केन्द्र और राज्य द्वारा दी जाती है, हालांकि बाह्य सहायता उपकरणों और वाहनों के लिए सहायता के रुप में यूनिसेफ से तथा खाद्य पदार्थों के रुप में केयर तथा विश्व खाद्य कार्यक्रम से प्राप्त हो रही है।

(ख) राजस्थान राज्य में, आई.सी.डी.एस. स्कीम के अंतर्गत वर्ष 1990-91 में कुल 6.48 लाख लाभ प्राप्तकर्ताओं, वर्ष 1991-92 में 7.78 लाख तथा वर्ष 1992-93 में 6.59 लाख लाभ प्राप्तकर्ताओं को कवर किया गया है। इसके अतिरिक्त, पिछले तीन वर्षों के दौरान बालवाड़ी और पोषाहार कार्यक्रम के अंतर्गत लगभग 8300 बच्चों तथा शिशुगृह स्कीम के तहत लगभग 17400 बच्चों को हर वर्ष कवर किया गया। इसके अलावा, वर्ष 1990-91 में लगभग 9800 बच्चों, वर्ष 1991-92 में 10500 बच्चों तथा वर्ष 1992-93 में 9800 बच्चों को प्रारंभिक बाल्यावस्था शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत कवर किया गया है।

विज्ञान संग्रहालय

1991. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय संग्रहालय संघ ने सरकार से विज्ञान संग्रहालय को वैज्ञानिक संगठन घोषित करने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या निर्णय लिया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री : (कुमारी शैलजा) :(क) और (ख). सभी विज्ञान संग्रहालयों का वैज्ञानिक संगठन घोषित कर दिया गया है, हालांकि भारतीय संग्रहालय संघ से इस आशय का कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

भूख से मौतें

1992. श्री एन.जे. राठवा : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को विभिन्न राज्यों, विशेषतः आदिवासी क्षेत्रों से भूख से होने वाली मौतों की कुछ घटनाओं की जानकारी मिली हैं;

(ख) यदि हां, तो 1993-94 के दौरान राज्य-वार भूख से हुई कुल कितनी मौत के मामलों की रिपोर्ट मिली है; और

(ग) भूख से होने वाली मौतों को रोकने के संबंध में क्या उपाय किए गए है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) तथा (ख) 1993-94 के दौरान, भुखमरी से होने वाली किसी मौत की घटना के बारे में किसी भी राज्य सरकार से पता नही चला है।

(ग) भुखमरी से होने वाली मौत को रोकने के लिए राज्य सरकारों द्वारा निम्नलिखित प्रयास किये जा रहे हैं :-

(i) रोजगार सृजन कार्यक्रम;

(ii) सुरक्षित पेयजल की आपूर्ति;

(iii) सुदूरवर्ती क्षेत्रों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली का प्रसार करना;

(iv) बच्चों और दूध पिलाने वाली माताओं के लिए विशेष पोषण कार्यक्रम; और

(v) वृद्धावस्था पेंशन;

महाराष्ट्र की विकासक परियोजनाएं

1993. श्री माणिकराव होडल्या गावीत : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान महाराष्ट्र से प्राप्त किन-किन परियोजनाओं को पर्यावरण और वन की दृष्टि से मंजूरी दी गई ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : महाराष्ट्र राज्य सरकार से 1.3.1991 के बाद से प्राप्त जिन परियोजनाओं को वन (संरक्षण) अधिनियम 1980 के तहत तथा/अथवा पर्यावरणीय दृष्टि

से मंजूरी प्रदान की गई है उनके नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

1. वन संरक्षण अधिनियम, 1980 के अंतर्गत अनुमोदित (क्षेत्रीय मुख्य वन संरक्षक, भोपाल को प्रत्यायोजित शक्तियों के अंतर्गत 5 हैक्टेयर से नीचे अनुमोदित प्रस्तावों के अलावा)

क्र.सं.	प्रस्ताव का नाम
1.	कोल्हापुर से सिंधुदुर्ग - 220 के.वी. डी.सी. लाईन
2.	ग्राम बोरोजंती तालुक चोपाडा में परकोलेशन टैंक
3.	ट्रांसमिशन लाइनों का बिछाना
4.	जाम नदी सिंचाई परियोजना
5.	संगवी में लघु सिंचाई टैंक
6.	कनारी-गवाहीवाडी धंगवाड़ा सड़क का निर्माण
7.	कोंकण रेलवे परियोजना
8.	लघु सिंचाई टैंक वदरी
9.	कुम्भी सिंचाई परियोजना
10.	चितरी मझौली सिंचाई परियोजना
11.	मानिकगढ़-चंदुर के रेलवे लाइन (उप मार्ग) का निर्माण
12.	चन्द्रपुर-पडघा ट्रांसमिशन लाइन का निर्माण
13.	पंधारामती-वाडाजली सड़क निर्माण
14.	अम्बित में लघु सिंचाई परियोजना टैंक का निर्माण
15.	जंगमहती मझौली सिंचाई परियोजना
16.	पुणे में पाइप लाइन बिछाना और शोधन सड़क का निर्माण
17.	धनौली-नासिक में लघु सिंचाई टैंक का निर्माण
18.	सरदार सरोवर परियोजना से निर्वासित लोगों का पुनर्वास
19.	कोयना लारीकंड ट्रांसमिशन लाइन बिछाना
20.	गुल नदी परियोजना के वन भूमि का परिवर्तन
21.	खनन पट्टी का नवीकरण (64 भट्टियां)
22.	पिलांडरी लघु सिंचाई टैंक का निर्माण

23. कोल्हापुर में पारंपरिक पत्थर खदान का नवीकरण

24. 400 के.पी. कोया-करड दोहरी सर्किट ट्रांसमिशन लाइन

2. पर्यावरणीय दृष्टि से स्वीकृति

1. मिगोली ओपनकास्ट परियोजना

2. पदमपुर ओपनकास्ट परियोजना

3. गोंडेगांव ओपनकास्ट परियोजना

4. बेल्लोरा ओपनकास्ट परियोजना चरण-1

5. पिंपलगांव ओपनकास्ट परियोजना

6. तलवासा ओपनकास्ट परियोजना

7. एलिफेंटा द्वीप में नए और सदाबहार घाट का निर्माण

8. ससून मत्स्य बंदरगाह हार्बर - जल ताल की अपेक्षा वाली सुविधाओं का भारतीय मत्स्य सर्वेक्षण द्वारा निर्माण

9. शोलापुर में एफ.सी.आई. द्वारा गोदाम का निर्माण

10. बम्बई पत्तन ट्रस्ट हार्बर एरिया में ससून गोदी पर तटीय सुविधाओं का निर्माण

11. बम्बई पोर्ट ट्रस्ट के नए बंदर में शेड संख्या 3 और 4 का पुनर्निमार्ण

12. बम्बई पोर्ट ट्रस्ट के इंदिरा गोदी पर शेड संख्या 14 और 15 का निर्माण

13. इंदिरा गोदी पर गोदी मास्टर के भवन आवास और बम्बई पोर्ट ट्रस्ट पर उसके कर्मी दल हेतु भवन आवास का निर्माण

14. बम्बई पोर्ट ट्रस्ट के वेसल ट्रैफिक मैनेंजमेंट सिस्टम के लिए बैलार्ड पायर टर्मिनल भवन के ऊपर अतिरिक्त मंज़िलों का निर्माण

15. बम्बई में राष्ट्रीय अभिनय कला केन्द्र द्वारा ड्रामा ओपेरा थियेटर का निर्माण

16. जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट पर पहुंच/पुल सेवा बर्थ का निर्माण

17. जमशेदजी बंदर, बम्बई के क्रॉस हार्बर मार्गों पर होवरक्राफ्ट फेरी सर्विस

18. बम्बई पोर्ट ट्रस्ट पर वेसल ट्रेफिक मैनेजमेंट सिस्टम की स्थापना

19. भंदरपुले, गणपतिपुले, जिला रत्नागिरि, महाराष्ट्र में कृष्णाली की बीच रिसोर्ट परियोजना

20. बान्द्रा भूमि का छोर, बम्बई (महाराष्ट्र) में होटल परियोजना

21. गेटवे आफॅ इंडिया, बम्बई, महाराष्ट्र पर होवरक्राफ्ट रैम्प और प्लेटफार्म का निर्माण

22. कफ परेड, बम्बई (महाराष्ट्र) में टेलिफोन एक्सचेंज बिल्डिंग का निर्माण

23. सी.आर.जैड. नोटिफिकेशन के अंतर्गत कफ परेड, बम्बई (महाराष्ट्र) में स्कूल बिल्डिंग का निर्माण

24. कोंकण रेलवे परियोजना (अतरराज्यीय परियोजना महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक)

25. अपर वर्धा परियोजना

26. पुनन्दर सिंचाई परियोजना

27. अरूणावती परियोजना

28. डभोल गैस आधारित विद्युत परियोजना - 2000 मेगावाट

[हिन्दी]

यात्री डिब्बो की बिक्री

1996. श्री सुरेन्द्र पाल पाठक : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विदेशी मुद्रा अर्जित करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय बाजार में यात्री डिब्बों की बिक्री के लिए कोई योजना बनाई है;

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

(ग) क्या इन डिब्बों के निर्यात के लिए अन्तर्राष्ट्रीय मानक संगठन से प्रमाण पत्र प्राप्त कर लिया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी नहीं, बहरहाल, निर्यात बाजार में प्रवेश पाने के लिए उत्पादन इकाइयां विश्व निविदाओं के संबंध में दरें उद्धृत कर रही हैं

(ख) प्रश्न नहीं उठता

(ग) ठेके की शर्तों के अनुसार, सवारी डिब्बों के परेषण से पहले किसी भी एजेंसी द्वारा उनका निरीक्षण स्वीकार्य है

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

वन प्रबन्धन

1997. श्री सनत कुमार मंडल : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 9 फरवरी, 1994 के ''बिजनेस स्टैंडर्ड'' कलकत्ता संस्करण में प्रकाशित समाचार ''फारेस्ट्री मैनेजमेंट ऑबसोलीट'' शीर्षक की ओर आकृष्ट किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार के वन प्रबंधन को चुस्त बनाने की कोई योजना विचाराधीन है; और

(घ) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी, हां।

(ख) समाचार में व्यक्त किए गए विचार कार्यशाला में हुए विचार-विमर्शों तथा राष्ट्रीय वन नीति, 1988 के उपबंधों के अनुरुप नहीं हैं।

(ग) और (घ) सरकार वानिकी से संबंधित प्रौद्योगिकी एवं प्रबंधन प्रथाओं को अद्यतन बनाने के लगातार प्रयास कर रही है जिनमें सहभागिता प्रबंधन पर विशेष बल दिया गया हैं।

प्लेटफार्मों पर बैठने के प्रबंध

1998. प्रो. सुशान्त चक्रवर्ती : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि हावड़ा स्टेशन पर प्लेटफार्मों पर बैठने का कोई प्रबंध न होने के कारण यात्रियों को कठिनाइयां हो रही हैं;

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

(ग) सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) से (ग). हावड़ा स्टेशन पर व्यस्त अवधियों के दौरान यात्रियों की अत्यधिक भीड़-भाड़ को देखते हुए प्लेटफार्मों पर बैंचों/सीटों की व्यवस्था करने से दैनिक यात्रियों की निर्बाध तथा शीघ्र आवाजाही में बाधा पड़ेगी, बहरहाल, प्रतीक्षा कर रहे यात्रियों के लिए सम्मिलन स्थल तथा प्रतीक्षालय में बैठने की पर्याप्त व्यवस्था की गई है।

भारतीय ग्राम

1999. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री भारतीय ग्राम के बारे में 23 मार्च, 1993 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3879 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दोषी पाये गये व्यक्तियों के विरूद्ध किस प्रकार की कार्यवाही की गयी है; और

(ख) उसकी पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्यक्रम एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : (क) यह निर्णय किया गया है कि अधिकारियों के विरूद्ध की जाने वाली कार्यवाही के संबंध में निष्कर्ष निकालने हेतु मुख्य तकनीकी परीक्षक की रिपोर्ट पर एस.ओ.सी. की पूर्ण समिति द्वारा विचार-विमर्श किया जाये।

(ख) सी.वी.सी. के परामर्श के अनुसार सभी संबंधित व्यक्तियों को आवश्यक निदेश जारी कर दिये गये हैं कि भविष्य में युवा कार्यक्रम एवं खेल विभाग और भारतीय खेल प्राधिकरण के निर्माण कार्य केवल सक्ष्म

तकनीकी मार्ग दर्शन तथा पर्यवेक्षण अथवा प्रतिष्ठित इन्जीनियरी संगठनों के माध्यम से ही पूरे करवाये जाने चाहिए।

रेलवे पासों का नवीकरण

2000. श्री जितेन्द्र नाथ दास : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वतन्त्रता सेनानियों को प्रति वर्ष रेलवे के डिवीजनल कार्यालय से अपने रेलवे पासों का नवीकरण कराना होता है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस शर्त को समाप्त करने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी हां।

(ख) नवीकरण की प्रक्रिया से, वार्षिक आधार पर ऐसे लाभ-भोगियों के नाम काटने, जो अब जीवित न रहे हों, एवं वार्षिक वित्तीय लेखा-जोखा रखने में मदद मिलती है।

(ग) जी नही।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

ग्लोबल रेलवे नेटवर्क

2001. मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खंडूरी : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अन्तर्राष्ट्रीय रेलवे संगठन द्वारा शुरू किये गये ग्लोबल रेलवे नेटवर्क की विकास योजना के अन्तर्गत भारत को पड़ौसी देशों के साथ जोड़ने संबंधी कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

केरल में विश्राम गृह सुविधा

2002. श्री थाइल जॉन अंजलोज : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1992-93 तथा 1993-94 के दौरान केरल में किन-किन रेलवे स्टेशनों पर विश्राम गृहों का निर्माण किया गया है; और

(ख) वर्ष 1994-95 के दौरान किन-किन रेलवे स्टेशनों पर ऐसी सुविधा उपलब्ध कराये जाने का विचार हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) कसारागोड और गुरूवायूर।

(ख) इस संबंध में जहां कहीं यात्री यातायात की आवश्यताओं के अनुसार अपेक्षित होगा वहां कार्य शुरू कर दिए जाएंगे बशर्ते धन उपलब्ध हो।

राष्ट्रीय प्राणी उद्यान

2003. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय प्राणी उद्यान, दिल्ली में प्राणियों की प्रजातिवार संख्या कितनी है;

(ख) क्या दिल्ली नगर निगम गत चार वर्षों से प्राणी उद्यान से प्रतिमाह 3.5 लाख रुपये जल शुल्क के रुप में ले रही हैं;

(ग) जल की उच्च दर और साथ ही समान दर पर वसूल करने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या प्राणी उद्यान के अधिकारियों द्वारा ये शुल्क नियमित रुप से दिये जाते हैं;

(ड.) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या उनके मंत्रालय को ज्ञात है कि प्राणी उद्यान में बीमार जीव-जंतुओं की देखरेख के लिए एकमात्र पशु चिकित्सक हैं और कई जीवजंतु पर्याप्त चिकित्सा सुविधाओं तथा चिकित्सा उपकरणों के अभाव में प्रायः मर जाते हैं; और

(छ) यदि हां, तो सरकार ने प्राणी उद्यान में रहने वाले जीवजंतुओं को पर्याप्त चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु क्या कदम उठाए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) 31 दिसम्बर, 1993 की स्थिति के अनुसार राष्ट्रीय प्राणी उद्यान में प्राणियों की कुल संख्या नीचे दी गई है :

विवरण	प्रजातियों की संख्या	नमूनों की संख्या
स्तनधारी	51	483
पक्षी	80	666
सरिसृप	14	61
कुल	145	1210

(ख) दिल्ली नगर निगम मई, 1991 से राष्ट्रीय प्राणी उद्यान से एक समान दर पर 3.23 लाख रुपये प्रतिमाह जल प्रभार के रुप में ले रहा है।

(ग) दिल्ली नगर निगम ने राष्ट्रीय प्राणी उद्यान में प्रतिमाह पानी की वास्तविक खपत को मापने के लिए आवश्यक पानी के मीटर नहीं लगाए हैं। उन्होंने राष्ट्रीय प्राणी उद्यान को श्रेणी 3 के तहत भी रखा है और तदनुसार इसे फैक्टरियों सिनेमा आदि के बराबर माना गया है। परिणामस्वरुप वे, राष्ट्रीय प्राणी उद्यान से उच्च दर और एक समान दर पर प्रभार ले रहे है।

(घ) और (ड़). राष्ट्रीय प्राणी उद्यान ने सितम्बर, 1992 तक समान दर पर 3.23 लाख रुपये प्रभार के रूप में अदा किए हैं। अक्तूबर, 1992 से बिलों की अदायगी, राष्ट्रीय प्राणी उद्यान के इस अनुरोध पर अंतिम निर्णय होने तक लंबित है कि उद्यान में पानी के मीटर लगाए जाएं ओर चिड़ियाघर से प्रतिमाह जल की वास्तविक खपत के आधार पर प्रभार लिया जाए और चिड़ियाघर को श्रेणी 1 के रूप में (जो, घरेलू दरों के लिए लागू हैं) रखा जाए।

(च) और (छ) राष्ट्रीय प्राणी उद्यान में पशु चिकित्सा अधिकारियों के दो पद हैं; जिनमें से एक इस समय रिक्त है और रिक्ति को भरने के लिए कार्रवाई पहले ही शुरू की जा चुकी है। बीमार पशुओं के इलाज के लिए चिड़ियाघर में अनिवार्य चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध हैं। जब कभी जरूरत पड़ती है, सेवाओं का उपयुक्त इलाज मुहैया कराने के लिए विशेषज्ञ पशु चिकित्सकों की भी सेवाएं ली जाती हैं। राष्ट्रीय प्राणी उद्यान में एक सुसज्जित पशु चिकित्सा यूनिट है।

सिकन्दराबाद और काजीपेट के बीच रेल मार्ग का विद्युतीकरण

2004. श्री जे. चोक्का राव : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिकन्दराबाद और काज़ीपेट के बीच रेल मार्ग के विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो गया है;

(ख) यदि नहीं, तो यह कार्य इस समय किस चरण में है; और

(ग) यह कार्य कब तक पूरा हो जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

अनौपचारिक शिक्षा केन्द्र

2005. श्री फूल चन्द्र वर्मा :

श्री भीम सिंह पटेल :

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

(क) मध्य प्रदेश में कुल कितने अनौपचारिक शिक्षा केन्द्र हैं;

(ख) उनमें से गत तीन वर्षों के दौरान खोले गये केन्द्रों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस अवधि के दौरान उन पर कितनी धनराशि खर्च की गयी हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) 35160 अनौपचारिक शिक्षा केन्द्र।

(ख) 5580 अनौपचारिक शिक्षा केन्द्र।

(ग) 36.49 करोड़ रु.

मोहनजोदड़ों का संरक्षण

2006. श्री फूल चन्द वर्मा :

श्री मनोरंजन भक्त :

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

(क) क्या सरकार ने मोहनजोदड़ों की प्राचीन संस्कृति को संरक्षित करने के लिए कदम उठाये हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) भारत के विभाजन के पश्चात्, मोहनजोदड़ों (सिन्धु सभ्यता) की प्राचीन संस्कृति के उस समय के ज्ञात स्थल पाकिस्तान के हिस्से में आ गये थे। इसके बाद भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने उस काल से संबंधित महत्वपूर्ण स्थलों तथा रोपड़ (पंजाब), कालीबंगन (राजस्थान), बनावली (हरियाणा), लोयल, रंगपुर, सुरकोटड़ा और धोलावीरा (गुजरात) की सभ्यताओं को खोजा और उनकी खुदाई की। इन्हें केन्द्रीय परिरक्षित स्थल घोषित किया जा चुका है तथा भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा इनका रखरखाव और परिरक्षण किया जा रहा है। इन स्थलों के रखरखाव, संरक्षण तथा परिरक्षण पर वर्ष 1992-93 के दौरान 1,39,872.00 रु. व्यय हुआ। वर्ष 1993-94 के लिए 3,05,230.00 रु. का आवंटन किया गया है।

विद्युत परियोजनाओं की स्वीकृति

2007. श्री ए. वेंकटेश नायक :

श्री रमेश चेन्नितला :

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

(क) केन्द्र सरकार के पास पर्यावरण संबंधी स्वीकृति हेतु लंबित पड़ी विद्युत परियोजनाओं के नाम क्या हैं;

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

(ग) उन परियोजनाओं को स्वीकृति न देने के क्या कारण है; और

(घ) उन्हें शीघ्र स्वीकृति देने के लिए क्या कदम उठाए जाएंगे?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग). जिन विद्युत परियाजनाओं को पर्यावरणीय स्वीकृति दी जानी है, उनके लम्बित होने के कारणों सहित राज्य-वार सूची विवरण के रुप में संलग्न है।

(घ) परियोजना का मूल्यांकन और उन पर कार्रवाई पूरे आंकड़ें और कार्य योजनाएं प्राप्त होने के बाद ही की जा सकती है। पूर्ण ब्यौरों के साथ भेजी गई परियोजनाओं पर तीन महीने के भीतर निर्णय ले लिया जाता है।

मामलों के शीघ्र निपटान को सुविधाजनक बनाने के लिए संबंधित सरकार और/अथवा परियोजना प्राधिकारियों के साथ निरन्तर सम्पर्क बनाए रखा जाता है।

विवरण

पर्यावरणीय दृष्टि से लंबित परियोजनाओं की सूची

परियोजना का नाम	प्राप्त होने की तारीख	लंबित होने का कारण
1	2	3
बिहार:		
1. टिस्को का कैप्टिव पावर प्लाण्ट 67.5 मेगावाट	सितम्बर, 1992	परियोजना पर 29.6.94 को पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति की बैठक में पुनःविचार किया गया और स्वीकृति के लिए सिफारिश की गई।
गुजरात:		
2. सूरत में लिग्नाइट आधारित विद्युत केन्द्र - गुजरात विद्युत लि.	जुलाई, 1993	परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 22.12.93 को पुनःविचार किया गया। मांगे गये अतिरिक्त ब्यौरों की अभी प्रतीक्षा है।
3. बानकबोरी टी.पी.एस. 1X2 मेगावाट - जी.ई.बी.	10 जनवरी, 1994	परियोजना पर 10.2.94 को आयोजित पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति की बैठक में विचार किया गया और स्वीकृति की सिफारिश की गई।
4. गांधीनगर टी.वी.एस. 1X2 मेगावाट - जी.ई.बी.	10 जनवरी, 1994	- वही -
5. कच्छ ज्वारीय विद्युत	फरवरी, 1990	वहन क्षमता प्रवास मार्गों आदि के संबंध में ब्यौरों की प्रतीक्षा है।
उड़ीसा:		
6. डुबरी टी.पी.एस. 2X250 मेगावाट-कलिंग विद्युत निगम लि.	अप्रैल, 1993	परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा अपनी 27 अप्रैल, 1993 को हुई बैठक में

1	2	3
		विचार किया गया। मांगें गये स्पष्टीकरणों की प्रतीक्षा है।
7.	आई.बी. वैली टी.पी.एस. 2X250 मेगावाट ओ.पी.जी.सी	फरवरी, 1993 परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति मेगावाट ओ.पी.जी.सीका 20.9.93 को पुनः विचार किया गया और मांगे गये अतिरिक्त आंकड़ों की अभी प्रतीक्षा है।
	कर्नाटकः	
8.	रायचूर टी.पी.एस. 2X250 मेगावाट के.पी.सी.एल.	दिसम्बर, 1993 पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा विचार किया गया। यूनिट सं.3 और 4 के लिए पर्यावरणीय मंजूरी में निर्धारित शर्त के अनुपालन न किये जाने के संबंध में मांगे गये स्पष्टीकरण की अभी प्रतीक्षा है।
9.	सरपदी जल विद्युत परियोजना	नवम्बर, 1992 परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा विचार किया गया और मांगे गये अतिरिक्त ब्यौरों की प्रतीक्षा है।
	केरलः	
10.	कैसरपुर में डीजल आधारित विद्युत केन्द्र 60 मेगावाट के.एस.ई.बी.	मई, 1993 परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 22.12.93 को हुई अपनी बैठक में पुनः विचार किया गया और समिति ने इसकी स्वीकृति की सिफारिश की।
	महाराष्ट्रः	
11.	नागोथाणे सी.सी.जी.पी. 820 मेगावाट एम.एस.ई.बी.	फरवरी, 1993 परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 10 मार्च, 1993 को हुई अपनी बैठक में विचार किया गया। मांगे गये ब्यौरों की प्रतीक्षा है।
12.	उरान में वेस्ट हीट रिकवरी प्रोजेक्ट - 3X120 मेगावाट एम.एस.ई.बी.	जनवरी, 1994 परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 10.2.94 को आयोजित अपनी बैठक में विचार किया गया। मांगे गये ब्यौरों की प्रतीक्षा है।

1	2	3
	राजस्थान:	
13.	धौलपुर टी.पी.एस 3X250 मेगावाट आर.एस.ई.बी.	मई, 1991	पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति ने प्रस्तावित स्थल को अस्वीकृत कर दिया। संशोधित प्रस्ताव की प्रतीक्षा है।
14.	चित्तोड़गढ़ टी.पी.एस. 8X250 मेगावाट सेचुरी पावर	फरवरी, 1994	प्रस्ताव पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति की 10.2.94 को हुई बैठक में विचार किया गया। मांगे गये अतिरिक्त आंकड़ों की प्रतीक्षा है।
	तमिलनाडु:	
15.	उत्तरी मद्रास टी.पी.एस. 1X500 मेगावाट टी.एन.ई.बी.	नवम्बर, 1992	परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 20.9.94 को विचार किया गया। मांगे गये अतिरिक्त ब्यौरों की प्रतीक्षा है।
16.	जयकुण्डम् लिग्नाइट विद्युत निगम का कैप्टिव पावर प्लाण्ट	जून, 1993	परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 20.9.93 को विचार किया गया। मांगे गये अतिरिक्त ब्यौरों की प्रतीक्षा है।
	पश्चिम बंगाल:	
17.	गौरीपुर टी.पी.एस. 2x6.75 मेगावाट बिरला टैक्निकल सर्विसेज	फरवरी, 1993	व्यापक पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रतीक्षा है।
18.	सागरदिघी टी.पी.एस. चरण 22X500 मेगावाट	फरवरी, 1993	परियोजना पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा मार्च, 93 में विचार किया गया और संशोधित पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन रिपोर्ट की अभी प्रतीक्षा है।
	अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह :	
19.	साउथ अण्डमान में डीजल जनरेटर सैट 20 मेगावाट	फरवरी, 1994	प्रस्ताव पर पर्यावरणीय मूल्यांकन समिति द्वारा 10.2.94 को हुई बैठक में विचार किया गया और स्वीकृति की सिफारिश की गई।
20.	लांग द्वीप में डी.जी. सैट 3X128 किलोवाट का विस्तार	फरवरी, 1994	- वही -

अरूणावर्ती सिंचाई परियोजना

2008. श्री प्रकाश वी. पाटिल : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र की अरूणावली सिंचाई परियोजना को पर्यावरणीय स्वीकृति दे दी गई है;

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

(ग) स्वीकृति देने में हो रहे अत्यधिक विलम्ब के क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग). जी, हां। महाराष्ट्र की अरूणावली सिंचाई परियोजना को दिसंबर, 1993 एवं फरवरी, 1994 में क्रमशः पर्यावरणीय एवं वानिकी की दृष्टि से मंजूरी दे दी गई थी।

अंतर्राष्ट्रीय कृषि विकास कोष से महाराष्ट्र को ऋण

2009. प्रो. राम कापसे: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय कृषि विकास कोष (आई.एफ.ए.डी) को महाराष्ट्र में गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले व्यक्तियों को वित्त उपलब्ध कराने हेतु एक परियोजना शुरू करने की अनुमति दी गई हैं;

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

(ग) इसके अंतर्गत प्रतिवर्ष कितने लोगों को शामिल किया जाएगा?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्यमंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) जी हां। (ख) और (ग) महाराष्ट्र में ग्रामीण निर्धनों के लिए परियोजना आई.एफ.ए.डी. द्वारा तैयार की गई हैं। इस परियोजना का लाभ लक्ष्य वाणिज्यिक बैंकों के साथ मिलकर महाराष्ट्र के आठ जिलों में ग्रामीण निर्धनों के लिए ऋण सेवा का विकास करना तथा बचत को जुटाना हैं। इस परियोजना की सात वर्षों की अवधि के दौरान 91250 व्यक्तियों को लाभ मिलने की आशा है।

उर्वरकों पर रियायत

2010. श्री दत्तात्रेय बंडारू: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगें कि:

(क) 1992-93 और 1993-94 में किसानों को नियंत्रण मुक्त उर्वरकों को छूट पर बेचने हेतु आंध्र प्रदेश को कितनी धनराशि दी गई;

(ख) क्या सरकार को ऐसी धनराशि के दुरुपयोग के संबंध में कोई शिकायत मिली है;

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

(घ) उस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्यमंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) किसानों को रियायत के साथ अनियंत्रित उर्वरकों की बिक्री के लिए आन्ध्र प्रदेश को 1992-93 के दौरान 26.68 करोड़ रुपये तथा 1993-94 के दौरान (28.2.1994 तक) 71.1093 करोड़ रुपये की धनराशि

निर्मुक्त की गई है।

(ख) से (घ) वर्ष 1992-93 के दौरान एक एजेन्सी द्वारा धन के सम्भावित दुरुपयोग के बारे एक रिपोर्ट मिली थी। चूँकि यह योजना राज्य सरकार के जरिए कार्यान्वित की जाती है इसलिए, उन्हें जांच करके केन्द्रीय सरकार सूचना भेजने का अनुरोध किया गया है।

[हिन्दी]

गुजरात की लंबित परियोजनाएं

2011. श्री काशी राम राणा : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुजरात की उन विभिन्न विकास परियोजनाओं के नाम क्या हैं जो पर्यावरण और वन संबंधी स्वीकृति के लिए उनके मंत्रालय के पास लंबित पड़ी है;

(ख) ये कब से लंबित हैं तथा इसके क्या कारण है; और

(ग) इन परियोजनाओं को शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री कमल नाथ): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) पूर्ण आंकड़ों और कार्य योजनाओं की प्राप्ति के पश्चात् ही परियोजनाओं का मूल्यांकन और उन पर कार्रवाई की जा सकती है। पूर्ण ब्यौरों सहित प्रस्तुत परियोजनाओं पर पर्यावरणीय स्वीकृति के मामले में तीन माह के अन्दर और वन भूमि के अंतरण के मामले में एक माह के अन्दर निर्णय ले लिया जाता है। मामलों के शीघ्रता से निपटाने के लिए संबंधित सरकार और/अथवा परियोजना प्राधिकारियों से लगातार विचार-विमर्श किया जाता है।

गुजरात की लंबित परियोजनाओं का विवरण

क्र.सं.	परियोजना का नाम	भेजने की तारिख	लंबित होने के कारण
1	2	3	4
क.	**पर्यावरणीय स्वीकृति के लिए भेजे गए प्रस्ताव**		
1.	गुजरात में गुजरात विद्युत निगम के लिग्नाइट आधारित विद्युत केन्द्र	जुलाई 1993	समिति द्वारा विचार किया गया, लिग्नाइट में सल्फर तत्व संबंधी स्पष्टीकरण मांगा गया तथा राख निपटान क्षेत्र के औचित्य संबंधी सूचना की प्रतीक्षा है।
2.	वनकबोरी ता. वि. के. गुजरात विद्युत बोर्ड	जनवरी, 94	समिति द्वारा विचार किया गया।

1	2	3	4
3.	गांधीनगर ता.वि.के. गुजरात विद्युत बोर्ड	जनवरी, 94	-यथोक्त-
4.	वोघोडिया-जीएआई एल पर एलपीजी रिकवरी संयंत्र	नवम्बर, 92	-यथोक्त-
5.	हजीरा में कृभकों के उर्वरक परिसर में आरगन गैस रिकवरी इकाई	मई, 93	क्रोमियम अवमल निपटान के बारे में अतिरिक्त सूचना और जोखिम विश्लेषण प्राप्त होना है।
6.	वदीनार में भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन का कच्चा तेल टर्मिनल	जुलाई, 93	गुजरात उच्च न्यायालय की न्यायिक कार्यवाही के निर्णय से जुड़ी है।
7.	वदीनार ईस्सा में 90 लाख टन तेल शोधनशाला	अक्तूबर, 93	-यथोक्त-
8.	वदीनार-रिलाएंस पेट्रो केमिकल्स में 90 लाख टन तेल शोधनशाला	अक्तूबर, 93	-यथोक्त-
9.	जी ए आई एल द्वारा गंधर में गैस प्रसंस्करण परिसर	अगस्त, 93	मांगी गई अतिरिक्त सूचना प्राप्त होनी है।
10.	हजीरा सब टर्मिनल का विस्तार	फरवरी, 94	समिति द्वारा संस्तुत
11.	दौलतपुर वेयर	फरवरी, 94	समिति द्वारा संस्तुत
12.	कच्छ ज्वारीय विद्युत परियोजना	फरवरी, 90	समिति द्वारा विचार किया गया। मांगी गई अतिरिक्त सूचना प्राप्त होनी हैं
13.	मेसर्स लार्सन एंड टूब्रो लि० की सीमेंट परियोजना के लिए ग्राम कोवाया, राजला तालुक अपरेली में केप्टिव बर्थ	सितम्बर, 93	औद्योगिक परियोजना से जुड़ी है।

1	2	3	4
ख.	**वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत वन भूमि के अंतरण हेतु भेजे गए प्रस्ताव**		
1.	10,900 हे. वन भूमि पर अतिक्रमण का नियमितीकरण	दिसम्बर, 93	कार्रवाई चल रही है।
2.	सरदार सरोवर स्विच यार्ड से एएसओजे तक 400 के.वी. ट्रांसमिशन लाइन बिछाना	फरवरी, 94	-यथोक्त-
3.	बिटवालोदी सिंचाई स्कीम	अक्तूबर, 93	-यथोक्त-
4.	झंकारी सिंचाई स्कीम	अक्तूबर, 92	-यथोक्त-
5.	बनासकांठा में सीमेंट संयंत्र का निर्माण	अक्तूबर, 91	-यथोक्त-
6.	ग्राम नवानगर में रिवरखान तक पहुंच मार्ग का निर्माण	जनवरी, 94	-यथोक्त-
7.	सूरत में कृषि की सिंचाई के लिए पाइप लाइन बिछान	जनवरी, 94	-यथोक्त-
8.	आश्रमशाला में सिंचाई हेतु पाइप लाइन बिछाना	जनवरी, 94	-यथोक्त-
9.	हजीरा टर्मिनल में पाइप बिछाना	फरवरी, 94	-यथोक्त-

।अनुवाद।

वातानुकूलित विद्युत इंजनों की आपूर्ति

2012. श्री लोक नाथ चौधरी: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 6000 विद्युत वातानुकूलित इंजनों की डिलीवरी के लिए एशियन ब्राउन बोवरी लिमिटेड को कोई समय सीमा दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति के लिए प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण की समय सीमा और शर्त क्या है?

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

(ख) प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण का काम 10 वर्ष की अवधि में पूरा होगा, लेकिन अधिंकाश हस्तांतरण जून 1996 तक हो जायेगा। 6000 अश्व-शक्ति वाले 30 अदद ए.सी. 3 फेज बिजली रेल इंजनों की सप्लाई के लिए मैसर्स ए.बी.बी./स्विट्जरलैंड को दिए गए ठेके में 2,000,000 स्विस फ्रैंक और 979,000 ड्यूश मार्क की ''पोत-पर्यन्त निःशुल्क'' लागत पर 3 वर्ष के लिए अनुरक्षण संबंधी कल-पूर्जे शामिल हैं।

''डीज़ल जनरेटर विद्युत संयंत्र''

2014. प्रो० सावित्री लक्ष्मणः क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में कसर कोडे स्थित 60 मेगावाट डोजल जेनेरेटर विद्युत संयंत्र संबंधी केरल सरकार का कोई प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास स्वीकृति हेतु लंबित है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस परियोजना को स्वीकृति दे दी है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) जी, नहीं। कसार कोडे में 60 मेगावाट डीजल जेनरेटर विद्युत संयंत्र की स्थापना करने के लिए प्रारंभिक प्रस्तावित स्थल से "तटीय क्षेत्र विनिमय" का उल्लंघन होता था। परियोजना प्राधिकारियों को सलाह दी गई थी कि वे प्रस्तावित स्थल को उच्च ज्वार रेखा से कम से कम 500 मीटर दूर शिफ्ट करें। तदनुपरान्त, केरल राज्य विद्युत बोर्ड ने एक नए स्थल का प्रस्ताव किया है जो पूर्व स्थल से 11 किलोमीटर दूर है। केरल राज्य विद्युत बोर्ड ने केरल राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से अनापत्ति प्रमाण-पत्र प्रस्तुत नहीं किया है। फलस्वरुप इस मामले में अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

शुष्क भूति विकास

2015. श्री के.जी. शिवप्पाः

श्री वी. कृष्ण रावः

श्री के.एच. मुनियप्पाः

क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) वर्षा आधारित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना शुरू किए जाने के समय से लेकर आज तक कर्नाटक में, विशेष रुप से कोलार जिले में शुष्क भूमि क्षेत्रों के विकास के संबंध में कितनी प्रगति हुई है;

(ख) इस परियोजना के अंतर्गत कौन-कौन से क्षेत्र लाये गये हैं तथा किन-किन क्षेत्रों को लाये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) राज्य में आठवीं योजना अवधि के दौरान इस परियोजना के कार्यान्वयन हेतु कितनी अनुमानित धनराशि का आबंटन किया गया है;

(घ) क्या इस प्रयोजनार्थ कोई वित्तीय सहायता मांगी गई है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० कृष्ण कुमार): (क) वर्षा सिंचित क्षेत्रों में राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना के अंतर्गत कोलार जिले में स्थित 3 छोटी पनधाराओं सहित कर्नाटक राज्य के 85 विकास खण्डों में से प्रत्येक से एक छोटी पनधारा का चुनाव किया गया है ताकि शुष्क भूमि वाले क्षेत्रों में सतत कृषि विकास संबंधी "मांडल" विकसित किए जा सकें। वर्षा के जल को एकत्र करने एवं विभिन्न एकीकृत उत्पादन उपायों पर जिनमें वार्षिक फसल प्रदर्शन, शुष्क भूमि बागवानी, कृषि वानिकी पशुधन/विकास आदि सम्मिलित हैं, अब तक 34.56 करोड़ रुपये खर्च किए जा चुके हैं।

(ख) विवरण संलग्न है।

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना में कर्नाटक के लिए 96.65 करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की गई है।

(घ) एवं (ङ.): बंगलौर, मैसूर, कोलार, हासन, मंडिया एवं बेलगांव तथा धारवाड़ और बीजापुर जिलों में पनधारा विकास परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता हेतु क्रमशः के.एफ.डब्लू. जर्मनी तथा डैनिश इन्टनेशनल डेवलपमेन्ट एजेन्सी (डेनिडा) से संपर्क किया गया है।

विवरण

क्रं.सं.	जिले का नाम	विकास खण्ड का नाम	पनधारा का नाम
1	2	3	4
1.	बंगलौर(यू)	1. अनीकल	1. मुट्टानालूर टेंक
		2. बंगलौर(एस)	2. कुर्चिनाहाली
		3. बंगलौर(एन)	3. बी.के. हाली
2.	बंगलौर(आर)	4. डिवानाहाली	4. अर्दिशनाहाली
		5. डोडवालापुर	5. जाखलमाडायू
		6. चन्नापटना	6. सोगाला
		7. होसकोटे	7. मालासान्द्रा
3.	बेल्लारी	8. संन्दूर	8. चिक्काकोरीगणाहली
		9. एच.वी. हल्ली	9. बड़गट्टाहल्ला
		10. हड़ागल्ली	10. मकारवी
		11. हरपनाहल्ली	11. अलमरसिकेरा
4.	बीजापुर	12. इन्दी	12. सबलसंगी

1	2	3	4
		13. बी. बागेवाड़ी	13. इंगलेश्वर
		14. बागलकोट	14. मंकनोहल्ला
		15. बीजापुर	15. अहेरी
		16. बदामी	16. गंगनाभविहल
		17. हुनगुन्ड	17. इंदवाराहुल्लाल
5.	बेलगांव	18. चिक्कोड़ी	18. कुबुरहल्ला
6.	बीदर	19. बासवकल्याणा	19. गोदीनाला
		20. बीदर	20. अर्थिनाला
		21. भालकी	21. केरूरनाला
		22. उरद	22. डोडाहल्ला
7.	चित्रदुर्गा	23. होललकेरे	23. गंगीनानुरहल्ला
		24. हीरीयुर	24. मुन्सासवल्लीगुल्या
		25. होशदुर्गा	25. गुन्डीहल्ला
		26. मोलस्कलमूरू	26. गंगम्मानहल्ला
		27. चिल्लाकेरे	27. गौरीपुरनाला
8.	चिकमुंगलूर	28. चिकमंगलूर	28. गोगेनाहल्ला
		29. किप्पा	29. बागेहल्ला
		30. मुदिगार	30. सुहनादुरहल्ला
		31. श्रृंगेरी	31. माल्तोहल्ला
		32. एन.आर.पुर	32. कुदरोगुंडीहल्ला
		33. तारिकेर	33. विट्टाडवेरकेरेहल्ला
9.	धारवाड़	34. हीरकेरूर	34. मिउर
		35. मुन्डरगो	35. हम्मागी
		36. नवलगुन्ड	36. लाड़ीनाला
		37. सेवानूर	37. कडकोल
		38. गडग	38. कनोबेहोसूर

	1	2	3 4
		39. कोन्डागोल	39. दोड्डबाहल्ला
10.	द. कन्नड	40. कुन्डापुर	40. दसकाकट्टा
11.	गुलबर्गा	41. चिंचोली	41. चेंगटा
		42. चित्तापुर	42. हन्नीकेरेनाला
		43. ज़वारगो	43. हीरेहल्ला
			हिप्पागणाहल्ला
		44. शाहपुर	44. रोड्गोंनाला
		45. शोरापुर	45. यल्गोनाला
		46. यादगोर	46. यादलापुर
		47. सेदम	47. येलमनाला
12.	हासन	48. अलूर	48. सगानोहल्लर
		49. अरसोकेरे	49. गंडासी
		50. सी.आर. पट्टन	50. गोमडगिरी
		51. होलनरसीपुर	51. गोरगुन्डी
		52. शकलेसपुर	52. इगुरनाला
		53 बेलूर	53. हल्लेबीडू
13.	कोलार	54. बागंरपेट	54. रामसागर
		55. कोलार	55. डी.सी. हल्ला
		56. मुलबगल	56. एस.सी.डोडाहल्ला
14.	कोडगू	57. मदाकेरी	57. कल्लौरकन्तुर
		58. बिराजपूट	58. नुरथीथांन्ती
15.	मैसूर	59. कैमराजनगर	59. मुथोगेनंजमहल्ला
		60. मैसूर	60. येनेहोल
		61. हुनसर	61. बिल्लीकेरा टैंक
		62. एच.डी. कोटे	62. हैब्बाल्ला
		63. कोल्लोगल	63. टैट्टाहल्ला

1	2	3	4
		64. प्रियापटना	64. कमलापुरे टैंक
16.	रायचूर	65. देवदुर्गे	65. अर्किरानाला
		66. लिंगासगुर	66. हिरोंगनाला
		67. रायचूर	67. अर्सिगनाला
		68. यलबुर्गे	कल्लाबहेबी
17.	शिमोगा	69. चन्नागिरी	69. हरलाकुट्टै
		70. होशानगढ़	70. गोट्टूनाल्ला
		71. सागर	71. गुजा
		72. त्रिचाहल्ली	72. बेडाराहल्ली
		73. सोराव	73. कुवटूर
18.	टुमकूर	74. टिपटूर	74. कोट्टीगावालां
		75. टिरूवेकरे	75. मेंयसन्द्रा
		76. सी.एन. हल्लो	76. किडरानाहल्ली
		77. मधुगिरी	77. डोडाहल्ली
		78. पावागाढ़ा	78. कंचनाहल्ली
19.	अ. कन्नड	79. अंकोला	79. गुन्डेहल
		80. भटखल	80. हलियानी
		81. करवार	81. मल्लापुर
		82. कुमते	82. अग्रासहिनी
		83. सिरसी	83. वर्दा
		84. सूपे	84. पंडाभी
		85. यल्लापुरा	85. सलसूर

"चिल्का झींगा मछली पालन परियोजना"

2016. श्री चित्त बसु: क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने चिल्का झींगा मछली पालन परियोजना का समुचित पर्यावरणीय प्रभाव संबंधी आंकलन का अध्ययन कराने के लिए एक बहु-विषयल दल का सहयोग लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस अध्ययन का क्या निष्कर्ष निकलता है; और

(ग) सरकार ने इस पर क्या कार्यवाही की है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री कमल नाथ): (क) से (ग). चिल्का झील में झींगा पालन परियोजना का पर्यावरणीय प्रभाव मुल्यांकन अध्ययन करने के लिए उड़ीसा राज्य सरकार ने यह कार्य मैसर्स वाटर एंड पावर कनसलटेंसी सर्विसेस लिमिटेड को सौंपा है। मैसर्स वाटर एंड पावर कनसलटेंसी सर्विसेस लिमिटेड द्वारा तैयार की गई पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन रिपोर्ट की मंत्रालय में जांच की गई थी। जांच करने पर पाया गया कि वह रिपोर्ट जल विज्ञान, भूमिगत जल निष्कर्षण, जल-गुणवत्ता, प्रदूषण नियंत्रण उपायों, वनस्पतिजात, प्राणिजात आदि से संबंधित सूचना के बारे में अधूरी थी। अतः उड़ीसा राज्य सरकार को सलाह दी गई है कि वह एक बहुविषयी विशेषज्ञ दल द्वारा विस्तृत और व्यापक पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन कराएं। केन्द्र सरकार को इस अध्ययन के अंतिम निष्कर्षों के बारे में अभी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

बिहार को उर्वरक

2017. श्री ललित उरांव: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष बिहार को कितने अर्वरक की आवश्यकता थी और केन्द्र सरकार द्वारा कितना आबंटन किया गया;

(ख) चालू खरीफ और रबी मौसमों में बिहार को कितना खाद आबंटित किया गया;

(ग) क्या 1994-95 में इन आबंटनों में बढ़ोतरी का कोई प्रस्ताव है;

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

(ड.) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) 1990-91, 1991-92 और 1992-93 के दौरान बिहार के लिए आबंटित एवं वहां उपभोग किये गये विभिन्न प्रकार के उर्वरकों की मात्रा को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ख) बिहार को खरीफ 1993 और रबी 1993-94 मौसम में आबंटित किये गए उर्वरकों की मात्रा को निम्न सारणी में दर्शाया गया है:

(हजार मीटरी टन)

	खरीफ 1993	**रबी 1993-94**
यूरिया	540.50	593.99
अमोनियम सल्फेट	14.00	11.00
कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट	17.00	43.62

फास्फेट और पोटाशयुक्त उर्वरकों का आबंटन 25.8.92 से बंद कर दिया गया है क्योंकि अब इनको

नियंत्रण मुक्त कर दिया गया है।

(ग) से (ड.) तक प्रत्येक राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के लिए सांविधिक रुप से नियन्त्रित उर्वरकों की जरूरतों का आकलन राज्य/संघ शासित क्षेत्र के प्रशासन और उर्वरक उद्योग के साथ परामर्श करके तथा प्रत्येक फसल मौसम यथा खरीफ और रबी के पहले किया जाता है। बिहार को 1994-95 के लिए उर्वरकों का आबंटन उपर्युक्त प्रक्रिया के अनुसार यथोचित समय पर किया जायेगा।

विवरण

बिहार में उर्वरकों का आबंटन एवं खपत

(हजार टन में)

	उत्पाद	आबंटन			खपत		
		1990-91	1991-92	1992-93	1990-91	1991-92	1992-93 (अनुमानित)
1.	यूरिया	920.91	986.65	1044.15	835.49	802.67	919.37
2.	अमोनियम सल्फेट	55.51	30.76*	9.50*	29.07	23.75	16.19
3.	कैलिशियम अमोनियम नाइट्रेट	36.61	9.79*	30.80*	228.13	36.03	57.53
4.	डी.ए.पी.	222.92	240.39	91.91#	196.76	228.84	176.61
5.	एस.एस.पी.	126.71	137.93	69.61#	102.84	120.14	88.60
6.	मिश्रण	51.32	36.27	7.72#	32.65	21.58	16.09
7.	एम.ओ.पी.	74.56	80.79	30.24#	67.65	74.07	31.33
	पोषकवार						
	एन	491.85	510.27	507.51	437.18	426.82	474.59
	पी	133.61	144.26	55.89	116.31	129.89	100.20
	के	50.38	54.28	19.38	44.96	46.98	20.96
	कुल	675.84	708.81	582.78	598.45	603.69	595.75

* रबी 91-92 और खरीफ 92 के दौरान अमोनियम सल्फेट और कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट का आबंटन नहीं किया गया क्योंकि इनको 14.8.91 से 25.8.92 तक सांविधिक नियंत्रण के बाहर रखा गया था।

फास्फेट और पोटाशयुक्त उर्वरकों को विनियंत्रित कर दिए जाने के परिणामस्वरुप 25.8.92 से इनका आबंटन बन्द कर दिया गया।

उर्वरक गुणवत्ता नियंत्रण

2018. श्री शरत पटनायक:

डा. सुधीर राय:

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

(क) क्या नमूनों के विश्लेषण के लिए उर्वरक गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाएं होने के बावजूद भी उर्वरकों में मिलावट के अनेक मामलों प्रकाश में आए हैं;

(ख) यदि हां, तो 1989 से 1993 तक ऐसे कितने मामलों का पता चला और दोषी व्यक्तियों के विरूद्ध मुकदमा चलाया गया;

(ग) क्या उर्वरक गुणवत्ता नियंत्रण के लिए निरीक्षण तंत्र अपर्याप्त है;

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

(ड.) उर्वरकों में मिलावट रोकने और निरीक्षण तंत्र को सुदृढ़ बनाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जायेंगे?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (ङ). राज्यों सरकारों तथा केन्द्रीय सरकार उर्वरक नियंत्रण प्रयोगशालाएं स्थापित की हैं तथा उर्वरक नियंत्रकों, पंजीयन प्राधिकारियों तथा निरीक्षकों आदि की नियुक्ति करके निरीक्षण तन्त्र गठित किया है। परीक्षण सुविधा धीरे-धीरे बढ़ाई जा रही है। 47 प्रयोगशालाओं के माध्यम से 89-90 के दौरान प्रतिवर्ष 87400 नमूने विश्लेषण क्षमता को 53 प्रयोगशालाओं के माध्यम से चालू वर्ष के दौरान बढ़ाकर 98 360 नमूने प्रति वर्ष कर दिया गया है।

जिन नमूनों का विश्लेषण किया गया उनकी संख्या, मानक के अनुरुप नहीं पाए गए नमूनों की संख्या तथा जिन नमूनों के बारे में अभियोग शुरू किए गए उनकी संख्या दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है। पोषक तत्वों की कमी की मात्रा तथा उल्लंघन के स्वरुप को देखते हुए राज्य सरकारें अभियोग चलाने के अलावा, डीलरशिप पंजीकरण प्रमाण-पत्र के निलम्बन/निरस्तीकरण, चेतावनी देने आदि जैसे अन्य प्रशासनिक कार्यवाइयां भी करती हैं।

सामान्यतया मौजूदा निरीक्षण तन्त्र को पर्याप्त समझा गया है। फिर भी, इसमें पाई जाने वाली कमियों को दूर किया जाता है। चालू योजना के दौरान 26 करोड़ रुपये के परिव्यय से एक केन्द्रीय क्षेत्र की स्कीमे आरंभ की गई है। इस स्कीम में अन्य संघटकों के साथ-साथ आवश्यकता की आधार पर राज्यों में उर्वरक नियंत्रण प्रयोगशालाओं के सुदृढ़ीकरण की परिकल्पना की गई है।

इसके अलावा, उर्वरकों में मिलावट की रोकथाम करने के लिए राज्य सरकारें, पूरे वर्ष नियमित जांच-पडताल करने के अलावा, खरीफ-पूर्व तथा रबी-पूर्व बुआई अवधियों के दौरान पर्याप्त नमूने एकत्र करती हैं। केन्द्र

सरकार समय-रामय पर क्वालिटी की जांच करने के लिए यादृच्छिक नमूना एकत्र करने के लिए केन्द्रीय दल भेजती है। मानक क्वालिटी उर्वरकों के उत्पादन, आयात तथा वितरण को सुनिश्चित करने के लिए उर्वरक नियंत्रण आदेश के प्रावधानों की उन्हें अद्यतन रखने के लिए समय-समय पर समीक्षा की जाती है। ऐमा ही हाल में किया गया एक संशोधन, अनियंत्रित उर्वरकों के आयातकत्ताओं द्वारा राज्य सरकारों को सूचना देने/पंजीकरण के लिए कार्यविधि निर्धारित करने से संबंधित है।

विवरण

1989 से 1993 तक विश्लेषित नमूनों, अवमानक/अपमिश्रित/नकली नमूनों की संख्या तथा चूक कत्ताओं के विरूद्ध चलाए गए अभियोजनों की संख्यां दर्शाने वाला विवरण।

वर्ष	विश्लेषित नमूनों की संख्या	अवमानक पाये गये नमूनों की संख्या	चलाए गए अभियोजनों की संख्या**
1989-90	72965	4919	190
1990-91	74134	4122	199
1991-92	77420	5443	310
1992-93	79223	4196	62

** राज्य सरकारों से प्राप्त अद्यतन रिपोर्टों के आधार पर।

[हिन्दी]

बाल विकास परियोजनाएं

+ **2019. श्री संतोष कुमार गंगवार: क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को बाल विकास परियोजनाओं में बरती जानेवाली अनियमितताओं की जानकारी है;

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

(ग) क्या उन्हें दिया जाने वाला खाना घटिया किस्म का पाया गया है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासवा राजेश्वरी): (क) और (ख) बाल विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में कोई अनियमितता सरकार के ध्यान में नहीं आई है।

(ग) और (घ) बाल विकास परियोजनाओं को घटिया किस्म के खाद्य की आपूर्ति के सम्बन्ध में चालू वर्ष के दौरान कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। फिर भी, समन्वित बाल विकास सेवा स्कीम के अंतर्गत दिए जा रहे

पूरक आहार की गुणवत्ता की जांच के कार्य में राज्य सरकार के अधिकारियों के अलावा खाद्य एवं पोषाहार बोर्ड की क्षेत्रीय इकाइयों को भी शामिल किया गया है। इस प्रकार किए गए निरीक्षणों के निष्कर्षों को राज्य सरकारों के ध्यान में ला दिया जाता है ताकि वे पूरक पोषण की आपूर्ति और गुणवत्ता में सुधार करने के लिए आवश्यक कदम उठा सकें।

राजस्थान में तिजारे के किले में खुदाई कार्य

2020. श्री गिरधारी लाल भार्गवः क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या राजस्थान में तिजारे के किले में खुदाई कार्य शुरू किया जा रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो इस खुदाई के दौरान पायी गयी सामग्री का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार ने इस पर क्या कार्यवाही की है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा): (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग) राजस्थान के जिला अलवर का तिजारा किला न तो राज्य सरकार द्वारा संरक्षित है और न ही केन्द्रीय सरकार द्वारा। उपर्युक्त किले में पुरातत्व संबंधी उत्खनन-कार्य के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा कोई स्वीकृति नहीं दी जाती है। तथापि, अलवर के कलक्टर से प्राप्त सूचना के अनुसार, खजाने की खोज के लिए राजस्थान सरकार द्वारा एक प्राइवेट पार्टी को सहायक कलक्टर और कार्यपालक मजिस्ट्रेट की उपस्थिति में तिजारा किला, अलवर के कुछ हिस्सों को खोदने की अनुमति दी गई है जो वर्तमान नियमों के अधीन अनुमति योग्य है।

[अनुवाद]

फसल बीमा प्रीमियम दर

2021. श्री अंकुश राव टोपेः क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार का विचार मूंगफली को छोड़कर सभी फसलों के लिए बीमा प्रीमियम दरों को बढ़ाकर दोगुनी करने का है;

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

(ग) इस निर्णय का कुल क्या प्रभाव पड़ेगा?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) से (ग) फसल बीमा योजना को आत्मनिर्भर बनाने का प्रस्ताव विचाराधीन है। प्रस्ताव के ब्यौरे को अभी अन्तिम रुप नहीं दिया गया है।

[हिन्दी]

बाढ़ और सूखे के लिए सहायता

2022. श्री भगवान शंकर रावतः क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने 1993 के दौरान राज्य में गंभीर सूखे और बाढ़ के परिणामस्वरुप हुई क्षति का पुनर्वास और पुनर्गठन करने के लिए केन्द्रीय सहायता की मांग करते हुए कोई आग्रह प्रस्तुत किया है;

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

(ग) इस संबंध में निर्णय कब तक लिया जायेगा?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) और (ख) उत्तर प्रदेश सरकार ने 1993 के दौरान सूखा पड़ने और बाढ़ आने पर राहत और पुनर्वास उपाय करने के लिए 414.34 करोड़ रुपये को केन्द्रीय सहायता की मांग करते हुए एक ज्ञापन प्रस्तुत किया था।

(ग) प्रभावित क्षेत्रों का दौरा करने वाले केन्द्रीय दल की रिपोर्ट के आधार पर तथा राज्य के आपदा राहत कोष में उपलब्ध धन को देखते हुए फरवरी, 1994 में वर्ष 1994-95 के आपदा राहत कोष के केन्द्रीय अंश में से अग्रिम रुप से 13.32 करोड़ रुपये को एक रकम राज्य सरकार को दी जा चुकी है।

[अनुवाद]

प्राकृतिक आपदा से प्रभावित राज्यों को केन्द्रीय सहायता

2023. श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्येः क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राज्यों को प्राकृतिक आपदा राहत के आधार पर इस समय केन्द्रीय सहायता के आबंटन हेतु किन-किन मानदंडों एवं प्रक्रियाओं का पालन किया जा रहा है;

(ख) क्या सरकार का विचार इस प्रक्रिया में आमूलचूल एवं व्यवहारिक परिवर्तन करने का है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) राहत खर्च के लिए धन व्यवस्था करने की मौजूदा योजना के अंतर्गत विभिन्न राज्यों के लिए आपदा राहत कोष में वार्षिक आबंटन करना 9वें वित्त आयोग की सिफारिशों पर आधारित है। इस आयोग ने दस सालों में राहत उपाय करने के लिए अनुमोदित की गई औसत अधिकतम व्यय सीमा को ध्यान में रखकर राज्यवार वार्षिक आबंटन निश्चित किए थे। आपदा राहत कोष में केन्द्रीय और राज्य सरकारों का अंश 3:1 के आधार पर है।

(ख) और (ग) दसवां वित्त आयोग राहत खर्च के लिए धन व्यवस्था करने की वर्तमान योजना की समीक्षा कर रहा है।

नाबालिग लड़कियों का बलपूर्वक विवाह

2024. श्री गुरूदास कामत: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को नाबालिग लड़कियों के खाड़ी देशों के लोगों के साथ बलपूर्वक विवाह की जानकारी है;

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

(ग) ऐसे मामलों की रोक-थाम के लिए क्या कदम उठाए गए है; और

(घ) ऐसी कितनी बालिकाओं को उन लोगों के चंगुल से बचाया गया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं विकास बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासव राजेश्वरी): (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग) पिछले तीन वर्षो के दौरान भारतीय लड़कियों के खाड़ी के नागरिकों के साथ विवाह के दो मामलों की सूचना मिली है। ये मामले हैं- सुश्री अमीना तथा सुश्री कनीज़ का साउदी अरब के नागरिकों के साथ विवाह।

ऐसे मामलों में, प्रभावित पक्षों द्वारा अथवा ऐसे किसी अन्य व्यक्ति द्वारा, जिसे इस प्रकार के विवाह की जानकारी हो, विशिष्ट शिकायत करने पर बाल-विवाह अवरोध अधिनियम, 1929 के अंतर्गत कार्रवाई की जाती है। ऐसे मामलों में अनैतिक व्यापार (निवारण) अधिनियम, 1956 के अंतर्गत भी कार्रवाई की जा सकती है, बशर्ते यात्रा संबंधी दस्तावेजों में जालसाजी/अनाधिकृत तबदीली की गई हो।

सरकार ने आप्रवासन अधिकारियों को अनुदेश जारी किए हैं कि वे अवयस्क लड़कियों के यात्रा संबंधी कागज़ात की जांच करते समय अधिक सतर्क रहें, ताकि उनकी आयु आदि के संबंध में उनके पास पासपोर्ट में किसी गलत प्रविष्टि का पता लग सके।

(घ) दोनों मामलों में कारगर उपाय किए गए हैं।

[हिन्दी]

बिहार की लम्बित परियोजनाएं

2025. श्री रामकृपाल यादव: क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उनके मंत्रालय के पास बिहार की कौन-कौन सी विकास परियोजनाएं पर्यावरण और वन संबंधी मंजूरी के लिए लंबित पड़ी हैं;

(ख) ये परियोजनाएं कब से लंबित हैं और इसके क्या कारण है; और

(ग) इन परियोजनाओं को शीघ्र स्वीकृति देने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री कमल नाथ): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) परियोजना का मूल्याकंन और उन पर कार्रवाई पूरे आंकड़े और कार्य योजनाएं प्राप्त होने के बाद ही

की जाती है। पूर्ण ब्यौरों के साथ भेजी गई परियोजनाओं पर पर्यावरणीय स्वीकृति के मामलें में तीन महीनें के भीतर और वन भूमि के उपयोग के मामले में एक महीने के भीतर निर्णय ले लिया जाता है। मामलों के शीघ्र निपटान को सुविधाजनक बनाने के लिए सम्बन्धित सरकार और/अथवा परियोजना प्राधिकारियों के साथ निरन्तर सम्पर्क बनाए रखा जाता है।

बिहार में लंबित परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं.	परियोजना का नाम	भेजने की तारीख	लंबित होने के कारण
क.	**पर्यावरणीय मूंजरी के लिए भेजे गये प्रस्ताव**		
1.	टी.आई.एस.सी.ओ. का कैप्टिव पावर प्लाण्ट 67.5 मे.वा.	समिति द्वारा संस्तुत सितम्बर, 1992	
2.	बोकारो इस्पात संयंत्र का कोल ब्रिकुएटिंग यूनिट	अक्तूबर, 1992	मांगी गई अतिरिक्त सूचना प्रतीक्षित है।
3.	करण खुली खदान परियोजना, सेंट्रल कोल फील्ड लि. (सी.सी.एल.)	दिसम्बर, 1993	-वही-
4.	हेसालडेग डोलोमाइट परियोजना के लिए खनन पट्टा - सेल	जनवरी, 1994	-वही-
5.	उत्तरी उड़ीमाड़ी खुली खदान परियोजना (सी.सी.एल.)	फरवरी, 1993	-वही-
6.	रायबाचड़ा भूतिगत परियोजना (सी.सी.एल.)	फरवरी, 1993	मार्च, 93 में मांगे गए स्पष्टीकरण की प्रतीक्षा है
7.	तपिन दक्षिण खुली खदान परियोजना (सी.सी.एल.)	अप्रैल, 1993	समिति द्वारा संस्तुत
8.	गोविन्दपुर खुली खदान परियोजना (सी.सी.एल.)	अप्रैल, 1993	-वही-
9.	रोहिणी खुली खदान परियोजना	मई, 1993	-वही-
10.	झारखंड खुली खदान परियोजना (सी.सी.एल.)	जनवरी, 1993	मांगी गई अतिरिक्त प्रस्ताव की प्रतीक्षा है।
11.	गिडि (क) खुली खदान परियोजना	जनवरी, 1993	मांगे गये संशोधित प्रस्ताव की प्रतीक्षा है।

1	2	3	4
12.	एमजोर खनन परियोजना - पिराइट्स फॉसफेट्स एंड केमिकल लि.	मार्च, 1988	समिति द्वारा संस्तुत
13.	नौमुण्डी लौह अयस्क खान - टिस्को	मार्च, 1990	-वही-
14.	चुरी भूमिगत परियोजना (सीसीएल)	नवम्बर, 1991	समिति द्वारा वन संबंधी स्वीकृति से संबद्ध।
15.	टेडला खुली खदान परियोजना (सी.सी.एल.)	जुलाई, 1992	समिति द्वारा संस्तुत वन संबंधी स्वीकृति से संबद्ध
16.	अशोक खुली खान परियोजना (सीसीएल)	अगस्त, 1992	-वही-
17.	कोनार खुली खदान परियोजना (सीसीएल)	सितम्बर, 1992	-वही-
18.	तुलसीदामर डोलोमाइट खान (सेल)	अक्तूबर, 1992	-वही-
19.	कावेरी खुली खदान परियोजना (सीसीएल)	जनवरी, 1993	-वही-
ख.	**वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत वन भूमि के उपयोग के लिए भेजे गये प्रस्ताव**		
1.	सी.बी.सी.सी.एल. द्वारा मधुबन वासरी परियोजना का निर्माण	जनवरी, 1994	कार्रवाई चली रही है।
2.	पिपरवार रेलवे साइडिंग का निर्माण (प्रथम चरण)	फरवरी, 1994	क्षेत्रीय कार्यालय से स्थल निरीक्षण रिपोर्ट अभी प्राप्त होनी है।
3.	झारखंड कोयला परियोजना	अगस्त, 1993	-वही-

|अनुवाद|

चावल और धान का खरीद मूल्य

2026. डा० कार्तिकेश्वर पात्रः क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) उड़ीसा में 1992-93 के दौरान चावल और धान का खरीद मूल्य क्या था;

(ख) क्या इस मूल्य में देश के अन्य राज्यों में निर्धारित खरीद मूल्य के अनुरुप ही संगत वृद्धि हुई है; और

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

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय): (क) उड़ीसा में विपणन वर्ष, 1992-93 के दौरान

धान के वसूली मूल्य और लेवी चावल के मूल्य निम्नानुसार है:-

(रुपये प्रति क्विंटल)

किस्म	धान का वसूली मूल्य	लेवी चावल का मूल्य
साधारण	270.00	462.75
बढ़िया	280.00	478.80
उत्तम	290.00	494.90

(ख) और (ग) सरकार द्वारा घोषित किया गया धान का वसूली मूल्य सभी धान उत्पादक राज्यों के लिए एक जैसा ही होता है। लेवी चावल के मूल्य धान के न्यूनतम समर्थन मूल्य के आधार पर और सांविधिक प्रभारों/करों, गैर-सांविधिक प्रभारों और धान से चावल बनाने की गुणवत्ता और उत्पादन के अनुपात को ध्यान में रखकर निर्धारित किए जाते हैं।

[हिन्दी]

जैव उर्वरक

2027. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा देश में जैव उर्वरकों के उत्पादन को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/ उठाए जायेगें; और

(ख) इस प्रयोजनार्थ केन्द्रीय सरकार द्वारा कितनी निधि आबंटित की गई है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) तथा (ख). देश में जैव-उर्वरकों के उत्पादन को बढ़ावा देने के लिये कृषि तथा सहकारिता विभाग जैव-उर्वरकों संबंधी राष्ट्रीय परियोजना का कार्यान्वयन कर रहा है। इस परियोजना के तहत एक राष्ट्रीय तथा छः क्षेत्रीय जैव-उर्वरक विकास केन्द्र गाजियाबाद इम्फाल, भुवनेश्वर, बंगलौर, हिसार, नागपुर और जबलपुर में स्थापित किये गये हैं। इसके अलावा, कृषि तथा सहाकारिता विभाग जैव उर्वरकों के उत्पादन के लिए जैव-उर्वरक एककों की स्थापना हेतु राज्य सरकारों/उर्वरक उद्योगों/बीज कम्पनियों व गैर सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता देती है।

8वीं पंच वर्षीय योजना के दौरान देश में जैव-उर्वरकों के उत्पादन तथा प्रोत्साहन के लिए 800.00 लाख रुपये का परिव्यय निर्धारित किया गया है।

[अनुवाद]

चन्दनपुर और बर्दमान के बीच तीसरी लाइन

2028. श्री पूर्णचन्द्र मलिक: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चन्दनपुर से बर्दमान तक तीसरी लाइन ने होने के कारण सवारी एवं मालगाड़ियां धीमी गति से चलती हैं;

(ख) वहां ट्रेफिक चलने में वृद्धि के लिए सरकार ने क्या ठोस उपाय किए हैं; और

(ग) चन्दनपुर और बर्दमान और बाली और बर्दमान के बीच तीसरी और चौथी लाइनों का निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जायेगा?

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफर शरीफ): (क) से (ग). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

तेंदू पत्ते और बांस

2029. श्री शिवाजी पटनायक: क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उड़ीसा सरकार ने तेन्दू पत्ते और बांस व्यापार में निजी व्यापारियों ओर ठेकेदारों के प्रवेश की अनुमति दी है जिसका प्रबन्ध पहले सार्वजनिक उद्यम करते थे;

(ख) क्या व्यापक तौर पर सुरक्षित वनों में ठेकेदारों के इस प्रवेश से पहले की तरह बड़े पैमाने पर पेड़ों की कटाई नहीं होगी, जिसका दुष्प्रभाव पर्यावरण पर पड़ेगा; और

(ग) इस स्थिति का मुकाबला करने के लिए केन्द्रीय सरकार क्या कदम उठाने जा रही है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ): (क) उड़ीसा सरकार ने बांस की फसल कटाई का काम उड़ीसा वन विकास निगम को सौंप दिया है। तेन्दु पत्ते के व्यापार के वाणिज्यिक पहलुओं को भी उड़ीसा वन विकास निगम द्वारा देखा जाता है।

(ख) उड़ीसा वन विकास निगम बांस की कटाई के लिए सीधे अपने पयेवेक्षण में ठेके पर मजदूर काम पर लगाता है।

(ग) जब तक सतत प्रबंध सिद्धान्तों का पालन किया जाता है, भारत सरकार को राज्य सरकार के निर्णयों में हस्तक्षेप करने की आवश्यकता नहीं है।

दलकोल्हा में फ्लाई ओवर

2030. श्री सुव्रत मुखर्जी: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पश्चिम बंगाल सरकार से पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में दलकोल्हा फाटक पर फ्लाई ओवर का निर्माण करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (के०सी० लेंका): (क) जी हाँ।

(ख) आरेखण और अनुमान राज्य सरकार को सितंबर, 93 में भेज दिये गए हैं। उनकी स्वीकृति की प्रतीक्षा की जा रही है। राज्य सरकार द्वारा अनुमान की स्वीकृति किये जाने और लागत जमा कराने के बाद निर्माण कार्य शुरू किया जायेगा।

कर्नाटक से शबरीमाला तक रेल सेवाएं

2031. श्रीमती चन्द्र प्रभा अर्सः

श्री वी०एस० विजय राघवनः

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या केरल के प्रसिद्ध तीर्थ स्थान शबरीमाला में भक्तों की सुविधा के लिए कर्नाटक से शबरीमाला तक रेल सेवा शुरू करने के सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त परियोजना की अनुमानित लागत क्या है और

(ग) रेल सेवाएं कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (के०सी० लेंका): (क) सबरीमाला के रास्ते कोट्टायत से पुनलूर तक एक नई लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण का कार्य 94-95 के बजट प्रस्तावों में शामिल किया गया है. संसद द्वारा बजट स्वीकृत कर दिये जाने पर सर्वेक्षण का कार्य शुरू किया जायेगा.

(ख) सर्वेक्षण पूरा हो जाने के बाद ही अनुमानित लागत का पता चल पायेगा।

(ग) गाड़ी सेवाएं शुरू करने का प्रश्न तभी पैदा होगा जब परियोजना को स्वीकार करने योग्य पाया जायेगा, योजना आयोग द्वारा इसे अनुमोदित कर दिया जायेगा और कार्य शुरू करके इसे पूरा कर दिया जायेगा।

[हिन्दी]

उचित दर की दुकानों के माध्यम से घटिया स्तर की सप्लाई

2032. श्री बारे लाल जाटव :

श्री विलासराव नागनाथराव गूंडेवार :

श्री दत्ता मेघे :

प्रो. एम.कामसन :

क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक विवरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम द्वारा दिल्ली में उचित दर की दुकानों के माध्यम से उपभोक्ताओं को घटिया स्तर का गेहूं, चीनी और चावल वितरित किया जाता है; ओर

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई अथवा करने का विचार है?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद): (क) और (ख). राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की सरकार ने सूचित किया है कि उचित दर दुकानों के माध्यम से उपभोक्ताओं को दिये जाने वाले चावल, गेहूं और चीनी की गुणवत्ता के बारे में कभी-कभी कुछ शिकायतें प्राप्त होती हैं। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने सूचित किया है कि जनवरी और फरवरी, 1994 में उचित दर दुकानों द्वारा सप्लाई की जाने वाली वस्तुओं की गुणवत्ता

के बारे में 9 शिकायतें प्राप्त हुई है। यह सूचित किया गया है कि जांच करने पर ये शिकायतें साबित नहीं हुई। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली ने सूचित किया है कि उपभोक्ताओं को विनिर्दिष्ट मानकों वाले चावल, गेहूं, और चीनी की आपूर्ति सुनिश्चित करने के वास्ते कई उपाय किए गए हैं। इन उपायों में, उपभोक्ताओं को तुलना करने की सुविधा देने के लिए उचित दर दुकानों में मुहरबंद नमूने प्रदर्शित करना; जारी करने वाले गोदामों पर गुणवत्ता नियंत्रण कर्मचारियों की तैनाती करना; माल की सुपुर्दगी होने के 72 घंटों के अन्दर सूचित किए जाने वाले सभी वास्तविक मामलों में उचित दर दुकानों को जारी किए गए खराब किस्म के माल को बदलना और फील्ड कर्मचारियों द्वारा उचित दर दुकानों की जाचं करना शामिल है।

[अनुवाद]

राजधानी एक्सप्रेस

2033. श्रीमती सुशीला गोपालनः

श्री ए. जयमोहनः

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या केरल के यात्रियों की भारी मांग को देखते हुए दिल्ली-मद्रास राजधानी एक्सप्रेस को अब तक त्रिवेन्द्रम तक नहीं चलाया गया हैः

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

(ग) इसे त्रिवेन्द्रम तक और दैनिक रुप से कब से चलाया जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका): (क) से (ग). हजरत निजामुद्दीन-मद्रास साप्ताहिक राजधानी एक्सप्रेस को जुलाई 94 की समय-सारणी से तिरूवनन्तपुरम तक बढ़ाने का प्रस्ताव है. बहरहाल, इस गाड़ी को रोजाना चलाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है.

केन्द्रीय विद्यालय

2034. डा० सुधीर रायः

श्री मुही राम सैकियाः

क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या दिल्ली, लखनऊ तथा इन्दौर के केन्द्रीय विद्यालयों में तैनात विभिन्न श्रेणियों के शिक्षकों की संख्या इन विधालयों के लिए स्वीकृत शिक्षकों की संख्या से अधिक है;

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

(ग) ऐसे प्रत्येक मामले के संदर्भ में इसका क्या औचित्य है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलेजा): (क) से (ग). केन्द्रीय विद्यालय संगठन ने सूचित किया है कि प्रत्येक विद्यालय में विभिन्न ग्रेडों में

शिक्षक स्वीकृत संख्या के अनुसार तैनात किए जाते हैं जो प्रत्येक वर्ष छात्रों के दाखिले के आधार पर निर्धारित की जाती है। यदि स्वीकृत स्टाफ संख्या में परिवर्तन होने की वजह से कुछ शिक्षक अस्थायी तौर पर अधिशेष हो जाते हैं तो उन्हें स्थानांतरण के दिशानिर्देशों के अनुसार तैनात/समायोजित कर दिया जाता है। दिल्ली के 31 स्कूलों में जिनकी स्वीकृत स्टाफ संख्या 1947 हैं, 75 शिक्षक है, लखनऊ के 8 स्कूलों में स्वीकृत स्टाफ संख्या 366 है तथा वहां 18 शिक्षक है तथा इन्दौर में 92 की स्टाफ संख्या के साथ 2 विद्यालय हैं, वहां 4 शिक्षकों को क्रमशः उनके वर्तमान स्कूलों में अधिसंख्य क्षमता के आधार पर रखा हुआ है। परन्तु वे कुल मिलाकर संबंधित क्षेत्रों में स्थित विधालयों की स्वीकृत संख्या के अंदर है। दिशा निर्देशों के अनुसार वार्षिक स्थानांतरणों के दौरान उन पर तैनात स्थानांतरित करने के लिए विचार किया जायेगा उनका समायोजन किया जायेगा।

बिहार में रेल लाइन

2035. श्री रामविलास पासवानः क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या बिहार में हसनपुर-सकारी रेल लाइन निर्माण की मांग काफी समय से की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस क्षेत्र के पिछड़ेपन को ध्यान में रखते हुए इस रेल लाइन का निर्माण प्राथमिकता के आधार पर करने हेतु क्या कार्यवाही की गई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका): (क) जी हां।

(ख) 1991 में किए गए सर्वेक्षण के अनुसार लाइन के अलाभप्रद होने तथा संसाधनों की तंगी के कारण, इस प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा सका।

रेलवे लाइन को पुनः चालू करना

2036. श्री जी.एम.सी. बालयोगीः क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार ने देश में ऐसी रेल लाइनों को पुनः चालू करने का कार्य शुरू किया है जिनका निर्माण कार्य द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान बन्द कर दिया गया था; और

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

रेल मंत्रायल में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान उखाड़ी गई लाइनों में से निम्नलिखित लाइनों को छोड़कर सभी पुनर्स्थापित कर दी गई हैः-

(i) दक्षिण मध्य रेलवे पर काकिनाडा-कोटिपल्ली (43.60 कि.मी.)

(ii) दक्षिण रेलवे पर तिरूप्पत्तूर-कृष्णागिरि (41 कि.मी)

(iii) दक्षिण रेलवे पर मोरप्पर-धर्मपुरी (24 कि.मी.)

(iv) मध्य रेलवे पर दोरवाह - पुसाड.

इन लाइनों के पुनः स्थापन का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

शिक्षण संस्थाओं द्वारा धनराशि का उपयोग

2037. श्री छेदी पासवानः क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या कुछ संस्थाएं सरकारी धनराशि का दुरुपयोग कर रही हैं जिसके कारण शिक्षण योजनाओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है,

(ख) यदि हां, तो अब तक ऐसी कितनी संस्थाओं की पहचान कर ली गई है, और

(ग) इनके विरूद्ध सरकार ने क्या कार्रवाई की है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलेजा): (क) से (ग). अधिकांश संस्थान, सम्बद्ध राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आते हैं। जहां तक अनुदान प्राप्त करने वाले केन्द्रीय संस्थानों का सम्बन्ध है उनकी वार्षिक रिपोंटे तथा परीक्षित लेखे, प्रति वर्ष संसद मं रखे जाते हैं। भारत के नियन्त्रक एवं महालेखा परीक्षक, इन संस्थानों के लिए लेख परीक्षण एजेन्सी है। यदि भारत के नियन्त्रक एवं महालेखा परीक्षक को निधियों के दुरुपयोग के किसी मामले का पता चलता है तो सम्बद्ध संस्थान अपने नियम व विनियमों के अनुसार इस संबंध में उचित कार्रवाई करता है।

केन्द्रीय विद्यालयों में रिक्तियाँ

2038. श्री उपेन्द्र नाथ वर्माः क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या केन्द्रीय विद्यालयों तथा नवोदय विद्यालयों में शिक्षकों के दो हजार से अधिक पद रिक्त हैं और इन रिक्तियों को भरने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की जा रही हैं जिसके कारण छात्रों में बड़ा रोष है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार पदों को भरने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलेजा): (क) और (ख) केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार चालू वर्ष के दौरान भर्ती संबंधी कार्रवाई द्वारा शैक्षिक पदों की बकाया रिक्तियों की संख्या को बहुत अधिक कम कर दिया गया है। इसके फलस्वरुप 6500 चयनित उम्मीदवारों को नियुक्ति पत्र जारी किए हैं। जहाँ तक नवोदय विद्यालय समिति का संबंध है, इसके क्षेत्रिय कार्यालयों से ऐसी ही सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

आमान परिवर्तन

2039. श्री वी. कृष्ण रावः

श्री के.जी. शिवप्पाः

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

(क) क्या सरकार ने कर्नाटका में येलाहंका और बांगरपेट के बीच आमान परिवर्तन कार्य का सर्वेक्षण कराने के लिए धनराशि जारी कर दी है;

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

(ग) क्या कर्नाटक, विशेष रुप से कोलार जिले के लोगों के उक्त छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की जोर-शोर से मांग की है; और

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

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

(ख) हाल ही में एक सर्वेक्षण पूरा किया गया है जिससे पता चला है कि इस 147 कि.मी. लम्बी लाइन के आमान परिवर्तन की लागत 60 करोड़ रुपये होगी और इससे 2.47 प्रतिशत की दर से प्रतिफल प्राप्त होगा।

(ग) जी हां।

(घ) सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार यदि आमान परिवर्तन येलहंका और चिकबालापुर के बीच तथा बंगारपेट से कोलार तक किया जाता है , तो प्रतिफल की दर सुधर कर 6.84 प्रतिशत हो जायेगी। तदनुसार, इस परियोजना को योजना आयोग को भेजने का प्रस्ताव है ताकि इन दो खंडो पर पहले चरण में कार्य शुरू किया जा सके। इस प्रस्ताव पर आगे विचार करना योजना आयोग के अनुमोदन और आगामी वर्षो में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर होगा।

उर्वरकों पर राज सहायता

2040. श्री लाल बाबू राय: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न राज्यों को उर्वरकों पर राज सहायता दे दी है;

(ख) यदि हां, तो 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान, राज्य-वार कितनी धनराशि दी गई;

(ग) क्या कुछ राज्य सरकारों ने राज सहायता राशि में वृद्धि करने का अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो इन राज्यों के नाम क्या हैं और उन्होंने कितनी धनराशि मांगी थी?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) और (ख) 1993-94 के दौरान (अब तक) कृषकों को विनियमित उर्वरकों की रियायत पर बिक्री के लिये राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों को निर्मुक्त किये गए कोष का विवरण संलग्न है। 1994-95 के लिए कोई आबंटन नहीं किया गया है।

(ग) और (घ) किसी राज्य से इस धनराशि में वृद्धि करने के लिए अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

विवरण

(रुपये लाख में)

क्रम सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	1993-94 के दौरान अब तक निर्युक्त किया गया कोष
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	7110.93
2.	कर्नाटका	4725.415
3.	केरल	972.575
4.	तमिलनाडु	5407.35
5.	पांडिचेरी	83.56
6.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	1.24
7.	गुजरात	3045.70
8.	मध्यप्रदेश	2469.50
9.	महाराष्ट्र	4020.85
10.	राजस्थान	1974.40
11.	गोवा	18.655
12.	दमन एवं द्वीप	0.55
13.	हरियाणा	646.275
14.	पंजाब	2515.25
15.	उत्तर प्रदेश	4443.825
16.	हिमाचल प्रदेश	20.80
17.	जम्मू और कश्मीर	81.95
18.	चंडीगढ़ प्रशासन	0.275
19.	बिहार	402.00
20.	उड़ीसा	761.715
21.	पश्चिम बंगाल	4169.475
22.	असम	144.90
23.	त्रिपुरा	45.70

1	2	3
24.	मणिपुर	48.59
25.	मेघालय	12.40
26.	नागालैंड	2.70
27.	अरूणाचल प्रदेश	1.03
28.	सिक्किम	4.70
29.	मिजोरम	5.875
	कुल	43138.135

गुजरात में रेलवे स्टेशनो पर एस.टी.डी/सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्रों की सुविधा

2041. श्री गाभाजी मंगाजी ठाकुरः क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या गुजरात में सभी रेलवे स्टेशनों पर एस.टी.डी./सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्रो सहित आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध हैं;

(ख) यदि हां, तो अब तक कितने रेलवे स्टेशनों पर ये सुविधाएं उपलब्ध करायी गई है; और

(ग) शेष रेलवे स्टेशनों पर ये सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु क्या कार्यवाही की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका): (क) से (ग). आवश्यकता तथा स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार स्टेशनों पर आवश्यक अवसंरचनात्मक सुविधाओं की व्यवस्था की जाती है। रेलवे स्टेशनों पर इन सुविधाओं की व्यवस्था करना एक सतत् प्रक्रिया हैं। ऐसे स्टेशनों पर, जहां स्टेशन पर सम्भाले जाने वाले यात्री यातायात के अनुसार औचित्यपूर्ण समझा जाता है। एस टी डी/पी सी ओ बूथों की भी व्यवस्था की जाती है। गुजरात में 12 स्टेशनों पर एस टी डी/पी सी ओ बूथों की व्यवस्था है। 6 और स्टेशनों पर इन सुविधाओं की व्यवस्था की जा रही है। अन्य स्टेशनों पर आवश्यकता तथा व्यावहारिकता के अनुसार इसकी व्यवस्था की जायेगी।

जड़ी-बूटियों की खेती

2042. श्री के.टी. वान्डायारः क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या जड़ी-बूटियों की खेती के लिए किसानों को प्रोत्साहित करने हेतु केन्द्र द्वारा प्रायोजित कोई योजना है;

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

(ग) क्या इस प्रयोजनार्थ राज्य सरकारों को कोई केन्द्रीय सहायता दी जा रही है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षो के दौरान दी गई सहायता का वर्षवार और राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(ड.) किसानों को जड़ी-बूटियों की खेती करने हेतु प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) जी, हां। (ख) भारत सरकार आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 1993-94 से 5 करोड़ रुपये की कुल लागत से चिकित्सकीय एवं सुगंधित पौधों के विकास के लिए केन्द्रीय क्षेत्र की एक योजना का कार्यान्वयन कर रही है। चिकित्सकीय पौधों संबंधी कार्यक्रम में निम्नलिखित शामिल हैं:-

(1) महत्वपूर्ण प्रजातियों के संरक्षण के लिए शाक उद्यानों की स्थापना करना।

(2) उन्नत किस्म की रोपण सामग्री का उत्पादन करना।

(3) किसानों के खेतों में प्रदर्शन की व्यवस्था करना।

(4) गुणवत्ता परीक्षण के लिए विश्लेषण प्रयोगशालाओं की स्थापना करना।

(ग) जी, हां।

(घ) वर्ष 1993-94 के दौरान विभिन्न राज्यों में राज्य कृषि विश्वविद्यालयों को निर्मुक्त की गई धनराशि का विवरण संलग्न है।

(ड.) यह योजना आठवीं पंचवर्षीय योजनावधि के लिए स्वीकृत की गई है एवं प्राप्त होने वाले परिणामों के आधार पर जारी रखी जायेगी।

विवरण

चिकित्सकीय तथा सुगंधित पौधों के विकास की केन्द्रीय क्षेत्र की योजना के तहत 1993-94 के दौरान निर्मुक्त की गई राशि का विवरण

क्रम सं.	विश्वविद्यालय का नाम	राज्य	राशि (लाख रुपये)
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, हैदराबाद	आन्ध्र प्रदेश	3.00
2.	असम कृषि विश्वविद्यालय, जोरहाट	असम	4.50
3.	गुजरात कृषि विश्वविद्यालय, आनन्द	गुजरात	4.60
4.	जवाहरलाल नेहरू कृषि विश्वविद्यालय, जबलपुर	मध्य प्रदेश	4.60
5.	उड़ीसा कृषि विश्वविद्यालय, भुवनेश्वर	उड़ीसा	2.70
6.	राजस्थान कृषि विश्वविधालय, बीकानेर	राजस्थान	3.00

1	2	3	4
7.	राजेन्द्र कृषि विश्वविद्यालय, पूसा, बिहार	बिहार	2.70
8.	तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बटूर	तमिलनाडु	4.60
9.	कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर	कर्नाटक	11.25
10.	केरल कृषि विश्वविद्यालय, त्रिचूर	केरल	18.00
11.	हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय, हिसार	हरियाणा	2.70
12.	पंजाब कृषि विश्वविद्यालय, लुधियाना	पंजाब	2.70
13.	विधानचन्द्र कृषि विश्वविद्यालय, कल्याणी	पश्चिम बंगाल	2.70
14.	महात्मा फुले कृषि विश्वविद्यालय, राहूरी, महाराष्ट्र	महाराष्ट्र	2.70
15.	डा. वाई.एस. परमार बागवानी एवं वानिकी विश्वविद्यालय, सोलन	हिमाचल प्रदेश	15.00
16.	ए.एन. देव कृषि विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, नरेन्द्र नगर, फैजाबाद	उत्तर प्रदेश	13.00

ऐतिहासिक स्थल और किले

2043. श्री अन्ना जोशी: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग द्वारा महाराष्ट्र में 1992-93 के दौरान प्रत्येक किले और ऐतिहासिक स्थल के संरक्षण, नवीकरण और रख-रखाव पर कितना धन खर्च किया गया: और

(ख) 1993-94 के दौरान इस कार्य के लिए कितना धन आबंटित किया गया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा): (क) वर्ष 1992-93 के दौरान, केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों के संरक्षण, परिरक्षण और रख-रखाव पर 29,57,202/ रुपये व्यय हुआ है। इन स्मारकों में महाराष्ट्र के किले भी शामिल हैं।

(ख) उपर्युक्त कार्यों के लिए वर्ष 1993-94 हेतु 80.85 लाख रुपये आवंटित हुआ तथा दिसम्बर, 1993 तक 14,40,424/ रुपये व्यय हुआ।

रेलवे मंडलों को भंग करना

2044. श्री वी.एस. विजराघवन: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दक्षिणी रेलवे के अंतर्गत कुछ रेल मंडलों को भंग करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी- लेंका): (क) से (ग). हालांकि नये जोनों/मंडलों के सृजन से संबंधित मामले का अध्ययन और जांच की जा रही है, फिर भी दक्षिणी रेलवे के किसी भी मंडल को समाप्त करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

''मध्यप्रदेश की लंबित परियोजनाएं''

2045. श्री मानकू राम सोड़ी:

डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय:

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

(क) मध्यप्रदेश की उन विभिन्न विकास परियोजनाओं के नाम क्या हैं, जो पर्यावरण और वन संबंधी स्वीकृति के लिए उनके मंत्रालय के पास लंबित पड़ी हैं;

(ख) ये कब से लंबित हैं और इसके क्या कारण हैं: और

(ग) इन परियोजनाओं को शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) परियोजनाओं का मूल्यांकन और उन पर कार्रवाई पूरे आंकड़े और कार्य योजनाएं प्राप्त होने के बाद ही की जा सकती है। पूर्ण ब्यौरों के साथ भेजी गई परियोजनाओं पर पर्यावरणीय स्वीकृति के मामले में तीन महीने के भीतर और वन भूमि के उपयोग के मामले में एक महीने के भीतर निर्णय से लिया जाता है। मामलों के शीघ्र निपटान को सुविधाजनक बनाने के लिए सम्बन्धित सरकार और/अथवा परियोजना प्राधिकारियों के साथ निरन्तर सम्पर्क बनाए रखा जाता है।

विवरण

क्र०सं०	परियोजना का नाम	भेजने की तारीख	लम्बित परियोजनाओं की स्थिति लंबित होने के कारण (28.1.94 को)
1	2	3	4
क.	पर्यावरणीय मंजूरी के लिए भेजे गये प्रस्ताव		
1.	मोंगरा सिंचाई परियाजना	जनवरी, 1991	समिति द्वारा विचार कर लिया गया 1 मई, 93

1	2	3	4
			में मांगी गई संशोधित पर्यावरणीय योजनाओं की अभी प्रतीक्षा है।
2.	दुधिचुआ खुली खदान परियोजना नॉर्दन कोल फील्ड लि.	सितम्बर, 1993	समिति द्वारा विचार कर लिया गया है।
3.	कुटेश्वर चूना-पत्थर खान - पट्टो का नवीनीकरण - भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड।	दिसम्बर, 1993	मांगी गई अतिरिक्त सूचना की प्रतीक्षा है।
4.	गिरिजापुर खनन ब्लॉक, साउथ-ईस्टर्न कोल फील्ड लि.	जनवरी, 1994	समिति द्वारा विचार कर लिया गया है।
5.	चिरीमिरी खुली खदान खान	जुलाई, 1992	4.11.92 को मांगी गई अतिरिक्त सूचना की अभी प्रतीक्षा है।
6.	60,000 टी.पी.ए. कॉपर स्मैलटर की स्थापना सहित मालंजखण्ड तांबा भण्डार का ईष्टतम दोहन 1	नवम्बर, 1992	समिति द्वारा विचार किया गया 1 जनवरी, 1993 में मांगी गई सूचना की प्रतीक्षा है।
7.	छत्तरपुर II भूमिगत परियोजना वेस्टर्न कोल फील्ड लि.	मई, 1993	समिति द्वारा संस्तुत वन संबंधी स्वीकृति का मामला
8.	उरदाना रामपुर क्वार्टजाइट माइन- उड़ीसा सीमेंट लि.	जून, 1993	-वही-
9.	रावघाट लौह अयस्क परियोजना - भिलाई इस्पात संयंत्र	जून, 1987	रावघाट क्षेत्र के पारिस्थितिक पहलू पर अध्ययन रिपोर्ट अभी परियोजना प्राधिकारियों से प्राप्त की जानी है।

ख. वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत वन भूमि के उपयोग के लिए भेजे गये प्रस्ताव

क्र.स.	परियोजना का नाम	भेजने की तारीख	लंबित होने का कारण (28.1.1994 को)
1	2	3	4
1.	कामथी टैंक परियोजना, बिलासपुर	फरवरी, 1994	कार्रवाई चल रही।
2.	उड़ीसा सीमेंट लि0, रायगढ़ के पक्ष में क्वार्टजाइट एम/एल. का नवीनीकरण	फरवरी, 1994	-वही-
3.	दूधिचुआ कोयला परियोजना, सिधि	फरवरी, 1994	-वही-
4.	मोहिनी सागर बांध, शिवपुरी	फरवरी, 1994	-वही-
5.	नायक-बंध टैंक परियोजना, रायपुर	फरवरी, 1994	-वही-
6.	एस.ई.सी.एल. सरगुजा को खनन पट्टा	जनवरी, 1994	पर्यावरणीय मंजूरी प्रतीक्षित है।
7.	मैसर्स डब्ल्यू.सी.एफ.लि. शहदोल को भू-तल अधिकार	जनवरी, 1994	कार्रवाई चल रही है।
8.	मैसर्स टब्ल्यू.सी.एफ. लि. सरगुजा द्वारा कोयला खनन	जनवरी, 1994	-वही-
9.	पाण्डवपारा गिरिजापुर कोयला खान, सरगुजा	जनवरी, 1994	पर्यावरणीय मंजूरी प्रतीक्षित है।
10.	डोकारिया नाला सिंचाई परियोजना, बालाघाटा	दिसम्बर, 1993	कार्रवाई चल रही है
11.	कोयला खनन के लिए डब्ल्यू सी. एफ. लि. सरगुजा के पक्ष में खनन पट्टा	सितम्बर, 1993	पर्यावरणीय मंजूरी प्रतीक्षित है।
12.	कोयला खनन के लिए डब्ल्यू सी. एफ. लि. सरगुजा के पक्ष में खनन पट्टा	सितम्बर, 1993	- वही -
13.	गोहना नाला टैंक परियोजना, रायपुर	अक्तूबर, 1993	कार्रवाई चल रही है।

1	2	3	4
14.	गुना-इटावा रेल लाइन (मोहना खजूरी खण्ड), शिवपुरी	सितम्बर, 1993	स्थल निरीक्षण रिपोर्ट प्रतीक्षित है।
15.	बाणसागर फिडर कैनाल, सिधि	अगस्त, 1993	-वही-
16.	सिंगपुर फील्ड फायरिंग रेंजिस, ग्वालियर	जुलाई, 1993	स्थल निरीक्षण रिपोर्ट प्रतीक्षित
17.	सेंधरी पानी टैंक परियोजना, बिलासपुर	जुलाई, 1993	कार्रवाई चल रही है।
18.	चिचाड़ी बैंक परियोजना, बस्तर	जुलाई, 1993	-वही-
19.	ऊपरी चंदिया टैंक परियोजना, छतरपुर	अप्रैल, 1993	स्थल निरीक्षण रिपोर्ट प्रतीक्षित
20.	सेना द्वारा छोटाझाम फायरिंग रेंज, खरगौन	फरवरी, 1993	-वही-
21.	बोधघाट जलविद्युत परियोजना, बस्तर	अगस्त, 1992	परियोजना के गहन विश्लेषण के लिए मंत्रालय द्वारा समिति गठित की गई है।
22.	कोणार्क मिनरल लि., रायगढ़ के पक्ष में खनन पट्टा	अक्तूबर, 1992	स्थल निरीक्षण रिपोर्ट प्रतीक्षित
23.	डूमरपाली सिंचाई परियोजना, गाजीपुर	अक्तूबर, 1992	कार्रवाई चल रही है।
24.	सेना द्वारा बेरचा फील्ड फायरिंग रेंज इंदौर	अक्तूबर, 1992	स्थल निरीक्षण रिपोर्ट प्रतीक्षित
25.	अध्यात्मिक उत्थान के लिए उपयोग, नरसिंहपुर	अगस्त, 1992	कार्रवाई चल रही है।
26.	शामपुर टैंक परियोजना का निर्माण, सेहोर	जून, 1992	स्थल निरीक्षण रिपोर्ट प्रतीक्षित

1	2	3	4
27.	अमरपुर परियोजना का निर्माण, मंदसौर	जुलाई, 1992	-वही-
28.	पाडा सिंचाई परियोजना, मंदसौर	जुलाई, 1992	-वही-
29.	दिगम्बर जैन अतिशय क्षेत्र गोपाचल के लिए भूमि, ग्वालियर	मई, 1992	कार्रवाई चल रही है।
30.	पी.बी. 103 सिंचाई परियोजना का निर्माण, बस्तर	अक्तूबर, 1992	-वही-
31.	देवरी सिंचाई परियोजना, सिओनी	दिसम्बर, 1993	-वही-
32.	बेगा पिपरिया सिंचाई परियोजना,	जनवरी, 1994	-वही-

अंडाल और सैंथिया के बीच रेल लाइन को दोहरी लाइन में बदलना

2046. श्री रामचन्द्र डोम: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम बंगाल में अंडाल और सैंथिया तथा खाउआ और मैथिया के बीच रेल लाइन को दोहरी लाइन में बदलने का कार्य चालू वित्तीय वर्ष में शुरू किया जायेगा; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) और (ख) खाना-सैंथिया लाइन के झापटेर खाल-गुसकरा खंड के दोहरीकरण का कार्य चालू वित्तीय वर्ष में शुरू किया गया है। अंडाल सैंथिया खण्ड के दोहरीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

गांधी नगर को दिल्ली से जोड़ना

2047. श्री अरविंद त्रिवेदी: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल विभाग गुजरात में गांधी नगर स्टेशन को नई दिल्ली से सीधे जोड़ने के लिए उसे अहमदाबाद-दिल्ली (बरास्ता मेहसाना) लाइन पर लाने का विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या निर्णय लिया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका): (क) जी हां।

(ख) रेलवे ने प्रस्तावित संपर्क लाइन की लागत और यातायात सम्भाव्यता का निर्धारण करने के लिए एक मूल्यांकन सर्वेक्षण शुरू किया है।

खड़गपुर और स्यालदाह के बीच रेलगाड़ियां

2048. श्री हन्नान मोल्लाह :

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी :

श्री बसुदेव आचार्य :

श्री अमल दत्त :

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

(क) क्या सरकार दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर सेक्शन को रेलगाड़ियों से स्यालदाह से जोड़ने का विचार कर रही है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कलकत्ता परिक्रमा रेलवे

2049. श्री निर्मल कान्ति चटर्जी :

श्री तरित बरन तोपदार :

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

(क) क्या सरकार कलकत्ता में परिक्रमा रेल मार्ग का विद्युतीकरण करने और ई.एम.यू. तथा डी.एम.सी. सवारी डिब्बे लगाने पर विचार कर रही है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) सर्कुलर रेलवे मार्ग के विद्युतीकरण का कोई कार्यक्रम नहीं है।

(ख) इस समय सर्कुलर रेलवे पर दम-दम से प्रिंसेपघाट के बीच डीजल रेल इंजन से कर्षित 10 सवारी डिब्बों वाली गाड़ियां चल रही हैं।

किसान आंदोलन

2050. डा० अमृतलाल कालिदास: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुजरात में हाल ही के किसान आंदोलन के कारण पश्चिमी रेलवे को कितनी हानि हुई;

(ख) इस आंदोलन के कारण कितनी रेल सेवाएं ठप्प हुई; और

(ग) इस स्थिति से निपटने तथा रेल सम्पत्ति की रक्षा के लिए क्या कदम उठाए गए है।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका): (क) गुजरात में हाल ही में हुए किसान आन्दोलन

के परिणामस्वरुप पश्चिम रेलवे को लगभग 85,000 रुपये की हानि होने का अनुमान है।

(ख) 48 गाड़ियां रद्द की गई और 27 यात्री गाड़ियों को मार्ग में समाप्त कर दिया गया। 2 यात्री गाड़ियों को रूकौनी हुई।

(ग) यात्री गाड़ियों का मार्गरक्षण करने और राजकीय रेलवे पुलिस/स्थानीय पुलिस तथा सिविल प्रशासन के साथ समन्वय रखकर भेद्य स्थलों की सुरक्षा करने के अलावा सुरक्षा प्रबंधों को सुदृढ़ किया गया था।

आयल पाम की खेती

2051. प्रो. पी.जे. कुरियन :

श्री वी. धनंजय कुमार :

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

(क) देश में विशेष रुप से केरल और कर्नाटक में आयल पाम की खेती करने तथा इसका उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं;

(ख) क्या आयल पाम की खेती के लिए नये क्षेत्रों का पता लगाने हेतु कोई सर्वेक्षण किया गया है;

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

(घ) इस प्रयोजनार्थ केन्द्र ने राज्यों को अब तक यदि कोई सहायता दी है तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ड.) आज तक कितने क्षेत्र में पाम की खेती की जा रही है तथा इस संबंध में भविष्य के लिए क्या योजना है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) आठवीं योजना के दौरान 80,000 हैक्टेयर क्षेत्र में आयल पाम की खेती करने के लिए एक वृहत कार्यक्रम शुरू किया गया है। कर्नाटक के 20,000 हैक्टेयर क्षेत्र को आयल पाम अंतर्गत शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है। केरल में आयल पाम इण्डिया लिमिटेड के अंतर्गत 3705 हैक्टेयर क्षेत्र में आयल पाम के पौधे लगाये गए हैं जो केरल सरकार (51 प्रतिशत) और भारत सरकार (47 प्रतिशत) का एक संयुक्त उद्यम है।

(ख) और (ग) भारत सरकार द्वारा नियुक्त की गई विशेषज्ञ समिति ने 11 राज्यों में आयल पाम की खेती के लिए उपयुक्त लगभग कुल 7.96 लाख हैक्टेयर क्षेत्र का पता लगाया है ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) आठवीं योजना के दौरान, आयल पाम की खेती को बढ़ावा देने के लिए एक अग्रिम कार्यवाही के रुप में कई योजनायें शुरू की गई है जिनमें आयल पाम बीज बागानों, नर्सरियों, के प्रदर्शन परिसंस्करण इकाईयों की स्थापना, सीड जर्मिनेटर, आयल पाम पौध रोपण सामग्रियों का विवरण, परिपक्वतावधि के दौरान खेती की लागत पर सब्सीडी, प्रशिक्षण, विस्तार आदि कार्यक्रम शामिल हैं। 1990-91 से 1993-94 तक के दौरान राज्य सरकारों को दी गई धनराशि निम्नलिखित हैं:

वर्ष	धनराशि (लाख रुपये में)
1990-91	55.69
1991-92	659.88
1992-93	839.46
1993-94 (अंन्तिम)	1344.17

(ड.) अब तक लगभग 11,500 हैक्टेयर क्षेत्र को आयल पाम की खेती के अंतर्गत लाया गया है। 8 वीं योजना के अंतर्गत आयल पाम की खेती के अंतर्गत लगभग 80,000 हैकटेयर क्षेत्र को लाने का प्रस्ताव किया गया है जिसमें से 50,000 हैक्टेयर आन्ध्र प्रदेश में 20,000 हैक्टेयर कर्नाटक में 8,000 हैक्टेयर तमिलनाडु में और शेष 2,000 हैक्टेयर क्षेत्र अन्य राज्यों में स्थित है।

विवरण

आयल पाम की खेती के लिए पता लगाये गये सक्षम क्षेत्रों का राज्यवार ब्यौरा

राज्य	पता लगाया गया कुल क्षेत्र (लाख हैक्टेयर)	जिला/सक्षम क्षेत्र
1	2	3
1. आन्ध्र प्रदेश	4.00	कृष्णा, पूर्वी गोदावरी, पश्चिमी गोदावरी, श्रीकाकुलम, विजयानगरम, विशाखापट्टनम, खम्मम, गुन्टूर, प्रकाशम नेल्लूर
2. असम	0.10	दारंग, डिब्रूगढ़, गोलपाड़ा, कामरुप, लखिमपुर, नौगांव तथा सिबसागर
3. कर्नाटक	2.50	तुंगभद्रा, सिंचाई परियोजना, भद्रा परियोजना, बानावासी, ऊपरी कृष्णा, कावेरी बेसीन, मालप्रभा तथा घाट प्रभा सिंचाई परियोजना क्षेत्र
4. केरल	0.05	दक्षिणी केरल
5. महाराष्ट्र	0.50	रत्नागिरी जिला, थिल्लेरी जल परियोजना और वैशास्टी, जगबुडी नदी बेसीन और खेड तालूक में आने वाले नाथेनवाड़ी परियोजना क्षेत्र, ठाणे के अंतर्गत आने वाले थिल्लेरी परियोजना क्षेत्र और सूर्य परियोजना क्षेत्र

1	2	3	4
6.	उड़ीसा	0.10	कोरापुट, अन्नेगाला, पट्टेरू, रायपोनिया, पलईपाल, तथा सिमुलापाल, कालाहांडी की जिले जयपटना के इन्द्रावती परियोजना क्षेत्र और ठेकानाल जिले के रमीयाला सिंचाई परियोजना क्षेत्र।
7.	तमिलनाडु	0.25	मायावरम, सिरकाली, कुम्बाकोणम, नन्नीलम, माइलादुथूरई, पापानासम, तरंगमबडी, तथा तंजौर जिले के थिरूवैयारू क्षेत्र और त्रिचुरापल्ली जिले के त्रिची तालुक
8.	त्रिपुरा	0.05	बैलोनिया के नजदीकी वासपुडवा क्षेत्र
9.	पश्चिम बंगाल	0.10	जलपाईगुड़ी, दार्जिलिंग और कूच बिहार जिले, 24 परगण जिला की भी सिफारिश की गई है।
10.	गुजरात	0.61	उकई-काकरापाड़ सिंचाई परियोजना, दमन गंगा कमान क्षेत्र, सरदार सरोवर सिंचाई परियोजना और एलियाबट द्वीप
11.	गोवा	0.10	पश्चिमी घाट क्षेत्र
	कुल :	7.96	

प्रदूषण की शिकायतें

2052. श्री वी० श्रीनिवास प्रसाद :

श्री ताराचन्द्र खण्डेलवाल :

श्री तारा सिंह :

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

(क) क्या केन्द्रीय प्रदूषण बोर्ड से स्थापित किये गये "एन.जी.ओ. सेल" को 1993 के दौरान प्रदूषण समस्याओं के बारे में काफी संख्या में शिकायतें प्राप्त हुई है।;

(ख) यदि हां, तो क्या कुल प्राप्त शिकायतों में से अधिकांश शिकायतें अभी निपटाई जानी बाकी है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण है; और

(घ) प्राप्त रिपोर्टो के आधार पर कार्रवाई करने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ): (क) जन जागरूकता पैदा करने और प्रदूषण उपशमन कार्यक्रमों में गैर सरकारी संगठनों को शामिल करने के उद्देश्य से केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड में एक गैर सरकारी संगठन कक्ष स्थापित किया गया है। इस कक्ष को प्रदूषण की समस्याओं से संबंधित कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) से (घ) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को गैर सरकारी संगठन कक्ष को प्राप्त होने वाली शिकायतों से इतर, प्रदूषण नियंत्रण संबंधी सार्वजनिक शिकायतें प्राप्त होती हैं और इन शिकायतों को राज्यों के मामलों में संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो और संघ राज्य क्षेत्रों के मामलें में प्रदूषण नियंत्रण समितियों को भेज दिया जाता है। दिसम्बर, 1993 तक, 480 शिकायतें प्राप्त हुई थीं जिनमें से 125 मामलों को निपटा दिया गया था। चूंकि राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो के पास जल और वायु अधिनियमों को कार्यान्वित करने का सांविधिक दायित्व हैं, अतः शिकायतों को उनके पास आवश्यक कार्रवाई और शीघ्र निपटान के लिए भेज दिया जाता है। विशिष्ट मामलों में, जहां मदद की अपेक्षा होती है, केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड जांच पड़ता और मानीटरी के लिए राज्य बोर्डो/समितियों की मदद करता है।

बंडेल-कटवा लाइन का विद्युतीकरण

2053. श्री सैफुद्दीन चौधरी : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्व रेलवे के बंडेल-कटवा लाइन के विद्युतीकरण की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या सरकार ने इसे किसी निश्चित समय के अंदर कार्य पूरा करने के लिए कोई कदम उठाया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) वास्तविक क्षेत्र कार्य पहले ही शुरु कर दिए गए हैं। बिजली की आपूर्ति के लिए पश्चिम बंगाल राज्य बिजली बोर्ड के साथ मिलकर व्यवस्था की जा रही है। अब तक लगभग 3% प्रगति हो चुकी है।

(ख) जी हाँ ।

(ग) शिरोपरि उपस्कर संबंधी कार्यो के लिए ठेके दे दिए गए हैं। इन कार्यों के लिए अपेक्षित सामग्री की प्राथमिकता आधार पर व्यवस्था की जा रही है। कार्य को निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार पूरा करने के लिए बजट अनुमान 1994-95 में पर्याप्त धन की व्यवस्था की गई हैं।

दिल्ली विश्वविद्यालय में शिक्षकों की नियुक्ति

2054. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली विश्वविद्यालय में लेक्चरारों, रीडरों और प्रोफेसरों की नियुक्ति हेतु क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान दिल्ली विश्वविद्यालय में विभाग-वार कितने लेक्चरारों की नियुक्ति की गई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग में उप मंत्री) (कुमारी शैलेजा) : (क) दिल्ली विश्वविद्यालय में लेक्चरारों, रीडरों और प्रोफेसरों के पदों पर नियुक्तियां विश्वविद्यालय की कार्यकारी परिषद द्वारा विश्वविद्यालय के संविधियों के अनुसार इस प्रयोजनार्थ गठित चयन समिति की सिफारिशों के आधार पर की जाती हैं। विश्वविद्यालय ने सूचित किया है कि इसके अध्यादेशों में निर्धारित अर्हताओं के अनुसार ये पद विज्ञापित किए जाते हैं।

(ख) विश्वविद्यालय द्वारा भेजी गई सूचनानुसार वर्ष 1991-92 और 1992-93 के दौरान लेक्चरारों के पदों के लिए विभाग-वार नियुक्तियों की संख्या इस प्रकार थी :-

क्रम संख्या	विभाग का नाम	पदों की संख्या
1.	अफ्रीकी अध्ययन	1
2.	बौद्ध अध्ययन	1
3.	चीनी और जापानी अध्ययन	2
4.	शिक्षा	6
5.	जर्मेनिक और रौमाँस अध्ययन	1
6.	कानून	10
7.	गणित	1
8.	कार्यात्मक अनुसंधान	1
9.	दर्शन शास्त्र	2
10.	भौतिकी	9
11.	सामाजिक कार्य	1
12.	समाज-विज्ञान	5
13.	प्राणि-विज्ञान	5

विश्वविद्यालय ने आगे यह सूचित किया है कि वर्ष 1993-94 के दौरान लेक्चरारों के पदों के लिए कोई चयन नहीं किया गया था।

नाडीकुडू और अंगोले के बीच रेल सम्पर्क

2055. प्रो. उम्मारेड्डि वेंकटेस्वरलु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण मध्य रेलवे में नाडीकुडू और अंगोले के बीच सीधे रेल सम्पर्क स्थापित करने का कोई प्रस्ताव हैं;

(ख) क्या इस संबंध में कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेल लाइन का निर्माण

2056. श्री विलासराव नागनाथराव गूंडेवार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार 320 किलोमीटर लम्बे सोलापुर बीड-औरंगाबाद चालीसगांव रेल मार्ग का निर्माण करने का है ताकि वहां यात्रियों तथा सामान की आवाजाही सुगम हो सकें; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी, नहीं

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कलकत्ता परिक्रमा रेल

2057. प्रो. मालिनी भट्टाचार्य :

श्री अमल दत्त :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कलकत्ता में व्यस्ततम अवधि के दौरान परिक्रमा रेल में अत्यधिक भीड़भाड़ होती हैं; और

(ख) यदि हां, तो व्यस्ततम अवधि के दौरान इस भीड़ को कम करने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) व्यस्ततम अवधि के दौरान कलकत्ता में चल रही सर्कुलर गाड़ियों के डिब्बों की क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग किया जाता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

राजधानी एक्सप्रेस

2058. श्री हराधन राय :

श्री तरित बरन तोपदार :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आजकल हावड़ा-नई दिल्ली-राजधानी एक्सप्रेस विलंब से चल रही हैं; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) निकट अतीत में विलंब से चलने के मामले हुए हैं।

(ख) जनवरी 94 और फरवरी 94 के दौरान अप दिशा में नई दिल्ली-हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस का समयपालन क्रमशः 45.2% तथा 71.4% और डाउन दिशा में क्रमशः 87.1% तथा 85.7% था। समयपालन मुख्यतः दुर्घटनाओं, जन आंदोलनों इंजन की खराबी, सिगनल की खराबी, खतरे की जंजीर खींचे जाने आदि के कारण प्रभावित हुआ।

असम के बाढ़ प्रभावित क्षेत्र

2059. श्री नूरूल इस्लाम : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को असम सरकार से बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों के बारे में रिपोर्ट प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने देश के पूर्वोत्तर भाग में बाढ़-नियंत्रण के लिए कोई विशेष कार्य योजना बनाई है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजना के लिए विश्व बैंक से सहायता

2060. श्री शिवराज सिंह चौहान :

डा. कार्तिकेश्वर पात्र :

श्री प्रेमचंद राम :

कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय कृषि मंत्री विस्तार परियोजना के अंतर्गत विश्व बैंक से प्रत्येक राज्य सरकार को किन-किन परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्राप्त हुई है और इस प्रयोजनार्थ गत तीन वर्षों के दौरान कितनी धनराशि प्राप्त हुई ;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इस सहायता से प्राप्त हुई उपलब्धियों का ब्यौरा क्या हैं ;

(ग) क्या राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजना के कार्यान्वयन के फलस्वरुप कृषि उत्पादन में वृद्धि हुई है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजना के अंतर्गत राज्यों को वित्तीय सहायता सीधे न देकर प्रतिपूर्ति आधार पर दी जाती है। परियोजनाओं के नाम, वितरित किये गये ऋणों (विगत तीन वर्षों सहित) और अग्रिम केन्द्रीय सहायता को संलग्न विवरण-1 में दर्शाया गया है।

(ख) आमतौर से राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजना में विस्तार कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि करने, सार्वजनिक कार्यों, वाहनों की अधिप्राप्ति, कर्मचारियों के प्रशिक्षण आदि से संबंधित प्रावधान निहित होते हैं। इन परियाजनाओं के लक्ष्य एवं उपलब्धियों को संलग्न विवरण-11 में दर्शाया गया है।

(ग) और (घ) कृषि उत्पादन अनेक कारकों जैसे अच्छी क्वालिटी के बीज, उर्वरक/पादप संरक्षण उपकरणों, सिचांई व मौसम संबंधी परिस्थितियों आदि पर निर्भर करता है और विस्तार तो इसका एक सहायक कारण है अतः उत्पादन में होने वाली इस वृद्धि का श्रेय अकेले विस्तार प्रयासों को ही नहीं दिया जा सकता हैं बल्कि अन्य सभी को भी इसका श्रेय जाता हैं।

विवरण-I

राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजनायें-शामिल किये गये राज्य और

विगत 3 वर्षों के दौरान प्राप्त वित्तीय सहायता

(मिलियन रुपये पर)

प्रभावी परियोजना/ समापन की तारीख	शामिल राज्य	मार्च, 93 तक ऋण का वितरण (विगत तीन वर्षों सहित)	अग्रिम केन्द्रीय सहायता		
			1990-91	1991-92	1992-93
राष्ट्रीय कृषि	1. उड़ीसा	132.982	5.0	10.0	4.0
विस्तार	2. मध्य यप्रदेश	132.861	-	10.0	4.0
परियोजना-I					
प्रभावी : 1984	3. राजस्थान	264.540	2.3	10.0	4.0
समापन की तारीख, 93					
राष्ट्रीय	4. गुजरात	227.850	2.5	5.0	5.0
कृषि	5. हरियाणा	115.493	-	5.0	5.0
विस्तार	6. कर्नाटक	246.783	7.5	10.0	5.0
परियोजना-II	7. जम्मू व कश्मीर	184.081	-	10.0	5.0
प्रभावी: 1985					
समापनः मार्च, 93					
राष्ट्रीय कृषि	8. असम	127.70	5.0	10.0	10.0
विस्तार	9. हिमाचल प्रदेश	226.46	2.5	10.0	10.0
परियोजना-III	10. उत्तर प्रदेश (पूर्वी)	625.60	5.0	20.0	30.0

प्रभावी : 1988	11. उत्तर प्रदेश (पश्चिमी)*	504.79	10.0	10.0	-
समापनः मार्च, 94	12. पंजाब	5.43	-	5.0	30.0
	13. बिहार	52.00	2.5	10.0	5.0
राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजना-I, II, III के अन्तर्गत वित्त पोषित परियोजनाएं			42.3	125.0	117.0

विवरण-II

राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजनाओं के तहत लक्ष्य और उपलब्धियां

परियोजनाएं/राज्य	बढते हुए कर्मचारियों की स्थिति		मार्वजनिक कार्य		वाहन अधिप्राप्ति		[illegible]	
	ल.*	उ.**	ल.	उ.	ल.	उ.	ल.	उ.
एन.ए.ई.पी.-I (सी.आर. 1323-आई.एन.)								
हरियाणा	7749	7209	928	436	91	91	15853	9781
मध्य प्रदेश	14596	14507	470	448	2755	1967	9609	5207
राजस्थान	5442	4790	1252	1159	882	541	13794	33373
एन.ए.ई.पी.-II (सी.आर. 1569-आई.एन.)								
हरियाणा	2032	1901	196	58	79	58	32258	7894
गुजरात	5989	4193	392	372	139	135	33017	64358
कर्नाटक	6529	5154	466	414	224	147	32633	39960
जम्मू एवं कश्मीर	2378	2082	363	132	1206	285	6306	10726
एन.ए.ई.पी.-III (सी.आर.1754-आई.एन)								
असम	688	276	284	261	84	50	25951	174000
हिमाचल प्रदेश	1293	1090	686	686	83	50	2281	2009
बिहार	2844	1555	327	14	48	47	6059	5063
पंजाब	528	438	94	8	49	40	680	732
उत्तर प्रदेश (पूर्वी जिले)	5556	3938	1956	1030	158	148	15470	21579
उत्तर प्रदेश (पश्चिमी जिले)***	4216	3293	1489	1172	231	201	21357	7668

*ल. - लक्ष्य

**उ. - उपलब्धि

*** उत्तर प्रदेश (पश्चिमी जिले) राष्ट्रीय कृषि विस्तार परियोजना-I, II, और III, के अंतर्गत वित्तपोषित परियोजनाएं

बी.पी.टी. रेल लाइन

2061. श्री धर्मण्णा मांडय्या सादुल : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुम्बई में बी.पी.टी. रेल लाइन का उपयोग लोकन ट्रेनों के लिए किया जा सकता हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) से (ग) बंबई पोर्ट ट्रस्ट लाइनें निजी साइडिंग लाइनें हैं, अतः इन लाइनों पर उपनगरीय गाड़ियां चलाने की कोई योजना नहीं है।

|अनुवाद|

असोम राष्ट्रभाषा प्रचार समिति

2062. श्री प्रवीन डेका : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री 11 अगस्त, 1992 के तारांकित प्रश्न संख्या 503 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असोम राष्ट्रभाषा प्रचार समिति, गुवाहाटी द्वारा हिन्दी विद्यालयों के चयन में कथित भेद-भाव के विषय में हो रही जांच पूरी हो गई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या निष्कर्ष प्राप्त हुए; और

(ग) इस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की गई हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलेजा) : (क) जी, हां। केन्द्रीय हिन्दी निदेशालय से ऊपरहाली विद्यालय और बरक वैली विद्यालय के विरूद्ध तथाकथित भेदभाव में असम राष्ट्रभाषा प्रचार समिति, गुवाहाटी के संबंध में जांच पड़ताल की रिपोर्ट प्राप्त हो गई हैं।

(ख) रिपोर्ट से पता चला है कि ऊपरहाली विद्यालय, असम राष्ट्रभाषा प्रचार समिति से संबद्ध नहीं था तथा यह समिति का परीक्षा केन्द्र नहीं था। यह विद्यालय केवल वर्ष 1991 में परीक्षा केन्द्र बना तथा उन्होंने वर्ष 1992 में अनुदान के लिए आवेदन दिया। अनुदान के लिए उनके, प्रस्ताव पर विचार करना समिति के लिए संभव नहीं था। बारक वैली विद्यालय के मामले में रिपोर्ट से पता लगा कि इस विद्यालय को 1991-92 में अनुदान मिला था।

(ग) सरकार द्वारा रिपोर्ट की जांच की गई है तथा कोई भेदभाव साबित नहीं हुआ हैं ।

अजीम गंज से नक्शीपुर तक रेल-लाइन

2063. श्री जायनल अबेदिन : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पश्चिम बंगाल के मुर्शिदाबाद जिले के लोगों की मांग को देखते हुए अजीमगंज से नक्शीपुर तक 2 किलोमीटर रेल लाइन बिछाने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के. सी. लेंका) : (क) जी नहीं।

(ख) संसाधनों की तंगी ।

|हिन्दी|

कोडरमा स्टेशन पर हाल्ट

2064. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली और पुरी के बीच हजारीबाग के कोडरमा स्टेशन पर यात्रियों की सुविधार्थ पुरूषोत्तम एक्सप्रेस का हाल्ट बनाने का हैं; और

(ख) यदि हां, ता इस संबंध में कब तक कार्यवाही की जाएंगी ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी. नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

|अनुवाद|

महिला आयोग

2065. श्री अरविन्द तुलशीराम काम्बले : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन-किन राज्यों में महिलाओं पर अत्याचार रोकने के लिए महिला आयोगों का गठन किया गया है;

(ख) किन-किन राज्यों में इन आयोगों का गठन किया जाएगा;

(ग) सभी राज्यों में इन आयोगों का गठन कब तक कर दिया जाएगा ; और

(घ) गत वर्ष के दौरान राज्यों में इन आयोगों की उपलब्धियों का ब्यौरा क्या हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासवा राजेश्वरी) : (क) राज्य महिला आयोगों की स्थापना असम, महाराष्ट्र, उड़ीसा, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल राज्यों में की जा चुकी हैं ?

(ख) और (ग) राज्य महिला आयोगों की स्थापना करने के लिए सभी राज्य सरकारों को अनुदेश जारी किए जा चुके हैं। किन्तु इन आयोगों की स्थापना करना राज्य सरकारों का कार्य हैं ।

(घ) असम, महाराष्ट्र, उड़ीसा, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल में राज्य महिला आयोगों की स्थापना हाल ही में की गई है।

कलकत्ता में उपनगरीय रेल गाडियां

2066. श्री तरित वरण तोपदार: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि ग्रेटर कलकत्ता में उपनगरीय रेल गाड़ियों में अत्यधिक भीड़ होने के कारण दैनिक यात्रियों को कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या स्थानीय रेल गाड़ियों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए कोई उपचारात्मक उपाय किये गये है;

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

(घ) यदि नही, तो इसके क्या कारण है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) कलकत्ता क्षेत्र में उपनगरीय खंडों पर चल रहीं गाड़ियों में व्यस्त अवधि के दौरान ही भीड़-भाड़ होती है।

(ख) से (घ) भीड-भाड़ कम करने के लिए, समय-समय पर अतिरिक्त गाड़ियां चलाई जाती है और गाड़ियों में डिब्बो की संख्या बढ़ायी जाती है।

धान की खरीद

2067. श्री अर्जुन सेठी : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम ने उड़ीसा सरकार से अपना धान का कोटा नहीं खरीदा है;

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

(ग) सरकार ने उड़ीसा के धान उत्पादकों के हितों की सुरक्षा के लिए क्या कदम उठाये हैं ?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) और (ख) चूंकि केन्द्रीय पूल के लिए मूल्य समर्थन योजना के अधीन धान की वसूली पूर्णतया स्वैच्छिक आधार पर की जाती है, इसलिए इस संबंध में कोई कोटा निर्धारित नहीं किया जा सकता है।

(ग) उड़ीसा में खरीफ विपणन मौसम, 1993-94 के दौरान 41 क्रय केन्द्र खोले गए हैं।

विश्व पुस्तक मेला

2068. श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नई दिल्ली में आयोजित ११ वें विश्व पुस्तक मेले में कुल कितनी प्रकाशन संस्थाओं ने भाग लिया;

(ख) उनमें विदेशी प्रकाशन संस्थाओं की संख्या कितनी थी;

(ग) मेले का मुख्य उद्देश्य क्या था; और

(घ) मेले में कुल कितनी राशि का कारोबार हुआ ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा): (क) और (ख) नई दिल्ली में आयोजित 11 वें विश्व पुस्तक मेले में भाग लेने वालों की कुल संख्या 984 थी जिसमें से 64 विदेशी भागीदार थे।

(ग) इस मेले का मुख्य उद्देश्य भारतीय प्रकाशनों को भारत तथा विदेशों में प्रदर्शित करने के साथ-साथ पुस्तकों की बिक्री तथा अनुवाद/पुर्नमुद्रण अधिकारों को बढ़ावा देना था।

(घ) सम्बन्धित निर्यात संवर्धन परिषद के पुस्तक तथा प्रकाशनों के पेनल द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार नई दिल्ली के विश्व पुस्तक मेला, 1994 में 10 करोड़ रु0 की बिक्री का अनुमान लगाया गया है ।

|हिन्दी|

दिल्ली-सहारनपुर मीटर गेज लाइन

2069. श्री प्रभुदयाल कठेरिया: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 1993-94 के दौरान निर्धारित दिल्ली सहारनपुर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का लक्ष्य इस बीच प्राप्त किया गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) दिल्ली-सहारनपुर मार्ग बरास्ता मेरठ और शामली पहले ही बड़ी लाइन पर है।

(ख) और (ग) प्रश्न नही उठता।

|अनुवाद|

एम०पी०ई०डी०ए० के साथ समन्वय

2070. श्री सुधीर सावंत: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एम०पी०ई०डी०ए० तथा मात्स्यिकी विभाग के मध्य मछली पालने के संबंध में कोई समन्वय है;

(ख) यदि हां, तो शुरू की गयी परियोजनाओं सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या एम०पी०ई०डी०ए० द्वारा डी०बी०टी० को सिन्धु दुर्ग जिले के लिये प्रदर्शन-सह-प्रशिक्षण केन्द्र हेतु भेजी गयी परियोजना की मात्स्यिकी विभाग को जानकारी है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां,। समुद्री उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण तथा कृषि और सहाकारिता विभाग के मात्स्यिकी प्रभाग में तालमेल है ।

(ख) कृषि और सहकारिता विभाग के मात्स्यिकी विकास आयुक्त समुद्री उत्पाद निर्यात विकास

प्राधिकरण के सदस्य हैं। इसी प्रकार अध्यक्ष समुद्री उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण कृषि और सहकारिता विभाग के केन्द्रीय मात्स्यिकी बोर्ड के सदस्य हैं।

जल कृषि के विकास के लिए कृषि और सहकारिता विभाग के मात्स्यिकी प्रभाग और समुद्र उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण के बीच कोई संयुक्त परियोजना नहीं है।

(ग) समुद्री उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण ने सिंधु दुर्ग जिले में एक प्रदर्शन-सह-प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना के लिए जैव प्रौद्योगिकी विकास का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। चूँकि यह अनुसंधान और विकास परियोजना नहीं है, अतः समुद्री उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण को जैव प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा बायोटैक कंजोर्टियम इंडिया लि० से अनुरोध करने के लिए कहा गया है। जैव प्रौद्योगिकी विभाग बी०सी०आई०एल० के साथ इस प्रस्ताव पर बातचीत करने में मदद करेगा ।

नए किस्म के बीज

2071. श्री शांताराम पोतदुखे :

श्री बी. शोभनाद्रीश्वर राव :

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

(क) क्या जनवरी, 1990 से जनवरी, 1993 तक देश में धान, गेहूं और दलहनों की नई उन्नत किस्में विकसीत की गई;

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

(ग) क्या सरकार ने उत्पादन हेतु इन नई किस्म के बीजों को व्यापक रुप से उपलब्ध कराने हेतु कोई कार्य योजना बनायी है;

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

(ड.) किसानों के उपयोग हेतु उन्नत किस्म के बीज कब तक उपलब्ध करा दिए जायेंगे ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) जी, हां।

(ख) इस अवधि के दौरान धान की 38, गेहूं की 16 तथा दालों की 38 किस्में जारी तथा अधिसूचित की गई हैं।

(ग) जी, हां।

(घ) कार्य योजना में प्रजनक बीज का उत्पादन तथा इसका मूल तथा प्रमाणित बीजों में आगे संवर्धन शामिल है ।

(ड.) सामान्यतः किस्म जारी करने के बाद प्रमाणित बीज किसानों को तीन वर्षा की अवधि में उपलब्ध कराये जाते हैं ।

[हिन्दी]

खाद्यान्न को केन्द्रीय पूल

2072. श्री महेन्द्र कुमार सिंह ठाकुर: क्या **खाद्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेगें कि :

(क) 1993-94 के दौरान केन्द्रीय पूल में प्रत्येक राज्य ने कितने खाद्यान्नों का अंशदान किया;

(ख) इस अवधि में राज्यों को आपूर्ति की गई खाद्यान्न (गेहूं और चावल) का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस अवधि में खाद्यान्नों की वसूली और आपूर्ति के बीच कितना अंतर रहा ?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) वर्ष 1993-94 के दौरान (3 मार्च तक) की गई खाद्यान्नों की वसूली का राज्यवार विवरण – I संलग्न है।

(ख) एक और विवरण-II संलग्न है जिसमें 1993-94 के दौरान जनवरी, 1990 तक गेहूं और चावल के राज्यवार आवंटन और उठान का ब्यौरा दिया गया है।

(ग) खाद्यान्नों की वसूली के आधार पर ही केन्द्रीय पूल में खाद्यान्नों का भण्डार तैयार किया जाता है। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को खाद्यान्नों के आवंटन केन्द्रीय पूल में स्टॉक की उपलब्धता, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त हुई मांग, उनकी सापेक्ष आवश्यकताओं, बाजार में उपलब्धता, उठान की प्रवृत्तियों और अन्य संगत तथ्यों को ध्यान में रखकर प्रत्येक मास के आधार पर किए जाते हैं। खाद्यान्नों के आंवटनों का उद्देश्य राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की समस्त आवश्यकताओं को पूरा करना नहीं होता है बल्कि ये आवंटन केवल अनुपूरक स्वरुप के होते हैं।

विवरण--I

1993-94 के दौरान प्रत्येक राज्य द्वारा केन्द्रीय पूल में दिया गया खाद्यान्नों का अंशदान निम्नानुसार है:-

(हजार मीटरी टन में) (3 मार्च, 1994 तक की स्थिति)

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खरीफ (अक्तूबर-सितम्बर) चावल और चावल के हिसाब से धान	रबी (अप्रैल-मार्च) गेहूं	खरीफ (अक्तूबर-सितम्बर) मोटे अनाज
1	2	3	4
1. आन्ध्र प्रदेश	2565.5	-	5.4
2. असम	1.8	-	-
3. बिहार	2.9	-	

1	2	3	4	4
4.	गुजरात	-	0.1	-
5.	हरियाणा	1221.2	3454.3	-
6.	कर्नाटक	131.8	-	7.6
7.	मध्य प्रदेश	668.4	241.9	6.9
8.	महाराष्ट्र	66.7	-	2.0
9.	उड़ीसा	278.7	-	-
10.	पंजाब	5412.7	6493.5	-
11.	राजस्थान	20.5	495.9	
12.	उत्तर प्रदेश	1289.2	2127.5	-
13.	पश्चिम बंगाल	100.8	-	-
14.	चण्डीगढ़	25.2	0.2	-
15.	दिल्ली	4.9	19.6	-
16.	पांडिचेरी	1.4	-	-
17.	हिमाचल प्रदेश	-	1.1	-
	जोड़	11791.7	12834.1	21.9

विवरण-II

1993-94 के दौरान (जनवरी, 1994 तक) चावल और गेहूं के आवंअन और उठान को दर्शाने वाला विवरण (अनंतिम)

(हजार मीटरी टन में)

क्रम सं.	राज्य	चावल		गेहूं	
		आ.	उ.	आ.	उ.
1	2	3	4	5	6
1.	आन्ध्र प्रदेश	1902.5	1794.5	142.6	96.6
2.	अरूणाचल प्रदेश	91.0	71.1	6.0	5.5
3.	असम	434.0	348.5	220.0	185.2

1	2	3	4	5	6
4.	बिहार	246.0	78.9	612.0	361.6
5.	गोआ	45.0	34.2	30.0	18.9
6.	गुजरात	345.0	200.4	535.0	226.1
7.	हरियाणा	30.0	15.6	105.5	56.9
8.	हिमाचल प्रदेश	66.2	65.7	100.0	87.1
9.	जम्मू और कश्मीर	362.0	137.3	200.0	105.6
10.	कर्नाटक	685.0	524.3	240.0	216.4
11.	केरल	1525.0	1417.1	290.0	270.0
12.	मध्य प्रदेश	409.0	170.3	410.0	198.8
13.	महाराष्ट्र	715.0	502.8	800.0	418.8
14.	मणिपुर	100.0	43.6	29.0	21.9
15.	मेघालय	107.0	93.1	28.0	21.6
16.	मिजोरम	82.0	82.3	12.6	10.9
17.	नागालैंड	96.1	76.1	29.3	23.1
18.	उड़ीसा	387.0	176.5	215.0	180.7
19.	पंजाब	15.0	4.9	200.0	12.3
20.	राजस्थान	78.6	16.5	858.0	430.5
21.	सिक्किम	45.0	37.0	6.0	5.0
22.	तमिलनाडू	708.0	629.4	200.0	161.3
23.	त्रिपुरा	162.0	126.6	18.0	13.2
24.	उत्तर प्रदेश	444.0	209.0	775.0	330.6
25.	पश्चिम बंगाल	806.0	464.7	812.0	680.1
26.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	36.0	-	12.6	0.4
27.	चण्डीगढ़	3.0	2.2	18.0	11.0
28.	दादर और नगर हवेली	5.0	0.6	2.0	-

1	2	3	4	5	6
29.	दमन और दीव	5.0	0.3	1.5	0.3
30.	दिल्ली	200.0	127.8	720.0	472.3
31.	लक्षद्वीप	6.3	2.5	0.5	Neg.
32.	पांडिचेरी	20.0	2.9	7.5	Neg.
	जोड़	10159.7	7456.7	7637.1	4622.7

आ. - आवंटन

उ.- उठान

[अनुवाद]

ऊंची इमारतों के पर्यावरणीय खतरे

2073. डा० आर. मल्लू : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगें कि:

(क) क्या सरकार ने सी.जी.ओ. परिसर में गगनचुम्बी इमारतों के पर्यावरणीय खतरों की संबंध में विस्तृत रिपोर्ट पर गौर किया है;

(ख) क्या उपरोक्त क्षेत्र में शोर के प्रदूषण तथा विद्युत चुंबकीय तरंगों के प्रभावों का भी पता लगाया गया है; और

(ग) यदि हां , तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गये हैं/उठाने का विचार है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री कमल नाथ): (क) सी. जी. ओ. कॉम्प्लैक्स में अधिक ऊंचे भवनों के संदर्भ में आधुनिक शहरी कार्य पर्यावरण पर दिनांक 4.2.1994 के टाइम्स ऑफ इंडिया में एक रिपोर्ट प्रकाशित हुई थी।

(ख) और (ग) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने 1989-90 के दौरान सी. जी. ओ. काम्प्लैक्स से सटे हुए जवाहरलाल नेहरू स्टेडियम से 200 मीटर की दूरी पर लोदी कॉम्प्लैक्स, के आवासीय क्षेत्र में शोर के स्तर के बारे में एक सर्वेक्षण किया था। इस क्षेत्र में शोर प्रदूषण निर्धारित सीमाओं की भीतर था। सी. जी. ओ. कॉम्प्लैक्स में कार्यरत अधिकारियों के स्वास्थ्य पर एजैक्ट्रोमैग्नेटिक तरंगों के प्रभाव के संबंध में कोई विशेष अध्ययन नहीं किया गया है ।

एफ.ए.सी.टी. द्वारा प्रदूषण

2074. श्री वी.सी. थामस: क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एफ.ए.सी.टी. कोचीन खण्ड, केरल से चिथिरापुआ नदी में पदार्थों के बहि:स्राव से उत्पन्न

प्रदूषण को रोकने के लिए कदम उठाए गये हैं;

(ख) क्या कृषक यह शिकायतें कर रहे हैं कि ऐसे प्रदूषण के परिणम स्वरुप उनकी भू-सम्पत्तियां कई वर्षो से खेती के लायक नहीं रह गई है;

(ग) क्या इस मंत्रालय ने स्थिति का आंकलन करने के लिए कोई केन्द्रीय दल भेजा था; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में उसके निष्कर्ष व सिफारिशें क्या है। और सरकार ने उन पर क्या कार्यवाही की है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ): (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) जी, हां।

(घ) पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा गठित केन्द्रीय दल के निष्कर्ष निम्नलिखित है:

(1) नदी गुणवत्ता ठीक नहीं हैं।

(2) 1973 में स्थापित होने के बाद से ही कम्पनी बहिस्राव शोधन सुविधाओं में सुधार कर रही है, लेकिन अभी तक मानकों का पूरी तरह से अनुपालन नहीं किया गया है।

(3) लम्बे समय से जिप्सम नदी में प्रवेश कर रहा है। की गई सिफाशिशें इस प्रकार है:

(1) सतही जल-भूमिगत जल के पास्परिक क्रियाओं का पता लगाने के लिए एक भूमिगत जल सर्वेक्षण किया गया है।

(2) यह पता लगाने के लिए निचले क्षेत्रों की मृदा का अध्ययन कि क्या कैल्शियम फ्लोराइड और जिप्सम के जमाव का स्तर इतना तो नहीं कि उससे मृदा उत्पादकता खराब हो जाये।

[हिन्दी]

शोलापुर-बीड़-औरंगाबाद-चालीसगांव बीच रेल लाइन का निर्माण

2075. श्री दत्ता मेघे: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने शोलापुर-बीड़-औरंगाबाद-चालीसगांव के बीच 320 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के निर्माण हेतु प्रस्ताव भेजा है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार क्या कार्यवाही कर रही हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) संसाधनों की अत्यधिक तंगी के कारण प्रस्तावित लाइन पर विचार करना फिलहाल व्यावहारिक नहीं है।

जींद और हांसी के बीच रेल लाइन

2076. श्री नारायण सिंह चौधरी: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जींद और हांसी के बीच रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण कराया है;

(ख) यदि हां, तो इस महत्वपूर्ण परियोजना के लिस संसाधन उपलब्ध न कराने के क्या कारण है; और

(ग) इस परियोजना पर कार्य कब से शुरू हो जायेगा और इसे पूरा करने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किये गए हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) परियोजना के अलाभप्रद होने तथा संसाधनों की तंगी।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

महिलाओं से संबंधित कानून

2077. श्री पी.पी. कालिया पेरूमल : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महिलाओं के विरूद्ध अपराध, महिलाओं से संबंधित कानूनों के कार्यान्वयन न होने या दोषपूर्ण कार्यान्वयन के कारण बढ़ रहे हैं, और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस रूग्णता को दूर करने के लिए किन उपायों पर विचार कर रही है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासवा राजेश्वरी) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जायेगी।

उड़ीसा के सूखाप्रवण क्षेत्र

2078. श्री के० प्रधानी : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा के सूखा प्रवण क्षेत्रों में विशेषरुप से अविभाजित कालाहांडी, कोरापुट, फूलबनी ओर बोलांगीर आदि जिलों में कौन-कौन सी केन्द्र प्रायोजित योजनाएं शुरू की गई है और शुरू किए जाने का विचार है; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान राहत कार्य पर प्रतिवर्ष कितनी राशि खर्च की गई ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्यमंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) तथा (ख) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

[हिन्दी]

महिलाओं का अनैतिक व्यापार

2079. श्री सुरेशानन्द स्वामी : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार इस बात की जानकारी है कि देश की युवतियों का अभी भी अनैतिक व्यापार किया जा रहा है;

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

(ग) इस संबंध में क्या ठोस कदम उठाए गए हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय के (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासवा राजेश्वरी) : (क) से (ग) जी हां, । सरकार, युवा महिलाओं और लड़कियों के अवैध व्यापार, जिसकी सूचना समय-समय पर दी जाती है, के प्रति बहुत चिंतित है। भारत सरकार ने इस प्रकार के अपराधों की रोकथाम के लिए 1978 तथा 1986 में यथा संशोधित अनैतिक पणन (निवारण) अधिनियम, 1956 पारित किया। यह अधिनियम, महिलाओं तथा लड़कियों के अपहरण, बिक्री तथा अवैध बन्दीकरण के विरूद्ध बनाए गए स्थाई नियमों का पूरक है। इस अधिनियम में, छुड़ा ली गई महिलाओं और लड़कियों की देखभाल, सुरक्षा, उपचार, शिक्षा और पुनर्वास के लिए सुरक्षा-गृहों तथा सुधारात्मक संस्थाओं की स्थापना की भी परिकल्पना की गई है। इस अधिनियम के कार्यान्वयन का दायित्व संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों का है।

सरकार ने, महिलाओं का दर्जा बढ़ाने की दृष्टि से, जिससे उनका शोषण तथा सामाजिक, सांस्कृतिक और आर्थिक कमजोरी कम होगी, शिक्षा, जागृति विकास, आर्थिक सक्षमता, कानूनी साक्षरता, परामर्श सहायता, प्रवर्तन, स्वैच्छिक एजेंसियों को सहायता, प्रचार अभियान, आदि जैसे क्षेत्रों में भी कदम उठाए हैं।

हिन्दुस्तान एल्यूमीनियम कॉरपोरेशन लिमिटेड, रेणुकूट

2080. श्री राम निहोर राय : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को हिन्दुस्तान एल्यूमीनियम कॉरपोरेशन लिमिटेड, रेणुकूट, उत्तर प्रदेश से फैलने वाले प्रदूषण की जानकारी है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाये गए हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। इस संयंत्र के पॉट रूम से होने वाले उत्सर्जन निर्धारित मानकों के अनुरुप नहीं हैं। परन्तु इस यूनिट के अन्य भागों जैसे प्राइमरी क्रशिंग, कैल्सीनेशन, ऐनॉड प्रिपेरेशन एवं पावर प्लांट से होने वाले उत्सर्जन निर्धारित मानकों के अनुरुप हैं।

(ग) उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने संयंत्र को निर्देश दिया है कि वह इस यूनिट के सभी भागों में मानकों का पालन करें। तदनुसार, संयंत्र ने पॉट रूम से होने वाले उत्सर्जनों के नियंत्रण के लिए शुष्क मार्जक प्रणाली लगाने के लिए कार्रवाई आंरभ कर दी है।

[अनुवाद]

मठों का संरक्षण

2081. श्री विजय कृष्ण हान्डिक : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय अल्पसंख्यक आयोग ने प्राचीन बौद्ध संस्कृति और विरासत का प्रचार कर रहे मठों तथा शिक्षण संस्थाओं का संरक्षण करने के लिए प्रभावी उपायों की मांग की है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

मंगोलियाई उत्सव

2082. प्रो० एम० कामसन: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में नई दिल्ली में एक एशियाई देश में पहली बार एक मंगोलियाई सांस्कृतिक समारोह आयोजित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उस उत्सव की मुख्य बातों, लक्ष्यों और इस आयोजन की पृष्ठभूमि सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है,

(ग) क्या सरकार का विचार भारत की जनता को अन्य देशों की सांस्कृतिक संपदा की जानकारी दिलाने के लिए इन देशों के ऐसे ही सांस्कृतिक समारोह आयोजित करने का है, और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) भारत-मंगोलिया सांस्कृतिक विनियम कार्यक्रम 1994-1996 के प्रावधानों के अंतर्गत 'भारत में मंगोलिया संस्कृति के दिवस' नामक मंगोलियाई संस्कृति का उद्घाटन भारत के प्रधानमंत्री तथा मंगोलिया के राष्ट्रपति की उपस्थिति में मानव संसाधन विकास मंत्री तथा मंगोलियाई के संस्कृति मंत्री द्वारा 22 फरवरी, 1994 को नई दिल्ली में संयुक्त रुप से किया गया। मंगोलियाई संस्कृति के दिवसों के कार्यक्रमों में दिल्ली, इम्फाल और कलकत्ता में मंगोलियाई कला दल के प्रदर्शन, दिल्ली में मंगोलियाई फिल्मोत्सव, भारतीय संग्रहालय, कलकत्ता में "नोमाद मंगोल्स" नामक एक प्रदर्शनी तथा एक संयुक्त दूरदर्शन कार्यक्रम भी शामिल थे।

(ग) और (घ) यद्यपि सरकार अन्य देशों से प्राप्त ऐसे प्रस्तावों के प्रति सामान्यत: संग्राही होती है, तथापि ऐसे कार्यक्रमों का वास्तविक आयोजन पारस्परिक दायित्वों और परिणामी वचन बद्धताओं से संबंधित द्विपक्षीय सूझ-बूझ पर निर्भर होता है। बंगलादेश सरकार ने अपने सांस्कृतिक प्रदर्शन को वित्त वर्ष 1994-95 के दौरान भारत में लाने के प्रति गहरी रूचि दिखाई है। भारत सरकार ने प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है।

तेल्लिचेरी रेलवे स्टेशन पर सवारियों के लिए सुविधाएं

2083. श्री के० मुरलीधरन : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार तेल्लिचेरी रेलवे स्टेशन पर सार्वजनिक सुविधाएं उपलब्ध कराने का है,

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) और (ख) तेल्लिचेरी रेलवे स्टेशन पर वहां सम्हाले जाने वाले यात्री यातायात की मात्रा के अनुरुप सभी सुविधाए मुहैया की गई है, इसे और विकसित करने के लिए प्लेटफार्म नं0 2 पर एक सायबान की व्यवस्था करने, एक ऐसे प्रतीक्षालय, जिसके उपयोग के लिए भुगतान करना होगा, तथा प्लेटफार्म नं0 1 पर सायबान का विस्तार करने का कार्य शुरू किया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

ग्लोबल टाइगर फोरम

2084. श्री उदयसिंह राव गायकवाड़ : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार "ग्लोबल टाइगर फोरम" के नाम से जाना जाने वाला एक अंतरर्राष्ट्रीय मंत्री स्तर सम्मलेन आयोजित करने का है;

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

(ग) लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं; और

(घ) इस सम्मेलन में कितने देशों के भाग लेने की आशा है?

