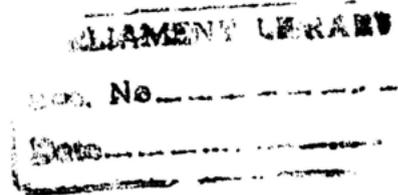


(68)

# लोक-सभा वाद-विवाद का हिन्दी संस्करण

दूसरा सत्र  
(आठवीं लोक सभा)



( कण्ड 2 में अंक 1 से 10 तक है )

लोक-सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

## विषय-सूची

अष्टम भाग, खण्ड 2, दूसरा सत्र, 1985/1906 (सक)

अंक 7, बुधवार, 20 मार्च, 1985/29 फाल्गुन, 1906 (सक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	1—20
*तारांकित प्रश्न संख्या : 101 से 103, 105, 106, 109 और 115	
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	21—94
तारांकित प्रश्न संख्या : 104, 108, 110 से 114 और 116 से 120	21—32
अतारांकित प्रश्न संख्या : 571, 572, 574 से 577, 579 से 642 और 644 से 660	32—94
सभा-घटल पर रफे गये पत्र	94—105
समितियों के लिये निर्वाचन	105—107
(एक) राज-भाषा समिति	105—106
(दो) पशु कल्याण बोर्ड	106
(तीन) श्री चित्रा तिरुनल आयुर्विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, त्रिवेन्द्रम	106—107
अविलम्बनीय लोक महसूब के विषय की ओर ध्यानाकर्षण	107—120
फरीदाबाद की पत्थर की खदानों के श्रमिकों में व्याप्त कथित बेवैनी तथा सशस्त्र लोमों के गिरोह द्वारा उन पर हमला	
प्रो० मधु दंडवते	107
श्री टी० अजैया	107
श्री एम० रघुमा रेड्डी	116
श्री बी० शोभनाम्रीसवरा राव	117
नियम 377 के अधीन मामले	120—123
(एक) पेयजल की कमी, विशेष रूप से उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों में श्री हरीश रावत	120
(दो) राजस्थान में जोबनेर में एक कृषि विश्वविद्यालय स्थापित करने की आवश्यकता श्री बनवारी लाल बेरवा	121

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

(तीन) हिमाचल प्रदेश के कुछ जिलों में चारे और पेय जल की कमी प्रो० नारायण चन्द पराशर	121
(चार) वाराणसी जिले की ज्ञानपुर और मिर्जापुर तहसीलों को गलीचों और बरतनों के उत्पादन तथा निर्यात के लिये औद्योगिक क्षेत्र घोषित करने की आवश्यकता श्री उमा कान्त मिश्र	121—122
(पांच) आकाशवाणी, दिल्ली से प्रादेशिक भाषाओं में समाचार प्रसारित करना श्री पुचालापल्ली पेंचालैया	122
<b>कैराल</b> (छः) कर्नाटक के दक्षिण कर्नाटक जिले में समुद्र का कटाव तथा संपूर्ण समुद्री तट पर समुद्री दीवार बनाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता डा० बी० वेंकटेश	122—123
(सात) दिल्ली में, विशेष रूप से चांदनी चौक में, प्रदूषण और इस क्षेत्र को दूर करने के लिए मार्गोपाय सुझाने की आवश्यकता श्री जय प्रकाश अग्रवाल	123
<b>बजट (रेल), 1985-86—सामान्य वर्ष</b>	124—149
श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर	124
श्री भोला नाथ सेन	126
श्री विजय एन० पाटिल	130
श्री बी० किशोर चन्द्र एस० देव	133
श्री केयूर भूषण	135
<b>श्री०</b> डा० ए० जे० पटेल	138
श्री बी० एस० विजयराघवन	139
श्री चितरंजन महाता	141
श्री बंसी लाल	142
रेल अभिलेख समिति के बारे में संकल्प और रेल बजट—अनुदानों की मांगें (रेल), 1985-86 और अनुदानों की अनुसूचक मांगें (रेल), 1984-85	142—219
श्री बंसी लाल	149
डा० सरदीप राय	152

श्री केशवराव पारधी	168
श्री काली प्रसाद पांडे	171
श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी	172
श्री आनन्द गजपति राजू	174
श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	175
श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी	177
श्री के० आर० नटराजन	179
श्री रामश्रेष्ठ खिरहर	182
श्री डी० के० नायकर	183
श्रीमती ऊषा ठक्कर	183
श्री राम बहादुर सिंह	184
श्री विमल कान्ति घोष	185
श्री दिलीप सिंह घूरिया	186
श्री राम नगीना मिश्र	188
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	190
प्रो० एन० जी० रंगा	191
श्री एम० अरुणाचलम	193
श्री पी० मानिक रेड्डी	196
श्री मूल चन्द डागा	196
श्री चिन्तामणि जैना	198
श्री विजय कुमार मिश्र	199
श्री भोला राऊत	200
श्री जनक राज गुप्ता	202
श्री श्रीहरि राव	203
प्रो० कामसन मिजिनलंग	204
श्रीमती बसव राजेश्वरी	206
श्री ए० जी० सुम्बुरमन	208
श्री के० डी० सुल्तानपुरी	208
श्री एच० ए० डोरा	209
श्री गिरधारी लाल व्यास	211

श्री रामदेव राय	213
श्री सुरेश कुरूप	214
श्री सैफुद्दीन चौधरी	214
श्री विजय कुमार यादव	215
श्री बंसी लाल	216
<b>विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक</b>	<b>219—220</b>
पुरःस्थापना/विचार के लिये प्रस्ताव	
श्री बंसी लाल	219
खंड 2, 3 और 1	
पारित करने के लिये प्रस्ताव	
श्री बंसी लाल	220
<b>विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक</b>	<b>220—221</b>
पुरःस्थापना/विचार के लिए प्रस्ताव	
श्री बंसी लाल	220
खंड 2, 3 और 1	
पारित करने के लिये प्रस्ताव	
श्री बंसी लाल	221
<b>कार्य-संरचना समिति</b>	<b>221</b>
तीसरा प्रतिवेदन—प्रस्तुत किया गया	

## लोक सभा

बुधवार, 20 मार्च, 1985/29 फाल्गुन, 1906 (शुक्र)

लोक सभा 11 बजे सत्रबेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठस्थान हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[हिन्दी]

वायुयुक्त सेवा से जुड़े हुए स्थान तथा घाटों पर चलने वाले स्ट

\*101. श्री मूलकण्ठ बाबा : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वायुयुक्त सेवा किन-किन स्थानों में चलती है;

(ख) कौन-कौन से स्ट घाटों पर चल रहे हैं और इनमें से प्रत्येक स्ट पर कितना घाटा हो रहा है; और

(ग) क्या सरकार का विचार घाटों पर चलने वाले स्टों को जारी रखने का है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

### विवरण

(क) इस समय वायुयुक्त देश में निम्नलिखित स्टेशनों को और उनसे होकर प्रचालन करती है :—

- |              |               |               |
|--------------|---------------|---------------|
| 1. दिल्ली    | 9. बम्बई      | 17. कलकत्ता   |
| 2. मुम्बई    | 10. काण्डला   | 18. शिलांग    |
| 3. देहरादून  | 11. सूरत      | 19. गौहाटी    |
| 4. चण्डीगढ़  | 12. भावनगर    | 20. सिल्चर    |
| 5. कुल्लू    | 13. अहमदाबाद  | 21. कूच बिहार |
| 6. पन्नामवर  | 14. औरंगाबाद  | 22. जमशेदपुर  |
| 7. लखनऊ      | 15. नांदेड़   | 23. राजरकेला  |
| 8. राय बरेली | 16. रत्नागिरी | 24. रांची     |
|              |               | 25. भुवनेश्वर |

(ख) चालू वर्ष में घाटे पर रहे वायुमार्ग और अप्रैल से दिसम्बर, 1984 की अवधि में प्रत्येक वायुमार्ग पर हुई हानि नीचे बताई गई है :—

	(लाख रुपये)
1. दिल्ली-पंजनगर-दिल्ली	0.95
2. बम्बई-काण्डला-बम्बई	7.62
3. कलकत्ता-कूच बिहार-कलकत्ता	1.01
4. कलकत्ता-जमशेदपुर-कलकत्ता	4.35
5. कलकत्ता-राउरकेला-रांची	10.25
6. कलकत्ता-शिलांग-गौहाटी-सिल्वर और वापस	6.66
7. राउरकेला-भुवनेश्वर-राउरकेला	4.96

(ग) यदि हानि वाले मार्गों पर एक समयावधि के भीतर यातायात और राजस्व उत्पत्ति में बढ़ि नहीं होती है तो ऐसे मार्गों पर सेवाओं को बन्द करने पर विचार करना पड़ सकता है।  
**[हिन्दी]**  
 श्री मन्मथ झागा : अध्यक्ष महोदय, स्टेटमेंट टेबल पर रखने का कारण अपनी बात को छिपाना है। मैंने पूछा था श्री एक्सटेंड आफ लास। आपने बड़ी मेहरबानी की कि वायुदूत चलाया 1982 में। उसके बाद टोटल लास कितना हुआ? उसके कुछ आंकड़े हैं, आप बतायें कि ये सही हैं या गसत हैं :—

**[अनुवाद]**

1981-82 में, आपको 66.6 लाख रु० का घाटा हुआ, 1982-83 में, आपको 109.2 लाख रु० का घाटा हुआ, 1983-84 में, दिसम्बर, 1983 तक आपको 50.47 लाख रु० का घाटा हुआ और आज भी आपने घाटा दिखाया है।

**[हिन्दी]**

यह सारा लास 3 साल का बताया है। इसका दोषी कौन है, जिम्मेदार कौन है और आप किसको इसके लिये गुनाहगार मानते हैं?

**प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) :** झागा जी के पहले दो साल के फिगर्स ठीक हैं, जब प्राफिट होने लगा तो उनके फिगर्स में कुछ अन्तर आने लगा। 1983-84 में थोड़ा-सा प्राफिट हुआ था पीने 4 लाख का। 1984-85 के पूरे फिगर्स आये नहीं हैं लेकिन इस साल में भी प्राफिट होगा।

वायुदूत अकेले प्राफिट के लिये नहीं चलाया गया था, वह चलाया गया था मार्च-ईस्ट के स्टेशनज को कनेक्ट करने के लिए। वह एक नेशनल रेक्वायरमेंट थी, नेशनल इन्टेग्रेशन की रेक्वायरमेंट थी, एक सोशल रेक्वायरमेंट थी। अगर इसमें लास भी होगा, तब भी हम इसको जरूर चलायेंगे। लेकिन दूसरे जो रुट्स चलाये गये हैं, उनसे प्राफिट हो रहा है, उनको बिल्कुल कर्माक्षयल तौर पर चलाया जा रहा है।

श्री मन्मथलाल डागा : मैं बताना चाहता हूँ कि नौकरशाही किस तरह से मंत्री-महोदय को मिस-गाइड कर सकती है।

[अनुवाद]

1917 में एक समिति की नियुक्ति की गई थी जिसका नाम गिड़वानी समिति था। श्री बी० एस० गिड़वानी, नागर विमानन महानिदेशक को इसका चेयरमैन नियुक्त किया गया था और उन्होंने अप्रैल, 1978 में रिपोर्ट दी थी। योजना आयोग द्वारा एक अन्य समिति 1979 में नियुक्त की गई थी और इसके अध्यक्ष एयर मार्शल, श्री एस० जहीर थे। इसके बाद फिर 1980 में बरगोजा समिति नियुक्त की गई और उसने भी अपनी रिपोर्ट दे दी है।

[हिन्दी]

इन तीनों रिपोर्टों के बाद इस नतीजे पर पहुंचे कि आपने लेटेस्ट टेक्नोलॉजी का एयरक्राफ्ट काम में नहीं लिया। जिसमें ज्यादा फ्यूल खर्च होता है, वह काम में लिया, पुराना काम में लिखा। आपने यह जानने की कोशिश नहीं की कि इसमें कितने यात्री ट्रेबल करेंगे। इस गलती के कारण 3 कमेटी मुकर्रर होने के बाद यह नतीजा निकला कि यह गलती है। 1980 के पहले 1978 में जो कमेटी बैठाई गई उसके मुताबिक...

[अनुवाद]

प्रकाशित किये गये ताजे लेख में यह कहा गया है :—

“दूसरा निष्कर्ष यह है कि किसी एयरक्राफ्ट का चयन करते समय, बिमान क्षेत्र प्रौद्योगिकी में होने वाली तीव्र प्रगति को ध्यान में रखना अनिवार्य है। जुलाई, 1978 में जब गिड़वानी समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी और अब...”

[हिन्दी]

श्री राजीव गांधी : तीन जहाज इवैल्युएट हुए थे। दो जहाज बहुत पुराने थे। जो नया जहाज था, वह हमने खरीदा है। जो जहाज हमने खरीदा है, इसकी फ्यूल एकोनोमी बहुत ज्यादा है, दूसरों से कोई कम्पेरीजन ही नहीं है।

[अनुवाद]

श्री बी० सोभनामालीसवाररा राव : महोदय, कुछ अन्य राज्यों के लिये, वायुदूत सेवाएं दो अर्धवा तीव या चार स्थानों के लिये चलाई जा रही हैं। इस तथ्य के बावजूद कि आन्ध्र प्रदेश गहन आबादी वाला राज्य है, वहां एक भी ऐसा स्थान नहीं है जहां वायुदूत सेवाएं चलाई जा रही हों। अतः, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि बहू ये कहें कि क्या सरकार कुडप्पा-राजमुंद्री तक वायुदूत सेवाएं शुरू करेंगे जहां हवाई पत्तन संबंधी सुविधाएं पहले से मौजूद हैं।

श्री राजीव गांधी : वस्तुतः, जैसा कि मैंने आरम्भ में कहा है, आप जानते हैं कि वायुदूत सेवाएं शुरू करने का प्रश्न किसी राज्य की जनसंख्या पर आधारित नहीं होता है, क्योंकि वहां इंडियन एयरलाइन्स यह सेवाएं प्रदान कर सकती हैं। लेकिन वायुदूत सेवाएं पूर्वोत्तर क्षेत्र में,

राष्ट्रीय एकता को बढ़ाने के लिये विशेषकर सम्भरक सेवा के रूप में शुरू की गई थी। इसके बाद, उन्होंने अन्य क्षेत्रों में भी वायुदूत सेवाएं शुरू की जहां उन्होंने यह सोचा कि व्यावहारिक वाणिज्यिक कार्य है। उनमें से कुछ स्थानों में ये सेवाएं सफल रहीं और कुछ स्थानों पर जहां ये सेवाएं सफल नहीं रहीं, वहां उन्हें बन्द कर दिया गया।

[हिन्दी]

श्री प्रस्ताव भानु शर्मा : अध्यक्ष महोदय, प्रधान मंत्री जी ने अपने जवाब में बतलाया है कि वायुदूत के अलावा जो घाटे के रूट्स हैं उनको ही बन्द कर सकते हैं। मैं यह कहना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश जो सबसे बड़ा प्रान्त है, वहां पर पिछले लंबातार दो-तीन वर्षों से सांची, कान्हा, जबदलपुर को वायुदूत मार्ग से जोड़ने की बात चल रही है। वहां पर पर्यटकों के महत्व एवं उनके आकर्षण को देखते हुए क्या सरकार इस प्रस्ताव पर इस वर्ष या आगामी वर्ष 1985-86 में विचार करेगी ?

श्री राजीव गांधी : अभी तक तो ऐसा कोई विचार नहीं है। लेकिन आगामी वर्ष में देखेंगे। कान्हा जैसी जगह पर तो जहाज ले जाना मुनासिब नहीं होगा, क्योंकि इससे वहां की बाइस्क लाइफ डिस्टर्ब हो सकती है।

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, इलाहाबाद में आजादी की लड़ाई में इतना बड़ा हिस्सा लिया लेकिन इतने वर्षों के बाद भी इलाहाबाद के लिए डेली एयर-सर्विस नहीं है। मैं प्रधान मंत्री जी से यह जानना चाहूंगी कि इस सेंटिनरी ईयर में कम से कम इलाहाबाद के लोगों का ब्याल रखते हुए क्या वहां के लिए डेली एयर-सर्विस का इंतजाम कराने की कृपा करेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : कौन-सी सर्विस, वायुदूत या दूसरी ?

श्री राजीव गांधी : हम दोनों पर पूरा ध्यान देंगे।

[अनुवाद]

श्री मनोरंजन भक्त : अभी माननीय प्रधान मंत्री ने कहा है कि वायुदूत सेवा राष्ट्रीय एकता के लिए शुरू की गई है। इस बात को ध्यान में रख कर कि संघ शासित प्रदेश अंडमान और निकोबार द्वीप समूह भी अगम्य क्षेत्र है, तथा पोर्ट ब्लेयर से कार निकोबार के लिए वायुदूत सेवा आरम्भ की जाएगी ?

श्री राजीव गांधी : इस पर विचार किया जा सकता है।

कोचीन, मैसूर और कालीकट में नए हवाई अड्डों की योजना

\*102. श्री कम्पन बाबत : क्या सर्वजन और नगर विभाग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या कोचीन और मैसूर में नए हवाई अड्डों की योजना बनाने का कोई प्रस्ताव है;
- (ख) क्या कोचीन में प्रस्तावित हवाई अड्डा एक अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा होगा;

और

(न) क्या खाड़ी के देशों के बढ़ते हुए यातायात को देखते हुए कालीकट में एक अन्य हवाई अड्डा बनाना उपयुक्त होगा ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

### विवरण

(क) कोचीन हवाई अड्डे पर धावनपथ एयरबस प्रचालनों के लिए उपयुक्त नहीं है। इस धावनपथ को ऐसे प्रचालन के लिए उपयुक्त बनाने के लिए इस धावनपथ का विस्तार करने में समस्याएं हैं। तदनुसार नागर विमानन के महानिदेशक ने नए हवाई अड्डे का निर्माण करने के लिए उपयुक्त स्थान का पता लगाने के लिए स्थानीय राजस्व प्राधिकारियों से सम्पर्क किया है। उपयुक्त स्थान तथा संसाधनों के उपलब्ध होने पर, कोचीन में नए सिविल हवाई अड्डे के विकास पर विचार किया जाएगा।

मैसूर में नए हवाई अड्डे का निर्माण किए जाने की कोई योजना नहीं है। मैसूर में मौजूदा हवाई अड्डे का उसे वायुदूत सेवाओं के लिए उपयुक्त बनाने के लिए विकास किया जाएगा।

(ख) जी, नहीं।

(ग) कालीकट के एक नये हवाई अड्डे का निर्माण किया जा रहा है, जो बोइंग 737 प्रचालनों के लिए उपयुक्त हो, यह इस क्षेत्र की यातायात मांग को पर्याप्त रूप से पूरा करेगा।

श्री अशोक गहलोत : कोचीन में एडाकट्टूवाचल वा शेरतुलाई में एक नए हवाई अड्डे का निर्माण का प्रस्ताव था। बहुत पहले यह प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन था। इस समय हवाई अड्डा कोचीन में नीसेना क्षेत्र, रक्षा क्षेत्र में है। इस हवाई अड्डे का विकास कर लिया गया था पर अभी भी कोचीन में एयर बसें नहीं उतरतीं। जो कठिनाइयां पहले थीं वही अभी भी महसूस की जा रही हैं। कोचीन हवाई अड्डे पर उतरने वाले विमान को पहले कोचीन के ऊपर यू-टर्न में उड़ना पड़ता है और फिर वापस उड़कर नीचे उतरना पड़ता है। कोचीन में शाम को विमान की उड़ान के लिए और रात को विमान उतारने के लिए कोई सुविधा नहीं है।

कोचीन हवाई अड्डे पर लगभग 95 प्रतिशत यात्री विदेशों अर्थात् दुबई और खाड़ी के और देशों तथा अन्य देशों से आने-जाने वाले होते हैं। केरल में, खासकर कोचीन हवाई अड्डे पर अपर्याप्त यातायात सुविधाओं के कारण उन लोगों को बहुत परेशानी होती है।

अतः सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह तकनीकी समिति की रिपोर्ट पर, जो उसने पहले ही प्रस्तुत कर दी है, विचार करे और यथासंभव जल्दी एक हवाई अड्डे का निर्माण किया जाए ताकि केरल में हवाई यात्रियों को कठिनाई न हो।

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : अध्यक्ष महोदय, जो बात माननीय सदस्य द्वारा कही गई है, वहां यूनि० डायरेक्शनल आपरेशन हो सकता है। हमारे डी० जी० सी० ए० के लोगों ने वहां जाकर

देखा है और सारी संभावनाओं का पता लगाया है। टैक्नीकल कारणों से वहां यूनि० डायरेक्शनल आपरेशन हो सकता है। इसके बारे में रबैन्सू-अचारिटी से भी सम्पर्क किया है, यदि दूसरा लैण्ड मिल जाए तो वहां पर नया एयरपोर्ट बनाने की बात सोच सकते हैं। हमने सातवीं पंचवर्षीय योजना में इसके लिए अलग से 20 लाख रुपया रखा है। हमारी कोशिश जारी है कि वहां नया एलाटमेंट हो, जिससे कि वहां पर जल्दी ही इस काम को शुरू किया जा सके।

[अनुवाद]

श्री चम्पन चामस : इस हवाई अड्डे की योजना इस तरह की जानी थी कि वह एक अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में कार्य करे। इससे पूर्व त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने का विचार था लेकिन पहले दिए गए एक उत्तर में सरकार ने बताया था कि त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। अगर ऐसा है तो मेरा मुझाव है कि कोचीन हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाया जाए और तदनुसार विकास कार्य शुरू किया जाए। इस बात को ध्यान में रखकर विकास कार्य की योजना शुरू में ही तैयार कर ली जाए।

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : अध्यक्ष महोदय, इन्टरनेशनल एयरपोर्ट बनाने की मांग हमें कई जगहों से मिलती रहती है। मैं माननीय सदस्य से निवेदन करना चाहूंगा कि यह जरूरी नहीं है किसी एयरपोर्ट को इन्टरनेशनल एयरपोर्ट डिक्लेयर करने के बाद ही इन्टरनेशनल फ्लाइट हो सकती है। त्रिवेन्द्रम एयरपोर्ट से इन्टरनेशनल फ्लाइट जाती है। बम्बई एयरपोर्ट पर कन्वैशन कम करने के लिए प्रधान मंत्री जी के निर्देश पर हमारे मंत्रालय ने एक कमेटी बनाई है, जो इस बात को देख रही है कि बम्बई इन्टरनेशनल एयरपोर्ट पर कन्वैशन को कम किस प्रकार किया जाए। यह कमेटी यह भी विचार कर रही है कि किन एयरपोर्ट्स को इन्टरनेशनल एयरपोर्ट के रूप में काम में लाया जा सकता है। इसलिए यह जरूरी नहीं है कि किसी एक एयरपोर्ट को इन्टरनेशनल एयरपोर्ट घोषित किया जाए।

[अनुवाद]

श्री एम० रघुना रेड्डी : क्या सरकार हैदराबाद में अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने पर विचार कर रही है ?

श्री राजीव गांधी : यह प्रश्न कोचीन हवाई अड्डे के संबंध में है।

अध्यक्ष महोदय : श्री के० पी० उन्नीकुण्णन्, केरल के संसद सदस्यों को कहने का मौका दिया जाए।

श्री नारायण चौबे : पश्चिम बंगाल के सदस्यों को भी।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप केरल में त्रिलचस्पी रखते हैं ?

श्री नारायण चौबे : कोचीन और कलकत्ता दोनों में।

श्री के० पी० उन्नीकुण्णन् : मेरा पूरक प्रश्न मूल प्रश्न के भाग (ग) से संबंधित है। इसी

सदन में, 1950 में अन्तरिम संसद के दौरान, श्री रफी अहमद किदवई ने कालीकट में हवाई अड्डे का निर्माण करने के बारे में आश्वासन दिया था। इस बात को 35 साल हो चुके हैं। इसी सदन में 1980 में सरकार ने कहा था कि इस हवाई अड्डे, जिसके लिए हम बहुत समय से आंदोलन कर रहे हैं, का निर्माण कार्य शुरू किया जाएगा। निर्माण कार्य शुरू किया गया। इस काम को 1982 तक पूरा करके हवाई अड्डा यातायात के लिए खोल दिया जाना था। लेकिन अब 1985 है और वहां शायद ही कुछ निर्माण कार्य किया जा रहा हो। उस क्षेत्र से काफी विमान यात्री आते-जाते हैं। कोचीन, मंगलूर या कोयम्बटूर से आने वाले अधिकांश यात्री, जिन्हें खाड़ी के देशों में आना-जाना होता है, इस हवाई अड्डे के लिए आते हैं, इसलिए क्या मैं प्रधानमंत्री से जान सकता हूँ कि वास्तव में कौन-सी कठिनाइयां हैं और हवाई अड्डा कब तक यातायात के लिए चालू हो जाएगा।

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जो बात कही है, उस वक्त जब आप लोग इसके बारे में चर्चा कर रहे थे, तो खाली इस एयरपोर्ट को एग्री-सर्विस के लिए बनाने की बात थी, परन्तु बाद में इसको बोइंग के लिए स्वीकृति मिली और अभी दो फैसेज में काम चल रहा है। एक फेज में जो काम चल रहा है, वह जून-जुलाई तक समाप्त हो जाएगा और उसके बाद दिसम्बर, 1987 तक इसको प्रारम्भ कर देंगे।

[अनुवाद]

श्री के० पी० उन्नीकुञ्जन् : वास्तव में कौन-सी कठिनाइयां हैं ?

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : वहां पर राकी एरिया है, फिलिंग का काम चल रहा है।

[अनुवाद]

श्री के० पी० उन्नीकुञ्जन् : फिलिंग का काम तो हो गया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वे वहां का दौरा करें।

अध्यक्ष महोदय : कठिनाइयों को दूर करने के बाद आगे काम किया जा रहा है।

श्री सुरेश कुम्भ : सभी जानते हैं कि कालीकट में हवाई अड्डा बनाने का वायदा 1950 में किया गया था।

अध्यक्ष महोदय : इसका जवाब दिया जा चुका है।

श्री सुरेश कुम्भ : अभी तो काम बहुत धीमी गति से हो रहा है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या मद्रास और मंगलूर से कालीकट के लिए वायुदूत सेवा शुरू की जा सकती है। हम केरल की जनता के लिए एक छोटी-सी हवाई पट्टी चाहते हैं। यह व्यवस्था अस्थायी व्यवस्था होगी।

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : अभी तो ऐसी कोई बात नहीं है।

[अनुवाद] ✓

डा० के० जी० जदियोडी : आश्वासन दिया गया था कि कालीकट हवाई अड्डा 1985 तक बन जाएगा। उसके बाद आश्वासन दिया गया कि 1987 तक हवाई अड्डे का निर्माण हो जाएगा लेकिन अब धन की कमी के कारण काम रोक दिया गया है। क्या सरकार इस संबंध में कोई कार्रवाई तत्काल करेगी ?

[हिन्दी] ✓

श्री अशोक गहलोत : मैं माननीय सदस्य को विश्वास दिलाता चाहता हूँ कि फंड्स की कोई कमी नहीं है। 1982-83 में 39.20 लाख रुपया इस पर खर्च किया है, 1983-84 में 137.50 लाख रुपया खर्च हुआ है और 1984-85 में 3.20 करोड़ रुपया खर्च होने की संभावना है। इसको सातवें प्लान में ले लिया गया है। इसमें पूरे फंड्स प्रोवाइड कर रहे हैं, फंड्स की कबहु से एक दिन का भी डिफे नहीं होगा।

[अनुवाद] ✓

राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति की आयु में समानता लाना

\*103. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति की आयु में समानता लाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

कार्मिक, प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) तथा (ख) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। चूंकि "राज्य लोक सेवाएं" संबंधितान की सातवीं अनुसूची की राज्य सूची—सूची-II में शामिल है, इसलिए राज्य सरकार के कर्मचारियों की सेवा शर्तें, जिनमें सेवा-निवृत्ति की आयु भी शामिल है, संबंधित राज्य सरकार का विषय है।

प्रो० पी० जे० कुरियन : जैसा कि माननीय मंत्री ने उल्लेख किया है, यह सही है कि राज्य सरकार के कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति की आयु, राज्य सरकार का विषय है। कुछ राज्यों ने अपने कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की आयु 55 वर्ष निर्धारित की है तो कुछ ने 56 वर्ष। केन्द्र सरकार में कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की आयु 58 वर्ष है। कुछ राज्यों में कर्मचारियों की जैसाकि आन्ध्र सरकार ने किया था, सेवानिवृत्ति आयु घटा कर 55 वर्ष कर दी गई और बाद में उसे बढ़ाकर 58 कर दिया गया। सेवानिवृत्ति आयु के संबंध में इस तरह की अनिश्चितता सरकारी कर्मचारियों के लिए चिन्ता का विषय बनी हुई है।

सभी राज्यों के सिविल कर्मचारी एक ही तरह का कार्य करते हैं तो कुछ राज्य सरकारों द्वारा अपने कर्मचारियों को 55 वर्ष की आयु में और कुछ राज्य सरकारों द्वारा 58 वर्ष की आयु में सेवानिवृत्ति करने में कोई अंतर नहीं है।

उक्त स्थिति को देखते हुए, सरकारी कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति आयु के संबंध में एक राष्ट्रीय नीति तैयार की जानी चाहिए। इस संबंध में मैं सरकार की प्रतिक्रिया जानना चाहूंगा।

श्री के० पी० सिंह देव : इस समय जम्मू-कश्मीर, केरल तथा नामालूम राज्यों में सरकारी कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति आयु 55 वर्ष है। सिक्किम में 60 वर्ष है। शेष राज्यों में राज्य सरकारी कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति आयु 58 वर्ष है। माननीय सदस्य द्वारा दिए सुझाव पर विचार किया जा सकता है। इस सुझाव, जिस पर कार्यवाही करनी होगी, पर विचार किया जा सकता है।

श्री० पी० जे० कुरियन : क्या आप मेरी सलाह से सहमत हैं।

श्री के० पी० सिंह देव : जी हां।

श्री० पी० जे० कुरियन : धन्यवाद।

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : इस सलाह को हम जांच के लिए सरकारिया कमीशन के पास भेज देंगे।

श्री० पी० जे० कुरियन : स्वतंत्रता प्राप्ति के पिछले 37 सालों में हमारी जीवन अवधि बढ़ी है। चिकित्सा तथा अन्य सुविधाओं के कारण हमारे स्वास्थ्य में भी सुधार हुआ है। इसके अलावा आजादी के समय विवाह की आयु 18 वर्ष हुआ करती थी लेकिन अब उस उम्र से शायद ही कोई विवाह करता हो। लोच आमतीर पर 25 वर्ष की आयु में या उसके बाद विवाह करते हैं। इसलिए 58 वर्ष की आयु तक सरकारी कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा पूरी नहीं हो पाती। स्वभावतः उस उम्र में पहुंचने पर वे सेवानिवृत्ति के लिए अपने आपको तैयार नहीं कर पाते। मैं जानना चाहूंगा कि क्या सरकार इस पहलू पर और सेवानिवृत्ति की आयु 58 से 60 वर्ष अथवा उससे अधिक करने पर विचार करने के लिए तैयार है।

श्री के० पी० सिंह देव : माननीय सदस्य ने ठीक कहा है। जीवन-अवधि और अन्य सभी बातों के आधार पर पिछले बेटन आयोग ने सेवानिवृत्ति की आयु को 55 वर्ष से बढ़ाकर 58 वर्ष कर दिया था। अब चौथा बेटन आयोग इसकी जांच कर रहा है। इस पर विचार किया जा सकता है।

श्री आनन्द प्रसन्न रावू : कुछ देर पहले, माननीय प्रधान मंत्री ने सरकारिया आयोग का उल्लेख किया था। इस कमीशन का गठन 2 वर्ष पूर्व किया गया था किंतु अभी तक इसने अपनी अन्तर्निम रिपोर्ट तक प्रस्तुत नहीं की है। यदि सेवानिवृत्ति से संबंधित मामला सरकारिया कमीशन को दे दिया जाता है तो मैं नहीं समझता कि अबले कुछ सालों में हम किसी रिपोर्ट को देख पाएंगे। यह एक बात है।

दूसरी बात यह है कि आन्ध्र प्रदेश में सेवानिवृत्ति की आयु को 58 से घटाकर 55 वर्ष कर दिया गया था, ताकि मुंबा लोगों को रोजगार दिया जा सके और प्रशासन में अधिक सक्रियता लाई जा सके। लेकिन इस मामले में भी दो साल से बिलम्ब हो रहा था और अंततः इस पर निर्णय नहीं लिया गया। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि सेवानिवृत्ति आयु को नहीं अनुसूची में रख दिया जाए ताकि राज्य सरकारें अधिक जिम्मेदारियां वहन कर सकें और अपने कर्तव्यों को अधिक कारगर ढंग से निभा सकें। क्या माननीय मंत्री इस पर विचार करेंगे ?

श्री के० पी० सिंह देव : सेवा-शर्तों में सेवानिवृत्ति की आयु भी शामिल है। जैसा कि मैं पहले कह चुका हूँ राज्य सिविल सेवा पूरी तरह से राज्य सरकार का विषय है। इसमें केन्द्र सरकार किसी भी तरह हस्तक्षेप नहीं कर सकती। मुझे मालूम नहीं है अल्प प्रदेश में इस मामले में दो साल से देरी क्यों हो रही है और वे निर्णय क्यों नहीं ले सके। इसके लिए केन्द्र सरकार को जिम्मेवार नहीं ठहराया जा सकता। अन्य सुझावों पर विचार किया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : श्री व्यास, क्या आप बड़ी उम्र के लोगों का मामला रखना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल व्यास : अध्यक्ष महोदय, अनएम्प्लायमेंट की प्रारम्भ हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी समस्या है और रिटायरमेंट की जो उम्र 55 साल है, उसकी बहुत-सी स्टेप्स 58 साल तक बढ़ा रही हैं और इस तरह से वे अनएम्प्लायमेंट को ज्यादा बढ़ावा दे रही हैं।

दूसरी बात यह है कि जितना बीमार 55 साल के बीच के लोगों में होता है, उतना 55 साल से ज्यादा लोगों में नहीं होता है और माननीय प्रधान मंत्री जी एफीलियन्ट और क्सीम एडमिनिस्ट्रेशन चाहते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि उसके लिए युव को इन्कोल्ड करने के लिए जो 58 साल की उम्र रिटायरमेंट के लिए भारत सरकार की तरफ से मुकर्रर है और कई स्टेप्स ने उसको 58 साल कर दिया है, क्या सरकार उसको घटा कर 55 साल कर देगी ताकि ज्यादा बीमार से हमारा काम हो सके।

एक बात और मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ। जाखीर के सालों में, 55 और 58 साल के बीच में जो तीन साल रह जाते हैं, उस समय सिविल सर्वेन्ट्स पर बहुत ज्यादा जिम्मेदारियाँ आ जाती हैं और उन जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए उनका ध्यान एम्प्लोयर्स काफ बेंच की तरफ ज्यादा जाता है। इसलिए भी रिटायरमेंट की उम्र 55 साल होना मितान्त आवश्यक है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आप इस संबंध में कोई व्यवस्था करेंगे?

[अनुवाद]

प्रो० के० के० सिबारी : माननीय सदस्य को एक मिसाल कायम करनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : प्रो० रंगा से भी ऐसा क्यों न कहा जाये।

श्री० एन० जी० रंगा : मैं अभी भी उतना ही चुस्त तथा समर्थ हूँ जितने कि मेरे मित्र और अन्य युवा साथी हैं।

श्री के० पी० सिंह देव : यह संतोष की बात है कि माननीय सदस्य सेवाओं में युवकों के हित की बात कर रहे हैं। परन्तु जैसा कि मैंने बताया है, इस पहलू पर बेतन आयोग विचार कर रहा है कि क्या सेवानिवृत्ति की आयु में कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता है। चूँकि इस बारे में सदस्यों के भिन्न-भिन्न मत हैं—एक माननीय सदस्य ने बताया है कि इसमें कमी की जानी चाहिए। दूसरे का मत है कि इसे बढ़ाया जाना चाहिए—मैं समझता हूँ कि यह अच्छा होना कि हम बीच बेतन आयोग की सिफारिशों की प्रतीक्षा करें।

[हिन्दी]

श्री राजीव गांधी : मैं इतना और कहना चाहता हूँ कि हमारी कोशिश है कि काम अच्छी

तरह से और तेजी से हो। हम देखेंगे कि बुजुर्गों का होश और बच्चों का जोश हो काम करने के लिए।

[अनुवाद]

श्री हल्वाई नेहता : मैं अपने मित्र का समर्थन करता हूँ। जैसा कि हम देख रहे हैं कि सेवाओं में बृद्ध लोग लगे हुए हैं और दूसरी ओर युवक नौकरी के लिए जगह-जगह घुम्के खा रहे हैं, अतः सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाई जानी चाहिए। मेरा प्रश्न यह है कि क्या सरकार इस बात पर ध्यान देगी कि सेवा की शर्तों, पेंशन, उपदान आदि के मामले में केन्द्र और राज्यों में बहुत अन्तर है तथा क्या एकरूपता लाने के लिए क्या कोई प्रयास राज्यों के साथ परामर्श द्वारा किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि अधिक रोजगार के अधिक अवसर केवल सेवाओं में ही नहीं—सृजन करना ही इसका वास्तविक समाधान है। ऐसा आप कहाँ तक कर सकते हैं।

श्री के० बी० सिंह देव : यह एक सुझाव है जिस पर हम विचार करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न। श्री पीयूष तिरकी—अनुपस्थित। अगला प्रश्न—श्री लक्ष्मीन चौधरी।

#### कलकत्ता-कोपेनहेगन रुट पर स्कैंडेनेवियन एयरलाइन्स सिस्टम

\*105. श्री लक्ष्मीन चौधरी :

श्री अमल दास :

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

(क) क्या सरकार ने स्कैंडेनेवियन एयरलाइन्स सिस्टम (एस० ए० एस०) को कलकत्ता-कोपेनहेगन रुट पर एक तीसरी उड़ान शुरू करने के लिए अनुमति देने से इंकार कर दिया है;

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या इस निर्णय का कलकत्ता हवाई अड्डे पर और पूर्वी क्षेत्र की अर्थव्यवस्था तथा पर्यटन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री असोक गहलोत) : (क) जी, नहीं। कलकत्ता और कोपेनहेगन के बीच तीसरी सेवा का प्रचालन करने के लिए स्कैंडेनेवियन एयरलाइन्स सिस्टम (एस० ए० एस०) से सरकार को कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

श्री लक्ष्मीन चौधरी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि स्कैंडेनेवियन एयरलाइन्स ने अपना कार्यालय कलकत्ता से स्वामान्तरित कर दिल्ली भेजने का निर्णय लिया है। यदि हाँ, तो इसके कारण क्या हैं ?

[हिन्दी]

श्री असोक गहलोत : हमें इसके बारे में कोई जानकारी नहीं है और नहीं उन्होंने हमसे

कोई रिक्वेस्ट की है कि हम कोई नई उड़ान शुरू करना चाहते हैं। इसलिए मना करने का कोई सबाल ही पैदा नहीं होता।

[अनुवाद]

श्री संपुद्दीन चौधरी : क्या सरकार को पता है कि बहुत-सी विदेशी एयरलाइन कम्पनियाँ कलकत्ता से विभिन्न स्थानों के लिए सेवाएं चलाना चाहती हैं। अब, इस बात के बावजूद कि कलकत्ता से और कलकत्ता तक अन्तर्राष्ट्रीय यातायात में बढ़ोतरी हो रही है। विदेशी एयरलाइनों द्वारा एवं एयर इण्डिया द्वारा भी कलकत्ता हवाई अड्डा से विश्व के विभिन्न नगरों को उड़ानों की संख्या घट रही है। इस तथ्य पर ध्यान देते हुए मैं जानना चाहता हूँ कि क्या कुछ विदेशी एयरलाइनें कलकत्ता से विश्व के विभिन्न नगरों को सन्धन और न्यूयार्क से होकर विमान सेवा चलाना चाहती हैं—जो कि कलकत्ता से यात्रा आरम्भ करने वाले यात्रियों के लिए सापेक्षायक सिद्ध हो सकती है और कलकत्ता न्यूयार्क तक कोई सीधी उड़ानें उपलब्ध नहीं हैं। क्या सरकार को ऐसे कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं? यदि हुए हैं, तो उस बारे में सरकार क्या कर रही है।

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : मेरे पास पूरी लिस्ट है जहाँ इंटरनेशनल एयर लाइन्स अपनी-अपनी सर्विसेस चलाती हैं। अगर माननीय सदस्य कहें तो मैं उनको बता सकता हूँ और जो भी सुझाव आते हैं उन पर जब बाइलेटरल एबीमेंट्स जब होते हैं क्लाइंट्स के लिए, उन पर हम बराबर चर्चा करते हैं। अगर माननीय सदस्य किसी स्पेशल एयरलाइन्स के बारे में बात करना चाहें तो अलग से क्वेश्चन करें, मैं उनको पूरा जवाब दे दूंगा।

[अनुवाद]

श्री अमल बंस : मैं समझता हूँ कि सरकार इस नीति पर चम रही है कि एक विदेशी सेवा को भारत में एक जगह ही रुकने की अनुमति है। मैं समझता हूँ कि इस पद्धति का कारण यह है कि योरोपीय उप-महाद्वीपीय देश छोटे हैं तथा वे एक से अधिक नगरों पर रुकने की अनुमति नहीं देते। भारत एक बड़ा देश है। मैंने यहां पर विदेशी एयरलाइनों के प्रतिनिधियों से बातचीत की है। यदि उड़ानों को दो जगह रुकने की अनुमति दी जाती है तो उनमें से कई कलकत्ता रुकना चाहेंगे। उनसे कहा जाता है कि वे दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता अथवा मद्रास में से किसी एक स्थान को चुन लें। दो स्थानों पर रुकने की अनुमति नहीं है। यदि सरकार इस नीति को बदलने को तैयार है, तो उस दशा में कलकत्ता एयरपोर्ट, जिसकी अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों के मामले में विषम स्थिति बन गई है, पुनः अपना स्थान प्राप्त कर सकता है।

[हिन्दी]

श्री अशोक गहलोत : कलकत्ता के बारे में बराबर केन्द्रीय सरकार का ध्यान आकषित हुआ है। पहले भी कई बार हमारे माननीय सदस्यों ने इस बात का जिक्र किया है। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ क्योंकि हम लोग खुद चाहते हैं कि कलकत्ता एयरपोर्ट पर इंटरनेशनल क्लाइंट आए और वहां पर ट्रैफिक जनरेट हो। अभी एयर-इण्डिया के द्वारा एक मार्केटिंग सर्वे कराया गया था। वह मैं आपको पढ़कर सुनाना चाहता हूँ। उससे पता लगेगा कि किन कारणों से क्लाइंट नहीं आ पा रही है।

[अनुवाद]

“सरकार के निदेश पर एयर इण्डिया ने फरवरी, 1984 में कलकत्ता की यातायात क्षमता तथा वहां पर भविष्य में यात्रियों की संभावनाओं का भूस्थानिक करने के लिए एक सर्वेक्षण किया। सर्वेक्षण के निष्कर्षों से पता चलता है कि शहर तथा राज्य की गिरती हुई आर्थिक स्थिति के कारण राज्य में सभी निर्माणकारी तथा औद्योगिक कार्यकलाप प्रायः ठप्प पड़ गये हैं। इससे कलकत्ता से बाहर जाने वाले और कलकत्ता में आने वाले यात्री तथा माल यातायात पर सीधा प्रभाव पड़ा है।”

[द्विती]

में यह निवेदन करना चाहूंगा कि मेन रीजन इस प्रकार के वहां पर बने हुए हैं। जो पहले पसाइड्स चलती थीं, उनकी परसेन्टेज और फीमर्स में बे सकता हूँ। चाइ एयरवेज—44.2 परसेन्ट, एयर इण्डिया—21.2 परसेन्ट, एस० ए० एस०—16.2 परसेन्ट, ब्रिटिश एयरवेज—10 परसेन्ट और एरो फ्लोट—8.3 परसेन्ट……

[अनुवाद]

“यह यातायात 1979 से अब तक 3 प्रतिशत की मंद गति से बढ़ा है। इसमें आने वाले वर्षों में उल्लेखनीय वृद्धि की तब तक संभावना नहीं है तब तक……”

(व्यवधान)

प्रधानमंत्री (श्री राजीव गांधी) : महोदय, ऐसे अंतर्राष्ट्रीय करार हैं जिनके अनुसार एयरलाइनों विभिन्न शहरों से विमान चलाती हैं। समझौते इस प्रकार हैं कि यदि हम उनके देश में एक नगर से उड़ानें भरते हैं तो वे भी हमारे देश में एक ही स्थान से उड़ानें भरते हैं। यदि आपका सुझाव है कि हम समझौते में अपनी ओर से डील दें तथा बदले में दूसरी ओर से कुछ नहीं मिले तो सरकार ऐसा नहीं करेगी।

श्री अजय बंस : इसमें कोई नरमी की बात नहीं है। इसमें नरमी का क्या प्रश्न है? कलकत्ते के लोग इससे साघ्रान्वित होंगे।

(व्यवधान)

श्री राजीव गांधी : कुछ राष्ट्रीय हित हैं जिन पर हमें ध्यान रखना होता है तथा कलकत्ते का हम ध्यान रखेंगे। परन्तु यदि आप वास्तव में चाहते हैं कि कलकत्ता में यातायात बढ़े तो आपको कलकत्ता का विकास करना होगा। आप कलकत्ता का विकास किए बिना यातायात में वृद्धि की आशा नहीं कर सकते।

श्री अजय बंस : यह सच नहीं है। कलकत्ता में यातायात का विकास हुआ है……

(व्यवधान)

श्री सचिव कान्ति घोष : महोदय, देश में चार प्रमुख महानगर बम्बई, कलकत्ता, दिल्ली तथा मद्रास हैं। दिल्ली तथा बम्बई के हवाई अड्डे बहुत अधिक भीड़भाड़ वाले हो गये हैं। आप कुछ विमानों को कलकत्ता की ओर क्यों नहीं भेजते क्योंकि वहां का हवाई अड्डा अत्यन्त विकसित है परन्तु यह अप्रयुक्त रहता है। कलकत्ता में कोचसी भी रहते हैं। (व्यवधान) मैं प्रधान

मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वह इस बात का पता लगायें कि कुछ एयरलाइनों, जो दिल्ली तथा बम्बई हवाई अड्डों को अधिक भीड़-भाड़ वाला बनाती हैं, कलकत्ता में भेजी जा सकती हैं।

श्री राष्ठीय शशी : हम पहले से ही इस बात पर विचार कर रहे हैं कि कलकत्ते में यातायात सुविधाओं को बढ़ावा जाये और हम कलकत्ता से इण्डियन एयरलाइन्स की दो उड़ानें वाइसैंड के लिए शुरू करने जा रहे हैं।

### पूर्वोत्तर राज्यों के लिए सीमा आवेग

\*106. श्री जी० जी० स्वैल : क्या वृहत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न केवल नागालैंड और मणिपुर के बीच, बल्कि असम और उसके सभी सीमावर्ती राज्यों के बीच अनेक सीमा विवाद हल किये जाने के लिये सम्बन्धित पड़े हैं; और

(ख) क्या सरकार का सभी पूर्वोत्तर राज्यों के लिए एक सीमा आवेग नियुक्त करने का विचार है, ताकि इस नाजुक क्षेत्र में सद्भावना और सहयोग को बढ़ावा दिया जा सके ?

