

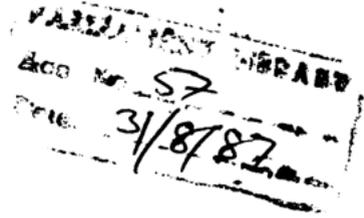
लोक सभा वाद-विवाद

का

हिन्दौ संस्करण

Fifth -Session

(षाठवीं लोक सभा)



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

(दो) मध्य प्रदेश के टीकमगढ़ जिले में रसायन-आधारित एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने की मांग श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी	...	...	134
(तीन) डाक और तार विभाग में वर्तमान रिक्त पदों के भरने और नये पदों के सृजन पर लगे प्रतिबन्ध को हटाने की मांग प्रो० नारायण चन्द पराशर	...	...	134—135
(चार) विवाहों का पंजीकरण अनिवार्य बनाने की मांग श्री शांति धारीवाल	...	...	135
(पांच) महाराष्ट्र में पेयजल की समस्या हल करने के लिए राज्य सरकार को अधिक वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता श्रीमती ऊषा चौधरी	...	...	135
(छः) केरल में कासतगोड बन्दरगाह के मछुआरों को सुविधाएं देने के लिए आवश्यक उपाय करने की मांग श्री आई० रामा राय	...	...	136
(सात) एन० बी० सी० सी० के प्रबन्धकों द्वारा सभी निर्माणाधीन परियोजनाओं से तालाबन्दी हटाने के लिए केन्द्र सरकार से मध्यस्थता करने की मांग श्री बसुदेव आचार्य	...	...	136
(आठ) बिहार में गरीबी और बेरोजगारी हटाने के लिए छठी योजना में निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने की मांग श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	...	...	136—137
(नौ) असम में सुबनसिरी नदी पर बांध के निर्माण के लिए वित्तीय सहायता देने की मांग श्री एम० आर० सैकिया	...	...	137
रेल बजट—1986-87—सामान्य चर्चा	...	...	138—216
श्री वृद्धि चन्द्र जैन	—	...	138—140
श्री डाल चन्द्र जैन	...	...	140—141
श्रीमती जयन्ती पटनायक	...	...	141—143
श्री दिनेश गोस्वामी	...	...	143—146
श्री वक्कम पुरुषोत्तमन	...	...	146—148
श्री शरद दिघे	...	...	148—149
श्रीमती किशोरी सिंह	...	...	149—152
डा० फूलरेणु गुहा	...	...	152—154
श्री कमला प्रसाद सिंह	...	...	154—156
श्री असलम शेर खां	...	...	156—158
श्री कैलाश यादव	...	...	158—159

श्री गिरधारी लाल डोगरा	...	...	159—162
श्री जार्ज जोसफ मुन्डाकल	...	...	162—163
श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश	...	...	163—166
श्री मानवेन्द्र सिंह	...	...	166—168
श्री बलवन्त सिंह राम्वालिया	...	...	168—170
श्री राम नगीना मिश्र	...	...	170—172
श्री सरफराज अहमद	...	...	172—173
श्री बापूलाल मालवीय	...	...	173—174
श्री नारायण चौबे	...	...	174—178
श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	...	...	178—180
श्री जनक राज गुप्त	...	...	180—181
श्री संतोष कुमार सिंह	...	...	181—183
श्री राम श्रेष्ठ खिरहर	...	...	183—184
श्री मोहम्मद महफूज अली खां	...	...	184—185
श्री महेन्द्र सिंह	...	...	185—188
श्री जी० एस० वसवराजू	...	...	188—190
श्री उत्तम राठौड़	...	...	190—191
वेगम अकबर जहां अब्दुल्ला	...	...	191—192
श्री राम प्यारे सुमन	...	...	192—194
श्री एस० जी० घोलप	...	...	194—196
श्री मोहम्मद अयूब खां	...	...	196—197
डा० ए० कल्पनिधि	...	...	197—200
चौधरी सुन्दर सिंह	...	...	200—201
श्री कमोदीलाल जाटव	...	...	201—202
श्री आई० रामा राय	...	...	202—204
डा० दत्ता सामन्त	...	...	204—205
श्री एन० डेनिस	...	...	205—207
श्री राम प्यारे पनिका	...	...	207—209
श्री गोपाल कृष्ण थोटा	...	...	210—211
श्री सी० पी० ठाकुर	...	...	211—212
श्री मनोज पांडे	...	...	212—214
श्री कादम्बुर जनार्दनन	...	...	214—216
श्री लाल विजय प्रताप सिंह	...	...	216

लोक सभा

बुधवार, 5 मार्च, 1986/14 फाल्गुन, 1907 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री एच० एम० पटेल।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यह अच्छा प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : बेरे विचार में वह अभी अनुपस्थित हैं।

प्रो० मधु बंडवते : यदि आप एक मुख्य मंत्री को दूसरे मुख्य मंत्री से बदल सकते हैं तो ये प्रश्न में पूछ सकता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : आपने मुझे यह शक्ति प्रदान नहीं की है।

विक्रम साराभाई अन्तरिक्ष केन्द्र के अन्तर्गत नए एककों का विकास

*144. श्री टी० बशीर : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में विक्रम साराभाई अन्तरिक्ष केन्द्र के अन्तर्गत नए एककों का विकास करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और (ख) विक्रम साराभाई अन्तरिक्ष केन्द्र के अन्तर्गत नए एककों के विकास का कोई प्रस्ताव नहीं है। फिर भी, कार्यकरण संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए जरूरी संगठनात्मक पुनर्गठन की प्रक्रिया, उपयुक्त परियोजना टीमों की स्थापना और कार्यक्रम संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अनु-संधान तथा विकास क्रियाकलापों के समाकलन का कार्य जारी रहेगा।

श्री टी० बशीर : मुझे मंत्री महोदय द्वारा दिए गए इस उत्तर से बहुत निराशा हुई है कि विक्रम साराभाई अंतरिक्ष केन्द्र के अंतर्गत नए एककों के विकास का कोई प्रस्ताव नहीं है। विक्रम साराभाई अंतरिक्ष केन्द्र लॉन्चिंग सुविधाओं के विकास के लिए तथा अंतरिक्ष तकनीकी से संबंधित क्षेत्रों में अनुसंधान और विकास के लिए राष्ट्रीय केन्द्र है। यह मानी हुई बात है कि हमारा देश अंतरिक्ष विज्ञान तथा तकनीक के क्षेत्र में काफी प्रगति कर चुका है। इसलिए हमारे देश के अन्त-रिक्ष एककों का विकास होना चाहिए।

मेरी जानकारी के अनुसार भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन नामक प्राधिकरण (आई० एस० आर० ओ०) ने केरल में त्रिवेन्द्रम के निकट में बलीयमाला में 'जी ओ—स्टेशनरी लांच व्हीकल स्टेशन' तथा लिक्विड फ्यूल डेवलपमेंट यूनिट' लगाने का प्रस्ताव किया है जहां पर 'पोलर सैटेलाइट लॉन्चिंग व्हीकल' काम कर रहा है। ये मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। यह विक्रम साराभाई अंतरिक्ष केन्द्र का एक भाग है।

अभी हाल ही में मुझे ज्ञात हुआ है कि भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन नामक प्राधिकरण ने बलीयमाला में प्रस्तावित इस नए एकक के स्थान को बदल कर इसे किसी अन्य राज्य में लगाने का निर्णय किया है और समाचार पत्रों में इस संबंध में समाचार भी प्रकाशित हुआ था।

मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन नामक प्राधिकारियों ने इस सम्बन्ध में कोई निर्णय लिया है। यदि वे एकक लगाने के स्थान में परिवर्तन करना चाहते हैं तो इसके क्या कारण हैं ?

श्री शिवराज बी० पाटिल : माननीय सदस्य को परेशान होने की आवश्यकता नहीं है। हम वर्तमान एककों को सुदृढ़ बना रहे हैं.....

अध्यक्ष महोदय : उन्हें चिंता हो रही है।

श्री शिवराज बी० पाटिल : नए एकक नहीं लगा रहे। दूसरी बात यह है मंत्री द्वारा सदन में दिए गए वक्तव्य पर समाचार पत्र में प्रकाशित समाचार की अपेक्षा अधिक भरोसा किया जा सकता है।

इस बात को ध्यान में रखते हुए कि हम एककों को सुदृढ़ बना रहे हैं हमारे लिए नए एकक स्थापित करना आवश्यक नहीं है।

जहां तक 'लिक्विड प्रोपेलेंट' प्रणाली का संबंध है, हम बलीयमाला में एकक को सुदृढ़ बनाने की कोशिश कर रहे हैं और बाकी एककों को भी अन्य प्रयोजनार्थ सुदृढ़ बनाया जा रहा है।

श्री टी० बशीर : दूसरा सवाल मैं अपनी जानकारी के लिए पूछना चाहता हूँ। भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन के प्राधिकारियों ने देश में अपने एककों के विकास के लिए एक परियोजना रिपोर्ट तैयार करके सरकार को प्रस्तुत की है।

मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस पर स्वीकृति प्रदान कर दी है और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में ब्यौरा क्या है ?

श्री शिवराज बी० पाटिल : मैं सरकार द्वारा लिए गए निर्णय के बारे में बात कर रहा हूँ। यदि कुछ अध्ययन किया गया है और प्रतिवेदन प्रस्तुत किये गये हैं तो वह एक अलग बात है। लेकिन वर्तमान स्थिति में हमने केरल में कोई नया एकक लगाने अथवा केरल से किसी एकक को

अन्य राज्य में स्थानांतरित करने के सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं किया है। इसके विपरीत हम वहां पर विद्यमान एककों को सुदृढ़ बना रहे हैं।

श्री सुरेश कुरूप : मैं स्पष्ट उत्तर जानना चाहता हूँ। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या केरल को और उपग्रह छोड़ने वाले स्टेशन स्थापित करने के लिए बिल्कुल अनुपयुक्त समझा जा रहा है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

प्रो० मधु दण्डवते : ऐसा नहीं है।

श्री शिवराज बी० पाटिल : जहां तक उपग्रह छोड़ने का संबंध है, अंतरिक्ष सम्बन्धी सभी गतिविधियां जैसे उपग्रह निमित्त करने और 'लिक्वड प्रोपल्शन' आदि सारी गतिविधियां केरल में हो रही हैं। इसलिए हम केरल को अनुपयुक्त नहीं समझते।

जहां तक उपग्रह छोड़ने (लांचिंग) सम्बन्धी सुविधाओं का सम्बन्ध है हम त्रिबेन्द्रम लांचिंग पंड से भी कुछ रेंकेट छोड़ रहे हैं। लेकिन जहां तक अन्य लांचिंग सुविधाओं का संबंध है, श्री हरिकोटा तथा कुछ अन्य स्थान भी हैं जहां से हम उपग्रह छोड़ रहे हैं। सरकार ऐसा नहीं सोचती कि केरल अंतरिक्ष तकनीक विकास के लिए उपयुक्त नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : यह सर्वाधिक उपयुक्त स्थानों में से एक है।

श्री सुरेश कुरूप : यह अत्यंत उपयुक्त स्थानों में से एक है।

डा० चिन्ता मोहन : क्या यह सच है कि आंध्र-प्रदेश में श्री हरिकोटा में स्थित अंतरिक्ष अनुसंधान केन्द्र के एच० आई० एस० टी० आर० ए० सी० एकक को कर्नाटक ले जाया जा रहा है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

श्री शिवराज बी० पाटिल : हम ऐसा नहीं कर रहे। यह समस्या है। विभाग की पुनर्संरचना को स्थानांतरण माना जा रहा है। श्री हरिकोटा में उपलब्ध किसी भी सुविधा को बंगलौर अथवा किसी अन्य स्थान पर नहीं ले जाया जा रहा। इसके विपरीत हम वहां पर उपलब्ध सुविधाओं में और वृद्धि कर रहे हैं। हमने एल० एस० बी० वही से छोड़ा है और कुछ अन्य व्हीकल भी वहीं से छोड़े जायेंगे।

विशिष्ट योजनाओं के लिए आवंटित धनराशि का अन्य कार्यों में उपयोग

*146. श्री के० राममूर्ति : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम क्या हैं, जिन्होंने पर्वतीय विकास, कृषि और ग्रामीण विकास तथा गरीबी उन्मूलन कार्यक्रमों के लिये आवंटित धनराशि का उपयोग अन्य कार्यों में किया है और किन कार्यों के लिये; और

(ख) पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत विशिष्ट कार्यों के लिये निर्धारित केन्द्रीय धनराशि को अन्य कार्यों पर खर्च करने वाले राज्यों को दण्डित करने के लिये योजना आयोग द्वारा बनाई गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है।

विवरण

कुछ राज्यों में कृषि और संबद्ध सेवाएं तथा ग्रामीण विकास क्षेत्रक के अन्तर्गत छठी पंचवर्षीय योजना अवधि के अनुमोदित परिव्ययों के मुकाबले व्यय में कमी हुई है जो नीचे बताया गई है :—

(करोड़ ₹०)

क्रम सं०	राज्य का नाम	क्षेत्रक जिनमें कमियां हुई हैं	अनुमोदित परिव्यय	वास्तविक व्यय (अनतिम— अनुमान)	कमी की सीमा
1	2	3	4	5	6
1.	बिहार प्रदेश	कृषि और संबद्ध सेवाएं	195.58	93.29	(—) 12.29
		ग्रामीण विकास	227.89	205.88	(—) 22.01
2.	असम	कृषि और संबद्ध सेवाएं	149.18	143.12	(—) 6.06
		ग्रामीण विकास	89.22	84.53	(—) 4.69
3.	बिहार	कृषि और संबद्ध सेवाएं	129.80	122.29	(—) 7.51
		ग्रामीण विकास	309.19	302.31	(—) 6.88
4.	गुजरात	— वही—	188.54	186.07	(—) 2.47
5.	हिमाचल प्रदेश	कृषि और संबद्ध सेवाएं	101.39	98.42	(—) 2.97
		ग्रामीण विकास	39.41	38.60	(—) 0.81
6.	कर्नाटक	कृषि और संबद्ध सेवाएं	179.07	175.87	(—) 3.20
7.	केरल	—वही—	150.68	149.90	(—) 0.78
8.	महाराष्ट्र	—वही—	336.14	323.24	(—) 12.90
9.	मेघालय	—वही—	33.01	32.98	(—) 0.03
		ग्रामीण विकास	24.48	23.59	(—) 0.89
10.	नागालैंड	कृषि और संबद्ध सेवाएं	28.91	26.74	(—) 2.17
11.	उड़ीसा	ग्रामीण विकास	176.33	168.15	(—) 8.18
12.	पंजाब	कृषि और संबद्ध सेवाएं	147.04	140.83	(—) 6.21

1	2	3	4	5	6
13. सिक्किम	—वही—		32.16	30.25	(—) 1.91
	ग्रामीण विकास		3.92	3.74	(—) 0.18
14. पश्चिम बंगाल	कृषि और संबद्ध सेवाएं		182.40	160.20	(—) 22.20

टिप्पणी :—ग्रामीण विकास के अन्तर्गत प्रावधान में गरीबी दूर करने के कार्यक्रमों के प्रावधान शामिल हैं।

जहां तक पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम का सम्बन्ध है, असम और पश्चिम बंगाल (दाज-लिंग) के मामले में पहाड़ी क्षेत्र विकास उप-योजना से छठी योजना में निम्न प्रकार से कमी रही है :—

(करोड़ रुपए)				
क्रम संख्या	राज्य का नाम	जोड़ अनुमोदित परिष्यय	योजना अवधि में कुल व्यय	कमी
1	2	3	4	5
1.	असम	166.54	153.22	(—) 13.32
2.	पश्चिम बंगाल (दाजिलिंग)	77.87	73.65	(—) 4.22

प्रबोधन के परियोजना के लिए, अनुमोदित परिष्ययों के मुकाबले वास्तविक व्यय में कमी संगत है। इन कमियों के कारण राशि अन्य कार्यों में लग सकती है। तथापि, यह ठीक-ठीक पता लगाना व्यवहार्य नहीं है कि वास्तव में किस सीमा तक राशि को अन्य कार्यों में लगाया गया है।

1969 से पूर्व विशिष्ट स्कीमों/परियोजनाओं के निमित्त राज्य योजनाओं के लिये केन्द्रीय सहायता ऋणों और अनुदानों के रूप में दी जाती थी। अप्रैल, 1969 में ब्लाक ऋणों और अनुदानों की प्रणाली शुरू की गई जिसके अन्तर्गत राष्ट्रीय विकास परिषद द्वारा अनुमोदित फार्मूले के अनुसार सम्पूर्ण राज्य योजना के लिए एकमुष्ट केन्द्रीय सहायता दी जाती है। तथापि, यह सुनिश्चित करने के उद्देश्य से कि योजना व्यय योजना प्राथमिकताओं के अनुरूप रहे, ब्लाक ऋणों और अनुदानों की प्रणाली के साथ-साथ परिष्यय निर्धारित करने की एक स्कीम शुरू की गई। इस स्कीम के अन्तर्गत कृषि तथा सम्बद्ध सेवाओं ग्रामीण और विकास क्षेत्रों, लघु सिंचाई और नियंत्रण क्षेत्र विकास कार्यक्रमों, विशिष्ट सिंचाई तथा परियोजनाओं और न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के विभिन्न घटकों के लिए धन-राशियां निर्धारित की जाती हैं। राज्यों से इन अनुमोदित परिष्ययों के अनुपालन की अपेक्षा की जाती है, और व्यय में कोई कमी हो जाने की वजह से केन्द्रीय सहायता में समानुपातिक कटौती होती है।

श्री के० राममूर्ति : मेरा प्रश्न बिल्कुल स्पष्ट है। मैंने पूछा है कि 'उन राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने पर्वतीय विकास, कृषि और ग्रामीण विकास तथा गरीबी उन्मूलन कार्यक्रमों के लिए आवंटित धनराशि का उपयोग अन्य कार्यों के लिए किया है और यह उपयोग किन कार्यों के लिए किया जा रहा है?'

मुझे यह कहते हुए खेद हो रहा है कि मंत्री महोदय ने यह उत्तर दिया है कि.....

अध्यक्ष महोदय : क्या आपको उत्तर पाकर खेद हो रहा है ?

श्री राममूर्ति : मुझे खेद इसलिए हो रहा है क्योंकि ये गलत उत्तर है। मेरा यह मतलब है।

उन्होंने उन विभिन्न राज्यों के नाम बताए हैं जिन्होंने घनराशि का उपयोग नहीं किया है। उन्होंने ध्यय में कमी का उल्लेख किया है। अन्त में उन्होंने यह भी कहा है कि ये कमी अन्य कार्यों में उपयोग के कारण भी हो सकती है। मेरा प्रश्न था कि : उन सभी राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने गरीबी उन्मूलन तथा अन्य ग्रामीण विकास कार्यों के लिए आवंटित घनराशि का उपयोग अन्य कार्यों के लिए किया है। उन्होंने इसके बारे में नहीं बताया। इसके विपरीत, 25 जनवरी को कलकत्ता में चैम्बर आफ कामर्स की एक बैठक को सम्बोधित करते समय वाम पंखी मोर्चे पर ध्यय करते हुए उन्होंने कहा कि :

“अजीब बात है कि अचानक ही 58 लाख रुपये चिड़िया-घर के विकास पर खर्च कर दिये गये।” जबकि उनका उपयोग गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के लिए किया जाना चाहिये था।”

मैं जानना चाहता हूँ कि उन्हें ये आंकड़े कहां से प्राप्त हुए और वह मुझे सही उत्तर देने में असमर्थ क्यों हैं। इसके अतिरिक्त मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या उन्होंने उस राशि का अनुमान लगते समय, जिसका कि उपयोग नहीं किया, यह 58 लाख रुपये अथवा जो भी राशि उन्होंने कलकत्ता में चैम्बर आफ कामर्स की बैठक में कही थी, को घटा लिया है अथवा ये आने वाले वर्ष के लिए दी जाने वाली घनराशि में से घटा ली जाएगी। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि इसे घटा लिया गया है अथवा नहीं।

श्री ए० के० पंजा : जहां तक घनराशि का अन्य कार्यों के लिए उपयोग का संबंध है, इस समय यह मालूम करना संभव नहीं है कि इसका उपयोग कहां किया गया है। लेकिन हम क्षेत्रवार यह पता लगा सकते हैं कि कमी किस सीमा तक हुई है। यदि 100 करोड़ रुपये आवंटित किए जाते हैं और हम यह पाते हैं कि 100 करोड़ रुपये का कुल परिधय वास्तविक ध्यय नहीं है तो हमें मालूम होता है कि कमी है। यह मालूम करना भी सम्भव नहीं है कि कमी कहां पर हुई। किन्तु यदि कुल परिधय में से 100 करोड़ रुपये वास्तविक ध्यय हो, तो हम क्षेत्रवार आवंटन देखते हैं कि शिक्षा के लिए आवंटित किए गए 9 करोड़ रुपये ध्यय किए गए हैं अथवा नहीं और यदि नहीं तो इसमें कितनी कमी है; क्या कृषि के लिए आवंटित किए गए 10 करोड़ रुपये ध्यय किए गए हैं अथवा नहीं और यदि नहीं तो कितनी कमी है। इसी के अनुसार आंकड़े दिए गए हैं। कलकत्ता में जब मैंने बक्तव्य दिया था तो ये चिड़ियाघर पर खर्च करने के बारे में था जिसके लिए पश्चिम बंगाल को कुछ भी नहीं दिया गया था। हमें दिए गए आंकड़ों से यह पता लगा और इसीलिए मैंने ऐसा कहा।

श्री के० राममूर्ति : मंत्री महोदय ने उत्तर दे दिया है। मैं इस बात से सहमत हूँ कि यह कमी राज्यों को आवंटित घनराशि का वह भाग है जिसका उपयोग नहीं किया गया हो। क्या यह पता लगाना संभव नहीं है कि कौनसे राज्य ने गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम तथा अन्य ग्रामीण विकास कार्यक्रमों के लिए विशेष रूप से आवंटित घनराशि का अन्य कार्यों के लिए उपयोग किया है ? यदि हम यह पता नहीं लगा सकते तो उस सीमा तक हमारे सामने रुकावटें हैं। फिर तो वे भविष्य में भी इन कार्यक्रमों के लिए आवंटित धन का उपयोग अन्य कार्यों के लिए करते रहेंगे।

में माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या अधिकांशतः गरीबी हटाओ और अन्य ग्रामीण विकास कार्यक्रमों के लिये निर्धारित की गई निधियों को अन्य कार्यों में व्यय न किये जाने के संबंध में निगरानी रखने के लिये योजना आयोग में कोई व्यवस्था है और यदि नहीं; तो क्या वह निधियों को इस प्रकार अन्तरित किये जाने पर निगरानी रखने के लिये एक निगरानी कक्ष स्थापित करने का सुझाव रखेंगे ?

श्री ए० के० पंजा : जहाँ तक सातवीं योजना का संबंध है, उसकी निगरानी रखी जायेगी जैसा कि पहले भी किया जाता रहा है। राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों का भी इसके प्रति प्रमुख कर्तव्य और उत्तरदायित्व हो जाता है। जहाँ तक योजना आयोग का संबंध है; उसके अधीन एक कक्ष है, जो प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र से यह सूचना एकत्र करता है। माननीय प्रधान मंत्री के विशिष्ट निदेश के अधीन हर तीसरे महीने, तिमाही निगरानी कार्य किया जाता है। ऐसा इसलिये किया जाता है जिससे यह पता चल सके कि जहाँ कहीं भी यह निधि उपयोग में लाई गई है, वहाँ हम कमी का पता लगा सकते हैं।

श्री सी० भाषव रेड्डी : अधिकांश नियतन राज्य योजनाओं के लिये ब्लाक ऋणों और ब्लाक अनुदानों के रूप में किया जाता है। योजना आयोग अथवा सरकार के पास जो तत्र है, वह इस बात का ध्यान रखता है कि जो राशि जिस प्रयोजन के लिये नियत की गई थी उस राशि को उस प्रयोजन के लिये वास्तव में व्यय किया गया है; अथवा नहीं? चूँकि यह प्रणाली सन् 1969 से लागू की गई थी, अतः राज्य की योजनाओं के लिये केवल ब्लाक अनुदान दिया जाना चाहिये और क्या सरकार इस बात पर पुनः विचार करके पुरानी प्रक्रिया को बरकरार रखेगी।

श्री ए० के० पंजा : अप्रैल 1969 से पहले जो प्रक्रिया अपनाई जाती थी उसके अनुसार योजना की स्कीम के अनुरूप राशि का नियतन किया जाता था। किन्तु राज्यों के साथ विचारविमर्श करने के बाद यह आम सहमति पाई गई कि जहाँ तक गरीबी हटाओ कार्यक्रम, ग्रामीण विकास कार्यक्रम, लघु सिंचाई आदि क्षेत्रों का संबंध है; राशि का नियतन ब्लाक ऋण के रूप में विशेष निदेश के साथ किया जाये जिससे किसी विशेष स्थिति को छोड़कर राशि के अन्तरण किये जाने की संभावना ही न रह जाये और ऐसी विशेष स्थिति में अन्तरण किये जाने के बारे में राज्य और संघ राज्य क्षेत्र योजना आयोग को उन कारणों को स्पष्ट करेंगे कि वे राशि का इस प्रकार अन्तरण क्यों चाहते हैं; वे राशि को व्यय क्यों नहीं कर सके और यदि जो कारण बताये गये हैं वे योजना आयोग के अनुसार उचित हैं; तो वह राशि के अन्तरण किये जाने की अनुमति प्रदान कर देगा किन्तु योजना आयोग की अनुमति के बिना राशि के अन्तरण किये जाने की अनुमति नहीं होगी।

श्री पी० नामग्याल : निधियों के अन्तरण किये जाने के बारे में मैं एक विशेष प्रश्न पूछना चाहता हूँ। आठवें बित्त आयोग के प्रतिवेदन के अनुसार पैरा 12.55 के अन्तर्गत कुछ आधारभूत संरचना तथा अन्य बातों के सृजन के लिये 2.48 करोड़ की एक छोटी सी राशि लद्दाख जिले को आवंटित की गई थी। बाद में इस राशि को घटाकर 198.4 लाख रुपये कर दिया गया था। इसके बाद बाकी राशि को खरगिल जिले के लिए अन्तरित कर दिया गया। यह स्थान भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसका परिणाम यह हुआ कि अन्य क्षेत्रों यथा लेह में अब संरचना के निर्माण के लिये बनाई गई योजना पूर्णतः अव्यवस्थित हो गई है। इसलिये, माननीय मंत्री महोदय से यह आश्वासन चाहता हूँ कि क्या भारत सरकार अन्तरित की गई उस राशि की

आपूर्ति करेगी जो लद्दाख जिले के लिए स्वीकृत की गयी है और उस राशि को पूति भी करेगी जो कुछ अवसंरचना के निर्माण के लिये लद्दाख से खरगिल क्षेत्र को अन्तरित किया गया था ? मैं इसके बारे में आश्वासन चाहता हूँ ।

श्री ए० के० पंजा : मुझ से या योजना आयोग से आश्वासन दिये जाने का प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि यदि किसी विशेष प्रयोजना के लिये निर्धारित निधि को अन्तरित किया जाता है तो राज्य का संघ राज्य क्षेत्र दोषी होते हैं । हमने एक सूत्र निकाल लिया है जिससे चूक कर्ता राज्यों अथवा संघ राज्यक्षेत्रों पर तलवार लटकती रहती है । योजना आयोग की पूर्वानुमति के बिना निर्धारित निधियों के संबंध में यदि कोई अन्तरण किया जाता है ; तो उस वर्ष के लिए केन्द्रीय सहायता की राशि में से उतने ही अनुपात में राशि काट ली जाती है ।

निर्धारित समय से पीछे चल रही परियोजनाएं

*147. श्री शरद बिघे
श्री बी० बी० बैसाई } : क्या कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) बिद्युत, कोयला, इस्पात और उर्वरक के क्षेत्रों में ऐसी कितनी बड़ी परियोजनाएं हैं, जो भूमि संबंधी विवाद और पर्यावरण स्वच्छता और देरी से उपकरणों की सप्लाई के कारण निर्धारित समय से पीछे चल रही हैं ;

(ख) इन परियोजनाओं में कितना पूंजी-निवेश अंतर्गत है ; और

(ग) इन परियोजनाओं की मंजूरी देने में और विलम्ब न होने देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) 21 केन्द्रीय बिद्युत परियोजनाएं, जिनमें से प्रत्येक की लागत 100 करोड़ रु० से अधिक है और जिनका प्रत्याशित निवेश 8,865 करोड़ रु० है, उनमें भूमि के अधिग्रहण में देरी, महत्वपूर्ण उपस्कर और सामग्रियों की पूर्ति, विदेशी सहायता प्राप्त अभिकरणों की अनुमोदित कार्याविधि, कानून और व्यवस्था में गड़बड़ी, वनों की सफाई, कठिन भूगर्भीय समस्याओं आदि जैसे विभिन्न कारणों से विलंब हुआ है ।

11 केन्द्रीय कोयला परियोजनाएं, जिनमें से प्रत्येक की लागत 100 करोड़ रु० से अधिक है और जिनका प्रत्याशित निवेश 3,213 करोड़ रु० है, उनमें भूमि अधिग्रहण में देरी, उपस्कर पूर्ति, कठिन भू-खनन समस्याओं, बिजली पूर्ति की समस्याओं आदि जैसे विभिन्न कारणों से विलम्ब हुआ है ।

4 केन्द्रीय इस्पात परियोजनाएं, जिनमें से प्रत्येक की लागत 100 करोड़ रु० से अधिक है और जिनका प्रत्याशित निवेश 11,870 करोड़ रु० है, उनमें उपस्कर की पूर्ति में विलम्ब, क्षेत्र में परिवर्तन, धीमे निर्माण और अपर्याप्त धनराशि की व्यवस्था जैसे कारणों से विलम्ब हुआ है ।

2 केन्द्रीय उर्वरक परियोजनाएं, जिनमें से प्रत्येक की लागत 100 करोड़ रु० से अधिक है और जिनका प्रत्याशित निवेश 716 करोड़ रु० है, उनमें उपस्कर पूर्ति की समस्या, बिद्युत की समस्या धीमे उपस्कर लगाने और शुरू करने में खराबी होने के कारण विलम्ब हुआ है ।

(ग) मासिक फ्लैश रिपोर्टों के माध्यम से परियोजनाओं के प्रभाव प्रबोधन के द्वारा देरी को कम करने के लिए कार्यक्रम मंत्रालय संबंधित प्राधिकारियों द्वारा सुधारात्मक कार्यवाही शुरू करने में मदद देगा ।

श्री शरद विघ्ने : अध्यक्ष महोदय, प्रश्न (क) और (ख) के उत्तर में माननीय मंत्री महोदय ने ऐसी परियोजनाओं की संख्या बताई है, जिनमें देरी हो रही है। ऐसी परियोजनाओं की संख्या लगभग 38 हैं। उनका ब्यौरा इस प्रकार है :—21 विद्युत परियोजनाएँ, 11 कोयला परियोजनाएँ; 4 इस्पात परियोजनाएँ तथा 2 उर्वरक परियोजनाएँ। वास्तव में; मेरे विचार से यह विवरण अधूरा है क्योंकि समाचार पत्रों के अनुसार लगभग 55,000 करोड़ रुपये की लागत की लगभग 84 परियोजनाएँ ऐसी हैं; जो समाप्त होने के अपने निर्धारित समय से पीछे चल रही हैं। इसलिये मैं यह जानना चाहता हूँ कि इन परियोजना को कार्यान्वित करने में अधिकतम देरी कितनी हुई है और उसके क्या कारण हैं तथा इनमें से ऐसी कितनी परियोजनाएँ हैं? जिनके कार्यान्वयन में अधिकतम देरी हो चुकी है।

अध्यक्ष महोदय : उसकी तो एक लम्बी सूची बन जायेगी।

श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी : उसकी लम्बी सूची है।

अध्यक्ष महोदय : आप उसे सभा पटल पर रख दीजिये।

श्री शरद विघ्ने : कम से कम आप उन परियोजनाओं की संख्या तो बता ही सकते जिनके मामले में अधिकतम देरी हो चुकी है।

श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी : जहाँ तक विद्युत परियोजनाओं का संबंध है, उनकी संख्या 21 है। अधिकतम देरी होने से तात्पर्य 2, 3 और 4 वर्ष या उससे अधिक समय की देरी है। जहाँ तक विद्युत परियोजनाओं का संबंध है; उनमें और अधिक देरी होने की संभावना है। जहाँ तक कोयला परियोजनाओं का संबंध है उनकी संख्या 16 है—11 परियोजनाओं के काम में देरी हो रही है तथा 5 अधूरी पड़ी हैं। (व्यवधान)। इस्पात से संबंधित 4 परियोजनाओं में देरी हुई है। उर्वरक संबंधी 7 परियोजनाओं में से 2 परियोजनाओं में देरी हुई है।

डा० बी० बंकटेश : महोदय, वह बहुत गलत बातें कह रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं; आप ऐसा नहीं कह सकते हैं।

श्री शरद विघ्ने : मजदूर सरकार द्वारा उठाये गये कदमों के बारे में उत्तर देते हुए माननीय मंत्री महोदय ने कहा है कि प्रतिवेदनों और सही कार्यवाही किये जाने की मासिक सूचनाओं के माध्यम से परियोजनाओं की कारगर निगरानी की जा रही है। सरकार का ये दो कदम उठाने का विचार है। चूंकि इन परियोजनाओं के संबंध में देरी होने का मुख्य कारण भूमि अर्जन की समस्या है। अतः मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार का विचार भूमि अधिग्रहण अधिनियम में समुचित संशोधन करने का है जिससे कि देरी को कम से कम किया जा सके। इसी प्रकार वन की कटाई और उपकरणों की सुपुर्दगी की समस्या है। मासिक प्रतिवेदन प्राप्त करते रहने की बजाय क्या सरकार वनों की कटाई की समस्या और अपेक्षित उपकरणों की सप्लाई के संबंध में सामान्य भाग निर्देश देने की कृपा करेगी?

अध्यक्ष महोदय : विचारार्थ यह सुझाव अच्छा है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : अध्यक्ष महोदय, देरी होने का कोई एक कारण नहीं है। विभिन्न प्रकार के कारण हैं। यदि माननीय सदस्य यह जानना चाहें कि भूमि अधिग्रहण करने के कारण कौन-कौन सी परियोजनाएँ रुकी पड़ी हैं; तो मैं उन्हें बता सकता हूँ।

डा० बी० बंकटेश : महोदय, मैं व्यवस्था का प्रश्न उठाता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल के दौरान व्यवस्था का कोई प्रश्न नहीं उठाया जा सकता। जहाँ आप गलती पर हैं। जहाँ आपकी गलती पकड़ी गई है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं सभा को पहले ही बता चुका हूँ कि अनेक प्रकार के कारण हैं। कभी-कभी उपकरणों के कारण देरी होती है। कभी-कभी निधि की समस्या होती है। इसके अलावा और भी विविध समस्याएँ हैं। केवल भूमि अधिग्रहण की समस्या ही नहीं है। केवल बिहार की कोइल कारो परियोजना को छोड़कर कोई भी ऐसी परियोजना नहीं है; जो भूमि अधिग्रहण के कारण रुकी पड़ी हो।

डा० बी० बेंकटेश : महोदय उन्होंने कहा है कि उसे 4 वर्ष तक की देरी हुई है। किन्तु विशेषकर कर्नाटक के संबंध में विजय नगर स्टील संयंत्र और मंगलूर तेल शोधक कारखाने के बारे में क्या कहना है? महोदय, वह सभा को गुमराह कर रहे हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, जी नहीं। उन्होंने कहा था कि उत्पादन आरम्भ होने की अवधि में कुछ देरी हुई थी और उस मामले की जांच की जा रही है।

डा० बी० बेंकटेश : उन्होंने तीन से चार वर्ष तक की देरी के बारे में कहा है। कर्नाटक की परियोजनाओं की क्या स्थिति है? वह सभा को गुमराह रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न गुमराह करने वाला नहीं है। पहले ही समय की कमी है।

श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : अध्यक्ष महोदय.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको अनुमति नहीं दी है। (व्यवधान)*

श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : मैं यह जानना चाहता हूँ कि विजयनगर इस्पात संयंत्र के बारे में कोई निर्णय लिया गया है अथवा नहीं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह कोई विशेष क्षेत्र नहीं है। यह अलग-अलग परियोजना पर निर्भर करता है।

श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : महोदय, हम माननीय मंत्री महोदय से एक निश्चित उत्तर चाहते हैं। (व्यवधान) मैं कर्नाटक के बारे में कह रहा था। लगभग 15 वर्ष पूर्व इस दर परियोजना की आधार शिला रखी गई थी।

(व्यवधान)

‘धरती भूमि को उपयोगी बनाने में बदलना’

*148. श्री एम० रघुमा रेड्डी } : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री सरफराज अहमद }

(क) क्या इण्डियन फारमर्स फाटिलाइजर कोआपरेटिव लिमिटेड (भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी समिति) ने देश की परती भूमि को एक प्रायोगिक परियोजना के रूप में उपयोगी बनाने में परिवर्तित करने की योजना शुरू की है;

(ख) यदि हाँ, तो इन राज्यों के नाम क्या हैं, जहाँ इस प्रकार की परियोजनाएँ शुरू की जायेंगी;

(ग) अनुमानतः कितनी परती भूमि का इसके लिए उपयोग किया जायेगा; और

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

(घ) इस प्रयोजन के लिए कितनी घनराशि का नियतन किया गया है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) इण्डियन फारमर्स फटिलाइजर कोआपरेटिव लिमिटेड (भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी समिति सीमित) ने 10 राज्यों में वन रोपण के लिये परियोजना प्रस्ताव तैयार किया है। विस्तृत तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययनों के उपरांत राज्यों का अभिनिर्धारण किया जाएगा। परियोजना के विवरण पर अंतिम निर्णय अभी नहीं लिया गया है।

(ख) इस समय परियोजना प्रस्ताव में उल्लिखित राज्यों के नाम ये हैं : आन्ध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल। जैसे कि उपरोक्त प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में उल्लेख किया गया है, अंतिम अभिनिर्धारण तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययनों के पश्चात किया जाएगा।

(ग) परियोजना का सप्तवर्षीय क्रमिक कार्यक्रम में 50,000 हेक्टेयर परती भूमि पर वन रोपण का लक्ष्य है।

(घ) निधि की आवश्यकता, इस मामले में किये जाने वाले तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययनों के उपरान्त तैयार की जाने वाली विस्तृत परियोजना रिपोर्ट पर आधारित है। इसके उपरांत ही निधियों के आवंटन और स्रोतों पर विचार किया जा सकता है। इस समय इस उद्देश्य के लिये कोई निधि आवंटित नहीं की गई है।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : महोदय, वनरोपण आज की एक मुख्य आवश्यकता है। वन पर विन वन कम होते जा रहे हैं; वन रोपण हेतु धन की जो व्यवस्था की गयी है, उसका अधिकांश भाग उचित ढंग से इस्तेमाल नहीं किया गया है—उसका प्रयोग अन्य कार्यों के लिए किया गया है।—और इस प्रकार वायु-प्रदूषण आदि हो रहा है। क्या माननीय मंत्री जी इन कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने की प्रक्रिया में सार्वजनिक तथा निजी दोनों क्षेत्रों के स्वयंसेवी संगठनों को सम्मिलित करने पर विचार करेगी ? क्या किसी उद्योग की स्थापना के पूर्व इन वन रोपण कार्यक्रम को प्रारम्भ करने पर माननीय मंत्री जी विचार करेंगे ताकि वायु-प्रदूषण न हो और उद्योग देश की बेहतर सेवा कर सके। मैं माननीय मंत्री जी से एक निश्चित उत्तर चाहता हूँ। 'इफको' के अतिरिक्त वे कौन से वन रोपण कार्यक्रम हैं जिन्हें हाथ में ले रहे हैं ?

श्री जियाउर्रहमान अंसारी : महोदय, मुझे भी देश में वनों के नष्ट होने की उतनी ही चिन्ता है और इसी उद्देश्य से हमने संस्था सेवी संस्थाओं को सम्मिलित करने की योजना बनाई है और इफको का यह प्रस्ताव उस दिशा में एक कदम है।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : हमारे देश में और आंध्र प्रदेश में बेकार पड़ी भूमि का कुल क्षेत्र कितना है ? आंध्र प्रदेश में इफको तथा अन्य स्वयंसेवी संस्थाओं द्वारा कौन से कार्यक्रम शुरू किये गये हैं ?

श्री जियाउर्रहमान अंसारी : यह उस निश्चित प्रस्ताव से सम्बंधित प्रश्न है जो इफको द्वारा बेकार पड़ी भूमि में सहकारी समितियों के ग्रुप के माध्यम से वन रोपण हेतु सहकारी समितियों के ग्रुपों का विकास करने हेतु प्रस्तुत किया गया है।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : परती भूमि का क्षेत्र कितना है ?

श्री जियाउर्रहमान अंसारी : इफको ने लगभग 50,000 हेक्टेयर परती भूमि के बारे में प्रस्ताव रखा है।

अध्यक्ष महोदय : कुछ समय पूर्व एक पत्र में सारा विवरण दिया गया था कि पूरे देश में कितनी परती भूमि है और कितनी जमीन कृषि-योग्य बनायी जा रही है ।

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) माननीय सदस्य ने कुछ ही मिनट पहले, अपने पहले पूरक प्रश्न के दौरान उल्लेख किया था कि बानिकी हेतु नियत धनराशि को अन्य कार्यों के लिये प्रयोग किया जा रहा है । जिससे बानिकी के लिये पर्याप्त धनराशि उपलब्ध नहीं हो रही है । यह एक बहुत गम्भीर समस्या है जिसका कि हम सामना कर रहे हैं । यह बात थोड़ी देर पहले ही एक प्रश्न के दौरान उठी थी । कई परियोजनाएं, जो यहां से प्रारम्भ होती हैं और जिनके लिये हम यहां से धनराशि की व्यवस्था करते हैं, स्वयं राज्य सरकारों द्वारा संचालित की जाती हैं लेकिन हमारे पास इस बात की निगरानी रखने के लिए पर्याप्त साधन नहीं है कि क्या राज्य सरकारें उसका इस्तेमाल उन्हीं परियोजनाओं और क्षेत्रों में कर रही हैं जिनके लिये मूलरूप से धन की व्यवस्था की गई थी और शायद माननीय सदस्य आंध्र प्रदेश के विषय में जानते हैं तभी उन्होंने यह प्रश्न पूछा है ।

श्री सरफराज अहमद : इफको द्वारा यह कार्यक्रम कब तैयार किया था और सहकारी समितियों के सम्मुख कौन से कार्य हैं ?

श्री जियाउर्रहमान अन्सारी : प्रस्ताव इफको की ओर से आया है और इस प्रस्ताव के अनुसार वे सात वर्षों के दौरान दस राज्यों में से प्रत्येक राज्य में 5000 हेक्टेयर क्षेत्र में ईंधन और इमारती लकड़ी देने वाले बनों का रोपण करना चाहते हैं । और इन परियोजना की अवधि सात वर्ष की है । ईंधन की लकड़ी तथा ईमारती लकड़ी का उत्पादन आठवें वर्ष से प्रारम्भ हो जायेगा तथा चारा तो पहले ही वर्ष के बाद प्राप्त होने लगेगा । इसको कार्यान्वित करने वाली एजेन्सी इफको होगी और सहकारी समितियों का संगठन किया जायेगा और वे स्थानीय क्षेत्रों में वन रोपण की जिम्मेदारी लेंगी । संक्षेप में, परती भूमि में वन रोपण की इफको की यह परियोजना है ।

श्री प्रताप भानु शर्मा : सरकार वन रोपण को प्राथमिकता दे रही है और हाल में इसने राष्ट्रीय परती भूमि विकास बोर्ड की स्थापना की है । मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार राष्ट्रीय परती भूमि विकास बोर्ड और सरकारी क्षेत्र के संगठनों विशेषकर वेजो उर्बरक, कागज तथा वन आश्रित उद्योगों के क्षेत्र में हैं, तथा जो तकनीकी आर्थिक उपयुक्तता का अध्ययन कर रहे हैं, द्वारा संयुक्त रूप से चलायी जाने वाली वन रोपण परियोजनाओं पर विचार करेगी ।

श्री जियाउर्रहमान अन्सारी : तकनीकी-आर्थिक उपयुक्तता का अध्ययन विशेषज्ञों द्वारा किया जायेगा, जैसा कि मैंने इस सम्मानित सदन को पहले ही बताया है कि यह प्रस्ताव सरकारी क्षेत्र के संगठनों तथा सहकारी सरकारी प्रतिष्ठानों को सम्मिलित करने तथा आन्दोलन को प्रोत्साहित करने की दिशा में एक कदम है । संक्षेप में, यह इस प्रस्ताव का उद्देश्य है ।

श्री विनेश गोस्वामी : सरकार ने बनों के नष्ट होने के प्रति अपनी चिन्ता व्यक्त की है हम सभी इस रवैये का स्वागत करते हैं । लेकिन सरकार के ध्यान में यह बात आयी है कि ऐसे बहुत से राज्य हैं, जहां वन जला प्लावित हो रहे हैं जिससे पर्यावरण में पूरी तरह असन्तुलन उत्पन्न हो गया है और इनमें से कुछ राज्यों में वह दल सत्ता में है जो पूरे देश में शासन कर रहा है । क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या केन्द्र सरकार ने सम्बन्धित राज्य सरकारों के साथ यह मामला उठाया है और बनों को इस तरह पानी में डूबने से बचाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

श्री जियाउर्रहमान अन्सारी : इससे हमें बहुत चिन्ता हो रही है और किसी साधारण व्यक्ति ने नहीं बल्कि स्वयं प्रधान मन्त्री जी ने राज्य सरकारों से इस मामले में बात की है भले ही वे राज्य सरकारों किसी भी दल की हों। यह एक ऐसा मामला जिसके बारे में राज्य सरकारों के दलगत सम्बन्धों से हमें कोई शरोकार नहीं है। जहाँ भी ऐसी बात होती है हम सख्त कदम उठाते हैं और जैसा कि मैंने कहा कि साधारण व्यक्ति नहीं बाकी स्वयं प्रधान मंत्री जी ने सभी राज्यों के मुख्य मंत्रियों को वनों की देख भाल करने के लिये पत्र लिखा है।

सुपर कम्प्यूटर लगाना

* 151. श्री अख्तर हुसन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन क्षेत्रों का पता लगाया गया है, जहाँ सुपर कम्प्यूटर लगाने का प्रस्ताव है;

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

(ग) ये कम्प्यूटर उन क्षेत्रों में रोजगार के अवसरों पर कुप्रभाव डाले बिना किन विशेष कार्यों के लिए लगाए जाएंगे ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा इलैक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) और (ख) जी, हां। विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी में अनेक ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ सुपर कम्प्यूटर अनिवार्य हैं।

(ग) सुपर कम्प्यूटरों के लिये विनिर्दिष्ट अनुप्रयोग केवल इसी रेंज के कम्प्यूटरों में निष्पादित किए जा सकते हैं। सूचना को इस प्रकार संसाधित करने का कार्य मनुष्यों द्वारा करना संभव नहीं है। अतः इन कम्प्यूटरों के प्रयोग से इन क्षेत्रों में रोजगार की संभावनाओं पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।

[हिन्दी]

श्री अख्तर हुसन : अध्यक्ष महोदय, यह जो कम्प्यूटर लगे हैं, क्या इनमें सरकारी खर्चा नहीं बढ़ेगा और जो सरकारी कामकाज में एकावटें हैं, क्या इनसे आम आदमी को भी कोई फायदा पहुंचेगा ?

श्री शिवराज वी० पाटिल : इससे खर्चा नहीं बढ़ेगा, बल्कि कम हो जायेगा और इन कम्प्यूटरों की मदद से काम अच्छा होगा और आम आदमी को भी बहुत फायदा होगा।

कम्प्यूटर्स मौसम की जानकारी के लिये और साइंस के जो बड़े कम्प्लीकेटेड कैल्कुलेशन्स होते हैं, उनमें इस्तेमाल किये जाते हैं। ये सारी चीजें होने के बाद खर्चा भी कम होगा और काम भी अच्छा होगा।

[अनुवाद]

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसिरहाट) : महोदय, प्रेस में यह समाचार छपा है कि हाल ही में हमारी सरकार तथा अमेरिकी सरकार के बीच भारत द्वारा सुपर कम्प्यूटर खरीदने के सम्बन्ध में एक समझौता हुआ है, अमेरिकी भारत को शायद एक विशेष प्रकार का कम्प्यूटर बेचने पर सहमत हो गये हैं जिसको कि अमेरिका पहले बेचने को इच्छुक नहीं था। प्रेस में छपे समाचारों के अनुसार भारत में किन कामों में इस सुपर कम्प्यूटर का प्रयोग किया जायेगा इस सम्बन्ध में उन्हें दिये गये कुछ आश्वासनों के बाद वे तैयार हो गये हैं और दूसरे, उसमें जो तकनीक है उसको किसी अन्य सरकार या निजी किसी अन्य शक्ति के हाथों में नहीं पड़ने दिया जायेगा। मैं मंत्री जी

से जानना चाहूंगा, क्योंकि उन्हें सदन को अपने विश्वास में लेना चाहिये—कि क्या वे खबरें मोटे-तौर पर सही हैं; क्या एक सुपर कम्प्यूटर जो कि किसी विकासशील देश को नहीं बेचा गया है, हमारे द्वारा खरीदा जायेगा, यदि हां, तो कम्प्यूटर की क्या लागत है; इसका प्रयोग किन कार्यों में किया जायेगा और वे कथित आवासन क्या हैं जो हमने दिये हैं और जिनके कारण अमेरिकियों की ओर से जो अनिच्छा तथा हिचक पहले प्रकट की जा रही थी, वह अब दूर हो गयी है।

श्री शिवराज जी० पाटिल : हम एक सुपर कम्प्यूटर प्राप्त कर रहे हैं और इसका प्रयोग मानसून और मौसम की दशाओं का अध्ययन करने के लिये किया जायेगा। स्वाभाविक है कि सुपर कम्प्यूटरों में आधुनिकतम तकनीक का प्रयोग—ऐसी तकनीक जो कि उन क्षेत्रों में अन्तिम है—मिलता है, ऐसे कम्प्यूटरों के निर्माता तथा ऐसी तकनीक के उत्पादक नहीं चाहते कि वे दूसरे देशों को दिये जायें, ऐसी शर्त हमेशा लगायी जाती है जब कभी वे सरकारों से ऐसे उपकरणों तथा यन्त्रों के सम्बन्ध में सौदा करते हैं जिनमें नवीनतम तकनीक का प्रयोग होता है, इन कम्प्यूटरों का प्रयोग शान्तिपूर्ण उद्देश्यों के लिये किया जायेगा और उन उद्देश्यों के लिये भी किया जायेगा जिससे हमारी अर्थव्यवस्था को मदद मिलेगी।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : उन्होंने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया, मैंने पूछा था कि उस स्थिति में ऐसे कितने कम्प्यूटर खरीदने का सौदा किया है ?

अध्यक्ष महोदय : केवल एक।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैंने पूछा था कि लागत क्या है, वे हमें नहीं बताते। दूसरे, उन्होंने अपने उत्तर में खुद ही कहा, कि स्वाभाविक है कि वे इस प्रकार के उच्च तकनीक के कम्प्यूटर किसी अन्य देश को नहीं देना चाहते। अतः वे कौन से आवासन हैं जिनके आधार पर आखिर वे उन्हें देने को सहमत हो गये।

अध्यक्ष महोदय : यही उन्होंने कहा।

श्री शिवराज जी० पाटिल : जहाँ तक लागत का सम्बन्ध है इसके बारे में अभी बातचीत की जा रही है और जब तक बातचीत पूरी नहीं हो जाती मेरे लिये लागत को बतान कठिन होगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वे कौन से आवासन हैं जिनके आधार पर वे उस चीज को देने को सहमत हो गये हैं जिसे देने को वे पहले इच्छुक नहीं थे ?

श्री शिवराज जी० पाटिल : मैंने उन बातों को स्पष्ट कर दिया है जिन्हें कि ऐसे मामले में सामने रखा गया है, लेकिन चूंकि अभी बातचीत चल ही रही है, इन बातों के सम्बन्ध में अन्तिम रूप से तभी कहा जा सकता है जबकि बातचीत पूरी हो जाय।

अध्यक्ष महोदय : श्री रेड्डी।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : प्रेस में यह समाचार भी छपा है कि उन्होंने सुपर कम्प्यूटर की खरीद के लिये जापान की सरकार से भी बातचीत की है, यदि ऐसी बात है तो बातचीत किस स्थिति में है ? मंत्री जी ने अभी बातचीत का उल्लेख किया है, लेकिन पहले भाग में उन्होंने कहा था कि सरकार खरीदने को सहमत हो गयी है। अतः यदि बातचीत पूरी नहीं हुई है और...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : खरीदने के लिये सिद्धांत रूप में समझौता हुआ है, बस इतनी सी बात है।

(व्यवधान)

श्री शिवराज जी० पाटिल : अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में सुपर कम्प्यूटर आसानी से उपलब्ध नहीं हैं। इस समय वे अमेरिका में उपलब्ध हैं। जापान में भी वे इनका विकास कर रहे हैं और यदि वे जापान से उपलब्ध हो जायें तो हमने इस बात की कोशिश की है कि जापान से इन कम्प्यूटरों की खरीद का भी मार्ग खुला रहे। अतः जापान की कुछ कम्पनियों के साथ भी हमने जो समझौते किये हैं। उनमें हमने कहा है कि उनका यदि विकास किया जाता है तो उन पर विचार किया जायेगा। लेकिन हम इसको उनसे खरीदें या किसी अन्य देश से, यह तो हमारी इच्छा है तथा उस समय पर हमारी खरीदने की शक्ति पर निर्भर करेगा।

श्री बालासाहिब विखे पाटिल : अध्यक्ष महोदय, क्या सरकार के सामने ऐसा भी कोई प्रस्ताव है कि बेहतर जल-प्रबन्ध हेतु सुपर कम्प्यूटर का प्रयोग किया जाये ताकि हम जल का संरक्षण कर सकें और अधिक क्षेत्रों को सिंचाई के लिए अधिक जल दे सकें ?

श्री शिवराज जी० पाटिल : ये सुपर कम्प्यूटर बहुत अधिक जटिल गणनाओं के लिये हैं। ऐसी गणनाओं के लिये जिनमें 50 अंकों का प्रयोग होता है। जहां तक जल प्रबन्ध का संबंध है, कुछ साधारण कम्प्यूटरों का उपयोग किया जा सकता है। यदि बांध से मुख्य नहर में पानी लाने के लिये साधारण कम्प्यूटर का हम इस्तेमाल करें तथा फिर नहर से उस पानी को खेतों में लाया जाये तब खेतों में बितरक नदियों द्वारा पानी के बहाव पर नियंत्रण रखा जा सकता है तथा पानी का भंडारण किया जा सकता है तथा इसको खेतों में इस तरीके से दिया जा सकता है जिससे हमें ज्यादा उपज प्राप्त हो और हम मृदा संरक्षण भी कर सकते हैं।

ये कम्प्यूटर इस तरीके के नहीं हैं जिन्हें सिंचाई नियंत्रण आदि कार्यों के लिये प्रयोग में लाया जा सके।

प्रो० मधु दण्डवते : दूसरे शब्दों में वे यह पूछना चाहते हैं क्या इस तरह के कम्प्यूटर चीनी उद्योग के लिए काम में लाये जा सकते हैं।

श्री शिवराज जी० पाटिल : कुछ चीनी उद्योगों में 'माइक्रो-प्रोसेसर' उपयोग में लाये जा रहे हैं।

राज्यों द्वारा 20-सूत्री कार्यक्रम का कार्यान्वयन

*152. श्री एम० जी० घोषण } : क्या कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री यह बताने की कृपा
कुमारी ममता बनर्जी } करोगे कि :

(क) कितने और किन राज्यों ने 20-सूत्री कार्यक्रमों की विभिन्न मदों के अन्तर्गत निर्धारित लक्ष्य पूरे कर लिये हैं;

(ख) कितने और कौन से राज्य इन लक्ष्यों को प्राप्त करने में असफल रहे हैं, और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) यदि हां, तो उन प्रथम तीन राज्यों के नाम क्या हैं; जिनका कार्य निष्पादन सितम्बर, 1985 से जनवरी, 1986 तक की अवधि के दौरान अच्छा रहा है ?

कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री (श्री ए० बी० ए० बनी साब चौधरी) : (क) और (ख) बधाई भिन्न-भिन्न राज्यों में 20-सूत्री कार्यक्रम की, भिन्न-भिन्न मदों के अन्तर्गत लक्ष्य पूरे कर लिये हैं कोई भी राज्य सभी मदों के संबंध में ऐसा नहीं कर पाया है। कमी के मुख्य कारण

अपर्याप्त मूल-भूत सुविधाएं और प्रशासनिक प्रबंध लगते हैं। राज्यों में लक्ष्यों को पूरा न करने के विभिन्न अन्य कारण भी बताएँ हैं। जिनमें निम्नलिखित कारण शामिल हैं :—

भूमि अधिग्रहण संबंधी कठिनाई, जिसमें वन्य भूमि भी शामिल है;

—निधि की कमी;

—निर्माण-सामग्री की कमी;

—दूसरी बार सहायता देने के लिए पुरानी लाभभोगी कंपनियों का पता लगाने में कठिनाई आदि।

(ग) सितम्बर, 1985 के अंत में प्रथम तीन राज्य हिमाचल प्रदेश, गुजरात और पंजाब थे और जनवरी, 1986 के अन्त में, वे राज्य हिमाचल प्रदेश, पंजाब और हरियाणा थे।

श्री एस० जी० घोषलप : माननीय अध्यक्ष महोदय, यह 20-सूत्री कार्यक्रम गरीबों के फायदे के लिये बनाया गया है तथा वे अधिकतर जंगली क्षेत्रों, पर्वतीय इलाकों एवं पिछड़े क्षेत्रों से संबंधित हैं। पिछड़े तथा पहाड़ी क्षेत्रों में आरक्षित वन 90 प्रतिशत है। तथा भूमि उपलब्ध नहीं है। अतः सिंचाई, विद्युत तथा सड़कों के निर्माण के लिये वन भूमि देने के बारे में सरकार क्या कदम उठायेगी? इस बारे में क्या निर्देश दिये गये हैं? इस समय जमीन उपलब्ध नहीं है। वन भूमि प्राप्त करमे के लिये दो या तीन वर्षों का समय लगता है। अतः जल्दी से जल्दी जमीन मुहैया करने के लिये सरकार क्या कदम उठायेगी?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : ये कार्य राज्यों द्वारा किये जाते हैं तथा जब कभी भी राज्य सरकार इस संबंध में सहायता मांगती है (व्यवधान) तो हम उसे देते हैं। परन्तु वन भूमि के संबंध में... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप सुनते क्यों नहीं है? उन्हें अपनी बात कहने दीजिये। ये क्या हो रहा है?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : वन भूमि के संबंध में प्रधान मंत्री जी के हाल ही में दिये गये आदेश इस प्रकार है कि वन भूमि तब तक किसी भी व्यक्ति को नहीं दी जायेगी जब तक कि उतनी ही भूमि पर वन नहीं लगाया जाता। ये वर्तमान आदेश है।

मैं नहीं जानता माननीय सदस्य क्यों ऐसा कह रहे हैं कि 20-सूत्री कार्यक्रम सिर्फ पर्वतीय एवं विशेष क्षेत्रों के लिये ही है। 20 सूत्री कार्यक्रम सम्पूर्ण देश के लिये है। अगर वे 20-सूत्री कार्यक्रम के बारे में जानना चाहते हैं यानी कि वो कौन से क्षेत्र हैं जिन्होंने 100 प्रतिशत घातों को पूरा किया है तो मैं उनके नाम बता सकता हूँ। तथा वो कौन से क्षेत्र हैं जो कि शत प्रतिशत घातों को पूरा करने में असमर्थ रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : लक्ष्य।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं इन सदस्य के प्रश्न का उत्तर देने में असमर्थ हूँ क्यों कि यह किसी विशेष पर्वतीय इलाके राज्य के किसी विशेष क्षेत्र से संबंधित नहीं है। अगर वे किसी राज्य बारे में मुझसे पूछें तो मैं उत्तर दे पाऊंगा।

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : मैं कुछ शब्द कहूंगा। ऐसा कहा जाता है कि बहुत से ऐसे मामले हैं जो पर्यावरण विभाग से स्वीकृति न मिलने के कारण रुके पड़े हैं। हमने पर्यावरण विभाग में प्रक्रियाओं को सरल एवं सुव्यवस्थित बना दिया है तथा अब बहुत ही कम मामले ऐसे हैं जो केन्द्र के पास स्वीकृति के लिये बचे पड़े हैं। कुल 2100 मामले लम्बित पड़े हैं। केन्द्र के पास

सिर्फ 83 मामले हैं। तथा इन 83 मामलों में से 59 मामले सिर्फ एक महीने पहले ही प्राप्त हुए हैं। अतः हमने प्रक्रिया को सुव्यवस्थित कर दिया है। दिक्कत तब होती है जब राज्य अपने आवेदन पहली बार भेजते समय आवश्यक जानकारी नहीं देते।

दूसरी बात जो हमने की है वह भूमि लेने के बारे में राज्यों को अनुमति देना। अगर उस भूमि के बराबर की भूमि अन्य पास के वन क्षेत्र में उपलब्ध है, और वे इस पर पुनः वन लगाने के लिये तैयार हैं तो हम इस आधार पर आदान-प्रदान करते हैं तथा कोशिश करते हैं कि किसी भी परियोजना का कार्य रोकान जाये।

श्री पी० कुलनदईबेलू : 20-सूत्री कार्यक्रम जो हमारी माता इन्दिरा गांधी द्वारा लाया गया है...

श्री राजीव गांधी : जो कुछ मैंने कहा क्या मैं उसमें थोड़ा सा सुधार कर सकता हूँ ? 2100 मामले ऐसे नहीं हैं जो विचारार्थ लम्बित पड़े हैं, अपितु यह संख्या तो उन कुल मामलों की है जो हमें प्राप्त हुए हैं। तथा इसमें से सिर्फ 83 हमारे पास विचारार्थ पड़े हैं तथा उसमें से भी सिर्फ 59 ऐसे हैं तो सिर्फ एक महीने पुराने हैं।

श्री एम० रघुना रेड्डी : आंध्र प्रदेश में परियोजनाएं पोलावरम, तेलुगु गंगा तथा इलामपल्ली जैसी परियोजनाएं स्वीकृति पाने के लिये पड़ी हैं।

डा० बी० बेंकटेश : कर्नाटक की परियोजनाएं काफी समय से विचारार्थ पड़ी हैं। उनके बारे में प्रधान मंत्री जी को क्या कहना है ?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, यह कोई पूछने का तरीका नहीं है। श्री कुलनदईबेलू।

श्री पी० कुलनदईबेलू : 20-सूत्री कार्यक्रम बहुत महत्वपूर्ण कार्यक्रम है जिसे हमारी माता इन्दिरा जी निर्धन एवं दलित लोगों के उत्थान के लिये लाईं। राज्यों में 20-सूत्री कार्यक्रमों के क्रियान्वन के लिये प्रतिवर्ष धनराशि दी जाती है। कुछ ऐसे भी राज्य हैं, जो लक्ष्यों से कहीं ज्यादा आगे हैं यानी कि शत प्रतिशत के स्थान पर 115 प्रतिशत लक्ष्यों की प्राप्ति। कुछ ऐसे भी राज्य हैं जहाँ पर 20 सूत्री कार्यक्रमों का क्रियान्वयन हो ही नहीं रहा है; यहाँ तक कि कार्यक्रम का 15 प्रतिशत भी वे क्रियान्वित नहीं कर रहे हैं। ऐसे भी राज्य हैं जो कि निर्धारित लक्ष्यों से कहीं ज्यादा आगे हैं। क्या कोई ऐसा प्रस्ताव है कि उन राज्यों में जिन्होंने लक्ष्यों की पूर्ति नहीं की है तथा इस कार्य के लिये दिये गये धन का सदुपयोग नहीं किया है उसे उन राज्यों को दे-दिया जाये जिन्होंने लक्ष्य से अधिक कार्य किया है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : जैसा कि आप जानते हैं, 20-सूत्री कार्यक्रम के अंतर्गत बहुत से मदों को क्रियावन्त किया जाता है। शायद ही कोई ऐसा राज्य हो जिसने 20-सूत्री कार्यक्रम के तहत आने वाले सभी मदों को क्रियान्वित किया हो।

श्री पी० कुलनदईबेलू : प्रधान मंत्री जी इसका उत्तर भली-भांति दे सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : वह उत्तर दे चुके हैं।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : आप देखेंगे कि एक भी राज्य ऐसा नहीं है जिसने 20-सूत्री कार्यक्रम को शत प्रतिशत क्रियान्वित किया हो।

श्री पी० कुलनदईबेलू : गोबर-नैस संयंत्र के मामले में तमिलनाडु ने इसे 20-सूत्री कार्यक्रम के अंतर्गत किया है।

अध्यक्ष महोदय : कहीं कहीं पर इसका उपयोग किया गया है, न कि सम्पूर्ण रूप में ।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : यह सच नहीं है कि घन के अभाव के कारण 20-सूत्री कार्यक्रम को लागू नहीं किया गया । मेरा कहना यह है कि अलग-अलग मदों के बारे में प्रत्येक राज्य में स्थिति भिन्न है जैसे कि एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम, ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम, अतिरिक्त भूमि आदि के मामले में प्रत्येक राज्य में स्थिति भिन्न-भिन्न है । इसलिये इस बारे में कहना बहुत कठिन है ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : किसी न किसी को मंत्री जी के उत्तर का अनुवाद करने की जरूरत है ।

अध्यक्ष महोदय : आप स्थिति से समझौता करने की कोशिश करिये । सभी कुछ दूसरों पर मत छोड़िये ।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं उन राज्यों की संख्या एवं नाम बता सकता हूँ जिन्होंने शत प्रतिशत लक्ष्य की पूर्ति की है । तथा उन राज्यों के नाम भी बता सकता हूँ जिनका कार्य निष्पादन शत प्रतिशत से नीचे है । अब माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि किन राज्यों का कार्य-निष्पादन श्रेष्ठतम है अर्थात् शत प्रतिशत लक्ष्य की प्राप्ति की गई है । हम उन्हें दर्जा देते हैं—दर्जा 1,2,3, उन्हें कोई विशेष रकम नहीं दी जाती है । प्रत्येक राज्य के लिये 20-सूत्री कार्यक्रम के अनुसार घन दिया जाता है ।

श्री राजीव गांधी : हमने 20-सूत्री कार्यक्रम की व्यापक रूप से निगरानी के लिये प्रयास शुरू कर दिये हैं ताकि यह पता चल सके कि क्रियान्वयन किस तरह से हो रहा है । मेरे विचार से पिछले सप्ताह मैंने सदन में इस बारे में कुछ जानकारी दी थी कि वे क्या कर रहे हैं । 20-सूत्री कार्यक्रम के संबंध में राज्यों को आवंटित घन में से बचे हुए घन को एक राज्य से लेकर दूसरे राज्य को देने के बारे में अभी तक कुछ नहीं किया गया है, परन्तु बड़ी-बड़ी परियोजनाओं के बारे में हम सोच रहे हैं कि जो राज्य आवंटित घन का उपयोग करने में असमर्थ रहे हैं हमें उस घन को बर्बाद नहीं जाने देना चाहिये अपितु उन राज्यों में परियोजनाओं में लगाना चाहिये जहां उसका अच्छा सदुपयोग हो सके ताकि उन परियोजनाओं में अधिक विलम्ब न हो ।

महानगरीय प्राधिकरणों के स्थान पर आयोजना प्राधिकरण की भूमिका

*153. श्री डी० एन० रेड्डी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग के एक कृतिक बल ने महानगरीय प्राधिकरणों के स्थान पर आयोजना प्राधिकरणों की भूमिका की सिफारिश हाल ही में की है;

(ख) क्या सरकार का विचार विकास और प्रबंध कार्यों को पूर्णतः समेकित करने के लिए महानगरीय प्राधिकरणों को महानगरीय—सरकारों का रूप देने का है; और

(ग) उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित प्रस्ताव की स्थिति इस समय क्या है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) जी, हां ।

(ख) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है ।

(ग) चूंकि आवास और शहरी विकास, राज्य सरकार से संबंधित विषय है, इसलिए महानगरीय शहरों के प्रबन्ध में परिवर्तन लाना राज्य सरकारों का ही काम है । कृतिक बलों की रिपोर्टें, सरकारों के पास पहले ही से उपलब्ध हैं ।

श्री डी० एन० रेड्डी : मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार योजना आयोग के प्रस्ताव से क्यों सहमत नहीं हुई जो कि वर्तमान महानगरीय प्राधिकरण के विकेन्द्रीयकरण करने एवं सुचारु कार्यकरण के बारे में है। तथा इसके कारण भी बताये जायें। आप योजना आयोग से क्यों सहमत नहीं हैं ?

श्री ए० के० पंजा : जहाँ तक योजना आयोग की सिफारिशों का संबंध है, चार कृतिक बलों का गठन किया गया था एक का कार्य है योजना बनाना, दूसरे का वित्तीय सहायता देना, तथा तीसरा प्रबन्धन की देखभाल करने तथा अन्तिम एवं चौथा शहरी निर्धन एवं भुग्गी भोपड़ी में रहने वाले व्यक्तियों को आसरा देने के लिये बनाये गये हैं। इन कृतिक बलों की रिपोर्टें प्राप्त होने पर, राज्यों को इस पर उनकी प्रतिक्रिया जानने के लिये भेज दी गई थीं क्योंकि यह राज्य का विषय है। उन प्रतिक्रियाओं पर सातवीं योजना दस्तावेज में विचार किया गया था तथा इन कृतिक बलों की व्यवहार्य सिफारिशों को दस्तावेज में शामिल किया गया था।

12 महानगरीय शहरों में से कलकत्ता तथा दिल्ली योजना बनाने एवं उन्हें क्रियान्वित करने के अधिकारी हैं। मद्रास तथा बम्बई सिर्फ योजना बना सकते हैं परन्तु उन्हें लागू करने का उनका अधिकार नहीं है। इसके पश्चात् कृतिक बलों द्वारा यह टिप्पणी की गई कि प्राधिकरण सिर्फ योजना बनाने तक ही सीमित होना चाहिये तथा उनके क्रियान्वयन का कार्य क्रमशः संबंधित नगर पालिकाओं पर छोड़ देना चाहिये।

श्री डी० एन० रेड्डी : महोदय, क्या यह सच नहीं है कि बम्बई तथा दिल्ली में यातायात प्रणाली काफी अच्छी तरह कार्य कर रही है ? और यदि हां तो इस तरह की व्यवस्था अन्य विभागों जैसे कि नागरिक आपूर्ति आदि में क्यों नहीं अपनाई जाती ? खाद्य पदार्थों में मिलावट करने वालों के लिये यह काफी हद तक निवारक सिद्ध होगा तथा अगर आवश्यकता हुई तो एक कानून बनाकर राज्यों को इन्हीं प्रणालियों पर अमल करने के लिये कहा जाना चाहिये क्योंकि यह जनता के लिये फायदेमंद होगा।

श्री ए० के० पंजा : यह प्रश्न शहरी विकास तथा मुख्य रूप में नगरपालिका प्राधिकरणों से संबंधित है। खाद्य अपमिश्रण तथा अन्य चीजों के बारे में अन्य कानून है जिनकी क्रियान्विति की जा रही है।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

मंडल आयोग के प्रतिवेदन पर राज्य सरकारों की प्रतिक्रिया

*154 श्री डी० पी० यादवा } : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री राम अष्ट शिरहर }

(क) क्या सरकारी संस्थानों और राज्य सरकारों ने पिछड़े वर्ग आयोग (मंडल आयोग) की सिफारिशों से जिन्हें जनमत जानने के लिए परिचालित किया गया था, सहमति पत्रक की है; और

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

कल्याण मंत्रालय की राज्य मंत्री (डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी) : (क) और (ख) केन्द्र सरकार ने मण्डल आयोग द्वारा तैयार की गयी अन्य पिछड़े वर्गों की सूची पर जनमत प्राप्त करने का निर्णय किया था। ऐसा जनमत प्राप्त करने की रूपरेखाओं पर विचार किया जा रहा था।

इसी दौरान आरक्षण-बरोधी और आरक्षण समर्थक आन्दोलनों के फलस्वरूप देश के कुछ भागों में ब्याप्त स्थिति को देखते हुए गृह मंत्री ने अन्य पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण के संबंध में राष्ट्रीय सहमति होने तक यथास्थिति बनाये रखने के सुझाव पर विचार करने के लिए मुख्यमंत्रियों को मई, 1985 में पत्र लिखे और अधिकांश मुख्यमंत्रियों ने सुझाव पर सहमति दी है। विचार-विमर्श में प्रयोग करने के लिये राष्ट्रीय सहमति के प्रश्न पर सभी राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों से आरक्षणों के विभिन्न पहलुओं से संबंधित व्योरेवार तथ्यात्मक सूचना मांगी गई थी और प्राप्त सूचना संकलित कर ली गई है।

[हिन्दी]

श्री डी० पी० यादव : माननीय अध्यक्ष जी, 19 अगस्त, 1983 को गृह मंत्री जी ने जो इस सदन में कहा है, उसको मैं कोट कर रहा हूँ। इसके साथ मैंने यह भी कहा कि इस रिपोर्ट पर हमारा सहानुभूतिपूर्वक दृष्टिकोण है और हम इसे कार्यान्वित करेंगे। कितने परसेन्टेज करेंगे, यह दूसरी बात है। यह गृह मंत्री जी का आश्वासन हमें इस सदन में मिला हुआ है। मंडल कमीशन की रिपोर्ट को दाखिल किये 5 साल 2 महीने और 5 दिन हो गये हैं लेकिन नेशनल कन्सेंसस अभी तक नहीं हो पाया है। क्या मंत्री जी यह बतलाएंगी कि आगे आने वाले कितने समय में आप नेशनल कन्सेंसस प्राप्त कर लेंगी ?

डा० राजेन्द्र कुमारो बाजपेयी : जहाँ तक नेशनल कन्सेंसस इवोल्व करने का सवाल है, उसी दिशा में काम हो रहा है। होम मिनिस्टर साहब ने जो पहले सदन में बताया था, उसके बाद फिर सारी स्टेट्स के चीफ मिनिस्टर्स को चिट्ठियाँ लिखी गईं और उनके कमेन्ट्स मांगे गये। प्राइम मिनिस्टर साहब ने भी अगस्त में अपोजीशन के लीडरों के साथ बातचीत की है। यह सब स्टेट्स से मंगाया गया है। उसके सारे आंकड़े मंगाये गये हैं कि हर स्टेट में इस पर किस तरह से काम हो रहा है, किस तरह की पालिसी है या नियम बने हुए हैं। जितना रिजर्वेशन है, यह सब हमारे पास सूचनाएँ आ रही हैं। यह बताना बहुत कठिन है कि दो-चार महीने में कोई निर्णय ले लिया जायेगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[धनुबाव]

हरियाणा के मुख्य मंत्री के विरुद्ध भ्रष्टाचार के आरोपों संबंधी रिपोर्ट

*143. श्री एच० एम० पटेल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हरियाणा के मुख्य मंत्री के विरुद्ध भ्रष्टाचार के आरोपों की जांच करने वाले न्यायाधीश जसवंत सिंह की रिपोर्ट पर सरकार ने विचार कर लिया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या अनुवर्ती कार्रवाही की गई है, की जा रही है ?

कान्ति, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री पी० बिदम्बरम्) : (क) और (ख) न्यायमूर्ति श्री जसवंत सिंह ने, सरकार को प्रस्तुत अपनी रिपोर्ट में यह निर्णय दिया है कि श्री भजन लाल तथा उनके निकट संबंधियों के खिलाफ कोई प्रथम-दृष्टया मामला नहीं बनता है। रिपोर्ट पर कार्रवाई की जा रही है।

गणतंत्र दिवस परेड के पूर्वाभ्यासों का मार्ग

*145. श्री मानिक रेड्डी : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गणतंत्र दिवस परेड के पूर्वाभ्यासों के लिए दिल्ली छावनी क्षेत्र में एक "डमी कम्प्लेक्स" (कृत्रिम क्षेत्र मार्ग) बनाने का सरकार का विचार है, ताकि यातायात में एकादक के

परिणामस्वरूप स्कूल जाने वाले बच्चों, अस्पताल जाने वाले रोगियों, कार्यालयों में जाने वाले कर्मचारियों आदि को होने वाली कठिनाई दूर की जा सके; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित मार्ग कौन-कौन सा है ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

नए शाखा भर्ती कार्यालय खोलना

*149. श्री हरीश रावत : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1985-86 के दौरान सेना में भर्ती के लिए कुछ नए शाखा भर्ती कार्यालय खोलने का निर्णय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो किन स्थानों पर;

(ग) क्या उक्त शाखा भर्ती कार्यालय विधिवत् खोले गए हैं; और

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

* रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) और (ख) जी हां। सरकार ने अमेठी और पिथौरागढ़ में शाखा भर्ती कार्यालय खोलने का निर्णय लिया है।

(ग) और (घ) नए शाखा भर्ती कार्यालय खोलने और उन्हें 1 जून, 1986 तक चालू करने के संबंध में कार्रवाई की जा रही है।

[अनुवाद]

सिलिकन प्रौद्योगिकी

*150. श्री अमल बत्त : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रधान मंत्री ने आश्वासन दिया है कि सिलिकन के उत्पादन के लिए देशी प्रौद्योगिकी का उपयोग किया जाएगा;

(ख) क्या यह सच है कि इस आश्वासन के बावजूद प्रौद्योगिकी की प्राप्ति हेतु संयुक्त राज्य अमरीका की हेमलाक कम्पनी को घनराशि का भुगतान कर दिया गया है और यदि हां, तो कितनी घनराशि का भुगतान किया गया है और कब;

(ग) बड़ौदा में नेशनल सिलिकन फॅसिलिटी और इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ साइंस मेल्टर परियोजना के लिए हेमलॉक सहयोग परियोजना की कुल अनुमानित लागत है;

(घ) इस समय सिलिकन की अनुमानित वार्षिक मांग कितनी है और वर्ष 1990 में यह मांग कितनी होने का अनुमान है;

(ङ) क्या मेल्टर कम्पनी द्वारा प्रस्तावित सयंत्र 20 मीट्रिक टन क्षमता का है और यदि नहीं, तो उसकी अनुमानित क्षमता कितनी है; और

(च) नेशनल सिलिकन फॅसिलिटी (हेमलॉक) की प्रौद्योगिकी से उत्पादित सिलिकन का मूल्य, मेल्टर/आई० एस० आई० प्रौद्योगिकी से उत्पादित सिलिकन तथा अन्तर्राष्ट्रीय सिलिकन के मूल्य की तुलना में कितना कम या अधिक होगा ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलैक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) और (ख) सिलिकन प्रौद्योगिकी के बारे में संसद के पटल पर रखा गया सरकार का निर्णय नीचे दिए अनुसार है :

‘स्वदेश में विकसित प्रक्रियाओं की तकनीकी एवं आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्यता तथा किफायती लागत विषयक वर्तमान मुद्दों की वर्तमान स्थिति का सावधानी पूर्वक मूल्यांकन करने के बाद ही सरकार ने संयुक्त राज्य अमेरिका के मैसर्स हेमलॉक सेमीकण्डक्टर कारपोरेशन के साथ सौदा करने का निर्णय किया है। साथ ही साथ, स्वदेशी प्रक्रिया का व्यवसायिक स्तर पर विकास करने के प्रयासों के लिये भी सरकार पूरी सहायता देगी। राष्ट्रीय सिलिकन सुविधा के लिए पूंजी-निवेश के संबंध में निर्णय मैत्तूर केमिकल्स द्वारा स्थापित किए जा रहे 25 टी०पी० ए० के उत्पादन एकक से प्राप्त होने वाले परिणामों का मूल्यांकन करने के बाद ही लिया जाएगा।’

मैत्तूर केमिकल्स, जो स्वदेशी प्रौद्योगिकी का प्रयोग करेगा, को सिलिकन के उत्पादन के लिए वर्ष 1979 में आशय-पत्र जारी किया गया था और मार्च, 1982 में उसे औद्योगिक लाइसेंस जारी किया गया, जो मार्च, 1984 तक के लिए वैध था। इसे मार्च, 1986 तक बढ़ा दिया गया है।

अब तक संयुक्त राज्य अमेरिका के मैसर्स हेमलॉक सेमीकण्डक्टर कारपोरेशन को उनसे प्रौद्योगिकी-प्राप्त करने के लिए मार्च, 1985 में 670,000 अमरीकी डालर तथा फरवरी, 1986 में 1,675,000 अमरीकी डालर का भुगतान किया गया है।

(ग) और (घ) आयातित प्रौद्योगिकी और स्वदेशी प्रौद्योगिकी पर आधारित संयंत्रों में परिष्कार पर आने वाली अनुमानित लागत और उनके उत्पादों के मूल्य की तुलना, मैत्तूर केमिकल्स (अब मेटकेम सिलिकन) के उत्पादन-यूनिट से प्राप्त होने वाले परिणामों का मूल्यांकन करने के बाद ही की जा सकेगी। उन्होंने 3 मार्च, 1986 को सूचित किया है कि ‘तमिलनाडु राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा नियमित रूप से विद्युत की आपूर्ति 28 फरवरी, से की गई। शुरूआत का कार्य सुव्यवस्थित ढंग से चल रहा है।’

पॉलीसिलिकन के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य में न केवल गुणवत्ता तथा मात्रा के हिसाब से अन्तर होता है बल्कि इसमें ठेके के स्वरूप के आधार पर अर्थात् सत्काल, अल्पावधि तथा दीर्घावधि ठेके के अनुसार भी घट-बढ़ होती रहती है। पिछले वर्ष पॉलीसिलिकन का प्रति किलोग्राम मूल्य 45 अमरीकी डालर से 68 अमरीकी डालर के बीच घटता-बढ़ता रहा।

(घ) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के पास आयात के लिए दर्ज की गई मांग के आधार पर, वर्ष 1985 में समतुल्य पॉलीसिलिकन की आवश्यकता लगभग 35 मीट्रिक टन थी प्रयोगकर्ताओं से जो संकेत मिले हैं, उनके आधार पर वर्ष 1990 में अनुमानित वार्षिक मांग लगभग 200 टन होगी।

(ङ) मैत्तूर केमिकल्स ने अपने संयंत्र का डिजाइन इस प्रकार तैयार किया है कि उसकी पॉलीसिलिकन की वार्षिक उत्पादन क्षमता 22.5 मीट्रिक टन हो।

पारपत्र जन्त करना

*155. श्री चम्पल बामस : क्या विवेक भंजी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि क्षेत्रीय पारपत्र कार्यालयों ने विभिन्न केन्द्रों पर भारतीय नागरिकों के पारपत्र जन्त किए हैं; और

(ख) यदि हां, तो पूरे देश में गत 6 महीनों (जन-विसम्बर 1985) के दौरान कितने मामलों में पारपत्र जन्त किए गये हैं; और इसके क्या कारण हैं ?