पर्यावरण और मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी, हां।

(ख) मंच का ब्यौरा और उसके उद्देश्य संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) मंच का औपचारिक गठन हो जाने के बाद मंच इन उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए उठाए जाने वाले कदमों के बारे में निर्णय लेगा।

(घ) भारत सहित दस देशों ने इस सम्मलेन में भाग लिया।

विवरण

विश्व बाघ मंच के निम्नलिखित लक्ष्य होंगे:

बाघों के परिरक्षण के औचित्य की ओर ध्यान आकृष्ट करना, बाघ इसके शिकार और वासस्थल की सुरक्षा के लिए विश्वभर में नेतृत्व और साझा दृष्टिकोण प्रदान करना।

2. इस लक्ष्य को प्राप्त करने में विश्व बाघ मंच के निम्नलिखित उद्देश्य होंगे:

(1) बाघ, इसके शिकार और इसके वासस्थल को बचाने के लिए एक विश्वव्यापी अभियान को बढ़ावा

देना,

(2) जैविक विविधता के संरक्षण में लगे देशों में एक कानूनी ढांचे को बढ़ावा देना,

(3) रेंज देशों में बाघों के वासस्थलों तथा उनके अपने कोरिडोरों में सुरक्षित क्षेत्र नेटवर्क में वृद्धि करना;

(4) सुरक्षित क्षेत्रों में तथा उनके आस-पास रहने वाले समुदायों के साथ पारि-विकास कार्यक्रमों को बढ़ावा देना;

(5) बाघों के संरक्षण और अवैध व्यापार को समाप्त करने के लिए देशों से संगत कन्वेंशनों में शामिल होने का आग्रह करना;

(6) बाघों, इसके शिकार और इसके वासस्थलों के लिए उपयोगी जानकारी तैयार करने के लिए वैज्ञानिक अनुसंधान करना और उसे बढ़ावा देना ताकि इस तरह की सूचना का आसानी से उपलब्ध तरीके से प्रचार-प्रसार किया जा सके।

(7) वैज्ञानिक वन्यजीव प्रबंधन के लिए उपयुक्त प्रौद्योगिकी और प्रशिक्षण कार्यक्रमों के विकास और आदान-प्रदान को बढ़ावा देना;

(8) रेंज देशों को इस बात के लिए प्रोत्साहित करना कि वे बाघों और उनके शिकार आधार की सुरक्षा और उनके वासस्थलों के सुधार के लिए अपनी कार्य-योजनाएं बनाएं और उन्हें कार्यान्वित करें तथा ऐसे द्विपक्षीय साझे परिरक्षण कार्यक्रम में शामिल हों जहां कि दो रेंज देशों के वासस्थल आस-पास हों ।

(9) बाघों की सुरक्षा में सरकारी और गैर-सरकारी संगठनों को शामिल करना।

(10) उन सभी स्थानों, जहां पर लोग बाघों के अंगों का उपयोग करते हैं, मैं बाघ उत्पादों के इस प्रकार के उपभोग को समाप्त करने तथा उनके संरक्षण के हित में विकल्पों का पता लगाने के लिए जागरूकता पैदा करने के लिए एक उपयुकत अंशदान कोष स्थापित करना।

[हिन्दी]

गुजरात को पाम ऑयल की सप्लाई

2085. श्री एन.जे. राठवा : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही के महीनों में सार्वजनिक विवरण के लिए गुजरात को सप्लाई किए गए पाम ऑयल की अधिंकाश मात्रा खराब थी;

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

(ग) इसकी अनुमानित कीमत कितनी है; और

(घ) इसके निपटान हेतु क्या उपाय किए गए हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य

मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

विभिन्न वनों की क्षमता का अध्ययन

2086. श्री श्रवण कुमार पटेल: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उद्यण कटिबन्धीय, समशीतोष्ण और पतझड़ी जैसे विभिन्न प्रकार के वनों के कार्बनडाइ आक्साइड अवशोषण, क्षमता के मूल्याकंन की विधियों के अध्ययन आरम्भ कर दिए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और किन संस्थाओं को अध्ययन का यह दायित्व दिया गया; और

(ग) ये अध्ययन कब तक पूरे हो जाएंगे ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) जी, नहीं। ऐसे अध्ययनों के लिए सुविधाएं अभी विकसित नहीं हुई हैं। तथापि, भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद (पर्यावरण और वन मंत्रालय का एक स्वायत संगठन) की छः संस्थाएं उद्यण कटिबन्धीय, समशीतोष्ण और पर्णपाती वनों की अवशोषण क्षमताओं पर अध्ययन करने की योजना बना रही हैं।

बन्दरों पर अनुसंधान

2087. श्री सुरेन्द्र पाल पाठक : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के किसी विश्वविद्यालय में विदेशी सहायता से बंदरों की प्रजातियां बचाने हेतु कोई अनुसंधान परियोजना चलायी जा रही है;

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

(ग) उक्त अनुसंधान कार्यक्रम कब तक पूरा हो जायेगा ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) इस मंत्रालय को ऐसी चालू परियोजना की जानकारी नहीं है।

तथापि, प्राणि-विज्ञान विभाग, जोधपुर विश्वविद्यालय, राजस्थान द्वारा यू एस आई एफ के अंतर्गत सहायता के लिए अल्प ज्ञान भारतीय प्राईमेंटों की स्थिति सर्वेक्षण, वितरण और वास स्थल मूल्यांकन तथा संरक्षण और प्रबंधन के विशेष संदर्भ में चुनिन्दा प्राइमेट टैक्सा के सामाजिक जैविक अन्वेषण" शीर्षक से एक अनुसंधान परियोजना प्रस्तावित की गई है। इस परियोजना को अभी शुरू किया जाना है।

(ख) प्रस्तावित परियोजना में देश के विभिन्न हिस्सों में पाए जाने वाले गैर-मानव प्राइमेटों के स्तरों और पारिस्थितिकी के अन्वेषण की परिकल्पना की गई है।

(ग) इस अनुसंधान को इसके आरंभ किए जाने के पांच वर्षो के पश्चात पूरा किए जाने का प्रस्ताव है।

उष्ण कटिबंधीय कुक्कुट उत्पादन संस्थान

2088. श्री सनत कुमार मंडल : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार बंगलौर के निकट उष्ण कटिबंधीय कुक्कुट उत्पादन संस्थान स्थापित करने का है;

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

(ग) इस संस्थान में उष्ण कटिबंधीय कुक्कुट उत्पादों में किस प्रकार का अनुसंधान किया जायेगा;

(घ) इस परियोजन में कितनी लागत आयेगी; और

(ड.) इसे कब तक स्थापित कर दिया जायेगा ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) तथा (ख) हैसरघट्टा बंगलौर में अंतर्राष्ट्रीय ऊष्ण कटिबंधीय कुक्कुट उत्पादन संस्थान की स्थापना के प्रयोजन के लिए एक समिति का गठन किया गया था। स्थापित हो जाने के बाद यह संस्थान कुक्कुट विकास के विभिन्न विषयों पर प्रशिक्षण की व्यवस्था करेगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) तथा (ड.) फिलहाल प्रश्न नहीं उठता।

वन अनुसंधान शिक्षा और विस्तार परियोजना

2089. श्री मनोरंजन भक्त : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने वन अनुसंधान शिक्षा और विस्तार परियोजना के कार्यान्वयन की स्वीकृति दी है और 129 करोड़ रुपये की विश्व बैंक सहायता मंजूर की है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर कुल कितनी लागत आयेगी ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। भारत सरकार ने भारतीय वानिकी अनुसंधान एवं शिक्षा परिषद की 158.754 करोड़ रुपये की कुल अनुमानित मूलभूत लागत वाली वानिकी अनुंसधान, शिक्षा एवं विस्तार परियोजना को मंजूरी दे दी है। इस कुल लागत में से विश्व बैंक की सहायता 129.385 करोड़ रुपये की होगी।

हावड़ा के सभी प्लेटफार्मों पर उपरिपुल

2090. प्रो० सुशांत चक्रवर्ती : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हावड़ा के सभी प्लेटफार्मों को उपरिपुल अथवा भूमिगत पैदल पार पथ से जोड़ने के लिए कोई कदम उठाये जा रहे हैं और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) और (ख) चूंकि हवड़ा रेलवे स्टेशन एक टर्मिनल स्टेशन है जहां सभी प्लेटफार्म एक छोर पर पर्यापत आकार के कानकोर्स से जुडे हुए हैं, अतः सभी प्लेटफार्मों को जोड़ने के लिए उपरी पैदल पुल अथवा भूमिगत मार्ग का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव नहीं हैं।

[हिन्दी]

फसल बीमा योजना

2019. श्री प्रेमचंद राम : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1992-93 और 1993-94 में फरवरी तक फसल बीमा योजना के अंतर्गत किसानों को दी गई सहायता का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) इस योजना के अंतर्गत प्रत्येक राज्य को अभी कितनी धनराशि दी जानी है; ओर

(ग) किसानों को शेष दावों का भुगतान कब तक कर दिया जायेगा ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) जैसे ही राज्य सरकारें अपना एक तिहाई अंश जमा करा देंगी तथा जहां कहीं आवश्यक हो अपेक्षित स्पष्टीकरण मिल जाने पर शेष दावों का निपटान कर दिया जायेगा।

विवरण

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	चुकता दावे		भुगतान किए जाने वाले दावे
		1992-93	1993-94	
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	3177.56	1713.93	-
2.	असम	3.78	4.73	-
3.	बिहार	270.38	1516.38	215.30
4.	गोवा	0.03	0.20	-
5.	गुजरात	8084.41	12445.47	0.09
6.	हिमाचल प्रदेश	-	-	5.07
7.	कर्नाटक	52.95	534.22	-

1	2	3	4	5
8.	केरल	27.07	21.07	-
9.	मध्य प्रदेश	19.47	659.79	273.25
10.	महाराष्ट्र	1975.05	156.89	28.12
11.	मेघालय	-	0.95	-
12.	उड़ीसा	81.45	458.46	-
13.	पांडिचेरी	1.79	0.07	-
14.	तमिलनाडु	374.88	306.92	-
15.	पश्चिम बंगाल	54.06	56.29	
	कुल	14122.88	17877.37	521.83

[अनुवाद]

प्रदूषण नियंत्रण की स्थिति की समीक्षा

2092. श्री परसराम भारद्वाज : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न उद्योगों में प्रदूषण नियंत्रण की स्थिति की समीक्षा करने के लिए कार्य दल के गठन हेतु राज्य सरकारों को सहयोग करने के लिए कोई प्रयास किया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार उपयोगी उत्पादों के निर्माण हेतु अपशिष्ट पदार्थों के पुन: प्रयोग के लिए प्रोटो-टाइप यूनिट लागाने का भी है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी , नहीं । पर्यावरण और वन मंत्रालय अत्यधिक प्रदूषण फैलाने वाली औद्योगिक इकाइयों की अभिनिर्धारित 17 श्रेणियों में प्रदूषण नियंत्रण की स्थिति की समीक्षा करने के लिए राज्य पर्यावरण सचिवों और अध्यक्ष, राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो के साथ नियमित रुप से बैठकें करता है। पिछली बैठक 6-7 जनवरी, 1994 को आयोजित की गई थी।

(ग) और (घ) सरकार ने ठोस अपशिष्टो के पुनः प्रयोग के लिए पायलट संयंत्रों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों को वित्तीय सहायता मुहैया कराने की एक स्कीम तैयार की है। केन्द्रीय सरकार का अंशदान परियोजना की लागत का 10 प्रतिशत अधिकतम, 20 लाख रुपये प्रतिवर्ष है। शेष राशि राज्य सरकारों द्वारा जुटाई जानी है।

कृषि के क्षेत्र में नई प्रौद्योगिकी

2093. श्री बापू हरि चौरे : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कृषि के क्षेत्र में नई प्रौधोगिकी अपनाने के लिए कोई पहल की है;

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

(ग) क्या कृषि के क्षेत्र में नई प्रौद्योगिकी अपना कर फसलों की नई प्रजातियों उगाने हेतु कृषकों को प्रोत्साहित करने के लिए भी पहल की गई है; और

(घ) यदि हां, तो नई प्रौद्योगिकी के माध्यम के प्रजाति परिवर्तन संबंधी किये गये परीक्षणों का क्या निष्कर्ष निकला है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) आठवीं पंचवर्षीय पंचवर्षीय योजना के दौरान कृषि क्षेत्र में नई प्रौद्योगिकी अपनाने को ध्यान में रखते हुए आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान निम्नलिखित प्रमुख केन्द्रीय क्षेत्र/केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं का कार्यान्वयन किया जा रहा है:-

1. चावल, मोटे अनाज, गेहूं, दाल, तिलहन, कपास और जूट व मेस्ता के विकास के लिय अभिवृद्धि कार्यक्रम।
2. वर्षा पोषित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना।
3. बागवानी फसलों के विकास का कार्यक्रम
4. उर्वरकों के संतुलित तथा समेकित उपयोग संबंधी योजना।

(ग) जी, हां,।

(घ) नई प्रौद्यिगिकी को अपनाने सहित बीज मिनीकिट प्रदर्शनों के माध्यम से कृषकों को नई किस्मों को अपनाने के लिऐ प्रोत्साहित किया जाता है। मोटे अनाजों की उच्च पैदावार देने वाली किस्मों के तहत क्षेत्र विस्तार 1992-93 के दौरान लगभग 67 मिलियन हैक्टेयर फसल क्षेत्र से परिलक्षित होता है।

अलेप्पी रेलवे स्टेशन

2094. श्री थाइल जॉन अंजलोज : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी, 1993 से दिसंबर, 1993 तक के दौरान अलेप्पी रेलवे स्टेशन पर माल की ढुलाई हेतु कितने मालडिब्बों की आवश्यकता थी और इनका माहवार कितना-कितना आवंटन किया गया;

(ख) कम माल डिब्बों के आवंटन विशेषरुप से नारियल की जटा से बने माल की ढुलाई हेतु कम माल डिब्बों के आवंटन के क्या कारण है; और

(ग) इस प्रयोजनार्थ और अधिक मालडिब्बे उपलब्ध कराने हेतु क्या कदम उठाने का विचार हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) अलेप्पी स्टेशन पर प्रस्तुत किये गये 230 मांग पत्र जनवरी 93 से दिसम्बर 93 के दौरान निपटा दिए गए थे महीने वार ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

महीना	मांगपत्रों की संख्या	लदान
जनवरी, 93	24	24
फरवरी, 93	38	38
मार्च, 93	51	51
अप्रैल, 93	12	11
मई, 93	9	9
जून, 93	5	4
जुलाई, 93	5	7
अगस्त, 93	1	1
सितंबर, 93	18	18
अक्तूबर, 93	31	31
नवम्बर, 93	13	13
दिसम्बर, 93	23	23

(ख) और (ग) माल डिब्बों की मांग, जिसमें नारियले-जटा से बने माल के लिए भी मांग शामिल है, सामान्यतः महीने-दर-महीने के आधार पर पूरी की जा रही है और स्थिति संतोषजनक है।

राष्ट्रीय राजमार्ग पर रेल फाटक

2095. डा० के०वी०आर० चौधरी : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 पर रेल फाटकों की संख्या कितनी है;

(ख) इन रेल फाटकों पर कितने फलाई ओवरों का निर्माण किया गया हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार उत्तर प्रदेश में मुरादाबाद में तिराहा चौक के निकट रेल फाटक पर एक फलाई ओवर का निर्माण करने का है;

(घ) यदि हां, तो उस पर कब से कार्य शुरू किया जायेगा; और

(ड.) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 24, रेल लाइनों को 20 स्थानों पर पार करता है।

(ख) 6 स्थानों पर ऊपरी सड़क पुलो का निर्माण किया गया है और शेष 14 स्थानों पर रेल लाइन पर सतही क्रासिंग हैं।

(ग) जी हां.

(घ) और (ड.) राज्य सरकार ने कि.मी. 1392/9-10 पर समपार सं0 413 ए के बदले कि.मी. 1392/6-7 पर एक ऊपरी सड़क पुल बनाने का प्रस्ताव किया था। यह प्रस्ताव भूतल परिवहन मंत्रालय को स्वीकार्य नहीं था। जिसने प्रस्तावित बाई पास के संरेखण पर कि.मी. 1390/5 पर ऊपरी सड़क पुल का सुझाव दिया है। प्रस्ताव की व्यावहारिकता की जाचं और अन्य आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने के लिए यह मामला मार्च' 92 में राज्य सरकार को भेजा गया था। राज्य सरकार ने अभी तक कोई उत्तर नहीं दिया है।

अंडमान समुद्र में विदेश प्रजाति की मछलियों को पालना

2096. श्री आर० सुरेन्द्र रेड्डी : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका मंत्रालय अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह की नाजुक पारिस्थितिकी में विदेशी प्रजाति की मछलियां पालने का विरोध करता रहा है तथ अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह की सरकार को इस सलाह से अवगत करा दिया है; और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह सरकार ने लक्षद्वीप शिल्पी एक्वाकल्चर लिमिटेड को अंडमान समुद्र में "यूरेपियन सी वास" और "सी ब्रीम" के लिए हौज बनाने हेतु हाल ही में अनुमति दी है;

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

(घ) क्या सोसायटी फॉर अंडमान और निकोबार इकोलॉजी ने इस द्वीपसमूह की पारिस्थितिकी में विदेशी प्रजाति की मछलियां पालने का विरोध किया है; और

(ड.) यदि हां., तो इस सम्बन्ध में उनके मंत्रालय द्वारा क्या कार्यवाही की जायेगी ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ड.) केन्द्र सरकार ने अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह के आसपास के क्षेत्रों में विदेशी प्रजाति की मछलियों के पालन सहित "यूरोपियन सी बास" और "गिल्टहेड सी ब्रीज" के केज संबर्धन के किसी प्रस्ताव को पर्यावरणीय मंजूरी नहीं दी है। मंत्रालय में अण्डमान और निकोबार प्रसारण को तदनुसार सूचित कर दिया है।

(ख) और (ग) केन्द्र सरकार को ऐसी किसी मंजूरी की जानकारी नहीं है।

(घ) : जी, हां।

स्टिकर लगे पैकेज

2097. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सुपर बाजार और केन्द्रीय भण्डार अभी भी स्टिकर लगे पैकेजों में वस्तुओं की बिक्री कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इस प्रथा को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : (क) सुपर बाजार ने सूचित किया है कि वे स्टिकर लगे पैकेजों में वस्तुओं की बिक्री नहीं कर रहे हैं। तथापि, केंद्रीय भंडार ने सूचित किया है कि वे दो वस्तुओं, अर्थात सिनामोन (दालचीनी) तथा क्लोब्स (लवंग) , जो 25-25 ग्राम पैकिंग में बेचे जाते हैं तथा जिसमें सभी आवश्यक घोषनाओं से युक्त छपा हुआ लेबल पैकेट के अन्दर डाला हुआ होता है, को छोड़कर पहले से पैक की गई वस्तुओं के सभी पैकेट अपेक्षित लेबल के साथ बेच रहे हैं।

(ख) और (ग) केंद्रीय भंडार ने सूचित किया है कि उन्होंने 25 ग्राम के पैकिंग में दालचीनी तथा लवंग को बेचना तत्काल प्रभाव से बंद कर दिया है। गोदामों को अनुदेश जारी कर दिए गए हैं कि वे इन वस्तुओं के मौजूदा स्टॉक को शाखाओं में न भेजें।

ताजमहल

2098. श्री सोमजी भाई डामोर: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूनेस्कों की एक विशेषज्ञ समिति ने यह सुझाव दिया है कि ताजमहल के निचले भाग में स्थित स्मारक समाधि वाले चेंबर को जनता के लिए बंद कर दिया जाना चाहिए;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, नहीं 1 जनवरी,1987 में स्मारक का दौरा करने वाले यूनेस्कों के दो विशेषज्ञों ने शून्यकब्र के कमरे के निचले मकबरे को बंद करने का सुझाव नहीं दिया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते ।

जम्मू और कश्मीर में वन में आग लगना

2099. श्री काशीराम राणा : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेगें कि :

(क) क्या हाल ही में जम्मू और कश्मीर में राज्य वन निगम के डिपुओं में 200 करोड़ रुपये मूल्य की इमारती लकड़ी जलकर नष्ट हो गई है; और

(ख) यदि हां, तो इसके फलस्वरुप कुल कितनी हानि हुई तथा इस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) राज्य सरकार ने सूचना दी है कि राज्य वन निगम डिपुओं में आग से 422.26 लाख रुपये मूल्य की इमारती लकड़ी जल कर नष्ट हो गई

थी। मामलों को जम्मू और कश्मीर पुलिस की अपराध शाखा को सौंप दिया गया है।

मसालों में उत्पादन और निर्यात

2100. श्री गोपी नाथ गजपतिः क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मसालों के उत्पादन तथा निर्यात को बढ़ाने के लिए कोई योजना बनाई है;

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

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना में राज्य-वार निर्धारित लक्ष्य क्या है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) मसालों का उत्पादन बढ़ाने के लिए आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 125.00 करोड़ रुपये के परिव्यय से केन्द्र द्वारा प्रायोजित एकीकृत मसाला विकास कार्यक्रम का कार्यान्वयन किया जा रहा है। मसालों के निर्यात को बढ़ावा देने के लिए वाणिजय मंत्रालय के अंतर्गत मसाला बोर्ड भी कार्यक्रमों का कार्यान्वयन करता है। मसालों के उत्पादन को बढ़ाने संबंधी प्रमुख कार्यक्रमों में निम्नलिखित शामिल हैं: (1) बेहतर क्वालिटी की उच्च पैदावार देने वाली किस्मों की रोपण सामग्री का उत्पादन और वितरण ; (2) मिनिकिटों का विरण ; (3) पुराने उद्यानों का जीर्णोद्धार (4) प्रमुख कीटों व रोगों पर नियंत्रण ; (5) उन्नत किस्मों तथा कृषि तकनीकों को लोकप्रिय बनाने के लिए किसानों के खेतों में प्रदर्शन करना ; (6) क्षेत्र विस्तार ; (7) अपारंपरिक क्षेत्रों में आदर्श उद्यानों की स्थापना करना ; एवं (8) सहकारी क्षेत्र के अंतर्गत संगठित विपणन तथा प्रसंस्करण को प्रोत्साहित करना। यह योजना 25 राज्यों एवं दो केन्द्र शासित प्रदेशों में चलाई जा रही है।

इसी प्रकार, मसालों के लिए कार्यन्वित किए जा रहे निर्यात विकास कार्यक्रम निम्नलिखित हैं: (1) गुणवत्ता का मूल्याकंन करके उसे अंतर्राष्ट्रीय मानकों तक उन्नत करना (2) मूल्यवान मसालों के निर्यात को बढ़ावा देना; (3) वर्तमान मंडियों में विपणन को सुदृढ़ करना और नई मंडियों की खोज करना; (4) निजी निर्यातकों को विदेशी मंडियों में विशिष्ट ब्रांडों की बिक्री को बढ़ावा देने के लिए सहायता देना; (5) अच्छी क्वालिटी और भारतीययता के सूचक के रुप में बोर्ड के "लोगो" को मसालों के पैकेट पर छापकर लोकप्रिय बनाना ; (6) बिक्री व अध्ययन शिष्ट मंडलों को प्रायोजित करना, चुनिन्दा अंतर्राष्ट्रीय खाद्य मेलों में भाग लेना ; (7) भारतीय व्यंजनों को विदेशों में लोकप्रिय बनाना; तथा (8) मंडी आसूचना एकत्र करके उसे यथासमय निर्यातकों तक पहुंचाना, ताकि वे समुचित निर्यात रणनीति अपना सकें।

(ग) आठवी पंचवर्षीय योजना (1996-97) में मसालों के उत्पादन का लक्ष्य 29.35 लाख मीटरी टन रखा गया है। इसी प्रकार, उक्त अवधि के लिए निर्यात का लक्ष्य भी 1.64 लाख मीटरी टन निर्धारित किया गया है। मसालों के उत्पादन और निर्यात के राज्यवार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं।

हक्सर समिति की सिफारिशें

2101. श्री डी० वेंकटेश्वर राव :

श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी :

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

(क) क्या हक्सर समिति ने नेशनल स्कूल आफ ड्रामा की विस्तार योजनाओं की सिफारिश की थी;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इन सिफारिशों का क्रियान्वयन किया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) सिफारिशों के मद्देनजर राष्ट्रीय नाट्य विद्यालय ने उन स्थानों पर अनुसंधान-संसाधन केन्द्र की स्थापना का निर्णय लिया है जहां रंगमंच की गतिविधियां हैं प्रथम चरण के तौर पर बंगलौर और कलकत्ता में ऐसे केन्द्र खोले जाने हैं।

हाथियों की मृत्यु

2103. श्री अंकुशराव टोपे :

श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी :

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी दी गयी है कि पश्चिम बंगाल में जलदापाड़ा अभयारण्य में जनवरी-फरवरी, 1994 में एंथ्रेक्स महामारी से अनेक हाथियों की मृत्यु हो गयी है;

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

(ग) महामारी को फैलाने से रोकने तथा अभयारण्यों में हाथियों तथा अन्य पशुओं की रक्षा के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाने का विचार किया गया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) जी, हां। मुख्य वन्यजीव वार्डन, पश्चिम बंगाल ने रिपोर्ट दी है कि जनवरी-फरवरी, 1994 में जलदापाड़ा वन्यजीव अभयारण्य में जंगली हाथियों के 3 शव पाए गए थे। 3.2.1994 को मिले शव पर नथूनों, जननेन्द्रियों आदि जैसे प्राकृतिक रंधों से रक्त स्राव के रुप में गिलटी रोग के लक्षण दृष्टिगोचर हो रहे थे। इन शवों से लिए गए रक्त के नूमनों को जलपाइगुड़ी के पशु चिकित्सासंगठन की प्रयोगशाला में भेजा गया जिन्होंने इस बात की पुष्टि की है कि नमूनों में गिलटी रोग का कारक बैक्टीरिया विद्यमान था।

(ग) अभयारण्य में महामारी की रोकथाम और अन्य जीव जन्तुओं की सुरक्षा हेतु उठाए गए कदमों में निम्नलिखित कदम शामिल हैं:-

i. तीनों शवों को मिट्टी में गहरे दबाया गया। प्रत्येक शव के चारों और के 100 मीटर x 100 मीटर के क्षेत्र का सीमांकित किया गया और इस क्षेत्र को ठीक से जलाया गया। इन क्षेत्रों के चारों और कंटीले तारों की बाड़ भी लगाई गई है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि इस क्षेत्र में कोई वन्य तृण भक्षी जीव प्रविष्ट न कर सके।

2. जलदापाड़ा वन्यजीव अभयारण्य की सीमाओं के भीतर पाए गए सभी बंदी हाथियों को गिलटीरोग रोधी टीके लगाए गए हैं। जिन ब्लाकों और परिसरों में उक्त शव पाए गए थे, वहां स्थित जल-छिद्रों और लवणीय जगहों को रोगाणु रहित किया गया है।

3. जिला पशु चिक्तिसा संगठन की मदद से गांवों में प्रतिरक्षण शिविरों को आयोजित करके सीमावर्ती मवेशियों के प्रतिरक्षण कार्यक्रम को युद्ध-स्तर पर चलाया जा रहा है। लगभग 24 गांवों में अब तक लगभग 18,000 मवेशियों को प्रतिरक्षण टीके लगाए गए।

4. जलदापाड़ा वन्य जीव अभयारण्य की लक्ष्य प्रजाति, महान भारतीय एक सिंगी गैंडे की मौजूदा आबादी को धातु और डिस्पोजेबल डार्ट्स और डिस्ट-इंजेक्ट बन्दूकों को प्रयोग करके टीके लगा कर परिरक्षित किया गया है।

[हिन्दी]

चीनी मिलों के लिए आशय-पत्र

2104. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :

श्री अरविन्द तुलशीराम काम्बले :

श्री एच०डी० देवगौड़ा :

श्री काशी राम राणा :

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

(क) 1993-94 के दौरान उत्तर प्रदेश, महाराष्ट्र और कर्नाटक में नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए कितने आशय पत्रों को स्वीकृति प्रदान की गई;

(ख) स्थान-वार, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन चीनी मिलों को गैर-सरकारी क्षेत्र में स्थापित करने का विचार किया गया है अथवा सहकारी क्षेत्र में; और

(घ) ये चीनी मिलें कब तक स्थापित की जायेंगी?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) से (ग) चीनी वर्ष 1993-94 के दौरान जनवरी, 1994 तक नई चीनी मिलों की स्थापना हेतु उत्तर प्रदेश में बारह आशय-पत्र जारी किए गए हैं। इन मिलों का विस्तृत विवरण संलग्न है। चीनी वर्ष 1993-94 के दौरान अब तक महाराष्ट्र और कर्नाटक के लिए कोई आशय-पत्र जारी नहीं किया गया है।

(घ) एक नई फैक्ट्री की स्थापना के लिए सामान्यतः 3 से 4 वर्ष लग जाते हैं

विवरण

चीनी वर्ष 1993-94 के दौरान जनवरी, 1994 तक उत्तर प्रदेश में जारी किए गए आशय पत्रों (स्थान-वार व क्षेत्र-वार) को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं०	आवेदक का नाम	स्थान	क्षेत्र
1.	श्री महेश विठलदास चतुर्वेदी	रायमठ, जिला मथुरा, उत्तर प्रदेश	निजी
2.	मैं० जेके इंडस्ट्रीज लि०	मीरगंज, जिला बरेली, उत्तर प्रदेश	-वही-
3.	मैं० ओसवाल स्पिनिंग एंड विविंग मिल्स लि०	नवाबगंज, जिला बरेली, उत्तर प्रदेश	-वही-
4.	श्री शैलेन्द्र मोहन	रसूलपुर, जिला सहारनपुर उत्तर प्रदेश	-वही-
5.	श्री गौतम आर. मोरारका	बुंदकी, जिला बिजनौर, उत्तर प्रदेश	-वही-
6.	श्री एनके श्रीवास्तव	शोहरतगढ़, जिला सिद्धार्थनगर उत्तरप्रदेश	-वही-
7.	इन्डो गल्फ एक्सप्लोसिवस लि.	त्रिलोकपुर, जिला गौंडा, उत्तर प्रदेश	-वही-
8.	मैं० शारदा शुगर एंड इंडस्ट्रीज लि०	शारदानगर, लखीमपुर खीरी उत्तर प्रदेश	-वही-
9.	श्री सतवंत सिंह मै० सिम्भावली चीनी मिल्स लि.	चिल्वारिया, जिला बहराइच उत्तर प्रदेश	-वही-
10.	मै० सेकसरिया बिस्वान चीनी फैक्ट्री लि०	बेहता रौसा डाकघर बिस्वान जिला सीतापुर, उत्तर प्रदेश	-वही-
11.	मै० गोमती चीनी मिल्स प्राईवेट लि०	जंग बहादुर गंज जिला लखीमपुर खीरी उत्तर प्रदेश	-वही-
12.	मै० उत्तरप्रदेश सहकारी चीनी फैक्ट्री परिसंघ लि०	बहेड़ी ब्राहमण, ठाकुरद्वारा, जिला मुरादाबाद उत्तरप्रदेश	सहकारी

विद्युत इंजन

2105. श्री गुमान मल लोढ़ा :

श्री नीतीश कुमार :

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

(क) क्या सरकार का विचार 6000 अश्व शक्ति की क्षमता वाले विद्युत रेल इंजनों के निर्माण के लिए चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने को आधुनिक बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो इस पर अनुमानतः कितना धन खर्च किया जायेगा;

(ग) इस योजना को पूरा करने हेतु निर्धारित अवधि कितनी है;

(घ) इस प्रयोजनार्थ धन किन-किन स्त्रोतों से एकत्रित किया जायेगा;

(ड.) क्या इन शक्तिशाली इंजनों को चलाने के लिए वर्तमान रेल लाइनों को परिवर्तित करना होगा; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए जाने का विचार हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) 25 करोड़ रुपये

(ग) लगभग तीन वर्ष

(घ) बजटीय समर्थन अथवा आंतरिक रुप से संसाधन जुटाकर

(ड.) जी नहीं

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

शक्तिगढ़ और बंडेल के बीच तीसरी रेल लाइन

2106. श्री पूर्णचन्द्र मलिक : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या माल गाड़ियों ओर यात्री गाड़ियों को सही ढंग से चलाने हेतु शक्तिगढ़ और बंडेल के बीच तीसरी और चौथी रेल लाइन के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव है;

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

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

रेल मत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में आमान परिवर्तन

2107. डा. लाल बहादुर रावल :

श्री जनार्दन मिश्रः

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

(क) 1993 में उत्तर प्रदेश के किन-किन स्थानों पर नई रेल लाइनें बिछाई गयीं;

(ख) राज्य के किन-किन स्थानों पर अभी नई रेल लाइनें बिछाई जा रही हैं;

(ग) कब तक यह कार्य पूरा कर लिया जायेगा; और

(घ) 1994-95 में सरकार द्वारा उत्तर प्रदेश में रेल सेवाओं के विस्तार एवं सुधार संबंधी कार्य तथा रेल लाइनों को बिछाने संबंधी कार्यों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) 1. मथुरा और डीग के बीच

2. रूद्रपुर और लालकुआं के बीच

(ख) बगहा-छित्तोनी के बीच तथा इटावा और ग्वालियर के बीच (आंशिक रुप से उ० प्र० में)

(ग) और (घ) बगहा-छितौनी नई लाइन के निर्माण कार्य को 1995-96 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है बशर्ते कि सह-भागीदार यथा उत्तर प्रदेश और बिहार सरकार तथा जल संसाधन मंत्रालय समय पर अपने-अपने हिस्से की राशि का भुगतान कर दें। ग्वालियर-इटावा रेल लाइन को 31.3.97 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

[अनुवाद]

विदेशी औद्योगिक एकक

2108. श्री मुल्ला पल्ली रामचन्द्रन :

श्री मोहन रावले :

श्री गुरूदास कामत :

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

(क) क्या कतिपय विदेशी उद्योग प्रदूषण फैलाने वाले अपने एककों को भारत में स्थापित कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो भारत में ऐसे कितने एकक स्थापित किए गए हैं अथवा किए जा रहे हैं;

(ग) क्या ऐसे एककों की स्थापना हेतु स्वीकृति प्रदान कर दी गई है अथवा करने का विचार है; और

(घ) ऐसे एककों द्वारा फैलाये जाने वाले प्रदूषण को रोकने हेतु सरकार द्वारा की गई अथवा की जाने वाली निवारक कार्यवाही का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) पर्यावरण और वन मंत्रालय को ऐसी कोई विशिष्ट सूचना नहीं मिली है कि कोई विदेशी कम्पनी अपनी प्रदूषण फैलाने वाली इकाइयां भारत में स्थानांतरित कर रही है या स्थानांतरित करने की योजना बना रही है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता

(घ) भारत सरकार ने पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 की धारा 3 के अधीन दिनांक 27.1.1994 को एक अधिसूचना जारी की थी। इस अधिसूचना में ऐसी 29 गतिविधियों की पहचान की गई है जिसके लिए कतिपय शर्तों के अधीन पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी लेनी अपेक्षित है।

[हिन्दी]

प्लेटफार्म का निर्माण

2109. श्री अर्जुन सिंह यादव : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान जोन-वार कितने स्टेशनों पर प्लेटफार्मों का निर्माण किया गया ;

(ख) डिवीजन-वार कितने स्टेशनों पर प्लेटफार्म निर्माणाधीन है; और

(ग) निकट भविष्य में किन-किन स्टेशनों पर प्लेटफार्मों का निर्माण किए जाने की प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी०लेंका) : (क) ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

स्टेशनों की संख्या जहां पिछले तीन वर्षों के दौरान प्लेटफार्मों का निर्माण किया गया है।

रेलवे	स्टेशनों की संख्या
मध्य	35
पूर्व	19
उत्तर	35
पूर्वोत्तर	12
पूर्वोत्तर सीमा	4
दक्षिण	34
दक्षिण मध्य	32
दक्षिण पूर्व	20
पश्चिम	3

(ख) ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

स्टेशनों की संख्या जहां प्लेटफार्म निर्माणाधीन है

मंडल	स्टेशनों की संख्या
मध्य रेलवे	
बम्बई	3
नागपुर	6
शोलापुर	2
भोपाल	3
झांसी	9
पूर्व रेलवे	
दानापुर	5
मालदा	4
मुगलसराय	1
सियालदह	3
उत्तर रेलवे	
बीकानेर	2
मुरादाबाद	3
लखनऊ	3
दिल्ली	2
इलाहाबाद	1
जोधपुर	2
पूर्वोत्तर रेलवे	
इज्जतनगर	8
सोनपुर	1
वाराणसी	1
लखनऊ	1
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	
कटिहार	3

दक्षिण रेलवे	
पालघाट	1
तिरूमनन्तपुरम	5
मद्रास	3
बैंगलूर	8
दक्षिण मध्य रेलवे	
हुबली	2
सिकंदराबाद	2
विजयवाडा	2
दक्षिण पूर्व रेलवे	
चक्रधरपुर	3
खड़गपुर	1
सम्बलपुर	8
वाल्तेरू	6
पश्चिम रेलवे	
बम्बई	2

(ग) वर्तमान प्लेटफार्मो की पर्याप्तता की समय-समय पर समीक्षा की जाती है और यातायात घनत्व पैटर्न को देखते हुए अपेक्षित समझे जाने पर अतिरिक्त प्लेटफार्मो का निर्माण किया जाता है वशर्ते कि इसके लिए धन उपलब्ध हो। समय-समय पर स्वीकृत की गयी दोहरी लाइन बिछाने आमान परिवर्तन, नई लाइनों आदि की

विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत भी अतिरिक्त प्लेटफार्मो का निर्माण किया जाता है। भविष्य में भी, अपेक्षित समझे जाने पर नए प्लेटफार्मो का निर्माण किया जायेगा लेकिन यह धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

[अनुवाद]

किशनगंज रेल फाटक पर दुर्घटना

2110. श्री सुव्रत मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 पर स्थित किशनगंज रेल फाटक पर गत तीन वर्षो के दौरान कई दुर्घनाए हुई हैं;

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

(ग) ऐसी दुर्घटनाओं का रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) से (ग) पिछले तीन वर्षो के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 31 पर स्थित किशनगंज समपार पर कोई भी गाड़ी दुर्घटना नहीं हुई।

मूर्तियों की चोरी

2111. डा० कृपासिन्धु भोई : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को उड़ीसा में मयूरभंज और अन्य जिलों के मंदिरों में बहुमूल्य मूर्तियों की चोरी की बढ़ती हुई घटनाओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो 1993-94 के दौरान चोरी हुई मूर्तियों का ब्यौरा क्या है और उनका अनुमानित मूल्य कितना है; और

(ग)इन मूर्तियों के संरक्षण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां।

(ख) वर्ष 1993-94 के दौरान, जिला मयूरभंज के एक असंरक्षित मठ, जो जोशीपुर मठ के नाम से प्रसिद्ध है, से पीतल की 36 मूर्तियॉ चुराई गई थी। इसी अवधि के दौरान, उड़ीसा के अन्य जिलों से मूर्तियों की चोरी के छह और केस दर्ज कराए गए हैं जिनमें 15 चीजें शामिल हैं। इनमें से अब तक तीन चीजें ही मिली हैं।

(ग) यह मामला केन्द्रीय जांच एजेन्सियों और राज्य के संबंधित प्राधिकारियों को भेज दिया गया है। इसके अलावा, राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है कि वह प्राचीन मूर्तियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक सहायता/सहयोग प्रदान करे तथा भविष्य में इन चोरियों को रोके।

हुबली कार्यशाला का दर्जा बढ़ाना

2112. श्रीमती चन्द्रप्रभा अर्स : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार हुबली कार्यशाला का दर्जा बढ़ाने तथा इसे बड़ी लाइन की कार्यशाला में बदलने का है; और

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

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफर शरीफ) : (क) और (ख) मामला विचाराधीन है।

इंजिनियरिंग डिग्रियां

2113. श्रीमती दीपिका एच० टोपीवाला : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इंस्टीट्यूट ऑफ मेकेनिकल इंजीनियरिंग, मुम्बई में परीक्षा प्रणाली तथा इंजिनियरिंग डिग्रियां देने में हो रही कथित अनियमितताओं के बारे में कोई शिकायत मिली हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा मामले पर क्या कार्यवाही की गई है अथवा किए जाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां।

(ख) शिकायत वर्ष 1992 में इन्सटीट्यूशन ऑफ मकॉनकल इंजीनियर्स (इण्डिया) बम्बई को उचित कार्रवाई के लिए भेज दी गई थी क्योंकि मंत्रालय का इस संस्था के शैक्षिक तथा प्रशासनिक मामलों पर कोई नियंत्रण नहीं है। तथापि, शिकायत के निराधार होने की रिपोर्ट संस्था द्वारा दी गई है।

मवेशियों की संख्या

2114. श्री सी.पी. मुदलगिरियप्पा : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में कितने पशु है:

(ख) क्या हाल के वर्षो में इस संख्या में कमी आई है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण है; और

(घ) इनकी संख्या भें वृद्धि करने के लिए सरकार ने क्या उपाय किए हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) पशुधन संगणना, 1987 के अनन्तिम परिणामों के अनुसार गोपशुओं की संख्या 195.87 मिलियन है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) तथा (घ) प्रश्न नहीं उठता।

3 टियर वातानुकूलित रेल-डिब्बे

2115. श्री एस०एम० लालजान बाशा : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण केन्द्रीय रेलवे पर गंटूर होकर जाने वाली रेल गाड़ियों में 3 टियर वातानुकूलित डिब्बे लगाये जाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

आपदा राहत कोष

2116. श्री चन्द्रेश पटेल : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अकाल तथा सूखा प्रवण क्षेत्रों के लिए वित्तीय सहायता हेतु तथा आपदा राहत कोष के लिए दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता को बढ़ाने के लिए गुजरात का कोई प्रस्ताव मिला है;

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

(ग) सरकार ने इस पर क्या कार्यवाही की है;

(घ) वर्ष 1990 से फरवरी, 1994 तक वर्ष वार कितनी राशि स्वीकृत की गई तथा कितनी राशि जारी की गई ; और

(ड.) फरवरी, 1994 से जून 1994 के दौरान इस संबंध में कितनी राशि जारी की जायेगी?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार): (क) और (ख) गुजरात सरकार ने आपदा राहत कोष के तहत वार्षिक आवंटन की राशि में वृद्धि करने के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, राज्य सरकार ने 1991-92 के दौरान एक ज्ञापन प्रस्तुत किया था जिसमें सूखे की स्थिति में 650.00 करोड़ रुपये की अतिरिक्त सहायता मांगी गई थी।

(ग) और (घ) 1.4.1990 से लागू मौजूदा व्यवस्था के अंतर्गत राज्य सरकार के आपदा राहत कोष की राशि का उपयोग करते हुए राहत उपाय करने होते हैं सूखे की स्थिति की गंभीरता को ध्यान में रखते हुये भारत सरकार ने 1991-92 के दौरान आपदा राहत कोष के केन्द्रीय अंश की अग्रिम निर्मुक्ति को मंजूरी दे दी थी। भारत सरकार ने 1990-91 से 1993-94 तक आपदा राहत कोष में अपने अंश की 63.75 करोड़ रुपये की सम्पूर्ण राशि राज्य सरकार को दे दी।

(ड.) वर्ष 1994-95 के लिये आपदा राहत कोष के केन्द्रीय अंश के 15.9375 करोड़ रुपये की पहली किश्त 1 अप्रैल, 1994 को दी जानी है।

प्राथमिक पाठशालाएं

2117. श्री रवि राय :

श्री राम विलास पासवान :

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

(क) 15 फरवरी, 1994 को नई दिल्ली में हुए मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में हुई चर्चा का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या उक्त सम्मेलन में जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत प्राथमिक पाठशालाओं का पुनर्निर्माण करने पर भी विचार किया गया; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) 15 फरवरी, 1994 को नई दिल्ली में आयोजित मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में राष्ट्रीय विकास परिषद की साक्षरता समिति तथा शिक्षा के विकेन्द्रीकृत प्रबंधन पर गठित केन्द्रीय शिक्षा सलाहकार बोर्ड समिति की रिपोर्टों और जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम सहित सभी के लिए शिक्षा (ई०एफ०ए०) से संबंधित प्रस्तावों पर चर्चा की गई। सम्मेलन में यह निर्णय लिया गया कि सभी के लिए शिक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए तथा इसे विकेन्द्रीकृत प्रबंधन, परिवर्धित संसाधन तथा अनुश्रवण तंत्रों के संदर्भ सहायता भी प्रदान की जानी चाहिए।

आन्ध्र प्रदेश में मात्स्यिकी

2118. श्री जी०एम०सी० बालयोगी : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में झींगा मछली और मछली पालन को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा आरंभ की गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) वर्ष 1992-93 और 1993-94 के दौरान सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ राज्य-वार कितनी सहायता दी गई; और

(ग) अब तक राज्य-वार क्या प्रगति हुई है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) आन्ध्र प्रदेश में मछली तथा श्रिम्प जल कृषि को बढ़ावा देने की कुछ मुख्य योजनाएं निम्नलिखित हैं:-

(1) 22 जिलों में मछली पालक विकास एजेंसियों की स्थापना के जरिए ताजा जल कृषि का विकास

(2) छह तटवर्ती जिलों में खारा जल मत्स्य पालक विकास एजेंसियों की स्थापना करके खारा जल जल कृषि का विकास और पोले ककुरू चरण-1 और चरण-2 पर प्रायोगिक अन्य फार्मों और सूर्यलंका में श्रिम्प सीड हेचरी की स्थापना।

(3) लगभग 1400 हैक्टेयर खाराजल भूति और लगभग 15,300 हैक्टेयर जलाशय क्षेत्र को शामिल करते हुए विश्व बैंक सहायता प्राप्त श्रिम्प और मछली पालन परियोजना का कार्यान्वयन, आदि।

(ख) इन योजनाओं के लिए 1992-93 ओर 1993-94 के दौरान सरकार द्वारा दी गई केन्द्रीय सहायता निम्नवत है:-

(लाख रुपये में)

		1992-93	1993-94
1.	ताजा जल 'जल कृषिका विकास	22.00	22.00
2.	खारा जल 'जल कृषि का विकास	73.12	6.00 (फरवरी, 93 तक)
3.	विश्व बैंक सहायता प्राप्त श्रिम्प और मछली पालन परियोजना	300.00*	89.00*

* अग्रिम अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता

(ग) अब तक योजनावार की गई प्रगति इस प्रकार है।

		जल कृषि के तहत लाया गया क्षेत्र (है०)	प्रशिक्षित किसान (सं०)
1.	ताजा जल 'जल कृषि का विकास	13022	7545
2.	बी.एफ.डी.ए. द्वारा खारा जल/जल कृषि का विकास	260	
3.	विश्व बैंक सहायता प्राप्त श्रिम्प और मछली पालने परियोजना	दो स्थलों पर श्रिम्प काम के निर्माण के लिए विस्तृत डिजाइन और आकलन की मंजूरी दे दी गई है। चयनित जलाशयों में 11 अवतरण शैडों का निर्माण किया जायेगा।	

आन्ध्र प्रदेश की वानिकी परियोजना

2119. श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या :

श्री डी० वेंकटेश्वर राव :

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

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार विश्व बैंक की सहायता से वानिकी परियोजना आरंभ कर रही है;

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

(ग) क्या विश्व बैंक ने राज्य में वानिकी परियोजना को मंजूरी दे दी है;

(घ) जनजातियों और अन्य पिछड़ी जातियों सहित इससे कितने लोग लाभान्वित होंगे और

(ड.) परियोजना कब तक आरंभ की जायेगी?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग), (घ) तथा (ड.) आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार ने "आन्ध्र प्रदेश वानिकी परियोजना" नामक एक परियोजना प्रस्ताव तैयार किया था। विश्व बैंक ने परियोजना को वित्तीय सहायता के प्रावधान के लिए मंजूरी दे दी है। परियोजना का कार्यान्वयन 1994-95 में आरंभ किया जायेगा।

354 करोड़ रुपये की कुल लागत की यह परियोजना सम्पूर्ण आन्ध्र प्रदेश राज्य में 6 वर्षों तक कार्यान्वित

की जायेगी। परियोजना के उद्देश्य, राज्य में वानिकी उत्पादकता और गुणवत्ता में वृद्धि करना, पर्यावरण की सुरक्षा तथा वानिकी प्रशासन की कार्यप्रणाली को सुदृढ़ करना और उसमें सुधार लाना है।

परियोजना के कार्यान्वयन से आशा है कि वनों के सीमावर्ती क्षेत्रों में रहने वाले लगभग 7 लाख परिवार, जिनमें 1.5 लाख आदिवासी परिवार भी शामिल हैं, परियोजना कार्यकलापों से लाभान्वित होंगे । इसके साथ ही परियोजना से 8 करोड़ व्यक्ति दिवस के तकरीबन रोजगार उपलब्ध होगा ।

[हिन्दी]

ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले तत्वों पर नियंत्रण रखने का विकल्प

2120. श्री राजेश कुमार :

श्रीमती भावना चिखलिया :

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि एक अमरीकी फर्म ने ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले तत्वों पर नियंत्रण रखने के लिए "परफारमेन्स फल्यूडस" नामक नया विकल्प विकसित किया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले तत्वों पर नियंत्रण रखने वाले इन विकल्पों को प्राप्त करने के लिए क्या प्रयास किए हैं;

(ग) भारत में ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले तत्वों पर नियंत्रण रखने के लिए अन्य विकल्पों के स्थान पर विषहीन और सुरक्षित प्रेरकों और प्रशीतकों का कितना उपयोग किया जा रहा है;

(घ) क्या इन उत्पादों को किसी प्रकार की छूट मिली हुई है, और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ड.) इस प्रयोजनार्थ कितनी अंतर्राष्ट्रीय सहायता मिल रही है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) व (ख) जी, नहीं। तथापि, ओजोन क्षयकारी पदार्थों के अनेक विकल्प हैं जिनमें कुछ विकल्प जाचे-परखें हैं और कुछ को अभी परखा जाना है। भारत में प्रयुक्त ओजोन क्षयकारी पदार्थो के कुछ विकल्प देश में ही उपलब्ध हैं। अन्य रसायनों का आयात करना पड़ सकता है। कुछ अनुसंधान संस्थाएं भी वैकल्पिक पदार्थ विकसित करने का प्रयास कर रही है।

(ग) और (ड.) मॉट्रियल प्रोटोकोल का सदस्य होने के नाते भारत अलग-अलग उपक्रमों की परियोजनाएं प्रस्तुत करके ओजोन क्षयकारी पदार्थों को समाप्त करने हेतु बहुपक्षीय निधि से वृद्धिशील लागत प्राप्त करने का पात्र है। उपक्रमों को ओजोन क्षयकारी पदार्थों के विकल्पों का उपयोग करने संबंधी परियोजनाएं प्रस्तुत करनी होती हैं।

परियोजनाओं का एक बार कार्यान्वित होने पर यह कहा जा सकता है कि ओजोन क्षयकारी पदार्थों की विनिर्दिष्ट मात्रा वैकल्पिक रसायनों द्वारा प्रतिस्थापित हो गई हैं। निधि से सहायता का अनुमोदन परियोजना प्रति परियोजना आधार पर किया जाता है। अब तक की स्थिति के अनुसार, बहुपक्षीय निधि द्वारा वित्त-पोषित

परियोजनाओं के कारण ओजोन क्षयकारी पदार्थो की वास्तविक समाप्ति शून्य है। भारत के लिए बहुपक्षीय निधि द्वारा अब तक लगभग 50 लाख अमरीकी डालर वृद्धिशील लागात वाली पन्द्रह परियोजनाएं अनुमोदित की गई है।

(घ) सरकार ने सिद्धान्त रुप में बहुपक्षीय निधि द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं के प्रौद्योगिकी और मशीनरी के आयात हेतु उत्पाद और सीमा शुल्कों में राजकोषिय रियायतों के लिए प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर जांच करने का निर्णय लिया है।

[अनुवाद]

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के क्षेत्रीय केन्द्र

+2121. श्री के०टी० वान्डायार: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राज्यों में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग का क्षेत्रीय केन्द्र स्थापित करने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा दी गई सूचनानुसार आयोग ने अपने क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित करने के लिए सिद्धान्त रुप में एक निर्णय लिया है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा गठित एक उच्च अधिकार प्राप्त समिति, क्षेत्रीय कार्यालयों के स्थान, बुनियादी सुविधाओं की आवश्यकता, कार्यात्मक फेमवर्क आदि जैसे विभिन्न मामलों की जांच कर रही है।

माध्यमिक शिक्षा का व्यावसायीकरण

2122. श्री अन्ना जोशी: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1991-92, 1992-93 और 1993-94 में महाराष्ट्र के माध्यमिक स्तर के स्कूलों में व्यावसायिक पाठ्यक्रम शुरू किया गया है;

(ख) यदि हां, तो 1992-93 में इस राज्य को कितनी आर्थिक सहायता दी गई; और

(ग) यदि नहीं तो गत तीन वर्षो के दौरान राज्य में माध्यमिक शिक्षा के व्यावसायीकरण को लागू न करने के क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां।

(ख) + 2 स्तर पर माध्यमिक शिक्षा के व्यावसायीकरण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत 1992-93 के दौरान 2195.33 लाख रू0 की राशि संस्वीकृत की गई।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

भूति अधिग्रहण शुल्क

2123. श्री वी०एस० विजयराघवन :

प्रो० सावित्री लक्ष्मणन :

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

(क) क्या सरकार मत्स्यन पत्तनों और मत्स्य ग्रहण केन्द्रो के लिए भूमि अधिग्रहण शुल्क हेतु वित्तीय सहायता देती है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण शुल्क का 50 प्रतिशत भाग वहन किए जाने संबंधी कोई प्रस्ताव है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) यह निर्णय लिया गया है कि मत्स्यन बन्दरगाहों तथा मत्स्य अवतरण केन्द्रों हेतु परियोजनाओं के लिए भूति अधिग्रहण लागत नहीं दी जाये।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) केरल में भूमि की उच्च कीमत को ध्यान में रखते हुए केरल सरकार ने मात्स्यकी बन्दरगाह परियोजनाओं हेतु भूमि अधिग्रहण लागत का 50 प्रतिशत खर्च देने के लिए केन्द्र सरकार से अनुरोध किया है।

पुनर्गठन संबंधी रिपोर्ट

2124. डा. अमृतलाल कालिदास पटेल : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे के आरक्षण कर्मचारियों और चिकित्सा कर्मचारियों के पदों का दर्जा बढ़ाने संबंधी पुनर्गठन रिपोर्ट को कार्यान्वित नहीं किया गया है;

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

(ग) इसे कब तक कार्यान्वित किया जायेगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) से (ग) आरक्षण और अर्थ चिकित्सा कर्मचारियों की कोटियों की पुनसंरचना के मुख्य भाग से संबंधित कार्य को अंतिम रुप दे दिया गया है और इससे संबंधित लाभ प्रदान कर दिए गए हैं।

शेष भाग के लिए चयन किया जा रहा है।

[हिन्दी]

ओलावृष्टि से हुई क्षति

2125. डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिसम्बर, 93 के अन्तिम सप्ताह और जनवरी, 1994 के प्रथम सप्ताह के दौरान मध्य प्रदेश के अनेक जिलों, विशेष रुप से मंदसौर, रतलाम और उज्जैन जिलों में भारी ओलावृष्टि हुई थी और इसके फलस्वरुप फसलों को भारी क्षति पहुंची थी;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस ओलावृष्टि से प्रभावित किसानों को कोई विशेष सहायता उपलब्ध कराई है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) मध्य प्रदेश सरकार से प्राप्त रिपोर्ट के अनुसार दिसम्बर 1993 के अंतिम सप्ताह जनवरी 1994 के प्रथम सप्ताह में हुई ओलावृष्टि से शाजापुर, राजगढ़ तथा मंदसौर जिलों के कुछ भाग प्रभावित हुए थे। रतमलाम तथा उज्जैन जिलों के भाग 22 जनवरी 1994 को हुई ओलावृष्टि से प्रभावित हुए थे। ओलावृष्टि से इन जिलों में 14,700 हैक्टेयर रकबे में फसलों को हानि हुई थी।

(ख) और (ग) मध्य प्रदेश सरकार ने राज्य सरकार के मानदण्डो के अनुसार प्रभावित किसानों को 67.00 लाख रुपये की वित्तीय सहायता दी है।

[हिन्दी]

पलामू बाघ अभयारण्य

2126. श्री ललित ठरांव : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार तथा बिहार सरकार ने पलामू बाघ अभयारण्य पर कितनी-कितनी धनराशि खर्च की है;

(ख) इस परियोजना के अंतर्गत बाघों और अन्य वन्य-प्राणियों की संख्या कितनी है।

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस बाघ परियोजना क्षेत्र को युद्धाभ्यास और खुले क्षेत्र में गोला चलाने तथा तोप दागने का अभ्यास अधिनियम, 1938 के अंतर्गत खरीदे जाने का प्रस्ताव है जिससे वन्य प्राणियों की जीवन दशा दयनीय हो जायेगी; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं/उठाये जायेंगे ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (घ). बिहार राज्य सरकार से सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

द्वितीय श्रेणी के लिए एयरकूलर सुविधाएं

2127. प्रो. उम्मारेड्डि वेंकटेस्वरलु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(ग) क्या गर्मी के मौसम में लंबी दूरी की गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी थ्री टियर डिब्बों में एयरकूलर लगाने का कोई प्रस्ताव है ; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

टिकट-निरीक्षण कर्मचारी

2128. श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य :

श्री अमल दत्त :

श्री अजय मुखोपाध्याय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न जोनल रेलवे में टिकट-निरीक्षण कर्मचारियों की कमी है;

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

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) सूचना इक्ट्ठी की जा रही है और पटल पर रख दी जायेगी ।

ईश्वरचन्द्र विद्यासागर का घर

2129. श्री चित्त बसु : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कलकत्ता में ईश्वरचंद्र विद्यासागर के घर का संरक्षण करने तथा उसे एक राष्ट्रीय संग्रहालय में बदलने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृत विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

वडाला जंक्शन प्लेटफार्म

2130. प्रो. राम कपासे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वडाला जंक्शन में प्लेटफार्म तथा उपरि पुल का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है; और

(ख) क्या उपरि पुल के नीचे घरों और अन्य ढांचों को तोड़ दिया गया है तथा उन घरों एवं ढांचों में रहने वाले लोगों के लिए आवास की वैकल्पिक व्यवस्था नहीं की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी नहीं।

(ख) इन संरेखण पर पड़ने वाली संरचनाओं को उन्हें बिना क्षति पहुंचाए निकटवर्ती स्थल पर शिफट कर दिया गया था। झुग्गियों में रहने वाले सभी प्रभावित लोगों को भी निकटवर्ती स्थल पर बसा दिया गया है।

"राइट्स" को आवंटित परियोजना

2131. श्री भीम सिंह पटेल : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान रेल इंडिया टेक्निकल एंड इनकामिक सर्विसेज (राइट्स) को विदेशों में कितनी परियोजनाएं आवंटित की गई;

(ख) क्या "राइट्स" में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों की आरक्षण नीति को कार्यान्वित किया गया है;

(ग) यदि हां, तो विशेषकर वाणिज्यिक निरीक्षकों, कनिष्ठ अभियंताओं तथा सहायक प्रबंधकों के संवर्गों में उनका क्या प्रतिशत है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) 37 परियोजनाएं।

(ख) जी हां.

(ग) राइट्स में कोई भी वाणिज्यिक पर्यवेक्षक नहीं है। कनिष्ठ अभियंता और सहायक प्रबंधकों की सीधी भर्ती में अनुसूचित जाति का प्रतिशत 16 2/3 तथा अनुसूचित जनजाति का प्रतिशत 7.5 है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

बाघों का अवैध शिकार

2132. श्रीमती वसुंधरा राजे : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितनी बाघ परियोजनाएं हैं तथा ये कहां-कहां स्थित हैं;

(ख) बाघ परियोजनाएं स्थापित करने के क्या मुख्य उद्देश्य हैं;

(ग) क्या इन बाघ परियोजनाओं के इन उद्देश्यों को पूरा कर लिया है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ; और

(ड.) बाघों का अवैध शिकार रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) देश में बाघ परियोजना क्षेत्रों की संख्या तथा उनके स्थान को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) बाघ परियोजना के मुख्य उद्देश्यों को प्राप्त कर लिया गया है। तथापि, हाल के वर्षों में चोरी-छिपे शिकार की कुछ घटनाएं हुई हैं।

(ड.) और (च) सरकार, समस्या के बारे में अत्यधिक चिंन्तित है। इस समस्या को हल करने के लिए एक ''बाघ संकट सैल'' स्थापित किया गया है। राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि वे सतर्कता और सुरक्षा उपायों में वृद्धि करें। अतंर्राष्ट्रीय अवैध शिकार पर रोक लगाने के लिए विश्व बाघ मंच के तत्वावधान में अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एवं समन्वय को मजबूत बनाने के प्रयास जारी हैं।

विवरण

बाघ परियोजना के उद्देश्य इस प्रकार हैं:-

(1) वैज्ञानिक, आर्थिक, सौदर्यपरक, सांस्कृतिक और पारिस्थितिकीय मूल्यों के लिए भारत में बाघों की जीवनक्षम आबादी सुनिश्चित करना।

(2) लोगों ने लाभ, शिक्षा और रोजगार के लिए एक राष्ट्रीय विरासत के रुप में इस प्रकार के जैविक महत्व के क्षेत्रों का परिरक्षण करना।

इस समय नीचे दी गई सूची के अनुसार 13 राज्यों में 21 बाघ रिजर्व हैं:-

क्र.सं.	बाघ रिजर्वों का नाम	जिस राज्य में स्थित है
1	2	3
1.	कार्बेट	उत्तर प्रदेश
2.	दुधवा	उत्तर प्रदेश
3.	कान्हा	मध्य प्रदेश
4.	इन्द्रावती	मध्य प्रदेश
5.	पेंच	मध्य प्रदेश
6.	बांधवगढ़	मध्य प्रदेश
7.	मेलघाट	महाराष्ट्र
8.	ताडोबा-अन्धेरी	महाराष्ट्र
9.	रणथंभौर	राजस्थान
10.	सरिस्का	राजस्थान
11.	पलामू	बिहार
12.	बाल्मीकि	बिहार
13.	सुन्दरवन	पश्चिम बंगाल

1	2	3
14.	बुक्शा	पश्चिम बंगाल
15.	कालाकड-मुंडनथुराई	तमिलनाडु
16.	नागार्जुनसागर	आन्ध्र प्रदेश
17.	नामदाफा	अरूणाचल प्रदेश
18.	सिमिलीपाल	उड़ीसा
19.	पेरियार	केरल
20.	मानस	असम
21.	बांदीपुर	कर्नाटक

कपास की नई प्रजाति

2133. श्री जार्ज फर्नान्डीज : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हरियाणा कृषिविश्वविद्यालय ने भारत के उत्तरीय भागों में वाणिज्यक स्तर पर कपास की खेती करने के लिए कपास की एक नई संकर प्रजाति विकसित की है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जी, हां। हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय ने संकर एच एच एच 81 किस्म विकसित किया है। अप्रैल, 1992 को सिरसा में हुई उत्तरी क्षेत्र की क्षेत्रीय बैठक में विश्वविद्यालय द्वारा इसे हरियाणा में जारी करने के लिए प्रस्ताव किया गया था तथा समिति ने राज्य कृषि विश्वविद्यालय से एच एच एच 81 को हरियाणा राज्य के खेतों में जांच तथा उसे जारी करने हेतु आगे की कार्यवाही के लिए अनुरोध किया था। सिरसा में अप्रैल, 1992 को हुई पैनल की क्षेत्रीय बैठक में इस बात को फिर उठाया गया।

सामान्य दूरी तथा अनुशासित उर्वरकों के प्रयोग से एच 777 किस्म से 19 क्विंटल प्रति हैक्टर प्राप्त होने वाली उपज की तुलना में विभिन्न दूरी तथा उर्वरक उपचारों के तहत एच एच एच -81 किस्म से 17 से 25 क्विंटल प्रति हैक्टर उपज प्राप्त हुई।

विधान नगर और उल्टाडांगा रेलवे स्टेशनों के बीच रेल सम्पर्क

2134. श्री तरित वरण तोपदार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार साल्ट लेक के यात्रियों को सीधी रेल सेवा उपलब्ध कराने हेतु बिधान नगर और उल्टाडांगा रेलवे स्टेशनों के बीच सम्पर्क स्थापित करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अब तक क्या कदम उठाए गये है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेंका) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) संसाधनों की तंगी ।

यादगिरि में रेल पुल का निर्माण

2135. श्री ए. वेंकटेश नायक : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा यादगिरि तहसील (कर्नाटक) में रेल पुल के निर्माण का निर्णय ले लिए जाने के बावजूद इस पर निर्माण कार्य अभी तक नहीं शुरू हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है; और

(ग) इस पर निर्माण कार्य कब तक शुरू और पूरा कर लिया जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

भारतीय खाद्य निगम में पद

2136. अर्जुन चरण सेठी : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा राज्य में भारतीय खाद्य निगम ने अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए श्रेणी III और IV के आरक्षित पदों को नहीं भरा है;

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

(ग) सरकार ने इन रिक्तियों को भरने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) जी, हां।

(ख) भारतीय खाद्य निगम ने उड़ीसा क्षेत्र में 31.12.93 को स्थिति के अनुसार श्रेणी-3 और श्रेणी-4 के पदों पर सीधी भर्ती और पदोन्नति कोटा में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित रिक्तियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

(1) सीधी भर्ती में

श्रेणी	निम्नलिखित के लिए आरक्षित रिक्तियों की संख्या		जोड़
	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति	
3	20	28	48
4	7	58	65
जोड़	27	86	113

(2) **पदोन्नति में**

श्रेणी	निम्नलिखित के लिए आरक्षित रिक्तियों की संख्या		जोड़
	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति	
3.	चूंकि यह जोन श्रेणी-3 के पदों के लिए पदोन्नति यूनिट है, इसलिए इस क्षेत्र के लिए पदोन्नति के पदों हेतु कोई अलग सूचना नहीं रखी जाती है।		
4.	शून्य	शून्य	शून्य

(ग) निगम को श्रेणी-3 और श्रेणी-4 में फालतू जनशक्ति होने की समस्या का सामना करना पड़ रहा है। अत: 15 वर्षों से भी अधिक समय से कोई भर्ती नहीं की गई है।

वर्ष 1989 में सरकार ने जब पिछली बची रिक्तियों को भरने की अनुमति प्रदान कर दी थी, तब साथ ही साथ उड़ीसा क्षेत्र में 18 रिक्त पद (आशुलिपिक ग्रेड-2 के 6 पद और टाइपिस्ट के 12 पद) भरे गऐ थे।

सरकार ने इन स्तरों के पदों पर भर्ती करने के लिए अनुमति प्रदान करने हेतु वर्ष 1991 से बोर्ड को शक्तियां दे दी हैं। निगम कार्य की आवश्यकता के आधार पर उड़ीसा और अन्य क्षेत्रों में श्रेणी-3 और श्रेणी-4 के रिक्त पड़े हुए पदों को भर लेगा।

मछुवारों के लिए आवास

2137. श्री लोकनाथ चौधरी: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

1991-92, 1992-93 और 1993-94 के दौरान मछुवारों के लिए आवास निर्माण हेतु राज्य-वार और परियोजना-वार कुल कितनी वित्तीय सहायता दी गई ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : 1991-92, 1992-93 और 1993-94 के दौरान केन्द्रीय प्रायोजित मछुआरा कल्याण योजना के माडल मछुआरा गांव नामक घटक, जिसमें मछुवारों के आवास-स्थलों का निर्माण भी शामिल है, के अंतर्गत राज्यों को क्रमश: 105.66 लाख रुपये, 134.22 लाख रुपये और 187.55 लाख रुपये निर्मुक्त किये गये हैं।

ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

1991-92 से 1993-94 के दौरान केन्द्रीय प्रायोजित मछुआरा कल्याण योजना (माडल मछुआरा गांव का विकास) के अंतर्गत राज्यों को दी गयी वित्तीय सहायता

राज्य	1991-92 (रुपये)	1992-93 (रुपये)	1993-94 (रुपये)
अरूणाचल प्रदेश		50,00,000	-
असम	-	6,07,500	-
बिहार		2,58,000	10,00,000
गुजरात	7,00,000	-	-
कर्नाटक	11,97,000	-	28,70,000
केरल	35,00,00	-	-
मणिपुर	-	15,00,000	-
उड़ीसा		15,00,000	-
तमिलनाडु	37,54,000	30,00,000	1,38,53500
उत्तर प्रदेश	11,57,000	14,65,000	10,31,000
पाण्डिचेरी		3,50,000	-
योग	105,66,000	134,22,500	1,87,54,500

प्रशीतित वीर्य प्रौद्योगिकी का विस्तार

2138. श्री शांताराम पोदतुखे : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में प्रशीतित वीर्य प्रौद्योगिकी के विस्तार के कार्यक्रम के अंतर्गत राज्य-वार कितने प्रशीतित वीर्य बुल स्टेशन/प्रशीतित वीर्य बैंक स्थापित किये गये हैं;

(ख) सरकार ने इस कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाये है; और

(ग) 1992-93 और 1993-94 के दौरान राज्य सरकारों को इस कार्यक्रम के अंतर्गत राज्य-वार कितनी-कितनी सहायता दी गई ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी हां। 26 हिमित वीर्य सांड केन्द्रों तथा 75 हिमित वीर्य बैंकों की स्थापना के लिए विभिन्न राज्यों को 100 प्रतिशत केन्द्रीय सहायता प्रदान की गई थी। राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) राज्य सरकारें उन्हें जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार केन्द्रीय सहायता प्राप्त करने के लिए प्रस्ताव भेजते है। केन्द्रीय सहायता निर्मुक्त किए जाने से पूर्व इन प्रस्तावों पर, कृत्रिम गर्भाधान के लक्ष्यों, पहले से उपलब्ध आधारभूत सुविधाओं तथा बजटीय स्थिति आदि के परिप्रेक्ष में, विचार किया जाता है। केन्द्रीय सहायता निर्मुक्त किए जाने के बाद परियोजना के कार्यान्वयन की प्रगति तथा निधियों के उपयोग के बारे में राज्यों से जानकारी मंगाई जाती है। दौरे पर जाने वाले अधिकारियों द्वारा इन परियोजनाओं का निरीक्षण भी किया जाता हैं। वार्षिक योजना पर चर्चा के दौरान कुल मिलाकर स्थिति की समीक्षा भी की जाती है और निधियां निर्मुक्त करने से पूर्व, पहले निर्मुक्त की गई निधियों के बारे में परियोजना पूर्णता रिर्पोट तथा उपयोगिता प्रमाणपत्र प्राप्त करने के हर संभव प्रयास किए जाते हैं।

(ग) 1992-93 के दौरान 249.514 लाख रुपये की धनराशि निर्मुक्त की गई थी। पश्चिम बंगाल को (34.604 लाख), सिक्किम को (32.08 लाख), हिमाचल प्रदेश को (71.35 लाख), मणिपुर को (13.17 लाख), आन्ध्र प्रदेश को (28.77 लाख), मिजोरम को (23.40 लाख), उत्तरप्रदेश को (44.23 लाख) तथा जम्मू व कश्मीर को (1.91 लाख) और 1993-94 के दौरान 228.245 लाख रुपये की धनराशि निर्मुक्त की गई थी। जम्मू व कश्मीर को (41.41 लाख), केरल को (5.86 लाख) गुजरात को (0.495 लाख), हिमाचल प्रदेश को (22.30 लाख), कर्नाटक को 30.88 लाख और हरियाणा को (127.30 लाख)

विवरण

केन्द्रीय सहायता से स्थापित किए गए हिमित वीर्य सांड केन्द्रों तथा हिमिता वीर्य बैंकों की संख्या

क्र. संख्या	राज्य/संघ शासित प्रदेश	सांड केन्द्र	हिमित वीर्य बैंक
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	2	3
2.	अरूणाचल प्रदेश	-	1
3.	असम	2	7
4.	बिहार	1	3
5.	गोवा	-	-
6.	गुजरात	1	2
7.	हरियाणा	2	1
8.	हिमाचल प्रदेश	2	5
9.	जम्मू व कश्मीर	1	1
10.	कर्नाटक	-	2
11.	केरल	2	4
12.	मध्य प्रदेश	2	8

1	2	3	
13.	महाराष्ट्र	1	3
14.	मणिपुर	1	2
15.	मेघालय	-	2
16.	मिजोरम	-	1
17.	नागालैंड	1	3
18.	उड़ीसा	2	6
19.	पंजाब	1	3
20.	राजस्थान	1	3
21.	तमिलनाडु	1	2
22.	त्रिपुरा	1	1
23.	उत्तर प्रदेश	2	8
24.	पश्चिम बंगाल	-	1
25.	सिक्किम	-	3
	कुल राज्य	26	75

संघ शासित प्रदेश

1.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह		
2.	चण्डीगढ़		
3.	दादरा और नगर हवेली		
4.	दिल्ली		
5.	लक्षद्वीप		
6.	पाण्डिचेरी		
	कुल (संघ शासित प्रदेश) :		
	सकल योग :		

[हिन्दी]

अपर इन्द्रावती परियोजना

2139. श्री महेन्द्र कुमार सिंह ठाकुर : क्या **पर्यावरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में अपर इन्द्रावती परियोजना के प्राधिकारियों ने एक व्यापक पर्यावरण प्रबंधन योजना तैयार करने के लिए विभिन्न पर्यावरणीय पहलुओं के अध्ययन और सर्वेक्षण का कार्य पूरा कर लिया है ;

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

(ग) इस सम्बंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) मध्य प्रदेश की ऊपरी (अपर) इन्द्रावती परियोजना को अभी तक पर्यावरणीय मंजूरी के लिए नहीं भेजा गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

मछली उत्पादन

2140. श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्ये :

श्री वी० शोभनाद्रीश्वर राव :

श्रीमती वसुन्धरा राजे :

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

(क) आठवीं योजनवधि के दौरान मछली उत्पादन के लिए कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया है ;

(ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मात्स्यिकी के विकास के लिए केन्द्रीय क्षेत्र/केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) इस प्रयोजनार्थ राज्यों को कितना-कितना धनावंटन किया गया है ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) आठवीं पंचवर्षीय योजनावधि के अंत तक परिकलित मत्स्य उत्पादन 51.40 लाख मी. टन है।

(ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मात्स्यिकी के विकास के लिए देश में चल रही कुछ प्रमुख केन्द्रीय क्षेत्र को/केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं निम्नवत् है:-

(1) ताजा जल जल कृषि

(2) समन्वित खाराजल मछली फार्म विकास

(3) प्रमुख पत्तनों पर मात्स्यिको बन्दरगाह सुविधाएं

(4) छोटे पतनों पर मत्सयन बन्दरगाह सुविधाएं प्रदान करना

(5) परपम्परागत जलयानों का मीटरी करण

(6) प्लाईवुड जलयानों को लागू करना

(7) अंतवर्ती जलयानों को लागू करना

(8) एच.एस.डी. के तेल पर उत्पाद कर को प्रतिपूर्ति

(9) मत्स्य विपणन को मजबूत बनाने के लिए सहायता

(10) समुद्री मत्स्यन विनियम अधिनियम का प्रवर्तन

(11) कृत्रिम रोफ औ मैरी कल्चर के जरिए, संसाधन बढ़ाना

(12) सामूहिक दुर्घटना बीमा।

(13) मॉडेल मछुआरा ग्रामोको की स्थापना

(14) मछुआरों के लिए बचत-सह-राहत।

(ग) निधियों का राज्यवार आबंटन नहीं किया जाता है। निधियों राज्यों से प्राप्त अनुरोध तथा योजनाओं के क्रियान्वयन की प्रगति के आधार पर निर्मुक्त की जाती है।

[हिन्दी]

उर्वरक नीति की समीक्षा

2141. श्री नारायण सिंह चौधरी :

श्रीमती वसुन्धरा राजे :

श्री शरत् पटनायक :

श्री सी०के० कुप्पूस्वामी :

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

(क) क्या सरकार का विचार मूल्य निर्धारण उत्पादन और राज-सहायता के संबंध में वर्तमान नीति की समीक्षा करने का है ;

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

(ग) क्या यूरिया के विकेन्द्रीकरण और उर्वरकों पर राजसहायता कम करने/वापस लेने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है

(ड.) क्या इस निर्णय के लिए जाने से किसानों पर पड़ने वाले प्रभाव का अध्ययन कराया गया है ; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (च) इस समय, मूल्य निर्धारण, उत्पादन तथा राजसहायता के बारे में उर्वरक की मौजूदा नीति की समीक्षा करने के संबंध में सरकार के पास कोई ठोस प्रस्ताव नहीं है।

खतरनाक रसायन उद्योग

2142. श्रीमती सुमित्रा महाजन : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खतरनाक रसायनों का उत्पादन करने वाले उद्योगों का ब्यौरा क्या है ; और

(ख) सरकार ने ऐसे एककों पर नियंत्रण रखने के लिए क्या कदम उठाए हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) महानिदेशालय, फैक्टरी सलाहकार सेवा और श्रमिक संस्थान, श्रम मंत्रालय के पास उपलब्ध सूचना से पता चलता है कि देश में परिसंकटमय रसायनों का विनिर्माण करने वाली 245 ईकाइयां हैं।

(ख) इस प्रकार की ईकाइयों पर नियंत्रण करने के लिए सरकार द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

(1) परिसंकटमय रसायनों का विनिर्माण करने वाली इकाइयों में सुरक्षा और स्वास्थ्य से संबंधित गतिविधियों की निगरानी के लिए राज्य फैक्टरी निरीक्षणलय और राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो जैसी क्षेत्रिय एजेंसियों के कार्मिकों को प्रशिक्षित किया गया है।

(2) परिसंकटमय रसायनों का विनिर्माण करने वाली इकाइयों से होने वाले विभिन्न उत्सर्जनों से संबंधित विश्लेषणात्मक कार्य के लिए क्षेत्रीय एजेंसियों को विभिन्न निगरानी उपकरणों और चलती-फिरती सुविधाओं से सुसज्जित किया गया है।

(3) परिसंकटमय रसायनों का विनिर्माण और उपयोग करने वाली इकाइयों के संकेन्द्रणा वाले विभिन्न जिलों में माडल-ऑफ-साइट आयात योजनाएं तैयार करने के संबंध में एक चालू कार्यक्रम शुरू किया गया है। जिले-वार परिसंकट विश्लेषण भी शुरू किया जा रहा है।

(4) परिसकंटमय उद्योगों की अधिकता वाले चुनिंदा राज्यों में आयात अनुक्रिया केन्द्रों की स्थापना के लिए भी एक स्कीम शुरू की गई है।

(5) रासायनिक विपदाओं से निपटने के लिए प्रयासों के समन्वयन के लिए एक केन्द्रीय संकट सतर्कता प्रणाली भी स्थापित की गई है।

(6) केन्द्रीय श्रमिक संस्थान, बम्बई में बड़ी दुर्घटनाओं के खतरे वाली इकाइयों से संबंधित डाटा-बैंक भी स्थापित किया गया है। पर्यावरण और वन मंत्रालय में सम्भाव्य रुप से विषाक्त रसायनों का एक रजिस्टर खोला गया है जिसका संपर्क विभिन्न अंतर्राष्ट्रीय डाटा बेसों के साथ है।

[अनुवाद]

बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय में छात्र आन्दोलन

2143. श्री गुरूदास कामत : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के हजारों छात्रों को हाल ही में छात्रावास खाली करने के लिए कहा गया था ;

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

(ग) सरकार द्वारा इस प्रतिष्ठित केन्द्रीय विश्वविद्यालय में सौहार्दपूर्ण वातावरण तैयार करने के लिए क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप-मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुसार कृषि विज्ञान संस्थान के एक विद्यार्थी श्री मनोज कुमार सिन्हा की 13.2.1994 को विश्वविद्यालय के सर सुन्दरलाल हास्पिटल के आपात खंड में मृत्यु हो गई थी। विद्यार्थियों द्वारा यह आरोप लगाया गया कि उसकी मृत्यु डाक्टरों की लापरवाही से हुई थी। इसके बाद ही परिसर में बड़े पैमाने पर हिंसा भड़क उठी जिसमें अनेक विद्यार्थी घायल हुए और विश्वविद्यालय संपत्ति की काफी क्षति हुई। चूँकि परिसर में स्थिति तनावपूर्ण थी और हिंसा की घटनाएं जारी थी, विश्वविद्यालय परामर्शदात्री समिति के सुझाव पर 14.2.94 से विश्वविद्यालय को अनिश्चितकाल के लिए बंद कर देने और होस्टलों को खाली करवाने का निर्णय लिया गया।

(ग) 13.2.94 को विश्वविद्यालय में हुई घटनाओं के सिलसिले में विश्वविद्यालय ने इलाहाबाद उच्च न्यायालय के सेवानिवृत्त न्यायाधीश माननीय कमलाकर चौबे की अध्यक्षता में निम्नलिखित विचारार्थ विषयों के लिए एक जांच समिति का गठन किया है:

(1) यह जांच करना कि 13.2.94 को सर सुन्दरलाल हास्पिटल में मृत कृषि विज्ञान संस्थान के विद्यार्थी श्री मनोज कुमार सिन्हा को उचित उपचार दिया गया या नहीं।

(2) उक्त श्री मनोज कुमार सिन्हा की मृत्यु के पश्चात् सर सुन्दर लाल हास्पिटल में हुई दुर्व्यवहार और हिंसा की घटनाओं के संबंध में जांच करना।

समिति ने पहले ही अपना कार्य शुरू कर दिया है।

बनारस हिन्दु विश्वविद्यालय ने यह भी सूचित किया है कि विश्वविद्यालय इस बन्दी की अवधि का उपयोग होस्टलों में अनाधिकृत रुप से रह रहे विद्यार्थियों को इससे निकालने में करेगा ताकि शिक्षण और परीक्षा के समय-निर्धारण को सरल और कारगर रुप से लागू किया जा सके और विश्वविद्यालय समुदाय के विभिन्न अनुभागों में अनुशासन का भाव जागृत करने के लिए विश्वविद्यालय सभी संभव प्रयास करेगा।

|हिन्दी|

पत्राचार पाठ्यक्रम के द्वारा डिग्रियाँ दिया जाना

2144. श्री सुरेशानन्द स्वामी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विश्वविद्यालय से सम्बद्ध पत्राचार महाविद्यालय के उन छात्रों को अभी तक डिग्रियां नहीं दी गई हैं जिन्होंने 1989 में स्नातकोत्तर परीक्षा उत्तीर्ण की थी ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कितने मामले स्कूल के विचाराधीन हैं ओर इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) सरकार द्वारा इन बाधाओं को दूर करने हेतु क्या ठोस कदम उठाए गए हैं ताकि इन छात्रों को समय पर डिग्रियां दी जा सकें।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) दिल्ली विश्वविद्यालय ने सूचित किया है कि पत्राचार पाठ्यक्रम तथा सतत् शिक्षा स्कूलों को विश्वविद्यालय से 199 विद्यार्थियों की डिग्रियाँ पहले ही मिल चुकी हैं तथा केवल ऐसे मामलों में डिग्रियों को भेजा जाना लंबित पड़ा हुआ है जिनमें विद्यार्थियों द्वारा नामांकन प्रपत्र समय पर न जमा करा पाने के कारण तथा सत्यापन के लिए मूल प्रमाण-पत्र प्रस्तुत न करने के कारण विश्वविद्यालय ने विद्यार्थियों को नामांकन संख्या आवंटित नहीं की है। ऐसे मामलों की संख्या 154 दर्ज की गई है। स्कूल विद्यार्थियों को आवेदन प्रपत्र भेजने के लिए लिख रहा है ताकि उन्हें विश्वविद्यालय के पास प्रेषित किया जा सके और उनकी डिग्रियां जारी की जा सकें।

[अनुवाद]

हल्की रेल परिवहन परियोजना

2145. श्री जे. चोक्का राव : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलवे हैदराबाद शहर में शुरू की गयी हल्की रेल परिवहन परियोजना में भाग ले रहा है ;

(ख) यदि हां, तो रेलवे इसमें कितना योगदान देने पर सहमत हुआ है ; और

(ग) इस समय उक्त परियोजना का कार्यान्वयन किस चरण में है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी नही.

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

ताजमहल पर फलड-लाइटें लगाना

2146. श्री भगवान शंकर रावत :

श्री उदय सिंह राव गायकवाड़ :

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

(क) क्या ताजमहल पर फलड-लाइटें लगाने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस कार्य पर कितना खर्च होने का अनुमान है;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि फलड-लाइटों से इस स्मारक दीवारों की ऊपरी पतली परत का अपक्षरण होगा ;

(घ) यदि हां, तो इस स्मारक पर इतनी तेज फलड-लाइटें लगाने के क्या कारण हैं; और

(ड.) इस स्मारक की मौलिकता को बनाये रखने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) जी, हां।

(ख) फलड लाइट लगाकर ताजमहल को जगमगाने का प्रस्ताव आगरा विकास प्राधिकरण से प्राप्त हुआ था ताकि रात्रि के समय आगन्तुकों को आकर्षित किया जा सके। जगमगाहट पर 18,08,000/रु० के अनुमानित व्यय का हिसाब लगाया गया था।

(ग) और (घ) इस मामले पर वैज्ञानिक अध्ययन चल रहा है। ताज महोत्सव के अवसर पर आगरा विकास प्राधिकरण को केवल तीन दिन के लिए अनुमति प्रदान की गई थी।

(ड.) नियमित रुप से संरचनात्मक मरम्मत, रासायनिक परिरक्षण कार्यो और पर्यावरण संबंधी विकास के उपायों के जरियें भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा स्मारक को सुरक्षित रखने के लिए आवश्यक कदम उठाये जा रहे हैं।

रेत को हटाने के फलस्वरुप आने वाली पारिस्थितिकीय समस्याएं

2147. श्री श्रवण कुमार पटेल : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नदियों की तलहटियों से बड़े स्तर पर रेत हटाने से जल पूर्ति योजनाओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने और बड़े पुलों को खतरा उत्पन्न होने के साथ-साथ पारिस्थितिकी संबंधी समस्याएं उत्पन्न होती है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस संबंध में राज्य सरकारों के अनुपालन हेतु आदर्श नियम-कानून बनाने का है ; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) नदियों की तलहटियों से रेत निकालने की प्रक्रिया प्रत्येक राज्य द्वारा विनियमित की जाती है तथा इससे उत्पन्न परिस्थितिकीय समस्याओं के संबंध में कोई प्रामाणिक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) और (ग) चूंकि रेत निकालने की गतिविधि के नियमन एवं प्रबंधन के लिए राज्य सरकारों के प्राधिकारियों को सुसविज्ञता प्राप्त है, इसलिए उनके मार्गदर्शन के लिए आदर्श कानून बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

ओन यौर वैगन योजना

2148. श्री सुरेन्द्रपाल पाठक : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ''ओन यौर वैगन'' योजना के अंतर्गत अब तक रेलवे को कितने वैगनों के क्रयादेश प्राप्त हुए है ;

(ख) इस योजना के अंतर्गत चालू वर्ष के लिए निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार कितने रेल वैगनों का निर्माण

किया जाता है; और

(ग) सरकार की आय में इस योजना से कितनी वृद्धि होगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) 890

(ख) तेल उद्योग के लिए 262 बी टी पी जी एल मालडिब्बों के निर्माण के लिए आदेश जारी किया गया है. बहरहाल, चालू वर्ष के दौरान किन्हीं मालडिब्बों की सुपुर्दगी होने की संभवना नहीं है

(ग) योजना का उद्देश्य अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों की जरूरतों का पूरा करने के लिए रेल परिवहन अवसंरचना को बढ़ाना है। वित्तीय दृष्टि से रेलों का होने वाली आय को प्रक्षेपित नहीं किया जा सकता है।

बिहार में डिवीजनल कार्यालय

2149. श्री प्रेम चन्द्र राम : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में कितने डिवीजनल कार्यालय खोले गए हैं और वे कहां-कहां स्थित हैं;

(ख) ऐसे कार्यालय खोलने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए है ;

(ग) क्या सरकार का विचार बिहार में 1993 और 1994 के दौरान कुछ अतिरिक्त डिवीजनल कार्यालय खोलने का है ; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) बिहार में छः मण्डल कार्यालय स्थित हैं यथा दानापुर और धनबाद (पूर्व रेलवे), सोनपुर और समस्तीपुर (पूर्वोत्तर रेलवे) कटिहार (पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) और चक्रधरपुर (दक्षिण पूर्व रेलवे)।

(ख) रेलवे मण्डलों की स्थापना किफायत तथा कुशलता की आवश्यकताओं के अनुरुप आकार, कार्यभार, यातायात में वृद्धि और स्वरुप तथा अन्य परिचालनिक आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर किया जाता है।

(ग) और (घ) नये जोनों/मण्डलों के सृजन से संबंधित मामले का अध्ययन तथा जांच की जा रही है।

[अनुवाद]

कम्प्यूटरीकृत रेलवे पूछताछ केन्द्र

2150. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :

श्री चेतन पी.एस. चौहान :

श्रीमती कृष्णेन्द्र कौर :

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

(क) क्या सरकार का विचार आम यात्रियों की कठिनाइयों को देखते हुए रेलवे पूछताछ हेतु नई कम्प्यूटरीकृत प्रणाली शुरू करने का है ;

(ख) यदि हां, तो इस नई प्रणाली को शुरू करके जनता को किस प्रकार की सुविधाएं दिए जाने का प्रस्ताव है ;

(ग) उक्त कम्प्यूटर प्रणाली कब से कार्य करने लगेगी ; और

(घ) यह प्रणाली किन-किन स्थानों पर शुरू की जायेगी ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) कुछ रेलों पर रेलवे पुछताछ के लिए कंप्यूटरीकृत प्रणालियां विकसित की जा रही हैं।

(ख) ये प्रणालियां अभी विकासात्मक स्तर पर है। इनमें आरक्षण तथा कुछ समय सारणी संबंधी पूछताछ शामिल होने की संभावना हैं।

(ग) कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है क्योंकि विकास कार्य उदीयमान चरण में है।

(घ) प्रारंभ में, ऐसी प्रणालियां महानगरों में शुरू की जा सकती है।

[हिन्दी]

प्रौढ़ साक्षरता अभियान

2151. श्री गुमान मल लोढ़ा : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय साक्षरता मिशन के अंतर्गत प्रौढ़ साक्षरता संबंधी सभी कार्यक्रमों के कार्यान्वयन से राजस्थान में निरक्षरता समाप्त करने में महत्वपूर्ण उपलब्धि प्राप्त हुई है ; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) राष्ट्रीय साक्षरता मिशन के अंतर्गत, राजस्थान राज्य में प्रौढ़ साक्षरता कार्यक्रम जन-अभियान के रुप में कार्यान्वित किए जा रहे हैं। राष्ट्रीय साक्षरता मिशन प्राधिकरण ने अब तक डूंगरपुर, सीकर, भरतपुर, पाली, बारन, टोंक तथा अलवर जिलों में पूर्ण साक्षरता अभियान शुरू करने के लिए परियोजनाएं संस्वीकृत की हैं। इसके अलावा, राज्य सरकार द्वारा प्रदत्त निधियों से अजमेर जिले में पूर्ण साक्षरता अभियान प्रारंभ किया गया था । अजमेर तथा डूंगरपुर जिलों में पूर्ण साक्षरता अभियान पूरे होने पर राष्ट्रीय साक्षरता मिशन प्राधिकरण द्वारा इन जिलों के लिए उत्तर साक्षरता परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

उपयुक्त साक्षरता अभियान परियोजनाओं का मुख्य उद्देश्य उक्त आठ जिलों में लगभग 26.62 लाख निरक्षर व्यक्तियों को शामिल करना है। दिसंबर, 1993 के अंत तक साक्षरता कार्यक्रमों के अंतर्गत लगभग 11.82 लाख निरक्षर व्यक्तियों को शामिल किया गया है जिसमें से 5.82 लाख व्यक्तियों ने मूल साक्षरता स्तर की तीनों प्रवेशिकाओं को पूरा कर लिया है, जबकि 4.16 लाख व्यक्ति प्रवेशिका-1 तथा प्रवेशिका-11 के स्तर का अध्ययन करने के लिए शिक्षण केन्द्रों में भाग ले रहे थे। उपर्युक्त आठ जिलों में से दो जिले अर्थात सीकर तथा पाली जिलों ने ही अभी हाल ही में प्रारंभिक चरण पूरा किया है तथा इन जिलों में शिक्षण अध्ययन प्रक्रिया शुरू की जा चुकी है। बारन, टोंक, तथा अलवर जिलों में साक्षरता अभियान अपने प्रारंभिक चरण में हैं।

उपर्युक्त जिलों में साक्षरता अभियान कार्यान्वित किए जाने के अलावा 10 स्वैच्छिक एजेंसियां राज्य के भिन्न-भिन्न भागों में छोटे पैमाने पर पूर्ण साक्षरता अभियान परियोजनाओं को भी कार्यान्वित कर रही है। इन परियोजनाओं के अंतर्गत लगभग 1.82 लाख निरक्षरों को शामिल किया गया है तथा इनका कार्यान्वयन विभिन्न स्तरों पर चल रहा है। इसके अतिरिक्त, प्रौढ़ शिक्षुओं की उत्तर साक्षरता तथा सतत शिक्षा की जरूरतों को पूरा करने के लिए राज्य में 1500 जन शिक्षण निलयम भी चालू किए जा रहे हैं।

राजस्थान में साक्षरता अभियान निरक्षरता उन्मूलन की समस्या से प्रभावीरुप से निपटने के लिए कार्य कर रहे हैं। साक्षरता अभियान लोगों में साक्षरता की चेतना जगाने तथा साक्षरता के लिए लोगों को जुटाने में सफल रहें है। साक्षरता अभियानों के माध्यम से प्राथमिक स्कूलों में बच्चों के नामांकन में अप्रत्याशित वृद्धिध हुई है जिसका राज्य में निरक्षरता की समस्या से निपटने के लिए सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

[अनुवाद]

पर्यावरणीय और प्रदूषण निगरानी एकक

2153. श्री एस.एम. लालजान वाशा : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बड़े शहरों में पर्यावरणीय और प्रदूषण निगरानी एकक स्थापित करने हेतु कोई योजना बनायी है ;

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

(ग) इस प्रयोजनार्थ राज्यवार किन-किन शहरों का चयन किया गया है/किए जाने का प्रस्ताव है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी, हां।

(ख) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो तथा राष्ट्रीय पर्यावरणीय इंजीनियरिंग अनुसंधन संस्थान, नागपुर के सहयोग से देश के 92 नगरों/कस्बों में 290 परिवेशी वायु गुणवत्ता निगरानी केन्द्र स्थापित किए हैं। परिवेशी वायु गुणवत्ता की निगरानी निलम्बित धूल-कणों, सल्फर-डाई-आक्साइट और नाइट्रोजन डाई आक्साइट के पैरामीटरों के लिए की जाती है।

(ग) नगरों/कस्बों के नाम इस प्रकार है :

क्र.सं.	राज्य	नगरों/कस्बों में निगरानी केन्द्रों की संख्या
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	हैदराबाद-8, विशाखापत्तनम -4
2.	अरूणाचल प्रदेश	ईटानगर-2
3.	असम	बोंगाईगांव-2, गुवाहाटी-3
4.	बिहार	बरौनी-2, धनबाद-4, जमशेदपुर-4, पटना-2
5.	गोवा	वास्कोडिगामा-1, पंजिम-1

1	2	3
6.	गुजरात	अहमदाबाद-8, अंकलेश्वर-2, राजकोट-2, सूरत-4, बडोदरा-5, वापी-2
7.	हरियाणा	धरूहेड़ा-2, फरीदाबाद-2, हिसार-2, यमुना नगर-2
8.	हिमाचल प्रदेश	दमताल-2, परवानू-2, पौंटा साहिब-2 शिमला-2
9.	कर्नाटक	बंगलौर-5, धारवाड़-2, मंगलौर-2, मैसूर-3, रायपुर-2
10.	केरल	कालीकट़-2, कोट्टायम-2, कोची-8, तिरूवन्थापुरम-4
11.	मध्य प्रदेश	भिलाई-4, भोपाल-4, इन्दौर-4, जबलपुर-4, कोरबा-2, नागदा-4, रायपुर-2
12.	महाराष्ट्र	औरंगाबाद-2, बम्बई-3, चन्द्रपुर-2, नागपुर-8 नासिक-4, पुणे-4, शोलापुर-2
13.	मणिपुर	इम्फाल-2
14.	मेघालय	शिलांग-2
15.	मिजोरम	आईजोल-2
16.	नागालैंड	कोहिमा-2
17.	उड़ीसा	रायगढ़-2, राउरकेला-2, तलचर-4
18.	पंजाब	गोविन्दगढ - 2, जालन्धर-4, लुधियाना-4, नयानांगल-2
19.	राजस्थान	अलवर-2, जयपुर-8, जोधपुर-2, कोटा-5, उदयपुर-2
20.	तमिलनाडु	कोयम्बटूर-4, मद्रास-8, तुतीकोरिन-4
21.	त्रिपुरा	अगरतला-2
22.	उत्तर प्रदेश	आगरा-5, देहरादून-2, फिरोजाबाद - 2, गजरौला-2, गाजियाबाद-2, झांसी-2 कानपुर-8, खुर्जा-2, लखनऊ-5, मोदी नगर-2, नोयडा-2, वाराणासी-2
23.	पश्चिम बंगाल	कलकत्ता-3, दुर्गापुर-3, हल्दिया-3, हावड़ा-5

1	2	3
	केन्द्र शासित प्रदेश	
24.	चण्डीगढ़	चण्डीगढ़-3
25.	दमन व द्वीप	दमन-2
26.	दादरा व नगर हवेली	सिल्वासा-2
27.	दिल्ली	दिल्ली-9
28.	पांडिचेरी	पांडिचेरी-3

[हिन्दी]

रेलवे द्वारा बंद की गई सड़कें

2154. श्री चन्द्रेश पटेल : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे को पश्चिम रेलवे के राजकोट डिवीजन के जामनगर सिटी में पुराने रेलवे स्टेशन से होकर गुजरने वाली सड़को को बंद किये जाने के विरूद्ध अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो लोगों की सुविधा के लिए सड़क खोलने हेतु क्या निवारक कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) और (ख) पुराने जामनगर स्टेशन परिसर से होकर कोई नियमित सड़क तो नहीं गुजरात परन्तु रेलवे भूमि पर एक पट्टी एक मार्ग के रुप में अनधिकृत इस्तेमाल किया जा रहा है। रेलों ने भूमि के इस टुकड़े को इसके मौजूदा बाजार मूल्य पर सड़क निर्माण के लिए राज्य सरकार को देना स्वीकार कर लिया है।

[अनुवाद]

मेट्रो निर्माण स्थल पर दुर्घटना

2155. श्री रवि रायः क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 12 फरवरी, 1994 को मेट्रो निर्माण स्थल पर कोई दुर्घटना घटी थी ;

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

(ग) क्या इस दुर्घटना से परियोजना पर चल रहे कार्य में विलम्ब होगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) 12.2.94 को रात में लगभग 9.15 बजे, मेट्रो निर्माण स्थल के डाएफ्राम दीवार के बाहर पश्चिम की ओर सी.आर.एवेन्यू और एम.एम.बर्मन स्ट्रीट के क्रासिंग पर अचानक सड़क धंस जाने के परिणामस्वरुप अनेक भूतल लाइव सर्विस लाइनें और सीवर लाइन के दो मैनहोल क्षतिग्रस्त हो गए थे, ये सब कलकत्ता नगर निगम के थे। इसके परिणामस्वरुप चारों तरफ पानी फैल गया और डाएफ्राम दीवार के परिवेष्टन जोनों से होकर

मेट्रो निर्माण स्थल पर पानी तेजी से बहने लगा। रेलवे द्वारा तत्काल मरम्मत कार्य शुरू किया गया। सीवर लाइनों के अलावा सभी भूगत सेवाएं चालू कर दी गई है। सीवर लाइनों की मरम्मत का कार्य भी शुरू कर दिया गया है।

(ग) जी नहीं।

वैगनों के क्रयादेश

2156. श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या :

श्री डी० वेंकटेश्वर राव :

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

(क) क्या रेलवे द्वारा रॉलिंग स्टाक की खरीद में कमी करने के कारण वैगन निर्माताओं को अत्यधिक मंदी के दौर से गुजरना पड़ रहा है, यदि हां, तो क्या यह बताया गया है कि इस अद्योग को 50 करोड़ रुपये से अधिक राशि के क्रयादेश खोने पड़े हैं तथा इनकी उपयोग क्षमता प्रतिवर्ष 33,000 वैंगन की अधिष्ठापित क्षमता की तुलना में 50 प्रतिशत कम हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस उद्योग को अक्तूबर, 1993 तक केवल 50,500 वैगनों का क्रयादेश दिया गया था;

(ग) यदि हां, तो इस उद्योग को वैगनों का क्रयादेश न देने के क्या कारण है ; और

(घ) रेलवे इन उद्योगों को और अधिक वैगनों का क्रयादेश देकर कितनी मदद देने पर विचार कर रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) से (ग) यातायात के रूख और योजना परिव्यय को ध्यान में रखते हुए माल डिब्बों की आवश्यकता की समीक्षा की गई है और यह विनिश्चय किया गया है कि माल डिब्बों की खरीद 20,000 चौपहिया मालडिब्बों तक सीमित रखी जाए।

नियोजित श्रमिकों के आधार पर उद्योगों की निर्धारित क्षमता प्रतिवर्ष 27,500 चौपहिये मालडिब्बों की है।

अप्रैल-सितंबर, 93 की अवधि के लिए, उद्योगों को 10,750 चौपहिया मालडिब्बों के आर्डर दिए गए थे और अक्तूबर-दिसंबर, 93 की तिमाही के लिए 4500 चौपहिया मालडिब्बों के आर्डर दिए गए थे।

(घ) वित्त वर्ष 1993-94 के दौरान कोई अतिरिक्त आर्डर देने की कोई संभावना नहीं है।

लिंक एक्प्रेस में यात्री सुविधाएं

2157. श्री के.वी.आर. चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) क्या विशाखापत्तनम और निजामुद्दीन के बीच चलने वाली लिंक एक्सप्रेस गाड़ी में पेयजल, बिजली और स्वच्छता जैसी यात्री सुविधाएं पर्याप्त न होने के बारे में शिकायतें मिली हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस गाड़ी में पर्याप्त यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां.

(ख) रेलों से कहा गया है कि आधार डिपुओं पर अनुरक्षण संबंधी व्यवस्था सुदृढ़ की जाए तथा गाड़ियों में अचानक जांच की जाये।

कोयला वैगनों की पुनः जांच की सुविधा

2158. श्री छीतू भाई गामीत : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार वैगनों में लदे कायेले की तौल के सत्यापन के लिए पुनः जांच की सुविधा उपलब्ध कराने का है जिसके लिए रेलवे प्राप्तियां जारी करती है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने कोयला खानों से गंतव्य स्थान तक कोयले की ढुलाई के लिए कोयले का बीमा कराने पर भी विचार किया है;

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

(ड.) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) और (ख) पुनः जांच/पुनः तौल की सुविधा इस संबंध में निर्धारित प्रभारों के भुगतान करने पर पहले ही उपलब्ध है और ऐसे अनुरोधों पर सक्षम प्राधिकारियों द्वारा विधिवत् विचार किया जाता है। बहरहाल, कोयले को सामान्यतः "मालिक के जोखिम" पर बुक किया जाता है जिसके लिए सामान्यतः इस सुविधा की अनुमति नहीं दी जाती है। यदि इसकी बूकिंग 20 प्रतिशत अतिरिक्त माल भाड़े की अदायगी पर रेलवे के जोखिम पर की जाती है तो इस सुविधा की अनुमति दी जा सकती है बशर्ते यह परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक हो, उसकी अनुमति देने के लिए विधिमान्य कारण विद्यमान हों तथा रेलों को यथादेय अन्य सभी प्रभारों सहित पुनः तौल-प्रभारों का भुगतान कर दिया गया हो।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ड.) चूंकि कोयले का परिवहन खुले माल डिब्बों में और मालिक के जोखिम की दरों पर किया जाता है, इसलिए इसके बीमा-रक्षण पर विचार नहीं किया गया है। ऐसी व्यवस्था से कोयले की लागत में वृद्धि होगी, जिसका जन-साधारण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

गैंडो की संख्या

2159. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगें कि :

(क) देश में गैंडों की इस समय क्षेत्र-वार कितनी संख्या है;

(ख) क्या हाल ही के वर्षों में उनकी संख्या धीरे-धीरे कम हुई है;

(ग) यदि हां, तो उनकी संख्या में कितनी कमी हुई है और उसके क्या कारण है ;

(घ) सरकार ने इस प्रजाति की रक्षा और उसके संरक्षण हेतु क्या कदम उठाये है ; और

(ड.) इस प्रयोजनार्थ सरकार ने राज्यवार कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) गैंडो की गणना हर वर्ष

नहीं की जाती है। जिन विभिन्न क्षेत्रों में गैंडों की गणना की गई थी वहां 1989, 1991, 1992 और 1993 में गैंडों की अनुमानित संख्या निम्नानुसार है :-

असम	**1989**	**1991**	**1992**	**1993**
काजीरंगा राष्ट्रीय उद्यान	1250	1129	*	1164
मानस राष्ट्रीय उद्यान	85	*	*	80+
पवितोरा वन्यजीव अभयारण्य	65	*	*	56
ओरंग	100	97	*	*
लौखेवा	03	*	*	*
अन्य पॉकेट	40	*	*	*
	1543			
पश्चिम बंगाल				
जलदापाडा	27	*	33	*
गौरूमारा	12	*	11	*
	39		44	
उत्तर प्रदेश				
दुधवा	09	*	11	*

(* गणना नहीं की गई)

(+ स्थानीय अनुमानित रिपोर्टों के अनुसार)

राज्य सरकार से प्राप्त गैंडों की अनुमानित आबादी की रिपोर्टों से पता चलता है कि असम में गैंडों की आबादी में थोड़ी सी कमी आई है। कमी आने का मुख्य कारण चोरी-छिपे शिकार का खतरा है। गैंडों की हत्या मुख्य रुप से विदेशों में विशेष रुप से दक्षिण-पूर्व एशिया में गैंडे के सींगों की कामोत्तेजक के रुप में और छुरों के लिए म्यान के रुप में भरी मांग के कारण की जाती है।

(घ) गैंडों की आबादी को सुरक्षित रखने के लिए उठाए गए कदमों में निम्नलिखित शामिल हैं :

1. गैंडे को वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 की अनुसूची-1 में रखा गया है जिसके कारण उसको सर्वोच्च सुरक्षा प्राप्त है।

2. गैंडे के अंगो और उत्पादों के व्यापार पर भी कानूनी प्रतिबंध है।

3. इस प्रजाति और इसके वास-स्थलों के संरक्षण के लिए वन्यजीव अभयारण्यों और राष्ट्रीय उद्यानों का

एक नेटवर्क स्थापित किया गया है। केन्द्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों के विकास के लिए राज्य सरकारों के अनुरोध पर वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। राष्ट्रीय विकास परिषद की सिफारिशों के अनुसार "असम में गैंडों का संरक्षण" नामक एक विशेष स्कीम 1992-93 से संसाधनों सहित राज्य सरकार को हस्तांतरित कर दी गई है।

4. चोरी-छिपे शिकार-रोधी आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ बनाने के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों को केन्द्रीय सहायता प्रदान की जाती है।

5. चोरी-छिपे शिकार करने वालों और अवैध व्यापार करने वालों को पकड़ने में जब कभी आवश्यकता पड़ती है, पुलिस, सीमा सुरक्षा बल, राजस्व आसूचना निदेशालय और सेना का सहायोग लिया जाता है;

6. भारत वन्य वनस्पतिजात और प्राणिजात की संकटापन्न प्रजातियों के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार सम्बन्धी कन्वेंशन (साइट्स) का एक सदस्य है और इस कन्वेंशन के प्रावधानों के तहत पशुओं की संकटापन्न प्रजातियों और उनसे बनी वस्तुओं के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार विनियमों का अनुपालन करता है;

7. गैंडों के लिए वैकल्पिक आवास की व्यवस्था करने तथा उनको उनके पूर्व वासस्थल में फिर से बताने के उद्देश्य से उत्तर प्रदेश के दुधवा राष्ट्रीय उद्यान और कटर्नीघाट वन्यजीव अभयारण्य में "गैंडों के पुनर्वास" की एक स्कीम शुरू की गई है।

(ड.) वर्ष 1992-93 और 1993-94 के दौरान गैंडों और उनके वास-स्थलों के संरक्षण के लिए केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के तहत राज्य सरकारों को प्रदान की गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है (रुपय लाखों में):-

	1992-93	**1993-94**
असम	75.00	
पश्चिम बंगाल	4.232	21.26
उत्तर प्रदेश	-	14.35

*"असम में गैंडों का संरक्षण" नामक स्कीम जिसके तहत असम राज्य सरकार को वित्तीय सहायता दी जा रही थी, राष्ट्रीय विकास परिषद की सिफारिशों के अनुसार 1992-93 में असम सरकार को हस्तांतरित कर दी गई है।

प्राचीन मंदिर परिसर

2160. डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय :

श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री 7-12-1993 के अरातांकित प्रश्न संख्या 836 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक में मन्दिर परिसर के आसपास किसी निर्माण की अनुमति न देने के सरकार के निर्णय तथा कर्नाटक उच्च न्यायालय द्वारा आगे किसी भी निर्माण पर स्थगन आदेश के बावजूद आधुनिक कल्याण मंडप

तथा अन्य इमारतों का निर्माण जारी है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध उठाए गए/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

उल्हासनगर स्टेशन पर निर्माण कार्य

2161. श्री राम कापसे : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उल्हासनगर-विट्ठलवाड़ी रेल-यात्री संघ द्वारा, उल्हासनगर रेलवे स्टेशन की पुनर्नवीकरण परियोजना के पूरा होने में अत्यधिक विलम्ब होने और पवई चौक में नए रेल अपरिपुल का निर्माण शुरू करने मे असफलता के बारे में कोई ज्ञापन दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) और (ख) एक ज्ञापन प्राप्त हुआ है। बहरहाल, उल्हास नगर स्टेशन इमारत के पुनर्निर्माण कार्य, जिसे 18.91 लाख रुपये की लागत पर स्वीकृत किया गया था, निर्धारित समय अनुसूची के अनुसार चल रहा है। जहां तक पवाई चौक पर ऊपरी सड़क पुल के निर्माण कार्य का संबंध है, नगर निगम द्वारा पूरी राशि जमा न किए जाने और अतिक्रमण न हटाए जाने के कारण इसे रोक दिया गया है।

तिलहनों का उत्पादन

2162. श्री सनत कुमार मंडल : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय तेल उद्योग और कायार संगठन की फसल प्राक्कलन समिति ने खरीफ तिलहनों के उत्पादन के अनुमान को 120.5 लाख टन से 116 लाख टन कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसमें कमी के क्या कारण हैं;

(ग) क्या अग्रिम लाइसेंसिंग योजना के अंतर्गत तिलहनों का आयात किये जाने की अनुमति दी गई है ; यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(घ) तिलहनों का उत्पादन बढ़ाने, इनका आयात रोकने तथा मध्य पूर्व देशों को तेल का निर्यात करने की संभावनाओं का पता लगाने और इन देशों के साथ घनिष्ठता का लाभ उठाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जा रहे हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) तथा (ख) तेल उद्योग तथा व्यापार के केन्द्रीय संगठन ने अपने "अपडेड" के जनवरी अंक में 120.5 लाख मीटरी टन खरीफ तिलहनों का अनुमानित उत्पादन की सूचना दी थी! तत्पश्चात्, फरवरी में उन्होंने सूचित किया कि संगठन की पुनःरीक्षा समिति ने, मौसम सहित विभिन्न पहलुओं पर विचार करके खरीफ उत्पादन के प्राक्कलनों को संशोधित करके 116 लाख मीटरी टन किया है।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है।

(घ) तिलहनों का उत्पादन बढ़ाने के लिए तिलहन उत्पादन कार्यक्रम को 21 राज्यों के 325 जिलों में क्रियान्वित किया जा रहा हे। कार्यक्रम के प्रमुख संघटक है ; बीज, फ्रन्टलाइन निदर्शन, पौध संरक्षण, रिजोबीयम कल्चर, छिड़काव यंत्र आदि। खाद्य तेल (मूंगफली के तेल को छोड़कर) का निर्यात 5 किलोग्राम तक के उपभोक्ता पैकों में बिना किसी रोक-टोक के किया जा सकता है।

रेल यात्री सेवा एजेंसी

2163. श्री भीम सिंह पटेल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1992-93 में रेल यात्री सेवा एजेन्सी के लिए लाइसेंस जारी करने की व्यवस्था उन स्टेशनों के लिए शुरू की गई थी जहां कम्पयूटरीकृत आरक्षण संबंधी कार्य पूरा नहीं हुआ है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) से (ग) रेल यात्रा सेवा एजेन्टों की नियुक्ति समय-समय पर यथा संशोधित ''रेल यात्रा सेवा एजेन्ट नियम, 1985'' तथा इस संबंध में जारी मार्गनिर्देशों के अंतर्गत की जाती है। इन मार्ग निर्देशों के अंतर्गत रेल यात्रा सेवा एजेन्टों की नियुक्ति उन नगरों में की जाती है। जो आरक्षण कंप्यूटरीकृत तथा हाथ से किये जाने वाली दोनों प्रकार की प्रणालियों द्वारा सेवित होता है, क्योंकि ये एजेन्ट मुख्यतः इच्छुक यात्रियों की ओर से टिकट खरीदते हैं, 1992-93 के दौरान 11 नगरों में 21 रेल यात्रा सेवा एजेन्टों की नियुक्ति की गई थी। ये सभी नगर कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली द्वारा सेवित हैं।

सुपर बाजार की नई शाखाएं

2164. श्री सोमजी भाई डामोर : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास चालू वित्त वर्ष में दिल्ली के विभिन्न भागों में सुपर बाजार की नई शाखाएं खोलने संबंधी प्रस्ताव हैं; और

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

नागरकि पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक विवरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : (क) एवं (ख) सुपर बाजार की नई शाखाएं खोलने से संबंधित निर्णय सुपर बाजार की प्रबंध समिति द्वारा किया जाता है। सुपर बाजार ने सूचित किया है कि ए.जी. सी.आर. एन्क्लेव, चन्द्र विहार (पटपड़गंज), सरिता विहार, वसंत कुंज, विकासपुरी, बिहारा एन्क्लेव इत्यादि में उचित स्थान उपलब्ध होने पर चालू वित्तीय वर्ष के दौरान खुदरा बिक्री केन्द्र खोलने के प्रस्ताव विचाराधीन हैं।

तिलहन उत्पादन में बढ़ोतरी

2165. डी० वेंकटेश्वर राव :

श्री एस०बी० सिदनाल :

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

(क) क्या चालू-खरीफ मौसम में आज तक सबसे अधिक तिलहन उत्पादन हुआ है

(ख) यदि हां, तो 1992-93 के खरीफ मौसम के दौरान वास्तविक रुप से हुए उत्पादन पर वृद्धि का प्रतिशत क्या है;

(ग) 1993-94 में तिलहन उत्पादन कहां तक बढ़ने की संभावना है ;

(घ) क्या 1993 के मानसून में भारी वर्षा के कारण तिहलन उत्पादन में कमी हुई है; और

(ड.) यदि हां, तो 1992-93 खरीफ मौसम की तुलना में तिलहन उत्पादन में कितनी कमी हुई?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वर्ष 1993-94 के दौरान कुल तिलहन उत्पादन 205.00 लाख मीटरी टन होने का इस समय अनुमान है जो 1992-93 के दौरान हुए 202.7 लाख मीटरी टन के तिलहन उत्पादन स्तर के मुकाबले करीब 1.1 प्रतिशत अधिक है।

(घ) मानसून, 1993 में भारी वर्षा के कारण खरीफ तिलहन उत्पादन को कोई बड़ा धक्का नहीं लगा।

(ड.) खरीफ मौसम 1993-94 के दौरान तिलहन उत्पादन 115.0 लाख मीटरी टन होने का इस समय अनुमान है जो 1992-93 के खरीफ मौसम के दौरान हासिल किये गये 117.6 लाख मीटरी टन के अब तक के उच्चतम तिलहन उत्पादन स्तर से करीब 2.2 प्रतिशत कम है।

राजस्थान में रेल दुर्घटना

2166. श्री मनोरंजन भक्त : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, 1993 में राजस्थान छाबरा और गूगोन स्टेशनों के बीच एक यात्री गाड़ी और मालगाड़ी की टक्कर हुई थी;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना के क्या कारण थे;

(ग) क्या इस दुर्घटना की कोई जांच की गई है ; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) 21.9.1993 को 1593 डाउन कोटा-भोपाल

पैसेंजर गाड़ी पश्चिम रेलवे के कोटा-रूठियाई खण्ड के छबरा गुगर और भूलोन स्टेशनों के बीच एक मालगाड़ी से टकरा गई थी।

(ख) से (घ) रेल संरक्षा आयुक्त, पश्चिमी क्षेत्र, जिन्होंने इस दुर्घटना की सांविधिक जाचं की थी, ने अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट में टिप्पणी की है कि यह दुर्घटना मालगाड़ी के ड्राईवर द्वारा अपनी गाड़ी का नियंत्रण खो देने और फिर इसके 1593 डाउन पैसेंजर गाड़ी से टकरा जाने के कारण हुई है। उन्होंने दुर्घटना का कारण ''रेल कर्मचारियों की गलती होना बताया है'' उनकी अंतिम विस्तृत रिपोर्ट की प्रतीक्षा है। रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट में जो सिफारिशें की हैं उन पर अनुवर्ती कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

राष्ट्रीय सहकारी-विकास निगम द्वारा सहायता

2167. श्री लोकनाथ चौधरी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम को विभिन्न राज्य सरकारों, विशेषकर उड़ीसा से मात्स्यिकी के विकास के लिए वित्तीय सहायता की मांग करने वाले कई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इन पर क्या कार्यवाही की गई है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय सहकारिता विकास निगम, मात्स्यिकी सहकारिता संस्थाओं के संवर्धन ओर विकास के लिए 1974 से वित्तीय सहायता दे रहा है। उड़ीसा के संबंध में 1992-93 तथा 1993-94 के दौरान प्राप्त प्रस्तावों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं। चूंकि प्रस्ताव अपूर्ण पाए गए हैं, इसलिए उड़ीसा सरकार से आवश्यक जानकारी उपलब्ध कराने का अनुरोध किया गया है।

विवरण

क्रम सं.	समिति का नाम	जिला	प्रयोजन	राशि जिसके लिए सहायता मांगी गई है (लाख रुपये)
1	2	3	4	5
1.	जयदुर्गा पी.एफ.सी.एस.	पुरी	पिस्सीकल्चर	0.819
2.	बुद्धेश्वरी पी.एम.एफ.सी.एस.	कटक	मछली पकड़ने के जाल	1.500
3.	गंगामाता दुर्गा पी.एम.एफ.सी.एस.	कटक	मछली पकड़ने के जाल	1.500

1	2	3	4	5
4.	बसन्ती दुर्गा पी.एम.एफ.सी.एस.	कटक	मछली पकड़ने के जाल	1.500
5.	डा. अम्बेड़कर पी.एम.एफ.सी.एस.	कटक	(क) मछली पकड़ने के जाल	1.500
			(ख) 20 यान्त्रिकृत नावें	20.000
6.	चन्द्रभागा पी.एम.एफ.सी.एस.	पुरी	(क) मछली पकड़ने के जाल	1.500
			(ख) 50 एफ.आर.पी. बेडे	50.000
7.	पुरी पी.एम.एफ.सी.एस.	पुरी	(क) डीजल बिक्री केन्द्र	4.500
			(ख) 47 एफ.आर.पी. बेड़े	47.000
8.	कलिंगा कर्णधार पी.एफ.सी.एस.	कटक	(क) डीजल बिक्री केन्द्र	6.000
			(ख) 2 मछली पकड़ने वाले ट्रावलर	
			(ग) 2 मछली पकडने वाले ट्रावलर	67.080
			(घ) 50 मोटरीकृत नावें	37.500
			(ड.) बर्फ संयंत्र एवं शीत भंडार	42.000
9.	जय जगन्नाथ पी.एम.एफ.सी.एस	कटक	(क) 20 यांत्रिकृत नावें	20.000
			(ख) डीजल बिक्री केन्द्र	4.500
			(ग) बर्फ संयंत्र एवं शीत भंडार	14.000
10.	गोपबन्धुपल्ली पी.एफ.सी.एस.	राउरकेला	मछली विपणन	4.050
11.	अरूहाबाद पी.एम.एफ.एस.	बालासौर	50 एफ.आर.पी. बेड़े तथा जाल	46.000
12.	पट्टामुंडई पी.एफ.सी.एस.	कटक	150 परम्परागत नावें	28.000
			कुल	430.919

प्रयुक्त संक्षिप्त शब्द

पी.एफ.सी.एस. : प्राथमिक मात्स्यिकी सहकारी समिति

पी.एम.एफ.सी.एस. : प्राथमिक समुद्री मात्स्यिकी सहकारी समिति

एफ.आर.पी. : फाईबर ग्लास रिइन्फोर्सड प्लास्टिक

गुजरात की धनराशि

2168. श्री एन०जे० राठवा : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 1991-92 और 1992-93 के दौरान छोटे और सीमांत किसानों को मूल्य वृद्धि से पहले की दर पर उर्वरकों को आपूर्ति करने के लिए गुजरात को कोई धनराशि दी है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) मूल्य वृद्धि के पूर्व के मूल्यों पर छोटे और सीमान्त किसानों को उर्वरकों की सप्लाई करने के लिए गुजरात राज्य को 1991-92 के दौरान 11.525 करोड़ रुपये की धनराशि दी गई थी। तथापि इस योजना को जारी नहीं रखा गया।

1992-93 के दौरान ''उर्वरक प्रवर्धन के लिए सहायता'' नामक योजना के तहत किसानों की सभी श्रेणियों के लिए एम.ओ.पी. और डी.ओ.पी. नामक नियंत्रण राहत उर्वरकों पर 1,000/- रुपये प्रति टन की मूल्य सहायता देने के लिए तथा मिश्रणों पर समानुपातिक सहायता देने के लिए गुजरात राज्य को 14.69 करोड़ रुपये दिए गए।

ऐतिहासिक स्थलों का संरक्षण

2169. श्री भगवान शंकर रावत : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में उन ऐतिहासिक, सांस्कृतिक और कलात्मक स्थलों के नाम क्या हैं जो केन्द्रीय संरक्षण में हैं तथा जिनकी भव्यता और मौलिकता अपने आस-पास स्थित कारखानों और उद्योगों से निकलने वाले धुएं के कारण नष्ट हो रही है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार ने इन स्थलों के संरक्षण हेतु कोई विदेशी सहायता मांगी है;

(ग) यदि हां तो तत्संबंधी विशेषतः ताजमहल, आगरा के बारे में ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार द्वारा ऐतिहासिक स्थलों, विशेषतः ताज के अपक्षय को बचाने हेतु नवीनतम वैज्ञानिक और अत्याधुनिक उपाय निकाले गए हैं ; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के उन केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों के नाम नीचे दिए गए हैं जिन्हें अपने आसपास के उद्योगों से निकलने वाले धुएं के कारण अपनी भव्यता के नष्ट होने का खतरा बना हुआ है:-

(1)	उत्तर प्रदेश-		आगरा के स्मारक
(2)	दिल्ली	-	लालकिला
(3)	महाराष्ट्र	-	बीबी का मकबरा औरंगाबाद

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ड.) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण लगातार ताजमहल, आगरा के वायुमंडल में प्रदूषकों के स्तर की निगरानी कर रहा है। इसक लिए जन अत्याधुनिक वैज्ञानिक उपकरणों का उपयोग किया गया है, वे हैं सल्फर डाइ आक्साइड एनालाइजर, हाई वाल्यूम सैम्पलर्स, एक्स आर डी/एक्स पी पी स्कैकनिंग इलैक्ट्रोन माइक्रोस्कोप, एटॉमिक एब्जोर्शन आदि। स्मारक को इसके मौलिक रुप में रखने के लिए संरक्षण के उपाय किए जाते हैं।

[हिन्दी]

स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं

2170. श्री प्रेम चंद राम : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या बिहार के सभी टर्मिनल स्टेशनों पर यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं में सुधार किया गया है;

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

(ग) इनमें कब तक सुधार किया जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) से (ग) सभी टर्मिनल स्टेशनों पर वहां सम्हाले जा रहे यातायात की मात्रा के अनुरुप सुविधाएं पहले ही मुहैया की गयी हैं। उनका आगे और भी विकास किया जाता है जब यातायात की मात्रा में वृद्धि को देखते हुए.ऐसा करना अपेक्षित हो जाता है बशर्ते कि धन उपलब्ध हो.