श्री मंत्री (श्री एन० बी० बल्लाभ) : (क) नागालैंड द्वारा कुछ क्षेत्रों, जो संवैधानिक रूप से असम राज्य के हिस्से हैं, के बारे में किये गये दावों के आधार पर असम तथा नागालैंड राज्यों के बीच सीमा विवाद विद्यमान हैं। असम की श्री मेघालय और संघ शासित क्षेत्र अरुणाचल प्रदेश के साथ सीमावर्ती समस्याएँ हैं, किन्तु इनका मूलतः सम्बन्ध भूमि पर अन्तर्राज्य सीमा के सीमांकन से है। इस प्रकार का सीमा विवाद नागालैंड और मणिपुर राज्यों के बीच नहीं है।

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

श्री जी० जी० स्वैल : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान, मैं आपका ध्यान इस बात पर आकर्षित करना चाहता हूँ कि इस प्रश्न में आमूल परिवर्तन कर दिया गया है। इसके पहले के तीन भागों को हटा दिया गया है। प्रश्न का मुख्य भाग हटा दिया गया है केवल तीन भाग बचा है। आप अनुभव करेंगे कि छप्पे हुए प्रश्न में असंबद्धता है, इसमें कुछ कांट-छांट की गई है। प्रश्न का पहला भाग है, अर्थात् क्या मणिपुर सरकार के अधिकार को नागालैंड क्षेत्र में 21 फरवरी को विरस्तार किया गया था, और उसके कारण क्या है, और क्या अधिकारियों को केन्द्रीय सरकार द्वारा हस्तक्षेप करने पर ही रिहा किया गया। इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उनकी रिहाई भारत सरकार द्वारा हस्तक्षेप किए जाने के बाद हुई। क्या कारण है कि एक राज्य के अधिकारियों को दूसरे राज्य के क्षेत्र में विरस्तार किया गया। मेरा प्रश्न यह है।

श्री एन० बी० बल्लाभ : यह सच है कि मणिपुर के मुख्य मंत्री ने केन्द्रीय सरकार को लिखा है कि 9 अधिकारियों को, जिनमें एक उप-वन-संरक्षक भी शामिल है, कोहिवा के जावा गया, तथा यह कार्यवाही उनकी सुरक्षा की दृष्टि से की गई और बाद में उनकी नियमित रूप से विरस्तारी हुई और उन्हें 4 दिन के लिए जेल में रखा गया। यह घटना 21-2-85 की है। हमने नागालैंड सरकार को लिखा है कि मामले को शीघ्र मैत्रीपूर्ण ढंग से सुलझाए।

श्री जी० जी० स्वैल : महोदय, मंत्री महोदय द्वारा दिए गए उत्तर से इस बात की पुष्टि हो जाती है कि इन क्षेत्र के लोगों में काफी बेमनस्य एवं तनाव बना हुआ है। वृहत् मंत्री ने बताया

कि अधिकारियों को नागालैंड की राजधानी कोहिमा उनकी सुरक्षा के लिए ले जाया गया। सुरक्षा किससे? अब यह बताया गया है कि इन अधिकारियों की उपस्थिति से वहां के लोग उत्तेजित हो गये और वे लोग कानून और व्यवस्था को अपने हाथों में ले रहे थे। इसके कारण पुलिस को हस्तक्षेप करना पड़ा तथा उन्हें कोहिमा ले जाया गया। इससे पता चलता है कि किस तरह का तनाव वहां पर विद्यमान है। यह बात पहली बार नहीं हुई है। कुछ वर्षों पहले, मुझे ठीक समय याद नहीं, नागालैंड तथा मणिपुर और असम के पुलिस बलों में सशस्त्र संघर्ष हो गया था। यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है। हमारे देश का यह ज्ञान अत्यन्त नाजुक है, जो परेशानियों और आंतरिक विद्रोह सम्बन्धी गतिविधियों से पूर्ण है। कुछ पड़ोसी देश स्थिति से अनुचित लाभ उठाना चाहते हैं। अतः यह आवश्यक है कि इन पड़ोसी राज्यों में और विभिन्न क्षेत्रों के लोगों में शान्ति, सहयोग तथा समझ-बूझ बनी रहे। मणिपुर की असम के साथ सीमा नहीं लगती। असम उन दिनों उनका मूल राज्य रहा है। मंत्री महोदय ने स्वीकार किया है कि असम और नागालैंड, असम और अरुणाचल प्रदेश तथा असम और मेघालय के बीच विवाद और झगड़े हैं। मैं मेघालय के बारे में जानता हूँ क्योंकि मैं उस राज्य का हूँ। दो स्वर्णों में आपस में रोष फैलता रहा। एक राज्य की पुलिस दूसरे राज्य में प्रवेश कर लोगों को गिरफ्तार करती रही है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इसकी जांच करें। उदाहरणस्वरूप मैं मेघालय की जयन्तिया पहाड़ियों के खण्ड एक और दो तथा खासी पहाड़ियों के राम्बराई क्षेत्रों का उल्लेख कर रहा हूँ। मैं समझता हूँ कि अब समय आ गया है जबकि केन्द्रीय सरकार हस्तक्षेप करे तथा समझौता कराये। हमें तनाव को बढ़ने नहीं देना चाहिए, अन्यथा अधिक बम्भीर स्थिति उत्पन्न हो सकती है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि वह इस मामले पर विचार करने तथा उसे आपस में मिलकर सुझाने के लिए एक उच्च शक्ति प्राप्त समिति अथवा आयोग नियुक्त करने के सुझाव पर विचार करें। इस समय इन राज्यों में कांग्रेस (इ) का शासन है। क्या आप कृपा करके इस पर ध्यान देंगे तथा समझौता करने के लिए एक आयोग की स्थापना करके एक नया वातावरण बनायेंगे।

श्री एस० बी० बह्मण : जहां तक सीमा विवाद का प्रश्न है, यह केवल नागालैंड और असम के बीच है। दूसरे राज्यों के सम्बन्ध में केवल भूमि सम्बन्धी सीमांकन करने का ही प्रश्न है। हम संबंधित राज्य सरकारों से निवेदन करते आ रहे हैं कि वे समुचित प्राधिकरणों की नियुक्ति करें तथा सीमांकन का कार्य शीघ्र सम्पन्न करें। सर्वे आफ इण्डिया इस बारे में राज्यों की सहायता कर रहा है और इन सभी विवादों में भारत सरकार का रवैया यह रहा है कि यह राज्य सरकारों का मामला है। समस्या का समाधान करने के लिए उन्हें एक साथ लाने में हम प्रयास करने को तैयार हैं।

श्री पी० के० बृजल : क्या मैं मंत्री महोदय से जान सकता हूँ कि क्या असम और अरुणाचल प्रदेश के बीच सीमांकन के लिए एक उच्च शक्ति प्राप्त त्रिपक्षीय समिति नियुक्त की गई थी, यदि हां, (क) तो उस समिति के प्रतिवेदन की वर्तमान स्थिति क्या है; (ख) क्या केन्द्रीय सरकार संबंधित राज्य सरकारों का परामर्श देने जा रही है कि वे शीघ्र परस्पर परामर्श करें ताकि पूर्वोत्तर क्षेत्र के इन तनावों को रोका जा सके।

श्री एस० बी० बह्मण : इस बारे में मैं माननीय सदस्य के इस सुझाव से पूरी तरह सहमत हूँ कि हम इस तनावपूर्ण स्थिति को यथासंभव शान्त करने की चेष्टा करें। वास्तव में मैं

स्वयं उन क्षेत्रों में जाकर पूर्वोत्तर परिषद् के सदस्यों तथा उन क्षेत्रों के मुख्य मंत्रियों से मिलकर उनसे निवेदन करूंगा कि वे विवाद को यथासंभव सुलझाने की चेष्टा करें और भारत सरकार से जो सहायता अपेक्षित होगी उसे हम देने को तैयार हैं।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 108—श्री एम० महफूज अली खाँ—अनुपस्थित। अगला प्रश्न संख्या 109—श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह।

श्री अमर राय प्रधान : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान प्रश्न संख्या 107 की ओर दिलाना चाहता हूँ। यह मेरे नाम में है।

अध्यक्ष महोदय : इसे स्थगित कर दिया गया है।

श्री अमर राय प्रधान : आपने यह प्रश्न पिछली रात को स्थगित किया है। लेकिन इस प्रश्न को किस आघाट पर स्थगित किया गया है, इसके कारण आपने नहीं दिए हैं और इसे कब लिया जाएगा। नियम 43 के अनुसार आपने इस प्रश्न को गृहीत किया है। जब एक बार आपने इसे गृहीत कर लिया है तो बिना कारण बताए इसे स्थगित नहीं किया जा सकता। मैं राने आयोग की रिपोर्ट के बारे में कठिनाइयों को जानता हूँ और असम में आन्दोलन किए जा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : इसका उत्तर दिया जाएगा। चिन्ता की बात नहीं है।

श्री अमर राय प्रधान : आपके सचिवालय के पत्र में कुछ भी नहीं बताया गया है।

### एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम का मूल्यांकन

\*109. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम और ग्रामीण रोजगार कार्यक्रमों की अन्य योजनाओं का कोई मूल्यांकन और निगरानी प्रारम्भ की है; और

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

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन्) : (क) और (ख) मुख्यतः इन कार्यक्रमों की नियमित रूप से निगरानी करने तथा इनकी प्रगति का मूल्यांकन करने का काम संबंधित प्रशासनिक मंत्रालय अर्थात् कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय का है। फिर भी योजना आयोग 20 सूत्री कार्यक्रम की निगरानी के अन्तर्गत इन कार्यक्रमों की प्रगति पर भी नजर रखता है। योजना आयोग का कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन चुने हुए कार्यक्रमों का मूल्यांकन संबंधी अध्ययन करता है। इस समय यह दो अलग-अलग मूल्यांकन रिपोर्टें तैयार कर रहा है, इनमें से एक एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम और दूसरी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम से संबंधित है।

श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : लिखित उत्तर के अनुसार यह पता लगता है कि योजना आयोग ने कतिपय कार्यक्रमों का मूल्यांकन किया है और फिलहाल मूल्यांकन अध्ययन की तैयारी की जा रही है। पहले से किए गए अध्ययनों के परिणामस्वरूप सरकार को कुछ निष्कर्ष देने चाहिए थे। क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार को मालूम है कि खण्डों में गरीबी के स्तर पर ध्यान न देते हुए धन का आर्बटन किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप अनेक खण्डों में

पांच प्रतिशत से भी कम गरीब लोग इसके अन्तर्गत लाए गए हैं? यदि हां, तो क्या सरकार घन के आबंटन के मानदण्ड में संशोधन करने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है?

श्री के० आर० नारायणन : इस समय खण्डों के आधार पर घन का आबंटन किया जाता है। हम 7वीं योजना में आबंटन के इस मानदण्ड में संशोधन के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं, ताकि घन के आबंटन के लिए बरीबी को मुख्य आधार बनाया जा सके।

श्री लक्ष्मण नारायण सिंह : निगरानी किए जाने के परिणामस्वरूप क्या सरकार को इस बारे में जानकारी है कि विकास से सम्बन्धित विभागों और लाभग्रहियों के बीच बिचौलिए आ गए हैं, जिसके फलस्वरूप इन योजनाओं के लाभ गरीब व्यक्तियों को नहीं मिल रहे हैं तथा इसके विपरीत पैसा उनको मिल रहा है जो गरीब नहीं हैं या जो बेहतर स्थिति में हैं तथा इस प्रकार गरीब लोग इससे वंचित हो रहे हैं।

श्री के० आर० नारायणन : इस बारे में शिकायतें मिली हैं कि इन कार्यक्रमों के अन्तर्गत घन का कुछ भाग बेहतर स्थिति के लोगों, छोटे या सीमान्त किसानों को दिया गया है जिनकी स्थिति भूमिहीन श्रमिकों से बेहतर है? लेकिन इस बारे में जो घन अन्यत्र दिया गया है वह सीमित मात्रा में ही हुआ है। हमारी जानकारी के अनुसार लाभान्वित वालों से 10 से 20 प्रतिशत से अधिक घन अल्प नहीं दिया गया है। वास्तव में पहली बार आबंटित घन का बड़ा भाग गरीब लोगों को ही गया है। वास्तव में भारत में पहली बार सरकार ने इस कार्यक्रम को शुरू किया है जो हमारे देश में सबसे गरीब लोगों के जीवन स्तर को सुधारने के लिए है। हमारे आंकड़ों के अनुसार इस कार्यक्रम के अन्तर्गत हमारी जनसंख्या के लगभग 40 प्रतिशत अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोग शामिल किए गए हैं जिससे यह पता चलता है कि बेहतर स्थिति के लोगों को थोड़ा घन आबंटित किए जाने के बावजूद अधिकांश राशि गरीब लोगों को दी गई है।

[हिन्दी]

श्री राम स्वल्प राम : अध्यक्ष महोदय, ग्रामीण विकास योजना के अन्तर्गत सरकार ने संकल्प लिया था कि छोटी पंचवर्षीय योजना में हम प्रति वर्ष प्रत्येक 600 परिवारों को गरीबी की रेखा से ऊपर उठावेंगे। अभी छोटी पंचवर्षीय योजना समाप्त हो रही है, सातवीं पंचवर्षीय योजना में हम प्रवेश कर रहे हैं। मैं सरकार से आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि क्या सरकार इसकी रिपोर्ट सदन के समक्ष प्रस्तुत करेगी, जिसमें 6 वर्षों में कितने लोग गरीबी की रेखा से ऊपर उठे, कितने लोग नहीं उठ रहे हैं, यदि नहीं उठे हैं तो उनको उठाने के लिये कौन-सा कार्यक्रम तैयार किया है?

[अनुवाद]

श्री के० आर० नारायणन : महोदय, छोटी योजना में जो लक्ष्य निर्धारित किये गये थे वह यह थे कि 5 वर्ष की अवधि में 150 लाख परिवारों को स्वीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अंतर्गत लिया जाएगा और उन्हें गरीबी की रेखा से ऊपर उठाया जाएगा। अब तक प्राप्त जानकारी के अनुसार 145 लाख परिवारों की इस तरह से मदद की गई है। इसलिए हम लक्ष्य प्राप्त करने की आशा करते हैं और मैं समझता हूँ कि यह लक्ष्य से भी थोड़ा आगे बढ़ सकता है।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती ममता बनर्जी ।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं जानना चाहूंगी कि क्या सरकार को यह मालूम है कि पश्चिम बंगाल में आई० आर० डी० पी० कार्यक्रम से गरीब लोगों को उचित न्याय नहीं मिल रहा है । मैं यह भी जानना चाहूंगी कि क्या सरकार का उस धन के बारे में उचित जांच कराने का कोई प्रस्ताव है जिसे केन्द्रीय सरकार ने 20-सूत्री कार्यक्रम के लिए दिया है ।

श्री के० आर० नारायणन : मैं आशा करता हूँ कि इस मामले में राज्य सरकार केन्द्रीय सरकार की नीति को देखेगी और नीति को वास्तव में कार्यान्वित भी करेगी, ताकि इस कार्यक्रम से पश्चिम बंगाल के गरीब लोगों को लाभ प्राप्त हो सके ।

कुमारी ममता बनर्जी : पश्चिम बंगाल में गरीब लोग मार्क्सवादी सरकार से किसी प्रकार की सुविधाएं प्राप्त नहीं कर रहे हैं । वहां कोई उचित जांच नहीं है ।

श्रीमती नीता मुकुर्जी (पंसकुरा) : पश्चिम बंगाल में अछिकाज गरीब लोगों ने बामपंथी सरकार के पक्ष में मतदान किया है ।

अध्यक्ष महोदय : क्या यह प्रश्न का उत्तर है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : हमें मालूम है कि कुछ राज्यों में लोगों को उतने लाभ नहीं मिल रहे हैं जितने कि उन्हें मिलने चाहिए थे ।

(अवधान)

श्री राजीव गांधी : आप इस बारे में दोषी क्यों हैं ? कुछ राज्यों में लोगों को वे लाभ नहीं मिल रहे हैं और हम मामले की जांच कर रहे हैं ।

श्री के० पी० उन्नीकुञ्जम् : कृपया उनका स्पष्ट उत्तर करें ।

श्री राजीव गांधी : मैं उपयुक्त समय पर इनका उत्तर दूंगा । हम समस्या पर विचार कर रहे हैं ।

श्री के० पी० उन्नीकुञ्जम् : यह उपयुक्त समय है । अगर आपने हस्तक्षेप करना पसंद किया है तो इसका संकेत देने की बजाए यदि आप स्पष्ट उत्तर करें तो यह बहुत अच्छी बात होगी और आप यह कहें कि कुछ ऐसे राज्य हैं जहां आपकी पार्टी शासन कर रही है, वहां भी गरीब लोगों को लाभ नहीं मिल रहे हैं ।

श्री राजीव गांधी : हमें कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं । हम उन पर विचार कर रहे हैं और जब हमें उचित रिपोर्ट मिलेगी तो हम उसे आपको बता देंगे । तब तक हम यह देखने के लिए उपायों का मूल्यांकन और कोशिश करेंगे कि वास्तव में उचित कार्यक्रम के लिए आवंटित धन से उसका लक्ष्य प्राप्त हो ।

श्री० मधु बंडकते : आपको उस युवा महिला को धन्यवाद देना चाहिए जिसने उत्तर देने के लिए प्रधान मंत्री को उकसाया ।

अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा ।

श्री राजीव चांकी : यह मेरा मंत्रालय है।

अध्यक्ष महोदय : श्री कमल नाथ जी ! क्या वह अनुपस्थित है ? अब श्री के० राममूर्ति ! वह भी नहीं ? श्रीमती किशोरी सिन्हा ! वह भी नहीं है। वास्तव में यह तो 'हैट ट्रिफ' हो गई।

श्री० जयु बंडवले : महोदय, श्री सिन्हा को उनके स्थान पर प्रतिनिधित्व करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : आपके बारे में क्या है ? आप अब क्या करेंगे ? अब, श्री रामकृष्ण मोरे। अनुपस्थित ! श्री आनन्द सिंह ! यह तो छक्का सग गया। अब, श्रीमती जयन्ती पटनायक ! आप वहां हैं, वह हमेशा उपस्थित रहती हैं।

### पुरी में भगवान जगन्नाथ के मन्दिर का रख-रखाव

\*115. श्रीमती जयन्ती पटनायक :

श्री जगन्नाथ रथ :

क्या संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने धार्मिक और पर्यटन महत्व के केन्द्र द्वारा संरक्षित मन्दिरों के उचित संरक्षण के लिए कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो केन्द्र पुरी में भगवान जगन्नाथ मंदिर के, जो कि उपर्युक्त श्रेणी में आता है, उचित रख-रखाव और संरक्षण हेतु पिछले तीन वर्षों के दौरान कितनी राशि मंजूर की गयी तथा कितनी राशि व्यय की गई है; और

(ग) इन वर्षों में कौन-कौन से संरक्षण और मरम्मत कार्य किए गए हैं ?

कार्मिक और प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) जी, हां।

(ख) पुरी में भगवान जगन्नाथ मंदिर के संरक्षण और रख-रखाव के लिए वर्ष 1981-84 के दौरान किए गए 5 लाख रुपए के आबंटन के मुकाबले 4,95,264 रुपये की राशि खर्च की गई है।

(ग) दीवारों का पलस्तर उखाड़ने, खाली जगहों और दरारों को मसाले से भरने, रिसती छतों को रिसने से रोकने और खो गए तथा जलवायु से नष्ट हो गए पत्थरों की फिर से बहाली के काम पूरे हो चुके हैं। इसके अतिरिक्त जलवायु के कारण खराब हुए भवनों के रासायनिक संरक्षण और उच्चान कृषि संबंधी कार्य भी प्रारम्भ किए गए हैं।

श्रीमती जयन्ती पटनायक : पुरी में भगवान जगन्नाथ मंदिर के संरक्षण और रख-रखाव के लिए वर्ष 1981-84 के दौरान किए गए 5 लाख रुपए के आबंटन के मुकाबले 4,95,264 रुपए की राशि खर्च की गई है। मैं समझती हूँ कि कार्य बहुत धीमी गति से शुरू हुआ है। यह बहुत बड़ा मंदिर है। क्या सरकार ने पुरी में भगवान जगन्नाथ मंदिर की सारी दीवारों पर पलस्तर उखाड़ने के लिए कोई प्रावधान तैयार किए हैं। अगर हां, तो इसकी कितनी राशि है ?

श्री के० पी० सिंह देव : इस समय मेरे पास आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

श्रीमती जयन्ती पटनायक : इस सारे कार्यों को पूरा करने और वित्त-वीक्षण करने के लिए क्या कार्यक्रम है? मैं नहीं जानती कि क्या यह भी मंत्री महोदय के पास उपलब्ध नहीं है। मैं प्रश्न के भाग (क) के बारे में जानना चाहती हूँ। यह सामान्य प्रश्न है और मंत्री महोदय ने केवल 'हां' में इसका उत्तर दिया है। लेकिन मैं पूरे उड़ीसा और कोणार्क मंदिर के संरक्षण के बारे में जानना चाहती हूँ। इसको सुरक्षित रखना चाहिए, यह दिन-प्रतिदिन क्षीण होता जा रहा है। मैं लिंगराज मंदिर और अन्य मंदिरों के बारे में भी जानना चाहती हूँ। इन मंदिरों के बारे में सरकार की क्या नीति है? क्या सरकार ने जलम से पुरातत्वीय मण्डल रखने का निर्णय किया है ताकि वे उनकी तरफ अधिक ध्यान दे सकें।

श्री के० पी० सिंह देव : हम जानते हैं कि पुरी के मंदिर की तरह कोणार्क मंदिर भी समुद्री, मौसमी हवा तथा कटाव से प्रभावित होता है। मैं इसकी बात में बात कछंबा। लेकिन जहां तक पुरी मंदिर का संबंध है जिसके बारे में, उन्होंने पूछा है, माननीय सदस्य भली-भांति जानते हैं कि उच्च न्यायालय के हस्तक्षेप के कारण इसमें देरी हुई। एक विशेषज्ञ समिति, जिसका गठन किया गया है, इस कार्य की जांच कर रही है। उच्च न्यायालय के माननीय न्यायाधीशों ने भी पुरी मंदिर का दौरा किया है, वे अपने आप-में सन्तुष्ट हुए हैं। कार्य प्रगति पर है। मैं नहीं जानता हूँ कि माननीय सदस्य को कार्य की प्रगति और वर के बारे में कैसे सन्तुष्ट किया जाए। ये बहुत ही बारीक चीजें हैं जिनके बारे में कोई भी कार्य को पूर्ण होने के बारे में कोई विशेष समय या तारीख नहीं बता सकता है, लेकिन कार्य चल रहा है और हम सुनिश्चित करेंगे कि भगवान जगन्नाथ मंदिर के संरक्षण और रख-रखाव में किसी प्रकार का अनुचित विसंब नहीं होगा। जहां तक अन्य मंदिरों, जिनका उन्होंने उल्लेख किया है, का संबंध है तो यह पुरी मंदिर के इस प्रश्न के साथ संगत नहीं है। लेकिन जैसा मैंने कहा कि कोणार्क मंदिर के साथ भी मजबूत बाधु, मौसम और कटाव की समस्या है और विभाव इनकी जांच कर रहा है कि उसे कैसे सुरक्षित रखा जा सकता है और हमें रिपोर्ट प्राप्त होने पर हम और ब्यौरे बतायेंगे।

श्री सोमनाथ रथ : माननीय मंत्री महोदय ने बताया है कि तीन वर्षों में आबंटन केवल 5 लाख रुपए का था और लगभग यह समूची राशि खर्च कर दी गई है। यह विश्व प्रसिद्ध मंदिर है। क्या माननीय मंत्री महोदय पर्याप्त धन की व्यवस्था करेंगे और देखेंगे कि जल्दूरे कार्य को बहुत जल्दी पूरा किया जाए।

श्री के० पी० सिंह देव : जब इसकी आवश्यकता होगी, इसे उपलब्ध कराया जाएगा।

अध्यक्ष महोदय : श्री सी० डी० गामित—अनुपस्थित। श्री सी० माधव रेड्डी।

श्री सी० माधव रेड्डी : प्रश्न संख्या 117.

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हुआ।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुषाब]

रंगीन टी० वी० का मूल्य

\*104. श्री पीयूष सिरकी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार रंगीन टी० वी० का मूल्य कम करके 5,000 रुपए तक लाने के लिए कदम उठा रही है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिए दी गई आयात राहत का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस प्रयोजन के लिए आयात की जा रही रंगीन पिक्चर ट्यूब किट का निर्माताओं के नाम और उनके देश और उनमें लाने वाली विदेशी मुद्रा सहित ब्यौरा क्या है; और

(घ) रंगीन टी० वी० पिक्चर ट्यूबों और आवश्यक किट का पर्याप्त मात्रा में स्वदेश में निर्माण कब तक हो सकेगा ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) रंगीन दूरदर्शन सेटों की कीमत कम करने के लिए अनेक कदम उठाए जा रहे हैं। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं—

(i) उत्पादन क्षमताओं पर ऊपरी सीमा लगाए बिना औद्योगिक अनुमोदन उदारता से जारी करना ताकि उत्पादन के लिए आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य स्तर के लक्ष्य को हासिल किया जा सके और प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहन मिले।

(ii) आयातित कच्ची सामग्रियों/संचटक-पुर्जों पर से सीमा-शुल्क, उत्पादन-शुल्क में कमी आदि करके सरकारी कराधान में कटौती।

(iii) दूरदर्शन सेटों के विनिर्माण की समीक्षा करने तथा प्रगति पर निगरानी रखने के लिए इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने सचिव, इलेक्ट्रॉनिकी की अध्यक्षता में एक उच्च अधिकार प्राप्त दूरदर्शन सचन्क्य समिति का गठन किया है जिसमें भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता संघ तथा इलेक्ट्रॉनिक संचटक-पुर्जा उद्योग संघ के प्रतिनिधि शामिल किए गए हैं। उक्त समिति की विभिन्न बैठकों में रंगीन दूरदर्शन सेटों के लिए ली जाने वाली अधिकतम कीमत के प्रश्न पर विचार-विमर्श किया गया है। 16 अगस्त, 1984 को आयोजित इस समिति की बैठक में भारतीय विनिर्माता संघ ने यह बचन दिया था कि दिनांक 15 अक्तूबर, 1984 से ब्राह्मकों को प्राप्त होने वाले रंगीन दूरदर्शन सेटों की कीमत इलेक्ट्रॉनिक ट्यूबर सहित 7500 रु० तथा ट्रेट ट्यूबर सहित 7000 रु० से अधिक नहीं होगी जिसमें दिल्ली में लगने वाले सभी कर तथा एक साल की गारंटी शामिल होगी।

इसके अलावा, दिनांक 21 दिसंबर, 1984 को आयोजित इस समिति की बैठक में भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता संघ से अनुरोध किया गया था कि वे अपने सभी सदस्यों को सलाह दें कि वे भारत के सभी रंगीन दूरदर्शन विक्रेताओं की सूची तथा विभिन्न मॉडल के रंगीन दूरदर्शन सेटों की कीमतों की सूची, जिसमें ब्राह्मकों से लिए जाने वाले सभी कर तथा एक साल

का समाश्वासन शामिल हो, उपलब्ध कराएँ। भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता संघ ऐसा करने के लिए राजी हो गया। ये सूचियाँ आम जनता के लिए प्रकाशित की जाएंगी।

(iv) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के अन्तर्गत इलेक्ट्रॉनिक्स ट्रेड एण्ड टेकनोलाजी डेवलपमेंट कारपोरेशन (ई० टी० एण्ड टी०) नामक सार्वजनिक क्षेत्र का एक उपक्रम "सामग्री प्रौद्योगिकी तथा ब्रांड नाम (एम० टी० बी०)" नामक अपने कार्यक्रम के अन्तर्गत उचित लागत पर बढ़िया क्वालिटी की वस्तुओं का उत्पादन करने के उद्देश्य से उद्योग को थोक मात्रा में आवश्यक सामग्रियों की आपूर्ति करके और साथ-साथ आवश्यक प्रौद्योगिकी उपलब्ध कराके सहायता प्रदान करेगा। आशा की जाती है कि इस योजना के अन्तर्गत विनिर्मित रंगीन दूरदर्शन सेट बाजार में इस समय बेचे जा रहे रंगीन दूरदर्शन सेटों की कीमतों से कम कीमत पर उपलब्ध होंगे।

(v) ई० टी० एण्ड टी० रंगीन दूरदर्शन के विभिन्न विनिर्माताओं को पर्याप्त मात्रा में रंगीन पिक्चर ट्यूबों की आपूर्ति करेगा।

आशा की जाती है कि उपर्युक्त कदम उठाए जाने के फलस्वरूप तथा बाजार में पड़ने वाले प्रभाव के कारण रंगीन दूरदर्शन सेट उपभोक्ताओं को उचित मूल्य पर उपलब्ध होने लगेंगे।

(ख) दिनांक 18 अगस्त, 1983 को संसद में की गई घोषणा के अनुसार सीमा-शुल्क नीचे दिए अनुसार घटाया गया है—

(i) आयातित संचटक-युक्तों जैसे कि रंगीन दूरदर्शन ट्यूबों, एकीकृत परिपथों, प्रतिरोधकों, संधारित्रों (केपेसिटर्स), आदि पर लगने वाला सीमा-शुल्क 158 प्रतिशत से घटाकर 75 प्रतिशत कर दिया गया है।

(ii) रंगीन दूरदर्शन रिसेवरों के विनिर्माण के लिए आवश्यक पूंजीगत उपकरणों पर लगने वाला सीमा-शुल्क 35 प्रतिशत से घटाकर 25 प्रतिशत कर दिया गया है। इसके अलावा, 51 सें. मी. तक के पर्दे के आकार वाले रंगीन दूरदर्शन रिसेवर सेटों पर लगने वाला उत्पादन-शुल्क 25 प्रतिशत (+5% अधिभार) से घटाकर 15 प्रतिशत कर दिया गया है।

(ग) इलेक्ट्रॉनिक्स ट्रेड एण्ड टेकनोलाजी डेवलपमेंट कारपोरेशन द्वारा निम्नलिखित कम्पनियों से रंगीन पिक्चर ट्यूबों का आयात किया गया है—

- (i) मैसर्स समसुंग, दक्षिण कोरिया;
- (ii) मैसर्स फिलिप्स, हालैंड/ताइवान;
- (iii) मैसर्स तोशिबा, जापान;
- (iv) मैसर्स बीडियोकलर, फ्रांस/इटली;
- (v) मैसर्स आई० टी० टी०, पश्चिम जर्मनी; तथा
- (vi) मैसर्स मोल्ड स्टार, कोरिया।

सितम्बर, 1983 से अब तक कुल 15,97,000 रंगीन पिक्चर ट्यूबों के लिए अनुबंध

किया गया है जिस पर लगने वाली विदेशी मुद्रा का मूल्य लगभग 9.60 करोड़ अमरीकी डालर है। रंगीन दूरदर्शन सेटों के संयोजक के लिए ई० टी० एण्ड टी० द्वारा किसी भी रंगीन दूरदर्शन किट का आयात नहीं किया जा रहा है।

(ब) आज्ञा की जाती है कि रंगीन पिक्चर ट्यूबों का स्वदेश में ही विनिर्माण वर्ष 1987 के अन्त से पूर्व ही शुरू हो जाएगा।

#### असम में तेल क्षेत्रों से प्रदूषण

\*108. श्री मुहम्मद अहमद अली खां : क्या प्रधानमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम के तेल क्षेत्रों से होने वाले प्रदूषण में बम्बीर रूप से वृद्धि के बारे में दिनांक 28 फरवरी, 1985 के "इकोनामिक टाइम्स" में प्रकाशित समाचार की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस बारे में क्या उपाय किए हैं ?

प्रधानमंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां।

(ख) आयल इण्डिया लिमिटेड में काम करने का संवृत तंत्र (ब्लोज सिस्टम) है जिससे प्रदूषण की समस्याएँ उत्पन्न नहीं होतीं। तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग ने सितम्बर, 1984 से लफवा में एक निस्सरण उपचार संयंत्र की स्थापना की है। दूसरा संयंत्र उनके सद्रसागर तेल क्षेत्र में स्थापित किया जा रहा है।

#### भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों में कम लोगों का ठहरना

\*110. श्री कमल नाथ : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वित्तीय वर्ष में भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों में ठहरने वाले व्यक्तियों की संख्या काफी कम रही है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार द्वारा चलाए जाने वाले होटलों के रख-रखाव और सेवा में बहुत कुछ सुधार की गुंजाइश है; और

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

प्रधानमंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) भारत में आई० टी० डी० सी० द्वारा चलाए जा रहे 24 होटलों में से, अप्रैल, 1984 से फरवरी, 1985 की अवधि तक, 13 होटलों ने पिछले वर्ष की समानरूप अवधि की तुलना में अपनी आकुपेंसी को बनाए रखा है/सुधारा है। केवल 9 होटलों ने आकुपेंसी में कमी दर्शाई है। शेष 2 होटलों में होटल जनपथ का वर्ष की अधिकांश अवधि में नवीकरण किया जाता रहा, और अलोक यात्री निवास की कक्ष-क्षमता में काफी वृद्धि हुई। अतः इन दो होटलों की आकुपेंसी पिछले वर्ष के आंकड़ों के साथ तुलनीय नहीं है।

(ब) 9 प्रभावित होटलों में से 3 होटल नई दिल्ली और 1 होटल बंगलौर में स्थित है। इन 4 होटलों में आकुपेंसी में गिरावट का प्रमुख कारण इन 2 शहरों में होटल-क्षमता के सुबन में अतिरेक होना है। शेष 5 होटलों में, जिनकी स्थितियां (लोकेमंस) केवल संवर्धनात्मक कारणों से निर्धारित की गई थी, आकुपेंसी में कमी हो जाने के कारण 1984 में समझ रूप से पर्यटक यातायात में गिरावट आना था।

(ग) और (ब) जी, नहीं। तथापि, सभी होटलों में सेवा और रख-रखाव में सुधार करना एक सतत प्रक्रिया है, और इस संबंध में आई० टी० डी० सी० और सरकार दोनों के द्वारा सतत आश्वासन पर मॉनिटरिंग की जाती है।

### खेल के स्टेडियमों और उपकरणों का नियमित प्रयोग

\*111. श्री के० राममूर्ति : क्या युवा कार्य और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करने कि :

(क) नई दिल्ली में आयोजित एशियाई खेलों के लिए निर्मित विभिन्न स्टेडियमों और अन्य खेल क्षेत्रों का एशियाई खेलों के समापन के बाद से आज तक किस प्रकार उपयोग किया जा रहा है;

(ख) एशियाई खेलों के लिए आवातित मूल्यवान खेल उपकरणों और मशीनरी की सुरक्षा के लिए क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या नई दिल्ली में इस प्रकार के स्टेडियमों और खेल के क्षेत्रों के नियमित और लगातार प्रयोग के लिए कोई ठोस योजना तैयार की गई है; और

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

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के० जगन्मोहन सिंह) : (क) से (घ) दिल्ली में हुए 9वें एशियाई खेलों के लिए निर्मित विभिन्न स्टेडियम तथा अन्य खेल क्षेत्रों के आयोजन से, मुख्य तौर पर खेल प्रतियोगिताओं के आयोजन, खेलों में प्रशिक्षण और कुछ स्टेडियमों के मामले में खिलाड़ियों को रियायती दर पर रिहायशी आवास प्रदान करने के लिए भी प्रयोग किए गए हैं। एशियाई खेलों के लिए आवातित खेल उपकरण और मशीनरी, तकनीकी योग्यता प्राप्त कर्मचारियों द्वारा उचित ढंग से सुरक्षित रखी गई है।

भारतीय खेल प्राधिकरण, जो एशियाई खेलों के लिए निर्मित स्टेडियमों के उपयोग से सम्बन्धित है, वह सम्बन्धित राष्ट्रीय खेल संघों के सहयोग से उनका प्रयोग पहले ही सुनिश्चित कर रहा है। खेल प्रतियोगिताएं तथा प्रशिक्षण शिविरों के आयोजन के लिए स्टेडियमों का अधिक से अधिक प्रयोग करने को ध्यान में रखकर प्राधिकरण ने एक योजना जारी की है, जिसके अंतर्गत द्वार राशि के बिना खेल प्रतियोगिताएं आयोजित करने के लिए आयोजकों से कोई शुल्क नहीं लिया जाता। आयोजकों द्वारा कभी द्वार राशि ली भी जाती है तो भी भारतीय खेल प्राधिकरण को उनके द्वारा दिए जाने वाला किराया साधारण होता है।

**जापानी पर्यटकों के लिए बौद्ध धर्म से संबंधित स्थानों की विशेष यात्राएं**

\*112. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जापानी पर्यटकों के लिए ऐसी विशेष यात्राएं आयोजित की जा रही हैं जिनमें देश में बौद्ध धर्म से संबंधित स्थानों को भी शामिल किया गया है; और

(ख) क्या जापानी पर्यटकों ने इन यात्राओं के प्रति अच्छी रुचि दिखाई है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) और (ख) भारत पर्यटन विकास निगम ने, भारतीय रेलवे के सहयोग से, विशेष रूप से प्रचालित "ग्रेट इण्डियन रोवर" नामक आरामदेह वातानुकूलित रेल-गाड़ी का प्रयोग करते हुए, जो कलकत्ता-नासंदा-राजगीर-बोधगया-सारनाथ-कुशीनगर और मुम्बई (नेपाल में) को कवर करती है, एक-मुश्त दौरों (पैकेज टूरज) का आयोजन किया है।

विभिन्न यात्रा-अधिकर्ता और यात्रा-प्रचालक भी जापानी पर्यटकों के लिए भारत में बौद्ध अभिरुचि के स्थानों की यात्रा के लिए विशेष एक-मुश्त (पैकेज) दौरों का आयोजन करते हैं।

**भारत-ईरान संयुक्त आयोग की बैठक**

\*113. श्री० राजकुमार मोरे : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नवम्बर, 1984 में भारत-ईरान संयुक्त आयोग की बैठक हुई थी; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

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

(ख) दोनों पक्ष इस बात पर सहमत हुए कि उद्योग, व्यापार, संस्कृति, कौंसली मामले, सूचना और शिक्षा जैसे विभिन्न क्षेत्रों में बे द्विपक्षीय सहयोग को मजबूत करेंगे।

**ट्राइबल नेशनल बालंटियर्स की आतंकवादी गतिविधियां**

\*114. श्री आमन्य सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तत्कालीन ट्राइबल नेशनल बालंटियर्स ने हाल के महीनों में अपनी आतंकवादी गतिविधियां पुनः आरम्भ कर दी हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन महीनों के दौरान कितनी आतंकवादी घटनाएं हुई हैं तथा उनका व्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन गतिविधियों में किसी अन्य देश का हाथ होने का पता लगा है; और

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

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) त्रिपुरा नेशनल बालंटियर्स (टी० एन० बी०) हाल के महीनों में अपनी आतंकवादी गतिविधियों में लगे रहे हैं।

(ख) पिछले तीन महीनों के दौरान हुई घटनाओं की संख्या 17 है। घटनाओं का ब्यौरा संसद विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) उपलब्ध सूचना के अनुसार त्रिपुरा नेशनल बालंटियर्स संघ के बंगलादेश के चिट्टगोंग हिल टूँकों के भीतर के ठिकानों से कार्यवाही कर रहे हैं। बंगलादेश में उनके प्रतिक्रित किए जाने के भी समाचार हैं। बंगलादेश सरकार के साथ इस मामले पर बार-बार बातचीत की गई। परन्तु बंगलादेश सरकार ने इस बात से इन्कार किया है कि टी० एन० बी० ने बंगलादेश में अपने ठिकाने बनाए हैं अथवा यह संगठन प्रशिक्षण प्राप्त कर रहा है अथवा वहाँ की सरकार से किसी अन्य प्रकार की मदद मिल रही है।