विवेक भंजी (श्री बी० आर० भगत) : (क) जी हां।

(ख) 1276 पासपोर्ट जन्त/रद्द किए गए। ये सभी पासपोर्ट अधिनियम, 1967 की धारा 10(3) की विधिष्ठ उप-धाराओं जिनमें पासपोर्ट को जन्त/रद्द करने के कारण बताए गए हैं के अन्तर्गत जन्त/रद्द किए गए। प्रत्येक उप-धारा के अन्तर्गत जन्त/रद्द किए गए पासपोर्टों की एक सूची उनके जन्त/रद्द किए जाने के कारणों सहित विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

कम से विसम्बर, 1985 के दौरान अस्त/रद्द किए गए पासपोर्टों की संख्या

क्रम संख्या	पासपोर्ट कार्यालय	10(3) (क) (अवैध रूप से पासपोर्ट रखना)	धारा जिसके अन्तर्गत वे अस्त/रद्द किये गये	10(3) (ख) (महत्वपूर्ण जानकारी, यथा अपने पास बहले से ही पासपोर्ट का होना का संबरण)	10(3) (ग) (भारतीय प्रभुसत्ता, अखंडता और सुरक्षा के हितों के प्रतिकूल)	10(3) (ङ) (न्यायालय में सम्बन्धित आपराधिक मामले)	19(3) (ज) (गिरफ्तारी के लम्बित सम्पन/बारंट)
1	2	3	4	5	6	7	

1.	अहमदाबाद	—	—	—	—	—	—
2.	बंगलौर	—	6	—	—	—	3
3.	बरेली	—	—	—	—	5	—
4.	भोपाल	—	—	1	—	—	—
5.	मुंबई	—	—	—	—	—	—
6.	बम्बई	1	24	1	—	—	—
7.	कासकत्ता	...	—	1	—	—	—

(...जारी)

2	1	2	3	4	5	6	7
8.		कोबीन	—	546	—	5	—
9.		बंदीगढ़	—	62	15	3	—
10.		दिल्ली	—	2	1	—	—
11.		गोहाटी	—	—	—	—	—
12.		हैदराबाद	—	12	1	1	—
13.		जयपुर	—	230	—	—	—
14.		जालंधर	—	139	2	—	—
15.		कोजीकोड	—	14	1	2	—
16.		लखनऊ	—	—	—	—	—
17.		मद्रास	—	—	—	—	—
18.		पटना	—	2	—	—	—
19.		श्री नगर	—	—	4	—	—
20.		तिरुचिरापल्ली	—	182	—	7	1
21.		विजयवाड़ा	—	—	—	—	—
			1	1219	27	25	4 = 1276

कम्बलों की खरीद

*156. श्री राजकुमार राय : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) : "शोडी" उद्योग द्वारा बनाए गए उन कम्बलों का प्रयोग न करने के क्या कारण हैं, जो रक्षा मंत्रालय के अनुसंधान और विकास कक्ष द्वारा अनुमोदित किए गए हैं;

(ख) गैर-सरकारी निर्माताओं, ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन और राष्ट्रीय कपड़ा निगम को "क" श्रेणी के कम्बलों का क्या मूल्य दिया जा रहा है;

(ग) क्या ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन, राष्ट्रीय कपड़ा निगम/अन्य/सरकारी कारखानों से "क" श्रेणी के कम्बलों के अतिरिक्त कोई अन्य कम्बल खरीदे गए हैं; और

(घ) क्रयदेशों की तुलना में अभी कितने कम्बल प्राप्त करने बाकी हैं ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री धरुण सिंह) : (क) से (घ) सूचना एकत्रित की जा रही है और समा पटल पर रख दी जाएगी।

महिलाओं की रक्षा हेतु विशेष उड़न दस्ते

*157. श्री आनन्द सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में आपदग्रस्त महिलाओं और महिला संगठनों के आह्वान पर तेजी से कार्यवाही करने के लिए विशेष उड़न दस्ते बनाने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना का ब्यौरा क्या है और इसकी क्रियान्विति के लिये अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) और (ख) महिला कल्याण विभाग, मानव संसाधन मंत्रालय, भारत सरकार ने हाल में दहेज निषेध (संशोधन) अधिनियम, 1984 के उपबं ध के अन्तर्गत आपदग्रस्त महिलाओं की सहायता करने के लिए राष्ट्रीय स्तर के 4 स्वयं-सेवी संगठनों को मान्यता दी है। इसके अतिरिक्त केवल महिलाओं के प्रति अपराधों से निपटने के लिए दिल्ली पुलिस में महिलाओं के प्रति अपराधों से संबंधित एक कक्ष स्थापित किया गया है।

केंद्रीय सरकार की सेवाओं में प्रवेश के लिए आयु-सीमा बढ़ाने का प्रस्ताव

*158. श्री अजय विश्वास : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केंद्रीय सरकार की सेवाओं में प्रवेश के लिये आयु-सीमा को बढ़ाकर 35 वर्ष करने का है; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम्) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

विज्ञान और प्रौद्योगिकी के लिए राजकीय परिषदें

*159. श्री शान्ताराम नायक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की संख्या कितनी है जिन्होंने विज्ञान और प्रौद्योगिकी के लिए राजकीय परिषदें स्थापित की हैं; और

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इन परिषदों की क्या भूमिका निर्धारित की गई है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) 19 राज्यों, 8 केन्द्र शासित प्रदेशों तथा उत्तर-पूर्वी क्षेत्र ने विज्ञान और प्रौद्योगिकी के लिये राज्य परिषदें स्थापित की हैं।

(ख) राज्य परिषदों की निम्न में सहायता करने के लिए परिकल्पना की गई है :

1. राज्यों में विज्ञान और प्रौद्योगिकी कार्यक्रमों का निर्माण, आयोजन, समन्वय तथा संवर्द्धन।

2. राज्यों की विज्ञान और प्रौद्योगिकी योजनाओं की तैयारी।

3. विज्ञान और प्रौद्योगिकी सूचना का संकलन तथा प्रचार।

4. विज्ञान को लोक-प्रिय बनाना।

“राष्ट्रीय परती भूमि विकास परिषद की बैठक”

*160. श्री विम्वजय सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय भूमि उपयोग तथा परती भूमि विकास परिषद की 6 फरवरी, 1986 को हुई बैठक में इस बात पर चर्चा की गई थी कि अनुपयोगी पशुओं की संख्या अत्यधिक होने के कारण भूमि परती हो जाती है;

(ख) इस समस्या का समाधान करने के लिये राष्ट्रीय परती भूमि विकास तथा भूमि उपयोग संरक्षण बोर्डों द्वारा क्या नीति अपनाई गई है; और

(ग) उसका क्या प्रभाव पड़ा है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय भूमि उपयोग नीति का एक उद्देश्य जिस पर 6 फरवरी, 1986 को परिषद की बैठक में विचार-विमर्श किया गया था, यथा:

“पशुधन संवर्धन कार्यक्रम की पुनसंरचना इस प्रकार से करना कि पशुधन आबादी को क्रमशः आर्थिक रूप से उत्पादी सम्भार तक सीमित रखा जाए और हरित भूमि के निम्नीकरण को रोका जाए तथा ग्रामीण क्षेत्रों में पशुधन के खूटे पर खिलाने की पद्धति का विकास किया जाए”

इस संबंध में राष्ट्रीय भूमि उपयोग संरक्षण बोर्ड द्वारा प्रस्तावित सिफारिश की गई योजना को चयनित खंडों में विशेष चारा विकास कार्यक्रम को आरम्भ करके पशुधन विकास कार्यक्रम के साथ अपनाया गया था जिसमें ग्रामीण क्षेत्रों ने खूटे पर खिलाने की पद्धति को लोकप्रिय बनाने पर ध्यान केन्द्रित किया गया है।

माइक्रोप्रोसेसर प्रौद्योगिकी

*161. श्री हनुमान मोल्लाह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दोनों इलेक्ट्रॉनिकी आयोग और योजना आयोग माइक्रोप्रोसेसर प्रौद्योगिकी का प्रयोग कृषि, चिकित्सा, संचार, इस्पात और खान, परीक्षण और मापक उपकरणों तथा औद्योगिक नियंत्रणों आदि जैसे प्रमुख क्षेत्रों में करने के लिए उत्सुक हैं;

(ख) यदि हां, तो समूचे कार्यक्रम में भारत का योगदान कितना होगा;

(ग) क्या देश में इस कार्य के लिये आवश्यक आधुनिक सुविधाएँ उपलब्ध हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या निश्चित समय सीमा के अन्दर आवश्यक आधारभूत सुविधाओं का विकास करने के लिए प्रयास किये जायेंगे ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी हाँ। कृषि, औषधि, संचार, इस्पात तथा खान, परीक्षण एवं परिमाणन उपकरणों तथा औद्योगिक नियंत्रण के क्षेत्र में माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित) प्रौद्योगिकी को बढ़ावा देने लिए इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने माइक्रो-प्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित) अनुप्रयोग इंजीनियर कार्यक्रम पर एक परियोजना शुरू की है। इलेक्ट्रॉनिकी के समुचित प्रयोग के माध्यम से कृषि की उत्पादकता में सुधार लाने के उद्देश्य से, सरकार मिट्टी की विशेषताओं का निर्धारण करने, बीजों में नमी की मात्रा आदि का परिमाणन करने के लिए माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित) पर आधारित सुवाह्य किटों को प्रयोग में लाने की व्यवहार्यता की जांच कर रही है। शिक्षित एवं स्व-नियोजित व्यक्तियों को ऐसे सुवाह्य उपस्कर उपलब्ध कराने की संभावनाओं का पता लगाया जा रहा है ताकि वे कृषकों के साथ व्यक्तिगत रूप से संपर्क स्थापित करके और उन्हें व्यापक सेवाएं प्रदान करके इस प्रौद्योगिकी के अनुप्रयोग को बढ़ावा दे सकें।

(ख) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने अनुमान लगाया है कि इस परियोजना के लिए सातवीं योजनावधि में 18 करोड़ रु० का कुल परिव्यय होगा।

(ग) जी, नहीं।

(घ) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

मालदीव को भारतीय सहायता

*162. श्री बनबारी लाल बेरवा : क्या विदेशी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रधान मंत्री द्वारा अपनी हाल ही की मालदीव की यात्रा के दौरान इस द्वीप के विकास कार्यों में सहायता प्रदान करने हेतु दिए गए आश्वासनों का ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री बी० आर० भगत) : प्रधानमंत्री की हाल की मालदीव यात्रा के दौरान इस बात पर सहमति हुई थी कि दोनों देशों के बीच द्विपक्षीय आर्थिक संबंधों को और बढ़ाया जाएगा। इस सहयोग के अंग के रूप में भारत माले में एक चिकित्सा परिसर की स्थापना के लिए सहायता देगा जिसमें 200 पलंग वाला एक जनता अस्पताल कोरोनेरी केयर यूनिट और नर्सों को प्रशिक्षित करने का एक केन्द्र शामिल होगा। भारत एक होटल प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना भी करेगा और दूर संचार, मौसम आंकड़ों के अभिग्रहण तथा दूरदर्शन कार्यक्रमों के अभिग्रहण को विकसित करने में मालदीव को सहायता देगा। भारत मालदीव में और अधिक डाक्टर तथा अध्यापक भेजेगा और भारत में मालदीव के छात्रों को शैक्षिक तथा प्रशिक्षण सुविधाएं उपलब्ध करायेगा। दीर्घकाल के लिए भारत मालदीव में ही प्रशिक्षण सुविधाओं को सुदृढ़ बनाने में मदद देगा। प्रधानमंत्री ने पानी से नमक अलग करने के कुछ संयंत्रों को भेंट करने की पेशकश की जो हाल ही में भारत में ही विकसित किए गए हैं। सांस्कृतिक क्षेत्र में भारत मालदीव में हुकूम मस्जिद तथा अन्य ऐतिहासिक स्मारकों के परिरक्षण और उनकी मरम्मत इत्यादि करने के लिए राजी हो गया है।

[अनुवाद]

उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी सामान का उत्पादन

*163. श्री इन्द्रजीत गुप्ता : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजनावधि के दौरान इलेक्ट्रानिकी सामान के कुल उत्पादन में उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी सामान का वर्ष-वार कितना उत्पादन हुआ; और

(ख) सातवीं योजनावधि के दौरान इलेक्ट्रानिकी उत्पादों के निर्धारित उत्पादन में उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी सामान और गैर-उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी सामान का कितना-कितना उत्पादन होने की संभावना है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान इलेक्ट्रानिकी के कुल उत्पादन में उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी का वर्षवार अंश कितना है इसका ब्योरा नीचे दिया गया है :—

वर्ष	प्रतिशत
1980-81	27.5
1981-82	29.2
1982-83	29.4
1983-84	27.3
1984-85	31.9

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना की समूची अवधि में, इलेक्ट्रानिकी के उत्पादन के लिये रूखे गए 31420 करोड़ रुपए के लक्ष्य में उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी का अंश 20.3 प्रतिशत रखा गया है और गैर-उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी उत्पादों का अंश 79.7 प्रतिशत रखा गया है ।

[अनुवाद]

“हरिद्वार में कुंभ मेले के लिए गंगा की सफाई करना”

1410. डा० बी० एल० शैलेश : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आगामी कुम्भ मेले के लिये गंगा कार्यवाही योजना के अन्तर्गत हरिद्वार तीर्थ केन्द्र के विकास के लिये अब तक क्या उपाय किये गये हैं;

(ख) उस पर अब तक कितनी धनराशि खर्च की गयी है; और

(ग) गंगा की इलाहबाद संगम तथा अन्य तीर्थ स्थानों पर इस प्रकार की सफाई करने में क्या प्रगति हुई ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) हरिद्वार-शिविकेश कम्प्लेक्स में आरम्भ की गई योजनाओं में अपशिष्ट जल के बहाव को नदी में गिरने से रोकने पर बल दिया गया है। अब तक निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

- (1) विद्यमान पम्पिंग स्टेशनों की मरम्मत/पुनरुद्धार ।
- (2) महत्त्वपूर्ण नालों के पास पम्पिंग स्टेशनों का निर्माण ।
- (3) मल-निर्वास प्रणाली का नवीकरण ।

(4) अवरोध मल-निर्यास की स्थापना करना ।

(5) भई गुली पिट्स का निर्माण और विद्यमान गुली पिट्स की मरम्मत ।

(ख) इस कम्प्लेक्स में योजनाओं के लिए लगभग एक करोड़ रुपए का व्यय किया गया है जिसमें से 42.04 लाख रुपए का व्यय हरिद्वार शहर में योजनाओं के लिए है ।

(ग) इलाहाबाद में विद्यमान मल निर्यास पद्धति से अधिकांश अपशिष्ट जल गौघाट में जाता है जहाँ से इसे यमुना नदी से पम्प करके नैनी मलजल फार्म में गिराया जाता है । पम्पिंग सुविधा में सुधार और नदी में अपशिष्ट जल के परिवाह को रोकने के लिए 1.6 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से गौघाट पम्पिंग स्टेशन के पुनरुद्धार का कार्य आरंभ किया गया है ।

सरकारी कर्मचारियों द्वारा छुट्टी यात्रा रियायत का लाभ उठाना

1411. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले दो वर्षों के दौरान सरकार द्वारा अपने कर्मचारियों को छुट्टी यात्रा रियायत के रूप में रेल और बस द्वारा यात्रा करने के लिये पृथक-पृथक कितनी राशि का भुगतान किया गया ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम्) : सरकारी कर्मचारियों द्वारा प्रस्तुत छुट्टी यात्रा रियायत बिलों को, यात्रा भत्ते सम्बन्धी बिलों को पारित करने के लिए सक्षम प्राधिकारियों द्वारा पारित किया जाता है और ऐसे प्राधिकारी सारे भारत में स्थित केन्द्रीय सरकार के विभिन्न कार्यालयों में मौजूद हैं । छुट्टी यात्रा रियायत पर किए गए व्यय पर कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग द्वारा केन्द्रीकृत रूप में नजर नहीं रखी जाती है । सरकार द्वारा, गत दो वर्षों के दौरान रेल तथा बस दोनों द्वारा की गई यात्राओं के लिए छुट्टी यात्रा रियायत के रूप में अदा की गई जलग-अलग राशि से संबन्धित सूचना एकत्र तथा संकलित करना भी सम्भव नहीं है क्योंकि यह रियायत लेते समय सरकारी कर्मचारियों द्वारा यात्रा के लिए परिवहन के जिस साधन का प्रयोग किया गया है उसके अनुसार अलग अलग लेखे नहीं रखे जाते हैं ।

पंजाब के होशियारपुर जिले में सैनिक केन्द्र

1412. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने पंजाब के होशियारपुर जिले में एक मिलिट्री "स्टेशन" स्थापित करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिए किस तारीख तक भूमि अर्जित किए जाने की संभावना है और यह भूमि किस तहसील/सब तहसील में अर्जित करने का विचार है ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मन्त्री (श्री अचण सिंह) : (क) जी, हां ।

(ख) राज्य सरकार के परामर्श से मिलिट्री स्टेशन के लिए उपयुक्त भूमि चुनने की कार्रवाई की जा रही है । फिलहाल यह बताना संभव नहीं है कि भूमि किस जगह और किस तारीख को खरीदी जाएगी ।

केरल में सैनिक स्कूल खोलना

1413. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मन्त्रालय का रक्षा के क्षेत्र में अवसरों के बारे में नवयुवकों की ओर अधिक जानकारी देने का कोई कार्यक्रम है, यदि हाँ, तो उत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या सरकार का विचार सबसे अधिक शिक्षित और जनसंख्या वाले केरल राज्य में और सैनिक स्कूल खोलने का है ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मन्त्री (श्री अरुण सिंह) : (क) जी, हाँ। स्कूलों एवं कालेजों आदि में प्रभावी प्रचार कार्यक्रमों, प्रदर्शिनियों, फोजी मेलों, विशेष भर्ती रैलियों प्रेरणादायक भाषणों के माध्यम से देश के नवयुवकों को रक्षा सेनाओं में भर्ती होने के अवसरों के बारे में जानकारी दी जाती है।

(ख) सैनिक स्कूल किसी राज्य सरकार के विशेष अनुरोध पर स्थापित किया जाता है क्योंकि स्कूल पर आने वाला समस्त खर्च और इनका आवर्ती खर्च का एक बड़ा भाग राज्य सरकार को वहन करना होता है। केरल में कम्पाकूम में एक सैनिक स्कूल पहले से ही कार्य कर रहा है। केरल में और सैनिक स्कूल खोलने के लिए राज्य सरकार से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

सिलिकान उद्योग के लिए गैस

1414. श्री मोहनभाई पटेल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में सिलिकान उद्योग के लिए गैस की कितनी आवश्यकता है;

(ख) क्या गैस की मांग स्वदेशी एकरों द्वारा पूरी हो जाती है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) इस प्रयोजन के लिए कितनी गैस का आयात करना पड़ता है और इस पर प्रति वर्ष कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होती है; और

(ङ) विदेशी मुद्रा बचाने के लिए सिलिकान उद्योग में उपयुक्त होने वाली गैस का देश में ही उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इस्त्रातुनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) देश में सिलिकान उद्योग के लिए जिन गैसों की जरूरत होती है, वे हैं : हाइड्रोजन, आर्गन, नाइट्रोजन तथा क्लोरीन।

(ख) जी, हाँ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय पार्क (अभयारण्य) स्थापित करना

1415. श्री आनकराम सोढी : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में उन स्थानों के जिला बार नाम क्या हैं, जहाँ पर राष्ट्रीय पार्क (अभयारण्य) स्थापित किये गये हैं;

(ख) इनमें से प्रत्येक राष्ट्रीय पार्क के क्षेत्रान्तर्गत कितने गांव आते हैं और उनके नाम क्या हैं;

(ग) क्या राष्ट्रीय पार्कों के क्षेत्रान्तर्गत आने वाले गांवों को अन्य स्थानों पर हटाने के प्रयोजन से कुछ स्थानों को चुना गया है और यदि हां, तो उन स्थानों पर गांवों को बसाने के लिये दी जाने वाली सुविधाओं का ब्यौरा क्या है; और

(घ) वर्ष 1986 तक इस प्रयोजन के लिये निर्धारित किये गये स्थानों पर कितने गांवों को बसाने का विचार है और इस प्रकार के गांवों के नाम तथा उनके लिये चुने गये स्थलों के नाम क्या हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा है।

[पंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 2167/86]

(ग) और (घ) ग्रामों के विस्थापन और पुनरवस्थापन क्षेत्र का निर्धारण सबन्धित कलक्टर से सहयोग और विचार-विमर्श से किया जाता है। भूमि और खेती के लिये सुविधाएं तथा नये घरों का निर्माण जैसे विकल्प प्रदान किये जाते हैं। इस समय स्थलों और बसाये जाने वाले ग्रामों की संख्या नहीं दी जा सकती क्योंकि यह विस्थापन कार्यवाही के पूरा होने पर आधारित है जो कि इस समय प्रगति पर है।

[अनुवाद]

“देश में हिरणों, शेरों, चीतों और हाथियों की संख्या”

1416. श्री अनंत प्रसाद सेठी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिरणों, शेरों, चीतों और हाथियों की तथा इनमें श्वेत किस्म के इन पशुओं की संख्या कितनी है;

(ख) क्या देश में हाथियों की संख्या घट रही है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने देश में उनकी संख्या बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) कुछ उद्यानों और अभयारण्यों को छोड़कर देश में हिरणों की आबादी की गणना नहीं की गई है। 1985 में की गई गणना के अनुसार, गुजरात के गिर वन में जिसका जंगल में केवल वही घर है पाए गए शेरों की आबादी 239 है। भारतीय मूल के 107 तथा मिश्रित भारतीय/अफ्रीका मूल के 125 शेर बन्दी स्थिति में हैं। 1984 में की गई गणना के अनुसार, बाघों की आबादी 4005 है। जंगल में फिलहाल किसी सफेद बाघ की सूचना नहीं मिली है। देश के विभिन्न विड़ियाघरों में इनकी संख्या 24 है।

इस समय जंगली हाथियों की संख्या 16,600 से 22,250 के बीच है और बन्दी हाथियों की संख्या 19,500 तथा 25,375 के बीच है।

(ख) देश के कुछ क्षेत्रों में हाथियों की संख्या में कमी हो रही है जबकि अन्य क्षेत्रों में इनकी संख्या में वृद्धि हो रही है।

(ग) अन्य बातों के साथ-साथ जनता को शिक्षित करने और वन्यप्राणी (सुरक्षा) अधिनियम, 1972, जिसके तहत हाथी एक पूर्ण सुरक्षित पशु है, को प्रभावी रूप से कार्यान्वित करने के लिए सरकार ने राष्ट्रीय उद्यानों, अभयारण्यों, और बाघ रिजर्वों की स्थापना के लिए कदम उठाए हैं।

राजभाषा का संवर्धन

1417. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

सातवीं योजना के दौरान राजभाषा के संवर्धन के लिये कितनी राशि निर्धारित की गई है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चण्हाण) : सातवीं योजना के दौरान राजभाषा के संवर्धन के लिये 2 करोड़ रुपए की राशि निर्धारित की गई है ।

टेलीविजन के पुर्जों का आयात

1419. श्री चित्तात्मणि जेना : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इलेक्ट्रानिकस ट्रेड एण्ड टेक्नाॅलाजी डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा टेलीविजन सेटों में उपयोग के लिए टेलीविजन के पुर्जों का आयात किया जा रहा है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इलेक्ट्रानिक ट्रेड एण्ड टेक्नालाजी डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड को समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि उसके पास अपनी मांग दर्ज कराने वाली टेलीविजन कम्पनियों माल नहीं उठाती हैं जिसके परिणामस्वरूप निगम के पास बड़ी मात्रा में सामान जमा हो गया है; और

(ग) यदि हां, तो कितने मूल्य का सामान जमा हो गया है और सरकार का इस संबंध में क्या कदम उठाने का विचार है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) जी, हां । 51 सेमी० आकार वाले श्याम तथा श्वेत पिक्चर ट्यूबों के मामले में यह सच है, जिनकी संख्या अनुमानतः लगभग 1,70,000 है और जिनकी कुल कीमत 6.63 करोड़ रु० (अनुमानित) है । श्याम तथा श्वेत पिक्चर ट्यूबों का वितरण इस ढंग से किया जा रहा है कि इससे स्वदेशी उद्योग पर कोई प्रभाव भी न पड़े और साथ ही साथ ई० टी० एण्ड टी० का स्टाक यथा संभव शीघ्र समाप्त हो जाए ।

अर्द्धसैनिक बलों की संख्या में वृद्धि

1420. श्री संघव शाहबुद्दीन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अर्द्धसैनिक बलों की 1 जनवरी, 1986 को कुल संख्या कितनी थी; और

(ख) वर्ष 1986 के दौरान प्रत्येक अर्द्धसैनिक बल की कितनी संख्या बढ़ाने का विचार है ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) 1-1-1986 को परिचालित बटालियनों की अधिकृत संख्या इस प्रकार है :—

सीमा सुरक्षा बल	85
केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल	83 (बनाई जा रही 12 बटालियनों सहित)
बसम राईफल	25 (बनाई जा रही 4 बटालियनों सहित)

भारत-सिन्धत सीमा पुलिस 10

केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल की संरचना, प्रत्येक उपक्रम की मांग, आवश्यकताओं के अनुसार आवश्यकता आधार प्रतिमान पर की जाती है और 1-1-1986 को इसकी संख्या 52,579 कार्मिकों की थी ।

(ख) 1986-87 के दौरान अतिरिक्त बटालियनों को बनाने के लिए स्वीकृति जारी की गयी है, जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है :

सीमा सुरक्षा बल	5
असम राईफल	4

केन्द्रीय सुरक्षा बल की संख्या में लगभग 2100 कार्मिकों की बढ़ौतरी किए जाने की संभावना है ।

बिहार की अघवारा नदी परियोजना

1421. श्री अब्दुल हन्मान अन्सारी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार सरकार ने उत्तर बिहार के मधुवनी और दरभंगा जिलों में बहने वाली अघवारा नदी संबंधी एक परियोजना का एक प्रस्ताव योजना मंत्रालय के मंजूरी हेतु भेजा है;

(ख) यदि हां, तो मंजूरी कब तक दी जायेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) योजना आयोग द्वारा स्कीम को स्वीकृति देने पर विचार गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग द्वारा राज्य सरकार के परामर्श से परियोजना पर बकाया प्रेक्षकों का अनुपालन करने के बाद किया जाएगा ।

राजस्थान की सीमा पर पाकिस्तान जासूस गिरोह का पता लगना

1422. श्री महेन्द्र सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीमा सुरक्षा बल ने हाल ही में राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्र में सक्रिय पाकिस्तानी जासूसों के एक गिरोह का पता लगाया है और कम से कम तीन जासूसों को गिरफ्तार किया है;

(ख) यदि हां, तो जासूस गिरोह और इसके कार्य करने के तरीके का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस मामले की जांच के निष्कर्षों को ध्यान में रखकर अब तक क्या कदम उठाए गए हैं ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री धरुण नेहरू) : (क) से (ग) 26 जनवरी, 1986 को सीमासुरक्षा बल तथा स्थानीय पुलिस द्वारा जिला श्री गंगानर में तीन पाकिस्तानी नागरिकों को पकड़ा गया । एक भारतीय सह अपराधी को भी गिरफ्तार किया गया ।

एक अन्य मामले में, 31 जनवरी, 1986 को राजस्थान के श्री गंगानर जिले में सीमा सुरक्षा बल द्वारा 2 पाकिस्तानी नागरिकों को पकड़ा गया । बाद में इस मामले में एक भारतीय नागरिक को गिरफ्तार किया गया ।

प्रारम्भिक जांच पड़ताल से पता चलता है कि पाकिस्तानी नागरिक भारत में आसूचना प्राप्त करने के लिए घुसे थे ।

इन तथा अन्य क्षेत्रों में सीमा सुरक्षा बल की गप्त कड़ी कर दी गयी हैं ।

गुजरात निम्नी प्राथमिक शिक्षा संस्थाओं संबंधी विधेयक को स्वीकृति

1423. डा० ए० के० पटेल } : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री हनुमताई मेहता }

(क) क्या यह सच है कि सरकार को गुजरात निजी प्राथमिक शिक्षा संस्थान संबंधी विधेयक 6 जनवरी, 1984 को प्राप्त हुआ था परन्तु दो वर्ष बीतने के बाद भी यह अभी तक विचाराधीन है ;

(ख) इस विधेयक को शीघ्रता से स्वीकृति देने के लिये गुजरात सरकार द्वारा क्या कदम, यदि कोई आवश्यक हो, उठाये जाने हैं ; और

(ग) विधेयक को स्वीकृति न देने के क्या कारण हैं ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) प्रश्न में उल्लिखित नाम का कोई विधेयक प्राप्त नहीं हुआ ।

बम्बई प्राथमिक शिक्षा (गुजरात संशोधन) अध्यादेश 1983, 6-1-1984 को प्राप्त हुआ था ।

(ख) और (ग) अध्यादेश को प्रख्यापित करने के लिए राष्ट्रपति के पहले निदेश राज्य सरकार को 25-2-1986 को भेजे जा चुके हैं ।

पासपोर्ट कार्यालय

1424. श्री विजय एन० पाटिल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितने पासपोर्ट कार्यालय कार्यरत हैं ;

(ख) क्या नये पासपोर्ट कार्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का विचार किन स्थानों पर नए पासपोर्ट कार्यालय खोलने का है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) विदेश मंत्रालय के नियंत्रण में 21 पासपोर्ट कार्यालय और 2 सम्पर्क कार्यालय हैं और दो पासपोर्ट कार्यालयों का प्रबन्ध क्रमशः गोवा, दमन और दीव संघ शासित प्रदेश द्वारा पणजी में और बडमान, निकोबार और मिनीकाय द्वीपसमूह के संघ शासित प्रदेश द्वारा पोर्ट ब्लेयर में किया जाता है ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठाता ।

नावों में दूतावास के कर्मचारी द्वारा अपसरण

1425. श्री एम० आर० सैकिया } क्या विदेशी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री सनत कुमार मंडल }

(क) क्या यह सच है कि नावों में भारतीय दूतावास के एक कर्मचारी ने दूतावास की एक बड़ी घनराशि के साथ अपसरण कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो यह घनराशि वसूल करने के लिए क्या कार्रवाई की गई है ; और

(ग) क्या सरकार ने भविष्य में अपने दूतावास में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए तत्काल कोई एहतियाती उपाय किए हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) श्री हरिन्दर सिंह जो ओसलो स्थित हमारे मिशन में प्रथम सचिव 19 जून, 1984 को मिशन छोड़कर चले गये और हमारे राजदूतावास का कुछ धन भी साथ ले गए ।

(ख) गबन की गई रकम को हासिल करने का सवाल नावों के विदेश कार्यालय के साथ उठाया गया था । चर्चा के परिणामस्वरूप इस मामले को आगे बढ़ाना इसलिए उचित नहीं समझा गया क्योंकि इसने मिशन को अल्प-संख्यक के साथ-साथ कूटनीतिक कार्रवाइयों का सामना करना पड़ा ।

(ग) हमारे राजदूतावासों में भविष्य में इस प्रकार की पुनरावृत्तियों को रोकने के लिए सरकार ने सभी संभव एहतियाती उपाय किए हैं।

पेंशन का एकमुश्त भुगतान करने का प्रस्ताव

1426. श्री सी० सम्बु : क्या प्राधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रक्षा सेवाओं के पेंशन प्राप्तकर्ताओं सहित केन्द्रीय सरकार के पेंशन प्राप्तकर्ताओं को मासिक पेंशन देने के स्थान पर 90 महीनों का मूल वेतन देने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो क्या प्रस्ताव को चौथे वेतन आयोग को भेजा गया है ?

कामिक, लोक शिक्षायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम्) :

(क) जी, नहीं।

(ख) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

नेत्रहीनों के लिए रोजगार के अवसर

1427. श्री पी० आर० कुमारमंगलम : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 'नेशनल इंस्टीट्यूट फार दी फिज्युल्मी हैंडीकैप' द्वारा नेत्रहीनों के लिए रोजगार और पुनर्वास के लिए अवसर पैदा किए गए हैं;

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

(ग) क्या सम्पूर्ण देश में इन अवसरों को और बढ़ाया जायेगा।

कल्याण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) जी हां।

(ख) संस्थान ने निम्नलिखित कार्यक्रमों को चलाया है और उनका विकास किया है।

(1) नेत्रहीन व्यक्तियों के लिए आशुलिपि

(2) नेत्रहीन महिलाओं के लिए कटाई और सिलाई

(3) संस्थान के भूतपूर्व नेत्रहीन प्रशिक्षणार्थियों को राष्ट्रीयकृत बैंकों में अधीनस्थ पदों पर लगाना।

(ग) देश के अन्य भागों में ऐसे कार्यक्रमों को चलाने के लिये संस्थान की कोई योजना नहीं है फिर भी, यदि कोई स्वयंसेवी संगठन या राज्य सरकार ऐसे कार्यक्रम अपनाना चाहते हैं, तो मंत्रालय उनकी सहायता कर सकता है।

बलियामाला, केरल में जी० एस० एल० बी० की स्थापना

1428. श्री सुरेश कुरूप : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन (आई० ए० आर० ओ०) का विचार बलियामाला, नडूमंगड, केरल में जियो स्टेशनरी लांच व्हीकल स्टेशन (जी० एस० एल० बी०) और तरल ईंधन विकास संबंधी एकक स्थापित करने का है; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और (ख) बलियामाला में मू.स्थायी प्रमोचक राकेट केन्द्र की स्थापना का कोई प्रस्ताव नहीं है। भारतीय अन्तरिक्ष अनुसंधान संगठन के विक्रम साराभाई अन्तरिक्ष केन्द्र, त्रिवेन्द्रम द्वारा विकसित तकनीक के आधार पर प्रमोचक राकेटों के लिए आवश्यक तरल ईंधन का उत्पादन आंशिक रूप में देश के कई उद्योगों में किया

जाता है। बलियामासा में उस समय स्थापित मुख्य क्रियाकलाप विक्रम साराभाई अंतरिक्ष केन्द्र के कुछ तकनीकी प्रभागों और क्रियाकलापों के अलावा ध्रुवीय उपग्रह प्रमोचक राकेट (पी० एस० एल० वी०) परियोजना और द्रव नोदन प्रणाली यूनिट से संबंधित है।

भूतपूर्व सैनिकों की समस्याओं के संबंध में उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों

1429. श्री सी० पी० ठाकुर : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों अर्थात् पुनर्नियोजन के संबंध में वेतन निर्धारण और पदोन्नति आदि के लिए सेना की सेवाओं को शामिल करने संबंधी कुछ असंगतियों के बारे में राष्ट्रीय भूतपूर्व सैनिकों की समन्वय समिति से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) जी हां।

(ख) भूतपूर्व सैनिकों की समस्याओं के लिए गठित उच्च स्तरीय समिति की उन कुछ सिफारिशों के विरुद्ध अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है। इसमें उठाए गए पहलुओं की संबंधित मंत्रालयों के साथ विचार-विमर्श करके जांच की जा रही है ताकि यह पता लग सके कि सरकार के निर्णयों में किसी प्रकार का परिवर्तन करना और तत्पश्चात् उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों की अवहेलना न्याय संगत होगी।

रक्षा कर्मचारियों के लिए ऊनी कम्बलों की खरीद

1430. श्री कमल प्रसाद सिंह : क्या रक्षा मंत्री रक्षा कर्मचारियों के उपयोग के लिए ऊनी कम्बलों की खरीद के बारे में 20 नवम्बर, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 530 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय द्वारा आवश्यक ऊनी कम्बलों की खरीद का कार्य केन्द्रीय सरकारी कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समिति लिमिटेड, नई दिल्ली को सौंपा जाएगा, जिसे 1981 के सरकारी आदेश द्वारा सरकारी कार्यालयों के लिए लेखन सामग्री संबंधी सभी वस्तुएं और अन्य वस्तुएं उपलब्ध कराने की जिम्मेदारी सौंपी गई है; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) सशस्त्र सेनाओं के लिए कम्बलों की खरीद सामान्यतः वायुबल निर्माणियों से या महानिदेशालय पूर्ति तथा निपटान के माध्यम से की जाती है।

सरकारी प्रकाशनों का द्विभाषिक रूप में होना

1431. श्री बनबारी लाल पुरोहित : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने यह आदेश जारी किया है कि सभी सरकारी प्रकाशन द्विभाषिक रूप में निकाले जाएं;

(ख) क्या यह भी सच है कि इन आदेशों के बावजूद सभी सरकारी प्रकाशन अंग्रेजी तथा हिन्दी में अलग-अलग प्रकाशित किये जा रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो उक्त आदेश को कार्यान्वित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है ताकि सभी सरकारी प्रकाशन केवल द्विभाषिक रूप में ही निकाले जाएं ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) से (ग) केवल मैन्युअल कोड, फार्मों और सांख्यिकीय जेबी पुस्तकों को डिगलाट रूप में छपवाने के आदेश हैं जिनके अनुपालन का अनुरोध सभी मंत्रालयों/विभागों से किया गया है।

“राज्यों द्वारा बन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 का उल्लंघन”

1432. श्री जगन्नाथ पटनायक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार के ध्यान में कुछ ऐसे मामले आये हैं जिनमें बन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 का उल्लंघन किया गया हो और केन्द्रीय सरकार की पूर्व अनुमति के बिना बन भूमि का इस्तेमाल किसी अन्य प्रयोजन के लिए किया गया हो;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने गत तीन वर्षों के दौरान इस अधिनियम का उल्लंघन किया है; और

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा इस बारे में किये जाने वाले उपायों का ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) जी, हां।

(ख) निम्नलिखित राज्यों के सम्बन्ध में उल्लंघन की सूचना प्राप्त हुई है—महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, आन्ध्र प्रदेश, कर्नाटक, तमिलनाडु, केरल, उड़ीसा तथा गुजरात।

(ग) राज्य सरकारों के साथ मामला उठाया गया है। स्वीकृत मामलों तथा प्राप्त प्रस्तावों का प्रबोधन किया जा रहा है जिससे कि इसकी जांच की जा सके कि क्या उल्लंघन हो रहे हैं।

[हिन्दी]

सागर (मध्य प्रदेश) में “भारत अर्थ भूवर्ष” का एक इंजन कारखाना स्थापित करना

1433. श्री मन्वू लाल चौधरी : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सागर (मध्य प्रदेश) में भारत अर्थ भूवर्ष लिमिटेड का इंजन कारखाना स्थापित करने के लिए भूमि ले ली गई है; और

(ख) यदि हां, तो ली गई भूमि का क्षेत्रफल क्या है और वह कहाँ पर है ?

रक्षा उत्पादन और रक्षा पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री सुख राम) : (क) और (ख) भारत अर्थ भूवर्ष लिमिटेड द्वारा इंजन संयंत्र स्थापित करने के लिए स्वीकृति अभी दी जा रही है। अतः इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहीत करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

स्थानीय निकायों के लिए दल परिवर्तन विरोधी कानून

1234. प्रो० मधु दण्डवते : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार स्थानीय निकायों में ब्याप्त दस्यु-राजनी को रोकने के लिये इनके निर्वाचित सदस्यों को दल-परिवर्तन विरोधी कानून की जानकारी देने हेतु राज्य सरकारों को आवश्यक कदम उठाने के लिये सलाह देने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) से (ग) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। यह विषय मुख्यतः राज्य सरकारों से संबंधित है।

भारत पाक सीमा पर निगरानी रखने के लिए एक नई योजना लागू करना

1435. डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत-पाक सीमावर्ती क्षेत्रों पर निगरानी रखने के लिये कोई नई योजना लागू करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस पर कितनी धनराशि व्यय होगी; और

(ग) इस योजना के कब तक लागू होने की संभावना है ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) से (ग) सरकार ने भारत पाकिस्तान सीमा पर निगरानी को कड़ा करने के लिए, हाल में, 1986-87 से शुरू होने वाले पंच-वर्षीय कार्यक्रम को अनुमोदित किया है। कार्यक्रम में सीमा सुरक्षा बल को सशक्त करना, अतिरिक्त सीमा बाह्य चौकियां स्थापित करना, निगरानी बुर्जों का निर्माण करना सीमा पर गश्त को अधिक गतिशील बनाना और उन्हें अत्याधुनिक उपकरणों से लैस करना शामिल हैं। कार्यक्रम पर व्यय अलग-अलग वर्ष के दौरान आवंटित किये गये बजट पर आधारित होगा।

कृषि, विद्युत और रेलवे में इलेक्ट्रॉनिक और कम्प्यूटरों का प्रयोग

1436. श्री बी० शोभनामोदर राव } : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री बसुदेव आचार्य }

(क) क्या सरकार कोई कृषि, सिंचाई, विद्युत और रेलवे में अधिकतम उत्पादन, अधिकतम स्रोत आवंटन और उनके जुटाने के संबंध में सहायता देने तथा उक्त प्रणाली की कार्यकुशलता में सुधार करने के लिए इनमें इलेक्ट्रॉनिक और कम्प्यूटर प्रयोग की इच्छुक है; और

(ख) क्या इसके लिए कोई विशिष्ट प्रस्तावों को अन्तिम रूप दिया गया है और उन्हें लागू किया गया है और यदि हां, तो उसके क्या परिणाम प्राप्त हुए हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासतार विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिबराज बी० पाटिल) : (क) सरकार अद्यब्यवस्था के सभी क्षेत्रों में इलेक्ट्रॉनिकी तथा कम्प्यूटर लागू करने के लिए उत्सुक है, जिसमें कृषि, सिंचाई, विद्युत तथा रेलवे शामिल हैं, क्योंकि इनसे समग्र रूप से कार्यक्षमता तथा उत्पादकता में सुधार लाने में सहायता मिलती है।

(ख) ऐसे अनुप्रयोगों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

कृषि, सिंचाई, विद्युत तथा रेलवे के क्षेत्र में इलेक्ट्रॉनिकी और कम्प्यूटरों के अनुप्रयोग कृषि के क्षेत्र में इलेक्ट्रॉनिकी

अनेक देशों में कृषि के क्षेत्र में इलेक्ट्रॉनिकी उपकरणों का व्यापक रूप से अनुप्रयोग होने लगा है, जिसमें मिट्टी एवं जल प्रबंध, ताप एवं आर्द्रता जैसी पर्यावरण से संबंधित मानदण्डों पर निगरानी, फसल की कटाई तथा उसका भण्डारण, रोगों से पौधों तथा पशुओं को बचाने के लिए कीटाणुनाशक दवाइयों आदि का प्रबंध तथा दुग्ध पदार्थों के उत्पादन को बढ़ाना शामिल है।

कृषि पर आधारित दुग्ध व्यवसाय परियोजना शुरू करने में इलेक्ट्रॉनिकी विभाग में पहल की है, जिसका निष्पादन इलेक्ट्रॉनिक्स सिस्टम्स पंजाब लिमिटेड (ई० एस० पी० एल०) में किया

जा रहा है। दुग्ध विश्लेषक जैसे कुछ उत्पादों का विकास किया गया है। इलेक्ट्रानिकी विभाग ने देश में कृषि पर आधारित इलेक्ट्रानिकी के विकास के लिए एक पैनल का गठन भी किया है। पैनल की रिपोर्ट में विभिन्न प्रकार की कृषि इलेक्ट्रानिकी प्रणालियों का विकास करने के उद्देश्य से भारतीय उद्योग के लिए मार्गदर्शक सिद्धांत बताए गए हैं। इलेक्ट्रानिकी विभाग ने अपने माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित्र) अनुप्रयोग इंजीनियरी कार्यक्रम के अन्तर्गत, जबलपुर स्थित जवाहरलाल नेहरू कृषि विश्वविद्यालय में एक केन्द्र स्थापित किया है। यह केन्द्र प्रणाली प्रदर्शनों, प्रशिक्षण, सामूहिक विचार-विमर्श तथा प्रणालियों के विकास के माध्यम से माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित्र) पर आधारित प्रणालियों के प्रयोग के बारे में आम जागरूकता पैदा करेगा। फल में आर्द्रता/परिपक्वता, बीमारी का पहचान आदि जैसी माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित्र) पर आधारित कम लागत वाली कृषि-इलेक्ट्रानिक प्रणाली पर कुछ परियोजनाएँ शुरू की जा रही हैं।

कृषि तथा सिंचाई के क्षेत्र में कम्प्यूटर

राष्ट्रीय सूचना-विज्ञान केन्द्र ने अपने "निकनेट" नामक कम्प्यूटर नेटवर्क के माध्यम से यह पता लगाया है कि कृषि तथा सिंचाई का क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है जहाँ इलेक्ट्रानिकी तथा कम्प्यूटर अनुप्रयोगों की बहुत ज्यादा गुंजाइश है। कृषि के जिन विभिन्न क्षेत्रों को प्रोत्साहित करके उन पर अमल किया गया है, उनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

—एकीकृत कृषि-सूचना प्रणाली

—सूखा प्रस्त क्षेत्र की निगरानी का कार्यक्रम (डी० पी० ए० पी०)

—गंगा घाटी जल संसाधन का अनुकूलतम सदुपयोग (जी० बी० डब्ल्यू० आर० ओ०)

—केन्द्रीय जल आयोग के लिए जल प्रबंध संबंधी जल वैज्ञानिक आंकड़े

—राजस्थान नहर परियोजना (इन्दिरा गांधी नहर परियोजना), चम्बल कमान क्षेत्र के लिए कृषि विषयक इनपुट-आउटपुट की निगरानी प्रणालियाँ (साधन-स्रोतों के सदुपयोग की प्रबंध परियोजना)

—राजस्थान नहर के लिए अनुकूलतम सिंचाई की योजना बनाना एवं उसका एकीकृत आधार पर प्रचालन, हरियाणा सिंचाई विभाग

—सभी ग्रामीण विकास परियोजनाओं से संबंधित कार्यनिष्पादन को बनाए रखने के लिए एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम (आई० आर० डी० पी०)

—क्षेत्रीय बाढ़ पूर्वानुमान मॉडल, आदि

—केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड के लिए आंकड़ा बैंक तैयार करना।

जिन प्रस्तावों को क्रियान्वित किया जा रहा है उनमें "निकनेट" के माध्यम से जिला-स्तरीय कृषि सूचना प्रणाली तथा भूमि अभिलेख सूचना प्रणाली शामिल है।

विद्युत के क्षेत्र में इलेक्ट्रानिकी

दाब, ताप, प्रवाह, स्तर आदि जैसी विभिन्न भौतिक मानदण्डों को अनुकूलतम बनाने के लिए, नियंत्रण से संबंधित कार्यों में सुधार लाने की दृष्टि से विद्युत के क्षेत्र में इलेक्ट्रानिकी उपकरणों तथा प्रणालियों का प्रयोग किया जा रहा है, ताकि विद्युत के उत्पादन में सुधार लाया जा सके। विद्युत संयंत्रों में निर्णायक किस्म के जटिल कार्यों के लिए प्रोग्रामन योग्य नियंत्रकों तथा आंकड़ा अभिग्रहण प्रणालियों का प्रयोग पहले ही शुरू कर दिया गया है तथा नियंत्रण ग्रिड में विद्युत के प्रवाह के बारे में बेहतर जागरूकता से पैदा करने की दृष्टि से वितरण तथा संप्रेषण (ट्रांसमिटिंग) केन्द्रों में सुरक्षात्मक भाषा विश्लेषकों का प्रयोग भी पहले से ही कराया जा सके।

विद्युत के क्षेत्र में कम्प्यूटर

भार-प्रेषण केन्द्रों को कम्प्यूटरों से सुसज्जित किया गया है। अनेक राज्य स्तरीय बिजली बोर्ड कोयला तथा तेल के भण्डारों, उनकी दैनिक रूपत, विद्युत् उत्पादन, संयंत्र पर पड़ने वाले भार के तत्वों, ऊष्मा की दर, प्रशीतल जल, अतिरिक्त-पुर्जों की माल सूची, अनुरक्षण की स्थिति आदि जैसे प्रचालन-कार्य सम्पादित करने के लिए कम्प्यूटरों का प्रयोग शुरू करने की योजना बना रहे हैं।

रेलवे में इलेक्ट्रानिकी

रेलवे में कर्षण, (ट्रेवशन) संकेतन, संचार, गतिशील तुलन प्रणाली में तथा प्रचालन कार्य में सुरक्षा की व्यवस्था आदि जैसे क्षेत्रों में इलेक्ट्रानिक उपकरणों के अनुप्रयोग की काफी बुंजा-इष्ट है। इलेक्ट्रानिकी विभाग ने अपने माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित्र) अनुप्रयोग इंजीनीयरी कार्यक्रम के माध्यम से भारतीय रेल में प्रशिक्षण एवं प्रणाली इंजीनियरी परियोजना के विकास के जरिये प्रणाली-इंजीनियर के क्षेत्र में विशेषज्ञों को तैयार करने का काम हाथ में लिया है। माइक्रो-प्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित्र) पर आधारित प्रणाली के विकास के क्षेत्र में तकनीकी कार्मिकों को प्रशिक्षित करने की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए लखनऊ स्थित आर० डी० एस० ओ० में एक केन्द्र स्थापित किया गया है। आर० डी० एस० ओ०, लखनऊ के सहयोग से अनेक प्रणालियां विकसित की गई हैं और इनके विनिर्माण के लिए प्रौद्योगिकी और लघु उद्योग क्षेत्र को अन्तर्गत कर दिया गया है। इन प्रणालियों में माइक्रोप्रोसेसर (सूक्ष्मसंसाधित्र) पर आधारित ट्रंक रिगाडिंग सिस्टम्स, गाइड क्वालिटी मॉनीटर, कम्पन व-वेगमापी प्रणालियां आदि शामिल हैं। इसके अलावा, इलेक्ट्रानिकी विभाग के प्रौद्योगिकी विकास कार्यक्रम द्वारा दी गई धनराशि से स्वचालित ट्रेन प्रचालन प्रणाली तथा मेट्रो रेलवे के लिए ट्रेन डिस्क्राइवर प्रणाली विकसित की गई है।

रेलवे के क्षेत्र में कम्प्यूटर

भारतीय रेल में आन-लाइन अनुप्रयोगों के लिए कम्प्यूटरों का प्रयोग किया जा रहा है। नई दिल्ली में यात्री आरक्षण प्रणाली में इलेक्ट्रानिकी विभाग का सक्रिय रूप से योगदान रहा है, जिसे 30 ट्रेनों के लिए चालू किया गया है तथा और ट्रेनों को इसमें शामिल करने का काम हाथ में लिया गया है। उत्तरी रेलवे के लिए ट्रेन डिस्क्राइवर प्रणाली से संबंधित तकनीकी प्रस्तावों का मूल्यांकन किया जा रहा है, जिसमें इलेक्ट्रानिकी विभाग का भी योगदान है। इस प्रणाली को स्वीकार तथा चालू करने के काम में इलेक्ट्रानिकी विभाग का योगदान रहेगा।

[हिन्दी]

भारतीय विभाग अपहर्ताओं पर पाकिस्तान में मुकदमा चलाया जाना

1437. श्री नरेश चन्द्र चतुर्वेदी : क्या त्रिवेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लाहौर (पाकिस्तान) के स्पेशल जज ने भारतीय विमान के अपहर्ताओं में से तीन को मृत्युदंड तथा सात को आजीवन कारावास की सजा सुनाई है;

(ख) इस संबंध में भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या यह भी सच है कि पाकिस्तान सरकार ने उनके विरुद्ध मुकदमा चलाने में लगभग चार वर्ष का बिलम्ब किया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

विशेष मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायण) : (क) जी, हां। इसके अतिरिक्त 1984 के विमान अपहरण मामले के चार सिद्धदोष व्यक्तियों को रिहा कर दिया गया था। जिन व्यक्तियों को सजा दी गई थी उनके द्वारा अपनी सजा के खिलाफ प्रस्तुत की गई अपीलों तथा अभियोग पत्र द्वारा रिद्दाइयों के खिलाफ की गई अपीलों को भी लाहौर उच्च न्यायालय ने विचार के लिए स्वीकार कर लिया है।

(ख) भारत सरकार को इस बात का संतोष है कि विमान अपहरणकर्ताओं पर पाकिस्तानी कानूनों के अनुसार मुकदमा चलाया गया और उन्हें दण्ड दिया गया। आशा की जाती है कि इस सजा पर अवश्य अमल होगा।

(ग) और (घ) हालांकि विमान अपहरण की घटनायें क्रमशः सितम्बर, 1981 और जुलाई, 1984 में हुई थीं किन्तु पाकिस्तान सरकार ने इन मुकदमों की सुनाई लाहौर की एक विशेष अदालत में क्रमशः मार्च, 1985 और अप्रैल, 1985 में शुरू की।

[अनुबाब]

परिवहन उपलब्धता पर बल

1438- श्री बी० तुलसी राम : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में देश में अधिकतम परिवहन उपलब्ध पर बल दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिये आंध्र प्रदेश, जो कि देश में सबसे पिछड़ा राज्य है, को धनराशि मंजूर की गई है; और

(ग) इस प्रयोजन के लिये सातवीं योजना में राज्य वार कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) जी, हां।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना में आंध्र प्रदेश की राज्य योजना में परिवहन क्षेत्रक के लिए, 270.50 करोड़ रु० के सहमत परिव्यय की व्यवस्था की गई है। आंध्र प्रदेश देश का बहुत पिछड़ा और/या पिछड़ा राज्य नहीं है।

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना में, परिवहन क्षेत्रक के लिए राज्यवार परिव्ययों को दिखाने वाला एक विवरण संलग्न है। इसके अलावा, परिवहन आधार-संरचना के विकास के लिए केन्द्रीय क्षेत्रक में परिव्ययों की व्यवस्था भी की गई है; हालांकि, इनका विवरण राज्य-वार नहीं किया गया, लेकिन परिवहन मंत्रालय के योजना शीर्षों के अन्तर्गत उनकी व्यवस्था की गई है।

विवरण

परिवहन के लिए राज्यवार परिव्यय—सातवीं योजना

(लाक्ष रु०)

राज्य	परिव्यय 1985-90
आन्ध्र प्रदेश	27050
असम	16220
बिहार	39610
गुजरात	37315
हरियाणा	19032
हिमाचल प्रदेश	16375

(...जाती)

राज्य	परिष्यय 1985-90
जम्मू और कश्मीर	13020
कर्नाटक	24300
केरल	17350
मध्य प्रदेश	34239
महाराष्ट्र	77494
मणिपुर	7000
मेघालय	8000
नागालैंड	9850
उड़ीसा	18725
पंजाब	18220
राजस्थान	12692
सिक्किम	4468
तमिलनाडु	27700
त्रिपुरा	5200
उत्तर प्रदेश	105349
पश्चिम बंगाल	21360
जोड़—राज्य	560569
संघ राज्य क्षेत्र	
अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	17557.64
अरुणाचल प्रदेश	12700
चंडीगढ़	700
दादर और नगर हवेली	840
दिल्ली	26465
गोवा, दमन और दीव	4705
लक्षद्वीप	665
मिजोरम	5800
पांडिचेरी	1985.69
जोड़—(संघ राज्य क्षेत्र)	71468.33
जोड़—(राज्य और संघ राज्य क्षेत्र)	632037.19

‘परती भूमि विकास कार्यक्रम के लिए चुने गये गांव’

1439. श्री विलीप सिंह भूरिया : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परती भूमि विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत चुने गये गांवों के लिये कोई विशेष योजना तैयार की गई है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या केन्द्रीय सरकार ऐसा करना आवश्यक समझती है; और

(ग) यदि हाँ, तो क्या इस प्रयोजन के लिये कोई जिला स्तरीय अथवा खंड स्तरीय अभिकरण गठित किया जायेगा या यह कार्य जिला विकास अभिकरणों को सौंपा जायेगा ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) राज्य/संघ राज्य क्षेत्र से गांव-गांव के आधार पर वनरोपण के लिए उपयुक्त परती भूमि का सर्वेक्षण तथा अभিনিर्धारण करने का अनुरोध किया गया है। परती भूमि विकास कार्यक्रम को राज्य/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा ग्राम पंचायतों/ग्राम समुदायों को शामिल करके तथा इनके सहयोग से वर्षानुवर्ष आधार पर अभিনিर्धारित क्षेत्रों में कार्यान्वित किया जाना है। वृक्ष पट्टा योजना, वृक्ष उत्पादन सहकारी समितियों और स्वैच्छिक अभिकरणों के लिए भी संस्थापन होंगे।

(ग) जिला स्तर पर, एक तंत्र पहले ही स्थापित किया गया है जिसमें वन, कृषि और जिला ग्रामीण विकास प्राधिकरण शामिल हैं जो कि परती भूमि विकास कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। अतः जिला/खंड स्तर पर इस प्रयोजन के लिए अलग अभिकरण स्थापित करने का प्रस्ताव नहीं है।

गुट-निरपेक्ष देशों के सूचना मंत्रियों का सम्मेलन

14.10 श्री आन्सू लिहू } : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री उत्तम राठौड़ }

(क) क्या इस वर्ष जनवरी में छेनेगाल की राजधानी में गुट-निरपेक्ष देशों के सूचना मंत्रियों का सम्मेलन हुआ था;

(ख) यदि हाँ तो क्या प्रधान मंत्री ने गुट-निरपेक्ष आन्दोलन के केयरमैन के रूप में सदस्य राष्ट्रों के बीच एकता और मैत्री को बढ़ावा देने और विश्व शांति बनाये रखने के लिये गुट-निरपेक्ष आंदोलन के सदस्यों को सूचना तथा प्रचार के संग्रहण और आदान-प्रदान के मामलों में अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग के लिए संदेश भेजा था;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है; और

(घ) इस संदेश पर सम्मेलन की क्या प्रतिक्रिया थी ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (घ) भी, हाँ। गुट-निरपेक्ष आंदोलन के अध्यक्ष की हैसियत से प्रधान मंत्री ने इस सम्मेलन को एक संदेश भेजा जिसे भारतीय प्रतिनिधिमंडल के नेता सूचना एवं प्रसारण राज्य मंत्री श्री बी० एन० यादविका ने पढ़ा। प्रधान मंत्री के संदेश का पाठ संलग्न विवरण में दिया गया है। इस संदेश की अत्यधिक सराहना की गई और इसे सम्मेलन के एक प्रलेख के रूप में सर्व-सम्मति से स्वीकार किया गया।

विवरण

प्रधान मंत्री का संदेश

गुट-निरपेक्ष आंदोलन के अधिभाषी विषय हैं : अंतर्राष्ट्रीय शांति, उन राष्ट्रों की स्वतंत्रता और प्रभुसत्ता संबंधित करना जिन्हें अभी उनके अधिकार नहीं दिए और सभी लोगों के लिए आर्थिक न्याय प्राप्त करना। गुट-निरपेक्ष देशों को इन सभ्यों को प्राप्त करने के लिए राजनैतिक, आर्थिक और सांस्कृतिक क्षेत्रों में उनके बीच सहयोग सुदृढ़ करना चाहिए।

इन कार्यों के लिए सूचना का अधिकाधिक आदान-प्रदान अपेक्षित है। गुट-निरपेक्ष देशों के सूचना मंत्रियों की अन्तर-सरकारी परिषद का कार्य इस प्रकार के आदान-प्रदान को संबंधित करना है। मुझे यह जानकर खुशी है कि इस परिषद की आठवीं बैठक डकार में आयोजित की जा रही है।

गुट-निरपेक्ष शिक्षण सम्मेलन ने नई दिल्ली में बहुत से विशिष्ट उपायों की सूची बनाई ताकि गुट-निरपेक्ष देश मीडिया सहयोग और सूचना का उपनिवेशन प्राप्त कर सकें। हमने एक नए अन्तर-राष्ट्रीय सूचना एवं संचार आदेश का आह्वान किया है। मुझे विश्वास है कि डकार में आयोजित इस सम्मेलन से हमारे आंदोलन का बल मिलेगा। मैं इसकी सफलता की कामना करता हूँ।

“परती भूमि परियोजना”

1441. श्री अख्तर हुसैन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में राष्ट्रीय भूमि उपयोग और परती भूमि विकास आदि के बारे में हाल में आयोजित मुख्य मंत्रियों की बैठक में क्या निर्णय लिये गये;

(ख) क्या उक्त बैठक में नवीनतम वैज्ञानिक तरीकों से पानी के जमाव की समस्या को हल करने के लिए भी चर्चा की गयी थी; और

(ग) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) 6 फरवरी, 1986 को हुई अपनी बैठक में राष्ट्रीय भूमि उपयोग और परती भूमि विकास परिषद ने मंजूरी दी :—(1) राष्ट्रीय भूमि उपयोग नीति मसौदा और (2) 1986-87 में परती भूमि विकास के लिए कार्यशाला, संरचना, नीति और कार्यकारी योजना।

(ख) और (ग) पानी के जमाव की समस्या पर विचार-विमर्श किया गया। यह निर्णय लिया गया कि वैज्ञानिक सिचाई प्रबंध लागू किया जाना चाहिए तथा जल जमाव, सारापन तथा क्षारीयता की समस्याओं को, उपयुक्त प्रौद्योगिकी का प्रयोग करके और उचित सिचाई पद्धतियाँ अपनाकर, नियंत्रण में लाया जाना चाहिए।

रंगीन टेलीविजन किटों का आयात

1442. डा० जी० विजय रामा राव : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रंगीन टेलीविजन किटों का आयात सीधे ही सरकार द्वारा किया जाता है अथवा सरकार की अनुमति से टेलीविजन निर्माताओं द्वारा किया जाता है तथा यदि हाँ, तो वर्ष 1984 और 1985 के दौरान इन के आयात का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने टेलीविजन पर टेलीटेक्स लागू करने का निर्णय ऐसे किटों का आयात किये जाने से पहले ही ले लिया था; और

(ग) यदि हाँ, तो टेलीटेक्स व्यवस्था के बिना ही टेलीविजन किटों के आयात की अनुमति देने के क्या कारण हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिबराज बो० पाटिल) : (क) वर्ष 1984 तथा 1985 के दौरान सरकार द्वारा न तो सीधे और न ही विनिर्माणकर्ताओं द्वारा सरकार की अनुमति से रंगीन दूरदर्शन किटों का कोई आयात किया गया।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए एक
योजना के अन्तर्गत राशि आवंटन

1443. श्री के० डी० सुल्तानपुरी : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में सातवीं पंच वर्षीय योजना में अनुसूचित जातियों के लिए संघटक योजना और अनुसूचित जनजातियों के लिए उप योजना के अन्तर्गत राज्यवार कितनी राशि आवंटित की गई है ?

कल्याण मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री गिरिधर गोसांयो) : अनुसूचित जातियों के लिए संघटक योजना और अनुसूचित जनजातियों के लिए जनजाति उप योजना के अन्तर्गत सातवीं पंच-वर्षीय योजना में किये गये राज्य वार आवंटन का एक विवरण संलग्न है।

विवरण

विशेष संघटक योजना और जनजाति उप-योजना के अन्तर्गत 7 वीं पंचवर्षीय
योजना में किए गए आवंटन का विवरण

(करोड़ रु० में)

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	7 वीं पंचवर्षीय योजना में किया गया आवंटन	
		विशेष संघटक योजना	जनजाति उप योजना
1	2	3	4
1.	बान्द्र प्रदेश	800.41*	216.56*
2.	असम	66.92	228.94
3.	बिहार	330.56	1239.68
4.	गुजरात	178.09*	540.01
5.	हरियाणा	179.29	—
6.	हिमाचल प्रदेश	115.50	120.39
7.	जम्मू और कश्मीर	47.84*	—
8.	कर्नाटक	452.86	78.69
9.	केरल	210.19	43.12
10.	मध्य प्रदेश	414.88	1298.70
11.	महाराष्ट्र	247.89	524.04*
12.	मणिपुर	6.45	169.26
13.	उड़ीसा	201.42	1048.94
14.	पंजाब	181.44	—
15.	राजस्थान	377.00	200.43
16.	सिक्किम	2.37	29.38
17.	तमिलनाडु	686.25	50.35

(...जारी)

1	2	3	4
18. त्रिपुरा		42.54	152.70
19. उत्तर प्रदेश		1075.00*	10.00
20. पश्चिम बंगाल		438.81	211.63
कुल राज्य		6055.71	6162.82
1. अंडमान व निकोबार द्वीप समूह		—	34.00
2. चण्डीगढ़		8.90	—
3. दिल्ली		110.42	—
4. गोव, दमण और दीव		3.43	1.81
5. पाण्डिचेरी		27.21	—
कुल संघ शासित क्षेत्र		149.96	35.81
कुल जोड़		6205.67	6198.63

● बस्वायी

[अनुवाद]

निपटाए गए पारपत्र आवेदन

1444. श्री श्री०एस० कृष्ण अय्यर : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्षेत्रीय पारपत्र कार्यालय बंगलौर को सितम्बर, 1985 के पश्चात पारपत्र हेतु कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए;

(ख) अब तक कितने पारपत्र आवेदनों को निपटाया गया है;

(ग) क्या यह सच है कि एक पारपत्र स्वीकृत करने में तीन से चार महीने लग जाते हैं;

(घ) यदि हां, तो पारपत्र के आवेदन पत्रों को निपटाने में इस प्रकार के विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या यह भी सच है कि ट्रेबल एजेंडों के माध्यम से आए आवेदन पत्रों को जल्दी निपटाया जाता है, यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) 45,948(21-2-1986 तक) ।

(ख) 42,583(21-2-1986 तक) ।

(ग) जी नहीं। जो आवेदन-पत्र पूरी तरह से ठीक भरे होते हैं और जिन मामलों में स्पष्ट पुलिस रिपोर्टें प्राप्त हो जाती हैं, इनमें पासपोर्ट अधिकारक्षतः 6 सप्ताह में जारी कर दिए जाते हैं। लेकिन, कुछ ऐसे मामले विचाराधीन हैं जिनमें या तो स्पष्ट पुलिस रिपोर्टें प्राप्त नहीं हुई हैं या वे आवेदन पत्र ही अधूरे हैं।

(घ) विलम्ब का कारण है कि या तो संबंधित अधिकारियों से अनापत्ति रिपोर्टें प्राप्त नहीं हुई हैं या आवेदन पत्र ही अधूरे हैं।

(ङ) जी नहीं। आवेदकों द्वारा स्वयं अथवा ट्रेवल एजेंटों के माध्यम से प्रस्तुत किए आवेदन पत्र बिना किसी भेदभाव के निरटाए जाते हैं। पारपत्र स्पष्ट पुलित रिपोर्ट प्राप्त हो जाने के बाद 5 कार्यदिवसों की समय-सीमा में जारी किए जाते हैं।

विदेशों में छपे प्रकाशनों में भारत के बारे में तथ्यों को तोड़-मरोड़ कर छापना

1445. श्री मूल चन्द डागा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान विदेशों में छपे ऐसे प्रकाशनों के बिफुद्ध कितने मामले उठाए गए हैं जिनमें भारत के बारे में हमारी राष्ट्रीय प्रतिष्ठा घटा कर तथ्यों को तोड़-मरोड़ कर प्रस्तुत किया गया है;

(ख) इस संबध में सतर्कता कब से बरती जा रही है; और

(ग) ऐसे मामलों में क्या कार्यवाही की गई है तथा इनका क्या परिणाम निकाला ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (ग) विदेश मंत्रालय विदेशों में प्रकाशित समाचार-पत्रों, पत्रिकाओं और पुस्तकों पर निकट से निगरानी रखता है। इन प्रकाशनों में तथ्यों अथवा बिद्वेषण की गलतियों को मंत्रालय द्वारा अथवा इसके बिदेश स्थित मिशनों द्वारा संबद्ध प्रकाशकों/सरकारों के साथ उठाया जाता है और आमदौर पर वे अपेक्षित संशोधन कर देते हैं। खबरों और प्रकाशनों में तरह-तरह के बिषयों में इस प्रकार की त्रुटियाँ या विकृतियाँ हो सकती हैं और बिदेश स्थित मिशन बराबर इस दिशा में कार्यवाई करते रहते हैं और हमारे अधिकारियों द्वारा प्रैस की नियमित बिफिंग में भी इन पर कार्यवाई की जाती है।

20-सूत्री कार्यक्रम का मूल्यांकन

1446. श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही
श्री बनबारी लाल पुरोहित
श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह
डा० बी० एल० शंलेश
श्री के० प्रधानी } : क्या कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 20-सूत्री कार्यक्रम को अधिक गतिशील बनाने और गरीबी उन्मूलन के लिये इसे और अधिक प्रभावशाली बनाने हेतु इसमें संशोधन किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो कौन से बिनिदिष्ट मुद्दों पर बल देने की आवश्यकता है और 20-सूत्री कार्यक्रम को अधिक सफल बनाने के लिए समिति द्वारा दिये गये सुझावों का ब्यौर क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने छठी पंचवर्षीय योजना में 20-सूत्री कार्यक्रम के क्रियान्वयन की जाँच के लिये कोई समिति नियुक्त की है ?

कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) जी, हां। कार्यक्रम के लक्ष्यों को अधिक प्रभावी ढंग से कार्यान्वयन के लिए, 20-सूत्री कार्यक्रम की पुन-संरचना पर विचार किया जा रहा है। कार्यक्रम को बल दिए जाने वाले मुद्दों के अंतिम रूप बिधे जाने पर ही ब्यौरे उपलब्ध होंगे।

(ग) जी, हां, 20-सूत्री कार्यक्रम के कार्यान्वयन की समीक्षा करने के लिए जून, 1982 में स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी की अध्यक्षता में एक मंत्रिमंडल समिति का गठन किया गया था।

भारत पाक सीमा पर भारत में घुसपैठ

1447. श्री काली प्रसाद पांडेय : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1984-85 और 1985-86 के प्रत्येक मास के दौरान क्रमशः पंजाब, राजस्थान और कश्मीर में भारत पाक सीमा पर भारत क्षेत्र में घुसपैठ करते समय कुल कितने व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया और उनमें से कितने व्यक्तियों को वापस भेज दिया गया है, कितनों पर मुकद्दमा चलाया गया है, या उनके विरुद्ध कोई अन्य कार्रवाई की गई है तथा तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ख) क्या यह सच है कि उनमें से अधिकांश लोग सीमा पार करने में सफल हो गये हैं जो विदेशी नागरिकता प्राप्त करने के प्रयत्न में पहले विभिन्न देशों को भाग गए थे :

(ग) क्या सरकार द्वारा इस सीमा को पूर्णतः बन्द करने के लिए कोई कार्यवाई की गई है या जल्द किए जाने का विचार है; और

(घ) घुसपैठियों को सजा देने के संबंध में वर्तमान उपबंध क्या हैं ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) भारत पाकिस्तान सीमा पर 1-1-1984 से 31-1-1986 तक की अवधि के दौरान पंजाब, राजस्थान तथा जम्मू और कश्मीर में सुरक्षा बलों द्वारा पकड़े गये घुसपैठियों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है । इन सभी व्यक्तियों को कानून के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए स्थानीय पुलिस प्राधिकारियों को सौंप दिया गया ।

(ख) सरकार को ऐसी कोई सूचना नहीं है ।

(ग) सीमा पर सुरक्षा बल चौकस हैं । सीमा पर निगरानी को कड़ा करने के लिए किये गये उपायों में सीमा सुरक्षा बल को सशक्त करना, अतिरिक्त सीमा बाह्य चौकियां स्थापित करना, निगरानी चौकी बुजों का निर्माण करना तथा सीमा पर गश्त को अधिक गतिशील बनाना आदि शामिल हैं ।

(घ) वैध यात्रा दस्तावेजों के बिना पाये जाने वाले घुसपैठियों को वापस भेज दिया जाता है, परन्तु यदि यह संदेह किया जाता है कि उन्होंने शस्त्र अधिनियम, सीमाशुल्क अधिनियम, भारतीय दण्ड संहिता, अफीम अधिनियम, खतरनाक औषध अधिनियम, विदेशी नागरिक अधिनियम, पार-पत्र (भारत में प्रवेश) अधिनियम इत्यादि के अधीन कोई अपराध किया है तो किये गये अपराध के आधार पर उनके विरुद्ध कार्रवाई की जाती है ।

विवरण

माह तथा वर्ष	पंजाब	राजस्थान	जम्मू तथा कश्मीर
1	2	3	4
जनवरी, 1984	53	11	2
फरवरी, 1984	90	66	2
मार्च, 1984	136	21	5
अप्रैल, 1984	29	40	1
मई, 1984	18	30	7
जून, 1984	121	49	2
जुलाई, 1984	59	101	3

1	2	3	4
अगस्त, 1984	172	24	3
सितम्बर, 1984	112	10	3
अक्तूबर 1984	76	31	14
नवम्बर, 1984	54	14	11
दिसम्बर, 1984	219	22	5
जनवरी, 1985	179	20	2
फरवरी, 1985	18	4	2
मार्च, 1985	195	6	5
अप्रैल, 1985	509	6	3
मई, 1985	382	4	7
जून, 1985	135	2	4
जुलाई, 1985	216	186	4
अगस्त, 1985	296	120	1
सितम्बर, 1985	358	142	7
अक्तूबर, 1985	596	120	3
नवम्बर, 1985	219	223	3
दिसम्बर, 1985	317	244	1
जनवरी, 1986	375	57	1
जोड़	4934	1553	101

[अनुवाद]

"पश्चिम बंगाल में राष्ट्रीय उद्यान"

1448. श्री आनन्द पाठक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को संदातफू भागों तथा इसके आस-पास की 7,000 हेक्टेयर भूमि को राष्ट्रीय उद्यान के रूप में घोषित करने के बारे में पश्चिम बंगाल सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उक्त प्रस्ताव पर कोई निर्णय लिया है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी, नहीं

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अधीन केन्द्रीय सरकार को मध्य प्रदेश से प्राप्त मामले"

1449. श्री प्रताप भानु शर्मा क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय सरकार को वन (संरक्षण) अधिनियम 1980 के अधीन मध्य प्रदेश राज्य से कितने मामले प्राप्त हुए हैं और उनका वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

- (ख) कितने मामलों में एक से अधिक बार आपत्ति लगाई गई है;
 (ग) कितने मामले रद्द किये गए हैं तथा रद्द करने के क्या कारण हैं; और
 (घ) कितने मामले अभी भी अनिर्णीत पड़े हैं उनका वर्षवार ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) 1983 में सैंतालीस, 1984 में एक सौ बहत्तर, 1985 में एक सौ चौवालीस ।

(ख) किसी भी मामले में आपत्तियाँ नहीं लगाई गई थीं । राज्य सरकार से इन मामलों में, जहाँ निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार पूर्ण आंकड़े एवं मानचित्र प्रस्तुत नहीं किये गये हैं, केवल स्पष्टीकरण एवं अतिरिक्त सूचनाएँ माँगी गयी थीं ।

(ग) 115 मामले, या तो उनके गुण-दोषों के आधार पर, या उनके विकल्प उपलब्ध थे या अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन किया था, रद्द किये गये हैं ।

(घ) 1983 में केवल एक मामला प्राप्त हुआ, 1984 में तीन तथा 1985 में दो जो वर्तमान में निपटाने के लिए अनिर्णीत पड़े हैं ।

वीडियो कैसेट रिकार्डर बनाने हेतु भारत-जर्मनी उद्यम

1450. श्री पी० एम० सईद : क्या प्रधान मंत्री वीडियो कैसेट रिकार्ड बनाने हेतु भारत-जर्मनी उद्यम के बारे में 4 दिसम्बर, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2551 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस एकक की स्थापना के स्थान, उत्पादन क्षमता और पूंजी निवेश संबंधी ब्यौरा तैयार कर लिया गया है; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) हाँ, हाँ ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

“पश्चिमी बंगाल में उद्योगों द्वारा प्रदूषण”

1451. श्री इन्द्रजीत गुप्ता : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी बंगाल सरकार के पर्यावरण विभाग ने यह पता लगा लिया है कि भारी पैमाने पर प्रदूषण इछापुर राइफल फैक्ट्री तथा “दी अलीपुर मिन्ट” के कारण होता है;

(ख) क्या गांजा नदी में अपशिष्ट पदार्थों के बहाव तथा अत्यधिक धुआं निकलने के बारे में इन दोनों कारखानों के विरुद्ध की गई विशिष्ट शिकायतों के बारे में इनके संबंध मंडल ने अभी तक ध्यान नहीं दिया है; और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार का विचार इस मामले में कोई कार्यवाही करने का है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

श्रीलंका से आने वाले व मिला शरणार्थी

1452. डा० गौरी शंकर राजहंस } क्या बिबेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
 प्रो० के० के० तिब्बारी }

(क) भारत में श्री लंका से 19 दिसम्बर, 1985 तक कुल कितने शरणार्थी पहुंचे;

(ख) 31 दिसंबर, 1985 तक उन पर कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ग) इस समय भारत में शरणार्थी सिबिरों की संख्या कितनी है;

- (घ) क्या हाल ही में कोई नए शिविर खोले गये हैं;
 (ङ) क्या हाल ही में बड़ी संख्या में शरणार्थी भारत छोड़कर श्री लंका लौट गए हैं;
 (च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(छ) क्या भारत सरकार ने श्रीलंका सरकार से इन शरणार्थियों पर खर्च का हिस्सा देने का अनुरोध किया है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० द्वार० नारायणन) : (क) श्री लंका ने जुलाई, 1983 में जातीय हिंसा भड़काने के बाद से 31 दिसम्बर, 1985 तक भारत में कुल 1,24,828 शरणार्थी पहुंच चुके थे।

(ख) 1983-84 और 1984-85 के दौरान शरणार्थी की सहायता पर जो खर्च हुआ था उसका ब्यौरा उपलब्ध नहीं है क्योंकि मार्च, 1985 से पहले इसका हिसाब अलग नहीं रखा जाता था। लेकिन 1983-84 और 1984-85 के दौरान देश प्रत्यावर्तित तथा शरणार्थियों की सहायता पर क्रमशः 68.50 लाख रु० और 143.10 लाख रु० खर्च हुए थे। तमिलनाडु सरकार की सूचना के अनुसार 4 फरवरी, 1985 के बाद से यानि अब से शरणार्थियों की सहायता पर हुए खर्च का हिसाब अलग से रखा गया है तब से सितम्बर, 1985 तक इस मद पर 1.76 करोड़ रु० खर्च हुए थे। (संबंधित अधिकारियों से कहा गया है कि वे 31 दिसम्बर, 1985 तक खर्च की गई राशि के बारे में अद्यतन सूचना उपलब्ध कराएं।)

(ग) शरणार्थियों को मंडलपुर और कोटापट्ट के दो शिविरों में रखा गया है। इसके अलावा शरणार्थियों को तमिलनाडु के अन्य 15 जिलों में 100 से भी अधिक अस्थायी शरण स्थलों पर रखा जा रहा है। (इन अस्थायी शिविरों की वास्तविक संख्या सरकार व तमिलनाडु सरकार से प्राप्त की जा रही है।)

(घ) हाल ही में कोई नए स्थायी शिविर नहीं खोले गए हैं। लेकिन तमिलनाडु सरकार से इसकी पुष्टि करने के लिए कहा गया है।

(ङ) उपलब्ध सूचना के अनुसार, कोई भी शरणार्थी भारत छोड़कर श्री लंका वापस नहीं गया है। लेकिन तमिलनाडु सरकार से पूरी सूचना देने के लिए कहा गया है।

(च) प्रश्न ही नहीं उठता।

(छ) जी नहीं। यह मामला भारत सरकार के विचाराधीन है।

पारिस्थितिकी संतुलन के लिए वनों का कटान रोकना

1453. श्री बी० एस० बिजयराघवन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पारिस्थितिकी संतुलन बनाए रखने के लिए न्यूनतम आवश्यक वन क्षेत्र कितना होना चाहिए;

(ख) क्या किसी राज्य में वन क्षेत्र न्यूनतम से कम है;

(ग) इस समय वन-क्षेत्र का राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(घ) विभिन्न राज्यों में वनों का कटान रोकने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) 1952 में स्वीकृत राष्ट्रीय वन नीति में उल्लिखित है कि समस्त भारत को अपनी कुल भूमि क्षेत्र में से एक तिहाई वनों के अन्तर्गत बरकरार रखना चाहिये। हिमालय में दक्षिण एवं अन्य पर्वतीय क्षेत्रों

में जहाँ क्षरण हो सकता है का 60 प्रतिशत वन के अन्तर्गत रखा जाना चाहिये। मैदानी क्षेत्रों में जहाँ पर कि घातल समतल होता है तथा सामान्यतः क्षरण एक गम्भीर पहलू नहीं है, यह अनुपात 20 प्रतिशत रखकर प्राप्त किया जा सकता है।

(ख) जी, हाँ !

(ग) वन क्षेत्र एवं भौगोलिक क्षेत्र के मुकाबले में वन क्षेत्र के प्रतिशत को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(घ) वन कटाव को रोकने के लिए निम्नलिखित प्रमुख कदम उठाये गये हैं :—

(I) निम्नीकृत वनों में पुनः वनरोपण।

(II) मौजूदा वनों पर जैविकीय भार कम करने के लिए परती भूमियों में वनरोपण।

(III) हिमाचल क्षेत्र में मृदा, जल एवं वृक्ष संक्षरण (मृदा निगरानी कार्रवाई)

(IV) जैव हस्तक्षेप से वनों की सुरक्षा के लिए आधारभूत सुविधाओं का विकास।

(V) राष्ट्रीय उद्यान एवं वन्यजीवी अभयारण्यों की स्थापना।

(VI) वन भूमियों का गैर-वनीय प्रयोजनों हेतु दिक्परिवर्तन को रोकने के लिए वन (संरक्षण अधिनियम, 1980 का कार्यान्वयन।

(VII) मौजूदा वनों के कुशल प्रबन्ध एवं सुरक्षा के केन्द्र से मागदर्शी सिद्धान्तों का करना।

(VIII) घरेलू ऊर्जा हेतु वैकल्पिक स्रोतों का विकास।

(IX) पकिंग, रेलवे स्लीपरों एवं भवन-निर्माण में लकड़ी की जगह वैकल्पिक वस्तु का प्रतिस्थापन।

विवरण

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों वन क्षेत्रों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	भौगोलिक क्षेत्र (हजार हेक्टे०)	वन क्षेत्र (हजार हेक्टे०)	भौगोलिक क्षेत्र के मुकाबले में वन क्षेत्र का प्रतिशत
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	27682	6377.2	23.15
2.	असाम	7852	3070.8	39.11
3.	बिहार	17388	2923.2	16.81
4.	गुजरात	19598	1965.7	9.96
5.	हरियाणा	4422	171.6	3.71
6.	हिमाचल प्रदेश	5567	2132.2	38.06
7.	जम्मू एवं काश्मीर	22224	2100.0	9.85
8.	कर्नाटक	19177	3863.4	19.75
9.	केरल	3886	1122.3	28.62
10.	मध्य प्रदेश	44284	15541.4	34.75
11.	महाराष्ट्र	30776	6416.6	20.82
12.	मणीपुर	2236	1510.0	67.75
13.	मेघालय	2249	947.7	38.02
14.	नागालैंड	1653	288.3	17.42

1	2	3	4	5
15.	उड़ीसा	15573	5996.3	43.44
16.	पंजाब	5036	264.2	4.83
17.	राजस्थान	34222	3109.2	10.20
18.	सिक्किम	730	265.0	35.02
19.	तमिलनाडु	13007	2179.1	16.75
20.	त्रिपुरा	1048	639.6	56.58
21.	उत्तर प्रदेश	29441	5126.7	17.46
22.	पश्चिम बंगाल	8785	1183.0	13.48
23.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	829	714.4	86.13
24.	अरुणाचल प्रदेश	8358	5174.0	61.67
25.	चण्डीगढ़	11	—	ऋणात्मक
26.	दादर नागर हवेली	49	20.2	40.82
27.	दिल्ली	149	—	ऋणात्मक
28.	गोवा, दमन द्विव	381	99.4	27.56
29.	मिजोरम	2109	713.0	33.81
30.	पांडिचेरी	48	—	—
31.	लक्षद्वीप	3	—	—
		328778	74872.5	22.73

लोक शिकायतों के समाधान के लिए स्वयं सेवी संगठनों को शामिल करना

1454. श्री एच० एन० नरुजे गौड़ा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ऐसी कोई योजना तैयार की है जिसके अन्तर्गत प्रशासन के स्तर में सुधार करने के लिए तुरन्त ध्यान दिए जाने योग्य समस्याओं के समाधान हेतु स्वयं सेवी संगठनों की सहायता ली जाएगी;

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में राज्य सरकारों को क्या दिशा निर्देश जारी किए गए हैं; और

(ग) दिल्ली में कौन कौन से स्वयं सेवी संगठन यह कार्य करने के लिए आगे आए हैं ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम्) : (क) यह बात मानते हुए कि सुधारों के सम्बन्ध में जनता के मार्गदर्शन और उसे शिक्षित करने तथा विशेष रूप से जिन क्षेत्रों में प्रशासन के साथ आम आदमी का वास्ता पड़ता है उनमें सरकार को सलाह देने के लिए स्वैच्छिक एजेंसियां सुधार के प्रचारक की भूमिका निभा सकती हैं इसलिए जनता की शिकायतों के वितरण के काम में इन स्वैच्छिक एजेंसियों को सहयोजित करने का एक प्रस्ताव विचाराधीन है। मंत्रालयों से ऐसी स्वैच्छिक एजेंसियों का पता लगाने का अनुरोध किया गया है

जिनको वह इन काम में उद्योजित करना पसन्द करेगा जिससे कि प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग एक ऐसा मंच जुटा सके जहाँ मंत्रालय और स्वीच्छिक एजेन्सियां एक दूसरे के निकट आ सकें और सुधारों के लिए उपाय सुझा सकें। स्वीच्छिक एजेन्सियों का पता लगाने का काम शुरू किया जा चुका है।

(ख) कोई दिशा निर्देश जारी नहीं किए गए हैं।

(ग) अभी तक कोई नहीं।

‘स्पीशीज और पारि-प्रणाली को बचाना’

1455. डा० चिन्ता मोहन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पर्यावरण पर तिवारी समिति की रिपोर्ट (1980) के अनुसार देश में पशु तथा पौधों दोनों के मूल में प्राकृतिक जीवित संसाधनों की अत्याधिक किस्में विद्यमान हैं ?

(ख) यदि हां, तो नष्ट हो रही स्पीशीज और पारि-प्रणाली को किस प्रकार बचाया जा रहा है; और

(ग) क्या उत्पत्ति-संबंधी संसाधनों और प्राकृतिक पारि-प्रणाली को अब पूरी तरह से बचाया जा रहा है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) संकटापन्न प्रजातियों तथा पारि-प्रणालियों की सुरक्षा के लिए कदम उठाये गये हैं। इनमें शामिल हैं—वैधानिक उपाय, शैक्षणिक जागरूकता कार्यक्रम, सर्वेक्षण, स्थानिक तथा संकटापन्न प्राणियों एवं पौधों से सम्बन्धित अध्ययन एवं अनुसंधान, विश्व प्राणिजात एवं वनस्पति-जगत के संकटस्थ प्रजातियों के अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार पर सम्मेलन (सी. आई. टी. ई. एस.) के अधीन वनस्पतिजात तथा प्रजातियों के व्यापार एवं वाणिज्य पर नियंत्रण, तथा सस्यागत यंत्रीकरण।

—वन्यजीव सुरक्षा अधिनियम, 1972 के तहत, देश के वनस्पतिजात एवं प्राणिजात की सुरक्षा के लिए प्राबधान है जिसके उल्लंघन के लिए कठोर दण्ड की व्यवस्था है। राज्य और संघ राज्य क्षेत्रों के वन्यजीव एवं वन विभागों को वनस्पतिजात एवं प्राणिजात के संरक्षण एवं सुरक्षा तथा अनधिकार शिकार का सामना करने के लिए तकनीकी सुविधता तथा मार्गदर्शी सिद्धांत/मार्ग-दर्शन प्रदान किये गये हैं।

—वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 यह सुनिश्चित करता है कि भारत सरकार के पूर्व अनुमति के बिना वन क्षेत्रों को गैर-वानिकी उद्देश्यों में परिवर्तन न किया जाये।

—राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को यह सुझाव दिया जाता है कि वे 1000 मीटर से अधिक ऊंचाईयों पर “संवेदनशील क्षेत्रों” में वृक्षों की कटाई पर एक अधिस्थगन काल लागू करें।

—पौधों तथा प्राणियों के संकटापन्न प्रजातियों तथा उनके विविध प्राकृतिक वास-स्थलों की सुरक्षा के लिए 53 राष्ट्रीय उद्यान तथा 247 वन्यजीव अभयारण्य की स्थापना की गयी है। “जीवमण्डल रिजर्वों” के रूप में मनोनयन के लिए 13 स्थलों का अभिनिर्धारण किया गया है जिसमें शीघ्रित संसाधनों का एक व्यापक स्पैक्ट्रम उनकी प्राकृतिक दशाओं में सुरक्षित रखा जायेगा।

—भारतीय वनस्पति सर्वेक्षण तथा भारतीय प्राणि सर्वेक्षण वनस्पतिजात एवं प्राणिजात के सर्वेक्षण तथा स्थानिक तथा संकटापन्न पौधों का अध्ययन तथा उनके संरक्षण में लगे हुए हैं।

—महत्वपूर्ण अनाज के पीधों की बन्ध सम्बन्धियों के संरक्षण के लिए राष्ट्रीय पीध आनु-वंशिकी संसाधन ब्यूरो संकेद्रित ध्यान दे रहा है।

—संकटापन्न प्रजातियों, विशेषकर औषधीय पादप के संरक्षण के लिए बीज जैबिकी तथा उच्च संवर्धन के माध्यम से पीध प्रजातियों के संरक्षण पर एक अखिल भारतीय समन्वित परि-योजना आरम्भ की गयी है।

बनों की सुरक्षा के अलावा, नये वनरोपण तथा वृक्षारोपण के सम्मिलित उपाध अपनाये गये हैं, सामाजिक वानिकी, फार्म-वानिकी, मरुभूमि विकास, मृदा संरक्षण तथा पारिस्थितिकी पुनर्स्थापन कार्यक्रमों को तीव्र किया गया है।

—नम भूमियों तथा मैट्रुव जैसे पारिस्थितिकीय रूप से संवेदनशील क्षेत्रों के संरक्षण हेतु संरक्षण योजनाओं की रचना के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है।

—सभी नये विकास परियोजनायें पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन के तहत पारि-प्रणाली पर उनके प्रभाव को कम कर सके हैं।

गन्ना, वस्त्र और और कागज उद्योग के लिए माइक्रोप्रोसेसर कंट्रोल प्रणाली

1457. डा० सुधीर राय : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गन्ना, वस्त्र तथा कागज उद्योगों ने उत्पादकता में सुधार करने के लिए पहले ही माइक्रोप्रोसेसर कंट्रोल प्रणाली को अपनाना आरम्भ कर दिया है;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रणाली को लागू करने के पश्चात् उद्योग-वार उत्पादन में क्या सुधार हुआ है; और

(ग) इस प्रणाली के लागू करने से पहले और पश्चात् इन तीनों उद्योगों में कार्य कर रहे कर्मचारियों की संख्या का उद्योग वार ब्यौर क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) मूकसंसाधन (माइ-क्रोप्रोसेसर) नियंत्रित प्रणालियाँ इन क्षेत्रों के कुछ ही उद्योगों में लगाई गई हैं।

(ख) और (ग) उपर्युक्त भाग (क) को ध्यान में रखते हुए अभी इस बात का आंकलन करना संभव नहीं होगा कि ऐसी प्रणालियों का गन्ना, वस्त्र अथवा कागज उद्योग की उत्पादकता में सुधार लाने में अथवा उनके रोजगार विषयक ढांचे पर क्या प्रभाव पड़ेगा।

भारतीय प्रशासनिक सेवा के सभी अधिकारियों के प्रशिक्षण के लिए कार्यक्रम

1458. श्री नारायण चौबे : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय प्रशासनिक सेवा के सभी अधिकारियों के प्रशिक्षण के लिए इस वर्ष एक व्यापक कार्यक्रम शुरू किया गया है; और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) प्रशिक्षित किए जाने वाले अधिकारियों की संख्या, प्रशिक्षण देने वाली संस्थाओं के नाम, प्रशिक्षण कार्यक्रमों का मूलाधार, प्रशिक्षण विधि को मुख्य विषय सूची और प्रशिक्षण के मूल्यांकन के बारे में ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस प्रशिक्षण कार्यक्रम का विशिष्ट अभिकरण द्वारा मूल्यांकन कराने का कोई प्रस्ताव है;

(घ) वर्ष 1985-86 के दौरान इस प्रशिक्षण कार्यक्रम पर कुल कितनी लागत आयी; और

(ङ) प्रशिक्षण कार्यक्रम के बारे में अधिकारियों की क्या प्रतिक्रिया है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम्) :

(क) जी, हाँ। ये कार्यक्रम दो प्रकार के हैं अर्थात् 4 सप्ताह वाले प्रशिक्षण कार्यक्रम तथा एक सप्ताह वाला पुनश्चर्या पाठ्यक्रम। चार सप्ताह वाले कार्यक्रम तीन प्रकार के बरिष्ठता समूहों वाले अधिकारियों के लिए है अर्थात् 6-9 वर्षों की सेवा वाले अधिकारियों के लिए कार्यक्रम जिसमें कार्यक्रम कार्यान्वयन पर बल दिया जाता है; 10-16 वर्ष की सेवा वाले अधिकारियों के लिए कार्यक्रम जिसमें प्रबन्ध अवधारणाओं और निर्णय लेने पर बल दिया जाता है और 17-20 वर्ष की सेवा वाले अधिकारियों के लिए कार्यक्रम जिसमें नीति नियोजन और विश्लेषण पर बल दिया जाता है। एक सप्ताह वाले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम भारतीय प्रशासनिक सेवा के सभी अधिकारियों के लिए है। भारतीय प्रशासनिक सेवा का प्रत्येक अधिकारी विशेषज्ञताओं के विभिन्न अभिज्ञात क्षेत्रों में से किसी एक में प्रति वर्ष एक सप्ताह के पुनश्चर्या पाठ्यक्रम में भाग लेगा तथा ऊपर उल्लिखित तीन प्रकार के बरिष्ठता समूहों वाले भारतीय प्रशासनिक सेवा के सभी अधिकारियों को, आगामी तीन वर्षों के भीतर चार सप्ताह वाले कार्यक्रमों में शामिल किए जाने का विचार है।

(ख) प्रशिक्षित किए जाने वाले अधिकारियों की कुल संख्या (सेवानिवृत्त होने वालों को छोड़कर) लगभग 3930 है। वर्ष 1985-86 में इस कार्य को प्रारम्भ करने वाली प्रशिक्षण संस्थाओं के नाम संलग्न विवरण एक में दिए गए हैं। प्रथम चरण में (अक्तूबर, 1985 से जून, 1986 तक) आयोजित किए जाने वाले प्रशिक्षण कार्यक्रमों की कुल संख्या 147 है जिनमें 22 पाठ्यक्रम चार सप्ताह वाले और 125 कार्यक्रम एक सप्ताह वाले होंगे।

चार सप्ताह वाले प्रशिक्षण कार्यक्रमों का मूलाधार, पूर्वलिखित तीन बरिष्ठता समूहों वाले अधिकारियों को अपेक्षित जानकारी देना और उनके कार्यक्षमता तथा स्वभावगत कार्यक्षमताओं को विकसित करना है। एक सप्ताह वाले पाठ्यक्रमों का मूलाधार संबंधित अधिकारियों को एक प्रकार का विश्राम देना है जिससे कि भाग लेने वाले अधिकारियों के बीच, जो कि उप मंडल अधिकारी से लेकर बरिष्ठतम स्तर तक के होते हैं, पारस्परिक वैचारिक आदान-प्रदान की व्यवस्था हो सके और इस प्रकार नीति बनाने वाले और उसे कार्यान्वित करने वालों के बीच आपसी ताल-मेल सुनिश्चित हो सके और यह व्यवस्था की जा सके कि विभिन्न राज्यों से शामिल किए गए अधिकारियों को नीति नियोजन और कार्यक्रम कार्यान्वयन, के अनुभव का भागीदार बनाया जा सके।

तीन बरिष्ठता समूहों में चार सप्ताह वाले प्रशिक्षण कार्यक्रमों की विषय वस्तु संलग्न विवरण दो में दी गई है। एक सप्ताह वाले पुनश्चर्या पाठ्यक्रम की विषय वस्तु विशेषज्ञता के संबंधित क्षेत्र को ध्यान में रख कर बनाई जाती है। कार्यक्रम का मूल्यांकन इस मंत्रालय द्वारा तैयार की गई ऐसी मानकीकृत प्रश्नावली के माध्यम से किया जाता है, जिसका कुछ अंश भरा होता है तथा कुछ अंश खाली होता है, जिसमें प्रत्येक प्रशिक्षार्थी पाठ्यक्रम से संबंधित सूचना भरता है।

(ग) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) संशोधित बजट प्राक्कलनों में दिए अनुसार, वर्ष 1985-86 के दौरान, इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों की लागत लगभग 60.00 लाख रुपए है।

(ङ) इन कार्यक्रमों का व्यापक स्वागत हुआ है तथा इसका पुनर्निर्देशन सकारात्मक है।

विवरण एक

I. राज्य प्रशिक्षण संस्थानों की सूची :

1. प्रशासनिक प्रशिक्षण संस्थान, रांची ।
2. सरदार पटेल लोक प्रशासन संस्थान, अहमदाबाद ।
3. प्रशासनिक प्रशिक्षण संस्थान, मैसूर ।
4. सरकारी प्रबन्ध संस्थान, त्रिवेन्द्रम ।
5. प्रशासन अकादमी, भोपाल ।
6. महाराष्ट्र विकासात्मक प्रशासन संस्थान, पुणे ।
7. गोप बन्धु प्रशासन अकादमी, भुवनेश्वर ।
8. पंजाब राज्य लोक प्रशासन संस्थान, चण्डीगढ़ ।
9. हरीश चन्द्र माथुर राजस्थान राज्य लोक प्रशासन संस्थान, जयपुर ।
10. प्रशासनिक प्रशिक्षण संस्थान, कलकत्ता ।
11. प्रशासनिक प्रशिक्षण संस्थान, नैनीताल ।

II. राष्ट्रीय/केन्द्रीय प्रशिक्षण संस्थानों की सूची :

12. लोक उद्यम संस्थान, हैदराबाद ।
13. अखिल भारतीय प्रबन्ध एसोसिएशन, दिल्ली ।
14. प्रबन्ध विकास संस्थान, गुडगाँव ।
15. भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली ।
16. राष्ट्रीय ग्रामीण विकास संस्थान, हैदराबाद ।
17. भारतीय लोक प्रशासन, संस्थान, दिल्ली ।
18. राष्ट्रीय स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण संस्थान, दिल्ली ।
19. बैकुण्ठ मेहता राष्ट्रीय सहकारी प्रबन्ध संस्थान, पुणे ।
20. राष्ट्रीय श्रम संस्थान, दिल्ली ।
21. जन शक्ति प्रयुक्त अनुसंधान संस्थान, दिल्ली ।
[इन्स्टीट्यूट आफ एपलाइड मैनपावर रिसर्च, दिल्ली ।]
22. राष्ट्रीय शैक्षिक योजना संस्थान, दिल्ली ।
23. आर्थिक विकास संस्थान, दिल्ली ।
24. टाटा प्रबन्ध प्रशिक्षण केन्द्र, पुणे ।
25. भारतीय प्रशासनिक स्टाफ कालेज, हैदराबाद ।
26. लाल बहादुर राष्ट्रीय प्रशासन अकादमी, मैसूर ।
27. भारतीय प्रबन्ध संस्थान, अहमदाबाद ।
28. भारतीय प्रबन्ध संस्थान, कलकत्ता ।
29. भारतीय प्रबन्ध संस्थान, बंगलौर ।
30. राष्ट्रीय लोक वित्त तथा नीति संस्थान, दिल्ली ।

विवरण दो

- I. कार्यक्रम कार्यान्वयन पर चार सप्ताह के कार्यक्रमों के लिए पाठ्यक्रम की विषयवस्तु
1. पर्यावरण विश्लेषण, अनुभव की भागीदारी अन्तर्व्यक्तिक दक्षता, अभिनव परिवर्तन सम्बन्धी प्रबन्ध ।
 2. परियोजना प्रबन्ध
 3. वित्तीय प्रबन्ध
 4. निर्णय लेने संबंधी तकनीक
 5. ग्रामीण विकास कार्यक्रम
—ग्रामीण रोजगार
—वैयक्तिक लाभभोगी कार्यक्रम
—क्षेत्रीय परियोजनाएं
 6. शहरी प्रबन्ध
 7. लोक उद्यम प्रबन्ध
 8. समाज सेवा प्रबन्ध शिक्षा गृह, जल, स्वास्थ्य
 9. सिंटीकेट
- II. प्रबन्ध प्रबन्धकारणार्थों तथा निर्णय लेने से सम्बन्धित 4 सप्ताह के कार्यक्रम की विषयवस्तु
1. क्रियात्मक दक्षता
संगठनात्मक व्यवहार
वित्त
विपणन
कार्मिक प्रबन्ध
सामग्री
रख-रखाव (अनुरक्षण)
 2. प्रबन्ध तकनीक
निर्णय लेने में विश्लेषणात्मक सहायक सामग्री
परियोजना प्रबन्ध
प्रबन्ध सूचना प्रणाली
कम्प्यूटीकरण तथा प्रबन्ध सम्बन्धी अभ्यास
परिमाणात्मक पद्धतियाँ
प्रौद्योगिकी विषयक पूर्वानुमान
 3. पर्यावरण
(राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों ही)
अर्थशास्त्र
सामाजिक-राजनैतिक
प्रौद्योगिकी
लोक नीति तथा प्रक्रिया विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी नीति

कानूनी तथा विनियमिक पर्यावरण
उपभोक्तावाद (कन्ज्यूमरिज्म) तथा लोक हित मुकदमेबाजी
पर्यावरण तथा परिस्थिति विज्ञान
उत्पादकता की मैक्रो समस्याएँ

4. निगमित योजना निर्माण

नीतिगत प्रबन्ध

लक्ष्यपरक प्रबन्ध (मैनेजमेंट बाई आब्जेक्टिव)

परिवर्तनोन्मुखी प्रबन्ध (मैनेजमेंट आफ चेंज)

निगमित क्षेत्र का उत्तरदायित्व

व्यावसायिक नैतिकता

पेनल चर्चा

5. परियोजना कार्य

6. अन्य

पुस्तकालय कार्य

अनुसूची से बाहर की फिल्में

उद्घाटन

मूल्यांकन

विदाई

उद्योगों का भ्रमण

III. नीति नियोजन तथा विश्लेषण पर 4 सप्ताह के कार्यक्रम के लिए पाठ्यक्रम की विषयवस्तु (एक नमूना)

1. नीति विज्ञान का परिचय
2. भारत में लोक नीति निर्माण
3. विकासात्मक नीतियाँ तथा योजना निर्माण
4. राज्य तथा भारतीय राजनीतिक प्रणाली
5. भारतीय राजनीति में सैद्धान्तिकता
6. भारतीय अर्थनीति के ढांचे पर पेनल चर्चा
7. राष्ट्रीय आय विश्लेषण
8. भारतीय नीति निर्माण के आधार के रूप में जाति
9. भारतीय राजनीति के क्षेत्रीय तथा भाषायी आधार
10. योजना के लिए निवेश-उत्पादन सम्बन्धी विश्लेषण
11. निर्णय लेने में परिमाणत्मक सहायक सामग्री
12. औद्योगिक नीति को प्रभावित करने वाले संगठित दबाव-गुट
13. वित्तीय विश्लेषण तथा मूल्यांकन
14. सामाजिक लागत लाभ विश्लेषण
15. सूचना प्रणाली, कम्प्यूटर तथा नीति निर्माण

16. निगमित सूचना प्रणाली—एक प्रदर्शन
17. मूल्यांकन तथा समाज विज्ञान अनुसंधान
18. ग्रामीण विकास तथा गरीबी हटाने के लिए नीतियाँ
19. सांख्यिक वितरण प्रणाली
20. वनों के विशेष संदर्भ में प्राकृतिक संसाधनों का संरक्षण
21. वस्त्र नीति।

उड़ीसा को विशेष श्रेणी का राज्य घोषित करना

*1459. श्री के० प्रधानी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने राष्ट्रीय विकास परिषद से अनुरोध किया है कि अनेक अन्य राज्यों की तुलना में उड़ीसा में अनुसूचित-जनजातियों के लोगों की संख्या अधिक होने के कारण उड़ीसा को विशेष श्रेणी का राज्य घोषित किया जाए और इसके विकास के लिए अतिरिक्त धनराशि आवंटित की जाए; और

(ख) यदि हाँ, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) जी, हाँ। राष्ट्रीय विकास परिषद की 8-9 नवम्बर, 1985 को हुई बैठक में उड़ीसा के मुख्य मंत्री ने उड़ीसा को विशेष श्रेणी राज्य बनाने का अनुरोध किया था।

(ख) राष्ट्रीय विकास परिषद् द्वारा यथा अनुमोदित परिशोधित गाडगिल फार्मूले के आधार पर सातवीं योजना के लिए राज्यों को केन्द्रीय सहायता का निर्धारण किया गया है। इसके साथ-साथ वर्तमान फार्मूले में 8 विशेष श्रेणी राज्यों, जैसे असम, हिमाचल प्रदेश, मणिपुर, जम्मू और कश्मीर, मेघालय, नागालैण्ड, सिक्किम, और त्रिपुरा, की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए केन्द्रीय सहायता के पूर्वाधिकार की व्यवस्था है। राष्ट्रीय विकास परिषद ने विशेष श्रेणी राज्य की सूची में कोई परिवर्तन नहीं किया है। तथापि, उड़ीसा को अपनी अनुसूचित जनजातीय जनसंख्या की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए अपनी जनजातीय उप-योजना के वास्ते विशेष केन्द्रीय सहायता (वि० के० स०) प्राप्त होती है।