[अनुवाद]

पशुधन क्षेत्र

2177. श्री सी.पी. मुदाल गिरियप्पा :

श्री के.जी. शिवप्पा :

श्री शान्ताराम पोतदुखे :

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

(क) क्या पशुओं से सम्बन्धित मामलों को विचार करने, पशुधन क्षेत्र में अंतराज्यीय समन्वय, राष्ट्रीय स्तर के कार्यक्रमों के लिए दिशा-निर्देश, अंतर्राष्ट्रीय सहयोग तथा नई प्रौद्योगिकी के अंतरण के संबंध में कोई नीति है ;

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

(ग) सरकार ने महत्वपूर्ण पशुओं की नस्लों में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाये हैं ;

(घ) इस संबंध में किस प्रकार की सहायता दी जाती है, सहायता देने के लिए क्या मानदंड और दिशा-निर्देश निर्धारित किये गये हैं ;और

(ड.) 1992-93 और 1993-94 के दौरान राज्य सरकारों को राज्य वार कितनी सहायता दी गई?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) पशुधन से संबंधित नीतिगत मुद्दों की देखरेख इस विभाग द्वारा तकनीकी प्रबोधन इकाइयों के तंत्र, राष्ट्रीय सलाहकार समितियों, परामर्श बोर्ड के माध्यम से की जाती है। नीति संबंधी प्रमुख मुद्दों पर, राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय सेमिनारों के माध्यम से राष्ट्रीय आम सहमति तैयार की जाती है। प्रत्येक प्रमुख परियोजना के लिए विभाग द्वारा, नई प्रौद्योगिकियों के अंतरण तथा मौजूदा प्रबोधन तंत्र को शामिल करते हुए अपने तकनीकी अधिकारियों के माध्यम से दिशा-निर्देश प्रदान किए जाते हैं।

(ग) इस विभाग ने पशुधन नस्लों के सुधार के लिए राज्यों के साथ परामर्श करते राष्ट्रीय प्रजनक नीतियां विकसित की है। इनका संचालन राज्य सरकारों के माध्यम मे किया जाता है। पशु पालन और डेरी विभाग पशुधन के सुधार हेतु अवसंरचना तथा कार्मिकों को प्रशिक्षण प्रदान करता है। विभाग द्वारा, इस समय, राज्यों के विभागों के माध्यम से पशुधन नस्लों के सुधार के लिए 9 केन्द्र तथा केन्द्रीय प्रायोजित परियोजनाएं क्रियान्वित की गई है जोकि नीचे दी गई हैं:-

1. हिमित वीर्य प्रौद्योगिकी तथा सन्तति परीक्षण कार्यक्रम का विस्तार
2. राष्ट्रीय सांड उत्पादन कार्यक्रम।
3. खरगोश विकास के लिए राष्ट्रीय मेढ़ा/खरगोश उत्पादन कार्यक्रम।
4. राष्ट्रीय पशुप्लेग परियोजना।
5. पशु रोग के नियंत्रण तथा व्यावसायिक दक्षता विकास के लिए राज्यों को सहायता।
6. एकीकृत सुअर पालन विकास के लिए राज्यों को सहायता।
7. भारवाही पशुओं का विकास।
8. पशु पालन विस्तार कार्यक्रम तथा
9. आहार तथा चारे के लिए राज्यों को सहायता।

(घ) विभिन्न योजनाओं के लिए, व्यय वित्त समिति द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों तथा वैज्ञानिक प्रतिमानों के अनुसार विभिन्न राज्यों को सहायता प्रदान की जाती है।

(ड.) 1992-93 तथा 1993-94 के दौरान राज्य सरकारों को प्रदान की गई सहायता संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

1992-93 तथा 1993-94 की अवधि के दौरान विभिन्न केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं के लिए जारी की गई राज्यवार निधियां

(लाख रुपये में)

क्रम सं.	राज्य	निर्मुक्त निधियां	
		1992-93	1993-94*
1.	आन्ध्र प्रदेश	163.67	44.70
2.	अरूणाचल प्रदेश	29.60	37.95
3.	असम	45.96	2.20
4.	बिहार	58.50	49.97
5.	गोवा	8.37	10.44
6.	गुजरात	80.21	232.10
7.	हरियाणा	95.65	183.81
8.	हिमाचल प्रदेश	125.06	76.30
9.	जम्मू और कश्मीर	32.54	77.16
10.	कर्नाटक	122.09	107.88
11.	केरल	116.38	53.66
12.	मध्य प्रदेश	135.81	53.58
13.	महाराष्ट्र	159.60	79.16
14.	मणिपुर	28.47	21.40
15.	मेघालय	28.34	17.76
16.	मिजोरम	44.09	24.80
17.	नागालैण्ड	10.80	4.80
18.	उड़ीसा	46.12	28.25
19.	पंजाब	59.04	75.00
20.	राजस्थान	54.95	72.53

1	2	3	4
21.	सिक्किम	58.12	39.75
22.	तमिलनाडु	100.33	66.63
23.	त्रिपुरा	9.74	34.42
24	उत्तर प्रदेश	178.84	107.32
25.	पश्चिम बंगाल	98.95	104.00
संघ शासित प्रदेश			
1.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	10.52	6.15
2.	चण्डीगढ़	1.07	5.91
3.	दादरा और नगर हवेली	1.80	1.40
4.	दमण और दीव	1.00	1.00
5.	दिल्ली	18.43	49.04
6.	लक्षद्वीप	10.70	4.00
7.	पाण्डिचेरी	11.74	12.35

* 15 फरवरी, 1994 तक

जैवीय खाद

2172. श्री एस०ए० लालजान बाशा : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास रासायनिक उर्वरकों के विकल्प के रुप में जैवीय खाद आयात करने संबंधी कोई प्रस्ताव है ;

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

(ग) क्या सरकार इस संबंध में किसानों के विचारों से अवगत है ; और

(घ) यदि हां, तो किसानों को सस्ती दर पर उर्वरक उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) तथा (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) (1) सरकार ने 25.8.92 से यूरिया, जो कि एक मुख्य उर्वरक है, की कीमत 10 प्रतिशत घटा दी है।

(2) अन्य निम्न विश्लेषण वाले नाईट्रोजन युक्त उर्वरकों को सस्ता करने के लिए उन्हें अवधारणा मूल्य योजना (रिटेंशन प्राइस स्कीम) के तहत लाया गया था।

(3) फास्फेट युक्त और पोटाश युक्त उर्वरकों पर, जिन्हें नियंत्रण रहित कर दिया गया था और जो महंगे हो गए थे, डी.ए.पी. तथा एम.ओ.पी. पर 1000/-रू० प्रति टन की दर से रियायत और इनके मिश्रणों पर समानुपाती रियायत दी गई है, जिससे ये कृषकों के लिए सस्ते हो गए हैं।

वैगन योजना

2173. श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या :

श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी :

श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्ये :

श्री एस.वी. सिदनाल :

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

(क) क्या सरकार ने निजी निवेश को आकृष्ट करने के लिए कुछ समय पहले ''ओन यौर वैगन'' योजना तैयार की थी ;

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

(ग) अद्यतन समीक्षा के अनुसार चालू वर्ष में उक्त योजना पर निजी क्षेत्र की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) 1994-95 के लिए उक्त योजना के अंतर्गत अनुमानित निवेश कितना है तथा इस योजना में प्रस्तावित परिवर्तनों का ब्यौरा क्या है ; और

(ड.) निजी निवेश को आकृष्ट करने हेतु अन्य किन-किन क्षेत्रों का पता लगाया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) इस योजना में रेल परिवहन अवसंरचना को बढ़ाने की दृष्टि से रेलवे मालडिब्बों के निजी स्वामित्व की व्यवस्था है। विशेष किस्म के मालडिब्बों के मामले में विनिर्दिष्ट यातायात के चुनिंदा संचलन के लिए एक मुश्त मालभाड़ा दर प्रभारित की जायेगी। अन्य सभी मालडिब्बों के लिए भारतीय रेलें पट्टा प्रभार का भुगतान करेंगी और सामान्य मालभाड़ा वसूल करेंगी।

(ग) संशोधित योजना हाल ही में शुरू की गई है।

(घ) 1994-95 के लिए कोई अनुमान नहीं लगाया गया है। फिलहाल इस योजना में कोई और परिवर्तन करने का प्रस्ताव नहीं है।

(ड.) मौजूदा औद्योगिक नीति के अनुसार, रेलें विनिर्दिष्ट रुप से सार्वजनिक क्षेत्र के लिए आरक्षित हैं। केवल आफ-लाइन कार्यकलाप ही निजी क्षेत्र को सौंपे जा रहे हैं। सिविल इंजीनियरी क्षेत्र में, निर्माण-कार्यों और सामग्रियों की सप्लाई के ठेके अधिकांशतः निजी पार्टियों को दिए जाते हैं। परिक्षण के तौर पर पश्चिम रेलवे के बान्द्रा स्टेशन के रख रखाव का काम निजी संगठन को सौंपा गया है।

सुपर बाजार द्वारा किराये पर लिये गए भवन

2174. श्री छीतूभाई गामीत : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता, मामलें और सार्वजनिक वितरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सुपर बाजार ने राजधानी, नोएडा, गुड़गांव और फरीदाबाद में किराये/अथवा पट्टे पर कितने भवन लिये हैं।

(ख) उनमें से कितने भवन गत तीन वर्षो के दौरान खाली कर दिए गए,

(ग) उन्हें खाली कराने के संबंध में कितने मामले न्यायालयों में विचाराधीन हैं और

(घ) सुपसर बाजार को कितने भवनों को खाली कराने के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं ?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : (क) सुपर बाजार ने सूचित किया है कि उन्होंने राजधानी में 74 परिसर तथा नोएडा (उत्तर प्रदेश) में 5 परिसर पट्टे/भाड़े पर लिए है। गुड़गांव तथा फरीदाबाद में कोई भवन भाड़े पर नहीं लिया गया है।

(ख) से (घ) सुपर बाजार ने सूचित किया है कि सुब्रतो पार्क शाखा के परिसर को इस अवधि के दौरान खाली कर दिया गया है। दो परिसरों के संबंध में उनके मालिकों द्वारा खाली कराए जाने की कार्यवाही शुरू की गई है। सुपर बाजार को दो परिसरों को खाली करने के लिए उनके मालिकों से अनुरोध प्राप्त हुआ है।

मुम्बई में दोहरी रेल लाइन बिछाना

2175. श्री श्रवण कुमार पटेल : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोरिया की कम्पनी ह्यूनचाई ने मुम्बई मे वर्तमान रेल लाइनों के अतिरिक्त एक दोहरी रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव भेजा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना का ब्यौरा क्या है, उस पर कितनी लागत आयेगी और कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) :(क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

तिलहनों का उत्पादन

2176. श्री आर० सुरेन्द्र रेड्डी : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) वर्ष 1992-93 के दौरान तिलहनों का कुल कितना उत्पादन हुआ और 1993-94 के दौरान कितना उत्पादन होने का अनुमान है तथा सरसों, रेपसीड, सूरजमुखी, करडो और मूंगफली का तिलहन का उत्पादन करने वाले राज्यों में कितना-कितना उत्पादन हुआ;

(ख) तिलहनों के उत्पादन में यदि कोई वृद्धि हुई है तो उसके क्या कारण हैं ;

(ग) वर्ष 1993-94 के दौरान उक्त तिलहनों का समर्थन मूल्य कितना है ; और

(घ) क्या तिलहनों का उत्पादन बढ़ने से खाद्य तेल का बाजार मूल्य गत वर्ष की तुलना में कम अथवा अधिक हो जायेगा?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) 1992-93 और 1993-94 (सम्भावित) के दौरान तोरिया-सरसों सूरजमुखी, कुसुम और मूंगफली के उत्पादन का राज्यवार विवरण संलग्न है।

(ख) 1993-94 के दौरान तिलहनों के उत्पादन में वृद्धि का कारण गुजरात में मूंगफली की फसल को छोड़कर अधिकांश प्रमुख तिलहन उत्पादक राज्यों में विशेष रुप में मानसून (जून - सितम्बर) 1993 और शरद मौसम (जनवरी - फरवरी) 1994 के दौरान अनुकूल मौसम दशायें हैं।

(ग) 1993-94 (फसल वर्ष) के लिए उपरोक्त तिलहनों के न्यूनतम समर्थन मूल्य निम्नलिखित है :-

रुपये प्रति क्विंटल

तोरिया व सरसों बीज	810 रुपये
सूरजमूखी बीज	850 रुपये
कुसुम	760 रुपये
छिलके सहित मूंगफली	800 रुपये

(घ) तिलहनों के उत्पादन में वृद्धि के परिणामस्वरुप खाद्य तेल की उपलब्धता में वृद्धि होगी और खाद्य तेल के मूल्यों में कमी आयेगी।

विवरण

तोरिया, सरसों, सूरजमुखी और मूंगफली का उत्पादन

(हजार टन में)

	तोरिया और सरसो		सूरजमुखी		कुसुम		मूंगफली	
	1993-94 (संभावित)	1992-93 (अन्तिम)	1993-94 (संभावित)	1992-93 (अन्तिम)	1993-94 (संभावित)	1992-93 (अन्तिम)	1993-94 (संभावित)	1992-93 (अन्तिम)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
आन्ध्र प्रदेश	2	2	240	200	8	5	2073	2071
असम	125	138	-	-	-	-	-	-
बिहार	80	74	2	1	-	-	3	3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
गुजरात	450	449	2	-	-	-	635	2009
हरियाणा	620	521	80	65	-	-	3	1
कर्नाटक	1	1	536	439	88	85	1171	1098
मध्य प्रदेश	500	470	35	10	2	2	254	307
महाराष्ट्र	2	2	302	245	300	249	660	755
उड़ीसा	75	99	4	4	2	1	475	497
पंजाब	65	66	125	146	-	-	10	12
राजस्थान	2050	1801	2	2	-	-	200	268
तमिलनाडु	-	-	20	19	-	-	1500	1575
उत्तर प्रदेश	900	873	50	50	-	-	122	148
प. बंगाल	300	291	-	-	-	-	25	29
अन्य	80	85	-	4	-	-	17	21
स. भारत	5250	4872	1398	1185	400	342	7148	8854

राष्ट्रीय खेल

2177. श्री राम कापसे: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में मुम्बई और पुणे में राष्ट्रीय खेलों का आयोजन किया गया था;

(ख) यदि हां, तो इन खेलों में विज्ञापन आदि से कितने राजस्व की प्राप्ति हुई;

(ग) क्या सरकार का विचार देश में खेलकूदों को प्रोत्साहन देने हेतु इस अर्जित राजस्व का उपयोग करने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) तीसरे राष्ट्रीय खेल का आंबटन भारतीय ओलंपिक एसोसिएशन (आइ.ओ.ए.) द्वारा महाराष्ट्र राज्य को किया गया था और महाराष्ट्र ओलंपिक एसोसिएशन (एम.ओ.ए.) द्वारा इसका आयोजन किया गया था। एम.ओ.ए. ने केन्द्र सरकार, राज्य सरकार, प्रायोजकों और विज्ञापनों आदि के माध्यम से खेल आयोजित करने के लिए संसाधन जुटाए थे। प्राप्त राजस्व और तत्संबंधी की गई उपयोगिता के ब्यौरे केवल एम. ओ.ए. के पास उपलब्ध हैं। चूंकि भारत सरकार ने विज्ञापनों आदि के माध्यम से कोई राजस्व अर्जित नहीं किया

अतः उसकी उपयोगिता का प्रश्न नहीं उठता।

रेल यात्रियों के सर्विस एजेन्ट

2178. श्री भीम सिंह पटेल : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक जोन में 1992-93 के दौरान रेल यात्रियों के सर्विस एजेंटो को कितने लाइसेंस जारी किये गये;

(ख) क्या सरकार कर रेल यात्री सर्विस एजेंटों को लाइसेंस जारी करने में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कुशल बेरोजगार युवकों को प्राथमिकता देने का विचार है;

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

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) रेलों पर 1992-93 के दौरान कुल 21 रेल यात्रा सेवा एजेन्टों को लाइसेंस दिया गया था जिसका ब्यौरा इस प्रकार है:-

रेलवे	रेल यात्रा सेवा एजेंन्टों की सं0
मध्य	1
उत्तर	10
दक्षिण	4
दक्षिण मध्य	1
दक्षिण पूर्व	3
पश्चिम	2

(ख) से (घ) रेल यात्रा सेवा एजेन्टों की नियुक्ति समय-समय पर यथा संशोधित रेल यात्रा सेवा एजेन्ट नियम, 1985 जिसकी प्रकृति सांविधिक है और जिसमें अ०जा०/अ०ज०जा० के बेरोजगार युवकों तथा कुशल बेरोजगार युवकों को प्राथमिकता देने की कोई व्यवस्था नहीं है। द्वारा शासित होती है। रेल यात्रा सेवा एजेन्टों की नियुक्ति करते समय प्रेस अधिसूचनाओं के माध्यम से आवेदनपत्र आमंत्रित किए जाते है और इन कोटियों के व्यक्ति भी आवेदन कर सकते हैं और ऊपर उल्लिखित नियमों में निर्धारित मानदण्ड के अनुसार अन्य लोगों के आवेदनपत्रों के साथ-साथ गुणदोष के आधार पर उनके आवेदनपत्रों पर भी विचार किया जाता है।

केसरी दाल

2179: श्री लक्ष्मीनारायण पांडेय :

श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

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

(क) "केसरी दाल" के उत्पादन और उपभोग के सम्बन्ध में सरकार की वर्तमान नीति क्या है ;

(ख) क्या मानव स्वास्थ्य पर केसरी दाल के प्रभाव का कोई वैज्ञानिक मूल्याकंन किया गया है ;

(ग) यदि हां, तो यह मूल्यांकन कब और किन एजेंसियों ने किया और उसके क्या परिणाम निकले, क्या सरकार को "केसरी दाल" के उत्पादन और उपयोग पर लगे प्रतिबन्ध को हटाने को कोई प्रस्ताव मिला है;

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

(ड.) किन-किन राज्यों के "कैसरी दाल" की बिक्री और उपयोग पर प्रतिबन्ध लगा हुआ है ; और

(च) राज्यों के नाम, जिनमें केसरी दाल की बिक्री और उपयोग पर रोक लगा दी गई है।

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) सरकार की नीति केसरी दाल की खपत और उत्पादन को कम करने की है।

(ख) तथा (ग) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के अधीन राष्ट्रीय पोषाहार संस्थान ने केसरी दाल के प्रभाव का अध्ययन किया है तथा पाया है कि इसकी खपत स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है।

(घ) जी, हां।

(ड.) इस प्रस्ताव पर विचार किया गया तथा प्रतिबंध हटाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(च) मध्य प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल को छोड़कर सभी राज्यों ने प्रतिबंध लगा दिया है।

[हिन्दी]

केन्द्रीय हिन्दी संस्थान

2180. सुरेशानंद स्वामी : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय हिन्दी संस्थान दिल्ली के शैक्षिक सत्र 1990 से 1993 तक अनुवाद तथा प्रयुक्त भाषा विज्ञान के एक वर्षीय स्नातकोत्तर डिप्लोमा पाठ्यक्रम के उत्तीर्ण छात्रों को डिप्लोमा सर्टिफिकेट नहीं दिए गए हैं ;

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

(ग) उक्त पाठ्यक्रमों के सर्टिफिकेटों को शीघ्र जारी करने हेतु सरकार ने क्या आवश्यक कदम उठाए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

कृषि/ बागवानी उत्पाद

2181. श्री अर्जुन सिंह यादव : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान कृषि/बागवानी उत्पादों के लिए विपणन और प्रसंस्करण सुविधाओं में सुधार करने हेतु किए गए कार्यों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान इस क्षेत्र में क्या उपलब्धियां प्राप्त की गई हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

[अनुवाद]

कपास का उत्पादन

2182. श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे :

श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या :

श्री भूपेन्द्र सिंह हूड्डा :

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

(क) 1992-93 और 1993-94 के दौरान कपास की लम्बी, अत्यधिक लम्बी और छोटे रेशे वाले किस्मों के राज्यवार उत्पादन का ब्यौरा क्या है;

(ख) कपास का उत्पादन करने वाले अन्य रेशों की तुलना में भारत में प्रति एकड़/ हेक्टेयर औसत उत्पादन का ब्यौरा क्या है;

(ग) कपास की पैदावार में वृद्धि करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और इस संबंध में मांगे गए अंतर्राष्ट्रीय सहयोग का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या 1993-94 के दौरान कपास का उत्पादन अनुमान से काफी कम हुआ है; और

(ड.) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं और लक्ष्य की तुलना में यह कितना कम है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) 1990-91 और 1991-92 (अद्यतन उपलब्ध) के दौरान अच्छी लम्बाई के, मध्यम तथा छोटी लम्बाई के रेशे वाली कपास का उत्पादन संलग्न विवरण में दर्शाया गया है।

(ख) 1992-93 में अन्य कपास उत्पादक देशों की तुलना में भारत में कपास (लिंट) की प्रति हेक्टेअर पैदावार निम्न प्रकार है :-

(कि.ग्रा. प्रति है. में)

देश	उपज
भारत	261
चीन	681
संयुक्त राज्य अमेरिका	781
पुराना यू.एस.एस.आर.	763*
पाकिस्तान	598*
ब्राजील	339*
अर्जेन्टीना	487

टर्की	956
मिश्र	918*
मैक्सिको	750*
सूडान	524*

* गैर सरकारी आंकड़े

स्रोत: खाद्य और कृषि संगठन

उत्पादन वर्ष 1992

(ग) कपास की उत्पादकता और उत्पादन में वृद्धि करने के लिए सरकार किसानों को लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने के अलावा प्रमुख कपास उत्पादक राज्यों में गहन कपास विकास कार्यक्रम नामक एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना का क्रियान्वयन कर रही है। कपास की उपज में वृद्धि करने के लिए किसी बाहरी देश से किसी भी अंतर्राष्ट्रीय सहायता की मांग नहीं की गयी है।

(घ) जी, हां।

(ड.) 1993-94 में 125.0 लाख गांठो के लक्ष्य के मुकाबले कपास की 106.0 लाख गांठों का उत्पादन होने का अनुमान लगाया गया है। लक्ष्य से कपास का उत्पादन कम होने के लिए गुजरात में 1993 के अगस्त से सितम्बर के मध्य तक पड़े लम्बे सूखे और पंजाब में कपास में लगने वाले "हिलियोविस" को कारण ठहराया गया है।

विवरण

1990-91 और 1991-92 के दौरान (अद्यतन उपलब्ध) कपास का उत्पादन अच्छे एवं लम्बे, लम्बे, मध्यम तथा छोटे रेशे की कपास तार

(प्रत्येक 170 कि.ग्रा. को हजार गाठे)

राज्य	1990-91					1991-92				
	अच्छी व लम्बी	लम्बी	मध्यम	छोटी	कुल	अच्छी व लम्बी	लम्बी	मध्यम	छोटी	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
आन्ध्र प्रदेश	726	-	115	269	1110	860	-	136	318	1314
गुजरात	721	44	558	-	1323	718	50	413	-	1181

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
हरियाणा	-	-	1043	112	1155	-	-	1202	148	1350
कर्नाटक	550	18	122	-	690	693	12	182	-	887
मध्य, प्रदेश	51	17	276	52	396	44	6	144	66	260
महाराष्ट्र	593	864	294	129	1880	349	501	179	126	1155
पंजाब	-	-	1802	107	1909	-	-	2233	124	2357
राजस्थान	-	-	615	303	918	-	-	555	290	845
तमिलनाडु	268	-	141	-	409	287	-	150	-	437
अन्य	2	-	18	32	52	2	-	10	30	50
अखिल भारत	2911	943	4984	1004	9842	2953	569	5212	1102	9836

सहकारी समितियां

2183. श्री वी. देवराजन : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय कृषि क्षेत्र में राज्यवार कितने सहकारी संगठन कार्य कर रहे हैं;

(ख) क्या सहकारी समितियो से ऋण लेने वाले सदस्यों की प्रतिशतता और कृषि ऋण में सहकारी समितियों की भागीदारी कम हुई है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं तथा सहकारी ऋण समितियों को पुनः सक्षम बनाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) सहकारी समितियों के कर्ज लेने वाले सदस्यों का प्रतिशत 1985-86 के 28.1 प्रतिशत से बढ़कर 1991-92 में 32.7 प्रतिशत हो गया है तथा कृषि ऋण में सहकारी समितियों का हिस्सा 19985-86 के 55.3 प्रतिशत से कम होकर 1991-92 में 47.3 प्रतिशत तक आ गया हैं।

(ग) सहकारी ऋण संरचना के हिस्से में यह कमी मुख्य रुप से कुछ संस्थागत खामियों के कारण आयी है। सहकारी ऋण संरचना के माध्यम से दिए जाने वाले कृषि ऋण के प्रवाह पर निम्न वितरण मार्जिन, अत्यधिक अतिदेय जिसके कारण संसाधनों की पुनः व्यवस्था करने की कठिनाई हुई और जमा कराने की अपर्याप्त प्रक्रिया

का भी असर भी असर पड़ा है। सहकारी ऋण समितियों का पुनरूद्धार करने के लिए व्यापार विकास योजना नामक एक कार्यक्रम की शुरूआत की गई, ताकि सुसुप्त सदस्यों को सक्रिय बनाकर और क्रियाकलापों का विविधीकरण करके प्राथमिक कृषि ऋण सहकारी समितियों को व्यवहार्य बनाया जा सकें। राज्यों को सलाह दी गई कि वे प्राथमिक कृषि ऋण सहकारी समितियों के लिए एक जमा गारण्टी योजना शुरू करें, ताकि जमा कराना सुलभ हो सके और वसूली में सुधार लाने के लिए उत्साहवर्द्धक कदम उठाये जा सकें।

[हिन्दी]

उचित दर की दुकानें

2184. श्रीमती केसरबाई सोनाजी क्षीरसागर : क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या उचित दर की दुकानों के मालिको नें वस्तुओं के वितरण हेतु दी जाने वाली कमीशन के दर में वृद्धि की मांग की है, और

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

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : (क) से (ख) जी हां। केन्द्र सरकार को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में उचित दर दुकानों की एसोशिएशन से एक ज्ञापन प्राप्त हुआ है। जिसमें उन्होंने चीनी के वितरण पर 5प्रतिशत कमीशन तथा चावल और गेहूं के वितरण पर 10 प्रतिशत कमीशन की मांग की है।

[अनुवाद]

उपभोक्ताओं को बजट में दिए गए लाभ

2185. श्री मोहन सिंह (देवरिया) :

श्रीकांत जेना :

श्री श्रवण कुमार पटेल :

श्री नरेश कुमार बालियान :

श्री संदीपान भगवान थोरात

श्री चेतन पी.एस. चौहान :

क्या **नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय के राज्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औषध, सौन्दर्य प्रसाधन और कृत्रिम फाइबर जैसे कुछ उद्योग 1993-94 के बजट में दी गयी उत्पाद-शुल्क की रियायतें उपभोक्ताओं तक पहुंचाने में असफल रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन्होंने कितना लाभ अर्जित किया है; और

(ग) सरकार ने इन दोषी उद्योगों के विरूद्ध क्या कार्यवाही की है?

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : (क) और (ख). औद्योगिक लागत और मूल्य ब्यूरों ने एक अध्ययन किया था कि क्या 1993-94 के बजट में घोषित उत्पाद-शुल्क की रियायतें उपभोक्ताओं को अंतरति की गई हैं। औद्योगिक लागत और मूल्य ब्यूरो की रिपोर्ट में दर्शाया गया है कि औषधियों, सौंदर्य प्रसाधनों तथा मानव-निर्मित रेशों से संबंधित उद्योगों ने उपभोक्ताओं को पूरे लाभ अंतरित नहीं किए हैं।

(ग) चूंकि विभिन्न मंत्रालय, जिसमें वित्त मंत्रालय शामिल है, प्रशासनिक तौर से इन उत्पादों से संबंधित है, अतः उन्हें रिपोर्ट की एक प्रति आवश्यक कार्रवाई हेतु भेज दी गई है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में कृषि आधारित उद्योग

2186. श्री हरि केवल प्रसाद : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों में कृषि आधारित उद्योगों की स्थापना के लिए पूंजी निवेश के कितने प्रस्ताव उत्तर प्रदेश सरकार से प्राप्त हुए हैं तथा कितनी राशि के निवेश का प्रस्ताव है;

(ख) उपरोक्त अवधि में विदेशी निवेश पर आधारित प्रस्तावों सहित उनमें से कितने प्रस्तावों को स्वीकृति दी गई है; और

(ग) इन प्रस्तावों को कब तक लागू कर दिया जायेगा;

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) :(क) चार प्रस्ताव (राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम द्वारा तीन और राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड द्वारा एक) प्राप्त हुए थे जिनकी कुल ब्लाक लागत 8615.01 लाख रुपये थी।

(ख) राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड को प्राप्त हुए एक प्रस्ताव पर उदार ऋण और सब्सिडी के रुप में 59.29 लाख रुपये की मंजूरी दी गई है। इस प्रस्ताव में विदेशी निवेश निहित नहीं है।

(ग) यह प्रस्ताव अगस्त, 1994 से कार्यान्वयन किये जाने के लिए अनुसूचित है।

मखाने का उत्पादन

2187. श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान उत्तर बिहार के मधुबनी, दरभंगा, समस्तीपुर आदि जिलों में मखाना के उत्पादन और विकास के सम्बन्ध में कोई अनुसंधान कार्य किया गया है ;

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

(ग) सरकार ने इसका उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या प्रयास किये है ;

(घ) क्या गत तीन वर्षों के दौरान राज्य में केसर के उत्पादन और इसकी खेती के अंतर्गत आने वाले क्षेत्र

में वृद्धि हुई है; और

(ड.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) परिषद ने दिनांक 19.2.1992 को राजेन्द्र कृषि विश्वविद्यालय, पूसा (समस्तीपुर) बिहार में कार्यान्वित करने के लिए 1.03 लाख रुपये की लागत वाली बिहार एवं पश्चिम बंगाल में उगाए जाने वाले मखानों के जनित्रद्रव्य (जर्मप्लाज्म) एकत्रित करने तथा उसके विकास नामक एक तदर्थ योजना को मंजूर किया था। विश्वविद्यालय द्वारा रुपये 1,05,600 के अतिरिक्त धन के लिए अनुरोध किया गया था और इसे मान भी लिया गया है। जब उत्कृष्ट जनित्रद्रव्य पहचान लिया जाता है तो इसका उपयोग मखानों की उत्पादन वृद्धि के लिए किया जा सकता है।

उष्ण कटिबंधीय, शुष्क और शीतोष्ण कटिबंध फलों के समन्वित विकास पर आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रुपये 376.24 लाख की कुल लागत की केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना बिहार में कार्यान्वित की जा रही है इसके तहत मखानों को विविध फसल के रुप में शामिल किया गया है।

(घ) और (ड.) बिहार प्रदेश में केसर का उत्पादन नहीं होता है।

[अनुवाद]

गोदामों का निजीकरण

2188. श्री संदीपान भगवान थोरात : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गोदामों की भंडारण क्षमता के धीरे-धीरे निजीकरण की योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिए तैयार की गई कार्य योजना, विशेष रुप से महाराष्ट्र के संदर्भ में, का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस कार्य के लिए विदेशी निवेशकों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी विशेष रुप से महाराष्ट में स्थित गोदामों के संदर्भ में प्राप्त प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) ऐसी कोई योजना तैयार नहीं की गई है।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नही उठते।

चावल का आयात/निर्यात

2189. श्री राम प्रसाद सिंह : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 25 जनवरी, 1994 के दैनिक इण्डियन एक्सप्रेस में "विल इण्डियन राइस फिल द जैपनीज बाउल" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है ;

(ख) क्या सरकार ने जापान को चावल का निर्यात करने के लिए कोई योजना बनाई है;

(ग) क्या सरकार का म्यांमार से चावल का आयात करके अन्य देशों को इसका निर्यात करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ड.) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) जी, हां।

(ख) वर्तमान नीति के अनुसार खुले बाजार से बिना किसी प्रतिबंध के बासमती चावल का मुक्त रुप से निर्यात किया जा सकता है और गैर-बासमती चावल का 200 अमरीकी डालर प्रति मीटरी टन के न्यूनतम निर्यात मूल्य पर निर्यात किया जा सकता है। सरकार ने जापान सहित विभिन्न देशों को चावल के निर्यात को बढ़ावा देने के उद्देश्य से बासमती चावल के संबंध में न्यूनतम निर्यात मूल्य को समाप्त कर देने और गैर-बासमती चावल के मामले में न्यूनतम निर्यात मूल्य को 225 अमरीकी डालर से कम करके 200 अमरीकी डालर प्रति मीटरी टन कर देने जैसे कई उपाय किए हैं।

(ग) से (ड.) म्यांमार से चावल का आयात करने और अन्य देशों को चावल का निर्यात करने विषयक कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। सरकार अपने पास पड़े हुए खाद्यान्नों के स्टाक की स्थिति की निरन्तर समीक्षा करती रहती है और देश में खाद्यान्नों की पैदावार, वसूली, सरकार के पास खाद्यान्नों के स्टाक की स्थिति, सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए खाद्यान्नों की जरूरत, खुले बाजार में मूल्यों, अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों, आदि जैसे विभिन्न पहलुओं को ध्यान में रखकर खाद्यान्नों का आयात अथवा निर्यात करने के बारे में निर्णय किया जाता है।

[हिन्दी]

रियायती दरों पर खाद्यान्न

2190. श्री सूरजभानू सोलंकी : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रायोजित योजना के अंतर्गत आदिवासी क्षेत्रों के लिए पच्चीस रुपये प्रति क्विंटल की रियायती दर पर राज्यों को खाद्यान्न की सप्लाई चार वर्ष पहले निर्धारित की गयां थी;

(ख) क्या कई राज्यों ने परिवहन, प्रभारों और ढुलाई की दरों में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए मार्जिन बढ़ाने का अनुरोध किया है; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में सरकार द्वारा क्या निर्णय लिया गया है?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) समन्वित आदिवासी विकास परियोजना क्षेत्रों में विशेष रुप से राजसहायता प्राप्त मूल्यों पर खाद्यान्नों का विरण करने की एक योजना दिसम्बर, 1985 में शुरू की गई थी। तब से समन्वित आदिवासी विकास परियोजनाओं और आदिवासी बहुत राज्यों द्वारा कवर किये गए क्षेत्रों में रह रही जनता को विशेष रुप से राजसहायता प्राप्त मूल्यों, जोकि सामान्य सार्वजनिक वितरण

प्रणाली के लिए निर्गम मूल्यों से 50/-रुपये प्रति क्विंटल कम होते हैं, पर खाद्यान्न मुहैया किए जा रहे हैं। राज्य सरकारों को ढुलाई और वितरण करने में अंतर्ग्रस्त लागत को पूरा करने के लिए 25/-रुपये प्रति क्विंटल का मार्जिन दिया जाता है। इन क्षेत्रों को 1.6.1992 से मजबूत बनाई गई सार्वजनिक वितरण प्रणाली में मिला दिया गया है।

(ख) और (ग) जी हां। इस संबंध में अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

[अनुवाद]

संयुक्त अनुसंधान कार्य

2191. श्री भोगेन्द्र झा : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 1992-93 और 1993-94 के दौरान विश्वविद्यालय अनुसंधान आयोग ने अध्यापकों/अनुसंधान वैज्ञानिकों के पदों पर ऐसे कुल कितने प्रत्याशियों को चुना जिन्होंने संयुक्त रुप से अनुसंधान कार्य किया था?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा) : सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

[हिन्दी]

भारतीय खाद्य निगम द्वारा खाद्यान्नों की बिक्री

2192. डा० महादीपक सिंह शाक्य : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1992-93 के दौरान भारतीय खाद्य निगम ने खराब हुए खाद्यान्नों को खुले बाजार में किस दर पर बेचा;

(ख) भारतीय खाद्य निगम को 1992-93 के दौरान कितना घाटा हुआ ; और

(ग) निगम को इस घाटे से बचाने के लिए किये गये उपायों के लिए सरकार ने निगम को गत तीन वर्षों के दौरान कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) भारतीय खाद्य निगम ने 1992-93 के दौरान खुले बाजार में कोई घटिया गेहूं नही बेचा है। तथापि, 1992-93 के दौरान खुले टैन्डरों के जरिये 0.32 लाख मीटरी टन घटिया चावल बेचा गया था जिससे 10.01 करोड़ रुपये वसूल हुए थे। प्रति मीटरी टन औसत दर 3120.13 रुपये बैठती है।

(ख) वर्ष 1992-93 के दौरान उपर्युक्त मात्रा की बिक्री करने से वर्ष के लिए चावल की औसत इक्नामिक लागत (5852.70 रुपये प्रति मीटरी टन) की तुलना में औसत हानि 2724.57 प्रति मीटरी टन बैठती है।

(ग) खाद्यान्नों की क्षति/बर्बादी के कारण हुई हानियों की क्षतिपूर्ति करने के लिए अलग से कोई सहायता नहीं दी जाती है।

[अनुवाद]

फसल उत्पादकों को प्रोत्साहन

2193. श्री धर्मण्णा मौंडय्या सादुल : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का कृषकों को केवल निर्यात के प्रयोजन मे फसलों का उत्पादन करने हेतु प्रोत्साहित करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) कृषि मंत्रालय की विकास योजनाओं का मुख्य केन्द्र बिन्दु कृषि का उत्पादन बढ़ाना है, इसमें अन्य बातों के साथ-साथ स्वदेशी उपलब्धता में वृद्धि करने तथा निर्यात के लिए अधिक से अधिक अधिशेष सृजित करने पर जोर दिया गया है। कृषि उत्पादों के निर्यात को सुविधाजनक बनाने के लिए मंत्रालय ने अवसरंचनात्मक सुविधाओं में सुधार करने, विपणन अवसंरचना का विकास करने तथा बाजार आसूचना स्थापित करने की पहल की है।

बाल स्वास्थ्य सलाहकार बोर्ड

2194. प्रो. उम्मारेड्डि वेंटेस्वरलु : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार का सरकारी सहायता प्राप्त बाल स्वास्थ्य सलाहकार बोर्ड और केन्द्रीय तकनीकी समिति आदि को वैधानिक दर्जा प्रदान करने का विचार है ;

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

(ग) क्या गत दो वर्षो के दौरान इनके वार्षिक व्यय की लेखापरीक्षा की गई है,

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

(ड.) आन्ध्र प्रदेश में केन्द्रीय तकनीकी समिति द्वारा कौन-कौन सी परियोजनाएं चलायी गई हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती वासवा राजेश्वरी): (क) और (ख) केन्द्रीय तकनीकी समिति को सांविधिक दर्जा देने का ,फिलहाल, कोई प्रस्ताव नहीं है। बाल स्वास्थ्य सलाहकार बोर्ड को कोई सहायता नहीं दी जा रही है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। लेखा-परीक्षा निदेशालय, केन्द्रीय राजस्व से अनुरोध किया गया है कि वे वर्ष 1991-92 से खातों की लेखा-परीक्षा करें। केन्द्रीय तकनीकी समिति के वर्ष 1976 में गठन के समय से ही यह अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, दिल्ली का एक हिस्सा थी। तदनुसार, केन्द्रीय तकनीकी समिति के खातों की लेखा-परीक्षा अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के माध्यम से लेखा-परीक्षा निदेशालय, केन्द्रीय राजस्व के द्वारा की जा रही थी। केन्द्रीय तकनीकी समिति के अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान से अलग हो जाने

के फलस्वरुप यह समिति लेखा-परीक्षा निदेशालय, केन्द्रीय राजस्व की सेवाओं का लाभ नहीं उठा पाई।

(ड.) केन्द्रीय तकनीकी समिति, इन दिनों आन्ध्र प्रदेश के 33 जिलों में 169 परियाजनाओं में आई सी डी एस स्कीप के स्वास्थ्य एवं पोषाहार संबंधी घटकों के प्रबोधन तथा गैर-आई सी डी एस क्षेत्रों की तुलना में आई सी डी एस क्षेत्रों में स्वास्थ्य एवं पोषाहार संबंधी सेवाओं के प्रभाव के निर्धारण हेतु राज्य में वार्षिक सर्वेक्षण करने के कार्य में लगी है। इसके अलावा, केन्द्रीय तकनीकी समिति, समाज कल्याण क्षेत्र के क्षेत्रीय कार्यकर्ताओं तथा चिकित्सा अधिकारियों/सलाहकारों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम भी आयोजित करती है। वर्ष 1992-93 के दौरान, केन्द्रीय तकनीकी समिति ने आन्ध्र प्रदेश राज्य में 24 पाठ्यक्रम आयोजित करके कुल 714 कार्यकर्ताओं को प्रशिक्षण दिया तथा चालू वर्ष में दिसम्बर, 1993 तक, समिति ने 30 प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित कर लिये हैं, जिनमें राज्य में 1364 कार्यकर्ताओं का प्रशिक्षित किया जा चुका है।

तिलहन प्रौद्योगिकी मिशन के अंतर्गत सहायता

2195. श्री रमेश चेन्नित्तला : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तिलहन प्रौद्योगिकी मिशन के अंतर्गत तिलहनों के विकास के लिए प्रत्येक राज्य को कितनी-कितनी सहायता दी गई है;

(ख) क्या करेल सरकार को भी इस मिशन में शामिल किया जायेगा; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या निर्णय लिया है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) तिलहन प्रौद्योगिकी मिशन के तिलहन उत्पादन कार्यक्रम के अंतर्गत तिलहनों के विकास के लिए निम्नलिखित राज्यों को चालू वर्ष के दौरान अब तक 7571.944 लाख रुपये की राशि मदद के रुप में दी गई है :

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्य	दी गई राशि
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	916.765
2.	बिहार	63.12
3.	गुजरात	750.00
4.	हरियाणा	160.81
5.	कर्नाटक	750.00
6.	मध्य प्रदेश	1005.849
7.	महाराष्ट्र	985.03

1	2	3
8.	उड़ीसा	391.747
9.	पंजाब	187.5
10.	राजस्थान	820.438
11.	तमिलनाडु	825.00
12.	उत्तर प्रदेश	193.24
13.	पश्चिम बंगाल	139.97
14.	असम	155.743
15.	अरूणाचल प्रदेश	30.266
16.	हिमाचल प्रदेश	14.46
17.	मणीपुर	22.026
18.	मेघालय	15.825
19.	सिक्किम	55.857
20.	त्रिपुरा	67.276
21.	जम्मु व कश्मीर	66.397
	योग	76.17319 करोड़

(ख) और (ग) केरल राज्य को अगले वित्त वर्ष के दौरान अर्थात 1994-95 से तिलहन उत्पादन कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल किया जायेगा।

दिल्ली दुग्ध योजना का आइसक्रीम संयंत्र

2196. डा आर० मल्लू : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड की पहल पर उपेक्षित स्कूल बच्चों के लिए आइसकैंडी बनाने हेतु कोलम्बों योजना के अंतर्गत दिल्ली दुग्ध योजना को अपहार स्वरुप भेंट में दिए गए आइसक्रीम संयंत्र को बहुत पहले गुजरात की एक पार्टी को नीलाम कर दिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को कार्यरुप न दिए जाने के क्या कारण हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, नही।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

गन्ने की खेती

2197. डा. परशुराम गंगवार : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में राज्यवार कुल कितने क्षेत्र में गन्ने की खेती की जाती हैं ;

(ख) 1992-93 और 1993-94 में राज्यवार गन्ना संबंधी अनुसंधान एवं विकास के लिए राज्यों को कितनी आर्थिक सहायता दी गई?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) वर्ष 1992-93 के दौरान गन्ने की खेती के रकबे का राज्यवार ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

(लाख हैक्टेयर)

राज्य	क्षेत्र	राज्य	क्षेत्र
आन्ध्र प्रदेश	1.71	उड़ीसा	0.43
असम	0.40	पंजाब	1.12
बिहार	1.33	राजस्थान	0.24
गुजरात	1.27	तमिलनाडु	2.31
हरियाणा	1.34	उत्तर प्रदेश	18.57
कर्नाटक	2.51	अन्य	0.38
मध्य प्रदेश	0.52	अखिल भारत	36.17
महाराष्ट्र	4.04		

(ख) चीनी मिलों को अपने-अपने कार्यक्षेत्र में गन्नें के विकास के लिए गन्ना विकास निधि से ऋण दिया जाता है। 1992-93 एवं 1993-94 के दौरान विभिन्न राज्यों में चीनी मिलों को संवितरित ऋण का विवरण संलग्न किया गया हैं।

चीनी उद्योग के विकास से संबंधित अनुसंधान परियोजनाओं के लिए प्रतिष्ठित अनुसंधान संगठनों को अनुदान भी दिया जाता है। विगत दो वर्षो में संवितरित धनराशि का विवरण नीचे सारणी में दिया है।

31.01.94 की स्थितिनुसार

(लाख रुपये)

		1992-93	1993-94
1.	मेसर्स संभावली शुगर मिल्स लि० डाकघर संभावली,	8.68	10.37

	गाजियाबाद (उ०प्र०)		
2.	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद	442.98	-

विवरण

1992-93 तथा 1993-94 में विभिन्न राज्यों में चीनी मिलों को संवितरित ऋण

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्यों का नाम	192-93	1993-94
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	144.87	124.32
2.	बिहार	-	25.18
3.	गुजरात	12.60	-
4.	कर्नाटक	386.74	290.56
5.	मध्य प्रदेश	81.74	37.73
6.	महाराष्ट्र	325.52	865.04
7.	पंजाब	265.98	378.32
8.	तमिलनाडु	73.44	403.44
9.	उत्तर प्रदेश	196.54	200.44
10.	हरियाणा	39.05	107.70
11.	पश्चिम बंगाल	132.19	-

तिलहनों की खरीद

2198. श्री गया प्रसाद कोरी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा मटर चना और अन्य तिलहनों की खरीद के लिए 1994-95 के लिए निर्धारित किए गए लक्ष्यों का ब्योरा क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : सरकार मटर, चने तथा तिहलनों की खरीद हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं करती। यदि इन जिंसों के मंडी मूल्य न्यूनतम समर्थन मूल्य से नीचे गिए जायें तो नैफेड द्वारा तब तक खरीद की जाती है जब तक इनके मूल्य न्यूनतम समर्थन मूल्य स्तर तक न आ जायें और इसकी मात्रा की कोई सीमा नहीं है।

[अनुवाद]

केरल में धान की खेती

2199. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में कितनी भूमि पर धान की खेती होती है ; और

(ख) 1993-94 और 1994-95 के दौरान केरल को धान की खेती के लिए कितना धन आबंटित किया गया?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) वर्ष 1992-93 के दौरान केरल में धान की खेती के अंतर्गत 5.38 लाख हैक्टेयर क्षेत्र था।

(ख) समेकित चावल विकास कार्यक्रम के अंतर्गत केरल राज्य को 1993-94 के लिये भारत सरकार के अंश के रुप में 150.63 लाख रुपये का आबंटन किया गया है। 1994-95 के लिए समेकित चावल विकास कार्यक्रम के अंतर्गत आबंटन को अभी अन्तिम रुप दिया जाना है।

जैव - विविधता

2200. श्री सनत कुमार मंडल : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के पूर्वोतर क्षेत्र को विश्व में 18 "स्पॉटों" में से एक ऐसा क्षेत्र पाया गया है जहां जैव-विविधता का तेजी से ह्रास होता जा रहा है ;

(ख) पर्यावरण को हो रही इस क्षति के मुख्य क्या कारण है ; और

(ग) जैव-विविधता को क्षति न पहुंचने देने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) से (ग) भारत के पूर्वी हिमालय क्षेत्र की विश्व के 18 "हॉटस्पोट्स" में एक स्पॉट के रुप में शिनाख्त की गई है जहां देशज पौध प्रजातियों की प्रतिशतता अधिक है।

पूर्वोतर क्षेत्र में जैविक विविधता के अवक्रमण के कारणों में वनों का अवक्रमण झूप क्षेती सहित भूति का अनुचित प्रयोग, खरपतवार में वृद्धि आदि शामिल हैं।

पूर्वोतर क्षेत्र की जैविक विविधता के सरंक्षण के लिए भारतीय वनस्पति सर्वेक्षण और भारतीय प्राणी सर्वेक्षण द्वारा वनस्पति जातीय और प्राणिजातीय संसाधनों के सर्वेक्षण, अभिनिर्धारण और निगरानी के जरिए और 8 राष्ट्रीय उद्यानों और 35 वन्यजीव अभयारण्यों के सुरक्षित क्षेत्र नेटवर्क की स्थापना करके, 2 जीवमंडल रिजर्वो की स्थापना करके तथा लोकटक झील के लिए प्रबन्ध योजना के कार्यान्वयन के जरिये भी कार्यवाही शुरू की गई है। इसके अलावा, झूम खेती की पद्धति को निरूत्साहित करने तथा बढ़ते हुए खरपतवार को नियंत्रित करने के लिए राज्य सरकारों ने कदम उठाए हैं।

तम्बाकू विकास परिषद

2201. श्री एस.एम. लालजान बाशा : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तम्बाकू विकास परिषद का वर्तमान स्वरुप क्या है; और

(ख) उक्त परिषद के सदस्य कौन-कौन हैं; और

(ग) परिषद का वर्तमान कार्यकाल कब समाप्त होगा?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) अध्यक्ष तथा अन्य गैर-सरकारी सदस्यों की कार्य अवधि 25 मई, 1995 तक है।

विवरण

भारतीय तम्बाकू विकास परिषद् की संरचना

1.	अध्यक्ष	भारत सरकार द्वारा नामित किया जाने वाला एक गैर सरकारी व्यक्ति।
2.	उपाध्यक्ष	कृषि आयुक्त, कृषि मंत्रालय, कृषि और सहकारिता विभाग नई दिल्ली।
3.	सदस्य	
(क)	संसद सदस्य	तीन संसद सदस्य (दो लोक सभा से तथा एक राज्य सभा से) **जिन्हें संसदीय** कार्य विभाग द्वारा नामित किया जाना होता है।
(ख)	राज्य सरकारों के प्रतिनिधि	निम्नलिखित राज्य सरकारों के कृषि विभागों के सात प्रतिनिधि जिन्हे संबंधित राज्य सरकारों द्वारा नामित किया जाना होता है :-

		प्रतिनिधियों को संख्या
(1)	आन्ध्र प्रदेश	एक
(2)	बिहार	एक
(3)	कर्नाटक	एक
(4)	गुजरात	एक
(5)	हरियाणा	एक
(6)	मध्य प्रदेश	एक
(7)	उड़ीसा	एक

	(8) तमिलनाडु	एक
	(9) पश्चिमी बंगाल	एक
	(10) उत्तर प्रदेश	एक

(ग) केन्द्रीय सरकार के प्रतिनिधि

(क) योजना आयोग का एक प्रतिनिधि

(ख) वाणिज्य मंत्रालय का एक प्रतिनिधि

(ग) संयुक्त सचिव (विस्तार), कृषि और सहकारिता विभाग या उसका नामिती।

(घ) अध्यक्ष, तम्बाकू बोर्ड, गुण्टूर।

(ड) महानिदेशक, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली या उसका नापिती।

(च) परियोजना समन्वय (तम्बाकू), कृषि संस्थान आनन्द, गुजरात।

(छ) निदेशक, केन्द्रीय तम्बाकू अनुसंधान संस्थान, राजमुन्द्री, आन्ध्र प्रदेश।

(ज) नागरिक आपूर्ति विभाग का एक प्रतिनिधि।

(झ) संयुक्तायुक्त, कृषि और सहकारिता विभाग, जो तम्बाक संबंधी कार्य कर रहा हो।

(ल) अध्यक्ष राष्ट्रीय तम्बाकू उत्पाद सहकारी संघ लि० आनन्द।

(ट) अध्यक्ष, गैर-वर्जीनिया तम्बाकू उत्पाद संघ,गुजरात, आनन्द

(घ) उत्पादकों के प्रतिनिधि

मुख्य तम्बाकू उत्पादक राज्यों से संबंधित राज्य सरकारों द्वारा नामांकित किए जाने वाले उत्पादकों के आठ प्रतिनिधः-

		प्रतिनिधियों की संख्या
(1)	आन्ध्र प्रदेश	दो
(2)	बिहार	एक
(3)	गुजरात	एक
(4)	कर्नाटक	एक
(5)	महाराष्ट्र	एक

(6) तमिलनाडु एक

(7) पश्चिमी बंगाल एक

(ड.) व्यापारियों के प्रतिनिधि — व्यापारियों के तीन प्रतिनिधि जिन्हें वाणिज्य मंत्रालय द्वारा संस्तुत किया जाना होता है।

(च) उद्योग के प्रतिनिधि — उद्योग के तीन प्रतिनिधि जिन्हें वाणिज्य मंत्रालय द्वारा संस्तुत किया जाना होता है।

(छ) अन्य — कार्यकत्ताओंह के प्रतिनिधि

(1) खेतों में कार्यरत एक

(2) फैक्टरी में कार्यरत एक

(ज) ऐसे अन्य व्यक्ति जिन्हें भारत सरकार समय-समय पर नामित करे

4. सदस्य सचिव — निदेशक

तम्बाकू विकास निदेशालय,

27, एल्डाम्स रोड़,

मद्रास

5. पर्यवेक्षक — (जो इस परिषद् के सदस्य नहीं होंगे किन्तु विचार विमर्श के समय परिषद की सहायता हेतु आमंत्रित किए जायेगें)

(1) अध्यक्ष, राज्य व्यापार निगम अथवा उनके प्रतिनिधि

(2) कृषि विपणन सलाहकार, ग्रामीण विकास विभाग अथवा उनके प्रतिनिधि

(3) वित्तीय सलाहकार, कृषि मंत्रालय, कृषि एवं सहकारिता विभाग

(4) अर्थ एवं साख्यिकी सलाहकार, कृषि मंत्रालय, कृषि एवं सहकारिता विभाग, नई दिल्ली अथवा उनके द्वारा नामित व्यक्ति

(5) प्रबंध निदेशक, भारतीय राष्ट्रीय कृषि सहकारी विपणन संघ मर्यादित, नई दिल्ली

(6) संयुक्त सचिव (व्यापार) कृषि मंत्रालय, कृषि एवं सहकारिता विभाग, नई दिल्ली।

भारतीय तम्बाकू विकास परिषद का गठन

1. अध्यक्ष	श्री के० ब्रह्मानन्दराव नायडू (बी.आर.के नायडू)
	माणिक्य भवन,
	गवर्नमेन्ट जनरल हास्पिटल के पास,
	मेनरोड अपलपुरम - 533201
	आन्ध्र प्रदेश
2. उपाध्यक्ष	कृषि आयुक्त
	कृषि मंत्रालय
	कृषि एवं सहकारिता विभाग
	कृषि भवन, नई दिल्ली
3. सदस्य	
(क) संसद सदस्य	1. श्री वी.वी. नवाले
	संसद सदस्य (लोक सभा)
	(क) 353 शनिवार पेठ पुणे (महाराष्ट्र)
	(ख) 72, साउथ एवेन्यू, नई दिल्ली - 110001
	2. श्री वी.बी.के. राजू
	संसद सदस्य (लोक सभा)
	(क) भीमावरम (तालुका) •
	जिला पश्चिम गोदावरी (आन्ध्र प्रदेश)
	(ख) 100 नार्थ एवेन्यू
	नई दिल्ली - 110001
३.	श्री जी.वी. कृष्णन
	संसद सदस्य (राज्य सभा)
	(क) 26, 13वां क्रास रोड़ 6 वां मेन रोड़
	विजय नगर, बंगलौर - 560040
	(ख) 28 अकबर रोड़, नई दिल्ली।

(ख) राज्यो सरकारों के प्रतिनिधि

1. आन्ध्र प्रदेश	सचिव, खाद्य एवं कृषि विभाग, आन्ध्र प्रदेश शासन, हैदराबाद
2. गुजरात	निदेशक, कृषि, गुजरात सरकार, अहमदाबाद
3. कर्नाटक	निदेशक, कृषि, कर्नाटक सरकार, बंगलौर
4. हरियाणा	निदेशक, कृषि हरियाणा सरकार, चण्डीगढ़
5. बिहार	निदेशक, कृषि बिहार सरकार, पटना
6. मध्य प्रदेश	निदेशक कृषि, मध्य प्रदेश सरकार, भोपाल
7. उड़ीसा·	नामित किया जाना है।
8. तमिलनाडु	नामित किया जाना है।
9. पश्चिम बंगाल	नामित किया जाना है।
10. उत्तर प्रदेश	नामित किया जाना है।

(ग) केन्द्र सरकार के प्रतिनिधि

1. संयुक्त सलाहकार (कृषि) योजना आयोग, नई दिल्ली
2. निदेशक, ई.पी.(कृषि), वाणिज्य मंत्रालय उद्योग भवन
3. संयुक्त सचिव(विस्तार), कृषि मंत्रालय, कृषि तथा सहकारिता विभाग या इसका नामित व्यक्ति
4. अध्यक्ष, तम्बाकू बोर्ड, गून्टूर, आन्ध्र प्रदेश
5. महानिदेशक, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली या उनका नामित व्यक्ति

	6.	परियोजना समन्वयक (तम्बाकू), कृषि संस्थान आनन्द (गुजरात)
	7.	निदेशक, केन्द्रीय तम्बाकू अनुसंधान संस्थान राजामुन्द्रो, आन्ध्र प्रदेश।
	8.	खाद्य व नागरिक आपूर्ति मंत्रालय, नागरिक आपूर्ति विभाग का एक प्रतिनिधि
	9.	कृषि तथा सहकारिता विभाग में तम्बाकू के मामलों को देखने वाले संयुक्त आयुक्त
	10.	अध्यक्ष, राष्ट्रीय सहकारी तम्बाकू उत्पादक संघ लिमिटेड, आनन्द।
	11.	अध्यक्ष, गैर-वर्जीनिया तम्बाकू उत्पादक संघ, गुजरात।
(घ) उत्पादकों के प्रतिनिधि		
1. आन्ध्रप्रदेश	(1)	श्री रविपति महानन्दा दासी, प्रकासम जिला, आन्ध्र प्रदेश
	(2)	श्री वैंकटेप्पा रेड्डी, पुत्र/श्री वोररेड्डी कोथारेड्डी अपलम्, डा०-वया-चेवरेलू, तुनको तालुक, गुन्टूर, आन्ध्र प्रदेश।
2. बिहार		श्रीजगद्नन्द सिंह समस्तीपुर, बिहार
3. महाराष्ट्र		श्री राजे विश्वेश्वरैया धरमराव अरेम अहेरी, तालुका-अहेरी, जिला-गडेहिरेली, महाराष्ट्र

4. गुजरात		श्री नरेन्द्र सिंह ए. जाला अध्यक्ष गुजरात सहाकारी तम्बाकू उत्पाद संघ लिमिटेड, आनन्द
5. कर्नाटक		श्री एल० श्रीशैला अध्यक्ष, तालुका कृषि उत्पाद सहकारी विपणन सोसाइटी पेरियापटना (मैसूर)
6. तमिलनाडु		श्री पी०वी० राजेन्द्रन, करुपनम्बुलम (गांव) वेदारानियन के समीप तंजबुर जिला, तमिलनाडु
7. पश्चिम बंगाल		श्री हितेन नाग, साहेबगंज रोड, दिनहता, डा० भग्नो भाग 1 जिला-कूच बिहार, पश्चिम बंगाल।
(ड.) व्यापार के प्रतिनिधि	(1)	श्री भद्दो वैक्टेश्वर राव प्रबंध निदेशक, भद्दी वंकटरमन व कम्पनी (प्राइवेट) लिमिटेड, चिलकालुपिपत तालुक, गुन्टूर जिला, आन्ध्र प्रदेश
	(2)	श्री अजीजुल्ला खान प्रबंध निदेशक, दक्षिणी तम्बाकू उद्योग, 5-5-10, 1/4, ब्राडोपेट, गुन्टूर, 522002 (आन्ध्र प्रदेश)

(3) श्री के बालाराम राजू,
प्रबन्ध निदेशक,
विश्व भारत कृषि उत्पाद प्राइवेट लिमिटेड,
टोबैको कालोनी मंगलागिरि रोड,
पो.बी. न.-47
गुन्टूर 522001 (आन्ध्र प्रदेश)

(च) उद्योग के प्रतिनिधि

1. सदस्य
रिसर्च एण्ड डेवलपमेण्ट, आई.टी.सी. लि०
आई.एल.टो.डी. डिवीजन पो.बो. नं.317
गुन्टूर-522004 (ए.पो.)
2. श्री के. चन्द्रा
ब्लेण्ड्स मैनेजर
गाडफेरी फिलिप्स सेंटर
न्यू फ्रेण्ड्स कालेनी, नई दिल्ली
3. श्री बी.एम. बसन्त,
निदेशक
विभारत टुबैको कम्पनी लि.
उप्पल इण्डस्ट्रियल ऐरिया,
हैदराबाद-500539

(छ) श्रमिकों के प्रतिनिधि

I. (फार्म में संलग्न एक) नामजद किया जाना है।

II. (कारखाने में संलग्न एक) नामजद किया जाना है।

(ज) ऐसे अतिरिक्त व्यक्ति जिन्हें भारत सरकार समय-समय पर नामजद करें:-

1. श्री दामोदर प्रसाद शर्मा,
श्री कल्याण आरोग्य सदन,
बजाज ग्राम
सांवलो (राजस्थान)

2. श्री ओंकर सिंह ताक,
एडवोकेट,
मायापुरा
मण्डौर, जोधपुर (राजस्थान)
3. श्री एस० राजाराम,
37, श्री राम नगर नार्थ स्टेशन,
अलवर पेट, मद्रास-600018.
4. श्री एन०पी० सिंह,
बंगला गढ़
दरभंगा-846 004 (बिहार)
5. श्री अन्नाराव बी. पाटिल,
भूतपूर्व एम.एल.ए. ऐट फास्ट कोनेहालिक
ताल अलन्द, जिला गुलबर्गा, कर्नाटक
6. श्री हारूय आर.मातु गोण्डार,
भूतपूर्व संसद सदस्य,
मथु गौण्डर कालोनी,
हारूर - 636908 (तमिलनाडु)
7. श्री जार्ज वर्गेस,
विशेष संवाद दाता,
यूनाइटेड न्यूज आफ इण्डिया,
30 समाचार एपार्टमेण्ट्स,
मयूर बिहार-नामजद किया जाना है।
नई दिल्ली-110091
8. श्री डी.पी. गिरि बाबू,
तम्बाकू किसान
मंगमूर रोड,
सुन्दर नगर, आंगिलि, आन्ध्र प्रदेश

9. श्री पी. गणेश कुमार राजा,
एडवोकेट (लोगल सेल कन्वीनर)
डी.सी.पी. कालोनी
धर्मपुरी जिला, तमिलनाडु - 636701

4. सदस्य सचिव
निदेशक,
तम्बाकू विकास निदेशालय,
27, एल्डम्स रोड, तोयनामपेट,
मद्रास-600018

5. पर्यवेक्षक
1. अध्यक्ष,
भारतीय राज्य फार्म निगम,
चंद्रलोक बिल्डिंग
36, जनपथ, नई दिल्ली

2. वित्तीय सलाहकार,
कृषि एवं सहकारिता विभाग
नई दिल्ली

3. संयुक्त सचिव (व्यापार)
कृषि मंत्रालय,
कृषि एवं सहकारिता विभाग
नई दिल्ली

4. कृषि विपणन सलाहकार,
विपणन एवं निरीक्षण निदेशालय
(ग्रामीण विकास विभाग)
एन.एच.-4 फरीदाबाद,
या इनका कोई नामजद व्यक्ति

5. प्रबंध निदेशक,
भारतीय राष्ट्रीय सहकारी
कृषि विपणन संघ (नाफेड),
1-सिद्धार्थ इन्कलेव,
आश्रम चौक, नई दिल्ली-110014

6. अर्थ एवं सांख्यिकी सलाहकार,
अर्थ एवं सांख्यिकी निदेशालय
कृषि एवं सहकारिता विभाग,
नई दिल्ली

पूर्वी क्षेत्र में कृषि परियोजनाएं

2202. डा. असीम बाला : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के पूर्वी क्षेत्र और इससे सम्बद्ध क्षेत्र में निर्माणाधीन/नई परियोजनाओं के राज्यवार नाम क्या हैं;

(ख) क्या इस संबंध में पूर्वी पर्वतीय क्षेत्र के लिए कोई विशेष कार्यक्रम चलाया गया है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) भारत सरकार, कृषि तथा सहकारिता विभाग द्वारा राज्यों को सहायता देने के लिए क्रियान्वित की जाने वाली निम्नलिखित महत्वपूर्ण योजनायें कृषि उत्पादन में वृद्धि करने तथा वृद्धि की गति तेज करने के लिए पूर्वी क्षेत्र में भी कार्यान्वित की जा रही है:-

1. समेकित चावल विकास कार्यक्रम
2. विशेष खाद्यान्न उत्पादन कार्यक्रम-गेहूं
(उड़ीसा तथा पश्चिम बंगाल को छोड़कर)
3. विशेष खाद्यान्न उत्पादन कार्यक्रम-मक्का व कदन्न
(पश्चिम बंगाल को छोड़कर)
4. विशेष जूट विकास कार्यक्रम
5. उड़ीसा तथा पश्चिम बंगाल में छोटे मात्स्यिकी पत्तन।
6. उड़ीसा के प्रमुख पत्तनों पर मात्स्यिकी बन्दरगाह।
7. ड्रिंप सिंचाई ।
8. वर्षापोषित कृषि के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास कार्यक्रम।
9. नदी घाटी परियोजनाओं के जलग्रहण क्षेत्रों में मृछा संरक्षण।
10. पश्चिम बंगाल तथा बिहार में बाढ़ प्रवण नदियों के जलग्रह
12. तिहलन उत्पादन कार्यक्रम

इन योजनाओं के कार्यान्वयन क्षेत्र में पर्वतीय क्षेत्र भी शामिल हैं।

"वेस्टर्न ट्रेगोपा" का संरक्षण

2203. श्री के.वी.आर. चौधरी : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंग कि :

(क) इस समय "वेस्टर्न ट्रेगोपान पक्षी की कुल कितनी संख्या है और भारत में ये कहां-कहां पाए जाते हैं;

(ख) क्या यह दुर्लभ पक्षी भारत में लुप्त प्राय हो गया है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस दुर्लभ पक्षी के संरक्षण के लिए क्या कदम उठाये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) और (ख) भारतीय प्राणि-सर्वेक्षण के अनुसार वेस्टर्न ट्रेगोपन (ट्रेगोपन मेलनोसेफालस जो कश्मीर और हिमाचल प्रदेश तथा प्रदेश के गढ़वाल के हिमालयों में पाए जाते थे, ने संभवत: अब अपना स्थान कश्मीर और हिमाचल प्रदेश को बना लिया है। इस पक्षी को संकटापन्न पक्षी के रूप में वर्गीकृत किया गया है। यह बहुत शर्मीला होता है। जो 1350 से 3600 मीटर तक की उंचाई के पहाड़ी वनों की रिंगल बांस आदि की घनी झाड़ियों में रहता है तथा इसे ढूंढना काफी मुश्किल होता है। भारत में इसकी वर्तमान संख्या का सही-सही जानकारी नहीं है।

(ग) वेस्टर्न ट्रेगोपन के संरक्षण के लिए उठाए गए कदमों में निम्नलिखित कदम शामिल है:

(1) वेस्टर्न ट्रेगोपन को वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 की अनुसूची-1 में रखा गया है जिससे यह पक्षी को सर्वाधिक सुरक्षा प्रदान की गई है। वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 के अंतर्गत इस पक्षी का शिकार करने पर पूर्णत: प्रतिबंध है।

(2) "राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों का विकास" स्कीम के अंतर्गत चुने हुए संराक्षित क्षेत्रों, जोकि इस प्रजाति के वासस्थल भी है; के लिए हिमाचल प्रदेश और जम्मू तथा कश्मीर राज्य सरकारों को सहायता दी जाती है।

(3) कानूनी तौर पर इस प्रजाति और इसके अंगों और उत्पादों के व्यापार पर भी प्रतिबंध है।

(4) भारत विश्व प्राणिजात और वनस्पतिजात के अंतर्राष्ट्रीय संकटापन्न प्रजाति व्यापार-कन्वेंशन का सदस्य है तथा पक्षियों की संकटापन्न प्रजातियों और उनसे निर्मित वस्तुओं का अंतर्राष्ट्रीय व्यापार अंतर्राष्ट्रीय संकटापन्न प्रजाति व्यापार कन्वेंशन के उपबंधों से विनियमित होता है।

[हिन्दी]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरित की जाने वाली वस्तुओं पर राजसहायता

2204. श्री छेदी पासवान

श्री सैयद शहाबुद्दीन

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

(क) गत तीन वर्षो के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत सप्लाई किये जाने वाले चावल, गेहूं

और चीनी के निर्गम मूल्यों में किस-किस तिथि को कितना-कितना परिवर्तन किया गया;

(ख) 1991-92, 1992-93 के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली की मदों पर वास्तव में कितनी राज्य-सहायता दी गई तथा 1993-94 के दौरान कितनी राजसहायता दिये जाने का अनुमान है ;

(ग) 1991-92, 1992-93 के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से कितनी-कितनी मात्रा में चावल, गेहूं और चीनी का वितरण किया गया तथा 1993-94 के दौरान इन मदों का कितनी-कितनी मात्रा में वितरण किये जाने का अनुमान है; और

(घ) निर्गम मूल्यों में वृद्धि के बावजूद राजसहायता में वृद्धि के क्या कारण हैं?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) यद्यपि सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिये उपभोक्ताओं को बेचे जा रहे गेहूं और चावल के खुदरा निर्गम मूल्य संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों द्वारा स्वयं निर्धारित किये जाते हैं, लेकिन पिछले तीन वर्षों के दौरान लेवी चीनी के खुदरा निर्गम मूल्य निम्नानुसार थे:-

वर्ष	तारीख, जिससे लागू किये गये	रू०/प्रति क्विंटल
1991-92	25.7.1991	610
	21.1.1992	690
1992-93	17.2.1993	830
1993-94	1.2.1994	905

(ख) सरकार उपभोक्ताओं अथवा राज्य सरकारों, आदि को राजसहायता सीधे अदा नहीं करती है। खाद्य राजसहायता भारतीय खाद्य निगम को (1) खाद्यान्नों की इक्नामिक लागत और उनके निर्गम मूल्यों के बीच अंतर, और (2) बफर स्टाक रखने की लागत की प्रतिपूर्ति करने के लिए निर्मुक्त/अदा की जाती है। सरकार ने 1991-92 और 1992-93 के वर्षों के लिए भारतीय खाद्य निगम को खाद्य राजसहायता के प्रति क्रमशः 2850 करोड़ रूपये और 2785 करोड़ रूपये की राशि अदा निमफ्रक्त की थी। वर्तमान वर्ष में 5200 करोड़ रूपये की राजसहायता निर्मुक्त करने का अनुमान है।

(ग) 1991-92 और 1992-93 के वर्षों के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए केन्द्रीय पूल से वितरित की गई खाद्यान्नों और चीनी की मात्रा निम्नानुसार थी:-

लाख मीटरी टन में

वर्ष	चावल	गेहूं	चीनी
1991-92	100.44	87.25	42.97
1992-93	93.64	74.09	43.00

वर्तमान वर्ष 1993-94 के दौरान 75.60 लाख मीटरी टन चावल 47.37 लाख मीटरी टन गेहूं (जनवरी,

1994 तक) और 21.62 लाख मीटरी टन चीनी (मार्च, 1994 तक) की आपूर्ति करने का अंदाजा है।

चीनी के आंकड़ों में 5 प्रतिशत के तदर्थ आबंटन के आंकड़े शामिल हैं।

(घ) मुख्यतया खाद्यान्नों की वसूली लागत में वृद्धि होने, बढ़ी हुई लागत को विलम्ब से और आंशिक रूप से सार्वजनिक वितरण प्रणाली के उपभोक्ताओं पर डाल देने, ब्याज प्रभारों में वृद्धि होने, भाड़ा प्रभारी और गत वर्षा के लिए राजसहायता की बकाया राशि में वृद्धि हो जाने के कारण खाद्य राजसहायता में वृद्धि हुई है।

[अनुवाद]

तंजावूर में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद की प्रयोगशाला

2205. श्री के.टी. वान्डायार : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार का विचार तंजावूर, तमिलनाडु में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद की प्रयोगशाला और ऊतक संवर्धन प्रयोगशाला आरंभ करने का है ;

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

(ग) यह प्रयोगशालाएं कब तक स्थापित की जायेगी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नही उठता।

चारे का उत्पादन

2206. श्री अन्ना जोशी : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने केन्द्रीय सरकार को राज्य में चारे के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए कोई व्यापक कृषि योजना भेजी है;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना के अंतर्गत कितनी धनराशि मांगी गई है और सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है;

(ग) क्या सरकार को अन्य राज्यों से भी ऐसी योजनाएं मिली हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) तथा (ख) भारत सरकार को पशु प्रजनन फार्म, जठ, जिला सांगली में आधारी/प्रमाणीकृत बीज उत्पादन के लिए केन्द्र प्रवर्तित योजना के अंतर्गत राज्य चारा उत्पादन फार्म को सुदृढ़ बनाने के बारे में 16 लाख रूपये की कुल लागत का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। अनुस्मारक के बावजूद राज्य सरकार से यह प्रस्ताव विहित प्रपत्र में प्रापत नहीं हुआ है।

(ग) तथा (घ) भारत सरकार को आधारी/प्रमाणीकृत बीजों के उत्पादन के लिए राज्य चारा उत्पादन फार्मो को सुदृढ़ बनाने के लिए हिमाचल प्रदेश, मध्यप्रदेश, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश, कर्नाटक, मणिपुर, हरियाणा, मिजोरम तथा पंजाब जैसे अन्य राज्यों से भी ऐसे ही प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

[हिन्दी]

खाद्यान्नों का लाना ले जाना

2207. मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी

श्री रमेश चेन्नित्तला

श्री जे0 चौक्का राव

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

(क) क्या कुछ राज्यों में खाद्यान्नों को एक राज्य से दूसरे राज्य में लाने -ले जाने पर लगा प्रतिबंध हटा लिया है;

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

(ग) कौन-कौन से राज्य खाद्यान्नों के स्वतंत्र रूप से लाने-ले जाने के विरूद्ध हैं;

(घ) खाद्यान्नों का स्वतंत्ररूप से लाना-ले जाना सुनिश्चित करने हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : (क) से (घ). केन्द्रीय सरकार की वर्तमान नीति के अनुसार, खाद्यान्नों (गेहूं, धान, लेवी मुक्त चावल, मोटे अनाजों और दालों) का अंतर-राज्यीय और अंत: राज्यीय संचलन करने के लिए समूचे देश को एकल खाद्य जोन माना जाता है। सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को समूचे देश को एकल जोन मानने की इस राष्ट्रीय नीति के बारे में 26.3.1993 को सूचित कर दिया गया था। उनसे अनुरोध किया गया था कि वे यह सुनिश्चित करें कि खाद्यान्नों के संचलन में कोई बाधा न आने पाए। उन्हें यह भी परामर्श दिया गया था कि वे आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 के अधीन भारत सरकार की पूर्व स्वीकृति प्राप्त करने के लिए उन्हें औपचारिक प्रस्ताव भेजकर प्रतिबंध लगाने वाले ऐसे सभी सांविधिक प्रावधानों को समाप्त कर दें जो खाद्यान्नों का अंतर-राज्जीय और अंत:राज्जीय संचलन करने में बाधक होते हैं। इसके प्रत्युत्तर में आन्ध्र प्रदेश, उड़ीसा, तमिलनाडु, पश्चिम बंगाल की सरकारों और पांडिचेरी के संघ राज्य क्षेत्र के प्रशासन को छोड़कर सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने सूचित किया है कि उन्होंने खाद्यान्नों के संचलन पर लगाए गए सभी प्रतिबंधों को हटा लिया है। इन राज्यों से पुन: अनुरोध किया जा रहा है कि वे देश भर में खाद्यान्नों का मुक्त संचलन करने की राष्ट्रीय नीति का अनुकरण करने की दृष्टि से खाद्यान्नों के संचलन पर लगाए गए प्रतिबंध को हटा दें।

[अनुवाद]

कृषि उत्पादों का निर्यात

2208. श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि निर्यात संवर्धन के लिए कौन-कौन से कृषि उत्पादों की पहचान कर ली गयी है और आठवीं योजनावधि के दौरान उत्पाद वार किये गए आकलन का ब्यौरा क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : आठवीं योजना अवधि के दौरान निर्यात के लिए अभिज्ञात कृषि जिन्सों तथा जिन्स-वार निर्यात के अनुमान संलग्न विवरण दिए गये हैं।

विवरण

आठवीं योजनावधि के दौरान कृषि जिन्सों का निर्यात

क्रम सं.	जिन्स/समूह	कुल (करोड़ रूपये में)
	कृषि तथा उसके समवर्गी उत्पाद	50235
1.	चाय	6224
2.	कॉफी	1646
3.	तम्बाकू तैयार किया गया और बिना तैयार किया गया	2099
4.	ऑयल केक	5437
5.	मसाले	2074
6.	काजू गिरी	4410
7.	कच्चा कपास	1600
8.	चावल	4831
9.	समुद्री उत्पाद	8863
10.	मांस तथा मांस निर्मित पदार्थ	1503
11.	विविध संसाधित खाद्य (संसाधित फल तथा रस सहित)	2654
12.	फल तथा सब्जियां	2373
13.	चीनी तथा मोलासेस	2861
14.	अवर्गीकृत	3660

[हिन्दी]

भारतीय खाद्य निगम के गोदाम

2209. श्री धर्मण्णा मॉडय्या सादुल : क्या **खाद्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या होटगी रेलवे स्टेशन के निकट भारतीय खाद्य निगम का कोई गोदाम है;

(ख) यदि हां, तो पहले शोलापुर स्टेशन पर माल उतारने तथा बाद में इसे ट्रकों पर होटगी गोदाम तक ले जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार का इस फिजूल खर्च को रोकने खर्च को रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राज्य) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[अनुवाद]

कोरापुट में भुखमरी

2210. श्री जार्ज फर्नान्डीज

श्री परसराम भारद्वाज

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

(क) क्या सर्वेक्षण से यह पता चला है कि कोरापुट की 97 प्रतिशत आबादी तथा कालाहांडी की 77 प्रतिशत आबादी भुखमरी से पीड़ित है;

(ख) यदि हां, तो क्या कालाहांडी और इसके आस पास के जिले बोलंगीर तथा कोरापुट भुखमरी के पर्याय बन गए हैं; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) सरकार को जानकारी में ऐसा कोई सर्वेक्षण नहीं है। तथापि, सरकार उड़ीसा के कोरापुट, कालाहांडी और बोलांगीर क्षेत्र में मुख्यतया भूमि को कम उत्पादकता और मानसून की विषम स्थितियों के कारण प्रभावी स्थानिक निर्धनता की दशाओं से अवगत है। उड़ीसा सरकार ने अनुमान लगाया है कि इन क्षेत्रों में 90 प्रतिशत परिवार गरीबी रेखा से नीचे है।

कृषि आर्थिक अनुसंधान केन्द्र

2211. श्री मनोरंजन भक्त : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कृषि आर्थिक अनुसंधान केन्द्र सुचारू रूप से कार्य कर रहा है; और

(ख) यदि नहीं, तो इस केन्द्र के सुचारू रूप से कार्यकरण हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत भारतीय कृषि सांख्यिकी अनुसंधान संस्थान परिसर, नई दिल्ली में राष्ट्रीय कृषि अर्थशास्त्र तथा नीति अनुसंधान केन्द्र सरलतापूर्वक कार्य कर रहा है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

अंगूर की खेती

2212. श्री महेन्द्र कुमार सिंह ठाकुर : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में, विशेष कर मध्य प्रदेश में अंगूर की खेती करने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण कराया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ कौन-कौन से क्षेत्रों की पहचान की गई है; और

(ग) कृषकों को अंगूर की खेती करने हेतु प्रोत्साहित करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं अथवा उठाने का प्रस्ताव है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता

(ग) मध्य प्रदेश राज्य सरकार द्वारा अंगूर की बेल लगाने के लिए नाबार्ड की शर्तों के अनुसार बैंक ऋण पर पच्चीस प्रतिशत की सब्सीडी दी जा रही है।

[अनुवाद]

निम्नीकृत वनों का पुनरूद्धार

2213. श्री संदीपान भगवान :

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :

श्री सनत कुमार मंडल :

क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 1994-95 के दौरान निम्नीकृत वनों के पुनरूद्धार के लिए केन्द्रीय क्षेत्र/केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं का राज्यवार ब्यौरा क्या है और इसके भौतिक लक्ष्य क्या हैं तथा वित्तीय आबंटन कितना है?

पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : वनीकरण और वृक्षारोपण, जिसमें अवक्रमित वनों का पुनरूत्पादन भी शामिल है, के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा चलाई जा रही केन्द्रीय क्षेत्र/केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं की सूची संलग्न विवरण में दी गई हैं

20 सूत्री कार्यक्रम के अंतर्गत वनीकरण और वृक्षारोपण कार्यकलापों, जिनमें अवक्रमित वनों का पुनरूत्पादन भी शामिल है, के राज्यवार लक्ष्य केन्द्र और राज्य योजनाओं की योजना धनराशि के आबंटन को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किए जाते हैं। वर्ष 1994-95 के लिए इन्हे अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

वनीकरण और वृक्षारोपण जिसमें अवक्रमित वनों का पुनरूत्पादन भी शामिल हैं, के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा चलाई जा रही केन्द्रीय क्षेत्र/केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं की सूची।

विवरण

1. समेकित वनीकरण और पारिस्थितिकीय विकास परियोजना स्कीम।

2. ईधन लकड़ी और चारा परियोजना स्कीम।

3. औषधीय पौधों सहित लघुवनोपज प्रदान करने वाले वृक्षों के रोपण की स्कीम।

4. हवाई बीजारोपण स्कीम।

5. अनुदान सहायता स्कीम।

6. टाइगर रिजर्व स्कीम सहित राष्ट्रीय उद्यानों व वन्यजीव अभयारण्यों के आस-पास पारिस्थितिकीय विकास।

7. वनोपज की हिस्सेदारी के आधार पर अवक्रमित वनों के पुनरूत्पादन में अनुसूचित जन जातियों और ग्रामीण निधनों को शामिल करने की स्कीम।

हावड़ा में ई.एम.यू. कारशेड

2214. प्रो. सुशांत चक्रवर्ती : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि हावड़ा स्थित ई.एम.यू. कारशेड संतोषजनक नहीं है;

(ख) क्या ई.एम.यू. सेवाएं वर्षा के फलस्वरूप पानी जमा होने के कारण अस्त-व्यस्त हो गई थी;

(ग) यदि हां, तो क्या नए कारशेड के निर्माण हेतु कोई कदम उठाए जा रहे हैं

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

(ड.) यदि नहीं, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) हवड़ा स्थित ई. एम. यू. कार. शेड़ में सभी आवश्यक सुविधायें उलब्ध है.

(ख) भारी वर्षा के कारण पानी जमा हो जाने और नगर पालिका की जल निकास प्रणाली खराब हो जाने की वजह से कुछ अवसरों पर थोड़े समय के लिए सेवाओं में व्यवधान पड़ा था.

(ग) और (घ) बेड़े में वृद्धि हो जाने के कारण अतिरिक्त ई. एम. यू. रेकों के अनुरक्षण के लिए बंडेल में एक अन्य कार शेड़ का निर्माण किया जा रहा है।

(ड.) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

डेरी विकास

2215. श्री गया प्रसाद कोरी : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन-किन राज्यों ने अपने यहां दुग्ध प्रसंस्करण संयंत्रों की स्थापना करने तथा डेरियों का विकास करने के लिए राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड से अनुमति एवं वित्तीय सहायता मांगी है;

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

(ग) क्या इन संयंत्रों में दुग्ध-चूर्ण और अन्य दुग्धोत्पादों के उत्पादन का प्रस्ताव है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (ग). आपरेशन फ्लड के अंतर्गत प्रसंस्करण संयंत्रों की स्थापना हेतु राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के विचाराधीन प्रस्तावों तथा दुग्ध चूर्ण उत्पादन की संस्थापित शाखाओं का एक विवरण संलग्न है।

विवरण

डेरी संयंत्र तथा उत्पाद निर्माण सुविधाओं के वित्त पोषण के लिए विद्यमान प्रस्तावों का विवरण

(दुग्ध प्रसंस्करण संयंत्र)

राज्य	मिल्कशेड	अवस्थिति	क्षमता द्रव दुग्ध (लाख लीटर प्रतिदिन)	पाऊडर संयंत्र (हजार प्रति दिन)	प्रस्तावित निवेश (लाख रूपये)
1	2	3	4	5	6
हिमाचल प्रदेश	उना-कांगड़ा	डगवार	10	-	50.19
पंजाब	अमृतसर	वरका	60 से 300	5 से 30	3342.83
	लुधियाना	-	-	-	-
उत्तर प्रदेश	उत्तर प्रदेश का संपूर्ण ऑपरेशन फ्लड क्षेत्र	लखनऊ	300	30	4738.56
उड़ीसा	उड़ीसा का संपूर्ण	भूवनेश्वर	75 से 100	-	73.70
	ऑपरेशन फ्लड क्षेत्र	सम्बलपुर	10से30	59.06	
मध्यप्रदेश	भोपाल	भोपाल	150 से 180	-	65.42

1	2	3	4	5	6
महाराष्ट्र	भन्डारा	सिन्धपुर	20	-	51.56
	अकलुज	अकलुज	100 से 200	10	1310.07
	शोलापुर	टेम्भुरनी	75	-	51.00
	सतारा	सतारा	100 से 150	10	879.67
	जालना	जालना	20	-	55.68
	बुलठाणा	-	-	-	-
	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर	20 से 50	-	135.03
तमिलनाडु	डिन्डीगुल-अन्ना	डिन्डीगुल	25	-	252.63
	तंजौर	तंजौर	26 से 50	-	52.87
कर्नाटक	कोलार	कोलर	-	-	302.00
		कोलार	-	30	

[अनुवाद]

सूर्यमुखी/सोयाबीन की खेती

2216. श्री के. प्रधानी : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उड़ीसा में सूर्यमुखी और सोयाबीन की खेती शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार मिट्टी का परीक्षण और जलवायु की स्थिति का अध्ययन करने की प्रक्रिया में राज्य के कृषि विश्वविद्यालयों को सम्मिलित करने का है; और

(ग) यदि नहीं तो इस मामले में क्या कदम उठाये जाने का विचार है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां। बशर्ते राज्य सरकार उस सीमा तक प्रस्ताव भेजती है।

(ख) और (ग) जी, हां। किस्म तथा उत्पादन तकनोलॉजी के संबंध में राज्य कृषि विश्वविद्यालय तकनीकी समर्थन देगा।

कृषि क्षेत्र को राजसहायता

2217. प्रो. एम. कामसन : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 1993-94 के दौरान विद्युत और सिंचाई क्षेत्र को छोड़कर कृषि क्षेत्र को राज सहायता प्रदान की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार 1994-95 के दौरान सिंचाई और विद्युत को शामिल करते हुये इस राजसहायता का बढ़ाने का है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ख) जी, हां। व्यय बजट 1994-95 के अनुसार 1993-94 के दौरान 440 करोड़ रूपये की उर्वरक राजसहायता का प्रावधान किया गया है।

(ग) और (घ) वर्ष 1994-95 के दौरान राजसहायता का ब्यौरा इस प्रकार है:- उर्वरक (बजट अनुमान) 4000/- करोड़ रूपये।

1994-95 के बजट में सिंचाई और बिजली के लिए राजसहायता का उल्लेख नहीं है।

[हिन्दी]

समुद्र में मछली पकड़ना

2219. श्रीमती सरोज दुबे : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार समुद्र में मछली पकड़ने के लिए मछुआरों को प्रोत्साहित करने की कोई योजना बनाने का है;

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

(ग) गत एक वर्ष के दौरान कितने टन समुद्री मछलियों का निर्यात किया गया है और इससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जी हां। समुद्र से मछली पकड़ने वाले मछुआरों के हितार्थ सरकार ने देश में कार्यान्वयन हेतु केन्द्र द्वारा प्रवर्तित, निम्नलिखित योजनाओं का निरूपण किया है:-

-मछुआरों द्वारा प्रयोग में लाई जा रही पारंपरिक नौकाओं का मोटरीकरण करना ताकि ये समुद्र में सुगमतापूर्वक विस्तृत क्षेत्र में मछली पकड़ सकें।

-कीमती लकड़ी से बनी नौकाओं और बेडों के स्थान पर, भविष्य में, प्लाइवुड से बनी नावों का प्रयोग शुरू करना।

-तट से दूर उपलब्ध समुद्री संसाधनों जैसे ट्यूना, शार्क आदि, जिनका दोहन अभी समुचित रूप से नहीं हो पा रहा है, के दोहन के लिए मध्यम नौकाओं का प्रयोग शुरू करना।

-20 मीटर से कम लंबाई वाली छोटी यंत्रीकृत नौकाओं में प्रयुक्त होने वाले हाई स्पीड डीजल पर लगने वाले केन्द्रीय उत्पाद शुल्क की प्रतिपूर्ति करना।

-समुद्री मत्स्य विनियमन अधिनियम का प्रवर्तन जिसके तहत पारंपरिक मछुआरों के लिए मछली पकड़ने

का क्षेत्र आरक्षित कर दिया जाता है।

(ग) वर्ष 1992-93 के दौरान 2,08,602 मीटरी टन समुद्री उत्पादों के निर्यात से 1767.43 करोड़ रूपये के समतुल्य विदेशी मुद्रा अर्जित की गई।

[अनुवाद]

मेट्रो रेलवे के कार्य को पूरा करना

2220. श्री अ ल दत्त : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि .

(क) क्या कलकत्ता में मेट्रो रेलवे की पूरी लाइन का कार्य 1995 तक पूरा हो जायेगा;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी नहीं। इसे 1995 के अंत तक पूरा कर दिया जायेगा।

(ख) गिरीश पार्क से सैंट्रल स्टेशन के सिवाय अन्य सभी खंडों को 1994 में खोल दिया जायेगा।

(ग) पिछले वर्षो में पर्याप्त धन की अनुपलब्धता और पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा भूमि की व्यवस्था करने में विलम्ब के कारण, अभी 6 भूखंडों को सौंपा जाना बाकी है। इस वर्ष अपेक्षित धन आवंटित कर दिया जायेगा।

कलकत्ता में मेट्रो रेल

2221. श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1993-94 के लिए कलकत्ता के मेट्रो रेल के कार्य को गति प्रदान करने के लिए सम्बंधित प्राधिकारियों को बजट आबंटन की राशि दी जा रही है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : (क) जी हां।

(ख) 1993.94 के लिए 125 करोड़ रूपये के बजटीय आबंटन को अब बढ़ाकर 150 करोड़ रूपये कर दिया गया है।

प्रतिभा पलायन

2222. श्री चित्त बसु : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत से प्रतिभा पलायन निरन्तर जारी है;

(ख) यदि हां, तो प्रतिवर्ष कितनी प्रतिभा का पलायन हो रहा है; और

(ग) इसे कम करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग और संस्कृति विभाग) में उप मंत्री (कुमारी शैलजा) : (क) से (ग). कुछ भारतीय वैज्ञानिक, इंजीनियर, चिकित्सा स्नातक उच्च अध्ययन विदेशों में कार्य करने के लिए दूसरे देशों में जाते हैं और उनमें से कुछ की वहीं रह जाने की प्रवृत्ति है। किन्तु इस प्रकार के प्रवासों (माइग्रेशनों) का रिकार्ड रखना संभव नहीं है। इस प्रकार के कार्मिकों को स्वदेश वापस आकृष्ट करने के लिए सरकार ने कदम उठाएं है जिसमें विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी परिव्ययों में बढ़ोतरी, नए वैज्ञानिक विभागों/संगठनों का सृजन, विज्ञान और प्रौद्योगिकी संस्थाओं की बढ़ी हुई प्रशासनिक और वित्तीय शक्तियों का प्रत्यायोजन, वैज्ञानिक पूल के अंतर्गत वैज्ञानिक और प्रौद्योगिकीविदों का अस्थायी नियोजन, आदि शामिल हैं।

जलग्रहण क्षेत्र का विकास

2223. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने 1992-93 और 1993-94 के दौरान जलग्रहण क्षेत्र के विकास हेतु केन्द्रीय सरकार से सहायता मांगी है;

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

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्यमंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) केरल राज्य के कुंदा के आवाह क्षेत्र को शामिल करते हुए नदी घाटी परियोजना के आवाह क्षेत्र में मृदा संरक्षण की एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना कार्यान्वित की जा रही है। 1992-93 के दौरान केन्द्रीय सहायता के रूप में 160.0 लाख रूपये की धनराशि निर्मुक्त की गई थी, और 1993-94 के लिए 188 लाख रूपये के कार्यक्रम को मंजूरी दी गई है।

नदी घाटी परियोजनाएं

2224. श्री शरत् पटनायक : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में नदी घाटी परियोजनाएं लागू करने तथा बाढ़ प्रवण नदियों के किनारे पेड़ लगाने में स्वयंसेवी संगठनों को शामिल करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) से (ग) जी, हां। 18 राज्यों के 37 आवाह क्षेत्रों में नदी घाटी परियोजनाओं के आवाह क्षेत्रों में मृदा संरक्षण तथा बाढ़ प्रवा नदियों के आवाह क्षेत्रों में समेकित पनधारा प्रबन्ध नामक दो केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं। देश के विभिन्न भागों में कार्यरत गैर-सरकारी संगठनों के साथ विचार विमर्श के पश्चात इन कार्यक्रमों में जन सहभागिता और स्वैच्छिक संगठनों को शामिल करने के लिए एक समझौता ज्ञापन तैयार किया गया है। इसे सभी सम्बन्धित राज्यों को उनके विचारार्थ और कार्यान्वयन के लिये भेजा गया था।

[हिन्दी]

जल परीक्षण प्रयोगशाला

2225. श्री शिवराज सिंह चौहान : क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार का मध्य प्रदेश सरकार से राज्य के प्रत्येक जिले में जल परीक्षण प्रयोगशाला खोलने हेतु स्वीकृति के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में स्वीकृति कब तक प्रदान की जायेगी?

पर्यावरण ओर वन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री कमल नाथ) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

लौंग के भाव

2226. श्री पी.सी. थामस : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घरेलू बाजार में लौंग के भाव में भारी गिरावट आई है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार लौंग की तस्करी रोकने के लिए आयात नीति की समीक्षा करने का है;

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

(ड.) लौंग के उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) तथा (ख) जी हां। हाल ही के महीनों में लौंग के मूल्य बहुत ही कम हो गये हैं। इस कमी का मुख्य कारण एक तरफ उत्पादन में पर्याप्त वृद्धि और दूसरी तरफ बढ़े हु ायात की वजह से सृजित इस जिंस की मांग तथा आपूर्ति के बीच असन्तुलन है। विश्व बाजार में क़म मूल्यों के कारण भी घरेलू मूल्यों पर अवमन्दक असर हुआ था।

(ग) तथा (घ) सरकार ने लौंग को "निषिद्ध सूची" में शामिल करके इस मद के आयात पर प्रतिबंध लगा दिया है और आयात के मूल्य के दोगुने मूल्य को निर्यात बाध्यता के अधीन लाइसेंस पर आयात की अनुमति दी है। सामान्य रूप से मसालों और विशेष रूप से लौंग की तस्करी पर रोक लगाने के लिए सरकार ने अपने तस्करी विरोधी क्रियाकलाप तेज कर दिये हैं।

(ड.) भारत में लौंग उत्पादन की गति तेज करने के लिए सरकार विकासात्मक कार्यक्रम चलाती रही है। इनमें (1) गुणवत्ता वाली रोपण-सामग्री का उत्पादन व वितरण और (2) वृक्ष-जातीय मसालों के प्रदर्शित प्लाटों की स्थापना शामिल हैं।

कीटनाशक विषाक्तता से मौतें

2227. डा. रवि मल्लू : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिकांश राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों ने अपने विद्यमान स्टाक को जो कीटनाशक विषाक्तता की रिपोर्ट न लेने अथवा कम रिपोर्ट होने के बावजूद पहले से ही काम के बोझ से दबा हुआ था, अब भारी संख्या में कीटनाशक विषाक्तता की रिपोर्ट संबंधी कार्य का दायित्व सौंप दिया है;

(ख) क्या ऐसे मामलों की संख्या बहुत अधिक अधिसूचित है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में राज्य-वार कितनी कीटनाशक विषाक्तता से मौतों की रिपोर्टें मिली हैं;

(घ) क्या रिपोर्ट किये गये मामलों को आत्महत्या या हवा, पानी और भोजन से प्राप्त कीटनाशक से दुर्घटनात्मक मौतों के आधार पर वर्गीकृत किया गया है;

(ड.) क्या कोई कानूनी कार्यवाही आरम्भ की गई है या चेतावनियां जारी की गई है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) कीटनाशक दवा अधिनियम 1968 की धारा 26 के अंतर्गत राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को अपनी जानकारी में आने वाली कीटनाशक दवा संबंधी विषाक्तता की सभी घटनाओं को एकत्रित करने के लिए कार्मिकों को अधिसूचित करना होता है। तथापि, यह सम्भव है कि इन घटनाओं की वास्तविक संख्या अधिसूचित संख्या से इस तत्य के कारण अधिक हो कि कीटनाशक विषाक्तता की कुछ घटनाएं अधिसूचित कार्मिकों की जानकारी में नहीं आती है और यह कि कुछ राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों ने ऐसी घटनाओं की रिपोर्ट देने के लिए अभी तक कार्मिकों को अधिसूचित नहीं किया है।

(ग) विवरण संलग्न है।

(घ) जिन घटनाओं की रिपोर्ट मिली है, उनकों आत्मघाती दुर्घटनावश आदि के आधार पर वर्गीकृत किया जाता है, लेकिन वायु, जल, खाद्य से कीटनाशक के कारण नहीं।

(ड.) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान कीटनाशक विषाक्तता से मृत्यु के मामलों (राज्यवार) का विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	1990-91	1991-91	1992--93
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	76	58	316

1	2	3	4	5
2.	अरूणाचल प्रदेश	शून्य	शून्य	शून्य
3.	असम	शून्य	शून्य	शून्य
4.	बिहार	शून्य	शून्य	शून्य
5.	उड़ीसा	17	125	102
6.	हरियाणा	76	70	73
7.	हिमाचल प्रदेश	4	रिपोर्ट नहीं की गई	रिपोर्ट नहीं की गई
8.	जम्मू व कश्मीर	शून्य	शून्य	शून्य
9.	कर्नाटक	23	शून्य	शून्य
10	केरल	528	117	157
11.	मध्य प्रदेश	1249	शून्य	शून्य
12.	मणिपुर	शून्य	शून्य	रिपोर्ट नहीं की गई
13.	महाराष्ट्र	269	323	237
14.	मेघालय	शून्य	शून्य	शून्य
15.	मिजोरम	शून्य	शून्य	शून्य
16.	नागालैंड	शून्य	शून्य	शून्य
17.	उड़ीसा	शून्य	शून्य	शून्य
18.	पंजाब	रिपोर्ट नहीं की गई	70	165
19.	राजस्थान	294	39	255
20.	सिक्किम	शून्य	शून्य	शून्य
21.	तमिलनाडु	रिपोर्ट नहीं की गई	69	20
22.	त्रिपुरा	रिपोर्ट नहीं की गई	5	शून्य

1	2	3	4	5
23.	उत्तर प्रदेश	33	1	शून्य
24.	पश्चिम बंगाल	रिपोर्ट नही की गई	रिपोर्ट नही की गई	रिपोर्ट नहीं की गई
25.	अन्दमान व निकोबार	शून्य	1	शून्य
26.	चण्डीगढ़	रिपोर्ट नहीं की गई	रिपोर्ट नही की गई	रिपोर्ट नहीं की गई
27.	दादर व नगर हवेली	शून्य	शून्य	शून्य
28.	दमन एवं दीव	शून्य	रिपोर्ट नहीं की गई	शून्य
29.	दिल्ली	शून्य	41	रिपोर्ट नहीं की गई
30.	लक्षद्वीप	शून्य	शून्य	शून्य
31.	पाण्डिचेरी	61	5	72
32.	गोवा	शून्य	शून्य	शून्य

अभ्युक्तिया - राज्य प्राधिकरणों द्वारा या तो अंचलीय सम्मेलनों में प्रस्तुत की गई जानकारी या भारत सरकार, कृषि मंत्रालय, कृषि तथा सहकारिता विभाग, पौध रक्षण, संगरोध व संचयन निदेशालय, फरीदाबाद को प्रस्तुत किये गये आंकड़ो के आधार पर ये आंकड़े संकलित किये गये हैं।

* विषक्तता से मृत्यु और जीवित बच जाने के मामलों की संख्या।

[अनुवाद]

12.00 मध्याह्न

अध्यक्ष महोदय: मैं समझता हूं कि कल हमने यह निर्णय किया था कि माननीय प्रधान मंत्री जी प्रश्नकाल के तत्काल बाद इस वाद-विवाद का उत्तर देंगे। यदि आपके पास कोई ऐसा काम है जो कार्यसूची में नही दिया गया है तो हम उसे अब से थोड़ी देर बाद ले सकते हैं।

श्री शोभना ईश्वार राम वाड्डे (विजयवाड़ा): अध्यक्ष महोदय हजारों कालेज प्राध्यापक .....

अध्यक्ष महोदय: हम इसे बाद में लेंगे।

श्री लोकनाथ चौधरी (जगतसिंह पुर): चुंकि माननीय प्रधान मंत्री जी आज बोलने वाले हैं और आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस भी है और जैसा कि हम सभी ज़ानते हैं कि इस देश में महिलाओं पर अत्याचार बढ़ रहे हैं, बेहतर होता कि ....

अध्यक्ष महोदय: मैं विश्वास के साथ कहता हूँ कि आपको यह बात अपने भाषण में कहनी चाहिए थी।

श्री लोकनाथ चौधरी: मैंने यह बात नहीं उठाई। एक दम्पति पर अत्याचार की बात कल समाचार पत्र में प्रकाशित हुई हैं।

अध्यक्ष महोदय: यह दूरदर्शन पर नहीं दिखाया जाएगा। मैं दूरदर्शन से संबंधित लोगों को इसे रिकार्ड न करने के लिए कह रहा हूँ।

श्री लोक नाथ चौधरी: उन्हें रिकार्ड मत करने दीजिए। लेकिन मैं अपने माननीय प्रधान मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस पर इस सदन में महिलाओं को कुछ संदेश दें और उन्हें इस सभा के सदस्यों की और से बधाई दें।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। धन्यवाद।

अब माननीय प्रधान मंत्री जी बोलेंगें।

12.02 मध्य0

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव - जारी

प्रधान मंत्री (श्री पी०वी० नरसिंह राव): अध्यक्ष महोदय, मैं उन माननीय सदस्यों का आभारी हूं जिन्होंने इस वाद-विवाद में भाग लिया और हमें अपनी टिप्पणियों, सुझावों तथा आलोचनाओं से अवगत कराया।

महोदय, यदि हम राष्ट्रपति महोदय ने पिछले तीन अभिभाषणों पर गौर करें तो हम उनमें वर्ष दर वर्ष परिवर्तन देख सकते हैं। राष्ट्रपति के प्रत्येक अभिभाषण में देश में तत्कालीन विद्यमान परिस्थितियों का चित्रण है ।

1992 में राष्ट्रपति महोदय ने अपना अभिभाषण ही आर्थिक सुधारों के मसले से शुरू किया था। क्योंकि यह मसला राष्ट्र की कार्यसूची में सर्वोपरि था। 1993 में ध्यान इस बात पर केन्द्रित था कि कैसे भारत

एक राष्ट्र रह भी पाएगा और क्या इसका धर्मनिरपेक्ष स्वरुप बना रह पाएगा।

इस वर्ष राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में आशावाद को संदेश दिया है । इस आशावाद को उन्होंने हमारे आर्थिक विकास की गति बढ़ाने वाले कारक के रुप में प्रतिपादित किया है जिसे जनता ने सुधारों के पक्ष में और साम्प्रदायिक ताकतों के विरूद्ध आपने सुस्पस्ट फैसले से मजबूत किया हैं

यह पिछले तीन वर्षो की स्पष्ट और तुलनात्मक तस्वीर है, जबकि राष्ट्रपति महोदय ने हमें संबोधित किया था। आज हमारे पास यह आशावाद का संदेश है और हमें इसी आशावाद को और भी सुदृढ़ करना है क्योंकि इस आशावाद को सुदृढ़ करने के लिए स्थिति पूर्णायता परिपक्व और अनुकूल है।

तथापि, मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए कुछ पहलुओं की चर्चा करूंगा हालांकि मेरा यह मानना है कि पूरे वाद-विवाद को ध्यान में रखते हुए जो कुछ मुझसे अपेक्षित है वह एक संक्षेप उत्तर है और मैं इसके विस्तार में भी नही जाऊँगा क्योंकि राष्ट्रपति महोदय के अभिभाषण में जो कुछ भी कहा गया है वह अपने आप में परिपूर्ण है और उन्होंने जो कुछ भी कहा है, किसी को भी उसमें कुछ और जोड़ने की जरूरत नहीं है।

आंतरिक सुरक्षा, देश में कानून और व्यवस्था जैसे कुछ मुद्दे उठाए गए हैं।

मैं अपनी बात इन्ही से शुरू करूँगा और उन्हें आर्थिक मुद्दों पर जाने से पहले समाप्त कर दूँगा।

महोदय, रामजन्मभूमि- बाबरी मस्जिद का मुद्दा वास्तव में न्यायालय में है। इस संबंध में शुरू से ही अनेक पक्षों ने आपत्तियां उठाई हैं कि इस मामले को एक अनुच्छेद विशेष के तहत न्यायालय को सौंपा जाना चाहिए न कि दुसरे अनुच्छेद के अंतर्गत अब यह सब बातें पुरानी हो चुकी हैं। आज यह मामला उच्चतम न्यायालय में है और सुनवाई चल रही है। मैं सभा से और माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूँ कि इस प्रश्न से वास्तव में और अधिक समय तक उत्तेजित होने की आवश्यकता नहीं है। क्योंकि उच्चतम न्यायालय द्वारा एक बार अपनी राय दिए जाने के बाद, जैसा कि राष्ट्रपति महोदय ने भी कहा है, उच्चतम न्यायालय की राय के आधार पर कार्रवाई शुरू की जाएगी या उच्चतम न्यायालय द्वारा दी गई राय के परिप्रेक्ष्य में कार्यवाई शुरू की जाएगी। जो कानूनी एवं अन्य प्रकार की कार्यवाहियों का उल्लेख किया जा सकती थी, वह किया जा चुका है लेकिन अब हम ऐसी स्थिति में हैं जब यथाशीघ्र कार्रवाई की जा सकती है अतः हमें वास्तव में उच्चत्तम न्यायालय की राय के लिए तैयार रहना चाहिए जिसके यथाशीघ्र प्राप्त होने की संभावना है, और यह सुनिश्चित करना है कि उस पर कार्यवाई हो, हम उस संबंध में भी फिर से सभा में आएंगे, माननीय सदस्यों की राय जानेंगे और यह सहमति बनाएंगे कि क्या कार्रवाई की जए और कैसे की जाए। अतः हम आज ऐसी स्थिति में है और में एक बार फिर सभा से अनुरोध करता हूं कि वह इस बात को समझे और इसे ऐसी मौजूदा स्थिति समझे जहां से हमें और आगे बढना है

महोदय, कश्मीर के बारे में दो या तीन जटिलताएं हैं जिन्हें सुलझाने की आवश्यकता है। पहली स्पष्ट बात और तथा जो हम जानते हैं, वह यह है कि पाकिस्तान घाटी में अविच्छिन रुप से एक लगातार आतंकवाद फैलाने के लिए घुमपैठ करवा रहा है। हम इससे बहुत धैर्य और दृढ़ता से एक साथ निपट रहे हैं, जहां दृढ़ता की जरूरत है वहां दृढ़ता से काम लिया जा रहा है, लेकिन जहां धैर्य बेहत्तर हो सकता है हमने धैर्य का भी परिचय

दिया है जैसा कि हजरतबल मामले से स्पष्ट है। बहुत से मोर्चों पर इसका सामना करना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि नवीनतम उपाय जो हमने सोचा है वह यह है कि जो कुछ भी वहां पर किया जा रहा है वह तो किया ही जा रहा है लेकिन उसके अलावा राज्य में विकास के प्रयासों को भी और तेज करना है। मैं इस संबंध और ब्यौरे सहित किसी और अवसर पर सदन को बताउंगा लेकिन इस वक्त इस संबंध में यही कहा जा सकता है कि विकास के मोर्चे पर ध्यान केंद्रित करना होगा। हम वहां पर विकास के बहुत से काम कर रहे हैं, लेकिन उसमें तेजी लाने और एकाग्रचित से ध्यान देने की आवश्यकता है। लोगों को इसमें शामिल करने के पहलू पर गौर किया जा रहा है। बेहत्तर समन्वय के पहलू पर गौर कर लिया गया है और मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता है कि आज समन्वय कुछ माह पूर्व के समन्वय से बहुत अधिक बेहत्तर और कारगर है।

महोदय हमारी पाकिस्तान के साथ एक समस्या है। वह समस्या यह है कि उनकी एक मजबुरी है, एक आंतरिक मजबूरी है कि उन्हें कश्मीर के प्रश्न पर तथा मानवाधिकार के प्रश्न को बार - बार दोहराना पड़ रहा है। क्योंकि यह उसकी मजबुरी है। कोई भी व्यक्ति इस बात को नहीं समझ पा रहा है कि सभी देशों में से पाकिस्तान भी मानवाधिकारों का हिमायती कैसे हो गया है जबकि मानवाधिकारों के क्षेत्र में हमारी सभी परंपराओं, हमारे कानूनों और हमारे इतिहास को कठघरे में खड़ा किया रहा है।

यह बात बिल्कुल भी समझ में आने वाली नहीं है। लेकिन ऐसा हो रहा है। हमें इसका सामना करना पड़ रहा है। हमारे पास छिपाने के लिए कुछ भी नही है। हमारा रिकार्ड साफ है। जहां कहीं उल्लंघन हो रहा है, राष्ट्रपति महोदय ने स्पष्ट रुप से कह दिया है कि हम कार्रवाई करेंगे। यह कहना सरासर गलत है कि केवल हम ही मानवाधिकारों का हमेशा उल्लंघन करते रहे हैं, इसमें कोई तथ्य नहीं है। हम इस बात का खन्डन करते हैं और हम यह कहना चाहते हैं कि हम पाकिस्तान की और आतंकवादियों की दोनों की ही चुनौतियों का मुकाबला करके कश्मीर समस्या का हल कर लेंगे। आतंकवादी यदि नागरिकों को मारते रहेगें, तो उनके मानवाधिकार भी परम पावन नहीं रह पायेंगे। देश की क्षेत्रीय अखन्डता को सुरक्षित रखने के लिए आंतकवाद को समाप्त करने के लिए दृढ़ता से काम लेना होगा और भारत सरकार तथा भारत के लोगों को इसे प्राप्त करने में कोई बाधा नहीं आएगी। हमारे पास छिपाने के लिए कुछ भी नहीं है। बहुत से लोग कश्मीर आ रहे हैं। वे अपनी सिफारिशें, अपने सुझाव और राय दे रहे हैं और हम लोगों का स्वागत करेंगे कि वे आएँ और कश्मीर को देखें। कुछ भी हो कश्मीर हमारा बेहतरीन पर्यटन क्षेत्र रहा है। पाकिस्तान ने जो कुछ भी किया है आज उसके कारण स्थिति इस हद तक बिगड़ गई है कि कश्मीर के लोगों को मुसीबतों का सामना करना पड़ रहा है। कश्मीर के लोगों की आय पर्यटन पर निर्भर थी। वह सब अब नहीं है। इस कठिनाई को समाप्त करना होगा और यह केवल तभी हो सकता है जब पाकिस्तान घाटी में आतंकवादियों को भेजना बंद कर दे।

हम दृढता पूर्वक यह देख रहे हैं कि यह कब समाप्त होगा।

अब, जेनेवा में जो कुछ हो रहा है, उसके बारे में कुछ कहा जा रहा है। महोदय, मानवाधिकार आयोग इस मामले से भिज्ञ है। जो कुछ भी वहां होने जा रहा है, मैं उसके बारे में कोई पूर्वानुमान नहीं लगाना चाहूँगा। लेकिन हमने अपने सभी मित्रों को विश्वास दिलाया है, विश्वास दिलाने का प्रयास किया है कि मानधिकारों के संबंध में भारत के विरूद्ध पाकिस्तान का प्रचार पूर्णतया अनुचित है। वास्तव में कोई भी पाकिस्तान से यह पुछ

सकता है कि कश्मीर के संबंध में उसका हस्तक्षेप करने का क्या अधिकार है सिवाय इसके कि वह एक आक्रांता है। यही असकी अभिज्ञात स्थिति है, इसके अतिरिक्त कुछ नहीं। हमें विश्व को अनेक बातें बतानी हैं, जिन्हें भुला दिया गया है। वास्तव में कश्मीर के संबंध में भारत के मूल मुद्दे को पीछे कर दिया गया है तथा मानवाधिकार जैसे छोटे मुद्दों को आगे लाया जा रहा है। समय आ गया है, जब हम समस्या की जड़ में जा सकते हैं और विश्व को बता सकते हैं कि वास्वत में कश्मीर समस्या क्या है और यदि वे न्याय करना चाहते हैं अथवा सही दृष्टिकोण अपनाना चहाते हैं तो उन्हें इस समस्या को किस रुप में देखना चाहिए।

अब ऐसा ही करने की आवश्यकता है। चूंकि हमने हमने इस सभा में सही ढंग से देश भक्ति में कार्य के रुप में सर्वसम्मति से एक संकल्प पारित कर लिया है, मैं संसद की दोनों सभाओं से यह चाहूँगा कि वे इस प्रश्न पर विस्तार पूर्वक चर्चा करें। हमारे अनेक सदस्य इसमें हिस्सा ले सकते हैं, उस पर अध्ययन कर सकते हैं और इस संकल्प को पारित करने के अतिरिक्त, विश्व को यह जानना चाहिए कि संसद कश्मीर समस्या के बारे में क्या राय रखती है। मैं समझता हूँ, यह बहुत आवश्यक है। जब मैं बाहर जाता हूँ, तो कश्मीर समस्या का वास्तविक आधार देखता हूँ जिसपर कि बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जा रहा है या जिसे जान-बुझकर छोड़ दिया गया है। बात कुछ भी हो, हमें उस पर ध्यान आकर्षित करना है। इस समय इस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

संसद के संकल्प में राष्ट्र के दृढ़निश्चय की पूर्ण झलक मिलती है। मुझे इसमें और कुछ नहीं कहना है सिवाए इसके कि सरकार संसद के आदेश का अक्षरशः पालन करेगी और यह भारत सरकार का संसद को दिया गया वचन है।

नये राज्यों की मांग के मुद्दे पर आते हुए, जिस पर कि कुछ समय से जोर दिया जा रहा है, मैं कहना चाहूँगा कि समय और स्थिति के अनुसार नये राज्य बनाना उचित नहीं है। वर्तमान ढांचे में ही हमें यह व्यवस्था करनी होगी कि राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों पर अधिक ध्यान दिया जाए। हमारे पास झारखंड़ विधेयक है। हम उससे संतुष्ट नहीं हैं। हमने इसमें कुछ संशोधन करने के लिए कहा है। मेरे विचार से हमें एक ऐसा हल निकालना होगा जिसके द्वारा उस पिछड़े किन्तु प्राकृतिक साधनों से सम्पन्न क्षेत्र को विकास में निवेश में तथा राज्य के सामान्य कार्यक्रमों में उचित हिस्सा मिल सके। हो सकता है ऐसा ही उत्तराखंड तथा अन्य क्षेत्रों के साथ भी हो जहां से ऐसी मांग की गई है। मेरा सविनय निवेदन है कि नए राज्यों के सृजन के लिए इन सब बातों पर विचार करने का यह सही समय नहीं है इससे अन्य बहुत से विवाद उत्पन्न हो जाएगें। पिछड़े क्षेत्रों की समस्याओं का हल ढूँढने के लिए हमें अपनी बुद्धिमता का विस्तार करना होगा।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चंद्र खन्डूरी (गढ़वाल) : पिछले कितने ही वर्षो से ऐसा नहीं हुआ हैं। आप केवल समस्या को टालना चाहते हैं।

श्री पी०वी० नरसिंह राव: मैं एक वक्तव्य दे रहा हूँ क्योंकि इसकी माँग की गई है, भाषण दिए गए हैं और प्रश्न उठाए गए हैं। इसलिए मेरा विचार है कि मुझे जबाब देना चाहिए। यही मैं कर रहा हूँ और मैं कहूँगा कि हमें नए राज्यों के गठन की समस्या का हल ढूँढना होगा तथा लगभग सभी राज्यों में विद्यमान असन्तुलन को दूर करना होगा, विशेषकर वे राज्य जो ऐतिहासिक परिस्थितियों के परिणामस्वरुप बने हैं। हम उन सब मुद्दो की तह में जा सकते हैं। उसी के अनुरुप कार्य किए गए है। परिषदें गठित की गई हैं। वे अच्छी तरह से कार्य कर रही

हैं और कोई कारण नहीं हैं कि हम उन कार्यो के प्रभावपूर्ण होने पर कोई शंका करें। यह एक बात हैं जिसे मैं सभा में बताना चाहूँगा।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में समस्यायें ज्यादा जटिल है। श्री जसवंत सिंह ने एक दिन पूछा कि आप दो वक्तवों के बीच कैसे सामंजस्य स्थापित करते हैं जहां राष्ट्रपति कहते हैं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में शान्ति है और जबकि वहां एक राज्य में राष्ट्रपति शासन लागू है। मैं समझता हूँ कि वे न केवल समाधानशील हैं बल्कि यही वास्तविक स्थिति है। आज, मेघालय के एक हिस्से में चुनाव हो रहे हैं। अन्य राज्य में दो जनजातियों के बीच संघर्ष चल रहा है। अब दोनो बातें हो रही हैं। लेकिन समग्र रुप से राष्ट्रपति ने जो कहा है, वह सही है। मणिपुर को छोड़कर, जहां राष्ट्रपति शासन लागू हो जाने के बाद स्थिति तेजी से सामान्य होती जा रही हैं, पूरा पूर्वोत्तर क्षेत्र शांत है। लेकिन पूर्वोत्तर क्षेत्र की अन्य समस्यायें बनी हुई है। इस समस्याओं के अंतर्गत विकास की समस्या है, दूरी की समस्या है तथा वहां पहुँचने की समस्या है। इंडियन एयरलाइंस ने भी पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए अपनी उड़ाने रद्द कर दी हैं कारणों का मुझे नही पता। अब हमने कुछ कठिनाई से उन्हें पुनः आरम्भ करवाया है। पूर्वोत्तर क्षेत्र भी समस्यायें वास्वत में कठिन है। मैं यही कहूँगा कि हम उन पर विशेष ध्यान दे रहे हैं। मुझे खुशी है कि एक राज्य जिसे इन चालीस वर्षो में एक बार भी प्रतिनिधित्व नहीं मिला अब उनका प्रतिनिधि मंत्रिपरिषद में राज्य मंत्री है। अन्य मंत्री भी समस्याओं पर ध्यान दे रहे हैं। लेकिन मैं समझता हूँ कि पूर्वोत्तर क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है जिस पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है क्योंकि इसके साथ एक अन्य समस्या जुडी हुई है कि यह तस्करी का अड्डा बन गया है, हथियारों के आदान-प्रदान का अड्डा बन गया है जिसका स्थानीय झगड़ो में उपयोग किया जाता है। इसलिए, यह केवल कानून तथा व्यवस्था का प्रश्न नहीं है। कुछ हद तक यह सामाजिक प्रश्न है। यह ऐसा प्रश्न है जिसका संबंध बड़ी मात्रा में धन से है और यह तीन देशों की सीमा है। कुछ क्षेत्र ऐसे है जहां चार देश मिलते हैं। इसलिए इस पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है और मुझे यह कहने में खुशी हो रही है कि हम इन समस्याओं के विभिन्न पहलुओं पर गौर करते हुए इन पर अधिक ध्यान दे रहे हैं। **[व्यवधान]**

कुमारी उमा भारती (खजुराहो): पूर्वोत्तर क्षेत्र में भूमपंत की समस्या के बारे में आपकी क्या राय है?

श्री पी०वी० नरसिंह राव: यह भी एक समस्या है। जो कुछ मैं कह रहा हूँ वह यह है कि सीमा क्षेत्र पर इतने अधिक रास्ते हैं कि उसके कारण भारत में कोई भी व्यक्ति अपराध कर सकता है और किसी अन्य देश में जा सकता है और वहां अपराध करके भारत में वापस आ सकता है। इसलिए सीमा क्षेत्र पर अनेक रास्तों का होना इसका मुख्य कारण है। एक समय था जब कुछ क्षेत्रों को संवेदनशील बनाए जाने के बारे में विचार किया गया था। लेकिन हम यह पूरे विश्वास के साथ नहीं कह सकते कि वह कार्य वैसा हो रहा है जैसा होना चाहिए था हमें उसकी जांच करनी है और हम उसकी जाँच कर भी रहे हैं।

अब, कुल मिलाकर देश में स्थिति इतनी स्थिर हो गई है कि देश के भीतर और देश के बाहर लोग हम पर विश्वास कर सकते हैं और हम आर्थिक क्रिया कलाप आगे बढ़ा सकते हैं। निवेश के लिए, अतिरिक्त निवेश के लिए अब कोई समस्या नही होगी और स्थिति स्थिर व शान्तिपूर्ण बनी रहेगी। यही उम्मीद बंधायी गयी है और इसलिए जो कुछ भी राष्ट्रपति जी ने कहा है, यह आशा का संदेश है। यही एक बात है जिससे आशावाद की सूचना मिली है।

आर्थिक नीति के संबंध में, अनेक बाते कही गई है। वास्तव में अनेक सुझाव है, तथा स्थानीय प्रकृति की अनेक माँगे हैं। मैं आपकी अनुमति से सभा की अनुमति से उन पर लिखित में जवाब देना चाहूँगा। मैं उन सब सदस्यों को लिखित में जवाब दूँगा जिन्होंने अपने निर्वाचन क्षेत्र, राज्य इत्यादि के बारे में कुछ कहा है क्योंकि हमें इन व्यक्तिगत मामलों के लिए सभा का समय नहीं लेना पड़ेगा लेकिन मैं केवल कुछ महत्वपूर्ण नीति संबंधी वक्तव्य दूँगा, नीतिगत मुद्दे उठाऊँगा।

देश में कैसी तस्वीर उभर रही है? एक ओर आधारभूत क्षेत्र में बड़े पैमाने पर परिव्यय, निवेश की प्राप्ति हो रही है। यह हो रहा है। यह सब जानते हैं। वे क्षेत्र जिन पर अतिरिक्त निवेश किया जा रहा है वे हैं ईधन, तेल-शोधक, बिजली खाद्य-प्रसंस्करण, रसायन, बिजली के उपकरण, इलैक्ट्रानिकी धातुकर्म संबंधी उद्योग, परिवहन, होटल तथा पर्यटन, औद्योगिक तथा कृषि मशीनें।

ये प्राथमिकता वाले क्षेत्र हैं। पिछली योजनाओं में, पहले कभी भी इन विकास क्षेत्रों में इतना कार्य नहीं हुआ जितना आज हो रहा है। मैं यह नहीं कह रहा कि यह पर्याप्त है। काफी कुछ करने की आवश्यकता है क्योंकि एक बार आप यह काम शुरू कर दें, तो वास्वत में इसकता कोई अंत नहीं है। आपको अधिक से अधिक काम करना होगा।

दूसरी ओर, मुझे यह कहने में खुशी हो रही है, मैं माननीय सदस्यों से यह अनुरोध करूँगा कि वे इस बात की प्रशंसा करें कि ग्रामीण विकास के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में रखी गयी सात हजार करोड़ रुपये की राशि को आठवीं पंचवर्षीय योजना में बढ़ाकर तीस हजार करोड़ रुपये कर दिया गया है। ऐसा पहले कभी नहीं हुआ है। इसलिए सरकार इस व्यय को संतुलित करने के लिए कृतसंकल्प है। हम उद्योगों द्वारा गाँवों तक लाभ के पहुँचने का इन्तजार नही कर सकते। वे गाँवों तक कभी नहीं पहुँचेगें। उद्योग प्रायः वहीं बने रहेगें जहाँ वे हैं। ग्रामीण औद्योगिकीकरण में काफी समय लगेगा। निःसंदेह, नए ढाँचे में लघु उद्योग अच्छे चल रहे हैं। हमने, उन्हें और अधिक कार्यकुशल बना दिया है। लेकिन यही काफी नहीं है। इसलिए, 30,000 करोड़ रुपये खर्च किए जा रहे हैं। मुझे खुशी है कि यह केवल कागजों पर ही नहीं है। अब ग्रामीण विकास पर किए गए व्यय का जोड़ करके मैं सभा में स्पष्ट रुप से यह बताना चाहता हूँ, ताकि बाद में कोई गलतफहमी न हो। योजना के प्रथम वर्ष में यह 3100 करोड़ रुपये था, दूसरे वर्ष यह 5010 करोड़ रुपये था और तीसरे वर्ष में यह 7010 करोड़ रुपये है। इस प्रकार 30,000 करोड़ रुपये में से, तीन वर्षो में हम अब तक 15,120 करोड़ रुपये की राशि खर्च कर चुके हैं। अगले दो वर्षो में, योजना आयोग ने यह स्वीकार किया है कि यह पूरा हो जाएगा। 30000 करोड़ रुपये की राशि पूरी जाएगी। इस वर्ष हमने 7,000 करोड़ रुपये निर्धारित किए हैं, अगले वर्ष 500 करोड़ रुप अधिक और फिर अगले वर्ष 500 करोड़ रुपये। 7500 करोड़ रुपये और 7500 करोड़ रुपये व्यय करने से 30,000 करोड़ रुपये की पूरी राशि का आबंटन हो जाएगा। अगली योजना में .....**[व्यवधान]**

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार (बाढ़): जो कीमते बढ़ रही है, उनका क्या हो रहा है।

[व्यवधान]

श्री पी०वी० नरसिंह राव : आप जरा सुनें।

[व्यवधान]

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : ग्रामीण निर्धनता पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा?

श्री पी०वी० नरसिंह राव : इस बात पर भी ध्यान दिया जा रहा है। स्वतंत्र समूहों द्वारा ग्रामीण निर्धनता तथा ग्रामीण बेरोजगारी पर इसके प्रभावों का अध्ययन किया जा रहा है। मैं सभा को इसका ब्यौरा दे सकता हूँ। लेकिन अभी मैं कहूँगा कि ग्रामीण अर्थव्यवस्था में लगाया गया इतना धन बरबाद नहीं हो सकता। लाभ-अर्जित हो रहे है, तथा उन्हें लाभ प्राप्त हुआ है ।

इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता है। निश्चय ही, कुछ इधर-उधर कुछ अपव्यय हो सकता है। लेकिन ग्रामीण क्षेत्रों को लाभ हुआ है।

[अनुवाद]

उदाहरण के लिए, ग्रामीण क्षेत्रों में दो लाख से अधिक कारीगरों को बेहतर औजार दिये गए हैं। अब उसका प्रभाव क्या पड़ा है। कारीगर लोग, कुल मिलाकर रोजगार, रोजगार की तलाश में शहरों में नहीं जा रहे हैं यह मेरा कथन नहीं है: यह एक स्वतंत्र निकाय द्वारा दिया गया वक्तब्य है जिसने इस बारे में अध्ययन किया हैं। मैं सभी विवरण प्रस्तुत कर सकता हूँ। लेकिन मैं तो केवल यह कह रहा हूँ कि जब आप ग्रामीण क्षेत्रों में विकास करने के लिए निवेश की बात कर रहे हैं तो यह कहना गलत है कि ग्रामीण क्षेत्रों से इस बारे में प्रत्युत्तर नहीं मिलता। यह तो हमारे देश के लोगों का अपमान होगा। उन्हें लाभ मिल रहा है, वे मिलने वाले लाभ का प्रत्युत्तर दे रहे हैं। मैं नही जानता कि इन क्षेत्रों में सदस्यों का कोई विशेष अनुभव अच्छा नहीं है। फिर भी, यदि ऐसे कोई एक-आध मामले हैं, तो हम उनका पता लगायेगें। लेकिन सामान्यत: लोगों को प्रत्यक्ष रुप से इसका लाभ मिल रहा है।

[व्यवधान]

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : प्रधानमंत्री जी, आपको सारी जानकारी नहीं दी जा रही हैं।

श्री पी०वी० नरसिंह राव : आपसे सही जानकारी लेगें, आप मुझे सही जानकारी भी दे सकते हैं।

[अनुवाद]

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे (विजयवाड़ा) : अभी लाल में श्री रामेश्वर ठाकुर ने कहा है कि आन्ध्र प्रदेश सरकार धनराशि का अधिकतम उपयोग नहीं कर रही है।

श्री पी०वी० नरसिंह राव : महोदय, मैं केवल ग्रामीण क्षेत्रों में निवेश की आम धारणा की बात कर रहा हूँ। अगली योजना में, इस तरह की तस्वीर हमारे सामने आती है। हमने योजना आयोग से भी चर्चा की थी। आठवीं योजना में ग्रामीण क्षेत्रों के लिए जितना आबंटन किया गया है, अगली योजना में इनके लिए इससे तीन

गुना अधिक निवेश करना होगा। अतः नौवीं योजना में ग्रामीण विकास के लिए 90,000 करोड़ रुपये का प्रावधान करना होगा, इससे जरा भी कम नही। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि यह राशि पर्याप्त हो पायेगी। लेकिन अभी ऐसा ही करना होगा।

सकल घरेलू उत्पाद का छः प्रतिशत शिक्षा पर खर्च करने का वचन दिया गया है। इसका क्या अभिप्राय है? इस मसय 3.7 प्रतिशत व्यय हो रहा है। नौवीं योजना में यह लगभग 3.7 प्रतिशत से 5 प्रतिशत के बीच हो सकेगी।

[हिन्दी]

नाईन्थ प्लान, इसलिये कह रहा हूँ कि वाय दी एंड ऑफ दी सैन्चुरी आपका प्रोग्राम है, सिर्फ इस प्लान का नहीं है।

[अनुवाद]

इस शताब्दी के अंत तक यह हमारी राष्ट्रीय वचन बद्धता है और हमें इस दिशा में नौवीं योजना में सकल घरेलू उत्पाद का कम से कम पांच प्रतिशत व्यय करना है। दसवीं योजना में हम सीधे छः प्रतिशत लक्ष्य तक जायेगें। अतः जिस ढंग से हम अपनी विकास योजनायें, खासकर ग्रामीण क्षेत्रों के लिए बना रहे है उससे यह स्पष्ट हो जाता है कि हम अपने लक्ष्यों तक पहुँच पायेंगें और ग्रामीण क्षेत्रों में किसी प्रकार की समस्या नहीं होगी। एक बार बड़े पैमाने पर इसे लागू करने के बाद आप देखेगें कि ग्रामीण क्षेत्रों में कार्य ही कार्य आर्थिक कार्य तथा अन्य कार्य शिक्षा में सुधार हो जाएगा और फिर आप एक ऐसी तस्वीर देखेगें, जो आज की तस्वीर से पूर्णतया भिन्न होगी। अतः यह तो आर्थिक तस्वीर है जो हमारे सामने आ रही है और उन रुप रेखाओं पर हमारे सामने आएगी जिनके बारे में मैंने अभी अभी सुझाव दिया है। इसके मूल में यह यही निहित है। **[व्यवधान]**

सरकार से बाहर के निवेश के बारे में, 'विदेश' शब्द किसी प्रकार कतिपय तस्वीरों, कतिपय अवधारणाओं को प्रकट करता प्रतीत होता है। मैं यह कहूँगा कि सरकार से बाहर हमारे पास जो भी निवेश आ रहा है, चाहे वह देश के अन्दर से हो अथवा देश के बाहर अप्रवासी भारतीयों से, उसमें सहज वृद्धि हो रही है और हमें आशा है कि हमें बाहर से अनुमान से अधिक निवेश मिल सकेगा और वह उसके प्रतिस्थापन के रुप में होगा जोकि सरकार को अन्यथा निवेश करना पड़ता **[व्यवधान]**

महोदय, बिजली के क्षेत्र के बारे में योजना आयोग ने अंतिम रुप से कहा है कि वे 30,000 मे.वा. से अधिक नही ला सकते। आवश्यकता तो 48,000 मे.वा. से अधिक की है। शेष बिजली हमें कहां से मिलेगी? आपके पास संसाधन नहीं है, आप अगले पांच साल तक इंतजार नहीं कर सकते। हम उन निवेश को सरकार से बाहर प्राप्त करने के लिए अपनी ओर से भरसक प्रयास कर रहे हैं।

[व्यवधान]

श्री श्रीकांत जेना (कटक) : क्या इसको लागत से दो गुना भुगतान करके प्राप्त किया जा रहा है?

श्री पी०वी० नरसिंह राव : हम क्या भुगतान कर रहे हैं इस पर हम आएगें यहां पर आप किसी भी समस्या, किसी भी परियोजना के बारे में चर्चा कर सकते हैं। प्रश्न यह है क्या आप 18,000 में.वा. के लिए

अगले पांच दस वर्ष तक इंतजार कर सकते हैं।

क्या यह संभव है? यदि आप औद्योगिकीकरण की बात करते हैं, तो क्या आप बिजली के बिना काम चला सकते हैं। शर्तो की बात है तो आप हमेशा संसद में सभापटल पर शर्तें रख सकते हैं। मैं उनके लिए तैयार हूँ।

अतः महादेय, कई महीनों में कड़ी सौदाबाजी करने के पश्चात् अब हम यह कहने के योग्य हैं कि यह 30,000 नहीं, यह लगभग 36,000 मे०वा० होने जा रहा है जोकि हम पूरा कर सकेंगे। हम अभी भी और बहुत से निवेशकों से बातचीत कर रहे हैं और यह संभव हो सकता है कि 18,000 मे.वा. का अंतर जोकि योजना आयोग ने केवल विवशता में, पूरा न करने की बात कही है, उसे भी पूरा किया जा सके। जहाँ पर हमारे संसाधन पर्याप्त नहीं हैं, उन सभी क्षेत्रों में यह किया जा रहा है और हम संसाधनों को प्रापत करने के लिए तथा आगामी योजनाओं में इन चीजों को पूरा करने के लिए अगले पांच वर्ष अथवा अनिश्चित काल के लिए इंतजार नहीं कर सकते। इस तरह से प्रतिस्थापन की प्रक्रिया, जिसके बारे में, मैं बात कर रहा हूँ, हो रही है। मैंने बिजली के क्षेत्र में केवल एक ठोस उदाहरण दिया है।

अब यह कहा गया है, निसंदेह मैं कभी भी यह उम्मीद नहीं कर सकता कि इस नारे को बंद कर दिया जाये क्योंकि बड़े आराम से यह नारा दिया जा रहा है कि हम ये चीजें किसी अन्य के कहने पर कर रहे हैं। मैंने किसी अंतर्राष्ट्रीय अभिकरण वित्तीय अभिकरण से कोई सुझाव प्राप्त नहीं किया है जो मुझे यह कहें कि ग्रामीण क्षेत्र में 30,000 करोड़ रुपये निवेश किया जाये अथवा जो कुछ मैं कर रहा हूँ, उनकी मर्जी से करूं। सरकार जो कुछ भी करती अयी है, वह पूर्णतया हमने अपनी ओर से ही किया है। हमने देश की आवश्यकताओं को, जरूरतों को ध्यान में रखा है और हमने यह योजना बनायी है, हमने यह परियोजना बनायी है। सदस्यगण अपने सुझाव दे सकते हैं। यदि सदस्य रचनात्मक दृष्टिकोण अपनाते हैं, तो हो सकता है कि बहुत सी चीजों में सुधार भी हो जाये। जहाँ पर कोई गलती है, वहाँ पर हमें चर्चा करनी चाहिये। केवल यह न कहें कि आप ऐसा इसलिये कर रहे हैं क्योंकि किसी अन्य संस्था ने आपको ऐसा करने के लिए कहा है। यह सही नहीं है। वास्तव में, यह गलत है और दलील के रुप में, इस बात का वास्तव में कोई भी आधार नहीं है। इसका क्या अर्थ है कि मैं क्या कर रहा हूँ, किसके कहने से कर रहा हूँ? मैं अपनी ओर से ऐसा कर रहा हूँ। यह सभा पटल पर रखा हुआ है। कृपया आप बतायें कि यह अच्छा है अथवा बुरा। **[व्यवधान]**

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : जैसे कि बहुमत प्राप्त करना, इसमें तरीका कोई माने नही रखता। जैसा कि आपके वित्त मंत्री ने अपने बजट अभि भाषण में कहा; हमने बहुमत प्राप्त कर लिया है। बस बात खत्म हुई।

श्री पी.वी. नरसिंहराव : सोमनाथ जी, कभी कभी हमें संजीदगी से का परिचय देना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : प्रधान मंत्री महोदय, गंभीरता कोई एक तरफा चीज़ नहीं है। **[व्यवधान]**

श्री पी.वी. नरसिंह राव: उरूग्वे दौर, खासकर डंकल प्रस्तावों का मामला एक ऐसे घोड़े के समान बन गया था जोकि लगभग मर चुका हो। लेकिन फिर भी हर कोई उसे चाबुक मार रहा है। हम पुनः इस पर चर्चा करने जा रहे हैं। हमने पिछली बार भी इस पर चर्चा की थी। हम पुनः इस पर चर्चा करने जा रहे हैं; इसमें कोई

समस्या नहीं है। मैं, चर्चा को लंबित रखते हुए, यह कहना चाहूँगा कि मैंने डंकल प्रस्तावों की प्रत्येक बात का खासकर कृषि की दिशा में अध्ययन किया है। कृषि क्षेत्र के बारे में हर तरह की बातें कही जा रही हैं; इस तरह की झूठी सच्ची कहानियाँ सामने आ रही है। मैं इस अवसर पर जोर देना चाहूँगा कि कृषि के क्षेत्र में हमें कोई भी नुकसान नहीं होगा। हमें इससे बहुत कुछ लाभ होगा। अच्छे अवसर हमारे हाथ लगेंगे। भारत से कृषि वस्तुओं के निर्यात को बढ़ावा मिलेगा।

अत: मैंने कहीं पर भी ऐसा नहीं पाया कि किसान को, भारत के किसान को कहीं पर कोई नुकसान हो। हम इस पर चर्चा करेंगे। **[व्यवधान]**

[हिन्दी]

श्री शरद यादव (मधेपुरा) : प्राइम मिनिस्टर साहब, मैं सिर्फ एक बात पूछना चाहता हूँ कि आज जो यह डंकल पर एक-दो दिन में बहस करना चाहते है, जापान ने क्यों बरस भर के लिए इसकी बहस को बढ़ा दिया है? उनकी सरकार और उनके लोगों ने क्यों ऐसा किया है?

श्री पी.वी. नरसिंह राव : यही तो कह रहा हूँ। जापान को देखकर हम कोई काम नहीं करते हैं, किसी और के कहने पर नहीं करते हैं। हमारे हालात को देखकर हम करते हैं। अभी तो मैं कह रहा था, कि आप उनका मसला हमारे सामने क्यों लाते हैं।

श्री शरद यादव: जापान से हम लोग बेहतर स्थिति में हैं, इतने मजबूत हैं हम?

श्री पी.वी. नरसिंह राव : यह बात नहीं है। हमारे हालात में हमको जो फैसला करना है, हम करेंगे। सही है, गलत है, आप बताइये, उसपर चर्चा करेंगे लेकिन जापान का मसला मत लाइये, चाइना का मसला मत लाइये। एक-एक देश के एक तरह के मसले होते हैं, उनको हल करने के उसी के उपाय होते हैं, किसी दूसरे के हित नहीं होते। एक तरफ तो आप कहते हैं कि किसी के कहने पर हम कर रहे हैं और दूसरी तरफ कहते हैं, जापान में वह हो है, वह क्यों नहीं करते। यह क्या बात है। **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, कृपया बैठ जाइये।

[व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय : मैंने यह महसूस किया है कि व्यवधान डालकर आप प्रधानमंत्री जी की बात की ओर अधिक ध्यान नहीं दे रहे हैं।

[व्यवधान]

श्री पी.वी. नरसिंह राव : महोदय, वे जानते हैं कि मैं जो कह रहा हूँ, वह सही है। वे यह नहीं कह सकते कि यह सही है, यह तो कठिनाई है; हम क्या कर सकते हैं? **[व्यवधान]**

श्री रुपचन्द पाल (हुगली) : महोदय, मैं यह प्रश्न पूछना चाहता हूँ। **[व्यवधान]**

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, ऐसा नहीं हो सकता। आप ऐसा करने से बाज आयें।

[व्यवधान]

श्री पी.वी. नरसिंह राव : तीन योजनायें हैं। **|व्यवधान|**

अध्यक्ष महोदय : आर्थिक मुद्दों पर आप प्रधानमंत्री जी की बात को सुनेंगे; ओर जिस समय आप बजट पर आम चर्चा करेंगे, उस समय आप इनकी बात पर भी चर्चा कर सकते हैं। अब कृपया बैठ जाइये।

|व्यवधान|

अध्यक्ष महोदय : कृपया बजट पर चर्चा के समय इस पर चर्चा करें।

|हिन्दी|

श्री नीतीश कुमार : आप जो बोल रहे हैं, वह तो टेलीवीजन में आयेगा और यह बात किसान के खिलाफ है, उसपर हम बोलना चाहते हैं, यह नहीं जायेगा। .... **|व्यवधान|**

श्री पी.वी. नरसिंह राव : नहीं जायेगा, उसमें क्या है। देखिये, टेलीवीजन में पहले कौन चला गया, यह सवाल नहीं है। इसमें तो बहुत बड़ी डिबेट गांव-गांव तक, आदमी-आदमी तक, व्यक्ति-व्यक्ति तक होने वाली है। हम बिल्कुल तैयार हैं। आपने उसको मुद्दा बनाया है, जहाँ मुद्दा ही नहीं है।

श्री नीतीश कुमार : आप पंचायत में डंकल प्रस्ताव की कापी पहुँचा दीजिए तब तो सही बहस होगी।

|अनुवाद|

श्री पी.वी. नरसिंह राव : महोदय, उन्होंने एक भाग गलती यह की है कि उन्होंने उस बात को मुद्दा बनाया है जोकि मुद्दा है ही नहीं बात केवल इतनी सी है।

|हिन्दी|

श्री नीतीश कुमार : यह चुनाव में पता चलेगा।

श्री पी.वी. नरसिंह राव : अब उसको ससटेन करने में क्या होता है, देखिये। कहीं गोबर की बात कहेंगे, कहीं और बात कहेंगे तो इस तरह के मसखरेपन से थोड़े ही होता है।

|अनुवाद|

श्री चन्द्रशेखर (बलिया) : अध्यक्ष महोदय, एक प्रधान मंत्री से ऐसी आशा नहीं की जाती। लोगों को डंकल मसौदे पर आपत्ति है। यह कोई मस्खरापन नहीं है। प्रधान मंत्री इसके परिणाम नहीं जानते। उन्हें अच्छे तरीके से बात करनी चाहिए। मेरी यही विचार है। **|व्यवधान|** हां, मैं यह कह सकता हूँ। **|व्यवधान|**

श्री पी.वी. नरसिंह राव: मैं मानता हूँ कि लोगों को कुछ आपत्तियां हैं तथा इन आपत्तियों का निवारण किया जायेगा। परन्तु जिस तरह की टिप्पणियां यहां हम सुन रहे हैं वे पूर्णतया अर्थहीन हैं। जिन टिप्पणियों का सामान्य बुद्धि से भी कोई सम्बन्ध नहीं है, ऐसी टिप्पणियां की जा रही हैं। अगर आपको कोई आपत्ति न हो तो सामान्यत: यह होता है कि आप उसका उपहास करने का प्रयत्न करते हैं और आप उस मुद्दे को मजाक बनाने का प्रयत्न करते हैं। बीजों के प्रवर्धन में कोई समस्या नहीं है।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : सीड मल्टीप्लीकेशन का अधिकार किसानों को नहीं होगा।

श्री पी.वी नरसिंह राव : कोई मुश्किल नहीं है।

श्री नीतीश कुमार : प्रधान मंत्री जी, कामर्स मिनिस्टर ने कहा है, कामर्शियल स्कोप वर्जित होगा, सीड मल्टीप्लीकेशन का राइट फार्मर को नहीं होगा।

श्री पी.वी. नरसिंह राव : हमारा कानून भी, हो सके तो इसी सैशन में आयेगा। हमारा जो नेशनल लैजिस्लेशन है,

[अनुवाद]

महोदय, संभव हुआ, तो हम इसी सत्र में लायेंगे। यह क्या है? हम अपना कानून बनाने के लिए स्वतंत्र हैं।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर) : प्रधान मंत्री जी, आपने स्वयं ने सही कहा कि डंकल के प्रस्ताव पर हम जब चर्चा करेंगे तो सरकार अपना पक्ष प्रस्तुत करेंगी।

लेकिन आपको जो आपत्ति है, दूसरी तरफ या बाहर डंकल के आलोचक रेडिक्यूल कर रहे हैं। ऐसी बात कर रहे हैं जिसका कोई लेना-देना नहीं है। आज प्रधानमंत्री जी ने मस्करापन की बात करके लगभग वही बात की, किसानों के संदर्भ में या डंकल के संदर्भ में .....**[व्यवधान]** ..... यह सरासर गलत हैं। मैं तो कहूँगा कि जो कॉमर्स मिनिस्टर, वाणिज्य मंत्री ने कहा है, ...**[व्यवधान]** .....वह गंभीर बात है।

[व्यवधान]

श्री पी.वी. नरसिंह राव : आप मेरी बात को दूसरी तरफ मरोड़ने की कोशिश कर रहे हैं। रेडिक्यूल करने से काम नहीं चलता, मैं यहीं कह रहा हूँ। **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : मजाक मत कीजिए। **[व्यवधान]**

[हिन्दी]

श्री पी.वी. नरसिंह राव : रेडिक्यूल करने से काम नहीं चलता, संजीदगी से सोचना पड़ता है, गंभीरता से सोचना पड़ता है।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : कृपया विपक्ष का मजाक मत उड़ाईए। **[व्यवधान]**

कृपया उनकी खिल्ली मत उड़ाईए जो अपने विचार प्रस्तुत करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री पी.वी. नरसिंह राव : मैं मजाक बिल्कुल नहीं उड़ा रहा। मैं केवल इतना कह रहा हूँ कि आलोचना द्वारा किसी भी गंभीर समस्या का समाधान निकाला जा सकता है। हम इस मुद्दे पर चर्चा कर सकते हैं। मजाक उड़ाकर अपना मत प्रकट करना कोई तरीका नहीं है। मैं यही कह रहा हूँ। अगर कोई ऐसा करता है तो यह उसका तर्क देने का कोई तरीका नहीं है। समस्या सुलझाने का यह कोई तरीका नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : श्री नीतीश कुमार मैं आपका नाम ले रहा हूँ आप इसका अर्थ समझते हैं।

|व्यवधान|

श्री पी.वी. नरसिंह राव : इसके अतिरिक्त, जवाहर रोजगार के लिए आबंटित राशि में हर वर्ष वृद्धि की जा रही है। **|व्यवधान|**

|हिन्दी|

श्री ताराचंद खंडेलवाल (चांदनी चौक) : महोदय, आप ड्रग पेटेंट पर जरूर प्रकाश डालें; इस पर सारे देश में बहुत भ्रम है।

|अनुवाद|

अध्यक्ष महोदयः राष्ट्रपति के अभिभाषण पर हमारी महत्वपूर्ण चर्चा चल रही है। आपने कुछ अच्छे मुद्दे उठाये हैं। माननीय प्रधान मंत्री कुछ मुद्दों का उत्तर दे रहे हैं। बजट पर चर्चा करते हुए आपको आर्थिक मुद्दों पर चर्चा करने का पुनः अवसर मिलेगा।

डंकल प्रस्तावों पर चर्चा करवाने के लिए हम सहमत हो गये हैं। यह उचित होगा कि माननीय प्रधान मंत्री के विचारों को इस सभा में और लोगों के समक्ष उचित रुप से और बिना कोई व्यवधान के प्रस्तुत किया जाये और इन्हें विवेकपूर्ण, कुशलता तथा प्रभावपूर्ण ढंग से उचित समय पर उठाया जा सकता हैं। हमें बार-बार व्यवधान डाल कर चर्चा में बाधा नहीं डालनी चाहिए।

|व्यवधान|

अध्यक्ष महोदय : श्री मृत्युजंय नायक, यह बात आप पर भी लागू होती है।

|व्यवधान|

श्री पी.वी. नरसिंह राव : राष्ट्रपति जी ने उन तीन योजनाओं का विशेष रुप से उल्लेख किया है, जिनकी 1913 में घोषणा की गई थी तथा जिनको 2 अक्तूबर, 1993 को आरंभ किया गया था। मुझे बहुत प्रसन्नता है कि राष्ट्रपति के अभिभाषण के पश्चात् इन तीनों योजनाओं में दिन-प्रतिदिन सुधार हो रहा है। उदाहरणार्थ, राष्ट्रपति के अभिभाषण में यह कहा गया है कि रोजगार योजना के अंतर्गत 2000 लोगों को अभी तक ऋण दिया गया है। अभिभाषण देने और आज के दिन की अद्यतन स्थिति यह है कि 6000 लोग इससे लाभान्वित हो चुके हैं। बैंकों में कुद कठिनाई अवश्य है क्योंकि उनकी अपनी कुछ कठिनाईयाँ हैं। हम इन सभी कठिनाईयों पर विचार करके इनका समाधान कर रहे हैं। बैंको की समस्याओं पर निषन्मन करने के पश्चात् इस विशिष्ट कार्यक्रम में प्रदर्शन विकास होगा।

विशेष तौर पे महिलाओं के लिए आरम्भ किए गए कार्यक्रम के सम्बन्ध में मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि इस देश में 5 लाख के करीब महिलायें पहले ही अपना खाता खोल चुकी हैं। पांच लाख महिलाओं से 6-7 करोड़ रुपये के लगभग जमा राशि एकत्रित की गई है। इसमें तेजी से सुधार हो रहा है। जम्मू व कश्मीर के बारे में हर कोई यह कहता है कि जम्मू-कश्मीर में कोई प्रगति नहीं हो रही है अद्यतन रिपोर्ट यह है कि वहां पर पिछले कुछ दिनों के दौरान इस योजना के आरम्भ होने के पश्चात् 1000 से भी अधिक महिलाए इस योजना में शामिल हो गई हैं।

इस प्रकार, धीरे-धीरे सभी महिलायें इस योजना में शामिल हो रही हैं तथा मुझे प्रसन्नता है कि एक वर्ष के अंत तक, उन्हें अपनी जमा पूंजी पर 25 प्रतिशत ब्याज मिलना शुरू हो जायेगा तथा ये बात भारतीय महिलाओं के लिए अच्छी होगी क्योंकि हम महिलाओं के अधिकार देने के कार्यक्रम में लगे हुए हैं।

अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों तथा कमजोर वर्गों से सम्बन्धित योजनाओं, बैंकों तथा वित्तीय निगमों के बारे में राष्ट्रपति महोदय ने विस्तृत जानकारी दी है तथा ये निगम काफी हद तक सम्बन्धित लोगों की सहायता कर रहे हैं। इसलिए, मुझे इस सम्बन्ध में और अधिक कहने की आवश्यकता नहीं है। क्योंकि आंकड़े इसमें दिये गए हैं। उदाहरणार्थ, पिछड़ा वर्ग वित्त निगम ने अभी तक 80,768 लोगों को सहायता दी है। जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं कि प्राधिकृत शेयर पूंजी 200 करोड़ रुपये हैं। इस प्रकार इस कार्यक्रम में निरन्तर सुधार हो रहा है। महोदय, इसके अलावा अगले पांच वर्षो में गलीचा उद्योग तथा अन्य जोखिमपूर्ण उद्योगों से बाल श्रम को हटाने के लिए प्रयास करेंगे। मैं केवल महत्वपूर्ण निर्णयों और सुझावों की चर्चा कर रहा हूँ।

मैं शिक्षा योजना के बारे में पहले ही बता चुका हूँ। इसके साथ-साथ यह प्रस्ताव है कि हमें शिक्षा पर उपकर लगाना चाहिए। अब अध्यक्ष महोदय, यह कोई नई बात नहीं है। पहले ब्रिटिश शासन काल के दौरान जिला बोर्ड होते थे तथा अनेक राज्यों के नगरपालिकाओं और जिला बोर्डो में शिक्षा उपकर लिया जाता था। मैं सारे भारत के बारे में नहीं कह सकता। परन्तु जिन राज्यों की मुझे जानकारी है, वहां ऐसा होता था। खैर, बाद में इसे समाप्त कर दिया गया। आशा यह थी कि सारा खर्च राजकोष के किया जाना चाहिए। अब सभी शिक्षा विद् तथा मुख्य मंत्री इसे अपने राज्यों में लागू करने को तैयार हो गये हैं तथा हम इसे आरम्भ करने जा रहे हैं। वास्तव में हम, शायद चाहते थे कि राष्ट्रपति महोदय स्वयं इसका उल्लेख करें, परन्तु हम इसके लिए तैयार नहीं थे। इसलिए, मेरा विचार है कि अब हमें सारी जानकारी मिल रही है। अगर शिक्षा उपकर अचित रुप से इस सीमा तक लागू किया जाये, तो इसके शिक्षा परिव्यय में भी सुधार होगा तथा सदन को मैं यही बात बताना चाहता हूँ।

अन्ततः कुछ बातें विदेशी मामलों के बारे में कहूँगा। अमरीका और अमरीका से हमारे सम्बधों के बारे में कुछ टिप्पणियां की गई हैं। मैं यह कहना चाहूँगा कि आर्थिक, सांस्कृतिक तथा अन्य क्षेत्रों में हमारे अमरीका से घनिष्ट तथा अच्छे सम्बन्ध हैं और इनमें अच्छी प्रगति हो रही है। वाशिंटगन से दिए जाने वाले कुछ वक्तवों से कुछ गलतफहमियां पैदा हुई हैं तथा इसलिए राष्ट्रपति महोदय ने अपने अभिभाषण में अत्यन्त सार्थक तथा अर्थपूर्ण वक्तव्य दिया है। "हम संयुक्त राज्य अमरीका के साथ आपसी समझबूझ के साथ कार्य करने की आशा

रखते हैं, उन मामलों पर भी जिनमें इस समझबूझ को प्रोत्साहन देने की आवश्यकता है।" मेरे विचार में इस सम्बन्ध में और कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि राष्ट्रपति महोदय इस बात को स्वीकार करते हैं कि कुछ मामलों में आपसी समझबूझ की कमी है। आपसी समझबूझ के बारे में यही एक प्रश्न है कि किसने किसको नही समझा। यह अपने आप में एक प्रश्न है। इससे हमारे दोनों देशों के जीवंत, लोकतांत्रिक तथा धर्मनिरपेक्ष सिद्धांत परिलक्षित होते हैं।

मेरे विचार में इसी में हमारे सिद्धांत निहित हैं। गृह मंत्री महोदय ने पहले ही सदन को हमारे दृष्टिकोण से अवगत करा दिया है तथा मेरे विचार में इस सम्बन्ध में और कुछ कहने की आवश्यकता नही है।

भारत चीन सीमा विवाद के प्रश्न पर शांति और सौहार्द समझौते के बारे में प्रगति के सम्बन्ध में मैं सदन को यह बताना चाहूँगा कि इस सम्बन्ध में बातचीत चल रही है और काफी अन्तिम चरण में है। दृष्टिकोण यह है कि जहां हमारी आमने-सामने टकराव की स्थिति है, आंरभिक काल के तौर पर इस टकराव को आवश्यकता स्तर तक कम किया जाये। इस समय हमारी स्थिति यह है। संभवतः हम थोड़े समय में ही इसका कोई समाधान निकाल लेंगे।

राष्ट्रपति के अभिभाषण के पश्चात् ये नई महत्वपूर्ण घटनाएं हैं। बाकी को राष्ट्रपति महोदय पहले ही अपने अभिभाषण में शामिल कर चुके हैं। मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता।

कुछ माननीय सदस्यों ने हमारे मछुआरों पर गोली चलाने का मुद्दा उठाया है। मैं उनकी चिंता में शामिल हूँ। हमने जोरदार ढंग से इस मामले पर श्रीलंका सरकार से विचार विमर्श किया है। ताकि श्रीलंका की ओर से हमारे मछुआरों पर गोली चलाने की घटनाओं को रोकने के लिए प्रभावी कार्यवाही हेतु उपाय किए जा सकें। इस सम्बन्ध में उठाये जाने वाले ठोस कदमों पर विचार करने के लिए हमारे अधिकारियों का एक दल श्रीलंका गया है। मैं सदन को बताना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में यह अद्यतन स्थिति है।

[हिन्दी]

श्रीमती भावना चिखलिया : डिप फिशिंग के बारे में आप क्या कहना चाहेंगे?