#### विवरण

क्र० सं	तारीख और स्थान	मारे गए व्यक्तियों की संख्या		संक्षिप्त ब्यौरा
		ए० एफ० पुलिस	नागरिक	
1	2	3	4	5
1.	8.1.85 नमछेड़ा, थाना कैलासहर, उत्तरी त्रिपुरा	—	6	6 बंगाली मजदूर मारे गए जब वे चास काटने बन में गए थे।
2.	12-1-85, सोनाछेरा, थाना बीरगंज, दक्षिण त्रिपुरा	—	—	टी० एन० बी० उग्रवादियों ने 6 गैर आदिवासियों पर आक्रमण किया। उग्रवादी उनसे 13,000 रुपए भी छीन कर ले गए।
3.	4-1-84, बिटिरामबाड़ी, थाना बीरगंज, दक्षिण त्रिपुरा	—	—	कोलम्बो व्यापारियों से उग्रवादियों ने 600 रु० और हाथ की छड़ी छीनी।
4.	21-1-85, रामबली रींगपाड़ा, थाना कंचनपुर, उत्तर त्रिपुरा	—	1	टी० एन० बी० उग्रवादियों के एक विरोध ने रामबली रींग, ग्राम प्रधान की हत्या की और उसके लड़के पर आक्रमण किया। 700 रु० नकद और चाबी के कुछ जेवर भी छीने।
5.	19-1-85, मित्रजयपाड़ा, चांदीपुर, थाना कंचनपुर, उत्तर त्रिपुरा	—	—	टी० एन० बी० उग्रवादियों और कैसा राम रींग में पैहारींग से 300 रु० छीने और 15-2-85 से पहले और बन की भी मांग की, अन्यथा उनके परिवार के सदस्यों की हत्या कर दी जाएगी।

1	2	3	4	5
6.	22-1-85, पैखोला, थाना बेलोनिया, दक्षिण त्रिपुरा	—	1	भूतपूर्व ग्राम सभा सदस्य, जो जी० एम० पी० (सी० पी० एम०) का सक्रिय सदस्य था, की हत्या की गई।
7.	5-2-85 मच्छई के नजदीक, थाना जिरानिया पश्चिम त्रिपुरा	—	2	टी० एन० वी० उग्रवादियों ने राशिराम देव बर्मा (विधायक—सी० पी० एम०) के मकान पर छापा मारा और उसे वहां न पाकर उन्होंने एक मजदूर को गोली से उड़ा दिया और दो अन्य को घायल कर दिया। घायलों में से एक की बाद में जख्मों के कारण मृत्यु हो गई।
8.	5-2-85, धीममुडासबाड़ी और चरमारिया गांव थाना जिरानिया, पश्चिम त्रिपुरा	—	—	उग्रवादियों ने 15,000 रुपये की रकम जबरदस्ती इकट्ठी की/सूटी।
9.	7-2-85, कसकू, थाना बीरगंज, दक्षिण त्रिपुरा	1	2	आदिवासी उग्रवादियों ने उस मकान पर छापा मारा जिसमें बिनान्दा जमातिया अपने 7 साथियों के साथ सो रहा था। कृषिया कुमार जमातिया नामक एक व्यक्ति का शव बरामद किया गया, भूतपूर्व अध्यक्ष, आई० टी० पी० एल० ओ० बिनान्दा जमातिया का शव पास के जंगल से बरामद किया गया है।
10.	14-2-85 बरकास के नजदीक, थाना सिचई, पश्चिम त्रिपुरा	—	—	केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल के साथ मुठभेड़ में एक आदिवासी उग्रवादी मारा गया और केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल द्वारा उसके हथियार बरामद किए।
11.	23-2-85, कच्चन बाड़ी, थाना फटीकराय, उत्तर त्रिपुरा	—	2	एक फोरेस्टर सहित 2 व्यक्ति मारे गए जब सशस्त्र उग्रवादी आदिवासियों के गिरोह (20-25) ने उस स्थान पर छापा मारा।
12.	21/22-2-85, बेबलबाही प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र, खोवई, पश्चिम त्रिपुरा	—	—	संदिग्ध टी० एन० वी० उग्रवादियों ने स्वास्थ्य केन्द्र के डाक्टरों और नर्स का अपहरण किया।
13.	1-3-85, जिचैलताचेरा, थाना मऊ, उत्तर त्रिपुरा	—	2	आदिवासी उग्रवादियों ने दो चकमाओं का अपहरण किया और उनके सिर काट दिए।

1	2	3	4	5
14.	3-3-85, कौरियाचेरा गांव, धाना कंचनपुर, उत्तर त्रिपुरा	—	1	गैर-आदिवासी साङ्गकार का अपहरण किया गया और उसका हाथ बरामब किया गया जिस पर बहुत से धाव थे।
15.	7-3-85, लखनदासपाड़ा, धाना टकारजोला, पश्चिम त्रिपुरा	—	—	सशस्त्र आदिवासी उग्रवादियों ने आत्म-समर्पण करने वाले एक उग्रवादी के मकान पर छापा मारा और उसकी ओर 7/8 राउंड-गोलियां चलाईं। परन्तु वह भागल होने से बच गया।
16.	7-3-85, कहीरामपाड़ा, धाना टकारजोला, पश्चिम त्रिपुरा	—	—	सशस्त्र आदिवासी उग्रवादियों ने बुजमोहन देव बर्मा, जो टी० एन० बी० के नाम से क्षेत्र में छल इकट्ठा कर रहा था, का अपहरण किया।
17.	8-3-85, बेलबाड़ी, धाना जिरानिया, पश्चिम त्रिपुरा	—	—	आदिवासी उग्रवादियों ने धात्री बस रोकी और यात्रियों को लूटा। एक गर्भवती महिला और एक लड़का (10) जखमी हुए।

[हिन्दी]

### ‘अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष’ के दौरान विदेशी पर्यटकों को सुबिधाएं

\*116. श्री छोटू भाई नामित : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पर्यटन विभाग ने चालू “अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष” के दौरान विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए रियायती दरों पर आवास तथा अन्य कुछ सुबिधाएं देने संबंधी कुछ योजनाओं की घोषणा की है; और

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

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) और (ख) विभाग द्वारा एक राष्ट्रीय युवा उत्सव और चार क्षेत्रीय युवा उत्सवों के आयोजन के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। इनका आयोजन राज्य/संघ शासित क्षेत्र की सरकारों और भारतीय युवा होस्टल संघ के सहयोग से किया जाएगा। उन्मुखित उत्सवों में भाग लेने के लिए देश भर से युवाओं को आमंत्रित किया जाएगा। राष्ट्रीय युवा उत्सव में भाग लेने के लिए विदेशों से युवाओं को आमंत्रित किया जाएगा।

अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष के दौरान आई० टी० डी० सी० “अशोक यंग एक्सप्लोरर्स ट्रेवल प्लान” प्रस्तुत कर रही है जो कि एक पैकेज टूर है जो कि प्रतिदिन प्रति व्यक्ति 10 यू० एस० डॉलर की दर पर उपलब्ध है जिसमें आवास और ब्रेक फास्ट शामिल है। यह 15 सप्ताह की छान्नों (30 वर्ष से कम की आयु वाले) के समूहों के लिए है जिसके अन्तर्गत जम्बापक को पत्नी/पति सहित कम्पलीमेंटरी सुबिधा देने की व्यवस्था है।

इंडियन एयरलाइन्स ने भी भारत की यात्रा करने वाले विदेशी पर्यटकों और विदेशों में रहने वाले भारतीय मूल के निवासियों के लिए रियायती किराए प्रारम्भ किए हैं। इस स्कीम के अर्धीन एक पर्यटक केवल 200 यू० एस० डालर की कीमत चुका कर पश्चिमी, दक्षिणी, पूर्वी या उत्तरी इन चार क्षेत्रों में से किसी भी एक क्षेत्र में कई स्थानों (स्टेशनों) की 7 दिन के लिए इंडियन एयर लाइन्स द्वारा यात्रा कर सकता है।

एयर इंडिया, पर्यटन विभाग और भारतीय युवा होस्टल संघ के सहयोग से पैदल भ्रमण (ट्रैकिंग) कार्यक्रम का भी आयोजन कर रहा है। ये सभी व्यक्तिगत सदस्यों तथा अन्तर्राष्ट्रीय युवा होस्टल महासंघ (इन्टरनेशनल यूथ होस्टल फेडरेशन) के सदस्य-संघों और इसी तरह के अन्य क्लबों तथा संगठनों के समूहों के लिए है।

सिक्किम सरकार ने भी मार्च/अप्रैल और मई/जून, 1985 के दौरान पैदल-भ्रमण (ट्रैक्स) का आयोजन किया है जो विदेशी और साथ ही साथ स्वदेशी पर्यटकों के लिए है।

[अनुवाद]

#### स्वतंत्रता सेनानियों का स्मारक तथा पुस्तकालय

\*117. श्री सी० माधव रेड्डी : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बहुत से संसद सदस्य तथा राष्ट्रीय नेता उन स्वतंत्रता सेनानियों की यादगार में, जो अंडमान तथा निकोबार द्वीप समूह स्थित जेलों में रखे गये थे, एक स्मारक तथा एक पुस्तकालय बनाने के लिए पत्र लिखते रहे हैं, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या काफी समय से विचाराधीन इन सुझावों को अब कार्यान्वित किया जा रहा है; और

(ग) क्या सरकार देश के सभी स्वतंत्रता सेनानियों के फोटोग्राफ सहित जेलबार एक उपयुक्त प्रकाशन निकालेगी ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) जी, हां। स्वतंत्रता संग्रामियों के सम्मान में पोर्ट ब्लेयर में एक संग्रहालय तथा पुस्तकालय स्थापित करने के लिये अनुरोध प्राप्त हुए हैं। अनुरोध प्राप्त होने पर इनकी जांच स्थानीय प्रशासन द्वारा की जाती है।

(ख) सेल्यूलर जेल के पहले ही एक राष्ट्रीय स्मारक के रूप में परिवर्तित कर दिया गया है, प्रशासनिक ब्लॉक एक संग्रहालय के रूप में परिष्कृत है, स्वतंत्रता संग्रामियों के फोटो तथा अन्य सामग्री संग्रहालय में पहले ही प्रदर्शित की गई है। ऐतिहासिक महत्व की सामग्री प्राप्त करने तथा पुस्तकालय स्थापित करने का कार्य प्रगति पर है।

(ग) भारतीय स्वतंत्रता संग्रामियों के ब्यौरे देते हुए अनेक सरकारी प्रकाशन समय-समय पर प्रकाशित किये गए हैं।

#### प्रशासन के सम्बन्ध में राज्यों की भेजे गये प्रस्ताव

\*118. श्री बी० बी० देसाई : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने स्वच्छ और कुशल प्रशासन सुनिश्चित करने हेतु सरकारी

तंत्र को सुचारु बनाने के लिए सभी राज्य सरकारों को प्रस्ताव भेजे हैं;

(ख) यदि हां, तो राज्य सरकारों को क्या प्रस्ताव भेजे गए हैं और कितनी राज्य सरकारों ने प्रस्तावों का उत्तर दिया है; और

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

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) से (ग) सरकारी तंत्र को सुचारु बनाने के उपायों पर विचार-विमर्श करने के लिए मुख्य सचिवों का एक सम्मेलन बुलाया गया था ताकि स्वच्छ तथा दक्ष प्रशासन की व्यवस्था की जा सके। इस सम्मेलन में जिन उपायों पर विचार किया उसमें प्रशासन को सुचारु बनाने, वस्तुएं तथा सेवाएं जुटाने में सुधार, शिकायतों को दूर करने की व्यवस्था, कार्मिक प्रबन्ध नीतियों, प्रशिक्षण की आवश्यकताओं, कार्यालयों का आधुनिकीकरण, नियमों तथा कार्य विधियों का विश्लेषण रूप से उनका, जिनसे लोग प्रभावित होते हैं, सरलीकरण, प्रत्यायोजन तथा विकेन्द्रीकरण शामिल है। राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे सम्मेलन में लिए गए निष्कर्षों को समयबद्ध आधार पर कार्यान्वित करें। इस सम्बन्ध में अनुवर्ती कार्रवाई की जा रही है।

[हिन्दी]

#### अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष के दौरान ग्रामीण युवकों के लिए कार्यक्रम

\*119. श्री बिलीप सिंह भूरिया : क्या युवा कार्य और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष के आयोजन हेतु सरकार ने कोई राशि आवंटित की है;

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि आवंटित की है;

(ग) क्या अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष के आयोजन में ग्रामीण युवकों के लिए कोई विशेष योजनाएं अथवा कार्यक्रम तैयार किए गए हैं;

(घ) यदि हां, तो उनका स्वरूप और मुख्य बातें क्या हैं;

(ङ) क्या अन्तर्राष्ट्रीय युवा एक्सचेंज कार्यक्रम के अन्तर्गत विदेश भेजने के लिए ग्रामीण क्षेत्रों से युवाओं का विशेष रूप से चयन किया जाएगा और/अथवा इस प्रकार का कोई युवा एक्सचेंज कार्यक्रम भी तैयार किया गया है; और

(च) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के० जयचन्द्र सिंह) : (क) से (च) युवा कार्य और खेल विभाग ने 1984-85 में 10 लाख रुपये की राशि आवंटित की थी और उसका 1985-86 के लिए केवल 1985 को युवा वर्ष के रूप में मानने के लिए 50 लाख रुपये के आवंटन का प्रस्ताव है। यह राशि, 1984-85 के दौरान युवा कार्यक्रमों पर लगभग 14 करोड़ रुपये के प्रत्याशित खर्च और ऐसे कार्यक्रम, जो अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष को ध्यान में रखकर

बढ़ाए गए हैं, के लिए वर्ष 1985-86 में प्रस्तावित लगभग 17.5 करोड़ रुपये के आवंटन से अतिरिक्त है।

ग्रामीण युवा वर्ष के लिए विशेष कार्यक्रम प्रारम्भ किए गए हैं और जारी रहेंगे। अन्य बातों के साथ-साथ कुछ महत्वपूर्ण निम्नलिखित कार्यक्रम शामिल हैं: जिलों में युवा लोगों की रुचि के लिए राष्ट्रीय युवा संगोष्ठियां और सेमिनार तथा प्रदर्शनियों का आयोजन; देश के विभिन्न भागों में राष्ट्रीय एकीकरण शिविरों का आयोजन; सारे देश में राष्ट्रीय युवा दिवस और राष्ट्रीय युवा सप्ताह मनाना जिसमें विशेष कार्य परियोजनाओं, वक्तृत्व कला प्रतियोगिता, निबंध और ड्राइंग प्रतियोगिता, सांस्कृतिक और खेल कार्य जैसे कार्यक्रमों सम्मिलित हैं; ग्रामीण युवकों द्वारा तैयार की गई दस्तकारी की वस्तुओं की प्रदर्शनियों में ग्रामीण जीवन के विभिन्न पहलुओं को प्रदर्शित करने के लिए स्थानीय युवा समारोहों का आयोजन; ग्रामीण खेल प्रतियोगिताएं और समारोह आयोजित करने; दहेज, जातिवाद, साम्प्रदायिकता इत्यादि जैसी सामाजिक कुरीतियों के विरुद्ध तथा भारतीयता में गौरव, धर्म निपेक्षता, अनुशासन, प्रजातन्त्र, एकता इत्यादि जैसी राष्ट्रीय मान्य मूल्यों की ओर जागरूकता पैदा करने पर लक्षित कार्यक्रमों का आयोजन; नए व्यवसायिक प्रशिक्षण कार्यक्रमों को लागू करना; वृक्षारोपण, स्वच्छता अभियान इत्यादि द्वारा पर्यावरण की सुरक्षा तथा सुधार; युवा वर्ग की मंडलियों को विशेष रेलवे रियायत देना; और सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान युवा कार्यक्रम को और आगे बढ़ाने के लिए ग्रामीण युवा क्लब और नेहरू युवक केन्द्र आन्दोलन ऐसे सभी जिलों में जहां वे पहले नहीं है, खोल कर सुदृढ़ करना शामिल है।

सांस्कृतिक आदान-प्रदान कार्यक्रमों के अन्तर्गत छोटे युवा शिष्टमंडल विचारों के आदान-प्रदान के और अनुभव के लिए विदेश में भेजे जाते हैं। ऐसे कार्यक्रमों के अन्तर्गत हाल ही में युवा शिष्टमंडलों को मिश्र, बहरीन और हंगरी भेजा गया था। ऐसे शिष्टमंडलों में शामिल करने के लिए चयन करते समय ग्रामीण क्षेत्रों में युवा वर्ष पर यथा ध्यान दिया गया है।

#### नक्सलवादियों की गतिविधियां

\*120. श्री विलास मुत्तेमवार : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय नक्सलवादी कहां-कहां सक्रिय रूप से कार्य कर रहे हैं;

(ख) क्या सरकार को जानकारी है कि महाराष्ट्र के गडचिरोली जिले में भी नक्सलवादी काफी सक्रिय हैं और उनकी संख्या तेजी से बढ़ती जा रही है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं तथा वहां पर नक्सलवादियों की गतिविधियों को रोकने के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

गृह मंत्री (श्री एस्. बी. चव्हाण) : (क) से (ग) आन्ध्र प्रदेश के आदिलाबाद, करीम नगर, बारंगल, खम्माम और निजामाबाद जिलों और बिहार के पटना, गया, मौजपुर, नालंदा तथा औरंगाबाद जिलों और महाराष्ट्र के गडचिरोली जिले में भिन्न-भिन्न नक्सलवादी दल सक्रिय रूप से कार्य कर रहे हैं। पश्चिम बंगाल, केरल, पंजाब, तमिलनाडु और मध्य प्रदेश के कुछ क्षेत्रों में भी नक्सलवादियों की गतिविधियां ध्यान में आई हैं।

2. महाराष्ट्र सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार नक्सलवादी घने जंगलों, आदिवासियों

दी पिछड़ी हुई आर्थिक और सामाजिक स्थितियों और राज्य के गढ़चिरोली जिले में संचार सुविधाओं की कमी का साम्रा उठा रहे हैं। नक्सलवादियों की गतिविधियों को रोकने के लिए राज्य सरकार द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

(क) गढ़चिरोली जिले के विभिन्न स्थानों पर राज्य रिजर्व पुलिस बल की टुकड़ियाँ तैनात की गईं।

(ख) क्षेत्र में नये घाने और बाह्य चौकियाँ खोली गईं।

(ग) जीपों में पुलिस दलों की गति बृद्धि की गई।

(घ) प्रभावित क्षेत्र में अनेक बी० एच० एफ० सैट लगाए गए हैं।

(ङ) समस्या पर विचार-विमर्श करने के लिए आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश और उड़ीसा के बरिष्ठ पुलिस अधिकारियों की अन्तर्राज्यीय बैठकें की गईं।

(च) तेलगू, गांधियाँ, भाडिया भाषाओं को जानने वाले प्रभावित क्षेत्रों के स्थानीय व्यक्तियों को पुलिस कांस्टेबलों के रूप में भर्ती किया गया है।

(छ) निगरानी रखने के लिए संबंधित अधिकारियों को फरार नक्सलवादियों के फोटोग्राफ दिए गए; और

(ज) नक्सलवादियों की गतिविधियों की मासिक/पासिक समीक्षा भेजकर सीमावर्ती राज्यों के साथ अन्तर्राज्यीय सम्पर्क रखा जाता है।

[अनुवाद]

### हेलीकाप्टरों के लिए सरकारी क्षेत्र का उद्यम

571. श्री पीयूष सिरकी : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश के भीतर चलाने हेतु हेलीकाप्टरों का एक दस्ता (फ्लीट) प्राप्त करने तथा उसकी देखरेख के लिए सरकारी क्षेत्र में एक उद्यम बनाने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हाँ, तो योजना का ब्योरा क्या है;

(ग) उन देशों तथा हेलीकाप्टरों का निर्माण करने वाली कम्पनियों का ब्योरा क्या है, जिनसे इस प्रयोजन के लिये हेलीकाप्टर खरीदे जायेंगे; और

(घ) इस दस्ते में कुल कितने हेलीकाप्टर होंगे ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) कठिन भू-भागों में पाइप लाइनों के अन्वेषण तथा निरीक्षण सहित पेट्रोलियम क्षेत्रों में परिवहन की सहायता करने के प्राथमिक उद्देश्य से हेलीकाप्टर निगम स्थापित करने का प्रस्ताव है। इसके साथ-साथ अन्य उद्देश्य पहाड़ी भू-भागों में प्रवासन, पर्यटक चार्टर, हवाई अड्डों से शहरों के मध्य भागों के लिए वाणी परिवहन तथा प्राकृतिक विपत्तियों में राहत कार्य है। सरकार ने विस्तृत

परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए एक समिति बनाई थी। इस समिति ने दिनांक 15-3-1985 को अपनी रिपोर्ट दी है।

(ख) से (घ) इस सम्बन्ध में अभी योजनाएं बनाई जानी हैं।

#### अधोहा, हरियाणा में खुदाई

572. श्री रेणुचंद बास : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हरियाणा पुरातत्व और संग्रहालय विभाग में अधोहा में खुदाई का कार्य फिर आरंभ कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इस स्थान की प्राचीनता और इसके अतीत के वैभव को ध्यान में रखते हुए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण अपने विशेषज्ञों और संसाधनों के साथ इस ऐतिहासिक स्थल की और आगे खुदाई के लिए राज्य को सहयोग देने के लिए आगे क्यों नहीं आया है ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) जी, हां।

(ख) राज्य पुरातत्व विभाग, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के प्रशासनिक नियंत्रण से बाहर करते हैं। यदि सहायता के लिए कोई विशेष अनुरोध प्राप्त हो तो उस पर अनुकूल विचार किया जाता है। राज्य पुरातत्व विभाग, हरियाणा से ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

#### केन्द्रीय नमक एवं समुद्री रसायन अनुसंधान संस्थान भावनगर द्वारा आयोजित गोष्ठी की सिफारिशें

574. श्री मानिक रेड्डी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय नमक एवं समुद्री रसायन अनुसंधान संस्थान, भावनगर (सी० एस० आई० आर० लैब) द्वारा हाल ही में एक गोष्ठी आयोजित की गई थी;

(ख) यदि हां, तो उसमें की गई सिफारिशों का क्या व्यौरा है और उनके कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) उसमें भाग लेने वालों और यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता, आदि सहित उसमें हुए कुल खर्च का क्या व्यौरा है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) केन्द्रीय नमक और समुद्री रसायन अनुसंधान संस्थान, (सी० एस० एम० सी० आर० आई०) भावनगर द्वारा दिनांक 10 से 12 फरवरी, 1984 तक जल बिलवणीकरण पर एक राष्ट्रीय सम्मेलन आयोजित किया गया था।

(ख) विवरण संलग्न है।

(ग) (1) बाहर के 92 प्रतिनिधियों और संस्थान के 48 वैज्ञानिकों ने सम्मेलन में भाग लिया।

(2) व्यय का ब्यौरा इस प्रकार है :—

(1) उद्घाटन	5,836.50
(2) सम्मेलन में भाग लेने वालों को सम्मेलन की सामग्री का विवरण	55,557.55
(3) परिवहन	6,385.22
(4) यात्रा/दैनिक भत्ता	2,826.80
(5) सचिवालय संबंधी	1,640.20
(6) विज्ञापन	2,300.00
(7) मध्याह्न भोजन/सायंकालीन भोजन/जलपान	36,306.40
(8) विविध	3,172.33
	1,14,025.00

**विवरण**

(क) सम्मेलन में की गई संस्तुतियां :—

(1) तकनीकी-आर्थिक कार्य निष्पादनों और सामाजिक स्वीकार्यता पर क्षेत्रीय आंकड़े प्राप्त करने के बिचार से गुजरात, राजस्थान, तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश के चार प्रभावित राज्यों में प्रदर्शन संयंत्र तत्काल स्थापित करने की आवश्यकता है।

(2) इन संयंत्रों से प्राप्त अनुभव पर आधारित बड़ी संख्या में प्रदर्शन संयंत्र आगामी वित्तीय वर्ष में विभिन्न राज्यों में स्थापित किये जायें।

(3) सातवीं योजना की अवधि में बड़े गांवों, शहरी समुच्चय और औद्योगिक संकुलों की आवश्यकताओं की पूरा करने के लिये विदेशी प्रौद्योगिकी पर आधारित बड़ी क्षमता का विलवणीकरण संयंत्र स्थापित करना भी आवश्यक है।

(4) (क) उपरोक्त कार्यक्रम के सफल कार्यान्वयन के लिए विभिन्न श्रेणी के कामिकों का प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाना अति-आवश्यक है जो कि प्रथम चरण में केन्द्रीय नमक और समुद्री रसायन अनुसंधान संस्थान, भावनगर में आयोजित किया जाना है।

(ख) जल विलवणीकरण से सम्बन्धित चुने हुए क्षेत्रों में आवधिक कार्यशालाएं आयोजित करनी हैं।

(5) उद्योग को आने आना चाहिए और जो उद्योग स्वदेशी प्रौद्योगिकी पर आधारित क्षेत्र कार्यों के लिए जल विलवणीकरण संयंत्रों का निर्माण कर रहे हैं, उन्हें सरकार द्वारा कुछ छूट देकर प्रोत्साहित करना चाहिए।

(6) सम्मेलन इस क्षेत्र में और अधिक अनुसंधान और विकास प्रयासों की आवश्यकता महसूस करता है और संस्तुति करता है कि सातवीं योजना काल में केन्द्रीय और राज्य सरकारों द्वारा आवश्यक वित्तीय सहायता दी जाये।

(ख) केन्द्रीय नमक और समुद्री रसायन अनुसंधान संस्थान, भावनगर द्वारा इसके उपरान्त की गई कार्यवाही :

(1) आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, गुजरात और राजस्थान राज्यों में स्रोत पर उपलब्ध खारे पानी के विलवणीकरण के लिए दो उत्क्रम परासरण और दो विद्युत-अपोहन संयंत्रों की स्थापना का कार्य संस्थान ने हाथ में लिया है।

(2) तमिलनाडु के रामनाड मंडल में ग्राम मेलकोड्डमलूर, परमक्कुडि में 30,000 लिटर/प्रतिदिन क्षमता (जल उत्पादन) का उत्क्रम परासरण संयंत्र स्थापित किया गया है और 15 जनवरी, 1985 से चल रहा है।

(3) दूसरा उत्क्रम परासरण संयंत्र राजस्थान के एक गांव में स्थापित किया जाना है, जिसे अभी तय किया जाना है।

(4) तमिलनाडु में रामनाडपुरम् के बाहरी क्षेत्र में ग्राम नोचीवयल और गुजरात राज्य के ग्राम आदिशार में 30,000 लिटर/प्रतिदिन क्षमता के विद्युत अपोहन संयंत्र शीघ्र ही लगाने जाने की आशा है।

(5) आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु में 50,000 लिटर/प्रतिदिन क्षमता वाले दो बड़े स्तर के उत्क्रम परासरण संयंत्र स्थापित करने का भी प्रस्ताव किया गया है। मद्रास से 25 किलोमीटर दूर पुतगरम गांव में उत्क्रम परासरण संयंत्र 31 मार्च, 1985 तक कमीशन किए जाने की आशा की जाती है।

(6) राज्य सरकार द्वारा मनोनीत किए गए जन-स्वास्थ्य और पर्यावरण इंजीनियरों के साथ के लिए 21 जनवरी से 25 जनवरी, 1985 तक आवास और निर्माण मंत्रालय द्वारा प्रायोजित एक अल्पकालीन विलवणीकरण प्रशिक्षण कार्यक्रम केन्द्रीय नमक और समुद्री रसायन अनुसंधान संस्थान, भावनगर द्वारा आयोजित किया गया था। गुजरात, तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश और राजस्थान से आए 15 इंजीनियरों ने उपरोक्त प्रशिक्षण में भाग लिया था। इंजीनियर प्रशिक्षार्थियों को प्रमाण-पत्र दिये गये थे।

#### बहुराष्ट्रिक कम्पनियों के उत्पादों के पर्यावरण पर दूरगामी प्रभाव

575. श्री एन० डेनिस : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बाजार में बड़े पैमाने पर अपने उत्पाद बेचने वाली बहुराष्ट्रिक कम्पनियां अपने उत्पादों को, पर्यावरण पर उनके दूरगामी प्रभाव का विचार किए बिना बेचती हैं और ये कीटनाशक औषधियां मानव और अन्य प्राणियों के लिए न केवल हानिकारक हैं अपितु इनका भूमि की उर्वरता और भूमि की वनस्पतियों पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है;

(ख) क्या सरकार यह समझती है कि रसायनों के लगातार प्रयोग के परिणामस्वरूप कीटों में और खरपतवार पौधों में इन रसायनों के प्रति अवरोध क्षमता बढ़ जाती है जिसके परिणामस्वरूप प्रकृति का संतुलन नाजुक हो जाता है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ताकि सरकार द्वारा स्थापित किए जाने वाले कीटनाशक औषधि अनुसंधान और विकास केन्द्र में उस कार्य को किया जा सके ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) कीटनाशक औषधियों का प्रयोग कीटनाशक औषधि अधिनियम, 1963 तथा तहत बनाए गए नियमों के माध्यम से विनियमित किया जाता है। कोई भी कीटनाशक औषधि चाहे वह बहुराष्ट्रीय अथवा राष्ट्रीय कम्पनी की है, उसके दूरगामी विषैले प्रभावों की जांच-पड़ताल किए बिना, देश में उसके प्रयोग के लिए पंजीकरण नहीं किया जाता है।

(ख) जी, हां। जब इनका अंधाधुंध प्रयोग होता है तो ये रसायन, प्रकृति के नाजुक संतुलन में गड़बड़ी पैदा कर सकते हैं।

(ग) कीटनाशक औषधि नियंत्रण प्राधिकरण को इन रसायनों के विवेकशील प्रयोग के लिए सलाह दी गई है। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान परिषद्, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् जैसी विभिन्न वैज्ञानिक संस्थाओं तथा कुछ विश्व-विद्यालयों में इन रसायनों के प्रभाव का अध्ययन करने के लिए तथा ऐसे रसायनों के विकास तथा तरीकों के जो परिस्थितिकीय रूप से सुरक्षित हैं, की भी कोशिशें की जा रही हैं। कीटनाशक औषधियों के उत्पादन तथा बनाने के लिए और उनके सुरक्षित प्रयोग के लिए प्रौद्योगिकी के विकास हेतु हिन्दुस्तान इन्सैक्टिसाइड लिमिटेड, जो सरकार का एक उपक्रम है, द्वारा कीटनाशक औषधि अनुसंधान तथा विकास केन्द्र की स्थापना की जा रही है।

#### पश्चिम बंगाल में ग्रामीण विकास कार्यक्रम

576. श्री जायनल अबेदिन : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने राज्य में वर्ष 1985-86 में ग्रामीण विकास के लिए योजना आयोग को कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव की विशेष बातें क्या हैं;

(ग) यह प्रस्ताव आयोग को कब प्रस्तुत किया गया;

(घ) क्या योजना आयोग ने इस प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान कर दी है;

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

(च) यदि नहीं, तो बिलम्ब के क्या कारण हैं;

(छ) आयोग द्वारा इसे कब तक स्वीकृति प्रदान कर दी जाएगी; और

(ज) उक्त प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान करने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) पश्चिम बंगाल राज्य सरकार से ग्रामीण विकास के लिए प्रस्ताव राज्य की 1985-86 की वार्षिक योजना प्रस्तावों के भाग के रूप में प्राप्त हुए थे।

(ख) ये कार्यक्रम केन्द्रीय प्रायोजित कार्यक्रमों, जैसे एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम तथा राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम, और सामुदायिक विकास तथा पंचायत और भूमि सुधार जैसे अन्य ग्रामीण विकास कार्यक्रमों से संबंधित हैं।

(ग) ये प्रस्ताव जनवरी, 1985 में प्राप्त हुए थे।

(घ) से (ज) पश्चिम बंगाल सरकार सहित सभी राज्य सरकारों के 1985-86 के लिए वार्षिक योजना प्रस्तावों पर राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श होना है और शीघ्र ही इन्हें अन्तिम रूप दिया जाना है।

### दहेज के कारण होने वाली मौतें

577. श्री मोहन लाल पटेल : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में दहेज के कारण होने वाली मौतों की संख्या तेजी से बढ़ रही है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य में दहेज के कारण हुई मौतों की कुल संख्या कितनी है; और

(ग) इस बुराई को समाप्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्र प्रशासन अपराधों से संबंधित कानून लागू करने के लिए उत्तरदायी हैं। वर्ष 1982, 1983 और 1984 के दौरान दहेज के कारण हुई मौत के मामलों के संबंध में उपलब्ध सूचना सभापटल पर रखे गए विवरण में दी गई है। [ग्रन्थालय में रखा गया। बेसिए संख्या एल० टी० 591/85] इस सम्बन्ध में सभी राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों (जम्मू व कश्मीर तथा सिक्किम को छोड़कर) को विस्तृत अनुदेश जारी किए गए थे। इन अनुदेशों की एक प्रति सभा-पटल पर रख दी गई है। [ग्रन्थालय में रखा गया। बेसिए संख्या एल० टी० 591/85]

2. न सिर्फ दहेज के कारण हुई मौत के मामलों बल्कि विवाहित महिलाओं से निर्दयता करने के मामलों से भी कारगर ढंग से निपटने के लिए अपराधिक कानून (द्वितीय संशोधन) अधिनियम, 1983 (1983 का अधिनियम सं० 46) द्वारा भारतीय दंड संहिता दंड प्रक्रिया संहिता, 1973 और भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1972 में संशोधन किया गया है।

### ग्रामीण क्षेत्रों में सौर ऊर्जा का प्रयोग

579. श्री अमर सिंह राठवा :

श्री चितामणि जैना :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में सौर ऊर्जा को लोकप्रिय बनाने संबंधी सरकार की नीति क्या है;

(ख) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में इसके प्रयोग के लिए कोई परीक्षण किया गया है; यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इसमें कितनी सफलता मिली; और

(ग) उक्त कार्यक्रम के लिए राज्य सरकारों को दी गई राजसहायता का ब्योरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) ऊर्जा के पारंपरिक स्रोतों की प्रतिपूर्ति करने के लिए तथा उनके विभिन्न प्रयोगों की दृष्टि से सरकार देश में सौर ऊर्जा के अन्य नवीकरणीय स्रोतों के उपयोग को सक्रिय रूप से बढ़ा रही है तथा उसको लोकप्रिय बना रही है। इस कार्यक्रम में, अनुसंधान एवं विकास, प्रदर्शन, वाणिज्यीकरण और सौर ऊर्जा प्रौद्योगिकी-उपयोग भी सम्मिलित हैं।

(ख) सिंचाई और पीने के पानी की सप्लाई के लिए जल पम्पन, सड़क रोशनी, सामुदायिक रोशनी, सामुदायिक रेडियो और दूरदर्शन सेट आदि जैसे उपयोगों के लिए विभिन्न ग्रामीण क्षेत्रों में सौर प्रकाशबोलीय प्रणालियों की स्थापना की गई है। परीक्षा और प्रदर्शन प्रयोजन के लिए कुछेक ग्रामों में छोटे विद्युत एककों की भी स्थापना की गई है। सौर शुष्कक, टिम्बर भट्टियाँ और सौर कुकर जैसी अन्य प्रणालियों का भी ग्रामीण क्षेत्रों में प्रदर्शन किया गया है। आम देख-रेख के साथ, प्रणालियों का निष्पादन सूक्ष्म रूप से सन्तोषजनक रहा है। प्रणालियों की प्रतिक्रिया भी लाभदायक रही है।

(ग) विभिन्न सौर युक्तियों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों को निम्नलिखित आर्थिक सहायता/सहायता उपलब्ध की जा रही है :—

(1) पानी गरम करने, वायु गरम करने, त्रिलवणीकरण प्रणालियों, टिम्बर भट्टियों, फसल शुष्कनों और सामुदायिक सौर कुकर जैसी तापीय प्रणालियों के लिए केन्द्रीय सरकार कुल लागत का 75 प्रतिशत भाग दे सकती है।

(2) विद्युतहीन दूरदराज के क्षेत्रों में सौर प्रकाशबोलीय जल पम्पन प्रणालियों और सामुदायिक रोशनी प्रणालियों की राज्य सरकारों और उनकी एजेंसियों को 25,000 रुपये की अधिक सहायता की लागत पर सप्लाई की जा रही है।

(3) सड़क रोशनी एककों जिनकी सप्लाई राज्य विद्युत बोर्डों और अन्य राज्य सरकार एजेंसियों को की जाती है, उनमें प्रकाशबोलीय नमूनों, ट्यूब लाइटों और समयपत्रक संवेदी युक्तियों की लागत केन्द्रीय सरकार द्वारा वहन की जाती है।

#### सरकारी कर्मचारियों के लिए प्रशासनिक न्यायाधिकरण

580. श्री जी० विजय रामा राव : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने समस्त देश में स्थित केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए संविधान में किये गये उपबन्ध के अनुसार प्रशासनिक न्यायाधिकरण स्थापित किए हैं;

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

(ग) क्या सरकार का विचार आई० सी० ए० आर/आई० सी० एम० आर/सी० एस० आई० आर०, आदि जैसे वैज्ञानिक/तकनीकी संस्थानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए राज्यवार तथा संघ शासित प्रदेशों में विशेष पृथक न्यायाधिकरण स्थापित करने का है ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० बी० सिंह देव) : (क) तथा (ख) प्रशासनिक न्यायाधिकरण विधेयक संसद के दोनों सदनो द्वारा

जनवरी, 1985 में पारित किया जा चुका है। विभिन्न ग्यायपीठ स्थापित किए जाने की कार्रवाई जारी है।

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

### कम्प्यूटर और इलेक्ट्रॉनिक्स के माध्यम से कार्यकुशलता

581. कुमारी पुष्पा देवी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार अधिक उत्पादकता और कार्यकुशलता के लिए कम्प्यूटर और इलेक्ट्रॉनिक्स का प्रयोग करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की योजना तथा कार्यक्रम क्या है; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) तथा (ग) इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग ने कम्प्यूटरों एवं नियंत्रण संबंधी कार्यकलापों के माध्यम से इस दिशा में अनेक संवर्धनात्मक कार्यक्रमों की योजना तैयार की है जो मोटे तौर पर इस प्रकार है :

#### 1. संस्थानगत कार्यक्रम।

1.1. राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केन्द्र जैसे संवर्धनात्मक कार्यकलाप।

1.2. प्रौद्योगिकी विकास कार्यक्रम—इस कार्यक्रम के अन्तर्गत अधिक उत्पादकता तथा कार्यकुशलता हासिल करने के लिए अनेक विशिष्ट परियोजनाओं का पता लगाया गया है; उन्हें धनराशि प्रदान की गई है तथा खनन, चीनी, आदि जैसे उद्योगों में इन्हें कार्यान्वित किया गया है।

2. उपयुक्त कम्प्यूटर तथा इलेक्ट्रॉनिक उपस्कर प्राप्त करने के लिए प्रयोक्ता संगठनों के साथ मिलकर कार्य करना।

3. अपेक्षित यंत्र-सामग्री (हार्डवेयर) तथा यंत्रेतर-सामग्री (साफ्टवेयर) देश में ही उपलब्ध कराने के उद्देश्य से लाइसेंसिंग तंत्र के माध्यम से विनिर्माण कार्यक्रम आरम्भ करना।

यद्यपि उपर्युक्त कार्यकलाप पिछले दशक के दौरान स्वीकृत किए गए थे, तथापि इसकी रफ्तार में तेजी लाने के उद्देश्य से पिछले कुछ महीनों में महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं। नवम्बर, 1984 में कम्प्यूटर तथा कम्प्यूटर से सम्बन्धित कार्यकलापों के लिए नई एकमुश्त एवं व्यापक नीतियों की घोषणा की गई है। उत्पादकता तथा कार्यकुशलता उपलब्ध कराने की सातवीं योजना की समग्र नीति के एक भाग के रूप में, कम्प्यूटर, नियंत्रण तथा इलेक्ट्रॉनिकी यंत्रीकरण के समूचे क्षेत्र में कई प्रस्ताव किए गए हैं।

#### पर्यटन को नियत उद्योग के रूप में घोषित करना

582. श्री चित्ताभनि जना : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पर्यटन उद्योग ने सरकार से पर्यटन उद्योग को निर्यात उद्योग के रूप में घोषित करने और वे सभी सुविधाएं देने का अनुरोध किया है जो अपने उत्पादों के निर्यात में लगे किसी भी यूनिट को दी जाती है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या पर्यटन विभाग ने विमान पत्तनों का दीर्घावधि आधार पर सुधार करने, अधिक विमान परिवहन क्षमता में वृद्धि करने, सुधरे सड़क परिवहन तथा पर्यटक रुचि के स्थानों पर पर्यटकों के ठहरने के स्थानों की संख्या बढ़ाने का सुझाव दिया है; और

(घ) उस पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्र (श्री अशोक गहलोत) : (क) और (ख) राष्ट्रीय विकास परिषद (एन० डी० सी०) द्वारा जुलाई, 1984 में सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए अनुमोदित एप्रोच पेपर में सिफारिश की गई है कि पर्यटन को एक उद्योग का दर्जा प्रदान किया जाना चाहिए। तदनुसार विभाग ने, राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार के सम्बद्ध मंत्रालयों, दोनों के साथ पर्यटन को उद्योग घोषित करने का मसला उठाया। रियायत/प्रोत्साहन प्रदान करने के सम्बन्ध में उद्योग ने भी कुछ सुझाव दिए हैं, जिनकी कि फिलहाल विभाग में जांच की जा रही है।

(ग) और (घ) भारत अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण और नागर विमानन विभाग के पास देश में हवाई अड्डों का सुधार करने के प्रस्ताव हैं। इंडियन एयर लाइन्स के पास भी 1985-86 के दौरान अपनी विद्यमान हवाई क्षमता में वृद्धि करने के प्रस्ताव हैं। स्थल-परिवहन की गुणवत्ता और संख्या में सुधार करने के लिए विभाग पर्यटकों द्वारा प्रयोग हेतु करों और कोचों की खरीद के लिए प्राइवेट परिवहन प्रचालकों को ऋण प्रदान करता है। इसी प्रकार होटल-बैंड-क्षमता को बढ़ाने के लिए विभाग आई० एफ० सी० आई० द्वारा दिए गए होटल-ऋणों पर इमदाद (सबसिडी) प्रदान करता है। इसके अतिरिक्त, विभाग के पास राज्य सरकारों के सहयोग से, विदेशी और स्वदेशी दोनों प्रकार के पर्यटकों द्वारा यात्रा किए जाने वाले स्थानों पर आवास सुलभ कराने सम्बन्धी स्कीमें हैं। विभाग के पास, भारतीय यात्री आवास विकास समिति नामक एक रजिस्टर्ड सोसाइटी के माध्यम से सस्ता आवास सुलभ कराने की भी एक स्कीम है। सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान विभाग के पास मितव्ययी श्रेणी के होटलों का निर्माण करने के प्रस्ताव हैं।

#### असम और पूर्वोत्तर भारत में बंगलादेशवासियों की घुसपैठ

583. श्री अनन्त प्रसाद सेठी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी सावधानियों के बावजूद बंगलादेशवासियों की घुसपैठ, विशेषकर असम और पूर्वोत्तर भारत में अबाम गति से जारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि जहां असम के संवेदनशील धुबरी और गछार-करीमगंज जिले घुसपैठियों के प्रवेश के मनपसंद स्थान हैं, वहां बिहार के कटिहार जिले के

किशनगंज उप-संभाग तथा पश्चिम बंगाल के 24 परगना, मुर्शिदाबाद और नाडिया जिलों की पूर्वी सीमाओं से भी घुसपैठ सुविधाजनक है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान सीमावर्ती क्षेत्रों में कितने घुसपैठियों ने प्रवेश किया; और