गणतंत्र दिवस के लिए आन्ध्र प्रदेश की झांकी

*1460. श्री श्रीरामभूति भट्टम : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने वर्ष 1986 के दौरान गणतंत्र दिवस परेड में दिखाने के लिए आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार की झांकी को स्वीकार नहीं किया था;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार इस झांकी में केन्द्रीय सरकार के सुझाव के अनुसार परिवर्तन करने को तैयार थी; और

(घ) यदि हाँ, तो क्या इसे स्वीकार किया गया था ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) से (घ) 1986 की गणतंत्र दिवस परेड में भाग लेने के लिए राज्य सरकारों/केन्द्र शासित प्रदेशों/

केन्द्रीय सरकार के मंत्रालयों/विभागों एवं केन्द्रीय सरकार के प्रतिष्ठानों से प्राप्त 91 प्रस्तावों में से एक झांकी का प्रस्ताव आन्ध्र प्रदेश सरकार का भी था जो "पुरातत्वीय टस प्लांट-नागार्जुन कोण्डा" विषय पर आधारित था। झांकियों के चुनाव के लिए गठित विशेषज्ञ समिति ने आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा दी गई झांकी में कुछ परिवर्तन सुझाए थे जिन्हें उस सरकार ने कार्यान्वित कर दिया था। परिवर्तन करने के बाद भी विशेषज्ञ समिति ने यह पाया कि झांकी से आम दर्शकों को उसका मूल उद्देश्य स्पष्ट नहीं हो सकेगा। अतः 1986 की गणतंत्र दिवस परेड में भाग लेने के लिए इस झांकी को तुलनात्मक आधार पर शामिल नहीं किया गया।

"जल प्रदूषण के लिए स्वीकृत स्तरों का मानक"

*1461. श्री डी० बी० पाटिल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में जल प्रदूषण के संबंध में स्वीकृत स्तरों का मानक क्या है;

(ख) क्या भारत में जल प्रदूषण के लिये स्वीकृत स्तरों का वर्तमान मानक सोवियत संघ और संयुक्त राज्य अमेरिका में जल प्रदूषण के लिये स्वीकृत स्तरों के मानक की तुलना में कम है; और

(ग) यदि हां, तो जल प्रदूषण के लिये स्वीकृत स्तरों के मानक में सुधार हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) पीने के उद्देश्यों के लिए परिवेशी जल गुणवत्ता के मानक ये हैं :—

प्राचल	सीमाये
पी० एच०	6.5-8.5
बी० ओ० डी०	2 मि० ग्रा०/लीटर
विघटित आक्सीजन	2 मि० ग्रा०/लीटर
कुल कोलिफार्म 50	
(ख) जी, नहीं।	
(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।	

इलेक्ट्रॉनिकी मर्चों में भारत-जापान सहयोग

*1462. श्री के० कुन्जम्बु : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत इलेक्ट्रॉनिकी मर्चों के निर्माण में जापान के साथ सहयोग करने के पक्ष में है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन जापानी कम्पनियों ने भारतीय फर्मों के साथ सहयोग करारों पर पहले ही अंतिम निर्णय ले लिया है; और

(ग) जिन मर्चों का निर्माण किया जाना है उनका ब्योरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बो० पाटिल) : (क) भारतीय कम्पनियों जापानी कम्पनियों के साथ सहयोग कर रही हैं।

(ख) और (ग) ब्योरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण
इलेक्ट्रॉनिक दस्तुओं के विनिर्माण के लिए जापान की जिन कंपनियों के साथ विदेशी सहयोग हुआ है, उनके बारे में

क्रम सं०	भारतीय पार्टी का नाम	विदेशी सहयोग-कर्ता का नाम	मद
देश : जापान			
1.	के. महलुबानी, मद्रास	शिमिजु सिरॉमिक्स कं० लिमिटेड	सिरोमिक्स डिस्क केपेसिटर
2.	अम्बालाल साराभाई एंटरप्राइजिस लि०, बड़ौदा	टीकोकोत्सुशी कोयो कंपनी	रेडियो रिसेवर/रेडियो काम्पोनेंट्स
3.	एम्पेट्रॉनिक्स लिमिटेड, पुणे	डेटीवी डैसी कोयो	डी आई पी स्विच
4.	आन्ध्रा इलेक्ट्रिकल, इंडस्ट्रियल एसोसिएटड प्रा० लिमिटेड, चित्तौड़	जनरल इले० [हांगकांग] लि०	ट्रांजिस्टर रेडियो
5.	आन्ध्रा इलेक्ट्रिकल इंडस्ट्रियल एसोसिएटड प्रा० लि०, चित्तौड़	जनरल इले० (हांगकांग) लिमिटेड	पोलिबेरीकॉन गैंग कंडेसंस
6.	आन्ध्र प्रदेश इंडस्ट्रियल कांफेरिशन लि० हैदराबाद	शिन्यात्सुआरशिक कं० लि०	अति उच्च आवृत्ति/परा उच्च आवृत्ति दुतरफा संचार उपकरण
7.	अनिल सेराट्रॉनिक्स लिमिटेड, पटना	सिमसेन एण्ड कं०	सिरोमिक्स केपेसिटर
8.	आशा श्रावर्स प्रा० लि० बम्बई	ए० सी० ई० इलेक्ट्रॉनिक्स कं०	पी० वी० सी० गैंग कंडेसंस
9.	ऑटोमेटिक इलेक्ट्रिक लि०, बम्बई	ओरिजेन इले० कं० लि०	परिबोधक (रेक्टिफायर)
10.	बी पी एल सेव्यो प्राईवेट लि० बंगलौर	फ्यूजिटा इलेक्ट्रिक वर्क लि०	बेटा मेक्स तथा बी० एच० एस० प्रणाली के लिए वीडियो टेक्स केपेसिटर के विनिर्माण के लिए आवश्यक उपस्कर की संरचना प्लेन पेपर फोटो कोपियंस उच्च बोल्डता निर्माण प्रक्रिया
11.	बड़ौदा इलेक्ट्रॉनिक्स इण्डस्ट्रीज प्राईवेट लिमिटेड, बड़ौदा	शिन-इ एल-ट्यूशीन कोयो कं०	
12.	बी इलेक्ट्रॉनिक्स सर्वाइस प्रा० लि० बम्बई	केनन इनका० टोक्यो	
13.	भारत केपेसिटेस लि०, हैदराबाद	जापान इंजीनियरिंग कं० लि०	

4

3

14. भारत केपेसिटर्स लिमिटेड, हैदराबाद
 15. भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बंगलौर
 16. भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बंगलौर
 17. भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बंगलौर
 18. भाटी मरकैटाइल्स कार्पोरेशन, बम्बई
 19. बिहार स्टेट इलेक्ट्रॉनिक्स डेवलपमेंट कार्पोरेशन लि० पटना
 20. बिहार स्टेट फार-एण्ड केमिकल डेवलपमेंट कार्पोरेशन लि०, पटना
 21. ब्रिटिश फिजिकल लेबोरेट्रीज इंडिया लि० बंगलौर
 22. बुश इंडिया लिमिटेड, बम्बई
 23. बुश इंडिया लिमिटेड, बम्बई
 24. बुश इंडिया लिमिटेड, बम्बई
 25. सी एच कृष्णामूर्ति राव, मद्रास
 26. चौपड़ा रेडियो इलेक्ट्रिक कम्पनी, बम्बई
 27. डकन सेप्टी ग्लास वर्क्स प्रा० लि० कलकत्ता ।
 28. डेकी इलेक्ट्रॉनिक्स लि०, नई दिल्ली ।
 29. इलेक्ट्रॉनिक्स इंडस्ट्रीज, मद्रास
 30. इलेक्ट्रॉनिक इंडस्ट्रीज कार्पोरेशन प्रा. लि. कलकत्ता
 31. इलेक्ट्रॉनिक्स प्रोडक्ट्स ठाने
- जापान इंजीनियरिंग कं० लि०
 एन ई सी.
 निप्पन इलेक्ट्रिक कं० लि०
 निप्पन इलेक्ट्रिक कं० लि०
 स्टैंडर्ड रेडियो कार्पोरेशन
 शिवात्सुमार शिक कं० लि०
 सिनसेन एण्ड कं०
 नीइम कोहिडेन कोया कं०
 जनरल मशीनरी एक्सपो०
 निप्पन केमिकल कं०
 फ्यूजी वेरिएबल कं०
 गेल्ट्रुन इंजीनियरिंग कार्पोरेशन लि०
 हिताची लि०
 कावा गुचिको सिमीत्सु
 ओकाया इले. इन्ड. कं. लि.
 फिथो ट्रेडिंग कं. लि.
 कांसोनीनी ऑफ जापान
 टोकयो इले. कं.
- उच्च वोल्टता अल्युमीनियम केपेसिटर्स
 दूरदर्शन संप्रेषण उपकरण
 सिरेमिक संप्रेषण ट्यूब्स
 दूरदर्शन पिकचर ट्यूब्स
 ट्रांजिस्टर रेडियोज
 दुतरफा संबार तथा सम्बन्ध उपकरण
 सिरेमिक केपेसिटर्स
 इन्टरनल पेस मेकर
 कार्बन प्रतिरोधक
 इलेक्ट्रोलाइटिक केपेसिटर्स
 वेरिएबल गैंग कं०
 एनोड संरक्षण युक्तियाँ
 ट्रांजिस्टर रेडियोज
 वाच क्रिस्टल
 प्लास्टिक फिल्म केपेसिटर्स
 गैंग कं०
 इलेक्ट्रोलाइटिक केपेसिटर्स
 कार्बन फिल्म प्रतिरोधक घातु कार्बन प्रतिरोधक

32. इलेक्ट्रॉनिक रिसर्च प्रा. लि. बंगलौर	संघो इले. कं. लि.	रंगीन दूरदर्शन के लिए विशेषण कांपो-नेट्स
33. इलेक्ट्रॉनिकस कंसोर्टियम प्रा. लि., नई दिल्ली	मत्सुशितार इलेक्ट्रिक इंडस्ट्री	दूरदर्शन विशेषण काम्पोनेट्स
34. इलेक्ट्रॉनिकस कंसोर्टियम प्रा. लि. नई दिल्ली	मत्सुशिता इले. इंडस्ट्री	रंगीन दूरदर्शन के लिए विशेषण योक
35. इलेक्ट्रॉनिकस कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लि. हैदराबाद	निपल इले. कं. लि.	हाई पावर एम्प्लीफायर सिस्टम्स
36. इलेक्ट्रॉनिकस कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लि. हैदराबाद	निपन इले. कं. लि.	पुननिवेश सहित भू स्टेशन एंटीना
37. इलेक्ट्रॉनिकस इंडिया, कलकत्ता	टोकयो कासमोस इले. कं. लि.	रेडियो काम्पोनेट्स
38. इलेक्ट्रॉनिकस इंडस्ट्रीज प्रा. लि. बड़ौदा	निशानन संघो कं. लि.	कार्जन प्रतिरोधक
39. सी. पी. इलेक्ट्रॉनिकस लि. बम्बई	टोकयो किकई संघो कं. लि.	हाई फ्रीक्वेंसी
40. प्रेविटी इलेक्ट्रोवैलॉक कं. अहमदाबाद	एमेनी कार्पोरेशन	अटॉडेस/टाइम रिकार्डर्स
41. गुजरात कम्यूनिकेशन्स एण्ड इलेक्ट्रॉनिकस लि. बड़ौदा	सोनी कापो.	सुवाहा 3/4 वीडियो टेप रिकार्डर
42. गुजरात कम्यूनिकेशन एण्ड इलेक्ट्रॉनिकस	फोरा इन्ड. कार्पो.	अंकीय टाइम बेस संशोधक
43. हेमराज कोहली, वाराणसी	टेकनीको कं. लि.	डी सी माइक्रो मोटर्स
44. हिन्दुओ लाइटिंग इंडस्ट्रीज प्रा. लि. बम्बई	तकानुशी कंडेसर कं.	रेडियो काम्पोनेट्स
45. हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लि., बंगलौर	हिताची मेकसेल लि.	लघु बटन टाइप वैंटरीज
46. हैदराबाद आल्विन लि., हैदराबाद	सीको ग्रुप	एनालॉग वाच
47. इम्पीरियल इलेक्ट्रिक मार्ट, दिल्ली	शिजुकी इले. वक्सं कं. लि.	रेडियो केपेसिटर्स
48. इंडिया इलेक्ट्रॉनिकस लि. नई दिल्ली	एकेहेन इले. कार्पो.	कार्बन फिल्म प्रतिरोधक
49. इंडिया प्लास्टिक लि., बम्बई	श्याकाबा इले. कं. लि.	ट्रांजिस्टर रेडियो सेट ई. टी. सी.
50. इंडियन प्लास्टिक लि, बम्बई	रिकेन हेंगन सीजो कं. लि.	कार्बन फिल्म प्रतिरोधक
51. इंडियन प्लास्टिक लि., बंबई	निपन केमिकल कंडेसर	इलेक्ट्रोवैल्यूइटिक केपेसिटर्स
52. इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लि., बंगलौर	तमुरा इलेक्ट्रिक वक्सं	टेलीफोन डायल्स

बहुअभिगामी ग्रामीण रेडियो प्रणालियाँ

एफ ई टी लोनोइज एम्प्लीफायर्स
 एफ. एम-एफ ओ एम संचार उपकरण
 बख्त चिकित्सकीय उपकरण
 सिरोमिक डिस्क केपेसिटर्स
 अल्यूमीनियम इलेक्ट्रोलाइटिक केपेसिटर्स
 कार्डियो ग्राफ ई ई जी आदि के लिए रिक्वाइर पेपर
 रेडियो संघटक—पुर्छे तथा लघु वाल्युम कंट्रोल वैड चेंज स्विच
 सूक्ष्म संसाधित्र पर आधारित आंकड़ा अभिग्रहण प्रणाली
 सिरोमिक केपेसिटर्स
 सिरोमिक सबस्टेंस
 आडियो कॅसेट्स, वीडियो कॅसेट्स
 औद्योगिक इलेक्ट्रॉनिक कंट्रोल्स
 औद्योगिक कंट्रोल प्रणालियाँ
 पसापीडस्क प्रणोद
 वार्ट रिक्वाइर
 पेपर कानिस
 बेरिएबल गैंग कॅंडेसर्स
 हाई फेराइट मेग्नेट्स

काकुसई इलेक्ट्रिक कं.

एन. ई. सी.
 निष्पन इले. कं. लि.
 मेडिक्स इंटरनेशनल कार्पो.
 शिमीजू सिरोमिक कं. लि.
 क्वाटके इले. कं.
 टोकुशु पेपर कं. लि.
 अल्से इले. कं. लि.
 हिताची लिमिटेड
 मुराटा मैन्यु. कं. लि.
 वाई एस. पोरसीलेन ट्यूब्स
 विक्टर कं.
 मास्काबा इले. मैन्यु. कं.
 वाई ई डेटा इनकार्पो.
 चीनो वर्क्स लि.
 रीलुमु ट्रेडिंग कं. लि.
 काटोका इलेक्ट्रिक कं. लि.
 हिताची मेटल्स लि.

53. इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लि., बंगलौर

54. इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लि., बंगलौर
 55. इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लि., बंगलौर
 56. आई एन टी रेडियो एण्ड टेलीविजन प्रा. लि. बम्बई
 57. इंट्रोनिक्स (दिल्ली) प्रा. लि., नई दिल्ली
 58. इपीट्रोन टाइम्स लि., भुवनेश्वर
 59. के टी बी मेनन, मद्रास
 60. केल कॉम्पोनेंट्स लि. मद्रास
 61. केरल स्टेट इलेक्ट्रॉनिक्स डेवलपमेंट कार्पो. लि. त्रिवेंद्रम
 62. केरल स्टेट इलेक्ट्रॉनिक्स प्रा. लि. कार्पो. त्रिवेंद्रम
 63. केरल स्टेट इलेक्ट्रॉनिक्स डेवलपमेंट कार्पो. लि. त्रिवेंद्रम
 64. कोहिनूर इम्पेक्स प्रा. लि., नई दिल्ली
 65. लासेन एण्ड टूबरो लि. बम्बई
 66. लासेन एण्ड टूबरो लि., बंबई
 67. लेक्सस इंजीनि. एण्ड इलेक्ट्रॉनिक्स प्रा. लि., बम्बई
 68. लक्सनो इलेक्ट्रॉनिक्स, इलाहाबाद
 69. मुहम्मद इब्राहीम एण्ड कं. लि., मद्रास
 70. मारिस इलेक्ट्रॉनिक्स लि., पुणे

1	2	3	4
71. सुरगप्पा इलेक्ट्रॉनिक्स लि., मद्रास	आकशरा एण्ड कं. लि.	आकशरा एण्ड कं. लि.	आडियो मेनेटिक टेप्स
72. मरफ़ी इंडिया लि., ठाने	मत्स्युबीबी इलेक्ट्रिक कार्पो.	मत्स्युबीबी इलेक्ट्रिक कार्पो.	सरमेट टाइप बेरिएबल प्रतिरोधक
73. मरफ़ी इंडिया लि., ठाने	इकजीरी इले. कं. लि.	इकजीरी इले. कं. लि.	टेप रिकार्डिंग/इरीजिंग शीव
74. उड़ीसा स्टेट इलेक्ट्रॉनिक्स डेवलपमेंट कार्पो. भुवनेश्वर	टोक्यो कासमोस इले. कं. लि.	टोक्यो कासमोस इले. कं. लि.	सिमेट बेरिएबल प्रतिरोधक
75. पदमा इलेक्ट्रॉनिक इन्ड प्रा. लि., तिरुचिरापल्ली	जापान इंजीनियरिंग कं. लि.	जापान इंजीनियरिंग कं. लि.	ट्यूनिंग/रिकार्डिंग/बेट लेवल इंडिकेटर्स
76. पब्लियन इलेक्ट्रिक एण्ड. प्रा. लि. मडुरै तमिलनाडु	जापान इंजी. कं. लि.	जापान इंजी. कं. लि.	पोलिएस्टर फिल्म कैपेसिटर्स
77. पमानेट मेगनेट्स लि., बम्बई	सुमिटोमो स्पेशल मेटल्स	सुमिटोमो स्पेशल मेटल्स	फेराइट्स
78. पंजाब डिस्प्ले डेवाइसिस लि., चन्डीगढ़	हिताची लि.	हिताची लि.	रंगीन क्लरवॉशिंग ट्यूब
79. पंजाब डिस्प्ले डिवाइसिस लि., चन्डीगढ़	हिताची लि.	हिताची लि.	द्रव्य क्रिस्टल डिस्प्लेस
80. पंजाब वायरलेस सिस्टम लि., मोहाली	जापान रेडियो कम्पनी	जापान रेडियो कम्पनी	रेडियो संचार उपकरण
81. क्वारमेटिक टाइम इन्डस्ट्रीज, बम्बई	आगोफाइल (जापान) लि.	आगोफाइल (जापान) लि.	क्वांटज टाइमिंग सूबमेंट्स
82. आर. पी. खेतान, नई दिल्ली	मत्स्युहिता इलेक्ट्रिक इनकार्पो. लि.	मत्स्युहिता इलेक्ट्रिक इनकार्पो. लि.	इलेक्ट्रॉनिक काम्पोनेंट्स
83. रेमको, बंगलौर	टोक्यो शिबोरा इले. कं.	टोक्यो शिबोरा इले. कं.	रेडियो रिसेीवर्स
84. सेमीकण्डक्टर कॉम्प्लेक्स लि. मोहाली	हिताची लि.	हिताची लि.	इले. अंकीय घड़ियों के माइयूल
85. सिन्ट्रोन (इंडिया) लि., पटना	टेकरेको कम्पनी लि.	टेकरेको कम्पनी लि.	चुंबकीय शीव
86. स्टैंडर्ड इलेक्ट्रॉनिक्स इन्ड. (गुजरात) प्रा. लि., बड़ोदा	यूएडा कोआ डैकी	यूएडा कोआ डैकी	कार्बन विभवमापी
87. टी पी जी नाभियार, बंगलौर	फुकुडा मेटिकल इले. कं.	फुकुडा मेटिकल इले. कं.	पोनो-कार्डियोग्राफ
88. टाटा इंजीनियरिंग एण्ड लोकोमोटिव कम्पनी लि. बम्बई	नाची-य्यूजीकोबी कार्पो.	नाची-य्यूजीकोबी कार्पो.	संख्यात्मक गणन स्पेशल मशीनें
89. दी ईस्टर्न केसर टी कं. लि., कलकत्ता	समसुंग इले. पाट्स कं.	समसुंग इले. पाट्स कं.	विकेंपण योक्त

4

3

2

1

90. टीटानियम इक्विपमेंट एण्ड एनाडे

मैन्यूफ़क्चरिंग कं. लि. मद्रास

91. यू नाइटिड इलेक्ट्रिकल एंटे. लि., क्वाइलोन

92. यूनाइटिड इलेक्ट्रिकल एण्ड लि., क्वाइलोन

93. यूनिवर्सल इलेक्ट्रिक्स लिमिटेड कलकत्ता

94. यूनिवर्सल कॉन्ट्रॉनिक्स प्रा. लि. नई दिल्ली

95. अपट्रॉन कॉन्स्यूमिन्केयन्स एण्ड इन्स्ट्रूमेंट्स

लि. लखनऊ

96. उषा इलेक्ट्रॉनिक्स इंडिया प्रा. लि.,

नई दिल्ली

97. वाको रेडियो इलेक्ट्रॉनिक्स इण्ड, बम्बई

98. वेबेल कार्बन एण्ड मेटल फिल्मस

रजिस्टर्स लि. कलकत्ता ।

99. वेबेल सेन केपेसिटर्स लि., कलकत्ता

100. वायरलेस मैन्यूफ़क्चर्स (आई) बम्बई

क्वोरीन इजी. कार्पो. लि.

अकाहेम इलेक्ट्रॉनिक्स कार्पो.

शिन-ई एल-इलेक्ट्रॉनिक्स लि.

मत्सुवीशी इलेक्ट्रिक कार्पो.

टोक्यो इले. कं.

प्यूजीत्सु लि.

जापान इंजीनियरिंग कं. लि.

संयो इलेक्ट्रिक कं. लि.

क्वामया इले. कं. लि,

शिन-इएल—त्युशीन कोग्यो कं.

आशीडे साउण्ड कं. लि.

एनोडिक कंपनी एमनशिएशन

प्रणालियाँ

कार्बन फिल्म प्रतिरोधक

प्लास्टिक फिल्म प्रतिरोधक

मेजर एंड कन्वर्टर्स

इलेक्ट्रॉनिक टाइपराइटर्स

सिंगल मल्टीप्लेक्स टेलीकम्युनिकेशन

सिस्टम

प्लास्टिक फिल्म केपेसिटर्स

ट्रॉजिस्टर एण्ड वाल्व टाइप रेडियोज

कार्बन/मेटल फिल्म रेजिस्टर्स

अल्यूमीनियम इलेक्ट्रॉनिक केपेसिटर्स

ध्वनि प्रवर्धक

निरीक्षण महानिदेशालय (डी जे आई) में सैनिक अधिकारियों की नियुक्ति

*1463. श्री भजीत कुमार साहा : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) रक्षा सामग्री किस्म समाश्वासन सेवा संवर्ग का गठन कब किया गया था;
 (ख) इस संवर्ग के गठन का उद्देश्य क्या था;
 (ग) क्या सैनिक अधिकारियों के उपभोक्ता अनुभव का लाभ प्राप्त करने के लिये अभी भी निरीक्षण महानिदेशालय में नियुक्त किया जाता है; और
 (घ) यदि हां, तो सैनिक अधिकारियों को प्रशासनिक और सिविल ट्रेड निरीक्षण में नियुक्त करने के क्या कारण हैं ?

रक्षा उत्पादन और रक्षा पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री सुख राम) : (क) और (ख) निरीक्षण महानिदेशालय की रक्षा विज्ञान सेवा संवर्ग के समूह "क" पदों को 1979 में एक अगल सेवा—“रक्षा गुणवत्ता आश्वासन सेवा” में शामिल किया गया था। इस संवर्ग का उद्देश्य पलसेना और नौसेना में शामिल (नौसेना शास्त्रों को छोड़कर) उपस्करों और भण्डारों के गुणवत्ता आश्वासन के लिए आवश्यक सिविल अफसर उपलब्ध कराना है।

(ग) जो हां। निरीक्षण महानिदेशालय में कुछ सेना अफसरों को अपने तकनीकी और प्रशासनिक अनुभव के अतिरिक्त प्रयोक्ता अनुभव उपलब्ध कराने के लिए आवश्यक समझा गया है।

(घ) निरीक्षण महानिदेशालय में 1982 में गठित उच्च शक्ति प्राप्त समिति ने निरीक्षण महानिदेशालय संगठन में प्रत्येक पद के कार्यों और विषयों के आधार पर अफसरों के पदों को सेना अफसरों और सिविलियन अफसरों में विभाजित करने की सिफारिश की थी। सरकार ने उन सिफारिशों को स्वीकार करके कार्यान्वित कर दिया है। समिति की सिफारिशों के अनुसार कुछ सेना अफसरों को प्रशासन और ट्रेड निरीक्षण के कार्य दिए गए हैं। निरीक्षण महानिदेशालय में कर्मचारियों और सेना अफसरों के प्रशासनिक मामलों को निपटाने के लिए प्रशासन में सेना अफसरों का होना आवश्यक है। सिविल ट्रेड निरीक्षण में सेना अफसरों का प्रयोक्ता अनुभव प्रासंगिक है।

इलैक्ट्रिकल और मैकेनिकल इंजीनियर्स कोर में कर्मचारियों की कमी

*1464. प्रो० रामकृष्ण मोरे : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सेना की नौकरी विशेषकर तकनीकी संवर्ग युवाओं को आकर्षित नहीं कर पा रहा है तथा इलैक्ट्रिकल एण्ड मैकेनिकल इंजीनियर्स कोर में अधिकारी संवर्ग में 20 से 25 प्रतिशत अधिकारियों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो सेना की नौकरी में युवाओं की रुचि कम होने तथा इलैक्ट्रिकल एण्ड मैकेनिकल इंजीनियर्स कोर के संवर्ग में कर्मचारियों की वर्तमान कमी के क्या कारण हैं; और

(ग) सेना की नौकरी को आकर्षित बना कर युवाओं को उसमें जाने के लिए प्रेरित करने हेतु सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) से (ग) यह कहना सही नहीं है कि सेना की नौकरी, युवकों को आकर्षित नहीं कर रही है। राष्ट्रीय रक्षा अकादमी और भारतीय सैन्य अकादमी के पाठ्यक्रमों का पूरा फायदा उठाया जा रहा है। सशस्त्र सेना के विभिन्न तकनीकी संवर्गों में भरती होने के इच्छुक उम्मीदवारों की भी कोई कमी नहीं है। लेकिन विभिन्न तकनीकी संवर्गों में भरती होने के लिए आने वाले इन

उम्मीदवारों का स्तर इसके लिए निर्धारित मानदण्ड का न होने के कारण इन तकनीकी संवर्गों में भरती होने वालों की संख्या में कुछ कमी है। सेवा की शर्तों में सुधार लाने के लिए इनकी लगातार समीक्षा की जा रही है। तकनीकी संवर्गों सहित सशस्त्र सेनाओं में सेवा की वास्तविक तस्वीर चित्रित करने और इनमें भरती होने के लिए उपयुक्त योग्य युवकों को आकर्षित करने के लिए प्रेस, दृश्य-श्रव्य प्रचार माध्यमों और सूचना-विवरणों के माध्यम से व्यापक प्रचार किया जाता है। अफसरों की पदोन्नति के अवसरों को बढ़ाने के लिए संवर्ग की दो बार समीक्षा की जा चुकी है। चतुर्थ वेतन आयोग भी सशस्त्र सेना कर्मियों की सेवा शर्तों में सुधार करने पर विचार कर रहा है।

अमरीकी राष्ट्रपति का भारत यात्रा

*1465. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या अमरीका के राष्ट्रपति भारत की यात्रा पर आएंगे;
 (ख) यदि हां, तो क्या अमरीका द्वारा पाकिस्तान को निरंतर हथियार सप्लाई किये जाने के बारे में अमरीकी राष्ट्रपति से विचार विमर्श किया जाएगा; और
 (ग) इस यात्रा के दौरान अन्य किन विषयों पर विचार-विमर्श किया जाएगा ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) संयुक्त राज्य अमरीका के राष्ट्रपति को भारत की राजकीय यात्रा पर आने का निमंत्रण दिया गया है। राष्ट्रपति ने निमंत्रण स्वीकार कर लिया है परन्तु यात्रा की तारीखें अभी तक निश्चित नहीं की गई हैं।

(ख) और (ग) दोनों नेता क्षेत्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय मसलों पर और आपसी हित के मामलों पर भी विचार-विमर्श करेंगे।

राजस्थान में पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम

*1466. श्री० निर्मला कुमारी शक्तावत : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम के अंतर्गत राजस्थान सरकार को विशेष वित्तीय सहायता देने का है ताकि पर्यावरण में सुधार के लिये अरावली पहाड़ी क्षेत्र में वनरोपण करके इसे पुनः समृद्ध बनाया जा सके और यदि नहीं, तो क्या प्राकृतिक संतुलन बनाये रखने के लिये कोई अन्य योजना है; और

(ख) क्या योजना में पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम को शामिल करने का विचार है ताकि राजस्थान में निरंतर पड़ रहे सूखे और अकाल का सामना किया जा सके ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) और (ख) पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम में इस समय राजस्थान के अरावली पहाड़ी क्षेत्र शामिल नहीं है। तथापि, पहाड़ी क्षेत्रों से संबंधित कार्यकारी दल की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए, राष्ट्रीय एटलस तथा थिमेटिक मानचित्र संगठन, कलकत्ता, द्वारा राजस्थान सरकार की अरावली रेंज को पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल करने के दावे की जांच की जा रही है।

किसी भी स्थिति में, राजस्थान में अरावली रेंज के जिलों में से 10 जिले जनजातीय विकास तथा रेगिस्तान विकास जैसे विशेष क्षेत्र विकास कार्यक्रमों के अन्तर्गत पूरी तरह से या आंशिक रूप से शामिल हैं और उन्हें दोनों में से किसी न किसी के अंतर्गत विशेष केन्द्रीय सहायता मिल रही

है। सूखे और अकाल के हालात का राज्य योजना के अधिक बड़े संसाधनों के जरिए समाधान किया जा सकता है जिसमें विशेष रूप से बृहत वन रोपण के जरिए सूखा रोकने और पारिस्थितिक कार्यक्रमों पर बल दिया जाना चाहिए।

कुरुक्षेत्र में पासपोर्ट कार्यालय

*1467. श्री धर्मपाल सिंह : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हरियाणा राज्य में कुरुक्षेत्र में पासपोर्ट कार्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्यालय में कब तक कार्य शुरू हो जायेगा ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

स्वतंत्रता सेनानियों की पेंशन के लिए

*1468. श्री डी० के० नायकर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्नाटक राज्य में 1983 से आज तक स्वतंत्रता सेनानियों की पेंशन के कितने मामले बकाया पड़े हैं;

(ख) उनमें से कितने मामले राज्य सरकार से सूचना न मिलने के कारण अनिर्णीत पड़े हैं; और

(ग) इन मामलों का निपटारा कब किया जायेगा ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) राज्य के बारे में सूचना इस प्रकार है :—

31. 12. 1983 को	5855
31. 12. 1984 को	3768
31. 12. 1985 को	2640
31. 1. 1986 को	2378

(ख) 1837.

(ग) ये मामले, कर्नाटक सरकार से सत्यापन रिपोर्टों के प्राप्त होते ही निपटा दिये जायेंगे।

विक्टोरिया मेट्रो रेलवे के लिए रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली का डिजाइन बनाया जाना

*1469. श्री हर्षभाई मेहता : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय इलेक्ट्रॉनिकी निगम लिमिटेड ने विक्टोरिया मेट्रो रेल के लिए कैंब सिग्नलिंग तथा स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणालियों डिजाइन तैयार करने तथा उसका विकास करने के संबंध में क्या प्रगति की है;

(ख) क्या रेलवे अथवा कलकत्ता मेट्रो रेलवे को यह प्रणाली सप्लाई कर दी गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो उक्त प्रणाली सप्लाई न किये जाने के क्या कारण हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) इलेक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड द्वारा विक्टोरिया मेट्रो रेलवे के लिए कैंब सिग्नलिंग तथा स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणालियाँ नहीं बनाई जा रही हैं।

(ख) कलकत्ता मेट्रो रेलवे के सहयोग से विकसित एक स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली मेट्रो रेलवे को दी गई है।

(ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

दूरबीन लगी राइफलें

*1470. श्री तारिक अनवर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 7 फरवरी, 1985 को पालम हवाई अड्डे पर एक दूरबीनी निशाने वाली एक .2 राइफल मिली थी;

(ख) क्या यह हवाई अड्डे पर गम्भीर अपराध के उद्देश्य से लाई गई थी अथवा इसे किसी व्यक्ति को दिया जाना था;

(ग) क्या उसमें बारूद अर्थात् कारतूस भी थे;

(घ) क्या तथ्यों का पता लगाने हेतु कोई जांच की गई थी; और

(ङ) यदि हां, तो जांच के क्या परिणाम निकले ?

घान्तरिक सुरक्षा विभाग से राज्य मंत्री (श्री धरुण नेहरू) : (क) (घ) तथा (ङ) दिल्ली हवाई अड्डे के डोमेस्टिक डिपार्टमेंट हाल में 6 फरवरी, 1986 को दूरबीनी निशाने वाली .22 बोर वाली एक राइफल मिली थी। जांच से पता चला है कि किसी यात्री की वह राइफल भूल से छूट गई थी।

(ख) और (ग) जी नहीं, श्रीमान्।

ककरापार में परमाणु विद्युत संयंत्र

*1471. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात में ककरापार में परमाणु विद्युत संयंत्र स्थापित करने का विचार है;

(ख) इसकी उत्पादन क्षमता कितनी होगी;

(ग) ककरापार में परमाणु विद्युत संयंत्र के कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है; और

(घ) क्या इस बारे में पर्याप्त सुरक्षा उपाय प्रयोग में लाये जा रहे हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) बिजलीघर में दो यूनिट होंगे जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 235 मेगावाट होगी।

(ग) आशा है कि ये दोनों यूनिट क्रमशः 1990-91 और 1991-92 में चालू हो जायेंगे।

(घ) जी, हां।

असम में स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन के आस्थगित मामलों को पुनः चालू करना

*1472. श्री सुब्रह्मण्य बास : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गृह मन्त्रालय द्वारा 1975 में आस्थगित और बाद में समाप्त कर दिये गये स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन के 1774 मामलों में से असम के करीमगंज और कछार जिलों के 700 व्यक्तियों को यह पेंशन पुनः आरम्भ कर दी गई है;

(ख) क्या असम सरकार ने कुछ और मामलों में यह पेंशन पुनः देने की सिफारिश की है; और

(ग) यदि हां, तो अब तक कितने मामलों में पेंशन देनी आरम्भ की गई है और कितने मामले विचाराधीन हैं और पेंशन देने के मामलों पर किस आधार पर विचार किया जा रहा है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) भारत सरकार ने 1975 में निलम्बित और बाद में रद्द किये गये 1774 मामलों में से 521 मामलों में स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन बहाल कर दी है।

(ख) और (ग) असम सरकार की सिफारिश पर पेंशन बहाल किये गये 521 मामलों के अतिरिक्त, राज्य सरकार ने पांच और मामलों में पेंशन को बहाल करने की सिफारिश की है। ये 5 मामले राज्य सरकार से अनिवार्य स्पष्टीकरण न प्राप्त होने के कारण लम्बित पड़े हैं। पेंशन की बहाली, राज्य सरकार की सिफारिश तथा गृह मंत्रालय को भेजे गए दस्तावेजों की तदुपस्थापना की जाती है।

भारत और पाकिस्तान के बीच बीसा के नियमों को उदार बनाना

*1473. श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई माबणि : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और पाकिस्तान के बीच बीसा संबंधी नियमों और प्रक्रिया को उदार बनाने के लिए कोई समझौता हुआ है ;

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

(ग) इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) वर्ष 1985 के दौरान और जनवरी, 1986 में दोनों देशों की ओर से कुल कितने बीसा जारी किए गए ?

ध्रान्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) से (ग) जी हां, श्रीमान। मामले की जांच की जा रही है।

(घ) पाकिस्तान स्थित हमारे मिशनों द्वारा पाकिस्तानी नागरिकों को जारी किये गये बीसाओं की कुल संख्या का विवरण संलग्न है। भारतीयों को पाकिस्तान जाने के लिए भारत स्थित पाकिस्तान मिशन द्वारा बीसा दिया जाता है और उसकी कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

विवरण

मास	जारी किए गये बीसों की संख्या
जनवरी	4825
फरवरी	4946
मार्च	10,476
अप्रैल	11,345
मई	9719
जून	8628
जुलाई	11,023
अगस्त	9856
सितम्बर	13,144
अक्तूबर	15,386
नवम्बर	13,488
दिसम्बर	15,355
जनवरी	13031

उत्तर क्षेत्रीय परिषद की मनाली में हुई बैठक में की गई सिफारिशें

1474. प्रो० नारायण चन्व पराशर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर क्षेत्रीय परिषद की अक्तूबर, 1985 में हिमाचल प्रदेश में मनाली में हुई बैठक में कौन-कौन-सी मुख्य सिफारिशों की गईं तथा केन्द्र से संबंधित सिफारिशों पर भारत सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई : और

(ख) सम्बन्धित राज्यों द्वारा परिषद के निर्णयों को किस तारीख तक लागू करने की संभावना है ।

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) क्षेत्र के आर्थिक तथा सामाजिक विकास से संबंधित अनेक मामलों पर विचार-विमर्श किया गया। इनमें बिजली परियोजनाओं का विकास, बिजली का आबंटन रेडियो/दूरदर्शन नेटवर्क का विस्तार, पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों का सम्बंधन, अन्तर्राज्यीय प्रवासी कामगारों की समस्यायें तथा मलेरिया पर नियन्त्रण आदि शामिल हैं। परिषद् द्वारा की गई सिफारिशों पर सम्बन्धित केन्द्रीय मंत्रालयों/योजना आयोग तथा राज्य सरकारों द्वारा कार्यवाही की जाती है।

(ख) परिषद् एक सलाहकार निकाय है, जिसकी सिफारिशों पर आगे कार्यवाही करने के लिए राज्य सरकारों द्वारा अनिवार्य रूप से विचार किया जाता है।

हिमाचल प्रदेश में फायरिंग प्रेक्टिस रेंज

1475. प्रो० नारायण चन्व पराशर : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हिमाचल प्रदेश के ऊना जिले में पाम्बला तथा अन्य गांवों में "फायरिंग प्रेक्टिस रेंज" का निर्माण करने के लिए भूमि का अधिग्रहण करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिए प्रत्येक गांव में अधिग्रहीत की जाने वाली भूमि का क्षेत्र कितना है और इसके कब तक अधिग्रहीत किए जाने की संभावना है;

(ग) क्या गांवों की भूमि का हिस्सों में अधिग्रहण करके कुल भूमि अधिग्रहीत करने के बारे में लोगों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिससे उनके उचित पुनर्वास को ध्यान में रखा जा सके; और

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

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) से (घ) ऊना जिले के कुछ गांवों से भूमि अर्जन का एक प्रस्ताव आरम्भिक चरण में है। सरकार ने इस मामले में कोई निर्णय नहीं लिया है।

बलियापाल (उड़ीसा) में राकेट परीक्षण रेंज

1476. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राकेट परीक्षण, रेंज कम जनसंख्या वाले क्षेत्र में स्थित करने की सिफारिश के बावजूद सरकार ने इसे अधिक जनसंख्या वाला क्षेत्र अलियापाल (उड़ीसा) में स्थित करने का निर्णय दिया है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) इससे कितने परिवार प्रभावित होंगे; और

(घ) उन्हें मुआवजा देने उनका पुनर्वास करने की सरकार की क्या योजनाएं हैं ?-

रक्षा धनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री धरुण सिंह) : (क) उड़ीसा में बालासोर जिले के तटीय क्षेत्र में राष्ट्रीय परीक्षण परिसर (रेंज) स्थापित करने का प्रस्ताव है। परिसर (रेंज) के लिए भूमि अर्जन के समय तकनीकी, साक्रियात्मक और सुरक्षा जरूरतों को देखते हुए कम से कम लोगों को हटाया जाएगा।

(ख) ऐसी अत्यंत महत्वपूर्ण रेंज सुविधा को स्थापित करने के लिए देश में बालासोर का तटीय क्षेत्र ही सबसे उपयुक्त स्थान है।

(ग) इससे प्रभावित होने वाले परिवारों की संख्या के बारे में पता विस्तृत सर्वेक्षण के बाद ही चल सकेगा।

(घ) भूमि और अन्य सम्पतियाँ अधिग्रहण किए जाने पर बदले में उपयुक्त मुआवजा दिया जाएगा। वहाँ से हटाए गए परिवारों के पुनर्वास के लिए तथा इस क्षेत्र को औद्योगिक क्षेत्र में बदलने वाले संस्थान स्थापित करने के लिए योजनाएं बनाई जा रही हैं।

कम-अधिक वर्षा के सम्बन्ध में मूल्यांकन

1477. डा० बी० एल० शैलेश : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

क्या कम-अधिक वर्षा होने के कारणों का प्रति वर्ष अखिल भारतीय स्तर पर मूल्यांकन और इसकी उपादेयता की जांच करने का कोई प्रयास किया गया है अथवा किया जा रहा है ?

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : जी हां।

वर्षा (पात) में हर वर्ष हो रही घटबढ़ का मूल्यांकन करने के लिए मौसम वैज्ञानिकों द्वारा बहुत से अध्ययन किये गये हैं। इस सूचना का उपयोग भारतीय मानसून और अन्य बड़े पैमाने के महासागरीय और वायुमंडलीय परिघटनाओं के स्वरूप को समझने के लिए किया जा रहा है।

इलेक्ट्रॉनिकी में संयुक्त उद्यम

1478. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलेक्ट्रॉनिकी में भारत-सिंगापुर संयुक्त उद्यम के लिए अच्छी गुंजाइश है;

(ख) क्या भारत सरकार और सिंगापुर सरकार द्वारा इलेक्ट्रॉनिकी में संयुक्त उद्यम स्थापित करने हेतु प्रयास किए गए हैं; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में दोनों देशों की सरकारों द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) हालांकि दोनों देशों में सरकारी स्तर पर कोई सीधा प्रयास नहीं किया जा रहा है, तथापि व्यापार-विकास अभिकरणों, उद्योग-संघों तथा व्यक्तिगत उद्योगकर्त्तियों ने दूसरे देशों के अपने-२ क्षेत्रों के संघों, आदि के साथ अच्छा सम्पर्क स्थापित कर लिया है। अक्टूबर, 1985 में सिंगापुर में 'भारत में इलेक्ट्रॉनिकी के लिए बाजार के अवसर' विषय पर एक संगोष्ठी का आयोजन किया गया था। उसके बाद सिंगापुर से आये इलेक्ट्रॉनिकी से संबंधित एक शिष्टमण्डल ने दिसम्बर, 1985 में भारत का दौरा किया।

परमाणु विद्युत संयंत्रों के लिए धनराशि

1479. श्रीमती जयन्ती पटनायक : डा० कृपासिन्धु भोई : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान नये परमाणु बिजलीघरों की स्थापना के लिए कितनी धनराशि नियत की गई है; और

(ख) इन संयंत्रों की स्थापना के लिए अन्य उपाय क्या किये गये हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) सातवीं पंचवर्षीय योजना में परमाणु विद्युत परियोजनाओं के लिए 1410 करोड़ रुपये की धनराशि नियत की गई है।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना में चालू किए जाने वाले परमाणु बिजलीघरों के लिए अतिरिक्त स्थलों का चयन करने के लिए कार्रवाई शुरू की जा चुकी है।

ईरान इराक युद्ध में मारे गये भारतीय

1480. श्री संयव शाहबुद्दीन : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ईरान-इराक युद्ध में कितने भारतीय मारे गए हैं;

(ख) उक्त युद्ध क्षेत्र से कितने भारतीय भारत वापस लौट आए हैं; और

(ग) क्या भारतीयों के जान और माल के नुकसान के लिए ईरान-इराक सरकारों द्वारा कोई मुआवजा दिया गया है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) अद्यतन सूचना के अनुसार ईरान-इराक की लड़ाई शुरू होने से अब तक कुल मिला कर 22 भारतीय मारे जा चुके हैं। इनमें से 18 व्यक्तियों की मृत्यु 1985 में या उससे पहले हो चुकी थी और 4 की अभी फरवरी, 1986 में हुई जब खाड़ी में ग्रीक पंजीकृत जलयान पर आक्रमण किया गया था।

(ख) इस वर्ष में अभी तक किसी भारतीय राष्ट्रिक को प्रत्यावर्तित करने की जरूरत नहीं हुई।

(ग) इराक की सरकार ने सितम्बर, 1980 में मारे गए 7 भारतीय राष्ट्रिकों को मुआवजा दिया है। नियोजित संविदाओं के अनुसार मृत्यु के शेष मामलों में मुआवजे के प्रश्न को संबंधित जहाजरानी कम्पनियों ने सीधे मृत व्यक्तियों के निकट संबंधियों के साथ स्वयं ही तय किया है। पिछले महीने जिन 4 व्यक्तियों की मृत्यु हुई थी उनके मुआवजे के मामलों को हमारे मिशनों ने संबंधित जहाजरानी कम्पनियों के साथ उठाया है। भारतीय राष्ट्रिकों अथवा कम्पनियों को हुई सम्पत्ति की हानि के विस्तृत ब्यारे उपलब्ध नहीं हैं।

‘बनों का नष्ट किया जाना’

1481. श्री पी० आर० कुमारमंगलम : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वन नीति के अंतर्गत निर्धारित 25 प्रतिशत की तुलना में वन 10 प्रतिशत ही रह गये हैं;

(ख) क्या यह सूचना देहरादून स्थित उपग्रह सूचना एकक द्वारा अब उपलब्ध कराई गई है; और

(ग) क्या सरकार सही और समय पर सूचना तथा निगरानी सुनिश्चित करने हेतु इस एकक को कम्प्यूटरों से सज्जित करेगी ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) राष्ट्रीय वन नीति में निर्धारित 33 $\frac{1}{3}$ प्रतिशत के मुकाबले में देश में कुल भौगोलिक क्षेत्र का 22.73 प्रति-

शत क्षेत्र वन क्षेत्रों के रूप में पंजीकृत है। 1980-82 के लिए उपग्रह चित्रावली के विश्लेषण के अनुसार वृक्षावरण के अन्तर्गत वास्तविक क्षेत्र केवल 14.10 प्रतिशत आँका गया है।

(ख) इस सूचना की व्यवस्था राष्ट्रीय दूरस्थ संवेदन अभिकरण (नेशनल रिमोट सेंसिंग एजेन्सी), हैदराबाद द्वारा की गई थी।

(ग) दूरस्थ संवेदन प्रौद्योगिकी का प्रयोग करते हुए सरकार का वन सर्वेक्षण कार्ब के लिए संगणकों को इस्तेमाल करने का प्रस्ताव है।

केरल में सेटेलाइट लॉचिंग केन्द्र

1482. श्री सुरेश कुरूप : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय अन्तरिक्ष अनुसंधान संगठन ने केरल को सेटेलाइट लॉचिंग केन्द्र स्थापित करने के लिए उपयुक्त स्थान के रूप में नहीं पाया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) और (ख) उपग्रह प्रमोचन केन्द्रों की स्थापना के लिए उपयुक्त स्थान का चयन विविध तथ्यों के आधार पर किया जाता है, जिसमें स्थान, भूमि का क्षेत्र, जो कि नियमित आबादी से मुक्त हो और अधिक महत्वपूर्ण कुछ तकनीकी बाधाएँ होती हैं, जैसे प्रमोचन सुरक्षा, प्रमोचन प्रक्षेपण की प्राप्ति तथा प्रमोचन कालावधि संबंधी बाधाएँ। केरल में उपग्रह प्रमोचन केन्द्र की स्थापना की फिलहाल कोई योजना नहीं है। भारतीय अन्तरिक्ष अनुसंधान संगठन का मुख्य उपग्रह प्रमोचन केन्द्र आन्ध्र प्रदेश के श्रीहरिकोटा में पहले से ही विद्यमान है।

“हानिकारक अवयवों के उत्पादन, आयात और निपटान आदि के बारे में विधान बनाना”

1483. श्री बी० वी० देसाई : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हानिकारक अवयवों के उत्पादन, आयात, उपयोग, वितरण और निपटान के बारे में संसद में एक व्यापक विधान पुरःस्थापित किए जाने की संभावना है;

(ख) यदि हाँ, तो प्रस्तावित विधान के मुख्य उद्देश्य क्या होंगे;

(ग) रसायन और उत्पाद के उपयोग से यह खतरा किस हद तक कम हो जाएगा; और

(घ) यदि हाँ, तो तिवारी समिति की सिफारिशों किस हद तक कार्यान्वित की गई हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) जी, हाँ।

(ख) इस विधान का प्रमुख उद्देश्य, मानव स्वास्थ्य एवं पर्यावरण के प्रति खतरों का कम करना होगा।

(ग) अन्य बातों के साथ-साथ प्रस्तावित विधान का उद्देश्य हानिकारक पदार्थों के बुरे असर को नियन्त्रित करने के लिए दूरगामी उपाय हाथ में लिए गए हैं। ऐसे हानिकारक पदार्थों के उत्पादन/आयात से अन्तिम निस्तारण तक नियंत्रण, मनुष्यों, जानवरों व वृक्षों के स्वास्थ्य एवं पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव को कम कर देगा।

(घ) प्रस्तावित विधान तिवारी समिति की विश्वैले रसायनों के नियमों से संबंधित सिफारिशों का पूरा ध्यान रखेगा।

पर्याप्त धनराशि का आबंटन न किए जाने के कारण अपूर्ण पड़ी परियोजनाएं

1484. प्रो. नारायण चन्द पराशर : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी पंचवर्षीय योजना अवधि में आरंभ की गई नई रेल लाइनें बिछाने, राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने, पन-बिजली उत्पादन संबंधी परियोजनाओं जैसी अनेक निर्माणाधीन परियोजनाएं धनराशि का आबंटन न किए जाने के कारण अपूर्ण पड़ी हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में उपर्युक्त प्रत्येक में 10 करोड़ रुपए से अधिक लागत वाली ऐसी परियोजनाओं के क्या नाम हैं और इन परियोजनाओं का तेजी से निर्माण सुनिश्चित करने के लिए सरकार की क्या कदम उठाए गए हैं ;

(ग) यदि नहीं, तो क्या उनका पूर्ण किया जाना सुनिश्चित करने के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं इन परियोजनाओं को कोई प्राथमिकता प्रदान करने का विचार है ; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और योजना आयोग द्वारा स्थापित पिछड़े क्षेत्रों के विकास संबंधी राष्ट्रीय समिति की सिफारिशों के ध्यान में रखते हुए पिछड़े क्षेत्रों का संतुलित आर्थिक विकास सुनिश्चित करने के लिए सरकार की क्या नीति है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० बंजा) : (क) और (ख) जी, नहीं । 10 करोड़ रु० से अधिक लागत वाली, तथा राष्ट्रीय राजमार्ग की, केवल दो परियोजनाएं चल रही हैं, और इनकी प्रगति हो रही है, और ये धनराशि के कारण अपूर्ण नहीं पड़ी हैं । जहां तक रेलवे लाइनों का संबंध है, 14 परियोजनाएं चल रही हैं, जिन्हें छठी योजना के दौरान आरंभ किया गया था । सातवीं योजना में, परियोजना-उन्मुख लाइनों, सामरिक महत्व की लाइनों और पूर्वोत्तर क्षेत्र में लाइनों को प्राथमिकता दी गई है । जल बिद्युत सृजन में, 17 परियोजनाएं हैं जो पिछली योजना अवधियों से सातवीं योजना में जारी हैं । लेकिन, इन परियोजनाओं के निष्पादन से यह पता चलता है कि इन 17 परियोजनाओं में से 11 के संबंध में राज्य इन परियोजनाओं के 1980-84 के लिए अनुमोदित परिव्ययों का पूरी तरह से उपयोग नहीं कर सके । इसलिए पर्याप्त धनराशि के अभाव को इन परियोजनाओं के पूरा न होने का कारण नहीं माना जा सकता ।

उपर्युक्त परियोजनाओं की सूची का एक विवरण संलग्न है ।

(ग) सातवीं योजना में आवश्यक जारी परियोजनाओं को पूरा करने की प्राथमिकता दी गई है जिससे इस व्यवस्था की क्षमता बढ़ जाती है, और योजना की अवधि में यथासंभव इस प्रकार की सभी परियोजनाओं/स्कीमों को पूरा करने के लिए धनराशि की व्यवस्था की गई है ।

(घ) संतुलित आर्थिक विकास सुनिश्चित करने की कार्यनीति सातवीं योजना के दस्तावेज (पृष्ठ 44, खंड-1) में दी गई है, यह दस्तावेज सदन के सभा पटल पर प्रस्तुत किया जा चुका है ।

विवरण

छठी योजना के दौरान शुरू की गई 10 करोड़ रु० से

अधिक लागत वाली जारी परियोजनाएं

राष्ट्रीय राजमार्ग

1. पम्बन पुल—तमिलनाडु

2. कृष्णा पुल—आंध्र प्रदेश

रेलवे लाइनें

1. भोंटमरी—जन्नापेट

2. भुज—नलिया
3. कोटा—नीमच
4. तलचर—सम्बलपुर
5. कोरापुट—रायगडा
6. कारूर—डीडीगुल—मनीयाची—तूतीकारीन—तीरूनवेली
7. जम्मू—उधमपुर
8. नांगल बांध—तलवाड़ा और मुकेरियाँ—तलवाड़ा ताईडिंग का काम संभालना
9. जोगीघोषा से गोहाटी ब्राड-गेज लाइन सहित जोगीघोषा में ब्रह्मपुत्र पर रेल और सड़क पुल का निर्माण ।
10. चित्रदुर्ग—रायदुर्ग
11. एल्लपी कायानकुलम
12. एकलखी—बालुरघाट
13. मथुरा—अलवर
14. अदिलाबाद—पिम्पलकोटी

जल—विद्युत सृजन परियोजनाएं :

- *1. पश्चिमी यमुना नहर, हरियाणा
- *2. आंध्र जल—विद्युत परियोजना, हिमाचल प्रदेश
 3. माही बजाज, (राजस्थान)
- *4. कदना, (गुजरात)
 5. पेंच (मध्य प्रदेश/महाराष्ट्र)
 - *6. तिल्लरी, (महाराष्ट्र)
 - *7. भीरा टेल रेस, (महाराष्ट्र)
 - *8. बालीमैला डी पी एच, (आंध्र प्रदेश)
 9. ईदमलेयर, (केरल)
 - *10. कक्कड, (केरल)
 11. सेरबलर, (तामिलनाडु)
 - *12. कदमपराय पी एस एस, (तमिलनाडु)
 13. रेंगली, (उड़ीसा)
 - *14. अपर कोलाब, (उड़ीसा)
 - *15. रम्माम, (पश्चिमी बंगाल)
 - *16. पनचेट हिल, (डी बी सी)
 17. निचली बोरपाणि, (असम)

*वे परियोजनाएं, जिनके 1980-84 के अनुमोदित आवंटनों का राज्यों द्वारा पूर्ण उपयोग नहीं किया जा सका ।

त्रिपुरा को विकलांगों के कल्याण के लिए केन्द्रीय सहायता

1485. श्री अजय विश्वास : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि त्रिपुरा राज्य को छठी पंचवर्षीय योजना में विकलांगों के कल्याण के लिए कुल कितनी केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई गई है ?

कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान निम्नलिखित योजनाओं के अन्तर्गत विकलांग व्यक्तियों के कल्याण हेतु त्रिपुरा राज्य को केन्द्रीय सहायता के रूप में 2,54,081.00 रुपये की कुल धनराशि प्रदान की गई है :—

- | | |
|---|-------------|
| (1) विकलांग व्यक्तियों के लिए छात्रवृत्ति योजना | 1,74,500.00 |
| (2) विकलांग व्यक्तियों के कल्याण के लिए संगठनों को सहायता | 79,581.00 |

“वन रोपण कार्यक्रम”

1486. श्री मानिक रेड्डी : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान वनरोपण कार्यक्रम के अधीन राज्यवार कुल कितने वृक्ष लगाए गए;

(ख) इन वृक्षों में से जीवित वृक्षों की अनुमानित प्रतिशतता क्या है;

(ग) कर्मचारियों और आदानों पर अलग-अलग कुल कितना खर्च हुआ;

(घ) वनरोपण पर इसका वास्तविक असर क्या पड़ा; और

(ङ) क्या देश में वन-भूमि की प्रतिशतता में वृद्धि हुई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान भ्रंसारी) : (क) सूचना का विवरण संलग्न है।

(ख) राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों के वन-विभागों द्वारा किए गए वृक्षरोपण की उत्तर जीविता अनुमानतः 50 से 60 प्रतिशत के बीच है। किसानों एवं अन्य अभिकरणों/संस्थानों द्वारा लगाये गये वृक्षों की उत्तरजीविता का प्रतिशत दिया जाना संभव नहीं है।

(ग) 6 ठीं पंचवर्षीय योजना में इस कार्यक्रम पर 926 करोड़ रुपये व्यय हुए हैं। निवेशों कर्मचारियों पर ब्यौरा अलग से सहज ही उपलब्ध नहीं है।

(घ) इससे सड़क के सहारे, नहरों के किनारों पर फार्मदानकी तथा वृक्षारोपण तथा गाँवों में लकड़ी के भण्डार बनाने में तेजी आई है। वन विकास से होने वाले नुकसान के बारे में जागरूकता में भी वृद्धि हुई है। ग्रामीण निर्धनों के लिए रोजगार के अवसरों में वृद्धि हुई है।

(ङ) वन भूमि की प्रतिशतता अर्थात् देश में वन-अच्छादन में वस्तुतः गत वर्षों में कमी आई है।

विवरण

छठी पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान लगाये गये बाल-पौधों (लाखों में) की राज्यवार संख्या वक्षनि वाला विवरण

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	रोपित की जाने वाले पौधे (संख्या लाख में)
1.	आन्ध्र प्रदेश	5830.61
2.	असम	1487.12
3.	बिहार	4269.20
4.	गुजरात	10677.10
5.	हरियाणा	3648.08
6.	हिमाचल प्रदेश	2064.12

(... जारी)

1	2	3
7.	जम्मू एवं कश्मीर	925.66
8.	कर्नाटक	8294.05
9.	केरल	2352.55
10.	मध्य प्रदेश	12720.15
11.	महाराष्ट्र	7673.79
12.	मणीपुर	384.53
13.	मेघालय	314.62
14.	नागालैंड	467.03
15.	उड़ीसा	4299.89
16.	पंजाब	2295.46
17.	राजस्थान	2300.29
18.	सिक्किम	288.82
19.	तमिलनाडु	4958.87
20.	त्रिपुरा	648.55
21.	उत्तर प्रदेश	11240.20
22.	पश्चिमी बंगाल	3188.00
23.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	340.77
24.	अरुणाचल प्रदेश	511.87
25.	चण्डीगढ़	12.90
26.	दादरा और नागर हवेली	99.98
27.	दिल्ली	108.00
28.	गोवा, दमन एवं दीव	86.80
29.	लक्षद्वीप	0.54
30.	मिजोरम	1537.50
31.	पॉण्डिचेरी	25.42

[हिन्दी]

सिर पर मल उठाकर ले जाना

1487. श्री डी० पी० यादव
श्री रामभेठ सिरहूर
श्री पी० आर० कुमारमंगलम } : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे कितने नगर हैं जहां मल सिर पर उठाकर ले जाने की प्रथा प्रचलन में है;

(ख) सरकार द्वारा इस अमानवीय प्रथा को कब तक समाप्त करने की आशा है ;

(ग) इस बारे में सरकार द्वारा तैयार की गई योजना का व्यौरा क्या है ; और

(घ) इस पेशे को बन्द करने के बाद बेरोजगार हुए व्यक्तियों को बैंकलियक नौकरियां

देने के लिए योजना का व्यौरा क्या है ?

कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) कल्याण मंत्रालय में ऐसी कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ख) इस प्रथा को समाप्त करने की कोई समय-सीमा निश्चित नहीं की जा सकती, क्योंकि यह संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

(ग) कल्याण मंत्रालय के सफाई करने वालों को उन्मुक्त कराने के कार्यक्रम की केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना के तहत, चूनिदा शहरों में शुष्क शौचालयों को सैनिटरी शौचालयों में बदलने के लिए "समस्त कस्बा नीति" (होल डाउन एप्रोच) के आधार पर सहायता अनुदान दिया जाता है। शहरी विकास मंत्रालय के "छोटे तथा मझले कस्बों का एकीकृत विकास" कार्यक्रम के तहत कम लागत की सफाई की व्यवस्था भी की जा रही है। यह योजना, कुछ राज्य सरकारों द्वारा अपनी राज्य योजनाओं में चलाई जा रही इसी प्रकार की योजनाओं के अलावा है।

(घ) शुष्क शौचालयों को बदलने के कारण बेरोजगार हुए सफाई कर्मचारियों को वैकल्पिक रोजगार देने की राज्य सरकारों से आशा की जाती है। आवश्यक प्रशिक्षण तथा रोजगार देने के लिए विशेष कम्पोनेन्ट योजना के अन्तर्गत विशेष केन्द्रीय सहायता राज्य सरकारों के सुपुर्द की गई है।

[अनुवाद]

'महाराष्ट्र में "मैरिन पार्क"

1488. प्रो० मधु दण्डवते : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि महाराष्ट्र के पिछड़े क्षेत्र कोंकण में सिधुदुर्ग जिले में मालवन में "मैरिन पार्क" परियोजना सम्बन्धी प्रस्ताव की जांच की जा रही है;

(ख) यदि हाँ, तो इस जांच में क्या प्रगति हुई है;

(ग) क्या मालवन को इस प्रकार की परियोजना के लिये उपयुक्त पाया गया है;

(घ) "मैरिन पार्क" के प्रारम्भिक कार्य के लिये क्या वित्तीय प्रावधान किया गया है; और

(ङ) कार्य के कब तक पूरा होते की संभावना है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) और (ख) महाराष्ट्र राज्य सरकार ने यह सूचित किया है कि उन्होंने सिधुदुर्ग जिले में मालवन में समुद्री राष्ट्रीय उद्यान (मैरिन नेशनल पार्क) की स्थापना की परियोजना का अनुमोदन किया है।

(ग) जी, हाँ।

(घ) राज्य सरकार ने सूचित किया है कि समुद्री राष्ट्रीय पार्क (मैरिन नेशनल पार्क) विशेष कर आरम्भिक कार्य के लिए अलग से कई वित्तीय प्रावधान नहीं किया गया है। बहुरहाल, यह बताया गया है कि राज्य सरकार उपलब्ध निधि में से व्यय की पूर्ति कर सकती है।

(ङ) परियोजना के कार्यान्वयन से पूर्व राज्य सरकार द्वारा तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करवाई जा रही है। इस समय कार्य के पूरा होने की सीमा बताना संभव नहीं है।

"राष्ट्रीय भूमि उपयोग तथा परती भूमि विकास परिषद्"

1489. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने एक राष्ट्रीय भूमि उपयोग तथा परती भूमि विकास परिषद् जिसके चेयरमैन प्रधान मंत्री हैं तथा जिसमें मुख्य मंत्रियों एवं केन्द्रीय मंत्रियों को सदस्यों के रूप में शामिल किया गया है, की स्थापना की है;

(ख) यदि हां, तो उसके कार्यक्रमों तथा अन्य कृत्यों का व्यौरा क्या है; और

(ग) इस समय भारत में कुल कितनी भूमि का उपयोग किया जा रहा है तथा कुल कितनी परती भूमि है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) जी, हां।

(ख) परिषद् स्वास्थ्य एवं देश के भू-संसाधनों के वैज्ञानिक प्रबन्ध से सम्बंधित सभी मामलों हेतु नीति निर्धारण एवं समन्वय करने वाली एक शीर्ष अभिकरण है। यह राष्ट्रीय भू उपयोग एवं संरक्षण बोर्ड तथा परती भूमि विकास बोर्ड के कार्य का निरीक्षण करेगी। इन बोर्डों की सिफारिशों, जिले बृहत नीति के मामलों निहित होते हैं निर्णय के लिए परिषद् के समक्ष रखी जायेगी।

(ग) मीट्रूड भू-उपयोग आंकड़ों की रिपोर्ट इस प्रकार है—

वर्गीकरण	क्षेत्र (मिलियन/है०)
1. वन	67.42
2. कृषि के लिए उपलब्ध नहीं है	39.73
3. अन्य गैर-कृषित भूमि बंजर भूमि को छोड़कर	32.08
4. बंजर भूमि	23.05
5. बोया गया वास्तविक क्षेत्र	142.00
भू उपयोग हेतु कुल-सूचित क्षेत्र	304.28

कृषि मंत्रालय के अनुसार परती भूमियां लगभग 175 मिलियन हेक्टेयर है।

सौर तथा गैर-सौर क्रिस्टलों में खन्तर

1490. श्री हुमान मोल्गाहू : क्या प्रश्न। बहारी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीमाशुल्क अधिकारियों के पास सौर तथा गैर-सौर क्रिस्टलों में खन्तर का पता लगाने की सुविधाएँ होती हैं;

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

(ग) क्या सौर क्रिस्टलों का आयात गैर-सौर क्रिस्टलों के नाम पर किम्बत्त रखा है-क्योंकि इस तरह सरकार को 40 प्रतिशत आयात शुल्क की हानि हो रही है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) सीमाशुल्क की प्रयोगशालाओं में सौर और गैर-सौर सिलिकन क्रिस्टलों के बीच अंतर करने के लिए कोई आन्तरिक सुविधा नहीं है।

(ख) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) सूचना एकत्रित की जा रही है।

सार्क देशों के डाक-टिकट

1491. श्री धर्मन धामस : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाका में हाल ही में हुए सार्क सम्मेलन पर सात सार्क देशों के डाक-टिकट के प्रकाशन पर भारतीय प्रतिनिधि ने आपत्ति उठाई है;

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

(ग) क्या यह सच है कि पाकिस्तान की डाक-टिकट में कश्मीर को एक पृथक क्षेत्र दिखाया गया है ?

बिदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० धार० नारायणन) : (क) से (ग) स्मारक डाक टिकट निरसन-समारोह से पूर्व भारतीय शिष्टमण्डल का ध्यान कतिपय देशों द्वारा जारी किये गये डाक टिकटों पर अंकित असंगतियों की ओर गया जिसमें पाकिस्तान की डाक टिकट में अम्मू और कश्मीर को अलग क्षेत्र के रूप में दिखाने की असंगति भी शामिल है। बंगला देश के प्राधिकारियों का ध्यान तत्काल इसकी ओर आकृष्ट किया गया और परिणाम स्वरूप समारोह रद्द कर दिया गया।

उच्च राष्ट्रीय प्राथमिकताओं वाले प्रौद्योगिकीय क्षेत्र का पता लगाना

1492. श्री एच० एम० पटेल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रौद्योगिकी नीति (प्रौद्योगिकी नीति क्रियान्वयन समिति) द्वारा गठित अन्तर-विभागीय दल ने उच्च राष्ट्रीय प्राथमिकताओं वाले विशिष्ट क्षेत्रों का पता लगाया है;

(ख) क्या कार्यकारी दल ने अर्ध पूर्ण प्रौद्योगिकी मूल्यांकन के बारे में विशेषकर आयातित प्रौद्योगिकी के बारे में एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है, और क्या सरकार ने इसकी जांच की है; और

(ग) यदि हां, तो प्रौद्योगिकी की नीति क्रियान्वयन समिति ने कौन से क्षेत्रों का पता लगाया है और मूल्यांकन के क्या परिणाम निकले हैं ?

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) प्रौद्योगिकी नीति कार्यान्वयन समिति (टी० पी० आई० सी०) ने ऐसी उच्च राष्ट्रीय प्राथमिकताओं के प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्रों का अभिनिर्धारण करने के लिए एक अन्तः विभागीय कार्यकारी समूह की स्थापना की है जिनके बारे में कार्य-विधियाँ और भी सरल बना दी जायेंगी ताकि अपेक्षित प्रौद्योगिकी को समय पर प्राप्त करना सुनिश्चित किया जा सके। यह कार्यकारी समूह इस मुद्दे पर विचार विमर्श कर रहा है और इसने अपनी रिपोर्ट अभी प्रस्तुत नहीं की है।

(ख) टी० पी० आई० सी० ने प्रौद्योगिकी मूल्यांकन के लिए मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी करने के बारे में एक और कार्यकारी समूह का गठन किया है। इस कार्यकारी समूह ने अपनी रिपोर्टें पेश कर दी हैं। इस रिपोर्ट पर विधिवत विचार करने के पश्चात् प्रौद्योगिकी कार्यान्वयन समिति आगे की उपयुक्त कार्रवाई के लिए सिफारिशें करेगी।

(ग) उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता।

त्रिवेन्द्रम में पासपोर्ट कार्यालय

1493. श्री टी० बशीर : क्या बिदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल की राजधानी त्रिवेन्द्रम में पासपोर्ट कार्यालय नहीं है और वहाँ केवल एक पासपोर्ट सम्पर्क कार्यालय ही है;

(ख) क्या दक्षिण केरल के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वर्तमान सम्पर्क कार्यालय का दर्जा बढ़ाकर उसे पूर्ण पासपोर्ट कार्यालय बनाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ग) यदि हां, तो प्रस्ताव को कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है ?

बिदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री के० धार० नारायणन) : (क) जी हां,

(ख) जी नहीं, केरल में कोचीन और कोजीकोड में दो पूर्णाकार पासपोर्ट कार्यालय हैं। इस प्रकार केरल में दो पासपोर्ट कार्यालय और एक सम्पर्क कार्यालय है जो उस राज्य के लोगों की पासपोर्ट सम्बन्धी आवश्यकताएं पूरी करते हैं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

सेना में भर्ती में घोटाला

1494. श्री टी० बशीर: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 7 जनवरी, 1986 के "टाइम्स आफ इण्डिया" में "रेक्रेट इन रजिस्ट्रेंट टू आर्मी अनर्थक" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस घोखाघड़ी को रोकने के लिए क्या कदम उठाए हैं ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) रजिस्ट्रेंटों के प्रशिक्षण केन्द्रों में आने के बाद उनकी एवं उनके दस्तावेजों की पहचान की जांच करने के लिए कारगर कदम उठाए गए हैं ताकि बोगस भर्ती के मामलों को तत्काल पकड़ा जा सके। प्रशिक्षण केन्द्रों से भी कहा गया है कि वे ऐसे बोगस उम्मीदवारों को जांच के लिए सिविल पुलिस को सौंप दे और ऐसे मामलों में आगे की कार्यवाही करने के लिए सिविल पुलिस को सभी सम्भव सहायता दें।

दिल्ली में अनधिकृत हथियार निर्माण कारखानों का पकड़ा जाना

1495. श्री पी० मानिक रेड्डी :

श्री महेन्द्र सिंह :

श्री एम० रघुमा रेड्डी :

श्री सरफराज अहमद :

श्री सुभाष यादव :

श्री कमलनाथ :

डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान 14 जनवरी, 1986 के "टाइम्स आफ इण्डिया" में प्रकाशित हुए इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि राजधानी में अनधिकृत हथियार बनाने वाला एक गिरोह पकड़ा गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस के सम्बन्ध में कोई गिरफ्तारी की गई है और इस बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

अन्तरिक्ष सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) सूचना मिलने पर दिल्ली पुलिस ने छापा मारा और दो व्यक्तियों को अवैध शस्त्र तथा गोला बारूद की त्रिकी के लिए पकड़ा। उनके कब्जे से बरामद अवैध शस्त्र तथा गोला बारूद जब्त कर लिये गये हैं। शस्त्र अधिनियम की धारा 25/54/59 के अधीन दो अलग-अलग मामले दर्ज किये गये हैं और जांच-पड़ताल की जा रही है। जब्त किये गये पदार्थ को विशेषज्ञों की राय के लिए केन्द्रीय अपराध विज्ञान प्रयोगशाला को भेज दिया गया है।

भारत चीन सम्बन्ध

1496. श्री एम० रघुमा रेड्डी }

श्री संफुञ्जीन चौधरी }

: क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत एक वर्ष के दौरान भारत तथा चीन के संबंधों को सामान्य बनाने में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) क्या इस संबन्ध में कोई विशेष पहल करने का विचार है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) चीन लोक गणराज्य के साथ सम्बन्ध सामान्य बनाने और सुधारने की कोशिशें 1985 के दौरान चलती रही। नवम्बर, 1985 में भारत और चीन के बीच हुई अधिकारी स्तर की बातचीत के छठे दौर में दोनों पक्षों ने सीमा-विवाद पर ठोस विचार विनिमय शुरू किया। बीजिंग में भारतीय राज दूतावास की सम्पत्ति के विवाद सम्बन्धी मसले का समाधान हो गया है। आपसी हित के विभिन्न क्षेत्रों में सांस्कृतिक वैज्ञानिक तथा प्रौद्योगिक आदान प्रदान से सम्बद्ध कार्यक्रमों को भी अन्तिम रूप दिया गया। भारत और चीन के बीच नवम्बर, 1985 में एक व्यापार प्रोटोकॉल पर हस्ताक्षर किये गये।

(ख) इस से पहले कि सीमा विवाद के समाधान की दिशा में कोई विशेष पहल की जाय, इसके समाधान के लिए काफी तैयारी करने के साथ-साथ अन्तिम समाधान के अनुकूल एक उचित माहौल तैयार करना होगा।

“उत्तर प्रदेश में पिथौरागढ़ जिले में किमटोली-रौसाल सड़क का निर्माण”

1497. श्री हरीश रावत : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के पिथौरागढ़ जिले में प्रस्तावित किमटोली रौसाल सड़क के निर्माण हेतु वन अधिनियम के अंतर्गत अपेक्षित मंजूरी दे दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो कब ;

(ग) क्या इस सड़क के निर्माण के लिए बिना नाप की भूमि अर्जित करने हेतु भी उचित अधिनियम के अन्तर्गत सरकार की मंजूरी लेना आवश्यक है ; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या राज्य सरकार को स्थिति स्पष्ट कर दी गई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी, हां।

(ख) 23 मार्च, 1985 को !

(ग) और (घ) वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के प्रावधानों के तहत, वन भूमि को किसी गैर-व्यवसायिक उद्देश्यों के लिए प्रयोग हेतु केन्द्रीय सरकार की पूर्व-अनुमति लेनी आवश्यक है।

[अनुवाद]

20-सूत्री कार्यक्रम के कार्यान्वयन के बारे में केन्द्रीय सरकार के निर्देश

1498. श्री अक्षय हुसन

श्री मुरली चर माने

श्री बनवारी लाल पुरोहित

श्री गुरदास कामत

श्रीमती अद्यन्ती पटनायक

श्री एस० जी० घोसपर

}: क्या कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री यह बताने की

कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा 20-सूत्री कार्यक्रम को प्रभावकारी ढंग से कार्यान्वित करने हेतु राज्यों को फिर से निर्देश दिए गए हैं ;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में राज्यों की क्या प्रतिक्रिया है ; और

(ग) क्या कार्यान्वयन के बारे में स्थिति की समय-समय पर सम्बन्धित राज्यों के साथ संवीक्षा की जाती है ?

कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री (श्री ए० बी० ए० गानी खान चौधरी) : (क) कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा एम कोई अनुदेश नहीं दिये गये हैं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं। राज्यों का ध्यान, समय-समय पर, उन सूत्रों, जिनके निष्पादन में कमी है तथा उनके शीघ्र कार्यान्वयन के लिए प्रभावी कार्यवाही करने की जरूरत है, की ओर आकृष्ट किया जाता है।

बिहार में रक्षा उत्पादन एकक

1499. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में कोई रक्षा उत्पादन एकक है;

(ख) यदि हां, तो वे कहाँ स्थित हैं और उनमें किस प्रकार के हथियारों का निर्माण होता है;

(ग) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में उनके विस्तार, विविधीकरण और/या आधुनिकीकरण की कोई योजना शामिल की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रक्षा उत्पादन और रक्षा पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री सुख राम) : (क) और (ख) मैसर्स गार्डेन रीच सिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड की रांची, बिहार में एक यूनिट है जो लाइसेंस के अन्तर्गत नौसेना के इस्तेमाल के लिए डीजल इंजनों का निर्माण करती है। इस यूनिट में हथियारों का निर्माण नहीं किया जाता।

(ग) कम्पनी ने हाल ही में वाणिज्यिक और नौसेना इस्तेमाल के लिए ईंधन की कम खपत और तेज गति वाले डीजल इंजनों के उत्पादन, पुर्जे जोड़ने और परीक्षण के लिए पश्चिमी यूरोप के एक देश के साथ अनुज्ञप्ति समझौता किया है। जहाँ कहीं आवश्यक होगा वहाँ न्यूनतम निवेश करके रांची स्थित भौजूदा सुविधाओं का आधुनिकीकरण किया जाएगा और प्रोद्योगिकी का स्तर बाढ़या जाएगा।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

परमाणु सुरक्षा सम्बन्धी विचारगोष्ठी को रद्द किया जाना

1500. श्री धम्मन धामस : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने जर्मन संघीय गणराज्य में दिसम्बर, 1985 के प्रथम सप्ताह में बंबई में होने वाली परमाणु सुरक्षा सम्बन्धी विचार गोष्ठी को रद्द करने का अनुरोध किया था;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण थे;

(ग) क्या सरकार ने पहले भी अन्य किसी देश को इस प्रकार की विचार गोष्ठी आयोजित करने की अनुमति नहीं दी थी; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी हां।

(ख) सरकार को सूचना मिली थी कि मैक्स मूलर भवन, बंबई 2 से 4 दिसम्बर, 1985 तक "नाभिकीय सुरक्षा" पर एक संगोष्ठी का आयोजन करने वाला है। मैक्स मूलर भवन पूर्णतः एक सांस्कृतिक संगठन है। भारत में इसके कुछ कार्यालय हैं तथा इसकी विशिष्ट सुमिका है—

जर्मन भाषा का शिक्षण और जर्मन संस्कृति का प्रचार करना। चूंकि संगोष्ठी का विषय इसकी पूर्व निर्धारित भूमिका के अनुरूप नहीं था, इसलिए संबंधी जर्मन गणराज्य का राजदूतावास सरकार के इस सुझाव पर तत्काल सहमत हो गया कि इस संगोष्ठी का आयोजन न किया जाये।

(ग) अथवा (घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

जनजातीय राष्ट्रीय स्वयंसेवक प्रशिक्षण कैंप बन्द होना

1501. श्री अजय विद्वास : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बंगलादेश सरकार के साथ चिटगांव हिल ट्रस्ट में जनजातीय राष्ट्रीय स्वयंसेवक प्रशिक्षण कैंप बन्द करने का सवाल उठाया है और यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले;

(ख) क्या सरकार को जनजातीय राष्ट्रीय स्वयंसेवकों की बुरसपैठ रोकने और उनकी हिंसात्मक गतिविधियों का डट कर मुकाबला करने हेतु त्रिपुरा सरकार से प्रस्तावों का एक सेट प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि हाँ तो प्रस्तावों का ब्योरा क्या है और उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) सरकार से बंगलादेश के चित्तगोंग पहाड़ी क्षेत्र में त्रिपुरा नेशनल स्वयंसेवक के प्रशिक्षण शिविरों को बन्द करने का प्रस्ताव उठाना है। उनके सहयोग की अपेक्षा है।

(ख) जी हाँ, श्रीमान्।

(ग) त्रिपुरा सरकार से मोटे तौर पर निम्नलिखित प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं—

(i) उग्रवादी-विरोधी कार्यवाहियों तथा कानून और व्यवस्था के लिए अतिरिक्त अर्ध सैनिक बलों को लगाना।

(ii) सीमा बाह्य चौकियां नजबूत करना,

(iii) सीमा-सड़कों का शीघ्र निर्माण, त्रिपुरा में अर्ध सैनिक बल उपयुक्त रूप से बढ़ाये जा रहे हैं। उत्तर-पूर्वी सीमा पर बाह्य चौकियों को मजबूत करने के कार्यक्रम को अनुमोदित कर दिया गया है। सीमासड़कों का निर्माण कार्य चरणों में किया जा रहा है।

विदेशों में भेजे गये वैज्ञानिकों के अनुभव का मूल्यांकन

1502. श्री शान्ता राम नायक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) युवकों में विज्ञान के प्रति रुचि पैदा करने संबंधी योजना के अन्तर्गत छठी योजना के दौरान भारत सरकार द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय दौरे पर भेजे गए नवयुवक वैज्ञानिकों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार ने उनकी टिप्पणियों और अनुभवों का कोई मूल्यांकन किया है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वो० पाटिल) : (क) 132 (एक सौ बत्तीस)

(ख) और (ग) इस योजना ने युवा वैज्ञानिकों को अन्तर्राष्ट्रीय वैज्ञानिक समुदाय के साथ अन्योन्य क्रिया करने के बेहतर अवसर प्रदान किये हैं। इससे उन्हें उनके अनुसंधान के क्षेत्रों में हुए नए विकासों का स्वयंदृष्ट अनुभव प्राप्त होता है। आशा की जाती है कि इससे युवकों में विज्ञान के प्रति (वैज्ञानिक) रुचि बढ़ेगी। युवा वैज्ञानिकों से प्राप्त रिपोर्टों में अन्तर्विष्ट संगत सूचना का वैज्ञानिक समुदाय के बीच प्रचार किया जाता है।

[हिन्दी]

सीमा सुरक्षा बल के कर्मचारियों की संख्या बढ़ाना

1503. श्री चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार का विचार सीमा सुरक्षा बल के कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने का है;

(ख) यदि हां, तो कितनी वृद्धि करने का विचार है तथा कब तक वृद्धि की जाएगी; और

(ग) इस वृद्धि के परिणाम-स्वरूप सरकार द्वारा कितनी अतिरिक्त धनराशि व्यय किये जाने की संभावना है ?

प्रान्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) जी हां, श्रीमान ।

(ख) भारत पाकिस्तान और भारत बंगला देश सीमा पर सीमा सुरक्षा बल की संख्या में, 1986-87 से 5 वर्षों की अवधि में पर्याप्त वृद्धि करने का प्रस्ताव है ।

(ग) पांच वर्ष की अवधि में लगभग 553.79 करोड़ रु० ।

“राष्ट्रीय पर्यावरण प्रबन्ध संस्थान की स्थापना”

1504. श्री दिग्विजय सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में एक राष्ट्रीय पर्यावरण संस्थान की स्थापना के लिए कोई प्रावधान किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिये अब तक कितना वित्तीय आबंटन किया गया है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) सातवीं पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीय पर्यावरणीय प्रबन्ध संस्थान की स्थापना के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

“जीव मण्डलों की स्थापना”

1505. श्री दिग्विजय सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में 13 जीव मण्डल स्थापित करने का प्रस्ताव है; और

(ख) इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) और (ख) भारत में जीव मंडल रिजर्वों की स्थापना के लिए 13 सम्भावित स्थलों का अभिनिर्धारण किया गया है । स्थल ये हैं :—

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 1. नीलगिरी | 8. थार मरुस्थल |
| 2. नमदफा | 9. मानस |
| 3. नोकरेक (तुरारेंज) | 10. रन आफ कच्छ |
| 4. नन्दादेवी | 11. अन्धमान का उत्तरी द्वीप |
| 5. उत्तर खण्ड | 12. काजीरांगा |
| 6. मन्नार की खाड़ी | 13. कान्हा |
| 7. सुन्दरवन | |

सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि में 3 या 4 जीव मण्डल रिजर्वों की स्थापना करने का प्रस्ताव किया गया है।

2. निम्नलिखित प्रस्तावित जीव मण्डल रिजर्वों के लिए परियोजना दस्तावेज तैयार किये गये हैं :—

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. नीलगिरी | 4. नोकरेक |
| 2. नामदफा | 5. उत्तर खण्ड |
| 3. नन्दादेवी | |

नीलगिरी में पहले जीवमण्डल रिजर्व की स्थापना का प्रस्ताव किया गया है। केरल, तमिलनाडु और कर्नाटक राज्य सरकारों के परामर्श से कार्यवाही योजनाओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

पुनर्वास परिषद् का गठन

1506. श्री मूल चन्द डामा : क्या कल्याण मन्त्री पुनर्वास परिषद् के गठन के बारे में 16 मई, 1985 के अतारंकित प्रश्न संख्या 6872 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पुनर्वास परिषद् के गठन के बारे में निर्णय लिया गया है ;
- (ख) क्या प्रस्तावित विधान संसद में पुरःस्थापित किया जाएगा ;
- (ग) क्या उक्त परिषद् में किन्ही व्यावसायिक और भौतिक चिकित्सकों को लिया गया है,
- (घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं, और
- (ङ) उक्त परिषद् में अन्य कौन से सदस्य लिये गए हैं ?