श्री पी.वी. नरसिंह राव : जो प्वाईंट रेंज किए गए हैं, उनका मैं जवाब दे रहा हूँ। **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

महोदय, मुझे इतना ही कहना है। धन्यवाद। **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

[व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय : कृपया शांति बनाये रखिए। मैं दो या तीन प्रश्नों की अनुमति दूँगा। मैं एक के बाद एक को अनुमति दूँगा और सभी प्रश्नों का उत्तर दिया जायेगा। श्री पासवान जी आप अपना भाषण शुरू कीजिए।

[हिन्दी]

श्री राम विलास (रोसेड़ा) : अध्यक्ष जी, इलैक्टोरल रिफार्म्स के बारे में प्रधान मंत्री जी ने एक शब्द भी

नहीं कहा है। पहचान-पत्र के बारे में सरकार ने कुछ सोचा है क्या? इस बारे में पूरे चुनाव को रोकने की प्रक्रिया चल रही है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया संक्षेप में कहिए।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : लैंड रिफार्म्स के संबंध में प्रधान मंत्री जी ने कुछ नहीं कहा है क्योंकि यह गरीबों के लिए महत्वपूर्ण सवाल है। तीसरी बात एम्पलायमेंट के बारे में है क्योंकि बेरोजगारी की समस्या बढ़ती जा रही है। एस सी एस टी के संबंध में हमने जो योजनाएं शुरू की थी तो उस बारे में कल्याण मंत्रायल से डिटेल्स मंगाकर देखिए, क्योंकि सारी योजनाएं खत्म कर दी गई हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप लगातार भाषण दे रहें हैं। मैं आपको अनुमति नहीं दूँगा।

श्री राम विलास पासवान : महोदय, मैंने अपनी पूरी बात कह दी हैं। आपने मुझसे बैठ जाने के लिए कहा था और मैं बैठ रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय : बहुत-बहुत धन्यवाद। श्री सोमनाथ जी अब आप अपनी बात कहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : ऐसे कतिपय मुद्दे हैं जो हमको विचलित कर रहे हैं। प्रधानमंत्री जी ने रूग्ण उद्योगों का ज़िक्र तक नहीं किया। एक गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो रही है। ये एकक बंद किए जा रहे हैं। 1 अप्रैल से एन टी सी के कर्मचारियों को उनका वेतन नहीं मिलेगा। और ऐसे 1,60,000 से भी अधिक कर्मचारी हैं। क्या ऐसे एककों के पुनरूद्धार के हेतु कोई प्रयास किया गया है? प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी ने हमें यह बार-बार आश्वासन दिया था कि प्रत्येक एकक की समीक्षा की जायेगी। दुर्भाग्यवश, ऐसी समीक्षा किसी भी स्वीकार्य स्तर पर नहीं की गई हैं। अत: मैं वित्त मंत्री जी से यह अपेक्षा करता हूँ कि वह देश के उन नागरिकों के बारे में विचार करेंगे जो पहले से ही बेरोज़गार हैं या बेरोजगार होने वाले हैं। उन पर विचार किए बिना ही उन्हें बाहर कर दिया जायेगा।

1.00 म.प.

महोदय, मेरा दूसरा मुद्दा बोफर्स मामले के अतिरिक्त संयुक्त संसदीय समिति की रिर्पोट पर की गई अनुवर्ती कार्रवाई के बारे में हैं। मैंने इससे पहले प्रधानमंत्री जी द्वारा इस सदन में दिए गए इस आश्वासन की बात कही थी कि वह इसकी दिन-प्रतिदन की जांच करेंगे और हमें इस बात से भी अवगत करायेंगे कि क्या कार्रवाई की गई। महोदय, हम नहीं जानते कि उसका क्या हुआ।

महोदय, मेरा तीसरा मुद्दा डंकल प्रस्ताव के संबंध में हैं। अब स्पष्ट रुप से अमरीका द्वारा भी सूपर 301 शर्त को हम पर प्रयोग करने का खतरा उत्पन्न हो गया है जैसा कि अमरीका ने जापान को इसके आधार पर धमकाया था। हमसे इस सदन में यह साफ-साफ बताया गया था कि ऐसा कोई प्रश्न भी तभी उठता कि कोई भी

देश अपने कानूनों को दूसरे पर थोपे। क्योंकि यह एक बहुपक्षीय समाधान संबंधी प्रश्न हैं। अमरीका, अपने सर्वोच्च स्तर पर यह प्रयास कर रहा है कि हमारे देश को तंग करें और देश के सामने मुसीबतें खड़ी कर दें। इस मामले पर प्रधानमंत्री जी क्या प्रतिक्रिया है?

श्री जसवंत सिंह (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं बहुत ही संक्षेप में तीन बातें रखना चाहूँगा। मेरा प्रयास होगा कि जो कुछ पहले कहा गया है उसे न दोहराऊं।

सबसे पहली बात यह है कि पहचान-पत्र और चुनाव सुधार से संबंधित एक अनुचित विवाद उत्पन्न हो गया है। यदि प्रधानमंत्री बहु-उद्देश्यीय पहचान पत्र और चुनाव सुधार दोनों के बारे में हमसे अपने विचारों का आदान-प्रदान करते तो हमें इसका लाभ मिल जाता ..... **[व्यवधान]**

अध्यक्ष महोदय : हमें भी इस पर पूरी तरह से चर्चा करने की जरूरत है।

[व्यवधान]

श्री जसवंत सिंह : हमें भी इस पर पूरी तरह से चर्चा करने की जरूरत है और यदि माननीय प्रधानमंत्री जी कहते हैं कि हमें इस पर पूरी तरह से चर्चा करनी चाहिए ..... **[व्यवधान]**

श्री पी.वी. नरसिंह राव : महोदय, केवल पूरी तरह से चर्चा ही नहीं बल्कि मैं विपक्षी दल के नेताओं के साथ इस मद्दे पर पूरी तरह से चर्चा और परामर्श भी करना चाहता हूँ मैं कोई भी एक तरफा काम नहीं करना चाहता। हम उस पर विचार करेंगे। मुख्य मंत्रियों के साथ हमारी भेंट हुई है। गृह मंत्री जी की भी मुख्य-मंत्रियों से मुलाकात हुई है। उन्होंने कुछ सुझाव दिए हैं।

हम इस संबंध में इस सदन के सदस्यों और नेताओं की राय जानना चाहेंगे और हम जल्दबाजी में कोई निर्णय नहीं लेंगे। महोदय, यह एक सुविचारित निर्णय होना चाहिए।

श्री जसवंत सिंह : अध्यक्ष महोदय, मुझे क्षमा कीजिए। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को अन्य और दो मुद्दों की याद दिलाना चाहता हूँ। उन्होंने इस सदन को आश्वासन दिया था कि बोफोर्स के संबंध में जहां तक आगे की कार्रवाई की बात है, वह स्वयं दिन-प्रतिदिन आधार पर इसका अनुशीलन करेंगे। जब सदन में इस संबंध में हंगामा हो रहा था तब माननीय संसदीय कार्य मंत्री ने हमें सूचना दी थी और बताया था कि बोफोर्स के संबंध में अंतरिम स्थिति क्या है हमें भी उस अवसर पर यह आवश्वासन दिया गया था कि राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा के उत्तर के दौरान प्रधानमंत्री जी सदन को विश्वास में लेंगे..... **[व्यवधान]**

श्री पी.वी. नरसिंह राव : मैं सदन को विश्वास में ले सकता हूँ।

श्री जसवंत सिंह : ..... और सदन को यह सूचना देंगे कि सम्पूर्ण मामले की क्या स्थिति हैं और जेनेवा में इसकी क्या स्थिति हैं।

तीसरे, मैंने एक बहुत ही महत्वपूर्ण जांच के बारे में कुछ सुना है और यह वह यह हैं कि प्रधानमंत्री जी, आपने स्वयं बैंकिंग और प्रतिभूति लेनदेन संबंधी जाचं की सिफारिश की थी। इस पर चर्चा हुई थी। लेकिन संयुक्त संसदीय समिति की रिपोर्ट पर अनुवर्ती कार्रवाई के बारे में सरकार की क्या स्थिति हैं?

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज (मुजफ्फरपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं एक सवाल के बारे में जानना चाहता हूं, मैंने उनको बीच में टोका नही।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह मामला ऐसे ही बढ़ता जायेगा।

[व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय : लेकिन, उसके बाद हर व्यक्ति कुछ न कुछ पूछना चाहेगा।

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज : मैं एक वचन की याद उनको दिलाना चाहता हूँ। आपने इस सदन में 1991 में अगस्त या सितम्बर महीने वादा किया था कि देश में गरीबी पर एक विशेष बहस इस सदन में करायेंगे। उसी वादे को 1992 में आपने दुहराया। अब हम 1994 में हैं और यहां गरीबी को लेकर अनेक प्रकार के आंकड़े देकर असलियत छिपाने की बात हो रही हैं। मैं जानना चाहूँगा कि उस वादे को इस सत्र में न हो तो कम से कम इस साल क्या आप निभाने को तैयार हैं? [व्यवधान]

श्री सैयद शहाबुद्दीन (किशनगंज) : आपने दो मर्तबा माइनोरटीज फाइनेंस एंड डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन बनाने के बारे में वादा किया था, उसकी क्या प्रोग्रेस हुई है, क्या इस साल बन जायेगा?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : ये कोई सवाल नहीं है। ऐसे हजारों समस्याएं, सवाल और नीति संबंधी अनेंकों बातें है। और हर एक मुद्दे पर प्रधानमंत्री जवाब नहीं दे सकते। हमें यह बात समझनी चाहिए।

[व्यवधान]

श्री लोकनाथ चौधरी (जगतसिंहपुर) : मैं एक सवाल करना चाहूँगा। प्रधानमंत्री जी ने ऊर्जा क्षेत्र के बारे में कहा है कि ... [व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय : जब बजट पर बहस शुरू होगी तब हम इस मुद्दे पर चर्चा करेंगे [व्यवधान]

श्री लोकनाथ चौधरी : महोदय, आप कृपया मेरे सवाल को सुनने की कोशिश कीजिए। [व्यवधान]

श्री लोकनाथ चौधरी : आप मेरा सवाल सुनिए। उड़ीसा राज्य विद्युत बोर्ड की एक समस्या थी।

[व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय : ये क्या है? कृपया अब आप बैठ जाइए। हद हो चुकी है। मैं आपको बोलने की अनुमति नहीं दे रहा हूँ।

[व्यवधान]

अध्यक्ष महोदय : मैं प्रधान मंत्री जी इस सवाल का उत्तर देने की अपेक्षा नहीं करता।

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे (विजयवाड़ा) : माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा था हम कृषि क्षेत्र से बहुत लाभ उठा सकते हैं। कृषि क्षेत्र के प्रति जिस तरह से सौतेला व्यवहार किया जा रहा है, ऐसे में लाभ अर्जित करने हेतु निर्यात करने योग्य अधिशेष उत्पाद कहां से प्रापत होंगे?

लघु उद्योग की अनेकों मांगे पूरी नहीं की गई। आपने स्वयं जो घोषण की थी कि इंसपेक्टर राज समाप्त हो जायेगा, उसका भी अब तक कुछ नहीं हुआ है। कृपया इस बात को स्पष्ट करें

श्री पी.वी. नरसिंह राव : जैसा कि मैंने कहा है, मैं चुनाव सुधार, पहचान पत्र एवं इससे संबंधित मामलों के संबंध में निश्चित रुप से अन्य दलों के नेताओं से विचार-विमर्श करना चाहूँगा और फिर जो भी निर्णय होगा, इसी के अनुसार काम किया जायेगा। ऐसे मामलों के प्रति सरकार का कोई पक्षपात पूर्ण दृष्टिकोण नहीं है।

[हिन्दी]

श्री शरद यादव : इस मामले में मीटिंग कब बुलायेंगे?

श्री पी.वी. नरसिंह राव : बुला लेंगे जरूर। जल्दी बुलायेंगे।

श्री राम विलास पासवान : इलेक्शन कमिशन का जो निकल रहा हैं, उससे वरिंड हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह क्या तरीका रहता हैं?

[अनुवाद]

श्री पी.वी. नरसिंह राव : यह कोई समस्या नहीं हैं। मैं भूमि सुधार के बारे में सदन को बताता रहा हूँ। साथ ही हम राष्ट्रीय विकास परिषद को भी समय-समय पर भूमि आबंटन के संबंध में की गई प्रगति की जानकारी देते रहे हैं। मुझे खेद है कि अब मुझे वर्तमान आंकड़ों की जानकारी नहीं है लेकिन इस संबंध में प्रथम दो वर्षो में की गई प्रगति उत्साहजनक रही है और इसकी प्रशंसा राष्ट्रीय विकास परिषद द्वारा भी की गई थी कि इसमें काफी प्रगति हुई हैं।

यदि माननीय सदस्यगण वर्तमान स्थिति जानना चाहते हैं तो मैं उन आंकड़ो को एकत्र करके बता सकता हूँ।

श्री राम विलास पासवान जी का कहना हैं कि उन्होंने अनुसूचित जातियों एवं अनुसूचित जनजातियों के संबंध में कोई योजना शुरू की थी और हमने उसे बन्द कर दिया हैं। मैं नहीं समझता कि हमने ऐसी किसी योजना को बंद कर दिया जबकि वास्तव में हम पहले से चल रहे कुछ कार्यक्रमों में कुछ और नये कार्यक्रम भी जोड़ रहे हैं। अतः मैं नहीं समझता कि ऐसा कुछ हो रहा हैं। लेकिन यदि वह मुझसे यह कहेंगे कि कतिपय कार्यक्रम शुरू किये गये थे और उन्हें बीच में छोड़ दिया गया हैं तो मैं निश्चित रुप से उन पर ध्यान दे सकता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : खाली आप देख लीजिये।

श्री पी.वी. नरसिंह राव : जी देख लेंगे,

[अनुवाद]

क्या यूं बीच में ऋण उद्योग के बारे में कुछ कहना मेरे लिए संभव है ?

श्री सोमनाथ चटर्जी : नीति के बारे में क्या विचार है?

श्री पी.वी. नरसिंह राव : नीति वस्तुतः उसी प्रकार की है जैसे कि पहली से चलती आ रही है। इसके लिए बी आई एफ आर मौजूद है। हमें हम एक उद्योग को, एकक हो अलग-अलग लेना होगा और यह देखना होगा कि हम क्या कर सकते हैं और क्या नहीं। यदि आप कहते हैं कि तब कब तक ....

[हिन्दी]

श्री सोमनाथ चटर्जी : होता नहीं है प्राइम मिनिस्टर साहब ।

[अनुवाद]

कृपया उस पर विचार कीजिए। मेरी चिंता का विषय यह है कि सरकार की ओर से इस पर कौन ध्यान देगा? हम किसी के पास भी नहीं जा सकते हैं। इस पर कोई भी ध्यान नही दे रहा है। मैं वित्त मंत्री जी के पास गया। उन्होंने कहा कि उनके स्तर पर, वह यह काम करेंगे।

[अनुवाद]

श्री पी.वी. नरसिंह राव : हरेक व्यक्ति इस पर विचार कर रहा है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : अगर वह ऐसा करते हैं तो मुझे खुशी होगी लेकिन वह डंकल और उससे संबंधित मामलों में इतने व्यस्त हैं। उनके पास समय कहां है? कौन सा मंत्री यह काम कर रहा है? कौन सा अधिकारी यह काम कर रहा है? कृपया हमें इसके बारे में बताइये। कृपया बी.आई.एफ.आर. के बारे में स्पष्टीकरण दीजिये।

[व्यवधान]

श्री पी.वी. नरसिंहराव : यह मामला उद्योग मंत्रालय के पास है और उद्योग मंत्रालय मेरे पास है।

[व्यवधान]

श्री सोमनाथ चटर्जी : चूंकि आप इससे अलग नहीं है तो फिर आपकी और हमारी हमेशा ही मुलाकात होगी।

अध्यक्ष महोदय : आपको जवाब मिल गया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आप इस पर चर्चा कब करायेंगे।

श्री पी.वी. नरसिह राव : क्या मैं आपसे पहले कभी नहीं मिला? मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि यह बहुत अनुचित है। [व्यवधान]

श्री सोमनाथ चटर्जी : आप अपना जवाब दीजिये। ऐसा मत कहिये कि मैं इसे इनके या उनके पास भेज रहा हूं।

मेरे विचार में संयुक्त संसदीय समिति की रिपोर्ट के बारे में वित्त मंत्री अद्यतन स्थिति से अवगत करा सकेंगे। आप सभा में बोलना चाहेंगे या वक्तव्य देना चाहेंगे?

अध्यक्ष महोदय : शायद चर्चा के समय।

श्री पी.वी. नरसिंह राव : बोफोर्स के बारे में श्री शुक्ल ने जो अंतरिम रिपोर्ट दी थी, वह अंतरिम ही है क्योंकि मुझे नहीं लगता कि उससे संबंधित कुछ भी जानकारी मिली है। मैं सभा को समय-समय पर सूचना दे सकता हूं, उसमें मुझे कोई कठिनाई नहीं है। हमें कुछ पत्र प्राप्त होने थे; मैं समझता हूं कि वे पत्र अभी प्राप्त होने हैं। बस मुझे यही कहना है।

डंकल के बारे में, निःसंदेह, जैसा कि मैंने कहा है .....

श्री सोमनाथ चटर्जी : 301 के बारे में।

श्री पी.वी. नरसिंह राव : हम एक बहुपक्षीय मंच की बात कर रहे हैं।, जिसे हम सभी ने वरीयता दी है और जिसके लिए हमने पिछले सात-आठ वर्षों से भी ज्यादा समय तक काम किया है। हम एक विशेष स्थिति में पहुंच चुके हैं। अब हमने अपने फायदे के लिए रिपोर्ट में सुधार करने के लिए, रिपोर्ट के उपबंधों और शर्तों में संशोधन के लिए काफी संघर्ष किया है। यह प्रक्रिया अब चल रही है। अगर अब किसी देश के विचार अलग हैं तो ऐसा नहीं है कि मुझे उन सभी विचारों का जवाब देना होगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : अगर वे इसे बाद में करें तो आपका क्या जवाब होगा?

श्री पी.वी. नरसिंह राव : कृपया काल्पनिक प्रश्न मत पूछिये।

अध्यक्ष महोदय : धन्यवाद प्रस्ताव पर सदस्यों ने अनेक संशोधन पेश किये हैं।

मैं सभी संशोधनों को सभा के मतदान के लिए इकट्ठे रख या कोई माननीय सदस्य कोई विशेष संशोधन पेश करना चाहता है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : जी नहीं, महोदय। जैसा कि हमने सूची तैयार की है, हम कुछेक संशोधन अलग से पेश करना चाहते हैं।

मैं यह स्पष्टीकरण दे दूं कि इनका सम्बन्ध जम्मू और कश्मीर में अमरीकी हस्तक्षेप, गेट/डंकल, बेरोजगारी, कीमत वृद्धि, अनुसूचित जाति ओर अनुसूचित जनजाति, महिलाओं, काला धन, निजीकरण और राज्यों के अधिकारों से है?

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे सूची दे सकते हैं। मैं उन सभी को एक साथ मतदान के लिए रखूंगा।

अब मैं संशोधन संख्या 45, 57, 61, 160, 563, 810, 888, 259, 959, 978, 994, 49, 116, 196, 83, 52, 105, 110, 132, 136, 579, 948, 991, 1070, 82, 101, 135, 149, 194, 295, 577, 591, 823, 885, 1001, 1059, 47, 48, 50, 51, 84, 112, 128, 244, 147, 148, 440, 260, 305, 312, 575, 590, 802, 882, 992, 996, 1068, 94, 96, 227, 228, 300, 581, 582, 962, 63, 108, 115, 202, 152, 963, 995, 58, 59, 95, 107, 92, 113, 129, 243, 572, 982, 990, 99, 137, 158, 159, 245, 317, 571, 964, तथा 979 को सभा के मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन संख्या 15, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 61, 63, 82, 83, 84, 92, 94, 95, 96,

99, 101, 105, 107, 108, 110, 112, 113, 115, 116, 128, 129, 132, 135, 136, 137, 147, 148, 149, 152, 158, 159, 160, 163, 165, 167, 168, 170, 194, 196, 202, 227, 228, 243, 244, 245, 259, 260, 295, 300, 305, 312, 317, 440, 450, 563, 571, 572, 575, 577, 579, 581, 582, 590, 591, 802, 810, 823, 882, 885, 888, 948, 959, 962, 963, 964, 978, 979, 982, 990, 991, 992, 994, 995, 996, 1001, 1059, 1063, 1070

संशोधन मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : हम कुछ संशोधन अलग से भी रखना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं भारतीय जनता पार्टी के माननीय सदस्यों द्वारा दिये गऐ संशोधन संख्या 163, 165, 167, 168, तथा 170 को सभा के मतदान के लिए रखूंगा।

संशोधन संख्या 163, 165, 167, 168, तथा 170 मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

श्री राम विलास पासवान (रोसेड़ा) में संशोधन संख्या 450 पेश करना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं जनता दल के माननीय सदस्यों द्वारा रखे गए संशोधन संख्या 450 को सभा के मतदान के लिए रखूंगा।

संशोधन संख्या 450 मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं उन अन्य सभी संशोधन को जिन्हें एक साथ मतदान के लिए रख गया सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 1-25, 40-44, 46, 53-56, 60, 62, 64-81, 83, 85-91, 93, 97-98, 100, 102-106, 111, 114, 130, 131, 133, 134, 138-146, 150, 151, 153-157, 161, 162, 164, 166, 169, 171-193, 195, 197-201, 203-208, 229-242, 246-258, 296-299, 301-304, 306-311, 313-316, 318-331, 365-384, 417-439, 441-449, 451-477, 500, 501, 514-524, 552-562, 564-570, 576, 578, 580, 583, 596-628, 657-668, 674-679, 680-693, 701-708, 755-777, 787-801, 803-809, 811-822, 824, 825, 842-859, 872-881, 883, 884, 886, 887, 889, 890, 923-947, 949-958, 960, 961, 965, 977, 980, 981, 983-989, 993, 997- 1000, 1002-1058, 1060-1067, 1069 और 1112-1122 संशोधन रखे गए और अस्वीकृत हुए।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं मुख्य प्रस्ताव सभा के मतदान के लिए रखूंगा।

प्रश्न यह है:

'कि राष्ट्रपति के सेवा में निम्नलिखित शब्दों में एक समावेदन प्रस्तुत किया जाये :-

'कि इस सत्र में समवेत लोक सभा के सदस्य राष्ट्रपति के उस अभिभाषण के लिए जो उन्होंने 21 फरवरी, 1994 को एक साथ समवेत संसद की दोनों सभाओं के समक्ष देने की कृपा की हैं उनके अत्यन्त आभारी हैं।'

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[व्यवधान]

1.21 म.प.

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

महिलाओं पर अत्याचार के सम्बन्ध में

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम सभा पटल पर रखें गए पत्र लेंगे। उसके बाद हम शून्य काल लेंगे।

श्री राम विलास पासवान (रोसेड़ा) : माननीय अध्यक्ष महोदय का निर्णय यह है कि प्रधान मंत्री के भाषण के पश्चात् शून्य काल होगा। उपाध्यक्ष महोदय, आज समाचार पत्रों में आपने पढ़ा होगा कि एक 13 साल की निर्मला नाम की लड़की, जिसे छः महीने से दिल्ली के सरिता विहार में बंधक बनाकर रखा हुआ था, को इतना मारा गया कि वह लोक नायक जयप्रकाश नारायण अस्पताल में भर्ती है। डाक्टरों ने कहा है कि उसका कोई अंग ऐसा नहीं बचा है जिसे जलाया नही गया है, टौर्चर नहीं किया गया हो। उस लड़की का इतना ही कसूर था कि वह एक बड़े आदमी के यहां 300 रुपये महीने पर काम करती थी। उसके बाप को उससे कभी मिलने नहीं दिया जाता था। वह जब भी अपना पैसा मांगती थी तो कहा जाता था कि तूम्हारा पैसा जमा है। एक बार जब उससे कप-प्लेट टूट गया तो उसे बहुत मारा-पीटा गया। **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

कुमारी ममता बनर्जी (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय, आज अतर्राष्ट्रीय महिला दिवस हैं। देश के विभिन्न भागों में महिलाओं पर अत्याचार बढ़ दिन-ब-दिन बढ़ते ही जा रहे हैं। अतः मेरा सरकार से अनुरोध हैं कि वह इस मामले पर गंभीरता से विचार करें ताकि सभी प्रकार के अत्याचारों को तत्काल रोका जा सके।

[हिन्दी]

श्रीमती भावना चिखलिया (जूनागढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, ऐसे अत्याचार महिलाओं पर हो रहे हैं। सरकार को इसपर बयान देना चाहिए।

श्री राम विलास पासवान : दिल्ली विधान सभा होने के बाद भी पुलिस का मामला केन्द्र सरकार के पास है। जब वह लड़की और उसका बाप थाने में एफ.आई.आर. दर्ज करवाने गए तो उनकी एफ.आई.आर. दर्ज नहीं की गई। मैं समझता हूँ कि भारत सरकार को एक मिनट भी गद्दी में रहने का अधिकार नहीं है। .....

[व्यवधान]

कुमारी ममता बैनर्जी : मै इस बात का समर्थन करती हूँ लेकिन साथ-साथ यह भी कहना चाहती हूँ कि इस मामले को राजनैतिक न बनाया जाए। **[व्यवधान]**

श्री राम विलास पासवान : इस घटना की जितनी निन्दा की जाये, उतनी कम है। यहां विद्याचरण जी बैठे हुए हैं। आज तमाम अखबारों में यह समाचार छपा है। सरकार इस घटना की जांच करवायें और सदन में इसके बारे में एक वक्तव्य दे।

श्री नीतीश कुमार (बाढ़) : जिस घटना का पासवान जी ने जिक्र किया, उसके बारे में मैंने भी नोटिस दिया था। आज के सभी प्रमुख समाचार पत्रों में प्रमुखता से यह खबर छपी है। इस ढंग की घटना दिल्ली में हो

रही है। कप-प्लेट टूटने पर सात दिनों तक उसे न केवल मारा-पीटा गया बल्कि उसे बिजली का करंट लगाया गया और लोहे की गर्म सलाखों से दागा गया। दिल्ली की विधान सभा इस सवाल पर एकमत थी...

|व्यवधान| अभी तक इस घटना के खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं हुई है। चूंकि दिल्ली की सरकार के पास कानून और व्यवस्था देखने की जिम्मेवारी नहीं है, इसलिए यह सीधी जिम्मेदारी गृह मंत्री की है। यहां विद्याचरण जी बैठे हुए हैं। आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है और आज प्रधानमंत्री जी ने यह उद्घोषणा की है कि पांच साल में बाल श्रमिक प्रथा को समापत कर देंगें। एक महिला और 13 वर्षीय बच्ची, दोनों की स्थिति को देखते हुए जो अन्याय और अत्याचार हुआ है, उसके खिलाफ सख्त कार्यवाही होनी चाहिए। जिन पुलिस अधिकारियों ने मुकदमा दर्ज नहीं किया, उनके खिलाफ कार्यवाही करने का ऐलान सरकार को साफ-साफ करना चाहिए।

|अनुवाद|

श्री राम विलास पासवान : सराकर इस मामले पर मौन क्यों साधे हुए है?

उपाध्यक्ष महोदय : इस विषय पर कुछ अन्य सदस्य भी बोलना चाहते हैं। कोई मुद्दा एक बार उठाया जाता है तो उस पर दूसरों को बोलने की अनुमति दी जानी चाहिए। ऐसा न होने पर इसे भेदभाव माना जायेगा।

|व्यवधान|

श्री लोक नाथ चौधरी (जगतसिंहपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है। अपने देश में हम सभी महिलाओं को सम्मान देते हैं। लेकिन महिलाओं पर अत्याचार प्रतिदिन बढ़ते जा रहे हैं। जैसाकि आप जानते हैं कल एक तेरह वर्ष की लड़की को पीटा गया और हमारे देश में महिलाओं को निर्वस्त्र करके घुमाया जाता है। और हमारे देश में हर 53 मिनट के बाद एक बलात्कार की घटना हो जाती है। यह आज का आंकड़ा है। अतः मेरे विचार में यह अगर इस घटना पर सरकार की जवाबी कार्यवाही इस प्रकार हो कि हम महिलाओं का सम्मान करते हैं तो यह उपयुक्त होगा। मैं चाहता हूं कि इस घटना पर तथा मंत्रोच्चार करने के महिलाओं के अधिकार से इंकार करने वाले पुरी के शंकराचार्य के अत्याचारों पर भी संसदीय कार्य मंत्री जवाब दें। इस सभी घटनाओं की सरकार को निन्दा करनी चाहिये और भविष्य में इन सब घटनाओं को रोकने के लिए सरकार को कठोर कार्यवाही करनी चाहिए। सरकार को हमारे देश में स्त्रीत्व को आदर और सम्मान देना चाहिए और हमारी महिला सदस्या, जो यहां मौजूद हैं को भी माननीय संसदीय कार्य मंत्री को बधाई देनी चाहिए।

|व्यवधान|

कुमारी ममता बनर्जी : उपाध्यक्ष महोदय, आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस हैं। दिल्ली में जो कुछ हुआ, उसका हम सभी को वास्तव में बहुत दुख हैं। मेरे विचार में, सरकार को इस मामले पर तथा बंगाल, बिहार और देश के अन्य भागों में भी जो कुछ हुआ था, उस पर गंभीरता से विचार करना चाहिए। महिलाओं पर अत्याचार दिन-ब-दिन बढ़ते जा रहे हैं।

महोदय, जैसा कि आप जानते हैं, सुश्री अल्पना बनर्जी के मामले में पश्चिम बंगाल के महिला आयोग ने मुख्य मंत्री को एक रिपोर्ट पेश की हैं। मैंने उस रिपोर्ट को देख हैं और उसमें उन्होंने कहा है कि इस घटना के लिए पूर्ण रुप से पुलिस उत्तरदायी है। मेरे पास उस रिपोर्ट की एक प्रति हैं। कल, मैं नादिया जिले के मेशपुर क्षेत्र

में गई थी और मैंने एक 13 वर्ष की तथा दूसरी 15 वर्ष की, दो लड़कियों को देखा था। उनमें एक प्राथमिक स्तर की छात्रा हैं और दूसरी उच्च माध्यमिक स्तर की छात्रा है। वे अपराधियों के कारण विद्यालय नहीं जा सकतीं। उन अपराधियों ने उनके साथ बलात्कार किया है। वे मेरे राजनीतिक दल अथवा आम लोगों में से नहीं हैं। वे वामपंथी दल से संबंधित हैं। उन्होंने मुझे आमंत्रित किया। मैंने देख कि क्या अत्याचार किये जा रहे हैं। उत्तर प्रदेश, बिहार, बंगाल तथा देश के अन्य भागों में भी यह स्थिति हैं। दिल्ली में आपको मालूम ही है कि क्या हुआ हैं।

मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूँ कि सरकार इस मामले को सभी राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श करना चाहिए ताकि इस प्रकार के अत्याचार तत्काल बंद किए जा सकें। आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस विषय पर विशेष चर्चा करने की अनुमति दे। देश में महिलाओं का विकास होना चाहिए न कि उन पर अत्याचार।

मैं संसदीय कार्य मंत्री से जो इस समय यहां पर उपस्थित हैं, अनुरोध करता हूँ कि वह इस विषय में हस्तक्षेप करें और यह देखे कि सभा में इस विषय पर चर्चा की जानी चाहिए और इस देश में महिलाओं पर हो रहे अत्याचार को रोका जाए और उन्हें सम्मान दिया जाए। **|व्यवधान|**

श्री राम कापसे (ठाणे) : रेल मंत्री यहां उपस्थित हैं **|व्यवधान|**

श्री नीतीश कुमार : कल पूरी दिल्ली विधान सभा ने आन्दोलन किया। यह समाचार अधिकतर सभी समाचार पत्रों में छप चुका है। सरकार ने इस पर क्या प्रतिक्रिया व्यक्त की है?

उपाध्यक्ष महोदय : वे सुन रहे हैं। कृपया बैठ जाइए। दिल्ली में घटित अत्याचार के उसी विषय पर वे भी बोलने जा रही हैं। ताकि इस विषय पर निरन्तरता बनी रहे।

|हिन्दी|

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : मैं यह कहना चाहता हूँ कि सभी पार्टीज को आपने बोलने का मौका दिया है लेकिन BJP के एक भी सदस्य को इस विषय पर आपने बोलने नहीं दिया है। तो मैं यह चाहूंगा कि हमारे एक सदस्य को बोलने दीजिए, तब मंत्री जी उत्तर दें।

अध्यक्ष महोदय : श्री राम नाईक की आपत्ति ठीक हैं। तेलगु देशम् ने भी यही आपत्ति की हैं। श्रीमती मालिनी ने भी यह आपत्ति की हैं।

इसलिए, हमें सबके साथ न्याय करना चाहिए।

श्रीमती भावना चिखलिया : माननीय उपाध्यक्ष जी, आपको भी मालूम हैं कि आज इण्टरनेशनल वीमेंस डे है। दिल्ली में जिस तरीके से महिलाओं के ऊपर अत्याचार हो रहे हैं, उसके खिलाफ कुछ भी कार्रवाई नहीं हो रही है। उसका एक और उदाहरण हैं। ममता जी ने और राम विलास जी ने जो बात उठाई हैं, उससे मैं सहमत हूँ। विद्याचरण शुक्ल जी भी यहां बैठे हैं, वह उसके विषय में कुछ बयान करे।

एक और बात है कि जो गुजरात के हमारे फोर्मर मिनिस्टर रह चुके हैं, उनकी लड़की राजकुमारी जड़ेजा

है लेकिन आज तक उसका कोई पता नहीं चला है कि उसका क्या हुआ है और वह कहां है, विद्याचरण शुक्ल जी यहां बैठे हैं, वह उसके विषय में भी कुछ कहें, क्योंकि बहुत ही बुरी तरह से यह बात चली है कि दिल्ली पुलिस या इण्डिया की कोई भी पुलिस कुछ भी नहीं कर रही हैं, इससके गलत मैसेज जा रहा हैं। इसके कारण हम बहुत दुखी हैं। राजकुमारी जड़ेजा के बारे में भी हमें यहां कुछ पता चले कि वह कहां हैं और किस हालात में हैं।

श्री एस.बी. सिदनाल (बेलगाम) : महिलाओं पर विशेषकर दिल्ली और बम्बई में अत्याचार दिन-प्रतिदिन तथा प्रति-वर्ष बढ़ रहे हैं; हाल ही में उत्तर.प्रदेश ओर पश्चिम बंगाल में महिलाओं की वस्त्रहीन करके उन्हें जनता के बीच घुमाया गया। यदि इस देश में यही हालात रहे तो महिलाओं का क्या होगा और उनके सम्मान का क्या होगा? उन्हें संरक्षण प्रदान करना केवल सरकार का ही कर्त्तव्य नहीं हैं। यह समजा का भी कर्त्तव्य हैं और ऐसे अपराध के लिए सजा निर्धारित की जानी चाहिए। इसकी उपयुक्त व्यवस्था की जानी चाहिए।

[व्यवधान]

मैं सरकार को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि वे कम से कम आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस मनाए जाने के अवसर पर इस विषय पर विस्तार से चर्चा करें।

दूसरे, महिला पुलिस कर्मियों की भर्त्ती को बढ़ाया जाना चाहिए क्योंकि कई बार जब कोई महिला पुलिस स्टेशन में एफ०आई०आर० दर्ज करवाने जाती हैं तो उसकी शिकायत पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता, इसलिए महिला पुलिस कर्मियों की संख्या अधिक होना चाहिए ताकि महिलाओं को यह विश्वास हो जाए कि उन्हें संरक्षण प्रदान किया गया हैं।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य (जादवपुर) : 13 वर्षीय निर्मला का मामला, जो कि आज के समाचार-पत्र में छपा है, एक समुद्र में केवल एक बूंद पानी की तरह हैं। जबकि हम राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा कर रहे हैं, मुझे इस बात का बहुत खेद हैं कि उनके अभिभाषण में बाल मजदूरी का उन्मूलन करने के बारे में एक भी पंक्ति नहीं कही गई। जब तक कि हमारे समाज का ढांचा ऐसा ही बना रहेगा इस बात की पूरी संभवना है कि अनियोजित क्षेत्र में महिलाओं और बच्चो पर इसी तरह से अत्याचार होते रहेंगे। निर्मला का मामला ऐसे लाखों मामलों में से एक है। **[व्यवधान]**

यह बंधुवा मजदूरी का मामला है और यही एक मामला नहीं है जिसमें कि एक अनुसूचित जाति की लड़की से इस तरह का व्यवहार किया गया हो बल्कि मैं समझता हूँ कि कोई भी जाति क्यों न हो लोगों की आर्थिक मजबूरी उन्हें इस जाल में फंसने पर मजबूर करती है।

इसलिए मैं सरकार को यह सुझाव दूंगा कि ऐसे मुद्दों का राजनीतिकरण होने से पहले इस मामले पर पूर्ण चर्चा की जानी चाहिए, न केवल महिलाओं पर अत्याचार के मामले पर बल्कि बाल मजदूरी विषय पर भी चर्चा की जानी चाहिए बाल मजदूरी का मुद्दा और उसे दूर करना उतना ही महत्वपूर्ण हैं जितना कि महिलाओं पर अत्याचार का मामला। मैं यह मांग करता हूँ कि सरकार तत्काल महिलाओं तथा बच्चों, दोनों पर अत्याचारों के विरोध में बड़े पैमाने पर एक चर्चा करवाने का प्रबंध करें। **[व्यवधान]**

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : इस प्रश्न का कोई राजनीति करण नहीं हुआ है?

श्रीमती सरोज दुबे (इलाहाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर यह जो निर्मला के साथ अमानवीय कांड हुआ है और पूरे समाचार-पत्रों में प्रकाशित हुआ है यह हमारे देश की कानून-व्यवस्था पर एक करारा तमाचा हैं।

महोदय, यह जो निर्मला के साथ अमानवीय व्यवहार हुआ है यह इस बात को भी स्पष्ट करता है कि हमारे देश में चाल्ल्ड लेबर क कितना शोषण हो रहा है। एक 13 साल की बालिका के साथ जो अमानवीय शोषण हुआ है उसके खिलाफ भी सरकार को कोई कार्यवाही करनी चाहिए। अभी मालिनी जी ने मांग की की इस प्रकार के अत्याचार के खिलाफ, महिलाओं के उत्पीड़न के खिलाफ और महिलाओ का जो मीडिया के द्वारा अशोभनीय प्रदर्शन हो रहा है उसके ऊपर रोक लगाई जानी चाहिए। उसके ऊपर एक बहुत बड़ा यहां पर डिसकशन होना चाहिए और इसके लिए कड़ा कदम उठाया जाना चाहिए ताकि इस अन्याय को रोका जा सके।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, आज वास्वत में एक छोटी सी लड़की पर जिस प्रकार का अत्याचार हुआ है मैं तो यह मानती हूँ कि बहुत शर्मनाक है। यह बात इतनी सी नहीं है, यह तो बाल श्रमिकों पर अत्याचार की भी एक बात हैं और जब हम कहते हैं, जब हम शिक्षा की बात करते हैं, शिक्षा के लिए बड़े-बड़े सम्मेलन करते हैं। हम अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन करते जा रहे हैं। और लड़कियों की शिक्षा के लिए अलग से व्यवस्था रखने की भी बात होती है। ऐसे समय में इन छोटे-छोटे बच्चों पर, जो न स्कूल जा सकते हैं और न उनकी अच्दी तरह की जीवनयापन की व्यस्वथा हो सकती है। इतना ही नहीं, आज जिस ढंग से एक निर्मला का केस सामने आया है, मैं तो कहूंगी कि कई लड़कियों पर इस प्रकार के शारीरिक अत्याचार तो होते ही हैं, लेकिन उनको ठीक से सुविधा न मिलने के कारण बाल श्रमिकों साथ दुर्व्यवहार इस देश में चला आ रहा है। इस समस्या की और ध्यान देना पड़ेगा। बार-बार महिलाओं पर अत्याचार की बात इस सदन में उठाई जाती रही है, लेकिन जिस तरह से सरकार का ध्यान इस समस्या की तरफ जाना चाहिए, उस तरह से नहीं जा रहा है और न ही इस समस्या पर कोई चर्चा की जा रही है। मैं सभी माननीय सदस्यों की इस बात से सहमत हूं कि इस विषय पर विस्तार से यहां पर चर्चा होनी चाहिए और सरकार की तरफ से उत्तर भी आना चाहिए। क्योंकि चाहे उत्तर प्रदेश हो या बंगाल हो, सभी स्थानों पर इस तरह की घटनाएं हो रही हैं।

श्री कोडीकुन्नील सुरेश (अड़ूर) : अध्यक्ष, महोदय, गुजरात में निजी फैक्टरियों के उद्यमियों द्वारा काफी संख्या में महिला कर्मचारियों को उत्पीड़ित किया गया हैं तथा छला गया हैं। केरल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अचेन कोल एक पिछड़ा हुआ तथा जनजातीय क्षेत्र है। वहां से काफी संख्या में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति की बेरोजगार महिलाएं गुजरात गयी हैं। वे विभिन्न प्रकार के निजी कारखानों, जैसा झींगा मछली कारखाना में कार्य कर रही हैं निजी कारखाने के मालिकों ने उन्हें वेतन, चिकित्सा सुविधाएं तथा अन्य सुविधाएं देने से इंकार कर दिया। हाल ही में, एक महिला कर्मचारी, जो कि मेरे निर्चाचन क्षेत्र की रहने वाली थी और गुजरात में पोरबन्दर स्थित एक झींगा मछली कारखाने में काम करती थी, उचित चिकित्सा सहायता न मिलने के कारण मृत्यु हो गई ।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि कारखाने के मालिक उन्हें उनके रिश्तेदारों द्वारा भेजे गए पत्र भी उन तक

पहुंचने नहीं देते अतः मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वे तत्काल गुजरात सरकार से बातचीत करें और महिला कार्यकारियों को संरक्षण प्रदान करें तथा उन्हें उनके घर वापस भेजने में मदद करें।

श्री लाईता उम्ब्रे (अरूणाचल पूर्वी) : महोदय, महिलाओं पर अत्याचार के संबंध में जो कुछ भी इस सभा में माननीय सदस्यों ने कहा है, मैं उसका समर्थन करता हूं। विशेषकर, मैं महिला सदस्यों का समर्थन चाहता हूं। लेकिन दुर्भाग्यवश इससे पहले कि माननीय मंत्रीजी अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करें ने सब चली गयी हैं। फिर भी मैं सभा का ध्यान महिलाओं पर किए गए अत्याचार की एक और घअना की ओर आकर्षित करना चाहूंगा जो कि समान महत्व की हैं। विजेथा बाला नाम की एक लड़की हैं, जो एक स्वतंत्र पत्रकार हैं और आल इंडिया रेडियों तथा दूरदर्शन में कार्य करती हैं। दिल्ली पुलिस की बटालियन के एक पुलिस उपायुक्त ने उस लड़की को तथा उसके माता-पिता को यह धमकी दी कि वह लड़की उससे शादी कर ले वरना वे उसका अपहरण कर लेंगे और उसे मार डालेगें।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया घटना का पूरा ब्यौरा न दे। यह बताइए कि क्या हुआ। कृपया संक्षेप में बताइए। इस सब बातों का विस्तार से उल्लेख करने का समय नहीं हैं।

श्री लाईता उम्ब्रे : मैं एक उदाहरण दे रहा हूँ कि निरन्तर अत्याचार कैसे हो रहे हैं। इस लड़की और उसके माता-पिता को डराया गया। परसों भी उस पुलिस उपायुक्त ने उसके घर कोन किया और उसे धमकी दी कि , अगर उसने उससे शादी नहीं की तो वह उसके मुंह पर एसिड फेंक देगा। केवल यही एक मामला नही हैं। इस पुलिस उपायुक्त के खिलाफ अनेक मामले लंबित पड़े हैं। लेकिन कुछ नहीं किया गया। दिल्ली के दैनिक समाचार-प्रत्र में अनेक लेख छपे हैं लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई। उसके बाद उस पुलिस उपायुक्त की पत्नी ने कहा कि उसका पति पागल हैं। जब उनकी पत्नी का यह कहना हैं तो मैं समझता हूँ कि हमें उस पुलिस उपायुक्त को सरकारी सेवा में बने नहीं रहने देना चाहिए। इसलिए उन्हें सेवा से तत्काल बेदखल कर देना चाहिए और इलाज के लिए मनोवैज्ञानिक चिकित्सक की देख-रेख में रखना चाहिए। यही मैं कहना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि किसी व्यक्ति विशेष के विरूद्ध कोई आरोप हैं उन्हें माननीय गृह मंत्री को भेज दें ताकि वे कार्यवाही कर सकें।

जल संसाधन मंत्री और संसदीय कार्यमंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : निर्मला नाम की लड़की के साथ कल दिल्ली में जो घटना घटित हुई है, उस घृणित अपराध की भर्त्सना कठोर से कठोर शब्दों में नहीं की जा सकती। मैं सभा को यह आश्वासन देता हूं कि हम इस बात का ध्यान रखेंगे कि दिल्ली प्रशासन इस तरह से अत्याचार के लिए जिम्मेवार अपराधी व्यक्तियों के विरूद्ध कठोर से कठोर कार्यवाही करें।

मैं माननीय सभा में यह सुझाव देना चाहूंगा कि हमें वास्तव में इस विषय पर एक चर्चा करनी चाहिए क्योंकि हम कई वर्षों से इस विषय पर चर्चा करवाने का प्रस्ताव कर रहे थे।

इस सत्र में एक विशिष्ट चर्चा होनी चाहिए चाहे वह इस सप्ताह के दौरान हो और फिर हम मिलकर विचार कर सकते हैं कि हम देश में हो रही ऐसी घटनाओं को कैसे रोक सकते हैं अथवा नियंत्रित कर सकते है। हम इस बात पर भी विचार कर सकते हैं कि हम इन घटनाओं के लिए जिम्मेवार व्यक्तियों को कैसे कठोर से

कठोर सजा दे सकते हैं। यह कहने पश्चात् मैं विपक्ष दल के माननीय सदस्यों और नेताओं से अनुरोध करूंगा कि सम्भवतः हम आज कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में बैठे हैं और हम इस विषय पर पूर्ण चर्चा के लिए समय निकालेंगे ताकि हम सबको अपने विचार व्यक्त करने का अवसर मिल सके और साधारण तरीका ढूंढे क्योंकि इस बारे में सभा के किसी वर्ग की राय में कोई मत भेद नहीं हैं। हम पुरजोर से इसकी भर्त्सना करते है। हम ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए तत्काल यथा सम्भव उपाय करने चाहिए। **[व्यवधान]**

श्री जार्ज फर्नान्डीज (मुज्जफरपुर) : उपाध्यक्ष जी, मंत्री जी के बोलने से पहले मैं दो शब्द कहना चाहूंगा। मैंने आपको महिलाओं के संबंध में नोटिस दिया है इसलिए विशेषतौर पर श्रीमती बासवा राजेश्वरी जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। आज देश भर की आंगनवाड़ी महिलाएं दिल्ली में आ चुकी है। और संसद के सामने उनका प्रदर्शन हो रहा है। वे कई समस्याओं को लेकर आई हैं और जिनमें से एक समस्या वह है जिस पर हम सभी लोगों ने उत्तेजित होकर कुछ बातें कही है। हमें खुशी है कि मंत्री जी ने उस पर विशेषतौर पर बहस कराने का वचन दिया है। आंगनवाड़ी में काम करने वाली छह लाख महिलाओं के साथ दो प्रकार का अन्याय होता है। एक अन्याय यह है कि उन्हें 200 से 400 रुपये में काम करना पड़ रहा है और चार से आठ घंटो से भी अधिक शोषण होता है जिसको हम बर्दास्त कर रहे हैं, यह हम नहीं समझ पा रहे है। दूसरी बात यह है कि जिन-जिन इलाकों में ये महिलाएं काम करती हैं तो उनके साथ ऐसा व्यवहार हो रहा है कि कहीं भी किसी भी प्रकार की वे मांग रखती हैं या कहीं भी कोई शिकायत को रखने का काम किया तो अधिकारियों की तरफ से किसी न किसी तरह से उसको दबाया जाता है।

इन अधिकारियों के कहने को ये महिलाएं मानने इंकार करती हैं तो उन्हें काम से हटाने की बात होती है। इस प्रकार का व्यवहार इन छह लाख महिलाओं के साथ हो रहा है। यह ऐसी समस्या है जिस पर सरकार को खुद पहल करनी चाहिए। यह स्थिति सरकार की और देश को शोभा देने वाली नहीं है। महिला दिवस के अवसर पर इन महिलाओं की समस्याओं के बारे में क्या मंत्री जी कुछ कहना चाहेंगी? [व्यवधान]

[अनुवाद]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (महिला एवं बाल विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती बासवा राजेश्वरी) : महोदय, मुझे अत्यंत प्रसन्नता है कि इस अंतर्राष्ट्रीय महिला वर्ष के दौरान अनेक सदस्यों ने इस माननीय सभा के ध्यान में अत्याचार एवं बलात्कार तथा बच्चों आदि की बिक्री से संबंधित बातें लाई गई हैं। हमारे संसदीय कार्य मंत्री महोदय ने यह कहने की कृपा की है कि इस विषय पर चर्चा के लिए पर्याप्त समय दिया जाना चाहिए।

मुझे यह कहते हुए अत्यंत खेद होता है कि इस सभा में महिलाओं एवं बच्चों से संबंधित किसी भी प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। यदि आप कम से कम इस बार इन विषयों पर चर्चा कर सकते हैं, तो मुझे उनका उत्तर देने में प्रसन्नता होगी।

आप सभी को विदित ही है कि हमने राष्ट्रीय महिला आयोग की स्थापना विशेषतौर पर महिलाओं के प्रति किये जा रहे अत्याचारों की जाचं करने के लिए की थी। मैं दो बातों का उल्लेख करना चाहती हूँ। जिन

व्यक्तिगत मामलों का आपने उल्लेख किया है, उन सभी मामलों को पुलिस विभाग के ध्यान में लाया जा सकता है। सामान्य तौर पर यदि इस प्रकार की घटनाएं घटित होती हैं, तो आप इन्हें राष्ट्रीय महिला आयोग के ध्यान में ला सकते हैं। यह आयोग इन मामलों को पुलिस अधिकारियों एवं संबंधित राज्य सरकार के ध्यान में लायेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि वे इस संबंध में अधिक से अधिक क्या कर सकते हैं तथा यह भी सुनिश्चित करेगा कि ऐसी महिलाओं को यथोचित राहत प्रदान की जाये।

दूसरी बात यह है कि हाल ही में राज्य सरकारों ने भी प्रान्तीय महिला आयोग गठित किए हैं तथा कुछ राज्यों ने ऐसे कानून पहले ही बना दिए हैं। हम अन्य राज्य सरकारों से भी इस अनुरोध कर रहे हैं। कि वे महिला आयोग की स्थापना हेतु ऐसे कानून बनाने के लिए आगे आयें। मैं समझती हूं कि ऐसा किये जाने से महिलाओं एवं बच्चों के प्रति अत्याचारों एवं बलात्कार की घटनाओं में कमी आयेगी।

माननीय सदस्य श्री जार्ज फर्नान्डीज द्वारा उठाये गये अन्य प्रश्न के बारे में, मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता होती है कि महिला एवं बाल विकास विभाग यह सबसे बड़ा कार्य कर रहा हैं। आज महिला-दिवस होने के कारण, मैंने समाचार-पत्रों में यह घोषणा की है कि हमारी आंगनवाड़ियों में 32 लाख माताओं का उपचार किया जा रहा है तथा 63 लाख टीके प्राप्त बच्चे प्राथमिक एवं औपचारिक शिक्षा पौष्टिक आहार तथा प्रतिरक्षण कर रहे हैं और इसके साथ-साथ ही उन्हें पीने का अच्छा पानी भी मिल रहा है।

लगभग सभी आंगन वाड़ी शिक्षकों की भर्ती स्थानीय क्षेत्रों से की जा रही हैं तथा उन्हें अवैतनिक कार्यकत्ताओं के रुप में जाना जाता है और यहां तक कि नान-मैट्रिक लोगों को भी आंगनवाड़ी अध्यापकों के रुप में नियुक्त किया जा रहा है। जैसा कि श्री जार्ज फर्नान्ड़ीज जी ने कहा है, हाल ही में हमने उनका वेतन 350 रुपये से बढ़ाकर 450 रुपये कर दिया है। वेतन के रुप में दी जा रही यह राशि नान-मैट्रिक तथा मैट्रिक पास उम्मीदवारों के लिए अलग-अलग है। जिन लोगों की सेवा-अवधि दस वर्षों की हो चुकी है, उन्हें 450 रुपये प्रतिमाह की दर से वेतन मिल रहा है। हाल ही में, मैंने उन आंगनवाड़ी अध्यापकों को जिन्होंने दस वर्ष की सेवा-अवधि पूरी कर ली है तथा जिन्होंने बहुत अच्दी तरह से कार्य किया है, उन्हें प्रोत्साहन के रूप में पदोन्नति देने की सोची है। उन्हें पर्यवेक्षकों के रुप में तथा उसके बाद उन्हें बाल-विकास संबंधी पदों पर पदोन्नत किया जायेगा। इन अवैतनिक अध्यापकों की मैंने यही प्रोत्साहन दिया हैं। फिलहाल उनके वेतन अथवा मान देय की राशि बढ़ाये जाने का कोई प्रस्ताव मेरे विचाराधीन नहीं हैं। छुट्टी एवं अन्य रियायतों दिये जाने के बारे में उन्होंने यह सुझाव पेश किया है। मैं इस सुझाव पर विचार करूंगी तथा इन आंगनवाड़ी अध्यापकों के लिए जो भी मेरे लिए सम्भव होगा, मैं अवश्य करूंगी।

उन्होंने एक ओर प्रश्न उठाया हैं कि आंगनवाड़ी अध्यापकों के मन में एक अशंका है कि हम इन परियोजनाओं की निजी क्षेत्र को सौंपने जा रहे हैं। मैं यहां इस सभा में आपको यह विश्वास दिला सकती हूं कि हम किसी भी पुरानी परियोजना को निजी क्षेत्र में नहीं सौंप रहे हैं जहां तक वर्ष 1992-93 के दौरान स्वीकृत की गई नई परियोजनाओं का संबंध है, हम इन परियोजनाओं की दस प्रतिशत संख्या को निजी क्षेत्र को दिए जाने पर विचार कर रहे हैं क्योंकि हम प्रायोगिक तौर पर ऐसा करके देखना चाहते हैं। वह बात हमारे हाथ में नहीं है। हम राज्य सरकारों से यह पूछ रहे हैं कि क्या वे इन परियोजनाओं को किन्हीं ऐसी अच्छी संस्थाओं को सौंप रहे

हैं, जोकि इन्हें ले सकती हो तथा कारगर ढंग से चला सकती हो।

हम उनके साथ प्रयोग करके देखते हैं कि वे इन परियोजनाओं को कितने बेहतर ढंग से चला सकती हैं। इस प्रस्ताव पर ध्यान देना पूर्णतयः संबंधित राज्य सरकार का कार्य है। हम इन परियोजनाओं में चुने व्यक्तियों को केवल वेतन दे रहे हैं। जहां तक अन्य बातों का संबंध है, उनकी ओर ध्यान देना संबंधित राज्य सरकारों पर निर्भर करता है।

गत वर्ष, मैने ऐसी 300 परियोजनाएं स्वीकृत की थी; इस वर्ष मैंने 200 परियोजनाएं और स्वीकृत की हैं तथा में ऐसी 100 परियोजनाएं ओर स्वीकृत करने जा रही हूं। वर्ष 2000 के अंत तक, मैं इस कार्यक्रम को देश के कौने-कौने में पहुंचाना चाहती हूं। जहां तक गर्भवती एवं बच्चों का संबंध है, उनके लिए यह अत्यंत अच्छा कार्यक्रम होगा।

अन्य विषयों पर जब चर्चा होगी, तो मैं विस्तार पूर्वक उत्तर दूंगी।

उपाध्यक्ष महोदय : सभी इससे संतुष्ट है।

[अनुवाद]

श्री राम कापसे (ठाणे) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ .. **[व्यवधान]** मेरे निर्वाचन क्षेत्र के बादलपुर स्थान पर एक घिनौनी रेल दुर्घटना हुई है।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : क्या मैं तीन अथवा चार व्यक्तियों को बुलाकर यह अनुरोध कर सकता हूं कि वे एक साथ बोल? अगर ऐसी कोई व्यवस्था है, तो मुझे निश्चित रुप से कोई एतराज नहीं है।

श्री राम कापसे : मेरे निर्वाचन क्षेत्र के बदलापुर स्थान पर एक वीभत्स रेल दुर्घटना में सात लोग मारे गये थे। वे रेल पटरी के बाहर रेलवे फाटक के निकट सड़क पर थे। तेज गति से आ रही मालगाड़ी पंटरी से उतर गई। पिछले दो वर्षो से मुम्बई उपनगरीय रेल लाइनों पर रेल-दुर्घनाओं में लोगों के मारे जाने की बात अब रोजमर्रा की बात हो गई है। बदलापुर का यह स्थान अत्यंत खतरनाक स्थान बन गया है। यह मालगाड़ी अत्यधिक बुरी तरंह से माल से लदी हुई थी तथा इसे दो इंजनों द्वारा खींचा जा रहा था। प्रत्येक डिब्बे में 45 टन इस्पात रोल लदा था यह मात्रा प्रत्येक डिब्बे की अनुज्ञेय लदान क्षमता से काफी ज्यादा थी। इसके बावजूद, यह गाड़ी बहुत ज्यादा गति से चल रही थी। इस दुर्घटना की वजह से सभी रेल-मार्ग कल से बंद पड़े हैं। मुम्बई-पुणे तथा दक्षिण की ओर का यातायात भी बिल्कुल अवरूद्ध हो गया है। मैं मांग करता हूं कि रेल मंत्री महोदय इस बारे में आज एक वक्तव्य दें। मैं यह भी मांग करता हूं कि बेकसूर जो लोग मारे गये हैं, उनके संबंधियों को मुआवजा दिया जाये।

श्री अन्ना जोशी (पुणे) : मैं इस बारे में स्पष्टीकरण चाहता हूं।

श्री मृत्युन्जय नायक (फूलबनी) : महोदय, मैंने भी पूर्व-सू.. दी हुई है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपमें अपनी आवाज उठान की क्षमता है। इसी वजह से आपको बोलने के लिए

सबमें अंत में बुलाया जायेगा।

|हिन्दी|

श्री अन्ना जोशी : यह मुम्बई-पुणे मार्ग पर एक्सीडेंट हुआ है, उसमें 6-7 आदमी तो मरे ही हैं लेकिन यह छठा टाइम है, उसी जगह पर यह एक्सीडेंट हुआ है। इसके लिए जो वहां पर मेंटिनेंस स्टाफ है, इसके बारे में इन्कवायरी होनी चाहिए। इसके साथ ही एक और एक्सीडेंट के बारे में कहना चाहता हूँ.....**|व्यवधान|** हमने आपको नोटिस दिया है।

|अनुवाद|

उपाध्यक्ष महोदय : क्या इस सदन में कोई ऐसा भी सदस्य है, जिसने कि बोलने के लिए अपने नाम की पूर्व-सूचना न दी हुई हो? सभी ने पूर्व-सूचना दी हुई है। समय बचाने की हमारी बाध्यता है।

श्री अन्ना जोशी : कम-से-कम मुझे तो बोलने के लिए एक मिनट का समय दीजिये।

उपाध्यक्ष महोदय: पूर्व-सूचना दे दिये जाने से बोलने का वैध अधिकार नहीं मिल जाता, तथापि सभा में सभी सदस्य इस अधिकार को प्राप्त करना उचित समझते हैं।

श्री अन्ना जोशी : महोदय, मैं इस बात से शतप्रतिशत सहमत हूँ। आयुद्ध-सामग्री डिपो, टालेगांव - जोकि पुणे से 40 किलोमीटर से भी अधिक दूर स्थित है - से थलसेना के जवानों का समूह घोरावाड़ी रेलवे स्टेशन पर रविवार को अंधाधुध दौड़ते हुए आया। उन्होंने अनेक रेल कर्मियों को पीटा तथा टिकट-घर को लूटा। बहुत से रेल कर्मी गम्भीर रुप से घायल हैं। घोरावड़ी-स्टेशन पर लगे संचार-संयंत्रों को भी क्षति पहुंचाई गई है। इस अफरातफरी में स्टेशन सार्वजनिक सम्बोधन प्रणाली का ऐम्पलीफायर भी टूट गया था। यह घटना उसने टिकट दिखाने की मांग किये जाने के कारण घटी। अत: चूंकि थलसेना के जवानों ने रेल-कर्मियों पर हमला किया है, मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे इस मामले की जांच करें तथा रेल कर्मचारियों को संरक्षण प्रदान करें। **|व्यवधान|**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री सुदर्शन जी, आपको पूरी तरह विदित ही है कि शून्य-काल आधे घंटे से अधिक समय तक नहीं जारी रखा जा सकता। लेकिन यदि आप मेरे साथ सहयोग नहीं करते हैं तो इससे सदन में अनुशासनहीनता पैदा होती है। मुझे सहयोग दिया ही कहां जा रहा है?

श्री सुदर्शन राय चौधरी (सीरमपुर) : मैं तो इतना ही सहयोग दे सकता हूँ कि मैं अपनी बात दो मिनट से समाप्त कर दूँगा।

मैं सरकार का ध्यान पश्चिम-बंगाल में केंन्द्र सरकार द्वारा संचालित सार्वजनिक क्षेत्र के नौ उपक्रमों की अत्यंत दयनीय दशा की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ।

2.00 म०प०

इन उपक्रमों में से दो अथवा तीन उपक्रम जैसे कि ब्रैथवैटे तथा इसकी अंगुस इकाई मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ते हैं। वहां अनेक अन्य इकाइयों- जैसे कि साईकिल कारपोरेशन आफॅ इण्डिया, टायर कारपोरेशन आफ

इण्डिया, भारत ब्रेकस एवं बल्बस भी स्थित हैं , जोकि सार्वजनिक क्षेत्र के अंतर्गत पड़ने वाली संस्थाएं हैं। पिछले कुछ वर्षो से, ये इकाइयां कार्यकारी कार्यकारी-पूंजी की कमी का सामना कर रहीं हैं। इन इकाइयों ने भारत सरकार को प्रर्याप्त धनराशि प्रदान करने हेतु अनुरोध किया है। इन इकाइयों ने पैकेज भी प्रस्तु किये हैं। उन पैकेजो, में से कुछ को भारत सरकार द्वारा नियुक्त विशेष त्रिपक्षीय समिति को प्रस्तुत किया है। पिछले दो सालों से वह समिति **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय : कपया मेरी बात सुनिए। क्या यह शून्य काल के अंतर्गत आता है? क्या यह अद्यतन जानाकारी है?

[व्यवधान]

श्री सुदर्शन राय चौधरी : महोदय, यह अति महत्वपूर्ण मुद्दा है **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय : वास्तव में आप ऐसी बाते सभा के समक्ष लाते हैं जिनकी लाने की आवृश्यकता नहीं है **[व्यवधान]** यदि आप ऐसा करते हैं तो मुझे खेद है कि शून्य काल का कोई अर्थ नहीं रह जायेगा।

[व्यवधान]

श्री सुदर्शन चौधरी : उन्होंने माननीय प्रधानमंत्री से अनुरोध किया है। उन्होंने ब्रेथवेट और इसके अंगस एकक के प्रतिनिधिमंडल को आश्वासन दिया है **[व्यवधान]** लेकिन इस संबंध में कुछ भी नहीं किया गया है इन परिस्थितियों के अंतर्गत में भारत सरकार से अनुरोध करता हूं तत्काल धन दिया जाये **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री राय चौधरी, कृपया आप यह बात समाप्त कर दीजिए। **[व्यवधान]**

श्री सुदर्शन राय चौधरी : महोदय, यही मेरी मांग है। धन्यवाद। **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री नायक, कृपया संक्षेप में अपनी बात कहिए।

[व्यवधान]

श्री मृत्युन्जय नायक (फूलबनी) : केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड ने हाल ही में दसवीं और बारहवीं कक्षाओं की परीक्षाएं आयोजित की थीं चूंकि प्रश्नों के संख्या 35 थी और प्रश्न लंबे-लंबे थे तो तीन घंटों के दौरान प्रश्न-पत्र को पूरा करना कठिन थां साथ ही प्रश्न पाठ्यक्रम से बाहर से भी थे। पाठ्यक्रम में से प्रश्न नहीं थे। अतः विद्यार्थी, उनके माता-पिता, अध्यापक और प्रत्येक व्यक्ति विक्षुब्ध है। मेरा मुद्दा यह है कि उन्हें वंचित किया जायेगा .... **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय : परीक्षाएं किसने आयोजित की थी?

श्री मृत्युन्जय नायक : मानव संसाधन विकास मंत्रालय के अंतर्गत केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड ने परीक्षाएं आयोजित की थीं।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप अपनी बात जारी रखिए।

कुमारी ममता बनर्जी (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय, उप-मंत्री यहां मौजूद हैं, उन्हें इस बात की ओर ध्यान देना चाहिए।

श्री मृत्युन्जय नायक : महोदय, उन्हें उच्च डिग्री या डिप्लोमा पाठ्क्रम की प्रतियोगी परीक्षाओं से वंचित होना पड़ेगा। मंत्री महोदय यही उपस्थित हैं, उन्हें इस बारे में कुछ कहना चाहिए। यदि अभी उनके पास रिर्पोट या जानकारी नहीं हैं तो वह बाद में इसका उत्तर दे सकती है। यदि उनके पास इस संबंध में कोई जानकारी है तो उन्हें तत्काल इस पर प्रतिक्रिया व्यक्त करनी चाहिए। यही मेरा निवेदन है **[व्यवधान]**

कुमारी ममता बनर्जी : महोदय, मंत्री जी को मामले की जांच करनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप मंत्री जी से तत्काल उत्तर देने के लिए नहीं कह सकती है।

[व्यवधान]

श्री उमराव सिंह (जालंधर) : महोदय, पाकिस्तान में प्रकाशित तवारीखे-ए-मुजाहीदीन नामक पुस्तक में सिक्ख पंथ और सिक्ख गुरूओं के प्रति निंदात्मक टिप्पणियां की गई है। मैं कड़े शब्दों में इसकी आलोचना करता हूँ और भारत सरकार से आग्रह करता हूँ कि उस पुस्तक की बिक्री रोकने के लिए पाकिस्तान सरकार के साथ यह मुद्दा उठाएं।

एक अन्य बात भी हैं। हाल ही में पाकिस्तान ने मध्य-पूर्व में भारतीयों के विरूद्ध प्रचार और तेज कर दिया है। इतना अधिक प्रचार किया जा रहा हैं कि जिसके परिणामस्वरुप कुवैत और मध्यपूर्व के अन्य स्थानों में सिक्खों पर आक्रमण शुरू हो गए हैं। इस बारे में गंभीर चिंता है। मैं भारत सरकार से आग्रह करता हूं कि वह इस मामले के बारे में कुछ करें **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय : यह अंतर्राष्ट्रीय स्थिति के बारे में है आपने निवेदन में जो दूसरी बात कही गई है वह ठीक नहीं है।

[व्यवधान]

श्री जगजीत सिंह बरार (फरीदकोट) : उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं यह महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूं। संसद के पिछले सत्र के दौरान माननीय गृह मंत्री श्री एस०बी० चव्हाण और माननीय गृह राज्य मंत्री श्री राजेश पायलट ने सभा को आश्वासन दिया था कि संसद के आगामी सत्र के दौरान जैन अग्रवाल समिति का प्रतिवेदन सभा पटल पर रखा जायेगा जो 1984 में दिल्ली में सिक्खों की हत्या की जाचं के बारे में है।

महोदय, तब से नौ या दस वर्ष बीत चुके हैं लेकिन कोई परिणाम नहीं निकला। मैं माननीय संसदीय कार्यमंत्री जो यहां उपस्थित हैं से अनुरोध करता हूं कि यह सभा की प्रत्यक्ष अवमानना हैं। दोनों मंत्रियों ने आश्वासन दिया था कि जैन अग्रवाल समिति का प्रतिवेदन सभा पटल पर रखा जायेगा। मैं उनसे पूछना चाहता हूं और अनुरोध करना चाहता हूं कि क्या सरकार का आश्वासन पूरा भी होगा या नहीं। यह अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दा है और 4000 से अधिक विधवा स्त्रियां न्याय की प्रतीक्षा कर रही है। यह माननीय गृह मंत्री द्वारा दिया गया आश्वासन था **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय :- यदि यह एक आश्वासन है तो नियमों के अंतर्गत विशिष्ट प्रावधान है। आप नियमों के अनुसार कार्यवाही कीजिए।

सभा में दिए गए आश्वासन को उठाने के लिए शून्य काल उपयुक्त समय नहीं है।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : प्रक्रिया में अतंर्गत इसका प्रावधान है आप इसका उपयोग करिये।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : आपके पास पर्याप्त समय होगा।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम धूमल (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, अभी सदन में दो बातें बहुत महत्वपूर्ण उठाई गई हैं उनमें से पहली तो यह है कि पाकिस्तान के द्वारा भारत के अंदरूनी मामलों में हस्तक्षेप लगातार हो रहा है जिसकी और आज ही हमारे प्रधान मंत्री जी ने भी ध्यान दिलाया था। इसके साथ ही एक माननीय सदस्य ने अभी एक मामला उठाते हुए कहा था कि सिख सोलजर्स के खिलाफ जो किताब छपी है, उस पर प्रतिबन्ध लगाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली में 1984 में जो दंगे हुए थे और उनकी रिपोर्ट भी आ चुकी है जिसकी ओर अभी माननीय सदस्य जगजीत सिंह बरार ने भी ध्यान आकर्षित किया था, मैं भी आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करता हूँ कि केन्द्रीय सरकार के गृह मंत्री ने कहा है कि वह रिपोर्ट सदन मे पेश की जायेगी, लेकिन अभी तक वह रिपोर्ट सदन में पेश नहीं की गई है, उसे अविलम्ब पेश किया जाए ताकि मंत्री महोदय द्वारा दिए गए आश्वासन की पूर्ति हो सकें।

श्री गुमान मल लोढ़ा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, आई.ए.एस. और उसके समकक्ष प्रशासनिक परीक्षाओं में बैठने से लगभग 2 लाख छात्रों को वंचित किया जा रहा हैं। कुछ समय पहले इस देश के अंदर आई०ए०एस० और प्रशासनिक सेवाओं की परीक्षाओं का प्रश्नपत्र लीक हो गया था। उसके लिए एक आल इंडिया इन्कवायरी कमेटी बैठी थी जिसमें यह साबित हो गया कि यह लीकेज हुआ था जिसके कारण सारे के सारे रिजल्ट विशिएट हो गए थे। इसलिए मेरा निवेदन है कि आई०ए०एस० और इसके समकक्ष परीक्षाओं के अंदर जो लड़के उस समय बैठे थे उनको एक वर्ष का एक एडीशनल अवसर दिया जाए ताकि वे इन एग्जामिनेशंस में बैठ सकें।

[अनुवाद]

श्री जगमीत सिंह बरार : प्रश्न यह है कि आश्वासन की प्रक्रिया कभी नहीं बताई गई। किसी को भी आश्वासन के बारे मेकं बोलने का अवसर नहीं दिया गया [व्यवधान] आश्वासनों संबंधी एक समिति हैं। लेकिन हमें उस समिति में बोलने, अपने विचार व्यक्त करने का कभी अवसर नहीं मिला। हम समझतें हैं कि मंत्रियों द्वारा दिए गए आश्वासन महत्वपूर्ण होते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : समस्या यह हैं कि सत्ता पक्ष के सदस्य जाना चाहते हैं।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया मेरी बात सुनिए।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : पीठासीन अधिकारियों को प्रक्रिया के अनुसार सभा को चलाना हैं। यह पीठासीन

अधिकारों की मनमाना से नहीं चलाया जा सकता है।

आपसे आमतौर पर । बजे उठने की आशा है तथा यह आशा की जाती है 2.00 बजे आप पुनः यहां आ जायेंगे। सत्ता पक्ष के सदस्यों के भी अपने कार्य हैं। वे कागज़ात भी प्रस्तुत करना चाहते हैं। एक दिन में प्रत्येक सदस्य शून्य काल के दौरान नहीं बोल सकता हैं। आपका सहयोग अत्यंत आवश्यक है।

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह (आंवला) : अध्यक्ष महोदय, प्रधानमंत्री जी का जो भाषण हुआ था उसे आपको बाद में करवाना चाहिए था। हमारे समय में से क्यों समय को काटा जा रहा है?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से आपको किसी ने यह नहीं कहा है कि जब प्रधानमंत्री उत्तर देना चाहते हों तो आप अपनी अपनी बात उठाएं।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदयः आपने उस समय अपनी बात क्यों नहीं उठाई।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : अपनी बात कहने का यह कोई समय नहीं है।

[अनुवाद]

श्री जगमीत सिंह बरार : मैंने उस समय आवाज उठाई थी जब प्रधानमंत्री जी बोल रहे थे।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपके बारे में नहीं कह रहा हूं।

श्री जगमीत सिंह बरार : एक लोकतांत्रिक संसदीय प्रणाली में हम संगत प्रश्न पुछना चाहते हैं।

[व्यवधान]

हमें कभी भी संगत प्रश्न पूछने का अनुमति नहीं दी जाती हैं।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : महोदय, आमतौर पर हर रोज प्रश्न काल के बाद आधे घंटे के भीतर उस कार्य को निपटाया जाता है जो उस दिन के लिए सूचीवद्ध नहीं होते हैं। मैं समझता हूं कि आज हमने गैर सूचीबद्ध कार्य 1.15 बजे शुरू किया और इसमें 55 मिनट लग गए।

उपाध्यक्ष महोदय : यह वास्तव में सुसंगत आपत्ति है।

श्री मुकुल वासनिक : दूसरी बात यह है कि रेल बजट पर चर्चा हो रही हैं । पिछले वर्ष भी हमें देर रात लगभग अगले दिन सुबह तक बैठना पड़ा था। हमें वह चर्चा भी तत्काल शुरू करनी पड़ेगी। इस पर अभी केवल एक ही सदस्य ने बोला है **[व्यवधान]**

श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाद्दे (विजयवाड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का

ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि सरकारी कालेजों और विश्वविद्यालयों के हजारों अध्यापक और लेक्चरर सरकार से यह मांग करने के लिए दिल्ली में एकत्र हुए कि उनके वेतनमानों में संशोधन के पहलू पर विचार करने के लिए एक वेतन संशोधन समिति गठित की जाए और इस बीच उन्हें आंतरिक राहत दी जाए। यह उनकी मुख्य मांग हैं और मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि इस मामले पर गौर किया जाए।

श्री तरित वरण तोपदार (बैरकपुर) : महोदय, यदि सरकार सर्वांगीण सुधार नीति पर विचार कर रही है, जो यह एक गंभीर बात होने जा रही है। एन.डी.एम.सी. की मिलों को बेचने के लिए विज्ञापन आया है। हम यह नहीं समझ पा रहे हैं कि उस स्थिति में यह कैसे हो सकता है जब कि सहरकार सर्वांगीण सुधार नीति पर विचार कर रही हैं।

|हिन्दी|

श्री रवि राय (केन्द्रपाड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे राष्ट्र के भविष्य के सिलसिले में सबसे महत्वपूर्ण सवाल उठाने का मौका दिया। जो विषय मैं उठा रहा हूं। प्रधानमंत्री जी उस विषय पर बोले है लेकिन वे जिस तरह से बोले हैं, उससे स्पष्टीकरण के बजाए कनफ्यूजन पैदा हुआ है। मैं खासतौर से हमारे लायक दोस्त श्री शुक्त और श्री माथुर का ध्यान इस ओर आकर्षित कर रहा हूं। श्री माथुर का नाम इसलिए ले रहा हूं क्योंकि प्रधानमंत्री जी ने उनको कांग्रेस पार्टी की ओर से डंकल प्रस्ताव के बारे में कांग्रेस सदस्यों को बताने के लिए किताब लिखने की जिम्मेदारी दी है। डंकल प्रस्ताव की बहस के दौरान जब सरकार ने जवाब दिया था तो इस सदन को बाकायदा आश्वासन दिया गया था कि डंकल प्रस्ताव को सरकार मान रही है, उससे एक अच्छा नतीजा यह निकलेगा कि अमरीका सुपर 301 और स्पैशल 301 हिन्दुस्तान के खिलाफ नहीं लगाएगा।

मैं कहना चाहता हूं, आज भी प्रमुख अखबारों ने एडीटोरियल लिखा है कि अमरीका के श्री क्लिंटन, ट्रेड रिप्रैज़ैनटेटिव श्री हंटर और उनके डिप्टी सैक्रेटरी, तीनो ने कहा है कि यह सिर्फ जापान के खिलाफ नहीं है। हम देख चुके हैं, जब बुश राष्ट्रपति थे, जापान, हिन्दुस्तान और ब्राजील के खिलाफ सुपर 301 का इस्तेमाल हो चुका है और अभी रिवाइव किया है। राष्ट्रपति ने खुद दस्तखत करके सुपर 301 को जापान के खिलाफ रिवाइव करने का जो काम किया है, वह सही नहीं है। उसमें यह हैं कि सुपर 301 और स्पैशल 301 किसी भी देश के खिलाफ लागू हो सकता है। इसके बारे में मैं इतना ही कह रहा हूं कि यह जज, जूरी, और वर्स्ट ऐरोगैन्ट यूनीलेटरिज्म है। जब जापान, जो दुनिया के 7 विकसित देशों में से है, जैसे शक्तिशाली देश के खिलाफ क्लिंटन उसे लगाने की हिम्मत कर सकते हैं तो हिन्दुस्तान के खिलाफ लगाना तो उनके बाएं हाथ का खेल है।

मै शुक्ला जी और माथूर जी से आग्रह करूंगा कि अगले 2-3 दिन में कौमर्स मिनिस्टर सदन में आये और देश वासियों को आश्वासन दे कि सुपर 301 और स्पैशल 301 हिन्दुस्तान के खिलाफ रिवाइव नहीं होगा। यह जापान का सवाल नहीं है। अमरीका बार-बार कह रहा है कि यह किसी भी देश के खिलाफ हो सकता हैं। यह भारत के खिलाफ जरूर लागू होगा, देशवासियों के दिमाग में ऐसी आशंका हैं। इसलिए मैं सरकार से कहूंगा कि सोच-विचार कर इस पर ब्यान दे कि ये भारत के खिलाफ लागू नहीं होगा।

भारत सरकार यहां की जनता पर इसको लागू करवाने की कौन्सपीरेसी करेगी तो भारत में लोग सरकार की नीतियों के विरूद्ध एक जुट खड़े होंगे।

मेरी सरकार से मांग हैं कि सरकार जल्द जल्द इस पर सोच-विचार कर इसके बारे में बयान दे।

श्री राजबरी सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, जब बजट पेश किया गया था तो छोटे-छोटे उद्योग धंधों पर एक्साइज ड्यूटी लगाने का कोई उल्लेख नहीं था लेकिन वित्त मंत्री जी ने एक गोपनीय पत्र भेजकर छोटे-छोटे उद्योग धंधों पर एक्साइज डयुटी लगाये जाने के लिए कहा। इससे उद्योग धंधे बंद हो रहे हैं और बेरोजगारी बढ़ रही है। मेरे चुनाव क्षेत्र में छोटे-छोटे साबुन निर्माता कपडे धोने का साबुन बनाते थे और प्लास्टिक की चप्पलें बनाते थे। उन पर एक्साइज ड्यूटी लगने से वे कारखाने बंद हो गए हैं। वित्त मंत्री जी ने बजट लाने से पहले आवश्यक वस्तुओं के दाम जिस तरीके से बढ़ाये, उनसे 6 हजार करोड़ रुपये का भार पड़ा। अब एक्साइज ड्यूटी लगाकर छोटे-छोटे उद्योग धंधों को चौपट किया जा रहा है। बरेली के आसपास और उत्तर प्रदेश के दूसरे कई इलाकों में सभी छोटे-छोटे धंधे बंद हो रहे हैं रईस लोग तो 400-500 के जूते-चप्पल पहने सकते हैं लेकिन गरीब जो कि 4-5 रुपये में प्लास्टिक की चप्पले खरीदता था, वहीं चप्पले उसे 10-15 रुपये में खरीदनी पड़ रही है। सरकार इस तरफ ध्यान दे ..... **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

सभा पटल पर रखे गए पत्र

आवश्यक वस्तु अधिनियम 1955 के अंतर्गत अधिसूचना खाद्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ। आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उपधारा (6) के अंतर्गत चीनी (वर्ष 1993-94 के उत्पादन के लिए मूल्य अवधारण) संशोधन आदेश, 1994, जो 17 जनवरी, 1994 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०का०नि० 26 (अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखेंगे।

(मंत्रालय में रखी गई देखिए संख्या एल.टी.-5488/94)

कर्मचारी भविष्य निधि संगठन, नई दिल्ली का वर्ष 1992-93 का वार्षिक प्रतिवेदन-

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : श्री पी.ए. संगमा की ओर से, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ

कर्मचारी भविष्य निधि संगठन, नई दिल्ली के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रंथालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल.टी. 5489/94]

पर्यावरण और वन मंत्रालय के वर्ष 1994-95 की अनुदानों की विस्तृत मांगे आदि -1

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : मै श्री कमलनाथ की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) पर्यावरण और वन मंत्रालय के वर्ष 1994-95 की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) (एक) भारतीय वन प्रबंध संस्थान भोपाल के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय वन प्रबंध संस्थान, भोपाल के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। संख्या एल टी -5491/94]

बहुराज्जीय सहकारी सोसायटी अधिनियम, 1984 के अंतर्गत अधिसूचना आदि।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : मैं, श्री अरविन्द नेताम की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:

(1) बहुराज्यीय सहकारी सोसाइटी, अधिनियम 1984 की धारा 109 की उपधारा (3) के अंतर्गत बहुराज्यीय सहकारी सोसाइटी (विशेषधिकार, सम्पत्ति और निधि, लेखाओं के लेखापरीक्षा, समापन और डिग्रियों आदेशों और विनिश्रच्यों का क्रियान्वयन) संशोधन नियम, 1994, जो 17 जनवरी, 1994 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०का०नि० 25 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंगेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखें संख्या एल.टी.-5492/94]

(2) दिल्ली सहकारी सोसाइटी अधिनियम, 1972 की धारा 97 की उपधारा (3) के अंतर्गत दिल्ली सहकारी सोसाइटी (तीसरा संशोधन) नियम, 1993 जो 8 नवम्बर, 1993 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ० 1(93) /एआर(एल/ आरसीएस/सहकारी/140 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखें संख्या एल टी-5493/94]

कन्टेनर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की समीक्षा और उपरोक्त पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब को दर्शाने वाला विवरण।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०सी० लेंका) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) कन्टेनर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) कन्टेनर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1992-93 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। संख्या एल टी- 5494/94]

भारतीय मानक ब्यूरों का वर्ष 1992-93 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा-

नागरिक पूर्ति उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कमालुद्दीन अहमद) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) (एक) भारतीय मानक ब्यूरों, नई दिल्ली के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय मानक ब्यूरो, नई दिल्ली के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल टी-5495/94]

राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड, गुडगांव का वर्ष 1992-93 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण :

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : मैं, श्री एस॰कृष्ण कुमार की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :

(1) (एक) राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति विकास बोर्ड अधिनियम, 1983 की धारा 16 की उपधारा (4) और धारा 14 की उपधारा (4) के अंतर्गत राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड, गुडगांव के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड, गुडगांव के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल टी-5496/94]

तकनीकी अध्यापक प्रशिक्षण संस्थान, चण्डीगढ़ का वर्ष 1992-93 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा एवं संस्कृति विभाग) में उपमंत्री (कुमारी शैलजा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ।

(1) (एक) तकनीकी अध्यापक प्रशिक्षण संस्थान, चण्डीगढ़ के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) तकनीकी अध्यापक प्रशिक्षण संस्थान, चण्डीगढ़ के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रंथालय में रखे गए। देखें संख्या एल टी -5497/94]

(2) (एक) सरदार वल्लभभाई क्षेत्रीय इंजीनियरिंग तथा प्रौद्योगिकी कालेज, सूरत के वर्ष 1991-92 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) सरदार वल्लभभाई क्षेत्रीय इंजीनियरिंग तथा प्रौद्योगिकी कालेज, सूरत के वर्ष 1991-92 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) सरदार वल्लभभाई क्षेत्रीय इंजीनियरिंग तथा प्रौद्योगिकी कालेज, सूरत के वर्ष 1991-92 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखें संख्या एल टी-5498/94]

(3) (एक) आन्ध्र प्रदेश महिला समता समिति हैदराबाद के वर्ष 1992-93 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) आन्ध्र प्रदेश महिला समता समिति, हैदराबाद के वर्ष 1992-93 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय के रखे गए। देखे संख्या एल टी-5499/94]

(4) (एक) स्कूल आफ प्लानिंग एंड आर्चिटैक्चर, नई दिल्ली के वर्ष 1991-92 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) स्कूल आफ प्लानिंग एंड आर्चिटैक्चर, नई दिल्ली के वर्ष 1991-92 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल टी -5500/94]

(6) इन्दिरा गांधी मुक्त विश्वविद्यालय अधिनियम, 1985 की धारा 29 के अंतर्गत इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय के वर्ष 1991-92 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(7) उपर्युक्त (6) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल टी 5501/94]

(8) (एक) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, जालन्धर के वर्ष 1989-90 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, जालन्धर के वर्ष 1989-90 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(9) उपर्युक्त (8) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल टी-5502/94]

(10) (एक) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, जालन्धार के वर्ष 1990-91 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, जांलधर के वर्ष 1990-91 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(11) उपर्युक्त (10) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल टी -5503/94]

2.19 1/2 म०प०

लोक लेखा समिति

चौसठवां प्रतिवेदन

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : मैं ग्रामीण क्षेत्रों में डाक सेवाएं संबंधी लोक लेखा समिति के 48 वें प्रतिवेदन (दसवीं लोक सभा) पर की गई कार्यवाही संबंधी चौसठवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : हम नियम 377 के अधीन मामलों पर मध्याहन भोजन के बाद विचार आरंभ करेंगे। अब सभा 3.20 म०प० पर पुनः समवेत होने तक के लिए स्थगित होती हैं

2.20 म०प०

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याहन भोजन के लिए 3.20 म०प० तक के लिए स्थगित हुई।

3.25 म.प.

मध्यान्ह भोजन के पश्चात् लोकसभा 3.25 म.प. पर पुनः समवेत हुई।

(श्री नीतीश कुमार पीठासीन हुए)

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) महाराष्ट्र में शोलापुर-वडोदरा तथा औरंगाबाद-हैदराबाद सड़को को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की आवश्यकता।

श्री अकुंशराव टोपे (जालना) : महाराष्ट्र राज्य सरकार ने 11 राज्य राजमार्गो के राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने का प्रस्ताव केन्द्र सरकार को भेजा था। राज्य राजमार्गो को महाराष्ट्र के 1981-2001 के लिए सड़क विवाद योजना में शामिल किया गया ।

यद्यपि ये सभी 11 राजमार्ग जिन्हें राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने का प्रस्ताव हैं। अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। फिर भी यह मामला काफी समय से लम्बित हैं। मेरा माननीय जल-भूतल परिवहन मंत्री से अनुरोध है कि वह इन में से कम से कम दो राजमार्गो अर्थात शोलापुर-उस्मानाबाद-वीड़-औरंगाबाद-धुले-वडोदरा तथा औरंगाबाद-नन्देड़-हैदराबाद जो कि अत्यंत महत्वपूर्ण हैं, को उच्च प्राथमिकता देकर इन राजमार्गो के कार्य आरम्भ करायें तथा इन्हें राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करें। इसके अतिरिक्त, वडी गोड्डराय से मल्कापुर तक के सम्पर्क मार्ग को भी इसमें शामिल करके इसे राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाये।

(दो) कटनी (मध्य प्रदेश) में खिरैनी फाटक पर ऊपरी पुल तथा मुदवाड़ा रेल फाटक पर पैदल ऊपरी पुल बनाने की आश्यकता।

श्री श्रवण कुमार पटेल (जबलपुर) : महोदय, करनी मध्य प्रदेश का एक महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्र है। जहां से राज्य सरकार तथा केन्द्र सरकार दोनों को काफी राजस्व प्राप्त होता है। तथापि रेल फाटकों के कारण यहां पर लंबे समय तक यातायात ठप्प पड़ जाता है। रेल लाईनें शहर में से होकर गुजरती हैं। तथा दिन में अधिकतर समय रेल फाटक बंद रहते हैं जिसके कारण सामान से लदे ट्रकों, बसों कारों तथा अन्य वाहनों की लम्बी कतारें लग जाती हैं तथा उन्हें फाटक पार करने के लिए घंटो इंतजार करना पड़ता है।

कटनी एक बडा रेलवे जंक्शन है। उड़ीसा-बिलासपुर-कटनी तथा इलाहाबाद-जबलपुर रेल लाईनें इस जंक्शन से होकर गुजरती हैं। इस विकास शील तथा प्रगति शील नगर की भीडभाड़ और यातायात की समस्या को हल करने के लिए खिरैनी फाटक पर, जहां सबसे अधिक यातायात में रूकावट पड़ती है। उपरि पुल बनाने तथा मुदवाड़ा में रेलवे यार्ड के ऊपर पैदल उपरि पुल बनाने की मांग लम्बे समय से चली आ रही है।

माननीय रेल मंत्री जिन्होंने इस पिछड़े हुए जनजातीय क्षेत्र की समस्याओं को सुलझाने में काफी रुचि ली हैं, उनसे मेरा निवेदन हैं कि खिरैनी फाटक पर उपरि पुल तथा मुदवाड़ा रेल फाटक पर पैदल उपरि पुल के निर्माण हेतु शीघ्र आवश्यक कदम उठायें।

[हिन्दी]

(तीन) गाजियाबाद-मुरादाबाद रेल खंड में दोहरी रेल लाईन बिछाने की आवश्यकता

श्री चेतन पी.एस. चौहान (अमरोहा) : महोदय, मुरादाबाद और गाजियाबाद के बीच में रेलवे की सिंगल लाइन होने के कारण इस मार्ग पर गाड़ियों को क्रासिंग के लिए काफी लम्बे समय तक स्टेशनों पर ठहराना

पड़ता है। इसकी कारण इस मार्ग पर गाड़ियों की संख्या भी बहुत कम है। यहां का व्यापारी वर्ग, नौकरी पेशा तथा छात्र छात्राओं को बसों से सफर करना पड़ता है और इनमें भीड़ होने के कारण वे बसों की छतों पर यात्रा करते हैं जिस कारण से उनके जान-माल का भय हर समय बना रहता हैं।

मुरादाबाद मार्ग पर माल गाड़ियों की औसत स्पीड़ पूरे देश में सबसे कम है इसका कारण भी यही है कि सिंगल लाइन होने के कारण मालगाड़ियों को भी लम्बे समय तक स्टेशनों पर ठहरना पड़ता है।

बरेली से रामपुर तक रेलवे लाइन का दोहरीकरण संभवतः इस वर्ष पूर्ण हो जायेगा। रामपुर से काठगोदाम की रेलवे लाइन भी इस वर्ष मार्च, 1984 के आखिर तक बन कर पूर्ण हो जाने की आशा है। इससे भी इस मार्ग पर गाड़ियों की संख्या बढ़ेगी और इस कारण से मुरादाबाद और दिल्ली सैक्शन पर यातायात का भार और पड़ेगा।

अतः मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि गाजियाबाद और मुरादाबाद सैक्शन पर दोहरी लाइन बिछाने को मंजूर किया जाए और इसे दो या तीन चरण में पूरा किया जाए।

(चार) उत्तर प्रदेश में कम्पीयर गंज-मेंहदावल-टाडा-खलीलाबाद-अकबरपुर तथा बड़ हल गंज-तकरामजान सड़को को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की आवश्यकता।

श्री अष्टभुजा प्रसाद शुक्ल (खलीलाबाद) : सभापति महोदय, मेरा खलीलाबाद संसदीय क्षेत्र घाघरा, राप्ती और कुआनों नदी के बीच घिरा हुआ है। सड़कों के अभाव के कारण यह क्षेत्र सामाजिक, आर्थिक तथा शैक्षिक रुप से अत्यंत ही पिछड़ा हुआ हैं। आजादी के इतने वर्षो के बाद भी यातायात की सुविधा से वंचित इस क्षेत्र के लोग कठिनाइयों से जीवन निर्वाह कर रहे हैं।

क्षेत्र के सामाजिक, आर्थिक, शैक्षिक एवं व्यावसायिक विकास के लिए तथा पर्यटन की विशेष सुविधा के लिए निम्न मार्गो को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर उसके निर्माण की अति आवश्यकता है।

1. कंपीयरगंज से मेहदावल होते हुए टाडा तक

2. कंपीयरगंज, मेहदावल, खलीलाबाद, बिड़हर होते हुए अकबरपुर तक

3. बड़हलगंज से सिकरीगंज हाते हुए छावनी तक रामजानकी मार्ग

वर्तमान समय में फैजाबाद से जौनपुर, लुंबनी से गोरखपुर होते हुए आजमगढ़ राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित है, जिस पर टांडा, अकबरपुर, कंपीयरगंज तथा छावनी पड़ता है। इन राष्ट्रीय मार्गो के बीच में 100 किलोमीटर की दूरी के बीच इन दोनों राष्ट्रीय राजमार्गो को मिलाने के लिए कोई राष्ट्रीय मार्ग नहीं हैं। विगत कई वर्षो से इस क्षेत्र से इस क्षेत्र के लिए कोई राष्ट्रीय मार्ग तथा किसी पुल की स्वीकृति और धन सरकार द्वारा उपलब्ध नहीं कराया गया है। यह क्षेत्र हैंडलूम का प्रमुख व्यावसायिक केन्द्र होने तथा पर्यटन में प्रमुख स्थान रखने के बाद भी अभी भी अत्यंत ही पिछड़ा हुआ है।

अतः मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करता हूं कि जनता की कठिनाइयों को देखते हुए उपरोक्त मार्गो को राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करते हुए बिड़हर तथा टांडा में घाघरा और पुल के निर्माण के साथ-साथ इन मार्गो के निर्माण के लिए इसी बजट सत्र में धन उपलब्ध कराने की व्यवस्था करें।

(पांच) "डा० अम्बेडकर पुरस्कार" की शीघ्र घोषण करने की आवश्यकता।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : सभापति महोदय, केन्द्र सरकार द्वारा डा अम्बेडकर राष्ट्रीय पुरस्कार विगत वर्ष 1992-93 से प्रदान करने की योजना की घोषण हुई है, परंतु 1992-1993-1994 वर्षो में अभी तक पुरस्कार आवंटित नहीं किए गए हैं, अनावश्यक रुप से विलंब हो रहा है, क्योंकि इस राष्ट्रीय पुरस्कार को प्रत्येक वर्ष डा अंबेडकर जन्मदिवस 14 अप्रैल से पूर्व घोषित होने का प्रावधान बना हुआ है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि डा. अंबेडकर राष्ट्रीय पुरस्कार शीघ्र वितरित करने की घोषणा की जाए।

[अनुवाद]

(छः) आन्ध्र प्रदेश में काकीनाड़ा-कोटापल्ली रेलवे लाइन की बहाली के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान किए जाने की आवश्यकता।

श्री जी.एम.सी. बालयोगी (अमलापुरम) : काकीनाड़ा-कोटापल्ली रेलवे लाइन जिसे कि अन्य छः लाखों के साथ दूसरे महायुद्ध के दौरान छोड़ दिया गया था। इसकी बहाली आवश्यकता है। काकीनाड़ा-कोटापल्ली के अतिरिक्त बाकी सभी लाइनों को आन्ध्र प्रदेश में चालू कर दिया गया है। 46 कि.मी. लम्बी इस रेलवे लाइन पर करीब 42 करोड़ रुपये खर्च आने का अनुमान हैं।

1993-94 के रेल बजट में इस रेल लाइन के सर्वेक्षण के लिए 2.60 लाख रुपये आबंटित किए गये थे। सर्वेक्षण समिति ने इस परियोजना पर कार्य आरम्भ करने की सिफारिश की क्योंकि इसे वित्तीय दृष्टि से औचित्यपूर्ण पाया गया है। इस परियोजना पर कार्य करने की सिफारिश 14.81 प्रतिशत प्रतिफल को समक्ष रख कर की गई जो कि रेलवे के लिए अच्छा लाभ है। यह सुविधा वर्ष 1940 तक लोगों को उपलब्ध थी।

नरसापुर और रजोंल क्षेत्रों में गैस पाये जाने के कारण इस क्षेत्र में गैस पर आधारित उद्योगों के लगाये जाने की संभावना है। काकीनाड़ा पत्तन को भी देश के प्रमुख पत्तन के रुप में विकसित किया जा रहा है। गैस पर आधारित ताप बिजली घर भी इस क्षेत्र में स्थापित किए जायेंगे। इस क्षेत्र में एन.एफ.सी.एल. तथा जी.एफ. सी.एल. उर्वरक उद्योगों की स्थापना के कारण भी इस रेलवे लाइन को पुनः चालू करना महत्वपूर्ण हो गया है। इस क्षेत्र से 1500 करोड़ मूल्य के कृषि उत्पादों को निर्यात केवल सड़क द्वारा अन्य स्थानों को किया जाता है।

इस क्षेत्र के लोग लम्बे समय से इस रेलवे लाइन का पुनः चालू करने की मांग कर रहे हैं।

इसलिए, मेरा माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध है कि इस परियोजना के लिए उचित धनराशि आबंटित करें और इसे रेल बजट में शामिल करें।

(सात) अजमेर, चित्तौड़गढ़ और उदयपुर के बीच आमान परिवर्तन कार्यक्रम के क्रियान्वयन की मीटर गेज रेलवे लाइन में आवश्यकता।

श्री शिवचरन माथुर (भीलवाड़ा) : रेल मंत्रालय ने सारे देश में मीटर गेज को ब्रांडगेज में बदलने की महत्वकांक्षी आमान-परिवर्तन कार्यक्रम चालू किया हुआ है। आठवीं योजना के दौरान 800 कि.मी. मीटर गेज लाइन को ब्रांडगेज के बदलने का निर्णय लिया गया था। इस कार्यक्रम में शामिल करने के लिए राजस्थान की कुछ

मीटर गेज लाइन को चुना गया था। इन कार्यक्रमों में मुख्यत: राजस्थान के उत्तर-पश्चिम क्षेत्रों को लिया गया है, राजस्थान के दक्षिण पूर्व क्षेत्र की पूरी तरह उपेक्षा की दी गई है जिसमें अजमेर से रतलाम तना अजमेर से चित्तौड़गढ़ को महत्वपूर्ण मीटर गेज लाइनें आती हैं। अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ तथा उदयपुर जैसे ऐतिहासिक महत्व के स्थानों पर विभिन्न प्रकार के खनिजों के भण्डार भरे पड़े हैं।

पिछले रेल बजट में अजमेर-चित्तौड़गढ़ और उदयपुर के बीच आमान-परिवर्तन कार्यक्रम के सर्वेक्षण को 1993-94 तक पूरा किए जाने की योजना बताई गई थी और तथा यह बताया गया था कि पश्चिम रेलवे के नीमच-रतलाम रेलमार्ग के साथ वर्ष 1994-95 के वित्तीय वर्ष के अंत तक यह कार्य पूरा कर दिया जायेगा। लेकिन, हाल में प्रस्तुत किए गये रेलवे बजट में इस कार्यक्रम को शामिल नहीं किया गया है। इससे क्षेत्र के लोगों को काफी आश्चर्य हुआ है। यह महसूस किया जा रहा है कि आमान परिवर्तन कार्यक्रम के अंतर्गत रेल मंत्रालय ने कई महत्वपूर्ण स्थानों को छोड़ दिया है, जिससे इस क्षेत्र में भारी असंतुलन पैदा हो गया है। इसलिए, माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि अजमेर-चित्तौड़गढ़-उदयपुर के बीच आमान-परिवर्तन के कार्यक्रम को शीघ्र लागू करें।

3.37 म.प.

रेल बजट 1994-95 -सामान्य चर्चा

लेखानुदानों की मांगे (रेल) - 1994-95 और

अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल), 1993-94 जारी

सभापति महोदय, अब हम रेल बजट पर चर्चा करेंगे। श्री शरद दिघे अपना भाषण जारी रखेंगे।

इसके लिए 15 घंटे का समय आबंटित किया गया है। 48 मिनट हम पहले ही ले चुके है। अब हमारे पास 14 घंटे 12 मिनट का समय है।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह) : दो घंटे बोल सकते हैं।

सभापति महोदय: यह उन पर और उनकी पार्टी पर निर्भर करता हैं।

श्री शरद दिघे (मुम्बई, उत्तर मध्य) : चर्चा का आरंभ विपक्ष के एवं सदस्य ने किया था जिन्होंने कम से कम 40 मिनट लिए।

मैं इस सदन के समक्ष प्रस्तुत किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूं। **[व्यवधान]**

सर्वप्रथम मैं बम्बई के दैनिक रेल यात्रियों के साथ रेल बजट में किए गये व्यवहार पर अप्रसन्नता प्रकट करना चाहता हूँ। परन्तु जहां तक रेल बजट का सम्बन्ध है, मैं रेल मंत्री से सहमत हूँ कि भारतीय रेलवे को एक विशिष्ट भूमिका निभाई है। उन्हें राष्ट्र को मूलभूत सुविधाएं ही उपलब्ध नहीं करवानी बल्कि देश के समक्ष अनेक सामाजिक उत्तर दायित्वों को भी निभाना हैं और इसे एक व्यापारिक संगठन के रुप में भी चलाना है।

यह स्पष्ट है कि वर्ष 1986 के बाद रेलवे को मिलने वाला बजटीय समर्थन घटता जा रहा है और अब यह 51 प्रतिशत से घट कर केवल 18 प्रतिशत रह गया हैं। इसलिए रेलवे को मुख्य तौर पर बाजार के ऋणों तथा अपने आंतरिक संसाधनों और प्रबन्धन कार्य पर निर्भर पड़ रहा है; तथा रेलवे के सम्बन्ध में वे ऐसा करने की स्थिति में हैं। यह स्पष्ट बात है कि आजकल बाज़ार ऋण लेना भी काफी महंगा हो गया है। इस प्रकार रेलवे को अपने संसाधन जुटाने के लिए अधिकाधिक कुशलता, उत्पादकता आदि क माध्यम से आंतरिक संसाधनों को बढ़ाने के लिए केवल अपने प्रयासों पर निर्भर रहना पड़ता है। अब रेल मंत्री को इस बजट के 997 करोड़ रुपये के घाटे को पूरा करना है।

रेलवे के कार्यनिष्पादन को देखने से पता चलता है कि दुर्भाग्यवश पिछले दो वर्षो से यातायात में वृद्धि नहीं हुई है। 1992-93 के दौरान राजस्व अर्जित करने वाले माल के परिवहन का लक्ष्य संशोधित प्राक्कलनों के समय 350 मिलियन टन से कम करके 334 मिलियन टन करना पड़ा था। इसी प्रकार यात्री परिवहन भी 1991-92 की तुलना में कुछ कम ही रहा। जब हम 1993-94 के अनुमानों को देखते हैं तो पाते हैं कि राजस्व अर्जित करने वाले परिवहन का लक्ष्य 370 मिलियन टन रखा गया था और संशोधित अनुमानों में इसे घटाकर 362 मिलियन टन कर दिया गया। इस पृष्ठभूमि में वर्तमान बजट में रेलवे द्वारा राजस्व अर्जित करने वाले 300 मिलियन टन माल ले जाने की आशा की जाती है और यह पिछले वर्ष के अनुमानित आकड़ो से केवल 18 मिलियन अधिक है।

जहां तक यात्री परिवहन का संबंध है इस बजट में केवल 2 प्रतिशत अनुमानित वृद्धि दिखाई गई है।

औद्योगिक वातावरण को देखते हुए मैं नहीं समझता कि कि हम इस नए लक्ष्य को प्राप्त कर लेंगे। यह ठीक है कि इस संबंध में इस सभा के समक्ष दिए गए राष्ट्रपति के अभिभाषण में और राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर चर्चा का उत्तर देते हुए प्रधानमंत्री के भाषण में इसे प्राप्त करने की आशा व्यक्त की गई है। यदि लक्ष्य प्राप्त कर लिया जाता है तो रेलवे के लिए संसाधन जुटाने में कोई कठिनाई नहीं होगी जिनकी रेल मंत्री ने इस बजट में आशा की है। इसीलिए इस बजट में जो कार्यनिष्पादन दर्शाया गया है वह असंतोषजनक नहीं हैं रेलवे ने 13 जोड़ी एक्सप्रेस गाड़ियों शुरू की है। लगभग 12 नई गाड़ियां शुरू करने का प्रस्ताव हैं। 10 गाड़ियों की दूरी बढ़ाने का भी प्रस्ताव हैं।

कभी-कभी यह आलोचना की जाती है कि राजधानी जैसी जो नई गाड़ियां चलाई जा रही हैं वेट केवल उच्च वर्ग के लोगों के लिए हैं और साधारण यात्रियों के लिए कोई नई गाडियां नहीं चलाई जा रही हैं। एक दिन माननीय सदस्य श्री राम नाईक ने भी अपने भाषण में ऐसी ही आलोचना की थी। जब हम प्रस्तावित नई गाड़ियों या दूरी बढ़ाए जाने वाली गाड़ियों का अध्ययन करें तो पाएंगे कि 12 में से केवल 3 गाड़ियां ही अमीर वर्ग के लोगों के लिए हैं और अन्य गाड़ियां आम व्यक्तियों के लिए हैं। इसलिए यह कहना सही नहीं है कि नई गाडियां या दूरी बढ़ाए जाने वाली गाड़ियां आम जनता के लिए नहीं हैं। इन गाड़ियों के चलने से आम जनता को भी लाभ होगा।

जहां तक प्रगति के अन्य मुद्दों का संबंध है मैं बताना चाहता हूँ कि लाइन बदलने का कार्य तीव्र गति से किया गया है। जहां तक वर्तमान बजट वर्ष का संबंध है इस वर्ष 1600 कि०मी० लाइन को बदलने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। हालांकि यह लक्ष्य कोई उच्च लक्ष्य नहीं है फिर भी यह इस क्षेत्र में प्राप्त पिछले अनुभवों के अनुरुप है। जहां तक लाइनों को दोहरा करने, विद्युतीकरण करने या पटरी का नवीकरण करने का संबंध है. निर्धारित लक्ष्य व्यावहारिक रुप से स्थिर है। चालू वर्ष के दौरान 250 कि०मी० लंबी लाइनों का दोहरीकरण करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है और अगले वर्ष के लिए भी ऐसा ही लक्ष्य निर्धारित किया गया है। विद्युतीकरण के लिए भी ऐसा ही लक्ष्य निर्धारित किया गया है। जहां तक पटरी के नवीकरण का संबंध है चालू वर्ष के दौरान 2420 कि०मी० में यह कार्य पूरा किया जायेगा और अगले वर्ष के लिए यह लक्ष्य केवल 2004 कि०मी० का रखा गया है। अत: इन तीनों क्षेत्रों में हम कोई बड़ा कार्य तो नहीं कर रहे हैं लेकिन पिछले तीन वर्षो के दौरान जो प्रगति की गई है उसको बनाए हुए हैं। जहां तक पटरी के नवीकरण का संबंध है मेरा निवेदन है कि इसक लिए और धन दिया जाए क्योंकि पटरी नवीकरण ही गाड़ियों की अच्छी स्थिति को सुनिश्चित करेगा। अनेक दुर्घटनाएं खराब पटरियों के कारण होती हैं और भविष्य में सुरक्षा संबंधी और समस्याएं भी पैदा हो सकती है। अत: भविष्य में पटरी नवीकरण की ओर अधिक ध्यान देना होगा। अभी अगले वर्ष के लिए भी बकाया कार्य पड़ा है और हमें अगले वर्ष 3640 कि०मी० लाइन पर यह कार्य पूरा करना हैं जहां तक पटरी नवीकरण का संबंध है इन सभी आंकड़ों देखते हुए इस कार्य पर और ध्यान देना होगा।

इस बजट में दो सुझाव और दिए गए हैं। एक सुझाव नए क्षेत्रों के बारे में है जिसके लिए रेल मंत्री ने, कोंकण रेलवे को देखते हुए, शुरू करने का प्रस्ताव किया है और लाइन बदलने संबंधी बात भी कही है। रेल मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि नये जोन और मंडलि बनाए जाएंगे। यह अच्छा सुझाव है और बहुत उपयोगी भी होगा। लेकिन मेरा निवेदन है कि धन की कमी को देखते हुए नए जोन और मंडल बाद में बनाए जाएं क्योंकि इसमें निर्माण प्रभार, नए कार्यालय बनाने, भवन बनाने और नए जोनों के लिए कर्मचारी भर्ती करने में काफी धन लगेगा। अत: रेल मंत्री को नए जोन बनाने से पहले इस बात पर विचार कर लेना चाहिए।

मैं रेलवे को जम्मू और कश्मीर, विशेषरुप से कश्मीर, को भारतीय रेलवे के नक्शें में लाने के लिए बधाई देता हूँ जम्मू से उधमपुर तक रेल सेवा बढ़ाने के लिए 50 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है और कश्मीर तक बढ़ाने के लिए बाद में एक सर्वेक्षण किया जायेगा। यह अच्छा कार्य होगा। जहां तक कश्मीर का संबंध है उसके प्रति रेल मंत्री द्वारा ऐसा दृष्टिकोण अपनाने के लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

जहां तक 'पैलेस ऑन व्हीलस' के बारे नए सुझाव का संबंध है मैं नहीं जानता कि रेल मंत्रालय द्वारा इसके लिए कितना खर्च वहन किया जायेगा क्योंकि यह रेलवे के नए शौकीन वर्ग और अधिक खर्च करने वाले विदेशी पर्यटकों के लिए है। मुझे यह बताया गया था कि इसका प्रबंधन मात्रा एजेंटों के माध्यम से निजी क्षेत्र द्वारा किया जायेगा और रेल मंत्रालय पर इसका कोई भार नहीं पड़ेगा यदि ऐसा है तो इसे शीघ्रता-शीघ्र शुरू करना चाहिए ताकि पर्यटक आवागमन विशेष रुप से विदेशी पर्यटकों का आवागमन अधिक हो सकें और इसे तत्काल

शुरू किया जा सकता है।

हमें यात्री और माल परिवहन की ओर अधिक ध्यान देना चाहिए क्योंकि हमारी परिवहन नीति को देखते हुए यह अत्यंत महत्वपूर्ण है। जैसा कि कहा गया है कि रेल परिवहन में कम ऊर्जा खपत होती है और इससे प्रदूषण भी नहीं फैलता है। इसलिए जो यातायात सड़क परिवहन की ओर जा रहा है रेलवे को उसे फिर से प्राप्त करना चाहिए, इससे न केवल रेलवे के संसाधन बढ़ेंगे बल्कि देश में पर्यावरण और ऊर्जा की समस्या भी पैदा नहीं होगी पुराने अनुभव से यह पता चलता है कि जितना आप किराया, और मालभाड़ा बढ़ाते जाएंगे उतना ही कम यातायात आपको मिलेगा इससे राजस्व भी कम हो जायेगा। इसलिए रेल मंत्रालय को इसमें बहुत कम वृद्धि करनी चाहिए। इस नीति का पालन करना चाहिए या यदि संभव हो तो इससे भी आगे कदम उठाने चाहिएं और परिवहन का इस प्रकार प्रबंधन करना चाहिए कि जो यातायात, आजकल सड़क परिवहन की ओर जा रहा है वह वापिस रेलवे के पास जाए। इस प्रकार रेलवे को अधिक से अधिक योजना शुरू करनी चाहिए और लागत कम करनी चाहिए ताकि यह उस यातायात को फिर से प्राप्त कर सके।

महोदय, मैं योजना आयोग और वित्त मंत्री से आग्रह करता हूँ कि रेलवे को अधिक से अधिक बजटीय सहायता दी जाए और इसे कम बजटीय सहायता देना अतंत: इसके लिए अच्छा नहीं है अनेक विकासशील और विकसीत देशों में रेलवे को काफी राजसहायता दी जाती है और हमारे देश में हम रेलवे को केवल आंतरिक संसाधनों पर ही चलाना चाहते हैं क्योंकि बाजार से उधार लेना भी काफी महंगा पड़ता है। इसलिए योजना आयोग और वित्त मंत्री को रेलवे के प्रति अपने दृष्टिकोण में परिवर्तन करना चाहिए और इसके विकास के लिए अधिक से अधिक बजटीय सहायता दी जानी चाहिए।

महोदय, बंबई की समस्या के बारे में मैं फिर से यह कहना चाहता हूँ कि बंबई के यात्रियों को, विशेष रुप से उपनगरीय रेल यात्रियों को वैसी सेवाएं नहीं मिल रही हैं जैसी उन्हें मिलनी चाहिए और जो संसाधन वे रेलवे को देते हैं उसके अनुसार उन्हें सेवाएं नहीं मिल रही हैं। जबकि भारत के रेल नक्शें में इस शहर का वाणिज्यिक महत्व काफी अधिक है।

[अनुवाद]

रेलवे से प्रतिदिन लगभग एक करोड़ यात्री सफर करते हैं। इसमें से केवल अकेले मुम्बई में पश्चिमी रेलवे तथा मध्य रेलवे से 47.73 लाख दैनिक यात्री यात्रा करते हैं। इसके बाद संसाधनों की दृष्टि से भी यदि हम मुम्बई, कलकत्ता और मद्रास को देखें, तो हमें पता चलता है कि पश्चिमी रेलवे उपनगरीय सेवा ने वर्ष 1991-92 में 24.91 करोड़ रुपये और 1992-93 में 68.24 करोड़ रुपये लाभ अर्जित किया है। इस प्रकार मुम्बई ने पश्चिमी उपनगरीय रेलवे को इतना लाभ प्राप्त हो रहा हैं। अत: रेलवे मंत्री का यह कहना कि उपनगरीय रेलवे को सबसे अधिक राज सहायता दी जाती है, मुम्बई उपनगरीय रेलवे सेक्टर के आंकड़ों को देखने पर सही प्रतीत नहीं होता।

यद्यपि इसी अवधि में, कलकत्ता उपनगरीय सेवा को क्रमश 182.87 करोड़ और 211.23 करोड़ रुपये

की हानि हुई हैं। इसी प्रकार मद्रास उपनगरीय सेवा को वर्ष 1991-92 में 46.92 करोड़ रुपये और वर्ष 1992-93 में 50.47 करोड़ रुपये की हानि हुई है। मैं यह सुझाव नहीं देना चाहता कि आप मद्रास और कलकत्ता को यह न दें। लेकिन इन आंकड़ों को देखने पर स्पष्ट पता चलता है कि जहां तक मद्रास और कलकत्ता का संबंध है, इनको भारी हानि हुई हैं। मुम्बई में रेलवे उपनगरीय सेवा ने काफी अधिक लाभ अर्जित किया है। फिर भी, मैं यह कहूंगा कि जैसा कि आंकड़े दर्शाते हैं, बजट राशि के आबंटन में मुम्बई उपनगरीय सेवा के साथ सौतेला व्यवहार किया जा रहा है। वर्ष 1993-94 में मुम्बई, कलकत्ता तथा मद्रास के लिए क्रमश 36 करोड़, 125 करोड़ तथा 19 करोड़ रुपये आबंटित किये गए थे। मुम्बई को केवल 36 करोड़ रुपये मिले जबकि जैसा कि मैंने कहा है, इसने काफी अधिक लाभ अर्जित किया है। कलकत्ता को 125 करोड़ रुपये मिले जबकि इसने वर्ष 1991-92 में 182 करोड़ रुपये और 1992-93 में 211 करोड़ रुपये की हानि दर्शायी। मद्रास को 19 करोड़ रुपये मिले हैं। जबकि उस वर्ष 1991-92 में इसे 46 करोड़ रुपये और 1992-93 में 50 करोड रुपये की हानि हुई।

इन सभी बातों पर विचार करते हुए, मुम्बई उपनगरीय के दैनिक यात्रियों के मामले में, जिनके बारे में न केवल विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है बल्कि जहां तक इस का संबंध है उनके साथ विशेष व्यवहार किया जाना चाहिए, और उन्हें कम धनराशि आबंटित की गई है। इसलिए मुम्बई शहरी परिवहन परियोजना संख्या 2 प्रस्तुत की गई थी जोकि विश्व बैंक की सहायता से शुरू की जानी थी जिसकी लागत 22,248.88 करोड़ रुपये आंकी गई थी, और इसमें से उपनगरीय रेलवे परिवहन अंश केवल 1304.86 करोड रुपये थी। परन्तु रेलवे ने यह रूख अपनाया है कि जहां तक मुम्बई शहरी महानगरीय परियोजना को उपनगरीय सेक्शन का संबंध है, वे एक पाई भी खर्च नहीं करेंगे। शहरी विकास मंत्रालय को प्रमुख मंत्रालय बनाया गया है और इसलिए शायद रेलवे मंत्रालय अब यह रूख अपना रहा है जोकि उपनगरीय रेलवे, विशेषकर मुम्बई के दैनिक यात्रियों के विरूद्ध है कि वे एक पाई भी खर्च नहीं करेगें। तब इस बात पर सहमत होना होगा कि धनराशि 50 अनुपात 50 के हिसाब से वितरित की जाए। महाराष्ट्र सरकार इस उपनगरीय रेलवे परियोजना की 50 प्रतिशत लागत जितनी धनराशि आवंटित करने के लिए सहमत हो गई है और 50 प्रतिशत केन्द्र सरकार को देनी चाहिए। लेकिन फिर यह कहा गया कि इस राशि की मुम्बई के दैनिक यात्रियों पर यात्री कर लगाकर पूर्ति की जानी चाहिए। पूरा का पूरा भार मुम्बई के दैनिक यात्रियों को झेलना पड़ेगा और रेल मंत्रालय उपनगरीय रेलवे परियोजना के मामले में कुछ भी खर्च करने को तैयार नहीं है।

मैंने इस बजट अभिभाषण में यह देखा है कि आबंटन के बारे में बहुत ही हल्का वक्तव्य दिया गया है। रेलवे बजट 1994-95 के व्याख्यात्मक ज्ञापन में पृष्ठ 7 पर बताया गया है कि मानखुर्द से बेलापुर तक रेल लाईन का विस्तार किये जाने और थाणे खाड़ी पर (18 किलोमीटर) पुल बनाये जाने के लिए अवशिष्ट कार्य प्रगति में है। थाणे पुल तथा अन्य बडी-छोटी परियोजनाओं पर लाइन बिछाने का कार्य पूरा हो चुका है। अवशिष्ट कार्य प्रगति में है।

जहां तक बांदरा और अंधेरी के बीच अतिरिक्त दोहरी लाईन बिछाने तथा रावली जक्शंन पर उपरि पुल बनाने और हार्बर शाखा लाइन (7.2 किलोमीटर) पर सहायक सुविधाएं दिए जाने का संबंध है अंधेरी में मिट्टी डलवाने का कार्य, पुल तथा कर्षण उपकेन्द्रों का कार्य पूरा हो चुका है। लाईन बिछाये जाने, प्लेटफार्म का निर्माण करने तथा शेष स्टेशन के लिए इमारतें बनान, ओ एच ई तथा एस एंड टी कार्य प्रगति में है। बांदरा और अन्धेरी के बीच अतिरिक्त दोहरी लाइन बिछाये जाने के कार्य की वर्ष 1994 के अंत तक पूरा हो जाने की आशा है। मंत्री जी कहते हैं कि यह धन की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

4.00 म.प.

यह पक्का नहीं है कि यह कार्य वर्ष 1994-95 के अंत तक भी पूरा हो जाएंगा।

मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि वे इस बारे में विशिष्ट आश्वासन दें कि वर्ष 1994-95 में यह कार्य पूरा हो जायेगा। चूंकि यह कार्य अभी तक पूरा नहीं किया गया है गाड़ियों में बहुत ही भीड़भाड़ हो रही है। एक सरकारी अनुमान के अनुसार नौ डिब्बों वाली ई.एम.यू. गाड़ी अति व्यस्त समय में लगभग 3500 से 4000 यात्रियों को ले जाती है जबकि इसकी अधिकतम क्षमता 2000 व्यक्तियों की है और अन्य अनुमानों की प्रतीक्षा की जा रही है।

रेल मंत्रालय को इस समस्या को हल करने के लिए आगे आना चाहिए। मुझे यह कहते हुए खेद हो रहा है कि रेल मंत्री के भाषण में मुम्बई में रेल दैनिक यात्रियों की कठिनाइयों के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है और दूसरी मुम्बई शहरी परिवहन परियोजना के बारे में भी कुछ नहीं कहा गया। उसमें किसी भी प्रावधान का संकेत नहीं किया गया और रेलवे मंत्रालय ने उनकी कठिनाइयों पर कोई ध्यान नहीं दिया है। यदि मुम्बई उपनगरीय के बारे में एक पाई भी न खर्च करने की नीति जारी रहती है और यदि यह मामला केवल शहरी विकास मंत्री पर ही छोड़ दिया जाता है तो मैं सोचता हूँ कि मुम्बई में आंदोलन पैदा हो जायेगा और परिवहन व्यवस्था, विशेषकर, उपनगरीय रेलवे एक दिन ठप्प हो जाएगी क्योंकि उसके लिए अधिक गाड़ियां, अधिक लाइनों की आवश्यकता है और इसके लिए सम-पारों की भी आवश्यकता है। यदि इनकी व्यवस्था नहीं की जाती है, और यह परियोजना भी स्वीकार नहीं की जाती तब मैं नहीं सोचता कि आप मुम्बई शहर के साथ न्याय कर रहे होंगे।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि मुम्बई के लोगों ने कांग्रेस के टिकट पर कम से कम चार संसद सदस्यों को चुना है और आपको यह बात ध्यान में रखनी चाहिए कि मुम्बई के नागरिक सत्ता दल का समर्थन कर रहे हैं। कम से कम इस आधार पर तो हमें मुम्बई के दैनिक यात्रियों के साथ पूरा न्याय करना चाहिए।

इन्ही शब्दों के साथ, मैं एक बार फिर सभा में प्रस्तुत किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

|हिन्दी|

डा. एस.पी. यादव (सम्भल) : सभापति जी, वर्ष 1994-95 के लिए रेलवे का बजट माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है। मुझे तो इसका विरोध करना ही है।

अभी मुझसे पहले जो सदस्य, माननीय दिधे जी बोल रहे थे, वह भी एक प्रकार से विरोध ही कर रहे थे लेकिन बाद में उन्होंने समर्थन कहकर औपचारिकता को पूरा किया है। वास्तविकता यह है कि इस बजट से ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ ही क्षेत्रों के लिए यह बजट बनाया गया है, जबकि माननीय रेल मंत्री जी यह ध्यान रखने का कष्ट करें कि यह बजट पूरे हिन्दुस्तान के लिए एक समान होना चाहिए, असंतुलित नहीं होना चाहिए। आपका रेल बजट बहुत ही असंतुलित है।

आपको ध्यान होगा कि 24 तारीख को आपने रेल बजट प्रस्तुत किया था, उस समय जनता दल और अन्य सहयोगी दलों के लोगों ने उस असमानता को देखते हुए बिहार, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा और पूर्वी राज्यों के लिए आपने बजट में जो प्रावधान किये हैं, उन सबसे दुखी होकर, उत्तेजित होकर इस सदन से वाक आउट किया था। इससे आपको यह महसूस करना चाहिए कि आखिरकार इतने सदस्य, जो विभिन्न प्रान्तों से जीतकर आये हैं, चुनकर आये हैं, उन लोगों के लिए कितनी तकलीफ है। आपने कोई भी प्रावधान अपने बजट में नहीं किए, इसलिए मैं इस बजट का पूर्णतः असंतुलित, महंगाई बढ़ाने वाला, फीका और नीरस बजट मानता हूँ।

इस बजट में केवल आपने जो कुछ दिया है वह ऐसा लगता है कि यात्री भाड़े में वृद्धि की है। यह यात्री भाड़े में वृद्धि बहुत ही तबाही प्रस्तुत करेगी और जो आपने माल-भाड़े में वृद्धि की है वह मुद्रास्फीति भी बढ़ाएगी। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जो सीज़नल टिकट हैं उनके भी आपने रेट बढ़ाए हैं जिससे प्रतिदिन जो कर्मचारी विभिन्न विभागों में काम करते हैं वे लोग डेली पैसेंजर हैं उनके किराए बढ़े हैं, इससे उन पर बहुत बड़ा बोझ बढ़ेगा और उनके लिए कमर तोड़ महंगाई रहेगी।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आपने महंगाई के बारे में कोई विचार नहीं किया और विशेष बात यह है कि रेल में जो कुछ प्रावधान आपने किया, लेकिन यह नहीं कहा इस रेलवे में जो भ्रष्टाचार व्याप्त है और लोगों का जीवन असुरक्षित रेलों में है, उस असुरक्षा के बारे में आपने कोई भी बात नहीं की उस पर किस प्रकार के प्रावधान करेंगे या किस प्रकार से उनके आगे इंतजाम करेंगे, ऐसी कोई बात नहीं कही। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमारे माननीय सांसद जनता दल से मुरादाबाद से जीत कर आए थे उनको आपने अपनी तरफ तोड़ लिया, लेकिन उनका रेलवे बजट में कोई ध्यान तो आप रखिए। मुरादाबाद नार्दन रेलवे का हैड क्वार्टर है। चंदौसी में नार्दन रेलवे का सबसे बड़ा जोनल ट्रेनिंग कॉलेज है जहां पर सभी कर्मचारी ट्रेनिंग लेते हैं, लेकिन आप लोगों ने मुरादाबाद डिवीजन की पूर्ण उपेक्षा इस बजट में की है।

मैं आपको बताना चाहता हूँ कि रेल का घाटा तो आप बताते हैं, क्या आप यह बताने की कृपा करेंगे कि रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी ने कितने फ्री पास अपने पोलिटीकल वर्कर्स के लिए या अन्य लोगों के लिए इशु किए हैं, जो फर्स्ट क्लास में या सैकिंड एससी,फर्स्ट एसी में ट्रेवल करते हैं। मैं समझता हूँ कि लगभग सात सौ के करीब पास इशु हो चुके हैं। क्या इन पासिस को रोका नहीं जा सकता है? अगर फ्री लोगों के लिए चलने की सुविधा दी जाती है तो मैं समझता हूँ उसका कोई क्राइटेरिया होगा कि किन लोगों के लिए पास दिए

जाएं। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि अपने उत्तर में इसको बताने का कष्ट करें कि उसका क्राइटेरिया क्या है। आपने किस आधार पर पास इशु किए हैं और कितने लोगों को किए हैं। मुरादाबाद डिवीजन के अंदर सबसे महत्वपूर्ण शहर, जो सबसे पुराना है, ऐतिहासिक शहर है। मैं सम्भल क्षेत्र से एस.पी. चुन कर आता हूँ उसकी पूर्ण उपेक्षा की गई है। सम्भल के लिए केवल एक ब्रांच लाइन दी गई है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इस सम्भल को गजरौला से जोड़ने का कष्ट करें। गजरौला से हसनपुर, हसनपुर से सम्भल, सम्भल से बिल्लारी, बिल्लारी से चंदौसी, चंदौसी से आंवला और आंवला से चनैटी होते हुए सीधी रेल लाइन लखनऊ के लिए हो जाएगी जो रेल लाइन मुरादाबाद से रामपुर, रामपुर से बरेली होकर जाती है, उसके समानान्तर यह बहुत ही लाभदायक रेल लाइन होगी।

महोदय, इसके साथ ही मैं आपसे एक अनुरोध और करना चाहता हूँ कि मुरादाबाद डिवीजन में विद्युतीकरण का कार्य अभी तक बिल्कुल नहीं हुआ है। इस बजट में आपने जो प्रावधान किया है इसमें केवल पांच करोड़ रुपये का प्रावधान आपने विद्युतीकरण के लिए मुरादाबाद डिवीजन के लिए किया है, जब कि और क्षेत्रों में कहीं 25 करोड़, 40 करोड़, 50 करोड़ और 53 करोड़ तक आपने किया है लेकिन मुरादाबाद डिवीजन के लिए आपने बहुत थोड़ा सा अमाउंट रखा है। अम्बाला से मुरादाबाद, मुरादाबाद से लखनऊ रेलवे का बहुत ही महत्वपूर्ण सैक्शन है, इस सैक्शन में विद्युतीकरण के लए आप और धन का प्रावधन करने का कष्ट कीजिए। इस क्षेत्र में एक लाइन बरेली से अलीगढ़ के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण है, इस लाइन पर पूरी तरह से औद्योगिकीकरण हो चुका है। बरेली से चलकर आंवला पर इफ्को का बहुत बड़ा खाद का कारखाना है।

आंवला से आगे बहजोई मार्ग पर सरकार ने 28 करोड़ रुपये की लागत से बीनस शुगर मिल का निर्माण किया है। बहजोई से आगे बबराला मार्ग पर टाटा का खाद का कारखाना है। राजघाट पर नरौरा एटामिक पावर स्टेशन वर्किंग आर्डर में है। हरदुआगंज पावर स्टेशन भी वर्किंग आर्डर में है। इसके आगे मंजूरघाटी पर बहुत बड़ी दूध की फैक्ट्री है। बरेली-अलीगढ़ ब्रांच लाइन पर पूरी तरह से औद्योगिकीकरण हो चुका है, इस लिए इसके विद्युतीकरण की भी बहुत अधिक आवश्यकता है।

4.10 म०प०

मेरा अनुरोध यह है कि सरकार की दृष्टि इस प्रकार की होनी चाहिए, जिससे लोगों को यह लगे कि उनको कुछ न्याय मिल रहा है। चंदौसी जंक्शन जहां रेलवे का ट्रेनिंग कालेज है, उस तरफ से लखनऊ जाने के लिए दिन में या रात में कोई गाड़ी उपलब्ध नहीं है। दिल्ली, पंजाब, और देहरादून से लखनऊ की ओर जाने वाली सभी गाड़ियां मुरादाबाद, रामपुर होकर लखनऊ की ओर जाती हैं। मेरा अनुरोध है कि श्रीजीती एक्सप्रेस अथवा काशी एक्सप्रेस में से एक गाड़ी को मुरादाबाद से वाया चंदौसी कर दिया जाए तो इस क्षेत्र के लोगों को बहुत सुविधा प्राप्त होगी। तीसरी ट्रेन एक मेरठ से इलाहाबाद तक नौचंदी एक्सप्रेस जाती है इसको भी वाया चंदौसी निकाला जा सकता है। मेरी मांग है कि एक ट्रेन चंदौसी के लिए अवश्य प्रदान की जाए, क्योंकि यहां पर आपका रेलवे का ट्रेनिंग कालेज है, जहां आपके अधिकारी एवं कर्मचारी ट्रेनिंग के लिए आते हैं, जनता के प्रतिनिधि भी

आते-जाते हैं और जनता के लोगों को भी बहुत आना-जाना पड़ता है। अतः एक ट्रेन देने से इस क्षेत्र के लोगों के साथ न्याय होगा। आपने एक सद्भावना एक्सप्रेस गाड़ी दी है, इसके लिए बधाई देना चाहता हूँ। वाया चंदौसी एक ट्रेन देने के लिए मैंने पत्र भी लिखा है मेरा अनुरोध है कि उधर रामपुर से कई जोड़ी गाड़ियां निकलती हैं, यदि एक गाड़ी वाया चंदौसी दे दी जाए तो वहां पर कोई आंदोलन नहीं होगा, वहां के लोगों के साथ न्याय होगा। नहीं तो हमको महसूस हो रहा है कि जैसे अमीर ज्यादा अमीर हो रहा है गरीब ज्यादा गरीब हो रहा है अर्थात जहां पर पहले से गाड़ियां हैं, वहां पर और गाड़िया दी जा रही हैं और जहां पर एक भी गाड़ी नहीं है, वहां पर कोई गाड़ी नहीं दी जा रही है। इसलिए सामाजिक न्याय को दृष्टिगत रखते हुए चंदौसी को एक गाड़ी दीजिए, ताकि वहां की जनता महसूस करे कि उनके साथ भी न्याय हो रहा है।

सभापति महोदय, 22 मार्च 1992 से 375 थ्री सीएम तथा 376 4सीएम गाड़ियों में से प्रथम श्रेणी तथा थ्री-टियर शयनयान, दोनों को निकाल दिया गया है। यह ट्रेन रात के समय चंदौसी से दिल्ली को चलती है और ये बोगियां न होने से जनता तथा जनता के प्रतिनिधियों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। मेरा अनुरोध है कि इन बोगियों को फिर से लगाने का समय किया जाए।

एक अनुरोध मैंने पत्र लिखकर मंत्री महोदय को किया था। देहरादून-इलाहाबाद एक बहुत महत्वपूर्ण गाड़ी लिंक एक्सप्रेस के नाम से है, जिसमें डेढ़ बोगी फर्स्ट-क्लास की लगाई जाती है और वह भी प्रतिदिन नहीं लगाई जाती। मेरा अनुरोध है कि इस गाड़ी में एक सेकण्ड एसी स्लीपर की व्यवस्था की जाए, ताकि यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

हमको आपकी ओर से जवाब मिला था कि बोगियों की कमी है। हम सिर्फ ए.सी. की बोगी मांग रहे हैं जो कि अवश्य मिलनी चाहिए। रेलवे ने सन् 1949 से लेकर 1984 तक इंगलैंड, जापान, सऊदी अरब और जर्मनी इत्यादि देशों से वर्ल्ड बैंक की एजेंसीज जैसे-एडीबी, आईडीए और आईबीआरडी से बड़े-बड़े ऋण लिए हैं लेकिन आपके विभाग से उन ऋणों का उपयोग नहीं हो पाया है और उन पर प्रति वर्ष रेलवे की ओर से कमिटमेंट चार्जेस दिए जा रहे हैं। जब आप सदन में उत्तर दें तो हम लोगों को जानकारी दें कि कितने चार्जेस प्रति वर्ष रेल विभाग दे रहा है जबकि उसका उपयोग हमारा रेलवे विभाग नहीं कर पा रहा है। एक तरफ तो ऋण ले रहे हैं और दूसरी तरफ सुविधाएं नहीं जुटा रहे हैं, यह बड़ी भारी विडम्बना है। आज श्री रामनाईक जी ने रेल एक्सीडेंट के बारे में सवाल उठाया भी तो मैं भी कहना चाहता हूं कि 9 नवम्बर 1993 को जब उत्तर प्रदेश में चुनाव हो रहे थे तो चंदौसी के निकट डरौली में एक रेलवे का फाटक है जिसमें एक व्यक्ति नियुक्त रहता था। उसको पीछे अन-मैन्ड कर दिया गया। उस फाटक पर सुबह सात बजे एक जीप ट्रेन से टकराई जिसमें गुकुट सिंह, ओमप्रकाश और सगन लाला ड्राइवर मारे गए और गहिपाल सिंह, गुलाब सिंह और चंदर सैन घायल हो गए। जनता ने डी आर एम और डाक्टर इन्चार्ज को घेर लिया। मैं उस समय यदि वहां नहीं पहुंचा होता तो ग्रामीण अभद्र व्यवहार किसी रुप में कर सकते थे। मेरे समझाने के बाद उन लोगों ने कोई दुर्व्यवहार नहीं किया लेकिन रेलवे अस्पताल के इंचार्ज डाक्टर ने उन लोगों के साथ ज्यादती की इसलिए आप उस डाक्टर के खिलाफ

एक्शन लें। जो तीन व्यक्ति गंभीर रुप से घायल थे उनको रेलवे के अस्पताल मुरादाबाद में भर्ती कराया गया। लेकिन डाक्टरों ने उनकी केयर नहीं की। मुझे डी आर एम मुरादाबाद ने आश्वासन दिया था कि डाक्टर उनकी केयर करेंगे, उनकी केयर नहीं की गई। उनके पैरों पर चढ़ा हुआ प्लास्टर जब 40 दिनों के बाद कटा तो देखा कि गलत तरीके से पैरों की हड्डियां जोड़ी गयीं थी। उन लोगों ने प्राईवेट अस्पताल में दुबारा से आपरेशन करवाया और काफी पैसा खर्च किया लेकिन उनके साथ अमानवीय व्यवहार किया गया। एक तरफ तो एक्सीडेंट हो रहे हैं और उनको कोई मुआवजा भी नहीं दिया जा रहा है और उनके परिवार के लोगों को नौकरी भी नहीं दी जा रही है, इस बारे में मुरादाबाद रेलवे अस्पताल के डाक्टर और मुरादाबाद के डी आर एम से भी पूछा जाए। आए दिन जो घटनाएं हो रही हैं तो उन घटनाओं को रोकने के लिए प्रयास किए जाएं। आपने कहा था कि 500 फाटकों पर आदमी लगाए जाएंगे इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि चंदौसी के पास डरौली के

फाटक पर, जहां जगह खराब है पर एक आदमी लगा दे आदमी फाटक पर 24 घंटे ड्यूटी करते हैं।

मेरी मांग है कि कम से कम 24 घंटे के लिए दो आदमी लगाने का कष्ट करें। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि जो रेलवे का घाटा है वह किराया बढ़ाने से या माल भाड़ा से पूरा नहीं होगा। अगर रेलवे में होने वाली चोरी और रेलवे में होने वाली जो अनियमितताएं हैं उनको दूर किया जाए तो वह घाटा पूरा हो सकता है। हमने एक सवाल किया था कि दो साल पहले मुरादाबाद में कितनी चोरियां हुई हैं, तो विभाग ने स्वीकार किया था कि मुरादाबाद में रेलवे में चोरियां हुई हैं और उसके आंकडे भी दिए थे। मैं जानना चाहूंगा कि उन चोरों के खिलाफ कोई कार्रवाई हुई है या नहीं। अगर आप कठोर कार्रवाई करेंगे तो उस चोरी को आप नहीं रोक सकते हैं। मुरादाबाद में लोगों के लिए कुछ नौकरियां दी गई थी। उसमें जिन लोगों का अनुभव था या जो लोग 90 दिन या 120 दिन काम कर चुके थे उनको नौकरियां नहीं दी गई लेकिन जिन्होंने फर्जी सर्टिफिकेट अनुभव के दिखाए उनको नौकरियां दी गईं। उस पर भी जांच चली रही थीं। मैं जानना चाहूंगा कि ऐसे लोगों के लिए आप बताने का कष्ट करें की वे कौन लोग हैं जिन्होंने फर्जी सर्टिफिकेट के आधार पर नौकरियां ली हैं?