(घ) इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और उक्त स्थानों में घुसपैठियों के प्रवेश को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामदुलारी सिन्हा) : (क) असम और उत्तर-पूर्वी भारत में बंगलादेशियों की घुसपैठ में सीमा सुरक्षा बलों की निगरानी बढ़ने के कारण हाल के वर्षों में कमी आई है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) वर्ष 1982 से 1984 तक सीमा सुरक्षा बल द्वारा रोके गए अन्य एजेंसियों द्वारा सीमा सुरक्षा बल को सौंपे गए घुसपैठियों की संख्या असम में 3076, मेघालय में 395, त्रिपुरा में 35668 और पश्चिम बंगाल में 55911 है। उपर्युक्त सभी घुसपैठियों को बंगलादेश वापिस भेज दिया गया है।

(घ) सीमा सुरक्षा बल द्वारा सीमा पर सतत निगरानी रखी जाती है। सीमा सुरक्षा बल की अतिरिक्त यूनिटें शामिल की गई हैं तथा अधिक सीमा बाह्य चौकियां स्थापित की गई हैं। अधिक निगरानी बुर्ज बनाए जा रहे हैं और भूमि तथा नदी तटीय मार्गों पर गस्त गहन कर दी गई है।

#### केरल में इलेक्ट्रॉनिक उद्योग स्थापित करना

584. श्री बी० एस० बिजय राघवन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार से वहां पर इलेक्ट्रॉनिक उद्योग स्थापित करने का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इस बारे में सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अन्तरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिकी विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग की स्थापना के सम्बन्ध में केरल सरकार से कोई प्रस्ताव नहीं प्राप्त हुआ है। किन्तु, केरल राज्य इलेक्ट्रॉनिकी विकास निगम ने पिछले एक वर्ष के दौरान निम्नलिखित के मामले में एक आशय-पत्र जारी किए जाने के बारे में आवेदन-पत्र दिया है :

श्रव	क्षमता	स्थापना स्थल	आवेदन पत्र सं०
ई०पी०ए०बी०एक्स०	50,000 साइनें	जिला कन्नानूर, केरल	2231(84)/आई०एस० दिनांक 1-12-1984

(ख) इस मामले को अस्वीकार करने की सिफारिश की गई है क्योंकि अनेक राज्य इलेक्ट्रॉनिक निगमों को ई० पी० ए० बी० एक्स/ई० पी० ए० एक्स० के उपस्कर के लिए पहले ही आशय-पत्र जारी किए जा चुके हैं।

**त्रिवेन्द्रम और खाड़ी के देशों के बीच सीधी विमान सेवा**

585. श्री के० कुन्हुम्बु : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय त्रिवेन्द्रम से खाड़ी क्षेत्र के कौन-कौन से देशों के लिये सीधी विमान सेवा है;

(ख) क्या खाड़ी के देशों में कार्य करने वाले भारतीयों की त्रिवेन्द्रम और उक्त देशों के बीच और अधिक सीधी विमान सेवाएं चलाये जाने की कोई मांग है; और

(ग) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय से राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) एयर इंडिया इस समय त्रिवेन्द्रम से दुबई, आबूधाबी, शारजाह, रास-अल-ख्यामाह, कुवैत, दाहरन (सऊदी अरब) तक सीधी उड़ान प्रचालित कर रही है।

(ख) और (ग) जी, हां। त्रिवेन्द्रम से दोहा (कतार), मस्कट (अमन) और जद्दा (सऊदी अरब) तक सीधी उड़ान प्रचालित किए जाने के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

एयर इंडिया ने क्रमशः त्रिवेन्द्रम/दोहा और त्रिवेन्द्रम/मस्कट के बीच विमान सेवाएं प्रचालित करने के लिए कतार और अमन के वैमानिकी प्राधिकारियों को उड़ान अनुसूचियां प्रस्तुत की थीं। परन्तु उन्होंने इनका अनुमोदन नहीं किया क्योंकि उन्होंने गल्फ एयर के लिए त्रिवेन्द्रम तक प्रचालन करने के लिए इसी प्रकार के अधिकारों की मांग की है। मौजूदा द्विपक्षीय विमान सेवा प्रबन्धों के अन्तर्गत गल्फ एयर त्रिवेन्द्रम तक प्रचालित करने के लिए हकदार नहीं हैं। उन्हें यह बात बतानी चाहिए और एयर इंडिया द्वारा दोहा और मस्कट तक प्रचालित करने के लिए अपेक्षित अनुमति प्राप्त करने के लिए राजनयिक माध्यमों से प्रयत्न किए जा रहे हैं।

तकनीकी/प्रचालनात्मक कारणों से एयर इंडिया द्वारा जद्दा और त्रिवेन्द्रम के बीच सीधे प्रचालन सम्भव नहीं है।

**सस्ते टी० वी० सैटों की बिक्री**

586. श्री के० प्रधानी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने लगभग 18 महीने पहले रंगीन तथा ब्लैक एण्ड व्हाइट, दोनों प्रकार के टी० वी० सैटों की कीमतों में कमी करके 51 सें० मी० वाले रंगीन टी० वी० सैटों की कीमत 5,000 रुपये और 35 सें० मी० वाले ब्लैक एण्ड व्हाइट टी० वी० सैट की कीमत 1,000 रुपये करने का निर्णय किया था;

(ख) इलेक्ट्रॉनिक व्यापार और प्रौद्योगिकी विकास निगम को सस्ते रंगीन टी० वी० सैट,

बिनका मूल्य 5,500 रुपये से अधिक न हो, बनाने हेतु कहने के लिये क्या कदम उठाने का सरकार का विचार है; और

(ग) क्या सरकार दूरदर्शन के व्यापक प्रसार तथा देश की विशेषकर दूरस्थ ग्रामीण क्षेत्रों और आदिवासी क्षेत्रों की सामाजिक और शैक्षणिक आवश्यकताओं को देखते हुए अपने उपक्रमों के जरिये सस्ते ब्लैक एण्ड व्हाइट टी० वी० सेटों की बिक्री करेगी ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अन्तरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिकी विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) सरकार द्वारा 18 अगस्त, 1983 को "इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग के विकास में और अधिक गति लाने के उपाय" के एक भाग के रूप में घोषित सीमा-शुल्क तथा उत्पादन-शुल्क में की गई कटौतियों के आधार पर सरकार ने यह महसूस किया कि 51 सें० मी० पर्दे के आकार वाले रंगीन दूरदर्शन सेट लगभग 5,000 रु० में उपलब्ध होने चाहिए लेकिन उसमें स्थानीय कर अलग से लगेंगे।

(ख) तथा (ग) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के अन्तर्गत ई० टी० एण्ड टी० नामक सार्वजनिक क्षेत्र के एक उपक्रम ने श्याम तथा श्वेत और रंगीन दूरदर्शन सेट उचित मूल्य पर उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सामग्री, प्रौद्योगिकी तथा ब्रांड नाम उपलब्ध कराने की एक योजना शुरू की है। आशा की जाती है कि इस योजना के अन्तर्गत विनिर्मित किए जाने वाले रंगीन दूरदर्शन सेट इस समय बाजार में बेचे जा रहे रंगीन दूरदर्शन सेटों की कीमतों से कम कीमत पर उपलब्ध होंगे। इससे "सामग्री, प्रौद्योगिकी एवं ब्रांड नाम (एम० टी० वी०)" योजना के एक भाग के रूप में श्याम तथा श्वेत दूरदर्शन सेटों की इनके प्रचलित ब्रांड नामों में बिक्री को भी बढ़ावा मिलेगा।

#### गंगा के किनारे स्थित शहरों में मूल शोधन संयंत्र संगठन

587. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पश्चिम बंगाल में गंगा के किनारे स्थित उन शहरों के नाम क्या हैं, जहां पर कार्यकारी योजना के अन्तर्गत मल शोधन संयंत्र स्थापित किये जायेंगे तथा उनके सही संचालन तथा रख-रखाव का कार्य किस एजेंसी को सौंपा जायेगा ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : कार्यकारी योजना के अन्तर्गत पश्चिमी बंगाल के 17 शहरों में मल शोधन संयंत्र स्थापित किये जायेंगे, वे हैं :

बेरहमपुर, नवद्वीप, हुगली, चुचुरा, चंदननगर, भटपारा, बैरकपुर, श्रीरामपुर, टीटागढ़, पनिहटि, बाली, कमरहटी, बैरानगर, साउथ दमदम, जादवपुर, गाईन रीच, नैहाटी, साउथ सुबुरवन :

कार्यकारी योजना के लिए विभिन्न राज्य सरकारें तथा जल प्रदूषण के निवारण एवं नियंत्रण के लिए राज्य बोर्ड कार्यपालक अभिकरण होंगे।

#### पाकिस्तान द्वारा अमरीका से हारपून मिसाइल प्राप्त किया जाना

588. श्री अजय बिश्वास : क्या बिदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि पाकिस्तान को बहुत ही शीघ्र अमरीका से "हारपून" मिसाइल प्राप्त हो जायेंगी;

(ख) क्या इस प्रकार की अत्याधुनिक मिसाइलें प्राप्त हो जाने के पश्चात पाकिस्तान की नौ-सैनिक शक्ति बहुत बढ़ जायेगी; और

(ग) यदि हां, तो पाकिस्तान की इस कार्यवाही से उत्पन्न स्थिति का सामना करने के लिए भारत सरकार का क्या अग्रेतर कार्यवाही करने का विचार है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुशील आलम खां) : (क) से (ग) अमरीकी संसद की एशियाई और प्रशान्त सम्बन्धी उप-समिति के समक्ष अमरीका के रक्षा विभाग के एक अधिकारी ने 28 फरवरी, 1985 को जो वक्तव्य दिया था, उसके अनुसार अमरीका ने 1983 के अन्त में पाकिस्तान को "हारपून" मिसाइल सप्लाई किए थे। सरकार ने इस आशय की खबरें भी देखी हैं कि निकट भविष्य में पाकिस्तान को इस प्रकार की और मिसाइलें दी जा सकती हैं।

पाकिस्तान को इस प्रकार के हथियार निरन्तर प्राप्त होने पर भारत सरकार की गम्भीर चिन्ता से पाकिस्तान तथा अमरीका की सरकारों को कई अवसरों पर अवगत कराया गया है। सरकार उन सभी घटनाओं पर बराबर निगरानी रखे हुए है जिनका हमारे देश की सुरक्षा पर प्रभाव पड़ता है।

#### कुतुब तथा तुगलकाबाद क्षेत्र में स्मारक

589. श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान रविवार, दिनांक 17 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित उस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है, जिसमें यह कहा गया है कि कुतुब तथा तुगलकाबाद क्षेत्र में स्मारक जीर्ण-शीर्ण अवस्था में हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या पर्यटकों को आकर्षित करने के लिये उन स्मारकों का संरक्षण करने हेतु उस सभी का अधिग्रहण करने का सरकार का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह बेब) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) कुछ स्मारकों का संरक्षण पहले ही किया जा चुका है। समाचार में जिन स्मारकों का उल्लेख किया गया है, उनकी जांच की जाएगी और उनमें से जो राष्ट्रीय महत्त्व के पाए जाएंगे, उन पर भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा संरक्षण के लिए विचार किया जाएगा।

#### 'एशियाटिक सोसायटी' कलकत्ता में पांडुलिपियां

590. श्री चित्त महाटा : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) "एशियाटिक सोसायटी" कलकत्ता में इस समय रखी हजारों पांडुलिपियां अत्यधिक खराब स्थिति में हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस सस्बन्ध में ब्यौरा क्या है और उनके संरक्षण हेतु अब तक क्या कदम उठाए गये हैं ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) और (ख) मार्च, 1984 में राष्ट्रीय महत्व की संस्था के रूप में घोषित किये जाने से पहले एशियाटिक सोसायटी कलकत्ता के पास बड़ी संख्या में प्राच्य भाषाओं की पाण्डुलिपियां उपेक्षित पड़ी थीं। इन पाण्डुलिपियों के भण्डार की वास्तविक रूप से जांच करने का कार्य अभी हाल में ही शुरू किया गया है। सूचीकारों की नियुक्ति, मशीनों की स्थापना, वातानुकूलन और जेनरेटर इत्यादि व और अधिक स्थान की व्यवस्था करने सहित पाण्डुलिपियों के परिरक्षण तथा इनकी वास्तविक सुरक्षा के लिए पहले ही कदम उठाये जा चुके हैं।

**भूतपूर्व राज्यपालों, भूतपूर्व मंत्रियों की राजनयिकों के रूप में नियुक्ति**

591. श्री विजय कुमार यादव : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भूतपूर्व राज्यपालों, भूतपूर्व मंत्रियों की राजनयिकों के रूप में नियुक्ति किये जाने पर उन्हें केबिनेट मंत्री, राज्य मंत्री आदि का दर्जा दिया जाता है;

(ख) यदि हां, तो यह प्रथा कब शुरू की गई थी;

(ग) क्या भूतपूर्व राज्यपालों को राजनयिकों के रूप में नियुक्त किये जाने पर उनकी सहायता के लिए "ए० डी० सी०" भी प्रदान किये जाते हैं; और

(घ) यदि हां, तो किन-किन राजनयिकों को "ए० डी० सी०" आदि दिये गये हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुशील आलम खां) : (क) जी, हां।

(ख) यह प्रथा 1975 में शुरू की गई थी।

(ग) और (घ) जी, नहीं। लेकिन भूतपूर्व राज्यपाल श्री होमी जे० एच० तल्यार खां, जो पिछले वर्ष से इटली में भारत के राजदूत हैं, को ए० डी० सी० को उसी मिशन में द्वितीय सचिव के रूप में भेजा गया है।

**रेलों में जेबकतरी सहित यात्रियों के सामान की चोरियां**

592. श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जेबकतरी सहित यात्रियों के सामान की चोरियों में वृद्धि हुई है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी कारण क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान ऐसे कितने मामले दर्ज हुए और कितने मामलों में यात्रियों को चोरी गया सामान सामान वापस दिया गया;

(ग) यात्रियों को सामान वापस दिलाने में औसतन कितना समय लगा; और

(घ) क्या रेलवे द्वारा पीड़ितों को प्रतिपूर्ति की कोई अदायगी की जाती है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) चूँकि "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" संविधान की 7वीं अनुसूची की राज्य सूची में हैं, इसलिए अपराधों से सम्बन्धित कानून लागू करना राज्य सरकारों तथा संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों का उत्तरदायित्व है। यात्रियों की सम्पत्ति तथा सामान की चोरियों और जेब कतरने तथा उसके ब्यौरों के सम्बन्ध में अखिल भारतीय आधार पर कोई आंकड़े संकलित नहीं किए जाते। अतः ऐसी घटनाओं में वृद्धि होने और यात्रियों के सामान की चोरी तथा उसे वापस दिलाने के मामलों के बारे में कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(घ) शिकार हुए यात्रियों की व्यक्तिगत सम्पत्ति तथा सामान की चोरी के लिए उन्हें कोई मुआवजा नहीं दिया जाता।

#### परती भूमि परियोजना,

593. श्री एम० रघुमा रेड्डी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परती भूमि परियोजना का लक्ष्य बहुत ऊँचा निर्धारित किया गया है और यह अभ्यवहारिक है;

(ख) क्या इस परियोजना के अध्यक्ष फोर्ड फाउण्डेशन के एक पारि-समाजशास्त्री होंगे; और

(ग) क्या सरकार की इस्त्राइल जैसे देशों से, जो इस क्षेत्र में अगुआ हैं, विशेषज्ञता प्राप्त करने की योजना है ?

पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) से (ग) जी नहीं।

#### पश्चिम बंगाल का शरणार्थी पुनर्वास कार्यक्रम

594. श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आवास, कृषि और रोजगार की समस्याओं पर विचार करने हेतु पश्चिम बंगाल के समूचे शरणार्थी पुनर्वास कार्यक्रम का तुरन्त पुनरीक्षण करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या उद्देश्य हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

#### केन्द्र और राज्य स्तरों पर बंजर भूमि विकास बोर्ड

595. श्री हरीश रावत : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र स्तर पर एक बंजर भूमि विकास बोर्ड गठित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या राज्य स्तर पर भी इस प्रकार के बोर्ड गठित करने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो उनके प्रस्तावित कार्यकरण और उस पर होने वाले खर्च का ब्यौरा क्या है ?

पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : (क) सरकार ने राष्ट्रीय बंजर भूमि विकास बोर्ड स्थापित करने का निर्णय किया है।

(ख) और (ग) ब्यौरे तैयार किए जा रहे हैं।

#### बलात्कार के मामले

596. श्री सी० जंगा रेड्डी :

डा० ए० के० पटेल :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार और आज तक, राज्यवार और संघवाली क्षेत्रवार, बलात्कार के कुल कितने मामले दर्ज किये गये और इनमें से कितने मामले पुलिस के खिलाफ दर्ज किये गये;

(ख) कितने मामलों में मुकदमे शुरू किये गये और कितने मामलों में अपराधियों को दोषी पाया गया; और

(ग) बलात्कार की शिकार हुई महिलाओं में हरिजन और आदिवासी महिलाओं की प्रतिशतता क्या थी ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) बलात्कार के मामलों से संबंधित कानून को और अधिक सख्त बनाने के लिए आपराधिक कानून (संशोधन) अधिनियम, 1983 (1983 का 43) द्वारा भारतीय दण्ड संहिता, दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 और भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1872 को संशोधित किया गया। अधिनियम के उपबंधों का कार्यान्वयन राज्य सरकार और संघ शासित क्षेत्रों की जिम्मेदारी है। वर्ष 1982, 1983 और 1984 के दौरान पुलिस के विरुद्ध दर्ज बलात्कार के मामलों सहित बलात्कार के मामलों की संख्या की सूचना राज्य-वार और संघ शासित क्षेत्र-वार अनुलग्नक-1 में दी गयी है। पुलिस के विरुद्ध दर्ज बलात्कार के मामलों और उन मामलों की संख्या, जिनमें मुकदमा चलाया गया और उन मामलों की संख्या जिनमें अपराधियों को दोषी पाया गया, के विषय में अखिल भारतीय स्तर पर कोई अलग आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

वर्ष 1982, 1983 और 1984 के दौरान अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के प्रति किए गए बलात्कार के मामलों की संख्या के संबंध में सूचना, (राज्यवार और संघ शासित क्षेत्र-वार) क्रमशः विवरण एक, दो और तीन में दी गई है।

## विवरण-एक

वर्ष 1982, 1983 और 1984 के दौरान भारत में बलात्कारों के मामलों की संख्या का विवरण (राज्यवार और संघ शासित क्षेत्र-वार)

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1982	1983	1984
1	2	3	4	5
<b>राज्य</b>				
1.	आंध्र प्रदेश	245	309	199 जुलाई, 1984 तक
2.	असम	198	168	112 जून, 1984 तक
3.	बिहार	348	339	प्राप्त नहीं हुए हैं।
4.	गुजरात	97	89	140
5.	हरियाणा	90	85	110 नवम्बर, 1984 तक
6.	हिमाचल प्रदेश	25	29	25
7.	जम्मू व कश्मीर	115	146	प्राप्त नहीं हुए हैं
8.	कर्नाटक	60	85	97
9.	केरल	78	103	124
10.	मध्य प्रदेश	1,113	1,221	1,138 अक्तूबर, 1984 तक
11.	महाराष्ट्र	504	557	675
12.	मणिपुर	20	9	12
13.	मेघालय	17	8	14
14.	नागालैण्ड	9	8	2 नवम्बर, 1984 तक
15.	उड़ीसा	137	146	161 नवम्बर, 1984 तक
16.	पंजाब	53	56	56 नवम्बर, 1984 तक
17.	राजस्थान	339	378	379
18.	सिक्किम	4	4	7
19.	तमिलनाडु	169	191	169 सितम्बर, 1984 तक
20.	त्रिपुरा	22	28	19
21.	उत्तर प्रदेश	773	700	833 नवम्बर, 1984 तक
22.	पश्चिमी बंगाल	489	488	प्राप्त नहीं हुए हैं।
<b>जोड़ (राज्य)</b>		<b>4,905</b>	<b>5,147</b>	

1	2	3	4	5
संघ शासित क्षेत्र				।
23. अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह		—	4	2 (जुलाई, 1984 तक)
24. अरुणाचल प्रदेश		6	8	7
25. चण्डीगढ़		5	3	—
26. दादर व नगर हवेली		2	1	—
27. दिल्ली		69	78	102
28. गोआ, दमण और दीव		—	10	7
29. लक्षद्वीप		—	1	—
30. मिजोरम		35	39	35
31. पांडिचेरी		4	7	8
जोड़ (संघ शासित क्षेत्र)		121	151	
कुल जोड़		5 026	5,298	

टिप्पणी :—आकड़ों को अस्थायी माना जाये।

#### विवरण-दो

वर्ष 1982, 1983 और 1984 के दौरान अनुसूचित जातियों पर किए गए बलात्कार मामलों की संख्या का विवरण (राज्यवार और संघ शासित क्षेत्रवार)।

क्र सं	राज्य का नाम	दर्ज किए गए मामलों की संख्या		
		1982	1983	1984
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	17	25	12 नवम्बर, 1984 तक
2.	बिहार	97	87	83
3.	गुजरात	06	08	10
4.	हरियाणा	59	23	26

1	2	3	4	5
5. हिमाचल प्रदेश		02	03	04
6. जम्मू व कश्मीर		05	02	01 (श्रीनगर जिले को छोड़कर)
7. कर्नाटक		06	09	13
8. केरल		07	18	11 अगस्त, 1984 तक
9. मध्य प्रदेश		148	183	200
10. महाराष्ट्र		48	35	39
11. उड़ीसा		11	07	09
12. पंजाब		08	07	10
13. राजस्थान		58	75	63
14. तमिलनाडु		02	08	17 नवम्बर, 1984 तक
15. त्रिपुरा		01	शून्य	शून्य
16. उत्तर प्रदेश		152	148	176
17. पश्चिम बंगाल		04	01	04 नवम्बर, 1984 तक
<b>संघ शासित क्षेत्र</b>				
1. दिल्ली		01	शून्य	शून्य
2. गोवा, दमण और दीव		01	शून्य	शून्य
3. पांडिचेरी		02	01	शून्य
<b>जोड़</b>		<b>635</b>	<b>640</b>	<b>678</b>

टिप्पणी : असम, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, सिक्किम, और संघ शासित क्षेत्र अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह, अरुणाचल प्रदेश, चण्डीगढ़, दादरा व नगर हवेली, लक्षद्वीप, मिजोरम के सम्बन्ध में सूचना शून्य है।

## बिबरण-सीन

गैर अनुसूचित जनजातियों द्वारा अनुसूचित जनजातियों के प्रति किए गए बलात्कार के मामलों की संख्या—राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	दर्ज किए गए बलात्कार के मामलों की संख्या			तक
		1982	1983	1984	
1.	आन्ध्र प्रदेश	11	8	16	सितम्बर
2.	असम	शून्य	शून्य	शून्य	
3.	बिहार	21	12	37	
4.	गुजरात	2	7	9	
5.	हिमाचल प्रदेश	शून्य	शून्य	शून्य	
6.	कर्नाटक	1	शून्य	शून्य	
7.	केरल	2	4	8	अप्रैल
8.	मध्य प्रदेश	164	177	24	नवम्बर
9.	महाराष्ट्र	20	20	शून्य	
10.	मणिपुर	शून्य	शून्य	शून्य	
11.	मेघालय	शून्य	शून्य	शून्य	
12.	नागालैण्ड	शून्य	शून्य	शून्य	
13.	उड़ीसा	15	8	15	
14.	राजस्थान	14	19	11	
15.	सिक्किम	शून्य	शून्य	शून्य	
16.	त्रिपुरा	शून्य	शून्य	शून्य	
17.	उत्तर प्रदेश	शून्य	शून्य	शून्य	
18.	पश्चिम बंगाल	5	7	8	नवम्बर
19.	अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह	शून्य	शून्य	शून्य	
20.	अरुणाचल प्रदेश	शून्य	शून्य	शून्य	
21.	दादरा व नगर हवेली	शून्य	शून्य	शून्य	
22.	गोवा, दमण और दिव	शून्य	शून्य	शून्य	
23.	लक्षद्वीप	शून्य	शून्य	शून्य	
24.	मिजोरम	शून्य	शून्य	शून्य	
जोड़		255	262	128	

टिप्पणी :—हरियाणा, पंजाब और जम्मू और कश्मीर और संघ शासित क्षेत्र दिल्ली, चण्डीगढ़ और पांडिचेरी के विषय में कोई आंकड़े नहीं रखे जाते हैं क्योंकि यह अनुसूचित जनजातियों की संख्या या तो है ही नहीं, या नगण्य है।

[अनुवाद]

## बंध वीसा सहित पाकिस्तानी राष्ट्रक

597. श्री अजीत कुमार साहा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंध वीसा वाले पाकिस्तानी राष्ट्रकों को विमान द्वारा दिल्ली और बम्बई जाने का अनुमति दी जाती है परन्तु कलकत्ता जाने की अनुमति नहीं दी जाती; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) 1974 के भारत-पाकिस्तान वीसा समझौते के अनुसार दिल्ली और बम्बई हवाई अड्डों को पाकिस्तानी राष्ट्रकों के भारत में प्रवेश के लिए जांच-चौकियां बनाया गया है। डम-डम हवाई अड्डा, कलकत्ता ऐसे प्रवेश के लिए निदिष्ट जांच-चौकी नहीं है। इसी प्रकार उसी समझौते के अधीन भारतीय नागरिक विनिदिष्ट जांच चौकियों के माध्यम से ही पाकिस्तान में प्रवेश कर सकते हैं।

पाकिस्तान द्वारा अमरीका से "ई-2 हांक आई" विमान प्राप्त किया जाना

598. श्री अमर राय प्रधान : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान अमरीका से "ई-2 सी हांक आई" विमान प्राप्त कर रहा है;

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

(ग) क्या यह भी सच है कि इन "ई-2 सी हांक आई" विमानों का पंजाब के मैदानी इलाकों में प्रयोग किया जा सकता है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खान) : (क) और (ख) (अखबारों में छपी खबरों के अनुसार पाकिस्तान ने अमरीका से प्रमुख ई-2 सी (जिसे "हांक" भी कहा जाता है। अर्ली वानिंग एयरबोर्न सुरक्षा प्रणाली की मांग की है और उम्मीद की जाती है कि इस संबंध में आगे विचार-विमर्श करने के लिए इसी महीने पाकिस्तानी वायु सेना का एक दल अमरीका का दौरा करेगा।

(ग) और (घ) अमरीकी विशेषज्ञों के अनुसार "ई-2 सी" को यदि अफगानिस्तान की सीमा पर लगाया जाए तो भी वह भारत के अन्दर देख सकता है। पाकिस्तान द्वारा अमरीका से अति उन्नत हथियार प्राप्त करने पर सरकार की चिन्ता से अमरीका और पाकिस्तान की सरकारों को बहुत साफ शब्दों में अवगत करा दिया गया है। भारत सरकार ऐसी सभी घटनाओं पर पूरी सावधानी से नजर रख रही है जिनका असर भारत की सुरक्षा पर पड़ता है।

**केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की एसोसिएशनों और यूनियनों को  
मान्यता प्रदान करना**

599. श्री ललित माकन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों से केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की एसोसिएशनों और यूनियन की सदस्य-संख्या की पड़ताल नहीं की गई है; और

(ख) क्या इसके कारण बहुसंख्यक कर्मचारियों का समर्थन प्राप्त अनेक एसोसिएशनों को मान्यता नहीं मिल सकी है ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह श्रेष्ठ) : (क) जी, नहीं ।

(ख) सेवा एसोसिएशनों/यूनियनों को मान्यता इस विषय पर संगत मार्गदर्शक सिद्धान्तों में दी गई शर्तों और उपबन्धों की पूर्ति होने पर दी जाती है । वस्तुतः समुचित मामलों में ऐसी मान्यता दे दी गई है ।

**पश्चिम बंगाल में दार्जिलिंग जिले के तीन पर्वतीय उप-खण्डों  
को स्वायत्तता प्रदान करना**

600. श्री आनन्द पाठक : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पश्चिम बंगाल में दार्जिलिंग जिले के तीन पर्वतीय उप-खण्डों के लोगों को क्षेत्रीय स्वायत्तता प्रदान करने के लिए लगातार मांग की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस मांग के सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) अभी मामले पर विचार किया जा रहा है ।

**बड़ौदा में और उसके आस-पास रसायन-आधारित उद्योगों द्वारा  
वायु और जल प्रदूषण**

601. श्री आर० पी० गायकवाड़ : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र में बड़ौदा और उसके आस-पास रसायन-आधारित उद्योगों की संख्या में अत्यधिक वृद्धि हो जाने के कारण हाल के वर्षों में वायु, मिट्टी और जल प्रदूषण की गम्भीर समस्या उत्पन्न हो गई है;

(ख) क्या इन रसायन-आधारित यूनियों के अपसारण से इन यूनियों के आस-पास स्थित गांवों में भूमिगत पेय-जल प्रदूषित हो गया है;

(ग) क्या वायु-प्रदूषण के कारण आस-पास के गांवों में खड़ी फसलों को नुकसान पहुंचा है;

(घ) क्या इन रसायन यूनिटों से होने वाले वायु-प्रदूषण का पता लगाने के लिए कोई निगरानी तंत्र स्थापित किया गया है; और

(ङ) यदि नहीं, तो बड़ौदा में और इसके आस-पास स्थिति सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र के उद्योगों द्वारा मिट्टी, वायु और जल प्रदूषण की रोकथाम करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं अथवा करने का विचार है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) जी, हां,

(ख) यद्यपि कुछ जगहों पर भूमि जल संदूषण पाया गया है परन्तु गुजरात राज्य बोर्ड के पास कोई निर्णायक साक्ष्य सुलभ नहीं है ।

(ग) राज्य बोर्ड के अनुसार औद्योगिक क्षेत्रों के आसपास फसल क्षति के यदाकदा घटनाओं की रिपोर्ट की गई थी ।

(घ) तथा (ङ) जी, हां, पिछले दो वर्षों से आसपास के वायु गुणवत्ता निर्धारण के लिए नियमित प्रबोधन प्रणाली लागू है । प्रदूषकों के बहिस्त्राव को विनियमित करने के लिए वायु एवं जल अधिनियमों के प्रावधानों को राज्य बोर्ड लागू कर रहा है । बड़ौदा बहिस्त्राव चैनल के स्थापना माध्यम से जल एवं भूमि प्रदूषण कम किया गया है ।

#### अल्पसंख्यक आयोग द्वारा की गई सिफारिशों को स्वीकार करना

602. श्री नरसिंह सूर्यवंशी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार न्यायमूर्ति एम० एच० बेग की अध्यक्षता वाले अल्पसंख्यक आयोग द्वारा अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों अल्पसंख्यकों के हितों के संबंध में की गई सिफारिशों पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो कौन-कौन-सी सिफारिशें स्वीकार की गई हैं; और

(ग) कौन-कौन-सी सिफारिशें स्वीकार नहीं की गई हैं और उनके स्वीकार न किए जाने के क्या कारण हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) अल्पसंख्यक आयोग स्थापित करने के बारे में सरकार के दिनांक 12 जनवरी, 1978 के संकल्प के अनुसार आयोग केवल अल्पसंख्यकों, चाहे वे भाषा अथवा धर्म पर आधारित हों, से संबंधित रसोपार्यों पर ही विचार करता है ।

(ख) तथा (ग) अल्पसंख्यक आयोग ने अब तक वर्ष 1978, 1979, 1980 1-11-1981 से 31-3-82 (अल्पसंख्यक आयोग ने अपनी चौथी वार्षिक रिपोर्ट से परिवर्तन करके वर्ष का आधार बना लिया था) तथा 1-4-1982 से 31-3-1983 के लिए पांच वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत की हैं । इसकी चार वार्षिक रिपोर्टें, जिनमें इसकी विभिन्न सिफारिशें हैं, को तथा की गई कार्यवाही के ज्ञापन सहित क्रमशः 9-7-1980, 22-12-1980, 3-8-1982 तथा 9-5-1984 को सभा पटल पर रखी जा चुकी है । आयोग की पांचवी वार्षिक रिपोर्ट सरकार को

हाल ही में प्रस्तुत की गई है। रिपोर्ट की मुद्रित प्रतियां अभी तक प्राप्त नहीं हुई हैं। सरकार द्वारा रिपोर्ट पर कार्रवाई की जा रही है।

### दिल्ली में सड़क दुर्घटनाएं

603. श्री मानिक रेड्डी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई पुलिस प्रणाली लागू किए जाने के बावजूद राजधानी में सड़क दुर्घटनाएं बढ़ी हैं;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि दिल्ली यातायात पुलिस ने एकमार्गी यातायात शुरू करके, सड़कें अवरुद्ध करके, सड़क विभाजकों का निर्माण करके मौजूदा यातायात "आइलैण्ड्स" के बावजूद यातायात बस्तियां लगाकर नगर में यातायात बाधाएं पैदा कर दी हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार जनता को प्रतिनिधित्व देते हुए राजधानी में परामर्शदात्री समितियां गठित करने का है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामकुलारी सिन्हा) : (क) जी नहीं श्रीमान् ।

(ख) यातायात बाधाओं को दूर करने और वाहनों के आवागमन की बति को बढ़ाने के प्रयत्नों से शहर में हाल ही में एकमार्गी यातायात प्रारम्भ किया गया था और जनता ने इसकी सराहना की है। यातायात बस्तियों को लगाने के लिए हाल में किसी यातायात "आइलैण्ड्स" को हटाया नहीं गया है। जब कभी विगत में ऐसा किया गया, तो विभिन्न एजेंसियों अर्थात् दिल्ली यातायात पुलिस के सहयोग से राष्ट्रीय परिवहन योजना और अनुसंधान केन्द्र और केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान द्वारा किए गए विस्तृत अध्ययन के बाद ही ऐसा निर्णय लिया गया।

(ग) इस समय परामर्शदात्री समिति गठित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

### अस्पृश्यता पर रोक लगाना

604. श्री रेणुपद बास : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अस्पृश्यता रोकने संबंधी कार्यवाहियों में शिथिलता आ गई है क्योंकि बड़ी संख्या में ऐसे मामलों में व्यक्तियों को छोड़ दिया जाता है;

(ख) इस प्रकार की रिहाइयों के क्या कारण हैं;

(ग) क्या ऐसे मामलों के शीघ्र निपटान के लिए सरकार का कोई प्रस्ताव है; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामकुलारी सिन्हा) : (क) से (घ) महोदय, यह नहीं कहा जा सकता कि अस्पृश्यता रोकने संबंधी कार्यवाहियों में शिथिलता आ गई है क्योंकि बड़ी संख्या में ऐसे मामलों में व्यक्तियों को छोड़ दिया जाता है। परन्तु दोषमुक्त किए जाने का मुख्य

कारण यह है कि शिकार हुए व्यक्ति न्यायालयों में गवाही देने के लिए आगे नहीं आते। राज्य सरकारों ने इस संबंध में निम्नलिखित उपाय किए हैं :—

(क) अनुसूचित जाति के शिकार हुए व्यक्तियों को कानूनी सहायता प्रदान करने की योजनाएं शुरू की गई हैं।

(ख) भिन्न-भिन्न स्तरों पर अधिकारियों को नागरिक अधिकार संरक्षण अधिनियम के मामलों की शीघ्र जांच पड़ताल और पर्यवेक्षण करने के लिए समितियां गठित की गई हैं।

(ग) नागरिक अधिकार संरक्षण अधिनियम तंत्र के कार्य का पुनरीक्षण करने के लिए समितियां गठित की गई हैं।

(घ) नागरिक अधिकार संरक्षण अधिनियम के मामलों और अनुसूचित जातियों के प्रति अपराधों के शीघ्र घटनास्थल पर निपटान के लिए विशेष/चलते-फिरते न्यायालय स्थापित किए गए हैं।

### दिल्ली को औद्योगिक प्रदूषण से मुक्त रखने का निर्णय

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

(क) क्या सरकार ने नई दिल्ली को औद्योगिक प्रदूषण से मुक्त रखने का निर्णय किया था; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान उसके लिए क्या कदम उठाए गए हैं तथा तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : (क) तथा (ख) नई दिल्ली में औद्योगिक प्रदूषण को कम करने के लिए उठाए गए उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं;

(1) उद्योगों को प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगाने के लिए कहा जाता है तथा दोषी इकाइयों के विरुद्ध कार्यवाही की जाती है;

(2) प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगाने तथा घनी आबादी वाले क्षेत्रों से प्रदूषण इकाइयों को हटाने के लिए प्रोत्साहन दिए जाते हैं;

(3) औद्योगिक लाइसेंसिंग प्रणाली के अन्तर्गत, स्थान के चयन तथा लाइसेंस जारी करने के लिए उन उद्योगों, जो स्वाभाविक रूप से प्रदूषक हैं, के पर्यावरणीय मूल्यांकन के लिए एक प्रक्रिया बनाई गई है।

(4) वायु-जनित धूल सुरक्षात्मक अवरोध के रूप में कार्य करने हेतु पर्याप्त वृक्ष आवरण के लिए भी कदम उठाए जा रहे हैं।

### उड़ीसा में एक प्लांट रिसोर्स सेंटर की स्थापना

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

(क) उड़ीसा में भुवनेश्वर के समीप "एकामा कानन" नामक प्लांट रिसेस सेंटर की स्थापना हेतु अब तक कितनी धनराशि मंजूर की गई है;

(ख) परियोजना की कुल लागत कितनी है; और

(ग) परियोजना के लिए 1985-86 के दौरान कितनी धनराशि मंजूर किए जाने का विचार है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) से (ग) उड़ीसा सरकार के विज्ञान प्रौद्योगिकी तथा पर्यावरण विभाग से प्राप्त प्रस्ताव के अनुसार परियोजना का प्रतिवर्ष कुल परिव्यय 116 लाख रुपये अनावर्ती तथा 8 लाख रुपये आवर्ती बताया गया है। परियोजना के लिए पर्यावरण विभाग द्वारा अभी कोई अनुदान नहीं दिया गया है। 1985-86 में स्वीकृत की जाने वाली प्रस्तावित राशि को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

#### उड़ीसा में एक हाथी बिहार की स्थापना का प्रस्ताव

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

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने छंडब्या डम्पारा आरक्षित वन के अमानवोचित वन में हाथी बिहार की स्थापना का एक प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है;

(ग) केन्द्र सरकार का विचार इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि मंजूर करने का है; और

(घ) सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया है ?

पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) राज्य सरकार दिसम्बर, 1982 में छंडेका-डम्पारा आश्रय-स्थल की पहले ही स्थापना कर चुकी है।

(ख) यद्यपि, आश्रय-स्थल की स्थापना की अनुमानित लागत की जानकारी नहीं है, तथापि राज्य सरकार ने केन्द्रीय सहायता के रूप में 567.50 लाख रुपये मांग की है।

(ग) और (घ) केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना के तहत राष्ट्रीय पार्कों तथा आश्रय-स्थलों की सहायता के लिए राज्य सरकार के प्रस्ताव में अनिवार्य मदों पर वर्ष 1984-85 के लिए 16 लाख रुपये की धनराशि मंजूर की गई है। सरकार को केन्द्रीय शेयर के रूप में 8 लाख रुपये की रकम पहले ही निर्मुक्त कर दी गई है।

#### राष्ट्रीय खेल नीति

608. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या युवा कार्य और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय खेल नीति लागू करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक लागू किए जाने की सम्भावना है; और

(ग) विभिन्न राज्यों में खेलों के विकास के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के० जयचन्द्र सिंह) : (क) और (ख) सरकारी संकल्प के रूप में राष्ट्रीय खेल नीति 21 अगस्त, 1984 को सभा पटल पर रख दी गई थी।

(ग) राष्ट्रीय प्रशिक्षण योजना खेल प्रतिभा खोज छात्रवृत्तियां, क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र, राज्य खेल परिषदों को अनुदान, ग्रामीण खेल टूर्नामेंट्स तथा अखिल भारतीय महिला खेल समारोह की वर्तमान योजनाओं को अधिक बड़े पैमाने पर जारी रखने के अलावा, विभिन्न राज्यों में खेलों को बढ़ावा देने को ध्यान में रखकर खेल छात्रावासों की स्थापना, खेल प्रतिभा खोज प्रतियोगिता और चुने हुए स्कूलों को अपनाने आदि जैसी नई योजनायें शुरू करने का भी प्रस्ताव है, बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध हों।

भारतीय राष्ट्रीय उद्यानों के विकास के लिए "यूनेस्को" से सहायता

609. कुमारी पुष्पा बेबी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कुछ राष्ट्रीय उद्यानों का विकास आरम्भ करने का है;

(ख) क्या कुछ राष्ट्रीय उद्यानों की सुरक्षा तथा विकास के लिए उन्हें "यूनेस्को" की सूची में शामिल करने का प्रस्ताव विचाराधीन है;

(ग) क्या मध्य प्रदेश के कान्हा राष्ट्रीय पार्क को भी "यूनेस्को" की सहायता की सूची में शामिल किया गया है;

(घ) यदि नहीं, तो क्या मध्य प्रदेश के उक्त राष्ट्रीय उद्यान के महत्वता को ध्यान में रखते हुए इसे उक्त सूची में शामिल किया जाएगा; और

(ङ) सुरक्षा के उद्देश्य से अन्य कौन से भारतीय उद्यानों को "यूनेस्को" सूची में शामिल किया जाएगा ?

पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) राष्ट्रीय उद्यानों का विकास निरन्तर चलने वाला कार्य है। केन्द्रीय सरकार राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों को बुनिदा राष्ट्रीय उद्यानों के लिए वित्तीय सहायता मुहैया करती है।

(ख) से (ङ) भारत में निम्नलिखित राष्ट्रीय उद्यानों तथा आश्रय स्थलों को विश्व सांस्कृतिक तथा राष्ट्रीय सम्पत्ति के संरक्षण सम्बन्धी समझौते के तहत सूची में शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है, जो कि संयुक्त राष्ट्र शिक्षा वैज्ञानिक तथा सांस्कृतिक संगठन द्वारा संचालित है :—

—काजीरंगा राष्ट्रीय उद्यान, असम

—मानस आश्रय स्थल, असम

—किओलादेव घाना राष्ट्रीय उद्यान, भरतपुर, राजस्थान

- रंथमबीर राष्ट्रीय उद्यान, राजस्थान
- गिर राष्ट्रीय उद्यान, गुजरात
- सुन्दरबन राष्ट्रीय उद्यान, पश्चिम बंगाल
- कान्हा राष्ट्रीय उद्यान, मध्य प्रदेश
- नन्दा देवी राष्ट्रीय उद्यान, उत्तर प्रदेश
- लिटिल रन आफ कच्छ आश्रय-स्थल, गुजरात

तथापि, प्रकृति तथा प्राकृतिक संसाधनों के समझौते के लिए अन्तर्राष्ट्रीय संघ 1985 के दौरान, केवल पहले तीन स्थानों के सम्बन्ध में मूल्यांकन तैयार करेगा।

#### पर्यावरण सम्बन्धी नियमों का उल्लंघन करने वाले उद्योग

610. कुमारी पुष्पा बेबी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान पर्यावरण सम्बन्धी नियमों का उल्लंघन करने वाले उद्योगों के नाम क्या हैं;

(ख) उन उद्योगों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(ग) तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) से (ग) विभिन्न राज्यों में लगभग 400 उद्योग हैं जिनके विरुद्ध पर्यावरणीय नियमों का उल्लंघन करने के लिए उस राज्य तथा प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण के लिए केन्द्रीय बोर्ड द्वारा न्यायालय में कार्यवाही चलाई गई है। राज्यवार ब्योरा तथा वर्तमान संलग्न विवरण में दी गई है।

#### विवरण

#### विभिन्न प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों में मामलों का स्तर (31-12-1984 को)

क्र०सं० राज्य/बोर्डका नाम	उठाये गये मामलों की संख्या	निर्णीत मामलों की संख्या		लम्बित मामलों की संख्या	
		बोर्ड के पक्ष में	बोर्ड के विरुद्ध		
1	2	3	4	5	6
1. आन्ध्र प्रदेश	20	5	2	13	
2. असम	—	—	—	—	
3. बिहार	6	—	—	6	

1	2	3	4	5	6
4. गुजरात		52	6	—	46
5. हरियाणा		109	24	—	85
6. हिमाचल प्रदेश		—	—	—	—
7. केरल		7	1	1	5
8. कर्नाटक		3	2	—	1
9. मध्य प्रदेश		21	—	—	21
10. महाराष्ट्र		12	—	—	12
11. पंजाब		78	2	—	76
12. राजस्थान		109	6	7	96
13. तमिलनाडु		1	—	—	1
14. उत्तर प्रदेश		31	10	—	21
15. पश्चिम बंगाल		6	—	—	6
16. केन्द्रीय बोर्ड		60	49	—	11
जोड़		515	105	10	400

## वनरोपण में प्रगति की दर

611. श्री बी० एस्० बिजयराघवन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत चार वर्षों के दौरान वनरोपण में प्रगति की दर क्या थी;

(ख) इसी अवधि दौरान हुए वन कटाव के मुकाबले में इसकी तुलनात्मक स्थिति क्या है;

(ग) वनों में वृद्धि करने हेतु क्या विशेष उपाय किए जा रहे हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) गत चार वर्षों के दौरान वनरोपण की औसत दर प्रति वर्ष 8.3 लाख हेक्टर है।

(ख) विभिन्न कारणों की वजह से वनोन्मूलन सीमा सम्बन्धी सही आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत अधिकृत वनोन्मूलन की औसत दर प्रति वर्ष 5896 हेक्टर है।

(ग) वनों में तथा इसके बाहर दोनों में वनरोपण की वार्षिक गति को 1980-81 के 4 लाख हेक्टर से बढ़ाकर 1984-85 में 12 लाख हेक्टर कर दी गई है। इस गति को आगामी

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रतिवर्ष 50 लाख हेक्टर क्षेत्र में वनरोपण किया जाय। राष्ट्रीय बंजर भूमि विकास बोर्ड की स्थापना से लोगों का सहयोग प्राप्त करके इस प्रयास को काफी अधिक बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है।

#### सिन्धु लिपि का पठन-वाचन

612. श्री बी० एस० बिजयराघवन : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस समय सिन्धु लिपि के पठन-वाचन के प्रयास किए जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस दिशा में कोई सफलता प्राप्त हुई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इन लिपियों के पठन-वाचन में क्या कठिनाइयाँ अनुभव की जा रही हैं ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) जबकि अनेक बहुमूल्य अध्ययन किए गए हैं, फिर भी हड़प्पा भाषा की लिपि की प्रकृति के बारे में पठन-वाचन करने वालों में आपस में ही एकमत नहीं है। जब तक कि कोई ठोस प्रमाण जैसे द्विभाषी मोहर या पुरालेख नहीं मिल जाता तक तक सिन्धु लिपि के पठन-वाचन का किया गया दावा एक प्रयास ही माना जा सकता है।

#### केरल में और अधिक पर्यटक स्थलों का विकास

613. श्री के० कुन्नु <sup>अ</sup>सिन्धु : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने राज्य में और अधिक पर्यटन स्थल विकसित करने सम्बन्धी कोई योजनाएं भेजी हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी न्यौरा क्या है और उन पर सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) और (ख) केरल की राज्य सरकार ने 647.70 लाख रुपये की राशि की केन्द्रीय सहायता से 28 स्कीमें कार्यान्वयन के लिए भिजवाई थीं। संसाधनों पर प्रतिबंधों को देखते हुए, विभाग ने वाइनाड में पार्किंग सुविधाओं और बेक्कड़ी विबलोन और कुमरकम में 52.42 लाख रुपये की अनुमानित लागत पर जलक्रीड़ाएं प्रारंभ करने हेतु नौकाओं/उपस्करों की व्यवस्था के सम्बन्ध में चार स्कीमों पर सहायता प्रदान करने के लिए सहमति दे दी है।

#### उड़ीसा में फर्टिको का आवागमन

614. श्री के० प्रधानी : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने उड़ीसा सरकार, रेलवे और इंडियन एयर लाइन्स के परामर्श से उड़ीसा के भुवनेश्वर/कोणार्क/पुरी क्षेत्र में पर्यटकों को आकर्षित करने की अपार संभावनाओं का पूरा-पूरा लाभ उठाने के लिए कोई उपाय किए हैं; और

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

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) और (ख) उड़ीसा में विभिन्न केन्द्रों पर पर्यटकों को आकर्षित करने की संभाव्यता का लाभ उठाने के लिए केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने राज्य सरकार के परामर्श से निम्नलिखित दो यात्रा-परिपथ अभिनिर्धारित किए हैं—

1. भुवनेश्वर-पुरी-कोणार्क-घौली-रत्नगिरि-ललितगिरि-उदयगिरि-भद्रक-चांदापुर—खिचिंग जोशीपुर (सिमलीपाल) और वापसी ।

2. भुवनेश्वर-चिलका झील-गोपालपुर समुद्रतट-तप्तपानी-कोरापुट-बोलनगीर-झरसुगुदा-अंगुल-टिकरपाड़ा-तलचेर-भुवनेश्वर ।

पर्यटक यातायात की जरूरतों को पूरा करने के लिए इंडियन एयरलाइन्स भुवनेश्वरों तक/से निम्नलिखित सेवाओं का परिचालन करती है—

1. सप्ताह में 4 बार, बी०-737 सहित, और सप्ताह के शेष 3 दिनों के लिए कलकत्ता-भुवनेश्वर सैक्टर पर एफ-27 सहित

2. सप्ताह में 4 बार, बी०-737 सहित, हैदराबाद/भुवनेश्वर सैक्टर में ।

3. सप्ताह में 5 बार, बी०-737 सहित, दिल्ली/भुवनेश्वर सैक्टर में बाराणसी होते हुए ।

#### भारत में वन तथा आदिवासियों संबंधी राय बर्मन समिति का प्रतिवेदन

615. श्री के० प्रधानी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पांचवी तथा छठी पंचवर्षीय योजनाओं में निर्धारित आदिवासी विकास के प्रति उप-योजना दृष्टिकोण संबंधी नीति की सफलता का मूल्यांकन करने के उद्देश्य से भारत में वन तथा आदिवासियों संबंधी राय बर्मन समिति (1982) के प्रतिवेदन पर विचार कर लिया है;

(ख) आदिवासी विकास पर किए गए पूंजी निवेश से वास्तव में आदिवासियों का कितना विकास हुआ है; और

(ग) इसके निष्कर्ष क्या हैं और इनको ध्यान में रखते हुए सातवीं योजना में आदिवासी विकास के लिए अधिक गतिशील दृष्टिकोण अपनाने हेतु क्या कार्यवाही की जायेगी ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) पूंजी निवेश से आदिवासियों की आर्थिक, सामाजिक तथा शैक्षिक उन्नति हुई है ।

(ग) सातवीं योजना के लिए अनुसूचित जनजाति के विकास संबंधी कार्यदल का विचार है कि आदिवासियों के वनजोर क्षेत्रों तथा बगों के विकास उनके पर्यावरण में सुधार और विशिष्ट संस्कृति और रहन-सहन के तौर-तरीके के संरक्षण पर अधिक ध्यान केन्द्रित देते हुए छठी योजना की नीति को जारी रखा जाए।

### ईंधन की लकड़ी की अत्यधिक कमी

616. श्री के० प्रधानी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत द्वारा इस शताब्दी के अंत में ईंधन की लकड़ी की अत्यधिक कमी का सामना किए जाने की संभावना है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने देश में एक बृहत बायो गैस कार्यक्रम प्रारम्भ करने के लिए कोई दीर्घकालीन योजना तैयार की है जिसका भारतीय ग्रामीण पर्यावरण पर भी स्वास्थ्यकर प्रभाव पड़ेगा;

(ग) यदि हां, तो योजना की मोटी रूपरेखा क्या है और क्या इसके साथ-साथ ईंधन के लिए अधिक लकड़ी प्राप्त करने के लिए तरुभूमि के विकास तथा ईंधन की लकड़ी के बागान लगाने तथा प्राकृतिक वनों की उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए कोई कार्यक्रम तैयार किया गया है और उसे कार्यान्वित किया जाएगा;

(घ) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ङ) क्या इन कार्यक्रमों को उड़ीसा तथा मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्रों में प्रारम्भ किया जाएगा ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासामर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) इस शताब्दी के अन्त तक भारत ईंधन की लकड़ी की अत्यधिक कमी का सामना कर सकता है, यदि इस कमी को कम करने के लिए बहु-कठिन प्रयत्न नहीं किए जाएंगे।

(ख) 20-सूत्री कार्यक्रम में बायो गैस की प्रगति और व्यापक पैमाने पर विकास को मिला दिया गया है और इसको सातवीं पंचवर्षीय योजना तथा बाद के लिए अत्यधिक बढ़ाने का प्रस्ताव है।

(ग) से (ङ) बायो गैस की राष्ट्रीय परियोजना के अधीन, सातवीं योजना अवधि में 1.5 मिलियन परिवार आकार के बायो गैस संयंत्रों को स्थापित करने का प्रस्ताव किया गया है। सामुदायिक और संस्थागत बायो गैस कार्यक्रम के अधीन, 1200 संयंत्रों की स्थापना का प्रस्ताव भी रखा गया है। इसके अतिरिक्त सातवीं पंचवर्षीय योजना में वनीय क्षेत्र के अधीन 10.2 मिलियन हेक्टर वन-रोपण का लक्ष्य रखा गया है। इसमें अन्य एजेंसियों के द्वारा किए गए कार्यकलापों के वनरोपण कार्यक्रम सम्मिलित नहीं हैं। इसके अतिरिक्त ऐसा प्रस्ताव रखा गया है कि सातवीं योजना अवधि के दौरान ईंधन की लकड़ी, चारा और बिद्युत के प्रयोजन के लिए ऊर्जा बागान उगाने के लिए 1.5 मिलियन हेक्टर बेकार भूमि और निरावृत्त भूमि ले ली जाए। उड़ीसा और मध्य प्रदेश

के कबीले वाले क्षेत्रों सहित सभी उपयुक्त क्षेत्रों में इन सभी कार्यक्रमों का कार्यान्वयन किया जाएगा।

**पश्चिम बंगाल सामाजिक वानिकी परियोजना का अध्ययन**

617. श्री सनत कुमार मंडल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1974-77 में पश्चिम बंगाल को सामाजिक वानिकी परियोजना में के अध्ययन से यह पता चलता था कि राज्य के वनों से प्रति वर्ष 10 लाख टन अर्थात् 0.85 टन प्रति हेक्टेयर के लगभग ईंधन की लकड़ी प्राप्त होती है;

(ख) क्या सरकार सन् 2000 में ईंधन की लकड़ी की संभावित कमी को ध्यान में रखते हुए कम लकड़ी देने वाली वर्तमान वन भूमि को वृक्षों की उपयुक्त/किस्मों के सुव्यवस्थित बागानों में परिवर्तित करने तथा प्राकृतिक वनों के अन्तर्गत क्षेत्रों की पैदावार कम से कम अपक्षीण वन भूमि में संभव स्तर अर्थात् प्रति वर्ष 3 टन प्रति हेक्टेयर तक बढ़ाने की कोई दीर्घकालीन योजना तयार की है; और

(ग) यदि हां, तो उसकी मोटी रूपरेखा क्या है और इस पर कितनी पूंजी परिव्यय होने की संभावना ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) जी हां।

(ख) जी हां। प्राकृतिक वनों के स्तर के सदृश अवक्रमित वनों से उत्पादन बढ़ाने की एक योजना है।

(ग) ग्रामीण आबादी के लिए ईंधन की लकड़ी, चारा और लघु इमारती लकड़ी की आपूर्ति बढ़ाने और पर्यावरण में सुधार करने हेतु मोटी रूपरेखा में ग्रामीण वन भूमि में वृक्ष लगाने, धारीदार पौधे लगाना, अवक्रमित वनों को पुनःस्थापना और बंजर भूमि का पूर्ण उपयोग करने के लिए फार्म वानिकी को प्रोत्साहन देना शामिल है। छठी पंचवर्षीय योजना के लिए वास्तविक तथा वित्तीय लक्ष्य नीचे दिए गए हैं :—

विवरण		छठी पंचवर्षीय योजना के वास्तविक लक्ष्य (हेक्टार)
1	2	3
(1) सामाजिक वानिकी परियोजना (विश्व बैंक से सहायता प्राप्त 1981-85) (चार वर्ष)	(1) ग्रामीण वन भूमि (बुडलोट्स)	3580
	(2) धारीदार वृक्षरोपण	9500
	(3) फार्म वानिकी	25520
	(4) अवक्रमित वनों की पुनः स्थापना	7500
		<b>46100</b>

1	2	3
(2) ग्रामीण जलावन की लकड़ी के वृक्षारोपण सहित सामाजिक बानिकी संबंधी केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना (1980-85) (कुल परिव्यय 1175.8 लाख रुपए है) - (छठी योजना अवधि)	(1) ग्रामीण बन भूमि (बुडलोद्स)	6925

उपरोक्त के संबंध में सातवीं पंचवर्षीय योजना संबंधी परिव्यय को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

### देश में बाघों की संख्या

618. श्री अनन्त प्रसाद सेठी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) इस समय देश में बाघों की संख्या कितनी है;  
(ख) क्या बाघ आरक्षित क्षेत्र में बाघों की संख्या में कोई वृद्धि हुई है;  
(ग) यदि हां, तो कितनी वृद्धि हुई है; और  
(घ) पिछले पांच वर्षों के दौरान कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है ?

पर्यावरण तथा बन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) 1984 के दौरान की गई अखिल भारतीय बाघ गणना में बाघों की संख्या 4005 थी।

(ख) जी हां।

(ग) और (घ) पांच साल पहले अर्थात् 1979 में सिर्फ 11 बाघ आरक्षित क्षेत्र में थे। 1979 में इन 11 आरक्षित क्षेत्रों में बाघों की संख्या 711 होने का अनुमान लगाया गया था। 1984 में इन आरक्षित क्षेत्रों में 960 बाघों की गणना की गई थी। इस प्रकार बाघों की संख्या में लगभग 33.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

1979 के बाद स्थापित किए गए अन्य चार बाघ आरक्षित क्षेत्रों में 1984 में की गई गणना में बाघों की कुल संख्या 161 थी।

### चलती गाड़ियों में अपराध

619. श्री मुहम्मद महुफूज अली खां :

प्रो० रामकृष्ण मोरे :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पिछले कुछ समय से चलती गाड़ियों में अपराधों में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो पिछले छह महीनों के दौरान चलती गाड़ियों में लूटपाट और अन्य अपराधों के कितने मामले हुए हैं और उससे पूर्व के छह महीनों के दौरान हुए अपराधों की तुलना में स्थिति क्या है; और

(ग) चलती गाड़ियों में अपराधों की घटनाओं को रोकने और यात्रियों तथा उनके सामान की रक्षा के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

### विवरण

राज्य सरकारें तथा संघ शासित क्षेत्र प्रशासन अपराधों से संबंधित कानूनों को लागू करने के लिए उत्तरदायी हैं। मार्च, 1984 से अगस्त, 1984 और सितम्बर, 1984 से फरवरी, 1985 तक की अवधि के दौरान चलती गाड़ियों में किए गए अपराधों से संबंधित उपलब्ध सूचना अनुलग्नक में दी गई है।

2. रेलवे, रेल मार्गों पर अपराधों की घटनाओं को रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय कर रहा है :—

- (1) गाड़ियों के चालकों को संकटकालीन सीटी बजाने के निदेश दिए गए हैं यदि गाड़ी अचानक असारिणीबद्ध रूप से रुकती है ताकि मार्गरक्षक दल सचेत किया जा सके।
- (2) कोच एटेंडेंटों को सतर्क रहने और आरक्षित डिब्बे में अनधिकृत प्रवेश को रोकने के निदेश दिए गए हैं।
- (3) रेलवे के अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन को डिब्बों के सरकाचां किबाड़ों को ताला लगाने की व्यवस्था में सुधार करने, अनधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए प्रवेश द्वारों में सुधार करने और डिब्बों के भीतर तथा बाहर बेहतर प्रकाश सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए सुझाव देने की सलाह दी गई है।

3. यात्रियों और उनके सामान की सुरक्षा के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :—

- (1) सभी रात्रि पैसंजर/मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में शसस्त्र पुलिस तैनात की जाती है।
- (2) संदिग्ध व्यक्तियों पर निगरानी रखने के लिए सादे कपड़ों में कर्मचारी तैनात किए गए हैं।
- (3) रास्ते के रेलवे स्टेशनों पर जहां कोई थाना या बाह्य चौकी नहीं है वहां जिला पुलिस कर्मचारियों को संदिग्ध व्यक्तियों पर निगरानी रखने के लिए गाड़ियों के आने-जाने के समय पर रेलवे स्टेशन पर उपस्थित रहने के लिए निदेश दिए गए हैं।
- (4) सक्रिय अपराधियों की हिस्ट्री सीट खोली जा रही है।
- (5) पुलिस के बचाव दलों को प्रत्येक स्टाप पर उतरने जहां पर गाड़ियां रुकती हैं और गाड़ियों का चक्कर लगाने तथा संदिग्ध व्यक्तियों पर निगरानी रखने के लिए आदेश दिए गए हैं।

## अनुलग्नक

मार्च, 1984 से अगस्त, 1984 और सितम्बर, 1984 से फरवरी, 1985 तक की अवधि के दौरान चलती गाड़ियों में किए गए अपराधों का विवरण।

क्रम संख्या	चलती गाड़ियों में किए गए अपराध की किस्म	मार्च, 1984 से अगस्त, 1984 तक	सितम्बर, 1984 से फरवरी, 1985 तक
1.	लूटपाट	78	27
2.	डकैती	15	16
3.	हत्या	5	13
4.	व्यवसायिक रूप से विषयान कराना	35	37
जोड़		133	93

## ग्रामीण और शहरी युवकों की बेरोजगारी

620. श्री एस० एम० भट्टम : क्या युवा कार्य और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ग्रामीण और शहरी युवकों की बेरोजगारी की समस्या हल करने हेतु विशिष्ट उपाय करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो कार्यक्रमों का ब्यौरा और स्वरूप क्या है;

(ग) बेरोजगार युवकों की सेवाओं का उपयोग करने और उन्हें राष्ट्र निर्माण के कार्यक्रमों में शामिल करने हेतु क्या विशेष कदम उठाने अथवा योजनायें आरम्भ करने का विचार है; और

(घ) उन्हें कब क्रियान्वित करने का विचार है और इन कार्यक्रमों की अनुमानित लागत क्या है ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के० जयचन्द्र सिंह) : (क) और (ख) जी, हां। सातवीं पंचवर्षीय योजना के प्रस्तावित कागजात में पहले ही रोजगार के अवसरों को बढ़ाने की आवश्यकता पर बल दिया गया है। तथापि, युवा वर्ग की बेरोजगारी की समस्या को समाधान के लिए कार्यक्रम सरकार के कई मंत्रालयों/विभागों में शुरू किए गए हैं। इसके ब्यौरों और प्रकार के बारे में सूचना एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) बेरोजगार युवा वर्ग को राष्ट्र निर्माण कार्यकलापों में सम्मिलित करने के लिए विशेष कदम उठाए गए हैं। अन्य बातों के साथ-साथ कुछ निम्नलिखित महत्वपूर्ण कार्यक्रम शामिल हैं :

देश के विभिन्न भागों में राष्ट्रीय एकीकरण शिविरों का आयोजन; सारे देश में राष्ट्रीय युवा दिवस और राष्ट्रीय युवा सप्ताह मनाकर विशेष कार्य परियोजनाओं जैसे कार्यकलाप, दहेज, जातिवाद, साम्प्रदायिकता आदि जैसी सामाजिक कुरीतियों के विरुद्ध और भारतीयता में गौरव, धर्मनिरपेक्ष, अनुशासन, प्रजातन्त्र, एकता इत्यादि जैसे राष्ट्रीय मान्य मूल्यों की ओर जागरूकता पैदा करने पर लक्षित कार्यकलाप; बेरोजगार युवा वर्ग की कार्यात्मक क्षमता बढ़ाने के लिए नए व्यवसायिक प्रशिक्षण कार्यक्रम लागू करना; वृक्षारोपण, स्वच्छता अभियान इत्यादि द्वारा पर्यावरण को बनाए रखना और सुधार करना तथा युवा कार्यक्रम को और आगे बढ़ाने के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान ग्रामीण युवा क्लब और नेहरू युवक केन्द्र आन्दोलन ऐसे सभी जिलों में जहाँ वे पहले नहीं है; खोल कर सुदृढ़ करना शामिल है।

(घ) अधिकतर ये कार्यक्रम पहले ही कार्यान्वित किए जा रहे हैं। यद्यपि, कुछ को 1985-86 के कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है। विभाग के युवा कार्यक्रमों के लिए वर्ष 1985-86 के लिए आवंटन लगभग 18.00 करोड़ रुपये है।

### वनों को संरक्षण देना

621. श्री० जी० जी० स्वैल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में वनों के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्र का प्रतिशत विश्व में सबसे कम है;

(ख) यदि हां, तो वनों की कटाई को न रोकने के क्या कारण हैं जो ठेकेदारों और अधिकारियों की सांठ-गांठ और गरीबों द्वारा ईंधन के रूप में प्रयोग करने से निर्बाध जारी है; और

(ग) इन बुराइयों को रोकने और वनों को संरक्षण देने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) तथा (ख) भारत में वनों के अन्तर्गत कुल भूमि क्षेत्र की प्रतिशतता विश्व में सबसे कम नहीं है। भारत में वनों के तहत इसके क्षेत्र का लगभग 23 प्रतिशत है, जबकि यह कुछ पड़ोसी देशों में कम से कम 3 प्रतिशत है। तथापि, वन कों प्रति व्यक्ति उपलब्धता (0.1 हेक्टर) कम है और लोगों की मूल आवश्यकता को पूरी करने के लिए इसके फलस्वरूप वनों पर दबाव इसकी मौजूदा क्षमता की सीमा अधिक है। इसके परिणामस्वरूप, इमारती लकड़ी तथा ईंधन की वर्तमान मांग पूरा करने के लिए वन क्षेत्र में कमी हुई है।

(ग) वनों पर दबाव कम करने के लिए राहत के तौर पर निम्न उपाय किए जा रहे हैं :—

(1) वन क्षेत्रों में या इससे बाहर के क्षेत्रों में वनरोपण तथा पौधरोपण का एक बृहत कार्यक्रम शुरू किया जा रहा है।

(2) लकड़ी के वास्तविक उपभोक्ताओं का पता लगाया जा रहा है ताकि इसकी जगह पर अन्य सामग्री के उपयोग को प्रोत्साहित किया जा सके।

(3) सक्षम क्षेत्रों का पता लगाया जा रहा है ताकि पर्याप्त रक्षण तंत्र को लागू किया जा सके; और

(4) वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के उपबन्धों के तहत वन भूमि को बरबादी से रोकने के प्रयास किए जा रहे हैं। देश के अधिकांश भागों में ठेकेदारों की एजेंसी को समाप्त किया गया है।

#### पश्चिम बंगाल में शरणार्थियों को स्थायी हक-पत्र

622. श्री प्रियरंजन दास मुंशी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारत में, विशेष रूप से पश्चिम बंगाल में, आये और बसे शरणार्थियों को सशर्त पट्टा दस्तावेज की बजाय अपने देश में अन्य नागरिकों की भांति स्थायी हक-पत्र प्रदान करेगी क्योंकि सरकार उनके सहित प्रत्येक भारतीय नागरिक को समान नागरिकता अधिकार प्रदान करती है;

(ख) यदि हां, तो सरकार का क्या उपाय करने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामकुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) विस्थापित व्यक्तियों को सरकार द्वारा प्रायोजित और अनुमोदित आबदकार कालोनियों में भूमि मुफ्त दी जा रही है। सरकार द्वारा प्रायोजित और अनुमोदित आबादकार कालोनियों में विस्थापित व्यक्तियों को भूमि का अधिकार तथा स्वामित्व देने के लिए राज्य सरकारों को 17-5-1974 को निदेश जारी किए गए थे। ग्रामीण क्षेत्रों में भूमि पूर्ण स्वामित्व के आधार पर दी गई थी जबकि शहरी क्षेत्रों में भूमि प्रतिवर्ष प्रति एक सौ वर्ग गज अथवा इसके किसी भाग के लिए 1 रु० के नाममात्र भूमि किराये पर 99 वर्षों की अवधि के लिए पट्टे के आधार पर दी गई थी। ये शर्तें उस सामान्य नीति के अनुसार हैं जिनका अन्य क्षेत्रों में भी भारत सरकार द्वारा अनुसरण किया जाता है। फिर भी, शहरी क्षेत्रों में विस्थापित व्यक्तियों को पट्टा-दस्तावेज द्वारा अधिकार और स्वामित्व देने के विरुद्ध समिति पंजीकरण अधिनियम, 1965 के अधीन पंजीकृत एक समिति पश्चिम बंगाल उदबस्तु संगति ने कलकत्ता उच्च न्यायालय में एक याचिका दायर की है। मामला अब न्यायाधीन है।

पूर्वी बंगाल से आये शरणार्थियों को पश्चिम बंगाल में पूरी तरह से बसाया जाना

623. श्री प्रियरंजन दास मुंशी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल में 1950, 1952 और 1965 तक आये पूर्वी बंगाल के शरणार्थियों को पूरी तरह बसाये जाने का कार्य अभी तक पूरा नहीं हो पाया है; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामकुलारी सिन्हा) : (क) 31-3-1958 तक लगभग 41.17 लाख व्यक्ति और 1-1-64 से 25-3-1971 तक लगभग 11.14 लाख व्यक्ति, पूर्वी

पाकिस्तान से भारत में आये। इनमें से पश्चिमी बंगाल में ठहरे, प्रथम वर्ग से 31.32 लाख व्यक्तियों को "पुराने प्रवासी" कहा जाता है और बाद के वर्ग के लगभग 6 लाख व्यक्तियों को "नए प्रवासी" कहा जाता है। "नए प्रवासियों" के मामले में यह निर्णय किया गया था कि केवल उन्हीं व्यक्तियों को आवश्यक पुनर्वास सहायता दी जाएगी जो पुनर्वास के लिए पश्चिम बंगाल से बाहर शिविरों में जाने के लिए तैयार हैं।

(ख) पश्चिम बंगाल में प्रवासियों के पुनर्वास के लिए विस्तृत पुनर्वास उपाय आरम्भ किए गए। इनमें कृषि योजना, औद्योगिक योजना, छोटे व्यापारियों के लिए पुनर्वास ऋण, आवास आदि, कालोनियों का विकास, शिक्षा और चिकित्सा सुविधाओं के लिए व्यवस्था सम्मिलित हैं। पश्चिमी बंगाल में पुनर्वास की अवशिष्ट समस्या की प्रकृति और आकार का राज्य सरकार के साथ परामर्श करके समय-समय पर मूल्यांकन किया जाता है। इस प्रकार का अन्तिम मूल्यांकन भारत सरकार द्वारा गठित कार्यकारी दल द्वारा 1975-76 में किया गया था। कार्यकारी दल की सिफारिशों पर आधारित, सरकार द्वारा यथा स्वीकृत, विभिन्न योजनाएं अनुमोदित की गयीं थीं। पुराने और नए प्रवासियों के लिए चिकित्सा सुविधाओं की योजनाओं को पहले ही कार्यान्वित कर दिया गया है। पश्चिम बंगाल में विस्थापित व्यक्तियों की कालोनियों के विकास से सम्बन्धित कार्य आवास तथा निर्माण मंत्रालय में विचार किया जा रहा है। सरकार द्वारा प्रायोजित और अनुमोदित आबादकार कालोनियों, भूतपूर्व शिविर स्थल परिवारों और पूर्वी पाकिस्तान में भारतीय एनक्लेव से भूतपूर्व परिवारों के पुनर्वास के लिए भूमि अधिग्रहण के लिए योजना कार्य को कार्यान्वित किया जा रहा है। इन योजनाओं को राज्य सरकार द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है, जिसके लिए धन केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध किया जाता है। "टाईप" ऋणों, अर्थात् 31 मार्च, 1964 से पहले विस्थापित व्यक्तियों को दिया जाने वाला गैर-अंशदायी मकान-निर्माण, वासभूमि, कृषि भूमि और छोटे व्यापार के लिए दिया जाने वाले ऋणों, की पूर्ण माफी करने के लिए राज्य सरकारों को शक्तियां प्रदान की गई हैं। विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए उन्हें पुनः भूमि देने के लिए राज्य सरकार को 31-3-1984 तक दिए गए ऋण की माफी का प्रश्न विचाराधीन है।

#### शस्त्र अधिनियम के अन्तर्गत दायर किये गये मामले

624. श्री जूल खन्व डाला : क्या गृह मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में पिछले तीन वर्षों के दौरान शस्त्र अधिनियम के अन्तर्गत राज्य-वार और वर्ष-वार कितने मामले दायर किये गये;

(ख) सरकार ने अवैध हथियारों की बिक्री और खरीद पर रोक लगाने के लिये क्या कार्यवाही की है; और

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान राज्यवार और वर्ष-वार कितने अवैध हथियारों का निर्माण करने वाली फैक्ट्रियों का पता लगाया गया है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामकुलारी सिन्हा) : (क) केन्द्रीय सरकार द्वारा शस्त्रों के न तो एकत्र किये जाते हैं तथा न रखे जाते हैं।

(ख) राज्य सरकारों के समय-समय पर बिना लाइसेंस के शस्त्रों का पता लगाने तथा गैर कानूनी शस्त्रों के निर्माण, बिक्री तथा आधिपत्य को रोकने के लिए सतत तथा प्रभावशाली उपक्रम करने के लिए अनुरोध किया गया है। शस्त्र अधिनियम, 1959 को सन् 1983 में संशोधित किया गया और संशोधित अधिनियम के तहत गैर कानूनी शस्त्रों के निर्माण, बिक्री तथा आधिपत्य के अपराधों को रोकने के लिए सजा में वृद्धि की गई है।

(ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

### विवरण

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	पता लगाये गये कारखानों की संख्या		
		1981	1982	1983
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	शून्य	1	शून्य
2.	असम	1	7	6
3.	बिहार	82	53	29
4.	गुजरात	1	2	*
5.	हरियाणा	शून्य	शून्य	2
6.	कर्नाटक	शून्य	1	शून्य
7.	केरल	पिछले तीन वर्षों में दस मामले दर्ज किये गये।		
8.	महाराष्ट्र	पिछले तीन वर्षों में राज्य में 21 मामलों का पता लगाया गया।		
9.	मध्य प्रदेश	*	1	शून्य
10.	मेघालय	2	2	*
11.	उड़ीसा	6	2	1
12.	पंजाब	3	2	शून्य
13.	राजस्थान	5	5	3
14.	तमिलनाडु	शून्य	शून्य	1
15.	उत्तर प्रदेश	251	177	124
16.	पश्चिमी बंगाल	चार मामलों का पता लगाया गया।		
17.	दिल्ली	शून्य	1	3

टिप्पणी—1. 1984 के सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध नहीं है।

2. अन्य राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्रों के सम्बन्ध में सूचना शून्य है।

3. \*राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों से सूचना न प्राप्त होना इंगित करता है।

भारत में खेलने वाली विदेशी टीमों पर लक्ष

625. श्री मूल चन्द्र डागा : क्या युवा कार्य और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हमारे देश में पिछले तीन वर्षों के दौरान कितनी विदेशी टीमों ने देशवार और वर्ष-वार कितने मैच खेले; और

(ख) उपरोक्त मैचों पर हमारी सरकार द्वारा किये गये खर्च का व्यौरा क्या है और उपरोक्त टीमों को देश-वार, वर्ष-वार और खेल-वार अलग-अलग कितनी धनराशि दी गई ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के० जयचन्द्र सिंह) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

भूमिगत मिजो नेशनल फ्रंट के सक्रिय कार्यकर्ताओं का क्षमादान

626. श्री संफुहीन चौधरी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भूमिगत मिजो नेशनल फ्रंट के सभी सक्रिय कार्यकर्ताओं का क्षमादान करने पर सहमत हो गई है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार और मिजो नेशनल फ्रंट के बीच पहले ही मोटे तौर पर आम सहमति अन्य किन मुद्दों पर हुई है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) मिजो नेशनल फ्रंट के साथ अभी बातचीत चल रही है । इस स्थिति में विवरण देना असामयिक होगा ।

मिजो नेशनल फ्रंट के नेता लाल डेंगा के साथ बातचीत

627. श्री जी० जी० स्वैल :

श्री धर्म पाल सिंह मलिक :

श्री सत्य गोपाल मिश्र :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिजो नेशनल फ्रंट के नेता लाल डेंगा के साथ विचार-विमर्श अन्तिम दौर में पहुँच गया है; और

(ख) क्या विचार-विमर्श के बावजूद मिजो नेशनल फ्रंट के कुछ वर्ग अपने छुपे हुए स्थानों में अपनी प्रभुसत्ता की मांग के प्रति दृढ़ संकल्प है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) मिजो नेशनल फ्रंट के नेता श्री लाल डेंगा के अभी बातचीत चल रही है ।

(ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार इस समय इसके कोई संकेत नहीं हैं ।

**मणिपुर में युवाओं में नशीले पदार्थों की लत**

628. श्री जी० जी० स्वैल : क्या युवा कार्य और खेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मणिपुर के युवाओं की नशीले पदार्थों के प्रति बढ़ती हुई लत पर दुख प्रकट करते हुए उन्होंने इम्फाल में एक भाषण दिया था ;

(ख) क्या बढ़ती हुई प्रवृत्ति का कारण यह है कि मणिपुर और मिजो हिल बर्मा सीमा पर है जो अब बर्मा, लाओस और थाइलैण्ड के "गोल्डन ट्राई एंगल" से नशीले पदार्थों के आने के मुख्य द्वार हैं और इस प्रकार यह पदार्थ इ क्षेत्रों में सस्ती और आसानी से उपलब्ध है; और

(ग) क्या उन्होंने इस मामले में सरकार के अन्य अधिकारियों का ध्यान आकृष्ट किया है और उनसे सहयोग मांगा है ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री आर० के० जयचन्द्र सिंह) : (क) छात्रों का मणिपुर में युवा लोगों में नशीले पदार्थों की बढ़ती हुई लत की समस्या की ओर ध्यान आकर्षित किया गया था ।

(ख) जबकि भारत-बर्मा सीमा पर जब्त किए गए नशीले पदार्थ यह नहीं दर्शाते कि भारत-बर्मा सीमा पर तस्करी में काफी वृद्धि हो रही है, फिर भी, भारत गत कुछ समय से कुछ पड़ोसी देशों से, कुछ नशीले पदार्थ, विशेषकर ओपिएट्स तथा केनादिल, के मार्गस्थ व्यापार की समस्या का सामना कर रहा है । अन्तर्राष्ट्रीय नारकोटिक्स नियंत्रण बोर्ड (1983) की रिपोर्ट दर्शाती है कि भारत दो अवैध पूर्ति क्षेत्रों दक्षिण-पूर्व एशिया तथा निकटवर्ती मध्य-पूर्व के बीच में स्थित है जो मुख्यतः हिरोइन तथा केनाबिस रेसिन के लिए मार्गस्थ देश है ।

(ग) जी, हां ।

**अन्तरिक्ष को सैनिक प्रतिष्ठान से मुक्त और मानव जाति की सामान्य धरोहर के रूप में स्वीकार करना**

629. श्री जी० जी० स्वैल : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "नक्षत्र युद्ध" के बारे में बढ़ती हुई जोरदार बातों के संदर्भ में उनका विचार संयुक्त राष्ट्र में अन्तरिक्ष को सैनिक प्रतिष्ठान से मुक्त रखने और मानव जाति की सामान्य धरोहर के रूप में स्वीकार करने के लिए अनुरोध करने हेतु अन्तर्राष्ट्रीय पहल करने का है;

(ख) क्या उनका विचार अन्तरिक्ष को प्रदूषण से मुक्त करने, जिसके कारण मानव चालित और मानव विहीन उपग्रहों के चलने में और अन्तरिक्ष अनुसंधान के लिए खतरा पैदा हो गया है, अन्तर्राष्ट्रीय कार्यवाही करने के लिए पहल करने का है; और

(ग) क्या उनका विचार उन उपग्रहों को सीमित करने के लिए आह्वान करने का भी है जिसे कोई भी शक्ति भौगोलिक परिचय में स्थापित कर सकती है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कुर्कीब आल्म खा) : (क) 1967 की बाहरी अंतरिक्ष संधि में पहले ही यह व्यवस्था है कि बाहरी अंतरिक्ष सारी मानवता की अमानत होगी और बाहरी अंतरिक्ष में किसी भी प्रकार के नाभकीय शस्त्रों या विनाशकारी हथियारों को नहीं रखा जाना चाहिए। बाहरी अंतरिक्ष में हथियारों की दौड़ के विस्तार से जो खतरे उत्पन्न हुए हैं, उनके बारे में भारत ने अनेक मंचों पर चिन्ता व्यक्त की है, हमने अपनी इस चिन्ता पर हाल ही में 28 जनवरी, 1985 की दिल्ली घोषणा में तथा जेनेवा में मार्च, 1985 में हुए निरस्त्रीकरण सम्बन्धी सम्मेलन में जोर दिया है।

(ख) अब तक किए गए अध्ययनों से यह पता चलता है कि अंतरिक्ष में मलबे द्वारा उत्पन्न खतरा इस समय बहुत कम है। मामले की निरंतर समीक्षा की जाती रहेगी।

(ग) भारत ने अन्य कई देशों के साथ मिलकर इस बात का प्रतिपादन किया है कि भूस्थैतिकी कक्ष में सभी देशों को न्यायोचित रूप से स्थितियों का आबंटन किया जाए।

### पूर्वी क्षेत्र में परमाणु ऊर्जा परियोजना की स्थापना

630. श्री सत्बेन्द्र नारायण सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परमाणु ऊर्जा आयोग पूर्वी क्षेत्र में एक परमाणु ऊर्जा उत्पादन एकक स्थापित करने की योजना बना रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह बिहार में स्थापित किया जायेगा; और

(ग) सातवीं योजना अवधि में किन-किन स्थानों में ऐसे अन्य एकक स्थापित करने की योजना है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज चौ० पाटिल) : (क) तथा (ख) परमाणु ऊर्जा विभाग द्वारा पूर्वी क्षेत्र में, जिसमें बिहार भी शामिल है, परमाणु बिजलीघर लगाने के बास्ते उपयुक्त स्थानों के बारे में अध्ययन करने के लिए एक गठित स्थल चयन समिति की रिपोर्ट अभी नहीं मिली है।

(ग) सरकार ने यह अनुमोदित कर दिया है कि राजस्थान में रावतभाटा स्थित बिजलीघर का विस्तार 235 मेगावाट क्षमता वाले दो यूनिट लगाकर किया जाए और कर्नाटक में कैगा नामक स्थल पर एक बिजलीघर लगाया जाए, जिसमें 235 मेगावाट क्षमता वाले दो यूनिट होंगे। परमाणु बिजली सम्बन्धी कार्यक्रम की रूपरेखा के अन्तर्गत 235 मेगावाट और 500 मेगावाट क्षमता के यूनिट लगाने के लिए उत्तरी, दक्षिणी और पश्चिमी क्षेत्रों के अन्य स्थलों के बारे में सरकार विचार कर रही है।

### एक भारतीय को अंतरिक्ष में भेजने का कार्यक्रम

631. श्री कमल नाथ : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमेरिका के सहयोग से अंतरिक्ष में भारतीय को भेजने के ब्यौरे को अंतिम रूप दे दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य विशेषताएं क्या हैं; और

(ग) क्या निकट भविष्य में अपने व्यक्तियों की अंतरिक्ष उड़ान शुरू करने का भारत का कोई कार्यक्रम है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) और (ख) संयुक्त राज्य अमरीका के सहयोग से भारतीय को अंतरिक्ष में भेजने के लिए चयन-प्रक्रिया, अर्हता, प्रशिक्षण कार्यक्रम और समय-अनुसूची के सम्बन्ध में ब्यौरे को अंतिम रूप दे दिया गया है। भारतीय नीतभार विशेषज्ञ का मुख्य कार्य अंतरिक्ष-शटल की पृथ्वी की निम्न कक्षा में इन्सैन्ट-1-सी की जांच पड़ताल और नियोजन के दौरान सलाहकार-एवं-पर्यवेक्षक के रूप में कार्य करना होगा। इसके अलावा, इस मिशन की एक मुख्य विशेषता यह है कि भारतीय नीतभार विशेषज्ञ भू-पर्यवेक्षण और जीवन-विज्ञान के क्षेत्र में कुछ संयुक्त इसरो-नासा के वैज्ञानिक परीक्षण करेंगे। नीतभार विशेषज्ञ के चयन के साथ-साथ प्रशिक्षण और परीक्षणों की योजना को अन्तिम रूप देने के कार्य के इस वर्ष की जुलाई तक पूरा होने की संभावना है।

(ग) जी, नहीं।

#### वायुदूत द्वारा पश्चिमी जर्मनी से खरीदे गये विमान का उपयोग

632. श्री के० रामभूति : क्या पर्यटन और नागर विमान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वायुदूत ने पश्चिमी जर्मनी से 19 सीटों वाले तीन बिल्कुल नये डोनियर विमान खरीदे हैं जिनमें से प्रत्येक की कीमत 2.6 करोड़ रुपये है तथा उनमें से एक विमान रायबरेली तथा दूसरा जोधपुर मार्ग पर चलाया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तीसरा विमान किस मार्ग पर चलाया जायेगा; और

(ग) क्या वायुदूत का ऐसे और विमान खरीदने का कोई प्रस्ताव है जिससे कि और अधिक शहरों को वायु सेवा से जोड़ा जा सके ?