कल्याण मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री गिरधर गोमांगो) : (क) जी हां। परिषद् का गठन एक संकल्प द्वारा दिया गया है।

(ख) प्राप्त किये गए अनुभव के आधार पर संकल्प को विधान द्वारा प्रतिस्थापन करने के बारे में यथा समय विचार किया जाएगा।

(ग) जी, नहीं।

(घ) इस समय ये श्रेणियाँ परिषद् में शामिल नहीं की गई हैं।

(ङ) परिषद् के गठन के बारे में एक विवरण संलग्न है।

विवरण

परिषद् की साधारण सभा का गठन इस प्रकार होगा :—

1. अध्यक्ष कल्याण मन्त्रालय द्वारा नामित किया जाएगा।
2. कल्याण, स्वास्थ्य, श्रम, वित्त मन्त्रालयों और शिक्षा विभाग के प्रतिनिधि।
3. महानिदेशक, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् या उनके द्वारा मनोनीत सदस्य।
4. राज्य सरकारों के पाँच प्रतिनिधि (बारी-बारी)।
5. प्रत्येक विकलांगता के क्षेत्र में 5 विशेषज्ञ।
6. परिषद् के सचिव-सदस्य-सचिव।

परिषद् की कार्यकारिणी सभा का गठन इस प्रकार होगा :—

1. अध्यक्ष जो साधारण सभा के सदस्यों में से सरकार द्वारा मनोनीत किया जाएगा।

2. कल्याण मंत्रालय का प्रतिनिधि
3. पुनर्वास के क्षेत्र में दो विशेषज्ञ
4. वित्तीय सलाहकार या उनके प्रतिनिधि
5. श्रम मंत्रालय के प्रतिनिधि
6. परिषद के सचिव-सदस्य-सचिव

“भारत में वन क्षेत्र”

1507. श्री महेन्द्र सिंह : श्री बनबारी लाल पुरोहित : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्तरिक्ष विभाग की “नेशनल रिपोर्ट सेंसिंग एजेंसी” हैदराबाद, और स्पेस एप्लीकेशन सेंटर, अहमदाबाद द्वारा उपग्रह के माध्यम से किये गये अध्ययन के अनुसार भारत में कितने प्रतिशत क्षेत्र वन क्षेत्र हैं और गत 10 वर्षों के दौरान कितने किलोमीटर क्षेत्र से वन साफ किये गये हैं;

(ख) क्या यह सच है कि उक्त अध्ययन के आधार पर मध्य प्रदेश में गत 7 वर्षों के दौरान 19 प्रतिशत वन साफ किये गये हैं और अब मध्य प्रदेश में कुल 20 प्रतिशत क्षेत्र में वन हैं जब कि वर्ष 1978 में अन्तर्राष्ट्रीय वन कांग्रेस ने वन क्षेत्र 33 प्रतिशत बताया था ; और

(ग) उक्त अध्ययन के आधार पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है और देश में वर्तमान तथा 7 वर्ष पहले की वन स्थिति क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री जियाउर्रहमान खंसारी : (क) राष्ट्रीय दूरस्थ संवेदन अभिकरण, हैदराबाद ने 1972-75 के दौरान स्थित और 1980-82 के दौरान प्राप्त वन आच्छादित क्षेत्र की संबंधित वर्षों के लिए उपग्रह चित्रावली के आधार पर तुलना की है। इससे पता चला है कि देश में वन आच्छादित क्षेत्र कम हुआ है :—

वर्ष	वन आच्छादन के अन्तर्गत क्षेत्र	कुल भौगोलिक क्षेत्र की तुलना में प्रतिशत वन क्षेत्र(%)
1972-75	55.52	16.89
1980-82	46.35	14.10
अनुमानित षटोतरी	9.17	2.79

(ख) राष्ट्रीय दूरस्थ संवेदन अभिकरण द्वारा किये गए सर्वेक्षण के अनुसार मध्य प्रदेश में वन आच्छादित क्षेत्र 17 प्रतिशत कम हो गया है जो कि 1972-75 में 10.86 मिलियन हेक्टेयर से घटकर 1980-82 में 9.02 मिलियन हेक्टेयर हो गया। राज्य का इस समय वन क्षेत्र राज्य के कुल भौगोलिक क्षेत्र का 20.37 प्रतिशत है।

(ग) वनोन्मूलन के नियंत्रण के लिए राज्य ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं :—

(i) वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 को सख्त से लागू करना, जिसमें वन क्षेत्र को गैर-वार्निकी प्रयोजनों के लिये उपयोग में लाए जाने के लिए राज्य सरकारों द्वारा केन्द्रीय सरकार की

पूर्वानुमति प्राप्त करना आवश्यक है। अधिनियमन् के समय से, इस प्रकार के विचलन की औसत दर पहले 1.5 लाख हेक्टेयर प्रतिवर्ष से घटकर 6500 हेक्टेयर प्रतिवर्ष हो गई है।

(ii) पेड़ों की गैर कानूनी कटाई को रोकने के लिये भारतीय वन अधिनियम, 1927 और विभिन्न अन्य अधिनियमों को सख्ती से लागू करना।

(iii) अधिकांश राज्यों में वनों के प्रबन्ध में ठेकेदारी की प्रथा को समाप्त करना।

(iv) ईंधन की लकड़ी और चारे तथा उसके लिये जनता का सहयोग प्राप्त करने के लिए प्रतिवर्ष 5 मिलियन हेक्टेयर में वन रोपण के उद्देश्य से राष्ट्रीय परती भूमि विकास बोर्ड की स्थापना।

(v) वन लेवी और उसके बाहर व्यापक पैमाने पर वृक्षों को लगाकर ईंधन की लकड़ी का भण्डार तैयार करना।

(vi) दीर्घावधि हल की दृष्टि से चराई, अनाधिकार प्रवेश और झूम खेती की समस्याओं के सघन अध्ययन शुरू करना।

इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग के लिए उच्च प्रौद्योगिकी और इलेक्ट्रॉनिकी विकास बैंक

1508. श्री महेन्द्र सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत-अमरीकी वाणिज्य मण्डल, उत्तर भारत परिषद् के प्रेजिडेंट ने स्वदेशी इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग के विकास को बढ़ावा देने हेतु उच्च प्रौद्योगिकी और इलेक्ट्रॉनिकी विकास बैंक की स्थापना के बारे में कहा है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित इलेक्ट्रॉनिकी बैंक की मुख्य सिफारिशें क्या हैं; और

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) जी हां।

(ख) उपर्युक्त प्रस्ताव एक सेमीनार में रखा गया था। प्रस्तावित विकास बैंक की मुख्य-मुख्य बातों के ब्यारे उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि इलेक्ट्रॉनिकी विभाग में अभी तक लिखित रूप से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) उपर्युक्त भाग (ख) को ध्यान में रखते हुए यह प्रश्न ही नहीं उठता।

परमाणु ऊर्जा उत्पादन

1509. श्री दिलीप सिंह भूरिघा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) परमाणु ऊर्जा उत्पादन की प्रति यूनिट लागत क्या है;

(ख) सातवीं योजना के दौरान परमाणु ऊर्जा उत्पादन का क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

(ग) क्या लक्ष्य की प्राप्ति के लिए नए परमाणु ऊर्जा उत्पादन संयंत्र स्थापित किये जायेंगे ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) तीन परमाणु बिजलीघरों से सप्लाई होने वाली बिजली निम्नलिखित दरों पर बेची जाती है—

तारापुर परमाणु बिजलीघर	37.29 पैसे प्रति किलोवाट घंटा
राजस्थान परमाणु बिजलीघर	35.49 पैसे प्रति किलोवाट घंटा
भद्रास परमाणु बिजलीघर का पहला यूनिट	43.03 पैसे प्रति किलोवाट घंटा

(ख) और (ग) यह लक्ष्य रखा गया है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक परमाणु बिजलीघरों की स्थापित क्षमता 1700 मेगावाट हो जाए। इस लक्ष्य को पूरा करने के उद्देश्य से, 235 मेगावाट क्षमता वाला एक बिजलीघर (भद्रास परमाणु विद्युत परियोजना का दूसरा यूनिट) कलपाक्कम, तमिलनाडु में सन् 1985 में चालू किया जा चुका है तथा दो यूनिट जिसमें से प्रत्येक की क्षमता 235 मेगावाट होगी, उत्तर प्रदेश में नरोरा में सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान चालू कर दिए जाएंगे। इसके अतिरिक्त कुल 10,000 मेगावाट क्षमता वाले परमाणु बिजलीघर लगाने के कार्यक्रम के अन्तर्गत ककरापार, गुजरात में दो यूनिट निर्माणाधीन हैं, जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 235 मेगावाट होगी। इसी प्रकार, कैंगा, कर्नाटक में और रावतभाटा, राजस्थान में ऐसे दो-दो यूनिट लगाना अनुमोदित किया जा चुका है जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 235 मेगावाट होगी।

“राजस्थान के रेगिस्तानी क्षेत्र में वन विकास”

1510. श्री बनबारी लाल बेरवा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि राजस्थान के रेगिस्तानी क्षेत्रों में वनों के विकास के लिये एक विशेष कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है; यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : राजस्थान राज्य के 11 रेगिस्तानी जिलों में रेगिस्तान विकास कार्यक्रम आरम्भ किया गया है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत निम्नलिखित कार्य किया जा रहा है :—

1. बालू के टीलों का स्थाईकरण एवं चारागाह विकास।
2. ग्रामीण जलाने की लकड़ी तथा चारा पादपरोपण
3. चारागाह वर्धन पौधरोपण
4. मिश्रित पौधरोपण
5. सड़कों के किनारे विश्राम—पट्टी के लिए पौधरोपण।
6. निम्नीकृत वनों में पुनः वन—रोपण
7. नहरों के किनारे पर वृक्षारोपण
8. फार्म बानिकी-बालपादपों का किसानों में वितरण।

इस कार्यक्रम के तहत 95272 हैक्टेयर में वृक्षारोपण कर दिया गया है तथा 2.62 मिलियन बाल-पादपों का वितरण किया गया है।

[अनुवाद]

घुसपैठ तथा तस्करी में वृद्धि

1511 श्री पी० एम० सईद : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पंजाब राजस्थान में पाकिस्तान सीमा और पूर्वी क्षेत्र में बंगलादेश सीमा पार से घुसपैठ तथा तस्करी में अचानक काफी वृद्धि हो गई है;

(ख) गत छः महीनों के दौरान ऐसे कितने व्यक्ति पकड़े गये तथा उनसे पकड़े गये तस्करी के सामान का ब्यौरा क्या है; और

(ग) बड़े पैमाने पर इस तस्करी तथा घुसपैठ को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?
 भ्रान्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) ऐसी कोई सूचना नहीं है घुसपैठ तथा तस्करी में अचानक वृद्धि हुई है, यद्यपि इसमें मामूली वृद्धि का पता चला है।

(ख) पिछले छः महीनों के दौरान पंजाब तथा राजस्थान की सीमा में 3,067 तथा भारत-बंगलादेश की सीमा में 6,770 घुसपैठियों को रोका गया था। उनसे लगभग 6.01 करोड़ रुपये मूल्य की हेरोइन, अफीम, चरस सोना, शस्त्र, वस्त्र, इलेक्ट्रॉनिक सामान, बीड़ी, पान के पत्ते, इला-इची मुद्रा, मूल्यवान पत्थर आदि बरामद किए गए।

(ग) भारत पाकिस्तान तथा भारत-बांग्लादेश सीमाओं पर सुरक्षा बल चौकस है, भारत-पाकिस्तान तथा भारत-बांगला देश सीमाओं पर निगरानी को बढ़ाने के उपायों में सीमा सुरक्षा बल को सशक्त करना, अतिरिक्त सीमा बाह्य चौकियों की स्थापना, निगरानी चौकी बुजों का निर्माण तथा सीमा-गश्त को अधिक गतिशील बनाना आदि शामिल हैं।

दूरसंचार मर्दों के निर्माण के लिए प्रौद्योगिकी का अन्तरण

1512. कुमारी पुष्पा देवी : क्या प्रधान मंत्री यह बताएं की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में दूरसंचार की मर्दों के निर्माण के लिए औद्योगिकी के अन्तरण के लिए कुछ विदेशी फर्मों का पता लगाया है;

(ख) यदि हां, तो उन कम्पनियों और देशों के नाम क्या हैं जहां से ऐसी औद्योगिकी के अन्तरण का प्रस्ताव है;

(ग) क्या सरकार का विचार यह कार्य कुछ और कम्पनियों को, यदि उनकी प्रौद्योगिकी दूरसंचार उत्पादकों के क्षेत्र में ज्यादा विकसित सिद्ध होती है, सौंपने का है; और

(घ) छठी पंच वर्षीय योजना अवधि के दौरान दूरसंचार मर्दों के उत्पादन में भारतीय निर्माण कम्पनियों द्वारा क्या प्रगति की गई है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और (ख) सरकार ने इलेक्ट्रॉनिक पी० ए० बी० एक्स उपस्कर के लिए प्रौद्योगिकी के अन्तरण के उद्देश्य से तीन विदेशी सहयोगकर्ताओं तथा इलेक्ट्रॉनिक पुश बटन टेलीफोन के लिए तीन विदेशी सहयोगकर्ताओं का चयन किया है। विदेशी सहयोगकर्ताओं के ब्यारे तथा जिन देशों से प्रौद्योगिकी के अन्तरण का प्रस्ताव है, उनके नाम नीचे दिए गए हैं : -

ई० पी० ए० बी० एक्स

(i) ज्यूमांट स्वीडर, फ्रांस के

(ii) ओ० के० आई० इलेक्ट्रिक इण्डस्ट्री कंपनी, जापान

(iii) जी० टी० ई०, बेल्जियम

टेलीफोन उपकरण

(i) मैसर्स सीमेन्स ए० जी०, पश्चिम जर्मनी

(ii) मैसर्स एरिक्सन इन्फार्मेशन सिस्टम्स, स्वीडन

(iii) मैसर्स आई० आई० टी० फेस, इटली।

(ग) जी, नहीं।

(घ) छठी पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान दूरसंचार मर्दों का उत्पादन 184 करोड़ रुपये से बढ़कर 320 करोड़ रुपये हो गया है।

मंत्रालयों में कम्प्यूटर प्रणाली

1513. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) केन्द्रीय सरकार के विभिन्न मंत्रालयों में कुल कितने कम्प्यूटर लगाये गए हैं;
 (ख) इन कम्प्यूटरों को लगाने पर कुल कितनी लागत आई है;
 (ग) इन कम्प्यूटरों पर मंत्रालय-वार कितने लोग नियुक्त किए गए हैं;
 (घ) इन कम्प्यूटरों को लगाये जाने के पश्चात् से अब तक इन कम्प्यूटरों ने एक वर्ष के दौरान कुल कितने घंटे कार्य किया; और
 (ङ) इन कम्प्यूटरों के प्रयोग से क्या आर्थिक और अन्य लाभ हुए हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय महासागर विकास, तथा परमाणु ऊर्जा, इलैक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) से (ङ) सूचना एकत्रित की जाएगी और लोक सभा के पटल पर रख दी जाएगी ।

इलैक्ट्रॉनिकी उत्पादकों के लिए केरल को लाइसेंस

151 ... श्री बी० एस० विजयराघवन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ।

- (क) वर्ष 1985 के दौरान विभिन्न इलैक्ट्रॉनिकी उत्पादों के निर्माण के लिए कितने लाइसेंस जारी किए गये हैं;
 (ख) इलैक्ट्रॉनिकी उत्पादों का निर्माण करने वाले एककों के उद्यमियों की क्या-क्या छूट दी जाती है;
 (ग) क्या इस समय इन उत्पादों के लिए पर्याप्त विपणन प्रबन्ध हैं; और
 (घ) क्या सरकार लाइसेंस देते समय विभिन्न उत्पादों की बाजार संभावनाओं को ध्यान में रखती है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलैक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) वर्ष 1985 के दौरान विभिन्न किस्म की इलैक्ट्रॉनिक वस्तुओं के विनिर्माण के लिए केरल स्थित इकाइयों को 27 आशय-पत्र/औद्योगिक लाइसेंस जारी किए गए हैं ।

(ख) इलैक्ट्रॉनिकी के क्षेत्र में उद्यमकर्ताओं को दी जाने वाली रियायतों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं ।

(ग) जी, हां ।

(घ) जी हां, जब लाइसेंस प्रदान करते समय, पूंजीगत वस्तुओं के रूप में 1 करोड़ रूप से अधिक पूंजीनिवेश करने की जरूरत पड़े ।

विवरण

इलैक्ट्रॉनिकी उद्योग को उपलब्ध वित्तीय प्रोत्साहन

(I) सामान्य प्रोत्साहन

—इलैक्ट्रॉनिकी उद्योग के लिए 20 प्रतिशत मूल्यहास भत्ते की छूट ।

—आयकर अधिनियम की अनुसूची IX में शामिल किया गया इलैक्ट्रॉनिकी उद्योग जिसके फलस्वरूप उसे करों में कुछ सुविधाएं उपलब्ध हैं ।

—युक्तिसंगत बनाई गई आर्थिक नीतियां जिनके अनुसार कच्ची सामग्रियां तथा विनिर्माण उपकरण न्यूनतम कीमत पर उपलब्ध होते हैं।

—इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग के लिए संयंत्र तथा मशीनरी पर आयात शुल्क 25 प्रतिशत है।

(II) उपभोक्ता इलेक्ट्रॉनिकी उत्पादन शुल्क

—36 सेमी० पर्दे के आकार तक के श्याम तथा श्वेत दूरदर्शन सैटों पर कोई उत्पादन शुल्क नहीं लगता है।

—36 सेमी० से अधिक आकार के पर्दे के श्याम तथा श्वेत दूरदर्शन सैटों पर उत्पादन शुल्क 300 रु०, 36 सेमी० आकार के रंगीन दूरदर्शन सैटों पर उत्पादन शुल्क 600 रु० तथा 51 सेमी० आकार वाले रंगीन दूरदर्शन सैटों पर उत्पादन शुल्क 900 रु०।

—टेप रिकार्डरों, टू-इन-वन तथा कैलकुलेटरों पर 15 प्रतिशत का उत्पादन शुल्क।

—दूरदर्शन रिसीवरों, रेडियो, टू-इन-वन, वी० सी० आर० आदि पर कोई लाइसेंस शुल्क नहीं लगता है। दूरदर्शन रिसीवरों (जिसमें 36 सेमी० आकार वाले श्याम तथा श्वेत दूरदर्शन सेट शामिल हैं) पर 100 रु० का विशेष उत्पादन-शुल्क केवल एक बार ही लिया जाता है।

—लघु क्षेत्र उद्योग में विनिर्मित 165 रु० मूल्य तक के रेडियो सेटों पर कोई उत्पादन-शुल्क नहीं लगता है। रेडियो पर लगने वाला अधिकतम उत्पादन-शुल्क 20% है।

—उपभोक्ता इलेक्ट्रॉनिकी उत्पादों के आयात की अनुमति नहीं दी जाती है, लेकिन कोई भी व्यक्ति व्यक्तिगत असबाब के रूप में विदेशों से सामान ला सकता है, जिन पर 235% तक शुल्क लिया जाता है।

(III) कम्प्यूटर उत्पादन-शुल्क

—कम्प्यूटरों पर कोई उत्पादन शुल्क नहीं लगता है, जिसमें केन्द्रीय संसाधन यूनिट (सी० पी० यू०) तथा उपान्त-उपस्कर (पैरीफल) शामिल हैं।

प्रणालियों पर आयात-शुल्क

—खुले सामान्य लाइसेंस के अन्तर्गत आयातित सभी प्रणालियों पर 200% शुल्क

—इलेक्ट्रॉनिकी विभाग द्वारा अनुमोदित सभी प्रणालियों पर 60% शुल्क (जिसमें वे प्रणालियां भी शामिल हैं जिनका लागत बीमा-भाड़ा मूल्य 10 लाख रु० से कम है)।

—कुछ उन्नत किस्म के कम्प्यूटरों पर कोई आयात-शुल्क नहीं लगता है।

उपान्त उपस्करों/उपान्त उपस्करों के कल पुर्जों पर आयात शुल्क

—फ्लॉपी डिस्क ड्राइवों, विचेंस्टर ड्राइवों, सीरियल मुद्रकों, जिसमें डॉट मैट्रिक्स मुद्रक तथा डेजी व्हील मुद्रक शामिल हैं, पर 60% आयात शुल्क।

—लाइन मुद्रकों, पेपर टेप रीडरों पेपर टेप पंचों, कांड रीडरों, चुम्बकीय ड्राइवों, आदि पर 25% आयात शुल्क

—लाइन-मुद्रकों, सीरियल मुद्रकों, टर्मिनलों, चुम्बकीय ड्राइवों, डिजिटाइजर, आदि के लिए पुर्जों (इलेक्ट्रॉनिक संघटक—पुर्जों से भिन्न) पर 5% आयात-शुल्क

कम्प्यूटरों के संघटक-पुर्जों पर आयात-शुल्क

—कम्प्यूटरों तथा कम्प्यूटर की उपान्त उपस्कर युक्तियों के लिए आयात किए जाने वाले

4 इलेक्ट्रॉनिक संघटक-पुर्जों) सभी किस्म के बड़े पैमाने के एकीकृत परिपथ (एल० एस० आई०), संयोजक (कनेक्टरों), 6 से अधिक स्तरों वाले मुद्रित परिपथ बोर्ड तथा उच्च विपर्यास (रिजोल्यूशन, के सी० आर० टी०) पर 25% आयात शुल्क।

—अन्य इलेक्ट्रॉनिक संघटक-पुर्जों पर 75% शुल्क।

सॉफ्टवेयर पर आयात-शुल्क

—जब कागज पर मुद्रित सामग्री के रूप में स्रोत-कोड में आयात किया जाय तो सॉफ्टवेयर पर कोई शुल्क नहीं लगता है।

—जब किसी अन्य माध्यम पर (स्रोत कोड अथवा पदार्थ कोड दोनों ही रूपों में) आयात किया जाय तो सॉफ्टवेयर पर 60% शुल्क लगता है (ठीक उसी प्रकार जैसा कि कम्प्यूटर-प्रणालियों तथा उपान्त-उपस्करों के मामले में लागू है)।

(IV) इलेक्ट्रॉनिक संघटक-पुर्जे संघटक-पुर्जों पर आयात शुल्क

—अधिकांश संघटक-पुर्जों पर 75% आयात शुल्क।

—कम्प्यूटर उद्योग में लगने वाले 4 संघटक-पुर्जों (बड़े पैमाने के एकीकृत परिपथों, कनेक्टरों, 6 स्तरों से अधिक स्तरों वाले मुद्रित परिपथ बोर्डों तथा मॉनीटर ट्यूबों) पर 25% आयात-शुल्क।

—चुम्कीय टेपों पर शतप्रतिशत आयात-शुल्क।

संघटक-पुर्जों के उपादानों पर आयात-शुल्क

—आयात की परियोजना के अन्तर्गत सभी पूंजीगत वस्तुओं का आयात 25% शुल्क की अदायगी पर किया जा सकता है।

—8 किस्म के संघटक-पुर्जों तथा उप-संघटक-पुर्जों के विनिर्माण के लिए 17 वस्तुओं पर कोई शुल्क नहीं लगता है।

—संघटक-पुर्जों तथा उप-संघटक-पुर्जों के विनिर्माण के लिए 18 वस्तुओं पर 15% आयात शुल्क लगता है।

—विभिन्न किस्म के संघटक-पुर्जों के विनिर्माण के लिए 76 वस्तुओं पर 40% आयात-शुल्क लगता है।

—अन्य कच्ची सामग्रियों पर सामान्य आयात-शुल्क लगता है।

“महानगरों में शोर स्तर में कमी करने के लिए उपाय”

1515. श्री एच० एन० नञ्जे गौडा
श्री जी० एस० बसवराजु
श्री सनत कुमार मण्डल

} : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान द्वारा किए गए सर्वेक्षण के अनुसार यह पाया गया है कि देश के महानगरों के शोर का स्तर निर्धारित अन्तर्राष्ट्रीय सीमा से दुगुने से भा अधिक है; और

(ख) यदि हां, तो महानगरों में शोर के स्तर को कम करने के लिए सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाने का विचार है ?

पर्यावरण और वन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान द्वारा किए गए सर्वेक्षण से पता चलता है कि कुछ

व्यस्त सड़कों पर शोर का स्तर ज्यादा है। बहरहाल, यह निर्धारित अन्तर्राष्ट्रीय सीमा के दुगने से अधिक नहीं है।

(ख) स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा कानूनों के तहत उठाये गये कदमों में, सड़क एवं याता-यात संचलन में सुधार, लाउड हानों के प्रयोग पर प्रतिबन्ध, भारी वाहनों का नियमित संचालन तथा प्रचार अभियान हैं।

पाकिस्तान को अमरीका से सैनिक सहायता

1516. डॉ० बी० एल० शैलेश
श्री सनत कुमार मंडल
श्री के० प्रधानी } : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष, 1987 में अमरीका द्वारा पाकिस्तान को सैनिक सहायता के अन्तर्गत लम्बी दूरी के समुद्री गश्ती विमान और अधिक संख्या में हारपुन प्रक्षेपास्त्र दिये जायेंगे;

(ख) क्या आगामी वर्ष 1986 में पाकिस्तान को दी जाने वाली सहायता बढ़ाकर 669 मिलियन डालर करने के अमरीकी प्रशासन के निर्णय से वाशिंगटन द्वारा पाकिस्तान को आधुनिक-तम शस्त्रास्त्रों की एक और खेप मंजूर किये जाने की संभावना है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) अभी इस बात का ठीक-ठीक ब्योरा मालूम नहीं है कि 1987 में पाकिस्तान को संयुक्त राज्य अमरीका से क्या-क्या सैन्य सामग्री मिलेगी।

(ख) और (ग) संयुक्त राज्य अमरीका से पाकिस्तान द्वारा लगातार अत्याधुनिक हथियार प्राप्त करने के सम्बन्ध में, जिसकी वजह से संसाधनों को विकास कार्यों से हटा कर रखा जावों पर खर्च करना पड़ता है, हमारी चिन्ता को विदेश मंत्री ने हाल की अपनी अमरीका यात्रा के दौरान दोहराया था। सरकार ऐसी सभी बातों पर बराबर निगाह रखती है जिनका देश की सुरक्षा पर कोई असर पड़ सकता है।

राजस्थान में परमाणु विद्युत संयंत्र

1517. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना में स्थापित किए जाने वाले परमाणु विद्युत संयंत्रों की संख्या के बारे में कोई अंतिम निर्णय लिया गया है, इस संबंध में राज्य-वार ब्योरा क्या है;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में किसी विशेषज्ञ दल ने राजस्थान में कुछ स्थानों का दौरा किया था; और

(ग) यदि हां, तो विशेषज्ञ दल के निष्कर्ष क्या हैं और इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार द्वारा अंतिम रूप से क्या निर्णय लिया गया है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा भूसागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रिसिटी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और (ग) मद्रास परमाणु बिजलीघर के दूसरे यूनिट को सितम्बर, 1985 में ग्रिड के साथ मिला दिया गया था। आशा है कि उत्तर प्रदेश में नरोरा में निर्माणाधीन दोनों यूनिट सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान चालू कर दिए जाएंगे। गुजरात में ककरापार में दो यूनिट निर्माणाधीन हैं, जिनमें से प्रत्येक की क्षमता

235 मेगावाट होगी। दो-दो और परमाणु बिजलीघर स्थापित करने के लिए कर्नाटक में कैंगा में और राजस्थान में रावतभाटा में स्थलों की स्वीकृति दी जा चुकी है जिनमें से प्रत्येक यूनिट की क्षमता 235 मेगावाट होगी। नई परमाणु विद्युत परियोजनाओं के लिए अन्य स्थल सरकार के विचाराधीन हैं।

(ख) जी, हां।

एकीकृत प्रबन्ध पूल की स्थापना

1519. श्री सी० पी० ठाकुर : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार भारतीय प्रशासनिक सेवा अधिकारियों के प्रशासकीय ढांचे में परिवर्तन और एकीकृत-प्रबंध पूल की स्थापना कब करेगी;

(ख) क्या इससे भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारियों और पुलिस सेवा के अधिकारियों का दर्जा बढ़ेगा; और

(ग) क्या सरकार का विचार भारतीय प्रशासनिक सेवा संवर्ग में विशिष्टीकरण शुरू करने का है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० शिवम्बरम्) : (क) से (ग) भारत सरकार की प्रशासनिक व्यवस्थाओं की निरन्तर चलने वाली पुनरीक्षा के एक अंग के रूप में, इस मंत्रालय में भारतीय प्रशासनिक सेवा (आई० ए० एस०) के अधिकारियों के कैरियर प्रबंध संबंध पहलुओं की विशेषकर 11वें और 17वें वर्ष की सेवा के अन्त में पुनरीक्षा प्रारम्भ की है। विभिन्न प्रस्ताव विचाराधीन हैं। उनमें से एक का संबंध विशेषज्ञता और एकीकृत प्रबंध पूल की स्थापना करने की आवश्यकता के साथ है। यह पुनरीक्षा भारतीय प्रशासनिक सेवा के सभी अधिकारियों पर लागू होगी भले ही उन्हें सीधी भर्ती द्वारा नियुक्त किया गया हो अथवा राज्य सिविल सेवा से पदोन्नत किया गया हो। इस संबंध में अभी तक कोई अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है। जहां तक भारतीय पुलिस सेवा का संबंध है, इस मंत्रालय में कोई अलग प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

पर्वतीय क्षेत्र विकास कार्यक्रम में शामिल किए गए क्षेत्र

1520. श्री श्रीराममूर्ति भट्टम : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पर्वतीय क्षेत्र विकास कार्यक्रम में शामिल करने के लिए देश के किन-किन पर्वतीय क्षेत्रों को चुना गया है और पर्वतीय क्षेत्रों के चयन के लिये क्या मानदण्ड निर्धारित किये गये हैं;

(ख) क्या आन्ध्र प्रदेश के किसी क्षेत्र को इस कार्यक्रम में शामिल किया गया है;

(ग) क्या मानदण्डों के अनुसार आन्ध्र प्रदेश का कोई क्षेत्र विशेष सहायता का पात्र है; और

(घ) इन क्षेत्रों के संबंध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) पांचवी पंचवर्षीय योजना के आरंभ से जिन क्षेत्रों में पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम चल रहे हैं वे हैं :—(1) ऐसे क्षेत्र जो किसी बड़े राज्य का भाग है और (2) जो पश्चिमी घाट क्षेत्र है। पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम की राज्य-वार व्याप्ति संलग्न विवरण में दी गई है। पहले समूह के अंतर्गत शामिल क्षेत्रों का इस प्रकार का निर्धारण राष्ट्रीय विकास परिषद की उप समिति की 12 मार्च, 19८5 को हुई बैठक में किया गया था जिस में ऊँचाई तथा सीमा और सामरिक अवस्थिति के विचारों को ध्यान में रखा गया था।

पहाड़ी क्षेत्रों के पश्चिमी तट जिसे पश्चिमी घाट कहा गया है, के साथ रेखाचित्र के लिए ऊँचाई (अर्थात् 600 मीटर और इससे ऊपर) और सानिध्य अपनाए गए माप दंड थे, सीमांकन की इकाई ताल्लुका थी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित निर्धारित दोनों समूह के क्षेत्रों में आन्ध्र प्रदेश का कोई भाग शामिल नहीं था और, इसलिए, राज्य सरकार को कोई विशेष सहायता नहीं मिल रही है।

विवरण

पहाड़ी क्षेत्र विकास कार्यक्रम का समावेशन

राज्य	जिला
1.	2
1. पहाड़ी क्षेत्र	
उत्तर प्रदेश	देहरादून पौड़ी गढ़वाल टिहरी गढ़वाल चमोली उत्तर कश्मीर नैनीताल अल्मोड़ा पिथौरगढ़
असम	उत्तरी कछार काटवी अंगलॉग
तमिलनाडु	निलगिरी
पश्चिमी बंगाल	दार्जिलिंग जिले के सदर, कुरसिअोंग तथा कालिमपोंग के उप खंड
पश्चिमी घाट क्षेत्र	
महाराष्ट्र	धूले (2) नासिक (8) ठाणे (5) रायगढ़ (7) रतनगिरी (5) (उत्तरी) रतनगिरी (5) (दक्षिण)

1	2
	कोल्हापुर (10)
	सांगली (1)
	सतारा (8)
	पुणे (9)
कर्नाटक	अहमदनगर (2)
	वेलगांव (6)
	चिकमंगलूर (4)
	कुर्ग (3)
	धारवाड़ (1)
	हसन (4)
	मैसूर (2)
	उत्तरी कनारा (9)
	शिमोगा (5)
केरल	दक्षिणी कनारा (6)
	कन्नानोर (3)
	वाइबंद (3)
	कोजीको (3)
	(कालीकट)
	मालापुरम (1)
	पालघाट (3)
	त्रिचूर (1)
	इराकुलम (3)
	(कोचीन)
	इदुक्की (4)
	कोटायम (2)
	क्यूलोन (4)
	त्रिवेन्द्रम (2)
तमिलनाडु	निलगिरी (4)
	कोयम्बटूर (5)
	पेरीचर (1)
	मदुराई (6)
	तिरुनवेली (5)
	रामनाथपुरम (3)
	कन्याकुमारी (4)
गोवा	गोवा (3)

टिप्पणी—पश्चिमी घाट क्षेत्र के मामले में तालुका सीमांकन की इकाई है। कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े, कार्यक्रम के अन्तर्गत जिले में शामिल तालुकाओं की संख्या बताते हैं।

इलेक्ट्रानिक कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम को एन्टीना की सप्लाई

*1521. श्री हल्डभाई मेहता : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलेक्ट्रानिक कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड को, राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम से 4-7 एम. भू-केन्द्र एन्टीना का क्रयादेश (आर्डर) प्राप्त हुआ है ; और

(ख) क्रयादेश (आर्डर) के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) फीड सहित एन्टेना सिस्टम, तथा पेडेस्टल ऐसेम्बलियों और परावर्ती ऐसेम्बलियों जैसी उप-प्रणालियां लगभग तैयार हैं और उन्हें स्थल पर लगाने का काम शीघ्र ही शुरू कर दिया जाएगा ।

इलेक्ट्रानिक कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा डाक और तार विभाग को

“4—करेक्टर कोड सिस्टम” की सप्लाई

*1522. श्री हल्डभाई मेहता : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलेक्ट्रानिक कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड डाक-तार विभाग द्वारा निर्धारित विशिष्टियों के अनुसार डाक-तार विभाग को “4—करेक्टर कोड सिस्टम” को सप्लाई करता था ;

(ख) क्या डाक-तार विभाग अब उस “सिस्टम” को स्वीकार नहीं कर रहा है ; और

(ग) यदि हां, तो इलेक्ट्रानिक्स कारपोरेशन आफ इंडिया को अस्वीकृति के यदि कोई कारण बताये गये हैं तो वे क्या हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) वे सिस्टम दूर-संचार विभाग द्वारा स्वीकार किए जा चुके हैं और काम कर रहे हैं ।

(ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता ।

अनुसूचित जनजातियों की सूची में नायक समुदाय के पर्यायनामों को शामिल करना

1523. श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने नायक समुदाय के चार पर्यायनामों अर्थात् नायक, बोदा, बाल्मिकी तथा नायक तलवार परिवार को अनुसूचित जनजातियों की सूची में शामिल करने की सिफारिश की है ; और

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

कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगी) : (क) कुछ समुदायों को पर्याय नामों के रूप में अनुसूचित जनजातियों की सूची में शामिल करने के बारे में कर्नाटक सरकार से प्राप्त टिप्पणियों को अनिहित में नहीं बताया जा सकता ।

(ख) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की सूचियों में प्रस्तावित विस्तृत पुनरीक्षण के संदर्भ में इसी प्रकार के अन्य प्रस्तावों सहित उक्त प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है । आगे, अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की विद्यमान सूचियों में कोई संशोधन संविधान के अनुच्छेद 341 (2) तथा 342 (2) को ध्यान में रखते हुए संसद में अधिनियम पारित करके ही किया जा सकता है ।

“बांस की आवश्यकता और उत्पादन”

1524. श्री विजय एन० पाटिल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए बांस उत्पादन की आवश्यकता के बारे में मूल्यांकन किया है;

(ख) यदि हां, तो सातवीं पंचवर्षीय योजना में बांस की आवश्यकता कितनी होगी तथा किन-किन नए क्षेत्रों में बांस की खेती की जाएगी; और

(ग) बांस की खेती के क्षेत्र में हो रही कमी को देखते हुए क्या सरकार सफेदे आदि जैसे अन्य संभाव्य कच्चे माल का पता लगा रही है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) जी, हां ।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजनावधि के लिए बांस की आवश्यकता लगभग 10 मिलियन टन आंकी गई थी । वार्षिक वनरोपण कार्यक्रम में बांस भी शामिल है जिसे उपयुक्त क्षेत्रों में रोपित किया जायेगा ।

(ग) वनरोपण कार्यक्रमों में उपयोग में लाए जाने वाले कई अन्य प्रजातियां संभवतः कच्ची सामग्री के रूप में उपयोगी जो बांस की वृद्धि करेगी ।

[हिन्दी]

पुलिस के वेतनमानों में सुधार

1525. श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी-भाई भावणि } : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा
श्री सोमनाथ रथ

करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने राज्यों को पुलिस के वेतनमानों और कार्यकरण में सुधार करने की कोई सलाह दी है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इस बारे में प्रत्येक राज्य की प्रतिक्रिया क्या है ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) और (ख) हालांकि पुलिस के वेतनमानों और कार्यकरण में परिवर्तन और सुधार लाने के बारे में राज्यों को कोई सलाह नहीं दी गयी है लेकिन राज्यों में कान्स्टेबुलेरी के वेतनमानों और कार्यकरण में राष्ट्रीय पुलिस आयोग की सिफारिशों को, जांच और आवश्यक कार्यवाही के लिए राज्यों को भेज दिया गया है ।

पुलिस कार्मिकों को प्रशिक्षण

1526. श्री पटेल रमाबेन रामजी-भाई भावणि } : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा
श्री सोमनाथ रथ

करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अधिकारी पद के पुलिस कार्मिकों के प्रशिक्षण के सम्बन्ध में प्रधान-मंत्री के आदेशों को दृष्टि में रखते हुए मन्त्रालय ने एक व्यापक प्रारूप तैयार किया है;

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

(ग) इस पर राज्य सरकारों की क्या प्रतिक्रिया है और उन्होंने इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये हैं ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) भारतीय पुलिस सेवा अधिकारियों के लिये तीन सेवा-कालीन प्रशिक्षण कार्यक्रम आरम्भ किये गये हैं, अर्थात्

- (i) 6 से 10 वर्ष की वरिष्ठता वाले अधिकारियों के लिए कनिष्ठ प्रबन्ध पाठ्यक्रम।
- (ii) 10 से 16 वर्ष की वरिष्ठता वाले अधिकारियों के लिये वरिष्ठ प्रबन्ध पाठ्यक्रम।
- (iii) 16 वर्ष से अधिक वरिष्ठता के अधिकारियों के लिए उच्च स्तरीय प्रबन्ध पाठ्यक्रम।

पुलिस के लिये दो प्रशासनिक पाठ्यक्रम तैयार किये गये हैं, अर्थात् पुलिस के लिए आचरण संहिता और पुलिस अधिकारियों के लिये व्यवहार संहिता और इन्हें प्रशिक्षण तथा प्रचार के प्रयोजन के लिए राज्य पुलिस प्राधिकारियों को भेज दिया गया है। रंगरूट कांस्टेबलों और उप निरीक्षकों के लिए आधार भूत प्रशिक्षण पाठ्यक्रम भी राज्य पुलिस प्राधिकारियों के विचार और अनुमोदन के लिए तैयार करके परिचालित किये गये हैं।

(ग) पुलिस की प्रवृत्ति और कार्य-निष्पादन में परिवर्तन और सुधार लाने की आवश्यकता के बारे में केन्द्र सरकार के साथ राज्य सरकारें भी चिन्तित हैं। राज्य सरकारें यह परिवर्तन लाने के तरीकों की जांच कर रही है।

[अनुवाद]

रक्षा विभाग में श्रम ठेके

1527. प्रो० मधु वण्डवते : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने सलाहकार बोर्ड की सिफारिशों के आधार पर निर्णय किया है कि श्रम ठेके देते समय श्रम सहकारी समितियों को किसी गैर सरकारी ठेकेदार से प्राप्त न्यूनतम टेंडर पर 10 प्रतिशत छूट दी जानी चाहिए;

(ख) यदि हां, तो क्या मुम्बई कोल्सा कामगार सहकारी सोसाइटी के श्रम ठेके के मामले में जिसमें कि वर्ष 1967 से 16 वर्ष के लिए यह ठेका दिया गया था एक श्रम सहकारी समिति द्वारा इस निर्णय का उल्लंघन किया गया है; और

(ग) क्या सरकार इस मामले में श्रम सहकारी समितियों को ठेके संबंधी मानदण्डों का पालन करेगी ?

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री प्ररुण सिंह) : (क) वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग ने अनुदेश जारी किए हैं जिन्हें रक्षा मंत्रालय द्वारा पृष्ठांकित किया गया है। जिनमें यह निर्णय लिया गया है कि सामान को रखवाने और उसकी ढुलाई करवाने का ठेका देते समय पंजीकृत श्रम सहकारी समितियों को 10% तक की मूल्य तरजीह दी जाए।

(ख) और (ग) इन अनुदेशों से हटने का कोई प्रस्ताव नहीं है। संदर्भाधीन मामले पर अद्यतन अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई की जा रही है।

साम्प्रदायिक मामलों की जांच के लिए विशेष न्यायालय स्थापित करना

1528. श्री चिन्तामणि जैना } : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री अमर सिंह राठवा }

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को साम्प्रदायिक मामलों की जांच करने के लिये अपने अपने राज्यों में विशेष न्यायालयों की स्थापना करने का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हां, तो वे राज्य कौन से हैं जिन्होंने ऐसे न्यायालय स्थापित किये हैं तथा वर्ष 1985 के दौरान कितने मामलों की जांच की गई; और

(ग) क्या कुछ राज्य सरकारों ने इस सुझाव को ठुकरा दिया है, यदि हां, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं तथा उन्होंने इसके क्या कारण दिये हैं ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) और (ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार आन्ध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, मणिपुर, नागालैंड, राजस्थान, तमिलनाडु और उत्तर प्रदेश राज्य सरकारों ने इस संबंध में कार्रवाई की है। दिल्ली प्रशासन ने भी एक अतिरिक्त सत्र न्यायाधीश और एक मेट्रोपोलीटियन मजिस्ट्रेट के न्यायालय को इस प्रकार के मामलों के विचारण और निपटान के लिए निर्धारित किया है। हरियाणा, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, पंजाब मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश, गोवा, दमण और द्रौव राज्य सरकारों ने कहा है कि वे विशेष न्यायालयों के गठन को आवश्यक नहीं समझते हैं। तथापि मध्य प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, केरल, सिक्किम और त्रिपुरा राज्य सरकारों विशेष न्यायालय स्थापित करने के सुझावों पर सक्रिय रूप से विचार कर रही हैं।

2. विभिन्न राज्यों में इन न्यायालयों में विचारण किए जा रहे मामलों की संख्या के प्रश्न का संबंध है, यह मामला दिन प्रतिदिन के कानून और व्यवस्था प्रशासन से संबंधित है और राज्य सरकार के क्षेत्राधिकार में आता है।

महिला आई० पी० ए० अधिकारियों को अधिक संख्या में भर्ती करना

1529. श्री बी० ए० कृष्ण अय्यर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में और विशेषकर कर्नाटक में महिला आई० पी० ए० अधिकारियों की संख्या कितनी है; और

(ख) चूंकि देश में महिलाओं की संख्या काफी है इसलिये क्या उनके हितों की रक्षा के लिये सरकार महिला आई० पी० ए० अधिकारियों की अधिक संख्या में भर्ती करने और उन्हें विभिन्न राज्यों में नियुक्त करने के लिये कदम उठायेगी ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) देश में 25 महिला भा० पु० सेवा अधिकारी हैं जिसमें से 3 कर्नाटक में हैं।

(ख) भा० पुलिस सेवा के लिए भर्ती संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित सिविल सेवा परीक्षाओं द्वारा की जाती है और भा० पुलिस सेवा में भर्ती की जाने वाली महिलाओं की संख्या सिविल सिविल परीक्षाओं में सफल पात्र महिलाओं की संख्या और भा० पुलिस सेवा को चुनने वालों की संख्या पर निर्भर करती है।

दिल्ली में पाकिस्तानी प्रवासी

1530. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली में पाकिस्तानी प्रवासियों की अनुमानित संख्या कितनी है;

(ख) भारत सरकार का उन्हें कब तक ठहरे रहने की अनुमति देने का विचार है; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के लिए कि वे पाकिस्तान लौट जाएं, क्या कदम उठाये गए हैं ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण नेहरू) : (क) से (ग) 31-1-86 को दिल्ली में 8403 पाकिस्तानी नागरिक रह रहे थे। उनको वीसा समाप्त होने के बाद भारत छोड़ना

है। दिल्ली प्रशासन को वीसा समाप्त होने के बाद देश न छोड़ने वाले व्यक्तियों तथा वैध दस्तावेजों के बिना ठहरे हुए व्यक्तियों का पता लगाने के बाद उनके विरुद्ध विदेशी नागरिक अधिनियम, 1946 के अधीन कानूनी कार्रवाई करने की शक्ति प्राप्त है।

भारत-पाक संबंधों के बारे में पाकिस्तान मुस्लिम-लीग का दृष्टिकोण

1531. श्री श्रीराममूर्ति भट्टम
श्री शरद दिघे
श्री आनन्द सिंह
श्री पी० जे० कुरियन
श्री बनबारी लाल पुरोहित
श्री के० प्रधानी

: क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान मुस्लिम लीग का यह कथन कि भारत तथा पाकिस्तान के बीच संबंध संयुक्त संघ के संकल्पों के आधार पर काश्मीर मसले का समाधान किये जाने पर ही सामान्य हो सकेंगे, पाकिस्तान सरकार के विचारों का प्रतिनिधित्व करता है;

(ख) यदि नहीं तो इस मसले पर पाकिस्तान सरकार का दृष्टिकोण क्या है और क्या उन्होंने भारत सरकार को अपने विचार बता दिए हैं; और

(ग) क्या पाकिस्तान मुस्लिम लीग के इस दृष्टिकोण से भारत-पाक संबंधों के हास ही में आरम्भ किये गये सामान्यीकरण की प्रक्रिया रुक जायेगी ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) विदेश सचिव की पाकिस्तान यात्रा के दौरान संकल्प के प्रति भारत की चिन्ता से जब पाकिस्तान को अवगत कराया गया तो वहां के नेताओं ने यही बात दोहराई कि वह शिमला समझौते का बराबर पालन करेंगे। लेकिन इस तथ्य को अनदेखा नहीं किया जा सकता कि यह संकल्प पाकिस्तान मुस्लिम लीग की एक ऐसी बैठक में पारित किया गया था जिसमें स्वयं प्रधानमंत्री श्री जुनेजो उपस्थित थे जो पार्टी के अध्यक्ष भी हैं।

(ग) पाकिस्तान की सरकार को यह बता दिया गया है कि यह संकल्प हमारे द्विपक्षीय संबंधों के प्रतिकूल है।

“वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980”

1532. श्री प्रताप भानु शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने 26 मार्च, 1982 को एक परिपत्र जारी किया था जिसमें वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 को ऐसे विकास परियोजनाओं पर पूर्व प्रभाव से लागू किया गया था जो प्रशासनिक रूप से मंजूर की गई थी और इसके लागू होने से पहले अर्थात् 25 अक्टूबर, 1980 से पहले, राज्य सरकार द्वारा शुरू की जा चुकी थी;

(ख) यदि हां, तो क्या वन (संरक्षण) अधिनियम केन्द्रीय सरकार को ऐसा परिपत्र जारी करने की शक्ति देता है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस अधिनियम के उपबन्धों का अतिक्रमण करने के क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान खंसारी) : (क) भारत सरकार द्वारा 26 मार्च, 1982 को जारी किया गया परिपत्र वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 को कार्यान्वयन से लागू किये जाने के सम्बन्ध में नहीं था।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

“एलिउड एक्सपोर्ट्स आफ किड्स एज स्लेम्स” शीर्षक समाचार

1533. श्री सनत कुम्हार मंडल } : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री सैकुहीन श्रीधरी }

- (क) क्या सरकार का ध्यान 6 फरवरी, 1986 के टाइम्स आफ इण्डिया में प्रकाशित “एलिउड एक्सपोर्ट्स आफ किड्स एज स्लेम्स” शीर्षक समाचार की ओर दिलाया गया है;
- (ख) यदि हां, तो उड़ीसा के कालाहांडी अकालग्रस्त क्षेत्र से जाली संरक्षकता के आवरण में “बंघुआ श्रमिकों” के रूप में बच्चों को पश्चिम जर्मनी भेजे जाने के बारे में किसी जांच के आदेश दिये गये हैं ;

(ग) इसका क्या परिणाम निकला; और

(घ) इस घोटाले को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं या उठाये जा रहे हैं ?

कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री गिरिधर गोमांगो) : (क) जी हां ।

(ख) से (घ) उड़ीसा राज्य सरकार से, जिसने मामले की जांच की थी प्राप्त सूचना के अनुसार कुछ ऐसे बच्चे मिशन अस्पताल के संरक्षण में आए, जिनके पैदा होने के बाद उनकी माताओं की मृत्यु हो गई थी या जिनकी अविवाहित माताओं ने उन्हें खरियार स्थित क्रिश्चियन मिशन अस्पताल में उनका परित्याग कर दिया था । गार्जियनस एण्ड वार्ड्स एक्ट, 1890 के उपबन्धों के अन्तर्गत जिला न्यायालय ने आवश्यक स्वीकृति दे दी थी और तत्पश्चात इन बच्चों को जर्मन शिशुहीन परिवारों द्वारा गोद लिए जाने के लिए पश्चिम जर्मन भेजा गया था । मिशन अस्पताल द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार भारतीय दूतावास का स्टाफ इन बच्चों के सम्पर्क में है और यह बताया गया है कि ये बच्चे प्रसन्न हैं और उनकी देखभाल अच्छी तरह की जाती है । उड़ीसा राज्य सरकार ने भारतीय दूतावास से फिर कहा है कि वे इन बच्चों की स्थिति के बारे में जांच पड़ताल करें ।

छावनी अधिनियम की समीक्षा करने का प्रस्ताव

1534. श्री सी० के० कुधुस्वामी : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने छावनी के उपाध्यक्षों की पदावधि के बारे में छावनी अधिनियम 1924 की धारा 21 (3) में संशोधन किया है;

(ख) क्या यह सच है कि अद्यतन संशोधन के अनुसार छावनियों के उपाध्यक्ष की पदावधि निश्चित नहीं है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी व्योरा क्या है और क्या सरकार का विचार उपयुक्त संशोधनों द्वारा उक्त अधिनियम की समीक्षा करने का है, क्योंकि स्वच्छ प्रशासन के लिए स्थायी बोर्ड का होना आवश्यक है; और

रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मन्त्री (श्री अरुण सिंह) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठते ।

साइबर 205 सुपर कम्प्यूटरों की सप्लाई

1535. श्री यशवन्त राव गबास पाटिल : यह विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में वाशिंगटन में हुई भारत अमरीकी संयुक्त आयोग की बैठक में सरकार द्वारा साइबर 205 सुपर कम्प्यूटरों की सप्लाय के बारे में बातचीत की गई थी; और

(ख) यदि हां, तो इस पर अमरीकी अधिकारियों की क्या प्रतिक्रिया रही।

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० धार० नारायणन) : (क) जी नहीं। भारत संयुक्त राज्य अमरीका संयुक्त आयोग की हाल ही में वाशिंगटन में हुई बैठक में इस प्रश्न पर विचार नहीं किया गया था।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

वर्ष 1984 में गरीबी की रेखा

1536. श्री हुसैन दलवाई : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में अत्यधिक वृद्धि से गरीबी की रेखा के स्तर से परिवारों को बचाए रखने के लिए सरकार किस प्रस्ताव पर विचार कर रही है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि से, गरीब परिवारों सहित सभी उपभोक्ताओं को, बचाने से संबंधित कार्यनीति का एक मुख्य विषय सार्वजनिक वितरण प्रणाली को माना गया है। इसके अलावा सरकार ने रिवायती दरों पर खाद्यान्नों के वितरण द्वारा उन लोगों के, जो गरीबी की रेखा से नीचे रह रहे हैं, जीवन-स्तर में सुधार लाने के लिए विभिन्न उपायों का प्रस्ताव रखा है। एकीकृत जनजातीय विकास परियोजनाओं में लोगों को, गर्भवती और स्तनपान कराने वाली महिलाओं और छोटे बच्चों को खाद्यान्न, विशेष रूप से चावल और गेहूं वितरित करने संबंधी कार्यक्रमों और राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम और ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के समावेशन का विस्तार, इनमें शामिल है।

इन सभी उपायों से, आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि से गरीब परिवारों को उचित सीमा तक बचाया जाएगा।

गरीबों के लिए सामाजिक बीमा योजना संबंधी योजना

1537. श्री राम स्वरूप राम : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत में समाज के गरीब से गरीब लोगों के विकास के लिए कोई सामाजिक बीमा योजना के लिए कोई आयोजना तैयार की है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इसके लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) जी, नहीं।

तथापि, गरीबों के लिए और/अथवा समुदाय के कमजोर वर्गों के लिए आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए कुछ स्कीम हैं। जो इस प्रकार हैं :—

- (1) गरीब परिवारों के लिए वैयक्तिक दुर्घटना बीमा सामाजिक सुरक्षा स्कीम;
- (2) अग्नि और समान आपदाओं के लिए व्यापक पालिसी स्कीम;
- (3) क्षोपड़ी बीमा स्कीम;
- (4) समिश्च संवैष्टन (कम्पोजिट पैकेज) बीमा स्कीम; और
- (5) जनता वैयक्तिक दुर्घटना बीमा पालिसी।

(ख) उपर्युक्त के ब्योरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

(1) गरीब परिवारों के लिए वैयक्तिक दुर्घटना बीमा सामाजिक सुरक्षा स्कीम

यह स्कीम उन गरीब परिवारों की जिनकी वार्षिक आय 5000 रु० से कम है, दुर्घटना से मृत्यु अथवा स्थायी अथवा आंशिक विकलांगता होने पर, जिससे उनकी पूरी तरह से आय समाप्त हो गई हो, 3000 रु० तक की सीमा तक राहत उपलब्ध कराना है। यह स्कीम परिवार का भरण-पोषण करने वाले 18 से 55 आयु वर्ग के व्यक्ति पर लागू होती है और यह अब देश के 100 चुने हुए जिलों में चल रही है।

(2) अग्नि और समान घ्रापदाओं के लिए व्यापक पालिसी स्कीम

यह स्कीम आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों पर लागू होती है। इस पालिसी में अग्नि, हड़ताल, दंगे, द्वेष भाव से क्षति, बाढ़, भूकंप आदि से होने वाली जोखिम से सुरक्षा शामिल होती है। जिसमें आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों, कामगारों, बायोगैस संयंत्र, लघु उद्योग और छोटे क्षेत्रकों सहित लाभ के लिए पालिसी की एश्योर्ड राशि, प्रति हजार एक रुपए की विशेष दर से जोखिम कवर प्राप्त होता है। ऐसा उस स्थिति में होता है जहां बीमों की रकम दस लाख से अधिक न हो।

(3) झोंपड़ी बीमा स्कीम

अग्नि और अन्य अतिरिक्त आपदाओं जैसे दंगे, हड़ताल, द्वेष भाव से क्षति पट्टचना, बाढ़, पूफान, भूकंप आदि के जोखिमों को कवर करने के लिए, झोंपड़ी और उनके सामान को ध्यान में रखकर झोंपड़ी बीमा पालिसी का विकास किया गया है जिसमें तीन रुपए प्रति हजार रियायती प्रीमियम देना होता है। (सामान्य दर एश्योर्ड राशि के प्रति हजार पर 5.50 रुपए होती है।) ताकि छोटे और मझौले किसानों और समाज के आर्थिक रूप से अन्य कमजोर वर्गों को अधिकतम संरक्षण प्राप्त हो सके और इस पालिसी में एश्योर्ड राशि की अधिकतम सीमा छः हजार रु० होती है।

(4) समिध, संबेष्टन (कम्पोजिट पैकेज) बीमा स्कीम

यह स्कीम एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम आदि के लाभ प्राप्ति को, उनके रहने के मकानों तथा अन्य सामान को विभिन्न जोखिमों जिस में उनकी और उनके परिवार की वैयक्तिक दुर्घटना भी शामिल है, सम्पूर्ण संरक्षण देने के लिए लागू की गई है।

(5) जनता वैयक्तिक दुर्घटना बीमा पालिसी

यह अनेक वर्षों से चल रही है जिसमें बहुत ही कम यानि 12 रु० प्रीमियम पर 15000 रु० की एश्योर्ड रकम के लिए वैयक्तिक दुर्घटना बीमों की व्यवस्था है। हाल ही में यह स्कीम केरल, महाराष्ट्र, आन्ध्र प्रदेश आदि राज्यों में मछुआरों के लिए लागू की गई है। जिन्होंने स्वयं सहकारी समितियां बना ली है।

इस कार्यक्रम में कृषि मंत्रालय, राष्ट्रीय मछुआरा सहकारी संघ के जरिए, प्रीमियम की घन राशि की व्यवस्था कर रहा है।

संयुक्त राज्य अमरीका से धत्याधुनिक कम्प्यूटर लरीबना

1538. श्रीमती जयन्ती पटनायक

श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह

श्री प्रकाश श्री० पाटिल

} क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का संयुक्त राज्य अमरीका से कुछ अत्याधुनिक कम्प्यूटर खरीदने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो संयुक्त राज्य अमरीका से कितने अत्याधुनिक कम्प्यूटर खरीदने का विचार है और किस लागत पर; और

(ग) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री शिवराज दी० पाटिल) : (क) सूक्ष्म तथा जटिल किस्म के कम्प्यूटरों की बिक्री के लिए तीन फर्मों ने प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिनमें से दो फर्म संयुक्त राज्य अमेरिका के हैं ।

(ख) सूक्ष्म तथा जटिल किस्म के दो कम्प्यूटरों की खरीद के प्रस्तावों का तकनीकी-मूल्यांकन किया जा रहा है और उनकी कीमत के बारे में बातचीत की जा रही है । इन दो कम्प्यूटरों की कुल अनुमानित लागत लगभग 40 करोड़ रु० है ।

(ग) उपयुक्त संरचना तथा कीमत के बारे में निर्णय लेने के लिए फर्मों के साथ चर्चा की जा रही है ।

कम्प्यूटर भाषा के रूप में संस्कृत

1539. डा० ए० के० पटेल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह पाया गया है कि संस्कृत-एक प्राकृतिक भाषा, कृत्रिम बुद्धि आदि के लिए विश्व में एक उत्तम कम्प्यूटर भाषा के रूप में काम कर सकती है;

(ख) क्या इलेक्ट्रॉनिकी विभाग इस विषय पर आगे अनुसंधान कर रहा है और यदि हां, तो इसमें अब तक क्या प्रगति हुई है और इस संबंध में भावी योजनाएं क्या हैं;

(ग) क्या इस संबंध में संस्कृत विद्वानों और संस्थानों से जन-सहयोग लिया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो कैसे और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री शिवराज दी० पाटिल) : (क) कृत्रिम बुद्धि के लिए संस्कृत जैसी प्राकृतिक भाषाओं के प्रयोग के बारे में अनुसंधान संबंधी गहन अध्ययन किए जा रहे हैं ।

(ख) ज्ञान पर आधारित कम्प्यूटर प्रणालियों को विकसित करने के एक भाग के रूप में, पांचवें सोपान की कम्प्यूटर प्रणाली परियोजना के अंतर्गत इस दिशा में किए गए अनुसंधान विषयक प्रयासों में समन्वय स्थापित किया जा रहा है । इस परियोजना को योजना आयोग द्वारा अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है ।

(ग) और (ख) इस मामले में सलाह देने के लिए अनेक संस्थानों से अनुरोध किया जा रहा है ।

“जनशक्ति की कमी”,

1540. श्री मानिक रेड्डी : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) परिवारणीय नियंत्रण के विभिन्न क्षेत्रों में उचित रूप से प्रशिक्षित व्यक्तियों की भारी कमी रही है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं, और

(ग) क्या स्वीडन जैसे उन्नत देशों में विदेशी प्रशिक्षण इस कार्यक्रम का एक भाग है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रमान खंसारी) : (क) और (ख) जी, नहीं। देश के विभिन्न विश्वविद्यालय/वैज्ञानिक तथा तकनीकी संस्थाएं पर्यावरणीय अध्ययनों के बारे में औपचारिक पाठ्यक्रम चलाते हैं। इसमें मुख्यतया जनशक्ति आवश्यकताओं की पूर्ति होती है। बहरहाल, तकनीकी तथा प्रबंधकीय वाले विशिष्ट क्षेत्रों में प्रशिक्षण दिए जाने की आवश्यकता है। इस ओर, विभाग वैज्ञानिकों, प्रशासकों, कानूनविदों और अन्य लक्षित दलों के लिए नियमित अल्पावधि प्रशिक्षण कार्यक्रमों को चलाता है। ये कार्यक्रम विभिन्न विश्वविद्यालयों में आयोजित किए जाते हैं।

(ग) विभाग सेवारत वैज्ञानिकों को देश में जब कभी उपयुक्त अवसर उपलब्ध होते हैं, पर्यावरणीय विज्ञान में प्रशिक्षण के लिए प्रायोजित करता है।

गरीबी दूर करना

1541. श्री बी० वी० देसाई : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश में गरीबी दूर करने के लिए एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाने पर विचार कर रही है ; और

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

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : (क) और (ख) भारत में गरीबी दूर करना योजना का प्रमुख विषय रहा है। विकास की समग्र कार्यनीति, संवृद्धि के स्वरूप तथा एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम, जैसे गरीबी दूर करने के अनेक कार्यक्रमों के परिणाम स्वरूप गरीबी का अनुपात, 1979-80 में 52.4 प्रतिशत से घटकर 1984-85 में 36.9 प्रतिशत रह गया। सातवीं पंचवर्षीय योजना का उद्देश्य गरीबी के अनुपात को, 1989-90 में 25.8 प्रतिशत तक कम तथा 2000 ईसवी तक 5 प्रतिशत से भी कम करना है।

इलेक्ट्रॉनिक वस्तुओं का उत्पादन

1542. श्री काली प्रसाद पांडेय : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार इलेक्ट्रॉनिक वस्तुओं के उत्पादन की ओर विशेष ध्यान दे रही है ;

(ख) यदि हां, तो बिहार में उन औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों के नाम क्या हैं जहां पर विशेष पाठ्यक्रम आरम्भ किए गए हैं और ऐसे संस्थानों की संख्या कितनी है जहां पर सरकार का विचार अगले सत्र से ये पाठ्यक्रम आरम्भ करने का है ;

(ग) क्या सरकार का विचार बिहार के ग्रामीण क्षेत्रों में, वहां पर श्रम शक्ति की प्रचुरता का ध्यान में रखते हुए, इलेक्ट्रॉनिक उद्योगों के विस्तार के लिए कोई विस्तृत योजना लागू करने का है ; और

(घ) यदि हां, तो इस योजना के अन्तर्गत अगले वित्तीय वर्ष में केन्द्र और राज्य सरकार द्वारा अलग-अलग कितनी राशि व्यय करने का प्रस्ताव है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासंसार विकास परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों को राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, हां। इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग के विकास के लिए सरकार ने अनेक उपाय किए हैं।

(ख) बिहार में कोई ऐसा औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान नहीं है जहाँ विशेष प्रशिक्षण पाठ्यक्रम शुरू किए गए हों। केन्द्रीय सरकार, पटना और रांची स्थित दो औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों में जून, 1986 से शुरू होने वाले छः महीने के इलेक्ट्रॉनिकी तकनीशियन प्रशिक्षण कार्यक्रम को सहायता प्रदान कर रही है। उपलब्ध जानकारी के अनुसार, मेकेनिक (रेडियो तथा दूरदर्शन)" और "इलेक्ट्रॉनिकी मेकेनिक" के निर्दिष्ट व्यवसायों में शिल्पकार प्रशिक्षण योजना के अन्तर्गत बिहार के निम्नलिखित औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों में नियमित रूप से प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाए जा रहे हैं :—

- (i) औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान डीगाघाट पटना
- (ii) औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, मुजफ्फरपुर
- (iii) औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, रांची
- (iv) औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, चाईबासा
- (ग) ऐसी किसी योजना पर इस समय विचार नहीं किया जा रहा है।
- (घ) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्वी]

सरकारी अधिकारियों के घरों पर छापे

1543. श्री विलास मुत्तेमवार
श्री सरफराज अहमद
श्री रामशंख प्रसाद सिंह
प्र० के० श्री० चामस } : क्या प्रधान मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय सरकार के कितने कर्मचारियों, अधिकारियों तथा भूतपूर्व अधिकारियों के घरों पर कथित भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में छापे मारे गए हैं ;

(ख) उनसे पकड़ी गई आस्तियों का ब्योरा क्या है ;

(ग) उनके विरुद्ध अब तक क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) क्या सरकार का विचार भ्रष्टाचार को रोकने के लिए कुछ अन्य वारिष्ठ अधिकारियों के घरों पर छापे मारने का विचार है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम्) : (क) अपनी आय के ज्ञात स्रोतों से अधिक परिसम्पत्तियाँ रखने, घोखाघड़ी, जालसाजी, आपराधिक कदाचार आदि के आरोपों के बारे में केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा दर्ज किए गए 217 मामलों की जाँच के सम्बन्ध में, ब्यूरो द्वारा वर्ष 1983, 1984 और 1985 के दौरान 253 केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों/भूतपूर्व अधिकारियों के आवासीय/कार्यालय परिसरों की तलाशी ली गई थी। इस तरह दर्ज किए गए मामलों के वर्ष-वार ब्योरे तथा अन्तर्ग्रस्त कर्मचारियों/भूतपूर्व अधिकारियों की संख्या नीचे दी गई है :

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	अन्तर्ग्रस्त कर्मचारियों/भूतपूर्व अधिकारियों की संख्या
1983	74	92
1984	65	78
1985	78	83

(ख) तलाशियों के दौरान बरामद की गई चल/अचल दोनों प्रकार की मदों के वर्ष-वार ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :—

वर्ष	नकदी, बैंकों में जमा राशि, शेयर प्रमाण पत्र, सावधि जमाराशि, रसीदें राष्ट्रीय बचत पत्र (रुपये)	विदेशी मुद्रा	जेवरात आयातित वीडियो, टेली-विजन, कार बिजली के कीमती उपकरण इत्यादि जैसी चल परि-सम्पत्तियां	सम्पन्न लोगों की कालोनियों में मकान, फ्लैट तथा भूमि इत्यादि जैसी अचल परि-सम्पत्तियां
	(i).	(ii)		
1983	38,34,554.73	320 अमरीकी डालर, 700 डी०एम०	20,16,280.60	84,07,456.39
1984	36,10,392.86	49,450/- रु०	12,52,095.56	22,93,838.34
1985	36,40,514.04	—	47,97,397.61	57,57,275.18

(ग) 73 मामले विचरण के लिए भेज दिए गए हैं, 69 मामलों में केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो ने नियमित विभागीय कार्रवाई की सिफारिश की है ; 8 मामलों में केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो ने ऐसी कार्रवाई की सिफारिश की है जो उचिते समझी जाए, 8 मामलों को समाप्त कर दिया गया है, 95 मामलों की जांच अभी तक पूरी नहीं हुई है।

(घ) भ्रष्टाचार विरोधी कार्रवाई एक निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है। मामले की परिस्थितियों को देखते हुए जब कभी भी आवश्यक होगा तो ऐसी तलाशियां ली जाएंगी।

[अनुवाद]

उपग्रह संचार कार्यक्रमों में क्षेत्रीय सहयोग के लिए दक्षिण एशियाई संघ के सदस्य देशों को भागीदार बनाना

1544. श्री धार० एम० भोये : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने क्षेत्रीय सहयोग संबंधी दक्षिण एशियाई संघ के सदस्य देशों को अपने महत्वकांक्षी दूर संचार कार्यक्रमों में अपने अनुभव और लाभ का भागीदार बनाने की पेशकश की है ; और

(ख) यदि हां, तो इन देशों के नाम क्या हैं तथा इस सम्बन्ध में उनसे क्या उत्तर प्राप्त हुए हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) दक्षिण एशियाई क्षेत्रीय सहयोग एसोसियेशन के कुछ सदस्य देशों के साथ बातचीत की गई है किन्तु यह बातचीत अभी प्राथमिक चरण में ही है। मालदीव के मामले में, इस क्षेत्र में सहयोग के ब्यौरे पर दोनों देशों के विशेषज्ञों द्वारा संयुक्त रूप से विचार किया जा रहा है।

स्वतन्त्रता सेनानियों के इलाज के लिए वित्तीय सहायता

1545. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बीमार स्वतंत्रता सेनानियों अथवा उनकी विधवाओं को वित्तीय सहायता देने की कोई योजना है, ताकि वे अपना भारत अथवा विदेशों में इलाज करवा सकें ;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना का व्योरा क्या है ; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य/संघ/राज्य क्षेत्र में वह वर्षवार कितने स्वतंत्रता सेनानियों/उनकी विधवाओं को यह सहायता दी गई और इस प्रयोजन के लिए कितने-कितने आवेदन प्राप्त हुए थे ?

गृह मंत्री (श्री ए० बी० ब्रह्मण) : (क) और (ख) कई राज्य सरकारें/संघ शासित क्षेत्र प्रशासन स्वतन्त्रता सेनानियों और उनके परिवारों को मुफ्त स्वास्थ्य सुविधायें प्रदान करती हैं। बीमार स्वतन्त्रता सेनानियों या उनकी विधवाओं को वित्तीय सहायता देने के लिए गृह मंत्रालय की ऐसी कोई योजना नहीं है, जिससे कि भारत या विदेश में वे अपना इलाज करवा सकें। तथापि स्वतन्त्रता सेनानियों और उनके परिवारों समेत विभिन्न वर्गों के व्यक्तियों के पा : मामलों में, जो दीन परिस्थितियों में हैं, गृहमंत्री के स्वेच्छिक अनुदान से वित्तीय सहायता दी जाती है।

(ग) गत तीन वर्षों में जिन स्वतन्त्रता सेनानियों/विधायकों को वित्तीय सहायता दी गई है उनकी संख्या का एक विवरण संलग्न है। जहां तक प्राप्त आवेदनों की कुल संख्या का सम्बन्ध है केवल उन्हीं मामलों का रिकार्ड रखा जाता है जिनमें गृहमंत्री द्वारा वित्तीय सहायता स्वीकार की जाती है। अस्वीकृत मामलों का रिकार्ड केवल एक साल तक रखा जाता है और उसके बाद उनकी छटाई कर दी जाती है। तथापि 1985-86 के दौरान 67 आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे।

पिछले तीन वर्षों में गृह मंत्री के स्वेच्छिक अनुदान से दी गयी वित्तीय सहायता का विवरण

राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	उन स्वतन्त्रता सेनानियों/विधवाओं के नाम जिन्हें चिकित्सा के आधार पर वित्तीय सहायता दी गई वर्ष			जोड़
	1983-84	1984-85	1985-86	(जून 86 तक)
आन्ध्र प्रदेश	2	4	1	7
आसाम	2	3	1	6
बिहार	5	14	—	19
गुजरात	1	—	—	1
हरियाणा	—	1	—	1
जम्मू तथा कश्मीर	1	1	—	2
कर्नाटक	—	3	3	6
मध्य प्रदेश	—	3	—	3
महाराष्ट्र	1	2	—	3
उड़ीसा	—	—	1	1
राजस्थान	—	2	—	2
तमिलनाडु	—	9	—	9
त्रिपुरा	—	—	1	1
उत्तर प्रदेश	15	18	—	33
पश्चिम बंगाल	—	6	2	8
दिल्ली (संघ शासित)	9	8	1	18
	36	74	10	120

नई दिल्ली में चरस पकड़ी जाना

1546. श्री महेन्द्र सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 13 जनवरी, 1986 को कीर्ति नगर (नई दिल्ली) की एक दुकान से लगभग 12 लाख रुपये के मूल्य की लगभग 200 कि. ग्रा. चरस पकड़ी गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इसका पता कैसे लगा; और

(ग) इस बारे में की गई जांच का क्या परिणाम निकला है ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री धरुण नेहरू) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) यह सूचना मिलने पर कि मै० उप्पल बुड फ्राफ्ट के मालिक रघुबीर सिंह उप्पल तथा उसके सेल्समैन ए. के. नैयर चरस की तस्करी का कार्य कर रहे हैं तथा उसे मोटर के कल पुर्जों में छिपाकर रखा हुआ है, दिल्ली पुलिस ने छापा मारकर 1/127, कीर्ति नगर, नई दिल्ली के परिसर से 208 कि. ग्रा. चरस बरामद की। चरस मोटर के कल-पुर्जा के डिजाइन के बने लोहे के डिब्बों में सील बन्द पाई गई। प्रत्येक नग पर "इंजिन मार्टिंग, मसिडीज बैंज, पार्ट नं. 312, 2201517" की मोहर लगी थी। इंजिन मार्टिंग के एक नग के साथ लकड़ी की 14 पेटियां, जिसमें प्रत्येक में 40 कार्टस थे, बरामद की गई। प्रत्येक नग को आरी से काटने के बाद चरस की मौजूदगी का पता लग सका।

(ग) पुलिस रघुबीर सिंह उप्पल और ए. के. नैयर दोनों को तलाश कर रही है, ताकि अन्तर्राष्ट्रीय तस्कर गिरोह के साथ उनकी सांठगांठ का पता लगाया जा सके।

भारत पाकिस्तान सीमा पर हेरोइन का पकड़ा जाना :

1547. श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 6 जनवरी, 1986 को राजस्थान के गंगा नगर जिले की अनूपगढ़ तहसील में खेरूवाला सीमा चुंगी के निकट भारत-पाकिस्तान सीमा पर पाकिस्तानी तस्करों के साथ हुई मुठभेड़ में सीमा सुरक्षा बल द्वारा 30 करोड़ रुपये के मूल्य की बढ़िया किस्म की 280 किलोग्राम हेरोइन पकड़ी गई है;

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

(ग) इसमें अन्तर्ग्रस्त व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

आन्तरिक सुरक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री धरुण नेहरू) : (क) जी नहीं, श्रीमान् । तथापि, सीमा सुरक्षा बल ने 2.2.86 को तस्करों के साथ राजस्थान के जिला श्री गंगानगर के अनूपगढ़ क्षेत्र में हुई मुठभेड़ में 18.24 करोड़ रुपये मूल्य की 309.450 किलोग्राम हेरोइन बरामद की थी।

(ख) जब सीमा सुरक्षा बल के घात लगाने वाले दल ने ऊंटों के साथ तस्करों को पाकिस्तान से भारत की सीमा में आते हुए देखा तो तस्करों को आत्मसमर्पण के लिए ललकारा। ऊंटों के पीछे आ रहे तस्करों ने सीमा सुरक्षा दल पर गोलियां चलाईं। जवाब में गोली चलाई गयी, जिसमें परिणामस्वरूप दो ऊंट मारे गये। लेकिन तस्कर अंधेरे की आड़ में बचकर भाग गये। क्षेत्र की खोज करने पर हेरोइन के चौदह थैले पाये गये, जिनको जप्त कर लिया गया।

(ग) तस्कर अंधेरे की आड़ में बचकर भाग गये। हेरोइन के चौदह थैले सीमा-शुल्क प्राधिकारियों को सौंप दिये गये और घरसाना धाने में एक मामला दर्ज किया गया।

12.00 मध्याह्न

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांक्रुर) : पश्चिम बंगाल से हजारों किसान दिल्ली आ गये हैं। वे पटसन के लिए न्यूनतम मूल्य की मांग कर रहे हैं...

अध्यक्ष महोदय : आप इस प्रश्न को उठा सकते हैं परन्तु यह तरीका नहीं है। अनुमति नहीं दी जाती है।

[हिन्दी]

आचार्य जी आप किसी भी तरीके से ला सकते हैं।

[अनुवाद]

मैं उसे अनुमति दूंगा; कोई समस्या नहीं है।

[हिन्दी]

आप लिख करके दीजिये।

श्री बसुदेव आचार्य : हम लिख करके दे देंगे।

अध्यक्ष महोदय : दीजिए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री एच० ए० डोरा (श्री काकुलम) : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। मैंने मूल प्रस्ताव के लिए सूचना दी है।...

अध्यक्ष महोदय : यह कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं है।

श्री० मधु बंडवते (राजापुर) : मैं इस बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि संसद में विभिन्न दलों के नेताओं को प्रधानमंत्री जी द्वारा आश्वासन दिया गया था...

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : प्रोफेसर साहू, आप भी इसका सहारा लेते हैं। आप भी इस काम के लिए एडजोर्नमेंट मोशन का सहारा लेते हैं।

[अनुवाद]

श्री० मधु बंडवते : मैं आपका ध्यान इसी बात की ओर दिला रहा हूँ कि यह सामग्री सप्लाई नहीं की गई है। यह जानना चाहते हैं कि क्या मुस्लिम कानून पर विधि मंत्रालय या गृह मंत्रालय की सूचना और राय सही है या जो सरकार ने कहा है वह ठीक है...टाइम्स आफ इण्डिया में...

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती है। सभा में जो कुछ आता है मैं केवल उसके लिए जिम्मेदार हूँ।

श्री० मधु बंडवते : मैंने यह बात उठाई है।

अध्यक्ष महोदय : आप इसे अन्य रूप में उठा सकते हैं। अनुमति नहीं दी जाती है। असंगत।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : यह मुझसे या सदन से सम्बन्धित नहीं है।

* कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

प्रो० मधु बंडवते : हमारी सहायता कीजिए। मैंने नियम 377 के अन्तर्गत भी एक सूचना दी है।

अध्यक्ष महोदय : आप उसे कर सकते हैं। मैं उसकी अनुमति दूंगा। आप उसे करने के लिए स्वतन्त्र हैं परन्तु इस तरह से नहीं।

प्रो० मधु बंडवते : क्या आप नियम 377 के अन्तर्गत इसकी अनुमति देंगे।

अध्यक्ष महोदय : जी हां, कोई समस्या नहीं है।

प्रो० मधु बंडवते : मैंने सूचना दी है।

अध्यक्ष महोदय : कोई समस्या नहीं है।

[हिन्दी]

आप जब यह करते हैं तो ठीक नहीं है। आप इस बात को जानते हैं।

[अनुवाद]

प्रो० मधु बंडवते : मैं इसे नियमों के अन्तर्गत उठा सकता हूँ और आप इसे नियमों के अन्तर्गत रद्द कर सकते हैं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : जूलियस सीजर वाली बात आई...

[अनुवाद]

वह इतने ब्रूट्स है कि सीजर को परास्त नहीं होने देंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसिरहाट) : चूँकि सरदार बूटा सिंह जी यहां हैं, इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ। आप किसानों के विशेषज्ञ हैं। उन्होंने यहां पटसन की कीमत के बारे में एक वक्तव्य दिया है जिस पर हजारों पटसन किसान अपने अभ्यावेदन करने आए हैं...

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप नियम 377 में दीजिए, या कुछ करिये।

[अनुवाद]

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वे आपसे भी मुलाकात करना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : किसी भी समय आपका स्वागत है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : पटसन निगम ने पटसन खरीदना बन्द कर दिया है। सारा पटसन पड़ा हुआ है।

अध्यक्ष महोदय : आप किसी भी समय आ सकते हैं, आपका स्वागत है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : एक फिल्म जिसका नाम नई दिल्ली टाइम्स है...

अध्यक्ष महोदय : आप इसे अन्य प्रकार से उठा सकते हैं। आपके लिए साधन उपलब्ध हैं; आपके पास नियम उपलब्ध हैं; इस तरह से नहीं। अनुमति नहीं दी जाती है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको कल बताया था और आज भी मैं आपको बता रहा हूँ—वही व्यवस्था का प्रश्न है और वही विनिर्णय है। अनुमति नहीं दी जाती है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : कल मैंने किसी और बात का उल्लेख किया है।

प्रो० मधु बंडवते : आपने उन्हें गलत समझा है। वह किसी ओर बात का उल्लेख कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह वही प्रश्न है और उसका वही उत्तर है।

[हिन्दी]

आप घबराइये मत। आप ऐसा क्यों करते हैं? आपको यह पता है कि आपको रूल अवे-लेबल है। उठाने का और कोई तरीका भी हो सकता है। आप इसमें क्यों नहीं उठाते?

[अनुवाद]

प्रो० मधु बंडवते : कल इन्होंने कुछ और बात उठायी थी।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता है।

[अनुवाद]

श्री एस० जयपाल रेड्डी : मैं नई दिल्ली टाइम्स का जिक्र कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : कुरूप जी, आप बीच में क्यों बोल रहे हैं? मैं रेड्डी जी आपसे बात कर रहा हूँ। जो आपने कल बात बताई थी, न्यू दिल्ली टाइम्स के मुतालिक...

[अनुवाद]

वही चीज लागू होती है। आपके पास अन्य साधन हैं और आप उनका उपयोग कर सकते हैं। ऐसा करने के लिए आपका स्वागत है; इसमें कोई समस्या नहीं है। लेकिन, मैं इस तरह से अनुमति नहीं देता हूँ।

[हिन्दी]

आप क्यों बक्त जाया करते हैं? आप अपना भी, मेरा भी और हाऊस का भी, जब आपको पता है कि आप कर सकते हैं।

[अनुवाद]

श्री एस० जयपाल रेड्डी : मैंने एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव का नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय : कोई बात नहीं। यह नियम विरुद्ध है। मैंने इसकी अनुमति नहीं दी है।

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम) : दूरदर्शन ने घोषणा की है कि फिल्म दिखाई जाएगी...

अध्यक्ष महोदय : कोई बात नहीं। फिर वही विनिर्णय है। यह असंगत है। रद्द किया जाता है। आप किसी अन्य नियम के अन्तर्गत ला सकते हैं।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आप हर चीज को कार्यवाही वृत्तांत से निकाल रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : क्योंकि इसे रद्द किया गया है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आप कार्यवाही वृत्तांत से हर चीज को निकाल रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस पर चर्चा की अनुमति नहीं दे रहा हूँ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : मुझे यह कहते हुए दुःख होता है...

अध्यक्ष महोदय : आपको दुःखी नहीं होना चाहिए; आपको खुश होना चाहिए कि मैं आपकी इच्छाओं के अनुसार कार्रवाई कर रहा हूँ। मैं उसे ठीक से कर रहा हूँ जो आपने मुझे सौंपा है। मैं ठीक नियमों के अनुसार चल रहा हूँ।

प्रो० मधु बंडवले : क्या उन्होंने कुछ असंसदीय या अपमानजनक कहा है? आप क्यों...
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : महोदय, जी नहीं, मैंने उनको अनुमति नहीं दी। बस।

प्रो० मधु बंडवले : आप इसे अनावश्यक रूप से कार्यवाही वृत्तान्त से क्यों निकालते हैं?
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं कार्यवाही-वृत्तान्त से नहीं निकाल रहा हूँ। मैं उनको अनुमति नहीं दे रहा हूँ। उनके पास मेरी अनुमति नहीं है। मैं अपनी अनुमति नहीं देता। बस।

(व्यवधान)

श्री एस० जयपाल रेड्डी : क्या हमें बाहर जाना होगा और बाहर एक वक्तव्य देना होगा... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : रेड्डी जी, आपको जानना चाहिए कि बिना मेरी अनुमति से आप बोल नहीं सकते और मैंने अनुमति नहीं दी है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अच्छा, मुझे आपको कुछ चीजें समझानी चाहिए। यह सुस्पष्ट होना चाहिए, यह स्पष्ट होना चाहिए... (व्यवधान)

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया शान्त रहिए। यह क्या है? मैं आपको समझाना चाहता हूँ कि आपको बोलने के लिए अध्यक्ष की अनुमति लेनी चाहिए और यदि मैं कुछ चीजों को नामंजूर करता हूँ तथा आपको अनुमति नहीं देता हूँ तो वह रिकार्ड का अंग नहीं बनता। यह बहुत आसान है... (व्यवधान)

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : जो नहीं, अनुमति नहीं दी जाती है। बिल्कुल भी नहीं। यदि आप उस पर मुझे आश्वस्त कर सकते हैं तो मैं आपसे माफी मांग लूंगा... (व्यवधान)

(व्यवधान)

प्रो० मधु बंडवले : हमें यह पता लगना चाहिए कि किस विषय पर अनुमति नहीं दी गई है।

अध्यक्ष महोदय : महोदय, मैं बताता हूँ।

प्रो० मधु बंडवले : जब तक हमें यह पता नहीं चलेगा कि उन्होंने क्या मामला उठाया है तब तक हम आपके विनिर्णय को किस प्रकार समझेंगे? अतः आपके विनिर्णय को समझने के लिए हम चाहते हैं कि वह मामले को उठाएँ।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने एक सूचना दी है। वह उस पर बोलना चाहते हैं और मैंने उनको अनुमति नहीं दी क्योंकि यह नियम विरुद्ध है... (व्यवधान)

(व्यवधान)

प्रो० मधु बंडवले : हम जानना चाहते हैं कि क्या नियम विरुद्ध है।

अध्यक्ष महोदय : महोदय, मैं अपने नियम जानता हूँ और यदि मुझे अपनी गलती बताई जाती तो मैं आपसे माफी मांग लूंगा।

प्रो० मधु बंडवते : व्यवस्था का प्रश्न सुने बिना क्या आप कह सकते हैं कि यह उचित नहीं है?...

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : प्रोफेसर साहब, क्यों जिद करते हैं। आपको तो पता है, आपकी सारी बात सुनता हूँ। कोई फायदा है इसमें? क्या फायदा है, आप जानते हैं कि जो मुझे सुनना होता है वह जरूर सुनता हूँ और जो नहीं सुनना होता वह नहीं सुनता।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

प्रो० मधु बंडवते : हर रोज उनके साथ वही व्यवहार होता है...

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : क्यों बिना मतलब वक्त जाया करते हैं। मुझे समझ नहीं आता। कोई ऐसा सब्जेक्ट है जिसको मैंने मना किया हो डिस्कशन के लिए? जो वक्त के हिसाब से, रूल के हिसाब से होता है वह जरूर किया जाता है।

[अनुवाद]

यदि नियम के अनुसार यह अनुमति योग्य है तो मैं इसकी अनुमति दूंगा। यह प्रश्न समय का है। परन्तु यदि आप ऐसा करते रहेंगे तो इससे कोई सहायता नहीं मिलेगी।... (व्यवधान)

श्री एस० जयपाल रेड्डी : हम केवल रिकार्ड में से प्रत्येक चीज को निकालने की खतरनाक प्रथा का उल्लेख कर रहे हैं...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : प्रथा का कोई प्रश्न नहीं है। इसका पालन निरन्तर किया जा रहा है, इसका पालन उसी तरह से किया जा रहा है, इसका पालन उसी प्रकार से किया जाता रहेगा। मैं नियम से एक इंच भी नहीं हटा हूँ।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ठीक है। आप नहीं समझते हैं।

(व्यवधान)

श्री सुरेश कुरूप : महोदय, मैंने एक उचित सूचना दी है और केवल तभी मैंने उठाया है... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपको अनुमति केवल इसलिए ही नहीं दी जा सकती कि आपने सूचना दी है। उससे आपको यह अधिकार नहीं मिलता है...

(व्यवधान)

श्री सुरेश कुरूप : यह फिल्म... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह इस फिल्म या उस फिल्म की बात नहीं है...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती है...
(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : इस विषय पर नहीं...
(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आपका स्वागत है । ऐसे कुछ अन्य नियम हैं जिनके अन्तर्गत आप सूचना दे सकते हैं और यह सूचना आप प्राप्त कर सकते हो । परन्तु इस तरह से नहीं । यह नामंजूर किया जाता है...
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कार्यवाही वृत्तान्त से निकालने की कोई बात नहीं है । मैं कार्यवाही वृत्तान्त से कुछ नहीं निकालता हूँ । मैं जिसके लिए अनुमति देता हूँ वही रिकार्ड पर जाता है । केवल असंसदीय चीजों को कार्यवाही वृत्तान्त से निकाला जाता है ।... (व्यवधान)

श्री एच० ए० डोरा (श्री काकुलम) : महोदय, इंडियन एक्सप्रेस में यह समाचार प्रकाशित हुआ है ।...
(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम नगोना मिश्र (सलेमपुर) : हमारी बात भी सुनिए ।

अध्यक्ष महोदय : सुन रहा हूँ । आपकी बात भी सुनूँगा । आप खड़े हैं, आपकी बात सुनूँगा...
(व्यवधान)

श्री राम नगोना मिश्र : अध्यक्ष महोदय, ये लोग समय खराब कर रहे हैं ।

अध्यक्ष महोदय : क्या करें, मुझे भी लगता है, यही मैं कह रहा हूँ जो आप कह रहे हैं । बाय-बाय मैं एक ही लाइन पर हूँ ।

[अध्यक्ष]

श्री एच० ए० डोरा : महोदय, मैं एक अनुरोध करना चाहता हूँ कि समाचार पत्र में यह समाचार प्रकाशित हुआ है कि वहाँ...
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इस तरह नहीं, मुझे कुछ लिख कर दें । मुझे कुछ बीजिए मैं इस पर कार्रवाई करूँगा...
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती है...
(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : यदि आप नहीं सुनते हैं...
(व्यवधान)**

** कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती है। मैंने अपनी अनुमति नहीं दी है***

(व्यवधान)

श्री सैफुद्दीन चौधरी (कटवा) : महोदय, मैंने एक सूचना दी है जिसमें 'हर्मस' विमान केरियर के खरीदने पर चर्चा करने की माँग की है*** (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं इसको देखूंगा। सदन में ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को उठाने का यह तरीका उचित नहीं है। यह अनुचित है*** (व्यवधान)

श्री थम्पन थामस (मर्वेलिकरा) : महोदय, ईसाई महिला विवाह के सम्बन्ध में उच्चतम न्यायालय का एक निर्णय है और उसके कारण*** (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे कुछ लिखकर दीजिए और मेरे पास आइए परन्तु इस तरह से नहीं***

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं यहां इस विषय पर चर्चा नहीं कर सकता***

व्यवधान**

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती। यह बात इस विषय से संबंधित नहीं है।

[हिन्दी]

श्री राम नगीना मिश्र : *** (व्यवधान) माननीय अध्यक्ष महोदय, देश में साम्प्रदायिक दंगे बहुत जोरों पर हैं*** (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : हम इसी विषय पर विचार कर रहे हैं। हमने कार्य-मंत्रणा समिति में इस संबंध में पहले ही निर्णय ले लिया था। आप आश्वस्त रहें।

श्री सी० पी० ठाकुर (पटना) : कश्मीर में स्थिति विस्फोटक है।

अध्यक्ष महोदय : हम उस पर विचार कर रहे हैं।

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ (बारामूला) : कृपया एक मिनट के लिए मेरी बात सुनें।

अध्यक्ष महोदय : व्यवस्था का प्रश्न क्या है ?

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ : कोई नहीं। मैं केवल अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपका स्वागत है। हम इस पर विचार कर रहे हैं।

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ : महोदय मैं कोई विवाद नहीं खड़ा करना चाहता।

अध्यक्ष महोदय : आप कृपया मेरे पास आइये।*** (व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती। कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित न किया जाये। अब सभा-पटल पर पत्र रखे जायेंगे।

** कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

12.12 म० प०

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

दिल्ली पुलिस अधिनियम के अंतर्गत अधिसूचना

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : मैं दिल्ली पुलिस अधिनियम, 1978 की धारा 148 की उपधारा (2) के अंतर्गत दिल्ली पुलिस (पदोन्नति तथा स्थायीकरण) (संशोधन) नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 6 नवम्बर, 1985 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ० 10/10/84 होम (पी)/एस्ट में प्रकाशित हुए थे, सभा पटल पर रखता हूँ।

[प्रंथालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 2131/86]

अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति आयोग का वर्ष 1982-83 का वार्षिक प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर की गई कार्यवाही का ज्ञापन आवि

कल्याण मंत्रालय की राज्य मंत्री (डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :—

(1) (एक) अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति आयोग के वर्ष 1982-83 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर की गई कार्यवाही के ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उस ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जिसमें अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति आयोग के वर्ष 1978-79 के प्रथम वार्षिक प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर की गई विस्तृत कार्यवाही की रूपरेखा दी गई है।

[प्रंथालय में रखी गयी, देखिए संख्या एल० टी० 2132/86]

(व्यवधान)

प्रो० सैफुद्दीन सोब (बारामूला) : वे साम्प्रदायिक, गतिविधियों में हिस्सा लेते रहे हैं***
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप मेरे पास आइए। मैं आपकी बात सुनूंगा।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : नहीं अनुमति नहीं दी जाती। आप मेरे पास आकर मुझे बताइए।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं, दी जाती। इसे कार्यवाही वृत्त में शामिल न किया जाये। मैंने आपको अनुमति नहीं दी है।

श्री पंजा।

वार्षिक योजना, 1985-86

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए० के० पंजा) : मैं "वार्षिक योजना, 1985-86" की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[प्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल. टी. 2133/86]

** कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

सेना अधिनियम तथा छावनी अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें
रक्षा अनुसंधान और विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री अरुण सिंह) : मैं निम्नलिखित
पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

- (1) प्रादेशिक सेना अधिनियम, 1948 की धारा 14 की उपधारा (3) के अंतर्गत प्रादेशिक सेना (संशोधन) नियम, 1986 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो फरवरी, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 65 में प्रकाशित हुये थे। [प्रयालय में रखी गयी, देखिए संख्या एल० टी० 2134/86]
- (2) छावनी अधिनियम, 1924 की धारा (3) के अंतर्गत छावनी बोर्ड के सदस्यों को छुट्टी का अनुदान नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण, जो 4 जनवरी, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 286 में प्रकाशित हुये थे। [प्रयालय में रखी गयी, देखिए संख्या एल० टी० 2135/86]

(उपबधान)**

अध्यक्ष महोदय : मैं इन सज्जन को अनुमति नहीं दे रहा। श्री सोज़, आप अपना प्रश्न पूछ सकते हैं। मैंने आपको अनुमति नहीं दी है।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : यदि यह असंसदीय है तो इसे कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया जाना चाहिए।

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ : मैं जानना चाहता हूँ कि किस बात को कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा।

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसकी अनुमति नहीं दी। इसे कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अब श्री अरुणाचलम।

भारत के नियंत्रक तथा महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन भाग-एक और भाग-दो

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : मैं श्री अरुणाचलम की ओर से संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का वर्ष 1984 का प्रतिवेदन संघ सरकार (वाणिज्यिक)—भाग 1—प्रस्तावना। [प्रयालय में रखा गया, देखिए संख्या एल० टी० 2136/86]
- (2) भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का वर्ष 1984 का प्रतिवेदन-संघ सरकार (वाणिज्यिक)—भाग 2—कम्पनी के लेखापरीक्षकों के प्रतिवेदनों का सारांश तथा सरकारी कम्पनियों के लेखाओं पर टिप्पणियाँ। [प्रयालय में रखा गया, देखिए संख्या एल० टी० 2137/86]
- (3) भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का वर्ष 1984 का प्रतिवेदन-संघ सरकार (वाणिज्यिक)—भाग 3—अलग-अलग विषयों पर लेखापरीक्षक टिप्पणियाँ। [प्रयालय में रखा, देखिए संख्या एल० टी० 2138/86]

पेंशन अधिनियम तथा संविधान के अनुच्छेद 320 (5) के अधीन अधिसूचनायें

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम) :—मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

** कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

- (1) पेंशन अधिनियम, 1871 की धारा 16 के अन्तर्गत पेंशन की बकाया राशियों का भुगतान (नामांकन) (तीसरा संशोधन) नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 11 जनवरी, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० आ० 73 में प्रकाशित हुए थे। (ग्रन्थालय में रखा गया, देखिए संख्या एल० टी० 2139/86)
- (2) संविधान के अनुच्छेद 320 (5) के अन्तर्गत संघ लोक सेवा आयोग (परामर्श से छूट) संशोधन विनियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 25 जनवरी, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 59 में प्रकाशित हुए थे। (ग्रन्थालय में रखा गया, देखिए संख्या एल० टी० 2140/86)

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसकी अनुमति नहीं दी। श्री सोज़ हूँ कतिपय नियमों के अनुसार चलना पड़ता है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : किसी रूल के तहत ही तो आपको सुना जाएगा।

(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं दी जाती। श्री शिवराज बी० पाटिल।

नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ इम्यूनोलोजी, नई दिल्ली, बीरबल साहनी इंस्टीट्यूट ऑफ पेलिओबॉटनी, लखनऊ तथा टाटा इंस्टीट्यूट ऑफ फंडामेंटल रिसर्च, बम्बई का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा सरकार द्वारा समीक्षा प्रादि।

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा इलेक्ट्रॉनिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

- (1) (एक) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ इम्यूनोलोजी, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
 - (दो) नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ इम्यूनोलोजी, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के कार्य-करण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)। (ग्रन्थालय में रखे गए, देखिए संख्या एल० टी० 2141/86)
 - (2) (एक) बीरबल साहनी इंस्टीट्यूट ऑफ पेलिओबॉटनी, लखनऊ के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
 - (दो) बीरबल साहनी इंस्टीट्यूट ऑफ पेलिओबॉटनी, लखनऊ के वर्ष 1984-85 के कार्य-करण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (ग्रन्थालय में रखे गए, देखिए संख्या एल० टी० 2142/86)
- (3) (एक) टाटा इंस्टीट्यूट ऑफ फंडामेंटल रिसर्च, बम्बई के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

** कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

- (दो) टाटा इस्टीट्यूट ऑफ फण्डामेंटल रिसर्च, बम्बई के वर्ष 1984-1985 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।
- (तीन) टाटा इस्टीट्यूट ऑफ फण्डामेंटल रिसर्च, बम्बई के वर्ष 1984-85 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) (ग्रन्थालय में रखे गए, देखिए संख्या एल० टी० 2143/86)
- (4) (एक) बोस इस्टीट्यूट, कलकत्ता के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) बोस इस्टीट्यूट, कलकत्ता के वर्ष 1984-85 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) । (ग्रन्थालय में रखे गए, देखिए संख्या एल० टी० 2144/86)
- (5) (एक) इण्डियन एसोसिएशन फॉर दि कल्टिवेशन ऑफ साइन्स, कलकत्ता के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) इण्डियन एसोसिएशन फॉर दि कल्टिवेशन ऑफ साइन्स, कलकत्ता के वर्ष 1984-85 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (ग्रन्थालय में रखे गए, देखिए संख्या एल० टी० 2145/86)

भारत इलैक्ट्रानिक्स लिमिटेड बंगलौर के वर्ष 1984-85 के कार्यक्रम की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन

रक्षा उत्पादन और रक्षा पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री सुखराम) : मैं निम्नलिखित पत्र सभापटल पर रखता हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—
- (एक) भारत इलैक्ट्रानिक्स लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1984-85 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण ।
- (दो) भारत इलैक्ट्रानिक्स लिमिटेड, का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महा-लेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- [ग्रन्थालय में रखे गए, देखिए संख्या एल० टी०-2146/86]

12:14 म. प.

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

[अनुवाद]

बारहवाँ प्रतिवेदन

श्री एम० लम्बि बुराई (धर्मपुरी) : मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का 12वाँ प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण प्रस्तुत करता हूँ ।

12.14½ म० प०

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति
[अनुवाद]

अध्ययन दौरों के प्रतिवेदन

श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी (शिमला) : मैं अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति के अध्ययन दौरों के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ :

(एक) समिति की नवम्बर, 1985 के दौरान भोपाल और इंदौर की एक यात्रा के बारे में अध्ययन ग्रुप एक के अध्ययन दौरे का प्रतिवेदन ।

(दो) समिति की नवम्बर, 1985 के दौरान उदयपुर और जयपुर की यात्रा के बारे में अध्ययन ग्रुप दो के अध्ययन दौरे का प्रतिवेदन ।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप जोर से बोलेंगे तो कानून बन जायेगा क्या ?

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री सोज़, क्या मैं आप से सभा से बाहर जाने के लिए कहूँ ?

श्री संकुहीन सोज़ (बाराभूला) : मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के 7 लाख लोगों का प्रतिनिधित्व करता हूँ। महोदय मैं आपसे पूछना चाहता हूँ.....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : क्या आपसे से सभा से बाहर जाने के लिए कहूँ ?