एक बात मैं और जानना चाहूंगा कि रेलवे स्टेशनों का प्राइवेटाइजेशन करने का मूड आप बना चुके हैं। अखबार में हमने पढ़ा था कि दिल्ली, पटना, मुरादाबाद, बरेली, लखनऊ आदि स्टेशनों का प्राइवेटाइजेशन आप करने जा रहे हैं। ऐसा न हो कि जो माफिया लोग शराब के ठेके लेते हैं या अन्य बड़े-बड़े ठेके लेते हैं वह लोग ही स्टेशनों पर ठेके ले लें और जो जनता के लोग संभ्रांत नागरिक या अन्य नागरिक स्टेशनों पर जाएं तो उनके साथ माफिया लोगों के गुण्डे स्टेशनों पर तबाही मचा दें। वह कमाई करने के लिए ठेके लेंगे और हम जानते हैं कि ठेके वही लोग ले सकते हैं जो कि माफिया किस्म के लोग हैं। दूसरे लोग उसमें नहीं पड़ना चाहेंगे।

एक कमेटी आपने नन्दुनजप्पा कमेटी बनाई थी उसने सिफारिश की थी कि कार्यकुशलता बढ़ाई जाए और घोटालों में लिप्त अफसर एवं कर्मचारियों के विरूद्ध कठोर कार्रवाई की जाए उसकी रिपोर्ट को लागू करने का आप प्रयास कीजिए ताकि कुछ सुधार हो सके। मैं यह कहना चाहूंगा कि अगर रेलवे की नाव के छेद बंद न

करके और दोषियों को दंड न देकर किराए भाड़े बढ़ाकर घाटा पूरा करने की बात की जाती रही तो इसका सीधा अर्थ होगा कि बेईमानी का लाइसेंस देना और ईमानदारों को ईमानदारी का दंड देना, इसके अतिरिक्त और कुछ नहीं होगा। आपको चाहिए कि जितने भी लोग अनियमितताओं में घोटालों में या हेराफेरी में या नौकरियों में घूस लेकर जिन लोगों को अवैध रुप से लगा रहे हैं उनके खिलाफ जांच की जाए और ऐसे दोषी व्यक्तियों को दंडित किया जाए।

बिहार का एक बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन का केस है। गिरीडीह जिले से कोडरमा के लिए सर्वे करा चुके हैं इस सर्वे में मैं समझता हूँ कि उस क्षेत्र की जनता चाहती है कि नयी रेलवे लाइन से जोड़ा जाए, अगर आप इस रेल लाइन को जोड़ने का काम करेंगे, तो बिहार के लोगों के साथ कुछ न्याय होगा। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी (दरभंगा) : सभापति महोदय, यहां पर अभी डा. एस.पी. यादव, सम्भाल वाले बोल रहे थे और आपकी सी.सी.टी.वी. की स्क्रीन पर सत्यपाल सिंह यादव, शाहजहांपुर उ.प्र. जनता दल का नाम दिखाया जा रहा था जबकि वे तो अब कांग्रेस में चले गए हैं। सभापति महोदय, यह गलत नाम कैसे दिखाया जा रहा है?

|व्यवधान|

डा. एस.पी. यादव : सर, यह क्या हो रहा है, मेरा नाम तक टी.वी. पर ठीक से नहीं दिखाया गया है?

सभापति महोदय : अब वे बोल तो चुके है, अगर टी.वी. पर गलत नाम दिखाया गया है, तो उसे दुरूस्त करवा देंगे।

डा. एस.पी. यादव : सभापति महोदय, अभी हम जिस अनियमितता की बात कर रहे थे, लोक सभा द्वारा वही अनियमिततता मेरा टी.वी. पर गलत नाम दिखा कर की है

|व्यवधान|

सभापति महोदय : ठीक है, मैंने कह दिया है कि इसको दिखवा लेंगे और ठीक करवा देंगे।

|व्यवधान|

|अनुवाद|

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : आदरणीय सभापति महोदय, इस वर्ष रेलवे बजट आम आदमी तथा अर्थव्यवस्था के लिए किसी नई आशा को जगाने में असफल रहा है। रेलवे की कार्यकुशलता इस वर्ष सर्वाधिक न्यून रही है। यात्री तथा माल यातायात के लक्ष्यों को पूरा नहीं किया गया है। अब इस अंतर को यात्री किराया और माल-भाड़ा बढ़ाकर, आम यात्रियों को बिना कोई अतिरिक्त लाभ पहुंचाये, पूरा किया जा रहा है। मैं यात्री किराया तथा माल-भाड़ा में वृद्धि का विरोध करता हूँ विगत चार वर्षों से रेल यात्री किराये और माल भाड़े में

वृद्धि की जाती रही है। अगले वर्ष के लिए रेल मंत्री ने जो रेल यात्री किराया और माल-भाड़ा बढ़ाया है, वह कुल राशि 5000 करोड़ रुपये से भी अधिक है।

वर्ष 1994-95 के बजट में रेल मंत्री ने 100 किलोमीटर की दूर तक यात्रा करने वाले यात्रियों को इस वृद्धि से दूर रखने की कृपा की है।

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफर शरीफ) : मैंने हर चीज को इससे दूर रखा है।

श्री बसुदेव आचार्य : वे अच्छी तरह से जानते हैं की कम दूरी की यात्री गाड़ियों में कमी आयी है। अब लोग, विशेषकर कम दूर तक सफर करने वाले यात्री रेल की बजाय सड़क मार्ग से यात्रा करना पसंद करते हैं क्योंकि सड़क परिवहन तथा रेलवे के किराये में काफी अंतर हैं उपनगरीय यात्रियों के लिए किराये में काफी अधिक वृद्धि की गई है।

पूर्वी रेलवे में आसनसोल अथवा बर्धवान के यात्रियों को अप्रैल 1994 से 40 रुपये प्रतिमाह अधिक किराया देना पड़ेगा। सलामी को बदलकर तथा वस्तुओं का पुनवर्गीकरण करके रेल मंत्री जी एक वर्ष में 800 करोड़ रुपये एकत्रित करने की कोशिश कर रहे हैं। कुछेक अनिवार्य वस्तुओं जैसे कि कोयला, सीमेंट तथा पेट्रोलियम पदार्थों को भी नहीं छोड़ा गया है उन सभी वस्तुओं के सरकारी कीमतों में पहले से ही वृद्धि कर दी गई है।

आदरणीय सभापति महोदय, हम जानते हैं कि रेलवे में संकटमय स्थिति है और ऐसा संकट रेलवे को साल दर साल बजट सहायता में कमी किये जाने के कारण है। यह सहायता 75 प्रतिशत थी और अब यह 18 प्रतिशत रह गई है। केन्द्र सरकार रेलवे को एक पूर्णतया व्यावसायिक संगठन में परिवर्तित करने की कोशिश कर रही है। संसद को प्रस्तुत किये एक वर्ष 1993-94 के आर्थिक सर्वेक्षण से यह बात बिल्कुल स्पष्ट हो जाती है।

रेलवे एक महत्वपूर्ण आधारसंरचना है। रेलवे केवल रेलवे वालों के लिए ही नहीं है, अपितु सारे राष्ट्र के लिए है। जब तक आपके यहां रेल लाइन नहीं होगी, आपके यहां औद्योगिकीकरण नहीं हो सकता। अतः बजटीय सहायता बढ़ाने की आवश्यकता है। रेल मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि उन्होंने सलाहकार समिति के सदस्यों में से दो अथवा तीन उप-समितियों का गठन किया है। इन उप-समितियों ने अनेक सिफारिशें की थीं। ऐसी ही एक सिफारिश रेल वित्त का पुनर्गठन करने की आवश्यकता के बारे में तथा एक उप-समिति की सिफारिश यह थी कि या तो बजटीय सहायता बढ़ाई जानी चाहिए या इसे केन्द्रीय राजकोष को लाभांश देना बंद कर देना चाहिए। अगर इसकी आधार सरंचना के लिए बजटीय सहायता नहीं जाती है, तो रेलवे को चाहिए कि केन्द्रीय राजकोष को लाभांश। लेकिन जैसा की रेल मंत्री महोदय ने बताया है वित्त मंत्रालय ने उस सिफारिश को स्वीकार नहीं किया है। जब संसाधनों की कमी हो, तो प्राथमिकताकरण किया जाना चाहिए। लेकिन हमारे यहां क्या व्यवस्था है? जब अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों जैसे चल-स्टॉक, नई लाइनें, बिछाना दोहरीकरण, विद्युतीकरण, परिवहन सुविधाओं और यात्री सुविधाओं में कमी की जाती है, तो लाइन परिवर्तन के लिए आबंटन बढ़ा दिया

जाता है। हमारे भविष्य में भी एकल-लाइन-प्रणाली नहीं होगी हालांकि यह रेल मंत्री महोदय का सपना है कि भारतीय रेलवे में एकल-लाइन प्रणाली हो। हमारे पास 22,000 किलोमीटर लम्बी छोटी रेल लाइन है। हम जानते हैं कि इसमें मुश्किलें हैं, लेकिन क्या इन बातों पर विचार किया गया है? इस प्रणाली को सक्षम बनाने के लिए क्या कोई कार्यवाही की गई थी? क्या ऐसे विकसित देश हैं, जहां अभी भी यह छोटी-लाइन प्रणाली चल रही हो ऐसी बातों का पता लगाए बिना ही मंत्रालय ने एकल-लाइन प्रणाली लाने और लाइन-परिवर्तन पर भारी राशि खर्च करने का आकस्मिक निर्णय लिया है। हम लाइन-परिवर्तन के विरूद्ध नहीं हैं। लाइन-परिवर्तन ऐसे स्थानों पर किया जा सकता है, जहां यह आवश्यक है लेकिन जब हम मीटर-गेज और नैरो-गेज जैसी बहु-प्रणाली को जारी रखते हैं और अन्य क्षेत्र जैसे विद्युतीकरण की उपेक्षा की जा रही हो, तो क्या लाइन परिवर्तन के लिए इतना अधिक आबंटन करने की आवश्यकता है? रेल अभिसमय समिति ने सिफारिश की थी कि रेलवे को कम से कम 1,000 किलोमीटर लम्बी लाइन का विद्युतीकरण करने का वार्षिक लक्ष्य रखना चाहिए। लेकिन रेल मंत्री महोदय ने रेल अभिसमय समिति की सिफारिश का ध्यान नहीं दिया है। आठवीं पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य क्या है? यह लक्ष्य 3,800 किलोमीटर लम्बी लाइन का विद्युतीकरण करने का था। आठवीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ष की उपलब्धि क्या थी? मात्रा 479 किलोमीटर। अगले वर्ष अर्थात 1994-95 के लिए क्या लक्ष्य रखा गया है? यह 500 किलोमीटर का है। अगर लक्ष्य 500 किलोमीटर प्रतिवर्ष का रखा जाता है, तो आठवीं पंचवर्षीय योजना के 3,800 किलोमीटर के लक्ष्य को हम कैसे प्राप्त कर सकते हैं? यह लक्ष्य प्राप्त ही नहीं किया जा सकता। चूंकि लाइन-परिवर्तन के लिए आबंटन बढ़ा दिया गया है, इसलिए अब इस लक्ष्य को कम कर दिया गया है। उसका तात्पर्य यह हुआ कि नई लाइनें बिछाने का काम स्थगित कर दिया गया है और हमारे देश के पहाड़ी, दूरस्थ, जनजातीय और अगम्य भागों को रेलवे लाइनों से राष्ट्र के अन्य भागों से नहीं जोड़ा जायेगा। इसका तात्पर्य यह हुआ कि अगरतला को देश के प्रमुख भागों से कभी भी नहीं जोड़ा जायेगा।

तत्पश्चात, 26 परियोजनाएं ऐसी हैं जो लम्बित पड़ी हुई हैं। रेल मंत्री ने स्पष्ट तौर पर बताया है कि एक बार किसी परियोजना को मंजूरी दे दी जाती है। तो इसे निर्धारित समय में अवश्य पूर्ण किया जाना चाहिए। लेकिन बजट-प्रस्तावों में ऐसा नहीं दर्शाया गया है। वर्ष 1972 में परियोजना स्वीकृत की गई थी। पश्चिम बंगाल राज्य की एक अति महत्वपूर्ण परियोजना, हावड़ा आमता रेलवे लाइन की आधारशिला किसी कम महत्वपूर्ण व्यक्ति बल्कि स्वर्गीय इंदिरा गांधी ने रखी थी। इस योजना के लिए 1972 मे आबंटित एक लाख रुपये को पिछले बढ़ाकर 1993-94 के लिए बढ़ाकर एक करोड़ कर दिया था। लेकिन जून के महीने मे अचानक ही रेल मंत्रालय ने इस परियोजना पर एक भी पैसा खर्च न करने का फैसला किया। वह धन किसी अन्य परियोजना के लिए दे दिया गया। मैं उस परियोजना का नाम नहीं लेना चाहता जिसके लिए यह आबंटन दे दिया गया।

यह बात इकलाखी-बलूरघाट परियोजना के मामलें में भी है यहा मुख्यालयों तक को भी रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा गया है। रेलवे लाइन न होने की वजह से कितने ही विस्तृत क्षेत्रों को परस्पर नहीं जोड़ा जा सकता है। यह परियोजना 1986 में स्वीकृत की गई थी और अगले वर्ष योजना आयोग ने इसका अनुमोदन कर दिया।

गत वर्ष, आबंटन एक करोड़ रुपये तक बढ़ा दिया गया था। पिछले वर्ष जनवरी में रेलवे ने आबंटन बढ़ाने का निर्णय लिया और छह महीने के बाद ही मंत्रालय ने इस निर्णय को पलट दिया और बढ़ी हुई धनराशि को किसी अन्य परियोजना में देने का निर्णय लिया। इस तथ्य पर भली प्रकार विचार करने के पश्चात् कि यह परियोजना पश्चिम बंगाल राज्य के लिए काफी महत्वपूर्ण है, गत वर्ष आंबटन में वृद्धि की गई थी।

विद्युतीकरण जैसी अन्य परियोजनाओं का भी यही हाल है। हम लाइन परिवर्तन के विरूद्ध नहीं हैं रेलवे की स्थायी समिति ने एक सर्वसम्मत निर्णय लिया था। लेकिन रेल मंत्रालय ने अंतिम वाक्य पढ़ने पर ध्यान ही नहीं दिया। मैं माननीय रेल मंत्री से अंतिम पैरा अर्थात संख्या 70 को पढ़ने का अनुरोध करता हूँ। मैं उद्धृत करता हूँ :

"समिति का यह विचार है कि वर्ष 1994-95 के लिए रेल बजट के लिए प्रस्ताव को अंतिम रुप देते समय रेल मंत्रालय को इन सिफारिशों का ध्यान रखना चाहिए"

श्री सी.के. जाफर शरीफ : सिफारिश क्या थी?

श्री बसुदेव आचार्य : सारी सिफारिशें पढ़ने में समय लगेगा।

श्री सी.के. जाफर शरीफ : आपने सिफारिश नहीं पढ़ी।

श्री बसुदेव आचार्य : अगर सभापति महोदय मुझे अनुमति दें तो मैं सिफारिशें पढ़ देता हूँ।

सभापति महोदय : आप अंतिम दो पंक्तियां पढ़िये।

श्री सी.के. जाफर शरीफ : सिफारिशों को पढ़े बगैर ही अगर आप "सिफारिश शब्द का प्रयोग करते करे तो उसका क्या फायदा?

श्री बसुदेव आचार्य : यह रिपोर्ट पहले ही सभा पटल पर रखी जा चुकी है। अब मैं उद्धृत करता हूँ :

"योजना आयोग तो स्वयं रेलवे द्वारा गठित समिति का यह मानना है कि लाइन-परिवर्तन को चयनात्मक आधार पर किया जाना चाहिए।"

अब आपको समझ आयेगा कि स्थायी समिति की क्या सिफारिश थी। मुझे समझ नहीं आता कि इन सभी समितियों के गठन का क्या उद्देश्य है। इतना कुछ करने के बाद भी अगर एक भी सिफारिश लागू नहीं की जाती तो, फिर इन समितियों के होने का क्या फायदा है? प्रथम रिपोर्ट यात्री-सुविधाओं पर थी। जब इस समिति ने यात्री-सुविधाएं बढ़ाने की सिफारिश की, तो महोदय, आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि तीनों रेलवे अर्थात पूर्वी, दक्षिण-पूर्वी और पश्चिम रेलवे में अन्य रेलवे का उल्लेख नहीं कर रहा हूँ - मैं 800 से भी ज्यादा स्टेशनों पर पेय जल की सुविधा नहीं है लगभग 600 स्टेशन ऐसे हैं जहां शौचालय बिल्कुल नहीं हैं। सन् 1952 में यात्री सुविधाओं में जिन मदों को चयन किया गया था, उन मदों को अभी भी शामिल किया जा रहा है। जब स्थायी समिति ने यात्री-सुविधाओं के लिए आबंटन में वृद्धि की सिफारिश की तो रेल मंत्रालय ने चालू

वर्ष में आबंटन को 63 करोड़ रुपये से घटाकर 60 करोड़ रुपये कर दिया। नई लाइनों और लंबित परियोजनाओं का भी यही हाल है। स्थायी समिति ने सर्वसम्मति से सिफारिश की थी कि सभी 26 परियोजनाओं को पूरा किया जाना चाहिए।

राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति 1978 में गठित की गई थी। उस समिति ने 1980 में अपनी रिपोर्ट पेश की। उस पर इस सभा में चर्चा की गई थी।

उन्होंने इन परियोजनाओं के लिए कुछ दिशा-निर्देश तैयार किए हैं और सभी 26 परियोजनाएं इन दिशा-निर्देशों के अनुरुप थीं। पिछड़े क्षेत्रों के लिए कुछ विकासोन्मुख परियोजनाएं थीं। स्थायी समिति की यह सर्वसम्मत सिफारिश थी कि यदि एक बार किसी विशेष परियोजना के लिए आबंटन कर दिया जाता है, तो उसे किसी अन्य परियोजना के लिए नहीं दिया जाना चाहिए। एक बार किसी परियोजना को स्वीकृति मिल जाती है तो उसे निर्धारित समय के भीतर पूरा किया जाना चाहिए।

कलकत्ता मेट्रो पर एक स्थायी समिति है। इसने सर्वसम्मत सिफारिशें की हैं और एक दूसरी रिपोर्ट पेश की है। इसने 165 करोड़ रुपये आबंटित किए हैं, लेकिन परियोजना को पूरा करने के लिए 385 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अत: हमें उम्मीद थी कि रेल मंत्रालय कम से कम इस परियोजना को 1995 तक पूरा करने के लिए 200 करोड़ रुपये स्वीकृत करेगा। इतनी धनराशि से, इसमें संदेह है कि इस परियोजना को जिसे 1973 में मंजूरी दी गई थी और जिस पर निर्माण कार्य 1976 में शुरू हो गया था, पर मूलत: 141 करोड़ रुपये खर्च होने का अनुमान था; और जो अब बढ़कर 1,441 करोड़ रुपये हो गया है 1995 तक पूरा करके शुरू कर दिया जायेगा। यह दम दम से लेकर बालागंज तक की एक अंतरराज्यीय परियोजना है। इसे पूरा करने की तिथि भी निर्धारित की गई है। यही हाल मैट्रो रेल का है जो केवल 5 किलोमीटर लम्बी है

मैं ये सब बातें इसलिए बता रहा हूँ क्योंकि मैं स्थायी समिति के अध्ययन समूह का संयोजक था। मुझे तीन महानगरों में जाने का अवसर मिला था। रेलवे की स्थायी समिति ने भी उपनगरीय रेलवे पर एक रिपोर्ट पेश की थी। हम उपनगरीय यातायात को महत्वपूर्ण यातायात मानते हैं। एक करोड़ यात्रियों में से 66 लाख उपनगरीय यातायात के अंतर्गत आते हैं। कलकत्ता की विकास दर केवल 6 प्रतिशत है; जबकि मुम्बई 12 प्रतिशत, मद्रास की 16 प्रतिशत और दिल्ली 22 प्रतिशत है। जब तक 5 किलोमीटर लम्बी कलकत्ता मैट्रो पूरी नहीं हो जाती हम अधिक उन्नति नहीं कर सकते। आपकी इसे पूरा करने की इच्छा नहीं है। आपने व्याख्यात्मक ज्ञापन में बताया है कि कुछ कार्य शुरू किया है अथवा जारी है; इसका तात्पर्य यह हुआ कि इसे पूरा करने की कोई मंशा नहीं है। कलकत्ता बन्दरगाह न्यास के सम्बन्ध में कुछ समस्या है जो पिछले अनेक वर्षों से चली आ रही है। इसे भूतल परिवहन मंत्रालय के साथ विचार-विमर्श करके हल क्यों नहीं किया जा रहा है?

एक सर्वसम्मत सिफारिश की गई थी। एक अलग गलियारे की जरूरत है। मुम्बई उपनगर के लिए एक बिल्कुल अलग गलियारा है। कलकत्ता उपनगरीय रेलवे के लिए ऐसी व्यवस्था क्यों नहीं है? वहां हावड़ा

और सियालदेह दोनों स्टेशनों पर दोहरा संगमन प्लेटफार्म क्यों नहीं होना चाहिए। रेल बजट में इस प्रकार की कोई व्यवस्था नहीं है। हावड़ा और बांसकुरा के बीच लाइन क्षमता बढ़ाई जानी चाहिए। बांसकुरा से खड़गपुर तक तीसरी और चौथी अतिरिक्त लाइन के लिए धनराशि आबंटित नहीं की गई है। हावड़ा से बांदेर के बीच एक अतिरिक्त लाइन के जरूरत है। इसके लिए कोई व्यवस्था नहीं है।

श्री सी.के. जाफर शरीफ : श्री शरद दिधे ने कुछ आंकड़े दिए थे।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं भी आपको आंकड़े दे सकता हूँ। आप जानते हैं कि दक्षिण रेलवे कुल राजस्व का 34 प्रतिशत अंश दे रहा है। अगर वे मुम्बई उपनगरीय रेलवे के लिए दावा करते हैं तो भी बंगाल, उड़ीसा और बिहार के लिए दावा करेंगे। लाइन परिवर्तन के लिए हमारा अंश कितना है - सिर्फ 5 करोड़ रुपये, और वह भी मेरे जिले के लिए;

[अनुवाद]

श्री मैफुद्दीन चौधरी के जिले के लिए 15 करोड़ रुपये की धनराशि दी गई है तथा समिति के अध्यक्ष के लिए कोई धनराशि आंबटित नहीं की गई है।

श्री मालिनी भट्टाचार्य (जादवपुर) : यह सारी धनराशि निर्धारित कार्यों में न लगाकर इस कार्य के लिए दे दी गई है।

श्री बसुदेव आचार्य : रेलवे अभिसमय समिति ने सर्वसम्मति से यह सिफारिश की थी कि ए०बी०बी० इंजनों का आयात न किया जाए। मेरे पास समिति की गई कार्रवाई संबंधी प्रतिवेदन है। जैसा कि उन्होंने मुझे पहले कहा था, मैं उस प्रतिवेदन में से उद्धृत कर सकता हूँ। मेरे ख्याल से उन्होंने इस प्रतिवेदन को पढ़ लिया होगा। इस प्रतिवेदन के पृष्ठ 36 पर पैरा 38 में कहा गया है कि :-

"समिति के समक्ष प्रस्तुत किए गए विभिन्न दस्तावेजों, सूचना, साक्ष्यों तथा विचारों की जांच करने के बाद, समिति को अपने इस पूर्व-निष्कर्ष को दोहराने में कोई संकोच नहीं है कि रेल मंत्रालय ने स्विटजरलैंड की कम्पनी मैसर्स ए०बी०बी० के साथ 36000 हार्स पॉवर वाले तीन फेस के रेल इंजनों की खरीद के लिए जो करार किया है, वह ने केवल अनुचित है, बल्कि अनार्थिक भी है।"

श्री सी०के० जाफर शरीफ : लेकिन अन्तिम रुप में इसे सरकार पर ही छोड़ दिया गया था।

श्री बसुदेव आचार्य : उन्होंने रेलवे अभिसमय समिति जैसी अत्यंत महत्वपूर्ण संसदीय समिति की सर्वसम्मत सिफारिशों का लागू करने की परवाह नहीं की।

रेलवे के चल-सम्पत्ति में मामूली-सी वृद्धि हुई है, परन्तु इसकी खरीद में कमी आई है। माल-डिब्बों की खरीद में कमी आई है।

पिछले वर्ष, मूल-बजट प्रस्ताव में माल-डिब्बों की संख्या 22000 थी, इसके बाद संशोधित अनुमानों

में यह संख्या कम करके 20,000 माल डिब्बे कर दी गई थी। इस वर्ष यह संख्या केवल 18000 माल डिब्बे है। पश्चिम बंगाल में स्थित कारखाने की उत्पादन क्षमता 15000 वैगन बनाने की है।

बिहार राज्य के मुज्जफरपुर एवं मोकामा में भारत वैगन नामक कारखाना है। निजी क्षेत्र में भी वैगन कारखाना है। इस वर्ष रेल मंत्रालय ने दक्षिण भारत में स्थित वैगन बनाने वाले दो कारखानों को आपूर्ति आदेश जारी किये हैं। पहले यह प्रथा प्रचलित थी कि वैगन इण्डिया, रेल विभाग द्वारा खरीदे जाने वाले वैगनों की संख्या के बारे में बताया करती थी और वह इन वैगनों को सप्लाई करने का काम विभिन्न कारखाना को दे दिया करती थी। अब इस प्रथा को समाप्त कर दिया गया है। अब वे निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्रों कारखानों में वैगन निर्माण के आदेश देते हैं कि किस कारखाने ने कितने वैगन तैयार करने हैं।

यदि माल-डिब्बों की यह संख्या 18000 है, तो पश्चिम बंगाल में स्थित इकाइयों की उनकी उत्पादन क्षमता का 60 प्रतिशत सप्लाई करने का आर्डर तथा अगर वैगन बनाने वाली इकाइयों को हानि उठानी पड़ती है, तो हजारों सहायता लघु उद्योगों को अपना कारोबार बंद करना पड़ेगा।

ये इकाइयां वैगन बनाने वाली इकाइयों पर आश्रित हैं। इन इकाइयों की भी वही दशा होगी, जो भारत-ब्रेक्स एवं वाल्व्स की हुई है। मंत्री महोदय, पश्चिम बंगाल की इन इकाइयों की समस्या को बहुत अच्छी तरह से जानते हैं। अचानक रेल विभाग ने कहा है,"हम प्रौद्योगिकी को उन्नत करना चाहते हैं।" लेकिन इन इकाइयों एवं उद्योगों को पर्याप्त समय दिया जाना चाहिए था। इस संबंध में जब निविदाएं आमंत्रित की गई थीं, तो इन्हें अंतिम रुप दे दिया गया था तथा आदेश जारी किये जाने वाले थे। तभी अचानक चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स को यह कहा गया था कि भारत ब्रेक्स एवं वाल्व की नार्थे-इगजॉस्टर नामक यंत्र की खरीद के आदेश न दिये जायें, क्योंकि रेल-विभाग ने यह निर्णय किया है कि एयर-ब्रेक की एक समान प्रणाली अपनाई जायेगी। यह अच्छी बात है। लेकिन उन्हें इन इकाइयों को नयी प्रौद्योगिकी अपनाने के लिए कम-से-कम एक वर्ष का समय तो देना ही चाहिए था। यदि किसी को अगले ही दिन से नई प्रौद्योगिकी अपनाने के लिए कह दिया जाये तो आप यह कैसे उम्मीद करते हैं कि वह इकाई अथवा उद्योग वैसा ही कर पायेंगे जैसा की आप चाहते हैं।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : हम उन्हें पिछले दो वर्षों से ऐसा करने के लिए कह रहे हैं?

श्री बसुदेव आचार्य : उन्हें कोई लिखित सूचना नहीं दी गई थी ; केवल मौखिक निर्देश दिए गए थे।

यदि रेलवे विभाग ने उन्हें यह लिखा था कि वर्ष 1994 से रेलवे-विभाग भारत ब्रेक्स एवं वाल्व से नार्थे इगजॉस्टर नामक यंत्र की खरीद नहीं करेंगे, तो फिर इसके लिए रेल-विभाग को दोषी नहीं ठहराया जाना चाहिए। लेकिन, अचानक निविदाएं क्यों आमंत्रित की गई थी? इस बारे में चितरंजन लोको वर्क्स ने क्यों ऐसा निर्णय लिया, जबकि स्वयं इसके पास रेल-मंत्रालय की इस यंत्र को बनाने वाली एक इकाई मौजूद है?

श्री सी०के० जाफर शरीफ : हमने मौखिक सूचना दी थी।

श्री बसुदेव आचार्य : चितरंजन लोको वर्क्स रेल मंत्रालय की एक उत्पादक इकाई है, जोकि रेलवे के

प्रशासनिक नियंत्रण में है। उन्हें यह मालूम नहीं था कि रेल विभाग नई-प्रौद्योगिकी को अपनाने जा रहा है।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए। आपने आधे घंटे का समय ले लिया है।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। मुझे अपनी बात समाप्त करने में 10 से 15 मिनट का समय लगेगा।

सभापति महोदय : नहीं, नहीं, आपने पहले ही आधे घंटे का समय ले लिया है।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : इनकी भी स्थिति भारतीय रेल के समान है। अगर आप इन्हें 24 घंटे का समय देंगे तो 30 घंटे लगा देंगे। इनकी यही स्थिति है।

श्री बसुदेव आचार्य : रेल मंत्री महोदय ने एक नई विचारधारा प्रस्तुत की है। हम नीतिगत निर्णयों, निचले स्तर से शीर्ष स्तर तक रेलवे प्रबंधन में कर्मचारियों की भागीदारी के बारे में मांग करते चले आ रहे हैं। उन्होंने अपने भाषण के पृष्ठ 19 पर कहा है कि :-

"अब शीर्षस्थ, जोनल एवं मंडलीय स्तरों पर एक निगमित उद्यम समूह बना हुआ है। अब इसे प्रबंधन में रेल कर्मचारियों की भागीदारी संबंधी समूह का नया नाम दिया जायेगा।"

मैं यह जानना चाहता हूं कि प्रबंधन में रेल कर्मचारियों की भागीदारी संबंधी समूह में किन व्यक्तियों के सदस्य के रुप शामिल किया जायेगा तथा इनका चयन कैसे किया जायेगा। क्या इन सदस्यों के चयन के लिए गुप्त मतदान होगा। रेलवे में नेशनल फेडरेशन आफ इण्डियन रेलवे तथा आल इण्डिया रेलवे नामक दो मान्यता प्राप्त संघ हैं। जब दो संघ विद्यमान हैं, तो यह संघ तीन क्यों नहीं होने चाहिएं? रेलवे में अखिल भारतीय रेल कर्मचारी परिसंघ नामक एक महासंघ है। जब दो मान्यता प्राप्त संघ मौजूद हैं, तो तीन क्यों नहीं होनी चाहिए? अथवा एक ही संघ होना चाहिए तथा उसकी मान्यता का गुप्त मतदान के जरिये तय की जानी चाहिए।

आपको विदित है कि रेल कर्मचारियों को परेशान किया गया था। सभा-पटल पर अनेक आश्वासन दिए जाने के बाद, भाप इंजन चलाने वाले कर्मचारियों को बहाल नहीं किया गया था, जबकि उच्चतम न्यायालय ने भी इस संबंध में फैसला सुनाया था। उच्चतम न्यायालय ने उनकी बहाली के आदेश दिये थे।

5.00 म०प०

उच्चतम न्यायालय के फैसले को लागू करने में तीन महीने का समय लगा और आज भी उन्हें परेशान किया जा रहा है। उक्त फैसले का उल्लंघन किया जा रहा है। उन्हें अन्य रेल मण्डलों में स्थानांतरित किया जा रहा है तथा उनकी बकाया राशि की अदायगी नहीं की जा रही है। यहां तक कि जो लोग सेवानिवृत्त हो चुके हैं, उनको भी उनके वेतन की बकाया राशि अभी तक नहीं मिली है। **|व्यवधान|**

श्री अमल दत्त : मंत्री महोदय, आपको ऐसा नहीं करना चाहिए।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : यह सच्चाई से आंख मूंदने वाली बात है।

श्री बसुदेव आचार्य : जब मैं मिला था, तो मैंने आपको अनेक तथ्य बतलाये थे। अतः रेलवे में सभी एव संगठनों को मान्यता प्रदान करने संबंधी नीति की समीक्षा किए जाने की जरूरत है यदि रेल मंत्री महोदय इनकी सार्थक भागीदारी चाहते हैं, तो इस बारे में निर्णय गुप्त मतदान के माध्यम से ही लिया जाना चाहिए, न कि चयन के माध्यम से। यदि रेलवे में दो संघ होते हैं, तो उसमें तीन संघ भी होने चाहिएं।

महोदय, रेल मंत्री जी ने ग्राम यात्रियों की समस्याओं को कम करने की ओर कोई ध्यान नहीं दिया है। यात्री-सुविधाओं का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। इस प्रयोजन हेतु धनराशि आबंटन में हर वर्ष कमी की जा रही है। यात्री डिब्बों की खरीद में कमी आई है। यात्री डिब्बे बनाने वाली दो इकाइयां एक मद्रास तथा दूसरी कपूरथला में स्थित हैं। अगले वर्ष, रेल विभाग केवल 200 ई०एम०यू० डिब्बों के अतिरिक्त 1400 यात्री डिब्बे खरीदेगा रेल मंत्रालय द्वारा एकल-आमान प्रणाली तथा मीटर गेज लाइन पर चलने वाले डिब्बे बनाये जाने के बारे में अचानक ही निर्णय लिये जाने के कारण, मैसर्स जैमप को पहले ही हानि उठानी पड़ी है। वे मीटर गेज लाइन पर चलने वाले डिब्बे बनाया करते थे तथा इस उत्पादन क्षमता को अब उपयोग में नहीं लाया जा रहा है तथा न ही भविष्य में उपयोग में लाया जायेगा। वर्ष 1993-94 में रेलवे विभाग का 350 ई०एम०यू० डिब्बे खरीदने का प्रस्ताव है तथा अगले वर्ष के दौरान रेलवे द्वारा खरीदे जाने वाले ई०एम०यू० डिब्बों की प्रस्तावित संख्या को 350 से कम करके 200 डिब्बे करके दिया गया है। श्री राम नाई जी ने बहस शुरू करते हुए पहले ही कहा था

|व्यवधान|

सभापति महोदय : आचार्य जी, कृपया अपना भाषण दो मिनट के लिए बंद कर दीजिए। वस्त्र मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री जी० वेंकट स्वामी एक वक्तव्य देना चाहते हैं।

5.04 म.प.

मंत्री द्वारा वक्तव्य

बम्बई में राष्ट्रीय वस्त्र निगम की मिलों को बिजली की सप्लाई आपूर्ति बंद करना

वस्त्र मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जी. वेंकट स्वामी) : माननीय सदस्यों ने दिनांक 7 मार्च, 1994 को इस सदन में शून्य काल के दौरान टाटा विद्युत आपूर्ति कम्पनी लि० द्वारा बकाया राशि का भुगतान न करने के कारण बम्बई में राष्ट्रीय वस्त्र निगम की मिलों को बिजली की सप्लाई काट देने पर चिन्ता व्यक्त की थी।

मैसर्स टाटा विद्युत आपूर्ति कम्पनी लि० ने बम्बई में एन टी सी की मैसर्स अपोलो, भारत, दिग्विजय, जुपीटर, मुंबई, न्यू हिन्दी, एल्फिन स्टन, जाम मैन्यूफैक्चरिंग, कोहिनूर, पोद्दार प्रोसेसर्स और सीसा राय मिल्स की 6 मार्च, 1994 को 4.34 करोड़ रु० की बकाया राशि का भुगतान न करने पर बिजली काट दी। यह बकाया राशि दिसम्बर, 1993 से लेकर फरवरी, 1994 तक की अवधि से संबंधित है। इसलिए हमने महाराष्ट्र राज्य सरकार के सहयोग से इन मिलों को बिजली का कनेक्शन पुनः देने के लिए टाटा विद्युत आपूर्ति कम्पनी लि० से अनुरोध किया ताकि इन मिलों के कामगारों के हित में इनको चलाया जाना जारी रखा जा सके। मैं माननीय सदस्य को सहर्ष सूचित करता हूँ कि टाटा विद्युत आपूर्ति कम्पनी लि० ने इन मिलों को आज पूर्वाह्न से पुनः बिजली सप्लाई जारी कर दी है। ताकि ये मिलें अपना सामान्य काम-काज पुनः आरम्भ कर सकें।

बम्बई में राष्ट्रीय वस्त्र निगम की मिलों को बिजली सप्लाई काट देने के संबंध में वस्त्र मंत्रालय के राज्य मंत्री द्वारा वक्तव्य के बारे में।

|हिन्दी|

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : मान्यवर, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में ब्यावर में एन टी सी की दो मिलें बंद हैं और फरवरी माह का वेतन भी उन मज़दूरों को नहीं मिला है और मिलों को बंद कराने का प्रयास किया जा रहा है। आपने केवल बंबई के बारे में बता दिया है। अन्य मिलों के बारे में भी आप बताएं। मजदूरों मे इससे असंतोष फैल रहा है। हजारों मजदूर भूखमरी के शिकार हो रहे हैं और मंत्री जी ने इसके बारे में कुछ भी जानकारी नहीं दी है।

|अनुवाद|

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर): महोदय, चूंकि कल मैंने मुद्दा उठाया था और माननीय मंत्री जी ने इसका अर्थपूर्ण ढंग से उत्तर दिया है, इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस संबंध में तुरन्त पहल की है। मैं केवल यह निवेदन करना चाहूंगा कि ये कैसे हुआ है। इसकी वजह से कपड़ा मिलों के मजूदरों में घोर अशान्ति छाई हुई है। इसी वजह से मुझे इस सदन को भी परेशान करना पड़ा। इसको रोका जा सकता था। भविष्य में इस संबंध में एक स्पष्ट निर्देश होना चाहिए कि बिजली के बिलों तथा अन्य देय राशि का भुगतान न करना जैसी बातें न हों और एन टी सी को अपने **|व्यवधान|** वित्तीय लेन-देन के मामलों में सतर्क रहना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ।

सभापति महोदय : आप किस नियम के अधीन स्पष्टीकरण चाहते हैं?

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं समझता हूं कि इससे पहले हुई बहस के जवाब में उन्होंने एक लिखित वक्तव्य दिया है।

सभापति महोदय : माननीय अध्यक्ष महोदय के निर्देशानुसार, माननीय मंत्री महोदय ने यह वक्तव्य नियम 372 के अधीन दिया है। इस संबंध में कोई प्रश्न पूछने का प्रावधान नहीं है।

|व्यवधान|

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं कोई प्रश्न नहीं पूछ रहा। लेकिन बात यह है कि यह मनुष्य के दुखों से संबंधित प्रश्न है। एक लाख अस्सी हजार मजदूरों को उनका वेतन नहीं मिलेगा। हम यह जानना चाहते हैं कि इस मुद्दे पर सरकार का क्या निर्णय होगा। लेकिन उन्होंने इस संबंध में कुछ भी नहीं कहा है।

श्री जे. वेंकट स्वामी : आप सब कुछ जानते हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं सब कुछ कैसे जान सकता हूँ? मैं मंत्री नहीं हूँ। हमसे कहा कहा गया कि हमारी बातों को ध्यान में रखा गया है और माननीय मंत्री जी इसकी सूचना दे दी जायेगी और उनसे वक्तव्य देने का अनुरोध किया जायेगा। लेकिन, वक्तव्य कहां है?

सभापति महोदय : उन्होंने पहले ही वक्तव्य दे दिया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : यहां सदन में हमारे बैठने का क्या लाभ है? हमें यहां क्यों बैठना चाहिए? भारत की संसद का क्या लाभ है? क्या मंत्री जी जो चाहे, कर सकते है? **|व्यवधान|** मामला गम्भीर था और माननीय अध्यक्ष महोदय ने इसमें हस्तक्षेप करते हुए सरकार से एक वक्तव्य देने को कहा। **|व्यवधान|**

श्री ए. चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : महोदय, जब मंत्री जी नियमों के अधीन वक्तव्य देते हैं, तब स्पष्टीकरण मांगने का कोई प्रावधान नहीं होता।

सभापति महोदय : मैंने यह बात पहले ही कही है।

|व्यवधान|

श्री ए. चार्ल्स : महोदय, इसके लिए एक प्रक्रिया है। **|व्यवधान|**

सभापति महोदय : कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइए।

|व्यवधान|

श्री सुदर्शन राय चौधरी (सीरमपुर) : महोदय, सरकार ने बहुत से आश्वासन दिए हैं। लेकिन अब तक इसका कोई लाभदायक परिणाम नहीं निकला। यह मजदूरों के जीवन मरण का प्रश्न है। [व्यवधान]

सभापति महोदय : कृपया बैठ जाइए!

|व्यवधान|

5.10 म.प.

इस समय श्री अनिल बसु और कुछ अन्य माननीय सदस्य आकर सभा पटल के निकट खड़े हो गए।

सभापति महोदय : सभा 5.40 म.प. तक के लिए स्थगित होती है।

तत्पश्चात् लोक सभा 5.40 म.प. तक के लिए स्थगित हुई।

5.42

लोक सभा 5.42 म.प. पर पुनः समवेत हुई।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

बंबई में राष्ट्रीय वस्त्र निगम की मिलों को बिजली की सप्लाई काट देने के संबंध में वस्त्र मंत्रालय के राज्य मंत्री द्वारा वक्तव्य के बारे में जारी

श्री सुदर्शन राय चौधरी : हमने माननीय वस्त्र मंत्री से पश्चिम बंगाल और पूर्वी क्षेत्र की एन टी सी मिलों के बारे में उत्तर मांगा था।

|हिन्दी|

श्री राजबीर सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, हमें अभी-अभी सूचना मिली है कि पालम हवाई अड्डे पर एक हवाई जहाज ऊपर उड़ रहा था तो उसमें आग लग गई और उसके कारण नीचे के एक हवाई जहाज में भी आग

लग गई। हम सरकार से तुरन्त यह जानने चाहते हैं कि उसमें कितने व्यक्ति मरे हैं, कितने घायल हुए हैं।

श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी (शिमला) : क्या आपके पास कोई इनफौर्मेशन आई है?

श्री राजबीर सिंह : हम यही तो आपसे पूछ रहे हैं।

|अनुवाद|

उपाध्यक्ष महोदय : आपको यह सूचना किसी के द्वारा टेलीफोन पर मिली है अथवा किसी और अन्य माध्यम से मिली है। यह बात सरकार के ध्यान में आ चुकी है। सरकार इस संबंध में सूचना देगी लेकिन यह सूचना हाथों-हाथ कैसे मिल सकती है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : मैं यह कहना चाहूंगा कि हम अभी माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए मुद्दों को संबंधित मंत्री जी के समक्ष रखेंगे और जैसे ही जानकारी हासिल होगी, सदन को इसकी सूचना दे दी जायेगी।

उपाध्यक्ष महोदय : जब रेलवे बजट पर बहस हो रही थी तब श्री बसुदेव आचार्य बोलने के लिए खड़े हो गये थे।

श्री सुदर्शन राय चौधरी : सदन के स्थगित होने से पहले, माननीय वस्त्र मंत्री ने एन टी सी मिलों के संबंध में एक वक्तव्य जारी किया था। कल शून्यकाल के दौरान सदन में यह मामला उठाया गया था और विशेषकर पूर्वी क्षेत्र में पश्चिम बंगाल में एन टी सी मिल के मजदूरों की स्थिति यह है कि इस वर्ष 1 अप्रैल से उनके वेतन का भुगतान रोका जा सकता है और सरकार ने इस स्थिति पर कोई ध्यान नहीं दिया है। पहले ही पूर्वी क्षेत्र की मिलों के अधिकारियों को नियंत्रक कम्पनी की ओर से यह सूचना मिली है कि धन जारी नहीं किया जाएगा। आज कलकत्ता में, हमें यह सूचना मिली है कि पश्चिम बंगाल विधान सभा में हंगामा हुआ है और सभी विधायकों ने इस विशेष मुद्दे को उठाया है। कृपया सरकार को निर्देश दीजिए कि वह आवश्यक कार्यवाही करें।

उपाध्यक्ष महोदय : हमें सिद्धांत का पालन करना चाहिए।

श्री सुदर्शन राय चौधरी : माननीय मंत्री महोदय हस्तक्षेप करना चाहते थे लेकिन दुर्भाग्यवश सभा स्थगित हो गई है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री महोदय को बिजली की आपूर्ति के बारे में एक वक्तव्य जारी करने के लिए कहा गया था। बिजली की आपूर्ति बहाल की जा रही है। हमारे समक्ष केवल यही एकमात्र विषय-वस्तु है।

|हिन्दी|

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : उपाध्यक्ष महोदय, व्यापार में एन.टी.सी. की दो मिलें बंद हो गई हैं **|व्यवधान|** सरकार ने कहा था कि मजदूरों की छंटनी नहीं की जायेगी, लेकिन उनकी छंटनी की जा रही है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आप यह महसूस करते हैं कि वे कार्यवाही नहीं कर रहे हैं, तो आप इस विषय को चर्चा हेतु सभा के समक्ष रख सकते हैं।

श्री सुदर्शन राय चौधरी : यह वक्तव्य वास्तव में अधूरा था। इस वक्तव्य के अंतर्गत सम्पूर्ण समस्या, विशेष कर उन मजदूरों की समस्या जिनको 1 अप्रैल से वेतन देने से इंकार कर दिया गया है, को नहीं लिया गया है। [व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : श्रीमान पटनायक जी, यदि आप माननीय मंत्री महोदय के उत्तर से संतुष्ट नहीं हैं, तो आप विस्तृत चर्चा हेतु किसी अन्य मंच के समक्ष इस मामले को उठा सकते हैं। जब बजट प्रस्तुत किया जा रहा था तब श्री बसुदेव आचार्य जी बोलने के लिए खड़े थे। कृपया उन्हें बोलने दीजिए।

[अनुवाद]

आज अंतिम दिन नहीं है। हमारे पास समय है। [व्यवधान]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : 20,000 कामगारों का क्या हश्र होगा?

श्री मुकुल वासनिक (बुलढाना) : जैसा कि सभा में कल निर्णय लिया गया था, माननीय कपड़ा राज्य मंत्री ने अभी 45 मिनट पूर्व सभा में वक्तव्य दिया है। कुछ सदस्यों ने यह कहते हुए उनके वक्तव्य पर असंतोष व्यक्त किया है कि इसमें पूरा मुद्दा समाविष्ट नहीं है। साधारणतया: मंत्री महोदय द्वारा सदन में वक्तव्य दिए जाने के बाद उस विषय पर कोई चर्चा नहीं होती। जब इस पर चर्चा चल रही थी तो सभा स्थगित हो गई थी और इसी बीच मंत्री महोदय राज्य सभा में चले गए, क्योंकि आज की कार्यसूची में उनके विभाग का कार्य शामिल था। अत: मैं इस समय कुछ भी कह पाने की स्थिति में नहीं हूँ। लेकिन माननीय सदस्य उस समय भी भावनाएं व्यक्त कर रहे थे और अब भी कर रहे हैं मैं उन्हें निश्चित रुप से माननीय मंत्री महोदय तक पहुंचा दूंगा और तत्पश्चात् उनके स्तर पर जो कुछ भी उचित कदम उठाना आवश्यक होगा वह उठाया जायेगा।

[व्यवधान]

श्री सुदर्शन राय चौधरी : दूसरे सदन में केवल आधे घंटे की चर्चा चल रही है। हम प्रतीक्षा नहीं कर सकते हैं।

श्री मुकुल वासनिक : महोदय, मैं आपके माध्यम से सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि चूंकि संबंधित मंत्री इस समय सदन में आ पाने की स्थिति में नहीं हैं क्योंकि इस समय वह दूसरे सदन में उपस्थित हैं, अत: हमें रेल बजट पर चर्चा जारी रखनी चाहिए ताकि हमारा समय नष्ट न हो। [व्यवधान]

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : यह यहां आकर वक्तव्य दे सकते हैं। इसमें हानि क्या है?

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : कोई भी मंत्री महोदय जब कभी वक्तव्य देते हैं तो उस पर आमतौर पर इस सभा में स्पष्टीकरण नहीं मांगा जाता है। लेकिन कभी कभी स्पष्टीकरण की अनुमति दी जाती है। इसकी भी एक

सीमा है। यदि आप अपमानित महसूस करते हैं। तो आप ध्यानाकर्षण प्रस्ताव या किसी दूसर रुप में जिसमें भी आप लाना चाहें, विषय को चर्चा के लिए उठा सकते हैं।

प्रो० सुशान्त चक्रवर्ती (हावड़ा) : सरकार ने यह बात स्वीकार की है कि सरकार ने सम्पूर्ण वक्तव्य दिया है और इसमें सारा पहलू समाविष्ट नहीं है। राज्य सभा में कार्य समाप्त होने के बाद मंत्री महोदय का वक्तव्य इस सदन में आना चाहिए और 1.80 लाख कर्मचारियों के भाग्य के बारे में नया वक्तव्य देना चाहिए।

श्री सुदर्शन राय चौधरी : महोदय, यह कर्मचारियों के जीवन और मरण का मामला है।

[व्यवधान]

उपाध्यक्ष महोदय : हमें प्रक्रिया का पालन करना चाहिए। प्रक्रिया यह है कि जब कभी भी कोई मंत्री महोदय वक्तव्य देते हैं तो उस पर स्पष्टीकरण की अनुमति नहीं दी जाती है।

श्री सुदर्शन राय चौधरी : हमने कोई स्पष्टीकरण नहीं मांगा है।

उपाध्यक्ष महोदय : जैसा कि मैंने आप से पहले कहा है कि यदि आप खिन्न हैं, तो आप यह मामला चर्चा के लिए सदन में उठा सकते हैं। यदि आप इस मुद्दे को अचानक उठाएंगे तो सरकार इसका उत्तर कैसे देगी? इसमें बहुत कठिनाई होती है। इसका भी एक तरीका है। एक प्रक्रिया है, यदि आप मंत्री महोदय द्वारा दिए गए वक्तव्य से खुश नहीं हैं, यदि आपने जो राहत मांगी थी सरकार ने वह नहीं दी है तो आप इस विषय को किसी भी रुप में चर्चा के लिए सदन में उठा सकते हैं ताकि आप उस समय ध्यान दे सकें और चर्चा कर सकें।

5.54 म०प०

[इस समय श्री सैयद मसूदल हुसैन और कुछ अन्य माननीय सदस्य आकर सभा पटल के निकट खड़े हो गए]

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : यह कहा गया है कि संबंधित मंत्री महोदय राज्य सभा में व्यस्त हैं अतः अब सभा स्थगित होनी चाहिए। मंत्री महोदय को आने दीजिए और तब इस मामले पर विचार किया जाए। **[व्यवधान]**

उपाध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य को अपना भाषण जारी रखने दीजिए। उसके बाद आप इस मुद्दे को भी ले सकते हैं। अब मैं आप लोगों से अपने स्थानों पर वापस जाने का अनुरोध करता हूँ।

श्री सुदर्शन राय चौधरी : महोदय, कृपया सरकार को चर्चा समाप्त होने के तत्काल बाद वक्तव्य जारी करने का निर्देश दें।

श्री मुकुल वासनिक : सभा का हर मिनट और हर घंटा शून्यकाल नहीं बनाया जा सकता। हमारे पास सीमित समय है।

इसी सीमित समय में हमें बहुत सी महत्वपूर्ण मदों पर चर्चा करनी है। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि ये कृपया इस बात को समझें कि हमे महत्वपूर्ण वित्तीय कार्य निपटाने हैं। सदस्यों का सभा स्थगित करने की मांग करना उचित नहीं है। **[व्यवधान]**

5.58 म०प०

इस समय श्री सुदर्शन राय चौधरी और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपनी सीटों पर वापस चले गए

श्री सुदर्शन राय चौधरी : कृपया सरकार को निर्देश दीजिए ताकि कपड़ा मंत्री सदन में आएं।

|व्यवधान|

|हिन्दी|

श्री सरोज दुबे (इलाहाबाद) : मंत्री जी जवाब दें, यह हजारों मजदूरों की रोजी-रोटी का सवाल है। **|व्यवधान|** मजदूरों को भूखा मारने का काम किया जा रहा है। **|व्यवधान|**

प्रो० रासा सिंह रावत (अजमेर) : ये सरकार कहती है और करती क्या है।

|अनुवाद|

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान ग्रहण कीजिए। **|व्यवधान|**

जल संसाधन मंत्री और संसदीय कार्य मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : महोदय, प्रभारी मंत्री श्री वेंकट स्वामी सभा में वक्तव्य देंगें। लेकिन इस समय वह राज्य सभा में आधे घंटे की चर्चा में व्यस्त हैं। जैसे ही वहां पर उनका काम समाप्त हो जाएगा मैं उनसे यहां आकर निवेदन करने के लिए कहूंगा।

6.00 म०प०

मैं माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूं कि इस दौरान रेल बजट पर चर्चा जारी रखी जाए। मैं श्री वेंकट स्वामी को यथाशीघ्र यहां पर हाजिर करूंगा। **|व्यवधान|**

श्री नीतीश कुमार (बाढ़) : आप उन्हें कैसे हाजिर कर सकते है? आपको अपने शब्द बदलने होंगे। यह कोई न्यायालय नहीं है कि आप उन्हें हाजिर करेंगे और न ही वह कोई अपराधी हैं। **|व्यवधान|**

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : यह कोई अपमानजनक शब्द नहीं है, इसलिए हमें वाद-विवाद जारी रखना चाहिए।

श्री विद्याचरण शुक्ल : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि सरकार की नीति क्या है, क्या किया जा सकता है, क्या नहीं किया जा सकता है और इसके अलावा वे बातें भी जानना चाहते हैं। मंत्री महोदय इन सब बातों को स्पष्ट करने की स्थिति में होंगे। मैं फिलहाल मंत्री महोदय की ओर से कुछ नहीं कह सकता हूँ। मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्य जानते हैं कि यह एक गंभीर मामला है जिस पर प्रभारी मंत्री की ओर से एक जिम्मेदार वक्तव्य आवश्यक है। अतः यहां आने पर ही वह आप से बात कर सकेंगे और सभा को आवश्यक जानकारी दे सकेंगे और यह बता सकेंगे कि सरकार इस दिशा में क्या सोच रही है। अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप सदस्यों को रेल बजट पर चर्चा करने दें और जैसे ही मंत्री जी, उपलब्ध होंगे मैं उन्हें इस सदन में लाऊंगा। **|व्यवधान|**

|हिन्दी|

श्री नीतीश कुमार (बाढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। अभी संसदीय कार्य मंत्री, श्री

विद्याचरण जी ने एक मंत्री श्री वेंकटस्वामी को यहां पर प्रोड्यूज करने की बात की है, किसी को प्रोड्यूज करना अनपार्लियामेंट्री है, इसलिए प्रोड्यूज के स्थान पर कोई दूसरा शब्द रखिए। किसी मंत्री के लिए इस तरह से कंटेप्चुअस लैंग्वेज का इस्तेमाल नहीं होना चाहिए। **[व्यवधान]**

श्री विद्याचरण शुक्ल : मैं माननीय सदस्य को अंग्रेजी नहीं समझा सकता, प्रोड्यूज करना कंटेप्चुअस नहीं है, अंग्रेजी के लिहाज से यह कोई गलत शब्द नहीं है। यदि मैं यह कहूं कि मैं नीतीश कुमार जी को प्रोड्यूज करूंगा, तो यह उनका कोई अपमान नहीं है।

श्री नीतीश कुमार : हम आपके मंत्री की तरह कोई कल्प्रिट नहीं हैं जो यहां पर प्रोड्यूज किए जाएंगे, हम प्रेजेंट होंगे। **[व्यवधान]**

[अनुवाद]

श्री विद्याचरण शुक्ल : महोदय, यदि चर्चा पूरी रात चलती है तो हमने सभी माननीय सदस्यों के लिए रात के भोजन का और कल सुबह के नाश्ते का भी प्रबंध किया है। मैं सचिवालय के सभी कर्मचारियों और प्रैस के लोगों से अनुरोध करता हूँ कि वे सब हमारे साथ शामिल हों।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय रेल मंत्री जी कल हुई रेल दुर्घटना के बारे में वक्तव्य देना चाहते हैं।

श्री राम कापसे (ठाणे) : मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि वे मेरी एक मांग को मान लें। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में स्थानीय निकाय रेलवे संपार को बंद करके रेलवे ओवरब्रिज बनाने के लिए उस पर आने वाली लागत का पच्चास प्रतिशत खर्च वहन करने के लिए तैयार हैं। अतः रेल विभाग को भी अपने हिस्से का पचास प्रतिशत देने के लिए तैयार रहना चाहिए। बादला नगर निगम ने 21 जुलाई को आपको एक पत्र लिख है। वह अपने हिस्से की राशि व्यय करने के लिए तैयार हैं। वहां पर अनावश्यक रुप से लोग मर रहे हैं। कृपया कुछ कीजिए। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वह भी अपने-अपने निर्वाचन क्षेत्रों में इस तरह के काम करें।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री कापसे श्री, रेल मंत्री जी दुर्घटना के बारे में वक्तव्य देना चाहते हैं। आप केवल उसी मामले पर कुछ पूछ सकते हैं, आप स्पष्टीकरण नहीं दे सकते हैं।

श्री राम कापसे : इस तरह से दुर्घटनाओं से बचा जा सकता है और मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह इस बात पर विचार करें।

6.03 म०प०

मंत्री द्वारा वक्तव्य

मध्य रेलवे के कल्याण-लोनावला खंड पर 7.3.1994 को एक मालगाड़ी को पटरी से उतर जाना :

रेल मंत्री (श्री सी.के. जाफर शरीफ) : बड़े दुख के साथ मुझे सदन को यह सूचित करना पड़ रहा है कि 7.3.1994 को मध्य रेलवे के बम्बई मंडल के दोहरी लाइन वाले विद्युतीकृत कल्याण-लोनावला बड़ी लाइन खंड पर बदलापुर स्टेशन पर डाउन खेपोली बी.आर.एन. गुड्स स्पेशल गाड़ी की दुखद दुर्घटना हो गई है।

7.3.1994 को लगभग 16.46 बजे लोहे की कायलों से लदी बी.आर.एन. गुड्स स्पेशल गाड़ी जब

कल्याण से लगभग 14 किलोमीटर की दूरी पर बदलापुर स्टेशन की डाउन मुख्य लाइन से गुजर रही थी, तब चौकीदार वाले समपार फाटक सं० 10 के समीप उसके पिछले 12 डिब्बे पटरी से उतर गए, जिससे अप और डाउन दोनों लाइनों पर यातायात अवरूद्ध हो गया, गाड़ी के गुजरने के लिए फाटक बंद था, 5 माल डिब्बों के पटरी से उतर जाने और उल्ट जाने के परिणामस्वरुप, 8 व्यक्ति, जिनमें कुछ शायद डाउन मुख्य लाइन और डाउन लूप लाइन के बीच बैठे थे या खड़े थे, पटरी से उतरे माल डिब्बों के संघात से मारे गए, तीन अन्य व्यक्तियों को मामूली चोट आयी, मृतकों में 5 महिलाएं शामिल हैं, ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ व्यक्ति, जो मारे गए अथवा घायल हो गए, समपार फाटक और रेल लाइनों के बीच फूल बेच रहे थे।

दुर्घटना की सूचना मिलते ही, कल्याण से चिकित्सा राहत यान तथा डाक्टर दुर्घटना स्थल के लिए रवाना किए गए. महाप्रबन्धक, रेलवे भी वरिष्ठ अधिकारियों के साथ बचाव तथा राहत कार्यों की देख-रेख के लिए दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हुए। कल्याण, कुर्ला तथा दौंड से दुर्घटना राहत गाड़ियां तत्काल सेवा में लगायी गईं। तत्काल राहत के तौर पर, घायलों को निकटवर्ती अस्पताल में शिफ्ट किया गया और उन्हें डाक्टरी देखभाल के बाद छुट्टी दे दी गई।

मृतकों के निकट संबंधियों को अनुग्रह के रुप में भुगतान की व्यवस्था की गई है।

श्री अशोक भटनागर, सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड भी बचाव और राहत कार्यों की देख-रेख के लिए दुर्घटना स्थल पर पहुंच गए हैं।

दुर्घटना की जांच मध्य रेलवे के कई विभागों के वरिष्ठ प्रशासी अधिकारियों की एक समिति द्वारा की जाएगी।

मेरे सहयोगी रेल राज्य मंत्री, श्री के.सी. लेंका, सभी रेल कर्मी और मैं इस दुखद दुर्घटना में मारे गए व्यक्तियों के परिवारों के प्रति अपनी हार्दिक संवेदनाएं तथा घायल व्यक्तियों के प्रति सच्ची सहानुभूति व्यक्त करते हैं। मुझे विश्वास है कि सदन भी मेरे साथ मिलकर शोकसन्तप्त परिवारों के प्रति अपनी हार्दिक संवेदनाएं व्यक्त करेगा।

प्रो० राम कापसे ने अभी जो कुछ कहा है उसके बारे में मेरे विचार से हमें कुछ समपार फाटकों के लिए चौकीदार की व्यवस्था करने हेतु कुछ कदम उठाने चाहिएं अथवा जहां भी ऊपरी पुलों या निचले पुलों की आवश्यकता है उनका निर्माण किया जाए। वास्तव में इस बजट में हमने इसका प्रावधान पहले ही किया हुआ है। मुझे अत्यंत प्रसन्नता है कि नगरपालिका ने गत वर्ष स्वयं ही इस ओर ध्यान दिया था। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वे अपनी राज्य सरकारों या स्थानीय निकायों से इस कार्य में रूचि लेने के लिए अनुरोध करें ताकि एक तरफ रेलवे और दूसरी और स्थानीय प्रशासन एक साथ मिलकर इस समस्या का समाधान कर सकें और यह सुनिश्चित करें कि इस प्रकार की दुर्घटना दुबारा न हो और मानव जीवन की क्षति न हो।

श्री राम कापसे (ठाणे) : जो लोग मारे गए थे वे रेल पटरी पर नहीं मरे थे। वे रेलवे समपार फाटक के पास सड़क पर मरे थे। वे रेल पटरी बाहर थे। कृपया जांच के समय इस बात का ध्यान रखा जाए और मैं उनके लिए क्षतिपूर्ति की मांग करता हूँ।

रेलवे बजट 1994-95-सामान्य चर्चा, लेखानुदानों की मांगें (रेलवे), 1994-95 और अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे) 1993-94-जारी

उपाध्यक्ष महोदय : श्री बसुदेव आचार्य अपनी बात जारी रखेंगे। आपके दल को कुल 57 मिनट दिए गए हैं और उसमें से आपने 45 मिनट ले लिए हैं। कृपया अपने दल के अन्य सदस्यों के लिए भी कुछ समय छोड़ दीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, अब समय को भूल जाइए। जब सभा स्थगित हुई थी तब मैं कलकत्ता की मैट्रो के बारे में बोल रहा था। मैंने यह कहा था कि यदि वर्ष 1995 तक गंधन-टालीगंज खंड का कार्य पूरा हो जाता है जबकि इस बात की पूरी आशंका है कि यह पूरा नहीं होगा तब तक कलकत्ता शहर में परिवहन की समस्या नहीं रहेगी। इस मैट्रो को साल्ट लेक से रामरजतता तक और दक्षिणेश्वर से गदिया तक बढ़ाने का प्रस्ताव है और इस कार्य को शुरू किया जाना चाहिए। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि कलकत्ता में परिवहन की समस्या सुलझाने के लिए निकट भविष्य में मैट्रो का इन दो क्षेत्रों तक विस्तार करने की ओर ध्यान दें।

मैंने यात्री डिब्बों की कमी का भी उल्लेख किया था। इसके परिणामस्वरुप यात्रियों का आवागमन कम रहता है। इसके अनेक कारण हैं। जब समिति की बैठक हुई थी हमने तीन महानगरों का दौरा किया था। हमें बताया गया था कि टिकटों की बिक्री में कमी आई है लेकिन यातायात में कोई कमी नहीं आई है। गाड़ियां पहले की तरह ही भरी रहती हैं। चूंकि सभी गाड़ियां भरी रहती हैं इसलिए अधिक यात्री डिब्बों की आवश्यकता है। लेकिन यात्री डिब्बे और इ०एम०यू० डिब्बे अधिग्रहीत करने में गिरावट आई है। भविष्य में न केवल भीड़ बढ़ेगी बल्कि अनेक उद्योगों पर भी इसका प्रभाव पड़ेगा। मैंने चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स का भी उल्लेख किया था। मैंने रेल अधिशासय समिति की सिफारिश का भी उल्लेख किया था।

रेल मंत्री (श्री सी०के० जाफर शरीफ) : आप बात दोहरा रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं बात दोहरा नहीं रहा हूँ। यह नया मुद्दा है।

उपाध्यक्ष महोदय : आबंटित समय पूरा हो चुका है। कृपया आप समय का ध्यान रखें।

श्री बसुदेव आचार्य : मैंने आपसे पहले ही कहा है कि समय के बारे में भूल जाइए क्योंकि हम कल नाश्ते के समय तक बैठने के लिए तैयार हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : दो दिन पहले कुछ वरिष्ठ नेताओं ने भी अधिक समय लिया था। जब हमने उन्हें समय सीमा के बारे में कहा तब हमारे एक माननीय सदस्य ने पूछा कि यह भेद-भाव क्यों किया जा रहा है।

श्री बसुदेव आचार्य : कोई भेदभाव नहीं होना चाहिए।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : भेदभाव का कोई प्रश्न ही नहीं है। संसदीय कार्य मंत्री ने कहा है कि कल के लिए नाश्ता भी तैयार रहेगा। इसका अर्थ है कि समय बढ़ाया जाएगा। यदि आवश्यक हुआ तो दोपहर का भोजन भी दिया जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि केवल श्री बसुदेव आचार्य ही बोलने वाले अंतिम वक्ता होते और निर्मल जी उनका पुरजोर समर्थन करते तो मैं निश्चित रुप से इससे सहमत होता। मैं तब तक यहां बैठने के लिए तैयार हूँ जबकि वह थक नहीं जाते। लेकिन अभी अनेक सदस्यों ने बोलना है। सूची में 80 सदस्यों के नाम हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं पांच-सात मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ। कृपया घंटी मत बजाइए।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अनावश्यक असंतोष पैदा नहीं होने दें।

श्री बसुदेव आचार्य : इसके परिणामस्वरुप अनेक उद्योगों को भी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। हजारों लघु उद्योगों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। मैं अभी-अभी चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स जो रेल मंत्रालय का एक उत्पादन एकक है, का उल्लेख कर रहा था। वे अभी 5000 एच०पी० के विद्युत इंजन बना सकता है, तो यह 6000 एच०पी० के विद्युत इंजन भी बना सकता है। इसके लिए तीन चरण वाले विद्युत इंजन की ए०बी०बी० जैसी प्रौद्योगिकी नहीं होगी लेकिन आप उस प्रौद्योगिकी को विकसित कर सकते हैं। रेलवे का अपना अनुसंधान और विकास मानक संगठन [आर०डी०एस०ओ०] है जो एक विशाल आधारभूत ढांचा है। वे ऐसी प्रौद्योगिकी क्यों नहीं विकसित कर सकते हैं और अपने विनिर्माण एकक क्यों नहीं बना सकते हैं।?

मैंने सुझाव दिया था कि अनेक मीटर गेज कार्यशालाएं हैं जो मीटर गेज चल स्टॉक की आवश्यकताओं को पूरी कर रही हैं। रेलवे अपनी कार्यशालाएं स्थापित कर सकता है और इनमें अपने चल स्टॉक बना सकता है। इससे रेलवे बड़ी लाइन की अपनी भावी आवश्यकताओं को पूरा कर पाएगा और मीटर गेज चल स्टाक का निर्माण करने की योजना बना सकेगा। उन्हें बहु-लाइनों की प्रणाली जारी रखनी होगी। जहां भी मीटर गेज के लिए चल स्टॉक आएगा, उसे हमारे उत्पादन एककों और कार्यशालाओं द्वारा वे केवल विनिर्माण के लिए उपयोग किया जायेगा बल्कि मरम्मत के लिए भी उपयोग किया जायेगा। खड़गपुर कार्यशाला पहले ही टी०एम०यू० का विनिर्माण कर रही है और लंका जी ने यह सारा उड़ीसा के लिए ले लिया है।

मैं एक पंक्ति उद्धृत करना चाहता हूं यह मंत्री जी के भाषण के भाग-दो, पृष्ठ 26 पैरा 33.1 में है।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, आप घंटी क्यों बजा रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने सात मिनट का समय मांगा था और वह आपको दिया जा चुका है।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं एक मिनट में समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अच्छी बात है, हार्दिक बधाई ।

श्री बसुदेव आचार्य : "जो भी संसाधन पैदा किए जाएं उनका अधिकतम उपयोग किया जाए और यह देखना हमारा प्रयास होगा कि व्यय आवश्यकता के आधार पर हो और परियोजनाएं शीघ्र तथा मितव्ययियता से पूरी की जाएं।"

हम आशा करते हैं कि माननीय मंत्री अपने भाषण में कही गई इन बातों का पूर्णत: पालन करेंगे। धन्यवाद।

श्री पी.जी. नारायणन (गोबिचेट्टिपालयम) : महोदय, मैं रेल मंत्री श्री सी. के. जाफर शरीफ द्वारा 1994-95 के लिए प्रस्तुत रेल बजट पर कुछ शब्द कहना चाहूंगा।

यह ध्यान में रखते हुए कि रेलवे अत्यधिक वित्तीय तंगी का सामना कर रही है, यह आवश्यक था कि नवीनतम रेल बजट में संसाधन जुटाने के विगत उपायों में कुछ अनूठे परिवर्तन किए जाने चाहिए थे। श्री जाफर शरीफ ने ऐसा कुछ नहीं किया है। इसके विपरीत उन्होंने 997 करोड़ रुपये जुटाने के लिए केवल यात्री तथा माल भाड़े में बेढंगी तब्दीली की है। यात्री किराये तथा माल भाड़े की स्थिति पहले ही उस चरण में पहुंच चुकी है कि और अधिक वृद्धि का समावेश नहीं हो सकता और इसमें और वृद्धि करने से मुद्रास्फीति में वृद्धि होगी जो कि पैट्रोलियम के मूल्य बढ़ने से बढ़ चुकी है। गेज परिवर्तन के लिए धनराशि आबंटित कर दी गई है और तमिलनाडु में गेज परिवर्तन परियोजनाओं के लिए आवंटन अपर्याप्त है और मद्रास के लिए एम आर टी एस परियोजना की भी उपेक्षा की गई है।

100 किलोमीटर से अधिक दूरी के लिए मासिक टिकटों तथा यात्री मालभाड़े की दरों में वृद्धि से आम आदमी अत्यधिक प्रभावित होगा।

मंत्री महोदय ने वातानुकूलित और प्रथम श्रेणी की दरों में वृद्धि करके समृद्ध वर्ग पर भी अत्यधिक बोझ डाला है। सम्पूर्ण दृष्टि से देखें तो बजट से मासिक टिकट धारक, यात्री, उद्योगपति, व्यवसायी संतुष्ट नहीं हैं और यह एक घिसा-पिटा बजट है।

यह आश्चर्यजनक है कि एम आर टी एस को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि मंजूर करने के बारे में कोई घोषणा नहीं की गई है। मद्रास बीच और लुज के बीच एम आर टी एस चरण - 1 को 1995 तक पूरा करने के लिए कोई विशेष वचनबद्धता नहीं की गई। निर्धारित समय में इस परियोजना को पूरा करने के लिए पर्याप्त आवंटन करना होगा।

कोयले की ढुलाई की दरों में वृद्धि से भी एक और धक्का लगा है। इसके कदम के कारण विशेषकर तमिलनाडु जैसे राज्य पर गंभीर असर होगा जो कि कोयला क्षेत्रों से काफी दूरी पर स्थित है और इसे रेल परिवहन पर निर्भर रहना पड़ता है। इसके कारण तमिलनाडु में स्थित ताप केन्द्रों पर कोयले के आने की लागत बढ़ेगी और इसके फलस्वरुप विद्युत और महंगी हो जाएगी।

राज्य में गेज परिवर्तन परियोजनाओं के लिए कम आबंटन का अर्थ है कि कार्य पूर्ण करने में कुछ वर्ष की और अधिक देरी हो जाएगी और इसका मतलब है कि राज्य की परियोजना को पूर्ण करने के लिए 1996-97 के बाद भी और अधिक समय लगेगा।

तमिलनाडु में लगभग सभी महत्वपूर्ण परियोजनाओं को कम प्राथमिकता मिली और इस उद्देश्य के लिए निर्धारित आवंटन भी बहुत कम है। वास्तव में मुख्य क्षेत्रों जैसे नई लाइनों के निर्माण, पटरियों को दोहरा करना, गेज परिवर्तन, पटरी का नवीकरण तथा चल सम्पत्ति के लिए निवेश में कमी आएगी।

महोदय, तमिलनाडु में अनेक महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए विस्तृत सर्वेक्षण किए गए हैं लेकिन आवश्यक धनराशि आवंटन न करने के कारण वे लम्बित पड़ी है।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में मेट्टुपालयम से समराज नगर बरास्ता सत्यमंगलम तथा समराजनगर से मेट्टुर के बीच रेलवे लाइन के लिए बीस वर्ष पूर्व एक सर्वेक्षण किया गया था। यह औद्योगिक दृष्टि से पिछड़ा क्षेत्र है और उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए रेलवे लाइन अत्यंत आवश्यक है। इस महत्वपूर्ण लाइन पर अभी तक गंभीरतापूर्वक विचार नहीं किया गया है, न ही इसे प्राथमिकता दी गई है। महोदय, इस सर्वेक्षण रिपोर्ट को पहले ही व्यवहार्य और सक्रिय पाया गया था। इस वर्ष पुनः एक और सर्वेक्षण करने का आदेश दिया गया है। इसकी क्या आवश्यकता है? इस परियोजना को लटकाए रखने के लिए ही पुनः इस सर्वेक्षण के आदेश दिए गए हैं। अतः हम महसूस करते हैं कि तमिलनाडु की उपेक्षा की जा रही है। आप तमिलनाडु के साथ सौतेला व्यवहार कर रहे हैं।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : हम आपको निरन्तर पानी दे रहे हैं।

श्री पी०जी० नारायणन : आपने तब्दीली लाकर पूरे पानी को कर्नाटक को दे दिया है। मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि रेलवे लाइन अर्थात मेट्टपालयम से समराज नगर बरास्ता सत्यमंगलम और समराजनगर से मेट्टुर तक इस रेल लाइन पर कार्यवाही करें और इसी वर्ष के दौरान इस कार्य को शुरू करें तथा इस चिर लंबित परियोजना पर हमें स्पष्ट आश्वासन दें।

दूसरे, इस समय बंगलौर और त्रिवेन्द्रम के बीच केवल एक गाड़ी चल रही है जो कि तमिलनाडु में अधिकांश ऐसे क्षेत्रों से गुजरती है जहां पर अधिकांश दैनिक यात्री व्यापारी लोग हैं। चूंकि रेल गाड़ी यात्रियों की संख्या को देखते हुए अपर्याप्त है इसलिए माननीय मंत्री इस मार्ग पर एक और गाड़ी शुरू करने पर विचार करें।

तीसरे, मद्रास स्थित इनटैगरल कोच फैक्टरी की क्षमता 1200 डिब्बे प्रति वर्ष निर्मित करना है लेकिन अचानक पंजाब में स्थित फैक्टरी की क्षमता बढ़ाने के लिए इस क्षमता को कम करके 800 डिब्बे कर दिया गया था। इसके कारण आई सी एफ मद्रास के कर्मचारी बहुत उत्तेजित हैं और उन्हें आशंका है कि बड़े स्तर पर छंटनी हो सकती है। तमिलनाडु की कीमत पर यह वृद्धि क्यों की गई है? क्या यह तमिलनाडु के लोगों के साथ भेदभाव नहीं है?

जैसा कि आप जानते हैं कि देश में महानगर एक दूसरे से दोहरी रेल पटरी से जुड़े हैं। दिल्ली से बम्बई, दिल्ली से कलकत्ता, दिल्ली से मद्रास और कलकत्ता से बीच दोहरी लाइनें हैं। केवल बम्बई और मद्रास के बीच अत्यंत पुरानी ही एक रेलवे लाइन है। बम्बई और मद्रास के परम्परागत् संबंध हैं और दक्षिण के लाखों लोग बम्बई में रहते हैं। बम्बई और मद्रास के बीच क्षेत्र विशेषकर रायलसीमा क्षेत्र मुख्यतः रेलवे के मूलभूत ढांचे की कमी के कारण औद्योगिक दृष्टि से पिछड़ा रहा है।

इन क्षेत्रों में कोई मुख्य उद्योग नहीं है। अब समय आ गया है कि रेल मंत्रालय भारत के दक्षिण में स्थित राज्यों के विरूद्ध ऐसा भेदभाव करना रोके, इसलिए मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि मद्रास और बम्बई के बीच पटरी को दोहरा करने का कार्य तुरन्त शुरू किया जाए।

महोदय, कलकत्ता बम्बई और अन्य स्थानों से चल रही दैनिक राजधानी एक्सप्रैस की तरह मद्रास के

लिए भी एक पृथक राजधानी एक्सप्रैस चलाई जाए। राजधानी एक्सप्रैस में वातानुकूलित -3 टियर कोच तमिलनाडु के लिए भी लगाए जाएं। आपने कर्नाटक के लिए वातानुकूलित -3 टियर कोच शुरू किए हैं। ऐसा तमिलनाडु के लिए क्यों नहीं किया? गत तीस वर्षों के दौरान कभी भी तमिलनाडु से कोई भी केन्द्र में रेल मंत्री नहीं रहा। सामान्यत: रेल परियोजनाएं उन राज्यों को दी जाती हैं जिस राज्य के रेल मंत्री होते हैं चाहे वह गनी खां चौधरी हो, माधव राव सिन्धिया हो या श्री जाफर शरीफ हों। कर्नाटक से पांच रेल मंत्री रहे थे। श्री जाफर शरीफ की यह दूसरी अवधि है। अन्य श्री हनुमंतैय्या, टी.ए. पै. और श्री तुलसी दासप्पा थे। इस प्रकार आपने कर्नाटक के लिए काफी कुछ किया है। कम से कम अब तो तमिलनाडु पर ध्यान दीजिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

* **श्री आर० जीवरत्नम (अराक्कोनम)** : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा इस सभा में रखी गई रेलवे की अनुदान मांगों का स्वागत और समर्थन करता हूँ। मैं इस संबंध में कुछ कहना चाहूंगा।

सेवा क्षेत्र के तहत रेल को उचित ही सामाजिक कल्याण सेवा कहा जा सकता है। रेलवे पूरे देश भर में लोगों के जीवन से जुड़ा है।

रेलवे पर सामाजिक भार है। इस पहलू को मानकर पश्चिमी देशों की सरकारें रेलवे की समुचित क्षतिपूर्ति करती हैं। जहां तक हमारे देश भारत का संबंध है, रेलवे दो हजार करोड़ रुपये का सामाजिक भार वहन करता है। लेकिन केन्द्र सरकार भारतीय रेलवे को कोई मुआवजा नहीं देती।

रेलवे के लिए योजना व्यय का अनुमान 6515 करोड़ रुपये है। इस बजट प्रस्ताव के लिए रेलवे को योजना व्यय का मात्र 18 प्रतिशत आवंटित किया गया है। सामान्य राजकोष से यह आवंटन 1150 करोड़ रुपये है। मैं कहना चाहूंगा कि यह धनराशि रेलवे के लिए अपेक्षित आवंटन से बहुत कम है।

रेलवे के लिए बजट आवंटन ग्रामीण विकास और सामाजिक कल्याण योजनाओं के बराबर किया जाना चाहिए। रेलवे को उसके योजना व्यय के लिए आवश्यकता का कम से कम 50 प्रतिशत आवंटित किया जाना चाहिए था। मौजूदा स्थिति में हम देखते हैं कि ग्रामीण विकास के लिए आवंटित धनराशि में से व्यय का अपव्यय हुआ है। इसलिए अगर हमें अन्य सामुदायिक विकास और सामाजिक कल्याण योजनाओं के लिए आवंटन कम करना पड़े तब भी हमें रेलवे के लिए और अधिक धनराशि आवंटित करनी पड़ेगी। क्योंकि रेलवे ही एक ऐसी इकाई है जो सामाजिक विकास में योगदान करके इस देश को संगठित रखता है। सरकार रेलवे को सबसे बड़ा साधन मानना चाहिए सामाजिक परिवर्तन और उत्थान के लिए अपने सामाजिक दायित्व का निर्वाह करने हेतु रेलवे को सबसे बड़ा साधन मानना चाहिए। रेलवे राष्ट्र निर्माण में बड़ी भूमिका अदा करता है। अगर केन्द्र सरकार रेलवे के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित कर देती तो यात्री किराये और मालभाड़े की दरों में वृद्धि करने की कोई जरूरत नहीं होती।

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुपान्तर

फिर भी, मैं समझता हूं कि रेल बजट में घोषित वृद्धि प्रभाव डालने वाली नहीं है। यात्री किराए और माल भाड़े में अधिक वृद्धि नहीं की गई है और इसलिए मुझे थोड़ी राहत महसूस हो रही है। उदाहरण के लिए मद्रास और दिल्ली के बीच द्वितीय श्रेणी का किराया केवल 19प्रतिशत बढ़ा है। जब लोग इसकी अदायगी करेंगे तो इससे लोगों को ही फायदा होगा क्योंकि यह सबसे बड़े सामाजिक कल्याण संगठन, रेलवे के पास ही जाएगी। मैं देखता हूँ कि यात्री किराए में वृद्धि 1 रुपये से 20 रुपये तक की गई है।

मैं समझता हूं कि इससे आम लोग अत्यधिक प्रभावित नहीं होंगे।

मैं इस वर्ष के रेल बजट में मद्रास और मैसूर के बीच सुपरफास्ट शताब्दी एक्सप्रैस चलाने की घोषणा का स्वागत करता हूँ। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह सुनिश्चित करें कि यह गाड़ी कटपाड़ी और अर्कोनिम में भी रुके।

मैं रेल मंत्री से यह भी अनुरोध करता हूँ कि इस शताब्दी एक्सप्रैस का नाम 'महात्मा गांधी शताब्दी एक्सप्रैस' रखा जाए। माननीय रेल मंत्री कन्याकुमारी एक्सप्रैस का नाम "कामराज कन्याकुमारी एक्सप्रैस" रखने पर भी विचार करें।

मैं रेल मंत्री को इस कार्यवाही का भी स्वागत करता हूँ कि यात्री 100 किलोमीटर से कम दूरी तक यात्रा करने वाले यात्रियों को इस यात्री किराए में वृद्धि से अलग रखा गया है।

मैं रेल दुर्घटनाएं घटाने के लिए रेल मंत्री द्वारा किए गए प्रयासों की भी सराहना करता हूँ। जहां-कहीं भी दुर्घटनाएं होती हैं तो वह तुरन्त वहां जाते हैं और भविष्य में उन्हें रोकने के लिए उपयुक्त उपाय करते हैं। इस बारे में मैं माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ की प्रशंसा करना चाहूंगा।

इस समय मैं अपने प्रिय प्रधान मंत्री श्री पी०वी० नरसिंह राव का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने श्री सी०के० जाफर शरीफ जैसे सही व्यक्ति को यह दायित्व सौंपा है।

मैं उनके साथी रेल राज्य मंत्री श्री के०सी० लेंका और भारतीय रेल का झंडा ऊंचा रखने वाले उनकी टीम के अधिकारियों और कर्मचारियों की भी प्रशंसा करता हूँ।

इस वर्ष के रेल बजट में कार्यशील व्यय में लगभग 1700 करोड़ रुपये का प्रस्ताव है।

जब विभिन्न मदों के अंतर्गत इतनी राशि खर्च की जा रही है, तो रेलवे से यह आशा करना उचित है कि यह यात्रियों की आरामदायक यात्रा को सुनिश्चित करने के लिए यात्रियों की सुविधाओं के लिए और राशि का प्रावधान करें

रेल मंत्री ने यह घोषणा की है कि इस वर्ष यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं में काफी सुधार होगा। मैं मंत्री महोदय के इस वक्तव्य का स्वागत करता हूँ।

आप, कृपया मद्रास तथा अरावक्कोनम के बीच एक नई दैनिक रेल सेवा आरम्भ कीजिए। यह गाड़ी अराक्कोनाम से 8.15 प्रातः प्रस्थान करे तथा मद्रास से 5.30 म.प. को प्रस्थान करे। यात्रियों की संख्या में हो रही निरंतर वृद्धि को देखते हुए यह अतिरिक्त रेल सेवा आरंभ करना आवश्यक है। मैं पिछले दो वर्षों से

बार-बार यह मांग करता आ रहा हूँ। एक बार रेल मंत्री महोदय ने मुझे बताया था कि वह कुम्भ मेले के पश्चात् इस पर विचार करेंगे. एक अन्य अवसर पर उन्होंने मुझे बताया था कि उज्जैन कुम्भ मेले के लिए विशेष रेलगाड़ियां आरम्भ करने के कारण वे मेरे निवेदन पर बाद में ही कार्यवाही करने को बाध्य हैं। दोनों मेले समाप्त हो चुके हैं; परन्तु रेल सेवा अभी तक आरम्भ नहीं की गई है। कम से कम इस वर्ष आपको मद्रास और अराक्कोनम के बीच नई गाड़ी चलाने के लिए बार-बार किए गए मेरे निवेदन को स्वीकार करने पर विचार करना चाहिए।

अराक्कोनम रेलवे स्टेशन एक सौ साल पुराना है। ब्रिटिश शासन काल से ही यह एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन रहा है। यह वह स्टेशन है जहां से होकर गाड़ियां बम्बई, कलकत्ता तथा उत्तर क्षेत्र के अन्य शहरों की ओर जाती हैं। इसलिए , यह आवश्यक है कि और राशि आबंटित करके इस स्टेशन की दशा सुधारी जाये।

मेरा तीसरा निवेदन यह है कि अराक्कोनम रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर पार-पथ का निर्माण किया जाये। आप ढलवें ऊपरी पुल को हटा सकते हैं। इससे वृद्ध लोगों तथा बच्चों को काफी राहत मिलेगी जिन्हें कि इस समय काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

मंत्री महोदय ने अपने रेलवे बजट में यह भी कहा है कि और अधिक संख्या में रेल के डिब्बों का निर्माण किया जायेगा। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि अराक्कोनम पहुंचने वाली तथा यहां से होकर निकलने वाली गाड़ियों में नये डिब्बे लगाये जायें।

इस समय चल रही मद्रास-अराक्कोनम उपनगरीय रेल सेवा को आप मातपाड़ी तक बढ़ा सकते हैं। इससे व्यापार और उद्योग के विकास में सहायता मिलेगी।

काटपदि-तिरुपति रेल मार्ग पर चल रहे आमान-परिवर्तन के कार्य की मैं प्रशंसा करता हूँ। भगवान तिरुपति वेंकटाचलपति के भक्तों की ओर से मैं इस कार्य का स्वागत करता हूँ।

कटपदि- विल्लुपुरम मार्ग पर आमान परिवर्तन का कार्य भी आप यथाशीघ्र आरम्भ कर सकते हैं। इस बड़ी रेल लाइन के बन जाने से गुवाहाटी, हावड़ा, बम्बई तथा दिल्ली की ओर जाने वाले रेल यात्रियों को काफी फायदा होगा। इस आमान परिवर्तन के परिणामस्वरुप तिरुपति, रानीगुंटा, गुडूर तथा नेल्लोर जैसे स्थानों का आपसी सम्पर्क और सुधार जायेगा।

माननीय रेल मंत्री से मेरा निवेदन है कि एक सौ साल पुरानी अराक्कोनम रेलवे वर्कशाप, जो कि ब्रिटिश शासनकाल के दौरान एक महत्वपूर्ण वर्कशाप थी, के आधुनिकीकरण के लिए 20 से 25 करोड़ रुपये आबंटित किए जायें। अब कांग्रेस के शासन काल में, वह भी जबकि हमारे प्रिय श्री सी.के. जाफर शरीफ माननीय रेल मंत्री हैं, यह कार्य आरम्भ किया जाना चाहिए। हमारे मंत्री महोदय भी कांचीपुरम शंकरामठ के भक्त हैं। कांची शंकराचारी का वह बहुत सम्मान करते हैं। इसलिए उनसे मेरा निवेदन है कि वे अराक्कोनम-चिंगलपेट आमान-परिवर्तन कार्य आरम्भ करवायें जिससे पवित्र शहर कांचीपुरम को बहुत लाभ होगा। इस आमान परिवर्तन से नेल्लोर तथा रानीगुंटा होकर उत्तर तथा बम्बई की ओर यात्रा सम्भव हो सकेगी।

यह औद्योगिकीकरण का युग है। प्रदूषण इसका एक अवश्यंभावी परिणाम है। इसलिए उद्योगों की

भीड़ को टाला जाना चाहिए। उन्हें दूरस्थ क्षेत्रों में ही लगाया जाना चाहिए प्रदूषण कम करने के लिए हमें ग्रामीण क्षेत्रों की ओर जाना चाहिए। इसलिए आप 100 कि.मी. लम्बे वालाजा-टिंडिवनम रेल मार्ग के निर्माण पर कार्य आरम्भ करवायें जिससे रानीपेट, आरकोट, चेय्यार तथा वंदवासी को जोड़ा जा सके। अगर इस पर 100 करोड़ रुपये की भी लागत आती है। तो यह राशि हम स्थानीय लोगों से ऋण के रुप में ले सकते हैं। औद्योगिकी की दृष्टि से पिछड़े इस क्षेत्र में औद्योगिक विकास के लिए यह एक महत्वपूर्ण योगदान होगा। इससे ग्रामीण क्षेत्रों की दशा में सुधार होगा। मेरा रेल मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे इस प्रस्ताव पर सकारात्मक रुप से विचार करें।

अराक्कोनम राजमार्ग पर फलाई-ओवर के निर्माण का कार्य अभी पूरा होना है। केन्द्र द्वारा आबंटित 9 करोड़ रुपये की राशि से ऊपरी पुल का हिस्सा पूरा किया जा चुका है। राज्य सरकार द्वारा जिस 7 करोड़ रुपये का योगदान देने पर सहमति दी गई थी; यह राशि अभी भी जारी नहीं की गयी है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या माननीय सदस्य श्री पी.जी. नारायणन इस मामले पर राज्य सरकार से बातचीत कर सकते हैं। वह यहां उपस्थित नहीं हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि वह अपना भाषण देने के पश्चात् प्रस्थान कर गए हैं। चूंकि तमिलनाडु सरकार ने वह आवश्यक राशि जारी नहीं की है, जिस पर कि सहमति हुई थी, इसलिए सम्पर्क सड़क के निर्माण का कार्य अभी तक आरम्भ नहीं किया गया है। रेल मंत्री महोदय ने मुझे इसके बारे में लिखा है। मैंने इस पत्र की प्रति अपनी ओर से पिछली 18 दिसम्बर को ही तमिलनाडु के माननीय मुख्यमंत्री को भेज दी थी। परन्तु अभी तक उसे उनकी ओर से कोई उत्तर नहीं मिला है। इसलिए मेरा तमिलनाडु राज्य सरकार से निवेदन है कि इस निर्माण कार्य के लिए आवश्यक राशि, जिसे देने पर सहमति हुई थी। यथाशीघ्र जारी करने की चेष्टा करें। इस सदन में, माननीय अध्यक्ष महोदय तथा माननीय श्री पी.जी. नारायणन के माध्यम से मैं यह निवेदन करता हूँ।

तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री सुश्री जललिता, जिनका यह दावा उचित है कि वह अपना कर्त्तव्य सामाजिक सेवा के प्रति दृढ़ इच्छा और निष्ठा से निभाती हैं, कृपया यह राशि आबंटित करें जिससे सड़क का उपयोग करने वालों तथा रेल का उपयोग करने वालों दोनों को लाभ होगा तथा समाज-कल्याण सेवाओं से जुड़े संगठनों और रेलवे को भी काफी लाभ होगा। अगर राजमार्ग पर इस फलाई-ओवर के निर्माण का कार्य यथाशीघ्र पूरा हो जाता है, तो इससे तमिलनाडु से चिंगलपुट, अराक्कोनम, कांचीपुरम, रानीगुंटा, गुंटूर, नेल्लोर होकर उत्तर की ओर जाने वाले वाहनों को फायदा होगा। इस पक्ष को समक्ष रखते हुए तत्कालीन रेल मंत्री श्री माधवराव सिंधिया ने इस कार्य के लिए आवश्यक राशि स्वीकृत की थी, तत्कालीन तमिलनाडु सरकार भी निर्माण लागत का अपना हिस्सा देने को सहमत हो गई थी। परन्तु तमिलनाडु के वर्तमान मुख्यमंत्री द्वारा अभी तक आवश्यक राशि जारी की जानी है। दयालु हृदय माननीय मुख्यमंत्री कृपया इस निर्माण को पूरा करवाकर इस राजमार्ग पर यातायात खोलने की कृपा करें।

माननीय रेल मंत्री ने स्वंय बजट में यह कहा है कि खान-पान सेवा की काफी आलोचना होती रही है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि मद्रास सैन्ट्रल स्टेशन पर खान-पान सेवा में सुधार किया जाये। कन्याकुमारी एक्सप्रैस में कोई रसोईयान नहीं है। इस गाड़ी में भी खान-पान सेवा उपलब्ध करवाई जानी चाहिए। इसी प्रकार अराक्कोनम रेलवे स्टेशन पर भी बहुत कुछ करने की आवश्यकता है। आपको खान-पान सेवा में सुधार करना चाहिए तथा इस सेवा को लाभकारी ढंग से चलाना चाहिए।

आपने बजट में यह भी कहा है कि लम्बी दूरी की गाड़ियों में और अधिक सफाई कर्मचारी नियुक्त किए जायेंगे। आपको मद्रास सैन्ट्रल जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सफाई और स्वच्छता को महत्व देना चाहिए। इसके लिए आपको पर्याप्त संख्या में कर्मचारी नियुक्त करने चाहिएं। ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशनों की सुन्दर ढंग से व्यवस्था की जानी चाहिए।

"आईए गंगा के मैदान में भरपूर पैदा होने वाले गेहूं के साथ कावेरी घाटी में पैदा होने वाले मीठे पान के पत्तों का आदान-प्रदान करें। आईए शेर-दिल मराठों के काव्य को केरल के हाथी दांत का पुरस्कार दें।"

अखण्डता की भावना पर आधारित यह कविता महाकवि सुब्रामणियम भारती ने लिखी थी। राजधानी एक्सप्रैस चलाकर गंगा के मैदानों, मराठा क्षेत्र, कावेरी घाटी तथा केरल के पहाड़ी क्षेत्रों को एक दूसरे से जोड़कर इस महान कवि का स्वप्न पूरा किया गया है। हमारे प्रिय श्री सी.के. जाफर शरीफ उस पुरस्कार के पात्र हैं जो कि मराठा क्षेत्र के वीर कवियों को मिलना चाहिए। कवि भारती यह समझते थे की गंगा के मैदानों के गेहूं के उपयोग के पश्चात कावेरी घाटी के पान के पत्तों का आनन्द लिया जाना चाहिए। इससे पाचन शक्ति बढ़ेगी। इसी प्रकार जिन आश्यकताओं को अनुभव नहीं किया गया, वे भी उचित रुप से माननीय रेल मंत्री द्वारा पूरी कर दी गई हैं। उनकी इस दूरदर्शिता के लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। राजधानी एक्सप्रैस में हाल में ही वातानुकूल 3 टियर डिब्बे लगाने के लिए भी मैं उनको बधाई देता हूं जिसे कि अब त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया गया है।

मैंने अभी देख है कि मद्रास इन्टेगरल कोच फैक्टरी के लिए कम राशि आबंटित की गई है। मद्रास कोच फैक्टरी वहां पिछले चालीस वर्षों से काम कर रही है। इस वर्ष के लिए उत्पादन का लक्ष्य 1150 डिब्बों से घटा कर 775 डिब्बे कर दिया गया है। इसलिए यह शंका बनी हुई है कि बड़े पैमाने पर छंटनी की जायेगी। परन्तु इसकी बजाय आपको कोच फैक्ट्री में वर्तमान रिक्तियों को भरना चाहिए तथा जिन कर्मचारियों को स्थायी किया जाना है, उनकी सेवाओं को नियमित करना चाहिए। इस कार्य को आपको रेलवे का सामाजिक उत्तरदायित्व समझकर करना चाहिए। आपको एक ऐसी कार्यक्षम इकाई की उपेक्षा नहीं करनी चाहिए जिसने 40 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा कमाई हो। मद्रास कोच फैक्टरी को 7 करोड़ का पूंजी निवेश करके आरम्भ किया गया था तथा इसकी वर्तमान परिसम्पत्तियां 1000 करोड़ रुपये से भी काफी अधिक है। यह भी अच्छी बात होगी अगर आप अन्य राज्यों में स्थित कोच फैक्टरियों के उत्पादन को प्रोत्साहन दें। परन्तु इसके साथ-साथ आपको इस बात का भी ध्यान रखना होगा कि इससे तमिलनाडु की राजधानी में स्थित एक कार्यक्षम इकाई में औद्योगिकी उत्पादन पर प्रभाव न पड़े। जब आप अन्य स्थानों पर स्थित इकाईयों में सुधार करें तो इससे मद्रास कोच फैक्टरी का महत्व कम नहीं होना चाहिए। माननीय रेल मंत्री को इस संबंध में हमारी शंकाओं का निवारण करना चाहिए।

मद्रास-बंगलौर 'वृन्दावन एक्सप्रैस' का अराक्कोनम पर रुकना चाहिए। यात्रियों द्वारा कई वर्षों से यह मांग की जा रही है। माननीय रेल मंत्री को इस निवेदन पर सकारात्मक रुप से विचार करना चाहिए।

तूतीकोरिन-मदुरै-मद्रास रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में बदला जा रहा है इसके लिए मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

अराक्कोनम-जोलारपेट के बीच चलने वाली गाड़ी संख्या 6085 इस समय 6.30 म.प. पर प्रस्थान करती है। इसलिए गुडीयाथम, अम्बुर तथा वनियमपाड़ी की ओर जाने वाले यात्रियों को वापसी पर देर हो जाती है। इसलिए आप कृपया इस गाड़ी के प्रस्थान का समय 6.30 म.प. की बजाय 5.45 म.प. कर दीजिए। इससे यह गाड़ी 9.00 म.प. पर जोलारपेट पहुंच जायेगी। इससे घर जाने वाले सरकारी कर्मचारियों और औद्योगिक कामगारों को लाभ होगा।

मद्रास जाने वाली कन्याकुमारी एक्सप्रैस का अम्बुर, गुडियाथम, वनियामपाड़ी में ठहराव घोषित करने का भी मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ। इससे दक्षिणी जिलों के लम्बी दूरी के यात्रियों को इन औद्योगिकी शहरों में उतरने की सुविधा मिलेगी जो कि चर्मशोधक कारखानों तथा चमड़े की औद्योगिक इकाईयों के लिए जाने जाते हैं। मंत्री महोदय तथा रेल अधिकारियों दोनों से मेरा निवेदन है कि इस पर सकारात्मक रुप से विचार करें। इसी प्रकार से मद्रास से कोयम्बतूर के बीच चलने वाली 'चरण एक्सप्रैस' का कटपड़ी पर एक स्टाप होना चाहिए। दिल्ली से कटपड़ी और उसके आसपास के स्थानों पर जाने वाले अधिकारियों तथा संसद सदस्यों को मजबूरन मद्रास में रात भर के लिए रुकना पड़ता है। अगर आप चेरण एक्सप्रैस के कटपड़ी में एक स्टॉप की व्यवस्था कर दें तो समस्या का निराकरण किया जा सकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री से मौजूदा 100 किलोमीटर तक के लिए उपलब्ध किराया-वृद्धि में छूट को बढ़ाने पर पुनर्विचार करने का अनुरोध करता हूँ, इसे 150 किलोमीटर तक किया जाए।

अब मैं अपनी तीन मांगों पर एक बार फिर जोर देते अपना भाषण समाप्त करना चाहूंगा। मद्रास से मैसूर के मध्य चलने वाली शताब्दी एक्सप्रैस का नाम 'महात्मा गांधी शताब्दी एक्सप्रैस' रखा जाना चाहिए। महात्मा गांधी को यह स्थान और कर्नाटक के लोग बहुत पसंद थे। 1936 की गर्मियों में वह बंगलौर में ठहरे थे और मैं कटपड़ी रेलवे स्टेशन पर उन्हें लेने गया था। उनके समर्थक जैसे के.टी. भाश्यम तथा चेंगलवारायारेड्डियार उस समय उनके साथ थे। अतः इस मार्ग पर चलने वाली गाड़ी का नाम महात्मा गांधी के नाम से होना चाहिए।

श्री कामराज तमिलनाडु के महान भारतीय नेताओं में से एक हैं। कन्याकुमारी एक्सप्रैस श्री कामराज के जन्म-स्थान विरूधु नगर से होकर चलती है। स्वर्गीय श्री कामराज इस महान सभा में कन्याकुमारी और नागरकोयल का प्रतिनिधित्व करते थे। अतः मद्रास-कन्याकुमारी गाड़ी को कामराज-कन्याकुमारी एक्सप्रेस नाम देना उनके लिए उचित श्रद्धांजलि होगी।

अंतः में, मैं माननीय रेल मंत्री से मद्रास-बंगलौर-वृदांवन-एक्सप्रेस का अराक्कोनम पर एक स्टॉप बनाने के लिए अनुरोध करता हूँ।

इसके साथ ही मैं वर्ष 1994-95 के लिए रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री श्रीश चन्द्र दीक्षित बोलेंगे।

[व्यवधान]

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतीहारी) : महोदय, मेरे नाम का क्या हुआ?

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आपका नाम बुलाया है किन्तु आप उस समय वहां मौजूद नहीं थे। आपको कुछ समय इंतजार करना पड़ेगा। सभा की कार्यवाही चलाने के लिए सदस्यों का सहयोग आवश्यक है।

अब श्री श्रीश चन्द्र दीक्षित बोलेंगे।

श्री श्रीश चन्द्र दीक्षित (वाराणसी): उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं बहुत ठोस आधारों पर इस बजट के कुछ उपबंधों का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

6.46 म.प.

(श्री पी.सी. चाको पीठासीन हुए.)

मैं सभा में कुछ ऐसी जानकारी रखना चाहूंगा जिसे मुझे विश्वास है, माननीय सदस्यों को पढ़ने का समय नहीं होगा। इस रेल बजट से एक बहुत ही मूलभूत प्रश्न उठता है। जैसा कि आप सभी जानते हैं हमने स्थायी समिति प्रणाली की शुरूआत की है। रेलवे की स्थायी समिति ने विभिन्न विषयों का गहराई से अध्ययन किया है। उन पर चर्चा हुई विभागीय अधिकारियों और विशेष के विचार जाने गये और उसके बाद स्थायी समिति ने अपनी रिपोर्ट दी। रेलवे की स्थायी समिति अब तक छह रिपोर्ट दे चुकी है। मैं चाहता हूं कि माननीय सदस्यों को इसकी जानकारी होनी चाहिए कि सभी छह रिपोर्टों का संबंध अति महत्वपूर्ण विषयों से है और ये सर्वसम्मत हैं। यह बहुत दुर्भाग्य पूर्ण बात है कि बजट बनाते समय स्थायी समिति की सिफारिशों का ध्यान नहीं रखा गया है। इन स्थायी समितियों के गठन का क्या उद्देश्य है, मामले की विस्तार से जांच-पड़ताल करना, रिपोर्ट प्रस्तुत करना, मंत्री महोदय से अनुरोध करना और बजट बनाते समय मंत्रालय उसका ध्यान रखे यही इनका उद्देश्य है? अपनी बात को विस्तार से बताने के लिए, मैं आपको ठोस उदाहरण दूंगा।

महोदय, मंत्री महोदय ने किराये और माल भाड़ों में वृद्धि की है। लेकिन उसे अनुपात में यात्रा करने वाली जनता की सुविधाओं में वृद्धि नहीं की गई है। वास्तव में, उन्हें कम कर दिया गया है। स्थायी समिति की पहली रिपोर्ट यात्रियों की सुविधाओं से संबंधित है और शायद सभी माननीय सदस्यों को रेल अधिनियम में रखे गए 'यात्री सुविधाएं' शब्दों की जानकारी भी नहीं होगी। मैं यहां इसे पुनः बताना चाहूंगा। इसमें उचित बुकिंग व्यवस्था, प्रतीक्षालय, बेंचें, प्रकाश की उचित व्यवस्था, पेयजल आपूर्ति व्यवस्था, सतह वाले प्लेटफार्म, शौचालय, मूत्रालय, छायादार वृक्ष, नहाने की सुविधाओं वाले प्लेटफार्म, कूलरों, पैदल ऊपरि-पुल या उपमार्ग सकने वाले एप्रैन,विश्रामगृह, यात्री निवास, जलपान गृह, प्लेटफार्मों पर अच्छी प्रकाश व्यवस्था तथा पंखे, पूछताछ कार्यालय, गाड़ी सूचक बोर्ड, आरक्षण कार्यालय, कम्प्यूटरीकृत आरक्षण, आसपास के क्षेत्र, कार, तांगा तथा टैक्सी स्टैंड इत्यादि में सुधार शामिल हैं। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि एक बार भारत के नियंत्रक तथा महालेखापरीक्षक के पूर्वी मध्य तथा दक्षिण-पूर्वी रेलवे में निरीक्षण के दौरान पाया गया कि लगभग 875 स्टेशनों पर पेयजल सुविधाओं का अभाव था, 718 स्टेशनों पर शौचालय नहीं थे और 604 स्टेशन बिना शैड

और प्रतीक्षागृहों के पाये गए। वर्तमान बजट में इन सब बातों का ध्यान रखा गया होता तो हम इसकी सराहना करते। लेकिन, हमें यह जानकर आश्चर्य हुआ कि वर्तमान बजट में इन मदों के अंतर्गत आबंटन को वास्तव में कम कर दिया गया है जबकि रेल मंत्रालय किराये और माल-भाड़ों में वृद्धि करता जा रहा है। अतः यह स्थिति है। उदाहरण के लिए मैं बजट से आंकड़े देना चाहता हूँ। पेयजल के लिए पिछले वर्ष आबंटन लगभग सात करोड़ अस्सी लाख रुपये का था और इस वर्ष यह केवल तीन करोड़ और नब्बे लाख रुपये है; पिछले वर्ष के बजट में प्रतीक्षागृहों के लिए सात करोड़ रुपये रखे गए थे और इस बार भी उतने ही रखे गए हैं; जलपान गृहों के लिए दो करोड़ रुपये का आबंटन किया गया था और इस वर्ष यह केवल एक करोड़ तथा पैंसठ लाख रुपये ही है; शौचगृहों के लिए आबंटन एक करोड़ नब्बे लाख रुपये था और इस इस वर्ष यह एक करोड़ तथा इक्यावन लाख रुपये है। अतः इन मदों के अतंर्गत आबंटन को बढ़ाने का स्थान घटा दिया गया है।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम धूमल : सभापति महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। सभापति महोदय, सदन में महत्वपूर्ण विषयों पर चर्चा होती है, बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे उठाए जाते हैं, लेकिन चर्चा के शुरु में जो माननीय सदस्य बोलते हैं, उनके विषय में तो दूरदर्शन के समाचारों में विस्तार से बता दिया जाता है और जो सदस्य बाद में या देर रात को बोलते हैं, उनके लिए सिर्फ इतना ही कह दिया जाता है कि इन सदस्यों ने भी इस मामले को उठाया। मेरा अनुरोध है कि आप चेअर से इस तरह के निर्देश दें कि जिन सदस्यों के विषय में चर्चा में देर से भाग लेने की वजह से सेम डे दूरदर्शन पर विस्तार से नहीं बताया जा सकता, उनके विषय में दूसरे दिन बताया जाए।

[अनुवाद]

क्योंकि उन्होंने अति महत्वपूर्ण मसले उठाये हैं। लेकिन उनके बारे में नहीं बताया जाता सिर्फ उनके नामों का ही उल्लेख किया जाता है। मैं इस विषय पर पीठासीन अधिकारी की ओर से निर्देश चाहता हूँ।

सभापति महोदयः इसे संबंधित मंत्री के नोटिस में लाया लायेगा।

श्री श्रीश चन्द्र दीक्षितः अतः मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री इस बात का कृपया ध्यान रखें क्योंकि हम सभा में लोगों के विचारों का प्रतिनिधित्व करते हैं। मैं रेल मंत्रालय से यह बात भी जोर देकर कहना चाहूंगा कि वे यात्रा करने वाली जनता को इतने हल्के ढंग से न लें जिस ढंग से वे लेते हैं।

मैं दूसरी रिपोर्ट का उल्लेख करना चाहता हूँ। इसका सम्बन्ध रेलवे लाइनों के दोहरी करण से है। यहां भी काफी प्रतिकूल टिप्पणियां की गई हैं। मैं सभा का अधिक समय नहीं लूंगा। मैं यहां कुछ बातों का उल्लेख करना चाहता हूँ।

> "समिति यह नोट करती है कि रेलवे लाइन के दोहरीकरण अर्थात् लाइन परिवर्तन जैसे रेलवे के कार्यक्रमों को निम्न प्राथमिकता दी जा रही है।" आखिर में, समिति का यह सर्वसम्मत मत है:
>
> "लाइन परिवर्तन से रेलवे लाइन के दोहरीकरण का उद्देश्य किस प्रकार हल होगा, इसे समिति नहीं समझ सकती।"

तीसरी रिपोर्ट कलकत्ता में मैट्रो रेल परियोजना से संबंधित है। इसके बारे में भी, अति वरिष्ठ और सम्माननीय सदस्य, श्री सोमनाथ चटर्जी की अध्यक्षता में गठित स्थायी समिति, जिसमें सभी दलों से संबंधित माननीय सांसद तथा सत्तारूढ़ दल के अनेक समर्थक शामिल हैं, का सर्वसम्मत मत है:

"समिति यह नोट करती कि रेल मंत्रालय कलकत्ता में मैट्रो रेल परियोजना को लगभग दो दशकों में पूरा करने में असफल रहा है।"

इसके जो कारण बताये गए हैं, वे स्पष्ट हैं। रेल मंत्री महोदय ने अपनी उपलब्धियों अर्थात् लाइन-परिवर्तन पर जोर दिया है। स्पष्टतः ऐसा लगता है कि रेलवे अपने कार्यनिष्पादन में निपुणता से आगे बढ़ रहा है और रेल मंत्री ने रिपोर्ट के लगभग पूरे दो पृष्ठों में लाइन परिवर्तन की अपनी उपलब्धियों के बारे में वर्णन किया है।

आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि जबकि रेलवे की स्थायी समिति के सभी राजनीतिक दलों से संबंध रखने वाले माननीय सदस्य लाइन परिवर्तन के विरूद्ध नहीं हैं लेकिन रेल मंत्रालय को इस बात का अहसास ही नहीं है कि लाइन परिवर्तन के सम्बन्ध में उसे वर्तमान में तथा भविष्य में क्या कीमत अदा करनी पड़ेगी।

इसका सबसे आश्चर्य भाग यह है कि निर्णय तो कुछ चुनिंदा लाइनों के परिवर्तन के लिए किया गया है और इस नीति को स्वतंत्रता प्राप्ति से लेकर 1992-93 तक पालन किया जा रहा था और इस सम्बन्ध में परिव्यय 11 से 12 प्रतिशत था, लेकिन पिछले दो बजटों में और वर्तमान बजट के दौरान समिति को अचानक यह पता चला कि पूर्ण लाइन परिवर्तन का यह निर्णय विषय की गहराई से अध्ययन किये बगैर ही लिया गया है। हमने रेल मंत्रालय के अधिकारियों और अन्य विशेषज्ञों से जांच-पड़ताल की और उसके बाद इस निष्कर्ष पर पहुंचे कि आठंवी योजना में लाइन परिवर्तन के लिए 11.3 प्रतिशत का प्रस्ताव था, 1991-92 में व्यय 11.5 प्रतिशत था, 1992-93 में यह व्यय बढ़कर 52.8 प्रतिशत हो गया और 1993-94 में 61.6 प्रतिशत हो गया। इस वर्ष के बजट में भी लाइन परिवर्तन पर व्यय को और बढ़ा दिया है। हम लाइन परिवर्तन के विरूद्ध नहीं है लेकिन यह लाइन परिवर्तन रेल परिपथ के नवीकरण, अन्य लाइनों के दोहरीकरण, यात्री सुविधाओं, चल स्टाक के निर्माण की कीमत पर हो रहा है और अंततः, यह अनुत्पादक सिद्ध होगा।

मैं इस संबंध में स्थायी समिति के बहुत ही महत्वपूर्ण वक्तव्य को उद्धृत करने के लिए केवल दो मिनट का समय लूंगा।

7.00 म०प०

इसमें कहा गया है जिसे में उद्धृत कर रहा हूँ:-

"व्यापक पैमाने पर आमान परिवर्तन के लिए किया गया प्रयास तदनुरुप रेल डिब्बों, माल डिब्बों, सवारी डिब्बों की व्यवस्था किए बिना इससे जुड़ी सुविधाओं में आकस्मिक अंतराल पैदा कर देगा और इससे आमान परिवर्तन का मूल उद्देश्य पूरा नहीं हो सकेगा। इससे भविष्य में माल भाड़े में तथा यात्री किराये में वृद्धि हो जायेगी।"

वास्तव में ऐसा ही हुआ है। ऐसा प्रतीत होता है कि वर्तमान बजट में भाड़े और किराये में वृद्धि करने

वाला मुख्य तत्व आमान परिवर्तन का यह प्रयास ही है।

हम यह जानना चाहेंगे कि क्या स्थायी समिति जिसने अपनी कई बैठकों में इस विषय की विस्तार से जांच की थी, द्वारा सर्वसम्मति से प्रस्तुत की गई सिफारिशों और टिप्पणियों पर रेल मंत्री और रेल मंत्रालय ने इस बजट को तैयार करते समय ध्यान दिया है? रेलवे बजट में नई लाइनों के बारे में बताया गया है। रेलवे नियमों के अनुसार नई लाइनों को चार भागों में विभक्त किया गया है। सबसे अधिक प्राथमिकता परियोजनोन्मुखी लाइनों की दी जाती है, उसके बाद लिंक लाइनों को लिया जाता है। इसके पश्चात् सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण लाइनों और तत्पश्चात् विकासात्मक लाइनों को स्थान दिया जाता है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि जहां मंत्री जी नई लाइनों के निर्माण की बात कर रहे हैं, वहां पहले से ही स्वीकृत कतिपय लाइनों को पूरा नहीं किया गया है और इसमें एक बात अधिक परेशान करने वाली है जिसे परियोजना को जाम कर देना कहा जाता है। ये लोग किसी परियोजना के सभी पहलुओं पर विचार करके उसकी उपयोगिता, खर्च और बचत तथा उसकी आवश्यकता को ध्यान में रखकर उसे आरम्भ करते हैं और अचानक ही बीच में लाइन का कार्य जाम हो जाता है। उस पर व्यय किया गया सारा का सारा धन व्यर्थ चला जाता है। इससे केवल यह प्रतीत होता है कि जिन लाइनों का कार्य जाम हुआ है वह किन्हीं असंगत विचारों के कारण हुआ है अथवा उन्हें पहले किन्ही राजनैतिक कारणों से स्वीकृत किया गया था, न कि मान्य कारणों से अत: जिस समय मंत्री जी नई लाइनों के निर्माण की घोषणा करते हैं; तो यह बात बहुत ही संदेहास्पद बन जाती है कि क्या इन परियोजनाओं को पूरा किया जायेगा।

उदाहरण के लिए मंत्री जी ने श्रीनगर तक रेल लाइन के निर्माण किये जाने की घोषणा की है। ऊधमपुर से जम्मू तक लिंक लाइन बिछाने में दस वर्ष लग गये हैं और अभी तक भी कार्य पूरा नहीं हुआ है। कोई नहीं जानता कि इस लाइन का कार्य पूरा करने में कितना समय लगेगा।

जहां तक उपनगरीय रेलवे लाइनों का संबंध है इस ओर से तथा दूसरी ओर से माननीय सदस्यों ने बहुत अच्छे विस्तृत वक्तव्य दिये हैं। मैं इस बारे में केवल एक ही बात कहना चाहता हूँ क्योंकि काफी कुछ पहले से ही कहा जा चुका है। समिति ने उपनगरीय रेल यात्रियों की दुर्दशा को रोकने के बाद प्रतिवेदन में कहा है आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि कुछ गाड़ियों में अति व्यस्त समय में एक वर्ग मीटर के लिए दस यात्री होते हैं। आप ऐसे भीड़ वाले डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्रियों की दुर्दशा की कल्पना कर सकते हैं।

विशेषतौर पर ऐसा कहा गया था कि उपनगरीय और सीजन टिकटों के किराये में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए। हमने यह देखा है कि रेलवे मंत्री द्वारा प्रस्तुत किये गए भाड़ा और किराया विवरण में संभवत: उपनगरीय यात्रियों को, जिनकी संख्या अधिक है, कठोर स्थिति का सामना करना पड़ेगा। किराये में 1 रुपया से लेकर 40 रुपये तक की वृद्धि की गई है जैसाकि मंत्री महोदय ने स्वयं बताया है और उपनगरीय यातायात 150 किलोमीटर से परे नहीं जाता। 150 किलोमीटर 100 मील से कम बनते हैं। 100 मील से कम के लिए उपनगरीय यात्रियों को लगभग 40 रुपये अधिक देना पड़ेगा। दूसरे दर्जे के रेल डिब्बों में अधिक भीड़भाड़ होने के कारण बहुत से यात्री प्रथम श्रेणी में यात्रा करना पसंद करते हैं और उसमें चार गुणा वृद्धि की गई है यानि की लगभग 132 रुपये की वृद्धि। अब मैं किराये और भाड़े ढांचे में वृद्धि किए जाने के विषय पर आता हूँ। यह एक मुद्रा स्फीति बजट

है और इससे राष्ट्र की अर्थव्यवस्था पर मुद्रा स्फीति प्रभाव पड़ेगा। ऐसा प्रतीत होता है कि किराये और भाड़े में वृद्धि कर उन्हें युक्ति-युक्त बनाने और एक श्रेणी से दूसरी श्रेणी तक दर्जा बढ़ाने जैसे प्रयास बिना किसी विवेक के किए गए हैं जोकि क्षतिकारक होंगे। सीधा यह कहने की बजाये कि किराये और भाड़े ढांचे में फलां दर से फलां दर तक वृद्धि की जा रही है, इसे अविवेकपूर्ण तरीके से किया गया है। जब तक आप रेलवे माल-यातायात के विवरण का अध्ययन न करें तब तक विवेकपूर्ण नहीं लगेगा। ऐसा कहा गया है कि निम्नलिखित वस्तुओं के वर्तमान वर्गीकरण में मालगाड़ी और यात्री गाड़ी दोनों के मामलों में [जहां कहीं लागू हो] ऊपर की ओर संशोधन किये जाने का प्रस्ताव है : (1) कोयला - यात्री गाड़ी के मामले में 130 डी श्रेणी से 130 श्रेणी तथा मालगाड़ी के लिए 135 डी श्रेणी से 135 श्रेणी तक, (2) लोहअयस्क, चूना और डोलोमाइट - एक कदम आगे; (3) सीमेन्ट, एच.एड.डी. आयल, आयलकेक, पत्थर, एन.ओ.सी., जिप्सम, अन्य अयस्क [लोह अयस्क को छोड़कर], सोडा-ऐश, मैगनीज अयस्क, शीरा, चीनी मिल' [खांडसारी को छोड़कर] शीरा और बालू - दो कदम आगे। क्या यह बातें समझ आती हैं? क्या यह आम आदमी को समझ आ सकता है। इन दो कदमों का क्या अर्थ है? आपने किसी चीज को भी नहीं बख्शा। सार्वजनिक विवरण प्रणाली को छोड़कर शेष मामलों में अनाज और दालों के वर्गीकरण में भी यात्री भाड़े के मामले में श्रेणी 80 से श्रेणी 95 और मालगाड़ी के मामले में श्रेणी 85 से श्रेणी 100 तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है। क्या यह भी आम आदमी के लिए तर्कसंगत है? जब तक आप रेलवे की उस पत्रिका को प्राप्त करने की कोशिश नहीं करते जिसमें विभिन्न वस्तुओं के किराये और भाड़े की दरें दी गई हैं, तब संसद सदस्यों का भी यह बात स्पष्ट नहीं होगी।

दूसरे दर्जे का एक सौ किलोमीटर तक किराया न बढ़ाने के बारे में काफी कुछ कहा गया है। क्या आप जानते हैं कि यह सच्चाई नहीं है? यह एक सौ किलोमीटर केवल साधारण गाड़ियों के मामले में हैं और एक्सप्रैस तथा डाक गाड़ियों के मामले में नहीं। क्या आप जानते हैं कि कितने लोग आज कम दूरी की यात्रा के लिए साधारण गाड़ियों में यात्रा करते हैं। जनता प्रायः सड़क यातायात तथा यात्रा के अन्य साधनों की ओर अग्रसर हो रही है। मैं उम्मीद करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इन बातों को ध्यान में रखेंगे क्योंकि मैं आम आदमी की भावनाओं को व्यक्त कर रहा हूँ और ये भावनाएं मैंने केवल अपनी ओर से ही व्यक्त नहीं की हैं बल्कि स्थायी समिति के सभी सदस्यों ने व्यक्त की हैं?

दूसरे दर्जे की साधारण गाड़ियों के किराये में वृद्धि नहीं की जायेगी। लेकिन इस किराये में वृद्धि करने का एक अप्रत्यक्ष तरीका भी है। अब कम्प्यूटरीकृत आरक्षण पर लगाया गया शुल्क व्यक्ति द्वारा किए गए आरक्षण पर भी लगाये जाने का प्रस्ताव है। भारत में रेलवे स्टेशनों की कुल संख्या की तुलना में ऐसे केवल कुछेक रेलवे स्टेशन ही हैं जहां पर कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण की सुविधाएं प्रदान की गई हैं। इसका परिणाम यह होगा कि आम दूसरे दर्जे के यात्री को भी अधिक पैसा देना पड़ेगा और यदि आप दूसरे दर्जे के किराये में वृद्धि कर देते हैं, तब आपके लिए यह कहना बहुत ही आसान हो जायेगा कि स्लीपर श्रेणी का किराया दूसरे दर्जे के किराये से 25 प्रतिशत अधिक रहेगा। इस समय आपने दूसरे दर्जे के किराये में वृद्धि की है। स्लीपर किराये में स्वतः वृद्धि हो जायेगी।

प्रथम श्रेणी वातानुकूलित स्लीपर तथा वातानुकूलित कुर्सीयान के किराये में छः प्रतिशत वृद्धि किये जाने का प्रस्ताव है। यदि आप किराये के लिए तैयार किये गए चार्ट को देखें

सभापति महोदय : दीक्षित जी, आपको और कितना समय चाहिए?

श्री श्रीश चन्द्र दीक्षित : जितना समय आप मुझे देना चाहेंगे।

सभापति महोदय : आपकी पार्टी से 25वक्ता हैं। आप एक बहुत बड़े दल का प्रतिनिधित्व करते हैं। मैं आप पर प्रतिबंध लगाने की कोशिश नहीं कर रहा हूँ। लेकिन कृपया अपनी बात को संक्षेप में कहने की कोशिश करें।

श्री श्रीशचन्द्र दीक्षित : यदि आप चाहें तो मैं इसे दो मिनट में समाप्त कर सकता हूँ। अंत में, मैं केवल एक बात कहना चाहूंगा कि यदि यह मुद्रा स्फीति प्रवृत्ति जोकि इस के कारण आम जनता रेलवे बजट का अति गंभीरता से विरोध करेगी। मैं सभा का अधिक समय नहीं लूंगा। लेकिन वर्तमान रेलवे बजट के बारे में विभिन्न प्रेस रिपोर्टों में जो प्रतिक्रियाएं व्यक्त की गई हैं, मैं उनके उदाहरण इस सभा में रख सकता हूँ। मैं यह बात भी इस सभा में कहना चाहूंगा कि जहां तक हमारे दल का संबंध है, हमें भी इस जन-विरोधी रेलवे बजट का विरोध करने के लिए कुछ रास्ते अपनाने होंगे।

वाराणसी के बारे में मुझे केवल दो अति संक्षिप्त बातें कहनी हैं। क्योंकि अधिक समय नहीं बचा है, मैं केवल डी.एल.डब्ल्यू. वर्कशाप, वाराणसी के बारे में बताना चाहूंगा। वाराणसी मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। यहां पर अच्छा कार्य होता रहा है और यहां पर मीटर आमान सेक्शन की कतिपय कार्यशालाएं भी थीं। मैं बिना विवरण दिये, आपके ध्यान में लाना चाहूंगा कि शायद कार्यशाला को वाराणसी से अन्य स्थानों पर ले जाने के बारे में किसी योजना को लाया जा रहा है। यह पूर्णतया गलत है। मैं तथ्य और आंकड़े प्रस्तुत कर सकता हूँ। लेकिन इसमें सभा का काफी समय लग जायेगा। अतः मैं मंत्री महोदय से प्रबल अनुरोध करता हूँ कि यदि कोई ऐसी योजना है। तो उसे त्याग दिया जाना चाहिए अन्यथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग उसे बड़ी ही गंभीरता से लेंगे।

दूसरे वाराणसी से दिल्ली तक रेल सम्पर्क अधिक सुविधाजनक तथा आरामदायक नहीं है।

मैंने रेलवे बोर्ड को समय में परिवर्तन करने के लिए पत्र लिखा है क्योंकि काशी विश्वनाथ एक्सप्रैस तथा श्रमजीवी एक्सप्रैस एक ही मार्ग पर लगभग एक ही समय लायी जा रही हैं। यदि आप जल्दी वाराणसी पहुंचना चाहते हैं, तो आपको आधा दिन यहां नष्ट करना पड़ेगा अथवा यदि आप वाराणसी से दिल्ली जल्दी आना चाहते हैं, तो आपको आधा दिन वहां पर नष्ट करना पड़ेगा। यदि आप समय में परिवर्तन कर दें, तो ऐसा संभव हो जायेगा। यदि रेलवे बोर्ड मेरी बात सुनने को तैयार है तो मैं उन्हें सलाह दे सकता हूँ मैंने उन्हें लिखा है लेकिन मेरी बात को स्वीकार नहीं किया गया। मैं यह चाहता हूँ कि वाराणसी से दिल्ली यात्रा करने वाले लोगों के लिए कुछ और अधिक कुशल व्यवस्था की जाये क्योंकि वाराणसी केवल मात्र वाराणसी शहर ही नहीं है यह एक केन्द्र बिन्दु है, पूर्वी उत्तर प्रदेश का केन्द्र स्थल है। अतः वाराणसी मुगलसराय को जोड़ने का एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे स्थल है। अतः मैं यह अनुरोध करूंगा कि जैसा भी रेलवे बोर्ड अथवा रेल मंत्रालय चाहे किसी

भी रुप में वाराणसी और दिल्ली के बीच एक रेल संपर्क आरम्भ किया जाए, भले ही किसी नई गाड़ी को शुरु करके किया जाये अथवा वर्तमान गाड़ियों के समय में परिवर्तन करके किया जाये अथवा गाड़ी में नये डिब्बे जोड़कर किया जाये, लेकिन आवश्यकता इस बात की है कि वाराणसी और दिल्ली के बीच तीव्र यात्रा की सुविधा बढ़ाई जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : अब श्री छेदी पासवान बोलेंगे। श्री पासवान जी आपके दल के दस सदस्य हैं जो इस वाद-विवाद में भाग लेना चाहेंगे और सभी दस सदस्यों के लिए कुल तीस मिनट का ही समय आवंटित किया गया है।

[हिन्दी]

श्री छेदी पासवान (सासाराम) : सभापति महोदय, रेल बजट पर जब माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब अपना भाषण पढ़ रहे थे, तो उसको सुनकर हमें स्पष्ट लग रहा था कि पूरे उत्तर भारत की घोर उपेक्षा हुई है और हम समझते हैं कि इसी के कारण क्षेत्रीय असंतुलन बढ़ रहा है तथा बिहार को तो सबसे ज्यादा उपेक्षा की दृष्टि से देखा जा रहा है । इसलिए, मैं विस्तार में न जाकर कहना चाहता हूं कि रेलवे सामाजिक, औद्योगिक एवं व्यापारिक विकास का प्रतीक है। किसी भी मुल्क अथवा प्रान्त के विकास में इसका महत्वपूर्ण योगदान होता है, किसी भी पिछड़े प्रदेश को विकास की मुख्य धारा में जोड़ने के लिए रेलवे के विकास पर बल दिया जाना चाहिए, लेकिन बिहार के मामले में निरंतर पिछड़ते चले जा रहे हैं। बिहार को रेल सुविधाओं की अधिक से अधिक जरूरत है। लेकिन यहां तो पांसा ही पलट गया है। रेलवे के विकास सम्बन्धी मामले में बिहार को निरंतर उपेक्षा झेलनी पढ़ रही है।

वर्ष 1994-95 के रेलवे बजट में भी बिहार को ठेंगा दिखा दिया गया है। उत्तर और दक्षिण बिहार की लंबित रेल परियोजनाओं की फाइलें इस बार भी दबी रह गईं। बिहार में गंगा नदी पर रेल सेतु बनवाने का सपना फिर अधूरा रह गया। बिहारी मानस का सपना अब यह मानने को अभिशप्त हो गया है कि रेल बजट उनके लिए सिर्फ किराए में वृद्धि का बोझ लेकर आता है, सुविधाओं के नाम पर उन्हें कुछ भी नहीं दिया जाता है। इस बार भी बिहार को सिर्फ एक ट्रेन चलाई जाएगी, वह बिहार होकर गुजरेगी, लेकिन विडम्बना देखिए कि वह बिहार में कहीं नहीं रूक सकेगी।

महोदय, रेलवे के मामले में उपेक्षा की यह तस्वीर नई नहीं है। समय दर समय बिहार को इस सुविधा से वंचित किया जाता रहा है। संसाधन, धन, आय और विस्तार के मामले में रेलवे के खाते में बिहार महत्वपूर्ण स्थान रखता है। देश की चार मुख्य रेलवे-दक्षिण पूर्व रेलवे, उत्तर रेलवे तथा उत्तर पूर्वी फ्रंटीयर रेलवे का अधिकांश हिस्सा बिहार में है, लेकिन इसमें से किसी का भी मुख्यालय बिहार में नहीं है। पूरे मुल्क में कुल रेलवे ट्रंक 10 प्रतिशत बिहार में है और पूरे रेलवे के ट्रैफिक का 30 प्रतिशत है तथा राजस्व 16 प्रतिशत बिहार अकेले देता है। मुल्क की 10 प्रतिशत जनसंख्या वहां है। पूर्व रेलवे की 56 प्रतिशत लाइनें इसी सीमा में हैं। पूर्व रेलवे का राजस्व निरंतर बढ़ता ही चला जा रहा है। हाल ही में पूर्व रेलवे के पूर्व प्रबन्धक श्री अशोक भटनागर ने

स्वीकार किया था कि पूर्व रेलवे का राजस्व 60 से 75 करोड़ रुपये बढ़ा है।

इसमें 60 प्रतिशत आमदनी का हिस्सा बिहार का है, लेकिन सुविधाओं के मामले में बिहार कंगाल है। बिहार को 25 प्रतिशत के करीब सुविधाएं ही मिल पा रही हैं। बहरहाल दक्षिण-पूर्व रेलवे के दो मंडल क्रमशः सोनपुर और समस्तीपुर, पूर्व रेलवे के दो मंडल क्रमशः धनबाद और दानापुर, उत्तर-पूर्व फ्रंटियर रेलवे का एक मंडल कटिहार और दक्षिण-पूर्व रेलवे का एक मंडल चक्रधर पुरविहार में है। बावजूद इसके बिहार मंडल के उपरोक्त मंडलों का मुख्यालय बिहार के बाहर है। पश्चिम बंगाल के मालदा मंडल का साम्राज्य किउल जंक्शन के आउटर सिगनल से साहिबगंज, दुमका, मुंगेर और भागलपुर तक फैला हुआ है। पश्चिम बंगाल के आसनसोल मंडल की शाखाएं झाझा जंक्शन के आउटर सिगनल गिरिडीह, देवघर, जमुई और मुंगेर के कुछ हिस्सों तक फैली हुई हैं। उत्तर प्रदेश के मुगलसराय मंडल का साम्राज्य गया से भानपुर, चोपन, औरंगाबाद, रोहतास और दोलतगंज तक तथा वाराणसी और गोरखपुर मंडल सिपान, गोपालगंज और छपरा तक फैला है। जाहिर है बिहार के इतने व्यापक क्षेत्र में रेलवे से होने वाली सारी आय बाहर चली जाती है, किन्तु विकास के मामले में बिहार हर बार छला जाता है।

वैसे रेलवे के विकास के मामले में बिहार की किस्मत की रेखाएं केन्द्र में मौके-बेमौके बिहारी रेल मंत्रियों की हथेलियों पर ही अंकित रही हैं। गैर-बिहारी रेल मंत्रियों की हथेलियों पर बिहार की तकदीर की रेखाएं लुप्त रही हैं। बिहार को थोड़ा-बहुत जब भी मिला है, सिर्फ बिहारी रेल मंत्रियों की ओर से ही मिला है। बहरहाल, केन्द्र में अब तक चार बिहारी रेल मंत्री रह चुके हैं। इनमें बाबू जगजीवन राम, राम सुभग सिंह, ललित नारायण मिश्र, केदार पाण्डे हैं। सर्वाधिक कार्य ललित बाबू और जार्ज फर्नान्डीज के ही काल में हुए। क्या यह मान लिया जाए कि बिहार में रेलवे का विकास तभी हो सकेगा जब यहां रेल मंत्री कोई बिहारी बनेगा।

गौरतलब बात यह है कि राज्य सभा से चुनकर आए डा. जगन्नाथ मिश्र को केन्द्र में रेल मंत्रालय सौंपे जाने की उम्मीद थी लेकिन कांग्रेस सरकार ने उनको कर्नाटक की समस्या से निपटने के लिए भेज दिया।

रेलवे बजट में शामिल होने के लिए बिहार की कई योजनाएं लम्बे अरसे से प्रतीक्षा कर रही हैं। उनमें पटना में गंगा पर रेल पुल के निर्माण की योजना प्रमुख है। पिछली 15 जनवरी को पटना जंक्शन में मदनी मुसाफिरखाने के उद्घाटन समारोह में रेल मंत्री श्री सी.के.जाफर शरीफ ने पटना में रेल पुल की योजना को स्वीकृति दिलाने का शुभ संकेत दिया था। इस बार लगा था कि रेल बजट में इस योजना को शामिल कर लिया जाएगा लेकिन यहां तो पासा ही पलट गया।

पटना-गया लाइन के दोहरीकरण तथा बख्तियारपुर-राजगीर लाइन को गया तक विस्तार करने संबंधी योजना को भी रेल बजट में दरकिनार कर दिया गया। गंगा पर रेल पुल बनाने संबंधी कार्य के लिए केन्द्रीय दल द्वारा न जाने कई बार सर्वे कराया जा चुका है लेकिन रेलवे द्वारा गंगा पर पुल निर्माण में होने वाले भारी निवेश तथा रेलवे पर दिनोंदिन बढ़ते घाटे को देखते हुए इसे निरन्तर टाला जाता रहा है।

रेल बजट में शामिल होने के लिए बिहार की कई योजनाएं एक लम्बे अरसे से राह देख रही हैं। फतुवा

से इस्लामपुर होते हुए गया तक नई रेल लाइन का निमार्ण कराना, रोजगर से गया तक नई रेल लाइन बिछाना, रांची से गिरिडीह वाया हजारीबाग, दुमका से देवघर, भागलपुर से ललमटिया लाइन का आधुनिकीकरण कराने की परियोजना एक लम्बे अरसे से धूल चाट रही है। हाजीपुर से बछवारा तक प्राथमिकता के आधार पर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने, मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज तक बड़ी लाइन का परिवर्तन और दरभंगा से समस्तीपुर तक बड़ी लाइनें बिछाने की योजनाएं भी वर्षों से अटकी पड़ी हैं।

इसके अलावा संथाल-परगना कमिश्नरी का मुख्यालय दुमका और उत्तरी छोटा नागपुर का मुख्यालय हजारीबाग अब भी रेल सम्पर्क से वंचित है।

सासाराम-आरा, सासाराम-बक्सर, बलिया, फतुहा इस्लामपुर, बैद्यनाथ, धाम दुमका, गया-वासुकीनाथ, पलामू-गढ़वा रोड से अम्बिकापुर मध्य प्रदेश तक निर्मली से रायगढ़, लौकहा से सीतामढ़ी तक रेल लाइन निर्माण की योजना भी अधर में लटकी है।

बिहार में बम्बई-पटना, पटना-अहमदाबाद, पटना-मद्रास, पटना-दिल्ली के बीच शताब्दी एक्सप्रैस ट्रेन चलाने की योजना को भी रेल बजट में शामिल नहीं किया गया है। बहरहाल दरभंगा-मधुबनी रेल लाइन, पटना-गया लाइन, फतुहा-इस्लामपुर लाइन तथा आरा-सासाराम रेल सेवा को पुनः शुरू करने के सवाल पर बिहार में आन्दोलन की सुगबुगाहट तेज हो रही है। इसमें कोई आश्चर्य नहीं कि पिछले कई वर्षों से निरन्तर रेलवे बजट में चले आ रहे बिहार में उपेक्षा के खिलाफ एक जन आन्दोलन न शुरू हो जाये। इस सदन का सदस्य होने के नाते मैं सरकार को सावधान कर देना चाहता हूँ।

जब जनता दल की सरकार आई थी तो जार्ज साहब से मैंने कहा था कि सासाराम-भभुआ जिले के लोगों को पटना जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। जार्ज साहब ने 20.11.90 से मुगलसराय गया पैसेंजर का विस्तार पटना तक कर दिया था लेकिन जब जाफर साहब केन्द्र में मंत्री बने तो उस समय रोहतास और भभुआ के लोगों को उपहारस्वरुप कुछ देने की बजाय वहां से जो पैसेंजर ट्रेन चल रही थी, उसको बंद करवा दिया। आप इसे तत्काल चालू करवायें और एक डी.एम.यू. मुगलसराय से पटना तक कर दें अन्यथा तीन महीने तक कोई सुधार नहीं हुआ तो बिहार से जो प्राकृतिक सम्पदा आती है दिल्ली और अन्य राज्यों के लिए, उसे मैं बंद करवा दूंगा।

आबादी के लिहाज से देश का दूसरा सबसे बड़ा राज्य होने के बावजूद बिहार को अन्य राज्यों की तुलना में विपुल रेल सुविधायें प्राप्त नहीं हैं। महात्मा गांधी सेतु निर्माण के बाद तो पटना में यात्रियों का दबाव आश्चर्यजनक ढंग से बढ़ा है। रेलवे के अनुसार पटना जंक्शन से नित्य 45 हजार यात्री आते-जाते हैं। दूसरी ओर सच यह भी है कि रेलवे के पास इतनी बड़ी संख्या में यात्रियों को ढोने के लिए ट्रेनें नहीं हैं। बम्बई जनता एक्सप्रैस, मगध एक्सप्रैस, हिमगिरी एक्सप्रैस जैसी ट्रेनों में आये दिन सफर करने वालों की लम्बी प्रतीक्षा-सूची लटकती रहती है। यात्रियों की संख्या में हुई बेतहाशा वृद्धि के बाद पटना से कुछ विशेष ट्रेनें चलाने की जरूरत महसूस की गई है। पटना से बम्बई तथा हावड़ा से पटना होकर बम्बई के लिये कोई तेज सवारी गाड़ी चलायी

जाये। पटना से दिल्ली के लिये तेज सवारी गाड़ी चलायी जाये। पटना से गुवाहाटी के लिए तेज रफतार की ट्रेन चलायी जाये। समस्तीपुर से पटना के बीच एक्सप्रैस ट्रेन चलायी जाये। कटिहार से बरौनी तथा पटना से झाझा के बीच डी.एम.यू. चलायी जाये। बरौनी से समस्तीपुर डी.एम.यू. चलायी जाये। समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर-सोनपुर तक डी.एम.यू. चलायी जाये। साहिबगंज से किउल के बीच डी.एम.यू. चलायी जाये। डाल्टेनगंज से डोहरी तक डी.एम.यू. ट्रेन चलायी जाये।

जिससे कि वहां के पैसेंजर्स को काफी सुविधा होगी। इसके अलावा राजगीर से पटना के बीच डी.एम. यू. चलायी जाये। बक्सर से मोकामा के बीच चलने वाली डी.एम.यू. ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जाये।

अब मैं बिहार में योजनाएं वर्षों से क्यों लम्बित पड़ी हुई हैं, उनके बारे में सरकार से कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

आरा सासाराम नयी रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है किन्तु बजट में इसे शामिल नहीं किया गया है। उत्तर बिहार में बाल्मीकिनगर-छितौनी रेल पुल लाइन का गोरखपुर-असम के लिए विस्तार की योजना को स्वीकृति मिल चुकी है। धनाभाव के कारण कार्य सुस्त चाल से जारी है। साहिबगंज-भागलपुर-किउल रेल खंड के दोहरीकरण का काम भी धनाभाव के कारण लम्बित है। जमालपुर रेलवे कर्मशाला के नवीकरण एवं डीजल इंजन का मरम्मत कार्य भी रोक दिया गया गया। रेलवे बजट में जबकि इसकी स्वीकृति मिल चुकी थी। फतुहा-इस्लामपुर के 45 किलोमीटर रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का कार्य पूरा नहीं हुआ है। कार्य पूरा नहीं होने से 10 लाख की आबादी प्रभावित हो रही है।

रांची-लोहरदगा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने तथा उसके विस्तार की योजना स्वीकृत है, किन्तु अभी तक इस पर काम शुरु नहीं हुआ है। इस योजना के पूरा हो जाने से राज्य के आदिवासी बहुल क्षेत्र का विकास हो सकेगा। राजगीर-बोधगया रेलवे लाइन के विस्तार सम्बन्धी कार्य का सर्वेक्षण हो चुका है लेकिन काम शुरु नहीं हुआ है। डेहरी-पिपराडीह-करोनगी लाइन का भी सर्वे किया जा चुका है किन्तु इससे सम्बन्धित योजना पर कोई काम अभी तक शुरु नहीं हुआ है। पूर्व रेल मंत्री स्वर्गीय केदार पांडे के मंत्रित्व काल में रेल बजट में बिहार के लिए 13 योजनाओं को प्राथमिकता देने की सिफारिश की गयी थी किन्तु केदार पांडे के निधन के साथ ही उन सिफारिशों की अनदेखी कर दी जाये।

मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि जो भी सिफारिशें लम्बित पड़ी हुई हैं, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।

इन्हीं चन्द शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : माननीय कपड़ा मंत्री जी आ गए हैं। वह आपकी शंकाओं को दूर करेंगे। मंत्री महोदय सभा में पहले ही वक्तव्य दे चुके हैं। आप नियमों से भी अवगत हैं। माननीय सदस्य उनके वक्तव्य से संतुष्ट नहीं थे। आप उनकी बात ध्यानपूर्वक सुनिए।

कपड़ा मंत्रालय के राज्य मंत्री (जी. वेंकट स्वामी) : दूसरा वक्तव्य देने का प्रश्न ही नहीं उठता है। यदि माननीय सदस्य कोई स्पष्टीकरण चाहते हैं, तो मैं आपकी सभी शंकाओं को दूर करने के लिए तैयार हूँ।

सभापति महोदय : आप में से कोई भी एक सदस्य सभी मुद्दों को एक साथ रख सकता है। हम कोई नई परंपरा शुरु नहीं कर सकते हैं। कृपया इस बात को समझिये। यह मुद्दा एक नियम विशेष के अंतर्गत उठाया गया है, वह समाप्त हो गया है। इस पर चर्चा की अनुमति नहीं दी गई है। अब एक अति विशेष मामले के रुप में एक माननीय सदस्य को स्पष्टीकरण मांगने की अनुमति दी जाती। कृपया हमें सहयोग दीजिए।

हम सभी समस्या के बारे में बहुत चिन्तित हैं। इसलिए यह विशेष अनुमति दी गई है। कृपया केवल प्रश्न पूछिए।

श्री सुदर्शन राय चौधरी (सीरमपुर) : यह सच है कि भारत सरकार एन.टी.सी. की मिलों का आधुनिकीकरण करने और उन्हें पुनः चालू करने के कार्यक्रम पर विचार कर रही है। हमें इसकी जानकारी है। लेकिन इस बीच कार्यक्रम के लम्बित रहने की अवधि के दौरान एन०टी०सी० की मिलों का क्या हश्र होगा विशेष रुप से इस तथ्य को मद्देनजर रखते हुए कि ऐसी सूचना मिली है कि पूर्वी क्षेत्र का अनुमान है कि सरकार कुछ गलत काम कर सकती है। पश्चिम बंगाल और बिहार में उनके अधिकारियों को दिल्ली में एक नियंत्रक कम्पनी से अनुदेश पहले ही प्राप्त हो चुके हैं कि सरकार के लिए और धनराशि जारी कर पाना संभव नहीं है जिससे कि कामगारों को इस वर्ष पहली अप्रैल से उनके वेतन और मजदूरी मिल सके।

यह एक गम्भीर समस्या है। जैसा कि जानते हैं कि पश्चिम बंगाल की मिलों को पिछले वर्ष सरकार से कुछ सहायता मिली थी और सहायता मिलने से उनकी स्थिति में सुधार हुआ है। लेकिन फिलहाल उन्हें अपेक्षित कच्चा माल नहीं मिल रहा है। दुखद बात यह है कि इस बात की पूरी संभावना है कि इन परिस्थितियो में इस वर्ष पहली अप्रैल से मजदूरी का भुगतान बंद हो जायेगा।

मैं मंत्री महोदय से केवल एक स्पष्टीकरण मांगना चाहता हूँ मुझे मालूम है कि वह पूरी तरह से एन०टी०सी० की मिलों के पुनः चालू करने के पक्ष में हैं और इसके अलावा कुछ अन्य समस्याएं भी हैं। लेकिन कृपया हमें यह आश्वासन दीजिए कि कम से कम मजदूरों को दिहाड़ी का भुगतान और पूरे पूर्वी क्षेत्र में मिलों का सामान्य उत्पादन पर किसी भी कीमत पर बुरा असर न पड़े और आधुनिकीकरण के कार्यक्रम को बहुत जल्दी कार्यान्वित किया जाएगा। यह मेरा विनम्र निवेदन है।

सभापति महोदय : आज कृपया दो प्रश्नों अर्थात आधुनिकीकरण और मजदूरी के भुगतान का उत्तर दीजिए।

[हिन्दी]

श्री जी. वेंकट स्वामी : माननीय सदस्य दो चीजों का एश्योरेंस चाहते हैं, एक तो यह है कि अप्रैल का वेज मिलेगा या नहीं और मिलों को चलाने के लिए रॉ-मेटीरियल मिलेगा या नहीं। मैं माननीय सदस्य को एश्योरेंस देता हूँ कि आज तक जो भी हमारी गवर्नमेंट आफ इंडिया की पॉलिसी रही कि हम कोई भी क्लोजर

मिल एन.टी.सी. मिल्स को नहीं करने वाले हैं। दूसरा यह है कि ट्राइपारटाइट कमेटी बैठी हुई है जिसमें माननीय सदस्य भी पार्टिसिपेट कर रहे हैं वे सब लोग मिलकर मार्डनाइजेशन प्रोग्राम के लिए, जो टैक्सटाइल मिल्स एसोसिएशन हैं, वे हर मिलों में जा करके, कि कैसे मार्ट्नाइजेशन होना चाहिए इन लोगों ने देखा है। अब वे प्रोग्राम के लिए पूरा कम्पलीट हो चुका है।

आज 12-30 बजे श्री संगमा के साथ मेरी और उनकी फाइनल मीटिंग थी, फिर उसके बाद ट्राइपारटाइट कमेटी आखिर में फिक्स करके मार्डनाइजेशन प्रोग्राम को स्पीड अप करने के डिसकस करके हम डेट फिक्स करेंगे। मैं समझता हूं कि इस हफ्ते में किसी भी दिन ट्राइपारटाइट कमेटी की मीटिंग रख कर फ्यूचर में 124 मिलों का मार्डनाइजेशन स्कीम को हाथ में लेकर आगे बढ़ें। माननीय सदस्य ने एक प्रश्न और पूछा है कि अप्रैल महीने में इनकी तनख्वाह रुक जाएगी, मैं एश्योर करता हू कि गवर्नमेंट आफ इंडिया ने एक बार क्लोजर पॉलिसी को निकाला है, जो एडवाइस ट्राइपारटाइट कमेटी देगी उस एडवाइस के मुताबिक मार्डनाइजेशन होगा और करके रहेगी, कोई क्लोजर नहीं करेगी। 1992 में केबिनेट ने यह डिसीजन लिया कि 532 करोड़ लेकर 42 मिलों के मार्डनाइजेशन प्रोग्राम को इन्होंने सैंक्शन किया। उसमें 14 क्लोजर मिलें थीं और 28 मर्जर मिलें थीं। 532 करोड़ से 124 मिलों का मार्डनाइजेशन नहीं होगा। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि यह प्रेक्टीकल नहीं है। रिसर्च एसोसिएशन ने दो हजार पांच करोड़ का मार्डनाइजेशन टोटल एन टी सी मिलों को दिया। उसको ट्राइपारटाइट कमेटी सीरियसली डिसकस करके फाइनल स्टेज में आएगी। अगर वह आ गया तो उन्होंने सारी मिलों में जो सबमिट किया, वह भी मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि कोई क्लोजर नहीं होगा। आउट आफ 28 मर्जर मिल को जो 108, 112, 128 साल का जो ऐजड मशीनरी है ऐसी 18 मिलें मर्ज करने का टैक्सटाइल रिसर्च एसोसिएशन ने कहा।

इस तरह से 18 मील का मर्जर, टोटल 124 मील अगर मर्जर हो गया तो मैं समझता हूँ कि हम आधुनिकीकरण की तरफ बढ़ सकेंगे। वेजेज के बारे में जो शंकाएं उठाई गई हैं कि फरवरी माह से वेजेज नहीं मिलेगा, इस बारे में मैं पूरी तरह से सदन को आश्वास्त करना चाहता हूँ कि ऐसी कोई बात नहीं है, वेतन जरूर मिलेगा।

[अनुवाद]

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेंद्रम) : अन्य लोगों से मंत्री महोदय कामगारों के बारे में अधिक चिन्तित हैं, हम विपक्षी सदस्यों का सहयोग और समर्थन चाहते हैं। हम उनका सहयोग चाहते हैं। **[व्यवधान]**

सभापति महोदय : जी, हां, इस सभा के सभी माननीय सदस्य समान रुप से चिन्तित हैं।

[हिन्दी]

प्रो० रासा सिंह (अजमेर) : राजस्थान के बारे में, मैं बताना चाहता हूं कि अजमेर में, ब्यावर में एनटीसी की दो मिलें हैं, एडवर्ड और महालक्ष्मी, इसमें फरवरी माह से वेतन नहीं मिला है। इस विषय में मंत्री महोदय और सारे बड़े नेताओं के पास तार आ चुके हैं। इस तरह से मिलों के बंद होने की आशंका है। वहां के मजदूर

भूखे मरने की स्थिति में हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया बैठ जाइए। प्रश्न का उत्तर दे दिया गया है। मंत्री महोदय ने स्पष्ट आश्वासन दिया है, कृपया इस बात को समझिए। **[व्यवधान]**

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत : इंदौर, कानपुर, ब्यावर सभी जगहों का यही हाल है। पहले कृष्णा मिल का मामला बीएफआईआर को सौंपा गया, 8 साल हो गए उसका फैसला नहीं हुआ है वह मिल बंद पड़ी हुई है। इस तरह से एनटीसी की मिलें बंद हो रही हैं। मंत्री जी आश्वासन दें कि मिलें बंद नहीं होंगी।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया बैठ जाइए। इस पर किसी और चर्चा की जरूरत नहीं है। कृपया सहयोग कीजिए।

श्री चन्दू लाल चंद्राकर (दुर्ग) : सभापति महोदय, इंदौर में बहुत अधिक मजदूर कपड़ा मिलों में काम करते हैं, लेकिन उनकी हालत आज जर्जर हो रही है। पहले दो तीन शिफ्टें चलती थीं, लेकिन अब केवल एक शिफ्ट चलती है। इस तरह से मिलों के बंद होने की आशंका है, हालांकि अभी ऐसा हुआ नहीं है।

[अनुवाद]

ऐसा संदेह है कि उन्हें निकट भविष्य में बंद भी किया जा सकता है। मैं यह आश्वासन चाहता हूँ कि एन०टी०सी० की कोई भी मिल बंद नहीं की जायेगी। **[व्यवधान]**

सभापति महोदय : आपको उत्तर मिल गया है। हम सभी जानते हैं कि मंत्री महोदय इस संबंध में कितने चिंतित हैं और वे इन मिलों के पुनः चालू करने के लिए क्या प्रयास कर रहे हैं। हम सभी को यह विश्वास हो गया है कि जो एन टी सी की इन मिलों के बारे में चिन्तित हैं मंत्री महोदय हर संभव कदम उठा रहे हैं। इस समस्या का संतोषजनक उत्तर दिया गया है। कृपया कोई और प्रश्न मत उठाइए।

श्री चन्दुलाल चंद्राकर : मैं इन्दौर स्थित मिलों के बारे में आश्वासन चाहता हूं।

सभापति महोदय : इसमें सभी मिलें शामिल हैं। ऐसा केवल कलकत्ता और बम्बई स्थित मिलों के बारे नहीं कहा गया है, इसलिए मैंने यह कहा है कि संतोषजनक उत्तर दिया गया है। मैं समझता हूँ कि सदन बहुत राहत महसूस कर रहा है और मंत्री महोदय ने इसे बहुत अच्छी तरह से अभिव्यक्त किया है।

अब कुछ अन्य दलों की बारी है। लेकिन मैं उनसे पहले छोटे दलों के सदस्यों को बोलने के लिए बुला रहा हूँ। कृपया इस बात को सुविधा की दृष्टि से मत लीजिए, उनके नाम पहले पुकारे गए थे।

[व्यवधान]

सभापति महोदय : कृपया बैठ जाइए, श्री कमला मिश्र मधुकर।

7.45 म०प०

रेल बजट - 1994-95- सामान्य चर्चा लेखानुदानों की मांगें (रेल) - 1994-95 और अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल) -1993-94- जारी

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतिहारी) : सभापति महोदय , मैं आपको धन्यवाद दे रहा हूँ कि आपने मुझे रेल बजट की बहस पर बोलने का मौका दिया। हमारी पार्टी की ओर से बोलने वाले दूसरे सदस्य भी हैं। बिहार के सभी सदस्यों ने कहा है कि रेल मंत्री जी ने बिहार की उपेक्षा की है। यह बिल्कुल सही है और मैं भी उनके साथ हूं। मैं अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा क्योंकि रेल मंत्री जी अभी पूरी मुस्तैदी के साथ काम में नहीं लगे हुए हैं। आपने किराया और फ्रेट बढ़ाकर जनता पर एक हजार करोड़ रुपये का बोझ लाद दिया है। इससे महंगाई और मुद्रास्फीति बढ़ेगी इसलिए इसका जनता दल और दूसरे सदस्य भी इसका विरोध करते हैं। एक बात अपने अनुभव की कहना चाहता हूं। ए.सी. स्लीपर में कंबल, तौलिया और चादर वगैरह फटे मिलते हैं। ए. सी. स्लीपर में सांसदों के अलावा और अन्य लोग भी जाते हैं। लेकिन उनकी सुविधाओं पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। ऐसा लगता है जैसे शमशान घाट पर मुर्दे को वैसे ही कंबल वगैरह मिलते हैं। आपको इस ओर ध्यान देना चाहिए। मुजफ्फरपुर से नारकटिया गंज की रेल लाइन का उदघाटन 1994 में प्रधान मंत्री से कराऊंगा, इस ओर भी ध्यान दिया जाए।

[अनुवाद]

आप हमेशा महात्मा गांधी का नाम दोहराते हैं। आपने उन्हें याद रखा और संसद के सामने उनकी एक मूर्ति स्थापित की है। लेकिन आपको यह बात याद नहीं है कि महात्मा गांधी ने सत्याग्रह आंदोलन कहां से शुरू किया था। अतः कम से कम महात्मा गांधी के नाम पर आपको चम्पारन जिले में रेलवे का विकास करना चाहिए।

[हिन्दी]

हमारे साथी भी जानते हैं कि हिन्दुस्तान में जब राष्ट्रीय आंदोलन हुआ तो महात्मा गांधी ने चम्पारन से शुरु किया था। उनकी याद में हमने यहां तो गेट के पास मूर्ति रख दी, लेकिन क्या यही पर्याप्त है? मैं आदर के साथ कहूंगा कि आप महात्मा गांधी की याद में चम्पारन भदरवा जहां से उन्होंने आंदोलन शुरु किया वहां पर मुजफ्फरपुर से नरकटिया और रक्सौल तक लाइन समय से पूरा करेंगे या नहीं, यह सदन को जानकारी दें। हमने छतौनी के पुल के बारे में पहले भी आपसे कहा था कि बिहार और उत्तर प्रदेश की सरकार इसके लिए पैसा नहीं दे रही है। यदि वे पैसा नहीं देंगी तो क्या पुल नहीं बनेगा? पूरे उत्तरी बिहार और उत्तर प्रदेश के अंदर अगर वह पुल बन जाता है, तो नया भाग्योदय होगा। इसलिए इस पर स्पष्ट करें कि आप क्या करने वाले हैं?

हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि उत्तरी बिहार में रेलवे का मुख्यालय नहीं है। मुजफ्फरपुर उत्तरी बिहार का समग्र बिजनेस सेंटर है वहां पर काफी उद्योग नहीं हैं। अगर उद्योगों को फायदा होगा तो आपको भी फायदा होगा। इसलिए उत्तरी बिहार में मुजफ्फरपुर में मुख्यालय जरूर बनायें। 1967 से जब-जब भी सांसद

रहा हूं यह मांग की है कि बिहार महात्मा बुद्ध की कर्मभूमि रही है। वैशाली जहां पर प्रथम जनतंत्र था, उस पर भी ध्यान दें। आज हजारीबाग से ब्रांच लाइन खोलिए और वैशाली पकड़िये, लालगंज पकड़िये, पलामू पकड़िये। साहिबगंज और केसरिया जहां सम्राट अशोक ने अपना स्तूप बनाया है और हर साल हम लोग वहां केसरिया महोत्सव मनाते हैं, उसको भी जोड़ दीजिए। वहां भले ही छोटी लाइन की व्यवस्था करायें, लेकिन करायें जरूर। वहां पर सड़कों को जापान की मदद से बनाया जा रहा है मेरा अनुरोध है कि आप इस पर जरूर ध्यान देंगे। मोतीहारी से उत्तर जाने वाला रेल पुल बन चुका है। हम और आप सांसद हैं, मंत्री हैं, लेकिन यह कोई स्थाई नहीं हैं, तो क्यों नहीं जो गरीब यात्री हैं उनकी सुविधाओं में बढ़ोतरी करें, आपने उन पर एक हजार करोड़ रुपये का बोझ डाल दिया है।

उनकी सुविधाओं को नहीं देखेंगे, तो कैसे होगा? आप नाम के शरीफ हैं तो इस हिसाब से काम तो होना चाहिए। जनता सब बातों को समझती है। इसलिए कहना चाहता हूं कि सैंकड क्लास के यात्रियों की सुविधाओं का ध्यान रखें और इस समय उसकी घोषणा होनी चाहिए जो आपने फ्रेट रेट बढ़ाया है, उसे घटाइये। मुजफ्फरपुर-सुपौल, नरकटियागंज और छितौनी ब्रिज का काम जल्दी पूरा होना चाहिए। यह काम आपके द्वारा किया जाना है। चाहे सरकार ही क्यों न बदल जाये। एक और बात भी है कि जिन बातों की ओर मैंने आपका ध्यान दिलाया है, आप उसका स्पष्ट उत्तर भी देंगे क्योंकि न केवल उत्तर बिहार अपितु सारे बिहार की 10 करोड़ जनता का फायदा हो सके। आप सरकार के मंत्री हैं, किसी पार्टी के मंत्री नहीं हैं। हमारे बिहार में जनता दल की सरकार है, यह हमारे लिये सौभाग्य की बात है और हम उसके समर्थक हैं। इसलिए दलगत भावनाओं से ऊपर उठकर बिहार के विकास के लिए कुछ कदम उठायें और उत्तर बिहार में नयी गाड़ियां चलाएं। आप जानते हैं कि बिहार के लोगों की आशाएं और आकांक्षाएं हैं और उनके मन में जो गुस्सा है उसे दूर कर राहत का काम करें।

इन्ही शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का विरोध करता हूं।

[अनुवाद]

श्री जी०एम०सी० बालयोगी (अमलापुरम) : सभापति महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा अनुकूल विचारार्थ कुछ मुद्दे प्रस्तुत करना चाहता हूं।

स्वतंत्रता मिलने के बाद भी रेल विभाग द्वारा आंध्र प्रदेश राज्य विशेष रुप से राज्य के तटीय क्षेत्रों के साथ सौतेला व्यवहार किया जा रहा है। स्वतंत्रता से पूर्व ब्रिटिश शासन के दौरान तटीय क्षेत्र में एक रेल लाइन थी।

8.00 म०प०

स्वतंत्रता मिलने के बाद, उन्होंने तटीय क्षेत्र में रेल लाइन होने का अवसर खो दिया। इससे पहले वहां पर एक सी०के० रेलवे लाइन थी जो अंग्रेजों ने 1928 में बिछायी थी। यह लाइन लोगों के लिए 1940 तक उपलब्ध थी। ब्रिटिश सरकार ने 1940 में देश में अन्य 6 रेल लाइनों के साथ इस सी०के० लाइन को भी उखाड़ दिया गया। द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान लोहा उपलब्ध न होने के कारण इन सभी 6 रेल लाइनों को उखाड़ दिया गया था। लेकिन खेद की बात है कि सी.के. रेल लाइन के अलावा देश में बाकी सभी लाइनों को पुनः चालू कर

दिया गया और इस लाइन को बाद में आंध्र प्रदेश में काकीनाडा-कोटिपल्ली रेल लाइन में बदला गया। मैं इस पृष्ठभूमि में कुछ मुद्दे प्रस्तुत करना चाहता हूं।

आंध्र प्रदेश के संदर्भ में रेल बजट के माध्यम से वर्ष 1992 के अलावा अब तक के वर्षों में कुछ नहीं किया गया। वर्ष 1989-90 में किसी भी नई लाइन का प्रस्ताव नहीं किया गया।

वर्ष 1990-91 में आंध्र प्रदेश में तिरुपति में रेल वैगनों की मरम्मत के लिए 1.85 लाख रुपये के अलावा नई लाइनों का कोई प्रस्ताव नहीं रखा गया।

1991-92 में आंध्र प्रदेश में केवल कुछ रेलगाड़ियों का प्रस्ताव था।

1992-93 में रेल लाइनों के कुछ हद तक विद्युतीकरण को प्राथमिकता दी गई थी।

1993-94 में कोई महत्वपूर्ण प्रस्ताव हाथ में नहीं लिए गए।

1994-95 में आंध्र प्रदेश में एक भी नई लाइन का काम शुरु नहीं किया गया है।

इस पृष्ठभूमि में, पहले ही उल्लेख कर दिया है कि काकीनाडा-कोटीपतली लाइन जिसे 1940 में हटा दिया गया था को देश में चालू की गई अन्य रेल लाइनों की भांति पुनः चालू किया जाना चाहिए।

हमारे प्रिय प्रधान मंत्री, स्वर्गीय पंडित जवाहरलाल नेहरू जी ने भी सदन में यह वायदा किया था कि स्वतंत्रता-प्राप्ति के बाद, उन सभी रेल-लाइनों को पुनः चालू कर दिया जायेगा, जिनको द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान बंद कर दिया गया था। अतः यह इस क्षेत्र में विशेष तौर पर आंध्र प्रदेश की जनता के लिए अत्यंत दुर्भाग्य की बात है कि इत रेल-लाइनों को अभी तक पुनः चालू नहीं किया गया है। भूतकाल में सी०के० रेलवे के नाम से जानी जाने वाली काकीनाडा-कोटीपल्ली रेल लाइन को अभी तक पुनः चालू नहीं किया गया है।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से विनम्र निवेदन करता हूं कि वह कृपया इस बारे में सकारात्मक कदम उठायें। मैंने रेलवे संबंधी बैठकों में ऐसा अनुरोध अनेक बार किया है तथा मैंने रेल मंत्री महोदय को अनेक अभ्यावेदन भी दिए हैं।

मेरा जिला देश में अत्यधिक जनसंख्या वाला जिला है। इसकी जनसंख्या पचास लाख है। विश्वभर के आधे देशों की जनसंख्या मेरे जिले की जनसंख्या से कम है लेकिन दुर्भाग्यवश मेरे जिले के लोगों को अभी तक इस क्षेत्र में किसी रेल अथवा रेल मार्ग को देखने का सौभाग्य प्राप्त नहीं हुआ है।

इस पृष्ठभूमि में, मैं रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूं कि वह समुचित कार्रवाई करें तथा इस कार्य को बजट में शामिल करें और रेल लाइन की बहाली के लिए कुछ धनराशि आबंटित करें। हम नई रेल लाइन बिछाने के लिए नहीं कह रहे हैं। हम वर्ष 1940 में बंद की गई पुरानी लाइन की बहाली के लिए मांग कर रहे हैं। पिछले वर्ष, रेलवे ने काकीनाडा-कोटीपल्ली लाइन के सर्वेक्षण हेतु 2.6 लाख रुपये की धनराशि आबंटित की है। सर्वेक्षण समिति का प्रतिवेदन दक्षिण मध्य रेलवे, सिकंदराबाद द्वारा 30 दिसम्बर को प्रस्तुत कर दिया गया था। इस प्रतिवेदन में यह कहा गया है कि यदि इस रेल लाइन को बहाल कर दिया गया, तो इससे बहुत अच्छी

आमदनी होगी। इस सर्वेक्षण प्रतिवेदन के अनुसार रेलवे को निवेश की गई धनराशि पर लगभग 14.81 प्रतिशत प्रतिफल के बराबर काफी अच्छी मात्रा में राजस्व प्राप्त होगा। इस समिति ने अपने प्रतिवेदन में यह भी उल्लेख किया था कि यह रेल लाइन आर्थिक दृष्टि से अधिक सक्षम है तथा इससे रेल विभाग को काफी अच्छा राजस्व प्राप्त होगा। मुझे इस बात का उल्लेख करना है कि यह 46 किलोमीटर लम्बी छोटी-सी रेल लाइन है तथा इस पर कुल लागत केवल 42 करोड़ रुपये आयेगी।

मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा हाल ही में प्रस्तुत किये गए रेल-बजट प्रस्तावों के बारे में एक और निवेदन करना चाहता हूं। इस रेल बजट में रेल मंत्री महोदय ने विशेष तौर पर विजयवाड़ा रेल मंडल के लिए किसी नई रेल-लाइन अथवा नई गाडियों की घोषणा नहीं की है। तटीय क्षेत्रों की पूर्णतया उपेक्षा कर दी गई है। यहां तक कि आंध्र प्रदेश के वालटेयर में स्थित रेलवे विद्युतीकरण परियोजना के मुख्यालय को भी वहां से भुवनेश्वर में स्थानांतरित कर दिया गया है, जिससे कि आंध्र प्रदेश को अत्यधिक क्षति पहुंच रही है। इससे आंध्र प्रदेश में विद्युतीकरण करके कार्य की उपेक्षा होती है। रेल मार्ग के नवीकरण अथवा मरम्मत कार्य की उपेक्षा करते हुए विशाखापट्नम-विजयवाड़ा लाइन के गेज-परिवर्तन के कार्य को प्राथमिकता दी गई है। सी०ओ० का कार्यालय भी वालटेयर से भुवनेश्वर स्थानांतरित कर दिया गया है। बात यह है कि वालटेयर रेलवे-विभाग के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण केन्द्र है। इससे रेलवे-विभाग को अधिक राजस्व प्राप्त होता है। यहां तक कि रेलवे-विभाग ने कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं को भी आंध्र प्रदेश से भुवनेश्वर स्थानांतरित कर दिया है। रेल मार्गों की मरम्मत के लिए धनराशि का अभाव होने के कारण, अनेक दुर्घटनाएं हो रही हैं। इसके अलावा, प्रभारों में छह प्रतिशत की वृद्धि लागू करके अतिरिक्त-बोझ डाल दिया गया है। इसके लिए कोई बजटीय-सहायता नहीं दी गई है। पहले ही बजटीय-सहायता 75 प्रतिशत तक थी। अब, यह सहायता 50 प्रतिशत के बारबर है। बजट में 200करोड़ रुपये की राज्य सहायता के भार का हिस्सा-बंटाए जाने का प्रावधान होना चाहिए। माल-ढुलाई के कार्य में भी 80 टन की कमी आई है। इससे 340 करोड़ रुपये की हानि हुई है। तटीय क्षेत्रों विशेष तौर पर आंध्र प्रदेश के पूर्वी क्षेत्रों में रेल लाइनें नहीं हैं। हमारे राज्य के तटीय क्षेत्रों से देश लगभग 1500 करोड़ रुपये के मूल्य के बारबर कृषि-उत्पादों का निर्यात कर रहा है। इतना ही नहीं, पिछले वर्ष हमने तटीय-क्षेत्र से तकरीबन 700 करोड़ रुपये के झींगे एवं मच्छलियां निर्यात की थीं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा हाल ही में किए गए खुदाई कार्यों से अत्यंत अच्छे परिणाम हासिल हुए हैं। हमारे निर्वाचन क्षेत्र से तकरीबन 500 करोड़ रुपये का कच्चा पेट्रोल देशं के अन्य भागों में भेजा जा रहा है।

अन्ततः , मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह काकीनाडा-कोटीपल्ली रेल लाइन को इस बजट में शमिल करें। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री वी०एस० विजयराघवन (पालघाट)** : सभापति महोदय, मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। मुझे यह कहने में कोई हिचक नहीं हैं कि इस वर्ष का बजट पिछले बजटों से निश्चित रुप से बेहतर है।

---

* मूलतः मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुपान्तर।

तथापि, यात्री किराये तथा माल-भाड़े से प्राप्त होने वाले राजस्व में कमी आई है, इस वर्ष न तो किरायों में और न ही मालभाड़े की दरों में कोई अनुपातिक वृद्धि हुई है। निस्संदेह, यह एक स्वागत-योग्य राहत है।

इस वर्ष के बजट की एक विशेषता यह है कि रेल मंत्री महोदय ने अब तक उपेक्षित पड़े क्षेत्रों की आवश्यकताओं के प्रति सहानुभूतिपूर्वक विचार करना शुरु कर दिया है। रेलवे एक बहुत बड़ा उपक्रम है, जिसके पास 62 हजार से अधिक रूट किलोमीटर तथा 96000 किलोमीटर से अधिक ट्रैक किलोमीटर हैं। भारतीय रेल एशिया में सबसे बड़ी तथा विश्व में तीसरे स्थान पर है। भारतीय रेल से रोजाना 100 मिलियन से भी ज्यादा लोग यात्रा करते हैं। यह देश के हर कौने को आपस में जोड़ती है। अतः इस प्रकार यह देश की एकता को बल प्रदान करती है। इसके अतिरिक्त, यह देश के आर्थिक विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। देश के संतुलित विकास के लिए रेलवे का विकास करना अनिवार्य है।

विगत 45 वर्षों के दौरान, रेलवे ने अभूतपूर्व प्रगति की है। देश के लगभग सभी कोनों में रेल-लाइन पहुंच चुकी है। तथापि, हम यह दावा नहीं कर सकते कि रेलवे का विकास संतुलित है। यह विकास कुछ क्षेत्रों में अधिक, कुछ क्षेत्रों में कम तथा कुछ अन्य क्षेत्रों में अत्यंत कम हुआ है। इससे यह स्पष्ट होता है कि रेलवे का असमान विकास होने से हमारे देश के आर्थिक विकास पर प्रतिकूल असर पड़ा है। रेल-मंत्रालय जानबूझकर अथवा अनजाने में ऐसी नीति का अनुकरण कर रहा है। यद्यपि, इस वर्ष के बजट में इस नीति को थोड़ा-सा दरकिनार रखा गया है, जोकि इस बजट की सबसे महत्वपूर्ण विशेषता है। अभी तक उपेक्षित पड़े क्षेत्रों में नई गाड़ियां, नई रेल-लाइनें प्रदान करने एवं उन क्षेत्रों में नये सर्वेक्षण कराए जाने के लिए मंत्री महोदय हमारी ओर से बधाई के पात्र हैं।

रेलवे को संसाधनों की कमी की एक बड़ी समस्या का सामना करना पड़ रहा है। राजस्व-प्राप्तियों में गिरावट आने के कारण, योजनागत परिव्यय 6500 करोड़ रुपये से कम करके 6200 करोड़ रुपये कर दिया गया है। इससे निश्चित रुप से विकास कार्यों पर असर पड़ेगा। इस परिप्रेक्ष्य में, मैं यह अवश्य कहना चाहता हूं कि हमारे लिए यह जरूरी है कि हम ऐसे स्रोतों के बारे में गहराई से अध्ययन करें, जिनसे धन प्राप्त किया जा सकता हो। हर वर्ष घाटे की पूर्ति के लिए किरायों एवं माल भाड़ों में वृद्धि की जाती है। ऐसा पिछले 45 वर्षों से किया जा रहा है। इस संबंध में दस वर्षीय समदर्शी योजना तत्काल बनाया जाना जरूरी है। हमें आगामी दस वर्षों के लिए नई लाइनों के बिछाने तथा पुरानी लाइनों की मरम्मत, रेल डिब्बे बनाने, विद्युतीकरण तथा ऐसी ही जरूरतों के लिए धनराशि की आवश्यकता का अनुमान अवश्य लगाना चाहिए तथा इसके बाद संसाधन जुटाने हेतु एक विस्तृत योजना तैयार करनी चाहिए। बजट में निहित वर्तमान दृष्टिकोण को बदला जाना चाहिए।

बजट में यह कहा गया है कि यात्री सुविधाओं में सुधार किया जाना चाहिए। यह अच्छी बात है। रोजाना 100 मिलियन से भी अधिक लोग भारतीय रेलों द्वारा यात्रा करते हैं। अतः मुझे इस बात पर जोर देने की जरूरत नहीं है कि यात्री-सुविधाएं कितनी महत्वपूर्ण हैं।... **[व्यवधान]** मंत्री महोदय को जो कुछ मैं कह रहा हूं, उसे ध्यानपूर्वक सुनना चाहिए।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : आप मलयालम में बोल रहे हैं। मैं आपकी बात कैसे समझ सकता हूं।

श्री वी०एस० विजयराघवन (पालघाट) : आप इअरफोन लगाइये। मेरे भाषण की अंग्रेजी में व्याख्या हो रही है। कृपया इसे ध्यानपूर्वक सुनिये।

सभापति महोदय : सदस्यों को अपनी मातृभाषा में बोलने की स्वतंत्रता है। बात सिर्फ इतनी सी है कि इसके लिए उन्हें पूर्व-सूचना देनी होगी तथा उनके भाषण की व्याख्या किये जाने का प्रबंध कर दिया जायेगा।

***श्री वी०एस० विजयराघवन (पालघाट) :** महोदय, अत: मैं कह रहा था कि यात्री-सुविधाएं अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। लेकिन, उस क्षेत्र में कोई सार्थक सुधार नहीं हुआ है। उदाहरणार्थ, गाड़ियों में दिए जाने वाले भोजन को ही लीजिए। जो लोग गाड़ियों में सफर करते हैं, उनका कहना है कि भोजन बेकार होता है। हर वर्ष इसकी कीमतें बढ़ा दी जाती हैं, परन्तु इसकी गुणवत्ता एवं मात्रा में कमी कर दी जाती है। शाकाहारी भोजन जिसकी लागत दो वर्ष पहले 5 रुपये थी, अब उसकी लागत 12 रुपये है। सामान्य शिकायत यह है कि इसकी गुणवत्ता एवं मात्रा में कमी आ गई है। इसी प्रकार, लम्बी दूरी की गाड़ियों में पीने का पानी उपलब्ध नहीं होता है। गाड़ियों में शौचालयों की सफाई करने की कोई व्यवस्था नहीं है।

दूसरे दर्जे के यात्रियों की दशा गर्मियों में वास्तव में बहुत ही दयनीय होती है। उसके बाद गाड़ियों के दरी से चलने के कारण भी असुविधा होती है। आज कौन सी गाड़ी निर्धारित समय पर चलती है? अधिकतर गाड़ियां चार से पांच घंटे की देरी से चलती हैं। हो सकता है कि शताब्दी तथा राजधानी अपने निर्धारित समय पर चलती हों। लेकिन दक्षिण को जाने वाली गाड़ियां प्राय: देरी से चलती हैं।

श्री सी.के. जाफर शरीफ : विजयराघवन जी, आप कई बार मेरे कमरे में आते हैं, आप वहां पर इस बात पर मेरे साथ चर्चा क्यों नहीं करते?

***श्री वी.एन.विजयराघवन :** महोदय, इसे ठीक क्यों नहीं किया जा सकता। इन चीजों से रेलवे की हानि खराब होती है। अत: यात्री सुविधाओं से जुड़े सभी पहलुओं की जांच करने और स्थिति में सुधार करने के लिए उपयुक्त कदम उठाना बहुत ही आवश्यक है।

महोदय, इस वर्ष के बजट में केरल के हितो की रक्षा करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी केरल के प्रति जो सहानुभूति दर्शायी है, उसके लिए मैं उनके प्रति भी आभार व्यक्त करता हूं। बजट में कई वर्षों के बाद केरल के पक्ष में प्रस्ताव रखें गए हैं। त्रिवेन्द्रम के लिए राजधानी एक्सप्रैस का चलाया जाना, कुट्टीपुरम-कालीकट के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाना, त्रिवेन्द्रम से मुम्बई के बीच एक साप्ताहिक रेलगाड़ी को चलाना कोचीन-गोरखपुर एक्सप्रैस गाड़ी एक सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर चार दिन चलाना, कोट्टायम से पुनालूर रास्ता साबरीमाला आदि के बीच रेल लाइन के निर्माण हेतु सर्वेक्षण करना तथा एर्नाकुलम -त्रिवेन्द्रम के बीच तीन रेल लाइन बिछाना केरल के पक्ष में कुछ महत्वपूर्ण बातें हैं। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री महोदय की ऐसी सहानुभूति भविष्य में भी बनी रहेगी।

---

* मूलत: मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुपान्तर।

इस संदर्भ में, मैं एक बात पर बल देना चाहता हूं। महत्वपूर्ण कार्यों के लिए बजट में जो धनराशि आबंटित की गई है, वह बहुत ही कम है। इसलिए, इन कार्यों को समय पर पूरा नहीं किया जा सकेगा। शोरनूर-मंगलौर लाइन पर कुट्टीपुरम-कोजीकोड भाग पर दोहरी रेल लाइन बिछाने के लिए आबंटित धनराशि के मामले को ही ले लीजिये। कुल 60 करोड़ रुपये की राशि की आवश्यकता है, किन्तु बजट में केवल 2 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। इसका यह अभिप्राय होगा की हमें इस परियोजना को पूरा करने के लिए 58 करोड़ रुपये और जुटाने होंगे। मंत्री महोदय ने कहा है कि कोंकण रेलवे को 1983 में पूरा कर लिया जायेगा। यदि कोंकण रेलवे से केरल को लाभ पहुंचाया जाना है तो शोरनूर-मंगलौर के बीच दोहरी रेल लाइन बिछायी जानी चाहिए। अतः हमें इस कार्य को समय पर पूरा करने के लिए संसाधनों का पता लगाना होगा।

श्री रमेश चेन्नितला (कोट्टायम) : कुट्टी-गिरूवायूर रेल लाइन के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है? कोई धनराशि आबंटित नहीं की गई है। अन्य कार्यों के लिए भी बहुत ही धनराशि आबंटित की गई है। **[व्यवधान]**

***श्री वी. एस. विजयराघवन (पालघाट)** : संक्षेप में मैं भी यह कह रहा हूं। की कोलाम-त्रिवेन्द्रम के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाने के लिए 82 करोड़ रुपये कीआवश्यकता है। लेकिन 5 करोड़ रुपये की धनराशि का आबंटन बहुत कम है। इसी तरह से कोट्टायम-पुनालूर लाइन का प्रस्तावित सर्वेक्षण एक प्राथमिक सर्वेक्षण ही होगा। मुझे आश्चर्य है कि जिस समय धनराशि आबंटन का समय आयेगा, उस समय क्या स्थिति होगी। अतः मैं अपेक्षा करता हूं कि इन महत्वपूर्ण कार्यों को पूरा करने के लिए अनुपूरक बजट में अथवा अगले वर्ष के बजट में पर्याप्त धनराशि आबंटित की जानी चाहिए।

बहुत सी मांगें और भी हैं जोकि अभी पूरी की जानी है। वे सभी मांगें भी महत्वपूर्ण हैं। सबसे पहले, केरल में चल रही गाड़ियों में लगभग सभी डिब्बे पुराने हैं जिन्हें बदला जाना चाहिए। केरल एक ऐसा राज्य है जहां पर लोग बिना टिकट यात्रा नहीं करते। यह एक ऐसा राज्य है जोकि रेलवे की आय में भारी योगदान देता है।

अतः में अनुरोध करता हूं कि केरल राज्य में नये सवारी डिब्बे प्रदान किये जाएं।

दूसरा सुझाव यह है कि रेलवे के प्रशासनिक ढांचे का पुनर्गठन किया जाना चाहिए और पालघाट, मदुरै तथा त्रिवेन्द्रम मण्डलों को मिलाकर एक नया जोन बनाया जाना चाहिए। पालघाट को इसका मुख्यालय बनाया जाना चाहिए।

केरल में दो रेलवे मंडल हैं। केरल में रेलवे कार्यों को और अच्छे प्रबन्धन के लिए, वहां पर एक मुख्य अभियंता का कार्यालय स्थापित किया जाना चाहिए।

कोलाम-मद्रास मीटर गेज लाइन के बड़ी लाइन में परिवर्तन पर विचार किया जाना चाहिए। त्रिवेन्द्रम

* मूलतः मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुपान्तर।

में मद्रास जाने के लिए यह सबसे छोटा रास्ता है। मैं चार्ल्स जी के निर्वाचन क्षेत्र के लोगों के लिए दलील दे रहा हूँ। केरल के दक्षिणी और पूर्वी क्षेत्र के लिए यह लाइन बहुत ही उपयोगी है।

केरल एक्सप्रैस रेलगाड़ी के चलने और पहुंचने में लगने वाले समय को कम किया जाना चाहिए। आज यह गाड़ी दिल्ली पहुंचने के लिए 55 से 58 घंटे ले रही है। मेरी समझ में नहीं आता कि इसे इतना अधिक समय क्यों लेना चाहिए। मुझे यकीन है कि उस गाड़ी को 48 घंटो में दिल्ली पहुंचना चाहिए। अतः इस गाड़ी के चलने और पहुंचने में लगने वाला समय कम किया जाना चाहिए।

महोदय, यद्यपि केरल राज्य की कुछ सामान्य मांगें पूरी कर दी गई हैं, तथापि पिछड़े हुए मालाबार क्षेत्र की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मालाबार क्षेत्र के अंतर्गत छः जिले कसारगौड़, कन्नूर वायानाड़, कोजीकोड, मालापुरम तथा पालघाट आते हैं। इस क्षेत्र में बहुत ही कम रेल सुविधाएं प्रदान की गई हैं। इस वर्ष के बजट में मालाबार क्षेत्र के लिए कोई नई गाड़ी स्वीकृत नहीं की गई है। अतः मैं इस क्षेत्र की कतिपय मांगे यहां पर रखना चाहता हूँ।

सबसे पहली मांग यह है कि मैं लगभग एक दशक से सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित किये जाने की मांग करता आ रहा हूँ। एक बार एक दल स्थल का दौरा करने के लिए वहां पर गया था। दल ने यह कहा था कि पालघाट इसके लिए बहुत ही उपयुक्त स्थान है। लेकिन बाद में इसे किसी अन्य स्थान पर स्थापित कर दिया गया। केरल सरकार ने यह वायदा किया था कि भूमि, पानी तथा बिजली निःशुल्क अथवा रियायती दर पर प्रदान की जाएगी। अतः मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि पालघाट में सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने पर विचार किया जाए।

दूसरी मांग तेलीचिरी-मैसूर रेलवे के बारे में है। एक अध्ययन से यह पता चला है कि इस लाइन से बहुत अधिक लाभ होगा। लेकिन विगत 40 वर्षों में इस प्रस्ताव पर कोई विचार नहीं किया गया है। यह लाइन वायानाड से गुजरती है। जोकि नकदी फसलों का केन्द्रीय स्थल है। नकदी फसलों के परिवहन की सुविधा के अलावा इससे कर्नाटक तथा कौचीन; मंगलौर आदि जैसी मुख्य बंदरगाहों के बीच की दूरी भी कम हो जाएगी। अतः इस रेल लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए।

इसी तरह, वर्तमान समय में केवल एक ही गाड़ी बंगलौर और त्रिवेन्द्रम के बीच चल रही है जिसका नाम आइलैण्ड एक्सप्रैस है। इस गाड़ी में बहुत अधिक भीड़भाड़ होती है। इस मार्ग पर एक और रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। यदि इसे त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जाना संभव न हो, तो कम से कम इसे शोरनूर अथवा पालघाट तक तो बढ़ाया ही जाना चाहिए।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र पालघाट की कुछ मांगों को रखना चाहूंगा। पालघाट एक मंडलीय मुख्यालय है केरल के दक्षिण पश्चिम तथा उत्तर से रेलगाड़ियां इस स्थान से होकर गुजरती है और यह स्थान केरल का मुख्य द्वार है। इसलिए पालघाट को एक आदर्श स्थान के रुप में विकसित किया जाना चाहिए।

इसी तरह से राजधानी एक्सप्रैस, जिसे त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जा रहा है, का पालघाट में भी स्टाप होना

चाहिए। दूसरी बात यह है कि केरल एक्सप्रैस के लिए पालघाट पर कोई आरक्षण कोटे की व्यवस्था नहीं है। मेरी समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों है। यह गाड़ी पालघाट में रुकती है, वहां से पानी लेती है तथा पालघाट से खानपान सामग्री के पैकेट भी लेती है, लेकिन आरक्षण का कोटा यहां से समाप्त कर दिया गया है। पुनः व्यवस्था की जानी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि समपार संख्या 160 पर ऊपरी पुल का सर्वेक्षण करने का भी प्रस्ताव किया गया है। लेकिन बजट में इस बारे में कुछ भी नहीं किया गया है। मलनपुजा एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल है और सैकड़ों वाहन रेलवे क्रासिंग पर दोनों और प्रतीक्षा में खड़े रहते हैं क्योंकि यह रेलमार्ग एक व्यस्त मार्ग है। अतः इसके लिए शीघ्र ऊपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता है।

महोदय, जैसा कि मैंने आरम्भ में ही कहा है, कि शोरनूर-मंगलौर के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाने के लिए कहीं से धनराशि की व्यवस्था करनी होगी। केवल तभी केरल को कोंकण रेलवे से लाभ प्राप्त हो सकेगा।

ऐसा अनुमान है कि इस मार्ग के शुरु हो जाने के कारण यात्री यातायात में 300 प्रतिशत वृद्धि हो जायेगी। माल यातायात में भी काफी वृद्धि हो जायेगी। वर्तमान एक मार्ग पर एक भी गाड़ी नहीं चलाई जा सकती। अतः मैं, माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि किसी तरह से संसाधनों को खोजें और इस मार्ग को दोहरा करने का कार्य पूरा किया जाये।

अंत में, मैं एक बार फिर बजट का समर्थन करता हूं और हमारी कुछ मांगों को पूरा करने के लिए केरल की जनता की ओर से मैं, माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं इन्ही शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री दाऊ दयाल जोशी (कोटा) : सम्माननीय सभापति महाभाग, यह सही है कि भारतीय रेल देश की रक्तवाहिनी है। माननीय मंत्री जी ने भी इस बात की चर्चा की है लेकिन रक्तवाहिनियां ही जब शुद्ध खून का निस्तारण न करें तो आखिरकार उस शरीर का क्या बनेगा, यह एक अहम् प्रश्न है।

मेरा निवेदन करना है कि यह तो एकाधिकार प्राप्त रेलवे उद्योग विभाग है। धीरे-धीरे अब देश में एकाधिकार समाप्त हो रहा है और भिन्न-भिन्न प्रकार के लोग उद्योगों में आते चले जा रहे हैं। अभी कुछ दिनों पहले ही हमने देखा है कि एयरलाइंस में तेजी से ईस्ट वैस्ट एयरलाइंस, मोदी और अनेक उद्योग समूह आकर खड़े हो गये और आज स्थिति यह आ गई कि पिछली बार उड्डयन मंत्री महोदय ने जवाब देते हुए कहा कि इंडियन एयर लाइंस के पास वायुयान चालने वालों की कमी पैदा हो गई है और 235 वायुयान चलाने वालों ने त्याग-पत्र दे करके निजी क्षेत्र के उद्योगों में अब काम करना आरम्भ कर दिया है। पिछली बार आपने बजट में सात करोड़ रुपये लोगों की सुख-सुविधाओं के लिए प्राप्त किए थे लेकिन मुझे कहते हुए दुख है कि 65 परसेंट राशि आप लोगों की सुख-सुविधा पर भी खर्च नहीं कर सके और जिसके कारण आज लोगों को कितना कष्ट उठाना पड़

रहा है। आप जाकर देखिए, आप कहते हैं कि हमने कंप्यूटराइजेशन किया है लेकिन आप दिल्ली के स्टेशनों पर जाकर एकबार देखिए तो सही वहां कितना करप्शन है। हर व्यक्ति लाइन में लगा हुआ है। **[व्यवधान]**

श्री सी.के जाफर शरीफ : आपके जो राजस्थान में हुआ है, उसके बारे में कुछ नहीं बोलेंगे।

श्री दाऊ दयाल जोशी : मैं जरूर बोलूंगा। मेरा निवेदन है कि जिस तरह का भ्रष्टाचार रेलवे टिकटों में आज भी है वह एक चिंता का विषय है। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने जिस प्रकार से रेल भाड़ा बढ़ाकर और माल भाड़ा बढ़ाकर और अन्य चीजों पर टैक्स बढ़ाया, इनसे लोग पहले ही परेशान थे। आपने फिर से उन्ही रोजमर्रा की चीजों पर बढ़ा दिया इसकी आवश्यकता नहीं थी। अगर आप चहाते, तो इनको रोक सकते थे। लेकिन इस साल 33 लाख व्यक्ति बिना टिकट यात्रा करते हुए पकड़े गए, आप कृपया करके कहीं तो अपनी मशीनरी को मजबूत बनाइए। आपने 6 हजार भ्रष्ट कर्मचारियों को दंडित किया है। आपके विभाग में कितना भ्रष्टाचार है यह आप स्वयं सोच लीजिए कि आखिरकार इस प्रकार से 6 हजार व्यक्तियों को गिरफ्तारं करके आपने अपने विभाग की क्या तस्वीर पेश की है। मेरा निवेदन है कि पिछले दिनों में अनेक प्रकार की रेल लाइनों में भयंकरात्मक स्थितियां उत्पन्न हुईं। अभी 4-5 दिन पहले यह प्रश्न था, जिसमें बताया था कि जो 94 योजनाएं हैं उनमें से 44 योजनाएं रेलवे विभाग की हैं जोकि विलम्ब से चल रही हैं और काम पूरा नहीं हो रहा है। आज देश का कितना पैसा बर्बाद हो रहा है यह एक अहम प्रश्न है।

महोदय, मैं आपके सामने उदाहरण देना चाहता हूं कि 1981 से लेकर 90 तक आपने जो रेलवे लाइन बनाने का तय किया था उसका कुल घाटा 193 करोड़ 88 लाख है। उसके बाद 90 तक जितनी रेलवे लाइनें बनी हैं वे पूरी नहीं बनीं, उससे बढ़ करके खर्चा हो गया 182.13 लाख रुपये, मेरा निवेदन है कि आपने जो 78 से 82 तक रेलवे लाइनें बनाईं उनमें 41 रेलवे लाइनों में से केवल 7 लाइनें ऐसी हैं। जो प्रोफिट देती हैं इस कारण से आज देश के लिए चिंता का विषय बना गया है कि इस प्रकार की रेलवे लाइनें बिना इस बात की चिंता किए हुए आज देश के अंदर इस प्रकार से अनुपयोगी रेलवे लाइनें आप बनातें चल जा रहे हैं। **[व्यवधान]**

श्री सी.के. जाफर शरीफ : इसका मतलब सारा राजस्थान का विकास बेकार गया।

श्री दाऊ दयाल जोशी : पूर्व में जो रेलवे लाइनें बनाई हैं वे अनुपयोगी हैं।

[व्यवधान]

जब केदार पांडेय थे, ललित नारायण जी थे, उस समय बिहार खुशकिस्मत था। अब हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा अगर रेल लाइनें हैं तो बिहार में हैं, 24 रेलवे लाइनें पश्चिम बंगाल में हैं लेकिन राजस्थान में केवल 17 रेलवे लाइनें हैं। यह ठीक है कि आपने राजस्थान में कुछ निगाह दौड़ाई है लेकिन आज भी वह 17 रेलवे लाइनों पर आकर खड़ा हुआ है।

राजस्थान हमेशा से रेलवे के मामले में उपेक्षित रहा है। हिंदुस्तान में जयपुर एकमात्र ऐसी राजधानी है, जहां पर ब्राडगेज नहीं है। जयपुर को दिल्ली से बड़ी लाइन से जोड़ना आपकी मजबूरी है, इसलिए इसका प्रावधान किया जा रहा है, यह कोई अहसान नहीं किया जा रहा है। आपने इस बात की कृपा की है कि जयपुर

को आप बड़ी लाइन के नक्शे पर ले आए हैं।

एक निवेदन और करना चाहता हूं कि आप लीकेज को रोकिए। स्क्रेप के कुछ आकंड़े मैं प्रस्तुत करना चाहता हूं। 1991-92 में रेलवे एंजिन 598, माल डिब्बे 16288 और घिसी हुई रेल पटरियां 578000 टन बेची गईं और इससे 5 करोड़ 40 लाख रुपये प्राप्त किए। 1992-93 में रेलवे इंजिन 603, माल डिब्बे 21464 और घिसी हुई रेल पटरियां 803000 टन बेची गईं। इस तरह से एंजिन 45, माल डिब्बे 4176 और स्क्रैप 275 लाख टन ज्यादा बेची गई और रुपया सिर्फ 138 लाख टन ज्यादा प्राप्त हुआ। इतनी बड़ी मात्रा में स्क्रैप बेचा है और उसके अनुपात में राशि इतनी कम प्राप्त हुई है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : 1000 करोड़ रुपया स्क्रैप से मिला है। एंजिन किसी को नहीं बेचे गए हैं, पार्लियामेंट को एक्सपोर्ट किए गए हैं।

श्री दाऊ दयाल जोशी : आपकी पुस्तक में जो आंकड़े दिए गए हैं, उनके मुताबिक मैं कह रहा हूँ।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधी नगर) : जैसा माननीय सदस्य कह रहे हैं कि आफीशियल पुस्तक मे उन्होंने आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। मैंने उनको देखा नहीं है, लेकिन अगर यह बात सही है तो प्राइमाफेसी इट इस स्कैंडल्स। आपने एक्सपोर्ट किया है, वह अलग बात है, माननीय सदस्य स्क्रैप की बात कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री सी.के. जाफर शरीफ : यदि किसी स्कैंडल के आसार नजर आएंगे, तो मैं इसकी जाचं करने के लिए कोई भी समिति गठित किए जाने के लिए तैयार हूं। हम पहली बार स्क्रैप से लगभग 1000/- करोड़ रुपया प्राप्त कर पाए हैं। मैं नहीं जानता कि वह क्या कह रहे हैं। क्या हमने रेल इंजन बेचे हैं, और वह यही बात कह रहे हैं। यदि ऐसी कोई बात होगी, तो मैं उसकी जांच करवाऊंगा और किसी को भी बख्शा नहीं जायेगा। जिस किसी ने भी शरारत की होगी, उसे सजा दी जायेगी।

[हिन्दी]

श्री दाऊ दयाल जोशी : इस बारे में, मैं आपको अलग से पत्र लिखूंगा।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : यदि कहीं भी गड़बड़ी पाई गई तो अवश्य कार्रवाई की जायेगी।

श्री दाऊ दयाल जोशी : हर साल किराया बढ़ा दिया जाता है, लेकिन यात्रियों की सुविधाओं की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स बना दी गई है, लेकिन आज भी रेलवे में भयंकर रुप से चोरियां होती हैं। मथुरा से लेकर दिल्ली और रतलाम से लेकर मुंबई तक जो व्यापारी जाते हैं, उनको कोई प्रोटेक्शन नहीं दिया जाता है बल्कि लोगों को हास किया जाता है। उनकी अटैचियां खुलवाई जाती हैं और पूछा जाता है कि रुपया कहां से लाए हैं। मंत्री महोदय पिछले दिनों कोटा पधारे थे, तब भी इस समस्या की तरफ उनका ध्यान आकर्षित किया गया था।

सभापति महोदय, रेलवे के इतिहास में सबसे भंयकर दुर्घटना घटी।

जब आप आए थे, तो उस समय सात लोगों की एक्सीडेंट में मृत्यु हो चुकी थी। आपने नाराजगी जाहिर की थी कि इतनी छोटी मौत के लिए क्यों बुला लिया? आपके कर्मचारियों की लापरवाही के कारण दुर्घटना हुई थी। जब डिब्बों को देखा गया तो उसमें 17 लोगों की मृत्यु हो चुकी थी। कुछ दिन पहले जो दुर्घटना हुई थी तो उसमें 44 बच्चे मारे गए थे तो मुझे लगा कि रेल मंत्री जी त्याग पत्र देंगे लेकिन आप चुप्पी साधकर बैठ गए। 500 नए फाटकों के लिए आपने 25 करोड़ रुपये की व्यवस्था की है लेकिन इतने पैसों से होता क्या है? इस वैज्ञानिक युग में भी रेलवे लाइन के फाटक पर लोग मारे जाते हैं। आप कह रहे हैं कि राजस्थान के लिए रेल लाइन बिछाने की प्रक्रिया शुरू की है। नवम्बर 1993 में 31.25 लाख का टारगेट था और आपने 29.57 लाख का काम किया। इसी तरह दिसम्बर 1993 में 32.25 लाख का टारगेट था और आपने 31.13 लाख का काम किया। इसी तरह जनवरी 1994 में 33.25 लाख का टारगेट था और 31.99 लाख का काम किया और इसी तरह फरवरी 1994 में 30.50 लाख का काम था और 30.10 लाख का काम किया। इस तरह से आपके काम में गति नहीं आ रही है। आपने इस साल 204 किलोमीटर रेल लाईन बिछाने के लिए कहा है। यह क्या महत्व रखता है? एक किलोमीटर की लाइन पर दो करोड़ रुपया खर्च होता है जबकि आपने काश्मीर के लिए 50 करोड़ रुपया खर्च करने के लिए कहा है। इस चींटी की चाल से हम श्रीनगर कितने सालों में पहुंचेंगे? आपने कहा है कि रेल लाईनों का विद्युतीकरण करेंगे इसलिए आप कोटा-चित्तौड़गढ़ की लाइन पर भी विचार करने की कृपा करें। आपने कोटा के डाकणिया तालाब की लाइन के एक्सटेंशन के लिए कहा था। श्री भुवनेश चतुर्वेदी जी को भी मैंने पत्र लिखा था और आपने कहा कि पांच करोड़ रुपया इस काम के लिए देंगे। अभी तक यह काम शुरू नहीं हुआ है इसलिए इस पर विचार करने का कष्ट करें। कोटा में प्लेटफार्म पर 1700 टिकट काटे जाते हैं जबकि कुछ दिनों पहले 1717 हो चुके हैं इसलिए टिकट और आरक्षण के लिए कंप्यूटर का प्रबंध होना चाहिए जिससे यात्रियों को सुविधा हो सके। आप पर दबाव पड़ा तो आप अजमेर गए थे, उस पर मुझे आपत्ति नहीं है।

लेकिन कोटा से 21 गाड़ियां पास होती हैं और वहीं से 14 गाड़ियां बनती हैं। इसके बावजूद कोटा में कम्प्यूटराइजेशन नहीं किया है। इसलिए हमारी मांग है कि वहां टिकट विंडो और आरक्षण केन्द्र को भी इस तरह से उपकृत करने का काम करें। जब भी हमने आपके विभाग को पत्र लिखे कि देहरादून एक्सप्रैस में 2 टियर ए. सी. के डिब्बे लगायें जाएं, तो जवाब मिलता है कि जैसे ही कोच अवेलेबल होंगे लगा देंगे। यह गाड़ी कोटा से सप्ताह में तीन दिन चलती है। इसमें भीड़ भी बहुत रहती है, इसलिए इसको नियमित रुप से चलाने के लिए इसमें एक डिब्बा और लगायें। अगस्त क्रांति एक्सप्रैस जो कोटा होकर जाती है वह केवल माल लेने के लिए ही वहां रुकती है। उसका स्टापेज सवाईमाधोपुरा में इसलिए रखा था, क्योंकि यह गाड़ी बम्बई के लिए है इसलिए जोधपुर-बीकानेर के उद्योगपतियों को वहां से बम्बई के लिए गाड़ी मिल सके, लेकिन वे भी फ्रंटियर से जाते हैं। आपने जयपुर-बम्बई एक गाड़ी दी है, सारा ट्रैफिक उस पर जाता है। आप चार्ट उठाकर देख लें, माधोपुर से कोई यात्री नहीं मिलेगा। इक्का-दुक्का सवारियां ही बैठती हैं। इसलिए कोटा से अगस्त क्रांति के हाल्ट की व्यवस्था करें। इससे आपकों यात्री भी मिलेंगे और लाभ भी होगा।

कोटा-जयपुर पैसेंजर गाड़ियां चलती हैं। जयपुर से सवाई माधोपुर तक हर स्टेशन पर रूकती हैं,

लेकिन केशवराय पाटन, लाखेरी, इन्द्रगढ़ स्टेशनों पर नहीं रूकती हैं। इन स्टेशनों पर भी इनका हाल्ट होना चाहिए। आपकी एक राजधानी से दूसरी राजधानी को रेल से मिलाने की योजना है। आप उसको प्राथमिकता भी देते हैं। मैं आशा करता था कि भोपाल को जयपुर से मिलाने के लिए कोई गाड़ी देंगे, लेकिन ऐसा नहीं हुआ। कृपा करके जयपुर-कोटा होते हुए भोपाल तक एक गाड़ी की व्यवस्था करायें।

पिछले सप्ताह मैं आपसे मिला था और निवेदन किया था। आपने कहा था कि देहरादून वाली गाड़ी नुकसान देती है। कोटा-बीना, कोटा बीकानेर गाड़ियां लोकल हैं। जयपुर भोपाल तक जब तक यह नहीं देते तब तक कोटा भोपाल एक्सप्रेस गाड़ी या बीना वाली को एक्सप्रेस कर दें। कोटा बीना गाड़ी को झांसी और कानपुर तक बढ़ा दें तो इससे आपको भी फायदा होगा। क्योंकि रात भर यह गाड़ी बीना स्टेशन पर खड़ी रहती है और सुबह 10 बजे उसका उपयोग होता है। ऐसी गाडियां जो स्टेशनों पर रूकी रहती हैं उनको एक जगह से दूसरी जगह चलाने का काम करें। जयपुर, रतलाम, खंडवा मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने की कृपा करें। ऐसे ही जोधपुर, जयपुर, उदयपुर, रिवाड़ी रिंगस, फुलेश को भी ब्राडगेज में बदला जाये।

हमारे यहां पुष्कर सरोवर भारत का प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है। अगर उसको आप रेल लाइन से जोड़ दें तो आप भी बाबू जगजीवन राम और ललित नारायण मिश्र की तरह एक अच्छे रेल मंत्री के रुप में जाने जायेंगे। मैं तो कम से कम आपका नाम लेता रहूंगा। आपने राजस्थान में मीटरगेज को ब्राडगेज में बदलने की योजना पर काम शुरू कर दिया है और जयपुर-फुलेरा लाइन चालू भी कर दी है, उसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

|अनुवाद|

श्री शिवाजी पटनायक (भुवनेश्वर) : आदरनीय सभापति महोदय, रेलमंत्री श्री जाफर शरीफ ने अपने प्रथम रेलवे बजट पर चर्चा का उत्तर देते हुए वर्ष 1991 में इस सभा में कहा था कि वे यात्रियों तथा यात्रियों के हितों के समर्थक है और यात्रियों का दृष्टिकोण उनके ध्यान में है। वे हमेशा ऐसा ही कहते रहे हैं। व्यवहार में; उन्होंने क्या दिया है? इस सब वर्षो में उन्होंने किराया और भाड़ा प्रभार में वृद्धि की है। यही कुछ उन्होंने दिया है। ऐसा गत वर्ष भी हुआ था। इस वर्ष भी यही चीज हुई है।

जहां ऊपरी दर्जे के यात्रियों के लिए किराये में 6 प्रतिशत वृद्धि की गई है, दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए, जोकि 600 किलोमीटर की दूरी तक यात्रा करते हैं 9 प्रतिशत वृद्धि की गई है। पहले 600 किलोमीटर तक 107 रुपये लगता था और अब यह किराया 117 रुपये लगता है। इसका यह अभिप्राय है कि समाज के गरीब वर्ग को किराये में की गई वृद्धि के कारण अधिक भुगतान करना पड़ेगा। उन्होंने समाज के गरीब वर्ग के लिए यही कुछ दिया है।

यात्रियों को दी जानी वाली सुविधाओं का क्या रहा है? इस वर्ष यात्रियों की दी जानी वाली सुविधाओं के लिए दी जानी वाली राशि को 63 करोड़ रुपये से कम कर के 60 करोड़ रुपये कर दिया गया है और यह आय का केवल 7 प्रतिशत बनता है। हम जानते हैं कि किस तरह से दूसरे दर्जे के रेलडिब्बों की देखभाल की जा रही है और दूसरे दर्जे के रेलडिब्बों की क्या दशा है जिनमें बहुत अधिक संख्या में यात्री यात्रा करते रहे। हमें छोटे स्टेशनों तथा सड़क के किनारे पर बने स्टेशनों की हालत का भी पता है। पहले भी ऐसा कहा जा चुका है कि

800 स्टेशनों पर पीने के पानी की सुविधा भी उपलब्ध नहीं है और 700 स्टेशनों पर शौचालय नहीं बने हुए हैं। प्लेटफार्म इतने नीचे बने हुए हैं कि वृद्ध व्यक्तियों, बच्चों और महिलाओं को गाड़ी में चढ़ने और उतरने में कठिनाई होती है ओर कभी कभी वे गिर भी जाते हैं। यात्रियों को यह सुविधा प्रदान की गई है। किन्तु रेल किराये में वृद्धि की गई है। इसके बारे में पहले से ही काफी कुछ कहा जा चुका है। मैं इसके बारे में और अधिक विस्तार से नहीं कहना चाहता।

स्थायी समिति की सिफारिशों की अनदेखी की गई है। स्थायी समिति की सिफारिशों में नई रेल लाइनों के निर्माण पर जोर दिया गया है। इसे उचित महत्व नहीं दिया गया है। स्थायी समिति की सिफारिशों के अनुसार कार्यवाही नहीं की गई है और ऐसी कार्यवाही किये जाने का कोई प्रावधान भी नहीं किया गया है।

मैं माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद करूंगा, मैं हमेशा रेल मंत्री से यह मांग और आग्रह करता रहा हूं कि खुर्दा रोड़ - बोलंगीर लाइन नाम की नई रेल लाइन के निर्माण की स्वीकृति प्रदान की जाये। इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है। केवल एक करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की गई है। गत अनुपूरक बजट पर चर्चा करते समय हम इस बात पर चर्चा कर रहे थे कि तब क्या प्रदान किया जा सकता था, और क्या इस संबंध में कुछ किया जा सकता था। मैं इस पर तर्क नहीं करना चाहता। इस प्रयोजन के लिए कुछ और अधिक राशि आबंटित की जा सकती थी।

यद्यपि मैं खुर्दा-बोलंगीर रेल लाइन को स्वीकृत किये जाने के लिए माननीय रेलमंत्री का धन्यवाद करता हूं जिसके लिए हमने उन्हें बार-बार आग्रह किया है, लेकिन इसके लिए आबंटन क्या किया गया है। केवल एक करोड़ रुपये ही आबंटित किये गये है। एक करोड़ रुपये से क्या किया जा सकता है।

अब सांबल्पुर-तलचेर रेल लाइन के लिये जो इतनी कम राशि आबंटित की गई है, इससे हम नहीं जानते कि यह लाइन कब पूरी हो सकेगी। माननीय मंत्री महोदय के भाषण में यह कहा गया है कि संभलपुर से मानेश्वर लाइन को पूरा किया जाएगा। संभलपुर से मानेश्वर रेल लाइन को 1990 के बजट में स्वीकृत किया गया था, जिस समय श्री जार्ज फर्नान्डीज जी रेल मंत्री थे। तलचेर से अंगुल रेल लाइन के लिए धनराशि भी आबंटित की गई थी। लेकिन संभल पुर-तलचेर रेल लाइन पर 100 किलोमीटर रेल लाइन बिछानी बाकी है। पहले से ही संभलपुर से मानेश्वर के बीच रेल लाइन बिछी हुई है। अतः रेल लाइन के निर्माण का कोई प्रश्न ही नहीं है और केवल कुछ मरम्मत किये जाने की आवश्यकता है। वेश वनी शपानी-दैतरी लाइन के मामले में भी ऐसा ही किया जाना है। यह एक महत्वपूर्ण रेल लाइन है। निसंदेह, दैतरी में एक इस्पात सयंत्र लगाया जाना था, क्या वह इस्पात सयंत्र वहां लग गया है अथवा नहीं। बांसपानी से पारादीप तक लोह अयस्क के यातायात के लिए यह अनिवार्य है।

हम नहीं जानते कि इसे कब पूरा किया जायेगा जबकि राज्य की आय का एक बहुत बड़ा भाग काफी हद तक इस लाइन पर निर्भर करता है। मैं अन्य बाते नहीं बताना चाहता क्योंकि उनके बारे में हम बार-बार बताते आये हैं, जैसेकि पुरी-खुर्दा लाइन का दोहरीकरण किया जाना और हरीदासपुर से पारादीप लाइन का निर्माण

किया जाना। हमने रेल मंत्रालय से बार-बार आग्रह किया है। लेकिन इन बातों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया और इन वर्षो में लगभग उतनी ही राशि यानि 100 करोड़ रुपये की राशि आबंटित की गई है। निसंदेह कुछ नई गाड़िया चलायी गई है। अगर आप उड़ीसा का रेलवे मानचित्र देखें तो पाएंगे कि व्यावहारिक दृष्टि से उड़ीसा के लिए ही कोई रेलवे लाइन नहीं है। केवल कलकत्ता को मद्रास और बम्बई को कलकत्ता से जोड़ा जाना था। इस संबंध में हम देख सकते है। कि किस प्रकार इस राज्य की उपेक्षा की गई है। अब उड़ीसा के लिए जो किया जाना चाहिए, वह भी नहीं किया जा रहा हालांकि यह आभास उत्पन्न किया जा रहा है कि उड़ीसा के लिए काफी कुछ किया जा रहा है। लेकिन यह तथ्य नहीं है।

हमने बार बार इन सभी कार्यो के लिए धनराशि देने के लिए कहा लेकिन गत वर्षो के दौरान बजटीय समर्थन 75 प्रतिशत से कम होकर 18 प्रतिशत रह गया है। यह कैसे कम हो गया? यह सुझाव बार बार दिया गया कि कोई बीमारी है, जिसका निदान करना होगा।

रेलवे ऋण पर लाभांश देता है। अगर ऋण अनुदान के रुप में लिया जाए तब रेलवे के पास निर्माण के लिए धनराशि रहेगी। अन्यथा, रेलवे लाइन विहीन क्षेत्रों में रेलवे का विकास नहीं किया जा सकता। यह कहा गया है कि खड़गपुर से भुवनेश्वर तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाएगा। लेकिन खड़गपुर से भुवनेश्वर तक इस लाइन की स्थिति पहले जैसी ही है। विजयवाड़ा से वाल्टेयर तक इस लाइन का विद्युतीकरण किया जाना था लेकिन इसके बाद इस पर कोई कार्य नहीं हुआ। यह भी वहां नहीं है। खड़गपुर-वाल्टेयर लाइन के विद्युतीकरण के लिए कोई आवंटन नहीं किया गया है, यह कहा गया है कि इस पर विचार किया जायेगा। मैं इस लाइन के लिए कोई आवंटन नहीं पा रहा।

इसी प्रकार, आद्रा से मिदनापुर तक की लाइन का विद्युतीकरण नहीं किया गया है। लेकिन इस लाइन पर दिल्ली से भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रैस चलाई जायेगी। इन मुद्दों पर तुरन्त ध्यान दिया जाए।

माल और यात्री यातायात में वास्तविक लक्ष्य में कमी आई है। इस बारे में कुछ नहीं कहा गया है। लेकिन उन्होंने एक अन्य सूत्र, अन्य बात शुरू की है अर्थात कम व्यापार के बदले अधिक भाड़े की दरें शुरू की है। मैं समझता हूं कि यह तो कम होती आय के सिद्धांत को अपनाना है अर्थात कम आवागमन के लिए अधिक दरें। अधिक दर पर यातायात आकर्षित करने के लिए कोई विशिष्ट बाजार रणनीति नहीं अपनाई गई है। ढुलाई से प्राप्त इस राजस्व का अन्य कार्यो के लिए उपयोग करने से यह समाप्त हो जायेगा। इसे सुधारने के लिए कोई उपाय नहीं किए गए हैं।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में रेलवे के प्रशासन, प्रबन्ध में कर्मचारियों की भागीदारी का उल्लेख किया है लेकिन यह किस रुप में होगी, यह स्पष्ट नहीं बताया गया है। इसे स्पष्ट किया जाए। सामान्य प्रक्रिया, औद्योगिक संबंध तथा श्रमिक संबंध, जो अन्य उद्योंगों में विद्यमान हैं, वे रेलवे में नहीं हैं। अन्य फैक्टिरियों में विभिन्न श्रमिक संगठन हैं, और इन सभी संगठनों को कामगारों की मांग रखने का अधिकार है। यहां केवल दो मान्यता प्राप्त परिसंघ है, उनके अलावा अन्य की कोई हैसियत नहीं है। हालांकि वे वैध संस्थाएं हैं, इस बात का कोई कारण नहीं है कि अन्य उद्योगों में मौजूद सामान्य, श्रमिक संबंध रेलवे पर लागू क्यों नहीं है। इस बात की

भी कोई वजह नहीं है कि ऐसा क्यों नहीं किया जाना चाहिए। उन्य उद्योंगों में एक श्रमिक संगठन को मान्यताप्राप्त संगठन माना जाता है और अन्य संगठनों को अपनी मांग रखने का अधिकार है। रेलवे में इस प्रथा का अनुसरण क्यों नहीं हो रहा? मैं इस प्रथा को अपनाने का सुझाव देता हूं।

इन शब्दों के साथ, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि मुझे यह अवसर दिया।

9.00 म.प.

*** श्री सुबास चन्द्र नायक (कालाहांडी)** : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री सी. के. जाफर शरीफ द्वारा सभा में प्रस्तुत रेल बजट 1994-95 का स्वागत करता हूं। मैं पूर्णतया इस बजट का समर्थन भी करता हूं। महोदय, रेल बजट में दिए गए संकेतों के अनुसार कुल प्रावधान का 66 प्रतिशत रेलवे द्वारा आंतरिक संसाधनों से जुटाया जाएगा। 18 प्रतिशत आबंटन केन्द्रीय बजटीय आवंटन से प्राप्त होगा और 16 प्रतिशत धनराशि को रेलवे बाजार से उधार लेकर जुटाएगा। इस प्रकार, यह बजट एक वास्तविक बजट है। देश मे रेल परिवहन की बढ़ती मांग की पूर्ति के लिए इससे बहुत मदद मिलेगी।

यह रेल बजट उड़ीसा के लोगों के लिए तो बहुत ही अच्छा है। राज्य में लम्बे समय से लम्बित पड़ी अनेक परियोजनाओं पर अब मंत्री महोदय ने विचार किया है। कल तक उड़ीसा को एक उपेक्षित राज्य समझा जाता था। अब रेल राज्य मंत्री श्री के.सी. लेंका के प्रयासों के फलस्वरुप रेल मानचित्र पर अनेक परियोजनाएं आ गई हैं। माननीय मंत्री श्री सी. के. जाफर शरीफ ने भी कुछ नई परियोजनाओं के लिए बजटीय आवंटन करके उड़ीसा राज्य के लिए कार्य किया है।

प्रस्तावित खुरडा रोड़- बोलनगीर परियोजना काफी समय से लम्बित थी। उड़ीसा के लोग, संसद सदस्य तथा राज्य सरकार गत 50 वर्षों से इस परियोजना के अनुमोदन की मांग कर रहे थे। आधे दशक से की जा रही इस मांग को अब पूरा कर दिया गया है। इस परियोजना के लिए धनराशि आबंटित कर दी गई है। लेकिन इसमें वृद्धि की जाए अन्यथा इस परियोजना के पूरा होने में अनेक वर्ष लगेंगे।

महोदय, मैं माननीय प्रधान मंत्री और दोनों रेल मंत्रियों का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने उड़ीसा राज्य को उचित महत्व दिया। सभंवतः स्वतंत्रता के बाद पहली बाद उड़ीसा को इतना महत्व दिया गया है। राजधानी एक्सप्रैस को नई दिल्ली और भुवनेश्वर के बीच सप्ताह में एक बार चलाने का प्रस्ताव है। मैंने भुवनेश्वर के लिए राजधानी एक्सप्रैस चलाने का सुझाव दिया था मैंने उड़ीसा की राजधानी भुवनेश्वर को नई दिल्ली से जोड़ने की मांग की थी। मंत्री महोदय ने यह मांग पूरी कर दी है। लेकिन इस गाड़ी को रोजाना चलाया जाए। कुल बजट में से 5 प्रतिशत रेलवे के लिए निर्धारित किया गया है। और रेलवे के लिए किए गए कुल बजटीय प्रावधान का 20 प्रतिशत उड़ीसा को दिया गया है। उड़ीसा में चल रही परियोजनाओं के लिए 1994-95 में धनराशि में वृद्धि की गई है। बजट के कारण मुद्रास्फीति और मूल्य वृद्धि नहीं होगी। मैं इतना अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूं।

---

* मूलतः उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुपान्तरण।

अब मैं मंत्री महोदय को मेरे राज्य के कालाहांडी जिले के बारे में बताना चाहूंगा। महोदय आप जानते ही हैं कि यह भारत में सर्वाधिक पिछड़े जिलों में है। कोई भी सरकार इस जिले के विकास पर ध्यान नहीं दे रही थी। माननीय प्रधान मंत्री ने मेरे जिले का दौरा 22.2.93 को किया था। वह मेरे जिले के लोगों की समस्याओं से पूर्णतः अवगत हैं। पूरी सभा कालाहांडी के लोगों की समस्या से अवगत है। प्रधान मंत्री और दोनों रेल मंत्रियों के निष्ठापूर्ण प्रयासों के कारण कालाहांडी विशेष रुप से रेलवे के क्षेत्र में प्रगति कर रहा है। प्रधान मंत्री ने 22.8.93 को लानजीगढ़ से जूनागढ़ नई रेलवे लाइन का शिलान्यास किया था। लेकिन उड़ीसा में भुवनेश्वर में सी०ए०ओ० है, उनकी अक्षमता के कारण, कालाहांडी को रेलवे क्षेत्र में न्याय नहीं मिल रहा है। कालाहांडी के लोग यह जानकर बहुत प्रसन्न थे कि जिले को रेलवे के क्षेत्र में उचित हिस्सा मिलेगा। लेकिन सी. ए. ओ. तथा कुछ अन्य निहित स्वार्थ इस प्रस्ताव को रोकना चाहते थे। मैं चाहता हूं कि इस मामले पर जांच की जाए और मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस वर्ष मार्च-अप्रैल से यह परियोजना कार्य शुरू कर दिया जाए। महोदय, 1993-94 में जूनागढ़-लानजीगढ़ रेलवे लाइन के लिए केवल एक करोड़ रुपये उपलब्ध कराए गए थे। अब इस परियोजना के लिए 2 करोड़ रुपये मंजूर किए गए हैं। इस लाइन की लम्बाई 54 किलोमीटर है और अभी तक इस परियोजना पर केवल 50 लाख रुपये व्यय किए गए हैं। महोदय, अगर मंत्री महोदय को कालाहांडी के लोगों से सहानुभूति है तो वह व्यक्तिगत रुप में जाएं और भवानीयात्रा रोड स्टेशन का शिलान्यास रखें। मैं कालाहांडी के लोगों की ओर से मंत्री महोदय से यह मांग करता हूं। कालाहांडी जिले में कुछ रेलवे स्टेशन जैसे केसिंगा-कन्डल रोड, नरला रोड और लानजीगढ़ रोड इत्यादि का विकास नहीं किया गया है। ये रेलवे स्टेशन कालाहांडी जिले की तरह अछूते रहे हैं मैंने अविकसित रेलवे स्टेशनों के बारे में रेल राज्य मंत्री श्री के. सी. लेंका को बताया है। मैंने उन्हें इन स्टेशनों के प्लेटफार्म को ऊंचा करने की आवश्यकता के बारे में भी बताया है।

इन स्टेशनों के विकास के लिए सहायता प्रदान करने हेतु भी वे सहमत हो गए हैं। पिछले वर्ष के अपने रेल बजट भाषण में भी मैंने इन मामलों को उठाया था। अपने जिले में कुछ रेलवे स्टेशनों के विस्तार की मैंने मांग की थी। महोदय, केसिंगा-कालाहांडी का मुख्य द्वार है। हम कोरापुट-केसिंगा होकर जाते हैं। केसिंगा में उपरि पुल के निर्माण की मांग मैं पहले से करता आया हूं। इस स्टेशन पर उपरि पुल के निर्माण का मामला मैं विभिन्न मंचों से रेल मंत्री महोदय की जानकारी में लाता रहा हूं। केसिंगा एक वाणिज्यिक नगर है। इसलिए, यहां उपरिपुल के निर्माण की आवश्यकता है। खेद की बात है कि आज तक इस उपरि पुल का निर्माण नहीं किया गया है। उड़ीसा के मुख्य मंत्री महोदय का यह कहना है कि रेलवे उपरि पुल बनाना केन्द्र सरकार की जिम्मेदारी है। इसलिए मेरी मांग है कि एक उपरि पुल केसिंगा में तथा दूसरा नरला रोड पर निर्मित किया जाये।

महोदय, केसिंगा में भारतीय खाद्य निगम का गोदाम नहीं है। कालाहांडी के लिए लाया गया अनाज भारतीय खाद्य निगम द्वारा केसिंगा स्टेशन पर उतारा जाता है। केसिंगा में भण्डारण की कोई भी सुविधा उपलब्ध न होने के कारण सारा अनाज का भण्डार धूप और वर्षा से किसी प्रकार के बचाव के बगैर खुला छोड़ दिया जाता है। इसके परिणामस्वरुप यह अनाज घटिया स्तर का हो जाता है और कई बार मानव उपभोग के योग्य नहीं रहता। अगर केसिंगा में प्लेटफार्म का विस्तार हो जाये, तो अनाज को छत के नीचे रखा जा सकता है। इसके

साथ-साथ मेरी यह मांग है कि कालाहांडी जिले के विभिन्न स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिएं।

महोदय, मैं अपने कर्त्तव्य पूर्ति में असफल रहूंगा, अगर मैं महाप्रबंधक, रेलवे द्वारा कालाहांडी के साथ किए जा रहे व्यवहार का उल्लेख नहीं करता। मैंने माननीय प्रधान मंत्री और रेल मंत्री महोदय, दोनों का ध्यान इस ओर आकृष्ट किया है कि किस प्रकार कालाहांडी में रेलवे स्टेशनों की उपेक्षा की जा रही है। यह खेद की बात है कि मुझे अपने पत्रों का कोई संतोषजनक उत्तर नहीं मिला है। मुख्य प्रशासनिक अधिकारी ने अपने पत्र में मुझे सूचित किया है "मै मामले की जांच करवा रहा हूँ।" मुख्य प्रशासनिक अधिकारी विस्तार से यह नहीं बता सके कि क्या कार्य आरम्भ किया जायेगा अथवा नहीं या अन्य कोई समस्या है। मुझे विश्वास है, जब तक वे इस पद पर हैं, उड़ीसा में कोई विकास कार्य नहीं हो सकता। मैं मांग करता हूं कि मुख्य प्रशासनिक अधिकारी के विरूद्ध आरोपों की सी.बी.आई. द्वारा जांच करवाई जाये। महोदय, रायगडा और टिटिलागढ़ के बीच रेलवे सम्पत्ति की बड़े पैमाने पर चोरी हो रही है। इन रेलवे स्टेशनों पर रेलवे सम्पत्ति की चोरी में हो रही वृद्धि के बारे में मैंने रेल मंत्री को लिखा था। मंत्री महोदय ने महाप्रबंधक को पत्र लिख और महाप्रबंधक ने उपप्रबंधक को पत्र लिखा। उन्होंने एक पुलिस उपनिरीक्षक को भेजा जो कि खुरदा रेलवे स्टेशन के वरिष्ठ स्टेशन मास्टर से मिला जिसकी मिलीभगत से एक रिपोर्ट तैयार करके महाप्रबंधक को भेज दी गई। रिपोर्ट में यह कहा गया कि इन रेलवे स्टेशनों पर कोई चोरी नहीं हो रही है। परन्तु महोदय, केसिंगा से रायगड़ा के बीच सभी रेलवे स्टेशनों पर लगातार चोरी हो रही है। एक सुनियोजित गिरोह करोड़ों की सम्पत्ति की चोरी कर रहा है। मैं यह बात साबित कर सकता हूँ। मैं यह बात रेल मंत्रियों की जानकारी में लाता हूँ।

महोदय, मैं दादरा नगर हवेली गया था। तीन माननीय सदस्यों ने यह मांग की है कि पश्चिम एक्सप्रैस को, भापी रेलवे स्टेशन पर रूकना चाहिए। माननीय मंत्री श्री एस.बी. चव्हाण भी मेरे साथ गये थे, जहां यह मांग की गई थी,

[हिन्दी]

कृपया आप मेरी बात ध्यान से सुने। यदि कोई गलती होगी तो मैं संशोधन भी कर लूंगा बात यह है कि एक संसद सदस्य तथा उनकी धर्म पत्नी को रेलवे विभाग की ओर से प्रमाण-पत्र मिलता है। एक व्यवस्था यह है कि जब लोक सभा सत्र चल रहा होता है तो सासंद तथा उसकी धर्मपत्नी को रेल से आने-जाने की सुविधा रेल विभाग के द्वारा मिलती है पत्नी को अर्धांगिनी का स्वरुप समाज में माना गया है तथा नारी के बिना कोई समाज पूर्ण नहीं है इस प्रकार यदि एक सांसद को साल में 365 दिन की सुविधाएं उपलब्ध होती हैं, तो उसकी पत्नी को भी यह सुविधा स्थायो रुप से देने की कृपा करें ऐसी व्यवस्था करने की आपसे से मांग करता हूं।

[अनुवाद]

महोदय, कोरोमंडल एक्सप्रैस का विजयनगरम में ठहराव होना चाहिए। कालाहांडी तथा कोरापुट के वे लोग जो कोरोमंडल एक्सप्रैस से यात्रा करते हैं इस गाड़ी का विजयनगरम में ठहराव होने से उनको बहुत लाभ होगा। सम्बलपुर एक्सप्रैस के साथ टिटिलागढ़ के लिए एक विशेष डिब्बा लगाया जाता है। मेरी मांग है कि

सम्बलपुर एक्सप्रैस को रायगढ़ तक किया जाये। केसिंगा के श्री राजेन्द्र पात्रा ने रेलवे के विकास सम्बंधी शसूत्री मांग-पत्र दिया है। मैंने यह मांग-पत्र माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री के.सी. लेंका को दिया था। मुझे आशा है कि वे इन मांगों पर विचार करेंगे। इसी प्रकार, एक पत्रकार श्री जतिन दास ने रेलवे के विकास के सम्बन्ध में एक 12 सूत्री मांग-पत्र भेजा था। मुझे आशा है कि उन मांगों को भी पूरा किया जायेगा।

महोदय, इसके अतिरिक्त, केसिंगा टिटिलागढ़ रेलवे लाइन बहुत पुरानी और पिछडी हुई है। यह लाइन ब्रिटिश शासनकाल के दौरान बिछाई गई थी। इसके स्थान पर नई लाइन बिछाई जानी चाहिए और केसिंग तथा टिटिलागढ़ के बीच दोहरी लाइन होनी चाहिए केसिंगा रेलवे स्टेशन पर एक जनरेटर सेट उपलब्ध करवाया जाना चाहिए। केसिंगा रेलवे स्टेशन पर एक रिटायरिंग रुम भी बनाया जाना चाहिए। केसिंगा रेलवे स्टेशन तथा गाल गोदाम और सड़क नं0 2 के बीच सड़क का विकास किया जाना चाहिए। केसिंगा रेलवे स्टेशन पर बुकिंग करने वाले कर्मचारियों की काफी कमी है। वहां तीन बुकिंग कर्मचारियों की काफी कमी है। वहां तीन बुकिंग कर्मचारी तुरंत तैनात किए जाने चाहिएं। कार्यालय के आवश्यक प्रपत्रों को सम्भालने के लिए एक स्टील की अल्मारी स्टेशन पर उपलब्ध करवाई जानी चाहिए।

केसिंगा से भुवनेश्वर का प्रथम दर्जे का कोटा चार शयिकाओं से कम करके दो कर दया गया है। प्रथम दर्जे के यात्रियों की बढ़ती मांग को देखते हुए इसे पुनः चार किया जाये। बोकारो-मद्रास एक्सप्रैस में रांची के यात्रियों के लिए प्रथम दर्जे में दो शयिकाओं के आरक्षण का प्रावधान किया जाना चाहिए। हावड़ा-बम्बई एक्सप्रैस में प्रथम दर्जे तथा वातानुकूलित 2 टियर में दो शयिकायें बम्बई के लिए उपलब्ध करवाई जानी चाहिएं। समता एक्सप्रैस को प्रतिदिन चलाया जाये। केसिंगा में एक जी.आर.पी. की चौकी स्थापित की जाये।

अन्ततः महोदय, मैं यह कहना चाहूंगा कि प्रधानमंत्री महोदय ने कालाहांडी जिले में रेलवे के विकास के लिए धनराशि स्वीकृत की है। परन्तु, यह दुर्भायपूर्ण बात है कि इस प्रयोजन हेतु आबंटित राशि को खर्च नहीं किया गया है। इस मामले की जांच की जानी चाहिए तथा वर्ष 1994-95 के रेलवे बजट में उपलब्ध करवायी गई राशि का उचित उपयोग किया जाना चाहिए ताकि रेलवे के क्षेत्र में कालाहांडी जिले का विकास हो सके। महोदय, संसद में अपनी भावनायें व्यक्त करने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

|हिन्दी|

श्री सूरज मंडल (गोड्डा) : सभापति महोदय, मैं भाषण में ज्यादा न उलझकर काम की बातें कहना चाहता हूं। लोगों के आने-जाने के लिए रेलवे एक ऐसा उपयोगी साधन है जो कश्मीर से कन्याकुमारी और कलकत्ता से बम्बई, दिल्ली सब जगह सबसे कम पैसे में और कम दूरी लोग तय करते हैं और भारत के निवासियों का, उनके प्रतिनिधियों का सबसे ज्यादा दबाव रेलवे के ऊपर ही है। जनता का दबाव जब एमपी पर होता है, तो रेलवे के ऊपर में एमपी का दबाव होना वाजिब है और रेलवे को मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं जिससे बहुत सारी चीजें जो भाड़ा बढ़ाने का काम होता है वह नहीं करना पड़ सकता है। कम से कम पैसेंजर ट्रेन में चलने वाले लोगों के ऊपर भाड़ा नहीं बढ़ाना चाहिए मैं उसके खिलाफ हूं और अभी जो पैसेंजर ट्रेन में भाड़ा बढ़ा है और एक्सप्रैस

में, एसी फर्स्ट क्लास में 6 परसेंट, अगर आप देखिएगा तो सैकिंड क्लास मं 13 परसंट भाड़ा बढ़ा है। सौ किलोमीटर से ज्यादा जब 101 होगा तो 27 रुपये के बाद उसको पांच रुपया और बढ़ जायेगा। अगर आप ऐसे जोड़ कर देखें तो 13 परसंट सैकिंड क्लास में फेयर बढ़ता है और एसी फर्स्ट क्लास में 6 परसंट बढ़ा है।

महोदय, हमारा यह सुझाव है कि सैकिंड क्लास कुछ कम कर दिया जाए और एसी फर्स्ट क्लास में 2 परसंट, 3 परसंट आप और बढ़ा दीजिए, क्योंकि जिनके पास पैसे हैं उनको पैसे देने में कोई दिक्कत नहीं होती, उनको तो सुविधा चाहिए। मैं एक बात और बताना चाहता हूं कि एक स्टैंडिंग रिजर्वेशन सिस्टम भी लागू करना चाहिए। और 45 दिन का रिजर्वेशन एक सिटी से दूसरी सिटी, जहां टूरिस्ट प्लेस है दिल्ली से कलकत्ता, दिल्ली से बंगलौर और मद्रास, इसी तरह 45 दिन तक एक करोड़ आप रिजर्वेशन कंप्यूटराइज सिस्टम से कर दें तो जब कोई आदमी रिजर्वेशन के लिए भेजता है तो गाड़ी भेजता है, आदमी भेजता है उनका पैसा खर्च होता है अगर आप इस तरह का सिस्टम बनाएं कि एक रिजर्वेशन फार्म के लिए सौ रुपये रखें तो 10 लाख आदमी मिनिमम जो इस तरह का रिजर्वेशन कराने वाले हैं, रेलवे के सर्वे के अनुसार है तो सौ रुपये अगर आप 10 लाख लोगों से लेंगे तो रेलवे को कितना पैसा आएगा इसको आप जोड़ सकते हैं। दूसरा मेरा कहना यह है कि रेलवे में जो फिजूलखर्ची की बात है। वह फिजूल खर्ची क्या है, आप देखिये। रिजर्वेशन फार्म रिजर्वेशन काउंटर के सामने पड़ा रहता है जो जाए वह लेकर चला आए। किसी एक ने एक उठाया और पांच को बहार फेंक दिया इस तरह से पूरे हिन्दुस्तान में कितना रिजर्वेशन फार्म बिकता है इसका कास्ट लगता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि रिजर्वेशन फार्म के लिए कुछ पैसे रखें तो इससे कागज का दुरुपयोग भी बच जायेगा और पैसा भी आपको मिलेगा। एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में ऑफिसरों की संख्या बहुत हो गयी है। देहात में एक कहावत है, ''जितनी भेड़ नहीं है उससे ज्यादा चराने वाले हैं।''

आज रेलवे में सुपरवाइजरी स्टाफ ज्यादा हो गया है। एक वर्कर के पीछे 4 सुपरवाइजर हैं और वे चारों सुपरवाइजर अलग-अलग ढंग से उस वर्कर से काम करवाना चाहते हैं, जिसकी वजह से कोई काम ठीक से नहीं हो पाता है। कर्मचारियों की भर्ती तो कंपंग्रेंट्री ग्राउंड को छोड़कर बाकी 3 वर्षों से बंद है, लेकिन अफसरों की भर्ती जारी है। इसी तरह से किराया बढ़ता जा रहा है, यात्रियों की भीड़ बढ़ती जा रही है, लेकिन सरकार को प्राप्ति कम होती जा रही है। रेलवे रिकार्ड में पैसिंजर्स की संख्या कम होती जा रही है।

एक माननीय सदस्य : लोग टिकट नहीं लेते।

श्री सूरज मंडल : टिकट क्यों नहीं लेते, इसके बारे में भी सरकार को सोचना चाहिए और इसके लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिएं। आशा है मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान देंगे।

बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि इस बजट में बिहार को कुछ नहीं दिया गया है। शायद वे झारखंड क्षेत्र को नक्शे में नहीं मानते हैं। मेरे क्षेत्र में जो दुमका-मंदारी के लिए जो 65 किलोमीटर नई रेलवे लाइन दी गई है, हालांकि अभी पैसा नहीं दिया गया है, उसके लिए में मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : बंद कितने प्रोजेक्ट किए हैं, यह मैं बताऊंगा।

श्री सूरज मंडल : सभापति महोदय, एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि बिहार में यदि कोई रेल मंत्री बनता है तो वह रेल मंत्री बनते ही देश का रेल मंत्री हो जाता है। जार्ज फर्नांडिज रेल मंत्री बने तो उन्होंने अपना सारा समय कोंकण रेलवे के लिए लगा दिया। एमपी चुनकर आए मुजफ्फरपुर से और कोंकण रेलवे के लिए जान लगाते हैं, बिहार को 1 किलोमीटर लाइन भी नहीं देते। जो लाइन अंग्रेजों ने लगाई थी वही है। अंग्रेजों ने भी कोई जनता की सुविधा के लिए बिहार को रेलवे नहीं दी थी बल्कि वहां से मिनरल्स को ढोने के लिए दी थी। कलकता से लेकर मुगलसराय ग्रेंड कार्य और हावड़ा पटना लाइन, यह बिहार के लोगों के लिए नहीं, बल्कि कलकत्ता के लोगों के लिए दी गई थी। अभी इस लाइन को डबल किया गया है, लेकिन कजरा-कयूर का हिस्सा छोड़ दिया गया है यहां पर जंगल पड़ता है। एक छोटी लाइन तीन पहाड़ी से लेकर राजमहल तक अंग्रेजों ने इसलिए बनाई थी, क्योंकि यहां के संथाल लोग जो आजादी के लिए लड़ते थे, उनको रोड से ले जाना मुश्किल होता था। आज हम लोग यदि कोई सुझाव किसी क्षेत्र के बारे में देते हैं, तो आपके आफिसर लोग इस तरह से जवाब दे देते हैं, जैसे सारा अनुभव उनको ही है। **[व्यवधान]**

अभी तो मैं सैद्धांतिक बात कह रहा हूं, अपने इलाके के बारे में अब कहूंगा।

रेलवे ने बंगाल और बिहार का शोषण किया है। पश्चिम बंगाल में दो जोनल आफिस हैं और दस किलोमीटर के अंदर दो जी एम बैठते हैं। बंगाल की आबादी छह करोड़ और बिहार की नौ करोड़ है। बंगाल में छह डी आर एम और दो जनरल मैनेजर ओर बिहार में तीन डी आर एम हैं। रेलवे को संथाल परगना, छोटा नागपुर और झारखंड के इलाके से सोलह परसेंट कोयलें की ढुलाई मिलती है जो विभिन्न थर्मल पावर स्टेशन्स को जाता है। हमारे यहां से 23 गाड़िया कोयला लेकर जाती हैं। आज रेलवे स्टेशन की हालत क्या है? बड़ौदा और रांची का रेलवे स्टेशन देखिए। मधुपुर से मैं जीतकर आया हूं। वहां पर लोको शेड था लेकिन डीजल शेड को हटा दिया गया था। बंगाल में 21 इलैक्ट्रिक और डीजल शेड हैं और बिहार में ऐसे ही छह शेड हैं। मालदा में डी आर एम बैठता है। क्योंकि श्री ए बी ए गनी खां चौधरी रेलवे मिनिस्टर थे इस देश में हर चीज पोलिटिकली डिसाईड होती है। अंग्रेजों के जमाने में रेलवे की 41-42 कंपनियां बनी थीं। उसको 42 भागों में बांटकर रेल सुव्यवस्थित रुप से चला करती थी। जब भारत सरकार की इंडियन रेलवे हो गई तो 42 को समेटकर नौ जोन में बांट दिया गया। दो-दो जोन कलकत्ता, बंबई और दिल्ली में हैं इसलिए मैं मांग करता हूं कि रेलवे के जोन्स बढ़ाए जाएं। रांची में ईस्टर्न रेलवे और साऊथ ईस्टर्न रेलवे को हटाकर कहां से आमदनी होती है। रांची में जोनल आफिस है, तो उसका हैड क्वार्टर वहां बनाया जाए तभी वहां का विकास होगा। आप हल्ला-गुल्ला पर ध्यान देते हैं लेकिन हम ऐसा नहीं करते हैं, फिर भी हमें मिलना चाहिए। राजधानी एक्सप्रैस को पटना होकर चलाया जाए, लेकिन ऐसे दिन मत चलाएं कि इधर से शनिवार को आए और इधर इतवार को जाए।

मैंने मंत्री जी को चिट्ठी लिखी थी उनका जवाब आया कि धनबाद के कोल फील्ड वाले विरोध करते हैं। यह गाड़ी पांच दिन इस रूट पर चलती है। आसनसोल डिवीजन वाले ही विरोध करते हैं। हावड़ा में और गार्डन रिच में जो जी.एम. बैठते हैं वे विरोध करते हैं। अगर कोई गाड़ी हम पटना से होकर बंगाल न जाने दें तब क्या होगा। इसलिए हमारा अनुरोध है कि हमे इंसाफ मिले। रविवार को यहां से राजधानी चलती है और उसके

पीछे-पीछे डीलक्स चलती है तो यात्री कहां से मिलेंगे। हमने विकल्प के तौर पर सुझाव दिया था कि एक तरफ से राजधानी चलनी चाहिए और दूसरी तरफ से डीलक्स चलनी चाहिए डीलक्स वा चेयर कार खत्म कर दिया है और ए.सी. प्रथम श्रेणी काट दिया गया है। बम्बई के लिए आप दो राजधानी चलायेंगे क्योंकि वहां पैसे वाले लोग मांग करते हैं। हम मांग करते हैं कि उसमें प्रथम श्रेणी का ए.सी. लगना चाहिए और थ्री टियर डीलक्स में देना चाहिए। लुधियाना वाली गाड़ी धनबाद में साढ़े चार बजे पहुंचती है और रात को खुलती है 10 बजे तो इस तरह वह 18 घंटे वहां रुकती है। अगर उसको आगे तक बढ़ा दिया जाये तो अधिक उपयुक्त रहेगा।

मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं कि आपने पटना और पूरी एक्सप्रेस चलाई, लेकिन यह सप्ताह में एक दिन चलती है, इसको दो या तीन दिन कर दें। रांची को कैपिटल मानकर दिल्ली और रांची के बीच में एक झारखंड नाम से सुपर फास्ट गाड़ी चलायें। मैं उम्मीद करता हूं कि मंत्रीजी के जवाब में इसका उल्लेख आयेगा। भुवनेश्वर जो राजधानी जाती है उसको रांची ले जाये इससे देश का सम्मान बढ़ेगा। क्योंकि वहां से देश को बहुत धन मिलता है। हम लोगों के कोयले से ही देश और आपकी रेल चल रही है।

रेलवे को कोई ऐसी योजना बनानी चाहिए जिससे खर्चे में कटौती हो। हमारे यहां जब जी.एम. या कोई अन्य बड़ा अधिकारी निरीक्षण के लिए आता है तो रात-दिन स्टेशन पर लाइट जलाकर काम शुरू किया जाता है। ठेकेदार अगर अधूरा काम भी कर दे तो उसको पेमेंट पूरा हो जाता है। इसलिए मैं समझता हूं कि इनका वहां जाना जरूरी नहीं है। जोशीजी अभी स्क्रेप के बारे में बोल रहे थे। मै। जानता हूं कि पहले स्क्रेप में बहुत गड़बड़ी हाती थी, अरबो रुपये के स्क्रैप का कोई हिसाब नहीं मिलता था। लेकिन अब इस पर योजना आयोग ने चोट की है तो कुछ बात बनती नजर आ रही है।

और हम लोगों ने सजेशन दिया था। सिस्टम स्क्रेप भी एक्शन में चेंज किया है। पहले लोगों की मनोपली रहती थी क्योंकि एक करोड़ की सम्पत्ति 10 लाख में ले लेते थे और अब रेलवे ने फ्री किया है। तो इससे काफी पैसा आ रहा है। मैं चाहता हूं कि ठेकेदारों की मनोपली पूरी तरह से खत्म हो जाये तो और रेलवे को फायदा हो सकता है

सभापति महोदय, मैंने पिछले साल भी रेल बजट के दौरान (R.P.F.) के बारे में जिक्र किया था कि उसका पूरा नाम राशन पानी फ्री है तो इसलिये इनके ऊपर पूरा कंट्रोल होना चाहिए। साथ ही बिहार के पिछड़े क्षेत्रों में जो असंतोष है, उसको दूर करने के लिए नई रेल लाइन बिछाइये और नयी रेलगाड़ियों चलायें। मैं एक बार पुनः रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने इस ओर विशेष ध्यान दिया है।

कुमारी उमा भारती (खजुराहो) : सभापति महोदय, में यहां पर उपस्थित सभी सासंदो को आश्वासन देना चाहती हूं कि अस्वस्थ होने के कारण केवल 5-7 मिनट ही बोलूंगी। मैं रेल मंत्री जी से बहुत ही छोटी सी बातें कहने के लिए उपस्थित हुई हूं।

जब यहां पर 1990 का रेल बजट पेश किया गया था और उसके बाद लगातार चार वर्षों से रेल बजट पेश होता आया है तो बुन्देलखंड क्षेत्र की करोड़ जनता इस बात की प्रतीक्षा करती आयी है कि सिंगरौली रेल

लाइन का काम शुरू करने की घोषणा की जायेगी लेकिन नहीं हुआ है। बुन्देलखंड इलाका अत्यंत ही अविकसित और पिछड़ा हुआ है उस क्षेत्र का विकास न होना रेल लाइन के अभाव का कारण है। इस क्षेत्र के लिये ललितपुर-झांसी को छूती हुई रेलवे लाइन निकलती है जिस पर महाकौशल एक्सप्रैस ही चलती है जो बुंदेलखंड के कुछ ही क्षेत्र को छूते हैं परन्तु अधिकांश जिलों में रेलवे लाइन का अभाव है। यहां पर प्राकृतिक सम्पदा का ज्यादा उपयोग नहीं हो पाता है जिसमें छतरपुर, टीकमगढ़, ललितपुर और पन्ना तथा सतना और दमोह जिला है। इस क्षेत्र की आबादी करोड़ों में है और किसी तरह से भी ऊपर नहीं उठ पा रही है क्योंकि रेलवे लाइन का सर्वथा अभाव है। वहां पर यदि किसी को उद्योग लगाने के लिये आमंत्रित भी किया जाये तो इसलिये नहीं आता क्योंकि रेलवे लाइन नहीं है। इसलिये मेरा आग्रह है कि इन बातों को देखते हुए वहां पर रेलवे लाइन का कार्य आरम्भ किया जाये। यह देखा गया है कि जहां पर उद्योग नहीं हैं, वहां पर कोई रेल लाइन भी नहीं बनायी जाती है और जहां पर रेल लाइन नहीं है, वहां पर कोई भी आदमी उद्योग लगाना पसंद नहीं करता है। स्थिति यह हो गयी है कि कोई भी काम नहीं हो पाता है।

सभापति महोदय, हमारे उस क्षेत्र में ग्रेनाइट पत्थर, जो कीमती पत्थर है, की ओर सरकार का ध्यान नहीं जाता है। टीकमगढ़, छतरपुर, ललितपुर जिलों की हजारों एकड़ भूमि में ग्रेनाइट पत्थर भरा पड़ा है। पन्ना में तो हीरे की खानें भी हैं जो विश्व प्रसिद्ध हैं। जब इस बारे में रेल मंत्री से बात की तो कहा गया कि क्या हीरों के लिए रेल लाइन बनेगी? तो मेरा निवेदन यह है कि वहां पर हीरे निकलते हैं लेकिन उनकी कटिंग के लिये दूसरी जगह जाना पड़ता है और कोई आवागमन का साधन न होने के कारण यह कार्य अधूरा सा रहता है। इसलिये ग्रेनाइट पत्थर और हीरा उद्योग को पनपने के लिए रेल लाइन की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, सिंगरौली से कोयला निकलता है जिसे राजस्थान और दूसरे मार्ग का लम्बा चक्कर काट कर ले जाना पड़ता है इससे रेल विभाग को काफी हानि हो रही है। इसलिये रिक्वेस्ट करूंगी कि जिस प्रकार जनता पार्टी के शासनकाल में ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का सर्वेक्षण हुआ लेकिन जनता सरकार की अकाल मृत्यु के कारण मामला बीच में ही लटक गया, ऐसा ही मामला न बने और इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कराया जाये क्योंकि उसके बाद इस मुद्दे को किसी ने नहीं उठाया लगातार कांग्रेस की सरकार बनती रही। जब दोबारा यहां पर सरकार बनी तो मैं स्वंय सांसद बनकर आयी। मैंने सारे पुराने मामले यहां उठाने शुरू किए और मुझे हर रेल मंत्री ने आश्वासन दिया कि आगामी बजट में हम ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का सर्वे करा लेंगे। सर्वे सुरसा के मुंह की तरह खुलता जा रहा है कि उसका अंत कब होगा यह समझ में नहीं आता। अब की बार पहली बार मुझे लगता है कि कुछ अच्छा घटित होने की संभावना थी क्योंकि इस बजट के पहले रेल मंत्री ने मुझे लिखित आश्वासन दिया था कि वह नये बजट में रेल लाइन के लिए पोजिटिव सर्वे कराएंगे। सौभाग्य से स्वयं रेल मंत्री महोदय यहां उपस्थित हो रहे हैं। उन्होंने ही मुझे लिखित रुप में उत्तर दिया था कि ललिपुर-सिंगरौली रेल लाइन का पोजिटिव सर्वे होगा। सिर्फ सर्वे कराने के लिए ही नहीं होगा बल्कि रेल लाइन आए इसके लिए सर्वे होगा। लेकिन जब रेल बजट आया तो फिर हमें निराशा हाथ लगी क्योंकि उसमें ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन की चर्चा ही नहीं की गई जबकि मध्य प्रदेश में भाजपा की सरकार थी उस समय विधान सभा में इन रेल

लाइनों के लिए प्रस्ताव पास हुआ था और फिर वहां के मुख्य मंत्री सुंदर लाल पटवा कुछ सांसदों को लेकर यहां राष्ट्रपति को मिले थे और एक ज्ञापन दिया था। उसमें दो रेल लाइनों के बारे में जिक्र था। एक दिल्ली-राजहरा रेल लाइन, जो बस्तर के विकास के लिए जरूरी थी और दूसरी ललिपुर-सिंगरौली रेल लाइन। लेकिन उसके बारे में लिखित रुप में उत्तर मिलने के बाद भी माननीय मंत्री महोदय ने उन रेल लाइनों की चर्चा यहां नहीं की। इसके बाद व्यक्तिगत रुप से मैं, राजेन्द्र अग्निहोत्री जी, श्री रामकृष्ण कुसमरिया जी, श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में रेल मंत्री महोदय से मिलने गए और शायद मेरे लिए एक सुखद आश्चर्य था कि मंत्री महोदय ने बहुत सकारात्मक ढंग से हमारी बात सुनी और अधिकारियों को भी वहां बुलाया। उन्होंने मुझे आश्वस्त किया पर मैं एक बार सदन में भी उनसे आश्वासन चाहती हूं जो उन्होंने मुझे कार्यालय में अटल जी की उपस्थिति में दिया था और वह आश्वासन यह है कि दिसंबर तक सर्वे पूरा होगा और अगर वह लाइन इकनोमिकली फेयर पायी जाती है तो अगले वर्ष पोजिटिव रुप से उसकी एनाउंसमेंट होगी।

माननीय सभापति महोदय, इकनोमिकली फेयर रेल लाइन किस दृष्टि से मानी जाए यह एक बहस का विषय है और मैंने यह तय किया कि इस बारे में माननीय मंत्री मंत्री महोदय और सदन का दोबारा समय जाया न करूं क्योंकि इस क्षेत्र में अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों की संख्या सर्वाधिक है और सबसे बुरी स्थिति उस क्षेत्र की यह है कि बुंदेलखंड के कम से कम दस लाख मजदूर यहां पर दिल्ली में पड़े हुए हैं। कभी मजदूरी मिलती है और कभी नहीं मिलती है। बरसात के समय उनकी हालत खराब हो जाती है क्योंकि उस क्षेत्र में मजदूरी नहीं है, वह भूमिहीन मजदूर हैं, सामन्ती शोषण से बुरी तरह से ग्रस्त हैं। हर तरह के जुल्म उनको झेलने पड़ते हैं। इसलिए दो रास्ते उनके पास बचते हैं या तो दिल्ली में मजदूरी करने के लिए आएं या फिर छोटी छोटी डकैतियां डालने के लिए मजबूर हो जाएं। वहां छोटे-छोटे डकैतों के गिरोह भी बहुत घूमते हैं और वहां परिस्थितियां इस तरह की हैं कि ऐसा काम करने के लिए वे मजबूर हो जाते हैं।

माननीय सभापति महोदय, यह सदन और आप विश्वास नहीं करेंगे कि हमारे क्षेत्र में सैकड़ों गांव ऐसे हैं जो उजड़ गए हैं, सिर्फ खंडहर हैं और वहां कोई देखने जाए तो कठोर हृदय व्यक्ति भी रोएगा क्योंकि जब उन गांवो में जाकर हम घूमते हैं और पूछते हैं कि क्या कारण है तो बताते हैं कि इनके पास जमीन नहीं थी, रोजगार की व्यवस्था नहीं हो पायी और अंत में वे गांव छोड़ने के लिए मजबूर हो गए। सबका उत्तर यह है कि रेल लाइन आ जाए तो वहां मजदूरी के बहुत साधन निकल आयेंगे क्योकि प्राकृतिक संपदाओं की कमी नहीं है जिसके आधार पर छोटे बड़े हजारों उद्योग वहां पर लग सकेंगे। इसलिए वहां के गरीब लोगों के लाभ के लिए, जिससे ललितपुर, सिंगरौली, छतरपुर, पन्ना, दमोह और सतना की जनता लाभान्वित होने वाली है, वह इकनोमिकली फेयर हो या न हो लेकिन उस क्षेत्र के लिए यह बहुत चमत्कारिक होगी और मैं तो कहती हूं कि दलगत दृष्टिकोण से ऊपर उठकर इसमें सबका सहयोग मिले ओर गरीब लोगों को लाभ मिले और न्याय मिले इस भावना को ध्यान में रखना चाहिए। मुझे विश्वास है कि जिस तरह से मंत्री जी ने सकारात्मक रुप से बहुत संतोषजनक और बहुत अच्छा उत्तर हमें कार्यालय में दिया था उसी तरह का जवाब हमें सदन में भी मिलेगा। दिसंबर में निश्चित रुप से वह कंप्लीट होगी और रेल लाइन गरीब जनता के हित में इकनोमिकली फेयर पायी

जायेगी और मुझे विश्वास है कि अगले वर्ष वह चमत्कारी निर्णय मंत्री जी यहां सुनाएंगे यह आश्वासन मैं मंत्री जी से चाहती हूं। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

श्रीमती सरोज दुबे (इलाहाबाद) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ी हुई हूं क्योंकि आम आदमी के हित के नाम पर रेल मंत्री जी ने एक ऐसा बजट पेश कर दिया है जिसने आम आदमी के अरमानों को बुरी तरह से रौंद डाला है। पिछले दिनों बजट पूर्व डीजल, पेट्रोल, गैस, गेहूं और चीनी के दाम बढ़ने के सदमे से आम आदमी उबर नहीं पाया था कि माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ जी ने बड़े शरीफाना ढंग से माल भाड़े और यात्री किराए में वृद्धि कर के आम आदमी के ऊपर एक और कठोर प्रहार कर दिया है और आम जनता को महंगाई का संकेत देकर आम जनता को निराशा के गर्त में धकेल दिया है।

महोदय, एक कहावत है- मुंह में राम और बगल में छुरी। मंत्री महोदय ने इस कहावत को पूरी तरह से लागू कर दिया है। आम जनता को राहत और सुविधा देने की बात करते रहे और आम जनता की जेब में हाथ डालकर बढ़ी चतुराई से उसकी जेब में से एक हजार करोड़ रुपये निकालने में सफल रहे और इस प्रकार आम जनता पर बोझ डाल दिया। क्या रेल मंत्री यह नहीं समझते थे मालभाड़ा बढ़ाने से मुद्रास्फीति बढ़ेगी?

जहां तक रेल यात्रियों का सवाल है, आम जनता के लिए रेल यात्रा करना बहुत ही दुष्कर कार्य हो गया है लगातार बढ़ते हुए रेल किराए से अब तो यह नौबत आ गई है कि होली, दीवाली और ईद, बकराईद पर भी नैकरी पेशा लोग अपने परिवार के लोगों से मिलने पहुंच पाएंगे या नहीं, यह भी एक सोचने की बात है। 100 कि.मी. से ज्यादा चलेंगे तो 1 रुपये से 20 रुपये तक ज्यादा देने पड़ेंगे। इसी प्रकार उपनगरीय मासिक टिकटों पर भी एक रुपये से 40 रुपये तक बढ़ाकर दैनिक यात्रा करने वालों के ऊपर अधिक भार डालने का काम किया है। क्या मंत्री महोदय नहीं जानते हैं कि अधिकतर गरीब और बंधी आय वाले लोग दैनिक यात्री होते हैं। आज आम आदमी बढ़ती हुई महंगाई से संघर्ष कर के बड़ी मुश्किल से अपने परिवार का पोषण कर पा रहा है और रेल मंत्री ने इस तरह गरीबी में पिसते हुए आदमी को रेल किराया बढ़ाकर और बोझ डालने का काम किया है तथा एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश तथा अन्य क्षेत्रों को जाने वाले गरीब और बेरोजगार नौजवानों के रोजगाार की तलाश में बढ़ते हुए कदमों को रोक दिया है। रेल यात्री और उपभोक्ता इस कठिनाई को बहुत मुश्किल से सहन कर पाएगा और बढ़ते किरांए ने उसके लिए एक बहुत ही निराशाजनक स्थिति उत्पन्न कर दी है।

ए.सी. स्लीपर तथा ए.सी. चेयरकार के दाम आपने 6 प्रतिशत बढ़ा दिए हैं। इसे किसी सीमा तक उचित माना जा सकता है, लेकिन ए.सी. थ्री टीयर की दर ए.सी. चेयरकार की दर से 25 प्रतिशत आपने ऊंची रखी है, आपका यह प्रस्ताव कोई बहुत तर्कसंगत नहीं है। राजधानी एक्सप्रैस, अगस्त क्रांति एक्सप्रैस या शताब्दी एक्सप्रैस के किराए आपने पहले ही बहुत ज्यादा रखे हुए हैं जिनमें आम आदमी चलने की कभी सोच भी नहीं सकता है सिर्फ ललचाई नजरों से ही देख सकता है। क्या आपको यह नहीं चाहिए था कि इनके किराए भी इस ढंग से रखे जाते जिससे इस देश का आम आदमी भी इन गाड़ियों में बैठने की सोच सके। कम से कम उनके बारे में भी आपको सोचना चाहिए था और उन्हें भी यह बराबर का अधिकार देना चाहिए था।

रेल मंत्री ने 1994-95 का रेल बजट पेश करते हुए बहुत बड़ा आत्म विश्वास दिखाते हुए कहा कि

रेल सेवा को पारदर्शी बनाना चाहते हैं ताकि आम जनता इसमें सुधार के लिए सुझाव दे सकें। लेकिन मैं आपका ध्यान आपके रेल मंत्रालय के लिए बनी स्थायी समिति के सर्वसम्मत सुझावों की ओर दिलाना चाहती हूं जिनको आपने नहीं माना है, आम आदमी के सुझाव को क्या मानेंगे? आपकी रेलों में लेटलतीफी शुरू हो गई है। मैं सामान्य बजट के दिन समय पर दिल्ली इसलिए नहीं पहुंच सकी क्योंकि आपकी डीलक्स ट्रेन मात्र 7 घंटे लेट थी। इसके कारण और भी सांसद बजट के समय नहीं पहुंच पाए थे। रेलों में लेट लतीफी बंद होनी चाहिए। आपको कम से कम रेलों को समय पर चलाने की आदत तो डालनी चाहिए। उनका समय तो आपको नियत करना चाहिए। रेल में चोरी, डकैती होती है। हमारे इलाहाबाद में रेल में चोरी हुई और जब डकैत चोरी का सामान ट्रक में लादकर शहर के बीच से ले जा रहे थे तब उनको पुलिस ने पकड़ा लेकिन फिर भी रेलवे पुलिस ने कुछ नहीं किया। आम आदमी को बर्थ देना तो दूर की बात है, फर्श पर खड़ा होना भी नसीब नहीं होता। गरीब बहनें बच्चे को गोद में लेकर शौचालय में खड़े रहकर यात्रा करती हैं, नौजवान फाटक पकड़कर सीढ़ियों में खड़े होकर यात्रा करते हैं। पूरा रेल बजट देख लीजिए, कहीं से भी ऐसा दिखाई नहीं देता कि आपके मन में आम व्यक्ति के लिए कोई सोच है। यदि आम व्यक्ति के लिए कुछ सोच होती तो बजट में जरूर सुधार की बात करते। आपने किराए तो बढ़ा दिए लेकिन आम व्यक्ति बोगी में जानवर की तरह खड़े होकर जाता है। प्लेटफार्म पर उतरता है तो उसे पीने का पानी नहीं मिलता और न ही शौचालय की कोई व्यवस्था होती है। आज तमाम स्टेशन ऐसे हैं जहां पर पीने के पानी की कोई सुविधा नहीं है।

[हिन्दी]

आपने पैलेस ऑन व्हील चलाया, हमें कोई ऐतराज नहीं है। जिन लोगों की जेब पैसे के भारीपन से फटी जा रही है, उनको कुछ देर के लिए राजसी ठाठ करवा देंगे। लेकिन कम से कम आम आदमी के लिए एक-एक सीट का इंतजाम तो कर देते, पीने का पानी तो मुहैया करवा देते, इतनी सुविधा तो दे देते कि वह जब रेल में बैठता तो उसे मन में गर्व होता कि वह भी स्वतंत्र भारत की रेल में बैठा है। ये देश जिस तरह गरीब और अमीर के दो हिस्सों मे बंटा हुआ है उसी तरह से आपने रेल को भी दो हिस्सों में बांट दिया है - एक अमीरों के ऐशो-आराम के लिए और दूसरी गरीबों के लिए अभावों में तरसने के लिए। मैं कहना चाहती हूं कि यदि आपने आम आदमी का नाम लेकर बजट प्रस्तुत किया था तो आम आदमी की सुविधा का भी ध्यान रखते।

चालू वित्त वर्ष में रेल मंत्री जी ने जितने राजस्व की अपेक्षा की थी, उस लक्ष्य से 581 करोड़ कम रहने की आशंका है। इस कमी का एक असर यह होगा कि आपने अपने योजना व्यय में 300 करोड़ की कमी कर दी। इससे रेलवे के सुचारू संचालन पर जरूर असर पड़ेगा।

आपने परम्परागत लोको तकनीक के इंजन को त्यागकर कर्ज लेकर 30 विद्युत चालित 6 हॉर्स पावर वाले इंजन खरीद लिए हैं। क्या हमारे यहां के चितरंजन लोकोमोटिव में बने हुए इंजन गुणवत्ता में किसी से कम थे? हमारे देश के चितरंजन लोकोमोटिव के बने इंजनों की विदेशों में मांग है आप बाहर भेज रहे हैं लेकिन अपने देश में आपने इस्तेमाल नहीं किया। अपने घर में अंधेरा करके दूसरों के घर में रोशनी करने का जो काम आप कर रहे हैं वह सही नहीं है।

1994-95 के रेल बजट में रेल लाइन की नवीनीकरण की मद में 1992-93 के मुकाबले आपने कम राशि आवंटित की है ओर रेल लाइनों का नवीनीकरण आप नहीं कर रहे हैं। आप जानते हैं कि बहुत सी रेल दुर्घटनाएं केवल पुरानी रेल लाइनों के कारण होती हैं। इसलिए इस पर भी आपको ध्यान देना चाहिए। 1992-93 में रेल लाइन के नवीनीकरण के लिए 1324 करोड़ रुपये रखे, 1993-94 के लिए 1273 करोड़ रुपये रखे। 1994-95 में 1270 करोड़ रुपये रखे। आपने नई रेल लाइन बिछाने के भी कार्यक्रम की उपेक्षा की है।। यदि आप नई रेल लाइन बिछाने पर ज्यादा ध्यान देते तो उससे एक तरफ रोजगार के अवसर बढ़ते, दूसरी तरफ आर्थिक विकास के लिए पूरे देश में रेल लाइन का जाल बिछाने के काम में बढ़ोत्तरी होती। आपने इस बार केवल दो रेलवे लाइनें स्वीकृत की हैं, केवल 50 करोड़ रुपये रखे है। जम्मू-कश्मीर के लिए आपने रेल लाइन दी, यह बहुत सराहनीय कार्य है।

जम्मू-कश्मीर के बारे में आपने बड़े इमोशनल वाक्य बोले हैं। कम से कम इतना पैसा रखने का काम हो जिससे वहां के लोगों को यह लगे कि हमारे लिये विकास कार्य हो रहे है।

श्री जाफर शरीफ : और कितना पैसा रखूं?