पर्यटन और नागर विमान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) वायुदूत ने हाल ही में पश्चिमी जर्मनी निर्मित 19 सीटों वाले डोनियर-228 तीन विमान प्राप्त किए हैं जिनकी हरेक की लागत लगभग 2.6 करोड़ रुपये है। इनमें से एक विमान दिल्ली स्टेशन पर रखा गया है तथा (1) दिल्ली-रायबरेली-लखनऊ तथा वापसी, और (2) लखनऊ-देहरादून-लखनऊ मार्ग पर प्रचालन कर रहा है। इस विमान की उपयोग दिल्ली-जयपुर-जोधपुर-बीकानेर मार्ग पर प्रचालन के लिए भी किया जाएगा। दूसरे विमान को पश्चिमी क्षेत्र में प्रचालन के लिए बम्बई में रखा गया है।

(ख) तीसरे विमान को दक्षिणी क्षेत्र में प्रचालन के लिए हैदराबाद में रखा जाएगा।

(ग) जी, हां।

## गरीबी कम करने सम्बन्धी कार्यक्रम

633. कुमार पुष्पा बेबी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना में गरीबी कम करने के लिए शुरू किए गए विभिन्न कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त योजना अवधि में विभिन्न राज्यों में इन कार्यक्रमों के अन्तर्गत प्राप्त उप-सिद्धियां क्या हैं; और

(ग) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) छठी योजना में गरीबी दूर करने के लिए जो प्रमुख कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं—एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम और ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम। इनमें से, ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम वर्ष 1983-84 में शुरू किया गया था।

(ख) और (ग) छठी योजना के पहले चार वर्षों अर्थात्, 1980-84 में इन कार्यक्रमों के अन्तर्गत वास्तविक और वित्तीय उपलब्धियों सम्बन्धी तीन विवरण सदन के सभा पटल पर रख दिए गए हैं। [प्रश्नालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 592/85]

## हांगकांग में रहने वाले भारतीयों के हितों की रक्षा

634. प्रो० रामकृष्ण मोरे : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हांगकांग के बारे में चीन इंग्लैंड की संयुक्त घोषणा से बहां रह रहे भारतीयों का भविष्य अनिश्चित हो गया है;

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

(ग) हांगकांग के चीन सरकार के नियंत्रण में आने के बाद बहां बसे भारतीयों के हितों की रक्षा के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) से (ग) हांगकांग के भविष्य के सम्बन्ध में चीन-ब्रिटिश संयुक्त घोषणा के अनुसार, जिस पर दिसम्बर, 1984 में यूनाइटेड किंगडम की सरकार और चीन लोक गणराज्य की सरकार ने बीजिंग में हस्ताक्षर किए थे, वे सभी व्यक्ति जो 1 जुलाई, 1997 को यानि उस दिन जिस दिन हांगकांग चीन को वापस किया जाएगा, वहां के स्थायी निवासी होंगे। उन्हें इसके बाद भी हांगकांग में बने रहने का अधिकार रहेगा। इस प्रलेख में यह भी बताया गया है कि हांगकांग में मौजूदा आर्थिक प्रणाली और रहन-सहन की प्रणाली को चीन सरकार द्वारा 1997 के बाद 50 वर्षों की अवधि के लिए ज्यों का त्यों रहने की अनुमति दी जाएगी। चीन सरकार ने यह कहा है कि हांगकांग के भविष्य के सम्बन्ध में उसने यूनाइटेड किंगडम की सरकार के साथ जिस करार पर हस्ताक्षर किए हैं, उसके उपबंधों का बह पालन करेगा। इसलिए अभी तक तो यह नहीं लगता कि जो भारतीय स्थायी रूप से हांगकांग में रह रहे हैं, 1997 के बाद उनके हितों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

## पाकिस्तान द्वारा राकेट छोड़ने हेतु परीक्षण

635. श्री बी० वी० बेसाई : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान का अंतरिक्ष तथा ऊपरी वायुमंडल अनुसंधान आयोग उपरी वायुमंडल में राकेट छोड़ने के वैज्ञानिक परीक्षण करने तथा ऐसे परीक्षणों से प्राप्त आंकड़ों का विश्लेषण और व्याख्या करने की योजना बना रहा है;

(ख) क्या उक्त आयोग ने ऊपरी वायुमंडल और अंतरिक्ष में अब तक 150 से अधिक राकेट छोड़े हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या इस प्रकार के वैज्ञानिक राकेटों से यह पता चलता है कि पाकिस्तान की परमाणु क्षमता भारत से काफी अधिक हो गई है;

(घ) यदि हां, तो क्या यह हमारे वैज्ञानिक अनुसंधानों के लिए गंभीर खतरा होगी; और

(ङ) यदि हां, तो यह सुनिश्चित करने के लिए कि पाकिस्तान द्वारा किए जाने वाले वैज्ञानिक अनुसंधानों का प्रयोग भारत के विरुद्ध न हो, सरकार का क्या कदम उठाने का है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिकी विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) पाकिस्तान की अंतरिक्ष तथा ऊपरी वायुमण्डल अनुसंधान समिति (सुपरको), जो बाद में आयोग बन गया था, 1962 से उच्च तुंगता वैज्ञानिक परिज्ञापी राकेट परीक्षण तथा ऐसे परीक्षणों से प्राप्त आंकड़ों का विश्लेषण और व्याख्या कर रहा है।

(ख) जी, हां।

(ग) और (घ) ऊपरी वायुमण्डलीय अध्ययनों के लिए परिज्ञापी राकेट परीक्षणों का परमाणु क्षमता से कोई सह-सम्बन्ध नहीं है। अतः हमारे वैज्ञानिक अनुसंधानों के लिए किसी प्रकार के खतरे की सम्भावना नहीं है।

(ङ) भारत सरकार भारतीय हितों के लिए किसी भी प्रकार के खतरे के प्रति हमेशा सतर्क है।

## केन्द्रीय और राज्य कानूनों के बाबजूद प्राकृतिक सम्पदा की हानि

636. श्री बालासाहिब बिसे पाटिल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में हाल ही में हुई एक विचारगोष्ठी में इस ओर ध्यान दिलाया गया था कि 200 केन्द्रीय और राज्य कानूनों के बाबजूद प्राकृतिक सम्पदा की अपार हानि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार वर्तमान कानूनों को और अधिक अर्थपूर्ण और प्रभावी बनाने हेतु तरीकों का पता लगाने के लिये राज्य प्रतिनिधियों की एक बैठक बुलायेगी; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) से (ग) पर्यावरण विभाग की वित्तीय सहायता से जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय द्वारा नई दिल्ली में 1 मार्च से 3 मार्च, 1985 को आयोजित गोष्ठी "पर्यावरण की सुरक्षा में कानून तथा विज्ञान" की कार्यवाही का विवरण अभी उपलब्ध नहीं हुआ है। बहरहाल, यह कहा जा सकता है कि भारत सरकार द्वारा पर्यावरणीय सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु कानूनी उपायों तथा प्रशासनिक तंत्र की सिफारिश करने हेतु 1980 में श्री एन० डी० तिवारी की अध्यक्षता में गठित समिति की सिफारिशों में से एक सिफारिश यह भी थी कि केन्द्रीय तथा राज्य कानूनों की नियमित तथा व्यापक पुनरीक्षा की जानी चाहिए जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ पर्यावरण से सम्बन्धित उद्देश्यों की कमियां दूर करना है। राज्य सरकारों को राज्य स्तर पर कानूनों की ऐसी पुनरीक्षा कार्यान्वित करने के लिए पहले ही लिखा गया है। भारत सरकार निम्नलिखित केन्द्रीय अधिनियमों, जिनके आठवीं लोक सभा/राज्य सभा के 133वें सत्र के चालू सत्र के दौरान उठाए जाने संभावना है, में संशोधन करने के लिए तैयार है :

- (1) खान तथा खनिज (विनियमन तथा विकास) संशोधन विधेयक, 1985
- (2) जल (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) संशोधन विधेयक, 1985
- (3) जल उपकर (संशोधन) विधेयक, 1985

#### कारों में अल्कोहल का प्रयोग

637. श्री जी० बी० रामाराव : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय बोर्ड पेट्रोल में टैट्रा-ईथिल लैंड की, संस्थान द्वारा निर्धारित 0.55 ग्राम/लिटर की पुरानी सीमा के विरुद्ध 0.15 ग्राम/लिटर की सीमा निर्धारित करने के लिये असफल प्रयास कर रहा है;

(ख) क्या ब्राजील अब शत-प्रतिशत अल्कोहल से चलने वाली कारें सफलतापूर्वक चला रहा है और यदि हां, तो क्या भारत की ऊर्जा के पुनः प्रयोग में लाये जा सकने वाले स्रोतों को ध्वंसाने की कोई योजना है; और

(ग) क्या कारों में अल्कोहल के प्रयोग को रोकने, विलम्ब करने सम्बन्धी कोई प्रस्ताव उनके मंत्रालय के विचाराधीन है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) केन्द्रीय बोर्ड, पेट्रोल में सीसे के प्रयोग को कम करने के लिए तथा इसको क्रमिक रूप से 0.15 ग्राम/लिटर तक नीचे खाने हेतु पेट्रोलियम उद्योग के साथ काम कर रहा है।

(ख) तथा (ग) जी, नहीं।

#### पाकिस्तान से भारतीय राज्य क्षेत्र में उष्रवाचियों द्वारा भ्रष्टाचार

638. श्री लक्ष्मण धलिक :

श्री अमर सिंह राठवा :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 9 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है कि लगभग 3,000 उग्रवादी पाकिस्तान के विभिन्न शिविरों में प्रशिक्षण प्राप्त करने के पश्चात भारतीय सीमा में चोरी छिपे प्रवेश कर गये हैं और उनमें से पकड़े गये कुछ उग्रवादियों से इस समय दिल्ली के लाल किले में पूछताछ की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में ब्यौरा क्या है; और

(ग) उग्रवादियों के खतरे से निपटने के लिये सीमा सुरक्षा अधिकारियों द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) उल्लिखित रिपोर्ट ध्यान में आयी है। इस सम्बन्ध में प्राधिकारियों द्वारा कड़ी निगरानी बरती जा रही है।

**घुसपैठ रोकने के लिये सीमा सुरक्षा बल के कार्मियों की अपर्याप्त संख्या**

639. श्री अमर सिंह राठवा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीमा सुरक्षा बल के कार्मिकों की वर्तमान संख्या बांग्लादेश के साथ हमारी सीमा में घुसपैठ और तस्करी रोकने के लिये पर्याप्त है;

(ख) यदि नहीं, तो सीमा सुरक्षा बल के कार्मिकों की संख्या बढ़ाने और अनधिकृत प्रवेश तथा तस्करी पर कड़ी निगरानी हेतु दो सीमा चौकियों के बीच दूरी को कम करने के लिये अधिक सीमा चौकियों की स्थापना के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं; और

(ग) उग्रवादियों के गैर-कानूनी प्रवेश को रोकने के लिये पाकिस्तान के साथ लगी हमारी दूसरी सीमा पर सुरक्षा को सुदृढ़ बनाने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) सीमा सुरक्षा बल द्वारा सीमाओं पर कड़ी गश्त लगाई जा रही है और अधिक सतर्कता बरती जा रही है। सदेहास्पद मार्गों पर घात और विशेष गश्त लगाई जाती है। अवैध प्रवेशकों/उग्रवादियों को पकड़ने के लिए श्वान दस्ते लगाए गए हैं और घुड़सवार गश्त आरम्भ की गई है।

**सातवीं योजना में कटौती**

640. श्री चित्त महाटा : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1,80,000 करोड़ रु० की सातवीं पंचवर्षीय योजना (1985-90) में, जैसा कि दृष्टिकोण पत्र में परिकल्पना की गई थी, कटौती का कोई विचार है; और

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

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) नीति पत्र में 1,80,000 करोड़ रु० की योजना की परिकल्पना की गई है। योजना को अब अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान गरीबी रेखा के नीचे जीवन-यापन करने वाले लोग

641. श्री चित्त महाटा : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछली सभी पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान गरीबी की रेखा से नीचे जीवन-यापन करने वाले लोगों के योजनावार आंकड़े क्या हैं; और

(ख) इस सम्बन्ध में सातवीं पंचवर्षीय योजना में क्या कदम उठाने का विचार है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) गरीबी की रेखा की संकल्पना और इससे नीचे रहने वाले व्यक्तियों की संख्या के प्रतिशत के अनुमान पहली बार छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) के लिए लगाए गए थे। ये योजना आयोग द्वारा वर्ष 1977 में स्थापित न्यूनतम आवश्यकताओं तथा प्रभावी उपभोग मांग से सम्बन्धित टास्क फोर्स की सिफारिशों पर आधारित थे। इन अनुमानों के आंकड़ों का मुख्य स्रोत राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन का उपभोक्ता व्यय सर्वेक्षण है जो पांच वर्ष में एक बार किया जाता है। गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाली जनसंख्या का छठी योजना के लिए 1979-80 में किया गया 51.12 प्रतिशत का अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन के 1977-78 के सर्वेक्षण पर आधारित था।

(ख) एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम और ग्रामीण भूमिहीन श्रमिक रोजगार गारंटी कार्यक्रम जैसे जो अनेक कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं, उनका उद्देश्य ऐसी परिसम्पत्तियां सृजित करके जिनसे या तो आय अथवा रोजगार प्राप्त होता है, कमजोर वर्गों की आय बढ़ाना है। छठी योजना के पहले चार वर्षों (1980-84) में एकीकृत ग्रामीण विकास के जरिए 12.58 मिलियन परिवारों को सहायता दी गई है और राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम तथा ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के जरिए 1428 मिलियन रोजगार श्रम दिवस सृजित हुए हैं। सातवीं पंचवर्षीय योजना के नीतिपत्र में यह परिकल्पना की गई है कि गरीबी दूर करने सम्बन्धी सभी कार्यक्रमों की गति सातवीं योजना में और भी तेज की जाएगी।

वर्ष 1985-86 हेतु राज्यों के लिए वार्षिक योजनाएं

642. श्री चित्त महाटा : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने वर्ष 1985-86 के लिए राज्यों की वार्षिक योजनाओं को अन्तिम रूप दे दिया है; और

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

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) राज्यों की 1985-86 की वार्षिक योजनाओं को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

स्वतंत्रता सेनानियों को पेंशन और अन्य सुविधाएं

644. श्री सी० माधव रेड्डी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार स्वतंत्रता सेनानियों की पेंशन में वृद्धि और अन्य चिकित्सा और आवासीय सुविधाओं संबंधी लम्बे समय से लम्बित मामलों पर विचार करेगी; और

(ख) यदि हां, तो कब ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन योजना, 1980 के अन्तर्गत स्वतंत्रता सेनानियों की मासिक पेंशन में और वृद्धि किए जाने का मामला विचाराधीन है।

अधिकांश राज्य सरकारें/संघ शासित क्षेत्र प्रशासन स्वतंत्रता सैनानियों को निशुल्क चिकित्सा सुविधाएं प्रदान कर रही हैं।

स्वतंत्रता सैनानियों को आवासीय सुविधा देने के लिए केन्द्र में सामान्य रूप से कोई योजना नहीं है। गृह मंत्रालय की विशिष्ट सिफारिश पर पात्र मामलों में मुख्य स्वतंत्रता सैनानियों को, सम्पदा निदेशालय, निर्माण तथा आवास मंत्रालय द्वारा सामान्य पूल से दिल्ली/नई दिल्ली में आवास आबंटित किए जाते हैं। प्रत्येक मामले पर गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाता है।

तरल तथा गैर-तरल नशीले रसायनों का उत्पादन करने वाले औद्योगिक एकक

645. श्री सी० माधव रेड्डी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केवल दिल्ली में ही तरल तथा गैर-तरल नशीले रसायनों का निर्माण करने वाले 20 एककों सहित 500 औद्योगिक एकक "नान-कानफोमिंग" क्षेत्रों में स्थित हैं; और

(ख) देश भर में ऐसे कितने संयंत्र हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) हाल ही में, दिल्ली के "नान-कानफोमिंग" क्षेत्रों में स्थित औद्योगिक क्षेत्रों की गणना नहीं की गई। बहरहाल, दिल्ली प्रशासन के अनुसार लगभग 50,000 एकक (परिवार सहित) "नान-कानफोमिंग" क्षेत्रों में कार्य कर रहे हैं। इनमें तरल व गैर तरल नशीले रसायनों का निर्माण करने वाले 30 उद्योग सम्मिलित हैं।

(ख) देश भर के "नान-कानफोमिंग" क्षेत्रों में स्थित उद्योगों की कुल संख्या उपलब्ध नहीं है।

सातवीं योजना के दौरान पय विरण संरक्षण और वनरोपण कार्यक्रम

646. श्री मोहन लाल पटेल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पर्यावरण को प्रदूषण तथा क्षति से बचाने के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में क्या विशिष्ट कार्यक्रम रखे गए हैं;

(ख) वनरोपण कार्यक्रमों के लिए सरकार द्वारा क्या विशेष कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ग) सातवीं योजना के दौरान वनरोपण के लिए कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) पर्यावरण की प्रदूषण एवं किनासा से सुरक्षा के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में निम्नलिखित कार्यक्रमों की परिकल्पना की गई है :—

(1) गंगा में प्रदूषण की रोकथाम के लिए कार्यकारी योजना;

- (2) नदी मुहाने-बार प्रदूषण नियंत्रण;
  - (3) प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों हेतु न्यूनतम राष्ट्रीय मानकों का चरणबद्ध क्रियान्वयन;
  - (4) प्रतिनिधित्व पारि-तंत्रों की सुरक्षा के लिए जीव-मंडल रिजर्वों की स्थापना;
  - (5) निम्नीकृत इलाकों के पुनः उद्धार के लिए क्षेत्रीय कार्यकारी परियोजनाएं;
- (ख) इनमें शामिल हैं :—

गहन वनरोपण कार्यक्रम आरम्भ करने के लिए, राष्ट्रीय बंजर भूमि विकास बोर्ड की स्थापना की जा रही है। सातवीं योजना अवधि से प्रतिवर्ष 5 मिलियन हेक्टेयर में वनरोपण करने का प्रस्ताव है। अकृष्य-भूमि पर सड़क की पट्टी पर खाली पड़ी जमीन पर तथा रेल लाइन के दोनों तरफ की भूमि पर गहन वनरोपण का प्रस्ताव है।

(ग) वानिकी क्षेत्र के लिए 5770 करोड़ रुपये के अस्थायी परिव्यय का प्रस्ताव है।

#### सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पर्यटन संबंधी योजनाएं

647. श्री बी० बी० देसाई : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के आयोजना इतिहास में पर्यटन को पहली बार अर्थव्यवस्था के महत्वपूर्ण क्षेत्र के रूप में मान्यता दी जाएगी;

(ख) यदि हां, तो भारत में पर्यटन के विकास के संबंध में सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकार द्वारा कौन-कौन-सी योजनाएं आरम्भ की जाएंगी;

(ग) यदि हां, तो उसके लिए कितनी राशि आवंटित करने का प्रस्ताव है;

(घ) आरम्भ की जाने वाली प्रस्तावित योजनाओं का व्यौरा क्या है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (घ) योजना आयोग द्वारा यथा-प्रतिपादित सातवीं पंचवर्षीय योजना के एप्रोच पेपर में, जिसे बाद में, राष्ट्रीय विकास परिषद् द्वारा अनुमोदित किया गया, निम्नलिखित सिफारिश की गई है :—

“देश में पर्यटन के विकास की अपार संभावनाएं हैं। पर्यटन को एक उद्योग का दर्जा दिया जाना चाहिए। पर्यटन का विकास करने में प्राइवेट सैक्टर के अन्तर्गत पूंजी-निवेश को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए और पब्लिक सैक्टर के अन्तर्गत पूंजी निवेश को केवल सहायक आधार-संरचना के विकास तक केन्द्रित किया जाना चाहिए।”

यह सिफारिश सभी राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार के संबंधित मंत्रालयों को भेजी गई है।

सातवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप प्रदान नहीं किया गया है। केवल 1985-86 के लिये, जो कि सातवीं योजना का पहला वर्ष है, योजना आयोग ने केन्द्रीय सैक्टर में (1984-85 के 600.00 लाख रु० के मुकाबले) प्लान बजट के तौर पर 1382.00 लाख रु० का आवंटन किया है। विभाग ने अपनी सातवीं योजना की रूपरेखा के प्रारूप में पर्यटन आधार-संरचना के विकास के लिए निम्नलिखित विस्तृत शीर्षकों के तहत एक चयनात्मक दृष्टिकोण की सिफारिश की है :—

राज्य सरकारों के परामर्श से पर्यटक रुचि के केन्द्रों पर आधार-संरचना का विकास, समुद्र-तट विहार-स्थलों का विकास, हिमालयन ट्रेकिंग और जल-क्रीड़ाओं की सुविधाओं में सुधार, राष्ट्रीय विरासत क्षेत्रों का परिरक्षण, स्मारकों की प्रकाश-पुंज-व्यवस्था, बौद्ध परिपथों पर पर्यटन का विकास, तीर्थ-स्थानों पर यात्रिकाओं/धर्मशालाओं का निर्माण, स्थल परिवहन सुविधाओं की गुणवत्ता में सुधार, वन्य-जीव पर्यटन का विकास, पर्यटन और यात्रा उद्योग में सेवाओं का व्यवसायीकरण, क्वालिटि प्रचार-सामग्री का प्रकाशन और विदेशों में बढ़ते हुए संवर्धनात्मक प्रयास और प्रचार ।

राज्य सरकारों के परामर्श से इन शीर्षकों के अन्तर्गत स्कीमों के विस्तृत व्यौरों को अन्तिम रूप दिया जा रहा है ।

**घुसपैठ और तस्करी को रोकने के लिए सीमा चौकियों की संख्या में वृद्धि**

648. श्री बी० बी० बेसाई : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार घुसपैठ सहित अन्य समस्याओं से कड़ाई से निपटने के लिए सीमा चौकियों की संख्या में वृद्धि करने के संबंध में गम्भीरतापूर्वक विचार कर रही है;

(ख) क्या सीमा सुरक्षा बल ने पश्चिम बंगाल, त्रिपुरा, पंजाब और राजस्थान में चौकियों की संख्या में पहले ही वृद्धि कर दी है;

(ग) यदि हां, तो भारत-पाक और भारत-बंगालदेश सीमाओं पर सीमा चौकियों की संख्या में किस सीमा तक वृद्धि हुई है;

(घ) सीमा चौकियों की संख्या को बढ़ाने से तस्करी और भारत में घुसपैठ में किस सीमा तक कमी हुई है; और

(ङ) इस संबंध में अन्य क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) तथा (ख) सरकार द्वारा समय-समय पर घुसपैठ निरोधी उपायों की समीक्षा की जाती है और पश्चिम बंगाल, त्रिपुरा, पंजाब तथा राजस्थान में सीमा सुरक्षा बल की सीमा चौकियों में वृद्धि की गई है ।

(ग) सीमा सुरक्षा बल द्वारा गत दो वर्षों में भारत-पाक सीमा पर 38 और भारत-बंगलादेश सीमा पर 86 अतिरिक्त सीमा चौकियां खोली गई हैं ।

(घ) नई सीमा बाह्य चौकियों की स्थापना से सीमाओं पर सतर्कता बढ़ाने में सहायता प्राप्त हुई है जिसके परिणामस्वरूप अधिक घुसपैठ और तस्करी पकड़े गए और तस्करी की गई अधिक वस्तुएं जब्त की गईं । सीमा बाह्य चौकियों में वृद्धि संभावित घुसपैठियों और तस्करी के हतोत्साहित होने की आशा है ।

(ङ) सीमा सुरक्षा बल द्वारा लगातार सतर्कता बरती जाती है । सन्देशवाहक मार्गों पर घात तथा विशेष गश्त लगाई जाती है । अधिक निगरानी बुर्ज बनाए जा रहे हैं । इस कार्य में श्वान दस्ते और झुंडेसवार गश्त को लगाया गया है ।

[हिन्दी]

राज्यों में भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारियों के विद्वद्ध लम्बित मामले

649. श्री बिलीप सिंह बूरिया : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में, राज्य-वार भारतीय प्रशासनिक सेवा के कितने अधिकारियों के विरुद्ध जांच अथवा अदालती मामले लम्बित पड़े हैं;

(ख) क्या इन मामलों के निपटान के लिए कोई समयबद्ध कार्यक्रम कार्यन्वित/किन्वित जा रहा है; और

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

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिन्हा, के०) :  
(क) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

(ख) तथा (ग) अदालती कार्यवाहियों और विभागीय कार्यवाहियों का स्वल्प-न्यायिक/न्यायिककल्प होने के कारण उनके निपटान के लिए कोई समयबद्ध कार्यक्रम निर्धारित नहीं किया गया है ।

[अनुवाद]

**दार्जिलिंग में सेन्ट्रल इन्स्टीट्यूट आफ मेडिसिनल एण्ड आर्रोमैटिक प्लांट्स के एकक का विकास**

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

(क) क्या सेन्ट्रल इन्स्टीट्यूट आफ मेडिसिनल एण्ड आर्रोमैटिक प्लांट्स का एक एकक दार्जिलिंग जिले में तुंग में कार्य रही है; और

(ख) यदि हां, तो सातवीं योजना के दौरान इसका और विकास करने के बारे में सरकार के क्या प्रस्ताव हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्रीवास्तव) : (क) जी हां ।

(ख) पश्चिम बंगाल सरकार से उपयुक्त भूमि प्राप्त हो जाने पर, परियोजना का सातवीं योजना अवधि में और विस्तार किया जाएगा ।

**राज्यों के लिए परिव्यय**

651. श्री चिन्तामणि जेना : क्या योजना मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्रत्येक राज्य के लिए परिव्यय को अन्तिम रूप दे दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो कार्य-दल द्वारा अनुमोदित प्रत्येक राज्य के लिए कितनी धनराशि मंजूर की है; और

(ग) इस अवधि के दौरान प्रत्येक राज्य के पिछड़े जिलों के विकास के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (ग) राज्यों की सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं का अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है ।

पारपत्र-आवेदकों के निपटान की प्रक्रिया

652. श्री आर० पी० गायकवाड़ : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पारपत्र आवेदनों का शीघ्र निपटान सुनिश्चित करने के उद्देश्य से पारपत्र प्रदान करने की वर्तमान प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने का है;

(ख) क्या यह सच है कि आवेदकों द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज सभी प्रकार से पूरे होने पर भी उन्हें अपने पारपत्रों के लिए तीन-चार महीने तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है;

(ग) क्या पारपत्र-आवेदनों का निर्धारित समय-सीमा के भीतर निपटान करने के लिए पारपत्र-अधिकारियों को कोई अनुदेश जारी किए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा आवेदनों का शीघ्र और निर्धारित समय में निपटान करने के लिए वर्तमान प्रक्रिया को सुव्यवस्थित बनाने हेतु क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुशील आलम खा) : (क) पासपोर्ट देने की मौजूदा प्रक्रिया काफी सुचारू है। सरकार इस प्रक्रिया की बराबर समीक्षा करती रहती है ताकि इस प्रक्रिया को और सुचारू बनाया जा सके तथा विविध पासपोर्ट सेवाएं तत्परता से प्रदान की जा सकें।

(ख) जी, नहीं, यदि आवेदन-पत्र उचित रूप से भरे गये हैं और सभी औपचारिकताएं पूरी हैं तो पासपोर्ट जारी करने वाले प्राधिकारियों को ऐसे निर्देश दिए गए हैं कि वे सात दिन में पासपोर्ट जारी कर दें।

(ग) और (घ) जी, हां। इस बात के लिए सामान्य अनुदेश जारी किए गए हैं कि यदि सभी औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं तो पासपोर्ट सात दिनों में जारी कर दिया जाए। इसके अलावा विविध पासपोर्ट सेवाएं तीन दिन में देने के अनुदेश भी जारी किए गए हैं।

भारत पर्यटन विकास निगम की होटल परियोजनाएं

653. कुमारी सुष्मा बेबी : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने भारत पर्यटन विकास निगम द्वारा होटल के निर्माण की परियोजनाओं की अपनी नीति में परिवर्तन किया है;

(ख) क्या भारत पर्यटन विकास निगम को अब गैर-सरकारी क्षेत्र की कम्पनियों के साथ संयुक्त क्षेत्र में होटल परियोजनाओं में भाग लेने की अनुमति प्रदान कर दी गई है;

(ग) यदि हां, तो होटलों के निर्माण की परियोजनाओं के संबंध में नीति-निर्णय में परिवर्तन करने के क्या कारण हैं; और

(घ) यह नई नीति कब से लागू हुई है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक महलोत्त) : (क) राष्ट्रीय विकास परिषद (एन० डी० सी०) द्वारा जुलाई, 1984 में अनुमोदित सातवीं पंचवर्षीय योजना के एक्जोच पैपर में मह सिफारिश की गई थी कि प्राइवेट-सेक्टर-निवेश को पर्यटन के विकास के

लिए प्रोत्साहित करना होगा और सार्वजनिक-सेक्टर-निवेशों को केवल सहायक आधार-संरचना के विकास तक केन्द्रित किया जाना चाहिए।

(ख) से (घ) भारत पर्यटन विकास निगम प्राइवेट सेक्टर कम्पनियों को अपनी परामर्श, प्रबन्धन और विपणन संबंधी सेवाएं प्रदान कर रहा है। प्राइवेट-सेक्टर कम्पनियों के साथ संयुक्त-सेक्टर होटलों के निर्माण के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

#### उड़ीसा की नदियों के प्रदूषण की रोकथाम के लिए कार्यकारी योजना

654. श्री के० प्रधानी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उड़ीसा की कुछ नदियों के बारे में, जो अत्यधिक प्रदूषित हैं, सर्वतोमुखी पर्यावरण-सुधार की कोई कार्यकारी योजना किसी स्तर पर तैयार की जाएगी ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : जी, हां। ब्रह्मणी तथा महानदी नदियों के बारे में पहले ही अध्ययन आरम्भ किए गए हैं।

#### ऊर्जा के नवीकरणीय साधनों के लिए उपकरणों को लगाने के लिए राजसहायता

655. श्री बालासाहिब बिस्ले पाटिल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ऊर्जा के नवीकरणीय साधनों का उपयोग करने वाले उपकरणों को लगाने के लिए कोई राजसहायता दी है;

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

(ग) क्या उक्त राजसहायता से इस प्रकार के उपकरणों को लोकप्रिय बनाने में पर्याप्त अनुकूल प्रतिक्रिया प्राप्त हुई है और यदि नहीं, तो क्या सरकार का राजसहायता की धनराशि में वृद्धि करने का विचार है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) (क) और (ख) ऊर्जा के नवीकरणीय स्रोतों का उपयोग करने वाली विभिन्न युक्तियों को लगाने के लिए अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत विभाग द्वारा दी जाने वाली केन्द्रीय राजसहायता का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। इसके साथ-साथ प्रकाशवोल्टीय क्षेत्र से राष्ट्रीय सौर प्रकाशवोल्टीय ऊर्जा प्रदर्शन कार्यक्रम (नासोड) के एक भाग के रूप में व्यक्तिगत किसानों को 100 प्रकाशवोल्टीय पंपों की आपूर्ति के लिए एक लघु प्रायोगिक परियोजना कार्यान्वित की जा रही है। छोटे/सीमांतक/अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के किसानों को पंपों की आपूर्ति 4000/5000 रुपए के राजसहायता प्राप्त मूल्य पर की जा रही है। सिंचाई विभाग द्वारा भी पवन पंपों के लिए एक राजसहायता योजना शुरू की गई है। बिहार, दिल्ली, गुजरात, कर्नाटक महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, तमिलनाडु और उत्तर प्रदेश की राज्य सरकारें केन्द्र शासित प्रदेश सौर कुकर के लिए केन्द्रीय राजसहायता से अलग और अधिक वित्तीय राजसहायता देते हैं। उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, गुजरात, तमिलनाडु, हरियाणा राज्य और केन्द्रशासित प्रदेश दिल्ली, सौर जल तापकों के लिए केन्द्रीय राजसहायता के अतिरिक्त राजसहायता प्रदान कर रहे हैं। बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश की सरकारें लाभार्थियों के विशेष वर्गों को बायो गैस संयंत्रों के लिए केन्द्रीय राजसहायता के अतिरिक्त वित्तीय राजसहायता देती हैं।

(ग) सौर तापीय क्षेत्र में राजसहायता की संशोधित योजना अप्रैल, 1984 में शुरू की गई। सौर तापीय युक्तियों को लोकप्रिय बनाने में पर्याप्त अनुकूल प्रतिक्रिया प्राप्त हुई है। बायो गैस विकास की राष्ट्रीय परियोजना (एन० पी० बी० डी०) के अन्तर्गत अनुकूल प्रतिक्रिया को बढ़ावा दिया जा रहा है, जैसा कि निम्नलिखित आंकड़ों से स्पष्ट है :—

वर्ष	पूर्ण बायो गैस संयंत्रों की संख्या
1981-82	25,369
1982-83	57,498
1983-84	92,590
1984-85	1,17,820(फरवरी, 1985 तक)

सुघरे हुए चूल्हों के संबंध में, सारे देश में घरों में सुघरे हुए चूल्हों के उपयोग को लोकप्रिय बनाने में राजसहायता के प्रावधान ने पर्याप्त अनुकूल प्रतिक्रिया उत्पन्न की है।

#### विवरण

- (1) 1984-85 के दौरान सामुदायिक सौर कुकरों सहित सौर तापीय प्रणालियों/युक्तियों के स्थापन/प्रयोग के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा सरकारी सहायता/प्रोत्साहन

क्र० सं०	विवरण	केन्द्रीय सरकार के हिस्से की दर	अभियुक्तियां
1	2	3	4
1.	केन्द्रीय सरकार की स्वयं की भूमि/भवनों में स्थापित की जाने वाली उन सौर तापीय प्रणालियों के संबंध में सरकारी सहायता देना जिनमें परंपरागत ईंधन की लागत प्रतिस्थापित होती हो या फिर उन्हें भारत की समेकित निधि से पूरा किया जा सकता हो।	100 प्रतिशत	—
2.	राज्य सरकार की स्वयं की भूमि/भवनों में स्थापित की जाने वाली उन सौर तापीय प्रणालियों के संबंध में सर-	75 प्रतिशत	—

1	2	3	4
	कारी सहायता देना जिनमें परंपरागत ईंधन की लागत प्रतिस्थापित होती हो या फिर उन्हें राज्व की समेकित निधि से पूरा किया जा सकता हो।		
3.	आई. आई. टी. विश्वविद्यालयों आदि जैसी संस्थाओं/सार्वजनिक ट्रस्टों एवं निकायों के लिए सरकारी सहायता।	100 प्रतिशत	—
4.	जल तापन/वायु तापन/विलवणीकरण प्रणालियों/काष्ठ भट्टियों/फसल शुष्कों/सामुदायिक सौर कुकरों के संबंध में दूध, चाय और इसी प्रकार के क्रियाकलापों के लिए सहकारी समितियों को सरकारी सहायता।	75 प्रतिशत	—
5.	घरेलू जल तापन प्रणालियां	50 प्रतिशत	—
6.	निजी भवन निर्माण समितियों को विकेन्द्रीकृत सौर जल तापन प्रणालियों/सामुदायिक सौर कुकरों के लिए	प्रणालियों की लागत का 50 प्रतिशत	—
7.	सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को जल तापन/वायु तापन/विलवणीकरण/काष्ठ भट्टियों/शुष्कों/सामुदायिक सौर कुकरों के लिए	50 प्रतिशत	—
8.	नगरपालिका आदि स्वायत्त निकायों को जल तापन/वायु तापन/विलवणीकरण/काष्ठ भट्टियों/शुष्कों/सामुदायिक सौर कुकरों के लिए	75 प्रतिशत	—
9.	निजी क्षेत्रीय औद्योगिक/बाणिज्यिक यूनिटों को जल तापन/वायु तापन/विलवणीकरण/काष्ठ भट्टियों/शुष्कों/सामुदायिक सौर कुकरों के लिए।	33½ प्रतिशत	—

1	2	3	4
10.	शिक्षा संस्थाओं/कृषि विश्व-विद्यालयों/कालेजों/स्कूलों/आंगन बाड़ियों/बाल बाड़ियों/घर्मार्थ और घामिक निकायों को जल तापन/वायु तापन/विलवणीकरण/काष्ठ भट्टियों/शुष्ककों/सामुदायिक सौर कुकरों के लिए ।	100 प्रतिशत	—
11.	गांवों/पिछड़े क्षेत्रों में सौर विलवणीकरण प्रणालियां	100 प्रतिशत	—
12.	कृषि फार्मों/चावल/दाल मिलों और व्यक्तिगत किसानों को कृषि उत्पाद के लिए सौर शुष्कक	50 प्रतिशत	
13.	पारिवारिक प्रकार के सौर कुकर	33½ प्रतिशत	—

## (II) सौर प्रकाशबोल्टीय :

(क) विद्युतहीन दूर-दराज के क्षेत्रों में सौर प्रकाशबोल्टीय जल पम्पन प्रणालियों और सामुदायिक रोशनी प्रणालियों की राज्य सरकारों और उनकी एजेंसियों को 25,000 रुपये की आर्थिक सहायता की लागत पर सप्लाई की जा रही है ।

(ख) सड़क रोशनी एककों जिनकी सप्लाई राज्य विद्युत बोर्डों और अन्य राज्य सरकार एजेंसियों को की जाती है, उनमें प्रकाशबोल्टीय नमूनों, ट्यूब लाइटों और समयपालक संवेदी युक्तियों की लागत केन्द्रीय सरकार द्वारा वहन की जाती है ।

## (III) सामुदायिक बायो गैस संयंत्रों/संस्थागत बायो गैस संयंत्रों के प्रतिस्थापन के लिए राज्य सरकार द्वारा सरकारी सहायता

संयंत्र	बढ़ी हुई राजसहायता
1	2
(क) सामुदायिक बायो गैस संयंत्र	छः महीने से एक वर्ष की अवधि तक नियंत्रित प्रचालन की लागत को शामिल करके पूंजी लागत का 100 प्रतिशत ।
(ख) संस्थागत बायो गैस संयंत्र	(i) केन्द्रीय/राज्यीय सरकार की संस्थाओं अथवा सहकारी ट्रस्टों/संस्थाओं अथवा इस प्रकार के निकायों से जुड़ी हुई संस्थाएं ।

1	2
	(ii) धार्मिक संगठनों के मामले में, योग्य मामलों में उच्चतरदुयोगदान पर विचार किया जा सकता हो।
	(iii) निजी लाभ कमाने वाली संस्थाओं के लिए पूंजी लागत का 33½ प्रतिशत।
(ग) बहिःस्त्राव पर आधारित बायो गैस (उपचय संबंधी लागत बायो गैस प्रणाली)	उपचय संबंधी लागत का 33 प्रतिशत।
(घ) मलमूत्र गैस संयंत्र	बायो गैस उत्पादन, रूपांतर और आबंटन की उपचय संबंधी पूंजी लागत के 50 प्रतिशत से 75 प्रतिशत।

#### IV बायो गैस विकास की राष्ट्रीय परियोजना—केन्द्रीय राजसहायता का नमूना

संयंत्र का आकार (क्यू. मी. और अनुसूचित	उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के राज्यों सिक्किम और अधिसूचित	केन्द्रीय राजसहायता की राशि (रुपयों में)		
		अन्य क्षेत्रों के लिए		
	पहाड़ी क्षेत्र तथा मरुस्थल जिलों के लिए	अनुसूचित जनजातियों/ भूमिहीन मजदूरों सहित छोटे और सीमांतक किसानों के लिए	अनुसूचित जातियों के लिए	अन्य सभी के लिए
1	2	3	4	5
2	2940	2350	2350	1560
3	3660	2860	2860	1900
4	4390	3220	3220	2140
6	5350	3920	2610	2610
8	6460	4640	3100	3100
10	8080	5540	3700	3700
15	11440	8150	5430	5430
20	15260	10960	7300	7300
25	17640	12280	8190	8190

## V सुधरे हुए चूल्हों के प्रदर्शन की राष्ट्रीय परियोजना—केन्द्रीय राजसहायता का नमूना

चूल्हों की किस्म	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति तथा पहाड़ी क्षेत्र	अन्य क्षेत्र
(क) चूल्हों का स्थायी नमूना (लकड़ी का चूल्हा)	सामग्री की पूर्ण लागत (चिमनी, जाली, डैम्पर)	सामग्री की पूर्ण लागत (चिमनी, जाली, डैम्पर)
(ख) चूल्हों का सफरी नमूना (लकड़ी का चूल्हा)	नमूने के लिए स्वीकृत की गई यूनिट लागत का 75 प्रतिशत	नमूने के लिए स्वीकृत की गई यूनिट लागत का 50 प्रतिशत

## फैडरेशन आफ इण्डियन चैम्बर आफ कामर्स एंड इंडस्ट्री का विभिन्न क्षेत्रों में योजना की प्रगति की निगरानी का प्रस्ताव

656. श्री आर० अल्लानाम्बी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फैडरेशन आफ इण्डियन चैम्बर आफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्रीज के अध्यक्ष ने विभिन्न क्षेत्रों में योजना की प्रगति की निगरानी के लिए संसद सदस्यों की समितियां गठित करने का केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त सुझाव पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

## मिदनापुर में परमाणु बिजली परियोजना की स्थापना

657. श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के पूर्वी क्षेत्र में कोई परमाणु बिजली परियोजना चल रही है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार सातवीं योजना में ऐसी कोई परियोजना शामिल करने का है; और

(ग) क्या यह परियोजना पश्चिम बंगाल में स्थापित की जाएगी ?