श्री संकुहीन सोज़ : क्यों ? मैं अत्यन्त वृद्धता से किन्तु दृढ़तापूर्वक कुछ कह रहा हूँ।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपके पास अनुभवी लोग बैठे हैं, इनसे सीख लीजिए ।

प्रो० संकुहीन सोज़ : मैं इनके साथ रहा हूँ और मैंने सीख लिया है। किसी दिन तो हमको सुनना चाहिए, हम पर भी कुछ गुजरती है ।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आपके पास अनुभवी लोग बैठे हैं। कुछ नियम हैं, जिनके अन्तर्गत आप पूछ सकते हैं। किन्तु क्या आप नियमों, विनियमों के बिना, किसी प्रस्ताव के बिना मेरी अनुमति के बिना अन्धाधुन्ध बोलते चले जाएंगे और वह सब कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल होता चला जाएगा। **नहीं, आप अपने आधार को ही खत्म कर रहे हैं ।

प्रो० संकुहीन सोज़ : हम लोगों ने कठिनाइयां झेली हैं। यदि आप आगे मिनट के लिए सुनें तो मैं बहिर्गमन नहीं करूंगा ।

अध्यक्ष महोदय : मैं नहीं सुनूंगा ।

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ : तो मैं बहिर्गमन करता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : घमकी मत दीजिए । आप कीजिए । क्या आपके कहने का यह अर्थ है कि पूरी सभा में भावनाहीन है ।

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ : मैं नियमों के विरुद्ध कुछ नहीं कर रहा हूँ ।

[तत्पश्चात् प्रो० सैफुद्दीन सोज़ सभा-भवन से बाहर चले गए ।]

12.17 म० प०

नियम 199 के अधीन वक्तव्य

[अनुवाद]

श्री के० पी० सिंह देव (ढँकानाल) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे मंत्रिपरिषद् से त्यागपत्र देने के संबंध में प्रक्रिया नियमों के नियम 199 के अन्तर्गत इस महान सदन में एक वक्तव्य देने की अनुमति दी है ।

यह प्रधान मंत्री की कृपा थी कि उन्होंने मुझे सूचित किया कि सरकार द्वारा राम स्वरूप नामक व्यक्ति के विरुद्ध दायर किये जाने वाले आरोप पत्र में अन्य लोगों के साथ-साथ मेरे नाम का भी उल्लेख था । जिस आरोप पत्र में मेरे नाम का उल्लेख किया गया है उसकी विषय वस्तु अथवा संदर्भ को देखे बिना ही मैंने मंत्रिपरिषद् से त्यागपत्र दे दिया ताकि संसदीय लोकतन्त्र की प्रतिष्ठा और सार्वजनिक जीवन की उच्च परम्पराओं को बनाए रखा जा सके । प्रधान मंत्री जी ने कृपा करके त्यागपत्र को तुरन्त स्वीकार कर लिया ।

आरोप-पत्र की विषय वस्तु का समाचार माध्यमों में जहाँ पर्याप्त प्रचार हुआ, जिससे जनता में कयास लगाये जा रहे हैं और जिसने अफवाहों और कल्पनाओं को जन्म दिया है, वहीं मुझे आरोप-पत्र की एक प्रमाणित प्रति तक नहीं मिली । मेरे वकील को यह बताया गया कि यह प्रतियाँ केवल अपराधी अथवा साक्षी को ही दी जा सकती हैं । मैं इन दिनों में किसी भी श्रेणी में नहीं आता हूँ । इसके बाद आरोप-पत्र के परिचालित किये जाने पर उसकी एक प्रति से मुझे मालूम हुआ कि मेरा नाम बिना किसी विशिष्ट आरोप के दो जगह आया है । अतः मैं इसे अपना कर्त्तव्य समझता हूँ कि आरोप पत्र में उल्लिखित बातों को देखते हुए अपने से संबंधित तथा मैं इस सम्मानित सभा के समक्ष रखूँ, जिसमें मैं चुनकर आया हूँ ।

आरोप-पत्र में पहली बार मेरे नाम का उल्लेख पैरा 9 में है । मैं उद्धृत करता हूँ : "यह देखा गया कि उसके अनुरोध पर तैवान की यात्राओं पर भेजे गये निम्नलिखित संसद सदस्यों/भूतपूर्व संसद सदस्यों के, नामों का उल्लेख पकड़े गये दस्तावेजों में किया गया है ।" (यहाँ मेरा नाम आता है ।)

मैंने चौथी लोक सभा के सदस्य के रूप में, जिसके लिये मैं 1967 में निर्वाचित हुआ था और सबसे कम आयु का संसद सदस्य था तथा संसद में स्वतंत्र पार्टी का मुख्य सचेतक था, सुदूर पूर्व का 15 नवम्बर, 1967 से 7 दिसम्बर, 1967 तक अध्ययन दौरा किया, जिसमें जापान, कोरिया गणराज्य (दक्षिण कोरिया), चीन गणराज्य (ताइवान), हांगकांग, कम्बोडिया और थाइलैण्ड सम्मिलित थे ।

अपने अध्ययन दौरे में वापसी के समय मैंने ताइवान की यात्रा की। उस समय मैं एशियायी सांसद संघ की ताइये में होने वाली बैठक में भाग लेने के लिए गया था। इसमें भारत समेत 10 एशियाई देशों के 40 से अधिक सांसदों, सिनेटरों ने भाग लिया था। इसमें न्यूजीलैंड और आस्ट्रेलिया के संसद सदस्य भी थे। शिष्ट मण्डल के नेता स्वर्गीय सरदार पटेल के पुत्र श्री दयाभाई पटेल थे, जो संसद में स्वतन्त्र पार्टी के उप-नेता और उस समय दल के वरिष्ठ उपाध्यक्ष थे। सम्मेलन का उद्घाटन ताइवान के राष्ट्रपति जनरल इस्सियो चियांग-काइ शेक ने किया।

अपने अध्ययन दौरे तथा अपनी पत्नी, जो मेरे साथ थी, का पूरा व्यय मैंने स्वयं वहन किया। समस्त यात्रा-कार्यक्रम एयर इण्डिया दिल्ली द्वारा तैयार किया गया था। दो हवाई टिकटों, टिकट नं० 0983-3482645/6/7 और नं० 0983-3482648/9/50 की राशि जो 10,646 रु० (5323 रु० प्रत्येक के लिए) थी हमारे बैंक, भारतीय स्टेट बैंक, पार्क स्ट्रीट शाखा, कनकता से चैक नं० 071799 से निकाली गई थी। मैंने भारतीय रिजर्व बैंक से भी विदेशी मुद्रा ली थी जो अध्ययन दौरों पर जाने वाले संसद सदस्यों के लिए नियमों के अन्तर्गत अनुमत्य है। अध्ययन दौरे के सभी प्रबन्ध उस समय के नियमों, विनियमों, देश के कानून और शिष्टाचार के अनुरूप थे और इन्हें सरकार ने स्वीकृति प्रदान की थी।

महोदय, अतः मैं अत्यन्त सन्ताप और दुःख से निवेदन करता हूँ कि मेरे नाम का इस प्रकार से उल्लेख करने से पूर्व इन सभी तथ्यों का पता लगाया जा सकता था। इन सभी तथ्यों की पुष्टि अभी भी जांच एजेंसियों/अधिकारियों द्वारा कराई जा सकती है। यहाँ मैं यह बात कहना चाहूँगा कि कोई भी ऐसा कथन बिल्कुल निराधार है कि मैं श्री रामस्वरूप के अनुरोध और प्रायोजन पर ताइवान गया था। वास्तव में उस समय यह स्वतन्त्र पार्टी का सुविचारित मत और नीति थी, चीन के 1962 के विश्वासघात के पश्चात ताइवान के साथ मैत्री राष्ट्रीय हित के अनुरूप है।

इस उपर्युक्त आरोप पत्र में मेरा नाम दूसरी बार पृष्ठ 12 पर आया है, जिसमें कहा गया है, मैं उद्धृत करता हूँ : राम स्वरूप का सदा यह प्रयास रहता था कि सत्तारूढ़ दल के संसद सदस्यों को चुना जाए। जनता पार्टी के शासन काल में ध्यान.....(अनेक नाम हैं) पर दिया गया। कांग्रेस (इ) के शासन काल में उसका ध्यान इन-इन.....(मेरे नाम सहित बहुत से नाम हैं) पर केन्द्रित था। यहाँ पर भी मेरे विरुद्ध कोई विशिष्ट आरोप नहीं है।

मैं जनवरी 1980 में कांग्रेस (इ) के सदस्य के रूप में सातवीं लोक सभा का सदस्य चुना गया था और 15 जनवरी, 1982 को रक्षा उप-मन्त्री नियुक्त किया गया था। यह सत्य है कि एक संसद सदस्य के रूप में इस भव्य सदन में अन्य सदस्यों की भाँति और सौर सार्वजनिक जीवन में मेरे लिए सभी वर्गों के लोगों से मिलना-जुलना आवश्यक है। लोग भी विभिन्न जन-शिकायतों, समस्याएँ, आवेदन पत्र, याचिकाएँ और निमन्त्रण देने तथा विभिन्न कार्यक्रमों और सम्मेलनों, बैठकों, चर्चाओं और गोष्ठियों में भाग लेने का अनुरोध लेकर मिलने आते हैं, संस्थाओं, संगठनों और मिशनों तथा राजनयिकों से भी निमन्त्रण प्राप्त होते हैं। कई बार ऐसा हुआ है मैं इन निमन्त्रणों पर गया हूँ और कई बार मैंने भी आमंत्रण दिया है। मेरे लिए एक संसद सदस्य के नाते न तो यह सम्भव है और न ही व्यवहार्य है कि मैं प्रत्येक व्यक्ति के, जिसके साथ मेरा परिचय हो रहा हो अथवा जिसके साथ मैं बात कर रहा होऊँ, को जानूँ। ऐसी स्थिति से निपटाने के लिए सांसदों के लिए कोई आचार संहिता नहीं बनाई गई है।

इस दौरान श्री राम स्वरूप किसी ऐसी सभा और कार्यक्रम में मुझे मिला होगा। जिसमें मुझे भी आमंत्रित किया गया होगा। मुझे याद नहीं कि मेरी इसके बाद उससे कोई भेंट हुई। 15 जनवरी, 1982 से लेकर, जबकि मुझे मंत्रि-परिषद में शामिल किया गया, मेरे त्यागपत्र देने तक मैं विदेश मंत्रालय की अनुमति के बिना किसी ऐसे समारोह में शामिल नहीं हुआ जो मेरे मंत्रालय/संसदीय कार्य से सम्बन्धित नहीं था।

मैं 1977 में इस दृढ़ विश्वास और संकल्प के साथ कांग्रेस में शामिल हुआ था कि मैं श्रीमती इन्दिरा गांधी के गतिशील और प्रेरणापूर्ण नेतृत्व में देश की सेवा करूंगा और देशों में आर्थिक आत्मनिर्भरता की नीति के आधार पर तथा अन्तर्राष्ट्रीय मामलों में गुट निरपेक्षता की नीति के आधार पर शक्तिशाली और अखण्ड भारत के निर्माण में सहायता करूंगा जो उन्होंने देश के सामने रखी है। इसके अतिरिक्त देश के पिछड़े हुए और शोषित लोगों के उद्धार के लिए उनके बनाए गए 20-सूत्रीय कार्यक्रम की ओर आकृष्ट हुआ था। मैं राष्ट्रीय अखंडता और साम्प्रदायिक सद्भाव के प्रति पूर्ण रूप से वचनबद्ध हूँ और मैं महान कार्य और कांग्रेसी नीतियां लागू करने और देश के सामने चुनौतियों का साहस और धैर्य से सामना करने के लिए अपना पूरा समर्थन और सेवा अपने युवा नेता, प्रधान मंत्री, को देता हूँ।

मैं अपनी ओर से पूर्ण ईमानदारी से यह आश्वासन देता हूँ कि मैं इस सम्मानित सभा के सदस्य और क्षेत्रीय सेना के एक कार्यकारी अधिकारी के रूप में देश की एकता, अखंडता, सुरक्षा और प्रभुसत्ता बनाए रखने के लिए और साथ ही भारत के संविधान के प्रभुत्व को, बनाए रखने के लिए वचनबद्ध हूँ और इसके लिए जो भी कुर्बानी दी जाए, कम है। संत तुलसीदास के अमर शब्दों में :

[हिन्दी]

“रघुकुल रीत सदा चली आई,
प्राण जाए पर वचन न जाई।”

[अनुवाद]

इसी संदर्भ में, मुझे 1971 के युद्ध में क्षेत्रीय सेना रेजिमेन्ट में सेवा करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ। इस रेजिमेन्ट को देश के महत्वपूर्ण क्षेत्रों और रक्षा प्रतिष्ठापनों को वायु सुरक्षा प्रदान करने की जिम्मेदारी सौंपी गई थी। रेजिमेन्ट को 1971 के युद्ध में अपनी भूमिका के लिए दो वीरता पुरस्कार मिले। गुटनिरपेक्ष देशों की बैठक, 1983 और “चोगम” 1983, जिनके शिष्ट-मंडल का मैं एक सदस्य था, के अतिरिक्त मुझे नौवें एशियाड 1982 के आयोजन और संचालन से जुड़े होने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है।

मेरा अंतःकरण साफ है। मैंने जान-बूझकर अथवा अनजाने में ऐसा कोई भी ऐसा काम नहीं किया है। जिससे राष्ट्रीय हित को कोई क्षति पहुंचे अथवा जो उसके विरुद्ध हो। मैं केवल यह बात कहना चाहता हूँ कि सार्वजनिक व्यक्तियों को ऐसे बेईमान व्यक्तियों की कपटपूर्ण युक्तियों और निन्दा से बचाया जाना चाहिये। अपने आप को बचाने के लिए वे ऐसे निर्दोष व्यक्तियों को फंसाने का प्रयास कर सकते हैं जिनके पास अपने आप को बचाने के लिए कोई मंच नहीं है।

मैं अब दोनों सदनों के अपने मित्रों और उन लोगों पर यह छोड़ता हूँ जो मुझे 1967 से जानते हैं, कि वे मेरे बारे में निर्णय लें। हमारा आदर्श वाक्य है 'सत्यमेव जयते' और मुझे विश्वास है कि अन्त में सत्य की ही विजय होगी।

प्रो० मधु बंडवते (राजापुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं जानता हूँ कि इस पर चर्चा की मांग नहीं की जा सकती है। किन्तु चूँकि अध्यक्ष महोदय हमारी प्रतिष्ठा और मान मर्यादा के संरक्षक हैं, इसलिए मैं आप का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि कुछ एजेन्सियां राम स्वरूप को कुछ संसद सदस्यों के विरुद्ध लिखित रूप में कुछ झूठे आरोप लगाने पर मजबूर कर रही हैं। आप इस मामले की जांच करवाइए। मेरे विचार में वक्तव्य से यह स्पष्ट है कि उसका राजनीतिक जीवन साफ है। हो सकता है कि उनके राजनीतिक मत से किसी को कोई भेद-भाव हो।

उनका रिकार्ड एकदम साफ है। लेकिन कुछ तत्वों द्वारा यह सब किया जा रहा है इसलिए आपको सांसदों की प्रतिष्ठा और गौरव की रक्षा करनी चाहिए। हम आपसे सांसदों के गौरव और प्रतिष्ठा की रक्षा का आश्वासन चाहते हैं। आप देख रहे हैं कि इस समय कैसी प्रवृत्ति चल रही है। कुछ एजेन्सियां श्री रामस्वरूप को सांसदों के खिलाफ वक्तव्य और आरोप लगाने के लिए बाध्य कर रही हैं। आपको इन सब पर विचार करना चाहिए (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने बताया था कि मामला खत्म हो जाने पर हम बाद में इसे लेंगे अभी नहीं (व्यवधान)

प्रो. एन. जी. रंगा (मुट्टूर) : इस पक्ष के हम सब दंडवते जी की मांग से पूरी तरह सहमत हैं।

अध्यक्ष महोदय : मेरी अपनी मजबूरियां हैं।

प्रो. एन. जी. रंगा : आपको हमारी प्रतिष्ठा की रक्षा करनी है।

(व्यवधान)

श्री भागवत भ्मा आजाब (भागलपुर) : आपके पास सदन की एक समिति है। एक ईमानदार मंत्री को सांबंजनिक जीवन में इस तरह बदनाम किया गया है।

प्रो. मधु बंडवते : वक्तव्य और सदन में जो कुछ हो रहा है उससे यह साफ है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने सुना है। मैं जानता हूँ।

प्रो. मधु बंडवते : हमें सम्पत्ति की चिंता नहीं है। हमें चरित्र की चिंता है। आपको हमारे चरित्र और मूल्यों की रक्षा करनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : इस विषय में मैं आपसे सहमत हूँ। चिंता मत करिए।

श्री एस. जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : आपको रास्ता निकालना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : मुझे उपाय ढूँढना होगा।

श्री एस. जयपाल रेड्डी : आपको ढूँढना होगा।

अध्यक्ष महोदय : मुझे नियम और विनियमों के अनुसार कार्यवाही करनी होती है। (व्यवधान) मैंने आपको आश्वासन दे दिया कि जहाँ तक सदस्यों के मान, सम्मान और प्रखंडता का संबंध है, मैं आपके साथ हूँ। हमें बेवजह फंसाया गया है। यह कलंक है। हम नियमानुसार इस पर कार्यवाही करेंगे। मुझे मौका मिलने दीजिए।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : पुलिस और गुप्तचर एजेन्सियों की भूमिका से भी हमें कष्ट पहुंचा है। इसमें वे क्या भूमिका अदा कर रही हैं।

अध्यक्ष महोदय : अब यह अदालत में विचाराधीन है। समय आने पर हम इस पर चर्चा करेंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : संदिग्ध चरित्र के जो लोग यह कर रहे हैं... उनके काम करने का तरीका।

अध्यक्ष महोदय : मामला न्यायालय में विचाराधीन है। मुझे प्रतीक्षा करने और देखने दीजिए।

.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं अब और क्या कह सकता हूँ? क्या आप चाहते हैं कि मैं वही बात दोहराऊँ? जो मैं कर सकता हूँ मैंने कहा।

.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : रंगा जी मैंने कहा है कि मैं अधिक कुछ नहीं कर सकता।

प्रो. एन. जी. रंगा : बड़ी कठिनाई से तो उन्हें वक्तव्य देने की अनुमति मिली है। हम बहुत उलझन में पड़ गए हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैंने किसी को वक्तव्य देने की अनुमति नहीं दी है।

प्रो. एन. जी. रंगा : कृपया मेरी बात सुनिए। मेरी शिकायत केन्द्रीय जांच ब्यूरो-पुलिस या अन्य अधिकारियों के बारे में है। उन्होंने सच और झूठ का निश्चय किए बिना नाम क्यों बताए? विभिन्न दलों के लोगों को डेवजह परेशान किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे सहमत हूँ। आप मेरी बात क्यों नहीं सुन सकते? मैंने कहा कि मैं आपसे सहमत हूँ।

प्रो. एन. जी. रंगा : आप उत्तेजित क्यों हो जाते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैंने कहा है कि मैं आपसे सहमत हूँ।

प्रो. एन. जी. रंगा : क्या हमें अपनी बात कहने के लिए चिल्लाना पड़ेगा?

अध्यक्ष महोदय : इस मामले में मैं आपसे सहमत हूँ। क्या आप सुन रहे हैं?

प्रो. मधु बण्डवते : इतने क्रोधावेश में उनसे सहमत मत होइए।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे सहमत हूँ।(व्यवधान) इसीलिए मैंने आपको बताया कि मुझे नियमानुसार चलना पड़ता है। मैं नियमों को तोड़ नहीं सकता।

श्री भागवत भा आजाद (भागलपुर) : सभा में हम काला बाजारियों, कर वंचकों और तस्करों के खिलाफ बोल रहे हैं। वे रिकार्ड में हमारा नाम रख लेंगे। पुलिस को नामों का पता चलेगा तो वह कहेगी कि हम चार्ज शीट करेंगे। क्या काम करने का यही तरीका है?

अध्यक्ष महोदय : मैं रास्ता ढूँढ़ूंगा और उसके बाद कार्यवाही करूंगा मैं तहे-दिल से सभा से सहमत हूँ।

12.30 म. प.

नियम 357 के अधीन वैयक्तिक स्पष्टीकरण

श्री डी. पी. जड़ेजा

] अनुवाद]

श्री डी. पी. जड़ेजा (जामनगर) : मैं नियम 357 के अन्तर्गत सम्माननीय सभा को निम्नलिखित तथ्यों की सूचना देना चाहता हूँ क्योंकि मेरा नाम श्री रामस्वरूप के खिलाफ लगाए गए आरोप पत्र में होने के कारण समाचारपत्रों में आया है।

मैं संसद में तीसरी बार चुनकर, आया हूँ। पचास से अधिक, देशों की अपनी-अपनी यात्राओं के दौरान मेरा प्रयास विदेशों में सदा भारत की अच्छी छवि प्रस्तुत करने का रहा है।

मैं 1957 से अनेक सामाजिक और राजनैतिक संगठनों से जुड़ा हुआ हूँ मेरा कार्यक्षेत्र बहुत व्यापक रहा है और मेरा सार्वजनिक जीवन एक खुली किताब है।

मैं अनेक मंत्री संस्थाओं से जुड़ा रहा हूँ मैंने विदेशों में भारत के लिए मित्र बनाए हैं और वहाँ उसकी एक अच्छी छवि प्रस्तुत की है।

मैं भारत जर्मन संसदीय-संस्था का सह-संयोजक हूँ। यह भारत और जर्मन के सांसदों का एक ऐसा संगठन है, जो मित्रता और घनिष्ठ संबंधों को बढ़ाने के लिए है।

मैंने ताइवान का दौरा शिपब्रेकिंग उद्योग तथा गहरे समुद्र में संयुक्त उद्यम से मछली पकड़ने का अध्ययन करने के लिए किया है।

व्यापार और संस्कृति संबंधों के बढ़ने से हमारे संबंध मजबूत होंगे। अपने संसदीय कर्तव्यों के अलावा मैं ऐसे रचनात्मक कार्यों को प्रोत्साहन देने का प्रयास करता रहा हूँ।

मैं पूरे दावे से कहता हूँ कि किसी भी तरह के राष्ट्र-विरोधी कार्य से मेरा कोई संबंध नहीं है।

(बो) श्री अरविन्द नेताम

श्री अरविन्द नेताम (कांकर) : मैं नियम 357 के अन्तर्गत बड़े दुःख के साथ यह वक्तव्य देने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरी तो यह इच्छा थी कि मुझे यह वक्तव्य न देना पड़ता। परन्तु, चूंकि सम्पूर्ण रामस्वरूप कांड का व्यापक प्रचार हुआ है और मेरा नाम भी इसमें घसीटा गया है, अतः इस सम्मानित सभा के समक्ष सही-सही तथ्य रखना मैं अपना कर्तव्य समझता हूँ जिससे कि माननीय सदस्य सही स्थिति को जान और समझ सकें।

मेरे विरुद्ध लगाया गया आरोप बिल्कुल निराधार है। सर्वप्रथम, मैं यह बताना चाहता हूँ कि मैं कभी डा० राल्फ ब्रीटिनस्टीन से नहीं मिला। अतः डा० राल्फ ब्रीटिनस्टीन द्वारा दिए गए किसी विशेष रात्रि भोज में मेरे उपस्थित होने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता; और न ही मैं भारत एवं जर्मन संघीय गणराज्य के संसदीय निकाय का संयोजक रहा हूँ। मैं उसका सदस्य मात्र था। भारत-जर्मन संघीय गणराज्य संसदीय निकाय भारत और किसी अन्य देश के किसी संसदीय मंच की भांति एक निकाय था। इसकी सदस्य संख्या काफी बड़ी है। इस सभा और राज्य सभा के मेरे कई मित्र भारत-जर्मन संघीय गणराज्य संसदीय मंच के सदस्य थे। मैंने इस मंच का सदस्य होने में कोई बुराई नहीं समझी क्योंकि दोनों देशों के मंत्रीपूर्ण संबंध हैं और दोनों का कई क्षेत्रों में सहयोग रहा है। मैंने भारत-जर्मन संघीय गणराज्य निकाय के केवल एक समारोह में भाग लिया था जो संसदीय सोध में हुआ था।

मैं इस सम्मानित सभा का पांचवीं और सातवीं लोक सभा के समय सदस्य रहा हूँ और मौजूदा लोक सभा का सदस्य हूँ। इस सम्मानित सभा का सदस्य होने के नाते मैंने जो शपथ ली है, उस पर मैं सदा अडिग रहा हूँ। संसद सदस्य के नाते अपने कर्तव्य पालन में मैंने हमेशा उच्च आदर्शों और आचार का पालन किया है। मैं ऐसा कुछ भी करने की कल्पना भी नहीं कर सकता जो राष्ट्रीय हित में न हो।

ताइवान का कई संसद सदस्यों ने दौरा किया है मैंने भी ताइवान का दौरा किया है। परन्तु इसे किसी भी तरह आपत्तिजनक या देशहित के विरुद्ध नहीं समझा जा सकता।

श्री बृजमोहन महन्ती (पुरी) : गृह मंत्री जी वक्तव्य क्यों नहीं देते ? क्या यह इतना गंभीर मामला नहीं है ?

श्री बी. किशोर चन्द्र एस. देव (पार्वती पुरम) : सारे मामले में सबसे परेशान करने वाली बात जांच अधिकारियों की भूमिका है।

अध्यक्ष महोदय : हम नियमों के अनुसार चलेगें। आप आकर मुझ से मिल सकते हैं।

श्री दिनेश गोस्वामी (गुवाहाटी) : किसी सदस्य के खिलाफ कोई आरोप या शिकायत नहीं है। फिर क्यों उनके नाम लिये जा रहे हैं ? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : समय आने दीजिए फिर हम देखेंगे।

12.34 म०प०

कार्य मंत्रणा समिति

बारहवां प्रतिवेदन

संसदीय कार्य और पर्यटन मंत्री (श्री एच० के० एल० भगत) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा 4 मार्च, 1986 को सभा में प्रस्तुत किये गये कार्य मंत्रणा समिति के 20वें प्रतिवेदन से सहमत है।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा 4 मार्च 1986 को सभा में प्रस्तुत किए गए कार्य मंत्रणा समिति के 20वें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

12.35 म०प०

नियम 377 के अधीन मामले

[अनुवाद]

(एक) राजस्थान के कोटा और झालावाड़ जिलों में दूरसंचार प्रणाली के कार्यकरण को सुधारने की आवश्यकता

श्री जुआर सिंह (झालावाड़) : महोदय, राजस्थान में कोटा और झालावाड़ जिलों में छोटे और बड़े टेलीफोन केन्द्रों में दूरसंचार विभाग की प्रचालन कुशलता बहुत असंतोष जनक है।

विभाग की कार्य कुशलता में सुधार करने के लिए वरिष्ठ अधिकारियों और यहां तक कि दूर-संचार मंत्री को झालावाड़ शहर, झालरापाटन, रामगंज मंडी, भवानी मंडी, संगोद और अन्य

छोटे स्थानों के टेलीफोन उपभोक्ताओं की शिकायतें मिलती रहती हैं। लेकिन इस दिशा में कोई खास उपलब्धि नहीं हुई है। टेलीफोन उपभोक्ताओं के साथ आपरेटरों और स्थानीय अधिकारियों का व्यवहार अशुभ और गैर-जिम्मेदाराना है। गलत और झूठे बिलों संबंधी शिकायत भी कोई असामान्य बात नहीं है।

कर्मचारियों के व्यवहार तथा बहुत से स्थानों पर घटिया किस्म के उपकरणों के कारण ट्रंक काल कई दिनों तक नहीं मिलती। कई स्थानों पर तो मिलने वाली कालों का प्रतिशत 20 से भी कम है। यह कभी भी संतोषजनक नहीं होती।

12.36 म०प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अनुरोध है कि राजस्थान के कोटा और झालावाड़ जिलों में दूर संचार प्रणाली के कार्य करण में अविलम्ब सुधार किया जाए।

[हिन्दी]

(बो) मध्य प्रदेश के टीकमगढ़ जिले में रसायन आधारित एक

उर्वरक कारखाना स्थापित करने की मांग

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : मध्य प्रदेश के जिला टीकमगढ़, जो कि उद्योग की श्रेणी में शून्य है, वहां पर कोई भी मध्यम या बृहद उद्योग सरकारी अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र में स्वतन्त्रता के इतने वर्षों बाद भी स्थापित नहीं किया गया है। प्राकृतिक गैस की पाइप लाइन जो गुना से उत्तर प्रदेश के जिलों में जा रही है, वह टीकमगढ़ जिले से निकाली जा रही है। अतः यहां के पिछड़े एवं कृषि प्रधान क्षेत्र में रासायनिक उर्वरक कारखाना खोला जावे अथवा कोई अन्य केमिकल्स का कारखाना स्थापित किया जावे ताकि इस क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर कर यहां के नवयुवकों की बेकारी दूर की जा सके। उद्योग मन्त्री से अनुरोध है कि उपरोक्त उद्योग देने की महती कृपा करें।

[अनुवाद]

(तीन) डाक और तार विभाग में वर्तमान रिक्त पदों को भरने और नए पदों के सृजन पर समे प्रतिबन्ध को हटाने की मांग

प्रो० नारायण खन्ड पराशर (हमीरपुर) : महोदय, रिक्त पदों को भरने तथा नए पदों का सृजन करने पर 1984 से जो प्रतिबन्ध लगा है, उससे अस्थायी और तदर्थ कर्मचारियों तथा रोजगार के इच्छुक उम्मीदवारों को जिनकी आयु भर्ती के लिए निर्धारित अधिकतम आयु सीमा से ऊपर हो जाने की संभावना है, भारी कठिनाई हो रही है। इससे हानि भी हो रही है। उदाहरण के तौर पर डाक तथा दूर संचार विभागों में दस हजार से भी ऊपर आरक्षित प्रशिक्षित कर्मचारी इस कारण विवश हैं। साथ ही प्रशिक्षित कर्मचारियों के न होने से राजस्व की भी हानि हो रही है। कर्मचारियों की कमी के कारण कई नए टेलिफोन केन्द्र जो पहले ही स्थापित किए जा चुके हैं, खालू नहीं किए जा सकते। इसी वजह से छठी पंचवर्षीय योजना में हजारों की संख्या में शाखा डाकघरों के खोलने के लक्ष्य के बावजूब उन्हें खोला नहीं जा सका।

अतः मेरा केन्द्रीय सरकार विशेषकर वित्त मंत्री से अनुरोध है कि वे इस प्रतिबन्ध को पूर्ण रूप से हटा लें अथवा इसमें ढील दें ताकि डाक-तार विभाग को इससे छूट मिल सके जैसा कि

पांचवी लोक सभा की अवधि के दौरान लगाए गए प्रतिबंध के मामले में किया गया था।

[हिन्दी]

(चार) विवाहों का पंजीकरण अनिवार्य बनाने की मांग

श्री शांति धारीवाल (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन का ध्यान नियम 377-के अधीन विवाह को एक अनुबंध मानकर उसका पंजीकरण अनिवार्य बनाए जाने की ओर दिलाना चाहता हूँ।

हमारा देश एक धार्मिक संस्कृति वाला देश है, जिसमें वधू पक्ष वर पक्ष को कन्यादान में कुछ सामग्री देना अपना धार्मिक कर्तव्य समझता, जिसे दहेज की संज्ञा दी जाती है।

गत कुछ वर्षों से दहेज ने जो उग्र रूप धारण किया है, उससे कन्या पक्ष के लोगों में अपनी लड़की के भावी जीवन को शांतिमय वातावरण में व्यतीत किए जाने की आशंका सदैव बनी रहती है। क्योंकि वर पक्ष विवाह के पश्चात् वधू पक्ष से "नकद" या वस्तुओं में और सामान लाए जाने के लिए दबाव डालते हैं और जब उनकी ये मांगें पूरी नहीं होती तो वे कन्या को जलाकर मार देने या अन्य घिनौने तरीके से उसकी जान तक लेने में नहीं हिचकते हैं जिससे दहेज समाज के लिए एक कलंक बन गया है।

सरकार ने पिछले दिनों वर एवं वधू पक्ष दोनों से विवाह के समय दहेज के रूप में दी जाने वाली वस्तुओं का ब्योरा लिए एवं दिए जाने का प्रावधान किया है लेकिन यह प्रावधान व्यवहारिक रूप में अमल नहीं लिया जा रहा है, जिससे अभी भी लोगों के मन में पूर्व जैसी स्थिति बनी हुई है।

मेरा माननीय गृह मंत्री जी से निवेदन है कि आप कृपया विवाह को एक अनुबंध मानकर इसका पंजीकरण कराए जाने का प्रावधान करने की कृपा करें ताकि कन्या पक्ष के लोगों में जो भय व्याप्त है, उसका किसी हद तक निराकरण कराया जा सके।

[प्रश्नवाच]

(पांच) महाराष्ट्र में घेयजल की समस्या हल करने के लिए राज्य सरकार को अधिक वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता

श्रीमती ऊषा चौधरी (अमरावती) : महाराष्ट्र में भयंकर सूखे के कारण पीने के पानी की भीषण कमी है। 22 फरवरी 1986 को जो स्थिति थी उसके अनुसार 872 गांवों को आपातकालीन उपाय के रूप में टैंकरों, बेल गाड़ियों की सहायता से पीने का पानी सप्लाई किया जा रहा था। आगामी गर्मी के महीनों में ऐसे गांवों की संख्या बढ़कर 11 हजार तक पहुंच जाने की संभावना है जो कि राज्य के 25% गांवों के बराबर है। तदनुसार एक वृहद योजना तैयार की गई है और राज्य सरकार ने राज्य के प्रभावित क्षेत्रों को पीने का पानी उपलब्ध कराने के लिए युद्ध स्तर पर बड़े पैमाने पर कार्यक्रम शुरू किया है तथा राज्य सरकार इस पर काफी पैसा खर्च कर रही है। राज्य द्वारा 30.6.1987 तक के लिए 42.77 करोड़ रुपए की सहायता मांगी गई थी जबकि भारत सरकार ने इसके लिए 9.44 करोड़ रुपए की सहायता की मंजूरी दी है। राज्य के 110 कस्बों में भी पानी की भारी कमी है। इन कस्बों में नियमित रूप से पानी की सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने आपातकालीन जल पूति योजनायें शुरू की हैं जिनपर 1543.33 लाख रुपया खर्च होगा इस सम्बन्ध में भी भारत सरकार ने मात्र 1.20 करोड़ रुपए की अल्प राशि की मंजूरी दी है। महोदय, आपके माध्यम से मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले पर सहानुभूति पूर्वक विचार करें और स्थिति से निपटने के लिए और अधिक प्रन दे।

(छ.) केरल में कासरगोड बंदरगाह के मछुघारों को सुविधाएं देने के लिए धावदयक उपाय करने की मांग

श्री धाई. रामाराय (कासरगोड) : यद्यपि हमारे देश में अरब सागर में मछली पकड़ने के घन्घे के विकास की पर्याप्त संभावनाएं हैं किन्तु तटीय सुविधाओं तथा उपयुक्त बाजार संबंधी सुविधाओं के जिनमें मछलियों को प्रशोति करने और डिब्बा बन्द करने की सुविधाएं भी शामिल हैं, अभाव में वांछित विकास नहीं हो पा रहा है। केरल का समुद्र तट 590 किलोमीटर लम्बा है। यद्यपि यह भारत की तटीय सीमा का 10% है, परन्तु देश से मछली उत्पादों का निर्यात जो किया जाता है उसमें इस अंशदान 40% है। केरल के कासरगोड कस्बे में नदी के मुहाने पर एक प्राकृतिक बन्दरगाह है, परन्तु गाद जमा हो जाने के कारण वह पूरी तरह से उपेक्षित हो गया है। यद्यपि नदी के किनारे हाल ही में मछली पकड़ने का बंदरगाह बनाया गया है, किंतु इसका इस्तेमाल वहां मछली से भरी नौकाओं को खाली करने के लिए सड़क के करीब लाने के लिए ही किया जाता है। न तो वहां नावें खड़ी की जा सकती हैं और न ही उनकी मरम्मत की जा सकती है। नदी के मुहाने पर दांनों और बांध बना कर मार्ग को गहरा करके वर्तमान बन्दरगाह तक नौकाओं के आने जाने के सुरक्षित रास्ता बन सकता है। इससे गाद के जमने को भी रोका जा सकेगा जो कि नौकाओं के खड़ा करने के प्राकृतिक स्थान 'गोर' पर जमा हो जाती है। केरल राज्य में कासरगोड में बड़ी संख्या में मछुघारों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए कासरगोड स्थित प्राकृतिक बन्दरगाह की ओर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए।

(सात) एन. बी. सी. सी. के प्रबन्धकों द्वारा सभी निर्माणाधीन परियोजनाओं पर लगाई गई तालाबन्दी को हटाने के लिए केन्द्र सरकार से मध्यस्थता करने की मांग

श्री बसुबेव भ्राचार्य (बांकुरा) : एन. बी. सी. सी. के प्रबन्धकों द्वारा सभी चालू परियोजनाओं में तालाबन्दी की घोषणा किए जाने के परिणामस्वरूप गंभीर स्थिति पैदा हो गई है जिससे कोलाघाट ताप बिजली घर, मैट्रो रेलवे आदि जैसी महत्वपूर्ण परियोजनाओं में भारी विलम्ब होगा और इस प्रकार लाखों लोगों पर कुप्रभाव पड़ेगा। प्रबन्धकों ने बहुमत वाले कर्मचारी सच के सभी प्रमुख पदाधिकारियों को निलम्बित कर दिया है जिनमें एक ऐसा व्यक्ति भी शामिल है जो तीन दिन की छुट्टी पर गया था और कार्य स्थल से बहुत दूर था। जब राज्य श्रम विभाग ने इसमें हस्तक्षेप किया तो इस संबंध में कुछ शर्तें जगाई जा रही हैं जिसका अर्थ होगा पहले समझौते की समाप्ति।

ऐसी शर्तें लगाने से पता चलता है कि यह सब काम रोकने के लिए और श्रमिकों को ऐसी शर्तें स्वीकार करने लिये बाध्य करने के उद्देश्य से किया गया है जो कि उनके हित में नहीं हैं। इसके अतिरिक्त एन. बी. सी. सी. प्रबन्धकों ने समान कार्य के लिए समान वेतन देने से भी इंकार कर दिया है। अतः हमारी मांग है कि संघ सरकार इस तालाबन्दी को हटाने तथा कर्मचारियों की उचित मांगों को मनवाने और समझौते के कार्यान्वयन के लिए इसमें हस्तक्षेप करें।

[हिन्दी]

(आठ) बिहार में गरीबी और बेरोजगारी हटाने के लिए छठी योजना में निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने की मांग

श्री रामाधय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, भारत सरकार द्वारा पूरे देश

में बेरोजगारी को कम करने तथा देश में उपग्रंधियों की संख्या में वृद्धि को रोकने अर्थात् उनके उन्मूलन के लिए योजना तैयार की गई थी। छठी पंचवर्षीय योजना की अवधि में बिहार राज्य के ग्रामीण इलाकों में 6 लाख बेरोजगार युवकों को प्रशिक्षित कर रोजगार देने का निर्णय राष्ट्रीय विकास मण्डल तथा विधान मण्डल की बैठक में लिया गया था। छठी पंचवर्षीय योजना 31 मार्च, 1985 को समाप्त हो गई। लेकिन अब तक मुश्किल से 36 हजार बेरोजगार नौजवानों को भी प्रशिक्षित नहीं किया गया। यह कल्याणकारी कार्य हर प्रखण्ड के लिए रखा गया था पर उस में 25 प्रखण्ड के करीब अछूता ही रह गया। इसमें जहानाबाद अनुमंडल के सात प्रखण्ड भी अछूते रह गये। छठी पंचशाला विकास योजना के कार्यक्रम में अर्थात् 1985 के मार्च तक बिहार राज्य के अन्तर्गत बिहार राज्य के 27 लाख 61 हजार परिवार को यानी डेढ़ करोड़ गरीबों को गरीबी रेखा से ऊपर उठाने की बात की गयी थी। इसके लिए भारत सरकार का साढ़े चार अरब का उपबंध था। इस पंचवर्षीय योजना की अवधि में वास्तविक तौर पर सरकार के मापदंड के अनुसार 27 हजार लोगों को भी गरीबी रेखा से ऊपर नहीं उठाया जा सका। छठी योजना में गरीबी रेखा के नीचे संताप की जिन्दगी बसर करने वाले परिवार की वार्षिक आमदनी बढ़ाने के लिए गाय, भैंस, मुर्गी, सुअर, टमटम, रिकशा आदि दिलाने की बात की गयी थी।

अतः केन्द्र सरकार से प्रार्थना है कि जो लक्ष्य सरकार द्वारा निर्धारित किया गया था, उसको पूरा किया जाये तथा रोजगार दिया जाए।

[धनुवाद]

(नौ) असम में सुबनसिरी नदी पर बांध के निर्माण के लिए
वित्तीय सहायता देने की मांग

श्री एम० आर० सँकिया (नवगांव) : महोदय, असम में गर्मी के मौसम में पानी की बहुतायत तथा सर्दी के महीनों में पानी की कमी रहती है। इसके परिणामस्वरूप राज्य में, जो पूर्वोत्तर प्रदेश के लिए पानी का स्रोत है, बहुत बाढ़ आती है जिससे लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है तथा जान-माल की भी बहुत हानि होती है। इसके अतिरिक्त बाढ़ के कारण सड़क तथा रेल संचार भी बहुत अस्त-व्यस्त हो जाता है जिससे काफी आर्थिक अथवा अन्य नुकसान होता है। केन्द्रीय सरकार द्वारा गठित ब्रह्मपुत्र बोर्ड ने सुबनसिरी नदी, जो हिमालय से निकलती है, पर एक बांध बनाने की योजना प्रस्तुत की है। इस प्रस्तावित बांध की लागत करीब 3068 करोड़ रुपए होगी। इस परियोजना के पूरे हो जाने पर केवल बाढ़ पर ही नियंत्रण नहीं होगा अपितु इससे अरुणाचल में ही नहीं अपितु असम घाटी में भी बहु-फसल खेती के लिए सिंचाई सुविधा भी उपलब्ध होगी। इसके अतिरिक्त इस परियोजना से 4,800 मेगावाट बिजली भी पैदा की जा सकेगी जिसकी लागत केवल 21 पैसे प्रति यूनिट होगी जबकि इस समय प्रति यूनिट 65 से अधिक पैसे देने पड़ते हैं। इससे न केवल पूर्वोत्तर क्षेत्र को ही बिजली दी जा सकेगी अपितु भारत के अन्य पड़ोसी राज्यों को भी बिजली की सप्लाई की जा सकेगी। मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह ब्रह्मपुत्र बोर्ड द्वारा आंकलित धन राशि की मंजूरी दे।

12.50 म० प०

रेल बजट, 1986-87—सामान्य चर्चा

[—जारी]

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा बजट (रेलवे), 1986-87 पर आगे सामान्य चर्चा जारी रखेगी। उन माननीय सदस्यों की संख्या काफी है जो इस वाद-विवाद में भाग लेना चाहते हैं। अतः मेरा माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि वे अपनी बात संक्षेप में कहें और सिर्फ 5 मिनट का समय लें। उन्हें केवल अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित मुद्दों का जिक्र करना चाहिए। जो सदस्य पांच मिनट से अधिक बोलेंगे, उनकी बात कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं की जाएगी। अब मैं श्री वृद्धि चन्द्र जैन को बुलाता हूँ...

[हिन्दी]

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाड़मेर) : उपाध्यक्ष जी, यह 1986-87 का जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है उसका मैं स्वागत करता हूँ। इस बजट में माल-भाड़ा नहीं बढ़ाया गया, साधारण गाड़ियों में किराया नहीं बढ़ाया गया, इसका भी मैं स्वागत करता हूँ।

सेकिंड क्लास का मेल-एक्सप्रेस गाड़ियों में फर्स्ट क्लास और एयर कंडीशंड का जो किराया बढ़ाया गया है, इसको मैंने देखा है। इस बढ़ाये हुए किराये का भी बहुत कम असर पड़ता है। यह किराया कहीं एक रुपया बनता है, कहीं दो रुपया बनता है। यह भी कोई विशेष प्रभावित नहीं करता है। बजट प्रस्तुत करते समय यह जो बहुत कम किराया बढ़ाया गया है, यह बहुत अच्छा निर्णय लिया गया है जिसका कि मैं स्वागत करता हूँ।

हमारी रेलों में सुरक्षा, समय की पाबन्दी और रफ्तार बढ़ाने में काफी सफलता प्राप्त की गई है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

हमारे जैसे रेगिस्तानी क्षेत्रों में भी बाड़मेर से आगरा फोर्ट तक ट्रेन शुरू करना स्वागत योग्य है। दिल्ली से जोधपुर के लिए सुपर फास्ट ट्रेन मेडोर एक्सप्रेस का भी स्वागत है। शाम को 6 बज कर 10 मिनट पर दिल्ली से रवाना हो कर अगले दिन प्रातः 10 बज कर 45 मिनट पर जोधपुर पहुंचा जा सकता है। यह 900 किलोमीटर डिस्टेंस इतनी जल्दी तय किया जा सकता है और वह भी मीटर गेज से। यह भी एक रिकार्ड और आशातीत सफलता है। इसके लिए भी मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

परन्तु नई रेल लाइनों के लिए हमारे रेगिस्तानी क्षेत्रों के लिए कोई नीति नहीं अपनाई जा रही है। मैं बराबर देख रहा हूँ कि छोटी पंचवर्षीय योजना में, पांचवीं पंचवर्षीय योजना में और चौथी पंचवर्षीय योजना में भी हमारे जैसे सूखे क्षेत्रों के लिए किसी नई रेल लाइन की व्यवस्था नहीं की गई। मेरा बाड़मेर लोक सभा क्षेत्र है, रेल मंत्री जी का हरियाणा में लोक सभा क्षेत्र है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र हरियाणा प्रान्त से भी बड़ा है। इनमें किसी भी नई रेल लाइन के लिए न तो कोई सर्वेक्षण करने का कदम उठाया गया है न कोई रेल लाइन देने का उठाया गया है। मैंने प्रस्ताव प्रस्तुत किया है कि फलोदी से कोलापात जो कि 100 किलोमीटर है के लिए रेलवे लाइन दे दी जाती है तो जैसलमेर का दिल्ली से सीधा सम्बन्ध हो जाता है। इस लाइन का 1949 में सर्वेक्षण हुआ था।

जैसलमेर टूरिस्ट्स के प्वाएंट आफ व्यू से एक महत्वपूर्ण स्थान है। उस क्षेत्र में राजस्थान नहर, इन्दिरा गांधी नहर भी पहुंच गई है या पहुंच रही है। वहां पर आयल और गैस की भी प्राप्ति हुई है। सभी दृष्टियों से वह एक महत्वपूर्ण स्थान है। साथ-साथ वहां एग्रीकल्चर प्रोडक्शन भी बढ़ जायेगी। मिनरल्स की दृष्टि से भी वह लाभदायक है। हर दृष्टि से वह स्थान उपयोगी है। वहां के लिए एक सर्वेक्षण करा कर रेल लाईन देने की कृपा करें। अगर आप इस फलोदी से कोलापात रेल लाईन बना दें तो इस सारे रेगिस्तानी क्षेत्र को लाभ पहुंचेगा।

दूसरे पठानकोट से कोडला को बाया बीकानेर तो ट्राइगेज लाईन पहुंच जाएगी। अगर यह लाईन जैसलमेर होते हुए बाड़मेर तक पहुंचा दी जाती है तो राजस्थान का एक सीमावर्ती क्षेत्र जो कि एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है वह भी लाभ उठा सकता है। उस सीमावर्ती क्षेत्र में इन्दिरा गांधी नहर पहुंच रही है जिसका कि मैंने अभी जिक्र किया। इस नहर के वहां पहुंचने से वहां का एग्रीकल्चर प्रोडक्शन बढ़ेगा। इसलिए यह लाईन भी हर दृष्टि से महत्वपूर्ण है। इसको सातवीं पंचवर्षीय योजना में लिया जाना चाहिए।

इसके साथ ही मेरे क्षेत्र में रामगढ़ से हमीरा तक का 45 किलोमीटर का क्षेत्र है। रामगढ़ के अन्दर बहुत हाई क्वालिटी का चूना निकला है। वह इतनी प्योरिटी का चूना है जितनी प्योरिटी का चूना कहीं नहीं निकला है। इससे सीमेंट के जरिये से जैसलमेर डिस्ट्रिक्ट के प्रास्पेक्ट्स बहुत अच्छे हो सकते हैं। वहां अगर रेल लाईन बन जाती है तो जैसलमेर जिला इंडस्ट्रियल्ली एडवांस्ड हो सकता है। इस दृष्टि से भी इस बारे में सोचने की आवश्यकता है।

मैंने पहले भी कुछ प्रस्ताव प्रस्तुत किये थे जिनमें से कुछ को माननीय मंत्री जी ने मान लिया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। जोधपुर से अहमदाबाद 265-266 चलती है। उसमें भीलड़ा में वेस्टर्न रेलवे की कच्छ से गाड़ी आ कर के जुड़ जाती है। इससे हमें बहुत ही कष्ट का सामना करना पड़ता है। हम यह चाहते हैं कि वह इंडिपेंडेंट गाड़ी हो और जोधपुर से भोलवाड़ा बाया अहमदाबाद हो, कच्छ से इसका कोई संबंध न हो, अलग एक गाड़ी चलाई जाए तो इससे बाड़मेर और जालौर जिले के निवासियों को बड़ा भारी रिलीफ मिलेगा। इस संबंध में मैंने पहले भी प्रार्थना की थी, अब भी कर रहा हूं। इस संबंध में शीघ्र ही कदम उठाया जाए।

कोच फैंक्ट्री के लिए पहले भी आपने मंजूर किया है कि राजस्थान में कोच फैंक्ट्री स्थापित की जाए। इसके लिए श्री गिरधारी लाल व्यास जी ने अजमेर की सिफारिश की है, मैं जोधपुर का सुझाव दे रहा हूं। जोधपुर का सुझाव इसलिए दे रहा हूं कि वह डेजर्ट एरिया का हार्ट है, इससे डेजर्ट एरिया को बहुत लाभ होगा, जोधपुर राजस्थान के केन्द्र में स्थित है और यहां पर वर्कशाप भी है जो इसमें काफी सहायक होगा। इसलिए इस रेगिस्तानी क्षेत्र के विकास के लिए इससे बहुत मदद मिलेगी।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

श्री वृद्धिचन्द्र जैन : मैं महत्वपूर्ण बात कर रहा हूं और दो मिनट में समाप्त कर दूंगा। मैं बस समाप्त कर रहा हूं। मैं यह चाहता हूं कि यह जो कोच फैंक्ट्री है इसको जोधपुर में स्थापित किया जाए, ताकि रेगिस्तानी क्षेत्रों का विकास हो सके।

मीटर गेज के बारे में रेफार्मस कमेटी ने रिकमण्डेशंस प्रस्तुत की हैं। व्यास जी ने सुझाव दिया है और मैं भी कह रहा हूँ कि अलग से जोन स्थापित किया जाए। जोन स्थापित करने के कार्य में प्रगति हो और क्षेत्र का विकास हो। इन शब्दों के साथ जो बजट प्रस्तुत किया गया है, उसका मैं समर्थन करता हूँ।

श्री बालचन्द्र जैन (बम्बोह) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह बड़ा ही सूझ-बूझ और समझदारी का है और इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ और इसका समर्थन करता हूँ। इसके साथ-साथ मैं कुछ मुद्दों पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा क्षेत्र बुन्देलखण्ड है जो कि एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और वहाँ की अधिकतर जनता ने अभी रेल देखी ही नहीं होगी। अगर वहाँ की जनता से पूछा जाए कि रेल कैसी होती है, जो लोग दूर-दराज के गांवों में रहते हैं तो उनको पता ही नहीं है कि रेल कैसी होती है। जैसे एक कहावत है कि "गधे के सिर से सींग गायब" इसी तरह से बुन्देलखण्ड में रेल-लाइन नहीं है। तो मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूँगा कि जब तक वहाँ रेल लाइन नहीं बनती है तब तक वहाँ कुछ डिब्बे रखवा दीजिए, ताकि उनको दिखाकर हम वहाँ की जनता को संतुष्ट कर सकें और बता सकें कि इस तरह की रेल होती है।

1.00 म. प.

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा प्रस्ताव है कि एक रेल लाइन सतना से पन्ना, पन्ना से छतरपुर, छतरपुर से मलहरा, हीरापुर, बकसवहा से दमोह बनाई जाए। हीरापुर में राक-फास्फेट का भण्डार है और उसके आसपास लोहा भी प्रचुर मात्रा में मिलता है। अभी वहाँ से राक फास्फेट ट्रकों से सागर भेजा जाता है जो वहाँ से करीब 80 किलोमीटर पड़ता है। वहाँ से रेलवे द्वारा खाद बनाने के लिए दक्षिण के लिए डिस्पैच कर दिया जाता है। वहाँ के छोटे-छोटे कारखानेदारों को रेल बैगन्स एवलेबल नहीं होते हैं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूँगा कि इस बात पर ध्यान दें और छोटे-छोटे कारखानेदार जो राक फास्फेट दक्षिण की ओर खाद बनाने के लिए भंजते हैं, उनके लिए बैगन मुहैया कराए जाएं। इस क्षेत्र के लिए अगर उद्योगपतियों से कहा जाता है कि वहाँ पर उद्योग लगाइए तो वे कहते हैं कि वहाँ पर रेल नहीं है। अगर रेलवे विभाग से निवेदन करते हैं तो कहते हैं कि हमने वहाँ पर दिखवाया है, योजना अलाभप्रद है और संसाधनों की कमी है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि अगर वो मन बना लें तो कोई ऐसी बात नहीं है कि संसाधन उपलब्ध न कराए जा सकें।

1.00 म. प.

एक कहावत है "पिया जो चाहे वही सुहागन"। अगर हमारे मंत्री जी कोई योजना बनाना चाहते हैं तो निश्चित रूप से उनको संसाधन मिल जाते हैं। मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। नयी रेल लाईन बनाने के लिए जिस तरह से रूरल इलैक्ट्रीफिकेशन कारपोरेशन ने बान्ड निकाले हैं उसी तरह से आर रेलवे भी बान्ड निकाले और पिछड़े इलाकों में रेल लाईन की शुरूआत करे तो एक बहुत अच्छी बात होगी। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे यहाँ पिछड़े इलाके में जो लाईन होती है, उस पर कोई फास्ट ट्रेन नहीं होती, लेकिन जिस लाईन पर फास्ट ट्रेन चलती है उसी पर दोबारा दूसरी फास्ट ट्रेन चला दी जाती है। एक गाड़ी बनारस से अहमदाबाद बाया कटनी, बीना

भोपाल, और इन्दौर होते हुए अहमदाबाद तथा दूसरी गाड़ी बनारस, इलाहाबाद, कटनी, बीना, भोपाल, इटारसी और बम्बई चलाई जाए। भाषा है, हमारे मंत्री महोदय इसके ऊपर गम्भीरता से विचार करेंगे। बुन्देलखण्ड को मध्य भारत कहा जाए तो कोई अतिशयोक्ति न होगी। हमारा क्षेत्र नो-इन्डस्ट्री डिस्ट्रीक्ट है, वहां पर अभी तक कोई भी अब्बल दर्जे की इन्डस्ट्री खोली नहीं गई है। अगर वहां पर रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना खुल जाता है तो उस इलाके के लिए बहुत फायदा होगा रेल के डिब्बे खोलने के लिए जो भी आवश्यकताएं हैं, वे सब पूरी हो सकती हैं। रेलवे क्रॉसिंग के ऊपर जो नेशनल हाईवे पर हैं, उनके ऊपर अर्धा जो नीति है उसके अनुसार रेल प्रशासन अपना पुर्ण बनाता है। परिवहन मंत्री जी बैठे हुए हैं और सड़क तथा रेल परिवहन दोनों उनके अन्दर में हैं इसलिए मैं चाहता हूँ कि एप्रोच रोड भी नेशनल हाईवे पर परिवहन-रेल विभाग को बनानी चाहिए। इस मुद्दाव से मैं समझता हूँ कि पूरा सदन सहमत होगा और इसके लिए अपनी नीति में भी परिवर्तन करेंगे। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ।

हमारे यहां सागर का एक रेलवे क्रॉसिंग नेशनल हाईवे पर है। वहां से लगभग चालीस गाड़ियां निकलती हैं। अगर एक गाड़ी के लिए दस मिनट भी फाटक बंद रहे जबकि पन्द्रह या बीस मिनट तक रहता है तो तकरीबन बारह घण्टे वह फाटक बंद रहता है और बारह घण्टे खुला रहता है। इसका क्या नियम है और कितने मिनट तक यह बंद रहना चाहिए, इसके ऊपर निश्चित इन्सट्रक्शन्स होनी चाहिए। मेन्टीनेंस के संबंध में भी मैं कहना चाहूंगा। किसी डिब्बे में लाइट और किसी में पंखा नहीं होता है। मेन्टीनेंस डिपार्टमेंट वालों से कहा जाता है तो वे कहते हैं कि हमारे पास सामान नहीं है। थोड़े से सामान की वजह से डिब्बों की मेन्टीनेंस नहीं हो पाती है, ऐसी स्थिति नहीं होनी चाहिए। डिब्बों की मेन्टीनेंस न होने से यात्रियों को अनावश्यक तकलीफ होती है। इलाहाबाद से भोपाल बाया कटनी, सागर और बीना के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। उस लाईन पर एक ट्रेन चलाने के लिए निश्चित रूप से योजना बनाना चाहिए जिससे यात्रियों को सुविधा हो सके। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने बड़े ध्यान से हमारी बातों को सुना मैं समझता हूँ कि हमारी बातों से हाऊस भी सहमत होगा और इन बातों पर जल्दी अमल करेंगे।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्रीमती जयंती पटनायक। संक्षेप में बोलिएगा। सिर्फ पांच मिनट। हमें अन्य सदस्यों को भी बोलने का अवसर देना है।

श्रीमती जयन्ती पटनायक (कटक) : उपाध्यक्ष महोदय, परिवहन मंत्री ने, जिन्होंने रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, उस वर्ष से पैसे बटोरने का प्रयत्न किया है, जो अधिक किराए दे सकते हैं। इस बजट के पीछे विचारधारा यह है कि रेलवे मुद्रास्फीति को रोकने में योगदान देना चाहती है। माल पर शुल्क को नहीं बढ़ाया गया है। इसमें बांड के रूप में 250 करोड़ रुपए जुटाकर परिष्कृत को बढ़ाने की कोशिश की गई है। लेकिन बात यह है कि यदि वे परिष्कृत बढ़ा भी देते हैं तो भी इससे रेलवे का पर्याप्त विकास नहीं होगा। अभी भी कई दिशाओं जो बहुत सा काम रहता है उसके लिए और पैसे की जरूरत होगी। मैं तो कहूंगी कि इस बजट में परिवहन मंत्री ने वित्तीय अनुशासन का दृढ़ता से प्रालन किया है, जो कि आजकल सरकारी क्षेत्र के उपक्रम में शायद ही कहीं देखने को मिले।

(व्यवधान)

डा० कृपासिन्धु भोई (संबलपुर) : यहां कोई रेलवे मंत्री उपस्थित नहीं है। अतः हमें न्याय नहीं मिलेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : हम आपकी बात उन तक पहुंचा देंगे आप चिन्ता मत कीजिए।

श्रीमती जयन्ती पटनायक : हम उड़ीसा की समस्याओं पर प्रकाश डालना चाहते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया जारी रखिए। उन्होंने सब बातें नोट कर ली हैं। आपका मुद्दा क्या है? आपका मुद्दा उन तक पहुंचना चाहिए। वह यह कर रहे हैं। यहां पर दो व्यक्ति हैं अतः आप चिन्ता मत कीजिए।

डा० कृपासिन्धु भोई : आप हमें कैसे संतुष्ट करेंगे? हम संतुष्ट नहीं हैं। हम बच्चे नहीं हैं और वास्तव में हम...

(ध्यानघान)

श्रीमती जयन्ती पटनायक : महोदय, मैं अपने राज्य उड़ीसा की बात कहने जा रही हूँ। उड़ीसा में स्वतंत्रता पूर्व और बाद में पर्याप्त रेलवे विकास नहीं हुआ। यहां 1950-51 तक रेलवे लाइन केवल 1300 किलोमीटर थी जबकि सारे देश में यह 54 हजार किलोमीटर थी, जो कि कुल लम्बाई का केवल 2.3% है। इसका भी निर्माण कलकत्ता और मद्रास को जोड़ने के लिए किया गया था। अंग्रेजों ने यह लाइन न बनाई होती (ध्यानघान) यदि कलकत्ता और मद्रास को जोड़ने का कोई और रास्ता होता। यह लाइन इस राज्य के अन्दरूनी भागों को नहीं जोड़ती आजादी के बाद 1979 और 1980 की अवधि के दौरान 648 किलोमीटर रेल लाइन यहां डाली गई, जो केवल 3% बैठती है। आपको पिछड़े क्षेत्रों की ओर भी ध्यान देना चाहिए जहाँ अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लोग रहते हैं। उनकी जनसंख्या करीब 40% है। आपको प्रति व्यक्ति आय को भी ध्यान में रखना चाहिये जो राष्ट्रीय औसत से कम है।

1-08 म. प.

[श्रीमती बसवराजदेवरी पीठासीन हुई]

अतः महोदय, बजट तैयार करते समय आपको इन बातों को ध्यान में रखना चाहिए था क्योंकि आपने जो भी काम शुरू किए हैं उनकी उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। मैं जखपुरा-बांसापानी के बारे में भी कुछ कहना चाहूंगी। जखपुरा-बांसापानी का प्रथम चरण पहले ही पूरा किया जा चुका है और केवल दूसरा तथा तीसरा चरण ही पूरा किया जाना है। मुझे यह अवश्य कहना चाहिए कि जो भी धन इस लाइन पर पहले से खर्च किया गया है, वह व्यर्थ नहीं जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त साउथ कोरिया के हुन्डाई कॉरपोरेशन द्वारा केन्द्रीय सरकार को दिये गये प्रस्ताव में देश से 40 लाख टन लौह अयस्क साउथ कोरिया को निर्यात करने का मामला अन्तर्ग्रस्त है जो देश में लौह अयस्क खनन उद्योग के लिए एक बहुत बड़ा वरदान होगा जो अब एक कठिन दौर से गुजर रहा है। इससे बहुमूल्य विदेशी मुद्रा प्राप्त की जा सकती है। और हजारों लोगों को रोजगार मिलेगा। परादीप का भी व्यापक विकास किया जा सकता है। इस समेकित परियोजना में दैतारी से बांसापानी तक रेलवे संपर्क का विस्तार शामिल है। इस तथ्य को नजर में रखते हुए जब सारी लाईन बनकर तैयार हो जायेगी तो परादीप को इसके पश्च प्रदेश से जोड़ा जायेगा और परादीप से बांसापानी के बीच की दूरी लगभग 332 किलोमीटर कम हो जायेगी।

सभापति महोदय : श्रीमती जयन्ती, कृपया समाप्त कीजिए ।

श्रीमती जयन्ती पटनायक : महोदय, केवल दो मिनट ।

डा. कृपासिन्धु भोई (सम्बलपुर) : महोदय, 5 मिनट यह बहुत ही रोचक है। आइये हम बांट लें ।

(व्यवधान)

श्रीमती जयन्ती पटनायक : रेलवे को इस लाइन को पूरा करने के लिए गम्भीरता से विचार करना चाहिए, जिससे समेकित प्रस्ताव को केन्द्रीय मंजूरी प्रदान की जा सके और यह योजना आगे बढ़ हो सके ।

अब मैं कोरापुर—रायागडा रेलवे लाइन की बात करती हूँ। रेलमंत्री इस बात की ओर ध्यान दे कि यह लाइन 1987 के अन्त तक पूरी हो जाये। पूरी लाइन की दामनजोड़ी से स्मेल्टर संयंत्र, अंगूल तक अल्युमिना पट्टुचाने के लिए आवश्यकता है ।

मैं तालचेर-सम्बलपुर लाइन के बारे में भी बोलना चाहती हूँ। यह बहुत निराशाजनक बात है कि केवल 2 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है। इस रेल लाइन को दोनों तरफ अर्थात् तालचेर और सम्बलपुर से चलाने का विचार था। यदि आप इस कार्य को दोनों ओर से चालू करते हैं तो आप केवल 2 करोड़ रुपये कैसे दे सकते हैं। इस लाइन से बहुत पिछड़े तथा खनिज बहुल क्षेत्र में जाने का मार्ग खुल जाएगा। सम्बलपुर में रेलवे डिवीजन बनाने की दिशा में अभी कोई खास प्रगति नहीं हुई है और तालचेर-सम्बलपुर लाइन और रेलवे डिवीजन की नींव हमारे प्रधानमंत्री ने रखी थी। इन दोनों के लिए रेलवे बजट में पर्याप्त मात्रा में धन की व्यवस्था करनी चाहिए ।

मैं रेलवे मंत्री को बताना चाहता हूँ : दुनिया तेज रफ्तार से आगे बढ़ रही है प्रत्येक व्यक्ति एक स्थान से दूसरे स्थान पर तेजी से जाना चाहता है। जब हम रेल गाड़ी या हवाई जहाज से यात्रा करते हैं तो हम दिन के काम के घंटों को बरबाद करते हैं। काम के अधिक घंटे बरबाद होते हैं। विशेष तौर पर राज्यों की राजधानियों को देश की राजधानी से जोड़ने के लिए मुझे यह कहना चाहिए कि उसमें कुछ समन्वय होना चाहिए। यदि हम भुवनेश्वर से दिल्ली तक यात्रा करते हैं तो रेलगाड़ी से आकर फिर हवाई जहाज से यात्रा करके यदि हम दिन के काम के घंटे बरबाद न करें तो हमें ऐसा करना चाहिए। अब महोदय, यदि हम भुवनेश्वर से दिल्ली तक रेलगाड़ी से यात्रा करें तो हम दो दिन काम के घंटे व्यर्थ गँवाते हैं और यदि हम हवाई जहाज से भी यात्रा करते हैं तब भी दो दिन का समय व्यर्थ गँवाते हैं। मान लीजिए हम भुवनेश्वर से कलकत्ता हवाई जहाज द्वारा आते हैं तो ऐसी स्थिति में यदि आप हवाई जहाज से भी यात्रा करते हैं तो हम कुछ कार्य घंटे बचा सकते हैं। मैं मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह इन बातों पर विचार करें ।

श्री विवेश गोस्वामी (गोहाटी) : सभापति महोदय, हमारे भाषणों पर पहले से ही समय की पाबन्दी लगा दी है। मैं रेलवे बजट के सामान्य पहलुओं में नहीं जाऊँगा। लेकिन मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र और समूचे पूर्वोत्तर क्षेत्र की कुछ समस्याओं को प्रकाश में लाने की कोशिश करूँगा ।

पहली बात, जो मैं रेलवे मंत्री के सामने लाना चाहता हूँ, वह यह है कि असम समझौते के अन्तर्गत यह फैसला किया गया था कि असम आन्दोलन के दौरान जिन कर्मचारियों का उत्पीड़ना

किया गया था, उनको राहत दी जायेगी। लेकिन अभी तक कई कर्मचारियों को राहत नहीं मिली है। वास्तव में, कुछ मामलों में, प्रशासन द्वारा बहुत ही संदेहास्पद कदम उठाया गया है अर्थात् कुछ कर्मचारियों जिनका आन्दोलन के दौरान उत्पीड़न हुआ था, के बारे में अब यह कहा जा रहा है कि आन्दोलन के दौरान उनका उत्पीड़न नहीं हुआ था। परन्तु अन्य कारणों से उनकी छटनी की गयी थी और उन्हें नौकरियों से हटाया गया था। इस प्रकार का दृष्टिकोण न केवल उस समझौते को ही निष्फल करता है जो उस क्षेत्र में सात वर्ष की अस्थिरता के बाद किया गया था। लेकिन इससे जनता के मस्तिष्क में सरकार के प्रति अविश्वास की भावना पैदा होती है। अतः मैं रेलवे मंत्री से यह निवेदन करता हूँ वह उस समय से संबंधित सभी मामलों को मंगाए और यह सुनिश्चित करें कि समझौते की शर्तें पूरी तरह से कार्यान्वित की जायें। आखिरकार राष्ट्रपति ने अपने अभिभाषण में इस देश को आश्वासन दिया है कि इस समझौते को पूरी तरह से लागू किया जायेगा।

जहाँ तक पूर्वोत्तर क्षेत्र का सम्बन्ध है, दो लाइनों को प्राथमिकता दी गयी है। उनमें से ब्रह्मपुत्र के ऊपर जोगीघोषा—गोहाटी रेल व सड़क पुल का निर्माण है। आपने जो आकड़े दिये हैं, उनसे यह पता चलता है कि आपने लगभग 87 करोड़ रुपए में से, जो कि आवश्यक है 87 करोड़ रुपए से थोड़ा अधिक है, केवल 1 करोड़ रुपए इस साल आबंटन किये गये हैं। या उस हालत में इस परियोजना को पूरी करने में 87 साल और लगेंगे। मैं नहीं जानता कि 87 सालों के बाद रेलें रहेंगी या यातायात का कोई और साधन होगा। मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वह यह सुनिश्चित करें कि इन लोगों की भावनाओं को शांत करने के लिए काल्पनिक धनराशि न दी जाये अपितु वास्तविक धनराशि दी जाये जिससे जोगीघोषा—गोहाटी रेल व सड़क पुल के कार्य में कुछ प्रगति हो सके।

बड़ी रेल लाईन को डिब्रूगढ़ तक बढ़ाने की माँग बहुत समय से की जा रही है। आपने इसको आमान परिवर्तन के अन्तर्गत सम्मिलित कर लिया है। ऐसा प्रतीत होता है कि वर्तमान अनुमानित लागत लगभग 100 करोड़ रुपये है। इसके लिए प्रतीक स्वरूप एक हजार रुपये की राशि के अतिरिक्त और कोई रकम आबंटित नहीं की गई। ऐसा लगता है कि रेल मंत्री ने इस परियोजना को फिलहाल छोड़ दिया है। मेरा मंत्री से अनुरोध है कि वह इसके लिये पर्याप्त प्रावधान करे।

तिनसुकिया मेल में, जो गोहाटी के लिए एक तीव्र गति से चलने वाली गाड़ी है वहाँ पहुंचने में लगभग 44 घंटे लगते हैं। इस गाड़ी में डिब्बे पूर्णतया टूटी-फूटी दशा में होते हैं। समय पाबन्दी से न चलने वाली गाड़ी के हिसाब से शायद यह गाड़ी सब गाड़ियों से आगे है। इस गाड़ी की खानपान सेवाएँ बहुत खराब हैं। जैसा कि मैंने कहा है कि यदि पुरानी रेलगाड़ियों की रैली हो तो शायद इस गाड़ी के डिब्बों को पहला स्थान प्राप्त होगा। आप पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को द्वितीय श्रेणी का यात्री क्यों मानते हैं। क्या उन्हें बेहतर किस्म के डिब्बों की सुविधा प्राप्त नहीं हो सकती? मैं आप से अनुरोध करता हूँ कि डिब्बों की हालत सुधारी जाये और गोहाटी तक पहली गाड़ी की माँग करते हैं, क्योंकि आप जानते हैं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र को देश के शेष भाग से जोड़ना न केवल संचार की दृष्टि से महत्वपूर्ण है अपितु भावात्मक एकता के उस अन्तर को पाटने के लिए भी महत्वपूर्ण है जो हम अभी भी ऐसे कुछ क्षेत्रों में देखते हैं जहाँ अलगाववादी गतिविधियाँ बड़े पैमाने पर हैं। मैं रेल मंत्री से राष्ट्रीय हित और संचार के विचार से भी कहूँगा कि तिनसुकिया मेल गाड़ी में सुधार करने को प्राथमिकता प्रदान की जाये।

जबकि बड़ी लाइन को गोहाटी तक बढ़ा रहे हैं तो गोहाटी से होकर लाइन ले जाने के लिए क्या किया जा रहा है। अब गोहाटी में 31 रेल फाटक हैं और वहां केवल एक ऊपरी पुल है जिसके परिणाम स्वरूप गोहाटी शहर में वास्तव में कामकाज ठप्प पड़ गया है। यह एक ऐसा शहर है जहां पहले से ही अधिक भीड़-भाड़ है और जो लगभग कलकत्ता शहर का एक दूसरा रूप बन गया है। आज यह शहर बिल्कुल ठप्प पड़ गया है। वास्तव में लोगों से प्राप्त इस आशय के अभ्यावेदन रेल मंत्री और प्रधानमंत्री को भी दिये गये हैं कि बड़ी लाइन शहर से बाहर ले जानी चाहिए। सरकार ने कहा है कि इस लाइन पर केवल एक करोड़ रुपया खर्च किया गया है। लेकिन पर्यावरण सम्बन्धी पहलू तथा अन्य पहलुओं को देखते हुए मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह तत्काल उपाय करें कि यह लाइन गोहाटी से बाहर न जायी जाये। यदि ऐसा नहीं किया गया तो तीन चार साल में ही गोहाटी की हालत वीरान शहर की तरह हो जायेगी।

गोहाटी स्टेशन पर, जो कि एक महत्वपूर्ण स्टेशन है, सवारी डिब्बों को बदलने का पर्याप्त प्रबन्ध नहीं है। मेरा स्वयं का अनुभव है। इसमें केवल एक द्वितीय श्रेणी का वातानुकूलित डिब्बा है। जो कई अवसरों पर खराब हो जाता है जिसके परिणाम स्वरूप उस डिब्बे के यात्रियों को द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में भेजा जाता है जिन्हें वहां बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। जबकि उनके पास पक्का आरक्षण होता है। मुझे मालूम है कि कभी-2 द्वितीय श्रेणी के डिब्बों को भी निकाल दिया जाता है। इसलिए वातानुकूलित और अन्य डिब्बों को बदलने के लिए पर्याप्त प्रावधान किया जाना चाहिए। वास्तव में मुझे एक विशेष प्रकार का अनुभव हुआ है जबकि गाड़ी चलते-चलते रुक गयी क्योंकि इंजन खराब हो गया था। मुझे मालूम नहीं कि क्या देश के किसी दूसरे भाग में भी इंजन खराब हो जाता है। इसलिए इस विषय में कुछ किया जाना चाहिए।

गोहाटी से यात्रियों के लिए नियत किया गया कोटा बहुत अपर्याप्त है। मैं जानता हूँ कि आसाम एक ऐसा स्थान है जहाँ कैंसर की बीमारी बहुत अधिक है। आज बहुत से यात्री बेलोर आते हैं और वे त्रिबेन्द्रम एक्सप्रेस का लाभ उठाते हैं लेकिन वहां प्रथम श्रेणी में केवल चार सीटें और द्वितीय श्रेणी में 128 सीटें हैं। मैंने स्वयं रजिस्टर देखा है और देखा है कि प्रतीक्षा सूची में सैकड़ों यात्री दर्ज थे। इसलिए इस गाड़ी में सीटों का कोटा बढ़ाया जाना चाहिए।

जैसा कि मैंने पहले मांग की थी अब फिर मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करता हूँ कि दिल्ली से गोहाटी के लिए एक तीव्रगामी रेलगाड़ी की व्यवस्था की जाये। इसको बहुत कम स्टेशनों पर रोकना चाहिए। उदाहरण के लिए पहले यह कानपुर स्टेशन पर रुकेगी दूसरा रुकने का स्टेशन पटना हो और तीसरा जलपाईगुड़ी या संचालन के कारणों से एक या दो और स्टेशनों पर रुकना काफी है लेकिन हम इस क्षेत्र में राजधानी एक्सप्रेस की भांति गाड़ी चाहते हैं। क्योंकि एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में शीघ्र रेलगाड़ी से जानी असंभव है। उदाहरण के लिए आप कलकत्ता आसानी से जा सकते हैं। आप देश के अन्य भागों में आसानी से जा सकते हैं।

एक अन्य मांग जो कि असम के लोग लम्बे समय से करते आ रहे हैं और जिसके लिये आश्वासन भी मिला था, वह गोहाटी से 30 कि. मी. दूर स्थित रांगिया नामक स्थान पर डिविजनल मुख्यालय के विषय में थी। मैं नहीं जानता हमारी जिस मांग को सरकार ने एक बार स्वीकार कर लिया था या जिसको लेकर एक बड़ा आन्दोलन हुआ था, उस पर रेलवे मंत्रालय अब कोई

कामवाही कबों नहीं कर रहा है। यह एक ऐसा स्थान है, जहां सम्भवतः एक वक्ती-दिब्बे बनाने का अरजाना स्थापित किया जा सकता है और मैं रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस पर गौर करें।

मुझे इस आशय के ज्ञापन भी प्राप्त हुए हैं कि बौहाटी से बाँगाइगांव तक एक सम्पर्क साइन होनी चाहिये जिससे बहुत अधिक यात्रियों को सुविधा होगी। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस पर गौर करें।

दूसरा पहलू जिसके विषय में मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा वह रेलवे द्वारा नियोजित उद्घोषकों के विषय में है। मुझे बताया गया कि उन्हें केवल 4 या 5 रुपये प्रति दिन ही दिया जाता है। यह बहुत अच्छी तरह अन्दाजा लगाया जा सकता है कि आजकल इतनी मामूली सी राशि से निर्वाह करना सम्भव नहीं है। अतः मैं रेलवे मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि उद्घोषकों को 4 या 5 रुपये प्रतिदिन के जो कि उन्हें इस समय दिये जाते हैं। न्ययोचित राशि मजदूरी के रूप में दी जाय मैंने इस सम्बन्ध में राज्य मंत्री जी को भी पहले ज्ञापन दिया था लेकिन कुछ भी नहीं किया गया है। आखिर, कुछ भी हो, हमें कुछ व्यक्तियों की मजदूरी का अनुचित लाभ नहीं उठाना चाहिये। हमें इतने कम रुपये मजदूरी के रूप में नहीं देने चाहिये क्योंकि यह मजदूरों को दी जाने वाली न्यूनतम मजदूरी से भी कम है। यह एक ऐसा समाचार है जिस पर पूरे देश ने विचार करना है। यदि वे उद्घोषक रेलवे के स्थायी कर्मचारियों में नहीं आते हैं तो उन्हें स्थायी कर्मचारियों के रूप में ले लिया जाना चाहिये और स्वयं न्यायोचित मजदूरी देनी चाहिये।

मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी इन मामलों पर गौर करेंगे, और यदि यह सम्भव नहीं हुआ तो मुझे आशा है कि वे एक लिखित उत्तर तो देंगे ही जैसा कि इस सदन में प्रचलन है।

श्री बंकिम पुषोत्तमन् (अलप्पी) : मैं माननीय रेलवे मंत्री जी को एक ऐसा रेलवे बजट प्रस्तुत करने पर बधाई देता हूँ जिसमें कई प्रशंसनीय विशेषताएँ हैं। हालांकि जहां तक मेरे राज्य का प्रश्न है, मेरी अपनी कुछ शिकायतें हैं। डीजल के मूल्य में वृद्धि के बावजूद भी सरकार ने सीजन टिकट वालों के लिये तथा दूसरे दर्जे के साधारण यात्रियों के लिये भाड़े में वृद्धि नहीं की है।

दूसरे, यह मानना पड़ेगा कि माल और पासल की दुलाई पर सगने वाले शुल्क में कोई वृद्धि नहीं की गई है, रेलवे मंत्री अपने विभाग में कार्यकुशलता में वृद्धि करने तथा वित्तीय अनुशासन लागू करने के कारण गर्व का अनुभव कर सकते हैं। इससे उन्हें अपने बजट में शानदार वित्तीय परिणामों की सूचना देने में सहायता मिली है।

मैं बजट के बारे में या यात्रियों के लिये मूल सुविधाओं की कमी के कारण उन्हें होने वाली कठिनाइयों के विस्तार में नहीं जाना चाहता जिसके विषय में मेरे दोनों पक्षों के मित्रगण पहले ही बता चुके हैं। लेकिन मैं सरकार के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि बजट में मेरे राज्य के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था न करके उसकी उपेक्षा की गई।

महोदय, बजट में इतनी अच्छी बातों के हस्ताक्षर भी मुझे यह कहते हुए अत्यन्त खेद होता है कि मेरे राज्य को उचित हिस्सा नहीं दिया गया। लेकिन महोदय, मैं रेलवे मंत्री बंसीलाल जी का कृतज्ञ हूँ कि उन्होंने एरनाकुलम से अलप्पी तक तथा फिर कायनाकुलम तक बड़ी लाइन बिलाने के लिये निर्धारित वित्त-व्यवस्था में वृद्धि की है। पिछले वर्ष यह वित्त-व्यवस्था केवल दो करोड़

एक हजार रुपये के बराबर थी। मैंने श्री बंसीलाल जी को कई बार साधन विये और यह उनका भलमनसाहत थी कि उन्होंने वित्त-व्यवस्था को बढ़ाकर 4 करोड़ रुपये कर दिया।

[हिन्दी]

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : बंसीलाल जी मिल-जुल कर हम लोगों के खिलाफ नहीं कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री कृष्णम पुरकोज्जनन : लेकिन मैं इस मामूली सी वृद्धि से संतुष्ट नहीं हूँ। अभी भी इस परियोजना को पूरा करने के लिये हमें 20 करोड़ रुपयों की आवश्यकता है।

एरनाकुलम से अलप्पी तक की इस बड़ी साइन का निर्माण कार्य 1979 में प्रारम्भ किया गया था लेकिन कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी, एरनाकुलम से अलप्पी होते हुए कायमकुलम तक इस लाइन की सम्बाई केवल 100 कि० मी० है। आप जानते हैं कि एरनाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक जो एक ही बड़ी लाइन है वह पूरी तरह प्रयोग की जा रही है और इस लाइन की क्षमता का वर्तमान उपयोग पहले ही निर्धारित क्षमता का 110 प्रतिशत होता है। अतः यह अकेली लाइन इस खण्ड में बहुत भारी यातायात को ले जाने की स्थिति में नहीं है। और इस कारण इस खण्ड में में चलने वाली बहुत सी बड़ी मेल और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को रुकना पड़ता है। त्रिचेनेलवेल्सी से टूटीकोरीन बन्दरगाह तक बड़ी लाइन के प्रारम्भ हो जाने से इस खण्ड में अतिरिक्त वातायत आ रहा है। फिर, भारतीय खाद्य निगम बहुत से स्टेशनों जैसे मबेलिकरा, करुनागपल्ली, काम्बाकट्टम आदि में भण्डारण क्षमता का विस्तार कर रहा है। करुनागपल्ली के निकट केरल खनिडा एवं धातु सीमित तथा वीराराम रोड के निकट हिन्दुस्तान पेपर निगम भी अगले कुछ वर्षों में वातायत को काफी बढ़ा देंगे। इस भारी यातायात से निबटने के लिये अधिक धनराशि प्रदान करना तथा एरनाकुलम-त्रिवेन्द्रम लाइन को दोहरी करना भी बहुत आवश्यक है। इस पहलू को ध्यान में रखते हुए मंत्रालय ने कायमकुलम से त्रिवेन्द्रम तक की साइन को दोहरी लाइन करने के लिये सर्वेक्षण करने का आदेश दिया है जिसके पीछे विचार यह है कि एरनाकुलम से अलप्पी होते हुए कायमकुलम तक जो नई साइन निर्माणाधीन है, वह एरनाकुलम-कायमकुलम लाइन के लिये एक वैकल्पिक मार्ग के रूप में कार्य करेगी। यह आवश्यक है कि इस लाइन के लिए अधिक मात्रा में धन की व्यवस्था की जाय ताकि यह अगले दो-तीन वर्षों में पूरी की जा सके।

राज्य सरकार त्रिचूर से गुरुवायूर होते हुए कट्टीपुरम तक एक नयी बड़ी साइन विछाने के लिये बार-बार अनुरोध कर रही है। महोदय अथ गुरुवायूर का महत्व ज्ञानते हैं। सारे देश से इतने अधिक सैंगे गुरुवायूर मन्दिर में भक्तवाने हज्ज की अर्चना करने आते हैं। कुछ वर्ष पूर्व एक सर्वेक्षण भी किया गया था लेकिन बजट में कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

राज्य दूसरी बड़ी लाइनों के लिए बार-बार अनुरोध करती रही है जैसे चेंगनूर से पण्डालम् अदूर, कोट्टारकारा, अयूर, किलिमन्नौर, नेदुमनगड़ होते हुए त्रिवेन्द्रम, तथा कोचीन मयुरे रेलवे लाइन, आदि। लेकिन किसी पर भी विचार नहीं किया गया, मैं समझता हूँ कि राज्य सरकार ने केरल में रेलवे के विकास के लिए सस्तीदर पर विजली उपलब्ध कराने की पेशकश की है। यदि यह पेशकश स्वीकार कर ली जाती है और विद्युतीकरण किया जाता है तो मुझे विश्वास है कि पूर्वी निवेश पर वित्तीय आय 20 प्रतिशत से भी अधिक होगी।

अपने राज्य के लिये अपर्याप्त आबंटन का विरोध करते हुए मैं बड़े जोरदार ढंग से रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री शरद विघे (बम्बई उत्तर मध्य) : परिवहन मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का मैं स्वागत करता हूँ।

सबसे पहले, मैं परिवहन मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मासिक सीजन टिकटों का मूल्य बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं रखा जो बम्बई के प्रति दिन यात्रा करने वालों को प्रभावित करती। मैं उन्हें इसलिये भी बधाई देता हूँ कि उन्होंने माल तथा पार्सल की दुलाई पर लगने वाले शुल्क को बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं रखा।

और भी कई अच्छे प्रस्ताव हैं लेकिन समय की कमी के कारण मैं उनके विषय में नहीं बोलूंगा, बल्कि मैं सीधे इसी मुद्दे पर आऊँगा। कि इस समय रेलवे की स्थिति में बड़ी गम्भीरता पूर्वक विचार किया जाता है। व्याजदेय पूंजी में पिछले दो वर्षों के दौरान 25% की वृद्धि हुई है जैसा कि हम रेलवे बजट 1986-87 में व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ 55 पर देख सकते हैं। लेकिन पिछले दो वर्षों में व्याज देय पूंजी में 25% वृद्धि करने के बाद, माल के लिये यातायात योजना में इस पूरी अवधि के दौरान केवल 11 प्रतिशत वृद्धि हुई है जैसा कि रेलवे बजट के व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ 4 में स्पष्ट किया गया है। इसी प्रकार इसी अवधि के दौरान यात्री यातायात में केवल 10 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। यह व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ 5 पर दिखाया गया है। अतः मेरा निवेदन यह है कि व्याजदेय पूंजी के रूप में निवेश है वह माल की दुलाई में तथा यात्री यातायात में इसी अवधि में जो वृद्धि हुई है उसमें प्रतिबिम्बित नहीं होता है। इसका अर्थ है कि रेलवे के संचालन व्यय थोड़ा अधिक ऊँचे हैं और इसलिये रेलवे के संचालन व्ययों को थोड़े समय के भीतर ही कम करने के लिये अत्यन्त जरूरी कदम उठाये जाते हैं। सातवीं पंचवर्षीय योजना में भी दूसरे खण्ड के पृष्ठ 213 में यह टिप्पणी की गई है कि "इस व्यवस्था में अतिरिक्त मानवशक्ति लगी हुई है और मानवशक्ति तकनीक में सुधार के साथ-साथ विकसित नहीं हुई है। अब यदि हम दूसरे दस्तावेजों को देखें तो उनसे भी यही बात सिद्ध होगी।

जहां तक कुछ श्रेणियों के भाड़ों में वृद्धि का सम्बन्ध है, मैं निवेदन करूँगा कि सच कहा जाय तो इन वृद्धियों से रेलवे के विकास में मदद नहीं मिलती क्योंकि इस राशि का अधिकांश भाग संचालन सम्बन्धी व्यय में, अर्थात् कर्मचारियों के वेतन में, चला जाता है। यह एक जाना-पहचाना तथ्य है कि रेलवे भाड़ों में वृद्धि से जीवन-निर्वाह लागत सूचकांकों में भी हमेशा वृद्धि होती है। परिवहन शुल्क भी जीवन-निर्वाह लागत सूचकांक का एक भाग है। अतः परिवहन शुल्क या भाड़े में वृद्धि से कहा जाय तो वास्तव में रेलवे के विकास के लिये संसाधनों का अतिरिक्त लाभ प्राप्त नहीं होता।

हमें विभिन्न क्षेत्रों में व्याप्त न्यूनताओं तथा उनको प्राप्त लाभों पर बड़े ध्यानपूर्वक गौर करना चाहिये। उसमें बहुत बड़ा असन्तुलन है, यदि हम पूर्वी तथा पूर्वोत्तर क्षेत्रों को हुए घाटे को देखें तो हम पायेंगे कि इन क्षेत्रों को लगातार घाटा हो रहा है, रेलवे बजट पर व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ 67 पर पूर्वी रेलवे में व्याप्त कमियाँ दिखाई गई हैं। उसमें हम पायेंगे कि वर्ष के लिये बकाया या कमी हमेशा ऋणात्मक है। इसका अर्थ है कि 1980 से लेकर 1986-87 के बजट अनुमानों तक के सभी वर्षों में घाटा रहा है, और वह बहुत अधिक रहा है। उसी प्रकार पूर्वोत्तर

रेलवे के विषय में भी, व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ 71 पर हम देखते हैं कि घाटा लगभग 38.2% रहा है। इस प्रकार, भिन्न-२ क्षेत्रों में भिन्न-२ स्थितियाँ हैं और हमें उन क्षेत्रों पर ध्यान देना चाहिये जहाँ लगातार घाटे हो रहे हैं ताकि उनको उन क्षेत्रों की कीमत पर न चलाया जाय जो अच्छा काम रहे हैं। चूँकि समय बहुत कम है, इसलिए मैं बम्बई शहर के बारे में दो या तीन बातें कहूँगा।

जहाँ तक बम्बई शहर का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहता हूँ कि कुल यात्री यातायात का 50% बम्बई उपनगरीय रेल गाड़ियों द्वारा होता है। मेरे पास कुछ आंकड़े हैं। जो बताते हैं कि पिछले वर्ष अर्थात् 1984-85 में भारतीय रेलवे ने 333 करोड़ यात्रियों का बहन किया। यह 90 लाख प्रतिदिन बैठता है। इस 90 लाख में से लगभग 45 लाख यात्री बम्बई उपनगरीय रेलों से यात्रा करते हैं, अतः आधा यात्री यातायात तो केवल बम्बई उपनगरीय रेलों से ही होता है। अतः मैं यह आग्रह करना चाहूँगा कि इस सम्बन्ध में और अधिक ध्यान दिया जाय।

इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहूँगा कि अंधेरी और बांदरा के बीच एक अतिरिक्त लाइन को जिसमें कि रामोली जंक्शन पर एक उपरिपुल हो, शीघ्र व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता है। इसके बारे में बहुत अवसरों पर मांग की गयी है। अब बजट में इसके लिये केवल एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है जबकि स्वीकृत लागत की बकाया लागत 43.72 करोड़ रुपया है।

मानखुर्द से बेलापुर तक रेलवे लाइन का विस्तार जिसमें कि थाने क्रीक पर पुल का निर्माण भी शामिल है, बहुत लम्बे समय से लम्बित है। मुझे इससे कोई शिकायत नहीं, क्योंकि महाराष्ट्र सरकार इस लागत का एक बड़ा भाग स्वयं वहन करने को तैयार है। अतः अब मैं उस बात पर नहीं बोलूँगा।

अब मेरा अन्तिम मुद्दा यह है कि वी टी स्टेशन पर डबल डिस्चार्ज प्लेटफार्म की अत्यन्त आवश्यकता है। जिससे उपनगरीय खण्ड में भारी भीड़ की जरूरतों को पूरा किया जा सके।

जहाँ तक बम्बई उपनगरीय रेलगाड़ियों का सम्बन्ध है ६० एम० यू० रेलडिब्बे बहुत पुराने पड़ चुके हैं। इस वर्ष का बजट प्रदक्षित करता है कि 50 नये यात्री डिब्बे शामिल किये जाने हैं। यह निर्माण कार्य, मशीनरी और चल स्टाक कार्यक्रम के पृष्ठ 116 में दिया गया है। इन 50 यात्री डिब्बों में से बम्बई शहर को कितने आबंटित किये जायेंगे। इसके बारे में मुझे मालूम नहीं, रेल डिब्बे बहुत पुराने हैं और उनसे दुर्घटना होने की सम्भावना है और इसलिए इन्हें बदला जाना होगा। इन पुराने रेल डिब्बों को बदलने के लिये अक्सर कार्यवाही की जानी होगी।

अन्त में, बम्बई उपनगरीय प्रणाली के लिये एक पृथक जोन होना चाहिये। बहुत पहले राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने इस पर विचार किया था। कुछ समय तक इस पर विचार किया गया और उसके बाद कोई कार्यवाही नहीं की गई है। यदि उस प्रस्ताव पर ध्यान दिया जाय तो बम्बई की समस्याओं का सफलतापूर्वक समाधान किया जा सकता है। इस पर तुरन्त गौर किया जाना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

श्रीमती किशोरी सिंह (बंशाक्षी) : सभापति महोदया, रेल-पटरी पर से आतिशबाजी देख रहे लोगों की एक भीड़ में से रेलगाड़ी के गुजर जाने के कारण 33 लोगों की मृत्यु तथा कई लोगों के घायल हो जाने के कारण यद्यपि अवसाय की एक छाया पड़ी हुई है फिर भी मैं माननीय रेल

मंत्री जी तथा उनके योग्य साथी श्री सिधिया को रेलवे में हुए सर्वांगीण विकास के बिना कर्माई विये बिना नहीं रह सकती।

1983-84 में रेलवे ने 2300 लाख टन माल डोसा; 1984-85 में 2360 लाख टन डोसा तथा वर्तमान वर्ष अर्थात् 1985-86 में, पिछले नौ महीने के कार्य निष्पादन के आधार पर हमें आश्वासन दिया गया है कि रेलवे 2500 लाख टन माल ही नहीं डोएगा बल्कि वह निर्धारित लक्ष्य से भी आगे बढ़ जायेगा। राजस्व प्राप्ति के आधार पर जो अनुमान लक्ष्य रखा है। उसके अनुसार वित्तीय स्थिति भी संतोषजनक है, लेकिन ऐसी-दो टिबर शबन-असन, ए सी० कुर्सीयान, प्रथम श्रेणी और ए सी० प्रथम श्रेणी के किराये में भी बहुत अधिक वृद्धि कर दी गई है। श्रेणियों में सर्वांगीण वृद्धि के संदर्भ में यात्री किराये में यह वृद्धि तथाकथित सम्पन्न वर्गों को भी बुरी तरह से प्रभावित करेगी। इसके अतिरिक्त साधारण दूसरी श्रेणी की शक्ति पर दूसरी रक्त के लिये अधिकभार में 5% रुपये की वृद्धि से यात्रा करने वाली जनता पर बड़ा भार पड़ेगा क्योंकि उनमें से हर कोई 5% रुपये भी देने की स्थिति में नहीं है। मैं मंत्री महोदय से सिफारिश करूँगी कि वे भाड़ों और अधिभार में प्रतिशत वृद्धि को कम करने पर विचार करें। बेहतर प्रबंध और अधिक कठोर अनुशासन के द्वारा अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने में रेलवे को कोई कठिमाई नहीं होनी चाहिये।

मैं पहले बिना टिकट यात्रा के मामले को लूंगा। कोई 4 लाख यात्री प्रति माह पकड़े जाते हैं। पिछले वर्ष गिरफ्तार किये गये लोगों की संख्या में 14.2% की वृद्धि हुई है, मैं समझता हूँ यह तो पूरी समस्या का अंश मात्र है। इससे कहीं ज्यादा लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूँगी कि इस मामले में रेलवे कर्मचारियों की मिलीभगत है जिसका परिणाम यह होता है कि बहुत बड़ी मात्रा में राजस्व की चोरी होती है। बिना टिकट यात्रा करने वालों की अन्तर्गतता को जमाने के अतिरिक्त सतकंटा मशीनरी को भी चुस्त किया जाना चाहिये जिससे ऐसे कर्मचारियों पर निगरानी रखी जा सके उससे राजस्व प्राप्त करने में सहमता मिलेगी।

मान भ्रष्टा यातायात में भी चोरी की घटनाएँ हो रही हैं। चोरी के कारण चीजों के गायब हो जाने की वित्तीय जिम्मेदारी रेलवे पर ही पड़ती है। कम तौल और चोरी के बिच्छुरसा के लिये मशीनरी को चुस्त बनाने की जरूरत है। कम्प्यूटीकरण से मासिकियों पर निगरानी रखी जा सकेगी और रेलवे सुरक्षा बल को ऐसे कदाचारों को रोकने के लिये प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। इस तरीके से भी हम अपनी राजस्व को बढ़ा सकते हैं।

अब मैं यात्री यातायात को लूंगा। कबट में यह कहा गया कि रेलवे के लिये कुछ समय तक यात्री यातायात के लिये बड़ी मात्रा में अतिरिक्त खर्च का निर्माण करना कठिन होगा।" यह धायद यात्री डिब्बों की कमी के कारण है जिनके निर्माण के लिये कठोरता से रेल कोष कारखाना स्थापित किया गया है। लेकिन यह कारखाना 1988 से ही उत्पादन प्रारम्भ करेगा। तब तक अतिरिक्त-क्षमता जुटाके के लिये कोई प्रयत्न नहीं होगा। अतः, वित्तीय रूप से एक उत्साहजनक कार्य-निष्पादन को बाबजूद क्या यह दुःख की बात नहीं है कि रेलवे अधिक भीड़ भाड़ की समस्या को हल नहीं कर सका है? उसके और अधिक खराब होने की सम्भावना है। तब हस्ततः क्या होनी? जिन्होंने आरक्षण नहीं करवा है वे यात्री आरक्षित डिब्बों में खबरवस्ती फुल आयेगे, पहले ही ऐसा हो रहा है, दिन के समय तो और भी अधिक खान-पान द्वारा यत्रा करने वाले दूसरे वर्ग के यात्रियों के साथ कमी-2 बिना आरक्षण वाले ऐसे यात्री हत्याकांड करते हैं। आरक्षण प्राप्त यात्री असुविधा उठाने

के अतिरिक्त कई बार अपना सम्मान भी नैवा देते हैं। हालात को स्वयं देखने के लिये आपकी केवल आसाम मेल और नीलांचल एक्सप्रेस जैसी रेलगाड़ियों को देखने की आवश्यकता है।

रेलवे मंत्री को मेरा दूसरा सुझाव यह है कि उन्हें यात्री डिब्बों की कमी के प्रश्न पर विचार करने के लिये एक अध्ययन दल नियुक्त करना चाहिये, ताकि वर्तमान क्षमता के श्रेष्ठतम उपयोग हेतु कदम सुझाये जा सकें। इसमें कोई सन्देह नहीं कि बेकारी की अवधि में कमी करके तथा बेहतर समय-सारणी द्वारा रेलवे प्रणाली को युक्तिसंगत बनाने का प्रयत्न कर रहा है। लेकिन अभी भी कार्यों में सुधार की गुंजाइश है। फंटियर मेल तथा कालका मेल जैसी सम्मानित रेलों की गति में वृद्धि किये जाने के बावजूद वे पिछले 20 वर्षों से अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचने में अभी भी 24 घण्टे लेती है। क्यों ?