श्रीमती सरोज दुबे : दो रेल लाइनों से काम नहीं चलता है। रेल लाइन आगर बढ़ाते तो रोजगार के अवसर बढ़ते और वहां का विकास भी होता। रेलवे को अगर अपने पैरों पर खड़े होना है तो उसको राजस्व और उत्पादन बढ़ाने वाली दीर्घकालीन योजनायें बनाने का काम करना चाहिए। रेल मंत्री यह भूल गये कि रेल ही यातायात और परिवहन का एकमात्र जरिया नहीं है। उसके समानांतर कई राज्यों में ट्रक और बस सेवाओं का जाल बिछा हुआ है। वह रेल से ज्यादा विश्वसनीय है। इसके अलावा एल.बी. बहुराष्ट्रीय कम्पनी परिवहन के क्षेत्र में अपने पैर जमा रही है। हमारी नई रेल लाइनें उत्साहजनक नहीं है। आपके रेल बजट से कहीं ऐसा नहीं लगता कि वह प्रतियोगिता मे खड़ा होने का कोई प्रयास कर रहा है। रेलवे में अनियमितताओं के कारण उसकी विश्वसनीयता खत्म हो रही है। आपने कोई प्रयास का संकेत नहीं दिया है।

आपने अपने बजट में जोन और मंडल के पुनर्गठन की बात कही है। रेल रिफॉर्म्स कमेटी ने बहुत पहले दो और जोनल आफिस बनाने के लिए प्रबल संस्तुति की थी। इलाहाबाद और जबलपुर के लिए इलाहाबाद में जोनल आफिस बनाने की मांग में दो वर्ष से बराबर कर रही हूं। आपने उसके बारे में कोई ध्यान नहीं दिया। हमेशा यह लिख देते हैं कि आर्थिक तंगी के कारण यह काम नहीं हो सकता है। बम्बई में दो जोनल आफिस वैस्टन और सैंट्रल हैं। वहां का कार्यभार कम करने के लिए तथा लोगों को सुविधा प्रदान करने के लिए इलाहाबाद के बारे में रेलवे रिफार्म्स कमेटी ने जो संस्तुति की थी, उसके बारे में आप सोचें और इलाहाबाद वासियों की चिर प्रतिक्षित मांग को पूरा करें।

रेल यात्री निवास का तत्कालीन रेल मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र जी ने शिलान्यास किया था। अगर किसी मंत्री ने किसी भवन का शिलान्यास किया हो, तो उनके सम्मान की दृष्टि से वहां काम भी शुरू कराया जाना चाहिए। आप आज मंत्री हैं, खुदा न करे, कल मंत्री न रहे तो क्या आपके द्वारा चलाई गई योजनाओं को अगला

आने वाला मंत्री ठप्प करा दें तो क्या आपको वह अच्छा लगेगा। इस रेल यात्री निवास पर काम पूरा कराया जाना चाहिए और भूतपूर्व मंत्री का सम्मान किया जाना चाहिए।

रेलवे क्रॉसिंग के लिए 25 करोड़ रुपया रखा गया है। इसका हम स्वागत करते हैं लेकिन रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे समपार जो बनता है, उसमें कुछ कठिनाई आती है। इसका आधा ब्याम आप रेल मंत्रालय आधा आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा किया जाता है। जब आप से स्वीकृति लेकर हम प्रदेश सरकार को लिखते हैं तो प्रदेश सरकार कहती है कि काम शुरू करने वाले हैं। जब प्रदेश सरकार की तरफ से काम शुरू होता है तो आपकी तरफ से अडंगा लग जाता है। जब आपके यहां से स्वीकृति मिलती है तब तक प्रदेश सरकार बदल जाती है। इससे रेलवे क्रॉसिंग पर समय पर काम पूरा नहीं हो पाता है। इससे आये दिन जान-माल की हानि होती है। अतः स्टेट और सैंट्रल रेलवे की मिलकर एक संयुक्त कमेटी होनी चाहिए जो जहां जैसी आवश्यकता हो वैसे समपार बनाने के लिए सुझाव देने का काम करे। इससे मामला खटाई में नहीं पड़ेगा और रोज होने वाली दुर्घटनाओं से बचा जा सकेगा।

इलाहाबाद और समहन और सोनाई पर रेलवे क्रॉसिंग बनाये जाने की मांग पिछले 45 साल से की जा रही है। वहां कुछ काम शुरू हुआ था लेकिन प्रदेश सरकार बदल गई। इससे फाइल बंद हो गई। वहां बार-बार होने वाली दुर्घटनाओं से बचने के लिए रेलवे क्रॉसिंग बनाना अत्यंत आवश्यक है। इलाहाबाद के पोलिटैक्निक कालेज के पास जो रेलवे क्रासिंग है वहां से इलाहाबाद नगर दो हिस्सों में बंट जाता है। वहां बहुत ही महत्वपूर्ण ट्रेन्स गुजरती हैं। हर आधे घंटे बाद वह क्रॉसिंग बंद हो जाता है।

10.00 म०प०

उसका परिणाम यह होता है कि वहां जो तमाम डिग्री कालेजेज हैं, आफिसेज हैं, उसके कर्मचारी तथा छात्र-छात्राओं को घंटो वहां इंतजार करना पड़ता है इसलिए मै आपसे मांग करती हूं कि पोलीटैक्नीक कालेज, इलाहाबाद की रेलवे क्रॉसिंग पर एक ओवरब्रिज बनाया जाये ताकि वहां के नागरिकों को आने-जाने में दिक्कत न हो। छात्रों को स्कूल जाने में और कालेज अटैण्ड करने में कोई दिक्कत न हो।

इलाहाबाद में नैनी स्थित यमुना नदी पर एक रेलवे सड़क पुल है, वह बिल्कुल जर्जर हो चुका है, अपनी समयावधि समाप्त कर चुका है और उस पर अभी तक आपने कोई ध्यान नहीं दिया है। मुझे भय है कि कहीं यमुना के तेज प्रवाह में वह पुल वह न जाये और जान-माल का बहुत बड़ा नुकसान न हो जाय। इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करते हुए कहना चाहती हूं कि उस रेलवे पुल को बनाने की तुरन्त एक परियोजना बनाई जाये ताकि भविष्य में होने वाली कोई भी आशंका दूर हो सके, क्योंकि इलाहाबाद में पूर्ण कुम्भ आने वाला है, जिसमें करोड़ो लोग आते है। ऐसे महत्वपूर्ण नगर की आपको ऐसी गंभीर समस्याओं की उपेक्षा नहीं करनी चाहिए।

इलाहाबाद स्टेशन पर अगर शताब्दी एक्सप्रैस आप रोक देते तो आपकी बड़ी मेहरबानी होती। मैंने पिछली बार आपसे बम्बई से इलाहाबाद और इलाहाबाद से आगरा के लिए रेल की मांग की थी। कुछ न कुछ कारण बताकर आप उसको टाल देते है। इलाहाबाद के हजारों आदमी बम्बई में काम करते हैं, प्रतापगढ़ और

मिर्जापुर के लोग काम करते है। उनको वहां जाने में बड़ी असुविधा होती है इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप मेरी यह बात भी स्वीकार कर लेते।

माननीय मंत्री जी रेल विभाग से जुड़ा एक और वर्ग है, जो दिन-रात प्लेटफार्म पर रहता है और रेल यात्रियों की सेवा करता हे। चाहे रात हो, सुबह हो या दोपहर हो, वह रेल कुली वर्ग रेल यात्रियों को सुबह से शाम तक और सारी रात घुमकर रेल डिब्बों में बैठाता है और सारी सुविधा प्रदान करता है इसलिए मैं आपसे यह मांग करती हूं कि जो रेलवे में कुली स्टेशन पर 24 घंटे काम करता है, उसको चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी का दर्जा दिया जाना चाहिए और तमाम सुविधाएं जो सरकारी कर्मचारियों को मिलती हैं,वह उनको दी जानी चाहिए, उनके साथ न्याय किया जाना चाहिए, क्योंकि वह सिर पर कई मन बोझ उठाकर चलता है और रेल यात्रियों की सेवा करता है।

आपने भारत का नाम रोशन करने वाले श्री कपिलदेव को पास देकर जो सम्मान दिया है, उसके लिए सचमुच आप बधाई के पात्र हैं, आपने यह बहुत अच्छा काम किया है। इससे हमारे देश में खिलाडियों को प्रोत्साहन मिलेगा। साथ ही मेरा यह भी अनुरोध है कि आप रेल विभाग में खिलाड़ियों का कोटा थोड़ा बढ़ा दें ताकि लोगों को प्रोत्साहन मिले और लोग खेल जगत में आगे बढ़ते चलें जाये।

आपने अपने बजट में बिहार की उपेक्षा की है, इससे हमारे बिहार के भाई बहुत असंतुष्ट हैं। उन्होंने कहा है कि गिरीडीह से कोडरमा रेलवे लाइन को जोड़ना है, इसका सर्वे हो चुका है। अगर आप इसको भी बजट में कुछ स्थान दे सकें तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। पूरा भारत आपके अधीन है, पूरा भारत आपकी तरफ विकास के लिए देख रहा है और जब आप चाहेंगे तभी विकास होगा। रेल लाइन और रेलवे का विकास होना हमारे औद्योगिक विकास से जुड़ा है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि बिहार और उत्तर प्रदेश की जो उपेक्षा हुई है उस पर ध्यान देने का कष्ट करे। उसको आप दो आंखों से न देखें और एक आंख से पूरे देश को देखें। बिहार भी आप ही के अधीन है। बिहार को भी आप अपना लें और अपनी योजना में शामिल कर लें।

अभी सूरज मंडल जी ने कहा कि आप अच्छे मंत्री हैं, मैं यह नहीं कर सकती, आप अच्छे रेल् मंत्री हो सकते हैं अगर रेल दुर्घटनाओं को रोकने का काम आप करे। आपने कहा है कि रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हो गई मगर मुझे एतराज है अगर किसी व्यक्ति को 106 डिग्री बुखार हो गया और आपे दवा देने के बाद उसका बुखार 105 हो गया तो क्या आप समझते है कि वह मरीज अच्छा हो गया? मरीज तो अभी भी खतरे में है। मुझे आंकड़ा याद नहीं है लेकिन 427 से घटाकर अगर 420 रेल दुर्घटनाए आपने कर दी तो यह कोई सुधार नहीं हुआ है। आपको रेल दुर्घटनाओं पर बहुत भारी नियंत्रण करना पड़ेगा। दुर्घटनाएं चाहे सरकारी कर्मचारियों की लापरवाही से हों, चाहे वह किसी टैक्नीकल फाल्ट से हों, इन पर आप नियंत्रण करें और जो लोग इसमें जान गंवा रहे हैं, उनकों उचित मुआवजा दें। आज रेल में बैठने से लोगों को डर लगता है। रोज दुर्घटनाएं हो रही है और ज्यादा से ज्यादा लोगों की जान जा रही हैं इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि इस पर सख्त नियंत्रण रखे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपके प्रति आभारी भी हूं कि आपने मेरे क्षेत्र में आमान परिवर्तन कराया लेकिन माननीय मंत्री जी बहुत धीरे-धीरे काम चल रहा है। फाफामऊ में रेलवे का गंगा नदी पर पर जो ब्रिज बन

रहा है, उस पर भी काम तेजी से नहीं चल रहा है। अब आपने परियोजना दी है तो पैसा लगाया है तो अगर इसको जल्दी कर देते तो जनता आपका यशोगान करती, गुणगान करती। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस काम को जल्दी पूरा करने का निर्देश जारी करें।

इलाहाबाद के स्टेशन को माडल स्टेशन का रुप देने का काम फाइल में तो कर दिया गया है लेकिन वास्तव में उसका कोई सुधार नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

10.05 म०प०

(श्रीमती गीता मुखर्जी पीठासीन हुई)

इसलिये आपसे अनुरोध है कि इलाहाबाद जैसे राजनैतिक, सामाजिक जागरूक नगर की उपेक्षा न करें और उसको बराबर से विकास के स्रोत में जोड़े रहें। मेरा आपसे अनुरोध है कि रेलवे के विभाग में प्लेटफार्म पर रात-दिन रहने वाले रेलवे के कुली को चतुर्थ श्रेणी का दर्जा देकर उसको भी इंसानों की तरह जीने का अधिकार दीजिए।

श्री भेरू लाल मीणा (सलूम्बर) : माननीय सभापति जी, मैं रेलवे बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेलवे हमारे देश के लिए अच्छा महत्वपूर्ण विभाग है। हमको रेलवे से माल ढोने का, यात्रियों को जाने की बहुत बड़ी सुविधा मिलती है और रेलवे में जितना भाड़ा कम है दूसरे वाहनों में ज्यादा लगता है। मैं इस मौके पर उस महाराणा प्रताप की भूमि को याद दिलाता हूँ। महाराणा प्रताप वीर भूमि मेवाड़, जो वर्तमान में उदयपुर संभाग के नाम से जानी जाती है और उस भूमि में उस महाराणा ने किसी भी गुलामी को स्वीकार नहीं किया था और वह ऐसा महाराणा जिसका दुनिया में नाम है। उस महाराणा का जो ऐतिहासिक स्थान है उस स्थान पर आज दिन तक कोई ऐसी महत्वपूर्ण रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा हुआ है जिससे वह नाम दुनिया में आगे बढ़े। सभी तरफ से यहां पर्यटक आते है और यहां जाने के लिए यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है। मै भी जब उदयपुर से यहां आता हूं तो देखता हूं कि विदेशी पर्यटक बसों में जाते हैं, यहां तक कि टैक्सियां लेकर के उदयपुर जाते हैं क्योंकि उनको आने-जाने की सुविधा नहीं है। एक जो ट्रेन चेतक नाम से चलती है, चेतक जोकि महाराणा प्रताप का घोड़ा था उसके नाम से गाड़ी चलती है और वह अंग्रेजो के जमाने से चलती थी और जब हमारा भारत आजाद हुआ तो चेतक के नाम से वह गाड़ी का नाम हो गया। जिस वक्त वह ट्रेन चलती थी उस वक्त हमारे देश की आबादी 30 करोड़ थी और आज 90 करोड़ हो गई है लेकिन उदयपुर संभाग में केवल एक ही ट्रेन चलती है। उदपुर संभाग मेवाड़ भूमि में जो भंडारण छिपे हुए हैं मैं उस और भी आपको ध्यान दिलाना चाहूंगा कि उस क्षेत्र में शीश, जस्ता, सुपर फास्फेट आदि कई तरह की धातुएं हैं और मार्बल की खाने हैं, जो मार्बल विदेशों में जाता है। इतना महत्वपूर्ण संपत्ति होने के बाद भी उस ऐरिया को रेल की जगह पर जो जोड़ना चाहिए था वह नही जोड़ा।

मान्यवर, इस मौके पर मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि उदयपुर संभाग में इतना महत्वपूर्ण स्थान

होने के बाद भी, क्योंकि जितने भी पर्यटक कश्मीर जाते थे अब कश्मीर में अशान्ति होने के कारण सारे पर्यटक उदयपुर में जाते हैं।

उदयपुर कश्मीर की तरह झीलों की नगरी है, इससे जोधपुर, चित्तौड़ आदि ऐतिहासिक जिले भी जुड़े हुए हैं, इसलिए इन स्थानों की तरफ ध्यान देना आवश्यक है। मैं जब से इस सदन में आया हूं, तब से लगातार आशा करता हूं कि बजट में कहीं उदयपुर का नाम आएगा, लेकिन निराश हुआ। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि यहां तो जिसकी लाठी, उसकी भैंस वाला हाल हो रहा है, तो ज्यादा बोलता है, नजदीक जाता है उसका काम हो जाता है, बाकियों का नहीं हो पाता है।

सभापति महोदय, मैं चाहूंगा कि मेवाड़ के ऐतिहासिक महत्व को देखते हुए इसको महत्वपूर्ण गाड़ियों से जोड़ा जाए। लोग डबल लाइन की या राजधानी एक्सप्रैस की बात करते हैं, विद्युतीकरण की बात करते है, मैं तो केवल एक गाड़ी की मांग कर रहा हूँ।

|अनुवाद|

सभापति महोदय : शब्द असंसदीय है। मुझे आशा है कि आप इसे रखने के लिए जोर नहीं देंगे और स्वयं इसे वापिस ले लेंगे।

|हिन्दी|

श्री भेरू लाल मीणा : मैं उस शब्द को वापिस लेता हूं।

राजस्थान की 3 करोड़ आबादी बढ़ गई है ओर वहां पर ब्राडगेज भी नही है, इसलिए मेरा निवेदन है कि कम से कम 3 गाड़ियां राजस्थान को दी जानी चाहिए। राजस्थान में सिर्फ कोटा-भरतपुर ब्राडगेज लाईन है और वह इसलिए है कि मुंबई के रास्ते में पड़ता है। जयपुर ऐतिहासिक स्थान है ओर राज्य की राजधानी है, लेकिन उसको भी अभी तक ब्राडगेज लाईन से नहीं जोड़ा गया है। मेरा निवेदन है कि इसके लिए बजट में प्रावधान किया जाए। दिल्ली, जयपुर, अजमेर, भीलवाड़ा, उदयपुर, हिम्मतनगर तक दिल्ली और मुंबई से बड़ी लाईन से जोड़ने का प्रावधान किया जाए, इससे लोगों को बहुत सुविधा होगी। पर्यटन का विकास होगा, परिघटकों को सुविधा होगी और साथ-साथ खनिज भंडारों का विकास होगा। पिछड़े वर्गो के विकास की जो बार-बार बात की जाती हैं, लेकिन रेल लाईन न होने की वजह से यह संभव नहीं हो पाता है और न ही न ही उद्योग लग पाते है। इसलिए पिछड़े इलाकों के सामाजिक तथा आर्थिक विकास के लिए उनको अवश्य ही लाईन से जोड़ा जाए।

एक निवेदन और करना चाहता हूं कि चित्तौड़, उदयपुर, डूंगरपुर आदि क्षेत्रों के आसपास कोई वर्कशाप नहीं है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि यहां पर एक वर्कशाप की स्थापना शीघ्र की जाए। आदिवासियों की भागीदारी जो कि रेलवे में बहुत कम है, इससे उसको भी बढ़ावा मिलेगा, उनको रोजगार मिलेगा। आज स्थिति यह है कि इन लोगों के पास खाने तक को नहीं है; रोजगार नहीं है।

मैं यह कहना चाहता हूं कि उदयपुर में रेलवे विभाग का वर्कशाप खोला जाए जिसकी वजह से लोगों को रोजी-रोटी मिलेगी। उदयपुर में विदेशी पर्यटक आते है तो उनको आरक्षण कराने में दिक्कत होती है। इसलिए

उदयपुर के रेलवे स्टेशन पर आरक्षण के लिए कंप्युटर लगाए जाएं। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि मावली से बड़ी साधड़ी की रेल लाईन को मध्य प्रदेश के मंदसौर से मिलाया जाए और बंबई जाने वाली लाईन को भी इससे जोड़ा जाए जिससे पर्यटकों को जोधपुर, अजमेर और चित्तौड़ के लिए सुविधा हो जायेगी। इससे ज्यादा से ज्यादा पर्यटक वहां आ सकेंगे। भीलवाड़ा, जोधपुर, चित्तौड़ से एक-एक सांसद है और उदयपुर से दो सांसद हैं। इनकी मांग है कि उदयपुर से दिल्ली इस लाईन पर दिल्ली से तीन गाड़ी गाड़ी चलाई जाएं जबकि यहां पर एक गाड़ी चलती है। मैं यह भी चाहता हूं कि उदयपुर-जोधपुर और अजमेर के लिए अलग से एक ट्रेन चलाई जाए जिससे पर्यटकों को आने-जाने की सुविधा हो जायेगी। चेतक एक्सप्रैस के स्टोपेज कम किए जाएं। पिंक सिटी जो उदयपुर-दिल्ली के बीच चलती है वह 16 घंटे में इस दूरी को पार करती है और चेतक एक्सप्रैस 22 घंटे में इसी दूरी को पार करती है।

* अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया गया।

[अनुवाद]

श्री एस० शिवरामन (ओट्टापलम) : माननीय महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत विधेयक का विरोध करता हूं। इसलिए बजट से मुद्रा स्फीति बढ़ेगी। यह बजट आम आदमी के लिए भार बन जायेगा।

किराये और माल भाड़े में वृद्धि से हमारे देश के आम आदमी पर अतिरिक्त भार बढ़ेगा क्योंकि सरकार ने माल-भाड़े में पहले भी वृद्धि की थी। सरकार ने पेट्रोल, डीजल, चीनी, चावल आदि के दाम पहले ही बढ़ा दिए थे। रेल किराये में वृद्धि से आम आदमी पर प्रभाव पड़ेगा क्योंकि हमारे देश में अधिकांश व्यक्ति रेलवे पर निर्भर करते हैं। यहां तक कि केरल में आवश्यक वस्तुएं उत्तरी राज्यों से आती हैं। अतः डीजल और पेट्रोल के दामों में वृद्धि से अप्रत्यक्ष रुप से आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में भी वृद्धि होगी। यह स्पष्ट रुप से सरकार का दृष्टिकोण दर्शाता है।

देश के पिछडे क्षेत्रों से भी लंबे समय से यात्रियों को आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने की मांग की जाती रही है। रेलवे ऐसा परिवहन का साधन है जिसे हमारे देश का आम, आदमी उपयोग कर सकता है। भारतीय रेलवे विश्व से सबसे बड़ा रेलवे है। रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए अनेक योजनाओं की आवश्यकता है क्योंकि रेलवे विकास का रास्ता बनाता है। इसके बावजूद भी आज हम रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए उपयुक्त कदम नहीं उठा रहे हैं। जहां तक आधुनिकीकरण का संबंध है विकसित और विकासशील दोनों राष्ट्रों में रेलवे को सबसे अधिक प्राथमिकता दी जाती है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि रेलवे का आधुनिकीकरण करने के लिऐ इस प्रकार के कदम उठाने चाहिए कि गाड़ियों के चलने की अवधि को कम किया जा सके। पुराने और जीर्ण-शीर्ण रेल डिब्बों को हटाया जाना चाहिए। यात्रियों को बेहतर खाना और अन्य सुविधाएं दी जानी चाहिए।

मैं केरल का हूं। केरलवासी टिक्ट खरीदकर ही गाड़ियों में यात्रा करते हैं लेकिन अन्य राज्यों में अक्सर यह देखा गया है यात्री बिना टिकट यात्रा करते है। जहां तक रेल लाइनों का संबंध है केरल में क्षेत्रवार

और जनसंख्यावार सबसे कम लंबी लाइनें हैं। रेल मंत्रालय ने हमेशा केरल की उपेक्षा की है। छोटे से राज्य केरल को छोड़कर लाखों व्यक्ति देश के अन्य भागों में बस रहे हैं। इसका मुख्य कारण यह है कि कोई रेल संपर्क नहीं है। रेल सुविधाओं के अभाव में उन्हें परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। अतः मै। माननयी मंत्री से अनुरोध करता हूं कि केरल से बाहर रहने वाले व्यक्तियों की सहायता के लिए निम्नलिखित सुविधाएं उपलब्ध कराई जाए; आप बंगलौर से त्रिवेन्द्रम तक एक नई रेल गाड़ी चलाने पर विचार करे। कोचीन-बिलासपुर एक्सप्रेस का आवागमन बढ़ाना चाहिए। इस गाड़ी को सप्ताह में दो बार चलाने के स्थान पर चार बार चलाना चाहिए। इन सभी गाड़ियों में रसोई यान भी लगाया जाना चाहिए। एक गाड़ी भोपाल से कोचीन तक चलाई जानी चाहिए। ऐसा माना जाता है कि बजट द्वारा केरल को बहुत सी सुविधाएं दी गई हैं। यह सही नहीं हैं। केरल राज्य के लिए कुल आबंटन केवल 29 करोड़ रुपये है। दूसरी और कर्नाटक को 290 करोड़ रुपये मिले हैं। यह इस बात का उदाहरण है कि सरकार किस प्रकार केरल से भेदभाद करती है। मैं रेल मंत्री के समक्ष कुछ वास्तविक मांगें रखना चाहता हूं। यह अच्छी बात है कि जबकि गुरूव्यूर-कुटीपुरम रेल लाईन बिछाने की घोषण की गई है। लेकिन एक पैसा भी इस कार्य के लिए निर्धारित नहीं किया गया है। माननीय मंत्री जी को सर्वेक्षण कार्य के लिए पर्याप्त धन देना चाहिए।

यह अच्छी बात है कि केरल में राजधानी गाड़ी प्रारंभ की गई है लेकिन इससे आम जनता को सहायता नहीं मिलेगी।

रेल बजट प्रस्तुत करने से पहले केरल के संसद सदस्यों ने एकमत से शोरनूर-मंगलौर रेल लाईन को दोहरा करने की सिफारिश की थी। रेल मंत्री ने यह आवश्वासन दिया था कि वह इस उद्देश्य के लिए धन देगें लेकिन यह देखकर मुझे हैरानी हुई है। कि रेल बजट में कुट्टीपुरम-कालीकट की 26 कि०मी० लंबी रेल लाइन के लिए ही धन दिया गया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि इसे शोरनूर से प्रारंभ करके कोट्टीपुरम की ओर ले जाना चाहिए। यह शोरनूर जो केरल का सबसे बड़ा रेलवे जंक्शन है के प्रति भेदभाव पूर्ण नीति है। अतः मैं फिर से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि शोरनूर से मंगलौर तक रेल लाइन को दोहरा करने का कार्य शुरू किया जाए। इस उद्देश्य के लिए अतिरिक्त धन भी दिया जाना चाहिए। शोरनूर-मंगलौर रेल संपर्क कार्य को पूरा करने के लिए 60 करोड़ रुपये व्यय होने का अनुमान है। लेकिन बजट में केवल 2 करोड़ रुपये दिए गए हैं जो पर्याप्त नहीं है।

कोट्टाय-पुनलूर [सबरीमाल] रेल संपर्क का सर्वेक्षण करने के बारे में लिया गया निर्णय स्वागत योग्य कदम है। लेकिन अधिक सर्वेक्षण करने से जनता को सहायता नहीं मिलेंगी। कोट्टायम-पुनलूर रेल संपर्क का सर्वेक्षण शोरनूर- मंगलौर रेल संपर्क से भिन्न है। अतः इस उद्देश्य के लिए पर्याप्त धन दिया जाए। सर्वेक्षण निर्धारित अवधि के भीतर बिना किसी विलम्ब के पूरा किया जाना चाहिए। केरल की जनता की इच्छाओं और आशाओं को पूरा करने के लिए यह कार्य किया जाना चाहिए।

कोचीन-कयामकुलम नए तटीय क्षेत्र में और गाड़ियां चलाई जानी चाहिए।

स्वर्गीय प्रधान मंत्री ने एक बैठक में घोषणा की थी कि पालघाट में रेल डिब्बा फैक्ट्री स्थापित की जायेगी लेकिन इस संबंध में अब तक कुछ नहीं किया गया है। बजट में केरल में उपयुक्त कार्यशाला स्थापित करने के लिए धन देने के बारे में भी कुछ नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री से केरल की जनता के लिए आवश्यक कार्य करने का अनुरोध करता हूं।

इन्ही शब्दों के साथ में अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा (रामपुर) : सभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा करते समय मुझे रेल मंत्री जी से यह कहना पड़ेगा कि मैं इसका विरोध नहीं करता लेकिन जब आप मेरे विचार सुनेंगे तो आप स्वतः कहेंगे कि इनका विरोध सही है।

सभापति महोदय, इस देश में रेल का इतना बड़ा महत्व है कि सारे देश को जोड़ने का काम रेल ही करती है। यह उत्तर मे जम्मू से दक्षिण तक कन्याकुमारी तक जोड़ता है तो रेल विभाग को गत 47 वर्षो में यात्रियों को सुविधाये देनी चाहिए थीं, वह आज तक यह सरकार नहीं कर पायी है। आज हमारे देश में 62486 कि.मी. रेल की कुल लम्बाई है जिसमें मात्र 11288 कि.मी. का ही विद्युतीकरण हुआ है। हमारे देश में ट्रेंस डीजल और विद्युत से चलने पर जो व्यय आता है और उससे टोटल रेवेन्यू का 21 प्रतिशत बजट पर खर्च किया जाता है। इसको आप और न घटाईयेगा। रेल के विस्तार के लिए अपनी सफलताओं को आंक नहीं सकते हैं। इसके लिए मात्र 500 कि.मी. के विद्युतीकरण की बात की गयी है। यह अपर्याप्त है। आपने 1987 से लगातार इसमें कटोती शुरू कर दी है। पहले वित्त मंत्रालय द्वारा रेल विभाग को अधिक से अधिक सहायता मिलती थी और जिसमें अब कटौती हो गयी है। 1987 में 51 प्रतिशत से घटकर 16 प्रतिशत रह गया है। मेरा तो यह निश्चित मत है कि अन्य सदस्यों की और राय हो सकती है कि शायद 16 प्रतिशत की भी आवश्यकता नहीं है यदि रेल विभाग इस दिशा में सही पग उठाये।

सभापति महोदय, आज स्थिति यह है कि उपभोक्ता अपना सामान रेल द्वारा इसलिये नहीं भिजवा पा रहा है कि उसे रोड ट्रांस्पोर्ट सस्ता पड़ता है। जहां रेल द्वारा सामान दिल्ली-कलकत्ता, दिल्ली-मद्रास या दिल्ली बंगलौर 10-15 दिन में पहुंचता है, वहां रोड द्वारा यह जल्दी पहुंच जाता है। पिछले दिनों एक रेल अधिकारी द्वारा एक अच्छी बात कही गयी कि गुड्स ट्रेन में 72 बोगी का रैक है और यदि इसको आधा कर दिया जाये तो स्पीड से दूसरे या तीसरे दिन तक गतंव्य स्थान पर माल पहुंचाया जा सकता है यह बात आपके ध्यान में भी होगी। आपको इस दिशा में कोई निर्णय लेना होगा। जैसा कि एक रेल यातायात समिति ने अपनी सिफारिश दी थी कि ढुलाई का कार्य रेलवे द्वारा 72 प्रतिशत और रोड द्वारा 28 प्रतिशत चाहिए लेकिन 15 वर्ष के बाद भी इस स्थिति में लगातार गिरावट आ रही है। आप इसकी 50 प्रतिशत तक पूर्ति नहीं कर पा रहे है। इसका मुख्य कारण यह है कि रेलवे की क्षमता में लगातार कमी आ रही है। यात्री घनत्व अधिक प्रतीत हो रहा है जिससे मुख्य मार्गो पर ज्यादा पर दबाव बढ़ता जा रहा है। जिसके परिणाम स्वरुप उन कार्यो को करने में हमारा रेल विभाग सक्षम

नहीं है और परिणामस्वरुप अधिक पैसा देकर भी हमारे उपभोक्ता अपना सामान अन्य मार्गो से भिजवाने के लिए मजबूर हैं। अतः रेल मार्गो पर गाड़ियों की रोलिंग स्टॉक क्षमता का विस्तार किया जाने का अत्यंत आवश्यकता है। बजटीय सहायता कम होने की वजह से आज आपके सामने और भी विकट समस्या खड़ी हो गई है। बजटीय सहायता कम होने की वजह से आज आपके सामने और भी विकट समस्या खड़ी हो गई है। इस विषय में आपको सही सुझाव में आगे दूंगा जिसके माध्यम से इसका समाधान संभव है। आज रेलवे को जहां जनता के हितों की रक्षा करनी है उसके साथ साथ उसको कोमर्शियल यूनिट मानकर भी चलना होगा। जब तक इसकी आय के स्रोत नहीं बढ़ायंगे तब तक इसका विस्तार संभव नहीं होगा। इस देश के पी०यू० में सबसे अधिक 16 लाख कर्मचारी हमारे रेल विभाग में कार्यरत है। मंत्री जी को मैं जानकारी देना चाहता हूं कि आजादी के उपरांत अधिकारियों की इतनी बढ़ोतरी हुई है जबकि रेल कर्मचारियों की उस अनुपात में वृद्धि बहुत कम है। इसकी भी आपको अच्छी प्रकार से जांच करनी होगी कि इतना अंतर क्यों है।

माननीय सभापति महोदय, मैं अब सी०ए०जी० की 1992-93 की रिपोर्ट से कुछ बातें उद्धृत कर रहा हूं। उनके माध्यम से रेलवे की पूंजी उत्पादकता 10 प्रतिशत के संभावित प्रतिफल से बहुत पीछे है। इससे आप अंदाजा लगाएंगे कि हमारे रेल विभाग की आंतरिक स्थिति क्या है। मेघालय के लिए जोशीघोषा से न्यू गोहाटी बुकिंग स्टेशन के स्थान परिवर्तन न होने के कारण 1989-90 के दौरान 2.22 करोड़ की अतिरिक्त वसूली नहीं हो पायी जिसको हम घाटे के रुप में देखते हैं। मेघालय के कोयले के नाप के आकलन में गलत परिवर्तन अनुपात लगाने के परिणामस्वरुप 2.22 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। उत्तर एवं पश्चिम रेलवे के खाद्यान्नों के वहन के संबध में युक्तिकरण तथा चीजों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरुप डेढ़ करोड़ के घाटे का सामना रेलवे को करना पडा। पाश्चम रेलवे पर खजूर, तेल एवं दक्षिण रेलवे पर अखबारी कागज के लिए न्यूनतम भार शर्तो के संशोधन के परिणामस्वरूप लगभग डेढ़ करोड़ रुपये की रेलवे को हानि हुई। पश्चिम रेलवे नमक शधणके यातायात पर गाड़ी लदान दर की अनियमित अनुदान के परिणामस्वरुप 1.51 करोड़ रुपये की हानि पश्चिम रेलवे को हुई। दक्षिण रेलवे पर युकेलिप्टस की लकडी के गलत वर्गीकरण के कारण एक करोड़ रुपये का रेलवे के ऊपर कुप्रभाव पड़ा। भारतीय रेलवे के राजस्व का 73.7 प्रतिशत के परिवहन से प्राप्त होता है। माल जो वैगनों में भेजा जाता है, उन वैगनों का उपभोग आज की सबसे बड़ी आवश्यकता है। इससे लाभ अर्जित किया जा सकता है। लेकिन आज हमारी वैगनों की स्थिति इतनी दयनीय है कि रेल विभाग को इसकी अच्छी प्रकार से जानकारी है। यार्डो एवं आमानंतरण बिन्दु पर अनावश्यक अविलंब के कारण वैगनों को देर तक डिले करने के कारण उनको एक स्थान से दूसरे स्थान पर समय से न भेजा जाना, खाली वैगनों का समयबद्ध कार्यक्रम के आधार पर दूसरे स्थान पर न भेजा जाना, अधिक क्षमता वाले वैगनों को सम्मिलित करना तथा मरम्मत, रख-रखाव की सुविधाओं के बावजूद वैगनों के टर्न राउंड में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ। ये आपके शासन की रिपोर्ट है। कारखानों में वैगनों के विलंब के कारण अर्जन क्षमता में हुई हानि पांच करोड़ रुपये है।

मान्यवर जिन बिन्दुओं पर मैं प्रकाश डाल रहा हूं यदि समय पर इन सब चीजों में सुधार किया जाता तो हम बहुत धन का दुरुपयोग होने से बचा सकते थे और उसका सदुपयोग कर सकते थे। साइडिंग में वैगनों की

निरूद्धता के कारण वैगनों की क्षमता प्रभावित होती है और देखने में आया है कि वैगनों को गुड्स ट्रेन के अंदर, रेक में भेज देते हैं और मरम्मत नहीं कराई जाती है और जब ट्रेन तैयार हो जाती है, तो अंतिम क्षणों मे उसको रिजैक्ट किया जाता है जिससे समय और धन की बर्बादी होती हैं। इसके लिए हमारे अधिकारी और कर्मचारी जिम्मेदार हैं। वैगनों को रिपेयरिंग के लिए भेजा जाता हे, किन्तु समयबद्ध कार्यक्रम न होने के कारण उनकी रिपेयरिंग समय पर नहीं की जाती है, जिससे समय और धन का दुरुपयोग होता है। विभाग द्वारा स्थानीय लोगों को वैगनों को देने में विलम्ब किया जाता है। 1989-90 में वैगनों के दिनों की हानि 139 करोड़ रुपए की हुई। ये आपके ही आंकड़े हैं, जो बजट में प्रकाशित हुए हैं। मैं चाहूंगा कि कम्प्यूटर नेटवर्क द्वारा इन सबके आंकड़े पूरे देश में डी.आर.एम. आफिस के लैवल पर उपलब्ध हों, ताकि यह मालू हो सके कि कहां अधिकारी और कर्मचारी सुस्ती से काम कर रहे हैं और इस काम में चुस्ती लाई जा सके।

मान्यवर उच्च लाभ प्रदत्त वस्तुओं को जिनमें प्राफिट बहुत होता है उसमें हमारा लदान का कार्य बहुत बड़ी मात्रा में घट गया है। 1975-76 के दौरान रेल भाड़ा 6.7 प्रतिशत था जबकि आय 15.4 प्रतिशत थी और 1991-92 में यह घटकर 5.4 प्रतिशत रह गई और आय 8.9 प्रतिशत रह गई। यह स्वयं इस बात कस सुबूत है कि रेलवे के काम में कितना सुधार हुआ है या उसमें गिरावट आई है। यू.टी.एस. प्रभारी 99 प्रतिशत दर्शाता है कि रेलवे विश्वसनीय सेवा उपलब्ध कराने में असफल रही है। विलुप्त सम्पत्ति कार्यालय के बारे में मेरा कहना है कि इसमें जो हमारे निर्णय लिए जाते हैं वे ठीक नहीं हैं और इस दिशा में समय बद्ध कार्यक्रम नहीं होता हैं। हमारे जो आक्शन होते हैं उनमें या तो इतनी ज्यादा कीमत रख दी जाती है जिससे वे ओक्शन 20-20 बार रद्द करने पड़ते हैं या फिर इतनी कम कीमत रख दी जाती है कि वे बहुत सस्ते में दे दी जाती हैं। स्क्रैप के विषय में मैं यह कहना चाहता हूं और इस बात का अनुभव सभी माननीस सदस्यों को होगा कि बोगियों में झाड़ी और पेड़ तक उग आते हैं, लेकिन उनको नीलाम नहीं किया जाता है। पिछले दिनों यू.पी. सरकार के आगरा के अंदर नान जुडीशियल पेपर रेलवे से करोड़ो रुपये के चोरी हो गए हैं। रेलवे में चोरी की वारदातें बढ़ती जा रही हैं। एक और महत्वपूर्ण बात जिसकी ओर माननीय मंत्री जी ने भी इशारा किया है उसकी तरफ ध्यान दिलाते हुए कहना चाहता हूं कि यदि आप अर्बन एरियाज में रेलवे की जमीन पर दुकानें बनाकर बेचें तो आपको बहुत आमदनी हो सकती है। इस प्रकार की कमर्शियल यूनिटों से रेलवे को अरबों रुपये की आमदनी हो सकती है।

आपकी सारी योजनाएं सफल हो जायेगीं। लेकिन उसमें जो भ्रष्टाचार छिपा हुआ है, यदि आप उससे बचाकर ले गए तो उसका लाभ मिल सकता है। इसके अतिरिक्त पूरे देश में रेल लाइन के दोनों ओर लाखों एकड़ भूमि व्यर्थ पड़ी हुई है, ऐन्क्रोचमैंट हो रहा है। मैं कहना चाहता हूं कि लोकल किसानों के माध्यम से फौरैस्ट्री को लगाने का प्रयास करें। उसमें उनकी भागीदारी जोड़ दें कि यदि वे 500 पेड़ों को देखेंगे तो उसमें से उनको भी मुनाफा दिया जायेगा। इससे करोड़ो रुपये की सम्पदा बढ़ जायेगी।

जो लोग कर्तव्यपरायणता से कार्य करते हैं, उनको आप पुरस्कृत करें। कार्य कोई करे और फल कोई पाए, ऐसा नहीं होना चाहए। मुरादाबाद में इस प्रकार की एक घटना हुई थी जिसके विषय में मैंने आपको लिखकर भेजा था।

मैं कहना चाहूंगा कि मंडल स्तरीय बहस का आयोजन हर तीन महीनें में होना चाहिए। किसी व्यक्ति की मृत्यु के उपरान्त उसके परिवारजनों को पैसा देने में बहुत समय लग जाता है। अगस्त क्रांति राजधानी एक्सप्रैस को आप निजामुद्दीन से चलाते हैं जिसमें केवल 20 प्रतिशत लोग ही जा रहे है। मेरा अनुरोध हे कि उसे नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से चलाया जाए। जब हमने लाखों रुपये इनवैस्ट करके कैटरिंग व्यवस्था कर दी है तो उसमें निरूला के माध्यम से कैटरिंग क्यों दी जा रही है।

पिछले वर्ष रामपुर में दो बसों के टकराने से 70 लोगों की मृत्यु हो गई थी। मैं लगातार ओवर ब्रिज, एक मुरादाबाद से जुड़ा हुआ और एक रामपुर से जुड़ा हुआ, की मांग करता आ रहा हूं। मैं कहना चाहता हूं कि आप इंजन में कोई ऐसी व्यवस्था करें कि जब पाइंट आये जहां पर क्रौसिंग नहीं है, वहां पर विशेष प्रकार की लाइट रात में जल जाए जिससे वहां के लोगों को पता चल जाए कि कोई ट्रेन आ रही है। मुरादाबाद मंडल सबसे जयादा नैगलैक्टेड है। सुबह नियम 377 के अंतर्गत हमारे भाई श्री चेतन चौहान ने इस दिशा में प्रकाश डाला था। अभी आपने काठगोदाम तक डबल रेल लाइन बिछा दी है। टूरिस्ट की दृष्टि से इस रेल लाइन को बड़ी करना बहुत आवश्यक है।

रामपुर रेलवे स्टेशन जंकशन बन चुका है। वहां रेल डाक की व्यवस्था होनी चाहिए। 50 वर्ष पहले जो प्लेटफार्म की स्थिति थी वही आज भी है। वहां शैड बनाने की आवश्यकता है। आप अंडर ग्राउन्ड सब-वे नाये न कि ओर ब्रिज। विकलांगों और बूढ़ों के लिए अंडर ग्राउन्ड सब-वे उपयुक्त रहता है। उसमें कास्ट भी कम आती है। वेटिंग रूम और रिटायरिंग रूम वहां पुराने चले आ रहे हैं। उनको नया बनाने की आवश्यकता है। सैकिंड क्लास शौचालय रात को बंद को बंद हो जाते हैं। उनको आप रात में खोलने की व्यवस्था करें। इसी के साथ-साथ आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री नारायण सिंह चौधरी (हिसार) : महोदय, काफी देर तक बैठकर सुनने वालों के धैर्य की मैं प्रशंसा करना चाहता हूं। आपकी घंटी जल्दी बज रही है, इसलिए ज्यादा समय नहीं लूंगा।

सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं कि उन्होने विकास की गति प्रदान करने वाला तथा जन साधारण की भावनाओं के अनुरुप साफ्ट बजट पेश किश है।

10.46 म०प०

(श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य पीठासीन हुई)

मैं केवल मात्र अपने प्रान्त हरियाणा की बात करना चाहता हूं जो कि दिल्ली से तीन तरफ से जुड़ा हुआ है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र हिसार की तरफ मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं।

यह बात स्वीकार करने वाली है कि बजटरी सपोर्ट घटने के बावजूद रेल मंत्रालय पूर्ण रुप से प्रयत्नशील है। गेज परिवर्तन का व्यापक पैमाने का काम शुरू हुआ है और सुविधाओं की तरफ भी ध्यान दिया गया है लेकिन पैसेंजर्स की सुविधाओं के लिये पिदले तीन बजटों से हम देख रहे हैं कि जो 60 करोड़ के लगभग राशि निर्धारित की जाती है, वह उतनी की उतनी ही रहती है।

पैसेंजर्स की कठिनाइयों की तरफ ध्यान आकृष्ट कराने के लिए रेलवे यूजर्सकंसलटेटिव कमेटी डिविजनल या जोनल लैवल पर होती ह। इसमें पब्लिक के प्रतिनिधि रहते हैं। वे सही तरीके से अपना कर्तव्य निभा नहीं पाते हैं क्योंकि उन्हें किसी प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध नहीं होती हैं। इससे वे यात्रियों की कठिनाइयों को देख नहीं पाते हैं। वे मात्र 3-4 महीने में एक मीटिंग बुलाते हैं। उसे लिए ही उन्हें पास दिया जाता है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि जो जेड.आर.यू.सी.डी.आर.सी.सी.यू. पब्लिक की तरफ से बनाये जाते हैं, उनको रेलवे पास उपलब्ध होने चाहिएं ताकि वे व्यक्तिगत रुप से जानकारी प्राप्त करके लोगों की तकलीफ उचित अधिकारियों तक पहुंचा सकें।

जहां तक हरियाणा का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहूंगा कि यह तो दिये तले अंधेरे वाली बात है। देश की राजधानी दिल्ली में आबादी का दबाव बढ़ रहा है, इसको कम करने के लिए नैशनल कैपिटल रीजन का प्रावधान है, उधर पानीपत, रोहतक और हिसार तक, उधर धारूहेड़ा, रिवाड़ी और अलवर तक दिल्ली के तीन तरफ जो हरियाणा लगता है, इसको वह सुविधाएं उपलब्ध करवाई जायें जिससे आबादी का दबाव कम हो। रेलवे विभाग का इस तरफ जरूर ध्यान जाना चाहिए, जैसे रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाना, रेलवे लाइन का डबलिंग किया जाना

हरियाणा के अंदर कोई एयरपोर्ट या एयरोड्रम नहीं है। वहां केवल मात्र रेल और बसों का साधन है जिससे कि राजधानी, चाहे चण्डीगढ़ जाना हो, चाहे दिल्ली आना हो या किसी अन्य स्थान पर, चण्डीगढ़ हालांकि तीन प्रान्तों की राजधानी है लेकिन विशेषतौर पर मेरा संसदीय क्षेत्र हिसार का है, जिसमें जींद जिला भी पुराना प्रिंसली स्टेट थी, वह भी आता है। जींद में बहुत पुराना जंक्शन और लोकोशेड था, ब्रिटिश टाइम में जो जींद की स्थिति थी, आजादी के 47 वर्षो के उपरांत में समझता हूं कि लोकोशेड और जंक्शन की उस स्थिति में भी कमी आई है। जींद में पहले एक इण्टेग्रल कोच फैक्टरी लगाने का प्रावधान किया गया था लेकिन उसको भी पंजाब में कपूरथला, पटियाला में शिफ्ट कर दिया गया। रेलवे विभाग की ओर से किसी तरह का भी कोई ध्यान उस तरफ नहीं दिया जा रहा है तो मैं रेल मंत्री महोदय से आपके माध्यम से यह अनुरोध करूंगा के कई वर्ष पहले नई रेलवे लाइन का हिसार में जो सर्वे हुआ है, वह बहुत बड़ा औद्योगिक नगर भी है और वहां कैण्टोनमेंट भी है, वहां पर कृषि विश्वविद्यालय भी एशिया में ख्याति प्राप्त है तो हिसार को हांसी से जींद तक जोड़ने का यह सर्वे हो चुका है, कई वर्ष पहले लोग आये थे और हमें बजट में इस बात की प्रतीक्षा रहती है कि कि नई रेलवे लाइन बिछाने की तरफ ध्यान दिया जायेगा, हालांकि हर बजट में नये सर्वे और नई रेलवे लाइन की बात हम देखते हैं लेकिन हमारे इस क्षेत्र की उपेक्षा की जा रही है।

उसके साथ साथ उकलाना से नरवाना तक भी रेल का लिंक होना अत्यावश्यक है जिससे हिसार क्षेत्र का कुरूक्षेत्र और चण्डीगढ़ से भी लिंक हो सके। मैं मंत्री महोदय से इस बात की आशा करूंगा कि इसकी ओर ध्यान देंगे। उसके साथ साथ भिवानी से एकता एक्सप्रैस चलती है, इसमें सुबह दिल्ली से जो हिमालयन क्वीन चलती है, उसके साथ कम्पार्टमेंट जुड़ता है। इसी तरह से जींद पानीपत रेलवे लाइन पर पहले से ही रेल चल रही है, अगर उसमें एक कम्पार्टमेंट चण्डीगढ़ के लिए लग जाए तो जींद जिले की जनता भी अपनी राजधानी

चण्डीगढ़ पहुंच सकेगी। चण्डीगढ़ से हिमालय क्वीन शताब्दी एक्सप्रेस में एक कम्पार्टमेंट लग जाए तो उससे चण्डीगढ़ से जींद आने वाले लोगों को सुविधा हो सकती है। इसमें रेल विभाग को ज्यादा आपत्ति नहीं होनी चाहिए। लोगों को सुबह अपनी राजधानी में पहुंचकर समय पर अपना कार्य करके रात को वापस पहुंचने मे सुविधा मिल सकती है। इसके लिए मै। आशा करूंगा कि जिस वक्त मंत्री महोदय उत्तर देंगे तो इस तरफ निश्चित रुप से ध्यान दिया जायेगा।

इसी प्रकार से रोहतक से हांसी, रोहतक से रिवाड़ी के लिए नई रेलवे लाइनों के लिए भी बहुत लम्बे समय से मांग चली आ रही ह। मैं उम्मीद करूंगा कि इसकी तरफ भी ध्यान दिया जायेगा। दिल्ली रोहतक जो डीआर गाड़ी चलती है, उसको दिल्ली से जींद डीजे कर दिया जाये तो उससे जींद के मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को सुविधा होगी।

साथ ही साथ मैं यह भी प्रार्थना करूंगा कि जो 100 किलोमीटर तक की जनसाधारण के लिए किराए में छूट दी है,

उससे आगे एक रुपये से 6 रुपये की वृद्धि का जो प्रावधान किया है इस सौ किलोमीटर की दूरी को डेढ़ सौ किलोमीटर तक कम से कम करने पर विचार करें, यह मेरा आपसे अनुरोध हैं। इसके अतिरिक्त लेवल क्रासिंक के बारे में हम कई वर्षो से लिखते भी रहे हैं और इसके बारे में मैं माननीय मंत्री महोदय से मिला भी हूं। ब्रिटिश टाइम में आजादी से पहले लेवल क्रासिंग होता था, जींद रोहतक रेलवे लाइन पर जय-जयवंती और किनाना रेलवे स्टेशन के बीच में जो पोल नं0 109/13 और 109/14 , इस संबंध में जो कोर्सपोंडेंस हुआ और रेलवे विभाग ने जो डिमांड रखी थी कि कुछ पैसा जमा कराया जाए तो वह पैसा भी दिसम्बर, 93 में लोगों ने अपने पास से इकट्ठा करके जमा करवा चुके हैं लेकिन इस पर किसी का ध्यान नहीं हैं। इसके दोनों तरफ पक्की सड़क है और 5-6 गांव इससे मिलते हैं इससे गांव के लोगों को बहुत कठिनाई हो रही है।

महोदय, मैं अनुरोध करूंगा कि इस रेलवे लेवल क्रासिंग की तरफ भी ध्यान दें। इसकी तरफ ध्यान देने के साथ-साथ मुझे आश्चर्य हुआ कि जहां 9-10 साल पहले से एक रेलवे लाइन क्रासिंग, पक्की सड़क जोकि तहसील हैड क्वार्टर और ब्लॉक रेड क्वार्टर और मंडी को लिंक करती है, पक्की सड़क बनी हुई है और वहां रेलवे के क्वार्टर बने हुए हैं उसको जो तोड़ने का काम कर रहे हैं यह आश्चर्य की बात है। क्योंकि जो सर्वे कराया गया वह ऐसे दिन करवाया गया जिस दिन ट्रक ऑपरेटर्स की हड़ताल थी। [व्यवधान] एक अधिकारी ने लिख दिया कि इसको तोड़ दिया जाए। मैं यह अनुरोध करूंगा कि जो रेलवे जींद पानीपत रेलवे लाइन के ऊपर फाटक हैं वहां एम्पलाइज के लिए क्वार्टर भी बने हुए हें हमको इमी तरफ मे कायम रखें। मैं अनुरोध करूंगा कि मैंने जो नयी लाइनों के लिए कहा है अगर ये बन जाती हैं तो इसमें औद्योगिकरण में भी इस क्षेत्र को बढ़ावा मिलेगा और लोगों को भी सुविधाएं उपलब्ध होगी।

महोदय, इन्ही शब्दों के साथ में आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : महोदया, मैं अपना भाषण 12 मिनट तक ही सीमित रखने का प्रयास करूंगी।

मैं विभिन्न कारणों से इस बजट का विरोध करती हूं। मुख्य कारण किराये में बहुत अधिक वृद्धि और पश्चिम बंगाल के साथ किया गया व्यवहार है। हालांकि बहुत सी अन्य बातें भी हैं जिन पर विचार किया जा सकता है फिर भी मैं अपना भाषण इन बातों तक ही सीमित रखने का प्रयास करूंगी।

यात्री किराये के बारे में यह पहले ही कहा चुका है कि द्वितीय श्रेणी के शयनयान के किराये में जो वृद्धि की गई है, वह प्रथम श्रेणी में की गई वृद्धि की तुलना में बहुत अधिक है। यहां में एक प्रश्न पूछना चाहती हूं। हमारा अनुभव क्या है? हर बार आपने किरायों में काफी अधिक वृद्धि की है और आप देखेंगे कि आपकी आय यात्री किराये से नहीं हो रही है। आपको यह मानना ही होगा। आपने स्वयं कहा है कि यात्री कम हो गये हैं। पिछले कुछ बजटों पर नजर डालिये। हर बार जब आपने किराये में वृद्धि की है टिकट खरीदने वालों की संख्या हर बार कम हो गई है। उस तथाकथित ऊंचे लक्ष्य को रखने के बजाय ऐसी टिकटें रखना ज्यादा बेहतर है,जो लोगों की पहुंच के भीतर हों।

11.00 म.प.

यह एक पहलू है। मैं पश्चिम बंगाल के बारे में एक प्रश्न उठाने का प्रयास कर रही थी। पश्चिम बंगाल में कुछ परियोजनायें बहुत ही पिछड़ें क्षेत्रों में हैं। उदाहरण के लिए, वहां बलूरघाट-इकलाखी रेलवे लाइन है। इनसे पहले रहे मंत्री ने अनेक बार इसका वायदा किया था। चुनावों के दौरान उन्हें बताया गया था कि उनके लिए यह लाइन बिछाई जायेगी। इस प्रश्न पर पश्चिम बंगाल के सभी सदस्यों की एक राय है। मैं आपसे विशेष रुप से इस बलूरघाट-इकलाखी रेलवे लाइन के काम को शुरू करने और इसपर पुनः गंभीरता से विचार करने का विनम्र अनुरोध करती हूं।

अब मैं मालदा-झुगुरी लाइन पर आती हूं। यह भी एक मीटर गेज लाइन है। हम सभी ने मांग की है कि इसे बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये। यह क्षेत्र भी बहुत पिछड़ा हुआ है। ये दो लाइनें बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। तीसरे, मेरे जिले में एक तामलुक-दिघा लाइन है। आपने तामलुक-दिघा लाइन के लिए जो धनराशि दी है, वह इतनी कम है कि मैं उसका उल्लेख करके इस लाइन का निरादर नहीं करना चाहतीं। जब लागत में वृद्धि होगी तो इससे क्या मदद मिलेगी। जैसा कि हमारी कलकत्ता मैट्रो परियोजना के मामले में हुआ हैं, इसमें कितनी लागत वृद्धि शामिल है, अगर परियोजना को समय से शुरू करके पूरा किया जाता तो स्थिति ज्यादा अच्छी होती। लेकिन आप ऐसा नहीं कर रहे हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि तामलुक-दिघा लाइन पर भी विचार किया जाये। हावड़ा-आमटा लाइन का भी यही हाल है। इसे बरगाचिया तक पहले ही पूरा किया जा चुका है। स्वयं श्रीमती इंदिरा गांधी ने इस लाइन का वायदा किया था। किसी और ने नहीं स्वंय श्रीमती इंदिरा गांधी ने चुनाव के दौरान यह वायदा किया था। इस लाइन को बरगाचिया तक ही क्यों पूरा किया गया था। इसे वायदे के अनुसार

आमटा तक क्यों नहीं बढ़ाया जाता। हम चुनावी वायदे नहीं करते। अपने मतदाताओं को हमेशा यह बताती हूं कि मैं इसके सिवाय और कोई वायदा नहीं कर रही हूं कि अगर वे संघर्ष करेंगे तो मैं भी उनके साथ संघर्ष करूंगी। जो भी हो, सत्तारूढ़ दिल को इस पर विचार अवश्य करना चाहिए। मैं नहीं मानती कि इस सब बातों से कोई फायदा होता है। विशेष रुप से जब श्री शेषन वहां हैं तो आपको अनेक बार सोचना पड़ेगा।

मैं कलकत्ता मेट्रो परियोजना, तथा उसकी लागत वृद्धि की समस्या इत्यादि के बारे में पहले ही बोल चुकी हूं। यह केन्द्रीय एवेन्यू में मेरे छोटे से फ्लैट के बिल्कुल पास ही है। यह कलकत्ता का बहुत ही महत्वपूर्ण आम रास्ता है जो एक प्रकार से रूक ही गया है। बहुत सी चीजें हो रही हैं। लागता वृद्धि से बचने के लिए कलकत्ता मेट्रो परियोजना का शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। साथ ही हमें कलकत्ता जैसे बड़े शहर में यातायात को व्यवस्थित करना पड़ेगा।

मैं एक अन्य बात कहना चाहूंगी। यह पश्चिम बंगाल की इकाईयों में माल डिब्बों के लिए दिए गये क्रया देश वापिस लेने या न देने के बारे में है। यह बहुत गंभीर बात है। हमारे पास है जैसेप है। वे माल डिब्बों के निर्माता हैं। लेकिन दुर्भाय की बात यह है कि आप सभी आदेश पश्चिम बंगाल को न देकर अन्य लोगों को दे रहे हैं। रेलवे की ये दो इकाइयां खतरे में हैं। उनके कर्मचारी भी भंयकर स्थिति का सामना कर रहे हैं। मैं नहीं मानती कि एक संस्थान के होते होते हुए आपको यह रवैया अपनाना चाहिए। अगर आप आदेश नहीं देते तो मेरे विचार में यह बहुत बुरी बात है। आपको इस पर बहुत गंभीरता से विचार करना चाहिए।

दूसरा प्रश्न ए.बी.बी. इंजनो के बारे में है। इसके बारे में बहुत सी बातें कही गई हैं। मैं आपसे एक बात जानना चाहती हूं। आप ए.बी.बी. इंजनो के लिए आदेश दे रहे हैं क्या आपको विश्वास है कि रेलवे ऐसे इंजन चलाने के लिए तैयार है? क्या आप मौजूदा पटरियों पर ए.बी.बी. के इंजन चला सकते हैं? नहीं, उन्हें नहीं चलाया जा सकता। आज पटरियों की स्थिति बहुत खराब है। पहले राजधानी से यात्रा करते हुए मैं अपनी सारी पुस्तक का अनुवाद कर लिया करती थी। उसमें कोई कोई समस्या नहीं थी। अब जब हम राजधानी से जाते हैं तो पटरी की खराब स्थिति के कारण इसमें बहुत आवाज आती है। झटके लगते हैं। जब राजधानी जैसी गाड़ी में इतने झटके लगते हों तो फिर अत्यधिक तेज गति वाला इंजन इसे कैसे बर्दाश्त करेगा? केवल यही बात नहीं है। जहां तक हमारे रेलवे का संबंध है, इसके कारण इसका भविष्य बड़ा खराब है।

मैं अनुरोध करती हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में इंजन शेड के लिए कुछ पैसा दिया जाना चाहिए क्योंकि यह भी अनावश्यक लागत-वृद्धि का एक अन्य मामला है। इसे बहुत पहले शुरू किया गया था।

अंत में मैं नॉन स्टाप राजधानी गाड़ी के प्रश्न पर आती हूं। मैं नहीं जानती कि उसका क्या हुआ। हावड़ा से दिल्ली तक एक नॉन स्टाप राजधानी गाड़ी शुरू करने के बारे इतनी अधिक चर्चा होने के बाद अब इसका उल्लेख तक नहीं किया गया है।

मैं नहीं जानती कि आप यह कार्य बजट पारित होने के पश्चात एक कार्यकारी आदेश के द्वारा करेंगे या नहीं। आमतौर पर यह एक परम्परा बन गई है। आपने कहा था कि आप इसे कर रहे हैं। यह नॉन स्टॉप

राजधानी गाड़ी मौजूदा राजधानी गाड़ी की कीमत पर नहीं होनी चाहिए। एक अतिरिक्त नॉन स्टॉप राजधानी गाड़ी शुरू करने के बारे में वायदा किया गया था। एक नई गाड़ी के रुप में इसका प्रस्ताव किया गया है।

अतः, महोदया, ये बातें में माननीय मंत्री के नोटिस में लाना चाहती हूं। मैं श्री जाफर शरीफ को एक पत्र पहले ही लिख चुकी हूं। मुझे आशा है कि वह पश्चिम बंगाल के सदस्यों द्वारा दलगत राजनीति से ऊपर उठकर विशेष रुप से की गई ऐसी मांगों पर कुछ विचार करेंगे। इन शब्दों के साथ, मैं, बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद देती हूं।

डा. राजागोपालन श्रीधरण (मद्रास दक्षिण) : सभापति महोदया, मैं बजट का समर्थन करता हूं। रेल मंत्री महोदय के सामने सचमुच एक अवांछनीय कार्य है। उन्हें अधिक से अधिक अंतः सृजित संसाधनों पर निर्भर रहना पड़ेगा और साथ ही विस्तृत परिवहन नेटवर्क के प्रयोक्ताओं पर अधिक बोझ डाले बगैर इसके विकास के लिए संसाधनों का पता लगाना पड़ेगा। हम इस राष्ट्र के नागरिक होने के नाते यह नहीं चाहते कि रेलवे बीमार उद्योगों के परिवार में जा मिले। जैसा कि इस माननीय सभा को मालूम ही है, अगर रेलवे का विकास निरूद्ध होता है अथवा इसका कार्यसंचालन अक्षम हो जाता है तो अंततः इससे राष्ट्र की आर्थिक बेहतरी ही कुप्रभावित होगी क्योंकि रेलवे हमारे आधारभूत ढांचे का एक महत्वपूर्ण घटक है। उन्होंने जिन मुश्किलों का सामना किया उनको देखते हुए मैं यह अवश्य कहूंगा कि सम्पूर्ण रुप से बजट प्रस्ताव तैयार करने में रेल मंत्री महोदय ने काफी अच्छा काम किया है।

मैं सृजनात्मक आलोचना के द्वारा कुछेक सुझाव देना चाहूंगा तथा विशेष तौर ध्यान देने और कार्यवाही करने की आवश्यकता वाले कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित करना चाहूंगा।

चूंकि सार्वजनिक सेवा व्यासायिक तौर पर चलती है इसलिए रेलवे को अपनी लागत कम करते हुए तथा इस प्रक्रिया में कम से कम नुकसान उठाये बगैर अपने राजस्व में वृद्धि करनी चाहिए।

राजस्व में वृद्धि बढ़ती हुई दरों से नहीं बल्कि बढ़े हुए कार्य से होनी चाहिए लेकिन हमें उन सीमाओं का पता लगाना होगा जहां तक इसे बढ़ाया जा सकता है। इसके कार्यों में किसी प्रकार की कमी लाए बगैर लागत में कमी करके खर्चों में कटौती की जानी चाहिए।

बजट भाषण ये यह दर्शित होता है कि किस प्रकार रेलवे के कर्मचारियों ने समय पर मेहनत करके वर्ष 1993 के अंतिम महीनों में प्रतिदिन एक मिलियन टन की लदान करके राजस्व अर्जित करने वाले यातायात में आने वाली गिरावट को रोका। अन्य बातों के साथ-साथ ऐसे प्रयासों को जारी रखना होगा और स्टाफ को उपयुक्त ढंग से प्रेरित करके और उन्हें अपने कार्य निष्पादन को बनाये रखने बल्कि उसमें और सुधार करने के लिए प्रोत्साहित करना होगा।

सभा यह जानने की इच्छुक है कि क्या संसाधनों का पता लगा लिया गया है और उनके द्वारा संसाधनों को बढ़ाने के लिए समयबद्ध कार्य योजना बना ली गई है। उदाहरण के लिए क्या रेलवे व्यावसायिक विज्ञापनों द्वारा राजस्व उत्पन्न करने की वर्तमान प्रणाली से संतुष्ट है और क्या उसका अधिकतम उपयोग किया गया है?

इसी प्रकार रेलवे के अधिक से अधिक लाभ के लिए पुराने खराब और बेकार लोहे को बेचने के क्या प्रस्ताव हैं और उनमें क्या उपलब्धि प्राप्त हुई है? और फिर क्या रेलवे कर्मचारियों का ध्यान इस ओर गया है कि अपने इस्तेमाल किए गए उत्पाद को बेकार न समझकर उसे संसाधन के रुप में दुबारा इस्तेमाल किया जाए?

यहां मैं इस बात पर बल देना चाहता हूं कि क्योंकि बड़ी संख्या में जनता इसमें सम्मिलित है इसलिए रेलवे के संसाधनों को बढ़ाने के लिए इसे अपनी भूमि तथा सम्पदा का सदुपयोग करना चाहिए क्योंकि यात्री किराये तथा माल भाड़े की दरों में वृद्धि के कारण आम आदमी पर बोझ बढ़ता है?

रेलवे में 17 लाख कर्मचारी काम कर रहे है। रेलवे ने अपने कर्मचारियों में अपनी पहचान तथा गर्व की भावना विकसित की है। श्रमिक बल जो कि रेलवे परिवार का एक हिस्सा है ने भी अनेक चुनौतियों का सामना किया है ओर साहस के साथ परिस्थितियों का सामना किया है इसलिए किसी भी स्थिति में रेल कर्मचारियों की छंटनी नहीं होनी चाहिए। यदि कर्मचारियों की संख्या अधिक है, तो उसका उपयोग अन्य क्षेत्रों में प्रशिक्षण देकर किया जा सकता है जैसे कि कम्पयूटर तथा लिपिकीय क्षेत्र इत्यादि में।

कुल 114 अस्पताल और 670 स्वास्थ्य केन्द्र रेलवे कर्मचारियों की स्वास्थ्य आवश्यकताओं को पूरा कर रहे हैं। दक्षिण रेलवे अस्पताल मुख्यालय जो कि पेरम्बूर, मद्रास में है, निरन्तर हृदय के क्षेत्र में, कार्डिया-कैथेटराइजेशन तथा कार्डिया वैसकुलर सर्जरी में बड़ें-बड़े काम कर रहा है, विशेषकर कि डा० टी०जे० चेरियन और उनकी प्रतिभाशाली डाक्टरों की टीम।

सभी वर्गो के लिए रेलवे के पास शैक्षणिक संस्थानों का एक व्यापक नेटवर्क भी हैं। उन स्कूलों के रख-रखाव की दशा दयनीय है मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि वे इन स्कूलों में रख-रखाव की ओर व्यक्तिगत रुप से ध्यान दें।

रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है। इस संबंध में मैं रेल मंत्री महोदय, से सिफारिश करता हूं कि मद्रास बीच तथा चेंगलपट खंडो पर स्थित ताम्बरम तथा माम्बहलम स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जाये। मैं इस बात का विशेष उल्लेख करना चाहूंगा कि ताम्बरम, सेंट थामस माउंट तथा करोमपेट रेलवे फाटको पर या तो पैदल पारपथ बनाये जायें या ऊपरी पूलों का निर्माण किया जाये।

मद्रास शहर में सर्वाधिक यात्री भीड़भाड़ वाले इलाके में यात्रियों को राहत प्रदान करने के उद्देश्य से एम आर टी एस में व्यापक आवागमन प्रणाली की बात कही गई है। यह कि मद्रास बीच और तरामनी खंडों को जोड़ने के लिए थी लेकिन अब दूरी काट-छांटकर 8.55 किलोमीटर कर दी गई है जिसके परिणामस्वरुप बीच को केवल लुज से ही जोड़ा जा रहा है। मैं मंत्री महोदय से मांग करता हूं कि इस वर्ष 30 करोड़ रुपये की मंजूर की गई राशि की बजाए 45 करोड़ रुपये की धनराशि को मंजूरी दी जाए। वीलीवक्कम से अन्ना नगर तक बड़ी रेल लाइन को बढ़ाने की तुरंत आवश्यकता है इसके अतिरिक्त ताम्बहरम को दूसरा टर्मिनल केन्द्र तथा तिरूवेल्लोर तथा मद्रास के बीच चलने वाली एम ई यू की बारम्बारता को बढ़ाये जाने की भी आवश्यकता है।

राजस्व की हानि को रोकने के लिए रेलवे को बिना टिकट यात्रा को रोकना होगा तथा इस उद्देश्य की

प्राप्ति के लिए कर्मचारियों की संख्या बढ़ानी होगी, उनको सुरक्षा प्रदान करनी चाहिए तथा कुछ प्रोत्साहन देना चाहिए। रेल अपराध प्राधिकरण को कुछ व्यक्तियों द्वारा माल को क्षति पहुंचने की स्थिति में प्रस्तुत किए गए झूठे दावों की ओर ध्यान देना होगा। उनमें कार्य पर एक कार्य बल द्वारा निगरानी रखनी चाहिए। इसमें अतिरिक्त माल भाड़े का कम्पयूटरीकरण किया जाना चाहिए तथा दुर्घटनाओं की संख्या को कम करें तथा रेल गाड़ियों को समय पर चलाएं।

मैं रेल मंत्री महोदय को इस वर्ग का बजट प्रस्तुत करने में दर्शायी गयी कल्पना शक्ति, साहस तथा दृढ़ता के लिए मुबारक देता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। इसके पहले जब यह रेल बजट इस सदन में पेश किया जा रहा था तो सब दलों की ओर से और विशेषकर बिहार के संसद सदस्यों की ओर से इसका प्रतिकार किया जा रहा था। जब जब भी रेल बजट यहां प्रस्तुत किया जाता है तो बिहार की जनता का ध्यान इस ओर लगा होता है कि इस बार बिहार की गरीब ओर पिछड़ी जनता को कोई उपहार दिया जायेगा। बिहार की बात छोड़िये, पूरे देश की लम्बित रेल परियोजनाओं को पूरा करने की कोई बात इसमें नहीं कही गयी है। उन परियोजनाओं को पूरा करने का दूर दूर तक कोई आश्वासन नहीं दिया गया है। आज का बजट जनता पर भारी भरकम बोझ के रुप में आया है। तथा भारत सरकार ने गरीब जनता पर हथौड़ा मारने का काम किया है यानि गरीब जनता पर 997 करोड रुपये का भार और पड़ा है। मुझसे पूर्व कई वक्ताओं ने रेल की उन समस्याओं का जिक्र किया है जिन पर आज साधारण वर्ग आश्रित है। यद्यपि मैं उन बातों को दोहराना तो नहीं चाहता हूं परन्तु कुछेक बातों की ओर सरकार का ध्यान आपके माध्यम से दिलाना चाहता हूं।

सभापति महोदय, आज बिहार देश के उन पिछड़े राज्यों में से एक है जिसकी जनसंख्या उ.प्र. के बाद दूसरे स्थान पर है। बिहार में रेल लाइन बिछाये जाने के जितने आंकड़े दिये गए हैं, वे 1987 के आंकड़ो पर आधारित है। देश का 8.7 प्रतिशत भाग ही यहां पर अवस्थित है और यदि देखा जाए तो रेलवे के दृष्टिकोण से बिहार राज्य का महत्वपूर्ण योगदान है।

पूर्व एवं दक्षिण पूर्वी रेलवे, संपूर्ण रेलवे की माल ढुलाई का का अधिकांश वहन करते हैं, इसी प्रदेश में मुख्य रुप से कार्यरत हैं। मगर कई ऐसे मौकों पर जो बिहार की जनता की ओर से कई बार रखने का काम किया गया, हमारे मुख्य मंत्री जी ने भी पिछले दिनों जब हमारे रेल मंत्री पटना गए थे तो अपनी समस्याएं रखने का काम किया था मगर वे सारी योजनाएं इस बजट में नहीं आ सकी, सिर्फ कागज पर ही रह गयी। वह मांग थी कि बिहार में जोनल ऑफिस खुलना चाहिए। बिहार में काफी समय से मांग है कि पटना में गंगा के ऊपर रेल ब्रिज बनाया जाए। उसके लिए कई बार सर्वेक्षण का कार्य भी हुआ है मगर उस पर कारवाई नहीं की गई। यही नहीं कई वर्षो से यह मामला लंबित पड़ा हुआ है। पटना और उससे आगे मुगलसराय से आगे तक की जो लाइन

है उसका विद्युतीकरण नहीं हो सका है और यह मांग नयी नहीं है कई वर्षों से की जाती रही है मगर इस बजट में उसका कोई जिक्र नहीं किया गया है।

मैं कहना चाहता हूं कि किसी भी क्षेत्र का विकास रेल के माध्यम से जुड़ा होता है। इससे सामाजिक, औद्योगिक और व्यापारिक विकास होता है। किसी भी मुल्क के लिए रेलवे का विकास बहुत बड़ा माध्यम है। मगर इसमें बिहार की उपेक्षा की जा रही है जिससे यह पिछड़ा प्रदेश बिहार और पिछड़ता जा रहा है। रेलवे में बिहार की उपेक्षा की तस्वीर कोई नई नहीं है बल्कि कई वर्षों से यह तस्वीर बनती आ रही है। बिहार को सुविधाओं से वंचित रखा जा रहा है।

23.21 म०प०

(श्री पी०सी० चाक्को पीठासीन हुए)

रेलवे में बिहार बहुत महत्वपूर्ण स्थान रखता है मगर फिर भी किसी सरकार का ध्यान इस ओर नहीं जा सका है। देश के चारों मुख्य जोन का अधिकांश हिस्सा बिहार में पड़ता है और पूरे मुल्क के कुल रेलवे ट्रेक का 10 प्रतिशत बिहार में है। पूरे रेलवे ट्रेक का 30 प्रतिशत राजस्व में भी लगभग 16 प्रतिशत राजस्व बिहार देता है। बिहार से जो मालगाड़ियां चलती हैं और जो खनीज संपदा वगैरह की ढुलाई होती है उससे 60-75 करोड़ रुपये की आमदनी होती है फिर भी रेल के मामले में बिहार की बड़ी उपेक्षा हो रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि कई योजनाएं हैं जिनमें फतुहा-इस्लामपुर तक छोटी लाइन को बड़ो लाइन में परिवर्तित कराना है। राजगीर से गया तक रेल लाइन बिछाने का, रांची से गिरीडीह वाया हजारीबाग दुमका से देवघर, भागलपुल से ललमटिया लाइन का विद्युतीकरण करने की परियाजना लंबें अर्से से पड़ी हुई है मगर वह रेल मंत्रालय की संचिका में दबी पड़ी हुई है।

सभापति महोदय, बिहार रेल के मामले में हमेशा पिछड़ा प्रदेश रहा है और पिछड़ता ही जा रहा है और इसके ऊपर केन्द्र सरकार का ध्यान नहीं जा रहा है। मैं बताना चाहूंगा कि कई वर्षों से जो रेल योजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं उनको पूरा कराने के लिए मै। अनुरोध करता हूं। लोहरदग्गा जो छोटी लाइन है उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित करने और उसके विस्तार की जो योजना लंबित पड़ी हुई है और जिसको स्वीकृति मिल चुकी है, उस पर अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है। इस योजना के पूरा हो जाने से आदिवासी बहुत क्षेत्र का विकास होगा। राजगीर-बोधगया रेलवे लाइन के विस्तार के सर्वेक्षण का काम हो चुका है, लेकिन काम शुरू नहीं किया गया है। डेहरी पिपराडीह लाइन का भी सर्वे हो गया है लेकिन इससे संबंधित योजनाओं पर काम शुरू नहीं हुआ है।

पूर्व रेल मंत्री स्वर्गीय केदार पांडे के मंत्रित्वकाल में बिहार के लिए 13 योजनाओं को प्राथमिकता देने की सिफारिश की गई थी, लेकिन केदार पांडे के निधन के बाद ही सिफारिशों की अनदेखी कर दी गई। आरा सासाराम नई रेल लाइन के सर्वेक्षण का काम पूरा हो चुका है, लेकिन इसे बजट में नहीं लाया गया है। रांची-हजारीबाग-गिरीडीह लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है मगर इसे बजट में शामिल नहीं किया गया

है। बिहार में बाल्मिकि नगर-छितौनी रेलपुल लाइन की गोरखपुर आसाम के लिए विस्तार की स्वीकृति मिल चुकी है, लेकिन धनाभाव के कारण सुस्ती से काम चल रहा है। साहबगंज-भागलपुर रेल खंड का मामला भी धनाभाव के कारण रूका हुआ है। जमालपुर रेल कर्मशाला के नवीनीकरण एवं डीजल इंजन की मरम्मत का काम रोक दिया गया है। इनकी बजट में स्वीकृति मिली थी, लेकिन कार्य अधूरा पड़ा हुआ है। फतुहा-इस्लामपुर तक 45 किलोमीटर की रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है मगर यह कार्य अभी अधूरा पड़ा हुआ है।

सभापति महोदय, मैं कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। बिहार की राजधानी पटना से होकर बंगाल के लिए कई ट्रेनें चलती रहती हैं और बिहार का केन्द्र बिन्दु यह पटना का जंक्शन है फिर भी वहां जो एक्सप्रैस ट्रेनें सीधे तौर पर जोर से चलनी चाहिए, वैसे नहीं चलती हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह मांग करना चाहूंगा कि बिहार की राजधानी पटना में जहां ट्रेनों की संख्या बहुत कम है जिसके कारण वहां लोगों को काफी मात्रा में आनेजाने में कठिनाई होती है। कलकत्ता से पटना के लिए तेज रफ्तार की गाड़ी चलाई जानी चाहिए। पटना से गौहाटी के लिए तेज रफ्तार की ट्रैन चलाई जानी चाहिए और देश के प्रायः सभी राज्यों की राजधानियों के लिए तेज गति की रेलें पटना से चलाई जानी चाहिए।

महोदय, समस्तीपुर और पटना के बीच में एक्सप्रैस ट्रेन, कटिहार से बरौनी तथा पटना से झाझा के बीच में डी.एम.यू. ट्रेन चलानी चाहिए। इसी प्रकार से समस्तीपुर के लिए और वहां से सोनपुर तक, साहबगंज से क्यूल, डाल्टनगंज से डेरी, मधेपुरा से क्यूल बक्सर से मोकामा के बीच में डी.एम.यू. ट्रेन चलानी चाहिए जिससे जनता लाभ उठा सके। राजधानी पटना में जो एक्सप्रैस ट्रेन आती है, उनमें काफी संख्या में लोग चढ़ जाते हैं जिससे आम जनता जो इनमें यात्रा करती है, उसको बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कभी-कभी तो लोगों में मारपीट की नौबत भी आ जाती है। ऐसी ट्रेन की व्यवस्था की जाएगी तो उससे काफी लोगों को राहत मिल सकेगी और वे आराम से सफर कर सकेंगे।

पटना में जोनल ऑफिस खोलने के लिए वहां की जनता की मांग है। गंगा पर जब रेल पुल बन जायेगा तो उससे उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार से काफी लोगों का जुड़ाव हो जायेगा और पटना और आसपास के क्षेत्रों का विकास हो सकेगा। मैं कहना चाहूंगा कि जो लंबित मांगे काफी समय से चली आ रही हैं, उनपर पुनः ध्यान देकर पूरा करने का काम करें।

दानापुर स्टेशन जंक्शन है जहां खगौल बाजार है। वहां पर रेलवे का मंडल कार्यालय भी है लेकिन शहर और मंडल कार्यालय के बीच में आने-जाने की कोई सुविधा नहीं है जिससे लोगों को काफी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। इसलिए बाजार और मंडल कार्यालय के बीच में एक ओवर ब्रिज बनाने का काम किया जाए। यही नहीं, पटना शहर में रेलवे पर एक ब्रिज है जिसका नाम चिडेयाटाउ ब्रिज है। उसकी चोरी का मामला राज्य सरकार के पास लंबित है और उसका कुछ पोर्शन केन्द्र सरकार से भी जुड़ा हुआ है। मेरी मांग है कि केन्द्र से धन प्राप्त करने में जो विलंब हो रहा है, उसपर तुरंत कार्यवाही की जाए।

इन कुछ मांगों के साथ मैं पुनः निवेदन करना चाहता हूं कि बिहार की जनता, जो काफी राजस्व देती है, के लिए कुछ किया जाए। मैंने कहा था कि वहां पर कोई डायरैक्ट एक्सप्रैस ट्रेन नहीं है जिससे लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। पटना से सुपर फास्ट ट्रेन चलाने का कार्य करें।

पिछले दिनों मांग की थी कि मेरे संसदीय क्षेत्र में पटना और पाली के बीच एक हॉल्ट होना चाहिए। उसके लिए कुछ काम हुआ था लेकिन मंत्री जी ने पत्र के माध्यम से बताया कि वह काम आर्थिक रुप से घाटे का है इसलिए संभव नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि इस कार्य से एक लाख जनता, जो उसके आसपास रहती है, को लाभ मिल सकेगा। सब काम मुनाफे के लिए ही नहीं होना चाहिए, वैल्फैयर के लिए भी होना चाहिए।

यह आम जनता पर बोझ डालने वाला और हथौड़ा मारने वाला बजट है। इसलिये मैं इसका विरोध करता हूं और सरकार से मांग करता हूं कि बिहार के साथ जो उपेक्षा करने का काम हुआ है, उसको आप दूर करें। आप रेलवे में और सुधार लायें। वहां जो चोरी-डकैतियां बढ़ रही हैं ओर एक्सीडैंड हो रहे हैं, उनको दूर करके आम जनता को राहत देने का काम करें।

श्री संत राम सिंगला (पटियाला) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं। भारतीय रेलवे का एक अलग स्थान है। वे न केवल आर्थिक विकास के लिए मुख्य आधारभूत ढांचे को ही पूरा करते हैं बल्कि सामाजिक प्राकृतिक उद्देश्य को भी पूरा करते हैं।

अन्य देशों में रेलवे की सरकार द्वारा अथवा लाभार्थियों द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है लेकिन भारतीय रेलवे को अपने संसाधनो पर ही निर्भर रहना पड़ता है। 1986-87 में 51 प्रतिशत बजटीय समर्थन को पर्याप्त रुप से घटाकर 1994-95 लगभग 18 प्रतिशत कर दिया गया है। मैं अपने विपक्ष के साथियों से अनुरोध करूंगा कि वे रेलवे बजट की आलोचना करते समय अवास्तविक एवं तर्कविहीन बातें न कहें। उन्हें हमारे रेल मंत्री महोदय की सीमाओं को समझना चाहिए। मंत्री महोदय को इस बात की मुबारकबाद देनी चाहिए की उन्होंने इतने कम बजटीय समर्थन से घबराए बिना इस चुनौती को स्वीकार कर लिया तथा अपनी बढ़ी हुई कार्यकुशलता तथा उत्पादकता द्वारा आंतरिक संसाधनों की उत्पत्ति को बढ़ाकर पर्याप्त धन का इंतजाम करने का निश्चय किया तथा वह भी बिना बाजार से उधार लिए तथा किसी भी तरह इस बृहत राष्ट्रीय परिवहन नेटवर्क की व्यावसायिक कार्यकुशलता तथा उसकी गुणवत्ता से समझौता किए बिना।

रेलमंत्री महोदय ने यात्री किराये तथा माल भाड़े में जो मामूली सी वृद्धि की है वह न्यायोचित है क्योंकि रेलवे के आधुनिकीकरण तथा विकास के लिए संसाधन जुटाना आवश्यक है। उन्होंने यह कार्य इतनी कुशलता से किया हे कि आम आदमी पर अधिक बोझ नहीं पड़ा है। किराए के संबंध में उन व्यक्तियों पर बोझ पड़ा है जो कि आरामदायक वातानुकूलित डिब्बों अथवा प्रथम श्रेणी के डिब्बों में यात्रा करते हैं। मैं यह सुझाव दूंगा कि किराये में छुट की सीमा 100 किलोमीटर से बढ़कर 200 किलोमीटर की जानी चाहिए क्योंकि आमतौर पर यात्री कम फासले की यात्रा नहीं करते।

उन्होंने कुछ आवश्यक वस्तुओं जैसे नमक, मिट्टी का तेल, पशुधन, तिलहन, तरल पैट्रोलियम गैस, खाद्य तेल, चारा, गुड़ शक्कर तथा खण्डसारी, फल तथा सब्जियों, चाय तथा जैव खाद और रसायन खाद पर भाड़े में छुट देना जारी रखा है। इसलिए बजट न तो मुद्रास्फीतिकारी है ओर न ही जनता विरोधी है, जैसा कि मेरे कुछ विपक्ष के मित्रों द्वारा कहा गया है।

बजट अनुमान में आधारभूत ढांचे के विकास के लिए काफी प्रयत्न किए गए है। अनेक नयी रेलगाड़ियां आरम्भ की जायेगी और अनेक रेल गाड़ियों की दूरी और आवृत्ति बढ़ायी जाएगी। लेकिन श्रीनगर को रेल द्वारा उधमपुर के साथ जोड़ने का निर्णय बहुत ही अच्छा है। इससे कश्मीर की घाटी न केवल शेष विश्व के लिए खुल जायेगी बल्कि इससे देश की एकता तथा अखंडता भी सुदृढ़ होगी। यह हमारे दुश्मनों द्वारा भारत के विरूद्ध आरम्भ किए गए आसूचना प्रचार का सही जवाब होगा कि भारत सरकार कश्मीर घाटी तथा उनके लोगों के विकास की और ध्यान नहीं दे रही है।

पहले चरण में इस परियोजना के लिए 50 करोड़ रुपये की राशि प्रदान की गई है। इससे जनता के लिए अनेक नौकरियों का सृजन होगा और इससे जीवन स्तर में सुधार करने में उद्यमी सहायता भी मिलेगी 'कश्मीर से कन्याकुमारी तक भारत एक है' को वास्तविकता में बदलने के लिए मै रेल मंत्री महोदय को मुबारक बाद दिए बगैर नहीं रह सकता हूं।

रेलवे के इस निर्णय से कि भविष्य में बनने वाले सभी सवारी डिब्बों में वैक्यूम ब्रैक के स्थान पर एयर ब्रैक लगाए जायेंगे, रेल यात्रा को अधिक सुरक्षित बनाने में सहायता मिलेगी।

580 करोड़ रुपये के घाटे को सहन किया जा सकता है। यदि अर्थव्यवस्था मूल माल भाड़ा शुल्क को अपनाती है ओर 380 मिलियन टन के लक्ष्य को प्राप्त करने की संभावना है तथा केवल 2 प्रतिशत अतिरिक्त यात्री आवागमन भी पहुंच के अन्दर है तो?

इस वर्ष यात्री यातायात तथा माल ढुलाई की वृद्धि के लक्ष्य में आई गिरावट अच्छा संकेत नहीं है। लगातार दूसरे वर्ष से माल भाड़े के में कमी हो रही है। हम यह कहकर ही संतोष नहीं कर सकते कि यह एक अस्थायी स्थिति है। हम चोरी तथा भ्रष्टाचार के कारण राजस्व के बाहर जाने और सभी प्रकार की घटिया सेवाओं जैसे तथ्यों को नजर अंदाज नहीं कर सकते। हमें इस बात को अवश्य पता लगाना चाहिए कि अधिक मंहगी होने के बावजूद सड़क परिवहन द्वारा माल ढुलाई अधिक तेजी से क्यों बढ़ रही है। रेलवे द्वारा अपनी बेकार पड़ी भूमि का व्यावसायिक विकास करने अतिरिक्त संसाधनों का सृजन करने का प्रस्ताव एक अच्छा कदम है? विदेशों में रेलवे लाइनों और परिसम्पतियों के व्यापारिक विकास से क्रमशः उनके विकास और सुविधाएं उपलब्ध कराने की क्षमता में सहायता मिली है। ब्रिटिश रेलवे ने इसका सफलतापूर्वक प्रयास किया।

आर्थिक सुधार कार्यक्रम के परिणाम स्वरुप जैसे ही देश में उच्चस्तरीय आर्थिक विकास होगा तब यातायत पर दबाव बढ़ सकता है और रेलवे को मांग के अनुरुप यातायात की व्यवस्था करनी पड़ेगी। इसके अतिरिक्त, भारतीय अर्थ व्यवस्था का द्वार विश्व के लिए खुल जाने के कारण यह आवश्यक हो जाता है कि रेलवे की सेवाएं ओर कार्य-निष्पादन विश्व श्रेणी स्तर की हो। इस उद्देश्य की प्राप्ति हेतु जो रणनीति बनायी गई है उसमें आमान परिवर्तन, चुने गए मार्गो के विद्युतीकरण का विस्तार, संरचना को सुदृढ़ बनाना और उच्चतर क्षमता वाली रेल गाड़ियों एवं उच्चतर अश्व शक्ति युक्त इंजनों को शुरू करना, रेल गाड़ियों की गति बढ़ाना और संसाधन की उपयोगिता बढ़ाने के लिए सूचना प्रौद्योगिकी का व्यापक उपयोग शामिल है। इसके साथ-साथ,

पुरानी प्रौद्यागिकी को छोड़ना होगा, आधुनिक प्रौद्योगिकी को शुरू करना होगा। राजस्व की वसूली में व्यापत त्रुटियों को दूर करना होगा तथा अतिरिक्त श्रम शक्ति को हटाना होगा। लेकिन सवाल यह उठता है कि इसके लिए संसाधन कहां से उपलब्ध होंगे। संसाधन जुटाने के लिए हमें निजी क्षेत्र के साथ गठबन्धन करने में हिचकिचाहट नहीं दिखानी चाहिए तथा निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए आकर्षक योजनाओं की घोषण करनी चाहिए। इस महत्वपूर्ण अवसंरचना के विकास को स्थिर रखने के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था करनी होगी। विकसीत देशों के मानकों के बराबर आने के लिए बाण्डों के द्वारा धन जुटाने की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।

मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूं कि बजट में अमृतसर तक एक नई एक्सप्रैस रेलगाड़ी का विस्तार किया गया है। बजट में लुधियाना से जम्मू-तवी के विद्युतीकरण संबंधी सर्वेक्षण को शामिल किया गया है। पंजाब के मुख्यमंत्री सरदार बेंयत सिंह के नेतृत्व में पंजाब ने आतंकवाद, हिंसा और भय के एक लंबे दौर के बाद पुनः शांति और विकास के युग में प्रवेश किया है। पंजाब भारत का मात्र एक प्रदेश ही नहीं है अपितु सम्पूर्ण राज्य भारत की सीमा है, अनाज व खाद्यान्न का भंडार है और इसकी दाहिनी भुजा है। पंजाब की जनता ने पाकिस्तान के साथ हुए दोनों युद्धों के कष्टों को झेला है।

पंजाब में नई रेल लाइनें बिछाने और प्रभावशाली यातायात प्रणाली आरंभ करने के काम को देश की सुरक्षा, तीव्र औद्योगिक विकास तथा खाद्यान्नों की दुलाई आदि की दृष्टि से देखा जाना चाहिए। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुःख हो रहा है कि आजादी के बाद राज्य में एक इंच भी नई रेल लाइन नहीं बिछायी गई। इतना ही नहीं पंजाब की राजधानी, चंडीगढ को पंजाब के किसी भी शहर से रेल द्वारा जोड़ा नहीं गया। पंजाब को प्राथमिकता देने जैसा व्यवहार किया जाना चाहिए था। लेकिन पंजाब के साथ एक सौतेला व्यवहार भी नहीं किया गया। अपितु उस के साथ निर्मम ऐसा व्यवहार किया गया है।

देश के अधिकांश भागों में राजधानी और शताब्दी एक्सप्रैस जैसी रेल गाड़ियां चल रही हैं। लेकिन मैं नहीं समझ पा रहा हूं कि पंजाब को इससे क्यों वंचित रखा गया। पंजाब के सभी संसद सदस्यों ने मांग की थी कि दिल्ली और अमृतसर के बीच शताब्दी एक्सप्रैस शुरू की जाये लेकिन इसका आश्वासन दिए जाने के बावजूद इस बजट में इस बारे में कुछ नहीं कहा गया है। रेलवे के उत्तर केन्द्र के लिए एक भी नई रेल गाड़ी शुरू नहीं की गई है। पंजाब के लोगों के लिए उपहार स्वरुप अमृतसर और दिल्ली के बीच शताब्दी एक्सप्रैस चलायी जाये।

11.46 म०प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

रात में चलने वाली पैसिजंर गाड़ियो को 1984 के आसपास बंद कर देने के बाद अभी तक फिर से शुरू नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरुप यात्रियों को दक्षिण, पूर्व और पश्चिम की ओर जाने वाली रेल गाड़ियों को पकड़ने के लिए काफी समय नष्ट करना पड़ता है और इससे रेलवे विभाग को राजस्व की हानि भी हो रही है। चूंकि पंजाब की स्थिति सामान्य हो गई है इन सभी गाड़ियों को पुनः चलाना चाहिए।

पंजाब में रेलवे तंत्र का विस्तार रक्षा की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। व्यास तथा कपूरथला जैसे सामरिक महत्व के क्षेत्रों को रेल लाइनों से जोड़ा जाना चाहिए ताकि आपातकाल के समय वैकल्पिक मार्गो का उपयोग किया जा सकें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र पटियाला और मालबा क्षेत्र में रेलवे सुविधाएं पूरी तरह से उपलब्ध नहीं है। इसके परिणाम स्वरुप, सम्पूर्ण मालवा क्षेत्र व्यापार, वाणिज्य एवं उद्योग में पिछड़ गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि पटियाला क्षेत्र को पूर्व और दक्षिण की ओर जाने वाली तेज गति की रेलगाड़ियों से जोड़ दें।

छोटो लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के साथ ही अब बरास्ता रिवाड़ी पटियाला से गुजरात और महाराष्ट्र के लिए छोटा मार्ग उपलब्ध हो गया है। इस मार्ग पर सीधी रेल सेवा का होना केवल व्यापारिक तौर पर अर्थक्षम नहीं है अपितु इससे लोगों को आने जाने में भी सुविधा होगी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर रेलों की बहुत भीड-भाड़ हो गई है। अतः मेरा सुझाव है कि अम्बाला से मुम्बई के लिए बरास्ता पटियाला-जयपुर-अहमदाबाद नई गाड़ी चलायी जाये। इसी प्रकार अमृतसर से हावड़ा के लिए भी एक बरास्ता पटियाला एक गाड़ी चलायी जाये।

लुधियाना में कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली का कार्य प्रगति पर है और 1994-95 में पठानकोट में यह सुविधा उपलब्ध कराये जाने का प्रस्ताव है। मैं रेल मंत्री जी से पुरजोर अनुरोध करता हूं कि पटियाला, जालंधर, भटिंडा और अमृतसर में भी कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराई जाये।

मैं रेल मंत्री को पटियाला रेलवे ऊपरि पुल लेवल क्रांसिग संख्या 17 के लिए 53.71 लाख रुपये प्रदान करने के लिए धन्यवाद देता हूं और यह पुरजोर अनुरोध करता हूं कि इस कार्य को 1994-95 में ही पूरा करने के लिए अतिरिक्त बजटीय प्रावधानों की व्यवस्था करें।

पटियाला के रेलवे स्टेशन का दर्जा बढ़ाने और वहां पर्याप्त यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता है।

मेरा रेल मंत्री से यह भी अनुरोध है कि रेलवे कर्मचारियों के आवास और डीजल संघटक कार्य (डीजल कम्पोनेंट वर्क्स) पटियाला की अन्य आवश्यकताओं की ओर पर्याप्त ध्यान दें ओर इस हेतु समुचित बजटीय प्रावधानों की व्यवस्था करें।

आजादी के मिलने के बाद से हम पटियाला और जाखल के के बीच बरास्ता समाना पातडां मूलक एक रेल संमर्क बनाए जाने की मांग करते रहे हैं लेकिन इसका कोई परिणाम नहीं निकला। इसकी कुल लागत लगभग एक सौ करोड़ रुपये है। मैं यह अनुरोध करूंगा कि इस नयी रेल संपर्क के संबंध में सर्वेक्षण कार्य शीघ्र शुरू किया जाये और यदि इसमें वित्तीय अड़चनें उत्पन्न होती है तो इस नयी रेल संपर्क लाइन कार्य को भागों में लिया जाए ताकि इस क्षेत्र को जिसमें कृषि, उद्योग ओर व्यापार की बहुत संभावनाएं है, देश के रेल मानचित्र में स्थान मिल सकें।

चण्डीगढ़ को लुधियाना से जोड़ने की मांग लंबे समय से की जा रही है। मुझे ज्ञात हुआ है कि रेलवे

विभाग द्वारा बरास्ता लालरू और शम्भु चंडीगढ़ और लुधियाना को रेल सेवा से जोड़ने का प्रयास कर रहा है। इससे समस्या का कोई समाधान नहीं होगा यह पंजाब की जनता के लिए अनुपयोगी सिद्ध होगा। लुधियाना और चण्डीगढ़ के बीच बरास्ता राजपुरा अथवा खरार सीधी रेल सेवा होना ही उपयुक्त है।

पंजाब में स्थित राजपुरा एक औद्योगिक शहर है। उत्तर प्रदेश के हजारों मजदुर यहां कारखानों में काम कर रहे हैं। इस शहर के कई व्यापारी गुड़ और चीनी का व्यापार करते हैं और वे प्रायः मुजफ्फरनगर और सहारनपुर के बाजारों में जाते रहते हैं। पिछले साल भी मैंने यह अनुरोध किया था कि लुधियाना नई दिल्ली सुपरफास्ट जो बरास्ता सहारनपुर जाता हैं को राजपुर में रूकना चाहिए किन्तु बार-बार अनुरोध करने पर भी इस छोटी सी मांग को नहीं माना गया है हालांकि माननीय मंत्री जी ने ऐसा आभास कराया था। इस तरह राजपुरा में सुपरफास्ट के रूकने से राजकोष पर एक पाई का भी खर्च नहीं आयेगा बल्कि यह रेलवे विभाग के लिए राजस्व का जरिया होगा।

इसी तरह मैंने राजपुरा में अमृतसर और नई दिल्ली के बीच चलने वली शान-ए-पंजाब रेलगाड़ी के दो मिनट ठहरहने का अनुरोध किया था। राजपुरा एक जंक्शन है। इससे न केवल राजपुरा अपितु बहुल संख्या में पटियाला के यात्रियों को भी सुविधा होगी।

महोदय, पटियाला, राजपुरा और सोनाम में भूमिगत मार्गो बनाए जाने की बहुत आवश्यकता है। ऊपरी पुल बनाने से करोड़ रुपये की लागत आती है जबकि भूमिगत मार्ग बनाने से केवल 15 से 20 लाख रुपये ही खर्च होते हैं। इसलिए वहां पर भूमिगत मार्ग बनाये जाने चाहिए। भटिंडा-नई दिल्ली इंटर सिटी एक्सप्रैस रेल गाड़ी एक बहुत ही लोकप्रिय गाड़ी है किन्तु इसमें बहुत ही लोकप्रिय गाड़ी है किन्तु इसमें बहुत भीड़ होती है। यह रेलगाड़ी, इस मार्ग पर जो अत्यंत भीड़ है, उनकी यातायात आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर पाती है। इस मार्ग पर यात्रियों की भीड़ को देखते हुए मेरा सुझाव है कि इस मार्ग पर एक नई रेल गाड़ी प्रतिदिन चलायी जाये। पटियाला जिले में रेलवे लाइन सेनम कस्बे के बीचोंबीच से गई है जिससे यहां प्रतिदिन रेल दुर्घटनाएं होती रहती हैं। अतः मेरा सुझाव है कि इस मार्ग पर पैदल यात्रियों के लिए एक पुल का निर्माण किया जाए।

अंतः मैं आभारी हूं और मैं माननीय रेल मंत्री, श्री सी.के. जाफर शरीफ के प्रति पटियाला की जनता का आभार प्रकट करना चाहूंगा। जब पटियाला में बाढ़ आ गई थी तब जाफर शरीफ जी तुरंत पटियाला पहुंचे थे। एक पुल बह गया था और पटियाला शहर अन्य शहरों से पूरी तरह से कट गया था। उनके हस्तक्षेप के कारण ही रिकार्ड समय के भीतर रेल संपर्क स्थापित किया गया था।

महोदय, मैं पुनः एक बार इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूं और मैं रेल मंत्री जी को यह बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य (जादवपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेल बजट का विरोध करती हूं। मुझे से पहले बोलने वाले वक्ता ने रेल मंत्री महोदय को अनेक कारणों से बधाई का पात्र ठहराया है लेकिन मैंने उन

मात्र एक कारण से बधाई का पात्र पाया है और वह भी इस कारण से कि उन्होंने एक ऐसा बजट तैयार किया है, जिसमें कि एक ऐसी नीति का पूर्वानुमान लगाया गया है, जोकि हमारे सामान्य बजट की नीति का एकदम अनुकरण करती है। हमारे वित्त मंत्री महोदय क्या कहना है? उनका कहना है कि जितनी अधिक संख्या में आप धनी लोगों को करों से मुक्त करेंगे, उतनी ही ज्यादा वे लोग कर का भुगतान करने के इच्छुक होंगे। हमारे रेल मंत्री महोदय का क्या कहना है? वह आम आदमी की ओर मुखातिब होते हैं तथा उनका कहना है कि जितना अधिक आप आम आदमी पर दबाव डालेंगे, उन्हें अतिरिक्त किरायों के बोझ से जितना अधिक दबायेंगे, उतने अधिक किरायों का वे भुगतान करेंगे। अतः मैं रेल मंत्री महोदय को सामान्य बजट एवं रेल बजट के बीच इस प्रकार संयोजना स्थापित करने के एकमात्र कारण से बधाई दे सकती हूं।

महोदय, नानजनदप्पा समिति -जिसकी कि इस किराया एवं मालभाड़ा वृद्धि के पीछे सिफारिशें हैं - ने स्पष्ट रुप से कहा था कि भारत में किराये विश्वभर में सबसे कम हैं। लेकिन मुझे आश्चर्य है कि श्री नानजनदप्पा ने अपनी सिफारिशों में भारत में प्रति व्यक्ति औसत आय का शायद ही कोई उल्लेख किया हो। मेरे विचार से उन्होंने ऐसा नहीं किया है। किराये एवं मालभाड़े की दरों में वृद्धि से न केवल धनी-वर्गों, बल्कि आम आदमी एवं मध्ययम वर्गीय जनता पर भी असर पड़ेगा। द्वितीय श्रेणी एवं उपनगरीय मासिक सीजन टिकटों के किरायों में वृद्धि के कारण मध्यम वर्गीय जनता पर अत्यधिक असर पड़ेगा। ऐसी बात नहीं है कि किरायों एवं माल भाड़ों में इस प्रकार की वृद्धि किये बिना राजस्व एकत्रित नहीं किया जा सकता। यह किराया एवं मालभाड़ा वृद्धि उन व्यापारी लोगों के लिए लाभदायक है जो अक्सर राजधानी एक्सप्रैस से यात्रा करते हैं तथा अपने साथ उस सवारी गाड़ी में सामान के 30 अथवा 35 नग ले जाते हैं। वे यह सारा सामान रेल के सवारी डिब्बों में ले जाते हैं। मुझे आश्चर्य है कि रेल-विभाग ऐसा अनुशासन क्यों नहीं लागू कर सकता, जिससे कि इन लोगों को मालभाड़े का भुगतान करने पर मजबूर किया जा सकें। टिकट चैकरों की संख्या में वृद्धि करके राजस्व एकत्रित करने की प्रणाली की और अधिक कारगर बनाया जा सकता है। जब लोग बस द्वारा यात्रा करते हैं, तो वे किराया देते हैं। अतः किराया न देने की हमारे देश की जनता की स्वाभाविक प्रवृत्ति नहीं है। यदि व्यवस्था को बेहतर एवं अधिक कारगर बना दिया जाये तथा अधिक संख्या में टिकट चैकरों को ड्यूटी पर तैनात कर दिया जाए तथा यदि नियमित रुप से चैकिंग सुनिश्चित की जाएं तो आप अधिक मात्रा में राजस्व प्राप्त कर सकते हैं।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : क्या आप बिहार के बारे में भी कुछ कह सकती हैं?

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : मैं पश्चिम बंगाल के बारे में कह सकती हूं। मैं स्वयं विशेष तौर पर उपनगरीय रेल यात्रा करती हूं तथा मैं यह कह सकती हूं कि जनता किराये अदा करने को बिल्कुल राजी है, लेकिन विद्यमान व्यवस्था एवं इसमें व्यापत खामियों के कारण, पर्याप्त मात्रा में राजस्व एकत्रित नहीं किया जाता। इस संबंध में, मैं तथाकथित घाटे में चल रही स्यालदा दक्षिण खंड के अंतर्गत आने वाली रेल-लाइनों का उल्लेख विशेष तौर पर करना चाहती हूं। मैंने स्वयं इन लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों से यात्रा की है। मुझे विदित है कि काफी संख्या में लोग इन गाड़ियों से यात्रा करते हैं। अतः, इन रेल अनुभागों सैक्शनों से घाटा नहीं होना चाहिए। मुझे आश्चर्य है कि इन रेल अनुभागों सैक्शनों में घाटा कैसे होता है। यदि कारगर ढंग से टिकट-चैकिंग

हुई होती, तो इन स्त्रोंतो से काफी मात्रा में राजस्व एकत्रित किया जा सकता था।।

मुझ से पहले बोलने वाले वक्ता ने निजीकरण की सराहना की है। हम पहले से ही यह देख रहे हैं कि ओन-यूअर-वैगन परियोजना-जिसे कि अभी अभी स्थापित किया जाना है - के.कुप्रभाव के कारण वैगन उद्योग कितने संकट का सामना कर रहा है। सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के अंतर्गत कार्यरत वैगन उद्योग-जिस तरीके से उन कारखानों को कार्य-आदेशे दिये जा रहे है - उनकी वजह से संकट का सामना कर रहे हैं। वैगन बनाने के लिए इन कारखानों को दिए जाने वाले क्रयदेशों में वैगनों की संख्या हर वर्ष कम कर दी जाती है। एक तरफ तो हम यह देखते हैं कि रेल-विभाग इन वैगनों के लिए वित्त-पोषण का कार्य व्यापारियों को दे रहा है तथा अब विशेषतौर पर मैंने यह सुना है कि विदेशी कंपनियां भी इस क्षेत्र में आ रही है। अगर यही स्थिति है तथा यदि इसके साथ ही वैगनों का आयात किया जाता है, तो मुझे पूरा संदेह है कि हमारे देश में स्थित वैगन उद्योग महत्वपूर्ण क्षेत्रों में - जिसमें कि विदेशी कंपनियों के प्रवेश की अनुमति दी गई है - कभी अपनी पहचान बना पायेगा अथवा नहीं।

गेज-परिवर्तन से संबंधित मुद्दों पर अनेक अन्य वक्ता चर्चा कर चुके हैं। अतः, मैं इस संबंध में ज्यादा विस्तार से अपने विचार व्यक्त नहीं करूंगी। वास्तव में, हम गेज-परिवर्तन के बिल्कुल विरूद्ध नहीं है। लेकिन एक ही वर्ष में गेज-परिवर्तन के लिए 108 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि को स्थानांतरित करने का जो निर्णय अचानक ही लिया गया है, उसके हम विरूद्ध हैं क्योंकि ऐसा करने से पहले से ही उल्लिखित एवं चालू अन्य परियोजनाआं से धनराशि का अपवर्तन हो रहा है। स्थाई समिति ने भी यह कहा है कि मंत्रालय ने ऐसा विश्व-बैंक के परिवहन-सलाहाकार के कहने पर किया है, जिन्हें सम्भवतः हमारे देश की स्थिति एवं गेज परिवर्तन की आवश्यकताओं के बारे में कोई जानकारी नहीं है। एक तरफ तो गेज-परिवर्तन का यह व्यापक कार्यक्रम चल रहा है, दूसरी तरफ आप देखते हैं कि वैगनों के क्रयादेशों की संख्या हर वर्ष घटती जा रही है। ऐसी स्थिति में इन नये रेल मार्गो पर क्या चलेगा? यदि आपके पास वैगन नहीं हैं तथा अगर आपके पास पर्याप्त मूलभूत ढांचा नहीं है, तो फिर इन गेज परिवर्तित रेल-मार्गो पर क्या चलेगा?

मैं एक ओर बात ध्यान में लाना चाहती हूं।

12.00 म०प०

इस गेज -परिवर्तन से योजना तैयार करने की खामी प्रदर्शित होती है। संक्षेप में यही बात मैं अन्य क्षेत्रों के बारे में भी कहना चाहती हूं। हम देखते हैं कि विभिन्न राज्यों के बीच संसाधनों के वितरण में काफी असमानता है।

इकलाखी-बलुरघाट जैसी परियोजनाओं तथा अन्य परियोजनाओं के लिए बजट में आवश्यक धनराशि आंबटित नहीं की गई है। जब तक राज्यों के बीच धनराशि के आबंटन में कोई विषमता रहेगी, तब तक देश का समान रुप से विकास नहीं हो सकता। इस विषमता को समाप्त करने के साथ-साथ, यह आश्वासन भी अवश्य दिया जाना चाहिए कि चालू-परियोजनाओं के लिए बजट में धनराशि आबंटित की जायेगी। यदि चालू-परियोजनाओं

के लिए धनराशि नहीं दी जाती, तो इनकी लागत में वृद्धि हो जायेगी तथा अगले बजट के अवसर पर, रेल मंत्री महोदय को अतिरिक्त धनराशि आबंटित करने में कठिनाई होगी।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद): यह वास्तविक शून्य-काल है। अंग्रेजी कैलेण्डर के अनुसार, यही पूर्णतया शून्य-काल है।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य : मैं अपने निर्वाचन-क्षेत्र के बारे में कुछेक बातों का उल्लेख करूंगी। प्रमुख परियोजनाओं के बारे में, मैं रेल मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूं कि मैट्रो-परियोजनाओं हेतु जो बजटीय-आबंटन किये गये हैं क्या वह आबंटन 1995 तक परियोजनाओं को पूरा करने के लिए काफी हैं अथवा क्या इस परियोजना के प्रथम-चरण का कार्य पूरा करने में आगे और विलम्ब किया जायेगा। मेरे विचार से जिस ढंग का आबंटन किया गया है, उससे इस परियोजना के पूर्ण होने में और विलम्ब होगा।

टोलीगंज-गड़ीहार परियोजना के द्वितीय चरण के कार्य के बारे में, मुझे बताया गया है कि राईट्स ने इस बारे में अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया था। लेकिन मेरी समझ में यह नहीं आता कि रेल मंत्री महोदय उस परियोजना के बारे में कोई सकारात्मक बात कहने से आनाकानी क्यों कर रहे हैं। हर बार हम यह मुद्दा उठाते हैं, हमें यही बताया जाता है कि संसाधन का अभाव है। हमारी समझ में नहीं अता कि इस परियोजना का क्या होगा।

प्रिसेव घाट से मझेरहाट तक की परिक्रमा [सकूर्लर] रेल परियोजना का कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाना चाहिए। यह विमानपत्तन क्षेत्र है। खिड्डेरपुर तक यात्रा करने वाले कर्मचारियों को इससे अत्यधिक फायदा होगा। लेकिन हर बार हमें यही बताया जाता है कि विमानपत्तन न्यास से कुछ वार्ता चल रही है तथा जब हम जल-भूतल परिवहन मंत्री महोदय के पास जाते हैं, तो वे कहते हे,

"मुझे इस समस्या के बारे में जानकारी नहीं है।" अतः, यह मामला इसी तरह से लटका हुआ है।

आसनसोल एवं बर्दवान के बीच ई०एम०यू० कोच शीघ्र लगाये जाने की की मांग लम्बे समय से चली आ रही है। आसनसोल तक क्षेत्र को उपनगरीय क्षेत्र घोषित किया जाना चाहिए।

अंदल-सैनथिया खंड, बंडल-कटवा खंड को दोहरी लाइन बिछाने तथा बडंल-कटवा एवं खाना-सैथिया खंड का विद्युतीकरण करने संबंधी एक और मुद्दा है। सर्कुलर रेल परियोजना के विस्तार का कार्य हावड़ा की ओर जारी रखा जा सकता है तथा इस के लिए वर्तमान रेल लाइन को न्यूनतम निवेश के उद्देश्य से प्रयोग किया जा सकता है। स्यालदा से खड़गपुर बरास्ता दनकुनी एवं स्यालदा गाड़ी को नईहटी एवं बंडेल के रास्ते सै बर्दवान ले जाना चाहिए। इसके साथ ही, स्यालदा एवं दम दम जंक्शन के बीच दो अतिरिक्त रेल मार्गो तथा बरूईपुर तक तीसरे रेलमार्ग का निर्माण करके इस खंडीय क्षमता को बढाये जाने की भी आवश्यकता होनी चाहिए। इन बातों पर विचार किये जाने की जरूरत है। तथापि, ये सारी बातें अधिकतर मेरे निर्वाचन-क्षेत्र से संबंधित हैं। मुझे उम्मीद है कि मुझे इनके बारे में विशिष्ट तौर पर उत्तर मिलेंगे। हमें चिंता इस बात की है कि रेल संबंधी समग्र नीति में हम इस क्षेत्र के बारे में योजना बनाने में तथा समान रुप से इस ओर ध्यान दिये जाने की कमी अनुभव

करते हैं। इसी वजह से हम वास्तव में चिन्तित हैं। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इनमें से कुछ प्रश्नो का उत्तर देंगें।

इन शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री अष्टभुजा प्रसाद शुक्ल को बोलने के लिए आमंत्रित करता हूं। कृपया अपनी बात संक्षेप में कहें।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा कार्य एवं खेल विभाग) में राज्यमंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक): महोदय, मैं भी कहना चाहता हूं। यह दिन की शुरूआत है। हम दिन भर मे बैठे हुए हैं। यदि सत्तापक्ष एवं विपक्ष के सदस्य गण महत्वपूर्ण मुद्दों को उठाने तक ही अपनी बात सीमित रखें, तो अनेक सदस्यगण इस चर्चा में भाग ले पायेंगे।

[हिन्दी]

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (मंदसौर) : उपाध्यक्ष महोदय, जितने भी सदस्य बैठे हुए हैं, सब बोलने के लिये ही बैठे हैं। उनको चाहे थोड़ा समय दिया जाए पर सभी को समय दिया जाये।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय जी की रय का स्वागत है। मैं सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि वे अपनी बात संक्षेप में कहें।

[हिन्दी]

श्री अष्टभुजा प्रसाद शुक्ला (खलीलाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। वह इसलिए कि रेल बजट में मंहगाई को रोकने, घाटे के प्रबंध को कम करने और बजट में काम की प्रवृत्ति में सुधार लाने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाये गए है। इससे तो केवल निराशा ही उत्पन्न हुई है। माल भाड़े और यात्री किराये बढ़ाने से मंहगाई बढ़ेगी और सरकार ने सदन की महत्ता को पहले ही कम कर दिया है। इसी से सरकार की प्रवृत्ति का अहसास होता है कि वह किस तरफ जा रही है। उदाहरण के लिए बजट के पहले मूल्यों में वृद्धि करना और परामर्शदात्री समिति तथा स्टैंडिंग कमेटियों द्वारा दिये गए सुझावों को अनदेखा करना इस बात को दर्शाता है कि सरकार का निकट भविष्य में आचरण कैसा होगा और निश्चित रुप से यह आशंका बनी है कि रेल भाड़े और रेल किराये में हुई वृद्धि से मंहगाई और बढ़ेगी ही।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट में क्षेत्रीय असंतुलन पूरी तरह से दिखाई दे रहा है। उत्तर प्रदेश की जितनी उपेक्षा करनी चाहिए थी, वह इसमें की गई है। वह बात इसलिये कह रहा हूं कि जिस जोन में काम होना चाहिए, नहीं होता है और जिस जोन में नहीं करना है, वहीं पर हो रहा है। इस बात को जानकर ताज्जुब होता है कि जिस गोहाटी एक्सप्रेस का हफ्ते मे दो बार एक्सीडेंट हुआ और रेल मंत्री जी ने स्वंय जाकर स्थान का निरीक्षण किया और जांच का आदेश दिया। जांच के बाद यह बयान आया कि रेल पथ खराब है जिसके कारण रेल दुर्घटना हुई। मैंने इस विषय को पिछली बार भी उठाया था और इस बार भी कह रहा हूं कि जो रेल पथ खराब है और जहां

पर दो बार दुर्घटना हो चुकी है, इस बात की ओर फिर ध्यान न देना क्या बतलाता है? यह मैं इस लिये कह रहा हूं कि उस रेल पथ का मरम्मत के लिए धन का प्रावधान नहीं किया गया है और इसका मतलब यह है कि उस रेल पथ पर जाने वाली ट्रैंस का बार बार एक्सीडेंट हो और हर बार मुआवजा देने का काम सरकार करती रहें।

लोगों की मौत आप कराना चाहते हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि आपको चाहिए कि अगर आपने सही माना है कि रेल पथ खराब है और इसलिए दुर्घटना हुई है तो फिर दुर्घटना न हो इसके लिए रेल पथ का पुनर्निर्माण करने के लिए धन की व्यवस्था करें। मैं कहना चाहता हूं कि यह रेल पथ बने हुए बहुत दिन नहीं हुए। आप उसके कार्य की समीक्षा करें। उसके लिए कितना समय था और अभी तक वह रेल ट्रेक पूरा नहीं कर पाए और अगर इसके लिए कोई दोषी अधिकारी हैं तो उनके खिलाफ क्या कदम उठाए जा रहे हैं यह भी आपको सदन में बताना पड़ेगा। बार-बार पूर्वोत्तर रेलवे की समस्या उठायी जा रही है। आपने ट्रेन में कटौती कर दी। एक ट्रेन प्रतिदिन गोरखपुर से लखनऊ इंटर सिटी एक्सप्रैस चलती थी वह आपने समाप्त कर दी। आप जो ट्रेन कटिहार से लखनऊ जाने के लिए दे रहे हैं वह कभी समय से नहीं आती। आप आमान परिवर्तन का काम कर रहे हैं लेकिन गोरखपुर से गौण्डा और गोरखपुर से नौतनवां इन दोनों छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए आपने धन उपलब्ध नहीं करवाया। आपने मनकापुर से कटरा तक का आमान परिवर्तन कराने की स्वीकृति दी है। कटरा से अयोध्या तक नयी लाइन बिछाने और अयोध्या में पुल का निर्माण करने की बात आपने कही है। उसके लिए भी आपने धन उपलब्ध नहीं करवाया है। बार-बार आपसे मांग की जाती हे कि गोरखपुर से बरौनी तक विद्युतीकरण किया जाए क्योंकि कानपुर से इधर और बरौनी से उधर विद्युतीकरण है। बीच में नहीं है। घंटों ट्रेन वहां खड़ी रहती हैं। पूर्वोत्तर रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण स्टेशन गोरखपुर है। आप कहते हैं कि ऐसे स्थानों का विकास करने के लिए आपके पास कुछ न कुछ है लेकिन उनके विद्युतीकरण के लिए आपके पास कुछ नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि आखिर आप पूर्वोत्तर रेलवे की उपेक्षा क्यों कर रहे हैं? यहां रेल राज्य मंत्री स्वर्गीय श्री शिव नारायण और रेल मंत्री महावरी प्रसाद जी थे। इन्होंने दोहरीघाट से खलीलाबाद और खलीलाबाद से बलरामपुर के लिए रेलवे लाइन के महत्व को समझा था। खलीलाबाद देश भर का हैंडलूम का प्रमुख व्यावसायिक केन्द्र है। हिन्दुस्तान भर के व्यवसायी वहां जाते हैं। बौद्ध धर्म के पर्यटकों के लिए यह क्षेत्र बहुत ही महत्वपूर्ण है। आप कहते हैं कि उन्होंने इसके महत्व को समझा और सर्वे भी करा दिया। चाहे परामर्शदात्री समिति हो या सदन हो मैं इस विषय को बार बार उठाता हूं पर आपने कह दिया कि फीजीबिलिटी नहीं है। क्या रेल केवल व्यावसायिक दृष्टिकोण के लिए बनाई गयी है? क्षेत्र के विकास में इसका कोई महत्व नहीं है? यात्रियों को सुविधा देने के लिए इसका कोई महत्व नहीं है? सबसे पहले क्षेत्र के विकास में रेल का महत्व है। अगर उन दोनों मंत्रियों ने उस रेल लाइन की महत्ता को समझा है तो आपको भी समझना पड़ेगा। आखिर आप क्या करना चाहते हें? आप आमान परिवर्तन नहीं करेंगे, आप रेल लाइन का विद्युतीकरण नहीं करेंगे, खराब रेल ट्रेक की मरम्मत नहीं करेगे और जो काम हो रहा था उसको भी बंद कर देंगे। पूर्वोत्तर रेलवे को आप किस तरफ ले जाना चाहते हैं? आप बजट में जो चर्चा करते हैं कि राजधानी में एसी 3टियर की सुविधा देने जा रहे हैं। कितने लोग राजधानी में चलते हैं? मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि केवल एक दिन आप दिल्ली रेलवे स्टेशन पर चल

जाइए। तब आप देखेंगे कि आदमी को कुली किस प्रकार ट्रेन में धकेलता है। कभी आप गोरखपुर या लखनऊ स्टेशन पर जाइए तो आपको पता चलेगा कि बिहाहर की तरफ से आने वाली गाड़ियो में किस प्रकार से लोग छतों पर बैठकर आते हैं। उनकों डिब्बों में बैठने की जगह नहीं मिलती है। किसके लिए आप व्यवस्था करना चाहते हैं? गरीब आदमी के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। आपने जिस प्रकार से भाड़ा बढ़ाया है उससे आम आदमी आज जनरल डिब्बे में नहीं चढ़ सकते हैं। कई बार आपसे मांग की है कि रेल के एक हेडक्वार्टर से दूसरे हेडक्वार्टर तक दिन में चलने वाली ट्रेन की व्यवस्था करें लेकिन गरीब के लिए, दुखियों के लिए, मजदूर के लिए, असहाय लोगों कि लिए जो गांवों में रोजगार नहीं पा रहे हैं और शहरों में रोजगार के लिए जा रहे हैं उनके जीने के लिए आप सुविधा दें। इसकी चिंता आपको नहीं है। आपको चिंता है कि जो एसी में बैठकर आते हैं वह सोकर चलने का काम करें। यह दिशा गलत है। आप कभी ट्रेन में जाइए।

प्लेटफार्म पर जाइए, मैं आपको बताना चाहूंगा आप जरा सर्वे कराइए, जिन लोगों को आपने समितियों के नाम पर ठेका दे रखा है, वे लोग किराए पर दुकानें चलवा रहे हैं। आपका भोजनायल नहीं चलता है। उसका इस्तेमाल निवास के रुप में किया जा रहा है। किसी स्टेशन पर आप उतर जाइए और यदि आपको दैनिक कर्म से निवृत्त होना है, तो आपको वहां पानी भी नहीं मिलेगा। ऐसा क्यों है। आपकी व्यवस्था इन सब चीज की है, लेकिन रेलवे स्टेशन पर वे चीजें आपको नहीं मिलेगी। आप जरा इनको चैक करवाइए कि जब आपने इसकी व्यवस्था की है, तो वह क्यों उपलब्ध नहीं है।

पूर्वोत्तर रेलवे भी आपका एक जोन है। इसके संबंध में मैं एक-दो बातें आपको बताना चाहता हूं। प्रथम तो दोहरीघाट से खलीलाबाद और खलीलाबाद से बलरामपुर दो रेलवे लाइनों को बिछाने के लिए धन की व्यवस्था करें और उसकी स्वीकृति प्रदान करें। रेलवे के एक मुख्यालय से दूसरे मुख्यालय तक जाने के लिए सामान्य डिब्बें की , दिन की ट्रेन उपलब्ध करवाए जाएं। कटरा से अयोध्या तक पुल का निर्माण और रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति दी है, उसके लिए धन की व्यवस्था कराई जाए। गोरखपुर से गोंडा और गोरखपुर से नौतनवा तक आमान परिवर्तन और बरौनी से कानपुर तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाए। सारनाथ-दुर्ग एक्सप्रैस को गोरखपुर तक बढ़ाने का काम करें। गोरखपुर से लखनऊ तक एक ट्रेन देने का काम करें जिससे सुबह गोरखपुर से चलकर दोपहर तक लखनऊ पहुंचा जा सके और लखनऊ से चलकर शाम तक गोरखपुर आया जा सकें।

महोदय, हमारा खलीलाबाद हैंडलूम का बहुत बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। वहां पर रेलवे क्रासिंग पर पुल न होने से ट्रकों की बहुत भीड़ हो जाती है और आवागमन अवरूद्ध हो जाता है। इसलिए रेलवे स्टेशन के पास और दूसरा पुल मुख्य बाजार में बनाए जाने की स्वीकृति प्रदान करें। गोरखपुर रेलवे लाइन का जो गौहाटी के पास ऐकसीडेंट होने के बाद आपने कहा कि रेल पथ खराब है, उसको ठीक करने के लिए व्यवस्था करवाएं। बस्ती और खलीलाबाद में कम्प्यूटर से आरक्षण की मांग भी काफी समय से लंबित है। इसलिए वहां पर सभी ट्रेनों का ठहराव कराने के आदेश दें क्योंकि वहां पर कर्नाटक, आंध्रप्रदेश, तमिलनाडु चारों तरफ से व्यवसायी बड़ी संख्या में आते हैं और बहुत बड़ी तादाद से माल ले जाते है इसलिए वहां पर इन सभी ट्रेनों में आरक्षण की

व्यवस्था की जाए।

महोदय, आपने समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री अंकुशराव टोपे (जालना) : महोदय, मैं, माननीय मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तु रेल बजट का समर्थन करता हूं। हमें अपने रेल मंत्री पर गर्व होना चाहिए जोकि भारतीय रेल का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं। संभवत: यह विश्व में सबसे बड़ी रेल प्रणाली है जिसके तहत लगभग 62,458 किलोमीटर लम्बे मार्ग हैं और 8,268 रेल इंजिन, 39283 डिब्बे तथा 5,78,562 माल डिब्बों का परिचालन समूह है यह सब एक ही प्रबन्धन के तहत हैं।

यात्री यातायात तीन गुणा बढ़ कर 1950-51 में 1,284 मिलियन टन से 1992-93 में 3,753 मिलियन टन हो गया है। प्रारम्भिक माल राजस्व टन माल भी इस अवधि के दौरान 73.2 मिलियन से बढ़कर 350 मिलियन टन हो गया। आज माल तथा यात्री के भूतल परिवहन में रेलवे की भागीदारी 48 प्रतिशत है।

मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने पिछले तीन बहुत सख्त बजटों की तुलना में वर्ष 1994-95 के लिए बहुत ही नरम बजट प्रस्तुत किया है।

किराये तथा मालभाड़े में अधिकतम वृद्धि पिछले तीन बजटों में 10 से 15 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में लगभग 6 प्रतिशत है।

रेलवे को बजटीय सहायता हाल के वर्षों में काफी कम कर दी गई है यह 1986-87 में 51 प्रतिशत से कम होकर 1994-95 में 18 प्रतिशत रह गई है और इस प्रकार इन महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे के विकास को कायम रखने के लिए बजट में अधिक दक्षता और उत्पादकता के माध्यम से आंतरिक स्रोत उत्पन्न करने के कार्य में वृद्धि करने पर जोर दिया गया है।

मैं आम आदमी के लिए किराए को न छूने के लिए मंत्री महोदय को बधाई देता हूं। यहां पर हम सभी ने कहा है कि आम आदमी पर बुरा प्रभाव पड़ता है। लेकिन द्वितीय श्रेणी के किराए 100 किलोमीटर तक नहीं बढ़ाए गए हैं। 101 किलोमीटर से 601 किलोमीटर तक वृद्धि केवल 1-5 रुपये की गई है। ऊंची श्रेणी में वृद्धि केवल 6 प्रतिशत तक ही गई है।

माल लदान में वृद्धि अपेक्षा से कम है। इस वर्ष का लक्ष्य 380 मिलियन टन है। माल लदान से संबंधी यातायात प्रस्ताव 67 प्रतिशत हैं अत: मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इसकी प्राप्ति के लिए प्रयास किए जाएं। आठवीं पंचवर्षीय योजना के अन्तिम वर्ष का लक्ष्य 480 मिलियन टन है।

जहां तक छूट का संबंध है, मैं इस मुद्दे पर भी बधाई देता हूं कि अगर वृद्धि की भी गई है तो आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई में छूट दी गई है क्योंकि नमक, मिट्टी का तेल, पशुधन, तिलहन और अन्य सभी आवश्यक वस्तुओं को इस वृद्धि से छूट दी गई है।

बारह नई गाड़ियां शुरू की गई हैं और 10 गाड़ियों को आगे बढ़ाया गया है। मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूं कि हमारी गाड़ी बम्बई से जालना को सिकन्दराबाद तक बढ़ा दिया गया है। 1992-93 में 77 नई गाड़ियां शुरू की गई थीं। इस वर्ष मराठावाड़ा के सभी संसद सदस्यों की ओर से हमने अनुरोध किया कि इस मराठवाड़ा के लिए कोई विशेष गाड़ी नहीं है। अतः परबनी से बम्बई के लिए एक सुपरफास्ट गाड़ी शुरू की जए। मैं समझता हूं अपने उत्तर में वह इस गाड़ी को भी शामिल करेंगे।

अब 'पैलेस ऑन व्हील्स गाड़ियां आठ परिपथों पर शुरू की जानी हैं। एलोरा और अजन्ता विश्वविख्यात गुफाएं हैं। वे औरंगाबाद के निकट हैं। अगर यह स्थान इन आठ परिपथों में शामिल नहीं है तो इसे शामिल किया जाए।

नान्देड से अमृतसर के लिए एक और गाड़ी की आवश्यकता है। नान्देड और अमृतसर में सिख समाज के प्रसिद्ध गुरूद्वारे हैं। अतः अगर नान्देड से अमृतसर तक एक सीधी गाड़ी शुरू कर दी जाए तो उस क्षेत्र की यात्रा करने वाले सभी लोगों को इससे लाभ होगा।

एक ही प्रकार की लाइन के बारे में रेलवे द्वारा देश भर में एक समान रेलवे लाइन प्रणाली की नीति को अपनाया गया है। इसके लिए रेल मंत्री को बधाई दी जानी चाहिए। बड़ी लाइन कुल मार्ग के केवल 50 प्रतिशत भाग में है। इस पर 90.6 प्रतिशत माल ढुलाई 84.6 प्रतिशत यात्रियों का आवागमन होता है जबकि छोटी लाइन कुल मार्ग के 37 प्रतिशत भाग में है और 9.3 प्रशित माल ढुलाई और यात्रियों के आवागमन का 37 प्रशित इसके माध्यम से किया जाता है। मैं समझता हूं कि आठंवी योजना में आमान परिवर्तन 6000 किलोमीटर मार्ग का होना है। मैं समझता हूं कि इसे पूरा कर लिया जायेगा। इस एक समान लाइन के कारण महाराष्ट्र के अत्यंत पिछड़े क्षेत्र मराठवाड़ा में भी यह परिवर्तन हो सकेगा अब इस परिवर्तन के कारण हम राष्ट्रीय मार्ग पर हैं।

जहां तक माल भाड़े में राहत का संबंध हैं, मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि अन्य मदों के साथ साथ यह छूट गेहूं, अनाज और दलहन को भी दी जाए।

अब मैं रेलवे जोन के बारे में एक बात कहना चाहूंगा। महोदय, आपने अपने भाषण में घोषणा की है कि आप मौजूदा जोनों और परिमंडलो के भौतिक वितरण को तर्कसंगत बनाने के लिए एक विस्तृत अध्ययन कराने जा रहे हैं। आप जानते हैं कि हमारे बम्बई-जालना रेल मार्ग पर दो ज़ोनों अर्थात दक्षिण मध्य जोन और मध्य जोन का नियंत्रण है। हमारा मराठवाड़ा क्षेत्र दक्षिण-मध्य जोन के तहत आता है। लेकिन हमारे क्षेत्र के एक भी शिक्षित या अशिक्षित व्यक्ति को इस जोन में रोजगार नहीं मिल सकता। दूसरे, हमें अपनी मुश्किलों के बारे में हर बार हैदराबाद जाना हमारे लिए बहुत मुश्किल हैं।

अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि दक्षिण मध्य जोन को मध्य जोन में मिला दें।

मुझे अपने क्षेत्र की एक अत्यंत महत्वपूर्ण और बहुत पुरानी मांग उठाने की अनुमति दें। श्री मुकुल वासनिक का निर्वाचन क्षेत्र भी इस क्षेत्र में है और मैं जानता हूं कि इस मांग के मामले में वह मुझसे पूर्णतः सहमत

हैं। यह मांग जालना-खामगांव रेलवे लाइन के निर्माण के बारे में है। खामगांव विदर्भ का सर्वाधिक महत्वपूर्ण व्यवसायिक केन्द्र है और जालना मराठवाड़ा का सर्वाधिक महत्वपूर्ण व्यावसयिक केन्द्र है। इन दो महत्वपूर्ण वाणिज्यिक केन्द्रों के बीच दूरी केवल 155 किलोमीटर है। अगर इन दोनों को जोड़ दिया जाए तो इन क्षेत्रों के सम्पूर्ण विकास में इसका बहुत योगदान होगा। जैसा कि मैंने पहले ही कहा है यह मांग बहुत पुरानी है 1930 से यह मांग की जाती रही है सर्वेक्षण चल रहे हैं। एक सर्वेक्षण अभी हाल ही में हुआ है। और मुझे सर्वेक्षण दस्तावेज से एक पैरा उद्धत करने दें :

प्रस्तावित लाइन बुल्डाना और जालना जिलों में से गुजरेगी। इस प्रस्तावित लाइन से सुविधा प्राप्त करने वाला क्षेत्र पिछड़ा माना जाता है क्योंकि दोनों जिलों का काफी हिस्सा तंगी वाला क्षेत्र और सूखा प्रवण क्षेत्र घोषित है। सामाजिक और आर्थिक विकास बहुत ही सीमित है।

अनेक स्थानों पर तो हर मौसम चालू रहने वाली सड़के भी उपलब्ध नहीं हैं।

इसलिए में अनुरोध करता हूं कि इस लाइन को प्राथमिकता दी जाए। यह दूरी केवल 155 किलोमीटर है। परियोजना की कुल अनुमानित लागत 228 करोड़ रुपये है। इस वर्ष बजटीय प्रावधान बहुत कम अर्थात 2.2 करोड़ रुपये है। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार अगर इस लाइन के लिए और अधिक राशि आवंटित कर दी जाए और अधिक देरी किए बगैर इस लाइन को पूरा कर दिया जाए तो इससे हमारे क्षेत्र को बहुत लाभ मिलेगा। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस मांग पर और अधिक सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र जालना की एक और महत्वपूर्ण मांग पर जोर देना चाहूंगा। महोदय, जालना पूरे भारत में एक श्रेष्ठ अनाज मंडी के रुप में विख्यात है। मक्का, ज्वार, गेहूं, मूंग, तुर, उडद इत्यादि जालना से देश भर में भेजे जाते है। यहां मैं यह कहना चाहूंगा कि 1992-93 के दौरान लगभग 7000 मीट्रिक टन अनाज जालना में बिक्री के लिए आया था। इसमें से 1200 मीट्रिक टन की थोड़ी सी मात्रा ही जालना स्टेशन से भेजी जा सकी। ऐसा जालना में वैगनों की अनुप्लब्धता के कारण हुआ। जालना के अलावा अन्य अनेक बाजारों से कृषि उत्पाद, बिक्री और लदान हेतु जालना आते हैं। दूसरी रेलवे लाइन भुसवाल और अकोला में उपलब्ध हैं और ये स्थान क्रमशः 160 और 200 किलोमीटर दूर हैं। इन रेलवे स्टेशनों तक माल लारी के माध्यम से ले जाना पड़ता है। जिसके कारण परिवहन प्रभार में 20 से 25 रुपये प्रति क्विंटल अतिरिक्त वृद्धि हो जाती है। अतः मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि जालना में अतिरिक्त लदान क्षमता की व्यवस्था करें।

मैं अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व जालना रेलवे स्टेशन की आवश्यकताओं के बारे में कहना चाहूंगा और मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इन पहलुओं पर विचार करें जालना स्टेशन पर प्लेटफार्म संख्या 1 बहुत निचले स्तर पर स्थित है। इसका स्तर ऊंचा किया जाए; 2 प्लेटफार्म संख्या 1 तथा 2 को ऊपरि पुल से जोड़ा जाए; 3 जालना स्टेशन पर विश्राम कक्ष बनाए जाते है; 4 प्लेट फार्म संख्या 2 पर एक पार्सल शैड बनाया जाए; 5 प्लेटफार्म संख्या 2 पर छतयुक्त शैड बनाया जाए और प्लेटफार्म संख्या 1 पर मौजूदा छतयुक्त शैड का आकर और बढ़ाया जाएं 7 प्लेटफार्म संख्या 2 पर एक पानी कूलर उपलब्ध कराया जाए।

मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि तिरुपति के लिए 10 सीटों का दैनिक आरक्षण कोटा उपलब्ध कराया जाए। बम्बई वातानुकूलित कोटा चार से बढ़ाकर दस किया जाए। बम्बई से जालना के लिए द्वितीय श्रेणी का वापसी यात्रा कोटा उपलब्ध कराया जाए। मद्रास और बंगलौर के लिए कोटा उपलब्ध कराया जाए। जालना स्टेशन के सभी प्लेटफार्मो तथा विश्राम कक्षों में क्लोज सर्किट टीवी उपलब्ध कराया जाए।

मैं यह अनुरोध भी करता हूं कि प्रशासनिक काम्प्लैक्स और शहर को जोड़ने के लिए ऊपरिपुल बनाया जाए। इन दोनों के बीच रेलवे लाइन है और यह ऊपरि पुल बनाने की मांग हमारी चिरलम्बित मांग है। इस संबंध में मैं यह भी कहना चाहूंगा कि महाराष्ट्र सरकार इस संबंध में 50 प्रतिशत व्यय वहन करने के लिए तैयार है। यह ऊपरि पुल शहर के लिए बहुत आवश्यक है और इसे शामिल करने पर विचार किया जाए। इन शब्दों के साथ, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम प्रसाद सिंह (विक्रमगंज) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं चाहकर भी इस रेलवे बजट का विरोध नहीं करूं तो मेरी आत्मा मुझे मजबूर करती है। मंत्री जी ने बड़ी चतुराई से, बड़ी कलाकारी से ओर बड़ी तकनीक से बजट में लगभग 10.997 करोड़ रुपये के राजस्व की वृद्धि की है, वह गरीब लोगों पर ही आती है।

इन्होंने अपनी वृद्धि में दिखाया है कि एक से 100 किलोमीटर की दूरी में गरीब लोग चलते है, लगता है कि जैस गरीबों की दुनिया सौ किलोमीटर में ही सिमटी है। इन्होंने यह कहकर गरीबों को इससे हटा दिया है। फिर 100 किलोमीटर से ऊपर एक से 5 परसेंट की दर से गरीबों पर किराया बढ़ाया है। अपने सीजन टिकट की दर भी बढ़ाई है, उसको 4 गुना किया है और तिमाही टिकट को भी ढाई गुना किया है। गरीब लोग सीजन टिकट पर चलते हैं। वेतन भोगी लोग ही एक स्थान से दूसरे स्थान पर सीजन टिकट से जाते है।

इसके अलावा आपने पहले और दूसरे दर्जे के किराये में भी 6 प्रतिशत बढ़ाया है। आपके बजट को देखने से लगता है गरीबों के दर्द को आंपने परखा नहीं है और कहावत है कि ''जाके पैर ना फटी बिवाई, वो क्या जाने पीड़ पराई''। जब कभी बजट की बात होती है तो कहा जाता है कि बड़ा ही नेक बजट है, अच्छा है, आपके लोग इसको सपोर्ट करते हैं

दूसरी बात, समान सुविधा हर स्टेट को देने की बात आपने नहीं कही है। बिहार के पांच रेलवे मंत्री हुए, सर्वश्री राम सुभग सिंह, जगजीवन राम, केदार पाण्डे, ललित नारायण मिश्र और जार्जफर्ाण्डीज, मैं उनकी योजनाओं की चचा नहीं कहना चाहता हूं, हमारे पूर्व वक्ता राम कृपाल यादव जी ने विस्तार से उसकी चर्चा की है कि कौन सी स्वीकृत योजनाएं बर्षो से लम्बित पड़ी हैं, वर्षो से लागू नहीं कर पाए हैं। जैसे वर्षो से बिहार इस देश के नक्शे पर नहीं है और रेलवे में आपके दिमाग पर है। बिहार रेलवे को 40 परसेंट राजस्व देता है और पहले आप उसे 8.6 परसेंट देते थे लेकिन पिछले दो वर्षो से बिहार को आपने कुछ भी नहीं दिया है। इतना ही नही बिहार में आरा और सासाराम, यह दोनों हिस्टोरिकल प्लेसेज हैं,जहां आरा सासाराम लाइट रेलवे चलती थी, वह हमारे क्षेत्र का पूरा कवर करती थी।

लेकिन मैं क्या कहूं कि मैं कितना अभागा हूं उस लाइन को उखाड़ दिया गया और उसका सर्वे हुआ लेकिन आज तक उस पर कोई काम नहीं हुआ है। एक प्रस्ताव आया था कि गया पटना लाइन का दोहरीकरण करने का, वह भी सर्वे करवा चुके हैं, प्रस्ताव पारित है उस पर कोई कार्यान्वयन नहीं हुआ। डाल्टेनगंज से लेकर डेहरी दोहरीकरण की बात चल रही है वहां पर इतने वर्षो से काम चल रहा है लेकिन कोई प्रगति नहीं हो रही है। अब जोनल ऑफिस की बात है। पटना जैसी जगह और बिहार का इतिहास बड़ा गौरव पूर्ण है और आपने अपने भाषण में स्वीकार किया है कि रेलवे जनपयागी है और आपने यह भी कहा है कि विश्व की बड़ी रेलवे लाइनों में से यह है। आपने उसमें सामाजिक, आर्थिक और उद्योग की बातें कहीं कि उससे विकास होता है।

महोदय, पिछली बार हम सब लोगों ने मांग की है लेकिन आपने कोई जोनल कार्यालय बनाने के लिए नहीं किया है। इतना ही नहीं हम लोगों ने मांग की थी कि कम से कम आप रेलवे का विस्तार न करें लेकिन गाड़ियों की सुविधा तो हमें दे दें। पटना से बम्बई जो जोड़ने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है, हम आपस अर्ज करेंगे कि आप इस तरफ भी ध्यान दें। मैं जानता हूं कि आप मजबूर हैं बिहार के लोगों की लम्बी मांगों को आप भी पूरा नहीं कर सकते हैं लेकिन आपने गाड़ियों की संख्या बढ़ा दी, इन गाड़ियों के समय को आपने बढ़ा दिया उस वक्त क्या आपको याद नहीं था। आपने बिहार की कितनी उपेक्षा की। आपने राजधानी एक्सप्रेस पटना से तो दो-दो बार चलाया जिसका जिक्र हुआ कि उसका कोई उपयोग नहीं है। हम मांग करेंगे कि पटना और दिल्ली से कोई गाड़ी आप राजधानी एक्सप्रैस, जैसे लखनऊ आप दिल्ली चलाते हैं, लखनऊ-बंगलौर चलाते हैं, दिल्ली-मद्रास चलाते हैं। दिल्ली-बम्बई चलाते हैं उसी तरह से पटना और बम्बई, पटना से दिल्ली को तेज गाड़ी चलवाइये ताकि वहां के लोग जो बम्बई में काम करते हैं, जो काम के लिए जाते हैं उनको बड़ी कठिनाई होती है। उनको इतनी कठिनाई होती है कि लोगा उसके छज्जें पर चढ़ते हैं। **[व्यवधान]** इसलिए मैं चाहूंगा कि पटना से बम्बई के लिए कोई तेज गाड़ी चलाने का प्रावधान करें।

महोदय, मैं चाहूंगा कि पटना से दिल्ली के लिए भी कोई तेज श्रमजीवी एक्सप्रेस, यह कभी समय पर नहीं पहुंचती है इसको सप्ताह में 1-2 बार जरूर कैंसिल करना पड़ता है। आपने श्रमजीवी गाड़ी दी लेकिन वह बहुत अनियमित चलती है। आप स्वंय जाकर वहां देखे सकते हैं। आप हमें पटना से कोई गाड़ी नहीं दे पा रहे हैं। दूसरी ग्रांड चोंड लाइन से पूर्वा एक्सप्रेस आती है लेकिन डेहरी में रूकती है। सासाराम जो जिला मुख्यालय है वहां नहीं रूकती है। भभुआ रोड जो जिला मुख्यालय से लगती है वहां भी यह नहीं रूकती है।... **[व्यवधान]** क्षिप्रा एक्सप्रेस का आपने फेरा बढ़ा दिया है वह हावड़ा तक जाती है। ग्वालियर, आगरा होकर जो हावड़ा जाती हैं वे गाड़ियां भी वहां नहीं रूकती हैं। पटना एक ऐतिहासिक स्थान है, मैंने उसकी चर्चा की। **[व्यवधान]** आरा में बाबा कुंवर सिंह महान स्वतंत्रता सेनानी हुए, यहां एक ऐतिहासिक स्थान है लेकिन आरा और सासाराम को जोड़ नहीं सकें। इस गाड़ी के सासाराम में ठहराने की कोई व्यवस्था नहीं है।

कालिका एक्सप्रेस, बंबई एक्सप्रेस ग्रेंड कार्ड लाईन से आती है। आप देखिए कि हमको बंबई के लिए कितनी गाड़िया मिलती है। सिर्फ एक गाड़ी बंबई जाती उसमें भी शयिकाएं नहीं दी गई हैं। तिनसुखिया मेल हैं, जो पटना होकर आती है, उसमें भी शयिकाएं उपलब्ध नहीं कराई गई हैं हम लोग डबल लाइन की मांग नहीं कर

रहे हैं, लेकिन कम से कम एक गाड़ी तो हमको दे दीजिए, ताकि वहां की जनता को सुविधा मिल सके। मैंने पिछली दफा भी मांग की थी जो पीडीएम जो टिहरी, मुगलसराय होकर जाती है, वाराणसी धार्मिक स्थल हैं, वहां पर मिनरल्स हैं, लोग इलाज के लिए भी वहां जाते हैं, गरीब लोग रहते हैं, यह गाड़ी मुगलसराय रात 8 बजे पहुंचती है और दूसरे दिन 9 बजे चलती है। यहां पर यात्रियों को लूटा जाता है। टैक्सी, बस वाले मनमाना किराया बसूल करते हैं। मेरा आग्रह है कि इस गाड़ी को वाराणसी तक बढ़ा दिया जाए। यह मेरी साधारण सी मांग है, इस पर मंत्री महोदय ध्यान देने का कष्ट करें।

क्षिप्रा एक्सप्रेस को टिहरी, सासाराम और तनकुआ में रूकवा दिया जाए तो यहां के लोगों को बहुत सुविधा होगी। पुरूषोतम एक्सप्रेस जो पुरी तक जाती है, इसको जिला मुख्यालय सासाराम पर रूकवाने का कष्ट करें। इससे हम लोगों को बहुत लाभ मिलेगा। पटना-पुरी चलाई गई है, यह बहुत अच्छी बात है, इसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहता हूं।

आपने इतने किराए और माल भाड़े की दरे बढ़ दी, मेरा अनुरोध है कि यात्रियों के खानपान का भी ध्यान रखा जाए। राजधानी एक्सप्रेस में अब इतना घटिया खाना मिलने लगा है कि खाने के बाद पिछले दिनों मुझे उल्टियां होने लग गई। बैड रोल, तकिए और पर्दों की गुणवत्ता में भी गिरावट आई है। इसलिए मेरी आत्मा नहीं कहती कि आपने द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करूं।

[अनुवाद]

श्री ऐ. चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : ऐसा आप अपनी पार्टी के कारण कर रहे हैं, अपनी आत्मा के कहने पर नहीं।

[हिन्दी]

श्री राम प्रसाद सिंह : मैं पार्टी लाईन से ऊपर उठ कर बात कर रहा हूं। आप स्वयं खाने और बैड रोल आदि की गुणवत्ता को देख लीजिए।

श्री सी के जाफर शरीफ : इसलिए हम केटरिंग कारपोरेशन अलग से बना रहे हैं, ताकि खान-पान अच्छा हो।

श्री राम प्रसाद सिंह : जब रेलवे फेअर बढ़ाते हैं तो खानपान में गिरावट क्यों आ रही है।

श्री सी के जाफ़र शरीफ : खानपान का पैसा किराए में नहीं जोड़ा जाता, सिर्फ़ राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस में जोड़ा जाता है।

श्री राम प्रसाद सिंह : मैं राजधानी की ही बात कर रहा हूं। दूसरी गाड़ियों की स्थिति तो मंत्री महोदय जब उनमें यात्रा करेंगे तब जानेंगे।

गया ऐतहासिक और धार्मिक स्थल है। आपने डीएमयू और ईएमयू गाड़ियां चलाने की बात की थी, लेकिन गया-मुगलसराय के बीच कोई ईएमयू गाड़ी नहीं चलाई गई है। आसनसोल और मरवाड़ी पैसिंजर के अलावा कोई सवारी गाड़ी नहीं है। करोड़ो लोग यहां की यात्रा करते हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि कम से

एक सवारी गाड़ी मुगलसराय-इलाहाबाद के बीच चलवाइए।

मैंने पिछली बार भी मांग की थी कि धार्मिक स्थल गया से इलाहाबाद के लिए एक गाड़ी चलाई जाए। बिहार में स्टेशन्स के नवीनीकरण के लिए कोई योजना नहीं रखी गई है। हम राजस्व में 31 परसेंट देते है। इतना देने के बाद भी हमें कम हिस्सा मिला है। बिहार के नक्शों को जो मिटाना चाहते है। तो वे खुद के नक्शे से मिट जाते हैं। आपने यह कहा है कि पैसेंजर्स की ढुलाई में गिरावट आई है। आपने कहा है स्क्रैप से 750 करोड़ का फायदा होगा। आप इसको तेजी से करें तो और ज्यादा आमदनी होगी।

श्री सी.के जाफर शरीफ : आप इस बारे में बताईयें।

श्री राम प्रसाद सिंह : आप टेन्डर मंगाए जिससे ऊंचे दामों पर बेचा जाए। आप इसको सख्ती से कीजिए। आपने स्लीपर थ्री टायर बंद कर दिया है लेकिन हम चाहते हैं कि हर ट्रेन में दो-तीन साधरण डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए जिससे गरीब लोग यात्रा कर सकें।

[अनुवाद]

कुमारी फ्रिडा तोपनो (सुन्दरगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करने का अवसर देने के लिए मैं आपका अत्यंत आभारी हूं।

वर्ष 1994-95 के रेल बजट का मैं समर्थन करती हूं। वर्ष 1994-95 के लिए एक व्यवहारिक बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देती हूँ।

हमारी अर्थ व्यवस्था को सही रुप देने में भारतीय रेलवे एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। भारतीय रेलवे का व्यापक नेटवर्क देश के विभिन्न हिस्सों को केवल आपस में जोड़ता ही नहीं है बल्कि राष्ट्र की एकता और अखण्डता को भी सुदृढ़ करता है।

महोदय, जहां तक रेल सुविधाओं का प्रश्न है, पश्चिम उड़ीसा इस दिशा में काफी पिछड़ा हुआ है। बड़े-बड़े खनिज भण्डार अभी भी यहा अप्रयुक्त पड़े हुए हैं तथा इस क्षेत्र की ओर निवेशक आकर्षित नहीं हो पा रहे हैं। क्योंकि यहां परिवहन की कोई सुविधा नहीं हैं।

महोदय, उत्कल-कलिंगा एक्सप्रेस को अमृतसर तक तथा पटना-हतिया एक्सप्रेस को झरसुगुड़ा तक बढ़ाने के लिए मैं रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करती हूं।

मेरा निवेदन है कि उत्कल-कलिंगा एक्सप्रेस की वर्तमान समय-सूची को बनाये रखा जाए पश्चिम उड़ीसा के लोगों की लगातार मांग को देखते हुए एक और वातानुकूलित 2टियर कोच इसके साथ जोड़ा जाये। इसी प्रकार सम्बलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस में भी एक वातानुकूलित 2टियर कोच रहता है, जिसे झारसुगड़ा में काट कर सम्बलपुर भेजा जाता है। राउरकेला, जो कि उड़ीसा का एक औद्योगिक नगर है, वहां के लोगों की भी वातानुकूलित कोच की काफी मांग है। सम्बलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रैस के साथ रसोईयान लगाने के लिए भी कदम उठाय जाने चाहिए। पश्चिम उड़ीसा के लोगों के लिए बनारस के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। मेरा

मंत्रालय से निवेदन है कि सम्बलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रैस में राउरकेला से कटनी तक तीन डिब्बे जोड़े जायें और फिर उन्हें बनारस तक किसी सम्पर्क रेल सेवा से जोड़ दिया जाये। इस समय तीतलगढ़-हावड़ा एक्सप्रैस में राउरकेला के लिए कोई 'एमरजैन्सी बर्थ' नही है। मेरा निवेदन है कि इसमें राउरकेला के लिए दो 'एमरजैन्सी बर्थ' का प्रावधान किया जाए।

माननीय मंत्री महोदय ने यह कहा है कि उन्हें लम्बी दूरी के यात्रियों के लिए थोड़ी दूरी के यात्रियों द्वारा पैदा की गई समस्याओं का पता है। उत्कल-कलिंगा एक्सप्रैस पश्चिम उड़ीसा के लिए एकमात्र गाड़ी है। इस गाड़ी में आगरा-ग्वालियर-झांसी के बीच भीड़ बहुत बढ़ जाती है क्योंकि दैनिक यात्री जबरदस्ती आरक्षित डिब्बों में घुस जाते हैं। यह रोज की बात हो गई है। लम्बी दूसरी के यात्रियों के आराम को सुनिश्चित करने के लिए कदम अवश्य उठाये जाने चाहिए। उत्कल एक्सप्रैस में मंत्रालय द्वारा सेवाओं के सुधार की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

हम माननीय मंत्री महोदय के इस प्रस्ताव का स्वागत करते हैं कि जहां भी एक्सप्रैस गाड़ियों में भीड़ कम करने के लिए आवश्यकता होगी वहां बहुविध डीजल, ईकाईयां, बहुविध ईलैक्ट्रिक ईकाईयां तथा रेल बसें आरम्भ की जायेगी, मेरा मंत्रालय से निवेदन है कि झारसुगड़ा तथा बिसरा के बीच बहु-विध इलैक्ट्रिक ईकाईयां आरम्भ की जाये। इससे इस जनजातीय बहुता क्षेत्र में अर्थ व्यवस्था के विकास पर दीर्धकालीन प्रभाव तो पडेगा ही साथ ही यहां के लोगों को संचार सुविधायें भी उपलब्ध करवाई जा सकेंगी।

यहां एक इस्पात संयंत्र होने के साथ-साथ राउरकेला उड़ीसा का एक औद्योगिक केन्द्र है और जनजातीय क्षेत्र का केन्द्र बिन्दु भी है। इसके महत्व को देखते हुए, राउरकेला रेलवे स्टेशन के काफी सुधार की आवश्यकता है। पिछले साल के बजट में आरक्षण काऊन्टरों के कम्प्यूटीकरण तथा चौथे और पांचवे प्लेटफार्म के निर्माण की स्वीकृति सरकार ने दी थी। परन्तु निर्माण कार्य आरम्भ करने में अवांछनीय बिलम्ब हो रहा है। इस काम में तेजी लाने के लिए कदम उठाये जाने चाहिए। राउरकेला में टर्मिनल सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए आवश्यक राशि प्रदान की जानी चाहिए ताकि राउरकेला को देश के अनेक भागों में कुछ और गाड़ियां बढ़ाकर जोडा जा सकें। राजगंगपुर तथा झरसुगड़ा रेलवे स्टेशनों को और सुधारने के लिए धन राशियों उपलब्ध करवाई जानी चाहिए।

यह अत्यंत चिंता की बात है कि कटनी-बिलासपुर राउरकेला-टाटानगर मार्ग पर बहुत पुरानी रेल लाईनों के उचित रखरखाव के अभाव के कारण दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। मैं सरकार से निवेदन करती हूं कि इनके उचित रखरखाव के लिए कदम उठाये जायें। हमारे अनेक रेलवे स्टेशनों पर पैदल पारपथ नहीं है। जिसके परिणाम स्वरुप यहां दुर्घटनायें आम बात हो गयी हैं अभी हाल ही में दक्षिण पूर्व रेलवे के अंतर्गत जरैकेली रेलवे स्टेशन पर गीतांजली एक्सप्रैस से दो जनजातीय महिलाओं के मारे जाने की घटना की ओर मैंने सरकार का ध्यान आकृष्ट किया है। मेरा सरकार से निवेदन है कि जरैकेला तथा भालुलता दोनों रेलवे स्टेशनों जो कि दक्षिण-पूर्व रेलवे के अंतर्गत आते हैं पर एक एक पैदल पार पथ निर्मित करने के लिए आवश्यक राशि आवंटित की जाये। मेरा सरकार से यह भी निवेदन है कि राऊरकेला शहर की बासंती कालोनी में बांडामुंडा के

नजदीक तथा राजगंगपुर के राजगंगपुर-मलदीह मार्ग पर फ्लाई ओवर का निर्माण किया जाये। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के जिला मुख्यालय, सुंदरगढ़ रेलवे लाईन से जुड़ा हुआ नहीं हैं। झारसुगुड़ा-सुंदरगढ़-लोहरदागा-रांची को जोड़ने वाली एक नई रेलवे लाईन का निर्माण किया जाना चाहिए।

महोदय, भारतीय रेलवे के कार्यदल के अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के सदस्यों के प्रतिवेदन की ओर सरकार द्वारा विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, मेरा सरकार से विनम्र निवेदन है कि सभी रिक्तियों को एक विशेष अभियान द्वारा एक निश्चित अवधि में भरा जाये।

महोदय, इस वर्ष का बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं एक बार फिर माननीय रेलमंत्री को बधाई देती हूं। मैं बजट प्रस्तावों का समर्थन करती हूं।

[हिन्दी]

श्रीमती भावना चिखलिया (जूनागढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, माल, परिवहन और पैसेजर्स क्षेत्र का एशिया में सबसे बड़े तंत्र भारतीय रेल का 1994-95 के रेल बजट का मैं विरोध करने के लिए खड़ी हुई हूं। इससे पहले भी संसदों ने इसके बारे में कहा है कि इस बजट से मंहगाई बढ़ रही है। रेल दुर्घटनाएं भी बढेगीं, पैसेंजर्स की सुविधाएं भी नहीं बढ़ रही हैं, इस कारण से इस रेल बजट का विरोध कर रही हूं। मैं सदन का समय बचाने के लिये केवल अपने संसदीय क्षेत्र और गुजरात की रेल संबंधी समस्याओं का जिक्र करूंगी।

उपाध्यक्ष महोदय, हमने हमेशा यह महसूस किया है कि केन्द्र से गुजरात के साथ अन्याय किया गया है। चाहे नर्मदा परियोजना हो, क्रुड आयल रायल्टी की ही बात क्यों न हो, गैस एलोकेशन की बात हो या विद्युत परियोजनाओं की बात हो, गुजरात को कभी न्याय नहीं मिला है। इस बजट में 13 जगह की रेल लाइनों को दोहरा करने की बात की गयी है। लेकिन गुजरात का इसमें जिक्र नहीं किया गया है। अहमदाबाद में नया रेल डिवीजन कार्यालय खोलने की मांग को भी पूरा नहीं किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, वेरावल लाइन को कोडिनार तक बढ़ाने की मांग को पूरा नहीं किया गया है। वेरावल ब्राड गेज लाइन को 7वीं पंचवर्षीय योजना में मंजूरी मिलनी चाहिये थी लेकिन अब 8वीं पंचवर्षीय योजना में मंजूरी तो दी है पर 100 करोड़ की इस योजना बजट में केवल 3 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। यह बहुत ही कम है। मेरा मंत्री जी से कहना है कि इस पैसे में वृद्धि की जानी चाहिए। मुझे लगता है कि सौराष्ट्र के लिए यह एक मजाक किया गया है जिसे मंत्री जी ने गंभीरता से नहीं लिया है। जो सरकार ने 3 करोड़ रुपये दिया है उसमें से भी 40 प्रतिशत पैसा वेतन, प्रवास भत्ता और कंटेनजैसी जैसे खर्चो में निकल जायेगा। इसलिये धन में वृद्धि के प्रावधान के साथ साथ काम अविलम्ब शुरू कराया जायें।

उपाध्यक्ष महोदय, नवजीवन एक्सप्रैस को हफ्ते मे सात दिन तक राजकोट या हापा तक बढ़ाये जाने की मांग की जाती रही है लेकिन आपने उसको स्वीकार नहीं किया है तो मैं सरकार से आग्रह करती हूं कि इस मांग को मान लिया जाये। वीरमगाव ओखा पोरबंदर रेल लांइन को बड़ी लाइन बना दिया गया है लेकिन 2 कि.मी. का मार्ग जिला जामनगर में बेड़ी बंदर तक बढ़ाया जाना जरूरी है क्योंकि यह महत्वपूर्ण बंदरगाह है। इसी तरह नमक उद्योग को बढ़ावा देने के लिए उड़ाकोट-धांगद्रा को रेल लाइन से जोड़ने की बात नहीं मानी गयी है। साथ

ही सौराष्ट्र में सुरेन्द्रनगर सबसे बड़ा नगर है। इसलिये सुरेन्द्रनगर से भावनगर तक की मीटर गेज लाइन को ब्राडगेज में बदलना चाहिए। यदि नौलखी मालिया को ब्राड गेज में परिवर्तित कर दिया जाये तो इसका फायदा लिया जा सकता है। कच्छ से गांधीधाम तक ब्राड गेज है लेकिन मुख्य बंदरगाह भुज है जो सौराष्ट्र का आदिवासी इलाका है, उसको ब्राडगेज से जोड़ना चाहिए।

01.00 म०पू० (9.3.94)

सौराष्ट्र, कच्छ के व्यापार तथा औद्योगिक विकास तथा बंदरगाहों के विकास के लिए मैंने जो कहा है वह अति आवश्यक है और उस बारे में भी सरकार को विचार करना चाहिए। इसलिए सौराष्ट्र, कच्छ के सभी लोग मानते हैं कि केन्द्र की ओर से हमारे साथ अन्याय हो रहा है। दूसरी बात यह है कि जो पैलेस ऑन व्हील्स आपने चलाने की बात की है वैसी एक पैलेस ऑन व्हील्स वैस्टर्न साइड को मिलनी चाहिए। इसी तरह से जूनागढ़ अहमदाबाद से गिरनार ऐक्सप्रेस चल रही है अहमदाबाद विरावर के लिए उसमें अच्छे डिब्बे नहीं हैं और सेकंड ए सी भी नहीं है। उसका प्रावधान होना चाहिए। यह व्यवहार इस प्रकार का है कि देश के लोग मनुष्य हैं और सौराष्ट्र के लोग मनुष्य नहीं हैं।

मैं कहना चाहती हूं कि एबीबी से 6000 पॉवर वाले रेल इंजन खरीदने के जो सौदे किए गए हैं, अपने संसाधनो और विदेशों से प्राप्त ऋण तथा देशी क्षमता की उपेक्षा किये जाने पर खेद और क्षोभ व्यक्त करती हूं। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

[अनुवाद]

श्री कोड़ी कुन्नील सुरेश (अडूर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। मुझे प्रसन्नता है कि पिछले 400 वर्षो के दौरान पहली बार रेल मंत्री महोदय ने केरल जैसे उपेक्षित राज्यों की आवश्यकताओं की ओर सहानभूति दिखानी शुरू की है। केरल द्वारा कुछ मांगे की जाती रही हैं जिनकी ओर ध्यान दिया गया है। वास्तव में केरल में कुल कि.मी. रेलवे लाइन अभी भी राष्ट्रीय अनुपात से कम है। परन्तु, इस वर्ष के बजट में माननीय मंत्री द्वारा एक नया दृष्टिकोण अपनाया गया है। इसका मैं समर्थन करता हूं।

जहां तक किराये-भाड़े में वृद्धि का संबंध है, यद्यपि इसमें बहुत अधिक वृद्धि नहीं की गई है फिर भी इसका अधिक भार दूरस्थ राज्यों को सहना पड़ेगा जैसे के केरल इस राज्य को किराये-भाड़े में वृद्धि का सर्वाधिक भार उठाना पड़ रहा है। बहुत सी आवश्यक वस्तुएं इस राज्य में बाहर से लाई जाती हैं और स्वाभाविक तौर पर भाड़े में वृद्धि से राज्य के लोगों पर और भार पड़ेगा। जबकि और अधिक राजस्व प्राप्त करना अपनी जगह उचित है, लेकिन जो अनुचित भार केरल के लोगों को सहना पड़ेगा उस पर भी विचार किया जाना चाहिए। इस संबंध में मैं एक सुझाव देना चाहूंगा। जिस प्रकार इन्डियन एअर लाइंस उत्तर पूर्व के दूरस्थ क्षेत्रों के लिए रियायती दरें निश्चित करती हैं, रेलवे को भी भाड़े की दर इसी प्रकार निश्चित करनी चाहिए जिससे केरल के लोगों पर अनुचित भार न पड़े और उन्हें केवल इसलिए दंड़ नहीं मिलना चाहिए कि यह राज्य राजधानी से बहुत दूर है। इस संबंध में जब रेलवे मंत्री चर्चा का उत्तर देंगे उस समय केरल के लोग उनसे अनुकूल कार्रवाई की आशा रखें।

अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की भर्ती के बारे में मैं कुछ शब्द कहना चाहूंगा। रेलवे भर्ती बोर्ड इसमें अधिक रूचि नहीं ले रहा है। हम यह देखते हैं कि पिछले पांच वर्षों के दौरान अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के लोगों की रेलवे सेवा में भर्ती बहुत कम रही है। इसके साथ-साथ भारतीय रेल सेवा में अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के लिए बहुत कम पद हैं। अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों के संबंध में रेलवे प्राधिकारी केवल खलासी के पद के लिए ही विचार करते हैं। केवल अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति ही नहीं बल्कि भारतीय रेल सेवा में अल्पसंख्यकों का प्रतिनिधित्व भी बहुत कम है।

मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस मामले पर गंभीरता से विचार करें और अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों पिछड़े वर्ग के लोगों और अल्पसंख्यकों के लिए आरक्षित रिक्तियों को भरने के लिए तत्काल कदम उठाएं।

कोट्टायम-पुनलूर-साबरी रेलवे का सर्वेक्षण करने संबंधी निर्णय का मैं स्वागत करता हूं। यह केरल के दक्षिण भाग के लोगों की लंबे समय से की गई मांग थी। इस लाइन से बड़ी संख्या में आय्यप्पा भक्त प्रसिद्ध तीर्थ स्थान साबरीमाला जल्दी पहुंच सकेगें।

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वास्तविक और अधिक जनसंख्या वाले क्षेत्र का सर्वेक्षण करने के लिए रेल अधिकारियों को संरक्षण दिया जाए। पतनम, मुत्ता जिला मुख्यालय तक लाइन बिछाई जानी चाहिए। कन्नी, पथमपुरम जैसे अन्य महत्वपूर्ण शहरों को भी जोड़ना चाहिए।

इस संबंध में, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि सर्वेक्षण कार्य तत्काल पूरा करने और शीघ्रतिशीघ्र रेल लाइन बिछाने का कार्य शुरू करने के लिए निर्देश दें।

एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा मैं यह उठाना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र अडूर, जो केरल में आरक्षित निर्वाचन क्षेत्र है, में एक ही रेल लाइन है जो क्विलोन-मद्रास मीटर गेज लाइन है। इस लाइन पर मद्रास से विरधु नगर तक आमान परिवर्तन का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है। 1992-93 के बजट भाषण के दौरान माननीय रेल मंत्री ने यह घोषण की थी कि विरधु नगर से क्विलोन तक आमान परिवर्तन का कार्य 1993 के वित्तीय वर्ष में प्रारंभ किया जायेगा। लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। इस परियोजना के लिए कोई धन नहीं दिया गया है। यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है और मेरे निर्वाचन-क्षेत्र की जनता इससे काफी असंतुष्ट है।

इसलिए, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह इस मांग पर गंभीर रुप से विचार करें और इसके लिए पर्याप्त धन दें।

मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में, ओट्टाक्कल से आर्यन केवा तक मदुरई डिवीजन पर मीटर गेज लाइन के पास के निवासियों को रेलवे द्वारा हटाया जा रहा है। रेलवे अधिकारी इस क्षेत्र में गए थे और उन्होंने 2000परिवारों को वह स्थान खाली करने के लिए नोटिस दिए। उन्हें रेलवे पुलिस और स्थानीय पुलिस द्वारा भी प्रतिदिन परेशान किया जाता है।

इस संबंध में, मैं माननीय मंत्री का ध्यान उन निवासियों की ओर दिलाना चाहता हूं जो वहां पिछले 40-50 सालों से रह रहें हैं। उन्होंने अपनी भूमि पर बड़े-बड़े घर बना लिए हैं, अब रेलवे अधिकारी उन्हें हटाना चाहते हैं। मैं रेलवे के तर्क से सहमत नहीं हूं।

माननीय मंत्री को उनकी सुरक्षा, उन्हें परेशानी से बचाने और उन्हें वहां से न हटाए जाने के लिए आवश्यक कार्यवाही करनी चाहिए।

पुनल्लूर कस्बे में भी ऐसी ही स्थिति है। 3000 परिवारों को मदुरई रेलवे स्टेशन से हटने के नोटिस प्राप्त हुए हैं। ऐसी विकट स्थिति में सभी राजनीतिक दलों ने उस क्षेत्र में रेलवे के विरूद्ध आंदोलन किया। यह एक जन-विरोधी कदम है। इन्हें समाप्त किया जाना चाहिए।

इसलिए मेरा आपसे विनम्र निवेदन है कि कृपया इस मामले में हस्तक्षेप करें ओर संबंद्ध अधिकारियों को तत्काल उचित निर्देश दें।

किवलोन-मद्रास मीटर गेज लाइन पर कोट्टानक्कवा और पुनल्लूर महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। ये दोनों महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन तालुक मुख्यालय भी हैं। केरल एक्सप्रेस, जयन्ती एक्सप्रेस और राजकोट एक्सप्रेस जैसी लंबी दूसरी की गाड़ियों में यात्रा करने के लिए इन स्टेशनों से केवल दो बर्थ का आरक्षण ही उपलब्ध हैं

महोदय, पिछले तीन सालों से मैं माननीय मंत्री से कम से कम 10 सीटों और बर्थों की आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराने का अनुरोध कर रहा हूं। माननीय मंत्री जी ने 6 माह पहले केरल के संसद सदस्यों के साथ चर्चा के दौरान मुझे आश्वासन दिया था कि इसे बढ़ाकर 5 सीटें और बर्थ कर दिया जायेगा लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस मुद्दे पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अडूर और पथनमपुरम दो महत्वपूर्ण स्थान हैं। इन दोनों स्थानों पर काफी अधिक जनसंख्या है, लेकिन इन क्षेत्रों में कोई रेल लाइन नहीं है। इन क्षेत्रों के यात्रियों को टिकट लने के लिए 200 कि०मी० दूर क्विलोन या चेन्गान्नूर जाना पड़ता है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि अडूर और पथनमपुरम में भी दो टिकट काउन्टर स्थापित किए जाएं ताकि इनकी मांगों को पूरा किया जा सके।

मैं एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूं। एल्लीप्पे-कयामकुलम लाइन को अडूर से होकर पथनमथीट्टा तक बढ़ाया जाना चाहिए। कयामकुलम और पथनमथीट्टा के बीच दूरी केवल 60 कि०मी० है। यदि रेल मंत्री इस लाइन पर कार्य करवाएं तो पथनमथीट्टा जिला के लोग आसानी से एर्नाकुलम पहुंच सकते हैं, जो केरल का औद्योगिक शहर है। अडूर से होकर प्रस्तावित कयामकुलम-पथनमथीट्टा लाइन बनाने में अधिक पैसा भी नहीं लगेगा। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि भविष्य में इस लाइन की ओर ध्यान दें।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान अडूर, कोट्टारक्करा, नेडुमंगलम से होकर चेनगन्नोर से त्रिवेन्द्रम तक नई रेल लाइन बिछाने की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। यह लाइन एम०सी० रोड़ के समानांतर होगी और त्रावणकोर क्षेत्र के मध्य में होगी। अनेक वर्ष पहले इस लाइन पर सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया था। लेकिन अब इसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। मैं रेल मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या इस लाइन पर विचार किया

जायेगा। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि कृपया अपने उत्तर में इस मुद्दे के बारे में कुछ बताएं।

रेलवे के उपरि पुलों के निर्माण के बारे में मैं यह कहना चाहता हूं कि पिछले कुल सालों से मैं मंत्री जी से यह मांग करता रहा हूं कि क्विलोन मद्रास मीटर गेज लाइन पर माइलोम-नेडुमपेइकुलम उपरि पुल बनाया जाए। ये दोनों पुल दो प्रमुख सड़कों एम०सी० रोड अंतर्राज्यीय सड़क पर स्थित हैं। इन उपरि पुलों की सुविधा के न होने से जगह की कम और भारी यातायात के कारण हर रोज़ कोई न कोई छोटी-बड़ी दुर्घटना होती ही रहती है। गत वर्ष माइलोम उपरि पुल पर एक बड़ी दुर्घटना में सात आय्यप्पा भक्त मारे गए थे। मैंने राज्य सरकार से पहले ही यह उपरि पुल बनाने का अनुरोध किया है लेकिन राज्य सरकार ने मुझे बताया कि रेल प्राधिकारी इस निर्माण कार्य में कोई रूचि नहीं ले रहे हैं। हर रोज अनेक निर्दोष व्यक्ति मारे जाते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि मानवीयता के पहलू को ध्यान में रखते हुए इन उपरि पुलों के निर्माण में विशेष रूचि लें।

एक अन्य मुद्दा मैं क्विलोन-मद्रास मीटर गेज लाइन पर केरल क्षेत्र में इजहकोन, कोट्टारक्कारा, इडेमन, ओट्टाक्कल, थेम्मला, आर्यन कावू रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के बारे में उठाना चाहता हूं। पिछले 10 सालों से इन स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए रेलवे ने कोई कदम नहीं उठाए। दक्षिण रेलवे विशेषरुप से मदुरई डिवीजन के अधिकारी तमिलनाडु क्षेत्र का विकास करने में रूचि लेते हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह दक्षिण रेलवे प्राधिकारियों को सख्त निर्देश दें कि वे तत्काल जो भी कर सकते हैं, वह कार्य करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लंबे समय से चली आ रही एक और मांग भी है। मैं चाहता हूं कि आप क्विलोन-मद्रास मीटर गेज सेक्शन पर पुनलूर से क्विलोन तक एक यात्री गाड़ी प्रारंभ करने पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। पुनलूर, क्विलोन जिले का एक महत्वपूर्ण शहर है। यह क्विलोन में दूसरा नगरीय कस्बा है। लेकिन क्विलोन के यात्रियों, कर्मचारियों और विद्यार्थियों को यात्रा करने में हर रोज अनेक गंभीर समस्याओं का सामना करना पड़ता है। गाड़ी में यात्रा करने वाले लोगों के लिए रोज सुबह-शाम भीड़ में यात्रा करना अत्यंत कठिन है। इसलिए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि पुनलूर से क्विलोन तक और क्विलोन से पुनलूर तक सुबह-शाम सवारी गाड़ी शुरू की जाएं।

मदुरई डिवीजन में अयूवनीस्वरम रेलवे स्टेशन मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। यहां भवन नया बनाया गया था दो वर्ष पहले ही इसका निर्माण किया गया था। मैंने मदुरई के प्रमंडल प्रबंधक से अनुरोध किया था कि स्टेशन का उद्घाटन समारोह आयोजित किया जाए लेकिन प्रमंडल प्रबंधक ने मेरे अनुरोध को अस्वीकार कर दिया। उन्होंने कोई रूचि नहीं ली। यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण बात है और रेलवे सेवा में एकाधिकार की अनुमति नहीं दी जा सकती है।

अंत में, मैं जेड० आर०यू०सी०सी० और डी०आर०यू०सी०सी० के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। मेरा कहना है कि ऐसी समितियों का क्या लाभ है, जब वे छोटे-छोटे विकासात्मक कार्यों के लिए कोई निर्णय लेने के लिए तैयार नही है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और वर्ष 1994-95 के लिए रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

डा० राम कृष्ण कुसुमरिया (दमोह) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल बजट का विरोध करते हुए, आपके सामने कुछ विशेष बातें रखना चाहता हूं। बढ़ती हुई महंगाई के समय किराये भाड़े में और ढुलाई भाड़े में जो वृद्धि की गई हैं, उसके कारण गरीब आदमी का जीना मुश्किल हो गया है।

मध्य प्रदेश के साथ बहुत उपेक्षा की गई है और खास करके बुन्देलखंड के साथ लगे हुए क्षेत्र दमोह, पन्ना, छतरपुर, टीकमगढ़ की घोर उपेक्षा की गई है। यहां की खनिज सम्पदा का दोहन करने के लिए कोई भी इंडस्ट्री इसलिये वहां नहीं लगती है कि वहां कोई आवागमन का साधन नहीं है। वहां रेल नहीं है और कोई लाइन भी नहीं है। इस कारण वहां का विकास नहीं हो पाता है। काफी समय से मांग चल रही है कि सिंगरौली से ललितपुर रेल लाइन डाली जाये और उस इलाके का विकास किया जाये। मैंने कई बार यह मांग सदन में की लेकिन उस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। उमा भारती और अटल जी के साथ मैं जाफर शरीफ जी को मिलने गया था। उन्होंने आश्वासन दिया था कि दिसम्बर तक इसका सर्वेक्षण होकर काम शुरू हो जायेगा। हमें विश्वास है कि वहां काम जल्दी शुरू हो जायेगा और वहां का पिछड़ापन दूर हो जायेगा।

बीना से लेकर कटनी तक के ट्रैक की घोर उपेक्षा हो रही है। इस पर महत्वपूर्ण गाड़ियां नही चल रही हैं। हिराकुंड एक्सप्रैस का दमोह में कोई स्टॉपेज नहीं है। हमारी लैंका जी से बात हुई थी। उन्होंने इस स्टॉपेज की स्वीकृति दे दी है। मैं उनको धन्यवाद करना चाहता हूं और आशा करता हूं कि कल जब वह इस बजट भाषण का उत्तर देंगे तो इसकी घोषणा जरूर कर देंगे। हम सभी लोगों की आपके प्रति शुभकामनायें हैं **[व्यवधान]** आप जो अच्छा काम करेंगे, उसके लिए बढ़ाई करेंगे ही। उसकी ट्रैक पर उज्जैन से छिपरा एक्सप्रैस हावड़ा तक जाती है। यह हफ्ते ते तीन बार चलती है। आपने इसका एक दिन बढ़ाया है। इसको डेली चलाया जाये।

दमोह स्टेशन पर कोई शैड नहीं है। पीने के पानी की सुविधा नहीं है। यात्रियों के ठहरने के लिये यात्री शैड़ नहीं है। इन छोटे-छोटे कामों पर मंत्री महोदय अगर ध्यान देंगे तो दमोह की थोड़ी समस्यायें दूर हो जायेंगी।

एक बात मैं आपसे ओर निवेदन करना चाहता हूं कि अभी आप निजामुद्दीन से भुवनेश्वर तक के लिए गाड़ी चलाने जा रहे हें, उसमें दमोह में जरूर स्टाप दें।

इन्ही शब्दों के साथ में आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : माननीय उपाध्यक्ष जी, रात को डेढ़ बजे हम पब्लिसिटी के नहीं बोल रहे हैं, हमें सांसद होने के नाते अपनी जिम्मेदारी को निभाना है। यह बजट जब संसद में पेश किया तो बंगाल, बिहार और उड़ीसा की तरफ के जितने भी सांसद थे, वह बहुत बेचैनी से हल्ला कर रहे थे, मैं समझता हूं कि उन्होंने उस वक्त जो किया, वह ठीक किया। ताकि कम से कम बंगाल, बिहार और उड़ीसा की जनता को यह तो पता चल जाए कि जहां गैरकांग्रेसी सरकारें हैं, उनके साथ कांग्रेसी सरकार कैसा बर्ताव करती है।

जिस समय बीजेपी के एक सांसद बोल रहे थे रेलवे में घटिया सर्विस के बारे में बात होने पर माननीय मंत्री श्री जाफर शरीफ जी ने मेरी तरफ इशारा करते हुए बताया कि आपकी वजह से हो रही है, आपके वर्कर्स

की वजह से हो रही है। मैं उन्हें चुनौती देना चाहता हूं कि अगर हिम्मत है तो आज कह दें कि 9 तारीख से सभी वर्कर्स को वर्क टू रूल कानून के मुताबिक काम करना पड़ेगा। जितना काम जिस आदमी को करना चाहिए, उससे ज्यादा काम आप लेते हैं इसलिए आप वर्क टू रूल से डरते है और हम जब आन्दोलन में वर्क टू रूल करते हैं तो आप लोग सिर पकड़कर बैठ जाते हैं। जितने कर्मचारियों की जरूरत है, उनमें से भी दिन पर दिन कर्मचारी घटते जा रहे हैं, इसकी वजह से यह नतीजा हो रहा है कि सर्विस घटिया है।

इस सदन की बनाई हुई एक स्टैडिंग कमेटी है, लोग समझते थे कि स्टैंडिंग कमेटी की जो सिफारिशें आयेगी, उसके ऊपर सरकार काम करेगी। कमेटी के चेयरमैन और कमेटी के सांसद यह समझे कि अगर हम अपनी रिकमेण्डेशन, यूनानीमसली पास कर देगे तो इसमें ज्यादा से ज्यादा काम होगा। उन्हें इसका पता नहीं था कि स्टैंडिग कमेटी स्टैंडिंग हालत में रहने के लिए है, कुर्सी पर बैठकर काम करने के लिए मंत्री जी है, उसकी कोई सिफारिश नहीं मानी जाती है। यह सिर्फ स्टैंडिंग कमेटी की ही इज्जत की तौहीन नहीं है, यह पूरी संसद की इज्जत की तौहीन है, क्योंकि यह संसद की बनाई हुई कमेटी है।

बंगलादेश के साथ हमारा सम्पर्क अच्छा है। अगर बुरा संपर्क होता तो 3 बीघा में कोरीडोर नहीं होता। अगर तीन बीघा में कोरीडोर हो सकता है तो बंगलादेश के अंदर से रेलवे कोरीडोर भी निकल सकता है, इससे जो 7 सिस्टर्स मेनलैंड से बहुत दूर हैं, जिनके लोगों के लिए इधर आना बहुत मुश्किल है, आज सदन में प्राइम मिनिस्टर ने रिप्लाई देते हुए कहा कि

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर क्षेत्र तस्करों का स्वर्ग है।

[हिन्दी]

लेकिन स्मगलिंग करने पर वह मजबूर हैं, उनकी जरूरत का सामान इधर नहीं मिल रहा है और उनके यहां जो सामान बनता है, उसको बेचने की जगह नहीं मिल रही है अगर कोरीडोर होता तो कलकत्ता पोर्ट की भी उन्हें मदद मिलती। त्रिपुरा से जब लोग ट्रीटमेंट के लिए कलकत्ता आते हैं तो उनके लिबास से पता चलता है, जब वह मिलते हैं तो उनकी हालत का पता चलता है लेकिन वह हवाई जहाज से आने के लिए मजबूर हैं। क्या हम लोग बंगलादेश के साथ बातचीत करके ऐसा कोरीड़ोर नहीं निकाल सकते हैं?