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

(ख) तथा (ग) पूर्वी क्षेत्र के बारे में, जिसमें पश्चिमी बंगाल भी शामिल है, स्थल चयन समिति की रिपोर्ट अभी नहीं मिली है ।

## श्रीनगर से दिल्ली को फल से जाने वाले ट्रकों को नुकसान

658. श्री संकुहीन सोज : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि 1 नवम्बर से 5 नवम्बर के बीच

श्रीनगर से दिल्ली को फल ले जाने वाले अनेक ट्रकों को दिल्ली के रास्ते में अथवा आजादपुर मंडी के पास जला दिया गया/नुकसान पहुंचाया गया;

(ख) क्या सरकार ने उन ट्रक मालिकों अथवा/और फलों के व्यापारियों को, जिनका नुकसान हुआ, किसी प्रकार की राहत दी है अथवा देने का विचार है; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुलारी सिन्हा) : (क) फलों से लदे हुए 78 ट्रकों को जला/क्षतिग्रस्त हुआ पाया गया। तथापि इस बात की कोई सूचना नहीं है कि वे श्रीनगर से आये थे।

(ख) और (ग) जी नहीं, श्रीमान्।

#### रंगीन दूरदर्शन सेटों का आयात

ज

659. श्री के० कुम्हम्बु : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस समय रंगीन दूरदर्शन सेटों का आयात किया जा रहा है;

(ख) आगामी पांच वर्षों में रंगीन दूरदर्शन सेटों की कितनी मांग होने का अनुमान है;

(ग) क्या अपेक्षित मांग को पूरा करने के लिए भारत में पर्याप्त प्रौद्योगिक क्षमता उपलब्ध है; और

(घ) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिकी विभागों में राज्य मंत्री (श्री दिग्वरज बी० पाटिल) : (क) उपहार योजना के अन्तर्गत आयात/निर्यात नीति में निहित प्रावधानों को छोड़कर, जिसके अन्तर्गत सम्बन्धियों से तथा वैयक्तिक सामान के रूप में मानीटरों सहित अथवा रहित वी० सी० आर०/वी० टी० आर० के आयात की अनुमति दी गई है, सरकार रंगीन दूरदर्शन के किसी आयात की अनुमति नहीं देती है।

(ख) सातवीं योजनावधि के दौरान रंगीन दूरदर्शन सेटों की अनुमानित मांग नीचे दी गई है :—

वर्ष	संख्या—10 लाख में
1985-86	0.45
1986-87	0.55
1987-88	0.70
1988-89	0.85
1989-90	1.00

(ग) जी, हां।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

**पौधा प्रजनन में भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र की सफलता**

660. श्री बी० सोभानेत्रीसवारा राव : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र ने हाल ही में पौधा प्रजनन में सफलता प्राप्त की है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या विकसित नए बीज जनता को उपलब्ध हैं और यदि हां, तो वे जनता को कितनी मात्रा में किन साधनों से सप्लाई किये जा रहे हैं;

(ग) क्या भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र ने इससे पूर्व भी ऐसी सफलताएं प्राप्त की थीं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा अब तक के बीज कितनी मात्रा में जारी किये गये हैं; और

(घ) क्या सरकार को भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् द्वारा इसी तरह की सफलताओं और उपलब्धियों के बारे में किए गए दावों की जानकारी है और क्या सरकार अनुसंधान और विकास के परिणामों तथा खेतों में उगाई जाने वाली फसलों के सम्बन्ध में इन उपलब्धियों के खेतों में प्रयोग का ब्यौरा देगी ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिकी विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र दालों, तिलहन और अनाजों में आनुवंशिक सुधार लाने के लिए विकिरण का उपयोग करता रहा है। परिणामस्वरूप, अरहर, मूंग, उड़द, मूंगफली और पटसन की कई नई किस्में विकसित की गई हैं। भारत सरकार के कृषि मंत्रालय ने अरहर की किस्मों, ट्राम्बे-विशाखा-1 तथा टी० ए० टी०-10, मूंग की किस्म टी० ए० पी०-7 और पटसन टी० के० जे०-40 को अधिसूचित किया है। महाराष्ट्र राज्य बीज समिति ने उड़द की टी० ए० आई०-1 किस्म और मूंगफली की टी० जी०-17 किस्म को बुआई के वास्ते वितरित करने के लिए अनुमति दे दी है। केरल राज्य बीज समिति ने मूंगफली की टी० जी०-3 और टी० जी०-14 किस्मों को अनुमोदित कर दिया है। दालों सम्बन्धी भारतीय समन्वित कार्यक्रम द्वारा अरहर की टी० ए० टी०-5 किस्म को उत्तरी मैदानी इलाके के पश्चिमी क्षेत्र के लिए अच्छा ठहराया गया है। भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र में विकसित धान के सम्बन्धों पर महाराष्ट्र और आन्ध्र प्रदेश में लघु स्तर पर बुआई करके परीक्षण (मिनी किट परीक्षण) किए जा रहे हैं।

(ख) केन्द्रीय अथवा राज्य बीज समिति द्वारा बीजों की जो किस्में अनुमोदित कर दी जाती हैं उन्हें राष्ट्रीय तथा राज्य बीज निगम किसानों में बांटने के लिए बहुगुणित करते हैं। इन किस्मों की दालों और मूंगफली के मामले में भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र, पंजाबराव कृषि विद्यापीठ, अकोला, महात्मा फुले कृषि विद्यापीठ, राहुरी, महाराष्ट्र और पटसन के मामले में उड़ीसा कृषि और टेक्नोलॉजी विश्वविद्यालय, प्रजनक और आधुनिक बीज तैयार करते हैं। ये बीज जनता को बीज निगमों और कृषि विश्वविद्यालयों के माध्यम से उपलब्ध हैं। पंजाबराव कृषि विद्यापीठ, अकोला और महाराष्ट्र राज्य बीज निगम द्वारा सन् 1984 के दौरान लगभग 36,000 किलोग्राम अरहर (टी०-विशाखा-1), 45,000 किलोग्राम मूंग, टी० ए० पी०-7 के बीज तैयार किए गए।

(ग) सैन्ट्रल बैराइट्रीज रिलीज कमेटी ने सन् 1973 में मूंगफली की टी० जी०-1 किस्म को अनुमोदित किया था। यह बड़े दाने वाली ऐसी किस्म है जो निर्यात के लिए हाथ से निकाले गए बढ़िया किस्म के मूंगफली के दाने प्राप्त करने के लिए उपयुक्त है। इस किस्म के बीजों को बहुगुणित करने का कार्यक्रम राष्ट्रीय बीज निगम, वनस्पति उत्पादक संघ और भारतीय तिलहन उत्पाद निर्यातक संघ द्वारा हाथ में लिया गया था। मूंगफली के निर्यात पर, जिसमें बड़े दाने वाली मूंगफली का निर्यात भी शामिल है, लगी रोकों के कारण भारतीय तिलहन उत्पाद निर्यातक संघ ने बीजों को बहुगुणित करने का काम जारी नहीं रखा। वनस्पति उत्पादक संघ की रिपोर्ट के अनुसार, ट्राम्बे मूंगफली किस्म के 1,40,083 किलोग्राम और 37,000 किलोग्राम बीज क्रमशः सन् 1980 और सन् 1981 में वितरित किए गए।

(घ) देश में विकसित की गई फसलों की सभी नई किस्मों की परख भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के समन्वित अनुसंधान कार्यक्रम के अन्तर्गत की जाती है। प्रश्न का यह भाग कृषि मंत्रालय की भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद से सम्बन्धित है।

12.00 मध्याह्न

[अनुवाद]

### सभा पटल पर रखे गए पत्र

वायु निगम अधिनियम, 1958 के अधीन अधिसूचनाएं, इंडियन एयरलाइन्स के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन, वार्षिक लेखे और कार्यकरण की समीक्षा और विलम्ब के कारणों को बर्ताने वाला विवरण, आदि

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

(1) वायु निगम अधिनियम, 1958 की धारा 45 की उपधारा (4) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) इंडियन एयरलाइन्स (उड़ान कर्मी) सेवा (संशोधन) विनियम, 1984, जो 29 सितम्बर, 1984 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या फिन/रूल्स/38/2 में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

(दो) इंडियन एयरलाइन्स (उड़ान कर्मी) सेवा (संशोधन) विनियम, 1984, जो 15 सितम्बर, 1984 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या फिन/रूल्स/37 में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

(तीन) इंडियन एयरलाइन्स (उड़ान कर्मी) सेवा (संशोधन) विनियम, 1984, जो 15 दिसम्बर, 1984 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या फिन/रूल्स/73/3/987 में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

[प्रन्थालय में रखी गईं। देखिए संख्या एल० टी० 508/85]

- (2) (एक) वायु निगम अधिनियम, 1953 की धारा 37 की उपधारा (2) के अन्तर्गत, इंडियन एयरलाइन्स के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (दो) वायु निगम अधिनियम, 1953 की धारा 15 की उपधारा (4) के अन्तर्गत, इंडियन एयरलाइन्स के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक सेवाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।
- (तीन) इंडियन एयरलाइन्स के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (3) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में विलम्ब होने के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रन्थालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 509/85]
- (4) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619-क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—
- (एक) भारत पर्यटन विकास निगम लिमिटेड, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण ।
- (दो) भारत पर्यटन विकास निगम लिमिटेड, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।  
[ग्रन्थालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 510/85]

[अनुवाद]

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : क्या हुआ है ?

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : गुजरात में स्थिति गम्भीर है । वहां सेना तैनात की गई है ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही कल के लिए एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव स्वीकार कर लिया है ।

प्रो० मधु दण्डवते : मैं चाहूंगा कि गृह मन्त्री एक वक्तव्य दें ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही कल के लिये ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की अनुमति दे दी है ।

(व्यवधान)

प्रो० मधु दण्डवते : आप जो कुछ बोल रहे हैं वह हमें सुनाई नहीं दे रहा ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही कल के लिए एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की अनुमति दे दी है। वे.....जा रहे हैं...

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : नियम 193 के अन्तर्गत चर्चा क्यों नहीं करवाते ?

अध्यक्ष महोदय : अगर आप चाहते हैं तो.....

(व्यवधान)

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन् (बडागरा) : प्रधान मंत्री कुछ कहना चाहते हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं कुछ कह रहा हूँ।

प्रो० मधु वण्डवते : वहां आन्दोलन चल रहा है और सेना तैनात की गई है... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया मेरी बात सुनिए। आप मेरी बात क्यों नहीं सुन रहे हैं ?

प्रो० मधु वण्डवते : आप मेरी बात नहीं सुन रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही सुन लिया है। मैं केवल आपको जवाब दे रहा था। गृह मंत्री अभी-अभी अहमदाबाद के लिए चले गये हैं और जब वह वापस आयेंगे तो हम ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को ले सकते हैं। अगर आप उनसे वक्तव्य चाहते हैं तो हम ऐसा कर सकते हैं और बाद में चर्चा कर सकते हैं। अगर आप चाहें तो हम ध्यानाकर्षण ले सकते हैं।

श्री अमल बत्त (डायमंड हार्बर) : हम स्थगन प्रस्ताव चाहते हैं।

प्रो० मधु वण्डवते : सेना का तैनात किया जाना, स्थगन प्रस्ताव के लिए सही विषय है। क्या यह एक गम्भीर मामला नहीं है ? इसके लिए स्थगन प्रस्ताव आवश्यक है।

अध्यक्ष महोदय : स्थगन प्रस्ताव नहीं।

श्री अमल बत्त : स्थगन प्रस्ताव पेश करने के लिए क्या मानदंड हैं ?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वह पहले ही एक वक्तव्य दे रहे हैं।

प्रो० मधु वण्डवते : महात्मा गांधी की ही भूमि पर, आरक्षण-विरोधी अन्दोलन चल रहा है और सेना को बुलाया गया है। क्या यह एक गम्भीर मामला नहीं है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

(व्यवधान)\*

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही उनसे कहा है और वे तैयार हैं। स्थगन प्रस्ताव नहीं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम श्री चौबे के सुझाव पर सहमत हो सकते हैं और नियम 193 के अधीन चर्चा कर सकते हैं।

\*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

प्रो० मधु दण्डवते : उससे हमें स्थगन प्रस्ताव पर जोर डालने के लिए मदद मिलेगी। स्थगन प्रस्ताव के लिए मानदण्ड क्या हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह राज्य का विषय है। उन्हें वहां जाकर तथ्यों की जांच कर वापस आना है।

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : जैसा कि सदस्यों की पता है, गुजरात की स्थिति गंभीर बन गई है और स्थिति का मौके पर जायजा लेने के लिए हमने गृह मंत्री को गुजरात भेजा है। वह पहले वहां चले गये होते लेकिन यहां प्रश्न काल की वजह से और सुबह हमें बताया गया था कि स्थिति नियंत्रण में है, इसलिए हमने सोचा कि अगर वह एक घंटा लेट भी हो गये तो कोई फर्क नहीं पड़ेगा। यहां से सीधे ही वह हवाई अड्डे जा रहे हैं और वहां से गुजरात जायेंगे। वह वापस आयेंगे और तब हम आपको उनकी रिपोर्ट के बारे में बतायेंगे।

प्रो० मधु दण्डवते : क्या आप गृह मंत्री के वापस आने पर वक्तव्य देने के बारे में आशा कर रहे हैं ?

श्री राजीव गांधी : हम यहां वक्तव्य देंगे। लेकिन आपको ध्यान रखना चाहिए कि कुछ मामले ऐसे हैं जो कि राज्यों के ही मामले समझे जाने चाहिए।

प्रो० मधु दण्डवते : सेना तैनात करना एक गंभीर मामला है। यह केन्द्रीय मामला है।

अध्यक्ष महोदय : सेना इसलिए बुलाई गई क्योंकि.....

(व्यवधान)\*

प्रो० मधु दण्डवते : उनकी स्थिति हमें स्वीकार्य है। लेकिन उन्हें यह नहीं कहना चाहिए कि यह राज्य का विषय है। सेना का तैनात किया जाना केन्द्रीय मामला है।

अध्यक्ष महोदय : सेना इसलिए बुलाई गई.....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

श्री राजीव गांधी : क्या आप हमें अन्य राज्यों की कानून और व्यवस्था सम्बन्धी मामलों की भी यहां चर्चा करने की अनुमति देंगे।

प्रो० मधु दण्डवते : जब पंजाब में सेना तैनात की गई थी तो सरकार ने इस मामले को उठाया था और इसे स्वीकार किया गया था।

(व्यवधान)

प्रो० मधु दण्डवते : मुझे खुशी होगी मगर गृह मंत्री यहां वक्तव्य दें।

[हिन्दी]

श्री राजीव गांधी : वह तो पहले ही कह दिया लेकिन मैं आपको केवल इतना ही कहता हूँ.....(व्यवधान)

\*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

प्रो० मधु वण्डवते : राज्य के मामलों को न लाइये, क्योंकि सेना तैनात करना एक केन्द्रीय विषय है।

अध्यक्ष महोदय : वे वहाँ के कार्मिकों की सहायता के लिए हैं।

श्री अमल वल्ल : मैंने बोगस डिग्रियों के बारे में एक मामला उठाया था।

अध्यक्ष महोदय : यह मेरे विचाराधीन है। श्री खुर्शीद आलम खां।

सभा पटल पर रखे गए पत्र—जारी

[अनुवाद]

इंडियन सोसाइटी आफ इंटरनेशनल ला, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 का वार्षिक प्रतिवेदन और वार्षिक लेखे

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) इंडियन सोसाइटी आफ इंटरनेशनल ला, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) इंडियन सोसाइटी आफ इंटरनेशनल ला, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एस० टी० 511/85]

[अनुवाद]

प्रो० के० के० तिवारी (बक्सर) : मुझे दो बातें कहनी हैं। कल आपने कुछ अकाली नेताओं की गतिविधियों और उनके वक्तव्यों के बारे में कुछ महत्वपूर्ण टिप्पणियों की थीं। यह बड़े खेद का विषय है कि 'द टाइम्स ऑफ इण्डिया', 'द स्टेट्समैन', 'द इण्डियन एक्सप्रेस' जैसे दिल्ली से छपने वाले महत्वपूर्ण राष्ट्रीय दैनिक समाचार पत्रों ने आपकी टिप्पणियों के बारे में कुछ भी नहीं लिखा है। यह मामला भारत के प्रधान मंत्री और राष्ट्रपति की जीवन-रक्षा से सम्बन्धित था। मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि इस सभा की कार्यवाही को कैसे शामिल किया जाता है।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रेस की अपनी इच्छा पर निर्भर करता है। उसे को स्वतन्त्रता है। यह उनके सोचने का प्रश्न है कि इसे शामिल किया जाए या नहीं। मैं इस बारे में क्या कह सकता हूँ? अगर वे राष्ट्रीयवादी दृष्टिकोण अपनाते हैं तो यह एक अच्छी बात है। अगर ऐसा नहीं है तो, यह उनके सोचने की बात है। मैं क्या कर सकता हूँ?

प्रो० के० के० तिवारी : आपने टिप्पणी की—प्रधान मंत्री ने भी गुजरात की घटनाओं के

बारे में कहा है... (व्यवधान) । पश्चिम बंगाल में राज्य सरकार ने 'रेल रोकों' का आह्वान किया है... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं ।

प्रो० के० के० तिवारी : पश्चिम बंगाल में जो कुछ हो रहा है, हम उस पर वाद-विवाद चाहते हैं ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : राजेन्द्र सेतिया को ऋण देने के बारे में...

अध्यक्ष महोदय : हम इस पर चर्चा करेंगे । मैंने पहले ही वादा किया है । आप खड़े क्यों हो रहे हैं ? हम इस पर चर्चा करेंगे ।

श्री बी० सोभनाश्रीसवरा रवि (विजयवाड़ा) : मैंने अलाभप्रद मूल्य दिये जाने के बारे में नियम 184 के अधीन सूचना दी थी, लेकिन इसे नियम 193 के अन्तर्गत लाया गया है...

अध्यक्ष महोदय : हम इस पर विचार करेंगे ।

[हिन्दी]

श्री काली प्रसाद पांडे (गोपालगंज) : अध्यक्ष महोदय, मैंने नियम 388 के अन्तर्गत आपको एक सूचना दी थी ।

अध्यक्ष महोदय : वह तो खत्म हो गई ।

श्री काली प्रसाद पांडे : मैं तो पीछे था, चिल्ला रहा था लेकिन आपने सुना नहीं । हम तो नये मेम्बर हैं ।

मेरा निवेदन यह है कि भारतीय जहाज हाई-बैंक करके जो विदेश ले जाया गया था, उस मुल्क में उनके खिलाफ मुकदमा चलाया जा रहा है । इस परिस्थिति में इस देश के एक संगठन ने एलान किया है कि उन लोगों के विरुद्ध वहां पर जो मुकदमा चल रहा है उसकी पैरवी करने के लिए हिन्दुस्तान से एक संगठन जायेगा और वहां पैरवी करेगा । इसमें देश के भविष्य का सवाल है । मैं चाहूंगा, भारत के गृह मन्त्री सदन को अवगत कराएं कि यह कौन संगठन है और इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है । जहां तक उस संगठन का प्रश्न है, माननीय सदस्यों को जानकारी होनी चाहिए और यह बताना चाहिए कि इस सम्बन्ध में भारत सरकार कौन-सी कार्यवाही करने जा रही है ।

[अनुवाद]

प्रो० के० के० तिवारी : कल आपने सरकार को निदेश दिया था कि वे पंजाब की घटनाओं और ब्रिटेन में उग्रवादियों की गिरफ्तारी और अकाली नेता जो कह रहे हैं उनके बारे में एक वक्तव्य दें, लेकिन सरकार की तरफ से कोई कार्यवाही नहीं हुई है । इसके अलावा गुजरात का मामला है...

अध्यक्ष महोदय : मैंने इस पर पहले ही विचार व्यक्त कर दिये हैं । मैं समझता हूँ कि गृह मन्त्री गये हुए हैं और वह आकर एक वक्तव्य देंगे ।

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : कल, जब श्री तिवारी द्वारा मामला उठाया गया था, तो आपने प्रधान मन्त्री की हत्या की चेतावनी संबंधी कुछ टिप्पणियां की थीं । आज के टाइम्स ऑफ

दृष्टि में लंदन की एक पत्रिका में छपी रिपोर्ट में बारे में छपा है—शायद आपने भी देखा हो—जिसमें कहा गया है जो अकाली नेता समझौता करना पसंद करेंगे, उनके परिवारजनों की हत्या कर दी जायेगी और लंदन पुलिस ने... (अध्यक्ष)

अध्यक्ष महोदय : ये सारी बातें गृह मंत्री के वक्तव्य में आ जायेंगी ।

12.08 म० प०

सभा पटल पर रखे गए पत्र—जारी

[अनुवाद]

अखिल भारतीय सेवा अधिनियम, 1951 के अन्तर्गत अधिसूचनाएं,  
कुवाबल्स ओरिएन्टल पब्लिक लाइब्रेरी बोर्ड (बिस्तीय शक्तियों  
का प्रत्यायोजन) विनियम, 1984 आदि आदि ।

कार्यक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह  
देव) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) अखिल भारतीय सेवा अधिनियम, 1951 की धारा 3 की उपधारा (2) के अन्तर्गत,  
निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :

(एक) भारतीय वन सेवा (वेतन) संशोधन नियम, 1985, जो 19 फरवरी,  
1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 94 (अ)  
में प्रकाशित हुए थे ।

(दो) भारतीय प्रशासनिक सेवा (काडर में सदस्य संख्या का नियतन) दूसरा  
संशोधन विनियम, 1985, जो 2 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में  
अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 106 में प्रकाशित हुए थे ।

(तीन) भारतीय प्रशासनिक सेवा (वेतन) दूसरा संशोधन नियम, 1985, जो  
2 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि०  
107 में प्रकाशित हुए थे ।

(चार) भारतीय वन सेवा (काडर) दूसरा संशोधन नियम, 1985, जो 26 फरवरी,  
1985 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 102 (अ)  
में प्रकाशित हुए थे ।

(पांच) भारतीय वन सेवा (काडर में सदस्य संख्या का नियतन) पहला संशोधन  
विनियम, 1985, जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधि-  
सूचना संख्या सा० का० नि० 126 (अ) में प्रकाशित हुए थे ।

(छह) भारतीय वन सेवा (वेतन) दूसरा संशोधन नियम, 1985, जो 28 फरवरी,  
1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 127(अ)  
में प्रकाशित हुए थे ।

- (सात) भारतीय प्रशासनिक सेवा (काडर में सदस्य-संख्या का नियतन) तीसरा संशोधन विनियम, 1985, जो 9 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 249 में प्रकाशित हुए थे।
- (आठ) भारतीय प्रशासनिक सेवा (वेतन) तीसरा संशोधन नियम, 1985, जो 9 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 250 में प्रकाशित हुए थे।
- (नौ) भारतीय पुलिस सेवा (काडर में सदस्य संख्या का नियतन) पहला संशोधन विनियम, 1985, जो 9 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 251 में प्रकाशित हुए थे।
- (दस) भारतीय पुलिस सेवा (वेतन) पहला संशोधन नियम, 1985, जो 9 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 252 में प्रकाशित हुए थे।
- [प्रंथालय में रखी गईं। देखिये संख्या एल० टी० 512/85]
- (2) खुदाबख्श ओरिएण्टल पब्लिक लाइब्रेरी अधिनियम, 1969 की धारा 28 की उपधारा (4) के अन्तर्गत, खुदाबख्श ओरिएण्टल पब्लिक लाइब्रेरी बोर्ड (वित्तीय शक्तियों का प्रत्यायोजन) विनियम, 1984 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 22 दिसम्बर, 1984 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या II-के० बी० एल०/रजि (डी० ई० पी०)/84 में प्रकाशित हुए थे।
- [प्रंथालय में रखी गईं। देखिए संख्या एल० टी० 513/85]
- (3) (एक) केन्द्रीय असैनिक सेवा खेल नियंत्रण बोर्ड, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) केन्द्रीय असैनिक सेवा खेल नियंत्रण बोर्ड, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा सम्बन्धी एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- [प्रंथालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० 514/85]
- (4) (एक) गृह-कल्याण केन्द्र, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) गृह-कल्याण केन्द्र, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा सम्बन्धी एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- [प्रंथालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० 515/85]
- (5) (एक) सेंट्रल इंस्टीच्यूट आफ हायर टिचरन स्टडीज, वाराणसी, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (दो) सेंट्रल इंस्टीच्यूट आफ हायर टिक्कतन स्टडीज, वाराणसी, के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) और उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।
- (तीन) सेंट्रल इंस्टीच्यूट आफ हायर टिक्कतन स्टडीज, वाराणसी, के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में विलम्ब होने के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 516/85]
- (7) (एक) केन्द्रीय सकारी कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समिति सीमित, नई दिल्ली, के 1982-83 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) केन्द्रीय सरकारी कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समिति सीमित नई दिल्ली, के वर्ष 1982-83 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के सम्बन्ध में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रंथालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 517/85]
- (8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में विलम्ब होने के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 517/85]
- (9) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली, का वर्ष 1983-84 संबंधी \*वार्षिक प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित लेखाओं को सभा पटल पर रखने में विलम्ब होने के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रंथालय में रखा गया देखिए संख्या एल० टी० 518/85]

सीमा सुरक्षा बल (सहायक कमांडेंट) भर्ती नियम, 1985, सिक्क गुरुद्वारा बोर्ड (पदाधिकारियों और कार्यकारिणी समिति का निर्वाचन) (संशोधन) नियम, 1985, केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल (संशोधन) नियम, 1985 आदि, आदि

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामकुलारी सिन्हा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :—

- (1) सीमा सुरक्षा बल (सहायक कमांडेंट) भर्ती नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो सीमा सुरक्षा बल अधिनियम, 1968 की धारा 141 की उपधारा (3) के अन्तर्गत 9 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 137 में प्रकाशित हुए थे ।  
[ग्रंथालय में रखी गयी । देखिए संख्या एल० टी० 519/85]

- (2) सिख गुरुद्वारा अधिनियम, 1925 की धारा 146 की उपधारा (3) के अन्तर्गत सिख गुरुद्वारा बोर्ड (पदाधिकारियों और कार्यकारी समिति का निर्वाचन) (संशोधन) नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 16 फरवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 91(अ) में प्रकाशित हुए थे।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 520/85]
- (3) केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल अधिनियम, 1949 की धारा 18 के अन्तर्गत, केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल (संशोधन) नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 28 फरवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 117 (अ) में प्रकाशित हुए थे।  
[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए सं० एल० टी० 521/85]
- (4) दिल्ली पुलिस अधिनियम, 1978 की धारा 148 की उपधारा (2) के अन्तर्गत दिल्ली पुलिस (निमुक्ति और भर्ती) (संशोधन) नियम, 1984 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो 23 नवम्बर, 1984 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ० 5/46/84 होम (पी०) स्टेट में प्रकाशित हुए थे।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 522/85]
- (5) अण्डमान और निकोबार प्रशासन के वर्ष 1982-83 के संबंधी वार्षिक सामान्य प्रशासन प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 523/25]

टाटा मैमोरियल सेंटर, बम्बई के वर्ष 1983-84, इंडियन साइंस कांग्रेस एसोसिएशन कलकत्ता के वर्ष 1983-84, ट्रापीकल मेडिकल जेनेटिक्स, पूणे के वर्ष 1983-84, बोस इंस्टीट्यूट कलकत्ता के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन एवं उनके कार्यक्रम की समीक्षा आदि

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

- (1) (एक) टाटा मैमोरियल सेंटर, बम्बई, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।  
(दो) टाटा मैमोरियल सेंटर, बम्बई, के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा सम्बन्धी एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 524/85]
- (2) (एक) इंडियन साइंस कांग्रेस एसोसिएशन, कलकत्ता के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) इंडियन साइंस कांग्रेस एसोसिएशन, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 के कार्य-करण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी । देखिए संख्या एल० टी० 525/85]
- (3) (एक) इंडियन इंस्टीच्यूट आफ ट्रॉपिकल मेट्रॉलोजी, पूणे, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
(दो) इंडियन इंस्टीच्यूट आफ ट्रॉपिकल मेट्रॉलोजी, पूणे, के वर्ष 1983-84 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा-परीक्षा प्रदिवेदन ।  
(तीन) इंडियन इंस्टीच्यूट आफ ट्रॉपिकल मेट्रॉलोजी, पूणे, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी । देखिए संख्या एल० टी० 526/85]
- (4) (एक) बोस इंस्टीच्यूट, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।  
(दो) बोस इंस्टीच्यूट, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी । देखिए संख्या एल० टी० 527/85]
- (5) (एक) नेशनल इंस्टीच्यूट आफ इम्यूनॉलोजी, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा-परीक्षित लेखे ।  
(दो) नेशनल इंस्टीच्यूट आफ इम्यूनॉलोजी, नई दिल्ली, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रन्थालय में रखी गयी । देखिए संख्या एल० टी० 528/85]
- (6) (एक) इण्डियन एसोसिएशन फार दि कल्टिवेशन आफ साइंस, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।  
(दो) इण्डियन एसोसिएशन फार दि कल्टिवेशन आफ साइंस, कलकत्ता के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।  
[ग्रन्थालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 529/85]
- (7) (एक) इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ एस्ट्रोफिजिक्स, बंगलौर, के वर्ष 1983-84 के

वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ एस्ट्रोफिजिक्स, बंगलौर, के वर्ष 1983-84 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ एस्ट्रोफिजिक्स, बंगलौर, के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 530/85]

(8) (एक) इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ जियोमैग्नेटिज्म, बम्बई, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ जियोमैग्नेटिज्म, बम्बई, के वर्ष 1983-84 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इण्डियन इंस्टीच्यूट आफ जियोमैग्नेटिज्म, बम्बई, के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 531/85]

12.09 म० प०

### समितियों के लिए निर्वाचन

[धनुबाब]

(एक) राजभाषा समिति

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामबुल्लारी सिन्हा) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :—

“कि राजभाषा अधिनियम, 1963 की धारा 4 की उपधारा (2) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य आनुपातिक प्रतिनिधित्व प्रणाली के अनुसार एकल संक्रमणीय मत द्वारा, उक्त अधिनियम की धारा 4 की उपधारा (3) के अनुसार, संघ के शासकीय प्रयोजनों के लिए हिन्दी के उपयोग में हुई प्रगति की समीक्षा करने तथा उसके संबंध में सिफारिशें करते हुए राष्ट्रपति को एक प्रतिवेदन प्रस्तुत करने वाली समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से बीस सदस्य निर्वाचित करें।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि राजभाषा अधिनियम, 1963 की धारा 4 की उपधारा (2) के अनुसरण में,

इस सभा के सदस्य आनुपातिक प्रतिनिधित्व प्रणाली के अनुसार एकल संक्रमणीय मत द्वारा, उक्त अधिनियम की धारा 4 की उपधारा (3) के अनुसार, संघ के शासकीय प्रयोजनों के लिए हिन्दी के उपयोग में हुई प्रगति की समीक्षा करने तथा उसके संबंध में सिफारिशें करते हुए राष्ट्रपति को एक प्रतिवेदन प्रस्तुत करने वाली समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से बीस सदस्य निर्वाचित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री जी० एम० बनातबाला (पोन्नानी) : महोदय, मेरा भी बचाव कीजिए।

अध्यक्ष महोदय : आपके बचाव के लिए मैं हर वक्त मौजूद रहूंगा।

श्री जी० एम० बनातबाला : एक संसदीय शिष्टमंडल अहमदाबाद जा सकता है..... (व्यवधान)। आपने पहले भी एक दल मेरठ भेजा था।

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, गृह मंत्री चले गए हैं, उन्हें पता करने दीजिए। मामले को सामने आने दीजिये।

(दो) पशु कल्याण बोर्ड

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि पशुओं के प्रति क्रूरता का निवारण अधिनियम, 1960 की धारा 5(1)(अ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अध्यक्षीन, सरकार द्वारा जारी अधिसूचना की तारीख से आरम्भ होने वाली आगामी कार्यविधि के लिए पशु कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से चार सदस्य निर्वाचित करें।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि पशुओं के प्रति क्रूरता का निवारण अधिनियम, 1960 की धारा 5 (1)(अ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अध्यक्षीन सरकार द्वारा जारी अधिसूचना की तारीख आरम्भ होने वाली आगामी कार्यविधि के लिए पशु कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से चार सदस्य निर्वाचित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

(तीन) श्री चित्रा तिरुनल आयुर्विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, त्रिवेन्द्रम

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि श्री चित्रा तिरुनल आयुर्विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, त्रिवेन्द्रम, अधिनियम 1980, की धारा 5(अ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अध्यक्षीन, श्री चित्रा तिरुनल आयुर्विज्ञान

तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, त्रिवेन्द्रम, के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि श्री चित्रा तिरुनल आयुर्विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, त्रिवेन्द्रम, अधिनियम, 1980 की धारा 5(अ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यक्षीन, श्री चित्रा तिरुनल आयुर्विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, त्रिवेन्द्रम, के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.14 म० प०

### अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण

[अनुवाद]

फरीदाबाद की पत्थर खदानों के श्रमिकों में व्याप्त बेचैनी तथा सशस्त्र लोगों के गिरोहों द्वारा उन पर हमला

श्री० मधु बण्डवते (राजापुर) : मैं माननीय श्रम मंत्री का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ तथा उनसे अनुरोध करता हूँ वे इस विषय में एक वक्तव्य दें :—

“फरीदाबाद की पत्थर की खदानों के श्रमिकों में व्याप्त बेचैनी तथा सशस्त्र लोगों के गिरोहों द्वारा उन पर हमला, जिसके फलस्वरूप एक हरिजन श्रमिक की मृत्यु हो गई तथा अनेक अन्य लोग घायल हो गए, तथा इस मामले में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही।”

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : बंधुआ मुक्ति मोर्चा ने 14 मार्च, 1985 को फरीदाबाद में खान श्रमिकों का आन्दोलन आयोजित किया। इनकी मुख्य मांग यह थी कि केन्द्रीय सरकार औद्योगिक अधिकरण, चण्डीगढ़ में पंचाटों को लागू किया जाए।

बंधुआ मुक्ति मोर्चा के नेता स्वामी अग्निवेश ने उपायुक्त से 15-3-1985 को मुलाकात की। उपायुक्त ने ठेकेदारों, श्रमिकों और राज्य तथा केन्द्रीय सरकार के संबंधित अधिकारियों के बीच 18-3-1985 को एक बैठक निश्चित की। स्वामी अग्निवेश 16-3-85 को उपायुक्त से फिर मिले। उपायुक्त ने उन्हें सलाह दी कि वह 18-3-1985 तक प्रतीक्षा करें।

17-3-1985 को क्रशर मालिक क्रशिंग संक्रियाओं को चालू करना चाहते थे। लगभग 300 श्रमिक कार्य शुरू करने के लिए राजी थे। इस बीच, लगभग 500 श्रमिक घटना-स्थल पर पहुंचे। वे क्रशर को बन्द करना चाहते थे। हाथापाई के बाद पत्थर फँके गए और लाठियों से

प्रहार किया गया। दुर्भाग्यवश, एक व्यक्ति श्री धूम दास की मृत्यु हो गई और दोनों पक्षों के 16 व्यक्ति घायल हो गए।

आन्दोलनकारी भीड़ को डराने के लिए पुलिस सब-इन्स्पेक्टर ने हथियारों में दो गोलियाँ चलाईं। उसके बाद भीड़ तितर-बितर हो गई। मृतक और घायलों को बी० के० अस्पताल, फरीदाबाद में ले जाया गया। चार व्यक्तियों को अस्पताल में भर्ती किया गया और अन्य व्यक्तियों की प्राथमिक चिकित्सा करने के बाद छुट्टी कर दी गई। चालीस व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया और दो फ़ास-मामले दायर किए गए हैं।

केन्द्रीय सरकार औद्योगिक अधिकरण, चण्डीगढ़ ने तीन पंचाट दिए हैं। पहला पंचाट 10-9-1984 को दिया गया था। इसके तहत मैसर्स ए० जी० एण्ड कम्पनी को निदेश दिया गया था कि वे खदानों में नियोजित श्रमिकों की मजदूरी से अवैध कटौती करना तुरन्त बन्द कर दें। इस पंचाट को लागू नहीं किया जा सका क्योंकि मैसर्स ए० जी० एण्ड कम्पनी मई, 1984 से खदान में काम नहीं करवा रही है।

अन्य दो पंचाट मैसर्स जी० एस० सी० एण्ड कम्पनी, फरीदाबाद और मैसर्स फार्मिनर क्राशिंग कम्पनी के खिलाफ 22-1-85 को दिए गए थे। इन दो पंचाटों में अधिकरण ने न केवल श्रमिकों की मजदूरी से अवैध कटौती को तुरन्त रोकने के लिए निदेश दिया बल्कि यह भी निदेश दिया कि पहले की गई कटौती की राशि वापस की जाय।

ये दो पंचाट राजपत्र में 16-2-1985 को प्रकाशित किए गए और इन्हें 18-3-1985 को लागू किया गया।

मैं इस दर्दनाक घटना के बारे में सदस्यों की गम्भीर चिन्ता से सहमत हूँ और अब हम इन खदानों के पट्टे और कार्यकरण के बारे में राज्य सरकार से बातचीत करेंगे, ताकि श्रमिकों के हितों की रक्षा की जा सके। मैं सम्मानीय सदस्यों के ध्यान में यह बात भी लाना चाहता हूँ कि हमने उच्चतम न्यायालय द्वारा दिसम्बर, 1983 में दिए गए निदेशों का अनुपालन करने के लिए पहले ही कदम उठा लिए हैं।

12.18 म० प०

(उपाध्यक्ष महोदय पोठासोन हुए)

श्री० मधु दण्डवते : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं यह बताने के लिए बाध्य हूँ कि मैंने इसी विषय पर 12 मार्च, 1982 को एक ध्यानाकर्षण की सूचना दी थी। उस समय श्रम मंत्री ने कृपा करके सदन को यह आश्वासन दिया था कि केन्द्र सरकार हरियाणा सरकार से बातचीत करेगी तथा समस्या पर गम्भीरता से विचार किया जाएगा और हरियाणा में, विशेष रूप से पत्थर खदानों में बाहर से लाए गए बंधुआ मजदूरों के साथ किए जा रहे व्यवहार के सम्बन्ध में, हर स्थिति में, उनके साथ न्याय किया जाएगा। महोदय, तब से तीन वर्ष गुजर गए हैं। सरकार बही है और हम देखते हैं कि फरीदाबाद की पत्थर खदानों में हुई वैसी ही दुर्घटना की ओर इस सदन का ध्यान फिर से आकृष्ट करने की अविलम्ब आवश्यकता है।

मैं सबसे पहले, पूरी गम्भीरता से आपको यह बताना चाहता हूँ कि माननीय सदस्यों की सुनिश्चिता के लिए मैं सदन में जो दुखद कहानी सुनाने जा रहा हूँ वह एक हृदय विदारक कहानी है।

और इसे सुनकर मंत्री जी को पूर्ण सहानुभूति होगी और उनके आंसू बह निकलेंगे, मुझे इसमें बिलकुल संदेह नहीं है कि मेरे अभिमत को सुनकर तथा मेरे प्रश्नों को सुनकर उनकी आंखों के आंसू सूख जाएंगे। फरीदाबाद में षटी आसदी इतनी ही विशाल है।

दुर्भाग्य से फरीदाबाद के पत्थर खदानों में प्रवासी बंधुआ मजदूरों में बहुसंख्यक श्रमिक, हरिजन और आदिवासी हैं अथवा समाज के कमजोर वर्ग के हैं। जब बहुत पहले यह प्रश्न आया तब 12 मार्च, 1982 को मैंने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से यह प्रश्न उठाया था। मैंने सम्पूर्ण ब्यौरे दिए थे, मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता क्योंकि यहां इस सदन में कुछ सदस्य ऐसे भी हैं जो पिछली लोक सभा में भी थे तथा सौभाग्य से कुछ मंत्रीगण भी.....(अध्याघान)

माननीय मंत्री महोदय आप मुझे बोलने क्यों नहीं देना चाहते ? यह इतनी दुःखद घटना है कि मैं समझता हूँ कि उस पर इस सदन का ध्यान इस ओर अवश्य आकर्षित कराया जाना चाहिये।

मैं यह बताना चाहूँगा कि ब्रह्मी कम्पीर प्रश्न कुछ वर्ष पहले भी उठा था और आज यही प्रश्न और भी प्रबल हो गया है। मैं बंधुआ मजदूरों से जुड़े संगठन "बंधुआ मुक्ति मोर्चा" के अनुभवों की पुनः याद दिलाना चाहता हूँ। वे न्याय के लिए पहले ही उच्चतम न्यायालय में गए थे। जब उन्होंने देखा कि प्रशासन उन्हें न्याय दिलाने के लिए तैयार नहीं; जब उन्होंने देखा कि खदान मालिक उन्हें न्याय देने के लिए तैयार नहीं और जब उन्होंने देखा कि ठेकेदारों ने उनकी समस्या उलझा रही है तो वे उच्चतम न्यायालय में गए। यहां मैं 16 दिसम्बर, 1983 को दिए गए उच्चतम न्यायालय के एक बहुत ही महत्वपूर्ण निर्णय को उद्धृत करना चाहूँगा। सम्पूर्ण निर्णय और कुछ नहीं बल्कि दुःखों का एक सामर है। मैं दिये गये निर्णय के एक भाग को पढ़ूँगा। न्यायभूति भगवती ने निर्णय सुनाने हुए कहा: "वे जीवित प्राणी नहीं....." उन्होंने प्रवासी बंधुआ मजदूरों को "अस्तित्व-विहीन" कहा।

"वे अस्तित्व-विहीन हैं। जीवन से निष्कासित पशुओं से भी बदतर ज़िदगी जीते हुए। क्योंकि पशु अपनी मर्जी से यहां-वहां घूम तो सकते हैं तथा जब कभी भूखे होते हैं तो अपने भोजन के लिए मुंह मार सकते हैं। परन्तु ये समाज से बहिष्कृत जीव बंधन में रखे जाते हैं। उनकी स्वतन्त्रता का हनन किया जाता है और उन्हें ऐसी स्थिति में रखने को बाध्य किया जाता है जहां उन्हें या तो शोंगड़ी ही नसीब होती है या फिर खुला आकाश।"

यह सब न्यायभूति भगवती ने अपने निर्णय में कहा। और उसके बाद निर्णय में एक प्रवर्ती खण्ड था और यही केन्द्रीय सरकार की भूमिका आती है। 16 दिसम्बर, 1983 को दिए गए अपने निर्णय के प्रवर्ती खण्ड में उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों ने यह मत व्यक्त किया:—

"हरियाणा राज्य का यह कर्तव्य है कि वह मजदूरों के हित में, खान अधिनियम, 1952 तथा खान नियम, 1955 और इस अधिनियम के तहत बनाए गए अन्य नियमों विनियमों के उपबन्धों को लागू करने के लिए कार्यवाही करे। यद्यपि हमने केन्द्रीय सरकार को इस सम्बन्ध में निदेश दे दिए हैं....."