मैं रेलगाड़ियों में सभ्य की पाबन्दी की आवश्यकता पर जोर देना चाहती हूं। यह लोगों के कार्यक्रम को अव्यवस्थित तो करता ही है, साथ ही झल्लाहट भी पैदा करता है। जब श्री हनुमन्तीया रेलवे मंत्री ये तो रेलें समय पर चलती थीं। जब श्री बंशीलाल, जो अपने उत्साह तथा कारगर तरीकों के लिये जाने जाते हैं, रेलवे मंत्री हैं तो कोई कारण नहीं कि रेल गाड़ियाँ बिलम्ब से चलें तथा वे भी आदतन विशेषकर पटना से आने वाली रेलगाड़ियाँ।

रेलगाड़ियों को समय पर चलने के लिये किये जा रहे प्रयत्नों के विषय में मुझे जानकारी है। मैं इसकी प्रशंसा करती हूं लेकिन फिर भी मैं महसूस करती हूं। कि अभी भी सुधार की गुंजाइश है। कई बार जिनके हाथों में नियन्त्रण होता है उनमें दूरदृष्टि तथा कल्पना की कमी के कारण रेलें देर से चलती हैं। नियन्त्रण प्रणाली का लगातार नवीनीकरण किया जाना चाहिये। क्रमिक कम्प्यूटरीकरण द्वारा विभिन्न रेलगाड़ियों पर निगरानी रखना तथा उनके संचालन को मिश्रित करना सम्भव होना चाहिये, ताकि आन्तरिक संचालन के कारणों से बिलम्ब न हो। रेल यात्रा को सुरक्षित बनाने के साथ-र यह भी आवश्यकता है कि रेलगाड़ियाँ समय पर चलायी जायें। विश्व में हमारी रेलवे का दूसरा स्थान है और हमें इसके कार्य निष्पादन की अन्य देशों की रेलवे से तुलना करनी चाहिये। दक्षिण कोरिया में भी मैंने पाया कि रेलगाड़ियाँ बिल्कुल निर्धारित समय पर चलती हैं। हम ऐसा क्यों नहीं कर सकते ?

मुझे यह कहने में खेद होता है कि दुर्घटनाओं के मामले में भी रिकार्ड संतोषजनक नहीं है, टक्कर के कारण होने वाली दुर्घटनाओं में कमी हुई है लेकिन पटरी से उतर जाने के कारण तथा उपकरणों की खराबी के कारण होने वाली घटनाओं की संख्या वर्ष 1982-83 और 1983-84 की संख्या के मुकाबले में बढ़ गई है। रेलवे सुरक्षा सम्बन्धी कार्य निष्पादन की समीक्षा करने वाली एक पुस्तिका में कहा गया है कि उपकरणों में खराबी के मामलों में वृद्धि में स्थायी मार्ग भी सम्मिलित हैं जो पथ के पुराने होने के कारण है जिसके नवीनीकरण तथा बदले जाने की आवश्यकता है।

मुझे खुशी है कि मूल्य ह्रास आरक्षित कोष में 1986-87 में अंशदान बढ़ाकर 1250 करोड़ रुपये कर दिया गया है। लेकिन मैं नहीं कह सकती कि क्या यह पटरी के, बहुत पुराने रेलवे उपकरणों के तथा स्निपस उपकरणों के नवीनीकरण और प्रतिस्थापन के लिये पर्याप्त होगा जिससे कि रेलगाड़ियों को ज्यादा तीव्र और सुरक्षित ढंग से चलाया जा सके।

मुझे यह जानकर प्रसन्ना होती है कि मानवीय कारक जो कि रेलवे दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण है, को और अधिक यांत्रिकीकरण करके दूर किये जाने के प्रयत्न किये जा रहे हैं। सहायक

चेतावनी प्रणाली का लगभग एक दशक पूर्व प्रदर्शन किया गया था। मैं कारण जानना चाहूंगा कि इसको बड़े पैमाने पर क्यों नहीं अपनाया गया।

कानपुर-मुगलसराय खण्ड में जो कि एक ऐसा मार्ग है जहां अनेक लाइनें मिलती हैं बहुत सी दुर्घटनाएँ हुई हैं, या तो अन्तापाशन पद्धति में गड़बड़ी की जाती है या इसकी उचित ढंग से देखभाल नहीं की जा रही है।

क्या मैं माननीय मंत्री जी को आपके इंजनों के पूरे समूह को प्रयोग में न लाने की आवश्यकता के विषय में सुझाव दे सकती हूँ? उनमें ईंधन का अच्छा उपयोग नहीं होता है। आप 90 लाख टन कोयला बना सकते हैं। आपके इंजन केवल 17% यातायात को ले जाते हैं लेकिन लगभग 50% व्यय इन्हीं के ऊपर होता है। यदि इनको प्रतिस्थापित करना है तो कम से कम थोड़े और डीजल इंजनों की आवश्यकता आपको पड़ेगी। आपके इंजनों को यदि कबाड़ में बेचा जाय तो उनसे 200 करोड़ रुपये प्राप्त हो सकते हैं। इस प्रकार आप व्याज-देय पूंजी में कमी कर सकते हैं। और अपनी बचत में सुधार कर सकते हैं, मैं समझता हूँ कि नवीनतम प्रौद्योगिकी के विकास द्वारा हम रेलवे के कार्यसंचालन में बहुत सुधार कर सकते हैं।

अन्त में, मैं एक बार फिर रेल मंत्री का ध्यान लालगंज-बैशाली—साहबगंज—के सरिया—सुगनली को एक रेल लाइन द्वारा जोड़ने की आवश्यकता की ओर दिलाना चाहूंगा। मैंने यह मामला कई बार उठाया है। मैं रेलवे मंत्री से अपील करती हूँ कि इस क्षेत्र के सर्वेक्षण का आदेश दें जिससे इसके महत्व एवं उपयोगिता के विषय में तय किया जा सके।

इन बातों के साथ, मैं बजट का स्वागत करती हूँ।

डा० फूलरेणु गुहा (कन्टई) : सभापति महोदय मैं सबसे पहले इतना अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्री जी को बधाई देती हूँ। युवाओं को दी गई रियायत के लिए वह बधाई के पात्र हैं। बजट में भाड़े की दरों और द्वितीय श्रेणी के यात्री किराए में कोई कमी नहीं की गई है। मैं इसका स्वागत करती हूँ।

हमारा रेल संगठन विश्व में चौथा और एशिया में सबसे बड़ा संगठन है। लेकिन मोनो रेल या द्रुतगामी रेलें अभी भी एक सपना है। रेल सुधार समिति ने अनेक सिफारिशों की थीं। वे कहीं दबी पड़ी हैं। सरकार को इनकी जांच करनी तथा देखना चाहिए कि वे किस तरह अच्छे ढंग से लागू की जा सकती हैं। यात्रियों को आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कुछ विशेष नहीं किया गया है। सफाई की ओर, खासकर छोटे रेलवे स्टेशनों पर सफाई की ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। अधिकतर रेलगाड़ियां समय पर नहीं चलती। जैसा कि आप जानते ही हैं कि पुराने रेल मार्गों के स्थान पर नए रेलमार्ग बिछाने से दुर्घटनाओं से बचा जा सकता है। हाल ही में बहुत सी दुर्घटनाएँ हुई हैं। इसलिए नए रेलमार्ग बिछाने के लिए पर्याप्त व्यवस्था की जानी चाहिए। यहां मैं बता दूँ कि प० बंगाल में लिलुआ के समीप हाल ही में हुई दुर्घटना का शिकार मैं भी हुई थी। अभी तक मुझे दर्द होता है।

रेल-सुविधाएं पिछड़े क्षेत्रों में भी उपलब्ध कराई जानी चाहिए। नई रेल लाइनें बिछाने का एक मात्र मापदंड आर्थिक व्यवहार्यता नहीं होना चाहिए। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कन्टई में मैं अनेक कठिनाइयों का सामना कर रही हूँ। इस साल रेल बजट में दिशा—कन्टई रेल लाइन को शामिल नहीं किया गया है। हमें बताया गया कि यह व्यवहार्य नहीं है अगर हावड़ा से दिशा तक की गणना की जाए तो अव्यवहार्यता का सवाल नहीं उठता। यह तो इस बात पर निर्भर करता है कि इसकी गणना किस प्रकार की गई है। यात्रियों को यात्रा

कराने के अलावा रेलों उनके उत्पाद खासकर चावल, काजू और नमक की दुलाई का काम करती हैं। मैं बताना चाहती हूँ कि प० बंगाल में कोई समुद्र तट नहीं है। यहाँ तक कि दिघा को छोड़ कर पूर्वी क्षेत्र में भी नहीं है। आम आदमी समुद्र तट पर जाना पसन्द करते हैं पर वे वहाँ आनन्द लेने की सुविधा से वंचित रहते हैं। क्या उन्हें प्रकृति का आनन्द लेने का अधिकार नहीं है ? उस क्षेत्र में परिवहन की कोई और व्यवस्था न होने के कारण उन्हें सामान और बाल-बच्चों के साथ बस में यात्रा करनी पड़ती है।

1984-85 के दौरान कर्न्टई-दिघा रेल लाइन से संबंधित तीन उद्घाटन हुए हैं। पहला उद्घाटन रेल लाइन का निर्माण शुरू करने के लिए हुआ। दूसरा उद्घाटन कर्न्टई में रेल लाइन के निर्माण के लिए कार्यालय खुलने के अवसर पर हुआ। तीसरा उद्घाटन दिघा में प्लेटफार्म के निर्माण के लिए हुआ। 1985 में अचानक कर्न्टई में कार्यालय बन्द हो गया। घोषणा की गई कि कर्न्टई दिघा रेल लाइन नहीं बिछाई जाएगी। ऐसा कैसे संभव है कि सरकार का एक मंत्री दूसरे मंत्री द्वारा दिए गए आश्वासन का सम्मान न करे ? रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह इस परियोजना को ह्राव में लें और सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के नाद 1986-87 में काम शुरू किया जा सके।

लोकोमोटिव; रेल के डिब्बों तथा सिगनल उपकरणों की मरम्मत तथा बदलने की जरूरत है। जिन रेल मार्गों तथा डिब्बों का कार्यकाल पूरा हो चुका है उनका पता लगाने तथा जाँच करने तथा उपकरणों को सप्लाई करने की वास्तव में जरूरत है ताकि दुर्घटनाओं को कम किया जा सके। इमें ध्यान रखना चाहिए कि एक ओर कश्मीर से कन्या कुमारी और दूसरी ओर कन्या कुमारी से बसम में बरगोलिया तक आम आदमी के लिए यातायात का एकमात्र साधन रेलें ही हैं।

झी० संकुहीन सोज (बाराभूला) : क्या आप सोचती हैं कि कश्मीर में रेल लाइन होगी ?

डा० फूलरेणु गुहा : इसलिए तो मैंने कहा। जहाँ-जहाँ रेलों की बढ़ी स्थापनाएं हैं वहाँ रेलों की आपका एक प्रमुख स्रोत रेल कम्पाउंड, रेलवे स्टेशन या उन स्थानों पर जहाँ व्यावसायिक ब्यापार खूब जोरों पर हो, विभिन्न प्रकार के विज्ञापन हैं। रेलवे स्टेशन के कम्पाउंड में ही संसाधनों को जुटाने के व्यापक अवसर मौजूद हैं। बड़े स्टेशनों पर ऐसे विज्ञापनों से काफी राजस्व की प्राप्ति की जा सकती है।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें।

डा० फूलरेणु गुहा : दो-एक मिनट और। बिना टिकट यात्रा को रोकने से भी राजस्व बढ़ेगा। रेलों में यात्रियों की अधिक भीड़ एक समस्या बन गई है। अतिरिक्त रेलें यातायात की बढ़ती जरूरतों को पूरा नहीं कर पाई हैं। अधिकतर रेल-फाटकों का निर्माण 50-60 वर्ष पूर्व किया गया था। इस बीच गांवों का विकास हो रहा है और बहुत से स्थानों पर इन्हें जोड़ने के लिए महत्वपूर्ण सड़कों का निर्माण किया गया है। एक सर्वेक्षण किया जाना चाहिए और जहाँ जरूरी हो वहाँ रेल-फाटकों का निर्माण किया जाना चाहिए।

धानी-गाड़ियों और छोटे स्टेशनों पर सामान्य स्वच्छता का नितान्त अभाव है। शौचालयों की कमी बहुत बुरा है। नंदे शौचालयों को इस्तेमाल करना बड़ा कठिन काम है। इसी तरह स्वास्थ्य के लिए क्षतिकारक रेल के डिब्बों और प्रतीक्षा कक्षों को खासकर छोटे रेलवे स्टेशनों पर

इस्तेमाल करना बहुत मुश्किल काम है। मैं राजधानी की बात नहीं कर रही। राजधानी में बहुत अच्छा खाना मिल रहा है। लेकिन अधिकतर रेल गाड़ियों में अच्छा खाना नहीं मिलता। उसे खाना बहुत मुश्किल है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वह खान-पान विभाग पर ध्यान दें।

उपनगरीय रेलों की स्थिति देखिए। अगर उपनगरीय रेलों की दशा देखें तो पाएंगे कि उनमें पंखे, सीटें, बिजली और अन्य सांजो सामान गायब होता है या क्षतिग्रस्त है। मैंने लोगों को बाबल से भरे बोरों के ऊपर खड़े होकर यात्रा करते देखा है। यात्रियों को सामान के साथ या सामान के ऊपर खड़े होकर यात्रा करनी पड़ती है। इसके कारण रोज झगड़ा किच-किच और मार पीट होती है। बहुत से दिहाड़ी मजदूर ऐसे हैं जो कई सालों से दिहाड़ी मजदूर हैं। बहुतों को तो सेवा से या ससार से दिहाड़ी मजदूर के रूप में जाना पड़ता है। इसके परिणाम स्वरूप उनके परिवार को परेशानी होती है। मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह इन समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर इन गरीबों के लिए कुछ करें।

बहुत से कामगार रेलवे स्वयंसेवक के रूप में काम कर रहे हैं। कृपया उन्हें भी नियमित कीजिए।

इन सुझावों के साथ, खासकर कन्टर्डिधा रेल लाइन के बारे में, मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह इस बारे में कुछ करें और मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री कमला प्रसाद सिंह (जौनपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का हृदय से स्वागत करता हूँ। बहुत ही अच्छा बजट है जो हमारे रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है। निश्चितरूप से इस से देश के आचाम को लाभ होगा। हर वर्ग के लोगों को लाभ होगा। यह एक अच्छा बजट है, इसका हर आदमी को स्वागत करना चाहिए।

महोदया, रेलों की उपलब्धियां तो बहुत हैं। इतनी उपलब्धियां हैं कि अगर मैं इनको गिनाऊं, तो उसमें काफी समय बीत जाएगा। जैसे गाड़ियों की समय की पाबंदी है। सब जगह रेलें ठीक ढंग से और टाइम से पहुंच रही हैं। भारतीय रेलों में यात्रियों और माल परिवहन को पूरी प्राथमिकता दी जा रही है। इसी प्रकार की बहुत सी उपलब्धियां हैं। हमारे बुकिंग और आरक्षण प्रबंध सुविधाजनक बनाने के लिए कई उपाय किए गए हैं जिसके कारण कमी की स्थिति रहते हुए भी आरक्षण यथासम्भव मिल सके और इस बारे में सारी दिक्कों को समाप्त करने का प्रयास किया जा रहा है।

महोदया, मैं, आपके माध्यम से अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान उत्तर प्रदेश के पिछड़े हुए पूर्वांचल की तरफ ले जाना चाहता हूँ। अभी हमारे माननीय राज्य मंत्री श्री सिधिया जी कुछ दिन पहले बाराणसी जा रहे थे तो थोड़े समय के लिए हमारे एक स्टेशन जफराबाद पर रुके थे। उस समय हम लोगों को यह सौभाग्य प्राप्त नहीं हो सका कि हम वहां पहुंच पाते, अग्यथा मैं वहाँ पहुंचकर अपनी कठिनाइयों को बताता। हालांकि जो बजट प्रस्तुत किया गया है, वह तिश्चितरूप से एक अच्छा बजट है, किन्तु इस बजट में पूर्वांचल के लिए कहीं भी कोई धनराशि दिखाई नहीं पड़ रही है और यहां पर उत्तर प्रदेश के कई जिलों के एम० पी० बैठते हैं, लेकिन सिवाय एक गाड़ी को छोड़कर हमारे पास सीधी कोई ट्रेन वहां जाने के लिए नहीं है। मात्र एक गंगा-जमुना ट्रेन है जिसका

शाम हम कई एम० पी० लेते हैं। चाहे वह एम० पी० आजमगढ़ का हो, और चाहे वह फँजाबाद के हों, चाहे वे गाजीपुर के हों और चाहे जौनपुर के, सभी लोग एक ट्रेन का नाम ही लेते हैं। वह गाड़ी यहां से 9.50 पर चलकर 4 बजे वाराणसी और जौनपुर पहुंचती है। महोदया, मैं यह चाहता हूँ कि कम से कम एक ट्रेन दिल्ली से शाम को ऐसी चले जो सुबह वाराणसी पहुंचे और जौनपुर पहुंचे और वहां से शाम को वह ट्रेन चले और सुबह आकर दिल्ली पहुंचे, लेकिन ऐसा नहीं हो पा रहा है। इसके लिए मेरा निवेदन है कि ऐसा होना चाहिए।

गंगा-जमना जो ट्रेन चलती है, उसमें दिल्ली से एक सैकिड क्लास ए०सी०सी० की बोगी लगती है, जो लखनऊ काट दी जाती है और वाराणसी से जब वह ट्रेन वापस आती है, तब वह बोगी लखनऊ से पुनः लगा दी जाती है और फिर वह दिल्ली आती है। महोदया, अभी हमारे राज्य मंत्री महोदय ने इस बोगी को वाराणसी तक ले जाने के आदेश दिए थे। लेकिन अभी तक वह नहीं हो पा रहा है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि निश्चित रूप से वह बोगी वाराणसी तक आनी चाहिए जिससे गमियों में कुछ तो राहत मिल सके। इस बोगी को वहां तक न लगाए जाने से वाराणसी क्षेत्र की जनता की बड़ी उपेक्षा हो रही है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि उस बोगी को लगाया जाना चाहिए।

2.00 ब० ४०

मान्यवर, मैं कहना चाहता हूँ कि बम्बई में उत्तर भारत के लगभग 35 लाख व्यक्ति रहते हैं और जब वे गमियों में अपने-अपने स्थानों को सौते हैं तो उन दिनों बम्बई से चलने वाली गाड़ियों में भूसे की तरह भरकर चलते हैं। मैं चाहूँगा कि कम से कम जौनपुर से बम्बई के लिए एक नई गाड़ी चला दी जाए तो उससे गाजीपुर, आजमगढ़, प्रतापगढ़, फँजाबाद और जौनपुर आदि के लोगों को लाभ मिलेगा और आने-जाने में सुविधा हो जाएगी।

इसके अलावा जौनपुर जनपद में लगभग सभी प्लेटफार्म इकहरे हैं और केवल एक ही प्लेटफार्म होने की वजह से जब दोनों तरफ से गाड़ियां आती हैं तो यात्रियों के सामने कई तरह की कठिनाइयां पैदा हो जाती हैं और कभी-कभी तो एक्सीडेंट होने का खतरा भी पैदा हो जाता है। मैं चाहूँगा कि जिन स्टेशनों पर दो प्लेटफार्म नहीं हैं और केवल एक प्लेटफार्म है, वहां पर तुरन्त दोहरे प्लेटफार्म बनाए जाने की व्यवस्था की जाए।

महोदय, हमारे यहां जौनपुर में एक स्टेशन "मण्डारी" ऐसा है जहां सुरंग के नीचे से होकर गाड़ियां आती-जाती हैं और उसमें हमेशा अंधेरा बना रहता है। अंधेरे का लाभ उठाकर उधक्के और बदमाश लोग यात्रियों का सामान लूट ले जाते हैं। उस पर एक ओवरब्रिज बनाए जाने की स्वीकृति काफी समय पहले मिली थी लेकिन आज तक उस पर कोई काम नहीं हुआ है। मैं चाहूँगा कि उस स्थान पर शीघ्र ओवरब्रिज बना दिया जाए।

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ कि वाराणसी से लखनऊ तक एक इन्टर-सिटी ट्रेन बाया सुल्तानपुर जौनपुर चला दी जाए तो उस क्षेत्र की जनता काफी लाभान्वित होगी। वह ट्रेन प्रातः 5-30 बजे वाराणसी से चलकर, बाया सुल्तानपुर और जौनपुर होकर, लगभग 10-30 बजे लखनऊ पहुंचे, जिसके केवल ये तीन ही स्टोपेज : जौनपुर सिटी, सुल्तानपुर और लखनऊ : तो वहाँ के लोगों को इससे काफी सुविधा हो जाएगी।

दूसरे, जौनपुर सिटी के रेलवे स्टेशन पर कोई माल गोदाम नहीं है और सारा सामान खुले आकाश के नीचे पड़ा रहता है। बक्सर वहाँ से माल खोरी हो जाने की शिकायतें मिलती रहती हैं। मैं चाहूँगा कि वहाँ शीघ्र एक मालगोदाम का निर्माण करवा दिया जाए।

इसके साथ-साथ जौनपुर जनपद के कई स्टेशनों पर शौचालय नहीं बने हैं तथा सफाई की ठीक व्यवस्था नहीं है। कई स्टेशनों पर यात्रियों को पीने के लिए स्वच्छ जल का भी प्रबन्ध नहीं हुआ है। चूँकि गर्मियाँ आ गई हैं और ऐसी स्थिति में लोगों को पीने के पानी के लिए तरसना पड़ेगा, मैं चाहता हूँ कि आप अभी से पीने के पानी की व्यवस्था हर स्टेशन पर करवायें। जहाँ स्टेशनों पर शौचालयों की व्यवस्था नहीं है, वहाँ शौचालय बनवाये जाएँ और उनमें सफाई की समुचित व्यवस्था की जाए।

हमारे देश में एक हजार की जनसंख्या के पीछे एक चिकित्सालय खोलने का प्रावधान है। मैं चाहता हूँ कि उसी तरह से हर एक्सप्रेस ट्रेन में एक चिकित्सालय होना चाहिए ताकि कहीं दुर्घटना होने की स्थिति में अथवा किसी यात्री के गम्भीर रूप से घायल हो जाने की स्थिति में दवा-दाक की व्यवस्था की जा सके। मैं चाहता हूँ कि इस बारे में मंत्री जी ध्यान दें।

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ कि हमारे यहाँ गंगा-यमुना, दून एक्सप्रेस, सियालदाह एक्सप्रेस आदि जितनी ट्रेनें चलती हैं, उनमें जौनपुर से बहुत ही नगण्य सड़कोटा उपखण्ड है, किसी में दो, किसी में चार बर्थ से ज्यादा नहीं हैं। इससे जौनपुर के लोगों को काफी दिक्कत उठानी पड़ती है। मैं चाहता हूँ कि जौनपुर से आरक्षण हर गाड़ी में बढ़ाया जाना चाहिए।

मान्यवर मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को हमारे पूर्वांचल क्षेत्र का दौरा करने के लिए आमन्त्रित करता हूँ ताकि वे वहाँ आकर रेलों के परिचालन तथा व्यवस्था को अपने आप देख सकें और वस्तुस्थिति आंक सकें। वहाँ रेलों की भारी दुर्दशा है और कोई ऐसी गाड़ी उस क्षेत्र में नहीं चलती जो यात्री को जल्दी अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचा सके। सिर्फ पेंसिलर या लोकल ट्रेन्स ही उस पिछड़े इलाके में चलती हैं। मैं चाहता हूँ कि वहाँ एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की भी व्यवस्था की जाए। मंत्री जी निश्चित रूप से कार्यक्रम बनाकर मेरे साथ चलें और लोगों की मुसीबतों को स्वयं देखें। वह क्षेत्र बहुत पिछड़ा है। उसके पिछड़ेपन का अन्दाजा आप इसी बात से लगा सकते हैं कि हम बहुत गरीब तथा पिछड़े हैं उसी का पता लगाने के लिए 1962 में एक समिति गठित की गई थी, हमने भी उस समय यहाँ सदन में कहा था कि वह क्षेत्र इतना पिछड़ा हुआ है कि लोगों के पास रोजी-रोटी की व्यवस्था तक नहीं है। उस इलाके में आप रेलों की सुविधायें तो उपखण्ड करवाइये। मैं चाहूँगा कि मैंने अपने संक्षिप्त भाषण में जिन मुद्दों को और ध्यान दिखाया है, उनमें कोई भी ऐसी बात नहीं है, जिनसे रेलवे के ऊपर कोई बढ़ा बोझ आ पड़ता हो, इसलिए आप हमारी माँगों को स्वीकार करके उस इलाके के लोगों को राहत पहुंचाने की कृपा करें। इन शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत किया है, उसका स्वागत करता हूँ। यह बजट निश्चित रूप से जन-कल्याणकारी बजट है और उससे सारे देश की जनता को लाभ मिलेगा।

श्री अरसलम शेर ख़ाँ (बेतूल) : महोदया, मैं रेलवे बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। यह बहुत ही अच्छा बजट पेश हुआ है, इसमें खासतौर से गरीबों के लिये बहुत सी सुविधायें दी गई हैं।

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री भास्कर राव सिधिया) : माननीय सदस्य ओलैम्पिक में हार्की के बहुत अच्छे प्लेयर थे और वहाँ फुल बैक खेलते थे। आज भी वह पीछे से ही बोल रहे हैं, फारवर्ड नहीं आ रहे हैं।

[अनुवाद]

समाप्तिले बहोश्या : मैं उनसे पास आकर बोलने का अनुरोध करती हूँ। माननीय सदस्य कृपया आस आएं और बोलें।

श्री भास्कर राव सिधिया : क्या मैं उन्हें कह सकता हूँ कि उन्होंने जो कुछ कहा है उसे दोबारा से कहें।

[हिन्दी]

श्री बसलम शेर खाँ : महोदय, मैं कह रहा था कि मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा बजट पेश किया है, इससे खासतौर से नरीबों को बहुत ही राहत मिली है। काफ़ी लोगों के दिलों में डर था कि रेलों का किसया बड़ेगा, लेकिन इन्होंने फिराया न बढ़ाकर बहुत ही अच्छी बात की है।

मैं मध्य प्रदेश के बैतूल क्षेत्र से चुनकर आया हूँ और वहाँ की कुछ समस्याएँ यहाँ रखना चाहूँगा। मंत्री जी से निवेदन है कि वहाँ की समस्याओं को दूर करें। मेरा क्षेत्र भी आदिवासी बहुल क्षेत्र है। वहाँ की समस्याओं में कोई नई रेलवे लाइन या नई ट्रेन चलाने की माँग की नहीं है। इनकी समस्या है कि जो चलती हुई ट्रेनें हैं, जो वहाँ पर एकनी बन्द हो गई हैं, उनको दोबारा वहाँ पर रोका जाये।

पहली ट्रेन 116 डाउन और 115 अप जो गोरखपुर बम्बई मेल थी, उसके लिये आदेश निकले हैं कि वह 1-4-86 से बन्द हो जायेगी। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वहाँ की जनता की यह बहुत माँग है क्योंकि वहाँ की जनता को इस गाड़ी से बहुत सुविधाएँ थीं, खासतौर से इस गाड़ी से खंडवा, इन्दौर व भोपाल जाने के लिये लोगों को बड़ी सुविधा थी। इस ट्रेन को वहाँ पर रूकवाने के लिये वहाँ की जनता ने बड़ी ताकत से अपनी माँग रखी थी और हमारी नेता श्रीमती इन्दिरा गांधी के माध्यम से इसका रुकना वहाँ शुरू हुआ था। अगर इस ट्रेन का रुकना वहाँ पर बन्द होगा तो वहाँ के लोगों को बहुत तकलीफ होगी। मैं आपसे दरकवास्त करता हूँ कि इस ट्रेन को वहाँ पर चलने दिया जाये, इसको बन्द न किया जाये।

बूखरी मेरी माँग यह है कि 137, 138—छत्तीसगढ़ ट्रेन मुसतई में रुकती थी, अब इसका रुकना बन्द हो गया है। मुसतई क्षेत्र में सन्तरे की बहुत बड़ी मण्डी है। वहाँ पर जो लोग बिजनेस करते हैं उन्को इस ट्रेन से भोपाल और नागपुर जाने में बड़ी मदद मिलती थी, अगर इस ट्रेन को आप वहाँ पर दोबारा रोकना शुरू करा दें तो वहाँ की जनता में इससे बड़ी खुशी होगी। मैं भी मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि इस काम के लिये वह पहल करें। यह भी मध्य प्रदेश से है और मध्य प्रदेश के लोगों को खासतौर से हमारे रेल राज्य मंत्री जी से बहुत आशाएँ हैं। मध्य प्रदेश रेलों के मामले में बहुत पिछड़ा हुआ है, हम चाहेंगे कि मंत्री महोदय इस पिछड़े हुए प्रदेश के लिये खासतौर से ध्यान देकर इसमें ज्यादा से ज्यादा रेलवे लाइनें बिछायें। जैसा आपने कहा है कि भोपाल के अन्दर डिब्बों की रिपेअर्स की फंक्टरी लगानी है, उसको आप लगायें और जो डिक्विजन्ड आफिस भोपाल में आ रहा है, उसको आप कायम करें।

सारनी पाताखेड़ा बहुत बड़ा क्षेत्र है और वहाँ पर माइन्स हैं। अगर आप वहाँ पर जी० टी० एक्सप्रेस के रुकने का प्रबन्ध कर दें तो बड़ा अच्छा हो। वहाँ 70 हजार के करीब आबादी है, सब के सब इंडस्ट्रियलिस्ट्स हैं। इससे वहाँ पर सबको बहुत सुविधा होगी।

इन्हीं चन्द बातों के साथ में फिर एक बार रेलवे बजट का स्वागत करता हूँ और मन्त्री जी से कहूँगा कि आपके आने के बाद रेलवे में खिलाड़ियों को एक बड़ी उम्मीद जागी है और आपके आने के बाद उन खिलाड़ियों को बहुत तरक्की मिली है। इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

श्री कैलाश थाबब (जलेसर) : मान्यवर, आपने रेलवे बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूँ। मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ जोकि तीन जिलों को मिलाकर बना हुआ है और बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है। मेरे यहाँ रेल की बड़ी भारी समस्या है।

मैं सबसे पहले माननीय मंत्री महोदय को बधाई देना चाहूँगा कि उन्होंने इतना अच्छा बजट संसद में पेश किया है। यह आम आदमी और हर वर्ग के लिए बहुत ही राहत पहुंचाने वाला बजट है। 133 वर्ष के गौरवमय इतिहास में और देश के विकास में रेलों का बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान रहा है। आज हिन्दुस्तान की इकोनमी रेलों पर आधारित है इस कारण मैं चाहता हूँ कि रेलों पर पूरा पैसा खर्च किया जाये और इसमें किसी प्रकार की कंजूसी न की जाये।

मान्यवर, मेरा संसदीय क्षेत्र जलेसर है, जिसके लिए टूंडला, बरहन और एटा लाइन है जो कि 1958 में निकाली गई थी। यह लाइन कुछ समय से घाटे में चल रही है और रेल अधिकारी इसको हटाना चाहते हैं। रेल अधिकारियों की अकर्मण्यता के कारण ही ऐसा हो रहा है। इस लाइन को हटाने से वहाँ की जनता को बहुत परेशानी होगी।

बजाय इसको उखाड़ने के एक डीजल इंजन लगाकर चलाया जाये। इस समय तो एक इंजन में दो डिब्बे लगा दिये जाते हैं जिससे वह 4-5 घंटे देर से चलती है। इस कारण इसमें कोई बँठना नहीं चाहता। इस सम्बन्ध में मैंने रेल मंत्री को एक पत्र भी लिखा था जिसमें कहा गया था कि इसमें 5-6 सुधार किये जायें, एक तो इसमें डिब्बे बढ़ाए जायें, इंजन अच्छा दिया जाये, रेल की पटरी पर बोल्टर डाला जाये और सिगनल सिक्वोरिटी व्यवस्था सही की जाये। अगर इस लाइन को कासगंज तक जोड़ दिया जाये जो कि 29 किलोमीटर है जिससे बड़ी लाइन पहुंच जायेगी और यह लाइन अपने आप चलने लगेगी। इस लाइन की वजह से एटा को भी बहुत नुकसान हुआ क्योंकि यहाँ से पेट्रो कैमिकल कारखाना हाथरस चला गया। यहाँ से कुछ एक्सपर्ट लोग इस लाइन को देखने गये थे, लेकिन वह एटा से चले आये और वह कारखाना हाथरस भेज दिया। इससे हमारे देहाती क्षेत्र को काफी नुकसान हुआ है।

हमारे क्षेत्र को जो एटा, बरहन, टूंडला रेलवे लाइन है, इसकी आप सुचारु व्यवस्था करवायें। सादाबाद विधान सभा क्षेत्र में इस समय कोई रेल लाइन नहीं है। मेरी माँग है कि मथुरा, सादाबाद से जलेसर तक रेल लाइन जोड़ दी जाये जो कि 55-60 किलोमीटर पड़ेगी। हमारे यहाँ पर टूंडला रेलवे स्टेशन है, उसकी हालत भी काफी खराब है और यात्रियों को काफी दिक्कत होती है।

2.15 म० प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मानववर, टूण्डला जंक्शन मेल ट्रैक पर पड़ता है परन्तु टूण्डला में किसी भी अच्छी गाड़ी में रिजर्वेशन की कोई व्यवस्था नहीं है। केवल जनता तथा अपर-इंडिया-इन दो गाड़ियों में सेकेन्ड क्लास में दो-तीन बर्थ के लिए रिजर्वेशन की व्यवस्था है। शेष जितनी भी अच्छी गाड़ियाँ वहाँ से पास होती हैं, किसी में भी रिजर्वेशन की कोई व्यवस्था नहीं है जबकि टूण्डला तीन जिलों को सेटिस्काई करता है। मेरा माननीय मन्त्री जी से निवेदन है कि वहाँ पर प्रत्येक गाड़ी में दो-तीन बर्थ का रिजर्वेशन... करने की अवश्य व्यवस्था होनी चाहिए। इसके साथ-साथ मेरा निवेदन है कि वहाँ पर एक प्लेटफार्म बनाने की भी नितान्त आवश्यकता है। साथ ही बुकिंग और रिजर्वेशन के जो आफिसेज अन्दर हैं उनको बाहर लाया जाना चाहिए।

अन्त में मेरा आग्रह है कि बरहान और मानिकपुर पर असम मेल, जयन्ती जनता और मगध गाड़ियों को एक-एक मिनट के लिए रोका जाए। साथ ही छोटी लाइन पर मरहरा में मखर एक्स-प्रेस को एक मिनट रोकने की व्यवस्था की जाए।

इन शब्दों के साथ मैं आपको पुनः धन्यवाद देता हूँ कि इतने बेहतरीन रेल बजट पर आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

श्री गिरधारी लाल शोहरा (ऊधमपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका बहुत शुक्र गुजार हूँ। दोनों रेल मंत्रियों ने जिस रह से संसाधनों का पता लगाया है—उसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूँ। उन्होंने आम आदमी पर बोझ नहीं डाला तथा ऐसी किसी चीज पर जोर नहीं डाला जिसे लोगों द्वारा आम तौर पर इस्तेमाल किया जा रहा है। चाड़े की दरों में परिवर्तन नहीं किया गया है। केवल उच्च वर्ग को आरामदायक यात्रा के एवज में अधिक भुगतान करने के लिए कड़ा गया है। संभवतः अधिक दूरी की यात्रा करने के लिए द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को थोड़ा सा अधिक देना पड़ेगा, पर मेरे विचार से तय की जाने वाली दूरी और उन्हें दी जा रही सुविधा को ध्यान में रखते हुए, कोई भी विवेकशील व्यक्ति इस पर आपत्ति नहीं करेगा।

मैं दोनों मंत्रियों का ध्यान एक महत्वपूर्ण बात की ओर दिलाना चाहता हूँ। रेलवे जम्मू से ऊधमपुर तक एक लाइन बिछा रहा है। यह काम भूतपूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा गांधी के आदेश पर शुरू किया गया था। यह लाइन केवल वहाँ रहने वाले लोगों के लिए ही लाभदायी नहीं थी अपितु इसके बहुत से राजनैतिक और सैनिक लाभ थे। यह लाइन पठानकोट से जम्मू जाती है पर जम्मू बिम्बाबन से पूर्व ही रेलों से जुड़ा हुआ था। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर हम पेट्रोसियम उत्पादों पर और मोटर वाहनों के अन्य संघटकों पर खर्च होने वाली विदेशी मुद्रा को बचाना चाहते हैं तो इस लक्ष्य की प्राप्ति में यह रेल लाइन ही हमारी सहायक हो सकती है। मेरे विचार से योजना आयोग इस बारे में गम्भीर होगा तो वह इसे नजरबंदाज नहीं करेगा। मुझे आशंका है कि वे किसी दबाव के अन्तर्गत काम कर रहे हैं। लेकिन योजना आयोग को इनसे ऊपर होना चाहिए। रक्षा की दृष्टि से यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। आपकी दृष्टि से यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है।

इसके अलावा इससे एक ऐसे इलाके से सम्पर्क जुड़ेगा जो एक दम दूर दराज स्थित है और जिससे सम्पर्क स्थापित नहीं किया गया। लाखों दर्शक कश्मीर-पुच्छ और बैण्णव देवी जाते हैं। इसलिए वे इसकी उपेक्षा कैसे कर सकते हैं। वे किस किस की योजना बना रहे हैं? मुझे उन लोगों की बुद्धिमत्ता पर सन्देह है जो इस विषय को देख रहे हैं, क्योंकि आम आदमी इसे समझ नहीं पा रहा। हमें नहीं झूलना चाहिए कि हम आम आदमी की ओर से इस सरकार को चला रहे हैं। अगर आम आदमी कुछ नहीं समझ पाता तो हमें ठीक से समझाना पड़ेगा। मैं जानता हूँ कि जहाँ तक इस रेल लाइन का सम्बन्ध है, रेल विभाग इतनी कंजूस नहीं है। योजना आयोग ने मंत्रालय को पर्याप्त धन राशि उपलब्ध नहीं कराई। इस लाइन को कई वर्ष पहले शुरू किया गया था और इस गति से इसको पूरा करने में और कई वर्ष लगेंगे और मेरे विचार में वर्तमान पीढ़ियाँ वहाँ पर गाड़ियाँ नहीं देखेंगी। केवल बच्चे ही देखेंगे। हम इस प्रकार की योजनाएँ बना रहे हैं। जहाँ तक इन महत्वपूर्ण योजनाओं का संबंध है, हमारा दृष्टिकोण यह है। मुझे आश्चर्य है कि हम प्रगति कैसे करेंगे। अतः महोदय, मैं आपके और रेल मंत्री के माध्यम से इस बात पर बल दूंगा और योजना आयोग पर सारे मामले पर विचार करने के लिए जोर डालूंगा। इस परियोजना के लिए 1.5 करोड़ रुपये का प्रावधान बिल्कुल अपर्याप्त है। इसके लिए और अधिक धन आवंटित किये जाने के बारे में उन्हें विचार करना चाहिए। महोदय हाल ही में कुछ आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि की गई है और इन आकलन मूल्यों में बढ़ोत्तरी से 1.5 करोड़ रुपये का यह प्रावधान वास्तव में 1.25 करोड़ रुपये ही रह गया है। उन्हें इस कार्य को शीघ्र पूरा करने के बारे में विचार करना चाहिए। एक बार इस परियोजना के पूरा होने के बाद इससे काफी मात्रा में लाभ मिलने लगेगा। इसके अतिरिक्त भारत सरकार और योजना आयोग को यह अनुमान लगाना चाहिए कि यदि इस परियोजना को समय पर पूरा किया जाता है तो इससे कितने संसाधन जुटाये जा सकते हैं। जम्मू और पठानकोट लाइन से कितना धन प्राप्त हो रहा है? आपके पास कम्प्यूटर प्रणाली है। अगर आप कम्प्यूटर में उचित व ठीक प्रकार से आँकड़े भरें तो आपको ठीक उत्तर मिलेगा और कोई गलती नहीं होगी।

महोदय ऊधमपुर में बाह्य-एजेन्सी की काफी लम्बे असें से मॉर्ग की जा रही है। ऊधमपुर उत्तरी कमांड का मुख्य कार्यालय है। यह बहुत बड़े शहर में विकसित हो गया है। वहाँ अधिक मात्रा में बुकिंग हो रही है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान बन गया है। मुझे माननीय मंत्री से एक पत्र प्राप्त हुआ जिसमें कहा गया है वहाँ कुछ कार्य किया जा रहा है। लेकिन अभी तक वहाँ कुछ नहीं किया गया इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि वह कृपया इस पर ध्यान दें। यदि ऊधमपुर में सुविधाएँ दी जाती हैं तो लोग ऊधमपुर से अपना सामान बुक करवा सकते हैं और भंगवा सकते हैं। वहाँ आपके कर्मचारी हैं। आप बुकिंग कर सकते हैं। आप आरक्षण कर सकते हैं। ट्रकों द्वारा जम्मू तक सामान लाना पड़ेगा जो शायद रेलवे पसन्द नहीं करेगा। तो दूसरा उपाय सामान्य बाह्य-एजेन्सी का है, जैसा कि आपने दूसरे स्थानों पर खोल रखी है। आपके एजेंट आवश्यक काम पूरा कर देंगे। इस संदर्भ में मैं सभा को निवेदन करना चाहता हूँ कि जब से माननीय मंत्री श्री बंसी लाल और रेलवे विभाग के राज्य मंत्री श्री माधव राव सिधिया ने रेलवे का कार्यभार संभाला है तब से रेलवे के लिए उनके निर्वाचन क्षेत्र महत्वपूर्ण नहीं हो गए हैं। जबकि पहले जिस क्लिबो ने भी रेलवे का प्रभार संभाला, उसका निर्वाचन क्षेत्र रेलवे के लिए बहुत महत्वपूर्ण हो गया।

महोदय, दूसरा मुद्दा आलन्धर और जम्मू के बीच की लाइन दोहरी करने का है। इस लाइन पर बढ़ी भीड़ रहती है और उन्हें तत्काल इस परियोजना को अपने हाथ में लेने के बारे में सोचना चाहिए।

श्री बलवन्त सिंह रामवालिया (संगरूर) : मैं माननीय सदस्य का पूरा समर्थन करता हूँ कि आलन्धर और जम्मू के बीच रेलवे लाइन दोहरी की जाए।

श्री गिरधारी लाल बोगरा : महोदय इसलिए सरकार को इस लाइन को दोहरा करने के बारे में सोचना चाहिए। महोदय, रेलगाड़ियों में जो भोजन दिया जाता है, मेरा निवेदन है कि जहाँ भारतीय पर्यटन विकास निगम भोजन उपलब्ध कराया जा रहा है, वहाँ हमने व्यवस्था की है। वह अच्छा भोजन सप्लाई करते हैं। लेकिन वह केवल कुछ स्थानों पर ही यह भोजन सप्लाई कर सकते हैं। दूसरे स्थानों पर ठेकेदारों द्वारा भोजन सप्लाई किया जाता है। उनके द्वारा सप्लाई किया जा रहा भोजन बहुत घटिया व अप्रीतिकर होता है। ये प्रबन्धक रेलवे में केटरस कार्य कर रहे हैं। रेलवे इनको बनाज और खाना पकाने की सामग्री दे देता है। सारी बिक्री और लाभ रेलवे द्वारा ले लिया जाता है और केटर प्रबन्धकों को थोड़ी सी कमीशन दे दी जाती है। केटरस की सहकारी संस्था अच्छा और पोष्टिक भोजन देती है और रेलवे भी इससे लाभ कमाता है। भोजन सप्लाई करने की विभागीय व्यवस्था हानि में चल रही है। ये केटरस की सहकारी संस्थाएं यात्रियों और रेलवे अधिकारियों को अच्छा भोजन देती है। लेकिन प्रत्यक्ष कारणों से रेलवे अधिकारियों द्वारा उन्हें परेशान किया जाता है।

अब महोदय जहाँ तक रेलवे कुलियों का सम्बन्ध है। मेरा सुझाव है कि ये कुली स्थानीय लोग होने चाहिए जिससे बेरोजगार लोग अपने ही स्थानों पर अपनी जीविका प्राप्त कर सकें। कम से कम जम्मू और काश्मीर में कुलियों की नियुक्ति उसी क्षेत्र से की जानी चाहिए। इससे ईर्ष्या और कुण्डा नहीं होगी।

अब जहाँ तक ऊधमपुर लाइन का सम्बन्ध है यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। बहुत महत्वपूर्ण मुद्दों को नजर में रखते हुए यह लाइन श्रीमती इंदिरा गाँधी द्वारा शुभ की गई थी। अगर वह जीवित होती तो यह लाइन अब तक पूरी हो जाती है और यह रेलवे सेवा एक ओर बटोट तक और दूसरी ओर सीधा कटरा वैष्णो देवी और रजौरी-पुंछ तक बढ़ा दी गई जाती। मैं नहीं जानता कि अब निर्णय कौन ले रहा है लेकिन जो भी निर्णय ले रहा है वह तदर्थ निर्णय ले रहा है। मुझे दुःख है कि वह अब हमारे बीच नहीं हैं और अन्य लोग इस क्षेत्र की भौगोलिक महत्ता और दूसरी महत्ता को नहीं समझते। मैं दोनों मंत्रियों के इस ओर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ।

एक दूसरी समस्या है फ्रंटियर मेल जो बम्बई से आती है दो भागों में बंटी होती थी एक भाग जम्मू जाया करता था, जो जम्मू से कहलाता था और दूसरा भाग अमृतसर जाया करता था जो फ्रंटियर मेल कहलाता था। विभाजन दिल्ली में होता था। काश्मीर, वैष्णो देवी जाने वाले लोग अपना आरक्षण सीधा बम्बई से जम्मू तक तथा जम्मू से बंबई तक करवा सकते थे। हमारा क्षेत्र औद्योगिक रूप से विकसित नहीं है। बंबई में बहुत से श्रमिक मेरे निर्वाचन क्षेत्र के हैं या श्री जनकराज के निर्वाचन क्षेत्र से हैं। वे बंबई के लिए अपना आरक्षण जम्मू से नहीं करा सकते। उनका आरक्षण केवल दिल्ली तक होता है और फिर उन्हें दिल्ली से बम्बई तक अपने आरक्षण की व्यवस्था करनी पड़ती है। पहले वाली व्यवस्था में दिल्ली में थोड़ी सी शंति करनी

पड़ती थी। किसी अधिकारी के दिमाग में यह विचार आया कि दिल्ली में इतनी अधिक शॉटिंग नहीं होनी चाहिए। उन्होंने दिल्ली से जम्मू के लिए एक नई गाड़ी चालू कर दी और लोग कष्ट उठा रहे हैं। लोग भाड़ में जाएं, यही रेल अधिकारियों ने सोचा। इस पर विचार किया जाना चाहिए।

अब शेलम एक्सप्रेस के बारे में, मैं इस गाड़ी को हीरानगर स्टेशन पर जो जम्मू-पठानकोट रोड पर है रोकने के लिए अनुरोध करता रहा हूँ। लेकिन इसकी स्वीकृति नहीं दी गई यह बहुत दुर्भाग्य की बात है जब अधिकारी एक नया हाट्ट जहां चाहे वहाँ बना सकते हैं जो हम कहते हैं उसको स्वीकृति नहीं दी जाती है। जो कुछ हम कहते हैं उसे स्वीकार न करने का निश्चय उन्होंने क्यों कर रखा है। यह किस प्रकार का प्रजातन्त्र है? नौकरशाही इतनी कठोर क्यों है। मैंने ऐसा कहीं नहीं देखा है। जब कभी हम कोई अनुरोध करते हैं तो वह लोगों की सुविधा के लिए होता है। गाड़ी पकड़ने के लिए लोगों को मीलों चलना पड़ता है लेकिन वे वहाँ एक स्टॉप बनाने की अनुमति नहीं देते हैं। यह एक ऐसी बात है जो मैं नहीं समझ सकता। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि शेलम एक्सप्रेस का हीरानगर पर एक हाट्ट बनाया जाये। यही एक स्टेशन सड़क के साथ है और आस-पास के क्षेत्रों के सभी लोग इस गाड़ी को पकड़ सकते हैं। दूसरे स्टेशन मीलों दूर हैं।

इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ और महोदय आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे समय दिया।

श्री आर्जुन जोसफ मुंबाकल (मुक्तपुजा) : उपाध्यक्ष महोदय, आरम्भ में मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के विकास के मामले में केवल राज्य की पूर्णतया उपेक्षा की गई है। केरल में केवल 810 किमी० लम्बी लाइन है। आखिल भारतीय औसत के आधार पर जनसंख्या के अनुसार हमारे यहां 2400 किमी० लम्बी रेलवे लाइन होनी चाहिए। इसका अर्थ है कि जितनी हमें मिलनी चाहिए उसका केवल एक तिहाई हमें मिला हुआ है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस ओर अधिक ध्यान दें और केरल के लोगों के प्रति अधिक सहानुभूति दिखायें।

केरल देश का सर्वाधिक सघन आबादी वाला राज्य है। परन्तु रेलवे के अनुसार वहाँ रेलवे के विस्तार की अधिक गुंजाइश नहीं है। मेरे एक मित्र केरल राज्य से आए थे और चाहते थे कि मैं उन्हें मई महीने का रेलवे टिकट दिलवा दूँ क्योंकि वह टिकट प्राप्त नहीं कर सके थे। इससे पता चलता है कि केरल के लिए रेलवे बुकिंग की बहुत अधिक मांग है।

किराए में वृद्धि से लोगों पर काफी प्रभाव पड़ा है। मेरे राज्य के काफी लोग उत्तर में काम करते हैं। उन्हें जब कभी यह लम्बा सफर करना होता है, उन्हें मोटी रकम देनी पड़ती है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह लोगों द्वारा की जाने वाली लम्बी यात्रा के किराए में कुछ कमी करें।

आप केरल में रद्दी डिब्बे भेज रहे हैं। केरल में काफी वर्षा होती है तथा हमें डिब्बों में छतरियाँ लगाकर बैठना पड़ता है। अतः मैं कहूँगा कि रेलवे विभाग केरल की अबहेलना कर रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि केरल की ओर ज्यादा ध्यान दें। विशेष

रूप से दिल्ली तथा बम्बई की यात्रियों में हमेशा ही भीड़ रहती है तथा लोगों को सीट आरक्षित करवाने के लिए महीनों इन्तजार करना पड़ता है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि यात्रियों को थोड़ी और सुविधा देने के लिए आपको बंबई तथा दिल्ली के बीच एक अतिरिक्त रेलगाड़ी चलानी चाहिए।

परिबहन मंत्रालय में कोचीन-मदुरई राजमार्ग पर इस वर्ष गंभीरता से विचार नहीं किया गया है। पिछले वर्ष उन्होंने कुछ धन राशि बी बी। कोचीन-मदुरई रेल लाइन के सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो चुका है। दक्षिण भारत के 34 संसद सदस्यों ने मदुरई तथा कोचीन के बीच नई रेल लाइन बनाने के लिए एक निवेदन पत्र पर हस्ताक्षर किए हैं। अगर दक्षिण तमिलनाडु से कुछ सामान यूरोप भेजा जाता है तो उन्हें पूर्वी तट पर जाना होगा। उन्हें सीलोन जाना होगा तथा स्वेज नहर पहुंचने के लिए जहाज को हजारों मील अधिक रास्ता तय करना होता है। इसकी वजह से हमें शक्ति समय तथा पैसे का काफी नुकसान हो रहा है। अगर कोचीन-मदुरई रेल लाइन का निर्माण किया जाता है तो सामान को कोचीन बन्दरगाह से सीधे ही स्वेज नहर तक पहुंचाया जा सकता है तथा इससे हमें काफी ज्यादा शक्ति, समय तथा धन की बचत होगी।

केरल में इदुक्की जिला काफी मात्रा में विदेशी मुद्रा कम रहा है। हमारे यहाँ से इलायची, चाय, काली मिर्च तथा काफी की बिक्री होती है तथा हम देश के लिए अधिकतम काफी विदेशी मुद्रा अर्जित करते हैं। परन्तु रेलवे विभाग इदुक्की जिले की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दे रहा है। इस जिले में बहुत से हरिजन तथा पहाड़ी जनजातियाँ रहती हैं। अतः मैं अनुरोध करता हूँ कि कम से कम उनके कल्याण के लिए तो रेलवे विभाग कुछ और धन उपलब्ध कराये। इससे केरल के पर्वतीय क्षेत्रों में सुधार लाने में सहायता मिलेगी। मैं और ज्यादा धन उपलब्ध कराने के लिए एक बार और अनुरोध करता हूँ।

अलप्पी-कोचीन रेल लाइन के लिए तीन करोड़ रुपये दिये गए हैं। इस तरह से केरल की तटवर्ती लाइन को पूरा होने में 10 से 15 वर्ष का समय लग जायेगा। अगर मैसूर-तालीचेरी लाइन तथा गुरुबायूर-कुट्टीपुरम लाइन का कार्य भी पूरा हो जाता है तो भी हम अखिल भारतीय स्तर तक नहीं पहुंचेंगे। अतः मैं चाहता हूँ कि कम से कम केरल के साथ न्याय किया जाये। मैं कोई कृपा नहीं चाहता। मैं तो यही चाहता हूँ कि न्याय किया जाए।

केरल के विद्युतीकरण के प्रभारी मंत्री रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लिए रेलवे विभाग को रियायती दर पर विद्युत देने के लिए तैयार हैं। परन्तु रेलवे विभाग सहयोग नहीं कर रहा है। मेरा आपसे अनुरोध है कि केरल में रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण किया जाए तथा इन्हें दोहरा किया जाये ताकि लोगों की यात्रा को सरल एवं आसान बनाया जा सके।

मैं केरल में रेलों के लिए ज्यादा धन मुहैया कराने तथा कोचीन मदुरई लाइन के निर्माण कार्य को तुरन्त शुरू करवाने का अनुरोध करता हूँ। मेरा अनुरोध है कि आप इस लाइन के लिए ज्यादा धन मुहैया करायें। इस वर्ष भी 30 से ज्यादा संसद सदस्यों ने इस कार्य को कराने के बारे में एक संयुक्त याचिका रेलवे विभाग तथा प्रधान मंत्री जी को दी है। अतः आप केरल के प्रति न्याय कीजिए।

[हिन्दी]

श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश (शतरा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि कम से कम मुझे बोलने का मौका तो मिला गया।

रेल बजट की हमारे राष्ट्रीय जीवन में एक अलग पहचान है। इसका सबसे बड़ा प्रमाण यही है कि सब बजट एक ओर और रेल का बजट एक ओर। रेल मंत्री बंसीलाल जो देश में अपनी योग्यता के कारण बहुवर्चित व्यक्ति हैं तथा हरियाणा प्रदेश की जिन्दगी में उपलब्धियों के नायक के रूप में विशेष रूप से मर्यादित हैं। इसलिए जहाँ तक कार्यकुशलता का प्रश्न है, इसमें संदेह नहीं कि रेल मंत्री जो तथा राज्य मंत्री श्री सिन्धिया साहब आफ़ी डायनेमिक, कार्यकुशल और गतिशील मंत्री हैं। इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ।

एक माननीय सदस्य : ऐसा कहने पर भी अधिक कुछ नहीं मिलने वाला है।

श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश : आपने ऐसी उम्मीद पहले से ही की हुई है लेकिन मुझे उम्मीद है कि कुछ मिलेगा। इसीलिए मैं सिन्धिया जी को एक डायनेमिक व्यक्ति मानता हूँ।

यह जो 1986-87 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है काफी सराहनीय बजट है और रेलों के लिए 1985-86 का वर्ष काफी उपलब्धियों का वर्ष माना जा सकता है। हमारे 1985-86 के रेल बजट में 1984-85 वर्ष की तुलना में 14 मिलियन मीट्रिक टन अधिक का लक्ष्य रखा गया था। किन्तु यह लक्ष्य हमने न केवल पहले 9 महीने में ही पूरा कर लिया बल्कि हमने 14 मिलियन मीट्रिक टन से बढ़ा कर इसे 16 मिलियन मीट्रिक टन तक पहुँचा दिया। इसमें यह काफी वृद्धि हुई। इसमें काफी बढ़ोतरी हो गई है, 14 परसेंट की बढ़ोतरी है।

उपाध्यक्ष महोदय, चालू वित्त वर्ष में 250 मिलियन मीट्रिक टन का परिवहन लक्ष्य बढ़कर 277 मिलियन मीट्रिक टन हो गया है। इसलिए इस वर्ष की बहुत उपलब्धियाँ हैं और इ : वर्ष को उपलब्धियों का वर्ष कहा जा सकता है। इस बात के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि आप लोगों की जो टारगट परसेन्सिटी है, उसकी वजह से आप बहुत आगे बढ़ गए और टारगट कम पड़ गया। अब आपको अपनी उपलब्धियों का लक्ष्य 20 प्रतिशत रखना चाहिए, आसानी से इस लक्ष्य की पूर्ति हो सकती है। मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि देश के आर्थिक विकास के लिए रेल बजट को काफी बढ़ाकर रखा जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन का और माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि गत सत्र में मूल चन्द डागा जी ने बतलाया कि उत्तर प्रदेश और बिहार में चैन-पुलिंग की घटनाएँ बहुत होती हैं इसलिए विकास का सारा काम राजस्थान में किया जाना चाहिए। मेरा विवेदन यह है कि अगर वहाँ पर चैन-पुलिंग होती है तो इसका मतलब यह नहीं है कि उसको रोकने का कोई रास्ता नहीं निकाला जा सकता है। इस वजह से वहाँ पर विकास कार्य रोक देना अन्याय होगा।

[अनुबाह]

श्री बालकृष्ण शैरामी (मंबसौर) : वे 'चैन-पुलिंग' की बात नहीं कर रहे थे, परन्तु 'चैन-पुलिंग' के बारे में कह रहे थे।

श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश : वह तो मैंने टिप्पणी की थी

[हिन्दी]

इसके लिए धन्यवाद, लेकिन मेरा समय मरुप्त न करें।

उपाध्यक्ष महोदय बिहार की राजधानी पटना है और बिहार की दूसरी राजधानी गया है। गया एक राष्ट्रीय महत्व का शहर है जहाँ पर विश्व के सभी देशों के लोग आते हैं और यह वहाँ से, पटना मात्र 50 मील की दूरी पर है। वहाँ पर एक ही लाइन है। इसको दोहरा करने की मांग एक जमाने से चली आ रही है, लेकिन अभी तक यह योजना लंबित है। हमें आशा थी कि इस बजट में हमारे जो डायनामिक मिनिस्टर हैं वे इसको अवश्य रखेंगे, लेकिन अभी तक यह नहीं हुआ है। 50 मील की दूरी तय करने के लिए 3-4 घंटे लगते हैं। लेकिन कलकत्ता से बर्दवान 65 मील की दूरी होते हुये भी वहाँ पर काफी रेलें हैं और आवागमन की बहुत सुविधा है, इसी तरह की व्यवस्था यहाँ पर होनी चाहिए। इसके साथ ही मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि पटना से गया का जो सड़क मार्ग है वह इतना खराब है कि बिल्कुल विकलांग अवस्था में पड़ा हुआ है। विकलांग वर्ष में भी उसका उद्धार नहीं किया गया, अब भी अगर उसकी विकलांगता को दूर कर दिया जाए तो वह भी मंत्री महोदय के डायनामिक होने का प्रमाण माना जा सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, एक बात और कहना चाहता हूँ कि रेल विभाग को और अधिक चूस्त करने की आवश्यकता है। विभाग की इनएफीशेंसी का नमूना हजारी बाग, छोटा नागपुर का क्षेत्र है। यहाँ से सबसे अधिक सरकार को राजस्व प्राप्त होता है, लेकिन यह क्षेत्र रेल के नक्शे में नहीं है। आज से कई दशक पहले रेल मंत्रियों द्वारा यह आश्वासन मिला था कि इस क्षेत्र को रेल के नक्शे पर लाया जाएगा, लेकिन किसी रेल बजट में इसकी चर्चा नहीं की गई। इससे बहुत दुःखद स्थिति है और हर कोशिश के बावजूद, कार्यान्वयन की संपूर्ण तैयारी के बावजूद उसमें प्रसव पीड़ा पैदा नहीं हो रही है। छोटा नागपुर क्षेत्र में काफी रीजनल इन्वेलॉप्मेंट है, इस वजह से लोगों में रंजिश बढ़ती जा रही है और यहाँ पर हजारी बाग से 60 मील की दूरी तक कहीं रेल नहीं है। वहाँ पर अभी भी 40 परसेंट आदमी ऐसे हैं जिन्होंने रेल नहीं देखी है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहूँगा कि यह बहुत महत्वपूर्ण जगह है और इसको भारतीय रेल के नक्शे पर लाया जाए। हजारी बाग को रेल नक्शे पर लाना अत्यंत अनिवार्य है। इस संबंध में आश्वासन बहुत पहले दिया गया है।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूँ। पटना से रांची सुपरफास्ट एक्सप्रेस चलती है और वहीं पर संपूर्ण भारत का कोकिल कोल का सबसे बड़ा नगर धनबाद है, वह वहाँ से थोड़ी दूर पड़ता है। अगर इस गाड़ी में गोमों में दो बोगियाँ और जोड़ दी जाएं तो कोयले की राजधानी धनबाद की ओर जाने वाले लोगों को काफी सुविधा होगी। रांची सुपरफास्ट एक्सप्रेस में दो बोगियाँ जोड़ने से सुविधाएँ काफी बढ़ सकती हैं। इस बारे में मंत्री महोदय को 1-2 पत्र लिखकर भी प्रार्थना की है। एक निवेदन और है कि पहाड़पुर रेलवे स्टेशन पर जो अप लाइन है वह बहुत नीची है। यह मेन लाइन पर है और कई दुर्घटनाएँ हो चुकी हैं, क्योंकि यहाँ पर द्रुतगति की गाड़ियाँ आती हैं। इस प्लेटफार्म को ऊँचा करने के लिए मंत्री जी से आग्रह किया था। वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मुझे पूरी आशा और भरोसा है कि इस ओर आप जरूर ध्यान देंगे।

आपने एक्सीडेंट्स के रेट्स में कमी की है, उसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। साथ ही साथ, रेल मंत्री जी की कठिनाइयों को भी महसूस करता हूँ कि किस तरह से पीसिटी

ऑफ फंड्स के होते हुए भी आप किसी तरह से रेलवे प्रशासन को सुचारू रूप से चला रहे हैं। आपके प्रयास सराहनीय हैं। इस सबके बावजूद देश में त्रिस्र गति से आबादी बढ़ती जा रही है, हमें उसे भी ध्यान में रखते हुए अपनी योजनाएं और कार्यक्रम बनाने होंगे क्योंकि प्रतिवर्ष हम अपने देश में एक सम्पूर्ण आस्ट्रेलिया बढ़ाते जा रहे हैं, लगभग दो करोड़ व्यक्ति हर साल बढ़ जाते हैं।

मुझे खुशी है कि रेल विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण में आर आई टी ई एस तथा आई आर सी ओ एन ने अच्छा मुनाफा पैदा किया है तथा विदेशी मुद्रा प्राप्त की है। मेरा सुझाव है कि रेलवे को अपने संसाधनों में बढ़ोत्तरी करने के लिए इस दिशा में और ज्यादा कारगर कदम उठाने चाहिए।

1986-87 के अनुमानित लक्ष्य के अनुसार आपने 294 मिलियन एम० टी० माल डुलाई करने की अपनी क्षमता जानी है, उसके लिए भी मैं शुभ कामना व्यक्त करता हूँ और आशा करता हूँ कि आपका लक्ष्य इसी तरह पूरा होगा और आप पिछले सभी कीर्तिनाओं को तोड़कर उनसे भी ज्यादा आगे बढ़ेंगे।

श्री मानबेन्द्र सिंह (मथुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री श्री बंसी लाल जी ने एवं उनके सहयोगी श्री सिधिया साहब ने जो रेलवे बजट इस सदन में रखा है, मैं उसके लिए हृदय से आभार प्रकट करना चाहता हूँ। आज की स्थिति में जब सारे देश की निगाहें बढ़ती हुई कीमतों की ओर लगी थीं, लोग रेलवे बजट के बारे में भी शंका से देख रहे थे कि रेलों के किराए बढ़ेंगे, मंत्री जी ने जिस तरह का बजट पेश किया है, उससे सारे देशवासियों और विशेषकर बिपक्ष के लोगों को आश्चर्य हुआ है। सबसे बड़ी बात यह है कि सारे देश की जनता ने इसकी सराहना की है।

यदि रेलवे विभाग की उपलब्धियों की ओर देखा जाए, जिनका वर्णन रेलवे बजट में किया गया है, तो हमारे पास कुछ कहने के लिए शेष नहीं रह जाता। उनमें से कुछ का वर्णन मैं आपके सामने करना चाहूँगा, जो सुविधाएं गरीब यात्रियों को प्रदान की गई हैं, हमारे युवा छात्रों को जो सुविधाएं दी गई हैं, प्रतिदिन चलने वाले यात्रियों के एम० एस० टी० किराए में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गई है, उस सबके लिए रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। उन्होंने गरीब और समाज के कमबोर सबके को ध्यान में रखकर ही सारा बजट तैयार किया है। जहाँ तक अन्य दर्जों के किराओं का संबंध है, जैसे पहला दर्जा या एयर-कंडीशन्ड दर्जा अथवा सुपरफास्ट ट्रेनों के किराए जरूर बढ़ाये गए हैं लेकिन वह बृद्धि भी नगण्य सी प्रतीत होती है और उनके रेट्स विशेष नहीं बढ़ाये गए हैं।

मुझे खुशी है कि आपने ट्रैंक को चौड़ा करने, ट्रैंक का विद्युतीकरण करने और उसमें सुधार लाने का प्रयास किया है, उसके लिए भी मैं आपके प्रति हृदय से आभार प्रकट करता हूँ। इसके साथ-साथ मैं आपके समक्ष कुछ सुझाव भी रखना चाहता हूँ। रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में भी मैंने इन सुझावों को रखा था और कहा था कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के एक कार्यक्रम के अनुसार रेलवे ट्रैंक के दोनों ओर प्लाटेशन लगाये जाने के लिए रेलवे विभाग को एक अभियान चलाया जाए। उसके उत्तर में आपने मुझे बताया कि कई लाख पेड़ रेलवे ट्रैंक के दोनों तरफ लगाये गए हैं परन्तु अगर हम उनकी संख्या वहाँ जाकर देखें तो बहुत नगण्य सी दिखाई देती है।

बड़े-बड़े स्टेशनों के दोनों ओर, आज कल एक समस्या देखने में आती है कि ट्रैंक के दोनों तरफ खुले में शौच शौच आदि कर जाते हैं और जब उन स्टेशनों पर गाड़ियाँ रुकती हैं तो बहुत दुर्गंध

आती है। मैं समझता हूँ कि यह काम बहुत गलत है और इसको रोकने के लिए रेलवे प्रशासन को समुचित कदम उठाने चाहिए व सक्ती से एक्शन लेना चाहिए।

जहाँ तक प्रथम छोटी लाइन पर चलने वाली सवारी यात्री या माल-भाड़े की ट्रेनों का है, उनकी व्यवस्था को भी सुधारना अति आवश्यक है। राजस्थान में कई बार जाने का मौका मिला है वहाँ छोटी लाइनों हैं और हमारे उत्तर प्रदेश में भी छोटी लाइनों की बहुत बड़ी संख्या है। लेकिन इन छोटी लाइनों की ट्रेनों की बड़ी दुर्दशा है। यात्री गाड़ियों में बोगियों की व्यवस्था ठीक नहीं है, सीटें फटी हुई हैं, शौचालय ठीक नहीं हैं, स्टेशनों की व्यवस्था ठीक नहीं है। वहाँ के वेटिंग रूम की व्यवस्था बहुत ज्यादा खराब है। इसके अलावा आपने रेलवे के नवीनीकरण करने का कार्य बारम्बार किया है। उसमें भी आपको सुझाव देना चाहूँगा कि इसको तेजी से किया जाना चाहिए, ताकि हमारे रेलों के जो एक्सिडेंट्स होते हैं, वे रुक सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि आपकी विद्युतीकरण की योजनाएँ चल रही हैं जिनके अन्तर्गत बहुत सारी लाइनों को विद्युतीकृत किया जाना है। मैं चाहूँगा कि इस कार्य को तेजी से बढ़ाया जाए जिससे हमारे देश में जो कोयले और डीजल की जटिल समस्या है, उससे कुछ सुलझ सके और उसका लाभ मिल सके तथा सवारी गाड़ियों की क्षमता और माल ढोने की क्षमता बढ़ाई जा सके। अगर विद्युतीकरण बढ़ेगा तो रेलवे विभाग को और सरकार को अधिक धनराशि प्राप्त हो सकेगी। इसलिए इस कार्य को तेजी से बढ़ाया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, बाकी गाड़ियों की हालत बहुत खराब है, चाहे वे छोटी लाइन की हों या बड़ी लाइन की, ज्यादातर दशा खराब है। जब हम फर्स्ट क्लास में भी ट्रेवल करते हैं, तो पाते हैं पंखे नहीं हैं, न लाइट की ठीक व्यवस्था है, न शौचालय ठीक है। इस तरफ भी आपका ध्यान मैं आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूँ कि इन गाड़ियों में इन चीजों की व्यवस्था ठीक होनी चाहिए।

रेलवे प्रापर्टी और पैसेजर्स गाड़ियों में चोरी की वारदातें अधिक होती रहती हैं जिससे पैसेजर्स को और रेलवे की सम्पत्ति को बड़ा भारी नुकसान होता है। इस बारे में आपने बहुत कदम उठाए हैं। मेरा अनुरोध है कि और बहुत कदम उठाए जायें, ताकि ये वारदातें रुक सकें।

इसके साथ-साथ महोदय, मैं रिजर्वेशन के बारे में भी कहना चाहता हूँ। इस बारे में मैंने कंसल्टेटिव कमेटी में भी कहा था कि रिजर्वेशन वहाँ की जनसंख्या को मद्दे नजर रखते हुए नियत किया जाना चाहिए। जो छोटे स्टेशन हैं वहाँ पर आपने आज से 10 साल पहले रिजर्वेशन की सीटें नियत की थीं किन्तु अब आबादी बढ़ गई है जिससे रिजर्वेशन की बहुत दिक्कत सामने आती है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप आबादी के हिसाब से रिजर्वेशन को बढ़ाने की कृपा करें।

महोदय, जहाँ तक बिना टिकट यात्रियों के चलने से रेलवे को नुकसान होने की बात है, उसके बारे में माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट वक्तव्य में कहा था कि उस पर बहुत कदम उठाए जा रहे हैं। मेरा निवेदन है कि इस ओर और बहुत कदम उठाए जाएँ, जिससे बिना टिकट चलने वाले यात्रियों की संख्या में कमी हो और रेलवे को नुकसान न हो।

माननीय मंत्री जी ने भी अपने बजट भाषण में स्वास्थ्य सेवाओं की कमी का उल्लेख किया

है। मेरा भी निवेदन है कि स्वास्थ्य सेवाओं की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।

मान्यवर, मैं मथुरा से आता हूँ। मथुरा भगवान कृष्ण की जन्म भूमि है। मैंने पिछली बार भी निवेदन किया कि सारे हिन्दुस्तान से और विदेशों से लाखों की संख्या में तीर्थ यात्री मथुरा नगरी में उपस्थित होते हैं। लेकिन महोदय, मथुरा से कलकत्ता जाने के लिए सिर्फ एक ट्रेन तुफान मेल है। मथुरा का पुनः आप सर्वेक्षण कराएँ और वहाँ पर रिजर्वेशन को बढ़ाएँ। इसके साथ ही महोदय वृन्दावन एक बहुत बड़ा तीर्थस्थल है इसलिए वहाँ पर एक रिजर्वेशन बूथ आप खोलें और वहाँ के लिए कोटा भी निश्चित करें।

मान्यवर, चूँकि इलाहाबाद में हार्दिकीट है इसलिए मथुरा में बहुत से यात्रियों को वहाँ जाना पड़ता है, लेकिन वहाँ जाने के लिए कोई साधन नहीं है। इसलिए मेरा मान्यवर मंत्री महोदय से अनुरोध है कि गंगा जमुना या लखनऊ एक्सप्रेस में मथुरा से इलाहाबाद जाने के लिए बोगियों की व्यवस्था की जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, इसके साथ ही साथ मैं माननीय मंत्री महोदय से यह अनुरोध भी करना चाहता हूँ कि मथुरा से अजमेर की लाइन का सर्वे हुआ है और माननीय गनी खाँ चौधरी साहब मंत्री थे, उन्होंने उसका शिनायास भी किया, लेकिन वह काम पूरा नहीं हुआ है। अतः मैं पुरजोर शब्दों में मांग करूँगा कि उस कार्य को इस बजट में लेकर उसको शीघ्र पूरा कराने की व्यवस्था करें।

मथुरा-वृन्दावन एक छोटी लाइन चलती है। इसके लिये सुझाव है कि इसको आगरा या हाथरस तक अवश्य जोड़ा जाये जिससे अन्य यात्रियों को इसमें सुविधा मिल सके।

अन्त में मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ कि मथुरा भगवान कृष्ण की जन्म-भूमि होने के कारण आप अपनी धार्मिक भावनाओं को ध्यान में रखते हुए, जो मैंने वहाँ के बारे में सुझाव आपके समक्ष रखे हैं, उन पर अवश्य ध्यान दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री बलवन्त सिंह राम्वालिया (संगरूर) : उपाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत धन्यवाद। मैं आपका इतना कम टाइम लूँगा शायद एक घंटी आपको बजानी पड़े, दूसरी की जरूरत नहीं पड़ेगी।

आज की दुनिया में, आज के जीवन में जिन्दगी की रफ्तार इतनी बढ़ गई है कि भारत देश में जीवन की रफ्तार रेलवे की रफ्तार से जुड़ गई है, इसलिए हमें ईमानदारी से दोनों तरफ से ऐसे सुझाव देने चाहिएँ जिससे रेलवे का उपयोग हो, रेलवे के लिये लोगों में प्यार बढ़े, रेलवे शौक बन जाये, मजबूरी न रहे।

श्री अजय मुखरान : यह एक दफे फिर कहिये।

श्री बलवन्त सिंह राम्वालिया : कर्नल साहब टाइम बहुत कम है।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जैसे-जैसे जिन्दगी की स्पीड बढ़ रही है, वैसे जाँ रेलवे फ्लाटकों पर लोगों को रेलवे लाइन फ्रासिंग करने में वैटिंग में बक्त लगाना करना पड़ता है उसमें बढ़ोत्तरी होती जा रही है, उसमें कमी की जाये। इस समय 40-40 मिनट लोगों को रेलवे फ्रासिंग पर रुकना पड़ता है। एक ट्रेन आयेगी, दूसरी जायेगी, इसमें टाइम लगता है। इसको किसी न किसी तरह स्ट्रीम लाइन किया जाये।

जो अन-मैन्ड रेलवे फ्रासिंग हैं, पंजाब में बहुत एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, क्योंकि ट्रेन्टस और ट्रालीज बढ़ गई हैं। अन-मैन्ड फ्रासिंग बहुत ज्यादा हैं। हर जगह हमने पंजाब को लिफ रोड्ज से जोड़ दिया है, इसलिये इसका कुछ प्रबन्ध किया जाना चाहिये।

पिछले वर्ष 10 परसेंट हाइक किराये में की गई, उससे किराये बढ़े हैं इतनी आमदनी होने के बाद जो खूबसूरती आनी चाहिये थी, वह खूबसूरती हमारे राज्य मंत्री जी के चेहरे जैसी खूबसूरती होनी चाहिये थी, लेकिन नहीं आई। इसलिये हमें अपनी तरफ से वैसी खूबसूरती आनी चाहिये।

[धनुषाबाब]

उपाध्यक्ष महोदय : तो आप नई लाइन चाहते हैं।

श्री बलराम सिंह राभवालिपथ : जी हां, यह नई लाइन है।

[हिन्दी]

एक बात मैं कह रहा हूँ कि फूड क्वालिटी ठीक कीजिए। रेलवे में जो फूड क्वालिटी है, मैं उसे पटिया नहीं कहता परन्तु अच्छी नहीं है। सुविधा तो है, अगर आम पेसेन्जर हमारे यहां सैट्रल हाल में खाना खा जाये तो वह पूछेगा कि एम० पी० साहब आप तो ऐसा खाना खाते हैं, रेलवे में हमको ऐसा खिलाते हैं। इस तरह से झगड़ा होगा।

इलेक्ट्रिक इंजन हमें अपने देश में बनाने चाहियें। इसके लिये बहुत पैसा बाहर जा रहा है, इसकी व्यवस्था करनी चाहिये। कपूरथला कोच फैक्टरी और पटियाला कम्पोनेन्ट का जो कारखाना है, उसके लिए मेरी रिक्वेस्ट है कि लोकल गांव के लोगों को वहां आब नहीं मिल रहा है, कम मिल रहा है। इसका कुछ प्रबन्ध किया जाना चाहिये।

हमारा सुधियाना से हावड़ा के लिये प्रबन्ध है। फिरोजपुर से हावड़ा के लिये बहुत पेसेन्जर जाता है। फिरोजपुर से हावड़ा के लिये प्रबन्ध किया जाये।

फिरोजपुर दिल्ली के लिए मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से मिला भी था। मैंने और मेरे कमीश्वर ने रिक्वेस्ट की थी कि कुछ स्टेशनों पर रेलवे के रुकने का प्रबन्ध किया जाये। इनकी नेहरू-बानी, चिट्ठी तो इन्होंने लिख दी, लेकिन बात वहीं की वहीं रही है। चिट्ठी तो आ गई कि आप मिले थे लेकिन उसके लिये अभी कुछ करना है।

नंगल-तसबाड़ा रेलवे ट्रंक के लिये आपने 10 करोड़ का प्रबन्ध किया है, उसका हम स्वागत करते हैं, उसको अभी और बढ़ाया जाना चाहिये। उसके लिये और बढ़ाया जाना चाहिये। इस बजट में पंजाब की तरफ ज्यादा ध्यान नहीं दिया गया है जबकि पंजाब और हरियाणा से रेलवे को अनाज पर काफी किराया मिलता है।

नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी के बन जाने से रेलवे को काफी काम करना पड़ेगा क्योंकि माफिक में प्रतियोगिता काफी बढ़ जायेगी। आज हम देखते हैं कि ट्रक ड्राइवर्स के बहुत कत्ल हो रहे हैं और उनका मास भी लूटा जा रहा है। अभी कुछ दिन पहले मेरे पास चार ट्रक ड्राइवर आये थे। उन्होंने बताया कि ड्राइवर्स और कंडेक्टरों का कत्ल कर दिया गया है। उनकी हिफाजत का भी आपको प्रबन्ध करना चाहिये।

श्री बंसी लाल जी को मालूम है कि कोट-कपुरा से जी 7 ट्रेनें गुजरती हैं, वहां का फाटक अधिकतर समय तक बंद रहता है। उस फाटक के ऊपर आपकी पुल का प्रबन्ध करना चाहिये। वह फाटक एक दिन में 6 घंटे तक बन्द रहता है। इस कारण से वहां पर पुल बनाना जरूरी है।

पंजाब में तरण-तारण में जो बस हादसा हुआ और उसमें अकाली एजीटेशन करने वाले राजनीतिज्ञ लोग मारे गये थे, उनके लिए अधिक पैसों की व्यवस्था करनी चाहिये। हर शहीद के परिवार को एक लाख रुपया दिया जाना चाहिये।

मालेर कोटला पिछले 10 साल से इंडस्ट्रियल टाउन बन गया है। वह स्टेशन बहुत छोटा है, बहुत सा सामान आता और जाता है। किसी न किसी तरह से उस स्टेशन को डेवलप किया जाये।

रेलवे कर्मचारियों की समस्याएँ बढ़ रही हैं। जैसे कि एक छोटा रेल कर्मचारी है, उसकी तनख्वाह, रहन-सहन और बदली आदि की समस्याएँ हैं। इस पर भी आपको ध्यान देना चाहिये।

अंत में मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। मैंने जो शुरू में वायदा किया था कि मैं घटी नहीं बजने दूँगा, वह वायदा मैंने पूरा किया। मैं अपना भाषण धन्यवाद के साथ समाप्त करता हूँ।

श्री राम नगीना मिश्र (सलेमपुर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, समयाभाव के कारण विस्तार में बात करना मुश्किल है, इस कारण मैं खास बातों की तरफ ही ध्यान आकर्षित करूँगा। एक कहावत है "घर-घर में उजाला है, मेरे घर में अंधेरा।"

माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसकी प्रशंसा करता हूँ। एक बात के लिये मुझे दुःख है कि बनारस से बड़ी लाइन का निर्माण कार्य मालूम नहीं क्यों खटाई में पड़ा है। मैंने जब आँकड़े देखे तो आश्चर्य हुआ। उसमें लिखा है कि उसमें लागत 53 करोड़ 73 लाख आई। 1985-86 में 11 करोड़ 66 लाख खर्च हो चुका है और 1986-87 में एक करोड़ रुपया टोकन के रूप में खर्च होगा और 41 करोड़ 13 लाख रुपया बाकी बच रहा है। यह नहीं लिखा गया है कि कब खर्च होगा।

3.00 ब० प०

बनारस से रेलवे लाइन का बनना 3-4 साल पहले शुरू हुआ था। और साइनें बन गईं, यह क्यों नहीं बन रही हैं, क्यों इतनी उपेक्षा हो रही है? क्या कारण है—यह मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा। हमारे माननीय राज्य मंत्री जी स्वयं बनारस से सम्बन्धित हैं, वे वहाँ गए हैं और देखे हैं और मैं समझता हूँ उनको घेर कर लोगों ने उनसे भी कहा होगा कि बनारस पर दया क्यों नहीं हो रही है। मैं आपसे हाथ जोड़ कर प्रार्थना करता हूँ कि अगर इस लाइन को बनवाना है जिस पर इतना रुपया आपने खर्च कर दिया है तो उसको प्रोलांग क्यों कर रहे हैं? अगर वह बन सकती है तो उसको बनवा देना चाहिए और अगर नहीं बन सकती है तो साफ शब्दों में कह देना चाहिए कि यह लाइन नहीं बन सकती है। अभी मैं हाल में जब वहाँ गया था तो पब्लिक ने मुझ से पूछा था क्या बड़ी लाइन नहीं बनेगी तो मैंने उनसे कहा था कि बनेगी। मैं आपसे बार-बार प्रार्थना करता हूँ कि कृपा करके बनारस-भटनी लाइन को अविलम्ब बनवाया जाए।

एक बात मैंने इन कागजों में और देखी है जिससे पता चलता है कि कितनी घोर उपेक्षा की जा रही है। 1974 में श्रीमती इन्दिरा जी ने बगहा-छित्तौनी रेल लाइन का शिसान्यास किया था, तीन करोड़ रुपया भी उस पर खर्च हो गया। लेकिन उसके लिए इसमें केवल एक हजार

रुपया ही रखा गया है। यदि एक हजार रुपया नहीं भी देते तो भी क्या बिगड़ जाता ? एक तरह से न तो हम को मार ही रहे हैं और न जिन्दा ही रख रहे हैं। या तो आप इस बात को साफ कर दीजिए कि लाइन नहीं बनेगी या फिर अगर बननी है तो उसका प्रबन्ध कीजिए और बनवाइये। लेकिन आप तो ऐसा मधुर इन्वेक्शन दे रहे हैं जिससे न तो इन्सान मर ही रहा है और न बी ही रहा है। बगहा लाइन का शिलान्यास भूतपूर्व प्रधान मन्त्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा किया गया था। क्या रेल विभाग उनके द्वारा दिए गए बचनों को पूरा नहीं करेगा ?

एक बात के लिए मैं मन्त्री जी को अवश्य धन्यवाद दूंगा। बहुत दिनों से मांग चल रही थी देवरिया में ओवरब्रिज बनाने के लिए, उसके लिए 10 लाख रुपए पहले साल में सँकशन किए गए हैं। मन्त्री जी ने यह बहुत अच्छा काम किया है। मैं प्रार्थना करूंगा कि वे जल्दी से जल्दी इस काम को पूरा करवायें।

लेकिन और दो काम जो मैंने बतलाए हैं यह बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। भटनी से पूर्ब के जितने भी एम पीज हैं या पूर्बांचल के जितने एम पीज हैं सभी एक स्वर से कहते हैं कि भटनी से बनारस बड़ी लाइन बननी चाहिए और बगहा-छितौनी की लाइन बनाई जानी चाहिए। ये दो बहुत महत्वपूर्ण काम हैं। इन लाइनों के बन जाने के बाद बिहार और उत्तर प्रदेश के बीच आना जाना बढ़ा सरल हो जायेगा। बिहार और यू० पी० के सम्बन्ध नारायणी की बचह से छिन्न हो गए हैं। इसके बन जाने से, वहाँ पर जो जंगल, पार्टी का राज चल रहा है वह भी समाप्त हो जाएगा। अभी तो वहाँ पर जंगल पार्टी का ही राज है, काँग्रेस का राज नहीं है। वहाँ नारायणी के आस-पास 30-40 किलोमीटर के क्षेत्र में जंगल पार्टी का ही राज है, और किसी का भी राज नहीं है (व्यवधान)

इसके अलावा तीन चार मुख्य चीजें हैं उनको भी आप सुन लीजिए। तीन चार साल पहले और श्री केदार पांडे जी के समय में भी बल्कि उनसे पहले भी जो मन्त्री जी थे—अभी हमारे मित्र ने मधुरा की बात कही तो यह सच है कि मधुरा, काशी और अयोध्या इस देश के ऐसे नगर हैं जोकि सभी को मान्य हैं वहाँ पर रेलवे द्वारा विकास कार्य होने चाहिए परन्तु इसके अतिरिक्त यदि हम कुशीनगर को देखें तो वह विश्व का सबसे प्रसिद्ध स्थान है जहाँ पर विदेशों से लोग आते हैं दर्शन करने हेतु—तीन चार साल पहले देवरिया से छितौनी तक रेलवे लाइन मंजूर हो गई है, उसका सर्वे भी हो चुका था, 15 करोड़ रुपया रखा था लेकिन उसके बाद से कहीं उसका नामो निबान ही नहीं है। पता नहीं उस स्वीकृत रेलवे लाइन का क्या हुआ है ?

3.04 अ.प.