हम सदर्न रेलवे में आफिशियल लैंग्वेज कमेटी के साथ निरीक्षण करने गये, वहां हमने देखा कि 7 लैंग्वेज में कम्प्यूटर से रिजर्वेशन चार्ट बन रहा है। मेरा कहना है कि अगर कम्प्यूटर के जरिये 7 लैंग्वेज में रिजर्वेशन चार्ट बन सकता है, लेंकाजी और जाफर शरीफ जी दोनों सी रीजन स्टेट से आते हैं।

मैं भी सी रीजन स्टेट से आता हूं। अपने-अपने स्टेट्स की भाषा में रिजर्वेशन चार्ट का इंतजाम किस लिए नहीं होता है, इस बारे में आप किस लिए नहीं सोचते हैं। भारत सरकार और जितनी भी प्रांतीय सरकारें हैं, आप देश से निरक्षता दूर करने के लिए जो कैप्पेन चलाते हैं वे अपनी-अपनी मातृभाषा में पढ़ाया करते हैं। उन्हें हिन्दी नहीं आती है, इंगलिश नहीं आती है वे अपना रिजर्वेशन चार्ट कैसे देखेंगे, इस बारे में आप लोग नहीं सोचते हैं।

महोदय, मैं एक सवाल पूछना चाहता हूं सियालदा लालगोला कह कर कोई सैक्शन है क्या आपको मालूम है। आपका रेलवे डिपार्टमेंट शायद भूल गया है कि सियालदा लालगोल नाम का कोई सैक्शन भी है। आपने पिछले 10 साल से इस सैक्शन पर कितना पैसा खर्च किया है। हम लोग कितने सालो से इसके किये कह रहे हैं वहां से हम सात एमपी हैं। हम लोग कहते-कहते हैरान हो गए लेकिन किसी ने इस तरफ ध्यान नहीं दिया। **[व्यवधान]** लालगोला से ट्रेन आती है जिसमें डीजल इंजन लगा होता है और आने के बाद कृशनगर में इंजन चेंज होता है और उसके बाद इलैक्ट्रिक इंजन में यह सियालदा तक आती है। इंजन चेंज करने के लिए वहां एक घंटा ट्रेन खड़ी रहती है। कृष्णानगर-लालगोला किसी तरह डबल लाइन हो जाए तो एक घंटा बच सकता हैं। इन लोगों ने कभी इस तरफ ध्यान नहीं दिया। हम लोग कहते-कहते थक गए, लिखते-लिखते हैरान हो गए लेकिन किसी की तरफ से कोई जवाब नहीं आ रहा है।

महोदय, एक बात मैं रेलवे होकर्स के बारे में कहना चाहता हूं। मेरे पश्चिम बंगाल में रेलवे होकर्स 37 हजार है। जब देश का बंटवारा हुआ उस समय पूर्वी बंगाल पाकिस्तान था वहां से उजड़े हुए लोग जो आए इसका एक काफी हिस्सा रेलवे होकर्स बने और आज आपकी आर्थिक नीति के कारण जितनी भी मिलें बंद हो रही हैं उसका एक बड़ा हिस्सा वर्कर रेलवे होकर्स हो रहे हैं। इनको आप जबरदस्ती रेल से उतार नहीं सकते। आप सिर्फ इतना कीजिए कि इन्हें लाइसेंस दीजिए, आइडेंटिटी कार्ड इशु कीजिए उसका आप इनसे पैसा लीजिए लेकिन आप इनको निकाल नहीं सकते हैं। अगर आप इनको जबरदस्ती निकालेंगे तो इसका क्या नतीजा होगा यह आप खुद ही सोच लीजिए। अगर आप इन्हें निकालेंगे तो ये 37 हजार रेलवे हॉकर्स एंटीसोशल एलीमेंट बनेंगे। क्या आप एंटी सोशल एलीमेंट बनाना चाहते हैं? आप जो सेल्फ एम्पलायमेंट की बात कहते हैं, ये तो सेल्फ एम्पलायड हैं इनको तो कोई एम्पलायमेंट नहीं मिला और जो एम्पलायड थे वे आपकी आर्थिक नीति के कारण जो छंटनी हो गई इस कारण से इतने पढ़े-लिखे लोग रेलवे हॉकर्स बन गए। हम आपसे बार-बार मांग करते है कि आप इस पर ध्यान दीजिए। इन्हें लाइसेंस दीजिए, आइडेंटिटी कार्ड दीजिए। **[व्यवधान]** मैं कहना चाहता हूं कि इनको डिसीप्लीन में लाने के लिए लाइसेंस और आइडेंटिटी कार्ड रेलवे की तरफ से इशु होना बहुत जरूरी है। इतना कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री गुणवंत रामभाऊ सरोदे (जलगांव) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेलवे बजट के बारे में अपने विचार रख रहा हूं। मैं मंत्री जी के दिमाग की तारीफ करता हूं क्योंकि उनको मालूम है कि इस भारत के जितने भी निवासी है ये सदियों से आक्रमणकारियों के अत्याचार सहते आए हैं।

अंग्रेजो के अत्याचार हमने 150 साल तक सहे हैं, आक्रमणकारियों के अत्याचार हमने सदियों तक सहे हैं, तो रेलमंत्री तो हमारे अपने हैं आपके अत्याचार तो हम सहेंगे ही।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछले तीन बजटों में जो यात्री किराया और मालभाड़ा बढ़ाया गया है, उससे आम आदमी की कमर टूट गई है, पर इसके अलावा और कोई चारा नहीं है। यह सही है कि आज भी रेल का किराया और माल भाड़ा दूसरे साधनों से सस्ता है, प्राईवेट बस से या ट्रको से आधा है, लेकिन वृद्धि के साथ साथ मंत्री महोदय को सुविधाओं की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। पीने के पानी, अच्छा खान-पान और सफाई की तरफ

भी ध्यान देने की आवश्यकता है। जब जी एम की विजिट होती है, उस दिन अच्छी साफ सफाई कर दी जाती है। मेरा अनुरोध है कि हर 15 दिन में जी एम या किसी अधिकारी का विजिट हर स्टेशन पर करने की व्यवस्था कर दें तो उससे सफाई का काम होता रहेगा।

अभी हमारे बंगाल के मित्र डाकर्स की समस्याओं की बात कर रहे थे, उनकी समस्याओं की तरफ गंभीरता से ध्यान देने की आवश्यकता है। इसी तरह से भुसावल स्टेशन पर हम देखते हैं कि प्रवासी इतना लगेज लेकर आते हैं कि चलना मुश्किल हो जाता है। इस पर भी अंकुश लगाने की आवश्यकता है।

स्लीपर क्लास के पश्चात आम आदमी को बहुत असुविधा होने लगी है और करप्शन बहुत बढ़ गया है। आम आदमी को पता ही नहीं लगता कि जनरल बोगी कौन सी है। मेरा सुझाव है कि स्लीपर क्लास के लिए पीला, नीला, हरा, जो भी आप चाहें, उन कोचेज पर वह कलर करवा दें, ताकि गरीब लोगों को असुविधा न हो।

भुसावल स्टेशन मेरे क्षेत्र में आता है और इसका 1100 स्कवायर किलोमीटर परिसर है। यहां पर रेलवे का कोयला, लोहा बहुत चोरी होता है। जिस स्क्रैप को बेचकर आप 1000 करोड़ रुपये प्राप्त करने की बात करते है, इस चोरी पर रोक लगाकर उसमें आप कम से कम 500 करोड़ रुपये की और वृद्धि कर सकते हैं। हमारे यहां तो यात्रियों का सामान भी चोरी हो जाता है। यात्री पानी पीने जाए तो पीछे से उसका बैग गायब हो जाता है। इसमें पुलिस, कंडक्टर सब मिले रहते हैं, इसलिए चोर को जानते हुए भी उसका पता नहीं बताते हैं, क्योंकि वे जानते हैं कि हमारा हिस्सा हमको मिल जाना है। भुसावल-नागपुर ट्रैक पर इस तरह की घटनाएं रोजाना होती हैं।

यात्री बिना शिकायत करे चला जाता है। भुसावल-मनमाड़ जंक्शन पर सामान की चोरी होती है तो इस बारे में मैंने पिछली बार भी कहा था कि यह पुलिस की सांठ-गांठ से होती है। मैं आपको 18 नयी गाड़ियां चलाने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। आपने महाराष्ट्र में बंबई-मनमाड़ के लिए इंटर सिटी एक्सप्रैस ट्रेन चलाने के लिए सोचा है। मैं चाहता हूं कि आप उसको भुसावल तक ले आएं। फरवरी 1992 से बंबई-भुसावल पैसेंजर गाड़ी बंद है। अगर उसकी जगह एकप्रैस चलाना चाहते हैं तो उसका नाम संत मुक्ताई एक्सप्रैस रख सकते हैं। दिल्ली से अभी बड़ौदा होकर राजधानी एक्सप्रैस जाती है, आप नयी राजधानी चलाते हैं तो वाया इटारसी, खंडवा से शुरू कराएं, ऐसी मेरी विनती है। महाराष्ट्र एक्सप्रैस नागपुर से कोल्हापुर तक चलती है लेकिन गौंदिया का एरिया छूट जाता है तो गोंदिया को भी इसमें शामिल किया जाए। अहमदाबाद से मद्रास के लिए नवजीवन एक्सप्रैस तीन दिन की बजाए आपने छह दिन किया है इसके साथ ही अहमदाबाद से नागपुर के लिए एक्सप्रैस चलाई जाए तो इससे उत्तर महाराष्ट्र को फायदा होगा। आपने धुलिया-नरडाना के लिए नयी रेल लाइन का सर्वे किया है तो उसको इंदौरा तक किया जाए और वैसे ही खामगांव-जालना का भी सर्वे किया जाए। पाचोरा-जामनेर नैरोगेज लाइन को ब्राडगेज में चेंज करें और बोदवड़ स्टेशन तक इसको मिलाया जाए। यह भुसावल-नागपुर लाईन पर स्टेशन है। जलगांव एरिया के बारे में आप जानते ही हैं कि वहां पर केले, शुगर की इंडस्ट्री से चार करोड़ का राजस्व रेलवे को प्राप्त होता है।

मगर जलगांव में कोई भी सुपर फास्ट ट्रेन नहीं रूकती है। यह एक औद्योगिक नगर है और उसके साथ-साथ अजंता की गुफाओं की बहुत नजदीक हैं। जबकि ये गुफाएं औरंगाबाद में हैं और इसलिए उसका विकास हो रहा है। मेरी मांग है कि वहां सुपर फास्ट ट्रेन को रोकने की व्यवस्था कराई जाए। कर्नाटक एक्सप्रैस यहां से होकर गुजरती है तो हमारे यहां से ए.सी. कोच के रिजर्वेशन की कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए वहां चार बर्थ ए.सी. की अलाट करें, दस टू टियर की ओर थ्री टियर की अलाट करें। भुसावल और जलगांव से मोरारखां स्टेशन से वैगंस हर साल केलों के विभिन्न जगहों पर जाते हैं। इससे कम से कम आपको दो करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त होता है। ये रेक्स हमें रात को नौ बजे नहीं मिलते हैं, सुबह दो बजे मिलते हें, जिससे हम लोडिंग नहीं कर पाते हैं। इसके अलावा रास्ते में रूकने से या साइडिंग पर चल जाने से केले खराब हो जाते है। यदि वैगंस समय पर मिलें और दिल्ली समय पर ले आयें तो हमारा नुकसान कम होगा। रेलवे वैंगस के पार्सल रेट लेता है। अंग्रेजो के समय में 50 प्रतिशत छुट थी, अब उसको घटाकर 35 प्रतिशत कर दिया गया है। हर साल आप छूट कम करते जाते है। मेरा अनुरोध है कि इसको आप फिक्स कर दें।

आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपको आभारी हूं।

[अनुवाद]

श्री ए. वेंकट रेड्डी (अनंतपुर) : मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा रखे गए बजट का समर्थन करता हूं। मैं नई सुपरफास्ट गाड़ियों को आंरभ करने और कुछ महत्वपूर्ण स्थानों तक कुछ गाड़ियों को बढ़ाने के लिए भी माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

वातानुकूलित थ्री टियर शयन यान की शुरूआत एक स्वागत योग्य कदम है और इससे निश्चित रुप से मध्यम-वर्ग के यात्रियों को सुविधा होगी: विपक्ष किराये और मालभाड़े में वृद्धि पर बहुत शोर मचा रहा है। यहां मैं एक बात कहना चाहूंगा कि एक विकासशील अर्थव्यवस्था में, विशेष रुप से जब देश का चहुमुखी विकास प्रगति पर हो, तो ऐसे में इनमें थोड़ी-बहुत वृद्धि अनिवार्य हो जाती है।

आमान परिवर्तन के संबंध में यह कथ्य है कि इसमें कोई संदेह नहीं है कि सिकन्दराबाद से महबूबनगर तक रेलवे लाइन के संबंध में अच्छी प्रगति हुई है, लेकिन धनाभाव के कारण महबूब नगर से द्रौणाचलम् तक आमान परिवर्तन के सम्बघ में विकास की गति बहुत धीमी है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस मामले को गंभीरता से लेने और इस वित्तीय वर्ष के भीतर इस कार्य को पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

पिछले वर्ष द्रौणाचलम के पास गूटी से पेन्डेकल्ला तक इस लाइन का भली प्रकार सर्वेक्षण होने के बाद एक नई रेलवे लाइन स्वीकृत की गई थी, लेकिन अभी तक इस उद्देश्य के लिए धनराशि स्वीकृत नहीं की गई है और इसके परिणामस्वरुप इस लाइन पर काम अभी तक शुरू नहीं किया गया है। यहां मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि इस रेलवे लाइन के बिछाने से बंगलौर से दिल्ली की यात्रा करने वाले यात्रियों के दूरी के हिसाब से निश्चित रुप से दो घंटे बच जायेंगे। अत: मैं माननीय मंत्री से इस कार्य को तेजी से निपटाने के लिए धनराशि आंबटित करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, अनन्तपुर शहर जिला मुख्यालय है और यहां छोटी रेल लाइन के साथ-साथ बड़ी रेल लाइन भी है। कल्याणदुर्ग एक ताल्लुक मुख्यालय है, जो अनन्तपुर से लगभग 50 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। चेल्लीकेरा कल्याणदुर्ग से लगभग 80 किलोमीटर दूर है। चेल्लीकेरा एक महत्वपूर्ण व्यावसायिक केन्द्र है और बेल्लारी से चित्रदुर्ग तक बड़ी रेलवे लाइन है। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि अनन्तपुर से चेल्लीकेरा के बीच कल्याणदुर्ग होते हुए एक नई लाइन का होना अति अनिवार्य है क्योंकि इससे उस लाइन पर पड़ने वाले ग्रामीण क्षेत्रों की आर्थिक स्थिति में सुधार होगा और साथ ही उस क्षेत्र के शीघ्र औद्योगिकीकरण में भी मदद मिलेगी। वह पटरी अधिकांशतः समतल मैदान से होकर गुजरती है और उसमें कोई बड़ी बाधा जैसे बड़ी नदियां या पहाड़ इत्यादि नहीं हैं। अतः मैं अनुरोध करता हूं कि कल्याणदुर्ग होते हुए अनन्तपुर से चेल्लीकेरा तक एक नई रेलवे लाइन को स्वीकृति दी जाये।

इस संबंध में, मैंने माननीय रेल मंत्री को एक पत्र लिखा है। उन्होंने जवाब दिया है कि इस लाइन का सर्वेक्षण किया जा चुका है और उन्होंने वायदा किया है कि जैसे ही इस कार्य के लिए धनराशि उपलब्ध होगी, इसे शुरू कर दिया जायेगा। अतः मैं माननीय रेलमंत्री से इस वित्तीय वर्ष में इस संबंध में पर्याप्त धनराशि आबंटित करने का अनुरोध करता हूं ताकि इस कार्य को यथासम्भव शीघ्र शुरू किया जा सके।

धर्मावरम् में छोटी रेलवे लाइन के साथ-साथ बड़ी रेलवे लाइन भी है। पकाला में भी रेलवे लाइन और बड़ी रेलवे लाइनें हैं। मेरा अनुरोध है कि इस छोटी रेलवे लाइन को जितना जल्दी संभव हो सके बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किया जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री को एक रेलवे खानपान निगम तथा एक पूंजी निधि स्थापित करने तथा पर्यटक गाड़ियों की शुरूआत और उत्कृष्ट बजट के लिए जो उन्होंने इस सभा में पेश किया है, बधाई देता हूं। मैं एक बार पुनः रेल बजट का समर्थन करता हूं और माननीय रेल मंत्री द्वारा एक व्यावहारिक और यथार्थवादी बजट पेश करने के लिए सरकार को बधाई देता हूं।

[हिन्दी]

श्री गया प्रसाद कोरी (जालौन) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बज़ट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे देश में रेलवे के कई श्रमिक संगठन हैं, जिनमें एक संगठन भारतीय रेल मजदूर संघ संगठन है जो कि भारतीय मजदूर संघ से संबंधित है सन् 1980 में इनके कर्मचारियों की सदस्यता का वैरिफिकेशन हुआ था और यह पाया गया कि यह एक नम्बर का श्रमिक संघ है जोकि नॉन पॉलिटिकल आग्रनाइजेशन है लेकिन आज तक रेलवे ने इस संगठन को मान्यता नहीं दी है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस संगठन को अविलम्ब मान्यता प्रदान करें।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी कुछ समय पूर्व एक कानून पास किया गया। मेरा निवेदन है कि जो रेल कर्मचारी कार्यरत हैं, उनके लिए चैकअप सिस्टम लागू किया जाए। रेल विभाग करोड़ो रुपये लगाकर ट्रेड एप्रेंटिसेज को ट्रेनिंग देती है।

लेकिन इसमें भारी संख्या में कई लोग बेकार पड़े हुए हैं। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि इनको तुरंत काम

पर लगाया जाए। मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। जो कर्मचारी 15 या 20 साल नौकरी कल ले और अगर वे स्वेच्छा से रिटायरमेंट लेना चाहे तो उसके परिवार के एक सदस्य को नौकरी दी जाएं इससे एक तो काम की गुणवत्ता बढ़ेगी, नया खून आएगा और दो परिवारों का पालन होगा। रिटायर्ड आदमी घर में काम चालू करेगा और आपको नयी भर्ती पर कम वेतन देना पड़ेगा। इससे बेकारी दूर होगी।

मान्यवर, मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं से आपको अवगत कराना चाहता हूं। मैं जालौन क्षेत्र से चुनकर आया हूं। इसी क्षेत्र में कौंच के लिए एक रेलवे लाइन है। यह लाइन कई वर्षो से है। कोंच पहले से गल्ले की मंडी है और इसी उपयोग के लिए अंग्रेजी शासन ने यह लाइन डाली थी। यह 15 किलोमीटर की लाइन है। मेरा निवेदन है कि अगर कौच को बिरोना से जोड़ दिया जाए तो 15 किलोमीटर है तो इस ट्रेन पर काफी समय से जो घाटा चल रहा है उससे मुक्त हो सकते हैं। वहां गाड़ी में इंजन लगता है, गार्ड लगते हैं, ड्राईवर लगते हैं और नाना प्रकार का स्टाफ लगता है। इस लाइन में कोई नुकसान नहीं होगा और झांसी से कानपुर लाइन को जोड़ देंगे तो इसे जो घाटा हो रहा है वह समाप्त हो जायेगा और इस लाइन का विकास होगा। मंत्री जी से मैं आग्रह करूंगा कि अगर कोच स्टेशन को इटावा से जोड दिया जाए तो इसका विकास होगा। जब भी किसी डिवीजनल मैनेजर को कहीं उद्घाटन करना हाता है तो कम से कम वहां के चुने हुए प्रतिनिधि को अवश्य बुलाएं। हमारे क्षेत्र में उरई स्थान है। वहां की जनता की मांग के अनुसार एक रिटायरिंग रूम का कुछ समय पूर्व वहां उद्घाटन किया गया लेकिन उन्होंने हमें नहीं बुलाया जबकि क्षेत्रीय सांसद होने के नाते हम बार-बार उसकी मांग करते रहे। लेकिन उद्घाटन करके ऐसे चले गए कि पता भी नहीं चला। जनता ने मुझे कहा कि आप अनुसूचित जाति के हैं और वह बड़ी जाति के हैं इसलिए नहीं बुलाया लेकिन हमारी पार्टी छोटे-बड़े का भेद नहीं मानती। मेरे क्षेत्र की जनता कहती है कि अग्रवाल होने के नाते उन्होंने आपका अपमान किया है क्योंकि आप शेड्यूल कास्ट के हैं। मेरी पार्टी कभी ऐसा नहीं मानती, हम सब बराबर हैं लेकिन क्षेत्रीय अधिकारियों को इस प्रकार नहीं सोचना चाहिए और समय-समय पर जो हमारी मांग होती है उसमें रेलवे के द्वारा अगर किसी चीज का विस्तार होता है तो उसमें हम लोगों को बताया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष जी, आज जो नई रेल लाइनें चालू की गई हैं उसमें उरई स्टेशन में जिले का मुख्य केन्द्र है।

उसमें गोरखपुर कोचीन गाड़ी जो दो दिन चलती है उसे 4 दिन चलाया जाए। मैं तो यह चाहता हूं कि यह सातों दिन चले और उसका ऊरई में स्टोपेज दिया जाए जिससे यहां से जाने वाले यात्रियों को कोचीन और बम्बई साइड को जाने की सुविधा मिल सके।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, ताज एक्सप्रैस जो ग्वालियर तक चलती है उसे झांसी तक बढ़ाया जाए। छपरा एक्सप्रैस को ग्वालियर से आगरा तक बढ़ा दिया गया है, मैं चाहता हूं कि इसको दिल्ली तक बढ़ाया जाए, ताकि सीधे दिल्ली तक लोगों को जाने की सुविधा मिल सके। अभी वहां के लोगों को झांसी में गाड़ी बदलनी पड़ती है जिसमें काफी कठिनाई होती है। उरई स्टेशन जिले का केन्द्र बिन्दु है वहां आरक्षण की व्यवस्था अत्यावश्यक है। यह व्यापारिक केन्द्र भी है, यहाँ इंडस्ट्रीज भी लग रही हैं। इसलिए यहां से हर ट्रेन में आरक्षण की व्यवस्था होना चाहिए। पहले तो पुष्पक यहां नहीं रूकती थी अब रूकने लगी है, इसमें आरक्षण दिया जाए

और टिकट दिलाया जाए। गोरखपुर कोचीन और हैदराबाद कोचीन तथा मद्रास, लखनऊ में झांसी, ललितपुर बीना और भोपाल जाने वाले यात्रियों को यहां से टिकट दिए जाने की व्यवस्था होना चाहिए।

महोदय, उरई जिले का बहुत बड़ा औद्योगिक केन्द्र है। मैंने 377 में भी मांग की थी कि वहां पर ओवरब्रिज बनाया जाए। इससे वहां पर माल ढोने में बहुत सुविधा होगी और बड़ी-बड़ी कम्पनियों को माल भेजने में जो दिक्कत आती है और विलम्ब होता है वह नहीं होगा। दिल्ली झांसी चलने वाली कई गाड़ियों में बिना बुकिंग किया हुआ माल जी.आर.पी.एफ. और टी.टी की मिलीभगत से इतना लाद दिया जाता है जिससे आम यात्रियों को चढ़ने में कठिनाई होती है। इसके लिए समय-समय पर चैंकिग होना चाहिए। इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी और यात्रियों की कठिनाई भी दूर होगी। अंत में मेरा यह कहना है कि हर स्टेशन को रोशनी दी जाए जिससे हम जगह प्रकाश हो और देश का विकास हो। धन्यवाद।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री जी, माननीय सदस्य ने केवल एक आरोप लगाया है। एक प्रतीक्षालय और पुल का उद्घाटन किया जाना था। वह जालौन निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं। कृपया इसके बारे में जांच पड़ताल करिये।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. लेंका) : जी महोदय, ठीक है।

02.00 म०पू० (9.3.94)

*** श्री ऑस्कर फर्नान्डीज** (उडुपी) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद। मैं वर्ष 1994-95 के लिए माननीय मंत्री द्वारा पेश किये गये बजट का स्वागत करता हूं। रेलवे के विकास ने हमारे देश के पिछड़े क्षेत्रों को उन्नति करने के लायक बनाया है। इससे देश के विभिन्न भागों में उद्योगों की स्थापना करने में भी मदद मिली है। रेलवे की नई परियोजनाओं से पूर्वोत्तर क्षेत्र को काफी मदद मिली है।

उधमपुर और जम्मू तथा कश्मीर को जोड़ने वाला रेलवे लाइन से हमारे देश की राष्ट्रीय एकता और अखंडता को बनाये रखने में मदद मिलेगी।

कर्नाटक के लोग राजय में एक रेलवे जोन बनाने की मांग कर रहे हैं। मैं अपने राज्य की मांगों को पूरा करने का मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं। साथ ही मैं मंगलौर में एक रेलवे डिवीजन स्थापित करने का अपनी सरकार से अनुरोध करता हूं।

माननीय मंत्री ने घोषणा की है कि मंगलौर-हासन-अरसीकेरे के आमान परिवर्तन का काम बहुत जल्दी ही आरंभ किया जायेगा। मैं इस कदम का स्वागत करता हूं। इसी प्रकार, मंगलौर-अरसीकेरे-हुबली का भी आमान परिवर्तन का काम तत्काल शुरू किया जाना चाहिए।

* मूलतः कन्नड़ में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

कर्नाटक में कुछ नई रेलवे लाइनें हैं, जिन्हे उच्च प्राथमिकता के आधार पर लेना होगा। बंगलौर-मरकारा-मैसूर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करना होगा। इसी प्रकार हासन-मैसूर का आमान परिवर्तन का कार्य भी शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए।

कोंकण रेलवे की प्रगति बहुत संतोषजनक हैं माननीय मंत्री ने आश्वासन दिया है कि इस परियोजना का मार्च, 1995 तक पूरा कर लिया जायेगा। इस रेलवे की संपूर्ण पश्चिम तटीय क्षेत्र के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका है और इस क्षेत्र के लोग माननीय मंत्री के आभारी हैं।

अब, मंगलौर-उदुपी रेलवे लाइन पूरी हो गई है। इस लाइन को कुण्डापुरा और बिन्दूर तक बढ़ाया जाना चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस कार्य को 3 से 6 महीने के भीतर शुरू कर देंगे।

जो गाड़ियां मंगलौर आती हैं, उन्हें उदुपी तथा बिन्दूर तक बढ़ाया जाना चाहिए। केवल तभी विभिन्न स्थानों को जोड़ा जा सकेगा और हम रेल सुविधाओं का अधिकतम उपयोग कर सकेंगे। अतः उपयुक्त लाइनों को बढ़ाने का काम शुरू किया जाना चाहिए और पूरा किया जाना चाहिए।

एकल-लाइन प्रणाली से देश को, विशेष रुप से कृषि उत्पादों, औद्योगिक उत्पादों और अन्य वस्तुओं के परिवहन में काफी मदद मिलेगी।

कुछ ऐसे क्षेत्र भी हैं जैसे पूर्वोत्तर के कुछ क्षेत्र, जहां बड़ी रेलवे लाइन नहीं बिछाई जा सकती। ऐसे स्थानों पर वैकल्पिक परिवहन सुविधाएं देनी पड़ेगी। इन स्थानों को मुख्य रेलवे लाइनों के साथ जोड़ा जाना चाहिए। यह आदिवासी क्षेत्रों और पूर्वोत्तर क्षेत्रों के विकास के लिए अति आवश्यक है। ऐसे समय में जबकि देश महत्वपूर्ण आर्थिक परिवर्तन के दौर से गुजर रहा है, केवल में ही नहीं बल्कि संपूर्ण देश माननीय रेल मंत्री के साहसिक कार्यो के लिए उनका ऋणी है।

महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए धन्यवाद तथा इन्ही शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम पाल सिंह (डुमरियागंज) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल बजट में 100 किलोमीटर तक साधारण डिब्बे के किराये में वृद्धि नहीं की गई है लेकिन मेल और एक्सप्रैस ट्रेनों के किराये में वृद्धि की गई है। इसलिए यह आम जनता के लिए हितकारी नहीं है। इसमें गरीबों के लिए कोई काम नहीं किया गया है और खास तौर से पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। जो भी बजट में नई गाड़ियां चलायी गई हैं, उनमें पूर्वी उत्तर प्रदेश से कोई रेलगाड़ी नहीं चलायी गई है। गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक रेल चलाने की हमने मांग की थी। अभी वैशाली, शहीद, अमरपाली बिहार से गोरखपुर होकर आती है और भरी रहती है। वह लेट भी रहती है। चूंकि उस क्षेत्र का कोई औद्योगिकी विकास नहीं हुआ है, इसलिये उसका विकास किये जाने की आवश्यकता है। गौरखपुर से काफी श्रमिक लुधियाना, पंजाब और दिल्ली रोजी-रोटी की तलाश में जाते हैं। उनको रेल की कोई सुविधा नहीं है।

मेरे पूर्ववक्ता शुक्ला जी बताया कि कई बार उसमें सवारियों के चढ़ने की गुंजाइश नहीं रहती है। गोरखपुर से एक इंटरसिटी लखनऊ के लिए चलती थी जो कि सुबह चल कर शाम को लोट आती थी। वह जुलाई में बंद कर दी गई। हमने कई बार रेल मंत्री को लिखा, कई सांसद मिले। उन्होने हमें पत्र में यह आश्वासन दिया था कि इस पर विचार किया जायेगा। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि गोरखपुर से लखनऊ इंटरसिटी चलायी जाये।

अपने बजट भाषण में कुछ नई रेल लाइनों को प्रावधान किया है। इसमें भी पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा हुई है। नई रेल लाइनों का प्रस्ताव नहीं रखा गया है। शुक्ला जी ने बताया कि दोहरीघाट से सहजन्वां होकर खलीलाबाद-बलरामपुर लाइन का बहुत पहले सर्वेक्षण हुआ था। इसको बनाने के लिए गत वर्ष रेल बजट के समय रेल मंत्री जी से आग्रह भी किया था। रेल मंत्री जी ने पत्र द्वारा सूचित किया था कि इसका सर्वे दो फेजों में कराया जा चुका है। इसमें क्रमशः 3.47 और 4.08 परसेंट प्रतिफल आंकी गई है। रेलवे के संसाधनों को देखते हुए अभी इन रेल लाइनों को बनाना सम्भव नहीं है। मैं उनसे कहना चाहूंगा कि केवल प्रतिफल के आधार पर इस क्षेत्र की उपेक्षा न की जाये। जहां पर कोई रेल लाइन नहीं है, कोई ओद्योगिक विकास नहीं हो रहा है, वहां पर ध्यान पहले देना चाहिए। उस क्षेत्र में न फर्टिलाइजर पहुंच पाता है, न कोयला पहुंच पाता है और न ही दूसरे साधन पहुंच पाते हैं। इसलिए इन लाइन का निर्माण अवश्य कराया जाए।

इसी तरीके से लाइन बदलने का काम, मीटर गेज से ब्रोड गेज करने का भी जो प्रस्ताव रखा गया है। उसमें भी इस क्षेत्र की कोई लाइन नहीं ली गई है। गत वर्ष माननीय रेल मंत्री जी बस्ती गए थे तो वहां अपने संसदीय क्षेत्र के प्रतिनिधिमंडल के साथ उनसे मिले थे और उनसे रिक्वेस्ट की थी कि गोरखपुर से गोंडा लूप लाइन को मीटर गेज से ब्रोड गेज में बदला जाए, क्योंकि इसी पर मेरा संसदीय जनपद सिद्धार्थनगर है, जहां से कुल 12 किलोमीटर की दूरी पर बुद्धिस्ट कपिलवस्तु स्थित है, उससे 35 किलोमीटर पर लुम्बिनी है, जहां महात्मा बुद्ध की जन्मस्थली स्थित है, इसलिए विदेशी पर्यटक भी उस रास्ते से आते जाते है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए औद्योगिक विकास को देखते हुए इस लाइन को बदलने का काम किया जाये।

गत वर्ष के बजट में इन्होंने गोरखपुर से करीब 50 किलोमीटर आनन्दनगर, नौतनवां, सनौली सर्वे कार्य रखा था लेकिन इस बजट में इस कार्य को नहीं लिया गया है, जबकि माननीय मंत्री जी ने अपने दिसम्बर, 1993 के पत्र में लिखा था कि यह एकशन प्लान फेज वन में ले लिया गया है, संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार आगामी वर्षो में यह कार्यवाही की जायेगी। लेकिन इस साल के बजट में इसका कहीं नामोनिशान नहीं है इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि गोरखपुर गोंडा लूप लाइन का परिवर्तन इस वर्ष के बजट में लिया जायं।

इसी तरीके से डबलिंग का जहां तक सवाल है। लखनऊ से गोरखपुर सिंगल लाइन होने के कारण 5-5, 6-6 घंटे ट्रेन लेती हैं जबकि 265 किलोमीटर की दूरी ज्यादा से ज्यादा 4 घंटे में तय हो सकती है लेकिन चूंकि सिंगल लाइन है इसलिए क्रासिंग में ट्रेनों को 1-1 घंटे रूकना पड़ता है ओर बहुत समय लगता है। इसलिए लखनऊ से गोरखपुर लाइन का डबलिंग किया जाए। इलैक्ट्रिफिकेशन के प्रोग्राम में भी इस क्षेत्र में कोई योजना नहीं ली गई है। कानपुर से लखनऊ को कम से कम इस वर्ष में इलैक्ट्रिफिकेशन में ले लिया जाए, जहां कि

शताब्दी एक्सप्रैस जाती हे। उसमें कानपुर में इंजन बदलने में 30-40 मिनट का समय व्यर्थ होता है,वह नहीं होगा और वहां समय से गाड़ियां पहुंचने लगेगी।

जहां तक अभी रेलवे पैसेंजर्स की एमीनिटीज का सवाल बताया गया है, इसमें बहुत कमी है। फर्स्ट क्लास के डिब्बे में, बनारस से देहरादून ट्रेन में एक दिन मैंने खुद ट्रेवल किया और देखा कि न फर्स्ट क्लास के कम्पार्टमेंट की खिड़की में फाटक है, न लाइट है, न पंखा है, न सफाई की व्यवस्था है। एमीनिटीज के नाम पर खाली पैसा लिया जाता है और इसकी कोई देख-रेख नहीं होती, कोई जिम्मेदारी नही होता। कौन आदमी देखने वाला है कि यह फर्स्ट क्लास का डिब्बा है। किराया तो बेतहाशा बढ़ता जा रहा है लेकिन एमीनिटीज घटती जा रही हैं।

अंत में मैं माननीय मंत्री जी, अपने संसदीय क्षेत्र और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिए निम्नलिखित मांग करता हूं:

गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाई जाये, जिसमें आरक्षण के डिब्बे कम हों ताकि आम जनता उसमें आसानी से आ जा सके। लखनऊ से गोरखपुर तक जो इण्टरसिटी गाड़ी चलती थी, वह फिर से चलाई जाए। गोरखपर से वरौनी जो ट्रेन चलती थी, उसको चलाया जाए। हर जगह ट्रेनें बढ़ाई जा रही हैं लेकिन यहां इस सैक्शन पर 2 ट्रेनें हटाकर एक ट्रेन कर दी गई। आज वह कटिहार से लखनऊ आती है, जिसका नतीजा यह होता है कि रोजाना 2 घंटे लेट रहती हे। जो दैनिक यात्री उससे चलते थे, उनके लिए इससे बड़ी परेशानी खड़ी हो गई है। दोहरीघाट सहजनवा बलरामपुर रेल लाइन का निर्माण किया जाए। गोंडा गोरखपुर लाइन को मीटर गेज से ब्रोड गेज मे बदला जाए। लखनऊ से गोरखपुर दोहरी लाइन बिछाई जाए और कानपुर से लखनऊ तक विद्युतीकरण किया जाए। एक आम्रपाली ट्रेन बरौनी से अमृतसर चलती है, इसमें सैकिण्ड क्लास और फर्स्ट क्लास ही रहता है, इसमें एक एसी कोच भी लगाया जाए।

ट्रेन में नौगढ़, शोहरतगढ़ एवं अन्य स्टेशनों का कोटा आरक्षण हेतु एसी तथा थ्री टायर में सुनिश्चित किया जाए और ट्रेन की सुविधा बढ़ाई जाये जिससे लोगों को स्टेशनों पर पीने का पानी, रोशनी एवं शौचालय की सुविधा मिलती रहे। इन्ही शब्दों के साथ में अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री लाल बाबू राय (छपरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट के विरोध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह बजट जन विरोधी बजट है। माल भाड़ा और किराया भाड़ा में वृद्धि करके माननीय मंत्री जी ने गरीब जनता पर बहुत भारी बोझ लादने का काम किया है। माननीय मंत्री जी को शायद याद होगा कि आम्रपाली ट्रेन जब चलायी तो मेरा कहना यह था कि मेरे क्षेत्र उत्तर बिहार से गरीब मजदूर लोग मजदूरी करने के लिए दिल्ली और पंजाब में आया करते हैं। तो बिना आरक्षण की एक गाड़ी चलायी जाये। माननीय मंत्री जी ने मेरी बातों को सुना और बिना आरक्षण के एक गाड़ी गरीबों को दी। अब वही माननीय मंत्री जी किसी पदाधिकारी के वश में फंस गये। आपने कैसे समझ लिया कि वह गरीब 100 किलोमीटर के अंदर ही चलता है। माननीय मंत्री जी ने जो 100 किलोमीटर के बाद भाड़ा बढ़ाने का काम किया है, मैं चाहूंगा कि उसे 200 किलोमीटर किया जाए। साथ

ही मैं माननीय मंत्री जी से बिहार के बारे में कहना चाहूंगा कि उसके पहले के बजट में तीन बर लगातार आपसे हम लोगों ने निवेदन किया कि बिहार के बारे में कुछ माननीय मंत्री जी करें लेकिन माननीय मंत्री जी को न जाने कौन सा बिहार से सौतेलापन है या क्या हम लोगों खता हुई है कि हम लोगों को आप इतनी सजा देते हैं।

जिस दिन आपका बजट भाषण हो रहा था तो मैंने आपसे साफ शब्दों में पूछा था कि माननीय मंत्री जी हमें इस बात का जवाब दें कि बिहार भारत के मानचित्र में है या नहीं और आज भी मैं आप से जानना चाहता हूँ कि आप बतायें कि बिहार भारत के मानचित्र में है या नहीं ? अगर आप समझते हैं तो बिहार को आपने मुख्यमंत्री के सामने अभी हाल में पटना में वचन देकर आये हैं, मीटिंग में एनाउन्स किया कि बिहार में जो जोनल की आवश्यकता है, वह हम कायम करेंगे। साथ ही साथ पटना में गंगा नदी पर रेल पुल के लिए आपने एनाउन्स किया। मैंने पूरी उम्मीद के साथ आपका भाषण सुना कि आप रेल पुल के बारे में कहेंगे, बिहार में जोनल आफिस के बारे में कहेंगे, लेकिन आपके मुंह से एक शब्द सुन नहीं सकें। मैं माननीय मंत्री जी को हार्दिक निवेदन के साथ कहना चाहता हूं कि आप जो बिहार में मुख्यमंत्री के सामने वायदा करके आये हैं वह वायदा आप कम से कम पूरा करने का वायदा करें।

मैंने पहले भी बजट के समय मांग की थी कि गोरखपुर-बरौनी रेल लाइन को डबल किया जाए, विद्युतीकरण की भी मांग की गई थी, लेकिन इस ओर कोई सहानुभूति नहीं दिखाई गई है। मुगलसराय-झांझार लाइन के विद्युतीकरण के बारे में भी कुछ नहीं किया गया है। इस काम को शीध्र करवाने का कष्ट करें। इसी तरह से पटना-गया लाइन को डबल करने की मांग भी काफी समय से चली आ रही है। इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। **[व्यवधान]** एक अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर मैं सदन का और माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। बनारस रेल मंडल को 162 किलोमीटर दूर इलाहाबाद से कंट्रोल किया जाता है और सोनपुर रेल मंडल को 150 किलोमीटर दूर बनारस से कंट्रोल किया जाता है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि बनारस को रेल मंडल बनारस से और छपरा को सोनपुर से जो कि 48-50 किलोमीटर की दूरी पर है कंट्रोल किया जाए। इसके अभाव में सरकारी धन की हानि होती है और अधिकारियों को भी कठिनाई होती है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसकी ओर मंत्री महोदय अवश्य ध्यान दे।

मैंने कई बार इस मांग को भी उठाया है कि पूर्वोत्तर रेलवे में एक बनारस, बीच में छपरा और फिर सोनपुर, कटिहार, जोगबनी, समस्तीपुर हैं और डीजल का वर्कशाप आईजट नगर से बनाया गया है जो यहां से 1500 किलोमीटर की दूरी पर है। गोंडा में भी एक वर्कशाप दिया गया है। मेरी सुझाव है कि एक वर्कशाप सोनपुर में भी स्थापित करने का काम करें, क्योंकि सोनपुर, बनारस-छपरा और आईजट नगर के बीच में पड़ता है।

मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर रेलवे ने पैट्रोलियम ढुलाई में पिछले वर्ष रिकार्ड कायम किया है। लेकिन इसके विपरीत सोनपुर के अधिकारियों ने आपसी झगड़ों की वजह से सोनपुर के डिपो के नवीनीकरण का काम जो पिछले 10 वर्षों से चल रहा था, उसको रोक दिया है। मेरी मांग है कि इस काम को न रोका जाए, क्योंकि अधिकारियों द्वारा कर्मचारियों को परेशान किया जा रहा है और दूरस्थ

स्थानों पर भेजने की बात की जाती है। इसलिए नवीनीकरण के काम को न रोका जाए।

इसी तरह से पटना जो कि बिहार की राजधानी है, वहां के स्टेशन और छपरा स्टेशन के सौंदर्यीकरण के काम को करवाने का भी कष्ट करें।

मैं आपका अधिक समय न लेकर मंत्री जी से यह आग्रह करता हूं कि बिहार के उपेक्षित क्षेत्र पर अपना समुचित ध्यान दें। मुजफ्फरपुर से चलने वाली शहीद एक्सप्रैस को प्रतिदिन किया जाए तथा इसे नई दिल्ली तक बढाया जाए और छपरा ग्वालियर झांसी एक्सप्रैस को सोनपुर तक बढ़ाया जाए। गोरखपुर , छपरा को दोहरी लाइन किया जाए एवं बरौनी से गोरखपुर होते हुए कानपुर तक विद्युतीकरण किया जाए और इसके साथ-साथ पटना से गया रेलवे लाइन का दोहरीकरण किया जाए। हजारीबाग एक ऐसा जिला हैड मुख्यालय है जहां पर आज तक रेलवे लाइन की सुविधा नहीं है इसलिए उसे रेलवे से जोड़ा जाए। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मुगलसराय से पटना होते हुए आझा स्टेशन तक शीघ्र विद्युतीकरण किया जाए। इसके साथ बिहार के विकास के लिए बिहार में जितने पर्यटन केन्द्र हैं तो उन्हें रेलवे से जोड़ा जाए। राजधानी एक्सप्रैस सप्ताह में दो बार पटना होकर हावड़ा को जाती है। उसे नई दिल्ली से पटना शुक्रवार को एवं रविवार को हावड़ा पटना होते हुए चलाया जाए। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि पटना से नई दिल्ली के लिए एक शताब्दी एक्सप्रैस चलाई जाए और हाजीपुर से वैशाली होते हुए सुगौली तक रेल लाइन बनाई जाए। वैशाली जो लिक्षवी की राजधानी थी और आम्रपाली का जन्म स्थान है तथा पर्यटन केन्द्र है। इतना होने के बाद भी यहां रेलवे लाइन नहीं है। मुझे अरस्तु का वह शब्द याद आता है जिसमें उन्होंने लिखा है कि किसी राज्य की व्यवस्था को चलाने के लिए जितने अच्छे कानून की जरूरत नहीं है उतने अच्छे अधिकारी का होनी जरूरी है अर्थात कुशल कार्य संचालन कराने की आवश्कता है।

अगर बीच में कोई सांसद बीमार पड़ जाता है तो उसकी पत्नी को टिकट कटाने में बड़ी दिक्कत होती है। हमारी मांग है कि उसको पूरे साल तथा पूरे देश के लिए जैसे एम.पी. को पास मिलता है सहपाठी के साथ वैसे वह ने देकर स्पाउज को रेलवे पास दिया जाए।

आपने समय दिया इसके लिए हम आपके आभारी हैं।

[अनुवाद]

डा० आर० मल्लू (नगरकुरनूल) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं। जो बजटीय समर्थन वर्ष 1986-87 में 51 प्रतिशत का वह पिछले वर्ष घटकर 18 प्रतिशत हो गया है, उसके बावजूद भी एक आम आदमी को अच्छी सेवाएं प्रदान करने के लिए रेल मंत्री बहुत कुशलता से रेलवे का कार्यभार संभाले हुए है।

सबसे पहले मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने पूरे देश में मीटर गेज को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया है जो कि स्वतत्रता प्राप्ति के पश्चात् से ही लंबित था।

जैसा कि आप जानते हैं कि भारत में बड़ी लाइन और मीटर गेज प्रणालियां हैं। सामान तथा यात्रियों

की परिवहन संबंधी अनेक समस्याएं है। जहां भी मीटर-गेज समाप्त होता है, लोंगों को उतरकर बड़ी लाइन के डिब्बों में बैठना पड़ता है। जब सामान को भी बड़ी लाइन में ले जाना हो तो समय तथा धन की भी बरबादी होती हैं।

रेल मंत्री एक वरिष्ठ राजनीतिज्ञ हैं और उनको रेलवे का व्यापक ज्ञान है? उन्होंने पूरे देश में मीटर गेज को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का बहुत बड़ा निर्णय लिया है। पिछले वर्ष, जब रेल बजट प्रस्तुत किया गया था तब सभी संसद सदस्यों ने सोचा कि उनमें निर्वाचन क्षेत्र के कार्य को ध्यान में रखा जायेगा। उन्होंने यह देख लिया है कि उनमें निर्वाचन क्षेत्रों में कार्य किया गया है। अब, मैं आन्ध्र प्रदेश के संबंध में कहूंगा। मैं मंत्रीजी का बहुत आभारी हूं कि उन्होंने विजयवाड़ा-गुंडूर-हैदराबाद के बीच एक दैनिक एक्सप्रैस आरम्भ की है। इस वर्ष में बजट में यह एक नयी एक्सप्रैस गाड़ी है। उन्होंने बम्बई-जालना सिकन्दराबाद के बीच भी एक गाड़ी बढ़ा दी है। उन्होंने हैदराबाद से कोचीन जाने वाली गाड़ियों को सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर तीन बार कर दिया है जिससे लोगों को काफी लाभ हुआ हैं। पहले, यह लोग उस गाड़ी के लिए लगातार एक सप्ताह तक इंतजार करते थे।

जब मैंने रेलवे के कमजोर वर्ग में लोगों की समस्याओं की ओर गौर किया तो मुझे वर्तमान रेल मंत्री की इस बात से बहुत खुशी हुई कि वे ही एक ऐसे आदमी हैं जिन्होंने अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति तथा अल्पसंख्यकों को प्रोत्साहित किया है? मुझमें वर्तमान रेलमंत्री की तुलना बाबू जगजीवन राम जो कि 1956 से 1962 तक रेल मंत्री रहे थे से करने का साहस तथा औचित्य है। जैसाकि आप जानते हैं कि रेलवे में यह यात्रा की अवधि है। उन्होंने रेलवे में अनेक नई प्रणालियां आरम्भ की हैं। उन्होंने इस बात पर ध्यान दिया कि रेलवे में संविधान के अनुसार आरक्षण नीति का कार्यान्वयन किया गया था। सामान्यत: हमारे मंत्री जी अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजातियों और अल्पसंख्यकों से संबंधित योजनाओं को कार्यान्वित करने में भी काफी रूचि दिखा रहे है? अखिल भारतीय अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति रेलवे कर्मचारी संगठन का अध्यक्ष होने के नाते मुझे यह सूचित किया गया कि मंत्री जी द्वारा रूचि दिखाए जाने के बावजूद भी अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों के लिए आरक्षित पद रिक्त पड़ें हैं?

प्रोन्नति वर्ग में भी अनेक पद खाली पड़े है? यह पद निरन्तर तीन वर्ष तक यह कहकर खाली रखे गए कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति से उपयुक्त उम्मीदवार उपलब्ध नहीं है। तीन वर्षो के बाद, इन पदों से आरक्षण हटा लिया गया। ऐसे अनेक उदाहरण हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करूंगा कि वे सम्बन्धित अधिकारियों को उपयुक्त निर्देश दें कि वे यह ध्यान रखें कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षित पदों को पूर्ण रुप से भरा जाए और उनके हितों की रक्षा के लिए संवैधानिक प्रावधानों को कठोरता से कार्यान्वित किया जाए न केवल सीधी भर्ती द्वारा बल्कि प्रोन्नति वर्ग में भी मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री इस बात का पूरा ध्यान रखेंगे।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में कुछ मुद्दों का उल्लेख करूंगा। मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने सिकन्दराबाद से महबूब नगर तक भी लाइन को मीटर-गेज से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के प्रस्ताव को शामिल कर लिया है? मैं रेल मंत्री का इसलिए भी आभारी हूं क्योंकि उन्होंने हमें इस बात

की सूचना पत्र द्वारा दी कि रायपुर से मचरे... क की प्रस्तावित नई रेल लाइन को सर्वेक्षण के लिए भेज दिया गया है। रायचुर-गदवाल लाइन को पहले ही स्वीकृति के लिए योजना-आयोग को भेजा जा चुका है। मैं माननीय मंत्रीजी से अनुरोध करता हूं कि वे योजना आयोग से स्वीकृति मिलने के तुरन्त बाद ही गदवाल-मचेरिया लाइन का कार्य आरम्भ करवाने का आश्वासन दें ताकि इस महत्वपूर्ण नई लाइन पर इसी वर्ष कार्य आरम्भ किया जा सकें।

महोदय, मेरा निर्वाचन क्षेत्र नागर कुरनूल बहुत पिछड़ा हुआ है। हमारे क्षेत्र में कोई रेलवे लाइन नहीं है और इस संबंध में हमारी मांग सन 1980 से लंबित पड़ी है। वर्ष 1991 से हर बजट के दौरान मैं विशेष रुप से यह मुद्दा उठा रहा हूं और रेल मंत्री से इस लाइन को शामिल करने का अनुरोध कर रहा हूं। इस रेलवे बजट में भी इस परियोजना के संबंध में कुछ नहीं है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस वर्ष में बजट में इस परियोजना को शामिल करें। रेलवे बजट पर चर्चा का उत्तर देते हुए वे इस संबंध में घोषणा कर सकते हैं।

एक बार फिर, मैं रेल मंत्री को धन्यवाद करता हूं, इस अनुरोध के साथ कि इस बात का ध्यान रखें कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों के लिए सीधी भर्ती तथा प्रोन्नति वर्ग में आरक्षित पदों को बिना किसी देरी में पूर्ण रुप से भरा जाए। धन्यवाद। मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं क्योंकि अब समय समाप्त हो चुका है।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : उपाध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है मैं उसका विरोध करता हूं। मेरे द्वारा विरोध किए जाने के दो कारण हैं। एक तो यह कि रेल मंत्री का यह चौथा रेल बजट है और जब पहला प्रस्तुत किया गया था तो रेल किराये भाड़े में वृद्धि की गयी और माननीय मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि रेल यात्रियों को सुविधाएं प्रदान की जायेगी लेकिन वही आश्वासन दूसरे और फिर तीसरे रेल बजट में भी दिया गया और अब भी यही कहा गया है लेकिन दुख की बात है कि रेल यात्रियों की सुविधाओं का ध्यान नहीं रखा जा रहा है। उनमें असुरक्षा की भावना बढ़ती ही जा रही है। मेरा तो यही आग्रह है कि इन सबके बारे में एक जांच समिति बैठायी जाये कि मंत्री जी ने जो आश्वासन दिए हैं उनको क्यों पूरा नहीं किया गया है? द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के किराये और बढ़ाये गये हैं लेकिन सुविधाओं के नाम पर कुछ नहीं है। यहां तक कि साधारण दर्जे की बोगियों में कटौती करते जा रहे हैं इन साधारण दर्जे के डिब्बों में कटौती के कारण यात्रियों को आरक्षित डिब्बों में जाना पड़ता है लेकिन उन यात्रियों से अतिरिक्त किराया वसूल किया जाता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आज आपने जिस प्रकार से यात्रियों के किराये और माल भाड़े में वृद्धि की है।

997 करोड़ रुपए जो आपने राजस्व घाटा करने की बात सोची है यह आपने किस पर अत्याचार किया है? यह गरीबों पर अत्याचार किया है और ऐसे क्षेत्रों के गरीबों पर किया है जो मजदूरी के लिए झांसी, ललितपुर, टीकमगढ़, सागर से दिल्ली आते हैं। आप गौर करिये कि ललितपुर से 100 किलोमीटर झांसी है। जो दस रुपये कमाने के लिए दिल्ली आता है आज उस पर आपने किराया बढ़ा दिया है। मूल्य वृद्धि जो आपने की है उस

अवधि में की है जब कि इसी सदन के अंदर दैनिक उपयोग की चीजों में वृद्धि की गई है। आज तेल सीमेंट और अन्य दैनिक उपयोग की चीजें महंगी हो गई हैं। यह भार किस पर पड़ेगा हिन्दुस्तान की आबादी के 70 प्रतिशत लोगों यह बोझ पडने वाला है। मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि आज हम जनता के प्रतिनिधि इस सदन में आते हैं लेकिन रेल भाड़े में वृद्धि करके आपने उस जनता पर भार डाला है। अगर रेलवे को आत्मनिर्भर बनाना है तो यात्रा को महंगा करना ही एकमात्र विकल्प नहीं हो सकता है। जहां रेल के विस्तार की जरूरत है वहां वर्तमान व्यवस्था में सुधार की आवश्यकता है। रेलों में अनावश्यक खर्च जो बढ़ रहा है इस पर रोक लगाइए। रेलवे संचालन में कुशलता लाने के लिए प्राथमिकता के आधार पर आप विचार करें। आप सदन की एक समिति बनाएं जो रेलवे की आमदनी को कैसे बढ़ाया जा सकता है इस पर विचार करें। इसके लिए अनेक सुझाव हैं। मैं एक छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूं कि एक ललितपुर रेलवे स्टेशन है। आज ललितपुर रेलवे स्टेशन का विकास किया जाए यात्रियों को सुविधा दी जाए तो टूरिस्ट का सबसे बड़ा केन्द्र वह बन सकता है, प्राकृतिक साधनों की उपलब्धि का केन्द्र बना सकता है, करोड़ों रुपये की आमदनी हो सकती है। झांसी शहर में करोड़ों रुपये की रेल संमत्ति पड़ी है। अगर उसका व्यावसायिक दृष्टि से उपयोग किया जाए तो रेल को आमदनी हो सकती है। इसी प्रकार से लखनऊ कानपुर भोपाल हैं, इन पर रेलवे विचार करने के लिए तैयार नहीं है आप कहते हैं कि आप रेलवे को आत्मनिर्भर बनाना चाहते हैं।

मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि आपने कुछ नयी रेलगाड़ियां चलाई हैं। आपने कुछ चलती हुई गाड़ियों की लंबाई को बढ़ाया है। आपने नयी लाइनें बनाने की बात की है। लेकिन आपने यह किन क्षेत्रों में किया है? आज जिन क्षेत्रों में विकास की आवश्यकता है जहां पर रेल ले जाने की आवश्यकता है, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, बुंदेलखंड क्षेत्र के संबंध में कोई बात आप सोच रहे हैं? उमा भारती जी के मत का मैं समर्थन करता हूं कि अगर ललितपुर-सिंगरौली लाइन को बना दिया जाए तो रेल की आमदनी पांच करोड़ रुपये प्रति वर्ष हो जायेगी क्योंकि प्राकृतिक साधनों का भंडार इस क्षेत्र में भरा हुआ है।

अब मैं अपने क्षेत्र के कुछ महत्वपूर्ण पहलुओं पर ध्यान दिलाना चाहता हूं। माननीय मंत्री महोदय ने खान-पान के लिए एक निगम बनाने की बात की है। मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेल विभाग द्वारा जो ढाई सौ ठेकेदारों की नियुक्ति की गई है वह किन नियमों के अंतर्गत की गई है? इस पर आप विचार करें।

वह नियमों के अनुकूल नहीं हैं। आपके बोर्ड के अंदर नियम बनाए गए हैं कि अगर किसी रेलवे स्टेशन पर ठेकेदार की नियुक्ति होगी तो इस प्रक्रिया के अनुसार होगी, किन्तु अनियमितता के आधार पर अब तक 215 ठेकेदारों की नियुक्ति हुई है। सीधे दिल्ली से पत्र झांसी, हरपालपुर, बांदा और लखनऊ गए हैं। क्या आप इसी तरह से रेलवे के अंदर सुधार करना चाहते हैं? इन चीजों को रोकिए।

महोदय, कोटा से बीना एक पैसेंजर चलती है, इसे झांसी तक बढ़ा दें। दिल्ली से ग्वालियर ताज एक्सप्रैस चलती है, इसे झांसी तक बढ़ा दें। पिछले दो वर्षों में ललितपुर मे एक्सीडेंट में 30 हत्याएं हुई हैं केवल एक कारण से कि ललितपुर रेलवे स्टेशन के दोनों ओर घनी बस्ती है और लोग वहां क्रासिंग करते हैं, मेल और एक्सप्रैस ट्रेनों के साथ एक्सीडेंट हो जाता है और मर जाते हैं। इसलिए वहां पर ओवरब्रिज बनाना अत्यावश्यक है।

महोदय, आज झांसी, ललितपुर, ग्वालियर और बीना के बीच लगभग 5 हजार वेतन भोगी कर्मचारी सीजन मासिक टिकिट के आधार पर नौकरी करने के लिए यात्रा करते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि वहां के लिए आप एक ऐसी गाड़ी चलाएं जो इनको लाभदायक हो, नहीं तो मेल गाड़ियाँ रोक दी जाती हैं जिससे वे लेट होती हैं।

झांसी के अंदर आज चिकित्सालय है। मैं मांग करता हूं कि उसे मजबूत किया जाए और उसमें आधुनिक तकनीक का विकास किया जाए क्योंकि झांसी में रेलवे कर्मचारियों की बहुत बड़ी संख्या निवास करती हैं।

जिन कर्मचारियों की मृत्यु सेवा के दौरान हो जाती है और उनके वारिस छोटे होते हैं, लेकिन जब वे सेवा योग्य हो जाते हैं, तो उन्हें नौकरी नहीं दी जाती है। मैं मांग करता हूं कि उनके वारिसों को जब वे सेवा योग्य हों तो उन्हें नौकरी दी जाए।

मेरी एक मांग यह भी है कि रेलवे को अपने कर्मचारियों के एक अनुपात के अनुसार आवास की व्यवस्था करनी चाहिए। रेल कर्मचारियों को आवास की बहुत कम सुविधा है। झांसी में आपकी रेल कर्मचारियों की आवासीय कालोनी है, किन्तु वहां पर पानी, बिजली और स्वास्थ्य सेवाएं बहुत कम हैं। मार्ग टूटे हुए है। वहां पर स्कूल की भी व्यवस्था नहीं है। इन सबकी व्यवस्था होनी चाहिए चाहे आपको इसके लिए राज्य सरकार से बातचीत कर के व्यवस्था करनी पड़े।

मंत्री जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने महामाया एक्सप्रैस को ललितपुर में रूकने के आदेश जारी कर दिए हैं और झांसी में कम्पयूटर से आरक्षण के आदेश भी दिए हैं। गोरखपुर कोचीन और हैदराबाद कोचीन को भी ललितपुर में रोकने की कृपा करें। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सी.के. जाफर शरीफ : महोदय, एक-दो पाइंट पर मैं आपको अभी कहे देता हूं क्योंकि आखिर में हम लोग बोल नहीं पाएंगे। एक तो आपने कहा कि जो रेलवे में कर्मचारी काम करता है उसकी यदि मृत्यु हो जाती है और यदि उसके बच्चे छोटे होते हैं, तो उसके लावारिश बच्चों को ठीक उम्र पर आकर नौकरी नहीं दी जाती है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि अब ऐसा नहीं है। हम ने इस बारे में कदम उठाए है। बहुत से केस में हमने किया है।

दूसरी बात कैटरिंग के बारे में कही थी कि नियमों को छोड़कर जा रहे हैं।। मैं चाहता हूं कि मैं चाहता हूं कि मैं अपने साथियों से कहूं कि वे पैरवी न करें, तो अच्छा होगा। **[व्यवधान]**

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : सिफारिश की जाती है लेकिन वह नियम के अंतर्गत होती है। या तो आप बोर्ड के बनाए हुए नियमों को चेंज कर दें। **[व्यवधान]**

श्री सी.के. जाफर शरीफ : आपको शायद जानकारी नहीं है कि बहुत से पब्लिक वर्कर ऐसे आते हैं जो हमारी संसद के सदस्य भी रह चुके हैं। ऐसा नहीं है कि एक अफसर जिसे अख्यिारात हैं, वह जिसे भी चाहे दे दे और हमारा कोई पब्लिक वर्कर आता है तो उसे देने के लिए हम आगे-पीछे देखें। अपने अंदर ईमानदारी होनी चाहिए और हिम्मत से कायदे-कानून को सामने रखकर काम करना चाहिए।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी (दरभंगा) : उपाध्यक्ष महोदय, जो रेल बजट पेश किया गया है, मैं उसके खिलाफ बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मुखालफत करने की वजह आपको पता है। जिस तरह से टिकटों के दाम बढ़ाये गए हैं, खासतौर से ट्रांसपोर्टेशन में जो मंहगाई हुई है, उससे पूरी अर्थव्यवस्था में फर्क पड़ा है, यह मेरी सोच है। हमने उस दिन जो गुस्सा जाहिर किया था तो हमारा इशारा खासतौर से उत्तर प्रदेश, बिहार उड़ीसा और बंगाल की तरफ था। मैं अपनी तकरीर को बिहार की तरफ ही सीमित करना चाहूंगा। दरअसल उस दिन जब यहां बजट पेश किया गया था तो जो भी प्रोजैक्टस ऐनाउंस हुए, उनमें बिहार का जिक्र कहीं नहीं आया, अलबत्ता एक-आध ट्रेन का जिक्र सुनने को मिला। लेकिन जब हमने पूरे रेल बजट को देखने का काम किया तो मालूम हुआ कि कम से कम 203 करोड़ रुपये का काम बिहार में होने जा रहा है। इसके साथ ही छतौनी ब्रिज का कंसट्रक्शन भी अंडर प्रोसैस है। लेकिन बड़े अफसोस की बात है कि जहां यूनीगेज की बात आज हिन्दुस्तान में हो रही है, इस साल के बजट में ब्रौडगेज कनवर्जन में जो दो प्रोजैक्ट -मुजफ्फरपुर से रक्सौल और समस्तीपुर से दरभंगा लिए गए हैं, वे पिछले साल के लंबित कार्य हैं जिनमें पैसा देने का काम किया गया है। लेकिन बिहार में कोई भी न्यूगेज काम में नहीं लिया गया है।

मैं मंत्री जी का और रेल मंत्रालय का शुक्रिया अदा करता हूं कि कम से कम 25 साल से समस्तीपुर से दरभंगा ब्रौडगेज कनवर्जन के लिए जो मांग चली आ रही थी, रेल मंत्री जी ने उसे कबूल करके, हिन्दुस्तान का जो सबसे पिछड़ा इलाका हो सकता है, वहां के ख्वाब की ताबीर कराने का काम किया है। इसके लिए मैं उनको मुबारकबाद देता हूं।

इसके लिए मैं उनको मुबारकबाद देता हूं लेकिन साथ ही यह कहना चाहूंगा कि अभी केवल दो प्रोजैक्ट बिहार के लिए हैं - एक मुजफ्फरपुर से रक्सौल और दूसरा मुजफ्फरपुर से दरभंगा। ढाई करोड़ के लिये मुजफ्फरपुर से रक्सौल का काम 1995-96 के बजट में चला जायेगा। समस्तीपुर-दरभंगा ब्रॉडगेज कनवर्शन का काम जून 1995 में पूरा होने का टारगेट रखा गया था। चूंकि बिहार में कोई प्रोजैक्ट नहीं है, इसलिये दोनो प्रोजैक्ट्स को 1994-95 में मुकम्मल करवायें। दुमका से मांडरहिल लाइन के लिए कोई पैसा देने का काम नहीं हुआ है। जब रेल मंत्री जी जवाब दें तो इसका जिक्र अवश्य करें।

आज बिहार को नई लाइनों की जरूरत है। उसमें से राजगीर से गया तक की लाइन की आवश्यकता है। राजगीर पुरानी और हिस्टौरिकल जगह है। इसको गया से जोड़ने का काम किया जाये। गिरीडीह से कोडरमा जिस का सर्वे हो चुका है, काफी पिछड़ा आदिवासी इलाका है। रेल मंत्री जी इस पर ध्यान दें।

बिहार के लिए कोई फास्ट ट्रेन नहीं है। राजधानी या शताब्दी के स्टैडर्ड की गाड़ी पटना से चलाने का काम किया जाये जिससे वहां के लोगों को आने-जाने की सुविधा हो सके। छतौनी ब्रिज जो कि अंडर कंस्ट्रक्शन है, उसको जल्द से जल्द मुकम्मल कराया जाए। जोनल आफिस का जिक्र मेरे साथी ने अभी किया, उसको भी मुकम्मल कराने का काम जल्द से जल्द कराया जाए। गंगा ब्रिज पर जितने रेलवे ब्रिज उत्तर प्रदेश में हैं, उसके मुकाबले में बिहार में सिर्फ एक ब्रिज है। पटना में गंगा ब्रिज को हाजीपुर से जोड़ने का काम और पलिहा का काम रेल मंत्रालय अपने हाथ ले।

पटना को जल्द से जल्द अच्छी गाड़ी देने का काम किया जाए। बगहा-छितौनी जो कि एक महत्वपूर्ण ब्रिज है, इसको बनाने का काम आप अपने हाथ में लें। जहां रैजिडैंशल यूनिवर्सिटी या कालेज हैं और जहाँ दूर-दराज के लड़के पढ़ने आते हैं, उनको साल में एक मर्तबा रेलवे कनसैशन मिलता है। इन लड़को को कम से कम तीन मर्तबा रेलवे कनसैशन दिया जाना चाहिए। एक दफा छुट्टियों में और 1-2 दफा त्योहारों में दिया जा सकता है। तीन मर्तबा पहले मिला करता था लेकिन अब एक मर्तबा ही यह सुविधा मिल रही है। बनारस हिन्दू यूनिवर्सिटी, जवाहरलाल नेहरू यूनिवर्सिटी, अलीगढ़ मुस्लिम यूनिवर्सिटी, जहां पर रैजिडैंशल स्कॉलर रहते हैं, उनको काफी कठिनाइयां का सामना करना पड़ता है।

03.00 म०पू० (9.3.94)

15 पोइण्ट प्रोग्राम, जो कि भारत सरकार का चलाया हुआ प्रोग्राम है, उसपर अब तक कोई अमल नहीं हुआ। रेलवे के अंदर बहुत सारे छोटे-छोटे ऐसे टैक्नीकल कोर्सेज हैं, उसके अलावा बहुत सारी नौकरियां साल भर में आती हैं, कोई 18 लाख कर्मचारी उसके अंदर काम करते हैं। मैं रेल मंत्री से कहूंगा कि ट्रेनिंग प्रोग्राम और जौब देने का जो काम है, उसके अंदर 15 पोइण्ट प्रोग्राम को इम्पलीमेंट करवाने की कोशिश की जाए। मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री अपने जवाब में इसपर जरूर बोलने का काम करेंगे।

दूसरी चीज, आज हिन्दुस्तान के अंदर जो स्टेशन टू स्टेशन कम्प्यूटराइजेशन नहीं हुआ है, उसकी वजह से टिकटिंग वगैरह में समस्या होती है। दूसरे माल एक जगह से दूसरी जगह जाता है तो रास्ते में गायब हो गया तो इसके लिए कण्ट्रोलिंग सिस्टम होना चाहिए, जो नहीं है। आप पूरे हिन्दुस्तान के स्टेशंस को कम्प्यूटराइज करवायें।

आज हिन्दुस्तान में लाखों लोग एनआरआई की शक्ल में हिन्दुस्तान से बाहर रहते है, वह जब वहां से आते हैं तो उनको दूसरी कण्ट्रीज के अंदर एयर का टिकट तो मिल जाता है लेकिन खास तौर से गल्फ के अंदर 10 लाख भारतीय रहते हैं, वह वहां हमारे लिए धन कमाते है। अगर उनको वहीं पर रेलवे का टिकट रिजर्वेशन के साथ मिले तो उनको यहां पर सफर करना आसान हो जायेगा। दूसरे देशों की रेल्वेज, पाकिस्तान, बंगलादेश और श्रीलंका की टिकट वहीं उनको मिल जाती है लेकिन भारत के जो 10 लाख लोग काम कर रहे हैं, उनको टिकट नहीं मिल पाती है इसलिए रेल मंत्री जी इसपर ध्यान दें और वही टिकट मिल जाय तो इससे उनको सुविधा भी होगी और फारेन एक्सचेंज भी भारत में आयेगी।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री फातमी, आप एक अनुभवी संसद सदस्य हैं। आप बिल्कुल सही है। लेकिन उच्च लोग भी उतने ही महत्वपूर्ण है। इसलिए कृपया समय का भी ध्यान रखें।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी : इससे काफी पैसा अर्जित हो सकता है और बाहर के लोगों को आसानी हो जायेगी इसलिए यह सुविधा उनको दी जाय जिससे बाहर से डालर में धन भी आ सके।

आज जो लोग, डिस्टेंस ट्रेन्स हैं, उनमें खाना तो छोड़ दीजिए, पीने का पानी तो ठंडा और साफ मिले, इसके लिए रेल मंत्री को स्वयं देखना पड़ेगा कि अच्छा खाना, साफ-सुथरा और ठंडा पानी लंबी दूरी की ट्रेन्स

में कम से कम गर्मी के दिनों में खासतौर से मिलना चाहिए।

आखिर में मैं लाल बाबू राय जी की जो मांग स्पाउस के बारे में थी, उसका मैं समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं कि यह मांग सिर्फ इनकी नहीं है बल्कि पूरे देश की है और जब इसके लिए यह बोल रहे थे तो पूरे हाउस ने ताली बजाई, इसलिए आप इस मांग को कबूल करें और इसका एनाउंसमेंट फाइनल तकरीर में जरूर करें।

मुझे उम्मीद है कि आने वाले दिनों में, अगले बजट के अंदर बिहार को उपेक्षित नहीं किया जायेगा। बिहार पर पूरा ध्यान देकर उसकी जो मांग है, उसको मानने का काम रेल मंत्री जी करेंगे। धन्यवाद।

डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (मंदसौर) : उपाध्यक्ष जी, संस्कृत में सूक्ति है, "या निशा सर्वे भूतानाम् तस्याम् जागृते संयमी।" अर्थात जब सारे लोग सो जाते हैं, प्राणी मात्र सो जाते हैं, तब संयमी लोग ही जागते हैं। यह सब जितने लोग बैठे हुए हैं, यह सब संयमी लोग हैं, जो जाग रहे हैं।

आपका नाम शरीफ है तो आज आपकी शराफत की भी परीक्षा हो रही है कि 3 बजे तक आप भी बैठे हैं और हम भी बैठे हुए हैं लेकिन विषय ऐसा है, जिसके बारे में कुछ कहने का इसलिए प्रयत्न कर रहा हूं, क्योंकि निर्वाचन क्षेत्र के लोग भी उसकी उपेक्षा करते हैं

उसी दृष्टि से मैं कुछ अपनी बात सूत्रात्मक रुप से रखूंगा। यह हमारी भारतीय परम्परा है कि जब लम्बी-चौड़ी बात नहीं करनी हो तो सूत्र में बात को दीजिये। जिनको टीका-टिप्पणी करनी हो करते रहें। ये जो आपने रेल भाड़ा बढ़ाने की बात की है कि चाहे 100 किलोमीटर की परिधि भले ही रखी हो, उसको वापस ले लें क्योंकि इसका असर छोटे लोगों पर जायेगा और इसलिये जायेगा क्योंकि आपने केवल सामान्य यात्री गाड़ियों के लिए या लोकल ट्रेन्स के लिए वह व्यवस्था की है। न एक्सप्रैस में जाने की सुविधा है और न मेल के लिए सुविधा है। इसलिए जो यात्रियों के ऊपर भाड़ा पड़ेगा इसे आप वापस लें। दूसरी तरफ आपने माल भाड़े के अन्दर भी कुछ वृद्धि की है। वह भी वापस करें क्योंकि एक तरफ गैस में वृद्धि हो गई, डीजल की कीमतों में वृद्धि हो गई और कई अन्य चीजों में बजट से पहले कुछ वृद्धि हो गई थी। अगर आपने अभी माल भाड़े के अन्दर वृद्धि की तो कुछ चीजें, जिन के ऊपर पहले से छूट थी, उनके ऊपर लागू किया तो उसका भी महंगाई पर असर होगा और महंगाई बढ़ेगी। यह आप उसमें कम कर सकेंगे तो मैं समझता हूं रेल परिवहन का ऐसा बड़ा साधन है जिस के कारण आम लोगों को चीजें इधर से उधर ले जाने में सुविधा होती है।

महोदय, आप यात्री सुविधाओं के बारें में बात करते हैं, मैं समझता हूं कि वह आपकी प्राथमिकता होनी चाहिये और इसके बारे में मैं किसी को दोषी मानता हूं तो रेलवे बोर्ड को मानता हूं कि रेलवे बोर्ड ने कभी रेल यात्रियों की सुविधा के बारे में विचार नहीं किया। रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन आवश्यक हैं। अगर आवश्यकता हो तो और लोग बढ़ाइये ताकि रेल की जिस प्रकार से आवश्यकतायें बढ़ रही हैं, जिस तरह से रेल सेवायें बढ़ रहीं हैं, रेल व्यवस्था में आप जिस प्रकार से गुणवत्ता लाना चाहते हैं, सुधार लाना चाहते हैं, उस दृष्टि से रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन होना चाहिये। उसकी सदस्य संख्या बढ़ायी जानी चाहिये। तभी आप न्याय कर सकेंगे।

इसके साथ मैं एक ओर निवेदन करना चाहूंगा कि जहां मैं रेलवे के पुनर्गठन की बात करता हूं वही जो

आपके डिविजनल हैड क्वार्टर हैं, जो आपके सम्भागीय मंडल या कार्यालय हैं, उनको और विभाजित करने की अगर आवश्यक्ता हो, कार्य में सहूलियत हो तो यह विकेन्द्रीयकरण करने की व्यवस्था आप करियेगा। यह आवश्यक है। इस दृष्टि से आप करेंगे। आपकी सेवाओं में सुधार आयेगा और आपकी कार्य दक्षता बढ़ेगी। बहुत से लोगों ने पहले भी कुछ बातें आमान परिवर्तन के बारे में कहीं हैं। जो रेल विभागीय स्थायी समिति है, उसने अपना कुछ विपरीत मत व्यक्त किया है क्योंकि उनको यह लगा कि सारे का सारा बजट इधर से उधर या पैसा इधर से उधर डाइवर्ट तो नहीं हो रहा है। उसके कारण अमान परिवर्तन पर ही सारा पैसा खर्च हो गया तो फिर क्या होगा, लेकिन मैं किसी सीमा तक अमान परिवर्तन को आवश्यक समझता हूं और इसलिए समझता हूं कि निश्चित रुप से उससे हमारा माल ले जाने और यात्रियों को लाने ले जाने में क्षमता बढ़ती है और हमारा जो खर्च है वह भी कम आता है। इस दृष्टि से आगे चल करके यह जो एक समान हम अमान परिवर्तन कर रहे हैं यह उचित होगा और उसको और तेजी से बढ़ाना चाहिए।

मैं अपने क्षेत्र के संबंध में बताना चाहूंगा कोटा से नीमच तक आपने अमान परिवर्तन किया है। अब नीमच से रतलाम तक उसको ले जाने के लिए केवल आपने दो करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की है तो मैं चाहूंगा कि उसको बढ़ाया जायें ताकि नीमच से रतलाम तक आ जाती है तो नीमच से कोटा जो दूसरी लाइन आपकी गुजरती है, रतलाम से कोटा एक लाइन चली है और इसके बीच में जितनी सीमेंट फैक्ट्रियां हैं, नीमच में सीमेंट फैक्ट्री है, नया गांव और चित्तौड़गढ में सीमेंट फैक्ट्री, सालवेंट प्लांट एवं अन्य फैक्ट्रियां हैं। इतनी बड़ी बडी फैक्ट्रियां है कि इस लाइन पर लगभग 130 किलोमीटर का टुकड़ा है जिसको आपकी स्वीकृति है। गये साल के बजट में कम पैसा था। इस बार बजट भी वैसा ही दिया है। अगर अच्छी राशि देंगे तो इससे राजस्व की प्राप्ति होगी और ज्यादा पैसा मिलेगा। जो सारा माल जाता है वह कोटा होकर बम्बई पहुंचता है। वह सीधा रतलाम होकर बम्बई पहुंचेगा। इसलिए आप इस पर ध्यान देने की कृपा करें।

अब मैं निवेदन करना चाहूंगा कि सामान्य यात्रियों की सुविधाओं का जहां तक प्रश्न है, रतलाम हमारा डिवीजन हैड क्वार्टर है। उसके पास एक ओवर ब्रिज बन रहा है। वह लगभग 5-6 वर्ष से बनता ही चला जा रहा है, पूरा ही नहीं हुआ है।

मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि रतलाम ओवर-ब्रिज का काम जल्दी शुरू करवाया जाए। इसी तरह से मंदसौर, नीमच और जावरा में भी हम देखते हैं कि घंटो इंतजार करना पड़ता है और यातायात अवरूद्ध हो जाता है। ये तीनों महत्वपूर्ण स्टेशन हैं

हालांकि मैं जानता हूं कि इस स्टेशनों पर ओवर ब्रिज बनाने के लिए राज्य सरकार की तरफ से प्रपोजल और अंशात्मक धनराशि आनी चाहिए। इसके लिए हम लोग भी प्रयास करेंगे। मेरा अनुरोध है कि मंत्री महोदय अपने स्तर पर भी इस बारे में राज्य सरकार से बात करें। क्योंकि इस क्षेत्र में दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं।

दुर्घटनाओं के संबंध में अभी आपको याद होगा कि कोटा के पास राजधानी एक्सप्रैस की दुर्घटना घटी। रतलाम-बांगरोदा के पास अवध एक्सप्रैस की दुर्घटना हुई। एक डेढ़ महीने के अंतराल में 3-4 दुर्घटनाएं

हो चुकी हैं, जिसमें कई लोग मारे गए हैं। और सैकड़ो लोग हताहत हुए हैं। इसमें यह पता लगाने की आवश्यकता हैं कि इनका कारण क्या है। क्या लाईन मैंन की गलती थी, सिगनल स्टाफ की गलती थी, ड्राइवरों की गलती थी, इसके लिए यदि जाचं समिति बिठाने की आवश्यकता हो तो वह भी बिठाई जाए और इसके कारणों का पता लगाया जाए। इस बारे में गंभीरता से विचार करने की आवश्यकता है।

नो मैन गेटों के बारे में बात की गई है, इन पर गेटमैंन नियुक्त करने की आवश्यकता है। कई जगहों पर गेटमैन हैं तो उनसे और और काम भी लिए जाते हैं। वह स्टेशन मास्टर की सेवा में लगा रहता है। फर्स्ट-क्लास का प्रतीक्षालय है तो उसकी चाबी भी उसके पास रहती है। गाड़ी आने-जाने पर एक किलो मीटर से उसको चलकर आना पड़ता है। नयागांव, नीमच, जावरा के पास ऐसे अनेक स्टेशन हैं, जिनकी यह स्थिति है, 8-12 घंटे के लिए गैटमैन नियुक्त किए गए हैं। इनको 24 घंटे के लिए करने का कष्ट करें। जब आप पैसा अधिक लेते हैं तो यात्रियों की सुविधाओं का भी आपको ध्यान रखना चाहिए।

एक बात की तरफ और ध्यान दिलाना चाहता हूं। उत्तर पूर्वी रेलवे का भर्ती मुख्यालय जो पहले चंडीगढ़ में था, उसको वहां से हटाकर श्रीनगर ले जाया गया है। इसका कारण हमारी समझ में नहीं आया।

श्री सी के जाफर शरीफ : यह तो बहुत पहले से जम्मू में है।

डा लक्ष्मी नारायण पांडेय : हमने इस बारे में अखबार में पढ़ा था। इसके कारणों के बारे में भी मंत्री महादय से जानना चाहेंगें

अनाउंसमेंट की व्यवस्था के बारे में हमारा कहना है कि दिल्ली में तो यह व्यवस्था ठीक है, लेकिन रतलाम, इंदौर, भोपाल आदि स्टेशनों पर कोई उचित व्यवस्था नहीं है। अभी पूछें तो बताएंगे कि 15 मिनट गाड़ी लेट है, थोड़ी देर बाद कहेंगे एक घंटा और फिर कहेंगे 2 घंटे लेट है। इस व्यवस्था में सुधार करने की आवश्यकता है। ताकि लोगों को अधिक प्रतीक्षा न करनी पड़े।

पीने के पानी की स्थिति यह है कि पुराने वाटर हट हटा लिए गए हैं। मैंने इस बारे में मंदसौर के स्टेशन मास्टर से पूछा तो उसने कहा कि टोंटियां लगावा दी गई हैं। लेकिन जब मैं उनको टोंटियों के पास ले गया तो वहां किसी में भी पानी नहीं था। मेरा अनुरोध है कि मंदसौर में वाटर हट की व्यवस्था जो बहुत पहले से चली आ रही थी, उसको बहाल रखा जाए, ताकि यात्रियों को पीने के पानी की सुविधा मिल सके।

इसी तरह से कोचेज बढ़ जाने से शेड कम पड़ गए हैं और कई स्टेशनों पर यात्रियों को धूप, बरसात में खड़े रहना पड़ता है। ऐसे स्टेशनों पर शेड बढ़ाने की व्यवस्था करने का कष्ट करें। जिस तरह से बिहार के बंधु कह रहे थे कि बिहार की उपेक्षा की गई है, हम भी कह सकते हैं कि मध्य प्रदेश की भी उपेक्षा की गई है।

दिल्ली-राजहरा की लाइन के अलावा मध्य प्रदेश को और क्या दिया है रतलाम से भोपाल कोई तेजगति गाड़ी नहीं है? मालवा एक्सप्रैस दिल्ली तक आती थी तो उसको जम्मू तक बढ़ा दिया है और दो दिन जो गाड़िया चलती थी तो उनको आपने तीन दिन कर दिया है। खंडवा से लेकर अजमेर तक आजादी से पहले जो गाड़ियां चलती थी तो आज भी वे ही चल रही हैं। मैं पुनः यह कहना चाहता हूं कि इंदौर-रतलाम लाईन का

भी आमान परिवर्तन होना चाहिए। क्षेत्रीय महाप्रबंधक को वर्ष में एक-दो बार सांसदों के साथ मीटिंग करनी चाहिए। यह क्रम शुरू हुआ था लेकिन पिछले दो वर्ष से यह टूट गया है। इंदौर में पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक के साथ बैठक हुई थी। कोटा-रतलाम डिविजन की संयुक्त बैठक होनी चाहिए ताकि हम छोटी-छोटी बातें कह सकें उनका निराकरण हो सके। जोनल रेलवे कंसलटेटिव कमेटी और डिवीजनल रेलवे कंसलटेटिव कमेटी का पुनर्गठन होना चाहिए। आप कुछ मॉडल स्टेशन बनाने जा रहे हैं तो उसमें रतलाम-मदंसौर और इंदौर को भी लिया जाए। मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि मैंने जो आमान परिवर्तन और लाइन के दोहरीकरण की बात की है तो उसे यथाशीघ्र कराने की कृपा करें। पश्चिम रेलवे शामगढ़ स्टेशन पर सुपर फास्ट व दुर्गापुर बम्बई का स्टाप किया जाए। समय कम है, बहुत बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री ए०जी०एस० राम बाबू (मदुरै) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री श्री सी०के० जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1993-94 के रेल बजट का समर्थन करता हूं।

इस वर्ष रेल मंत्री महोदय ने सीमित संसाधनों के होते हुए भी विकासान्मोमुख बजट प्रस्तुत किया है, जिससे हमारे देश की आम जनता को सहायता मिलेगी।

सबसे पहले तो मैं रेल मंत्री महोदय को दिल्ली-मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रैस गाड़ी शुरू करने के लिए बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूं। बाद में इस गाड़ी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया गया। इससे निश्चित रुप से न केवल दिल्ली की जनता, बल्कि तमिलनाडु एवं केरल की जनता को भी सुविधा होगी। तमिलनाडु की जनता की सुविधा के लिए एक और राजधानी एक्सप्रैस शुरू की जानी चाहिए।

मैं रेल मंत्री श्री सी०के० जाफर शरीफ की डीजल मल्टीपल यूनिटस, मिनिलाइन मल्टीपल यूनिटस का उत्पादन-कार्यक्रम शुरू करने तथा गाड़ियों में थ्री टियर वातानूकुलित शयन यान कोच लगाने के लिए उनकी सराहना करता हूं। इससे निश्चित रुप से रेल सेवा बेहतर हो जायेगी।

हाल ही के वर्षो के दौरान भारतीय रेल के बजटीय सहायता में भारी कमी की गई है। यह सहायता 1986-87 में 51 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 1994-95 के दौरान घटाकर 18 प्रतिशत तक कर दी गई है। इसे बढ़ाकर कम से कम 35 प्रतिशत तो किया ही जाना चाहिए। अन्यथा, रेल प्रशासन को चलाना मुश्किल है। मुझे खेद से कहना पडता है कि इस वर्ष के रेल बजट में तमिलनाडु राज्य की बिलकुल उपेक्षा की गई है।

वर्तमान रेल बजट में, मद्रास की त्वरित परिवहन प्रणाली के लिए केवल 200 करोड़ रुपये की धनराशि आबंटित की गई है। यह धनराशि बहुत कम है। लागत में वृद्धि को मुद्दे नजर रखते हुए केवल इस परियोजना की शीघ्र पूरा करने के लिए 70 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि और आबंटित की जानी चाहिए। डिन्डिगुल एवं तिरूची और इससे आगे की रेल-लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायी जानी है। इस समय जो धनराशि आबंटित की गई है, वह इस खर्चे की पूर्ति करने के लिए अपर्याप्त है।

रेल लाइन का आमान परिवर्तित करने में काफी समय लगेगा।

तमिलनाडु की जनता की ओर से, मैं रेल मंत्री महोदय का करूर-मदुरै- तुतीकोरिन-कन्याकुमारी तक रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए धन्यवाद करना चाहता हूं। कन्याकुमारी एवं मद्रास के बीच एक नयी गाड़ी चलाने के लिए भी, मैं रेलमंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूं। यहां मै एक बात पर जोर देना चाहता हूं कि कन्याकुमारी एवं मद्रास के बीच इस गाड़ी के चलने एवं पहुंचने के समय को कम किया जाना चाहिए। रेल किराये में वृद्धि न किये जाने की 100 किलोमीटर की न्यूनतम दूरी की सीमा को बढ़ाकर 200 किलोमीटर किया जाना चाहिए क्योंकि यात्री 100 किलोमीटर तक की यात्रा बस द्वारा करना ज्यादा पसन्द करते हैं। ऐसा करने से रेलवे को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने में सहायता मिलेगी।

फिलहाल वरिष्ट नागरिकों को 500 किलोमीटर से अधिक यात्रा के लिए टिकट में 25 प्रतिशत की रियायत दी जाती है। वरिष्ठ नागरिकों के मामले में दूरी की इसी सीमा को समाप्त किया जाना चाहिए। इसके लिए वे निश्चित रुप से आपके आभारी होंगे तथा इस बारे में प्रसन्नता महसूस करेंगे।

मदुरै एवं बंगलौर के बीच यथाशीघ्र अलग से एक सीधी गाड़ी उपलब्ध कराई जाए।

इसके अतिरिक्त, इस गाड़ी के साथ मदुरै से मुम्बई, दिल्ली, हावड़ा, अहमदाबाद एवं सूरत के लिए शयनयान अवश्य लगाये जाने चाहियें, जोकि रेलवे एवं यात्रियों के लिए भी अधिक लाभप्रद होगा।

डिन्डिगुल-पोल्लाची-पालघाट, डिन्डिगुल-पोल्लाची-कोयम्बटूर तथा विरूधुनगर-थेंकसी-सेनगोट्टाई तथा मदुरै-रामेश्वर के बीच नई रेल लाइनें बिछाने के लिए सर्वेक्षण कराया जाना चाहिए तथा इस कार्य को यथासम्भव कम से कम समय में पूरा किया जाना चाहिए। इस प्रयोजन के लिए धनराशि निर्धारित की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, नई दिल्ली-मद्रास तमिलनाडु एक्सप्रैस एवं जी०टी० एक्सप्रैस में भी 3 टियर वातानूकुलित यानों की व्यवस्था की जानी चाहिए।मदुरै स्थित रेल-मालगोदाम की सुविधा में सुधार करने हेतु और अधिक धनराशि अवश्य आबंटित की जानी चाहिए।

मदुरै में, चार रेलवे उपरीपुलों का निर्माण किया जाना चाहिए। यह मांग लम्बे समय से चली आ रही है। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूं कि वे मदुरै के मदुरा कोटस, पेरियर बस अड्डे, खुदाल नगर रेलवे स्टेशन तथा समयानालूर रेलवे लाइन पर इन रेल उपरि-पूलों के निर्माण का कार्य शुरू कराने की व्यवस्था करें। इस प्रयोजन के लिए धनराशि अवश्य आंबटित की जानी चाहिए।

कन्याकुमारी से तिरुपति बरास्ते मदुरै तक की यात्रा के लिए पैलेस ऑन व्हील्स के समान टेम्पल ऑन व्हील्स नामक गाड़ी अवश्य चलाई जानी चाहिए।

इसके अतिरिक्त इंटेगरल कोच फैक्टरी, पैरम्बूर में रेल डिब्बों के निर्माण के लक्ष्य में कमी किये जाने के बारे में अफवाह फैली हुई है। मैं उम्मीद करता हूं कि ऐसा नहीं किया जाएगा तथा मैं अनुरोध करता हूं कि इस फैक्टरी में और अधिक रेल डिब्बों का निर्माण किया जाना चाहिए।

इंटेगरल कोच फैक्टरी में कार्यरत 1400 कर्मचारियों में से केवल 2000 कर्मचारियों को आवास-सुविधा प्राप्त हैं। अत: शेष कर्मचारियों को भी आवास सुविधा यथाशीघ्र मिलनी चाहिये।

मैं कपिल देव एवं उसके परिवार के सदस्यों को सारे भारत में मुफ्त रेल यात्रा करने की सुविधा देने का सम्मान प्रदान करने का भी स्वागत करता हूं। इसी प्रकार का प्रोत्साहन हमारे देश के अन्य श्रेष्ठ पुरूष एवं महिला खिलाड़ियों को भी अवश्य प्रदान किया जाए।

इन्ही शब्दों के साथ, मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा पेश किए गये इस वर्ष के रेल बजट का हार्दिक समर्थन करता हूं तथा मुझे पूर्ण विश्वास है कि वह भारत की जनता एवं विशेषतौर पर तमिलनाडु की जनता को आवश्यक रेल सेवाएं एवं अन्य सुविधाएं प्रदान करने में अपना सहयोग प्रदान करेंगें।

[हिन्दी]

श्री संतोष कुमार गंगवार (बरेली) : वैसे तो काफी देर से चर्चा हो रही है और बहुत सारी बातें सरकार के सामने आ चुकी हैं। मैं पांच-सात मिनट में अपनी बात को यहां पर रखने की कोशिश करूंगा।

भारतीय रेल जो विश्व में सबसे बड़ा संगठन है और जिसके ऊपर हिन्दुस्तान को गर्व करना चाहिए, ऐसा लगता है कि हम यह कहने की स्थिति में नहीं हैं। कारण कोई भी रहे हो, मैं कोई आलोचना करने के लिए ही इस बात को नहीं कहना चाहता। हम निरंतर रेल बढ़ा रहे हैं, यात्रियों की संख्या बढ़ रही है, ढुलाई का काम भी बढ़ रहा हैं, लेकिन उस अनुपात में आमदनी नहीं बढ़ रही है। सारा दारोमदार इस पर है कि इसको निजी क्षेत्र में दे दें तो बहुत फायदा होगा। मैं यह नहीं कहता कि इसको निजी क्षेत्र को दे दें, लेकिन सवाल यह है कि इस संगठन के माध्यम से क्या हम लाभ भी अर्जित कर रहे हैं? हिन्दुस्तान में अगर आदमी को को काम नहीं मिलता तो हमारी सारी योजनाएं बेकार हो जाती। रेलवे कह रहा है कि हमारे पास कर्मचारी अधिक हैं। उनको कम करना चाहते हैं। इसलिए वे 12 लाख तक इनकी संख्या रखना चाहते हैं। पिछले कई सालों में कितने कर्मचारियों की भर्ती हुई आप इसकी जानकारी दें और इस दौरान अधिकारियों की संख्या में कितना इजाफा हुआ, यह देखें, उनकी संख्या बढ़ी है, लेकिन कर्मचारियों और श्रमिकों की संख्या कम हुई है।

यह तथ्य है। मैं यह नहीं कहता कि ज्यादा माडर्नाइजेशन हो रहा है, इसलिए नहीं कि आदमी कम हो रहे हैं। इसका मतलब यह नहीं कि आप छंटनी करते जायेंगे तो आप देश का भला नहीं करेंगे। आपकों इस बात पर विचार करना चाहिए कि जिस संगठन के रुप में वे काम कर रहे हैं, वे नहीं कर पायेगें। हमारा लक्ष्य छूट जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं बरेली का रहने वाला हूं। वहां पर रेल के लिए लकड़ी की स्लीपर बनते थे लेकिन अब बनने बंद हो गये हैं। पूर्वोत्तर रेलवे के डिब्बे और क्रेन भी बनाने का कारखाना था जहां अब कोई काम नहीं होता है। मेरे पास आंकड़े हैं कि अब वहां पर कर्मचारियों की संख्या कम हो रही है। इतना बड़ा इलाका है लेकिन अब निष्प्रयोजन पड़ा हुआ है। लोग अतिक्रमण कर रहे हैं। हमें यह मालूम हुआ है कि वहां पर कोच

फैक्टरी बनाने का कारखाना प्रस्तावित था लेकिन विभिन्न कारणों से यह नहीं हो पायगा। यदि वहां पर लगता तो कम लागत में यह कारखाना लग सकता था परन्तु रेल विभाग इसके लिए तैयार नहीं है। हम इसके बारे में पत्र लिखते हैं तो जवाब आता है कि ऐसी कोई बात नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा तो कुछ नहीं कहूंगा लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि हमारे बड़े नेता माननीय वाजपेयी जी , आडवाणी जी जब बरेली स्टेशन पर जाते हैं तो रेल विभाग का इसलिये कहना है कि बरेली जंक्शन है लेकिन फर्स्ट क्लास, ए.सी. के लिए रिटायरिंग रूम नहीं है और पिछले 10 साल से एक कमरा भी तैयार नहीं हो पाया है और यहां तक कि उसका टायलट भी बंद पड़ा हुआ है। इसके लिए लेडिज टायलट में जाना पड़ता है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आखिर एक कमरा बनाने में इतनी देरी क्यों हो रही है और इसकी जांच करायें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैंने पिछले रेल बजट पर चर्चा में भाग लेते हुए कहा था कि पूरे बरेली स्टेशन पर टहल लें लेकिन कोई यूरिनल नहीं है और दुर्भाग्य से जब मैंने मंत्री जी को पत्र लिखा तो जवाब मिलता है कि आपको स्मरण होगा कि आपने रेल बजट पर विचार करते समय बरेली जं. के आधुनिकीकरण हेतु आवश्यक धन उपलब्ध करने के संबंध में कहा था। स्टेशनों का आधुनिकीकरण सतत् प्रक्रिया है और उस हिसाब से धन की उपलब्धतता करवा दी जाती है और इसलिये बरेली जं. पर सारी सुविधायें उपलब्ध हैं, अधिक आधुनिकीकरण की कोई आवश्यकता नहीं है। मेरी समझ में नहीं आता कि वहां पर कौन सी आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध हैं और वर्तमान में और आवश्यकता नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, बरेली जं. हावड़ा-जम्मू लाइन का एक मुख्य स्टेशन है जहां पर अच्छी मात्रा में यात्रियों का आवागमन रहता है लेकिन साथ लगे हुए शाहजहांपुर स्टेशन पर यात्रियों के लिए आरक्षण का कोटा बरेली से ज्यादा है जबकि बरेली कुमायूं मंडल का केन्द्र है। मेरा यही विचार है कि बरेली स्टेशन की जानबूझकर अनदेखी की जाती है।

मेरे पास 8 अगस्त को मंत्री जी का पत्र आया था जिसमें उन्होंने बताया कि वे जनरल मैनेजर्स और डी. एम.आर. को पत्र लिख रहे हैं कि रेल संबंधी समस्याओं के लिए वे सांसदों को बुलाएं और चर्चा करें तो इस संबंध में वर्ष 1992, 1993 और 1994 में केवल एक-एक ही मीटिंग हुई हैं । तो मेरा यह कहना है कि जब हम उनको पत्र लिखते हैं तो जवाब आता है कि उसमें जो आवश्यक कार्यवाही है, वह की जायेगी, उसके बाद उसका फालो अप एक्शन (अनुवर्ती कार्रवाई) नहीं होता है। मुझे मंत्री जी की बात तो समझ में आती हैं लेकिन डी.आर. एम. या जी.एम. के स्तर का अधिकारी यह लिखे, मैं समझता हूं कि यह उचित इसलिए नहीं है कि जन प्रतिनिधियों को जनता को बताना होता है कि किस मामले में क्या कार्यवाही चल रही है, इसलिए इस ओर ध्यान दिया जाना आवश्यक है।

उपाध्यक्ष जी, मैं इस बात के लिए स्वागत करता हूं कि क्रिकेट खिलाड़ी कपिल देव को रेल का फ्री पास दिया गया है। यह एक अच्छी प्रक्रिया है और ऐसे लोगों को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। लेकिन एक बात

की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि इस देश में विकलांगों की संख्या कम नहीं है। रेलवे की उन लोगों को सुविधाएं देनी चाहिएं। उन लोगों को ए.सी.सी. के अंदर सुविधा मिलनी चाहिए। यह देखा गया है पिछले वर्ष के मुकाबले इस वर्ष विकलांगों के लिए रेल विभाग ने सुविधाएं कम की हैं।

मैं चाहता हूं कि इसको देखें और यदि इसमें कुछ अंतर है तो इसमें सुधार करके उनकी सुविधा बढाएं। मैं एक और सुझाव देना चाहता हूं जब से आपने रेल के नये नियम बनाए हैं उसकी वजह से दैनिक यात्रियों को बहुत परेशानी होती है। वह स्लीपर क्लास में नहीं चढ़ सकते बड़ी क्लास में नही जा सकते। इसके लिए आप ए.सी. फर्स्ट क्लास खत्म करें और फर्स्ट क्लास भी खत्म करें। चेयरकार को प्रोत्साहन दें और उसमें दैनिक यात्रियों के लिए सुविधा दीजिए। इससे अधिक लाभ होगा।

मैं तीन दिन पहले रेलवे स्टेशन पर गया था तो मैंने एक सज्जन को प्लेटफार्म पर बैठाया और लौट कर आया तो देखा कि वह सामान समेटे बैठा हुआ है। उन्होंने बताया कि हमारे बराबर में जो सज्जन बैठे थे उनके जूते कोई पहन कर चला गया। मेरे एक संबंधी की अटेची ए सी स्लीपर से चोरी हो गई। हमने पत्र लिखा और उसका जवाब आया कि मामला नॉन ट्रेसेबल है। मैं चाहूंगा कि आप जानकारी दें कि पिछले दो-तीन वर्षो में जो चोरियां हुई हैं उनका उनका क्या परिणाम हुआ? जी.आर.पी.,आर.पी.एफ. आपने ऐसे संगठन बनाए हैं जो कि लोग कहते हैं कि वे रेल की संपत्ति की रक्षा करते हैं पर लगता यह है कि वे केवल अपने स्वार्थ की पूर्ति करते हैं। मैं अधिक न कहकर अपने क्षेत्र की कुछ बातें कहना चाहता हूं।

रेल विभाग में ऐसी अनियमिताएं हैं कि वरिष्ठ आदमियों का वेतन कनिष्ठ से कम है। इस पर ध्यान दिया जाए और यदि इस प्रकार कि अनियमितता है तो उसमे सुधार होना चाहिए। हमारे क्षेत्र में एक दो गाड़ियों की घोषण आपने की है। सद्भावना एक्सप्रैस बरेली मे चनैटी स्टेशन से होते हुए जाएगी। चनैटी बरेली से दूर का स्टेशन है। हम चाहते हैं कि उसको बरेली जंकशन से ले जाया जाए। श्रमजीवी एक्सप्रैस का बरेली के बाद स्टापेज दिल्ली है। दिल्ली 250 किलोमीटर है और आपने 300 किलोमीटर का प्रतिबंध लगा रखा है इसलिए उसमें टिकट नहीं मिलती है। मेरा आग्रह है कि उस पर टिकट 250 किलोमीटर की बाईंडिंग के आधार पर मिलनी चाहिए। एक और नयी ट्रेन सहारनपुर से लखनऊ के लिए चलाई गई है बरेली के अंदर नगरिया सादाद तहसील के अंदर। वहां एक चीनी मिल लग रही है ओर एक डिग्री कालेज भी है। वहां उस ट्रेन को रोना जाना चाहिए। बरेली शहर के अंदर श्यामगंज रेलवे स्टेशन है जिसका उपयोग नहीं है। काफी बड़ी अच्छी जगह है और उसका निरंतर अतिक्रमण हो रहा है। मैंने कई बार लिखा कि उसका फैसला कीजिए नहीं तो आपकी जमीन घिर जायेगी और आप उसका कोई उपयोग नहीं कर पायेगें। इसके अतिरिक्त बरेली दिल्ली पैसेन्जर जो रात को 9 बजे चला करती थी और दिल्ली सुबह 6 बजे पहुंचती थी उसका समय बदल कर शाम 6 बजे कर दिया है। यह बरेली वालों के लिए असुविधाजनक है। मैं चाहता हूं कि इसका समय पूर्ववत रखा जाए। मेरा आग्रह है कि आप कह देगें कि यहां पर उतना आरक्षण नहीं है। यहां पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाए जिसकी बहुत

आवश्यकता है। बरेली ऐसा औद्योगिक केन्द्र है जहां निश्चित रुप से आपको लगेगा कि यहां आपकी आमदनी बढ़ रही है और सारे काम हो रहे हैं। इसके साथ ही मैं आपको धन्यवाद देते हुए इस विश्वास के साथ कि मंत्री जी इस दिशा में आवश्यक कदम उठायेंगे, अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

* **श्री के०एच० मुनियप्पा** (कोलार) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री श्री सी०के० जाफर शरीफ ने वर्ष 1994-95 का एक व्यावहारिक रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं श्री जाफर शरीफ एवं श्री के०सी० लेंका को प्रधानमंत्री श्री पी०वी० नरसिंह राव जी के सुयोग्य मार्गदर्शन में नई रेल लाइने बिछाने तथा छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने संबंधी उनकी उपलब्धियों के लिए बधाई देता हूं। रेल मंत्री महोदय द्वारा देश की रेल-सुविधाओं में सुधार करने के लिए उठाए गए कदम क्रांतिकारी हैं। स्वतंत्रता-प्राप्ति से आज तक के रेल मंत्रियों में उनका शीर्ष स्थान है।

श्री जाफर शरीफ ने इस शताब्दी के अंत तक लगभग 6000 किलोमीटर लम्बी छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने का सुदृढ़ निर्णय लिया है। वास्तव मैं, उन्होंने इस कार्य का एक-तिहाई हिस्सा पहले ही पूरा कर लिया है। आमान-परिवर्तन के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित की गई है तथा यह कार्य सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया गया है। मैं मंत्री महोदय को इसके लिए धन्यवाद देता हूं।

मंत्री महोदय ने बंगलौर एवं तिरुपति के बीच एक नई गाड़ी शुरू की है। उन्होंने बंगलौर एव मैसूर के बीच आमान-परिवर्तन का कार्य तेजी से करवाया और इसे पूरा किया। बंगलौर एवं जोलरपेट के बीच रेल लाइन के विद्युतीकरण का कार्य भी जिसकी लंबे समय से प्रतीक्षा की जा रही थी, सफलतापूर्वक पूरा किया गया है। श्री सी०के० जाफर शरीफ जी ने नई दिल्ली एवं बंगलौर के बीच राजधानी एक्सप्रैस भी शुरू की है। रेल मंत्री महोदय द्वारा भारत में रेलवे के विकास हेतु अर्पित की गई विभिन्न सेंवाओं के ये कुछ उदाहरण हैं। भारतीय रेल का भविष्य अत्यंत उज्जवल है।

महोदय, हमारी कुछ तात्कालिक मांगे है जिस पर माननीय मंत्री महोदय को विचार करना है। यालाहांका और बंगारपेठ के बीच छोटी रेल लाइन बहुत पुरानी है। इसे बड़ी लाइन में बदलने की मांग काफी लंबे समय से लंबित है। हमारे वरिष्ठ साथी श्री वी. कृष्ण राव और अन्य संसद सदस्य, सरकार से इस कार्य को जल्दी शुरू करने का अनुरोध कर रहे हैं। वास्तव में, माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में यालाहांका-चिक्बल्लापुर तथा बंगारपेठ-कोलार के आमान परिवर्तन संबंधी कार्य को शुरू करने के लिए कहा है। मैं इसके लिए श्री जाफर शरीफ जी का आभारी हूं। इसके अतंर्गत 70 कि.मी. लाइन पर कार्य किया जायेगा और शेष 70 कि.मी. रेलवे लाइन पर भी आमान परिवर्तन का कार्य शुरू हो जाना चाहिए। इसमें अधिक व्यय नहीं होगा। इस आमान परिवर्तन से तिरुपति, हैदराबाद, मद्रास आदि महत्वपूर्ण शहरों के बीच संपर्क स्थापित करने में सहायता मिलेगी।

---

* मूलतः कन्नड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

कोलार जिले में सब्जियां पर्याप्त मात्रा में उगाई जाती हैं। रेशम उत्पादन यहां का एक महत्वपूर्ण व्यवसाय है। आलू और आम भी इस क्षेत्र की लोकप्रिय फसलें हैं।

इन कृषि उत्पादों को शिमला, बनारस, मद्रास, मुम्बई जैसे देश के अनेक भागों में भेजना पड़ता है।

इन कृषि उत्पादों का निर्यात रंगून नेपाल और अन्य देशों को भी किया जाता है। अत: शीघ्र ही उपर्युक्त लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करना अत्यन्त आवश्यक है।

अन्य महत्वपूर्ण रेलवे परियोजनाएं जिनको प्राथमिकता के आधार पर पूरा करना है वे है:

1. बंगलौर-मिराज लाइन का आमान परिवर्तन।
2. गुन्तकल के रास्ते बंगलौर और हैदराबाद के बीच सीधी रेल सेवा
3. बंगलौर और जोलारपेट के बीच लाईन को दोहरा करना।

बंगलौर में उपनगरीय रेल सेवायें शुरू करने के लिए श्री जाफर शरीफ के प्रति हम सहृदय आभार व्यक्त करते हैं। मेरा उनसे यह सविनय अनुरोध है कि भारत के बागानों के शहर, बंगलौर के लिए एक सर्कुलर रिंग रेलवे शुरू की जाये क्योंकि यह एशिया के बहुत तेजी से विकसित हो रहे शहरों में से एक है।

महोदय, रेलवे में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित पद कई वर्षों से नहीं भरे गए हैं। इस बैकलॉग को अविलम्ब शीघ्र भरा जाना चाहिए क्योंकि न्याय देने में विलम्ब करना न्याय से वंचित रखना है।

मैं कामना करता हूं कि माननीय मंत्री महोदय जी को उनके कार्यो में अपार सफलता मिलें। महोदय, मुझे बोलने का अवसर दिया गया इसके लिए आपको धन्यवाद और इन शब्दों के साथ में अपना भाषण समाप्त करता हूं।

* **श्री वी. कृष्ण राव** (चिक्वल्लापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत 1994-95 के रेलवे बजट का समर्थन और स्वागत करता हूं। वास्वत में इन्होंने भारतीय रेल के विकास में अपार सफलता प्राप्त करके एक नया कीर्तिमान स्थापित किया है। जिस प्रगति में सौ वर्ष लग सकते थे उसे माननीय मंत्री महोदय ने तीन वर्षो में हासिल किया। ऐसा यथार्थवादी बजट इससे पहले कभी भी प्रस्तुत नहीं किया गया और भविष्य में भी ऐसा व्यावहारिक बजट प्रस्तुत नहीं किया जा सकता।

एक छोटी सी समयावधि में कई छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया गया है। इससे हमारे देश में आम आदमी को अपने जीवन का स्तर सुधारने में सहायता मिली है। कर्नाटक की जनता माननीय मंत्री श्री

---

* मूलत: कन्नड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

जाफर शरीफ की आभारी है। ग्रामीण और सुदूर क्षेत्र भी प्रगति कर रहे हैं क्योंकि उनको रेल सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं।

यह बहुत अच्छा बजट है और मैं इसे आम आदमी का बजट कहता हूं। इस बजट में साधारण आदमी पर कोई बोझ नहीं डाला गया है।

इससे पहले हमें यहां से दिल्ली पहुंचने के लिए पूरे तीन दिनों तक यात्रा करनी पड़ती थी। लेकिन अब हम 36 घंटों में सीधे दिल्ली पहुंच सकते हैं। ऐसी सुविधा केवल कर्नाटक की राजधानी में ही नहीं अपितु भारत के कई शहरों में भी उपलब्ध है।

माननीय मंत्री महोदय द्वारा कई नई रेल गाड़ियां शुरू की गई। विभिन्न राज्यों की राजधानियों में राजधानी एक्सप्रैस गाड़ियां शुरू की गई हैं।

हम गत 30 वर्षो से बंगलौर और मैसूर के बीच आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा होने का इंतजार कर रहे हैं। श्री जाफर शरीफ जी ने इस कार्य को जल्दी पूरा किया और हम अब इन दो शहरो की यात्र अत्यंत उत्साह के साथ कर सकते हैं।

कर्नाटक की जनता बंगलौर में दक्षिण-पश्चिमी रेलवे जोन स्थापित करने की मांग कर रही है। माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि बंगलौर में यथाशीघ्र इस जोन की स्थापना की जाए।

बंगलौर एक सुन्दर शहर है और यह मुम्बई और मद्रास की तरह अन्य शहरों की अपेक्षा तेजी से विकसित हो रहा है क्योंकि शहर में सड़कों पर भीड-भाड़ बहुत बढ़ रही है। कर्नाटक रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन तथा बंगलौर ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, बंगलौर के निवासियों की आवश्यकताओं को पूरा करने में समर्थ नहीं है। इसलिए माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि बंगलौर के लिए सरकुलर रेलवे चलाने के लिए मंजूरी दी जायें।

चिक्बल्लापुर में एक लंबे समय तक कोई रेलवे लाइन नहीं थी। और तब केन्द्रीय सरकार द्वारा चिक्बल्लापुर के रास्ते यालाहांका और बंगलौर के बीच एक रेलवे लाइन की मंजूरी दे दी गई।

इस रेलवे लाइन को चिन्तामणि से तिरुपति तक बढ़ाना है। और फिर चिक्बल्लापुर से रेलवे लाइन को मधुगिरि और गौरीविडलानूर से होते हुए चित्रदुर्ग तक बढ़ाना है।

महोदय, मैं पुनः एक बार माननीय मंत्री जी को उनकी अपार सफलता के लिए बधाई देता हूं। मुझे रेलवे बजट पर बोलने की अनुमति दी गई इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री शिवराज सिंह चौहान (विदिशा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सारी रात की तपस्या के बाद ब्रहम मुहूर्त में आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया हैं।

वैसे धन्यवाद तो मैं मंत्री जी का भी देना चाहता था लेकिन लगातार इन्होंने चौथी बार बजट पेश किया है और वह भी ऐसा कि मंहगाई की मार से जिस आदमी की कमर पहले से ही टूटी हुई थी, उस पर चौथी बार भी रेल किराये में वृद्धि करके, माल भाड़े में वृद्धि करके उन्होंने उस आम आदमी का कचूमर ही निकल दिया है, लेकिन मैं इस विषय पर ज्यादा नहीं बोलूंगा, क्योंकि बाकी वक्ता इस पर प्रकाश डाल चुके हैं।

यह जो नया बजट आया है, यह मध्य प्रदेश के लिए कोई आशा की किरण लेकर नहीं आया है, यह निराशा की कालिमा लेकर आया है। इस बजट में मध्य प्रदेश के साथ घोर अन्याय हुआ है। मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा प्रदेश है लेकिन क्षेत्रफल में यह जितना बड़ा है, विकास की दृष्टि से उतना ही पिछड़ा है। मध्य प्रदेश का बस्तर जिला अकेले केरल प्रान्त से बड़ा है। बस्तर जिले में सारी संभावनाएं हैं। वहां जन सम्पदा है, वन सम्पदा है, विकास की अनंत संभावनाएं विद्यमान हैं लेकिन फिर भी हिन्दुस्तान का यदि सबसे गरीब इलाका कोई गिना जाता है तो छत्तीसगढ़ का आदिवासी बहुल जो जिला है, वह बस्तर गिना जाता है। आज भी वह हिन्दुस्तान में रेल के नक्शे पर कहीं नहीं है।

मध्य प्रदेश के हम लोग अनेकों बार माननीय मंत्री जी से भी निवेदन कर चुके है, मध्य प्रदेश की सरकार ने संविद संकल्प पारित करके भेजे हैं कि दिल्ली राजहरा से लेकर जगदलपुर की रेलवे लाइन बनाई जाए, आपने बजट में बात तो यह कहीं है कि इसकी स्वीकृति दी जा रही है लेकिन बजट में कोई राशि का प्रावधान नही किया है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि बस्तर में, जो सम्पूर्ण हिन्दुस्तान से बिल्कुल कटा हुआ है, एक तरह से नक्सलाइट प्राब्लम वहां इसलिए है कि विकास की अंनत संभावनाएं होने के बाद भी आज वहां विकास की किरण नहीं पहुंची है और इसलिए मजबूर होकर बेरोजगार नौजवान हाथ में बन्दूक उठाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि भूखा आदमी क्या नहीं करता है:

"तन की हवस मन को गुनहगार बना देती है,

बाग के बाग को बीमार बना देती है।

भूखे पेट को देशभक्ति सिखाने वालों,

भूख इंसान को गद्दार बना देती है।"

केवल गोली से नक्सलवादी समस्या का हल नहीं होगा। बस्तर का भी हमें विकास करना होगा और विकास की पहली सीढ़ी रेलवे लाइन है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि दिल्ली राजहरा और जगदलपुर रेलवे लाइन पर तेजी से काम करके उस काम को पूर्ण किया जाए ताकि वहां पर विकास हो सके। ललितपुर सिंगरौली रेलवे लाइन की बात हमारे पूर्व वक्ता भी कह चुके हैं। आज मध्य प्रदेश की जनता, बुन्देलखंड की जनता अनेक बार इस रेलवे लाइन की बात कर चुकी है। लेकिन अभी तक उस रेलवे लाइन की स्वीकृति नहीं दी गई है।

इसके अतिरिक्त मध्य प्रदेश विधान सभा ने एस सर्वसम्मत संकल्प पारित करके भेजा था, इन्दौर से

खातेगांव, कन्नौज, नरूलागंज, रहटी, बुधनी, बक्सरा और बाली, उदयपुरा होते हुए एक रेलवे लाइन जबलपुर तक जोड़ने का तत्कालीन रेलवे मंत्री माधव राव जी सिंधिया ने उस समय एक जनसभा में प्रदेश की जनता से यह वायदा भी किया था कि रेलवे लाइन का जल्दी सर्वे करावायेगें और इस पर काम प्रारम्भ करेंगे लेकिन आज तक वह सर्वे का काम नहीं हुआ।

इसी प्रकार मेरे अपने संसदीय क्षेत्र में रायसेन जिला मुख्यालय है, यह रेल से बिल्कुल कटा हुआ है। सलामतपुर होकर रायसेन गैरतगंज, बेगमगंज से सागर को जोड़ने वाली एक रेलवे लाइन के सर्वे के बारे में भी कई बार माननीय मंत्री महोदय से, रेल विभाग से कह चुके हैं, उसका भी सर्वे प्रारंभ करवाना मैं आवश्यक समझता हूं।

इसके अतिरिक्त मध्य प्रदेश के लिए हमारे यहां रतलाम भोपाल के बीच एक इयरैक्ट ट्रेन चलती थी, वह 111, 112 ट्रेन कुछ वर्षों से बंद कर दी गई है। उस क्षेत्र की, रतलाम की, मंदसौर की, धार की, जो बनवासी जनता हैं, उसकी सुविधा के लिए यह ट्रेंन बहुत आवश्यक थी इसलिए वह ट्रेन पुनः प्रारभं की जाय।

इसी तरह से इंदौर और दाहोद रेलवे लाइन है, उसका काम प्रारम्भ करने की आवश्यकता भी हम महसूस करते हैं। झांसी, ललितपुर और विदिशा हिन्दुस्तान के प्रमुख पर्यटन केन्द्र हैं। विदिशा के पास सांची जैसा प्रसिद्ध बौद्ध स्तूप है और अनेकों ऐसे ही दर्शनीय स्थल हैं। पर्यटन के केन्द्र होने के कारण प्रत्येक महत्वपूर्ण गाड़ी का स्टाप यहां होना चाहिए।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूं कि विदिशा में महामाया एक्सप्रैस का स्टाप है। दादर अमृतसर एक्सप्रैस का स्टाप गुलाबगंज में है। गुलाबगंज की जनता अनेक वर्षो से मांग कर रही है। इन लोगों ने प्रदर्शन भी किया है और मैंने कई बार मुख्य मंत्री को पत्र लिख कर निवेदन किया है। इसी तरह दक्षिण एक्सप्रैस का स्टाप बुदनी में प्रथम श्रेणी तथा बन्सौदा में ओवर ब्रिज, बुदनी में उपरी पुल, अब्दुल्लागंज में उपरिपुल का शीघ्र निर्माण और विदिशा में प्रथम श्रेणी तथा एसी सैकिंड का आरक्षण का कोटा नहीं है, वह दिया जायें आप उसे आरम्भ करवायें।

महोदय, समय के कारण मुझे ध्यान आया। कल मैं खुद रेलवे स्टेशन पर इंतजार में खड़ा रहा। टेलीफोन पर मुझे बताया गया कि गाड़ी ठीक समय पर आयेगी। स्टेशन पर पहुंचा तो पूछने पर बताया गया कि गाड़ी पहले आधा घंटा, फिर एक घंटा, फिर डेढ़ घंटा लेट है। पौने दो बजे भोपाल स्टेशन से तमिलनाडु एक्सप्रैस वहां से निकली। हम माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि कम से कम सही समय पर यात्रियों को ट्रेन के आने का पता चल सके। अगर कोई काम रेल विभाग करता है और उसका उद्घाटन का कोई ऐसा कार्यक्रम आयोजित होता हो, जैसे विदिशा में ओवर ब्रिज बना, उसके उद्घाटन का कार्यक्रम कल मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री और पूर्व रेल मंत्री ने किया लेकिन सांसद और वहां के किसी जन प्रतिनिधि को कोई सूचना नहीं दी गई। इसलिए हमने इसका विरोध करने के लिए उसमें पार्टिसिपेट नहीं किया। हमने पहले जनता के साथ एक दिन 7 मार्च को ओवरब्रिज का उद्घाटन कर दिया और हमने वहां यह घोषणा की कि आगे से चुने हुए प्रतिनिधियों

की इस प्रकार से उपेक्षी की जायेगी तो हर पुल के ओवर ब्रिज के और बाकी सभी कामों के जो-जो उद्घाटन होंगे, वह जनता करेगी ओर शासकीय कार्यक्रमों का कांग्रेसीकरण करने का प्रयास किया तो जनता के विरोध का सामना करना पड़ेगा।

मैं आपके माध्यम से एक निवेदन और करना चाहता हूं कि यह माडल स्टेशन बनाने का जो कार्यक्रम रेल विभाग ने अपने हाथ में लिया हुआ है, विदिशा को भी माडल स्टेशन के रुप में माननीय मंत्री महोदय विकसित करने का प्रयास करें। आपने जो मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए धन्यवाद करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

प्रो. सावित्री लक्ष्मण (मुकुन्दपुरम) : महोदय, मैं जानना चाहती हूं कि क्या हम आज और अभी उपस्थिति पंजिका में हस्ताक्षर कर सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : जी नहीं, ग्यारह बजने के बाद ही हस्ताक्षर किये जा सकते हैं।

सभा आज 11.00 बजे म.पू. पर पुनः समवेत होने तक स्थगित होती है।

3.58 म०पू० (9.3.94)

तत्पश्चात लोक सभा ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

पी० एस० एस०—48/29/11/94 (एन०)

© 1994 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों (सातवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अन्तर्गत प्रकाशित और प्रबन्धक, सनलाईट प्रिंटर्स, 2265 डा० सेन मार्ग, दिल्ली-11006 द्वारा मुद्रित ।