[श्री बरकम पुरुषोत्तमन पीठासीन हुए]

हमसे लोग वहाँ पर पूछेंगे कि एम पी साहब बताइये, रेल बजट पेश हो गया, जब आप चित्ला-चित्ला कर कहते थे कि रेलवे लाइन निकलेगी, देवरिया से कुशी नगर लाइन बनेगी और बगहा-छितौनी लाइन बनेगी तो उसका क्या हुआ ? मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि उनको क्या जबाब दूँ। मैं नहीं समझ पाता हूँ कि उनसे झूठ बोलूँ या क्या कहूँ, रेलवे लाइन बनेगी या नहीं बनेगी। इसलिए मैं आप से स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूँ कि क्या मैं उनसे कहूँ।

बैलभारा रोड से बलिया तक का 65 किलोमीटर का फासला है। इस बारे में लिखकर कहा गया कि जगले बजट में इसका समावेश किया जायेगा, लेकिन उसका इस बजट में नाभौतिकभाव नहीं है। आप सारे देश में रेल लाइनों का आस बिछा रहे हैं, तो मैं आपसे हाथ जोड़कर निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारा पूर्वी क्षेत्र गोरखपुर, देवरिया को नजरअन्दाज न करें, तो वहाँ की जनता का भला होगा। रेलवे के रख-रखाव के बारे में मैं आपको बताना चाहता हूँ। एक रेलवे फाटक टूटा हुआ था, तो पता चला कि रेलवे के पुलिस वालों ने उस फाटक को तोड़ दिया है। इसलिए इस ओर भी आपको ध्यान देना चाहिए।

अभी आपने अखबारों में पढ़ा होगा कि रिजर्वेशन के लिए आप नए एजेंट बनाने जा रहे हैं। मैं नहीं समझ पाता हूँ कि आप एजेंट बनाकर क्या कीजिएगा। अभी तो टिकट पाने के लिए कितने लोगों को देना पड़ता है, एजेंट को देगा, आपके कर्मचारी को देगा, पता नहीं किस-किस को देता है। यह व्यवस्था दूषित है, इसलिए इस रिजर्वेशन की व्यवस्था को सुदृढ़ कीजिए और एजेंट के द्वारा रिजर्वेशन न कराए।

इन शब्दों के साथ मैं मन्त्री जी से पुनः निवेदन करता हूँ कि वे मेरी बातों की ओर ध्यान दें और देवरिया, गोरखपुर और बलिया की ओर वे विशेष ध्यान दें।

श्री सरकराज अहमद (गिरिडीह) : सभापति महोदय, सरकार द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। इस बजट में खासकर सैकेट-क्लास और नौजवाब लोगों को राहत मिली है। पढ़ने-लिखने वाले बिच्चाबिचों के जाने-जाने की सुविधा का ध्यान रखा गया है। इसके साथ-साथ मैं आपका ध्यान हिन्दुस्तान के पिछड़े हुए क्षेत्र उत्तर प्रदेश और बिहार की ओर ले जाना चाहता हूँ। बिहार में खास तौर से छोटा नागपुर और संबाल परगना, जो कि आदिवासी और पिछड़े हुए लोगों का क्षेत्र है। जहाँ लोगों ने अभी तक रेल-लाइन को देखा भी नहीं है।

इस बजट में जो हिस्सा उस क्षेत्र को मिलना चाहिए या वह नहीं मिल पाया है। इस बात को मैं बहुत दुःख के साथ कह रहा हूँ। संबाल-परगना और छोटा नागपुर, जहाँ मिनरल्स काफ़ी ख़ाद्य में उपलब्ध है और जिससे भारत सरकार को काफ़ी रिबैन्सु मिलता है, इतना रिबैन्सु हिन्दुस्ताव के किसी और क्षेत्र से मिलता नहीं है, वहाँ के लोगों की बड़ी दयनीय स्थिति है। एक प्रोजेक्ट था—दुमका से मधुपुर और मधुपुर से गिरिडीह हजारीबाग, कोडरमा होते हुए राँची को जोड़ना। राँची छोटा नागपुर मुख्यालय कहलाता है। इसका सर्वे हो चुका है, लेकिन इस बजट में इस लाइन पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मेरा, मन्त्री जी से निवेदन है कि वे इस लाइन की ओर ध्यान दें।

अब मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की ओर ले जाना चाहता हूँ। 103-अप और 104-डाउन गाड़ी की मधुपुर से रवानगी के बारे में पाँच-छः सदस्यों ने लिखकर दिया है। सारे दृष्टिकोणों से इसका वहाँ पर स्टोपेज होना चाहिए। यह जवाब मुझे मिला है और सांसदों को, कि एक्सप्रेस ट्रेन का कोई फरदर स्टोपेज नहीं किया जाएगा और उस जवाब के बाद उस ट्रेन का स्टोपेज चितरन्जन में कर दिया गया और यह इसलिए किया गया कि चितरन्जन रेलवे वर्कशाप के जी० एम० को कमजोरी और दिल्ली जाने जाने में सुविधा पहुंचे जबकि चितरन्जन से आसनसोल जाने में 10-15 मिनट का ही समय लगता है। यह कैसे हो गया। सांसदों द्वारा जो कहा

गया, उस बात पर तो कोई कार्यवाही नहीं हुई और यह जवाब मिला कि किसी एक्सप्रेस ट्रेन का और फरदर स्टोपेज न होगा और एक ब्योरोक्रेट की रिक्वेस्ट को मद्देनजर रखते हुए, उसका स्टोपेज वहाँ पर दे दिया गया। जब सुनने में यह बाया है कि राजधानी एक्सप्रेस का समय और दिन बदला जा रहा है। हम जो उस ट्रेन को जाने-जाने में उपयोग करते हैं, हम लोगों को राब यह है कि उस में कोई परिवर्तन न किया जाय।

गिरिडीह के लोगों को एक मांग यह थी कि 3-टियर की बोधी गिरिडीह से पटना जाने वाली ट्रेन में लगे लेकिन कई बार कहने के बावजूद उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। एक यह मांग भी गिरिडीह के लोगों की थी पाटलीपुत्र एक्सप्रेस का समय पटना से छूटने का बदला जाए क्योंकि गिरिडीह ट्रेन का जो कनेक्शन मधुपुर में होता है, वह मात्र 3-4 मिनट का होता है और वह ट्रेन हमेशा एक-डेढ़ घंटा लेट चलती है, जिससे गिरिडीह जाने वाले यात्रियों को रात भर मधुपुर में बैठना पड़ता है। धनबाद वालों को जो एक्सप्रेस है और धनबाद-राजमहल एक्सप्रेस है जो पटना से धनबाद रात में जाती है। कहने का बर्ष यह है कि जहाँ पहले से सुविधा है, उन लोगों को और सुविधाएं मिल रही हैं। सबबन ट्रेन भी है और मोटरी रेल भी है लेकिन जो पिछड़ा इलाका है और जहाँ के लोगों ने ट्रेन तक नहीं देखी है, वहाँ के लोगों की चिन्ता नहीं है।

एक बात यह और कहना चाहता हूँ कि मुक्तसराय से आसनसोल बाया पटना इलेक्ट्रिफाइड नहीं है। इसको अविलम्ब इलेक्ट्रिफाइड किया जाय।

इन शब्दों के साथ मैं आजकी कन्ववाद देता हूँ। आधे थोड़ा सा समय मुझे दिया और मैं अपनी पूरी बात नहीं कह सका। इतना कहकर मैं समाप्त करता हूँ।

श्री बापू लाल मालवीय (राजपुर) : माननीय सभापति जी, 1986-87 का जो रेल बजट माननीय रेल मन्त्री जी ने सदन में प्रस्तुत किया है, उसका मैं हृदय से समर्थन करता हूँ।

वास्तव में जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, यह सामाजिक दृष्टिकोण को दृष्टि में रखकर प्रस्तुत किया गया है। हम यह देखते हैं कि मध्यम और गरीब वर्गों के लोगों पर कोई यात्रा भाई में बृद्धि नहीं की गई है और माननीय मन्त्री जी ने बड़ी सूझबूझ से यह बजट पेश किया है और हम यह देखते हैं कि हमारी क्रािस की जो बुनियादी नीति है, उसके अनुकूल यह बजट है। मेरा ऐसा विश्वास है कि इस बजट से हमारे देश को काफी लाभ होगा। हम यह देखते हैं कि पहली पंचवर्षीय योजना से लेकर छठी पंचवर्षीय योजना तक जिस तरह से रेल विभाग ने तरक्की की है, वह वास्तव में बड़ी प्रशंसनीय है और मेरा ऐसा विश्वास है कि आगे चलकर सातवीं पंचवर्षीय योजना में हमारा रेल विभाग और ज्यादा तरक्की करेगा।

सभापति जी, मेरा जो क्षेत्र है, उसके संबंध में कई बार माननीय रेल मन्त्री जी को लिखा गया है। मेरे क्षेत्र में कोटा से हरदा बाया सोयत, सुसनेर, धागर, बेरछा, सोनकुछ, कम्बोद और छातेगाँव को जोड़ने के लिए एक ज्ञापन दिया है। वह एक बड़ा पिछड़ा इलाका है और अगर वहाँ रेल लाइन चली जाती है, तो निश्चित रूप से उस क्षेत्र में विकास होगा और कारखाने चलेंगे। और खेती की अच्छी उपज हो सकेगी।

सभापति जी, पहले आचार्य के उद्देश्य तक एक नये पेश लाइन चलती थी। यह लाइन

मेरे क्षेत्र में थी। बड़े दुःख की बात है कि इस लाईन की पटरी तक उखाड़ ली गई है, उनका नामो-निशान तक नहीं रहने दिया है। इसके लिए मैंने माननीय रेल राज्य मंत्री जी से, जो कि भूतपूर्व ग्वालियर राज्य के समय से चले रही थी, निवेदन किया था कि इसकी जाँच करवाकर इसे मीटर गेज लाईन बनाकर चालू कराया जाय। मैं माननीय मंत्री जी से पुनः निवेदन करता हूँ कि इस पर वे विचार करें और इस स्थान पर मीटर गेज लाइन बनाकर चालू करवाएं। यहाँ पर रेलवे स्टेसन तो पहले से ही बन चुके हैं, सिर्फ पटरियाँ डालनी हैं जिन पर कि कोई विशेष खर्च नहीं होने वाला है। ऐसा मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इसे फिर से मीटर गेज में चालू करवा दें।

रेलवे विभाग से एक बड़ी गस्ती हो गई कि देवास से भस्ती तक केवल 35 किलो मीटर इस पर पटरियाँ डालकर लाईन डाली गई। मैंने माननीय राज्य मंत्री जी से निवेदन किया था कि नागरिकों को बहुत लाभ होगा। आज हम यह देखते हैं जो लोग भोपाल या झाँसी आते हैं उन्हें बाया उज्जैन जाना पड़ता है और ऐसे लोगों को किराया भी डबल खर्च करना पड़ता है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस लाइन को चालू करवाकर वहाँ के नागरिकों की समस्या को हल करें।

दूसरे हम यह भी चाहते हैं कि देवास से बाया सोनकच्छ, आस्टा, सिहोर को कनेक्ट किया जाए जिससे कि इन्दौर से भोपाल तक सीधी रेल लाइन मिल जाए।

मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ वहाँ पर भस्ती में रेलवे फाटक है। यह राष्ट्रीय राजमार्ग है। वहाँ पर मंत्री जी ओवरब्रिज बनवाने की कृपा करें। दूसरे देवास-उज्जैन रोड पर भी रेलवे फाटक है। उस पर भी ओवरब्रिज बनवाने के लिए मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ। आशा है मंत्री जी इन दोनों फाटकों पर ओवरब्रिज बनवाने की कृपा करेंगे।

सभापति जी, हमने माननीय मंत्री जी को लिखा था कि हमारे यहाँ झाँसीपुर एक बहुत बड़ी मण्डी है। वहाँ पर मालवा सुपरफास्ट ट्रेन का स्टॉपेज होना चाहिए। यह ट्रेन 80 मिनट तक भोपाल में खड़ी रहती है जो कि फालतू समय है। इसका एक मिनट का स्टॉपेज सुजातपुर के लिए भी कर दिया जाए।

सभापति जी, दिल्ली से जो मालवा सुपरफास्ट ट्रेन जाती है इसके चार डिब्बे भोपाल में कट जाते हैं। वे डिब्बे भोपाल में नहीं कटें, वे इन्दौर तक जाएँ। इन डिब्बों के कटने से दूसरे डिब्बों में बहुत भीड़ हो जाती है। एक डिब्बे में भी बहुत से लोग चढ़ जाते हैं। इसको भी देखा जाए।

भोपाल में रेलवे का कारखाना बन रहा है। इसके काम में तेजी आनी चाहिए, ऐसा मेरा निवेदन है।

[अनुबाध]

श्री नारायण चौबे (मिर्जापुर) : माननीय सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने यह कहकर भारतवासियों की पीठ धपधपाने की कोशिश की है कि लोगों की आशा के मुताबिक रेलों का भाड़ा नहीं बढ़ा है सच तो यह है कि रेल बजट के प्रारूप में कुछ परिवर्तन किये गये हैं तथा रेलवे

अधिकारियों ने योजना तथा बजट गारूप में कतिपय परिवर्तन किये हैं। इसके लिए रेलवे मंत्री का धन्यवाद नहीं करना चाहिए बल्कि उन महान भारत वामियों का धन्यवाद करना चाहिए जो कि कीमत वृद्धि के खिलाफ आन्दोलन करते रहे हैं तथा फरवरी के महीने में भारत बन्द आदि के द्वारा लगातार आन्दोलन करते रहे हैं। इसके बावजूद भी महोदय, रेल मंत्री जी ने 76 करोड़ रुपये का मुनाफा कमाया है। उन्होंने द्वितीय श्रेणी एक्सप्रेस एवं मेलगाड़ियों से 250 किलोमीटर की दूरी तक यात्रा करने वालों के किराये में वृद्धि की है और वह भी 7.5 प्रतिशत। यह भी ठीक नहीं है। रेलवे मंत्री राष्ट्रीय परिवहन नीति के नाम पर यह चाहते हैं कि 250 किलोमीटर तक यात्रा करने वाले यात्री या तो बसों में पशुओं की भाँति या फिर पैसेन्जर गाड़ियों से यात्रा करें जिसमें हवा, बिजली, पानी आदि की कोई सुविधा नहीं होती है। मैं नहीं समझता कि यह समाजवाद है। यह राजीव गाँधी का समाजवाद हो सकता है परन्तु यह समाजवाद नहीं है।

रेल मंत्री ने कहा है कि सामान लाने ले जाने के बारे में कुछ प्रगति हुई है। रेलों द्वारा 2500 लाख टन माल की दुलाई की गई। छठी पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य 3090 लाख टन माल की दुलाई करने का था तथा हमने सातवीं योजना के दूतरे वर्ष में सिर्फ 2500 लाख टन माल ही उठाया है एवं हमारे पास 62,000 किलोमीटर रेल लाईन ही है। हमने सिर्फ 2500 लाख टन ही सामान उठाया है। परन्तु चीन में सिर्फ 52,000 किलोमीटर रेल लाइन होने पर भी रेल द्वारा 12000 लाख टन माल की दुलाई की गई है। इस बात पर गौर किया जाना चाहिए। वे अब रेल मंत्री नहीं हैं। वे अब परिवहन मंत्री हैं। उन्हें न सिर्फ रेलों का ही अपितु भारत में सम्पूर्ण परिवहन प्रणाली को सुव्यवस्थित करना है। 70 प्रतिशत परिवहन का कार्य रेलो द्वारा होना चाहिए। यह राष्ट्रीय परिवहन आयोग की स्वीकार्य नीति है। परन्तु वास्तव में हमने भारी वस्तुओं अधिक मात्रा में उठायी हैं। 1981-82 में 1919.5 लाख टन तथा 1984-85 में 2124.8 लाख टन भारी वस्तुओं की दुलाई की है। यह काफी अच्छी बात है हमने अन्य वस्तुओं के वर्ग में जाने वाली वस्तुओं की कम दुलाई की है। भारत को औद्योगिक देश कहा जाता है तथा उद्योगों से हम बहुत सी वस्तुओं का उत्पादन कर रहे हैं और इनमें से अधिकांश सामान की दुलाई रेल भाड़े की कीमत पर सड़क मार्गों से की जाती है।

मैं आपको आंकड़े देता हूँ। 1981-82 में हमने 'अन्य वस्तुओं' का 292.5 लाख टन 'अन्य वस्तुओं' की दुलाई की। यह 13.23 प्रतिशत है। परन्तु 1984-85 में यह सिर्फ 10.13 प्रतिशत ही था तथा कुल मिलाकर 239.5 लाख टन था। कृपया इस बात पर ध्यान दीजिए। अगर हम 'अन्य वस्तुओं' की रेलों द्वारा ज्यादा दुलाई करें (व्यवधान) तो हम डीजल तेल की ज्यादा बचत कर सकते हैं। रेल से माल उठाना सड़क मार्ग के मुकाबले 1/6 सस्ता है। इस बात पर विचार किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : आपको अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ नहीं कहना है ? कृपया उस बारे में बताइए। आपके पास समय कम है।

श्री नारायण चौबे : यह बजट पश्चिमी बंगाल पर एक आक्रमण की भाँति है। हमें सभी बातों से बर्चित रखा गया है। दिघा-तमलोक रेल लाइन के बारे में जो सहमति हुई थी उससे बर्चित रखा गया है। नमखाना पुल के कार्य के लिए मना कर दिया गया है। सबसे ज्यादा भीड़ वाले बारघाट बॉर्दबॉर्द रेल लाइन को दोहरा करने से भी मना कर दिया गया है।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसकी जाँच करेंगे। पश्चिमी बंगाल में कामचंभी सरकार है। अगर ये राजनैतिक तौर पर उन पर हमला करना चाहते हैं तो करें। परन्तु कामचंभी सरकार से सड़ने के नाम पर बंगाल के लोगों पर हमला न करें।

हम देख रहे हैं कि लोग कम्प्यूटर के पीछे दीवाने हैं। अगले पाँच वर्षों में हम 520 करोड़ रुपये मूल्य के कम्प्यूटर खरीदने जा रहे हैं। मैं नहीं समझता कि यह उपयोगी सिद्ध होगा। आपने स्वयं ही कहा है कि हमारे यहाँ वेगनों का उत्पादन फ्रांस, अमरीका, जर्मनी तथा इटली से अधिक है। प्रतिवेगन दूरी किलो मीटर फ्रांस में 46.2, अमरीका में 63.2, जर्मनी में 47.6, इटली में 39.7 तथा भारत में 90 8 है। इन दिनों कम्प्यूटरों का मंगाना एकदम बेकार है। हमारे यहाँ बर्बाद माया में जन्म-मक्ति है। कम्प्यूटरों से उत्पादकता में वृद्धि नहीं होगी। बल्कि रेलवे में उत्पादकता रेलों द्वारा 70 प्रतिशत सामान की दुलाई करके बढ़ाई जा सकती है।

अगर हम अपनी क्षमता को 10'13 प्रतिशत से बढ़ा सकें तो हम अन्य सामान जो अब अधिकतर सड़क यातायात द्वारा भेजा जाता है तो हमारा उत्पादन निश्चित रूप से बढ़ेगा। आप जानते हैं कि अधिक सड़क यातायात का अर्थ है अधिक बीजल का इस्तेमाल। अगर हम सड़क द्वारा सामान भेजना कम कर सकें और अगर हम रेल द्वारा अधिक सामान भेज सकें तो वह आपके कम्प्यूटर मंगवाने से अधिक लाभदायक होगा।

जब आप कम्प्यूटर ला रहे हैं, तो यह पता लगाने के लिए कि सड़क द्वारा कितना माल डोया जाता है हमें छोटे कम्प्यूटरों की आवश्यकता है ताकि रेलवे अधिक माल ढोने के प्रयास कर सके।

एक और बात जो मैं कहना चाहता हूँ कि विदेशी माल का आयात करने की एक सनक है। हम बिदेशी रोक आयात कर रहे हैं। हम प्रोटो-टाइप के नाम पर विदेशी इजनों का आयात कर रहे हैं। अगर आपको प्रोटो-टाइप रोक अथवा इन्जनों के आयात करने की आवश्यकता है तो आप 2 या 3 या 4 ही आयात करें। उससे हमारे लोग उनसे प्रोत्तेजिनी प्राप्त कर सकते हैं। परन्तु अत्येक चीज आप काफी संख्या में मंगा रहे हैं। मेरे विचार से इसमें हमारा कोई राष्ट्रीय हित सिद्ध नहीं होगा। मैं समझता हूँ कि आपको इस पर गौर करना चाहिए।

इसके बाद सुरक्षा उपायों के बारे में, आपने अपने क्वतव्य में कहा है कि 1982-83 में प्रभाव-सूचक असफलताएँ 13,346 थीं। 1984-85 में इनकी संख्या 14030 थी। पुराने रेलवे ट्रैक के कारण—1982-83 में प्रभावसूचक असफलताएँ 2787 थी और 1984-85 में ये 4091 थीं। ये बहुत अधिक हैं। अतः लाइनों के नवीनीकरण तथा स्लीपरों के बदलने की बहुत जरूरत है। हम इसे कर रहे हैं। परन्तु आप इसे ठेकेदारों द्वारा करवा रहे हैं। पहले ये कार्य विभागीय श्रम बल द्वारा किये जाते थे। अब आप ठेकेदारों से करवा रहे हैं? अगर ये कार्य स्वयं विभाग द्वारा किये जाएं तो ये कार्य बेहतर हो सकेंगे।

खडगपुर कार्यशाला के संबंध में आपका सव्य 2 पी० जो० एच० प्रति माह था। परन्तु आपको मालूम है कि गत 18 माह में केवल एक लोको पी० जो० एच० प्रतिमाह की दर रही है। इच्छक कारण मैकेनिकल विभाग तथा इलेक्ट्रिकल विभाग में परस्पर प्रतिद्वन्द्वता है।

यानी सुविधाओं के संबंध में अत्येक सदस्य ने कहा है और मैं भी उनकी बात को दोहराना चाहता हूँ कि रेलों में स्पलाई किया जाने वाला भोजन अच्छा नहीं होता है। राजधानी एक्सप्रेस में भी हमें अच्छा भोजन नहीं मिलता है।

इसके अतिरिक्त दक्षिण पूर्वी रेलवे में कोई बिस्तर उपलब्ध नहीं कराया जाता है।

इसके अलावा, महोदय, हमें अभी-अभी आसाम में पंहुआ से एक तार प्राप्त हुआ है। वहाँ पर सरकार ने ऐसे व्यक्तियों को जो रेलवे भूमि पर रहते हैं वहाँ से उठाना शुरू कर दिया है। पहले भी आपने लोगों को हटाने की कोशिश की थी। हमने अभ्यावेदन दिया था और आपने कहा था कि आप उन्हें सहानुभूति दिखाएं।

केरल राज्य हमारे देश में घनी आबादी वाला देश है लेकिन रेलवे के अनुसार रेलवे के लिए काफी आबादी नहीं है मेरा एक मित्र केरल से आया और वह मुझ से मई के महीने का आरक्षण करवाना चाहता था क्योंकि वह आरक्षण पाने में असमर्थ रहा था। इससे यह पता चलता है कि केरल के लिए रेल आरक्षण की बहुत मांग है।

फिराये भाड़े में वृद्धि ने लोगों को बहुत प्रभावित किया है। मेरे राज्य के बहुत से लोग उत्तर में कार्य कर रहे हैं। उनको बहुत अधिक भाड़ा देना पड़ता है उनको इतनी लम्बी यात्रा करनी पड़ती है। मैं रेल मंत्री से लोगों द्वारा की गई लम्बी यात्रा में कुछ सीमा तक कमी करने की प्रार्थना करता हूँ।

इसके अतिरिक्त केरल में रेलवे लाइनों का कोई विद्युतीकरण नहीं हुआ है। रेलवे लाइन को एक इंच का भी विद्युतीकरण नहीं हुआ है। जैसा कि मैंने कहा है वहाँ बहुत अधिक यात्रा करने वाले हैं लोग यहाँ तक कि गाड़ियों के बाहर लटककर यात्रा करते हैं। केवल तभी हटायेंगे जब आप उनके पुनर्वास की व्यवस्था कर देंगे। इसी प्रकार से कलकत्ता में परिष्कार रेलवे के बारे में गनी खाँ चौधरी ने हमारे मुख्यमंत्री के सामने प्रस्ताव रखा था कि रेलवे भूमि पर कब्जा करने वाले लोगों को पुनः बसाने के कार्यक्रम पर आने वाली लागत का 50 प्रतिशत रेलवे द्वारा वहन किया जायेगा तथा बाकी का 50 प्रतिशत पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा वहन किया जाये। मैं इस पर विचार करने का निवेदन करता हूँ। अब आप गनी खाँ चौधरी द्वारा किये गये वायदे से पीछे हट रहे हैं। मैं आपसे निवेदन करूँगा कि आप इस पर विचार करें।

26.2.86 को भारत बंद का आयोजन किया गया था। बेजवाड़ा में डी० आर० एम० के कार्यालय में अधिकारियों सहित कोई भी रेल कर्मचारी ड्यूटी पर नहीं जा सका। आपने अधिकारियों के विरुद्ध तो कोई कार्यवाही नहीं की परन्तु साधारण रेल कर्मचारियों के खिलाफ कार्यवाही कर रहे हैं।

रेल कर्मचारियों के लिए क्वार्टरों के बारे में आपने बताया है कि 37 प्रतिशत रेल कर्मचारियों के पास क्वार्टर हैं। अतः 63 प्रतिशत रेल कर्मचारियों के पास कोई क्वार्टर नहीं है। ये क्वार्टर भी उपयुक्त नहीं हैं।

सन्नापति महोदय : ये मामूली बातें हैं।

श्री नारायण चौबे : नहीं महोदय, ये बहुत ही महत्वपूर्ण बातें हैं। 10,71,000 रेल कर्मचारियों को क्वार्टर दिये जाने चाहिए। आप 5 वर्ष में 20,000 क्वार्टरों का निर्माण कर रहे हैं। इसका अर्थ हुआ 4000 क्वार्टर प्रति वर्ष। अगर आप इस गति से क्वार्टर बनायेंगे तो सभी रेल कर्मचारियों को क्वार्टर देने में 268 वर्ष लगेंगे। कृपया इस पर धोर कीजिए।

अन्तिम बात : आपने पंजाब के बारे में समझौता किया है। आपने आसाम के बारे में समझौता किया है। हम इससे खुश हैं। हमारी प्रार्थना है कि आप रेल कर्मचारियों के साथ भी सम-

ज्ञाता करें। उन्हें सेवा से हटाइये मत सेवा से हटाये गये सभी रेल कर्मचारियों को बहाल किया जाये। यह अमानवीय है। रेलवे कर्मचारियों के साथ भी समझौता कीजिए।

श्री मुस्तापल्ली रामचन्द्रन (कम्मानौर) : महोदय, इसमें कोई शक नहीं है कि माननीय परिवहन मंत्री द्वारा 1986-87 वर्ष के लिए प्रस्तुत किए गए रेल बजट में यात्री भाड़े और माल भाड़े में कोई विशेष वृद्धि नहीं की गई है। यह देखकर खुशी होती है कि अधिकांश आम यात्रियों पर इस रेल बजट का प्रभाव नहीं पड़ा है। यह बजट बल्कि अधिक प्रशंसनीय है क्योंकि इसका उद्देश्य यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा प्रदान करते हुए अधिक से अधिक आय कमाना है। यद्यपि हम वर्ष पेट्रोल पंपों के मूल्यों में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है फिर भी माननीय रेल मंत्री ने मालभाड़े तथा पार्सल भाड़ों में वृद्धि नहीं की है।

हमारे माननीय रेल मंत्री पुरानी कहावत का एक बेहद हीरोन "आभास भ्रामक होते हैं" की ज्ञानदार मिसाल है। वह थोड़े सख्त लगते हैं परन्तु उनकी आन्तरिक कोमलता इस नरम बजट से प्रतिबिम्बित होती है। लम्बी दूरी की गाड़ियों में हुई किराया वृद्धि आश्चर्यजनक नहीं है और यात्रा करने वाली जनता ने इस संबंध में किसी भी प्रकार का कोई विरोध अथवा एतराज व्यक्त नहीं किया है।

लम्बी दूरी की गाड़ियों में हुई किराया वृद्धि से केरल के लोग सबसे अधिक प्रभावित हैं क्योंकि भौगोलिक दृष्टि से केरल हमारे देश के दक्षिणी भाग में सबसे दूर स्थित है। भारत के उत्तरी भाग तक पहुंचने के लिए केरल के लोगों को एक लम्बी यात्रा करनी पड़ती है। उन लोगों के लिए भी, जो केरल से यात्रा करके आते हैं, यह वृद्धि कष्टप्रद नहीं है क्योंकि तुलनात्मक तौर पर इस मामली-सी वृद्धि का मुकसद अधिक राजस्व प्राप्त करना है जिससे 69 करोड़ रुपये का लाभ होगा। यह निश्चय ही मंत्री महोदय की बुद्धिमता है कि उन्होंने मालभाड़े और पार्सल भाड़ों में वृद्धि नहीं की है क्योंकि इससे मुद्रास्फीति में वृद्धि होती।

इस बजट के पूर्व, भविष्यवक्ताओं ने यह भविष्यवाणी की थी कि अभूतपूर्व मुद्रास्फीति होगी। परन्तु बजट प्रस्तुत करने के पश्चात् इससे उन भविष्यवक्ताओं पर कुठाराघात हुआ है और मैं माननीय मंत्री जी को अपने देश की मुद्रास्फीति दर को कम करने के प्रयास के लिए बधाई देता हूँ।

महोदय, इसमें कोई शक नहीं है कि भारतीय रेलवे का वर्ष 1985-86 में कार्यकरण सर्वोत्तम रहा है। ऐसा कर्मचारियों के कठोर परिश्रम तथा मंत्री महोदय द्वारा रेलवे के विभिन्न क्षेत्रों में अपनाये गए कठोर वित्तीय अनुशासन से प्राप्त हुआ है। हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेलवे एशिया का सबसे बड़ा संगठन है। यह इस देश के लाखों लोगों को सबसे अधिक रोजगार के अवसर प्रदान करने वाला संगठन है। यहां मैं एक सुझाव देना चाहूंगा। महोदय, हम जानते हैं कि आजकल अधिकांश निर्माण कार्य गैर-सरकारी एजेंसियों तथा ठेकेदारों द्वारा किया जाता है। मेरा यह नम्र सुझाव है कि आज के बाद परिवहन मंत्रालय में अलग से एक निर्माण स्कन्ध होना चाहिए ताकि यह संपूर्ण देश में हजारों युवाओं को और अधिक रोजगार के अवसर उपलब्ध करा सके।

सभापति महोदय : कृपया आप अपने राज्य की बात कीजिए।

श्री मुस्तापल्ली रामचन्द्रन : हाँ, महोदय, मैं अपने राज्य पर आता हूँ। किनोमीटर के आधार पर किये गये एक अध्ययन से पता चलता है कि हमारे देश में प्रति एक लाख लोगों के लिए

औसतन दस कि० मी० रेलवे लाइन है। परन्तु यह अनुपात मेरे राज्य अर्थात् केरल, पर लागू नहीं होता है। वहाँ पर रेलवे लाइन की लम्बाई मात्र 916 किलोमीटर है और यह राष्ट्रीय औसत से बहुत कम है। हमारे यहाँ एक लाख लोगों के लिए औसतन 4 कि० मी० रेलवे लाइन है। यह बड़े दुःख की बात है कि इस बार भी भारतीय रेलवे ने केरल राज्य की उपेक्षा की है। पिछली बार जब मैं इस सभा में अपना पहला भाषण दे रहा था तो मैंने इस पहलू का हवाला दिया था। यहाँ भी मैं इसके बारे में उल्लेख करना चाहता हूँ। 1984-85 में केरल राज्य को 9.71 करोड़ रुपये आबंटित किये गये थे। 1985-86 में इसे घटाकर 6.36 करोड़ रुपये कर दिया गया था। इस वर्ष यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है कि हमारे राज्य को मात्र 5.24 करोड़ रुपये आबंटित किये गए हैं। मलयालम में एक कहावत है : “रोने वाले बालक को ही दूध मिलता है।” क्या यह हमारे राज्य पर भी लागू होती है? मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि हमें अपना उचित हक प्राप्त करने के लिए कब तक जोर-जोर से चिल्लाना पड़ेगा। जहाँ तक भारतीय रेलवे का संबंध है केरल का मालाबार क्षेत्र एक बहुत ही उपेक्षित क्षेत्र है। आप मालाबार क्षेत्र को अपने देश के विकास नक्शे में नहीं डूँड़ सकते। मालाबार क्षेत्र में छः बड़े जिले हैं और केरल की लगभग आधी जनसंख्या हमारे देश के इस भाग में रहती है। कुट्टीपुरम से मंगलौर तक रास्ते में एक दर्जन से अधिक फाटक पड़ते हैं। यह मेरा विनम्र निवेदन है कि आगामी के बाद, कोई भी नया रेलवे ऊपरिपुल्ल भारतीय रेलवे द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग पर नहीं बनाया गया है।

एक और महत्वपूर्ण बात जिसका मैं सुझाव देना चाहता हूँ यह है। मंगलौर-मद्रास लाइन हमारे देश की सबसे पुरानी लाइनों में से एक है। शोरानुर से मंगलौर के बीच लाइन का कोई विकास नहीं हुआ है। मंगलौर से शोरानुर के बीच रेल यात्रा करने का समय बहुत अधिक है और इस समय को कम नहीं किया जा सकता क्योंकि इस क्षेत्र में कोई दोहरी लाइन नहीं है।

सभापति महोदय : कृपया भाषण समाप्त करने का प्रयास कीजिए।

श्री भुस्लापल्ली रामचन्द्रन् : दो और महत्वपूर्ण बातों का मैं उल्लेख करना चाहता हूँ। केरल राज्य में विद्युत पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। हमारी राज्य सरकार ने केन्द्र सरकार से यह प्रस्ताव किया था कि यदि वह केरल में विद्युत गाड़ियाँ चलाना शुरू करें तो वह सस्ती दर पर विद्युत देने को तैयार हैं। परन्तु केन्द्र सरकार ने यह बात अनसुनी कर दी है।

एक और महत्वपूर्ण बात कुट्टीपुरम से गुडवयूर तक एक नई रेलवे लाइन बिछाना है जिसका त्रिक्र मेरे कई साधियों ने पहले ही कर दिया है।

एक और महत्वपूर्ण निवेदन मैं तेलीचेरी-मैसूर लाइन के बारे में करना चाहता हूँ। 1901 में ब्रिटिशों द्वारा पहला सर्वेक्षण किया गया था। 1914-1918 में एक और सर्वेक्षण किया गया था। दूसरे महायुद्ध के दौरान भी एक तीसरा सर्वेक्षण उन्होंने ब्रिटिशों द्वारा किया गया था और वे इस निष्कर्ष पर पहुँचे थे कि यह लाभदायक तथा आर्थिक रूप से उपयुक्त लाइन होगी। परन्तु हमारी सरकार द्वारा आजादी के बाद इस तरफ कुछ भी कार्य नहीं किया गया है।

स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री इस लाइन की आवश्यकता से पूरी तरह से सहमत थे।

महोदय, मैं उस स्थान से आया हूँ जहाँ हाल ही में दुर्भाग्यपूर्ण रेल दुर्घटना हुई थी। मुझे ख़ुशी है कि माननीय और आदरणीय परिवहन मंत्री, श्री बंसीलाल ने इस संबंध में बहुत ही शीघ्रतापूर्वक कार्यवाही की थी। उन्होंने अपने युवा साथी, श्री माधवराव सिधिया को तेलीचेरी भेजा

था जहाँ से मैं आया हूँ। उस दुर्घटना में 27 मूल्यवान् जानें गयी थीं। माननीय प्रधानमंत्री की सहमति से हमारे रेल मंत्री ने 3000 रुपए की अनुग्रह राशि प्रत्येक मृतक के परिवार को दिसवायी है। यहाँ पर मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ। यह राशि बहुत कम है और इसे बढ़ाया जाना चाहिए। यहाँ पर तार्किक वाद विवाद में पढ़ने का सवाल नहीं है। मैं तो नैतिक आधार पर बात कर रहा हूँ। इस राशि को बढ़ाया जाना चाहिए। मैंने इस दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना के बारे में माननीय प्रधानमंत्री को लिखा था और उन्होंने मुझे पिछली रात इस प्रकार जवाब दिया है।

‘तिलीचेरी की रेल दुर्घटना वास्तव में एक दुःखद घटना थी। हम मृतकों के संबंधियों की जो सहायता कर सकते हैं वह हम कर रहे हैं।’

मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि कम से कम मृतक के परिवार के एक सदस्य को अनुकम्पा के आधार पर रेलवे में नौकरी दी जाये।

निष्कर्ष में, मैं हमारे आदरणीय परिवहन मंत्री, श्री बंसीलाल द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का जोर-धार समर्थन करता हूँ तथा कामना करता हूँ कि वह और उनके युवा साथी, श्री माधवराव सिधिया रेलवे को देश का बहुत ही लाभदायक एवम् प्रभावी विभाग बनाने में सफल हों।

[हिन्दी]

श्री जनक राज गुप्त (जम्मू) : चैयरमैन साहब, आनरेबल रेल मंत्री साहब खुद तो बहुत कम बोलते हैं, लेकिन इनका अमल और एक्शन, ऐसे सग रहा है जैसे तेजी से और ज्यादा होता है।

बजट पढ़ने के बाद, जिसको भवामी बखट कहा जा सकता है, ऐसा लगता है कि हमारे रेल मंत्री जो कितने एफीशियेन्ट एडमिनिस्ट्रेटर हैं, कितने गरीब-दोस्त हैं और इनके दिल में अवाध की सेवा करने की सुविधा देने की कितनी तड़प है।

यह सही है कि अब ट्रेनें समय पर चलती हैं और सहुलियतें भी काफी बढ़ी हैं, लेकिन इसमें और अधिक सुधार करने की जरूरत है। रेलवे की प्राफिट भी काफी हुआ है और रेलवे ने लोगों और कर्मचारियों का भी पूरा ख्याल रखा है। इसके लिये मैं मंत्री जी को मुबारकबाद देना चाहता हूँ।

मैं कुछ चन्द सुझाव रेल मंत्री जी को पेश करना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि जिस इलाके से मैं मैन्यूर बनकर आया हूँ। जम्मू-कश्मीर, वह बहुत ही बैकवर्ड रियासत है। इस रियासत के लोगों का ज्यादा दारोमदार टूरिस्ट्स और उन लोगों पर है जो बंणो-देबों की यात्रा पर जाते हैं। मैंने पहले भी बहुत बार कहा, अब फिर कहना चाहता हूँ कि जम्मू से दिल्ली और दिल्ली से जम्मू कोई ऐसी ट्रेन नहीं है जो कि दिन में चलती हो। इससे पैसेजर्स को काफी समय तक इन्तजार करना पड़ता है। वहाँ पर एक फास्ट ट्रेन चलनी चाहिये जिससे लोगों को सहुलियत मिले और ज्यादा से ज्यादा लोग आ-जा सकें।

दूसरी बात, जो कि मैंने पिछले सेशन में भी कही थी वह है कि हिल-स्टेशन कनसेशन पास पहले आप उनको देते थे जो कि हिल-स्टेशन पर जाना चाहता था। लेकिन कुछ समय से यह कनसेशन देना बंद कर दिया है। मैं चाहूँगा कि इस पर तबज्जह देकर दुबारा से उस सिस्टम को रिवाइज करें जिससे कि ज्यादा से ज्यादा टूरिस्ट लोग वहाँ जा सकें। इससे हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर और दूसरे हिल-स्टेशनों को काफी फायदा होगा।

यह एक स्वागत-योग्य बात है कि आप 25 परसेंट कनसेशन उन युवाओं आदि को देते हैं जो कि 13 से 33 साल तक की उम्र के हैं, लेकिन आपने इस पर एक पाबंदी लगा दी है कि उन लोगों के लिये यह कनसेशन है जो एक हजार किलोमीटर से ज्यादा का सफर करें। ज्यादा लोगों को इससे फायदा नहीं होगा।

अगर कश्मीर से यहां आना चाहें या दिल्ली से कुछ नौजवान वहां पर जाना चाहें तो मैं एक मिसाल के तौर पर कह रहा हूँ कि उनके लिए यह बिल्कुल ही कनसेशन नहीं है और न वे इसका कोई फायदा ही उठा सकते हैं, क्योंकि एक हजार किलोमीटर तो यू. पी. और बिहार तक जाकर बनेगा। इसलिए इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि इसको 300 किलोमीटर से ऊपर न रखा जाए। तीन सौ किलोमीटर तक जो भी सफर करते हैं नौजवान उनको यह कनसेशन दिया जाना चाहिए।

इसके अलावा मेरा जो हल्का-इन्तखाब है पुंछ-राजौरी, वहां दो सौ किलोमीटर तो बाहें एरिया है और पहाड़ी एरिया है और लोग मेहनती भी हैं। मैं गुजारिश करूंगा कि आप इस तरह सबजहद दें। ठीक है कपूरथला में एक फैंक्टरी लगाई है लेकिन हमारे यहां लकड़ी भी सस्ती मिलती है, सेबर भी सस्ता है और अन्य फॅसिलिटीज भी मौजूद हैं तो उनकी तरफ आप तबज्जह दें और एक नयी फैंक्टरी राजौरी या पुंछ में बनायें।

इसके अलावा वहां पर मदरबा, पुंछ और राजौरी में कोई भी ऐसा इन्तजाम नहीं है कि लोग अपना रेलवे में रिजर्वेशन करवा सकें तो उसके लिए मेरी वरकवास्त है कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर्स पर रिजर्वेशन काउन्टर खोले जाये ताकि लोग वहां से रिजर्वेशन करवा सकें।

एक सजेरिशन और दूंगा। जब ट्रेन पठानकोट तक जाती थी तो वहां पर एक एजेंसी "राधा कृष्ण एंड कम्पनी" की गाड़ियां, जितने भी गुडज ट्रेन से जाते थे, उनको वह ले जाती थीं। आप जानते ही हैं कि हमारी रियासत का एरिया बहुत है इसलिए कश्मीर या लद्दाख तक माल ले जाने के लिए एक बंसी ही एजेंसी वहां पर प्रोवाइड की जानी चाहिए—यह मेरा सजेरिशन है।

श्री सन्तोष कुमार सिंह (आजमगढ़) : सभापति महोदय, आपने मुझे जो रेल बजट पर चर्चा करने का अवसर दिया है उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। हमारे रेल मन्त्री जी ने एक ऐसा बजट पेश किया है जो आम जनता को राहत के साथ जोड़ते हुए अपने विभाग के कार्यों को सुचारू रूप से चलाने का संकल्प उसमें लिया गया है। चाहे कम्प्यूटर के माध्यम से गाड़ियों में आरक्षण किए जाने की एक नयी दिशा की कल्पना हो, चाहे माल डिब्बे, सवारी डिब्बे बीजल और बिजली के इंजनों को बढ़ाने की योजना हो, चाहे रेल पथ के विद्युतीकरण की योजना हो, चाहे दिल्ली से कानपुर और दिल्ली से आगरा तक डबल लाइन बनाने की योजना हो, चाहे रेल कर्मचारियों जिनके माध्यम से रेल सुविधाओं को बढ़ाया और अच्छा बनाया जा सकता है, उनको क्वाटर्स की सुविधा देने की बात हो या अस्पताल की सुविधा के लिए धन देने की बात हो, चाहे बुखारोपण के माध्यम से पर्यावरण को सन्तुलित करने के लिए संकल्प लेने की बात हो—इस प्रकार की जो तमाम सुविधायें इस बजट के माध्यम से उन्हीं से हैं वह स्वागत-योग्य हैं। 1985-86 में युवाओं के लिए देश भ्रमण के साथ राष्ट्र की एकता और संस्कृति को मजबूत करने के लिए 25 परसेन्ट छूट देने की बात कही गई थी उसको इस साल भी जारी रखा गया है। इसके लिए मैं मान-

नीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। इतने कम संसाधनों में रेल की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए जिस सुब्यवस्थित ढंग से इस रेल बजट को पेश किया गया है और जिस यात्रा में जनता को राहत देने का काम किया गया है उसके लिए मन्त्री महोदय की प्रशंसा करना आवश्यक है।

अब मैं आपका उस क्षेत्र की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जिस क्षेत्र से मैं आता हूँ। उत्तर प्रदेश का पूर्वांचल इलाका आज भी पिछड़ेपन के कगार पर खड़ा हुआ है। वहाँ के लोग पिछड़ेपन से आज भी नहीं उठ पा रहे हैं। इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता है कि किसी क्षेत्र के विकास के लिए रेलों मेरुदण्ड का काम करती है। पूर्वांचल का वह इलाका जहाँ आजादी की लड़ाई में आजमगढ़, बलिया, गाजीपुर के इलाके के लोगों ने इतिहास में प्रस्तावना बनाई है। आजादी के इतिहास के पन्ने, आज वे विकास के मार्ग में रेलों के दुर्भाव में उनकी सुविधाओं और उपसंहार की कमी को नहीं जुटा पा रहे हैं। हमारे प्रधान मंत्री जी देश को इक्कीसवीं सदी में बढ़ते हुए ले जाना चाहते हैं। उस क्षेत्र के तमाम लोगों ने आजादी की लड़ाई में अपने खून से उस धरती को सींचा था। उस पूर्वांचल क्षेत्र में ही आजादी का विगुल बजाया था। उस इलाके का जिसा मुख्यालय चाहे आजमगढ़ हो, चाहे बलिया हो, चाहे गाजीपुर हो, लेकिन वहाँ बड़ी लाइन बनाने की ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इस बजह से वहाँ के इलाके के लोगों ने आज तक डीजल इन्जन और बिजली-इन्जन को बेखा नहीं है कि वे कैसे हुआ करते हैं। आज हम डीजल इन्जन की मांग करें, बिजली इन्जन की मांग करें और बड़ी-बड़ी लाइनों की मांग करें, लेकिन उसके पहले हमारे पास लाइन तो होनी चाहिए, वह लाइन हमारे पास नहीं है। हमारे जिला हैबक्वार्टर तक बड़ी लाइन नहीं है। वहाँ कोई सम्पर्क ही नहीं है। मैं आपको यह भी बताना चाहता हूँ कि उस क्षेत्र का कई बार सर्वे हो चुका है। लखनऊ से शाहगंज बड़ी लाइन है, लेकिन शाहगंज से आजमगढ़ और बलिया होते हुए बड़ी लाइन नहीं है। इस बारे में आवाज भी उठाई थी और लिखा भी था, तो उत्तर मिला कि संसाधनों के अभाव में अभी संभव नहीं है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि एक तरफ तो यह जबाब दिया जाता है और दूसरी तरफ वे क्षेत्र जो पहले से ही विकसित हैं, उनका और विकास करना जरूरी है और तीसरी तरफ वह क्षेत्र जहाँ के लोगों ने देश की एकता और अखण्डता को बनाए रखने के लिए, देश को आजाद कराने के लिए सहयोग दिया, वहाँ क्या थोड़ा सा भी विकास नहीं होना चाहिए। यह प्रश्न हमारे सामने प्रश्न चिह्न के रूप में उभर कर आता है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप उस लाइन की धीरे जल्दी से जल्दी ध्यान दें।

एक निवेदन मैं आपसे बनारस से भटनी लाइन के बारे में करना चाहता हूँ। इस लाइन पर कई वर्षों से कार्य हो रहा है। लेकिन होता क्या है कि थोड़ा सा कार्य होता है, फिर वह कार्य किसी कारण से रुक जाता है। मंत्री जी ने एक करोड़ रुपये उसके निर्माण के लिए इस बजट में एसाट किया है। मैं कहना चाहता हूँ कि यही निर्माण-रेषी चलता रहा तो माननीय मंत्री जी कितना ही धन आवंटित करें, उस लाइन के बनाने में 45 साल और लगे और इससे ज्यादा भी लभ सकते हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र के लोगों ने ऐसा कौन सा गुनाह किया है, कौन सी ऐसी बुराई की है कि वहाँ के लोगों का विकास नहीं हो रहा है। इसके साथ-साथ मैं आपसे यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि बनारस से दिल्ली आने-जाने के लिए गाड़ों की सुविधा होनी चाहिए। दिल्ली से सुबह चलकर रात को बनारस पहुंच सकें और इसी प्रकार बनारस से सुबिधा होनी चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री राम खेच्छ खिरहर (सीतामढ़ी) : सभापति महोदय, सरकार द्वारा लाए गए इस बजट के समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूँ। निरपेक्ष ही, यह बजट प्रशंसा के योग्य है। खास तौर से देश के युवाओं पर और कम आय के जो लोग हैं, उन पर विशेष ध्यान दिया गया है। इसके लिए मंत्री जी मुबारकबाद के पात्र हैं परन्तु युवा वर्गों के कन्सेशन के संदर्भ में यह कहूँगा और मेरे साथी गुप्त जी द्वारा भी यह प्रश्न उठाया गया है कि यह जो सीमा एक हजार मील की निर्धारित की गई है, इस को कम करने की आवश्यकता है अन्यथा हमारे अधिकांश युवक इस फायदे से वंचित रह जायेंगे। रेल मंत्री जी को इसके बारे में सोचना चाहिए।

ये जो तमाम सुविधाएँ दी गई हैं और बढ़ते हुए कदम दिखाए गए हैं, वहाँ पर पिछड़े इलाकों की तरफ उदासीनता भी बर्ती गई है। मैं खास तौर पर बिहार की उत्तरी सीमा की बात करता हूँ जो भारत-नेपाल सीमा पर स्थित है। मैं सीतामढ़ी से आता हूँ। जगत जननी जानकी की वह जन्मभूमि है और हिन्दुस्तान की जो संस्कृति है, उसकी वह प्रेरणा स्रोत रही है। वहाँ पर विश्व के हर भाग से यात्री आते हैं और वड़ एक तीर्थ स्थान है लेकिन दुःख के साथ यह कहना पड़ता है कि सीतामढ़ी जाने के लिए बिहार की राजधानी पटना से चले, तो 24 घंटे का समय लगता है और मुजफ्फरपुर से चले तो 2 घंटे लगते हैं जबकि मुजफ्फरपुर से उसकी दूरी 33 मील है। इस संदर्भ में हमारे पिछले माधियों ने भी प्रश्न उठाए थे और लजित बाबू के मंत्रित्व काल में सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर रेलवे लाइन की इक्वायरी हुई थी और यह इन्वेस्टीगेशन की गई थी कि यह संभव है या नहीं परन्तु किन्हीं कारणों से आज तक वह लाइन नहीं बन सकी है। उस पर किसी ने सोचा नहीं। जब इस प्रश्न को लेकर अपने ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर साहब से मीटिंग की, तो यह बताया गया कि इन्वेस्टीगेशन रिपोर्ट में यह कहा गया है कि रेलवे लाइन रेवेन्यू लास में चलेगी क्योंकि कोई गुड्स ट्रेन नहीं चल पाएगी और इसका कारण यह है कि वहाँ पर कोई इंडस्ट्री या खान खनिज नहीं है जिससे माल गाड़ी चलाई जा सके। जब ऐसी बात है, तो उस भू-भाग का पिछड़ापन कैसे दूर किया जाएगा। हमारी सरकार के आज बढ़ते हुए कदम हैं और वह 21वीं शताब्दी में जाने की बात कह रही है। इसलिए मैं यह चाहूँगा कि रेल मंत्री जी को प्लानिंग विभाग से मतैक्य करके ऐसे पिछड़े इलाकों के लिए बैलफेयर स्कीम में रेलवे लाइन देने की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि उस भू-भाग में भी रेलवे लाइन जा सके। वहाँ के लोगों ने रेल लाइन को देखा तक नहीं है। ऐसे पिछड़े इलाकों को भी आप को रेल लाइन से जोड़ना चाहिए।

साथ ही एक और महत्वपूर्ण बात का मैं जिक्र करना चाहूँगा। साल 1985 के सितम्बर महीने में नैपाब सरकार ने भारत-नेपाल सीमा पर किशन गंज से छितौनी तक नेशनल हाईवे बनाने की बात कही थी। हम जो सीमावर्ती क्षेत्रों के संसद सदस्य हैं, उन्होंने एक बैंक की ओर तीन मुख्य मुद्दों पर निर्णय लिया जिसका एक दस्तावेज बनाया गया और प्रधान मंत्री जी से मांग की गई कि सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक लाइन दी जाए एवं दरभंगा से नरकटियागंज की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कन्वर्ट किया जाए और साथ ही छितौनी रेलवे ब्रिज को अबिलम्ब बनाया जाए, ताकि बिहार और यूपी जुड़ सके लेकिन उसकी तरफ इस बजट में कहीं कोई इशारा नहीं किया गया है। हमारे मंत्री जी यहाँ मौजूद हैं, मैं वादा करता हूँ कि वे हमारी इन मांगों पर निश्चित रूप से ध्यान देंगे। बहुत सी बातें ऐसी हैं, जो हमारे साथी मनोज कुमार जी कहेंगे और ऊपर की मांगों पर

बून्पी और बिहार के उन सब संनद सदस्यों ने जो भारत-नेपाल सीमा से आते हैं, लिखित रूप में दिया है और आज भी वे उन मार्गों पर एक मत हैं। अन्त में मैं यही कहूँगा कि छितीनी रेलवे लिंक को निश्चित रूप से अविभक्त बनाया जाए और दरभंगा से नरकटियागंज की छोटी साइन को बड़ी साइन में कन्वर्ट किया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री भोहम्मब महफूज अली खाँ (एटा) : जनावे-सदर, रेलवे मिनिस्टर साहब ने रेल बजट पेश कर के हम लोगों को इस बात का मौका दिया है कि हम अपने ख्यालात का इजहार करें। बजट पढ़ने के बाद मैंने अन्दाजा यह लगाया कि दूर साल किराये में बढ़ोतरी हो जाती है। इस साल भी किराया बढ़ाया गया और सिकेन्ड क्लास के फॉयर्स में भी बढ़ोतरी की गई है।

4.00 म०प०

ठीक है, आप किराये बढ़ा दीजिए लेकिन साथ ही आप यह भी तो देखिये कि रेलों की कंडीशंस क्या है, रेलवे स्टेशनों पर क्या हालत है। वहाँ किस कदर गन्दगी रहती है। सेकिंड क्लास के पेसेंजर्स को क्या सहुलियतें मिलती हैं या नहीं मिलती हैं। यह सब देखना भी जरूरी है।

मैंने पिछली मर्तबा भी जिन्हें किया था कि जहाँ से मैं चुन कर आया हूँ वह एक छोटा-सा जिला है। उत्तर प्रदेश में एटा एक छोटा सा जिला है। उस जिले से कभी श्री रोहनलाल चतुर्वेदी रेलवे के डिप्टी मिनिस्टर हुआ करते थे। उन्होंने अपनी यादगार में एटा से बरहन तक एक रेल लाइन कायम की। उस एटा जिले में कायम की जिसके बारे में कहा जाता था कि एक एटा जिला ऐसा है जहाँ पर कोई रेल-लाइन नहीं है। लेकिन चतुर्वेदी जी चूँकि वहाँ के रहने वाले थे इसलिए उन्होंने इस काम को किया। वह एटा से बरहन तक

4.02 म०प०

[श्री शरब बिघे पीठासौन हुए]

इस रेल लाइन को ले गये। यह लाइन बिल्कुल बेकार साबित हुई क्योंकि इसमें सवारियाँ ही नहीं चलती हैं। एक गाड़ी सुबह आती है और शाम को चली जाती है। मुझे एक प्रोबबं याद आती है—

फैले बंद तो खुद करें खानत करें शैतान पर।

यह साइन किस कदर खराब है इसके बारे में मैं आपको बताता हूँ। इस रेल लाइन के बारे में 83-84 में 60 लाख रुपये का लास दिखाया गया था। जब से यह रेल लाइन बनी है तब से यह बराबर लास में चल रही है। मेरी आप से दरबन्दास्त है कि अगर आप नई रेल लाइन नहीं बनाते हैं तो न बनाएं लेकिन जो रेल लाइनें बन चुकी हैं उनको तो ठीक किया जाए, उनका तो एक्सटेंशन किया जाए। इस लाइन को एटा से फरुखाबाद तक बढ़ा दिया जाए। इस खर्च में बड़ी बड़ी मण्डियाँ हैं, बड़े बड़े कस्बे हैं। इस इलाके में यह लाइन बड़ी कामयाब हो जाएगी। इस लाइन का सर्वे करा कर अगर आप फरुखाबाद तक यह लाइन दे दें तो वहाँ के लोगों को बड़ी सहुलियत हो जाएगी। फरुखाबाद 70 किलोमीटर है। यह लाइन यहाँ तक जाने में दिल्ली तक जाने में सहुलियत हो जाएगी। हमको पालियामेंट जाने के लिए बस से सफर करना पड़ता है।

फिलहाल अगर यह नहीं हो सकता है तो कम से कम एटा से कोई डायरेक्ट गाड़ी चलाई

जाए जिससे कि पैसेजर्स इलाहाबाद, लखनऊ आ-जा सकें। इलाहाबाद में सूबे की हाईकोर्ट है और लखनऊ में सूबे की कैपिटल है। वहां जिन लोगों को जाना पड़ता है, उन्हें बड़ी परेशानी होती है। मैं दरखास्त करूंगा कि यह जो लाइन घाटे में चल रही है, बजाय इसके कि कोई नई रेल लाइन भी जाए, इसका एक्सटेंशन कर दिया जाए।

इस बजट के मुताबिक उत्तर प्रदेश के लिए कोई नई रेल लाइन नहीं बनायी जाएगी। उत्तरप्रदेश इस मुल्क का सब से बड़ा सूबा है और इस सूबे के लिए किसी भी रेलवे लाइन के लिए बजट में कोई प्रोविजन नहीं है। इसलिए मेरी दरखास्त है कि कम से कम इस सूबे में इस लाइन का तो एक्सटेंशन कर दें। ताकि यह लाइन कामयाब हो जाए।

दूसरी बात, जम्मू कश्मीर जाने के लिए हम जम्मू तक तो रेल से जा सकते हैं। उससे आगे श्रीनगर तक जाने के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। क्या ऐसा नहीं हो सकता कि श्रीनगर तक कोई रेल लाइन डाली जाए? इसका सर्वे होना जरूरी है।

तीसरे मेरा यह कहना है कि एन० ई० रेलवे पर जो लखनऊ से आगरा के लिए लाइन चलती है उस पर एक बल्लुपुर हाल्ट है। इस हाल्ट की फुल फुलेज्ड स्टेशन बनाया जाना चाहिए। इस हाल्ट पर बहुत सी सवारियां मिलती हैं और चूंकि यह एक मण्डी है इसलिये इससे आपको माल भी ढोने के लिए मिल सकता है। कमशियल प्वाएंटेड आफ ग्रू से भी यह रेलवे के लिये फायदे की चीज होगी। इस बल्लुपुर हाल्ट को स्टेशन कर दिया जाए।

एक प्वाएंटेड मेरा यह है कि वहां पवन एक्सप्रेस जो चलती है, वह कुछ लोगों के रुहने पर वहां चाहे रुक जाती है।

मैं उस इलाके का मेंबर आफ पार्लियामेंट हूं मेरा स्टेशन दरियावगंज है। अगर दरियावगंज स्टेशन पर पवन एक्सप्रेस को रोक दिया जाए तो मैं दिल्ली आसानी से आ-जा सकता हूं। मैं ही नहीं बहुत से पैसेजर्स जो दिल्ली आने में कठिनाई महसूस करते हैं वे आसानी से आ-जा सकते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि दरियावगंज रेलवे स्टेशन पर पवन एक्सप्रेस को रोका जाए तो बेहतर होगा।

इसलिए मेरी यह गुजारिश है कि आप किराया बढ़ाइये, लेकिन इसके साथ ही साथ डेबलपमेंट भी होना चाहिये। आज जनता को बहुत परेशानी है। सेकण्ड क्लास के यात्रियों का विशेष ध्यान रखा जाना चाहिए। बड़े आदमी तो फर्स्ट क्लास से यात्रा करते हैं और उन पर कोई असर नहीं पड़ता, जितना भी किराया बढ़ा दीजिये, लेकिन सेकण्ड क्लास के यात्रियों को सुविधायें दीजिए। गन्दगी की हालत देखिये कि स्टेशनों पर किस कदर पर गंदगी होती है, लेट्रिन गंदी होती है, नहाने की व्यवस्था नहीं होती, लेटने की सुविधा नहीं होती, कोई सेप्टी नहीं होती, आज एजोन बर्गर लाइट के चल रहे हैं, अबीब हालत है। मैं एक बार फरूखाबाद-कानपुर लाइन पर सफर कर रहा था तो पूरी ट्रेन में लाइट नहीं थी। इसका बड़ा इफेक्ट होता है। इसलिये मैं दरखास्त करूंगा कि इस पर खासतौर से गौर करें। एटा पिछड़ा जिला है, किमिनस जिला है, इसलिए अगर यहां पर रेल लाइनों को बढ़ाया जाए तो हम लोगों पर, वहां की जनता पर बहुत अहसान होगा हमारी सरकार का। मैं इतना ही कहना चाहता था।

श्री महेश्वर सिंह (गुना) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को संतुलित बजट

प्रस्तुत करने के लिए बर्खास्त होता हूँ। डीजल की कीमतों में जिस प्रकार वृद्धि हुई थी उससे देश की जनता अनुमान लगा रही थी कि रेल किराए में भारी वृद्धि होगी, लेकिन जिस प्रकार से पिछले एक-दो वर्षों में रेल विभाग में हर क्षेत्र में वृद्धि हुई है और हर क्षेत्र से रेल विभाग को फायदा हुआ है उसके कारण आप इस स्थिति में थे कि डीजल की कीमत में वृद्धि के बावजूद आपने किराया ज्यादा नहीं बढ़ाया और जो किराया बढ़ाया है उससे 80 प्रतिशत जनता पर इसका असर नहीं पड़ेगा। खासतौर से निचले तबके के लोगों को किराया वृद्धि का सामना नहीं करना पड़ेगा। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बर्खास्त करता हूँ।

सभापति महोदय, रेलवे एक बहुत बड़ा विभाग है। 61000 किलोमीटर क्षेत्र में 7000 रेलवे स्टेशन हैं जहाँ प्रतिदिन 11000 रेलें आती हैं। इतने बड़े विभाग में सुधार लाना कोई मामूली बात नहीं है, लेकिन आपने जो प्रयास किए हैं, ईमानदारी से प्रयास किए हैं, उनको आज हर व्यक्ति महसूस करने लग गया है। माल की दुलाई के मामले में, एक्सीडेंट्स की कमी के मामले में, हर क्षेत्र में रेलवे विभाग में प्रगति हुई है। हमारे प्रधानमंत्री जी का यह आग्रह था कि हर जगह माडरनाइजेशन होना चाहिए। इसके लिए रेलवे में कंप्यूटराइजेशन पर जोर दिया गया और दिल्ली में रिजर्वेशन व्यवस्था को कंप्यूटराइज कर दिया गया। बाकी जगहों पर भी इस व्यवस्था को बढ़ाया जाएगा। इसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को बर्खास्त करना चाहता हूँ। फ्रंट आपरेशन को भी कंप्यूटराइज किया जाएगा, इसके लिए मैं आग्रह करना चाहता हूँ। विदेशों में इससे काफी फायदा हुआ है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि फ्रंट आपरेशन को जल्दी से जल्दी कंप्यूटराइज किया जाए।

सभापति महोदय मैं इस बात के लिये भी माननीय मंत्री महोदय को बर्खास्त देना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग में कार्यकुशलता में सुधार हुआ है। ट्रांसपोर्ट एफिशिंसी का कंसाइज्ड इन्वेस्टमेंट—नेट टन किलोमीटर पर वैन पर डे, इसमें 10-15 प्रतिशत वृद्धि हुई है, इसके लिये भी मैं सरकार को बर्खास्त देना चाहता हूँ। रेलवे विभाग ने छठी पंचवर्षीय योजना में 42 परसेंट रिसोर्स फ्रिएट किये थे और सातवीं पंचवर्षीय योजना में 50 परसेंट इन्टरनल रिसोर्स फ्रिएट करने का लक्ष्य रखा गया है, इससे स्थिति में काफी सुधार होगा। पुरानी रेलवे लाइनों को नया करने में, विद्युतीकरण में, नये कोच, बेंगल बनाने के कारण स्थिति में हर तरह से सुधार होगा। खासतौर से 4000 किलोमीटर प्रतिवर्ष पटरियों के नवीनीकरण का और 1300 डिब्बों के बजाय 2500 डिब्बों के निर्माण का जो लक्ष्य रखा गया है, इससे कार्यकुशलता में काफी सुधार होगा। कपूरथला की फैक्ट्री बनने के बाद निश्चित रूप से वैनस की कमी दूर हो जाएगी।

सभापति महोदय, मैं रेल कमियों को भी बर्खास्त देना चाहता हूँ, खासतौर से विभाग में जो इंप्रूवमेंट आया है उसमें रेल-कर्मियों ने जिस अनुशासन से और सिसिएरिटी से काम किया है, इसके लिये रेलकर्मियों को बर्खास्त देना चाहता हूँ, मन्त्री महोदय ने भी एप्रोग्रिएट किया है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि उनकी सुविधाओं की ओर और अधिक ध्यान दिया जाए। स्टाफ क्वार्टर्स और स्टाफ अमेनिटीज में जो वृद्धि की गई है उसके लिए मैं मंत्री जी को बर्खास्त देना चाहता हूँ। एप्रोप्रेशन टू डेप्रीसिएशन रिजर्व फण्ड है, इसको हार्ड लेवल पर रखा गया है और रीप्लेसमेंट आफ ओवरएज असेट्स भी बहुत जरूरी है, इसके लिए भी मैं बर्खास्त देना चाहता हूँ। मेरा यह सुझाव है कि खिलाड़ियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दी जाएं।

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ कि स्पोर्ट्स कोटे में ज्यादा से ज्यादा खिलाड़ियों को रेलवे में एम्प्लायमेंट दी जानी चाहिए ताकि विश्व में हमारे खिलाड़ियों का मनोबल ऊंचा हो। इसके अलावा नेशनल लेवल के तथा राज्य स्तर के खिलाड़ियों को भी रेलवे की नौकरियों में प्रोत्साहन मिलना चाहिए। सिंगल फेअर, डबल जरनी कोटा दिए जाने की मांग खिलाड़ियों की तरफ से बहुत समय से की जा रही है। मेरा आप से अनुरोध है कि उस पर भी ध्यान देने का कष्ट करें।

अब मैं आपका ध्यान अपने लोकसभा क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र में इन्दौर से गुना, मालवा एक्सप्रेस भोपाल होकर चलती है लेकिन सप्ताह में केवल तीन दिन ही चलती है। मेरा अनुरोध है कि उसको तीन दिन गुना होकर चलाया जाए। इससे गुना बीना होकर इन्दौर का सीधा कनेक्शन हो जाएगा और उस इलाके के यात्रियों को काफी सुविधा हो जाएगी। मेरे इलाके में बम्बई रेलवे स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस और दादर अमृतसर एक्सप्रेस रोकने के लिए काफी समय से मांग की जाती रही है। मेरा आप से अनुरोध है कि दो मिनट के लिए ही सही, जनता एक्सप्रेस तथा दादर अमृतसर एक्सप्रेस को बसई स्टेशन पर रुकने के आदेश देने का कष्ट करें। इसी तरह साबरमति एक्सप्रेस भी शाहोरा व रुडियाई स्टेशन पर रुकने की व्यवस्था की जानी चाहिए, जिसके लिए वहां की जनता काफी समय से मांग करती आ रही है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस मांग पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए।

मेरे क्षेत्र में अशोक नगर के पास एक ओवरब्रिज बनाए जाने की मांग काफी दिनों से हो रही है। मेरा अनुरोध है कि उस ओवरब्रिज की स्वीकृति देने का कष्ट करें। इसके अलावा कोटा बीना रेल मार्ग पर एक कास्ट पैसंजर ट्रेन भी चलाई जाए जो भोपाल तक जाए, यह मेरा अनुरोध है।

माधव राव जी सिधिया के रेल मंत्री बन जाने के बाद लोगों को ऐसा लगने लगा कि ग्वालियर संभाग में रेलवे सेवाओं में काफी वृद्धि हो गई। हमको बहुत ज्यादा रेल सुविधायें मिल गईं लेकिन हमारे ग्वालियर गुना सेक्शन में कोई सुविधा यात्रियों को नहीं प्राप्त हुई। मैं समझता हूँ कि जब वे संसद सदस्य थे तो उन्होंने मंत्री जी के पीछे रहकर काफी सुविधायें दिलाई थीं। ताज एक्सप्रेस के बारे में कहा जाता है कि सिधिया साहब ने उसे ग्वालियर तक बढ़ाया परन्तु श्री अब्दुल गनी खां जिस समय रेल मंत्री थे, उनके समय में ही इसे ग्वालियर तक बढ़ाने का निर्णय लिया गया था। मैं तो कहता हूँ कि इस गाड़ी को ग्वालियर तक ही नहीं, खजुराहो तक बढ़ा देना चाहिए क्योंकि हमारे सामने आपटर-अल इन्कम बढ़ाना भी एक लक्ष्य है। पहले यह ताज एक्सप्रेस आगरा में 8 घण्टे बेकार पड़ी रहती थी और आज भी ग्वालियर में चार-साढ़े चार घण्टे पड़ी रहती है और खजुराहो टूरिस्ट प्वाइंट ऑफ व्यू से अट्रैक्टिव प्लेस है, वहां तक यह गाड़ी बढ़ जाने से रेलवे को काफी आय हो सकती है। फिर विद्युतीकरण हो जाने से गाड़ियों की स्पीड भी बढ़ती जा रही है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप ताज एक्सप्रेस को टूरिस्ट ट्रेन रखिए और झांसी तक बढ़ा दीजिए और इसमें लक्जरी कोचेज लगाइये ताकि फौरन ट्रेवलर्स इसमें आराम के साथ सफर कर सकें। इससे रेलवे की इन्कम में वृद्धि होगी।

अंत में, रेल दुर्घटनाओं में कमी आने के लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। आपने यह

स्वीकार किया है कि 65 प्रतिशत रेल दुर्घटनाएं रेलवे कर्मचारियों की गलतियों के कारण होती हैं और हमें पता है कि सेप्टी पर पहले से ज्यादा ध्यान दिया जा रहा है। जहां 1980-81 में 1013 रेल दुर्घटनाएं हुई थीं, गत वर्ष 741 हुईं और इस साल फरवरी तक उनकी संख्या 665 है, दुर्घटनाओं में कमी के लिए भी मैं आपको विशेष रूप से बधाई देता हूँ। इनमें और कमी लाने के लिए आप प्रयासशील है।

एक विशेष निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ कि आप मैन्यूअल सिगनल्स को बदल कर इलैक्ट्रिक सिगनल्स की व्यवस्था करा दें और हर रेलवे क्रासिंग पर कम से कम एक आदमी जरूर नियुक्त कर दें ताकि दुर्घटनाएं भी कम हों और कुछ लोगों को रोजगार भी मिल सके।

इसके बाद मैं चाहता हूँ कि योजना आयोग रेलवे को ज्यादा से ज्यादा पैसे का प्रावधान करे ताकि नये क्षेत्रों में रेलवे लाइनें बिछाई जा सकें और रेलवे का विस्तार पिछड़े इलाकों तक किया जा सके। आजकल नई रेलवे लाइनें डालने का काम बहुत मन्द गति से चल रहा है। भारतीय पर्यटन विकास निगम से सहयोग करके आप रेलवे में दिए जाने वाले भोजन की क्वालिटी में सुधार लाये हैं, भोजन में, काफी सुधार आया है, उसके लिए भी मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। आपने पर्यावरण की समस्या की ओर भी ध्यान दिया है और रेलवे लाइनों के आसपास वृक्ष लगाये हैं, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

शताब्दी के अंत तक रेलवे यातायात में इतनी वृद्धि होगी कि उपनगरीय यातायात 40 अरब यात्री किलोमीटर तक पहुंचने की सम्भावना है। इन सारी चीजों को ध्यान में रखते हुए, योजना आयोग रेल विभाग को यदि अधिक धन आवंटित करें, तभी हम अपने लक्ष्य को प्राप्त कर पायेंगे और मैं अनुरोध करता हूँ कि इस ओर ध्यान दिया जाएगा। इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

* श्री जी० एस० बसवराजू (तुमकूर) : सभापति महोदय, अब तक मेरे कई सहयोगियों ने हमारे माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट 1986-87 के बारे में अपने विचार व्यक्त किए हैं। द्वितीय श्रेणी के किरायों में बिलकुल वृद्धि नहीं हुई है और छात्रों को दी जाने वाली रियायतों में भी परिवर्तन नहीं किया गया है। रेलवे बजट से देश का आम आदमी खुश है। मैं पूरे दिल से इस बजट का स्वागत तथा समर्थन करता हूँ और मैं कर्नाटक राज्य की जनता की शिकायतों के बारे में कुछ विचार व्यक्त करूंगा।

भारतीय रेलवे विषय की सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है और प्रतिवर्ष इससे करोड़ों रुपए अर्जित किए जाते हैं। दूसरी कोई भी परिवहन व्यवस्था रेलवे की तरह सुविधाजनक नहीं है। लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए बहुत ही कम राशि आवंटित की गई है। पिछले साल नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए करीब 84 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया था। इस साल केवल 100 करोड़ रुपए रखे गए हैं। यह राशि पर्याप्त नहीं है। मूल्यों में वृद्धि होने से निर्माण लागत में भी वृद्धि हुई है। यदि नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए इतनी ही कम राशि दी जाती रही तो देश में अधिक प्रगति नहीं हो सकती। यदि नई लाइनों का निर्माण

*कन्नड़ में दिए गए भाषणों के अंग्रेजी अनुवाद का हिंदी रूपांतर।

नहीं किया गया तो देश के हर कोने से विभिन्न तरह के सामान को लाने-ले-जाने में बड़ी समस्या होगी। अतः मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह योजना आयोग से बात-चीत करें कि देश में नई रेल लाइन बिछाने के लिए प्रति वर्ष कम से कम 1000 करोड़ रुपए की राशि आवंटित की जाएं।

हर बार रेलवे सुविधाओं के संबंध में कर्नाटक की उपेक्षा की जाती रही है। दक्षिण के राज्यों विशेषकर कर्नाटक के साथ सीतेला व्यवहार किया जा रहा है।

छठी योजना में बंगलौर और जोलरपेट रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए करीब 25 करोड़ रुपए दिए गए थे। आश्चर्य की बात है कि अब केवल एक हजार रुपए आवंटित किए गए हैं। यदि स्थिति यही रही तो फिर हम कर्नाटक में रेल लाइन के विद्युतीकरण किए जाने की अपेक्षा कैसे कर सकते हैं? मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस मामले पर पुनर्विचार करेंगे और बंगलौर-जोलरपेट रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए और राशि आवंटित करेंगे।

वर्ष 1979 में मैसूर-बंगलौर के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए 25 करोड़ रुपए रखे गए थे। इस मार्ग पर बहुत भीड़ रहती है लेकिन दुर्भाग्य से हाल ही के कुछ वर्षों में यहां के लिए प्रतिवर्ष सिर्फ 60-70 लाख रुपयों का प्रावधान किया गया है। इस वर्ष केवल 20 लाख रुपए उपलब्ध कराए गए हैं। अतः यह काम बहुत धीमी गति से चल रहा है और मुझे संदेह है कि इस गति से लाइन बदलने का यह काम 50 वर्षों में भी पूरा नहीं होगा।

कोट्टूर-हरिहर के बीच नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव रखा गया था। इसका काम सर्वेक्षण स्तर पर ही रोक दिया गया। इसी तरह बंगलौर मिराज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रस्ताव भी पिछले कई वर्षों से विचाराधीन पड़ा है। यह देश के दक्षिणी और उत्तरी प्रदेशों को जोड़ने वाली बड़ी अच्छी लाइन है। इस लाइन की दूरी केवल 300 किलोमीटर है। मुझे विश्वास है कि सरकार इस महत्वपूर्ण लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में गंभीरता से विचार करेगी।

हुबली-शोलापुर लाइन भी बड़ी महत्वपूर्ण लाइन है और इसे बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। मंत्री महोदय को हुबली-करवार के बीच भी रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू करवाना चाहिए। करवार एक महत्वपूर्ण पत्तन है और व्यापार को बढ़ावा देने के उद्देश्य से इसे हुबली के साथ जोड़ा जाना चाहिए। मददूर और अनन्तपुर के बीच बरास्ता पवागाड बेंली से एक लाइन बनायी जानी है। यह लाइन आंध्र प्रदेश और कर्नाटक को जोड़ेगी। बेलारी और श्रीरंगपट्टनम के बीच बरास्ता सीरा से एक नई रेल लाइन बनायी जाय। इससे उस क्षेत्र के लाखों लोगों को सुविधा होगी और यह व्यापारियों के लिए वरदान सिद्ध होगी।

चित्रदुर्ग-रायदुर्ग लाइन एक महत्वपूर्ण निर्माणाधीन परियोजना है जिसके लिए इस वर्ष 20 लाख रुपयों का प्रावधान किया गया है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह इस परियोजना के लिए अधिक धनराशि प्रदान करे क्योंकि यह कर्नाटक राज्य की एक बहुत महत्वपूर्ण परियोजना है।

कर्नाटक में बड़ी लाइन केवल 50 से 80 किलोमीटर तक है। अन्य राज्यों में बड़ी लाइन की इससे तुलना करने से पता चलता है इसकी बिलकुल उपेक्षा की गई है। कर्नाटक में स्थित रेल

विभाग के अधिकांश अधिकारी केरल या तमिलनाडु के हैं। वे यात्रियों को अधिक सुविधाएं प्रदान करने में बिल्कुल रुचि नहीं रखते। अतः कर्नाटक में रेल विभाग में नियुक्तियां करते समय कर्नाटक के लोगों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

प्रति वर्ष कई हजार करोड़ रूपयों का सामान चोरी हो जाता है। वकील होने के नाते हमने देखा है कि न्यायालयों में कई लोग झूठे दावे करते हैं। कई मामलों में अधिकारी भी चोरी के मामलों में शामिल होते हैं। रेलवे में चोरी की घटनाओं को रोकने के लिए कड़े कदम उठाए जाएं जिससे ऐसी घटनाएं हमेशा के लिए बंद हो जाएं। ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए लगातार निगरानी रखी जानी चाहिए।

बंगलौर को छोड़कर प्रायः सभी राज्यों के लिए नई दिल्ली से रोज गाड़ी जाती है। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि बंगलौर और नई दिल्ली के बीच तुरन्त एक राजधानी एक्सप्रेस प्रतिदिन चलायी जाए।

मुझे आशा है कि मंत्री महोदय उठाए गए सभी मुद्दों पर विचार करेंगे और मेरे राज्य कर्नाटक में निर्माण कार्य, लाइन बदलने, विद्युतीकरण और रेल पटरी को दोहरा करने के लिए अधिक राशि आवंटित करेंगे। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया और इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री उत्तम राठौड़ (हिंगोली) : सभापति महोदय, मैं निर्माणाधीन परियोजनाओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ, जिनकी रेल विभाग द्वारा काफी उपेक्षा की गई है।

जैसा कि आप जानते हैं, जब महाराष्ट्र में सूखा पड़ा था तो तत्कालीन प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने औरंगाबाद में एक जनसभा को संबोधित करते हुए वचन दिया था कि मनमाड़ से परभनी तक लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम मनमाड़ से परभनी तक तुरन्त शुरू किया जाएगा।

1977 में प्रो० मधु दंडवते ने निर्माण कार्य शुरू किया। लेकिन दुर्भाग्य से धन की कमी के कारण इस लाइन की बहुत उपेक्षा की गई है। जहां तक इस काम का संबंध है जनता तथा संसद सदस्यों द्वारा कई बार सिफारिश किए जाने के बावजूद हम इसमें प्रगति नहीं कर सके हैं। मराठवाड़ा प्रदेश की जनता बहुत हताश हो गई है। उनके मन में निराशा की भावना बैठ गई है। वे समझते हैं कि यहां पर विकास केवल बड़ी लाइन का निर्माण होने से ही हो सकता है। मैं चाहता हूँ कि आप कम से कम यह मामला अनुपूरक बजट में उठाएं और अधिक राशि का प्रावधान किया जाए। पिछले वर्ष जब मैं इस मामले के बारे में बोला था तो मैंने रेल मंत्री जी से विशेष रूप से यह पूछा था कि वह हमें बताएं कि वह इस परियोजना को कब तक पूरा करेंगे ताकि हम बम्बई से औरंगाबाद तक यात्रा कर सकें। किन्तु आज तक वह इस बारे में नहीं बता पाए हैं। मैं नहीं जानता कि मंत्री महोदय हमें क्यों नहीं बताते कि यह काम कब तक पूरा होगा अथवा वह औरंगाबाद तक बड़ी लाइन बिछाने का काम कब शुरू करेंगे। मैं बड़ी गंभीरता से मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इस परियोजना पर अधिक ध्यान दें क्योंकि लोग निराश हो चुके हैं और अब युवा पीढ़ी विशेष-रूप से छात्र, जिनका प्रतिनिधि मंडल हाल ही में आया था, बहुत ही निराश है और मुझे संदेह है कि वे कुछ भी कर सकते हैं और उसके लिए केवल रेल मंत्री ही जिम्मेवार होंगे। इन पर

नियंत्रण करना हमारे लिए संभव नहीं होगा क्योंकि वे समझते हैं कि जानबूझकर उनकी उपेक्षा की जा रही है। प्रति वर्ष आप 50 लाख या एक करोड़ रुपयों का प्रावधान करते हैं और निरंतर इसमें वृद्धि करते रहते हैं। अन्त में क्या होता है? लाइन बदलने का काम अभी भी पूरा नहीं हुआ है और लोग निराशा हो गए हैं। मुझे आशा है कि आप इन बातों पर विचार करेंगे।

मैं आपका आभारी हूँ कि आपने दरवाहा-हाडगांव नोकर लाइन के लिए कुछ प्रावधान किया है। दरवाहा से पुसाड तक रेल लाइन जो 36 मील लम्बी है। 1939 तक वहाँ भी यह संकरी रेल लाइन थी। इस लाइन को उखाड़ कर मध्य-पूर्व में इराक में कहीं ले जाया गया। 1953 में जब श्री लाल बहादुर शास्त्री रेल मंत्री थे तो डिगरस और उस क्षेत्र की जनता ने उनसे अनुरोध किया था कि वह इस लाइन को बिछाने का काम शुरू करें। लाल बहादुरजी ने वचन दिया था कि वह इस पर विचार करेंगे। बाद में इस बारे में कुछ नहीं किया गया। जब श्री गुलाम नबी आजाद त्राशिम आए तो उन्होंने यह मामला उठाया और वहाँ यातायात एवं इंजीनियरिंग सर्वेक्षण के लिए कुछ प्रावधान किया गया था। पिछले वर्ष शायद इसके लिए करीब सात लाख रुपयों का प्रावधान किया गया। लेकिन इस वर्ष यह राशि 50% तक कम कर दी गई है। मैं नहीं जानता कि ऐसा क्यों किया गया है। जमीन वहाँ है। रेल विभाग को दरवाहा से पुसाड तक रेल लाइन पुनः शुरू करने की कार्यवाही ही करनी है। बैंककारी सुविधाएँ वहाँ है आपको केवल उनका विस्तार करना है। वहाँ पुल भी है केवल रेल लाइन नहीं है। वहाँ गाड़ियाँ चलायी जाएँ। यदि आप ऐसा करते हैं तभी लोग समझेंगे कि कुछ किया जा रहा है। आजादी के बाद रेल विभाग ने कुछ लाइनों का निर्माण किया था। उसमें पुराना-हिगोली-खांडवा संकरी लाइन का भी निर्माण किया गया था। परन्तु इस पर चलने वाले यात्रियों को अन्यों की अपेक्षा 1.33 प्रतिशत अधिक किराया देना होता है। मैं नहीं जानता कि ये प्रभार क्यों लिये जाते हैं। मैंने मंत्री जी से पूछताछ की और उन्होंने अपनी असमर्थता व्यक्त की। इस पर यात्री किरायों के अन्य किराये के बराबर क्यों नहीं किया जाता? क्या आप दिल्ली और बम्बई के यात्रियों या उस प्रयोजनार्थ पूना के यात्रियों में भेदभाव करते हैं? नहीं, आप वह नहीं करते। उसके लिए आप उन्हें बराबर मानते हैं लेकिन यह किस प्रकार से पुराना-हिगोली-खांडवा लाइन पर यात्रा करने वाले यात्रियों से अधिक किराया लिया जाता है? क्या निजाम के समय के दौरान पिछड़े रहने के लिए यह दण्ड है जो उन्हें देना होगा? वस्तुतः उन्हें अन्यों के साथ बराबर करने के लिए आर्थिक सहायता देने का आपका रबैया होना चाहिए। लेकिन आप 2.33 प्रतिशत अधिक लेकर पिछड़े लोगों के साथ आप अन्याय कर रहे हैं।

एक और व्यक्तिगत मामला है। हिगोली स्टेशन पर हम पैदल पुल चाहते हैं। लेकिन यह अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया है। पीने के पानी की सुविधा, के लिए वाटर कुलर्स की भी व्यवस्था नहीं है। मैं नहीं जानता कि रेल विभाग द्वारा इन सुविधाओं की व्यवस्था क्यों नहीं की गई है। जब आप यहाँ कम्प्यूटरों को शुरू कर रहे हैं तो हमें खुशी है। लेकिन हमारे लिए भी कुछ कीजिए। हम भी इंसान हैं।

इन सब चीजों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

शेखर अकबर जहाँ अब्दुल्ला (अमरनाग) : पिछले महीने की 26 तारीख को प्रस्तुत किये

गये रेल बजट में कुछ अनेक प्रस्ताव हैं। दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए किराया अधिक न बढ़ाने के प्रस्ताव का स्वागत है। छात्रों को छूट देने का भी अच्छा निर्णय है। परन्तु दूसरे दर्जे के आरक्षण का प्रभार नहीं बढ़ाना चाहिए था।

मैं रेलवे में सफाई कराये जाने के लिए भी निवेदन करना चाहती हूँ। मैं सबसे पहले रेलवे में वक्त की पाबंदी पर भी अनुरोध करना चाहती हूँ। मंत्री जी को यह जानना चाहिए कि गाड़ियाँ हमेशा ही विलंब से चलती हैं।

रेलवे राष्ट्रीय निवेश के दृष्टिकोण से राष्ट्रीय विकास का सबसे अधिक महत्वपूर्ण वाहन ही नहीं है, बल्कि रोजगार की दृष्टि से भी है जिसकी व्यवस्था रेलवे करती है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि रेलों राष्ट्र के सामाजिक-आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती हैं। यात्रियों को देश के एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाने के अलावा रेलों लाखों टन माल तुलनात्मक दृष्टि से कम पैसे में ले जाती हैं।

बदकिस्मती से जम्मू और कश्मीर राज्य रेलों के मामले में बहुत पीछे रह गया है। एक तरह से हम उसी स्थान पर पहुंच गए हैं जहां हम 1947 में थे। हमारी रेलवे लाइन जम्मू तक ही थी और आज भी जम्मू तक ही हमारे पास रेल लाइन है। सात वर्ष पहले जम्मू से ऊधमपुर तक रेल लाइन का निर्माण शुरू किया गया था। शुरू में यह 70 करोड़ रुपये की परियोजना थी और पांच वर्षों के भीतर इस लाइन को पूरा किया जाना था। अभी तक 6 वर्ष पहले बीत चुके हैं। परन्तु इस लाइन पर मुश्किल से 4.5 करोड़ रु० खर्च हुए हैं। मूल्यों में तेजी से वृद्धि को देखते हुए इस परियोजना को पूरा करने में अधिक धन की आवश्यकता होगी। इस परियोजना पर कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है और मुझे विश्वास नहीं है कि यह परियोजना अब से पांच वर्ष के भीतर भी पूरी होगी।

ऊधमपुर और श्रीनगर के बीच रेल लाइन का जहां तक संबंध है, यह दुःख की बात है कि मंत्रालय ने अभी तक सर्वेक्षण भी नहीं किया है। सर्वेक्षण करने में विलम्ब का क्या कारण है? आधुनिक प्रौद्योगिकी के समय में पहाड़ों में सुरंगें निकालना मुश्किल नहीं है।

रेल मंत्री जी को सर्वेक्षण करवाने के लिए धनराशि की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि ऊधमपुर और श्रीनगर ले बीच रेल लाइन का निर्माण संभव हो।

काजीगुड और बारामुल्ला के बीच रेल लाइन को बिछाने के लिए सर्वेक्षण का काम बहुत पहले किया गया था। लेकिन रेल लाइन का निर्माण नहीं किया गया और इस बारे में रेल मंत्री का कोई आश्वासन भी नहीं है।

भारत के रेल नक्शे पर काश्मीर को होना चाहिए इसलिए मैं आशा करती हूँ कि रेल मंत्री मुझे यह आश्वासन देंगे कि श्रीनगर तक और राज्य के अन्य शहरों तक गाड़ियाँ चलाई जाएंगी।

रेल मंत्री जी को इम तथ्य की पूरी जानकारी होनी चाहिए कि कश्मीर घाटी तक रेल सुविधाओं का विस्तार जम्मू और कश्मीर राज्य में राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने के अलावा आर्थिक विकास की ओर कदम होगा।

श्री राम प्यारे सुमन (अकबरपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ और वह इसलिए कि यह गरीबों को राहत देने वाला बजट है तथा

सीमित संसाधनों के बावजूद विकास की दिशा में तेजी से रेलवे को ले जाने वाला यह बजट है, इसलिए इसका स्वागत है। लेकिन मान्यवर, दो-तीन प्वाइन्ट्स ऐसे हैं जिनकी ओर मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। और मैं ऐसे सुझाव रख रहा हूँ जिन पर कोई अति-रिक्त खर्च भी नहीं करना होगा तथा जनता को बड़ी राहत मिल जायेगी।

उत्तर प्रदेश का पूर्वी इलाका कितना पिछड़ा हुआ है इसको पूरा देश जानता है। उस पिछड़े हुए प्रदेश का फैजाबाद और पिछड़ा हुआ इलाका है उसकी बराबर उपेक्षा की जा रही है यह बड़े दुःख का विषय है। एक ट्रेन लखनऊ-मुगलसराय पसेंजर है जिसकी हालत बड़ी दयनीय है। वह प्रायः 24 घंटे लेट चलती है। मेरा निवेदन है कि जिस प्रकार से फास्ट ट्रेन्स के ऊपर ध्यान दिया गया है उसी तरह से पसेंजर ट्रेन्स पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए और ये ट्रेन्स जो इतनी लेट चल रही हैं, जो इतनी उनकी खस्ता हालत है कि उनमें यात्रा करने में भी लोगों कष्ट होता है, तो इस स्थिति को दूर करना चाहिए तथा उन ट्रेन्स की हालत को सुधारना चाहिए। इसपर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए ताकि उन ट्रेन्स का समय के अनुसार चलना सुनिश्चित हो सके।

दूसरी बात यह है दिल्ली से बनारस की तरफ बाया फैजाबाद जौनपुर जाने के लिए सीधी ट्रेन केवल एक ही है और वह है गंगा-जमुना-83-अप और 84-डाउन, लेकिन वह भी सप्ताह में केवल चार दिन ही दिल्ली से बनारस की तरफ इस रूट से जाती है और शेष तीन दिन मुल्तानपुर होकर जाती है। तो मेरा सुझाव है कि आसाम मेल का डाइवर्जन मुल्तानपुर की तरफ से कर दिया जाए और यह जो ट्रेन गंगा-जमुना है चूकि और कोई भी डायरेक्ट ट्रेन उधर नहीं है इसलिए इस 83-अप और 84-डाउन गंगा जमुना एक्सप्रेस को सप्ताह में प्रत्येक दिन दिल्ली से बनारस बाया फैजाबाद जौनपुर से चलाया जाए। इस ट्रेन में लखनऊ और बनारस के बीच में, जो ए सी कोच दिल्ली से लगाई जाती है उसको काट दिया जाता है तो मेरा निवेदन है कि उसको न काटा जाए क्योंकि लखनऊ और बनारस के बीच में भी ए सी-कोच में चलने वाले लोग रहते हैं। इसलिए ऐसा नहीं हो कि लखनऊ तक ही आप ए सी कोच को लगायें और उसके बाद काट दें।

इसी प्रकार से मेरा निवेदन है कि दिल्ली-बक्सर पसेंजर पहले दिल्ली से चलती थी जिसको जनता गाड़ी कहा जाता था। उससे लोगों को काफी राहत मिलती थी लेकिन बाद में पता नहीं किन कारणों से उसको काट कर दिल्ली बक्सर के बजाय बरेली-बक्सर पसेंजर बना दिया गया। मेरा निवेदन है कि पुनः दिल्ली-बक्सर पसेंजर को चलाया जाए ताकि जनता को राहत मिल सके क्योंकि दिल्ली से बनारस की तरफ गंगा-जमुना के अलावा और कोई भी डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। इसमें कोई खर्चा भी नहीं होगा।

तीसरी बात यह है कि अयोध्या का बड़ा ऐतिहासिक महत्त्व है। मुझे कहते हुए खेद होता है कि बार-बार आवाज उठाने के बाद भी अयोध्या की उपेक्षा हो रही है। बहुत दिनों से मांग चल रही है, जापन भी दिए गए हैं अयोध्या में रेलवे ब्रिज के सम्बन्ध में, परन्तु पता नहीं क्या कारण है कि इतने महत्वपूर्ण स्थान अयोध्या की उपेक्षा हो रही है, वहाँ पर पुल का निर्माण नहीं कराया जा रहा है। उसको भीघ्रातिशीघ्र बनाने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

चौथी बात यह है कि अयोध्या से इलाहाबाद को जोड़ने के लिए एक ट्रेन की मांग बराबर चल रही थी। पिछली बार मन्त्री जी ने कृपा की, एक सूर्य एक्सप्रेस चलाई गई लेकिन वह फैजाबाद

से इलाहाबाद चलाई गई जबकि जनता की मांग थी कि अयोध्या से इलाहाबाद चलाया जाए। मेरा सुझाव है कि सूर्य नदी पर टांडा में जहां 440 के बी का थर्मल पावर प्रोजेक्ट बन रहा है उसको ध्यान में रखते हुए टांडा, अकबरपुर, गोसाईगंज और फैजाबाद से इलाहाबाद तक इसको चलाया जाना चाहिए ताकि वहां की काफी जनसंख्या उससे लाभान्वित हो सके। इस प्रकार सरयू नदी से भी वह गाड़ी जुड़ी रहेगी और अयोध्या से भी जुड़ जाएगी और वहां के लोगों की भावनाओं का भी आदर होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि टांडा से इलाहाबाद गाड़ी बाया अकबरपुर अयोध्या—फैजाबाद चलाया जाए।

एक निवेदन यह भी है कि फैजाबाद, आजमगढ़, मुलतानपुर, जौनपुर बस्ती एवं पूर्वी उत्तर प्रदेश के करीब 35 लाख लोग बम्बई में रहते हैं और उन्हें जाना आना पड़ता है। उनको जाने के लिए दिक्कत होती है। यदि वे लोग बम्बई जायें तो बाया बनारस जायें या लखनऊ होकर जायें। इसलिए मेरा निवेदन है कि जो गाड़ी, काशी एक्सप्रेस, बनारस से इलाहाबाद होकर बम्बई के लिए जाती है, उसको इस रूट पर न चलाकर बनारस, जौनपुर, शाहगंज, मालीपुर अकबरपुर, अयोध्या, फैजाबाद, इलाहाबाद होकर बम्बई के लिए चलायें। इससे थोड़ा सा रूट में डाइवर्जन होगा, लेकिन इससे तीन-चार जिलों के लोग प्रभावित होंगे और उन लोगों को राहत मिलेगी। उससे फैजाबाद, मुलतानपुर व प्रतापगढ़ भी जुड़ जाएगा।

दूसरी बात, अकबरपुर जहां से मैं चुनकर आता हूं, उसके पास में ही एक ऐतिहासिक तीर्थस्थल किछौछा-शरीफ है। जहां पर विदेशों से भी लोग मन्नत पूरी करने के लिए आते हैं। अकबरपुर एक ऐसा जंक्शन है, जहां पर कि प्रथम और द्वितीय श्रेणी में रिजर्वेशन, केवल गंगा-यमुना एक्सप्रेस को छोड़कर, किसी भी गाड़ी में नहीं है। वहाँ एक स्पनिंग मिल है, श्रीगांधी आश्रम है, टांडा थर्मल पावर प्रोजेक्ट है, जो कि 440 मेगावाट का है। यहां बुनकर लोगों की आबादी है। इसलिए इस क्षेत्र की महत्ता को देखते हुए कम से कम चार प्रथम और आठ सैकंड क्लास बर्थ रिजर्व करने की ओर ध्यान दें। इससे वहां के लोगों को राहत मिल सकेगी।

यहाँ पर बेटिंग रूप की समस्या के बारे में मंत्री जी को मैंने पहले भी लिखा था। वहां पर शौड की व्यवस्था नहीं है, पेयजल की व्यवस्था नहीं है। पत्र के जवाब में कहा गया कि वहां प्लेटफार्म पर शौड लगा हुआ है। मैं दावे के साथ कह सकता हूं, मंत्री जी आप जाकर खुद देख लीजिए वहां गाड़ी प्रतिदिन खड़ी होती है। वहां पर शौड नहीं लगा हुआ है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि वहां पर शौड लगाया जाए। इसके साथ-साथ मेरा यह भी निवेदन है कि टांडा में एक भी प्लेटफार्म ऊंचा नहीं है। इसकी वजह से वहां के लोगों को काफी दिक्कत होती है। इसलिए निवेदन है कि टांडा में कम से कम एक प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाए। चूंकि यह बुनकरों की आबादीवाला क्षेत्र है, यहां का तीलिया और लूंगी बहुत अच्छी बनती है, इसलिए यहां गोडाउन की भी व्यवस्था की जाए, जिससे वहां के लोगों को राहत मिल सके।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समयान्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री एस० जी० घोष्य (ठाणे) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं बोलने के लिए यह अवसर देने हेतु आपका धन्यवाद करता हूं। मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूं और बजट का

सम्पर्कन करता हूँ। यह पहली बार है कि यह बजट रेल मंत्रालय का नहीं है बल्कि परिवहन मंत्रालय का है। मैं नहीं समझ पाया हूँ कि इस परिवहन विभाग को बनाने का क्या विशेष फायदा है। पहले से ही यह बहुत बड़ा विभाग है। रेल विभाग भी बहुत बड़ा विभाग है। अब इसमें जल परिवहन, वायु परिवहन और भू-तल परिवहन शामिल है। यह सभी चीजें शामिल की गई हैं। इस परिवहन विभाग को बनाने का क्या लाभ है? मैं नहीं जानता। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी इस विषय का उत्तर देंगे। महोदय! बजट से एक दिन पहले प्रधानमंत्री जी ने कहा कि 'हमें बहुत कठिन निर्णय लेने होंगे, अतः हम सभी का यह विश्वास था निश्चित रूप से किराये अधिक बढ़ाये जायेंगे। परन्तु मैं मंत्री जी को बघाई देता हूँ। कि इन परिस्थितियों में उन्होंने दूसरे दर्जे के मात्रियों, उपनगरीय गाड़ी के मात्रियों तथा पास धारक और सामान यातायात में किराए नहीं बढ़ाए है? अतः 90% यात्रियों को अतिरिक्त भार से मुक्त रखा गया है। इसलिए मैं इसके लिए मंत्री जी को बघाई देता हूँ।

अब मैं उपनगरीय सेवाओं के बारे में बताना चाहता हूँ। उपनगरीय सेवाओं के बारे में कुछ विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं मंत्री जी से आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूँ। हालाँकि वह बम्बई उपनगरीय गाड़ी में भारी भीड़ से अवगत है। गत समय में जब तत्कालीन रेल मंत्री शास्त्री जी ने तीसरे दर्जे के डिब्बे में यात्रा की थी तो उस समय मैंने भी तीसरे दर्जे के डिब्बे में यात्रा की थी और उन्होंने भीड़ को देखा। इसी तरह मैं उन डिब्बों में भीड़ के देखने के लिए मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ। कोई व्यक्ति गाड़ी में प्रवेश नहीं कर सकता और जो व्यक्ति प्रवेश करता है वह अगले स्टेशन पर उतर नहीं सकता। अतः विकल्प क्या है? मेरा सुझाव है कि इस समय 9 रेक्स लगाई जाती हैं और मुझे आश्चर्य होगा यदि 12 बोगियों की व्यवस्था की जा सके। अतः मैं मंत्री जी से 12 बोगियों को लगाने के प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध करता हूँ ताकि उसी मार्ग से अधिक यात्री यात्रा कर सकें।

ये कुछ सुझाव हैं कि कल्याण जैसे कुछ उपनगरीय स्टेशनों पर जहाँ होम प्लेटफार्म नहीं हैं होम प्लेटफार्म की व्यवस्था की जाये। ताकि वहाँ अधिक गाड़ियाँ जा सकें। अतः मैं अनुरोध करता हूँ कि इस पर तुरन्त कार्रवाई की जाये।

कल मैं कुछ माननीय सदस्यों के भाषण सुन रहा था। उन्होंने छोटे विषयों तक को भी लिया था क्यों? क्योंकि इस समय निम्न स्तर पर समस्याओं को हल करने की कोई व्यवस्था नहीं है। इसके लिए एक समिति बनाई जानी चाहिए। अतः मेरा अनुरोध है कि द्वितीय स्तर पर समिति होनी चाहिए। इस समय एक समिति है परन्तु उस समिति में केवल एक संसद सदस्य है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि द्वितीय स्तर पर एक समिति होनी चाहिए जिसमें उस क्षेत्र के प्रतिनिधि संसद सदस्य हों ताकि हम विभिन्न स्तरों का सुझाव दे सकें और हम विभिन्न प्रस्तावों को लागू करा सकें।

एक-दूसरे को कुछेक द्वितीय स्तर के बारे में पता चली है वह सभी शौचालयों को स्टेशन से हटा देने के बारे में है। मुझे बताया गया था कि यह रेलवे का नीति निर्णय है कि स्टेशन पर कोई शौचालय नहीं होना चाहिए। मैं नहीं जानता कि इस निर्णय को क्यों लिया गया है। कुछ स्टेशनों पर लोगों को कई घण्टे इंतजार करना पड़ता है। इसलिए स्टेशनों पर शौचालय की व्यवस्था होनी चाहिए।

दिवा बसई उपनगरीय रेल लाइन पहले ही 1981 में पूरी कर ली गई थी और माल का लाना ले जाना वहां पहले से ही शुरू हो गया है। विद्युतीकरण भी पूरा हो गया है। दिवा बसई में माल गाड़ियां तो चल रही हैं परन्तु यात्री गाड़ियां नहीं चल रही हैं। इसलिए मैं अनुरोध करता हूँ कि दिवा बसई लाइन पर यात्री गाड़ियां आरम्भ की जानी चाहिए ताकि मध्य रेलवे को पश्चिमी रेलवे के साथ-एक उपनगरीय रेल द्वारा जोड़ा जा सके। अतः उस लाइन पर यात्री गाड़ी तुरन्त शुरू की जानी चाहिए।

एक मध्य जोन सम्बन्धी समिति है। एक साल से मैं इसमें शामिल होने के लिए आमंत्रण की प्रतीक्षा कर रहा हूँ लेकिन कोई बुलावा नहीं आया है तथा कोई बैठक नहीं बुलाई गई है। हमें क्यों नहीं बुलाया गया है? इसकी जांच की जानी चाहिए ताकि उस समिति की नियमित बैठकें की जा सकें।

मनखुर्द-बेलापुर नई रेलवे लाइन के बारे में पिछले वर्ष 2 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई थी परन्तु अचानक डेढ़ करोड़ रुपया वापस ले लिया गया और उसे अन्य राज्यों को दे दिया गया। फिर धनराशि वापस कर दी गई लेकिन इसे खर्च नहीं किया गया। इस वर्ष केवल 10 लाख रुपए की व्यवस्था की गई है। हालांकि यह राशि नगण्य है। एक प्रस्ताव यह है कि बांड राज्य सरकार जारी करें और जो धन एकत्र हो वह 'सिडको' द्वारा रेल विभाग को दिया जाये। इतने पर भी यह धन दो-तीन वर्षों के लिए भी पर्याप्त नहीं होगा। अतः कार्य को तीन चरणों में कार्यान्वित किया जाये। (1) मनखुर्द से श्रीक ब्रिज (2) बेलापुर से पुल तक (3) श्रीक ब्रिज। तात्पर्य यह है कि तीन चरणों में धन उपलब्ध कराया जा सकता है और कार्य भी पांच वर्षों के अन्दर पूरा कराया जा सकता है।

पश्चिम रेलवे में बांद्रा के निकट बसई श्रीक ब्रिज का कार्य बड़ी धीमी गति से चल रहा है और पता नहीं यह कार्य कितने समय में पूरा होगा। अतः मेरा अनुरोध है कि उस कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाये जिससे कि उपनगरीय रेलगाड़ियां अधिक यात्रियों को ले जा सकें।

इन सुझावों के साथ, महोदय मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री मोहम्मद अयूब खान (भूभुनु) : सदर मोहतरम्, मैं सबसे पहले रेल मिनिस्टर साहब को मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने इतना अच्छा रेल बजट पेश किया है। साथ ही मैं यह गुजारिश करूंगा कि हमारे डिफेंस मिनिस्टर साहब भी यहां बैठें हैं जो हमारी आर्म्ड फोर्सिज हैं उनका इस बजट में बहुत कम ख्याल रखा गया है। जिस स्पीड से हमारी आर्मी स्ट्रेगदन हो रही है, उसको मद्दे नजर रखते हुए एम० वी० एफ० यू० की आर्म्ड फोर्स के लिए बहुत कमी है। खास तौर से आर्म्ड यूनिट्स को एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए, ट्रेनिंग के लिए आप्रेशन के टार्गट पर लड़ाई में जाने के लिए इनकी बहुत कमी होगी अगर इसकी पूर्ति नहीं की गई। आजकल आर्म्ड यूनिट्स को फायरिंग रेंज पर जाने के लिए, आप्रेशन ट्रेनिंग पर जाने के लिए महीनों इन्तजार करना पड़ता है। इनको मिलने में उनको काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। इन्सान को पावर के लिए बहुत ध्रष्टाचार है। इंजिन के लिए बहुत प्राबलम्स हैं। जब कभी कन्टिग के लिए पावर मांगी जाती है तो इन्हें बड़ी मुश्किलता फँस करनी पड़ती है। इसलिए मंत्री जी के लिए यह जरूरी है कि वे इस पर ध्यान दें।

आर्मी परसनल्स का जो कंसेशन मिलता है वह साल में एक बार मिलता है। यह एक बार

फी ट्रेबल होता है। दो महीनों की छुट्टी के लिए और अब सन्धुवल लीव पर जाने के लिए एक महीने की कैजुअल लीव के लिए कंसेशन वारन्ट मिलता है। यह अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है। इन आर्मी परसनल्स को यह सुविधा कम से कम साल में तीन बार मिलनी चाहिए। कम से कम बें साल में तीन बार वारन्ट ले सकें। जिससे कि वे छुट्टियों में अपने घर आ जा सकें। इसी तरह से एक्ससर्विसमैन को भी कंसेशन मिलना चाहिए। वे भी आर्मी में सविस्तर कर चुके हैं। उनके लिए भी कंसेशन का बन्दोबस्त होना जरूरी है।

मैं एक गुजाराश कर्तृगा कि जैसा कि प्लैनिंग मिनिस्टर साहब ने कहा था कि जैसे हम राजस्थान से गुजरात में कार से जाते हैं और जब बाईर क्रास करते हैं तो मालूम होता है कि कोई दूसरा इलाका आ गया। इसी प्रकार जब हम दिल्ली से हरियाणा पार करते हुए राजस्थान में दाखिल होते हैं, तो एक सोते हुए आदमी को भी यह मालूम पड़ जाता है कि राजस्थान आ गया। कम से कम जब रेलें चलती हैं तो उनमें तो इसका फर्क नहीं मालूम होना चाहिए। जिससे कि यह मालूम पड़े कि रेलों में कोई तब्दीली हुई है।

पूरे राजस्थान के अन्दर कोई भी बड़ी रेल लाईन नहीं है, रेलों के मामले में वहां कोई तरक्की नहीं मालूम पड़ती है। इसके लिए मेरी दरख्वास्त है राजस्थान झुनझुनू के लिए मंत्री जी इस पर गौर करें। खासकर मैं एक तजवीज पेश करना चाहता हूँ कि जो दिल्ली से अहमदाबाद वाया जयपुर जो गाड़ी हफ्ते में चार दिन चलती है, उसको बाकी के तीन दिन दिल्ली से वाया लोहारू, झुन्झुनु, सीकर अहमदाबाद के लिए चला दें। इससे उस इलाके के लोगों को बहुत सहूलियत मिलेगी, खास तौर पर, झुनझुनु क्षेत्र के लिए।

खेलड़ी में एक ट्रेन दावरा से सिधाना कोपर प्रोजेक्ट के लिए चलती है। यह सिर्फ माल ढोने के लिए चलती है। इस ट्रेन में अगर सवारी डिब्बे भी जोड़ दिये जाएं तो उस क्षेत्र के लोगों को इससे फायदा हो सकता है।

बंसी लाल जी ने एक शेखावटी एक्सप्रेस ट्रेन दी है जो कि दिल्ली से जयपुर तक चलती है। इस ट्रेन को सर्वाई माघोपुर तक कर दिया जाए। इससे भी वहां के लोगों को बहुत फायदा पहुंचेगा। क्योंकि जयपुर से इस गाड़ी के फौरन बाद एक ट्रेन चलती है जिसमें कि कोई सवारी नहीं आती है। वह ट्रेन लुहारू से आती है। अगर उस ट्रेन को लुहारू से अहमदाबाद वा लुहारू से अजमेर कर दिया जाए तो रेलों के लिहाज से उस सबसे पिछड़े इलाके को काफी फायदा पहुंच सकता है।

हमारे राजस्थान में उस इलाके में छोटी लाइनें ही हैं और बंसी की बंसी है जो पुराने जमाने में थी। वहां डिब्बों की हालत भी खस्ता है, इंजिन की हालत भी खस्ता है। उम्मीद है कि मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे और मैंने जो अभी गुजाराश की है कि दिल्ली से अहमदाबाद जाने वाली ट्रेन को बाकी के तीन दिन दिल्ली से वाया लोहारू, झुन्झुनु, सीकर, फलैरा होते हुए अहमदाबाद तक चलायेंगे। मंत्री जी मेरे इस प्रपोजल को मंजूर करें। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री ० ए० कल्पनिधि (भद्रास मध्य) : सर्व प्रथम मैं न केवल माननीय परिवहन मंत्री श्री बंसी लाल और रेल राज्य मंत्री श्री माधवराव सिधिया को ही नहीं अपितु रेलवे बोर्ड के सभापति

और सदस्यों को तथा रेल विभाग के कर्मचारियों को बघाई देता हूँ जिन्होंने कोर क्षेत्र यथा कौयला और इस्वात, में कमी आने के बावजूद यातायात राजस्व में 9.1 प्रतिशत की वृद्धि दर प्राप्त करके चालू वर्ष के प्रथम नौ महीनों में उत्कृष्ट कार्य किया है। इसके कारण रेल का समग्र बजट 2.2 प्रतिशत बढ़ गया है। 500 कि० मी० से अधिक दूरी की यात्रा के लिये शायिका प्रभार 5/- रुपये बढ़ाना अनपेक्षित है। उदाहरण के तौर पर मद्रास से तिरुनालवेलि की यात्रा करने वाले यात्री को लिया जाये, उसे 649 कि० मी० की यात्रा करनी होगी। 492 कि० मी० की यात्रा करके वह 5 बजे प्रातः माल मदुरै पहुंच जायेगा। 5 बजे प्रातः माल के बाद की यात्रा के लिए उसके द्वारा 5/- रुपया अतिरिक्त दिया जाना बड़ा ही हास्यास्पद है। इस अतिरिक्त प्रभार का लिया जाना सर्वथा अनपेक्षित है। माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इसे वापिस ले लिया जाये। मद्रास रैपिड ट्रान्जिर रेलवे परियोजना के लिए एक मुख्य प्रशासनिक अधिकारी तैनात किये जाने की मैं सिफारिश कर रहा था। इस संगठन का अधिग्रहण किये जाने के समय 1971 से 1976 तक, परियोजना द्वारा केवल सर्वेक्षण कार्य और अन्य कार्य किया जाता था तो उसका मुख्य प्रशासनिक अधिकारी था। किन्तु जब से परियोजना का वास्तविक कार्य चालू किया गया है, वह कार्य मुख्य इंजीनियर का अध्यक्षता में चल रहा है, जो उससे छोटा पद है। अब भी मेरा यही अनुरोध है कि इस निर्णय पर पुनः विचार किया जाये तथा वहाँ एक प्रशासनिक अधिकारी को तैनात किया जाये जो स्वतंत्र रूप से निर्णय ले सके और इस परियोजना का कार्य तेजी से कार्यान्वित कर सके।

परिवहन मंत्री का पद बनाये जाने से मंत्रिमंडल में रेल मंत्री का स्वतंत्र व्यक्तित्व समाप्त हो गया है। अंश दान की अदायगी के लिये रेल मंत्री ने 76 करोड़ रुपये की वृद्धि करने का प्रस्ताव रखा है जिसके परिणाम स्वरूप 7 करोड़ रुपये की घनराशि अतिरिक्त हो जायेगी। ऐसी स्थिति में जबकि भारत सरकार पेट्रोलियम उत्पादों का उपयोग कम करना चाहती है। इस समय किराये भाड़े में यह वृद्धि कदापि वांछनीय नहीं है क्योंकि किराये में उस वृद्धि के कारण जनता सड़क परिवहन की ओर आकर्षित होगी। उदाहरण के तौर पर मद्रास से त्रिचि तक सड़क परिवहन का यात्री किराया 27 रुपये 20 पैसे है और रेल से यह किराया 30 रुपये पड़ेगा। रेल भाड़े में वर्तमान वृद्धि से जनता में त्रिचि से मद्रास जाने के लिए 2 रुपये 30 पैसे अधिक व्यय करने होंगे। ऐसी स्थिति में यथा स्थिति पेट्रोल अथवा डीजल की खपत बढ़ेगी। मोटे तौर पर मद्रास से त्रिचि जाने वाली रेलगाड़ी में 900 यात्री यात्रा करते हैं और और यदि इतने यात्री सड़क परिवहन से यात्रा करेंगे तो कम से कम 17 बसों की आवश्यकता पड़ेगी इस प्रकार पेट्रोलियम उत्पादन की खपत दुगुनी हो जायेगी जो माननीय प्रधान मंत्री तथा वित्त मंत्री द्वारा लिये गये निर्णय के विरुद्ध होगा। यदि आप पेट्रोलियम उत्पादों की खपत कम करना चाहते हैं। तो, आपको रेल के यात्री भाड़े में कमी करनी चाहिए चाहे वह मेल, एक्सप्रेस अथवा यात्री गाड़ी क्यों न हो। यात्री भ्रष्टा-बढ़ने में आप दोहरी नीति अपना रहे हैं।

दक्षिण रेलवे में, विशेषकर तमिळनाडू में चल रही योजना के लिए जो प्रावधान किया गया है, उसके संबंध में बताता हूँ मद्रास रैपिड ट्रान्जिर प्रणाली के लिए 4 करोड़ रुपये का जो आबंटन किया गया है, वह बिल्कुल भी पर्याप्त नहीं है, और इसके लिए कम से कम 20 करोड़ रुपये का आबंटन किया जाना चाहिए या जिससे यह सुनिश्चित किया जा सकता कि यह परियोजनाजयसे

पाँच वर्षों में पूरी हो जायेगी। संभवतः यह परियोजना भी 21 वीं शताब्दी के लिए त्याग दी गई है। यहां तक कि कानपुर-डिन्डीगल-तूतीकोरिन लाइन भी अधूरी पड़ी है। इस वर्ष के लिए 28 करोड़ रुपये की मांग की गई थी जिसके लिए केवल 3.5 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है मद्रास नगर के विद्युत सम्बन्धी बहुत सारे पहले ही यूनिट करीब करीब पूरी क्षमता पर पहुंच चुके हैं। पर्याप्त यूनिट तत्काल स्थापित किये जाने चाहिये किन्तु उसके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मद्रास नगर में परिक्रमा रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता है किन्तु रेल विभाग ने इस संबंध में अभी तक कोई प्रयास नहीं किया है। चालू वर्ष में कम से कम बिल्ली बक्कस और अन्नानगर, अरुम्बाक्कम के बीच लाइन बिछाने का कार्य तो आरम्भ कर ही देना चाहिये। चेंगलेपुर-कांजीपुरम-अराक्कोनम के बीच बिछाई गई लाइन का उपयोग किसी न किसी आधार पर पूरी तरह नहीं किया जा रहा है। यह स्थिति करपदी-तिरुवन्नामालाई-बिल्लपुरम तिरुनेलवेली-नगरकोइल-कन्या कुमारी-तिरुवेन्द्रम में चल रही अथवा नई योजनाओं के लिए जब भी धन आवंटित करने की बात उठाई जाती है, तब यही रूखा सा उत्तर दे दिया जाता है कि रुपया उपलब्ध नहीं है। यह भेद भाव क्यों बरता जाता है ?

रेल कर्मचारियों के कल्याण के संबंध में, मैं निम्नलिखित मुद्दों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

(एक) पेराम्बुर कमप्लैक्स के कैरेज और स्टोर विभाग के लोको स्टोर जारी करने वाले सामान जांचकर्ताओं के वेतनमानों और बरिष्ठता में संशोधन करने का मामला पिछले 30 वर्षों से लम्बित पड़ा है जिसका कोई समाधान नहीं हो पाया है।

(दो) रेलवे के ग्रुप (ख) के पदोन्नत एवं सीधे भर्ती किये गये अधिकारियों के वेतनमानों में भेदभाव है तथापि वे लोग उतना ही तथा उसी प्रकार का ही कार्य कर रहे हैं। यह मामला 1947 से लम्बित पड़ा है।

(तीन) ताम्बरम में 96 खलासी अनेक वर्ष से ई० एम० यू० यूनिट में कार्य कर रहे हैं, किन्तु उन्हें अभी तक स्थायी नहीं बनाया गया है।

(चार) त्रिचि और पोडानूर में आई० सी० एफ०, लोको बक्स, कैरेज बक्स, गोल्डन रॉक वर्कशाप के कर्मचारियों द्वारा बहुत सारी परेशानियां व्यक्त की गई हैं किन्तु प्रशासन उनपर ध्यान नहीं दे रहा है।

यह समस्या लगातार गत कई वर्षों से चल रही है जिसका कोई समाधान नहीं किया गया है।

हाल ही में अक्तूबर, 1985 में रेलवे बोर्ड ने यह आदेश पारित किया है कि खलासी तथा नैमित्तिक श्रमिकों की न्यूनतम योग्यता आई० टी० आई० होनी चाहिए। माननीय मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस आदेश को वापस लिया जाये और अक्तूबर, 1985 से पहले जो स्थिति थी, उसे यथावत रखा जाये।

विरुन्नामलाई के रेलवे क्वार्टरों में पानी की बड़ी भारी दिक्कत है। अपने कर्मचारियों की कठिनाई दूर करने के लिए कोई कार्यवाही करने के बजाये प्रशासन ने कुछ कर्मचारियों का स्थानान्तरण कर दिया है और कुछ कर्मचारियों का स्थानान्तरण करने का विचार है क्योंकि यह कठ

गया है कि उन्होंने अपनी कठिनाई एक संसद सदस्य को बताई थी। क्या ऐसी स्थिति में जब उनके सारे प्रयास असफल हो जायें तो अपनी उचित कठिनाई को किसी संसद सदस्य की जानकारी में लाना कर्मचारियों का अपराध है ?

नागर विमानन विभाग के कर्मचारियों के समान रेलवे कुलियों और कंटीन के कर्मचारियों को विभागीय कर्मचारी बनाया जाये और उन्हें रेलवे के नियमित कर्मचारियों के समान लाभ प्रदान किये जाये।

शुरू की जाने वाली नई योजनाओं के संबंध में, मैं माननीय परिवहन मंत्री का ध्यान परि-क्रमा रेल साइन अर्थात् विल्लीवकम-अन्नानगर-अरुम्बावकम् साइन का निर्माण आरम्भ करने की आवश्यकता की ओर दिलाना चाहता हूँ। ऐसा करने से इस क्षेत्र में सड़क परिवहन द्वारा लगभग 100 चक्कर लगाने की आवश्यकता नहीं रह जायेगी। जहाँ चाह होती है, वहाँ राह निकल ही आती है। यदि माननीय मंत्री महोदय आदेश करें, तो यह साइन छः महीने में बनकर तैयार हो जायेगी और इससे बसों में इस्तेमाल किये जाने वाले पेट्रोलियम उत्पादों की खपत करके बहुत सारी विदेशी मुद्रा बचाई जा सकती है।

मीनमवक्कम पर बनाये गये नये हवाई अड्डे के सामने बनाये जाने वाले नये रेलवे स्टेशन को जोड़ने वाले उपरास्ते के लिए धन का प्रावधान करने की आवश्यकता है। यह दूरी केवल 100 मीटर है किन्तु यह राष्ट्रीय राजमार्ग है जो दिन-रात व्यस्त रहता है। इसलिए माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस बात पर विचार करें और अविलम्ब इस कार्य को पूरा करें।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

[हिन्दी]

चौधरी सुन्दर सिंह (फिल्भौर) : सभापति जी, सन् 1986 के बजट सेशन में यह मेरी पहली स्पीच है। हमारे सामने जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है, वह बहुत शानदार है और उसके साथ साथ हमारे मंत्री जी भी बहुत शानदार हैं। परन्तु मेरा विचार है कि जिस तरह से बंसी लाल जी का रोब है, वैसे अभी रेलवे विभाग में देखने में नहीं आ रहा है। उनके रोब की वजह से सरकारी अधिकारी डरते हैं। लेकिन रेलवे में अभी वह स्थिति नहीं आई है। लोगों में अभी तक डर की भावना नहीं है : पता नहीं क्यों ऐसा है। उसी तरह हमारे मिनिस्टर ऑफ स्टेट भी बहुत अच्छे और समझदार हैं, शान्त विचारों के हैं। परन्तु चौधरी बंशी लाल जी से हूप गैसी अपेक्षा रखते थे, गैसा कुछ देखने में नहीं आ रहा है।

सबसे पहले तो मैं आपका ध्यान जालंधर गुरदास पुर रेलवे साइन की ओर दिसाना चाहूंगा। उसकी स्थिति को देखते हुए, उसे तुरन्त डबल साइन में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है। वहाँ आबादी बहुत बढ़ गई है और रेलों का बुरा हाल है। आज कल लोग रेलवे की अपेक्षा बसों में सफर करना ज्यादा पसंद करते हैं। वे गाड़ियों में जाते हैं तो उनमें काफी गंदगी होती है। यदि आप अमृतसर से पठानकोट तक गाड़ी में आये तो फर्स्ट क्लास के डिब्बे में बुरा हाल आपको मिलेगा। गंदगी के अलावा सीटों के कवर गायब मिलेंगे, फटे हुए हैं और यही कारण है कि लोग रेलों की अपेक्षा बसों में चलना ज्यादा अच्छा मानते हैं। जब फर्स्ट क्लास का यह हाल है तो आम क्लास का क्या होगा, इसका आप स्वयं अंदाज लगा सकते हैं। जब इस देश में अंग्रेजों

का शासन था तो यह बात बहुत देखने में आती थी—हिन्दू पानी, मुसलमान पानी, लेकिन अब तो यात्रियों को पीने का पानी भी नहीं मिलता। यदि आप उचित समयों तो हर स्टेशन पर दो-बो दूध के स्टाल ही लगवा दीजिए ताकि यात्रियों को पानी नहीं तो दूध मिल जाए। चौधरी साहब से मैं चाहता हूँ कि इस दिशा में समुचित कार्यवाही करने का कष्ट करें। अगर आज किसी ने पीनी है तो वह भी नहीं मिलती। मान लीजिए अगर वह चाहे कि बिना शुगर के मिल जाए तो वह असंभव है क्योंकि उसे पूरा ब्रैकफास्ट लेना पड़ेगा और ब्रैकफास्ट कम से कम 5 रुपये का आता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी आप ध्यान दीजिये।

जहाँ तक रेलवे केटरिंग के मुताल्लिक बात है, मैं कहना चाहता हूँ कि वह ठीक नहीं है। आप रेलवे केटरिंग की व्यवस्था ठेकेदारों को देते हैं इस कारण वह ठीक है। आपको चाहिए कि केटरिंग की व्यवस्था आप वहाँ पर जो कोन्सोपरेटिव सोसायटीज हैं, उनको दें या वहाँ के जो आप लोग हैं, उनको दी जानी चाहिए। अगर ऐसा होगा, तो खाना भी ठीक मिलेगा और सारा कुछ ठीक रहेगा।

अब मैं अखबारों के बारे में कहना चाहता हूँ। सभी पेपर सब स्टेशनों पर आम तौर से नहीं मिलते हैं। इसलिए मैं कहूँगा कि सब पेपर सब स्टेशनों पर मिलें।

जब से चौधरी साहब ने गाड़ियों का काम संभाला है तब से कुछ फर्क तो पड़ा है, जितना फर्क पड़ना चाहिए था उतना फर्क अभी नहीं पड़ा है। स्टेशनों पर रिजर्वेशन की लिस्ट नहीं लगयी लगती है। मैं चाहूँगा कि ये लिस्टें काफी पहले लगनी चाहिए कि कौन व्यक्ति कहां जाना चाहता है। चौधरी साहब की मौजूदगी में रेलवे में जोमुलाजिम हैं, उनमें प्रशासनिक भय जैसा पैदा होना चाहिए, वह अभी तक नहीं हो पाया है। वास्तव में रेल विभाग में तो सुधार की आवश्यकता है ही, जो कि हम सबने मिलकर करनी है। लेकिन प्रश्न उठता है किसे? क्योंकि पंजाब में तो हालात दिन प्रतिदिन खराब होते जा रहे हैं, लोगों को जान व माल का खतरा बना हुआ है। वहाँ कोई भी अपने को सुरक्षित महसूस नहीं करते। इन सब कारणों से रेल विभाग में सुधार के बारे में सोचना तभी सम्भव होगा, जब सबसे बड़ी समस्या को सुलझाने का प्रयास किया जा सकेगा। अंत में इन शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

5.03 म. प.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

श्री कमोदी लाल जाटव (मुरैना) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने समय दिया उसके लिए आपको बधाई है। हमारे मंत्री श्री बंसीलाल जी और श्री माधवराव जी सिधिया भी बधाई के पात्र हैं क्योंकि इनके एक साल के कार्यकाल में हमने रेलवे विभाग में काफी अच्छा काम देखा है। एक साल पहले कई स्टेशनों पर काफी भीड़ होती थी और काफी लोग बिना टिकट चढ़ते थे। लेकिन इनके आने के बाद इसमें काफी सुधार हुए हैं।

मेरे क्षेत्र में, ग्वालियर से श्योपुर की छोटी लाइन के लिए थोड़ा सा पैसा दिया है जिससे हमारी उस छोटी रेलवे लाइन का विकास होगा, लेकिन मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ श्योपुर से 50-60 किलोमीटर की दूरी पर हमारे माननीय सदस्य श्री शान्ति धारीवाल जी का चुनाव क्षेत्र मिलता है। अगर इस लाइन को श्योपुर से आगे 50-60 किलोमीटर और बढ़ा दिया जाए, तो उससे बड़ा लाभ दोनों क्षेत्रों के लोगों को मिलेगा।

हमारे माननीय रेल मंत्री जी को भी मालूम है कि धौलपुर में चम्बल नदी पर केवल एक ही पुल है, अगर उस पुल में कोई खराबी आ जाए या कोई खतरा उत्पन्न हो जाता है, तो मद्रास और बम्बई जाने वाले लोगों को काफी परेशानी होगी और उस पुल को बनाने में काफी समय लगेगा। इसलिए अगर वहां पर दूसरी रेलवे लाइन के लिए एक पुल बना दिया जाए, तो सब लोगों को सुविधा मिलेगी। इसके साथ ही मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ कि आगरा से झांसी तक के लिए एक शटल रेल गाड़ी और चलाई जाए, तो वहां के लोगों को बहुत सुविधा मिल सकती है।

एक मेरा निवेदन है कि इन्दौर से चलने वाली सांची एक्सप्रेस जो दिल्ली आती है, बीच में हमारे मुरैना पर संभागी क्षेत्र होने के नाते नहीं रुकती है। अगर इस एक्सप्रेस को आते-जाते एक दो मिनट के लिये मुरैना में रुकवा दिया जाये तो इससे हमारे यहां के लोगों को फायदा होगा।

उन्होंने शब्दों के साथ आपने जो मुझे समय दिया, उसके लिये धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री धर्माई० रामा राय (कासरगौड) : श्रीमन, इस बजट का स्वागत करते हुए मैं अनुभवी और गतिशील परिवहन मंत्री और परिश्रमी रेल राज्य मंत्री को यह संतुलित और अर्थपूर्ण रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। कैंटीन, प्रतीक्षा-कक्ष, शौचालय आदि जैसी यात्री सुविधाओं में सुधार के संबंध में मेरे मित्रों ने विस्तार से चर्चा की है। हम इस विशाल रेल प्रणाली को चलाने में जो विश्व में दूसरी बड़ी प्रणाली है और जिसके द्वारा लगभग आस्ट्रेलिया के जन संख्या के बराबर यात्री हैं प्रति दिन यात्रा करते हैं मंत्रियों की कठिनाइयों को समझते हैं। फिर भी मैं अपने विचार और सुझाव प्रस्तुत करने का प्रयत्न करूँगा जिन पर सरकार द्वारा विचार किये जाने की आवश्यकता है।

कार्य आरंभ करते समय क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए अधिक प्रयास नहीं किए जाते। ऐसा केरल के मामले में हुआ है। फिर भी मैं इनका आभारी हूँ कि उन्होंने इस वर्ष मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रेलवे स्टेशन के सुधार के लिए 4 लाख रुपये निर्यात किये हैं...

प्रो० एन० जी० रंगा (गुट्टूर) : उसका नाम क्या है ?

श्री धर्माई० रामा राय : कासरगौड रेलवे स्टेशन। श्रीमन्, शोरनूर से आगे मंगलौर तक अधिकतम रेलवे स्टेशन पुराने हैं जो ब्रिटिश काल में बनाये गए थे।

मुझे माननीय मंत्री के भाषण से यह जान कर प्रसन्नता हुई कि मंगलौर से उडिपी तक जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र से जुड़ा हुआ है, यद्यपि यह कर्नाटक में है, सर्वेक्षण का काम पूरा हो गया है। किन्तु मुझे आशा है कि इस मामले में प्रो० मधु दंडवते के शब्द सत्य नहीं होंगे। प्रो० मधु दंडवते ने कहा था, यदि मुझे ठीक ठीक याद है : "जहां इच्छा होती है, वहां रेलवे है, किंतु जहां इच्छा नहीं होती है, वहां केवल सर्वेक्षण होता है।" हम जो केरल के उत्तरी भाग में रहते हैं हम मंगलौर के साथ अनेक प्रकार से जुड़े हुए हैं। समय के अभाव के कारण, मैं रेल मंत्री द्वारा दिये गये प्रोत्साहन देने वाले तथ्यों और आंकड़ों का विस्तार पूर्वक वर्णन नहीं करना चाहता हूँ।

परिवहन के इस मुख्य साधन के बिकास के लिए जो सड़क परिवहन की तुलना में सस्ता है, राजस्व प्राप्त करने के लिए मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि हमें रेल के पास जो विशाल

भूमि है उस पर दुकान अतिथि घर (गेस्ट हाउस), और हॉटल खोले जाने चाहियें और इस प्रकार महत्त्वपूर्ण स्थानों पर आय का स्थाई स्रोत उत्पन्न करना चाहिये।

एक और बात जिस के बारे में अन्य वक्ताओं ने उल्लेख किया है वह सुरक्षा उपाय हैं जिस में भारतीय रेलवे बहुत पीछे हैं? स्वचालित चैतावनी प्रणाली ऐसे क्षेत्रों में अनिवार्य है जहां रेल की गति 80 कि० मी० प्रतिघंटा अथवा इससे अधिक है जैसे उत्तरी अमरीका जैसे देशों में किंतु स्वचालित चैतावनी प्रणाली व्यवस्था ऐसे मार्गों पर भी बहुत अधिक विलम्ब से की जा रही है जहां राजधानी एक्सप्रेस जैसी तेज गति वाली गाड़ियां चलती हैं। बड़ी रेल दुर्घटनाओं से यात्रियों की मृत्यु के अतिरिक्त करोड़ों रुपयों के मूल्य की रेल सम्पत्ति की हानि होता है। मेरी सूचना के अनुसार डीजल अथवा बिजुत इंजन का मूल्य 1 करोड़ रुपये है; बड़ी लाइन के यात्री डिब्बे पर लगभग 10 लाख रुपये लागत आती है। रेलमार्गों, पुलों, संचार, उपकरणों आदि की क्षति पहुंचने से भी काफी हानि हो सकती है। वित्तीय हानि के अतिरिक्त, इंजन डिब्बों आदि की उपलब्धता कम हो जाती है जिसके परिणाम स्वरूप उत्पादकता और आय में भी कमी होती है। "हॉट बॉक्सेज" के कारण प्रायः माल गाड़ियां पटरी से उतर जाती हैं, विशेषकर ऐसे खंडों में जहां कोयला अथवा इस्पात जैसी भारी वस्तुओं की ढुलाई होती है। इस प्रकार रेलों के लाइन से उतर जाने के कारण न केवल इंजन, डिब्बों आदि तथा रेल मार्ग आदि को ही क्षति पहुंचती है, अपितु इससे उस क्षेत्र में पूरा यातायात ठप्प हो जाता है और अन्य रेल गाड़ियों की सुरक्षा पर भी प्रभाव पड़ता है। "हॉट बॉक्स" की शीघ्र चैतावनी मिलने के लिए अन्य देश गत कई दशकों से भारी संख्या में "हॉट बॉक्स" डिटेक्टर" लगा रहे हैं। हमें इस क्षेत्र में अभी प्रगति करनी है।

मेरे मित्र हाल ही में हुई रेल दुर्घटना के बारे में उल्लेख कर चुके हैं जिसमें तेलीचेरी में 27 से अधिक लोग मारे गए।

शोरनू से आगे मंगलौर तक जो लाइन है उस पर कई ऊपरी पुलों की आवश्यकता है। जनता को रेलवे लाइन की दूसरी ओर अपने गन्तव्य स्थान पर जाने के लिये चक्कर काटना पड़ता है जिससे इन्हें बहुत कठिनाई होती है। घन के अभाव के कारण रेल पुलों के निर्माण में बाधा आ रही है। मैं यह सुझाव दूंगा कि प्रयोगात्मक उपाय के तौर पर यात्री कर वसूल करके तथा इसी प्रकार घन जुटा कर एक या दो महत्त्वपूर्ण रेलवे ऊपरी पुल बनाये जाएं। मैं यह सुझाव दूंगा कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में त्रिकरपुर के निकट पिलिकोड नामक स्थान पर एक ऐसा पुल बनाया जाए। मैं चाहता हूँ कि आप देश में सूदूर कोनों को देश की राजधानी से जोड़ें। मैं यह सुझाव भी देना चाहता हूँ कि रेल गाड़ियों के चलने के समय में कटौती और साथ ही इनकी गति में तेजी लायी जानी चाहिए; किंतु वर्तमान रेलवे जो गति नहीं पकड़ पा रही है कुछ महत्त्वपूर्ण स्टेशनों पर जैसा मेरे चुनाव क्षेत्र में पय्यान्नूर नामक स्थान पर जहां एक नौ सेना अकादमी का निर्माण किया जाने वाला है गाड़ियों के अधिक समय तक रुकने की व्यवस्था कर सकती है।

मेरे राज्य में पालघाट में रेल डिब्बे बनाने का कारखाना स्थापित नहीं किया जा रहा है। मेरा माननीय मन्त्री से नम्र निवेदन है कि केरल में शिक्षित बेरोजबारों की संख्या बहुत अधिक है। इन कारखानों में रोजगार के लिये देश के सभी भागों के बेरोजबार युवकों को अवसर दिए जाने

चाहिएं चाहे कारखाना पंजाब में हो अथवा केरल में। “घरती के लाल” के सिद्धान्त को देश की एकता और अखंडता के हित में प्रोत्साहन नहीं दिया जाना चाहिए।

डा० दत्ता सामन्त (बम्बई दक्षिण मध्य) : मैं बम्बई में रेल संबंधी समस्याओं के बारे में बोलूंगा। मेरे विचार में सरकार को बम्बई से लगभग 25% राजस्व प्राप्त हो रहा है। मैं माननीय मन्त्री श्री बंसीलाल को अपने अतिथि न कि सरकार के अतिथि के तौर पर बम्बई आने का निमंत्रण देता हूँ। दादर में यदि वह 5 से 7 म.प. के बीच रेल गाड़ी में चढ़ जायें तो मैं उन्हें बघाई दूंगा और हार पहनाऊँगा।

गत 30 वर्षों में यात्रियों की संख्या पांच गुना बढ़ गई है, किन्तु सरकार और हमारी पूरी मशीनरी दुगनी जनसंख्या को भी नहीं ढो सकती। रेलगाड़ी की औसत क्षमता 1800 व्यक्तियों की है; कम से कम 5000 से 6000 तक यात्री अपनी जान की कीमत पर रेल की छत पर बैठकर यात्रा करते हैं।

बम्बई का तेजी से विस्तार हो रहा है। सरकार का बम्बई के प्रति क्या रवैया है? मैंने अनेक बार इस सदन में कहा है कि आपको बम्बई से 3000 करोड़ का राजस्व प्राप्त हो रहा है, परन्तु सरकार सदा बम्बई की उपेक्षा करती रही है। आप बंबई के लिए जो कुछ भी खर्च करेंगे आपको उससे अधिक राजस्व प्राप्त होगा। देश में इस प्रकार की स्थिति है।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। मेरी राय में दादर क्षेत्र से लगभग दस लाख यात्री यात्रा करते हैं। एक रेलगाड़ी दादर से आरम्भ होकर वहीं समाप्त होनी चाहिए। यह सुझाव सरकार की समिति ने दिया है। ऐसा आइसलैंड टर्मिनल पर आसानी से किया जा सकता है जहाँ कुछ भवनों का निर्माण हो रहा है। लगभग 8-10 करोड़ रुपये खर्च करके यह व्यवस्था बहुत पहले का जानी चाहिये थी। मैं कुछ और सुझाव देना चाहता हूँ। बम्बई के पश्चिमी और पूर्वी उप-नगरीय क्षेत्रों में बांदरा बन्दरगाह पर पहले से ही एक फाटक है। कुछ खर्च किए बिना आप मध्य रेलवे के माध्यम से एक गाड़ी चला सकते हैं जिससे दादर की ओर फाटक की सारी भीड़ को कम किया जा सके। कोई भी इस छोटी सी बात की ओर ध्यान देने को तैयार नहीं है।

वेस्टेन्ड, चर्चण्ड से मध्य रेलवे तक सारा भार सभी ओर से दादर की ओर आ रहा है। बान्दरा से कुराली तक की सारी भूमि सरकार की है। आपको वह भूमि प्राप्त करने के लिए एक पैसा भी खर्च करने की आवश्यकता नहीं है। यह बिल्कुल स्पष्ट बात है। यह 5 कि० मी० की दूरी है। केवल इतना है कि यह एक संकरी खाड़ी है। अतः कुछ करोड़ रुपये खर्च करके यह लाइन बनाई जा सकती है। सरकार ने कभी भी बान्दरा को कुराली से जोड़ने के बारे में नहीं सोचा है।

कुछ और बातें हैं जिनका माननीय सदस्य धोलप पहले ही उल्लेख कर चुके हैं। हम दीवा-वसाई रेलवे पर 50 करोड़ रुपये खर्च कर चुके हैं जो गत चार वर्षों से चल रही है। दो माल गाड़ियाँ चलती हैं। वे यात्रियों के लिए चलाई जाती हैं। माननीय सदस्य धोलप पहले ही इस विषय में बता चुके हैं। इस पूरे भार को स्थानान्तरित किया जा सकता है।

अन्य बात जिसके बारे में हम बहुत चिन्तित हैं वह मंजुर्द-बेलापुर रेलवे है। यह 17 कि० मी० की रेल लाइन है। सरकार पहले ही इस संबंध में आश्वासन दे चुकी है। बेलापुर की जनसंख्या बढ़कर 10 लाख से अधिक हो चुकी है।

ये सभी कोयले, इस्पात के डिपो तथा बाजार नई बम्बई में स्थानांतरित किये जा रहे हैं। रेल समिति ने सिफारिश की है कि मानखुर्द-बेलापुर रेलवे लाइन आवश्यक है, क्योंकि बम्बई शहर विकसित हो रहा है। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि सरकार यह सारा 100 करोड़ रुपया एक ही समय खर्च कर दे। महाराष्ट्र सरकार इस राशि का बड़ा भाग खर्च करने के लिए तैयार है। सारा खर्च धाणे-श्रीक पर होगा और इसके लिए राजस्व की वसूली जनता पर कुछ अधिक कर लगा कर ली जा सकती है।

महोदय, मुझे वास्तव में यह कहते हुए खेद हो रहा है कि माननीय प्रधान मंत्री ने आजाद मैदान में शताब्दी समारोह की एक बैठक में जनता को यह स्पष्ट बचन दिया था कि वह भंखुर बेलापुर परियोजना को इस वर्ष पूरा करवा देंगे। यह परियोजना पिछले पांच वर्षों से लम्बित पड़ी है। इस वर्ष के बजट में आपने केवल 10 लाख रुपये की स्वीकृति दी है। हमें इस बात का बहुत अफसोस है।

एक अन्य बात का भी मैं उल्लेख करना चाहता हूँ कि किसी भी रेल मार्ग से होने वाली सामान्य वसूली 10 से 12 प्रतिशत के बीच है जबकि यदि आप यह रेल लाइन बिछा दें तो वसूली लगभग 20 प्रतिशत होगी। जो धन आप इस रेलवे लाइन पर खर्च करेंगे उसकी वसूली लगभग 5-6 वर्षों में हो जाएगी। यहां तक कि महाराष्ट्र सरकार भी इसमें अंशदान करने के लिए तैयार है और यदि प्रधान मंत्री द्वारा 4 लाख लोगों को ये बन्धन किए जाने के बाद त्पय इसे वापिस लेते हैं तो मैं सरकार द्वारा की जाने वाली इस प्रकार की बातों का कड़ा विरोध करता हूँ।

दो या तीन और बातें हैं। इस समय बम्बई में दो स्टेशनों के बीच टिकट का भाड़ा 1 रुपया है। यह बहुत अधिक है। कुछ रेलवे स्टेशनों के बीच दूरी केवल 2.3 या किमी० है। अतः मैं आप से अनुरोध करता हूँ कि यह किराया 50 नए पैसे कर दिया जाए। इसे 1 रुपया करते समय सरकार ने यह कारण बताया था कि सिक्कों की कोई कमी नहीं है, इसे 5० नए पैसे अथवा इसके गुणों में कर दिया जाए। इस प्रकार आपको बम्बई से बहुत पैसा वसूल हो जाएगा इसलिए मैं सुझाव देता हूँ कि 50 नये पैसे का टिकट शुरू किया जाये।

मेरा अगला सुझाव यह है कि कर्नाक-बंदर माल डिपो का अधिग्रहण कर लिया जाये। इससे दोहरा प्लेटफार्म बनाकर वी० टी० स्टेशन का विस्तार करने में मदद मिलेगी। कुछ निहित स्वार्थ वाले व्यक्ति इस पर आपत्ति उठा रहे हैं। यदि उस डिपो की भूमि का अधिग्रहण कर लिया जाये तो माल लादने तथा उतारने के लिए दोहरा प्लेटफार्म बनाना सम्भव होगा। रेलगाड़ियों में डिब्बों (रेकों) की संख्या बढ़ाई जा सकती है। अतः मैं इस पर विचार करने के लिए सरकार से अनुरोध करता हूँ।

अंत में मैं कहूंगा कि दादर टर्मिनल बनाना आवश्यक है और इसे बनाया जाना चाहिए। मुझे रेलवे के बारे में और भी कई सुझाव देने हैं, किंतु चूंकि मुझे जो समय दिया गया वह समाप्त हो रहा है, मैं इतना कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ कि बम्बई लघु भारत होता जा रहा है। भारत के सभी भागों से यात्री बम्बई आते हैं। यदि आप वहां पर कुछ सुधार करें तो उसके परिणाम बहुत अच्छे होंगे।

श्री एन० डेनिस (नागर कोइल) : महोदय, रेलवे बजट का समर्थन करते हुए मैं कुछ बातें कहना चाहता हूँ। समय की कमी के कारण मैं सीधे ही स्थानीय समस्याओं की बात करूंगा।

तमिलनाडु का ध्यान आकर्षित करने वाली सर्वाधिक महत्वपूर्ण परियोजना करूर डिडीकल तूती-कोरन रेलवे-लाइन है। इस रेलवे लाइन के लिए इस वर्ष भी आवंटन बहुत कम हुआ है। यह तमिल-नाडु के लोगों के लिए कई निराशाजनक बात है। इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए कई संगठनों तथा लोगों ने अभ्यावेदन दिए हैं लेकिन यदि इसके लिए केवल इतना ही आवंटन किया जाता रहा तो इस महत्वपूर्ण परियोजना के पूरा होने में एक दशक से भी अधिक समय लग जायेगा। इसलिए इस परियोजना के लिए अधिक आवंटन किया जाना चाहिये। तमिलनाडु तूती-कोरन पत्तन तथा आस-पास के अन्य पिछड़े इलाकों के विकास के लिए इस परियोजना का पूरा होना अत्यंत महत्वपूर्ण है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक अन्य बात, जो कि सामान्य हित की भी है, यह है कि सीधे कन्याकुमारी जाने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। अब कन्याकुमारी से केवल दो ही एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं।

महोदय, कन्याकुमारी एक महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र है जहां पर प्रतिदिन हजारों की संख्या में राष्ट्रीय तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आते हैं। राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने के लिए देश के विभिन्न भागों से यहां के लिए अधिकाधिक गाड़ियां शुरू की जानी चाहिए। लेकिन जहां तक रेलवे नेट-वर्क का सम्बन्ध है, कन्याकुमारी के साथ भेदभाव पूर्ण व्यवहार होता है और उस पर ध्यान नहीं दिया जाता। कन्याकुमारी की विभिन्न राज्यों की राजधानियों तथा अन्य स्थानों से जोड़ने वाली सीधी एक्सप्रेस गाड़ियों की संख्या बढ़ाने की अपेक्षा वहां से पहले ही चल रही गाड़ियों को भी रद्द कर दिया गया है। इस प्रकार कन्याकुमारी के साथ अन्याय किया जा रहा है। अब केवल 2 एक्सप्रेस गाड़ियां कन्याकुमारी से चल रही है। ये 82 कन्याकुमारी-बम्बई जयन्ती जनता जनता एक्सप्रेस तथा जम्मू-तवी-कन्याकुमारी हिमसागर एक्सप्रेस गाड़ियां हैं। अभी हाल ही में कन्याकुमारी कन्नाटक के बीच चलने वाली कन्नानूर एक्सप्रेस और आइलैंड एक्सप्रेस जो कन्याकुमारी से बंगलौर के बीच चलती थी, को त्रिवेन्द्रम तक हाल ही कर दिया गया है गाड़ी संख्या 19 और 20, अर्थात् मद्रास-त्रिवेन्द्रम मेल को कन्याकुमारी तक बढ़ाने के बारे में 1982 में सभी दैनिक समाचार पत्रों में अधिसूचना दी गई थी और इसे रेलवे समय सारणी में भी शामिल किया गया था। लेकिन अन्त में इन्हें कन्याकुमारी तक न बढ़ाने का निर्णय कर दिया गया। इसी प्रकार असम-त्रिवेन्द्रम तथा अहमदाबाद त्रिवेन्द्रम सुपर फास्ट गाड़ियां जो कि कन्याकुमारी तक चलने वाली थी, शुरू नहीं की गईं। राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने के लिए यह आवश्यक है कि कन्याकुमारी को अधिकाधिक सीधी एक्सप्रेस गाड़ियों द्वारा देश के विभिन्न भागों से जोड़ा जाए। कन्याकुमारी से त्रिवेन्द्रम की दूरी केवल 85 किलोमीटर है। अब आने वाली गाड़ियों की कमी के कारण कन्याकुमारी टर्मिनल त्रिवेन्द्रम सेंट्रल की अपेक्षा पूरा-पूरा उपयोग नहीं हो पाता, क्योंकि त्रिवेन्द्रम सेंट्रल पर यात्री गाड़ियों, माल गाड़ियों तथा इंजन, आदि की भीड़ होती है।

महोदय, 81 तथा 82 कन्याकुमारी-बम्बई जयन्ती जनता तथा अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों को एरानियल स्टेशन पर रोक दिया जाना चाहिए। यह स्टेशन इंडियन रेअर अर्थ फ़ैक्ट्री मानन्नाल-कुरिचोकोलाचुल हाबेर अंतर्राष्ट्रीय डासर सेंट, तथा प्रसिद्ध नेयूर अस्पताल और अन्य अग्रिम जनसंख्या वाले क्षेत्रों के बहुत निकट है। त्रिवेन्द्रम डिवीजन में इसके तमिलनाडु हिस्से के साथ भेदभाव-पूर्ण व्यवहार किया जाता है तथा इस पर ध्यान नहीं दिया जाता। पलियाडों, वीरप्पती

अतूर, नागरकोइल टाउन, सुविद्रम, कमरकुलम और अगस्तीस्वरम में ऊंचे प्लेटफार्म बनाए जाने चाहिए। एरानियल स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म भी बनाया जाना चाहिए।

महोदय, मैं पुनः कहता हूँ कि आरक्षित कोटा के आवंटन में भी देश के इस भाग के साथ भेदभाव बरता जाता है और कन्याकुमारी, नागरकोइल तथा कुजीथुरी स्टेशनों पर कोटा बढ़ाने की आवश्यकता है। अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे इन स्टेशनों पर आरक्षण कोटा बढ़ाने पर विचार करें। त्रिवेन्द्रम डिवीजन के इस भाग के लोगों की नए स्टेशन बनाने या कम से कम त्रिवेन्द्रम कन्याकुमारी रेल लाइन पर थंगाकुजी, पार्वतीपुरम और ओमुकिनाचेरी में सब-स्टेशन बनाने की मांग पर शीघ्र ही सहानुभूतिपूर्वक विचार करना पड़ेगा। नागरकोइल स्टेशन के विकास तथा सुधार तथा रेलवे कर्मचारियों के लिए स्टाफ क्वार्टर का काम जो कि लम्बे समय से पूरा नहीं हो पाया है, को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए ताकि कर्मचारियों को आवास प्रदान किया जा सके।

महोदय, कोलाचल हार्कर को रेलवे लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। एणकुलम तथा कन्या कुमारी के बीच विद्युत चालित गाड़ी सेवा भी चालू की जानी चाहिए, क्योंकि ये दोनों रेलवे स्टेशन अधिक जनसंख्या वाले हैं और वृद्धों पर यात्री शीघ्रता से आ जा सकें। कन्याकुमारी जिला, जो कि एक पिछड़ा क्षेत्र है, में कोई रेलवे फंक्टी या रेलवे वर्कशॉप लगाने पर विचार किया जाना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्ट्स गंज) : डिप्टी स्पीकर महोदय, सबसे पहले मैं परिवहन मंत्री, रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड को इस बात के लिए बधाई देता हूँ कि उन्होंने इस वर्ष सर्वोच्च कीर्तिमान स्थापित किया है। माल ढुलाई के क्षेत्र में ही नहीं, हमारे पास साधनों की कमी होते हुए भी जो साधन हमारे पास उपलब्ध हैं, उनमें उन्होंने एक रिकार्ड उत्पादन किया है, जिसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

इस क्षेत्र में ही नहीं बल्कि सेप्टी के क्षेत्र में भी अच्छा काम किया है। परिणाम स्वरूप आप जानते हैं कि 2.7 प्रतिशत दुर्घटनाओं में कमी हुई है। इन्होंने सुविधाओं को बढ़ाया है। ऐसा एक वातावरण पैदा किया है, जिससे लोगों के अन्दर विश्वास पैदा होगा और यह महसूस करेंगे कि रेलवे में अच्छा काम हो रहा है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे ने पिछले सालों में विश्वास प्राप्त किया है और वह इसलिए किया है कि चोतरफा सुधार हुआ है। 14 ट्रेनों में आपने एल्मोनियम फाइलों से पैकटों में खाना दिया है और वह बड़ा लोकप्रिय हुआ है। इसमें 23 प्रतिशत वृद्धि हुई है।

[अनुवाद]

ऐसा हर रेलगाड़ी में किया जाना चाहिए विशेषकर सुपर फास्ट रेलगाड़ियों में।

[हिन्दी]

यह सारी सुविधाएं बढ़ी हैं और चालन क्षमता में भी वृद्धि हुई है जबकि डिब्बे पुराने हो चुके हैं।

अब मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की तरफ दिलाना चाहता हूँ और यह कहना चाहता हूँ

कि हमारा क्षेत्र ऐसा है, जिस जिसका संबंध दो रेलवे जोनों से है। उत्तरी रेलवे और पूर्वी रेलवे से इस का संबंध है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अनपरा में इरकान का सबसे बड़ा रीजन है जहाँ पर बहुत ही व्यवस्थित ढंग से काम हो रहा है। हरकान ने बहुत अच्छा लाभ कमाया है और विदेशी मुद्रा को भी बचाया है और ईराक में भी काम किया है। इसी प्रकार से राईट ने भी, जो रेलवे का उपकरण है, अच्छा कार्य किया है और जो दूसरी कन्सट्रक्शन कम्पनियाँ हैं, गवर्नमेंट की अन्डरटेकिंग्स हैं, उनके मुकाबले अच्छा काम किया है। जैसा कि मैंने कहा कि वातावरण बना है और मुझे विश्वास है कि उस वातावरण से रेलवे में उत्तरोत्तर सुधार होगा।

मिर्जापुर एक आदिवासी जिला है और औद्योगिक क्षेत्र भी है। मैं सीमित साधनों को देखते हुए कुछ ट्रेनों को अधिक दूरी तक चलाने का सुझाव देता हूँ, जैसे चंडोगढ़-हटिया ट्रेन है इस को प्रति दिन चलाया जाए। क्योंकि यह छोटा नागपुर तथा औद्योगिक क्षेत्र को जोड़ती है और जनता बहुत दिनों से इस की मांग करती आ रही है। इसके अतिरिक्त सीमित साधनों को देखते हुए मैं चोपन-चुनार-मिर्जापुर पैसेन्जर को शक्तिनगर तक चलाने की मांग करता हूँ, जो, चोपन से 3-4 स्टेशन आगे पड़ता है। इसमें कोई अधिक खर्च नहीं पड़ेगा और कोल बैल्ट, विद्युत बैल्ट के आदिवासी मजदूरों को आने-जाने में बड़ी सुविधा हो जाएगी। इसी प्रकार एक ट्रेन गढ़वा-चोपन-चुनार पैसेन्जर चलती है। इसको ज्यूनाथपुर होते हुए बाराणसी तक ले जाया जाए। आप जानते हैं कि इलाहाबाद पर बहुत ज्यादा बोझ है। इसलिए वहाँ पर महानगरी को न भेज कर सीधे चुनार, चोपन और कटनी ले जाया जाए। यह पिछड़े क्षेत्रों को बम्बई से जोड़ेगी और इस से अनेक औद्योगिक क्षेत्र भी जुड़ जायेंगे। इसी प्रकार से इलाहाबाद से जो पैसेन्जर ट्रेन चुनार तक चलती है, और रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। मिर्जापुर एक औद्योगिक, सांस्कृतिक, ऐतिहासिक और धार्मिक नगर है। इसी प्रकार से चुनार इतिहासिक, धार्मिक, सांस्कृतिक तथा औद्योगिक दृष्टि में महत्व रखता है। इसलिए जो भी ट्रेन दिल्ली और हावड़ा के बीच में चलती हैं वे केवल राजधानी को छोड़ कर, दो मिनट के लिए वहाँ पर रुकें। इस से जहाँ जनता की सुविधा होगा, वहाँ रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। रेणुकोट स्टेशन एक बड़ा स्टेशन है लेकिन इसमें जो शेड बना हुआ है, वह बहुत पुराना है। इसके अलावा कोई शेड नहीं है। इससे जनता को सुविधा है। इसलिए दो शेड और बनाए जाएँ और यहाँ पर टर्मीनल की सुविधा भी उपलब्ध कराई जाए। रेणुकोट में हर ट्रेन में हर प्रकार के टिकट, फ़स्ट क्लास, ए० सी० सी० और सोकेन्ड क्लास का रिजर्व सीटों का कोटा बढ़ाना चाहिए क्योंकि ज्यादातर सवारियाँ यहाँ से चलती हैं। ऐसा न होने से भ्रष्टाचार बढ़ता है। मैं यह भी कहना चाहूँगा कि चोपन और रोबर्ट्सगंज में भी शेडों का प्रबन्ध होना बहुत आवश्यक है। इसी सिलसिले में यह कहना चाहता हूँ कि चोपन में ए० आर० डी० एम रहता है। पिछली बार सिंगरोली और चोपन में कुछ विवाद होने के कारण चोपन में डिब्बेजन नहीं खुल सका था। इसको यहाँ पर खोला जाए। यहाँ पर सारी सुविधाएँ हैं।

[प्रनुधाव]

चोपन में बुनियादी सुविधाओं का प्रबन्ध पहले ही किया जा चुका है। भूमि भी ले ली गई है।

[हिम्बी]

धन भी बन गये हैं। इसमें कोई विशेष खर्च नहीं आया और रेलवे में बहुत ही सुधार होगा। मुगल सराय और धनबाद पर अधिक भार पड़ता है। इसलिए चोपन में डिब्बाजन का होना आवश्यक है। वहां पर ए० डी० आर० एम की जगह डी० आर० एम० आप कर दें। डी० आर० एम० के न होने से कई कठिनाइयाँ उत्पन्न हो जाती हैं, प्रशासनिक कठिनाई हो जाती है। एक बात यह भी कहना चाहेंगा कि चोपन से गढ़वा तक टिकटस ट्रवलर्स की संख्या बहुत है। इस पर कठोरता से रोक लगाना आवश्यक है।

एक बात यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेनों पर जो कर्मचारी चलते हैं, उनकी सुरक्षा का उचित प्रबन्ध होना चाहिए। जो कंडक्टर्स हैं या टी० टी० ई हैं, इनकी सुरक्षा की व्यवस्था ठीक होनी चाहिए। वहां पर रेलवे पुलिस जरूर है लेकिन रेलवे पुलिस को जो सहयोग देना चाहिए, वह नहीं देती है। उनको डेपूटेशन पर रखने से काम नहीं चलने वाला है। उन पर रेलवे का प्रशासनिक कंट्रोल होना चाहिए। टी० आर० एम का डाइरेक्ट प्रशासनिक कंट्रोल उन पर हो। भोजन के जो प्राइवेट कंटेक्टर्स हैं, उनको काफी दिन हो गये, उन्होंने काफी कमाई कर ली है, अब उनके ठेकों को नेशनलाईज कीजिए।

बहुत दिनों से रेलवे में शेड्यूल कास्ट्स और शेड्यूल ट्राइव्स के लोगों के बारे में शिकायत होती रही है। अब आप एक मजबूत मिनिस्टर आये हैं, अगर आपके समय में भी उनका कोटा पूरा नहीं होता है और हर कैंटेगरी में, वन में, टू में, थ्री में पूरा नहीं होता है तो कब होगा। यही हालत उनकी प्रमोशन के बारे में है। इसके बारे में मैं किसी एक अधिकारी की शिकायत नहीं करता। जब शेड्यूल कास्ट्स और शेड्यूल ट्राइव्स के लोगों की प्रमोशन का नम्बर आता है तो उसके 6 महीने पहले उनका करेक्टर रोल खराब कर दिया जाता है।

मैं आपके सामने एक निश्चित चीज रखना चाहता हूँ। दिल्ली में रांची की एक ट्राइवल महिला है। उनका प्रमोशन होने वाला था। उनके करेक्टर रोल में एन्ट्री कर दी गई और जिसकी सूचना उन्हें अप्रैल में मिलनी चाहिए थी वह पहले से ही मिल गई। उनकी एन्ट्री देखने से तो ऐसा लगता है कि उन्होंने जो अचीवमेंट दिया है उससे तो उनको डिसमिस कर दिया जाना चाहिए। यह हालत है। मैं मांग करता हूँ कि शेड्यूल कास्ट्स और शेड्यूल ट्राइव्स का सभी कैंटेगरीज में कोटा पूरा किया जाना चाहिए और होम मिनिस्ट्री ने प्रमोशन के जो नियम बना रखे हैं या आपकी मिनिस्ट्री के जो नियम हैं उनका पूरी तरह से पालन होना चाहिए।

रेलवे ने हर क्षेत्र में प्रगति की है। इसीलिए ये विरोधी दल वाले चुप हैं। मधु दंडवते जी की प्रतिक्रिया मुझे याद है। मुझे याद है कि उनके जमाने में रेलों को कोयला उपलब्ध नहीं था, मैनेजमेंट बहुत खराब हो चुका था। आज हम गौरव के साथ कह सकते हैं कि बहुत सुन्दर व्यवस्था है। आलोचना करने के लिए तो अनाप-शनाप भी की जा सकती है। मैं दिल से रेलवे मंत्रालय के प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि भारतवर्ष की जनता निश्चित तौर से खुश है। मैं एक ही बात कहना चाहता हूँ कि आपने नौजवानों को कंसेशन दिया है, उसी प्रकार से 250 किलोमीटर वाला कंसेशन 500 किलोमीटर तक दिया जाना चाहिए और सैकिंड क्लास में रिजर्वेशन के लिए कुछ कमी की जानी चाहिए। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री गोपाल कृष्ण शेट्टा (काकीनाडा) : उपाध्यक्ष महोदय, 1947 में जब से भारत आजाद हुआ है, भारतीय रेलवे को प्रतिवर्ष घाटा हो रहा था। यह सर्वविदित है। परन्तु हाल ही के दिनों में स्थिति में कुछ सुधार होता नजर आ रहा है। रेलवे प्रबन्ध के अन्तर्गत सरकारी उपक्रम जैसे इण्डियन रेलवे कम्प्यूटेशन कम्पनी तथा रेल इण्डिया टेक्निकल एण्ड इन्वैस्टिगेशन सर्विस, जो आई० आर० सी० ओ० एन० तथा आर० आई० टी० ई० एस० से विख्यात हैं, बहुत ही अच्छा कार्य कर रहे हैं ये हमारे देश के लिए काफी विदेशी मुद्रा कमा रहे हैं। इन संगठनों की सेवाओं से अलजीरिया, क्यूबा, घना और ईराक देशों को लाभ पहुंचा है।

भारतीय रेलवे की विदेशों में बहुत अच्छी प्रतिष्ठा है। परन्तु यह दुर्भाग्य की बात है कि देश में रेल विभाग अच्छी प्रकार से कार्य नहीं कर रहा है। लोगों का विश्वास अर्जित करने के लिए रेल विभाग को बहुत कार्य करना होगा। लोगों को बेहतर सेवा उपलब्ध कराने की जिम्मेदारी रेल विभाग की है। मेरे राज्य, आंध्र प्रदेश में बहुत से स्टेशन हैं। जहां पर प्लेटफार्मों पर शेड नहीं हैं। गर्मियों में असहनीय धूप की गर्मी से तथा बरसात में वर्षा से बचने के लिए लोगों के लिए कोई शेड नहीं है। शेड वाले प्लेटफार्मों में अधिक खर्च नहीं आयेगा। अतः रेल विभाग इन शीघ्र से शीघ्र बनाये।

काकीनाडा तेजी से एक औद्योगिक केन्द्र बनता जा रहा है। वहाँ पर दो बड़े उर्वरक कारखानों का निर्माण चल रहा है। इसके अलावा सरकार काकीनाडा को एक बड़े पत्तन में बदलने के लिए सभी कदम उठा रही है। इतना महत्वपूर्ण शहर मुख्य रेल लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। मात्र 5 कि० मी० लम्बी लाइन बनाकर इसको मुख्य रेल लाइन से जोड़ा जा सकता है। मैं माननीय मन्त्री से निवेदन करता हूँ कि 5 कि० मी० लम्बी लाइन तुरन्त बनाकर काकीनाडा को मुख्य रेल लाइन से शीघ्र जोड़ा जाये। इससे व्यापारियों तथा अन्य हजारों लोगों को फायदा होगा।

महोदय, विशाखापटनम तथा काकीनाडा के बीच बहुत से छोटे नगर हैं। ये नगर व्यापारिक केन्द्र हैं तथा औद्योगिक रूप से भी विकसित हो रहे हैं। यद्यपि 45 अप तथा 46 डाउन जैसी एक्सप्रेस गाड़ियां इस मार्ग से गुजरती हैं परन्तु ये इन नगरों पर रुकती नहीं हैं। इन नगरों के लोग रेल अधिकारियों से काकीनाडा तथा विशाखापटनम के बीच एक तीव्र गति वाली यात्री गाड़ी चलाने का निवेदन करते रहे हैं। परन्तु अभी तक ऐसी कोई गाड़ी शुरू नहीं की गई है। अतः मैं माननीय मन्त्री से इस मामले में हस्तक्षेप करके एक तीव्र गति वाली यात्री गाड़ी काकीनाडा तथा विशाखापटनम के बीच शीघ्र शुरू करवाने का निवेदन करता हूँ।

महोदय, युद्ध से पूर्व के दिनों में काकी—कोटी पल्ली लाइन चालू थी। परन्तु बाद में यह साइन बन्द हो गई। काकीनाडा एक पत्तन नगर है। मछली तथा अन्य समुद्री उत्पाद यहाँ से निर्यात किये जाते हैं। अतः काकीनाडा—कोटीपल्ली लाइन को पुनः चालू करने से इस क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने में काफी सहायता मिलेगी और इससे हमारे निर्यात में भी वृद्धि होगी। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मन्त्री इस साइन को पुनः चालू करने के लिए कदम उठावेंगे।

यनम, जो पांडिचेरी संघ राज्य क्षेत्र का अंग है, आंध्र प्रदेश में है। यह काकीनाडा के बहुत निकट है। यनम मुख्य रूप से एक तेलगु क्षेत्र है। परन्तु काकीनाडा और यनम, अथवा मेरे राज्य

तेलगु में किए गए प्राचण के अंग्रेजी अक्षिवाद का हिन्दी रूपान्तर।

यनम, जो पाडीचेरी संघ राज्य क्षेत्र का अंग है, आंध्र प्रदेश में है। यह काकीनाडा के बहुत निकट है। यनम मुख्य रूप से एक हेलगु क्षेत्र है। परन्तु काकीनाडा और यनम अब्बा मेरे राज्य के किसी अन्य नगर के बीच कोई रेल सम्पर्क नहीं है। मैं इस पीके पर सरकार से यनम की आंध्र प्रदेश में मिलाने या रेल सम्पर्क कायम कराने का निवेदन करता हूँ।

आंध्र प्रदेश के उत्तरी भाग जिसमें श्रीकाकुलम विजयानगरम, विशाखापत्तनम, पूर्वी तथा पश्चिमी गोदावरी जिले आते हैं, के लोग प्रतिदिन नई दिल्ली आते हैं। इस क्षेत्र से नई दिल्ली के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। विशाखापत्तनम और नई दिल्ली के बीच बरास्ता विजयवाड़ा एक एक्सप्रेस गाड़ी शुरू करने की लोगों की बहुत पुरानी माँग है। परन्तु अभी तक इस गाड़ी एक्सप्रेस गाड़ी को शुरू करने के लिए कुछ नहीं किया गया है।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : बरास्ता विजयवाड़ा।

श्री गोपाल कृष्ण बोटा : हाँ, श्रीमन् बारास्ता विजयवाड़ा। अतः मैं माननीय मन्त्री से विशाखापत्तनम और नई दिल्ली के बीच बरास्ता विजयवाड़ा एक एक्सप्रेस गाड़ी उत्तरी आन्ध्र प्रदेश के लोगों के लाभ के लिए तुरन्त शुरू करने के लिए कदम उठाने का निवेदन करता हूँ।

महोदय, अब हमारे पास तीन प्रकार के इंजन हैं अर्थात् वाष्प, डीजल तथा बिजुत से चलने वाले इंजन। परन्तु विद्युत चालित इंजन इनमें सबसे मस्ता है। अतः देश के सभी भागों का विद्युतीकरण करने का प्रयास किया जाना चाहिए। मैं माननीय मन्त्री से विजयवाड़ा—विशाखापत्तनम लाइन का प्राथमिकता के आधार पर विद्युतीकरण करने का निवेदन करता हूँ।

बालटेयर दक्षिणी पूर्वी रेलवे के अन्तर्गत है मेरा अनुरोध है कि बालटेयर की दक्षिण-मध्य रेलवे के अन्तर्गत लाया जाये।

अन्त में मैं हैदराबाद शहर में परिक्रमा रेलवे की व्यवस्था करने के लिए माननीय मन्त्री से कदम उठाने का निवेदन करता हूँ।

महोदय, मैं इस बजट का समर्थन नहीं करता हूँ। मुझे बोलने का यह अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री सी० पी० ठाकुर (पटना) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मन्त्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ जिन्होंने घाटे के बजट को मुनाफे के बजट में परिणत किया है। इससे यह साबित होता है कि जो पब्लिक सेक्टर हैं, अगर उनकी ओर मुस्तीदी से ध्यान दिया जाय तो उससे लाभ हो सकता है। इसमें रेलवे विभाग ने दिखाया है कि 980 करोड़ का जो घास रेवेन्यू होगा उसका आधा भाग भाड़ा बढ़ाने से आया है और अर्धा भाग डिपार्टमेंट की कार्यकुशलता बढ़ाने से आया है। अगर कार्यकुशलता की ओर और अधिक ध्यान बिभा जाता तो शायद भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता नहीं होती। अगर रेलवे विभाग लोगों के जान-माल की सुरक्षा करे, बाल में चेरी को रोके और गाड़ियाँ समय पर पहुंचें, लोगों को अधिक सुविधा मिले, इन बातों पर अगर विभाग द्वारा और अधिक ध्यान दिया जाए तो मैं समझता हूँ कि भाड़ा बढ़ाकर घाटे के बजट को मुनाफे के बजट में परिणत करने की इस परिपाटी का अन्त होगा। विभाग ने यह भी बताया है कि इस साल दुर्घटनायें कम हुई हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जब पार्लियामेंट के सामने कोई चीज प्रस्तुत हुई है तो यह दिखलाना चाहिए था कि यह नम्बर स्टेटिस्टीकली सिगनीफिकेंट नम्बर है। ऐसे ही नंबर देने से पता नहीं चलता। आज के युग में जब कुछ ही दिन पहले कश्मि शताब्दि—मारोह में हमारे प्रधानमन्त्री जी ने कहा था कि विकास की ओर हम लोग छायांन लगायेंगे और छायांन लगाने की नीति को अपनायेंगे, तो रेल विभाग क्या समझता है कि सभी लोग पैसिजर ट्रेन से चलेंगे, एक्सप्रेस और मेल ट्रेन से नहीं चलेंगे, क्योंकि एक्सप्रेस और मेल ट्रेन का किराया बढ़ा दिया

गया है। पटना के लोग अगर रेल मंत्री जी का दर्शन करना चाहें तो उनको शायिकापर भी अधिक अधिभार देना होगा और किराया भी अधिक देना होगा। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इस अधिभार को कम कर दिया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, बिहार में रेलवे से सम्बन्धित बहुत समस्यायें हैं। बिहार के लोग रेल विभाग से लाभ प्राप्त करने के लिए इस तरह से विभाग की ओर देखते हैं जैसे चातक पक्षी स्वाति बूंद को देखता है। रेल विभाग को मालूम होगा कि उत्तर बिहार में कितना आंदोलन हुआ।

गंगा नदी पर पुल बनाने के लिए बहुत दिनों से डिमाण्ड हो रही है। यह उत्तर और दक्षिण बिहार दोनों के विकास के लिए आवश्यक है। रेल मंत्री जी से मैं निवेदन करूँगा कि इस कार्य को प्राथमिकता के आधार पर किया जाय। गंगा-कावेरी तथा महानगरी एक्सप्रेस को पटना तक ले आया जाये। बम्बई और मद्रास के इंटरस्टीयलिस्ट्स इसलिए बिहार नहीं जाना चाहते क्योंकि वहाँ पर जाने-जाने की सुविधा नहीं है। छोटे-छोटे काम हैं जिनको पूरा करना आवश्यक है जैसे—रेलवे क्रासिंग, रानीपुर खिरकी, बेगमपुर और बंकाघाट में होना चाहिए। सन् 52 से रानीपुर खिरकी के लोगों ने कई बार आन्दोलन किया। इसलिए मैं चाहूँगा कि इस कार्य को भी जल्दी कराया जाये। पटना, गया और कुरथौल लाइन पर भी रेलवे क्रासिंग का होना अति आवश्यक है। पूर्व रेलवे का बहुत सारा हिस्सा बिहार में है लेकिन उसका मुख्यालय वहाँ पर नहीं है। बिहार के विकास के लिए यह आवश्यक है कि पटना में पूर्व रेलवे का मुख्यालय बनाया जाये। मुगलसराय से वासनसोल के बीच मेन लाइन का विद्युतीकरण शीघ्रताशोधन कराया जाये। जमालपुर इन्जीनियरिंग इन्स्टीट्यूट, अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा था। वहाँ से पढ़े हुए लड़के रेल सर्विस में लिए जाते थे। मैम्बर रेलवे बोर्ड भी वहाँ के हुए हैं। रेल विभाग उसको बंद करने जा रहा है। मैं यह चाहूँगा कि उस कालेज को पुनः खोला जाए और वहाँ की वर्कशाप को आधुनिक बनाया जाये। वहाँ के बहुत ही कुशल स्नातक होते थे इसलिए इस कालेज को खोलना जरूरी है। कुछ रेलवे लाइन बिहार के विकास के लिए आवश्यक हैं जैसे—जसीडीह से दुमका होते हुए रामपुर हाट तक, दरभंगा-ममस्तीपुर के बीच बड़ी लाइन, दीघा और पटना के बीच पैसेंजर सेवा फिर से चालू करना, फतुआ-इस्लामपुर और आरा सहसराम लाइट रेलवे लाइन को बड़ी लाईन में बदलना तथा उसको चालू करना, सकारी हसनपुर तथा मुजफ्फरपुर, सीतामढ़ी के बीच रेल लाइन का सम्पर्क स्थापित करना तथा छोटा नागपुर के जिला मुख्यालय को रेल से जोड़ना जैसे—हजारीबाग, दुमका गिरीडीह और रांची, दुँभा स्टेशन जो नार्थ-ईस्टर्न रेलवे में पड़ता है, वहाँ यात्रियों के ठहरने की सुविधा बहुत कम है, उस सुविधा को उपलब्ध कराना, बरवाडीह से सरनाडीह (सरगुजा) तक जो अछूरा रेल पथ है, उसका पुनः निर्माण करना। इसके विषय में एक अखबार ने लिखा है “गुलाम भारत की अछूरा रेल योजना आजाद भारत में दम तोड़ रही है।” रेल मंत्री जी से पुनः निवेदन करूँगा कि पटना के रेल पुल के विषय में शीघ्रता से कार्यवाही करायें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ।

श्री मनोज पांडे (बेतिया) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट 1986-87 का स्वागत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। हमारे रेल मंत्री जी सैन्यवाद के पात्र हैं कि उन्होंने इस वर्ष बहुत ही दूरदर्शिता का परिचय देते हुए सुन्दर बजट पेश किया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान नार्थ-ईस्टर्न रेलवे की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। बगाह चितौनी रेल पुल परियोजना के विषय में मुझ से पूर्व भी कई बक्तियों ने जिक्र किया है और हमें जो किताब दी गई है : मशीनरी वर्क्स 1986-87-पार्ट वन, उसके पृष्ठ 56 पर इस परियोजना के 28.41 किलोमीटर से बगाह चितौनी रेल लिंक

रेस्टोरेशन प्रोग्राम के अन्तर्गत अब तक लगभग साढ़े चार करोड़ खर्च किए जा चुके हैं और पिछले वर्ष उसके लिए मात्र एक हजार २० का प्रावधान किया गया था और इस वर्ष भी उसके लिए मात्र एक हजार रुपये रखे गए हैं।

मान्यवर हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश, उत्तर बिहार और नेपाल का यह मिश्रण है और गंडक नदी बीच में पड़ती है। बगाह और चितौनी के बीच 28.41 किलोमीटर की दूरी है, जिसके लिए आपने इतना प्रावधान किया है। हमारी स्वर्गीया प्रधानमंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने 1973-74 में इस पुल का शिलान्यास किया था और उस समय इसका एस्टीमेट 61 करोड़ रुपये का आंका गया था जिसमें बिहार सरकार को साढ़े सात करोड़ रुपया तथा उत्तर प्रदेश सरकार को साढ़े दस करोड़ रुपया देना था। जहां तक मुझे जानकारी है दोनों ही मुख्य मन्त्रियों ने अपने-अपने बजट में इस राशि का प्रावधान कर दिया है इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि जब उत्तर प्रदेश और बिहार की राज्य सरकारों ने इस महत्वपूर्ण परियोजना के लिए अपना हिस्सा देना स्वीकार कर लिया है और बजट में भी प्रावधान कर लिया है, जिसके सम्बन्ध में हमारी बातें दोनों प्रदेशों के मुख्य मंत्रियों से हो चुकी हैं, तो रेल मंत्रालय को इसी वित्तीय वर्ष में आवश्यक धनराशि स्वीकृत कर देनी चाहिए। उसका कारण यह भी है कि वह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है और उत्तर बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल सम्भाग को नेपाल के साथ जोड़ने का यही एकमात्र साधन है। इसके अलावा वहां कोई दूसरी रोड भी नहीं है या आवागमन की सुविधा उपलब्ध नहीं है, गण्डक नदी पर कोई दूसरा पुल भी नहीं है। इसलिए इस परियोजना की महत्ता को ध्यान में रखते हुए, मेरी रेल मंत्री जी से पुरजोर मांग है कि इस पर अवश्य ध्यान दिया जाए। मैंने रेलवे मंत्रालय की कंसल्टेटिव कमेटी में भी इस बात को उठाया था और वहां मुझे आश्वासन दिया गया था कि यदि दोनों राज्य सरकारें अपना-अपना हिस्सा देने को तैयार हों तो उसके लिए आवश्यक प्रावधान किया जा सकता है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि जब दोनों राज्य सरकारें अपना हिस्सा देने को तैयार हैं तो रेलवे विभाग को भी अपना हिस्सा देने के लिए आगे आना चाहिए।

दूसरी बात मैं रेलवे विभाग में डाक्टरों के प्रति बरती जा रही नैग्लिजेंस की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेल मंत्री जी आज कल रेलवे में एडहॉक एक्वाइटमेंट डाक्टरों की जाती है। मान्यवर, मैं स्वयं डाक्टर हूँ और इस माननीय सदन में विरोध पल में और इस पक्ष में भी चुनकर कई डाक्टर आये हुए हैं और हम सब इस बात पर एकमत हैं कि रेलवे में जब डाक्टरों की एडहॉक नियुक्तियां की जाती हैं तो उस समय उनको जो तनख्वाह दी जाती है, वह हम सबके लिए बहुत ही शर्म की बात है। दूसरे डाक्टरों के मुकाबले में उसको विल्कुल कम तनख्वाह मिलती है और यदि मैं यह कहूँ कि रेलवे में डाक्टरों का एक्सप्लायटेशन होता है तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। मुझे इस बात का भी अफसोस है कि किसी भी मिनिस्टर ने आज तक इस बारे में एक शब्द भी नहीं कहा। यह बहुत ही गलत बात है। रेलवे में इन्जीनियरिंग सैकशन है और एक स्थान पर आपने लिखा है कि आपके पास 107 अस्पताल हैं, आपके पास सबसे बड़ा कैंसर इन्स्टीट्यूट है, ओपन हाट सर्जरी का सबसे बड़ा अस्पताल भी आपके पास है तो जहां इतने अच्छे अस्पताल आपके पास हैं, वहीं डाक्टरों का बहु हाल हो, एक्सप्लायटेशन डाक्टरों का किया जाता हो तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आपकी जानकारी में यह बात आई है कि रेलवे में डाक्टरों को एडहॉक रूप से नियुक्त किया जाता है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मसला है, जिस तरह से एडहॉक नियुक्तियां

डाक्टरों की जाती हैं। लगभग साढ़े 500 से भी अधिक हम लोगों ने जब यू पी एस सी में जाकर हुल्ना-हंगामा किया तो जाकर कुछ बहालियों की बात हुई।

लेकिन मान्यवर, सुनने में यह आया है कि उसमें भी इन लोगों को प्रथम नहीं मिल पाया। जो दस-दस, पंद्रह-पंद्रह साल से आपके यहां एडहॉक डाक्टर अपाइंट हुए हैं, क्या आज उनको 40 या 45 वर्ष की उम्र के बाद दूसरी जगह नौकरी मिल पाएगी? इसलिए मैं आप से यह मांग करना चाहूंगा कि उनके प्रति भी आप कुछ नम्रियत बरतें, ताकि कम से कम उनको भी यह कहने का मौका मिल सके वे भी रेलवे के एम्प्लाइज हैं। मात्र इन्जीनियर्स पर ही आप प्रसन्न हों और डाक्टर्स पर प्रसन्न न हों, तो यह बात मेरी बमझ में नहीं आती है।

उपाध्यक्ष महोदय, मुजफ्फरपुर बगहा एषं मुजफ्फरपुर रकसील मीटर गेज लाइन है। इसको ब्रॉडगेज में परिवर्तन के लिए सर्वे का भी काम हो चुका है। इसलिए महोदय, आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि वे इन दोनों की सर्वे रिपोर्ट पढ़ लें और हमें ये ब्रॉडगेज लाइन दें।

[धन्यवाद]

श्री कर्मचन्दुर अनाद्वनन (तिरुनेलवली) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे रेल बजट पर वादविवाद में बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं माननीय मंत्री को भी भालभाड़ा तथा यामी भाड़ा में भी वृद्धि न करने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री को सूचित करता हूँ कि हम तमिलनाडु के संसद सवस्यों को तमिलनाडु के विभिन्न भागों से कर्कर-डिडिगुल-तूतीकोरिन बड़ी लाइन के लिए और अधिक धनराशि प्रदान करना सुनिश्चित करने के लिए केन्द्रीय सरकार पर दबाव डालने के लिए तार प्राप्त हो रहे हैं।

प्रो० एन० जी० रंगा : कौनसी लाइन ?

श्री कर्मचन्दुर अनाद्वनन : कर्कर-डिडिगुल-तूतीकोरिन बड़ी लाइन के लिए। अतः मैं कहना चाहता हूँ कि तमिलनाडु के लोगों की राय है कि हम केन्द्रीय सरकार से पूरे जोर के साथ अधिक धनराशि की मांग नहीं कर रहे हैं इसलिए केन्द्रीय सरकार काफ़ी देर से लम्बित परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि को नियत करने में हिचक रही है। गत वर्ष भी आपने मात्र तीन करोड़ रुपये तथा अनुपूरक बजट में 1.3 करोड़ रुपये की धनराशि नियत की थी, ताकि इस परियोजना को मात्र चालू रखा जा सके। मुझे यह कहते हुए खेद है कि अगर धनराशि को नियत करने की यही गति रही तो हम इस परियोजना को पूरा करते करते 2000 ई० तक पहुँच जायेंगे। अतः मैं कहना चाहता हूँ कि 3.8 करोड़ रुपये की धनराशि बहुत ही कम है, वह भी इस लाभ के बजट में। अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस महत्वपूर्ण रेल सम्पर्क लाइन को पूरा करने के लिए 25 करोड़ रुपये से कम धनराशि नियत न की जाये क्योंकि इससे औद्योगिक विकास को बढ़ावा मिलेगा और इससे तामिलनाडु की रोजगार समस्या को हल करने में भी सहायता मिलेगी।

महोदय, नबम्बर में मद्रास में आई वाड़ के बाद तामिलनाडु में सारा यातायात अस्त-व्यस्त हो गया है। 50 प्रतिशत एक्सप्रेस गाड़ियाँ बंगई एक्सप्रेस, पल्सब एक्सप्रेस तथा सेतु एक्सप्रेस तथा जवता एक्सप्रेस जैसी भी महत्वपूर्ण एक्सप्रेस गाड़ियाँ अभी तक नहीं चल पायी हैं। इससे तमिलनाडु से यात्रा करने वाली जनता को काफ़ी कठिनाई हो रही है। इसी के साथ-साथ मुझे यह भी उल्लेख करना है कि गैर-सरकारी बस परिचालक अपने किरायों में वृद्धि कर रहे हैं और इससे जनता को अधिक कठिनाई हो रही है।

मदुरै डिबीजन में, तूतीकोरिन से मदुरै तक केवल माल गाड़ियाँ चल रही हैं।

रेल मंत्री के बजट भाषण के पृष्ठ 13 पर पहली तीन पंक्तियों से यह देखा जा सकता है कि उन्होंने मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियों के किरायों में मामूली वृद्धि की है ताकि कम दूरी की यात्रा करने वाले यात्री सड़क द्वारा यात्रा करें या यात्री गाड़ियों से यात्रा करें और इस प्रकार से लम्बी दूरी के यात्रियों के लिए अधिक जगह मिले सकें। परन्तु साथ ही केवल एक यात्री गाड़ी ही मधुर डिब्बाजन के सभी 21 स्टेशनों से होकर तिरुनेलवेली से मधुर तथा तूतीकोरिन से मधुर में जाने के लिए चल रही है। आप अच्छी प्रकार से सँकड़ों ग्रामवासियों की दुर्दशा का अन्दाजा लगा सकते हैं जो इन 21 स्टेशनों के बीच यात्रा करते हैं। अतः अब समय आ गया है जब कि रेल प्रशासन दिन में तूतीकोरिन से मधुर तक एक और यात्री गाड़ी चलाये।

यहाँ तक कि आजादी से पूर्व के दिनों में हमारे यहाँ जब मैं सीजन टिकट पर छात्र के रूप में यात्रा करता था—तीन गाड़ियाँ थीं, शेनकोटा पैसेंजर अर्थात् जनता पैसेंजर, मधुर-शेनकोटा पैसेंजर तथा तूतीकोरिन-कोयम्बतूर पैसेंजर। अब केवल एक पैसेंजर गाड़ी सारे वर्ष चलती है। हमारे द्वारा रेल मंत्री को दिये गये लिखित अभ्यावेदनों से अभी तक कोई लाभ नहीं हुआ है। अतः मैं माननीय मंत्री से इस मामले पर गौर करने का निवेदन करता हूँ।

विल्लपुरम से एगमोर की लाइन को दोहरा करने का कार्य भी बहुत महत्वपूर्ण है और जब तक यह पूरा नहीं किया जाता जब तक रास्ते के रोड़े ममाम्न नहीं होंगे और तमिलनाडु में यातायात की स्थिति में सुधार नहीं होगा।

इसके बाद मैं माननीय रेल मंत्री से मिलाकितन से तिरुनेलवेली तक एक नई लाइन बनाने पर विचार करने का निवेदन करता हूँ। इस समय केवल मात्र यातायात ही इस लाइन पर चलता है। अगर पैसेंजर गाड़ियाँ भी इस लाइन पर चलनी शुरू हो जायें तो इससे कन्याकुमारी लाइन पर जाने वाले यात्रियों को सहायता मिल सकेगी। यत आठ माह से मालगाड़ी चलाने के बाद भी अभी तक इस लाइन पर पैसेंजर गाड़ी नहीं चली है।

प्रो० एन० जी० रंगा : कितने किलोमीटर ?

श्री कावन्धूर जनार्दनन : केवल 53 किलोमीटर और वहाँ पर लाइन पहले ही है। यह लाइन केवल दो बड़े उद्योगों के लिए इस्तेमाल की जाती है—दंडिया सीमेंट्स लिमिटेड और सदर्न पेट्रो केमिकल इंडस्ट्रीज। और इसे मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों के लिए प्रयोग नहीं किया जाता है। अतः मैं माननीय मंत्री से इसे मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों के लिए भी उपलब्ध कराने का निवेदन करता हूँ।

सेलम से बंगलौर तक तथा पाँडिचेरी से बंगलौर तक भी बड़ी लाइन होनी चाहिए। पाँडिचेरी से तिरुनेलवेली तक पहले से ही छोटी लाइन (मीटर गेज) है। उसको बड़ी लाइन में बदलने की जरूरत है। तिरुनेलवेली-तिरुपत्तूर बारास्ता कृष्णगिरि, पालकोड़े से बंगलौर तक सर्वेक्षण पहले ही हो गया है। इस मार्ग पर तुरन्त बड़ी लाइन बनाने के लिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ।

मेरा यह भी सुझाव है कि टाइम टेबल डी० आ० यू० सी० समिति की सलाह से बनाया जाये। आज कल वे अपनी मर्जी से समय सारणी में परिवर्तन कर रहे हैं। ऐसा नहीं किया जाना चाहिए।

बिना टिकट यात्रा न होने देने के लिए, उन टिकट निरीक्षकों को, जिनके समय में बिना टिकट यात्रा कम होती है प्रोत्साहन तथा पदोन्नति दी जानी चाहिए।

नियम 377 के अन्तर्गत तीन माह पूर्व मेरे द्वारा एक क्वतव्य दिये जाने के बाद भी वैंगर्ड, पल्लव, सेतु तथा जनता एक्सप्रेस गाड़ियाँ नहीं चल रही हैं। मैं माननीय मंत्री से नम्र निवेदन

करता हूँ कि कम से कम अप्रैल में, मेरे अपने चुनाव क्षेत्र में जाने से पूर्व, ये गाड़ियाँ पुनः चालू कर दी जायें।

[हिन्दी]

श्री लाल विजय प्रताप सिंह (सरगुजा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

यह बजट न केवल 90 प्रतिशत जनता का हामी होगा, बल्कि इससे भी बढ़कर होगा क्योंकि सुख-सुविधाओं को दृष्टिगत रखते हुए इस प्रकार से बजट बना है। इसकी जितनी तारीफ़ की जाये, कम है।

जहाँ तक सुविधाओं का सवाल है, चाहे वह रिजर्वेशन का मामला हो, जिसे कम्प्यूटर-इजेशन के माध्यम से ठीक करने की व्यवस्था की गई है, उत्तम भोजन की बात हो, उसे भी कैसेरोल प्लैक के माध्यम से गर्म भोजन की व्यवस्था की गई है, तथा अन्य काम टिकटलैस ट्रेवलिंग को रोकने की बात है, सुरक्षा के उत्तम प्रबन्ध की बात हो, रेल कर्मियों के लिये विशेष क्वार्टर तथा हस्पताल की सुविधाओं की बात बगैरह इस बजट की आम विशेषता है।

6.00 म० प०

यदि आप देखें तो रेल विकास की जीवन-रेखा है। जहाँ-जहाँ विकास हुआ है, वहाँ रेल का अच्छा विस्तार हुआ है। इस युग में जहाँ रेल नहीं पहुँच पाई है, निश्चित तौर से वहाँ का विकास भी नहीं हुआ है। इस युग में रेल के बिना विकास की कल्पना करना संभव नहीं है। मुझे मालूम है कि रेल के विकास में काफी धन की आवश्यकता पड़ती है। रेलवे लाइन के विस्तार के लिये आंतरिक स्त्रों और पब्लिक बोरोइंग से जो राशि मिलने की उम्मीद है वह देखने में एक समुचित राशि दिखती है, किन्तु व्यावहारिक रूप से देखें तो यह एक बहुत छोटी राशि है। हो सकता है यह मेरे व्यक्तिगत विचार हों, लेकिन मैं इसको काफी छोटी राशि मानता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि रेलों ने 62 हजार किलोमीटर से अधिक एरिया में अपने जाल का विस्तार किया हुआ है। इतने बड़े विभाग का इतनी कम राशि में समुचित ढंग से नियंत्रण कर पाना एक कठिन कार्य है। अतः और अधिक धन राशि उपलब्ध कराई जानी चाहिए। यदि मेरी एक ही बात मान ली जाये कि हमारे क्षेत्र अम्बिकापुर में, जो कि एक बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है, रेलवे लाइन का विस्तार कर दिया जाये तो मैं निश्चित तौर पर कह सकता हूँ कि इतने पिछड़े हुए क्षेत्र का समुचित विकास हो सकेगा। आप जानते हैं कि विश्रामपुर से बरवाडीह का सर्वे 1984 में पूरा हुआ था, लेकिन आगे काम में कोई प्रगति नहीं हुई है। इसमें रेलवे लाइन का निर्माण कार्य हो जाये तो इसमें हमारा जिला मुख्यालय भी शामिल होया। यह अपने आप में बड़ी उपलब्धि होगी और दुनिया भी कम से कम 200-300 किलोमीटर छोटी हो जायेगी।

महोदय, आप जानते हैं कि केवल धन के अभाव के कारण अनेक ऐसी बातें हैं जिनको कार्यान्वित नहीं कर पाते। जिन बातों की तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ इसमें धन की बहुत कम आवश्यकता पड़ेगी। 407 ट्रेन छूटने का समय यदि हम दो घंटे पहले कर देते हैं तो हमारे नागरिकों को अनुपपुर तथा कटनी में सभी दिशाओं में जाने के कनेक्शन मिल जायेंगे जिससे क्षेत्र का समुचित विकास हो सकेगा और कलिंग एक्सप्रेस में विश्रामपुर से निजामुद्दीन के लिए एक बोगी जोड़ देंगे तो जनता को काफी सुविधा मिलेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

6.03 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा गुरुवार, 6 मार्च, 1986/15 फाल्गुन, 1907 (शक) के 11 बजे म० पू० तक क लिए स्थगित हुई।