कृपया ध्यान दें :—

“यद्यपि हमने केन्द्रीय सरकार और हरियाणा राज्य को इस सम्बन्ध में निदेश दे दिए हैं तथा हम उनसे इन निदेशों का कड़ाई से पालन किए जाने की आशा रखते हैं तो भी हमें यह कहने की आवश्यकता नहीं कि यदि इन निदेशों में से किसी निदेश का केन्द्रीय सरकार अथवा हरियाणा राज्य ने उचित रूप से पालन नहीं किया तो हम मामले को बहुत गम्भीरता से लेंगे, क्योंकि हमारा दृढ़ विश्वास है कि यदि कल्याणकारी कानूनों का पालन ही नहीं होता हो तो उनके कानून की किताब में लिखे होने का कोई फायदा नहीं। हमें किताबी कानून से ही संतोष नहीं कर लेना चाहिए बल्कि व्यवहार में इनका पालन होना ही संतोषप्रद है।”

निर्णय के प्रवर्ती खण्ड को पढ़ने के उपरान्त मैं जजों द्वारा दिए गए सभी इक्कीस निदेशों को पढ़ना नहीं चाहता। केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार को इक्कीस अनुदेश दिए गए थे।

परन्तु उच्चतम न्यायालय यहां रुका ही नहीं। बहुधा प्रशासन में हम देखते हैं कि कतिपय आश्वासन दे तो दिए जाते हैं परन्तु उनके कार्यान्वयन के लिए कोई समय-निर्धारित नहीं किया जाता। परिणामस्वरूप लोगों पर अन्याय होता रहता है तथा लोग दुःख भोगते रहते हैं तथा बंधुआ मजदूर यन्त्रणा झेलते रहते हैं। उन्हें इस यन्त्रणा से बचाने के लिए उच्चतम न्यायालय ने एक और पग बढ़ाया तथा एक समय-सीमा निर्धारित की। उच्चतम न्यायालय ने केन्द्र और राज्य को निदेश दिए कि उच्चतम न्यायालय के निर्णय की तारीख से 6 सप्ताह के अन्दर-अन्दर बंधुआ मजदूरों को विभिन्न राज्यों में उनके घरों को वापस भेज दिया जाए तथा आवश्यक धन का प्रबंध करके खान-मजदूरों तथा कृषक-मजदूरों को न्यूनतम मजदूरी उपलब्ध कराई जाए। निदेश एकदम स्पष्ट था। निर्धारित समय भी स्पष्ट था। 16 दिसम्बर, 1983 को निर्णय सुनाया गया तथा उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश ने निर्विवाद रूप से कहा :—

“मैं स्वच्छता सम्बन्धी, न्यूनतम मजदूरी लागू करने सम्बन्धी तथा उन सभी को मुहैया कराई जाने वाली बाकी सुविधाओं सम्बन्धी विभिन्न हिदायतों को लागू किए जाने के लिए छः सप्ताह का समय दे रहा हूँ।”

अब मैं आपको यह बताऊंगा कि वहां मजदूरी की स्थिति क्या थी। घूसखोरी और भ्रष्टाचार तथा पत्थर-खदानों में कार्यरत अनधिकृत एजेंसियों द्वारा बरती जा रही बहुत-सी अनियमितताओं की वजह से फरीदाबाद की इस पत्थर खदान में काम करने वाले प्रवासी बंधुआ मजदूरों को दिए जाने वाले स्वीकृत वेतन के 71 रुपये भी क्या उनको प्राप्त हो रहे हैं? इस महीने की 16 तारीख को मैं अपने 2 सांसद साथियों, जिनमें एक राज्य सभा तथा दूसरा लोक सभा के सदस्य थे, के साथ कार्यस्थल पर गया। मजदूर उपायुक्त के कार्यालय के सामने ‘घरने’ का आयोजन कर रहे थे। हमने बड़ी संख्या में उनसे मुलाकात की। वे अनपढ़ आदमी थे। उनमें बहुत-सी औरतें थीं जिन्होंने अपनी गोद में बच्चे उठा रखे थे। हमने अलग ले जाकर उनसे पूछा :—आपके लिए 71 रुपये वेतन निर्धारित किया गया है। जब आप अपना वेतन घर ले जाते हो तो उसमें कितने रुपये होते हैं? बहुत-सी औरतों ने आंखों में आंसू भरकर हमें बताया कि केवल कागजों पर ही हमसे इस बात के दस्तखत लिये जाते हैं कि हमने वेतन के 71 रुपये प्राप्त किए परन्तु जो वेतन हम घर ले जाती हैं वह केवल 22 रुपये होता है। बाकी रुपये कहाँ जाते हैं? उस वेतन का पचास प्रतिशत तो माफिया गिरोह हड़प जाते हैं, कुछ भाग ठेकेदार ले लेता है अथवा जब कोई अन्य बिचौलिया इसे लेता है तो वे औरतों को धमकाते हैं कि यदि उन्होंने

अपने वेतन का कुछ भाग उनको नहीं दिया तो उनकी इज्जत से खेला जायेगा और उनसे बलात्कार किया जाएगा। उन्हें इसी तरह धमकाया जाता है तथा 71 रुपये के वेतन में से बंधुआ मजदूर केवल 22 रुपये ही अपने घर ले जाता है।

यह देखने के लिए कि क्या उच्चतम न्यायालय के निर्णय का पालन होता है या नहीं— क्योंकि न्यायाधीशों को आशंका थी कि शायद निदेशों, दिए गए 21 सूत्री निदेशों का पालन नहीं किया जाएगा, इसलिए उच्चतम न्यायालय ने निदेश दिया कि बंधुआ मजदूरों के लिए पीने का पानी, सफाई-सुविधाएं, आवासीय गृह, राशन की दूकानें, मुफ्त चिकित्सा सुविधाएं तथा मातृत्व के लाभ दिए जाएं तथा यह देखने के लिए कि क्या इन बिदेशों का मुस्तैदी से अथवा आंशिक रूप से पालन किया जा रहा है अथवा नहीं, उन्होंने भारत सरकार के एक संयुक्त सचिव को नियुक्त किया। उनका नाम था श्री लक्ष्मीधर मिश्रा, जो भारत सरकार में एक सक्षम और समर्थ संयुक्त सचिव थे। उसे उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों ने नियुक्त किया तथा उसे यह काम सौंपा गया कि वह कार्य स्थल पर जाकर यह पता लगायें कि क्या चण्डीगढ़ के औद्योगिक न्यायाधिकरण पंचाटों को भी वहां लागू किया गया है अथवा नहीं। यह निदेश उच्चतम न्यायालय द्वारा दिया गया था। फरीदाबाद पत्थर खदानों में क्या हो रहा है। इसे दर्शाने के लिए श्री लक्ष्मीधर मिश्र ने दो महत्त्वपूर्ण रिपोर्टें प्रस्तुत कीं। श्री मिश्र द्वारा प्रस्तुत की गई दोनों रिपोर्टों से यह पता चला कि उच्चतम न्यायालय द्वारा दिए गए अधिकतर निदेशों का पालन केवल उनका उल्लंघन करने के लिए ही हो रहा था। अधिकतर निदेशों का उल्लंघन किया जा रहा था तथा सबसे महत्त्वपूर्ण बात यह थी कि 71 रुपये की न्यूनतम मजदूरी दिए जाने का बिल्कुल पालन नहीं किया गया था और इसके परिणामस्वरूप सभी बंधुआ श्रमिक और प्रवासी श्रमिक 22 रुपये के तुच्छ वेतन पर जिन्दगी बसर कर रहे थे।

चण्डीगढ़ में एक केन्द्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण बनाया गया था। यहां फिर केन्द्रीय सरकार की भूमिका आती है। केन्द्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण चण्डीगढ़ ने यह निर्णय दिया कि 71 रुपये की न्यूनतम मजदूरी बिना किसी निदेश के ही लागू कर दी जाए। कुछ सुविधाओं को दिये जाने का बहाना लेकर कोई कटौती न की जाए। यह निर्णय केन्द्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण द्वारा दिया गया था। इसे लागू किए जाने के लिए श्रमिकों ने 11 मार्च को एक होकर एक आन्दोलन छेड़ दिया। 16 मार्च के दिन, स्वयं मैंने, सुधीर राय और राज्य सभा के एक सदस्य ने मौके का मुआयना किया। हम पुलिस अधिकारियों से भी मिले। हमने पुलिस अधिकारियों से अच्छी तरह से बातचीत की तथा उन्हें कुछ ठोस सुझाव दिए। हमने उन्हें बताया कि सोमवार को—क्योंकि रविवार को छुट्टी पड़ रही थी—वे मालिकों और ठेकेदारों के प्रतिनिधियों को बुलाएं। पुलिस के अधिकारीगण और बंधुआ मुक्ति मोर्चा के प्रतिनिधि भी वहां उपस्थित रहें और वे कोई समाधान खोजने का प्रयत्न करें। परन्तु यह सब करने की बजाय हमने देखा कि 17 तारीख को वहां गोली चली। अठारह ट्रकों में भरकर लोग वहां लाये गए। महोदय, हमारे मुख्य मन्त्री को सूचित किया गया है और हरियाणा के मुख्य मन्त्री ने भी उन्हें बताया है कि यह श्रमिकों के दो गुटों के बीच झगड़ा अवश्य था। महोदय, मैंने स्वयं वहां जाकर देखा है। जब हम डी० सी० के आफिस के सामने धरना दे रहे थे तो हमने देखा कि ट्रकों में भरकर व्यक्ति लाये जा रहे हैं। वे दूसरे श्रमिकों की तरह पैदल चलकर नहीं आये, वे ठेकेदार तथा मालिकों के ट्रकों में भरकर लाये गये थे। आधे फाल्गुन पर उनको रकने के लिए कहा गया और वहां से उन्हें पैदल

चल कर जाने के लिए कहा गया और उनके चेहरों पर कोई विश्वास नहीं झलकता था तथा अधिकारों के लिए संघर्ष करने का कोई इरादा नहीं था। ऐसा मझूम नहीं होता था कि वे वास्तविक श्रमिक हैं। यह अवश्य सही है कि वे बंधुआ श्रमिकों के न्यायोचित आंदोलन को समाप्त करने के इरादे वाले दंगा करने वाले लोग थे। ऐसे 18 ट्रकों में ठेकेदारों के व्यक्ति थे। उन्होंने वास्तविक श्रमिकों पर हमला करना शुरू कर दिया।

मुझे खेद है कि जो विवरण मुख्य मंत्री ने दिया है वह एक ठेकेदार का विवरण, खादम मालिकों का विवरण और कम से कम एक पुलिस आफिसर का विवरण लगता है। अगर उन्होंने अपने प्रतिनिधि तथा अपने अधिकारी घटना का पता लगाने के लिए भेजे होते तो मेरे विचार में वह ऐसा विवरण नहीं देते। मेरे विचार में एक साधारण पुलिस का लिपाही भी ऐसा विवरण देने में सक्षम है। यही इस विवरण का दुःखद पहलू है।

मैं इस सदन को बताना चाहता हूँ कि इस बंधुआ श्रमिकों के प्रश्न पर सदन सत्ताधारी दल तथा विपक्षी दलों में विभाजित नहीं है। मैं दो सदस्यों द्वारा लिखे गये पत्र सदन के समक्ष रखने जा रहा हूँ। मैं जानबूझकर उनके नाम नहीं बता रहा हूँ। लेकिन मैं भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी को लिखे गए मूल पत्र प्रस्तुत करूँगा। मैं भूतपूर्व प्रधान मंत्री को बधाई देता हूँ कि वह पत्रों का उत्तर शीघ्र देती थीं। पत्र की एक प्रति भी मेरे पास है। महोदय, मंत्री तथा सदन की जानकारी के लिए, मैं श्रीमती इन्दिरा गांधी का पत्र पढ़ूँगा। इसमें कोई गोपनीय बात नहीं है। इसमें कुछ भी गोपनीय नहीं है। इसमें ऐसा कुछ है जो सरकार के पक्ष की ही पूर्ति करता है, अतः इस पत्र को पढ़ने से कोई नुकसान नहीं होगा। मैं उस पत्र को भी पढ़ूँगा।

16 मार्च को 3 सदस्यों ने स्थिति को स्वयं अपनी आंखों से देखा था। हमने बंधुआ श्रमिकों से बातचीत की थी। जब दोबारा शोलियां चली थीं तो फिर सदस्यों ने घटनास्थल का दौरा किया था और पाया कि हमला करने वाले वास्तविक श्रमिक नहीं थे, वे ठेकेदारों के समर्थक थे।

एक बात और भी है जिसका मैं हवाला देना चाहता हूँ। एक 'माफिया गैंग' काम कर रहा है। 'माफिया गैंग' देश के विभिन्न क्षेत्रों में विनाशकारी खेल खेल रहा है। फरीदाबाद में भी एक 'माफिया गैंग' कार्यरत है। ये वे लोग हैं जो गरीब किसानों से, गरीब श्रमिकों से तथा गरीब प्रोफेशनलों से कमीशन वसूल करते हैं। वे 50 प्रतिशत कमीशन देने के लिए उन्हें मजबूर करते हैं। दूसरे दिन जब हम डी० सी० के आफिस के सामने घटना दे रहे थे तब यह वही 'माफिया गैंग' था जो ट्रकों में भरकर आया था। उन्होंने घटना देने की कोशिश की। यह सिर्फ इस घटना का प्रथम भाग है। दूसरे दिन हमला करना उस हथियारबन्द 'गैंग' का योजनाबद्ध प्रोग्राम था। 17 तारीख को उसी गैंग ने सर्वोच्च न्यायालय के फैसले को लागू कराने के लिए आन्दोलन कर रहे बफादार श्रमिकों पर लाठी और बन्दूकों के साथ हमले का संचालन किया। आन्दोलन कर रहे श्रमिक कोई असंभव मांग नहीं कर रहे थे। आन्दोलन कर रहे श्रमिक सिर्फ मांग कर रहे थे "हम कुछ और नहीं पूछना चाहते। जो भी सर्वोच्च न्यायालय ने निर्देश या फैसला दिया आप उसको लागू करें। सर्वोच्च न्यायालय इस देश की सबसे बड़ी न्यायपालिका है और उसका न्याय या उसका आदेश देश की धरती का कानून बन जाता है। अतः हम धरती के इस कानून, सर्वोच्च न्यायालय के आदेश को लागू करवाना चाहते हैं।" यही उन्होंने कहा था।

बंधुआ श्रमिकों पर हमले की कोशिश करने वाले कौन से मुख्य व्यक्ति थे ? पहला करतार सिंह तथा दूसरा अवतार सिंह था। ये ही दो माफिया गैंग के सरदार हैं, जो श्रमिकों को ब्लैकमेल करने, डराने तथा धमकाने की इस सारी कार्यवाही में सक्रिय थे।

उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में सत्ता पार्टी के सदस्यों की सूचना हेतु, मैं सारे सदन को विश्वास में लेना चाहता हूँ न कि किसी को शर्मिदा करने के लिए...सत्ता पक्ष के कुछ सदस्यों ने मैं उनके नाम नहीं बताऊंगा.....

श्री बापूलाल मालवीय (शाजापुर) : खड़े हुए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप कृपया बैठ जाएं। आपका नाम सूची में नहीं है।

प्रो० मधु दण्डवते : महोदय, मैं उस विवाद में पढ़ना नहीं चाहता क्योंकि 1981-82 में जब मैंने यह प्रश्न उठाया था, मैंने बंधुआ श्रमिक से सम्बन्धित कानून से पढ़ कर सुनाया था कि बंधुआ श्रमिक की परिभाषा क्या है। मैं विद्वान सदस्यों को शिक्षा नहीं देना चाहता। काफी अधिक नये विद्वान सदस्य सदन में चुनकर आ गये हैं और केवल मेरे जैसे कुछ सदस्य ही अनजान हैं। "बंधुआ श्रमिक" से ठीक-ठीक क्या अभिप्राय है, के बारे में इतने विद्वान सदस्यों को बताने की मुझे कोशिश नहीं करनी चाहिए। मैंने अपने पहले भाषण में ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर चर्चा के दौरान पढ़ा था कि बंधुआ श्रमिक से ठीक-ठीक क्या अभिप्राय है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप पत्र पढ़ने जा रहे हैं।

प्रो० मधु दण्डवते : यह आपत्तिजनक नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप इसका सारांश दे दें। वही काफी है।

प्रो० मधु दण्डवते : श्रीमती इन्दिरा गांधी हमेशा छोटे पत्र लिखा करती थीं। अतः मेरा सारांश पत्र से ज्यादा लम्बा हो सकता है। इसलिए मैं इसको पढ़ना बेहतर समझूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आप उसको भी छोटा कर सकते हैं।

प्रो० मधु दण्डवते : इसमें कुछ भी आपत्तिजनक नहीं है। मैं नाम नहीं बताऊंगा। आदेश यह है कि सदन के समक्ष वह चीज नहीं रखी जा सकती जिससे किसी की इज्जत पर आंच आये। इसके विपरीत यह पत्र प्रधान मंत्री की लोकप्रियता को बढ़ाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप सिर्फ इतना बतायें कि उन्होंने क्या कहा। वही काफी है।

प्रो० मधु दण्डवते : पत्र में लिखा है :

"मुझे आपका दिनांक 27 जनवरी का पत्र प्राप्त हुआ है जिसमें गांव आनन्दपुर के श्री करतार सिंह तथा श्री अवतार सिंह पर राष्ट्रविरोधी तथा समाजविरोधी कार्यवाही करने का आरोप है। हरियाणा के मुख्य मंत्री से इस मामले को देखने के लिए कहा जा रहा है।

भवदीय,  
इन्दिरा गांधी"

मैंने हस्ताक्षर मिलाये हैं। यह जाली पत्र नहीं है। यह वास्तविक पत्र है। मैं श्रीमती इन्दिरा गांधी का धन्यवाद करता हूँ। उनके द्वारा उठाया गया यह एक अच्छा कदम था। उन्होंने हरियाणा के मुख्य मंत्री से कहा था कि वह इस बात को ध्यान में रखकर उचित कार्यवाही करें। इसके बावजूद, माफिया गैंग की गुंडागर्दी तथा हमले चल रहे हैं।

बहुत-सी औरतों ने अपनी अक्षु से भीगी आंखों से हमें बताया कि माफिया गैंग के कुछ सदस्यों ने क्या कहा है, "आप यहां काम कर रही हैं। काम कुछ समय के बाद तो समाप्त हो ही जायेगा। तब तुम्हें अपने मर्दों के पास वापस जाना पड़ेगा। लेकिन तुम उन तक नहीं पहुँचोगी। तुम्हें तंग किया जायेगा तथा तुम्हारे साथ बलात्कार किया जायेगा। यह पहले भी हुआ है और अब फिर होगा।" यह है जो उन्होंने औरतों से कहा था। उन्हें वहां पर तंग किया गया, बलात्कार किया गया, ब्लैकमेल करने की धमकियां दी गईं

मैं कोई नाम नहीं बताना चाहता क्योंकि संसदीय प्रथाओं के अनुसार मैं उनके नाम का हवाला नहीं दे सकता जब तक कि हमें उसकी अग्रिम सूचना न दे दें। एक पुलिस अफसर को जब हमने सर्वोच्च न्यायालय के जज भगवती द्वारा दिया गया फैसला पढ़कर सुनाया तो उसने कहा, "ओह। वह जब मालूम नहीं पड़ते। वह अंग्रेजी के प्रोफेसर लगते हैं जो लच्छेदार भाषा में विश्वास करते हैं।" इस लच्छेदार भाषा तथा भावना में बहने का क्या फायदा है? यह है जो कुछ हुआ है। मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता। मैं जानता हूँ कि यह चर्चा नहीं है। यह ध्यानाकर्षण सूचना है। इसलिए तकनीकी आवश्यकता को पूरा करने के लिए मैं कुछ प्रश्न पूछूंगा।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि सर्वोच्च न्यायालय द्वारा सिर्फ हरियाणा राज्य सरकार बल्कि केन्द्रीय सरकार को भी दिये गये निदेशों का क्या पूरी तरह से पालन किया जायेगा। 21 आदेश दिये गये हैं। माननीय मंत्री यह नहीं कह सकते, ये आदेश पहले श्रम मंत्री के समय प्राप्त हुए थे। सरकार लगातार रहती है। मंत्री आते-जाते रहते हैं। लेकिन सरकार हमेशा चलती रहती है। यहां तक कि जब सत्ताधारी दल बदलता है सरकार रहती है। अतः उनको यह मालूम करना होगा कि कौन से निदेश उस समय सरकार को दिये गये थे। क्या सर्वोच्च न्यायालय के आदेश प्रभावी ढंग से लागू होंगे? क्या वह अपने उच्च पद का इस्तेमाल यह निश्चित करने के लिए करेंगे कि सर्वोच्च न्यायालय का फैसला तथा चण्डीगढ़ के केन्द्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण के फैसले को पूर्ण रूप से हरियाणा सरकार लागू करेगी?

दूसरे, क्या उन माफिया गैंग के सरदारों को, जिनके नाम मैंने यहां बताए हैं, पकड़कर उनके विरुद्ध सख्त कार्यवाही की जाएगी, मैं यह जानता हूँ कि जब मैं तस्करों की बात करता हूँ तथा जब मैं माफिया गैंग की बात करता हूँ तो हमारी जान खतरे में पड़ सकती है। लेकिन हममें से वह जो जन आन्दोलन से सम्बन्धित है, जनता का हित उनके लिए अपनी जिसमानी जिन्दगी से बहुत अधिक महत्वपूर्ण तथा ज्यादा मूल्यवान होता है। अतः, मुझे चिन्ता नहीं है। मैं आपको बताऊँ कि आज सुबह मेरे पास एक टेलीफोन आया था, मुझे धमकी दी गई, "अगर आप माफिया गैंग का हवाला देंगे, अगर उनके नाम बतायेंगे तो आपको उसका मूल्य चुकाना पड़ेगा।" संसद के सबसे बड़े मंच से मैं उन गैंगों को बताना चाहता हूँ कि अगर बंधुआ श्रमिकों को न्याय दिलाना पड़े तो मधु बंधवते इस महात्मा गांधी की धरती पर सबसे बड़ी कीमत देने के लिए तैयार है।

मुझे अपनी जान की परवाह नहीं है। मैंने उनके नाम बता दिए हैं और मैं चाहता हूँ कि उनके खिलाफ कार्यवाही की जाए।

क्या बेकसूर श्रमिकों को, जिनको ठेकेदारों तथा खदान मालिकों के कहने तथा भड़काने पर पकड़ा गया था, बिना शर्त छोड़ दिया जाएगा ?

क्या निर्धारित किया गया 75 रुपये प्रति ट्रक की न्यूनतम मजदूरी किसी माफिया गैंग या ठेकेदार का कमीशन काटे बिना प्रत्येक श्रमिक को देने सम्बन्धी नियम को लागू किया जायेगा ? सर्वोच्च न्यायालय का आदेश बिल्कुल स्पष्ट है। चंडीगढ़ के औद्योगिक न्यायाधिकरण का पंचाट बिल्कुल स्पष्ट है कि 70 रुपये बिना किसी कटौती के प्रत्येक श्रमिक को प्रत्येक ट्रक पर दिया जाएगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इसको लागू किया जायेगा या नहीं।

मैं माननीय श्रम मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या-क्या एक त्रिपक्षीय बैठक, जिसमें खदान मालिकों के प्रतिनिधि और सरकार के प्रतिनिधि तथा बंधुआ श्रमिकों को आजाद कराने के लिए बने संगठन बंधुआ मजदूर मोर्चा के प्रतिनिधि हों, बुलाने के लिए पहल करेंगे। यह एक रचनात्मक सुझाव है जो मैं दे रहा हूँ। अगर श्रम मंत्री यह कर सकें तो शायद यह समस्या मेज पर बैठकर हल की जा सकती है।

मैं श्रम मंत्री जी आपको चेतावनी देना चाहता हूँ कि "आप श्रम मंत्री हैं तो श्रम मंत्री बने रहें, श्रम-विरोधी मंत्री की तरह से पेश न आयें।" मैं यह आरोप लगाना नहीं चाहता। श्रम मंत्री हमारे पुराने मित्र हैं। मैं उनको अच्छी तरह से जानता हूँ। मुझे उनसे श्रम-विरोधी कार्यों की आशा नहीं है। मैं चाहता हूँ कि वह श्रम नेता और श्रम मंत्री की तरह पेश आयें श्रम-विरोधी मंत्री की तरह से नहीं। अतः जो शिकायतें उनके पास आई हैं उनकी ओर उन्हें ध्यान देना चाहिए।

प्रजातन्त्र में सर्वोच्च न्यायालय देश का सर्वोच्च कानून होता है। उसके निर्णय को लागू करना होगा। सर्वोच्च न्यायालय के प्रति अनादर करना वास्तव में भारत के संविधान का अनादर है और इसलिए मैं श्रम मंत्री से आशा व विश्वास रखता हूँ कि लापरवाह उत्तर देने की बजाय वह मेरे विशेष तथा सीधे प्रश्नों का, जो मैंने उठाये हैं, उत्तर देगे ताकि बंधुआ मजदूर मोर्चा व उसके द्वारा बंधुआ मजदूरों को न्याय मिल सके। हमारे साथ आप जैसा चाहे बर्ताव कर सकते हैं, लेकिन महात्मा गांधी की भूमि पर, जहां पर बंधुआ श्रम से छुटकारा निम्न से निम्नतम को मुक्ति दिलाना समझा जाता है और हमारे देश की यही पहली प्राथमिकता है, वहां बंधुआ श्रमिकों के साथ इस प्रकार बर्ताव करने की कोशिश नहीं की जानी चाहिए। गांधी जी भी हमेशा यही कहा करते थे कि यदि समाज के सबसे दलित व्यक्ति का उत्थान होगा तभी समूचे समाज का उत्थान हो सकता है।

मैं चाहता हूँ कि यह प्रक्रिया शुरू हो। श्रम मंत्री द्वारा मेरे प्रश्नों का समुचित उत्तर दिया जाना चाहिये।

धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री टी० अंबेवा : मिस्टर डिप्टी स्पीकर सर, प्रो० दण्डवते ने जिन बातों का जिक्र किया,

मैं उनसे बहुत से प्वाइंट्स पर एग्नी करता हूँ। वहाँ कई तरह की बातें चल रही हैं जिनमें मजदूरों का एक्सप्लायटेशन भी शामिल है और मुझे भी उसके बारे में मालूम हुआ है। वहाँ एक ही कान्ट्रैक्टर ने लीज ली हुई है और हर 6 महीने बाद वह उस कम्पनी का नाम बदलता जा रहा है। जब कभी कोई एवाडें आता है तो वह कहता है कि इस नाम की कोई कम्पनी ही नहीं है, वह तो दूसरी कम्पनी है, मगर मैंने सुना है कि पार्टनर्स तो वे ही लोग हैं। मैं समझता हूँ कि इन लोगों को कड़ी-से-कड़ी सजा मिलनी चाहिए। मैंने कल अपने आफिसर्स से बातचीत भी की है जिन्होंने उस जगह को विजिट किया है। सुप्रीम कोर्ट के एवाडें इम्प्लीमेंटेशन में 206 प्रोसीक्यूशन किए गए हैं, मगर मैं समझता हूँ कि उन प्रोसीक्यूशंस से कोई फायदा होने वाला नहीं है, क्योंकि मामूली जुर्माना कर दिया जाता है और किसी तरह का इम्प्रीजनमेंट नहीं है। इसलिए प्रोसीक्यूशन से वे हमेशा बचते रहते हैं।

हम आप लोगों को साथ लेकर जल्दी ही एक मीटिंग बुला रहे हैं जिसमें वहाँ मोर्चा के लीडर और कान्ट्रैक्टर को भी बुलायेंगे। यदि फिर भी समस्या का समाधान नहीं निकला तो हरियाणा सरकार से कहेंगे कि वह उस क्वैरी का नेशनलाइजेशन करे, बजाए इसके कि वहाँ मजदूरों का लगातार एक्सप्लायटेशन होता रहे, स्टेट गवर्नमेंट उसको नेशनलाइज करे। या तो स्टेट गवर्नमेंट कोई ऐसी शर्त रखे कि मिनिमम वेजिज एकट लागू हो, सुप्रीम कोर्ट का एवाडें, यदि कोई हो, तो उसको लागू किया जाए, इंडस्ट्रियल ट्रिब्यूनल द्वारा समय-समय पर जो निदेश दिए जाएं, उनको लागू किया जाए और जो आदमी इन सारी फार्मैलिटीज को फुलफिल करता हो। उसी आदमी को यह सिस्टम लीज पर देना चाहिए। यदि कोई इसके लिए तैयार नहीं होता है तो लीज सिस्टम खत्म कर देना चाहिए, मैं आपकी इस बात से सहमत हूँ। जहाँ तक मेरे और आपके खोचने का सम्बन्ध है, उसमें कोई खास फर्क नहीं है और जहाँ तक बौन्डेड लेबर सिस्टम है श्रीमती इन्दिरा गांधी के 20 प्वाइंट प्रोग्राम में है, कई लोगों को मुक्ति दिलाने में हम कोशिश कर रहे हैं। अभी बांडिड लेबर की मीटिंग में तीन चीजों के बारे में सोचा गया, एक काट्टे फ़ट लेबर है, जिसमें टेम्परेरी वर्कर हैं, कैंजुअल लेबर है और बांडिड लेबर है, इसके बारे में हम बहुत सीरियसली सोच रहे हैं और जहाँ तक हो सकेगा लेबर लाज के अन्दर अमेंडमेंट करेंगे ताकि इससे मुक्ति पायी जा सके। बांडिड लेबर को 2 हजार रुपया हम देते हैं, दो हजार स्टेट गवर्नमेंट देती है। उसके लिए हमने एक प्रपोजल रखा कि 2-2 हजार लेकर 4 हजार और बैंक से लोन लेकर और कोई अपना काम शुरू करता है तो काफी उन लोगों को पैसा बैंक से मिल सकता है। हमारा जो कदम होगा वह इन्दिरा जी के 20 प्वाइंट प्रोग्राम में एबालिशन आफ बांडिड लेबर का कार्यक्रम है, उस तरफ आगे बढ़ रहे हैं, लेकिन इसमें समय लगेगा। साथ ही बहुत जल्दी मीटिंग करेंगे, आपको बुलायेंगे और लेबर लीडर्स को बुलायेंगे।

[अनुवाद]

श्री एम० रघुसूरा रेड्डी (नलगोंडा) : इस महीने की 17 तारीख को आनन्द नगर और फरीदाबाद में बहुत दुर्भाग्यपूर्ण घटना घटी। मैं जानता हूँ कि वर्तमान श्रम मंत्री पहले श्रमिक थे, फिर श्रमिक नेता बने और आज श्रम मंत्री हैं। ठेकेदारों ने बंधुआ मजदूर से काम लिया तथा जैसे कि सर्वोच्च न्यायालय के निदेश हैं, उन्हें 71 रुपये देने की बजाय कभी 22 रुपये और कभी 32 रुपये दे रहा था। मजदूरों ने कूटने और घिसाई के 100 रुपये दिए जाने की मांग की अन्य राज्यों की तुलना में 71 रुपये मजदूरी भी बहुत कम है। हमारे राज्य में, 150 घन फुट सीसे की

फुटाई के लिए हम 200 से 250 रुपये तक अदा कर रहे हैं। 150 घन फुट की पिसाई के लिए 4 जोड़ों को काम करना पड़ता है। अतः उन्हें 6-7 रुपये प्रतिदिन मिल रहे हैं। मंत्री महोदय सदन को पहले ही आश्वासन दे चुके हैं कि वह स्वयं मामले की जांच करेंगे। लेकिन खाली आश्वासन देने से काम नहीं चलेगा। राज्य सरकार की मदद से उन्हें संबंधित अधिकारियों को निर्देश देना चाहिए तथा देखना चाहिए कि मृत व्यक्तियों के परिवारों तथा घायलों को मजदूरी एवं क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जाए। जैसा कि प्रो० मधु दण्डवते ने अनुरोध किया है, मजदूरों को तुरन्त मुक्त किया जाना चाहिए। जहां कहीं भी बंधुआ मजदूर इस स्थिति में हो, भविष्य में उन्हें मुक्त कराने को अत्याधिक महत्ता दी जानी चाहिए तथा मजदूरों की खान मालिकों के पंजों से रक्षा की जानी चाहिए। चूंकि वह पहले श्रमिक थे, फिर श्रमिक नेता, अतः मैं जानता हूँ कि वह मजदूरों के साथ न्याय करेंगे। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह उन गुंडों के विरुद्ध, जो कि पदों के पीछे हैं तथा स्थिति का अनुचित लाभ उठा रहे हैं, तुरन्त कार्यवाही करें। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उन्हें तुरन्त गिरफ्तार किया जाए तथा कानून के अंतर्गत जो भी कार्यवाही संभव है, करें।

[हिन्दी]

श्री टी० अंबैया : अभी रेड्डी साहब ने जो कहा, उनको डम बीटिंग एगोरेंस तो मैं दे रहा हूँ। जहां तक मैं समझता हूँ और पहले भी कहा मीटिंग बुलाऊंगा, जिसके अन्दर जो भी ऐक्शात लेना है, जो बातें कही हैं, उसके बारे में विचार किया जाएगा। लेकिन बांडिड लेबर सिस्टम को एबलिश करने के लिए आपका भी सहयोग चाहिए। जहां तक हो सकेगा इसको एबालिश करने की पूरी कोशिश करेंगे।

जो क्वैरी वर्क्स क्रॉसिंग वर्क्स और केजुअल वर्क्स के मामले में आपने जो कॉलिंग अटेंशन दिया है, उसके लिए बुलाऊंगा, बातचीत करूंगा कांटेक्टर्स से, यूनियन से आनर्स से और क्या सैटलमेंट हो सकता है, यह देखेंगे। अगर इंतजाम नहीं हुआ तो फिर जैसा आपसे कहा अगर यह नहीं हो सकता है तो गवर्नमेंट को उसको नैशनाइज करना चाहिए, यह मेरा ओपीनियन है।

[अनुवाद]

श्री बी० सोमनाथीसवरा राव (विजयवाड़ा) : मुझे यह कहते हुए दुःख हो रहा है कि माननीय श्रम मंत्री जी ने (जो कि मजदूरों के साथी—कार्मिक बंधु माने जाते हैं) ऐसा वक्तव्य दिया है, जिसे मैं समझता हूँ, दुर्भाग्य से इस भव्य सदन के समक्ष प्रस्तुत करते हुए उन्होंने देखना भी उचित नहीं समझा। इसका जिक्र इस तरह से किया गया है कि वास्तविक समस्या के बारे में श्रमिक धारणा बन गई है और इसे पढ़कर इस सभा के सदस्य समझते हैं कि खनन श्रमिक को भी दोष है। वास्तव में मेरे माननीय मित्र, प्रो० मधु दंडवते ने सब बातें त्रिस्तार में कही हैं और मैं उनकी बात दोहराऊंगा नहीं। मैं इस सदन का, आपका तथा मंत्री महोदय का ध्यान केवल एक-दो बातों की ओर दिलाना चाहता हूँ। जबकि श्रम उपायुक्त ने ठेकेदारों, मजदूरों और राज्य तथा केन्द्र सरकार के संबंधित अधिकारियों की बैठक बुलाने तथा खान श्रमिकों की संबंधित समस्याओं का समाधान करने के लिए 18 मार्च, 1985 की तिथि निर्धारित की है, जबकि उस जगह पर बहुत तन्मय है, मुझे आश्चर्य है कि खान मालिकों को खनन में काम चलने की अनुमति क्यों दी गई, क्योंकि यह ऐसा मामला है, जिस पर लोग तथा मजदूर दोनों ही बहुत उत्तेजित हैं। मजदूरों ने खदानों में पत्थर पीसने का काम बंद कर दिया है। अतः जब तक कोई सौहादपूर्ण निपटारा नहीं

हो जाता, स्वभावतः श्रमिक खदानों में काम शुरू करना नहीं चाहेंगे। वास्तव में, प्रशासन अर्थात् जिला कलक्टर या पुलिस अधीक्षक को ठेकेदारों को खदानों में काम शुरू करने की अनुमति नहीं देनी चाहिए थी इसी के कारण यह दुर्भाग्यपूर्ण घटना घटी। अंततः उन्होंने कुछ अवैध मांग नहीं की थी यहां तक कि अधिक पैसे भी नहीं मांगे थे अपितु उन्होंने केवल केन्द्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण तथा सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय को कार्यान्वित करने का अनुरोध किया था। इस वक्तव्य में भी मंत्री महोदय ने कहा था कि जिन कम्पनियों ने श्रम कार्यवाही में भाग लिया था, वे बंद कर दी गईं और इस तरह वे न्यायाधिकरण अथवा सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित 150 घन फुट माल पर न्यूनतम दर 71 रुपये देने की जिम्मेदारी से बच गए हैं। यह बड़े आश्चर्य की बात है कि विभाग ने श्रमिकों को उनकी देय राशि इन लोगों से नहीं दिलाई है। हमें यह पता चला है कि पुनः वही लोग वहां काम कर रहे हैं तथा कम्पनी का नाम बदल कर वही लोग अलग-अलग नामों से काम कर रहे हैं।

अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कृपया उन लोगों के विरुद्ध तुरंत कार्यवाही करें जिन्होंने न्यायाधिकरण एवार्ड तथा नवीनतम एवार्ड के अनुसार मजदूरों को वैध देय राशि देने से इन्कार किया है। मजदूरों की जो देय राशि उन्हें नहीं दी गई थी, उसकी भी गणना की जानी चाहिए तथा वह राशि मजदूरों को दी जानी चाहिए। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि पुलिस समूची स्थिति के बारे में गुमराह करने का प्रयत्न कर रही है। हमें यह पता चला है कि वे उन लोगों के साथ मिले हुए हैं जिनके नाम का जिक्र माननीय सदस्य ने यहां किया है।

कुछ अन्य ठेकेदार हैं जिन्होंने पुलिस को अपने हाथ में कर रखा है। निष्कपट मजदूरों, बदमाशों और ठेकेदारों के चमचों के साथ एक जैसा व्यवहार किया जाना है, जो कि बहुत अनुचित है। वे कहते हैं कि उन्होंने उल्टे मामले प्रस्तुत किए हैं, यह अनुचित है। मैं मंत्री महोदय से, जिनकी मजदूरों के कल्याण में रुचि है, अनुरोध करता हूँ कि वह निष्कपट मजदूरों पर धोपे गए झूठे मामलों को वापस ले लें। उन लोगों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही की जाए जिनके कारण एक हरिजन, धनदास, की मृत्यु हुई तथा कई अन्य लोग, जिनमें कुछ महिलायें शामिल हैं, घायल हो गए थे। यदि वह इस संबंध में तत्काल कार्यवाही करें, तो हमें बहुत खुशी होगी। श्रीमान दंडवते ने अपने अनुभव का जिक्र किया कि 1982 में उन्होंने सदन का ध्यान बंधुत्वा मजदूरों पर किए गए अन्याय की ओर दिलाया था। सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय के बावजूद, भारत सरकार ने उस निर्णय के कार्यान्वयन में बहुत उपेक्षित और उदासीन रवैया अपनाया है। निर्णय इस देश में सरकार के साथ-साथ प्रत्येक व्यक्ति पर भी लागू होता है। अतः इसे तुरन्त कार्यान्वित किया जाना चाहिए। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह बजट सत्र की समाप्ति से पूर्व ही सदन को यह जानकारी दें कि इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है।

[हिन्दी]

श्री टी० अंजैया : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने पहले ही बतलाया कि बहुत जल्दी मीटिंग बुलाऊंगा जिसमें इन तमाम बातों पर डिस्कशन किया जाएगा। मेम्बरस ने एक बात यह कही कि 18-3-85 को मीटिंग क्यों रखी गयी तो यह जो एवार्ड के एन्फोर्समेंट की डेट थी वह 18-3-85 को खत्म होती थी इसलिए वह मीटिंग रखी गई बल्कि उसमें अभी दो दिन बाकी थे। खैर, मैं उन तमाम बातों में नहीं जाना चाहता, जो कुछ भी हुआ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बी० सोभनाश्रीसखरा राव : वह अन्य बातों के बारे में बता रहे हैं। मुझे अंग्रेजी में किया गया अनुवाद समझ आ रहा है। मैंने यह नहीं पूछा है कि 18 तारीख ही क्यों निर्धारित की गई है।

श्री टी० अंबैया : यह औद्योगिक न्यायाधिकरण द्वारा एवार्ड दिए जाने के 3 महीने के बाद होगी। इसी कारण हमने 18-3-85 का दिन निर्धारित किया है। उस तारीख से पहले वे बैठक निर्धारित नहीं कर सकते। मैं आपकी इस बात से सहमत हूँ कि सर्वोच्च न्यायालय तथा औद्योगिक न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए निर्णय का कार्यान्वयन किया जाना चाहिए। मैं मानता हूँ उनका शोषण हो रहा है। मैं इस बारे में आपको पहले ही बता चुका हूँ। मैं बैठक बुलाऊंगा मैं प्रो० दंडवते को आमंत्रित करूंगा। मैं आपसे भी अनुरोध करता हूँ। हम एक साथ बैठकर इस पर चर्चा कर सकते हैं।

श्री बी० सोभनाश्रीसखरा राव : उपाध्यक्ष महोदय, आपको हमारा बचाव करना चाहिए। मैंने 18 तारीख को बुलाई गई बैठक की वैधता के संबंध में प्रश्न नहीं किया। मैंने यह पूछा है कि इन अधिकारियों ने ठेकेदारों को 17 तारीख को उत्खनन और पिसाई कार्य शुरू करने की अनुमति क्यों दी?

श्री टी० अंबैया : ये भिन्न बातें हैं।

[हिन्दी]

प्रो० मधु बंडवते : मंत्री महोदय, सुप्रीम कोर्ट ने निर्णय दिया था कि सुप्रीम कोर्ट का फैसला आने के बाद 6 हफ्ते में उस पर अमल होना चाहिए। उस पर अमल क्यों नहीं हुआ और आगे चलकर कितने समय में यह पूरा हो जाएगा—इस बारे में आप कोई संकेत दे सकते हैं या नहीं?

दूसरी बात यह है कि जिन निरपराध लोगों की गिरफ्तारी हुई है, कम से कम त्रिपक्षीय बैठक होने से पहले उनकी रिहाई करने का आश्वासन देने के लिए आप तैयार हैं या नहीं?

श्री टी० अंबैया : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ऐसा समझ रहे हैं जैसे मैं वहां की गवर्नमेंट चला रहा हूँ। फिर भी आपने जो कहा है उसको मैंने सुना है लेकिन इसके बारे में यहां मैं कुछ नहीं कह सकती, मैं होम मिनिस्टर नहीं हूँ जो उनसे कहें, बहरहाल मेरी पूरी कोशिश होगी इन तमाम चीजों के लिए और कल ही मैंने एस० पी० को बुलाया था, उनसे बातचीत की है और बाद में मीटिंग में भी बात करूंगा। लेकिन हाउस में वह बातें रखने से कोई फायदा नहीं होगा। जितने बर्कस पकड़े नहीं गए हैं, क्यों नहीं पकड़े हैं, जिनके नाम आपने लिए हैं, वह सभी बातें मेरे पास हैं लेकिन मैं कुछ डिस्कलोज नहीं करना चाहता। उस पर मैं ऐक्शन लूंगा। 8-10 दिन के अन्दर ही मैं मीटिंग बुलाऊंगा, सेशन खत्म होने से पहले ही।

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप कृपया सदन में मध्याह्न भोजन काल में भी चर्चा जारी रखने पर विचार करें ताकि हम सदन का कार्य पूरा कर सकें।

प्रो० मधु बंडवते : हम मध्याह्न भोजनकाल छोड़ सकते हैं लेकिन दोपहर का भोजन छोड़ना नहीं चाहते ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या सदन इस बात से सहमत है कि आज सदन में दोपहर के भोजन के समय भी चर्चा जारी रखी जाए ।

कुछ माननीय सदस्य : जी हां ।

उपाध्यक्ष महोदय : अतः हम बैठक जारी रखेंगे । अगली मद है—नियम 377 के अधीन मामले ।

12.59 म०प०

### नियम 377 के अधीन मामले

[हिन्दी] ✓

(एक) पेयजल की कमी, विशेषकर उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों में

✓ श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, न्यूनतम आवश्यकता पूर्ति कार्यक्रम के तहत उत्तर प्रदेश में समस्याग्रस्त गांवों को पेयजल उपलब्ध करवाने के महत्वाकांक्षी कार्यक्रम की पूर्ति के लिए भारत सरकार प्रवेश सरकार को विकास धनराशि उपलब्ध कराती है । इस कार्यक्रम के तहत जल आपूर्ति का दायित्व उत्तर प्रदेश जल निगम तथा जल संस्थान के ऊपर है । उत्तर प्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों, विशेषकर मेरे निर्वाचन क्षेत्र में इन संस्थाओं का कार्य सर्वथा असंतोषजनक है । नेथना पेयजल योजना, पिथौरागढ़-अल्मोड़ा, तिमली-बचरोटी खरही पेयजल योजनायें भारी कमी की स्थिति में हैं । जनता को कागजों में पानी की आपूर्ति हो रही है, उनसे टैक्स की वसूली की जा रही है, परन्तु वास्तविकता यह है कि पानी बून्द भी नलों में नहीं आता है ।

जल निगम योजना को निर्मित के रख-रखाव हेतु जल संस्थान को सौंप देता है । योजना निर्माण के वक्त ही निर्धारित मापदंडों के अनुरूप नहीं बनाई जाती है । दोनों संगठनों के निम्न श्रेणी के कर्मचारी योजना के हस्तान्तरण की कार्यवाही कर लेते हैं । बाद में योजना के कार्य न करने पर जल संस्थान जल निगम पर दोषारोपण करता है तथा जल निगम बोजन का सूचारु संचालन जल संस्थान का दायित्व बताकर अपनी जिम्मेदारी से बच जाता है । परेशान जनता होती है । मेरा सुझाव है कि केन्द्रीय आवास मंत्रालय राज्य सरकार को सुझाव देवे कि :—

1. पेयजल योजनाओं का निर्माण व रख-रखाव एक ही संगठन का दायित्व हो । इस हेतु निगम व संस्थान का एकीकरण कर दिया जाए ।

2. खराब पेयजल योजनाओं का सर्वेक्षण कर इनको ठीक करने का एक क्रैश कार्यक्रम प्रारम्भ किया जाए । इस हेतु अपेक्षित धनराशि उपलब्ध कराई जाए ।

3. इन दोनों संगठनों के कार्यों की उच्च स्तरीय जांच की जाए ।

1.00 म० पू०

[अनुवाद]

(दो) राजस्थान में जोबनेर में एक कृषि विश्वविद्यालय स्थापित करने की आवश्यकता

श्री बनबारी लाल बेरवा (टोंक) : जोबनेर का एस० के० एन० कृषि महाविद्यालय राजस्थान का सबसे पुराना महाविद्यालय है। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के दौरा करने वाले दल ने अपने प्रतिवेदन में स्वीकार किया है कि उदयपुर विश्वविद्यालय के पास जोबनेर परिसर के विकास की कोई समुचित योजना नहीं है। इस दल ने सिफारिश की है कि राज्य में एक पृथक कृषि विश्वविद्यालय होना चाहिए। जोबनेर में कृषि विश्वविद्यालय स्थापित किए जाने के पक्ष में निम्नलिखित कारक हैं :

(एक) जोबनेर राज्य के मध्य में स्थित है जहां का वातावरण ठंड ग्रामीण है;

(दो) इस क्षेत्र की भूमि की संरचना सम्पूर्ण राजस्थान की भूमि से मिलती-जुलती है और इसका क्षेत्रफल 2090 बीघा (400 एकड़) है जो एक शिक्षा संस्था के लिए उपयुक्त है;

(तीन) यह स्थल राज्य की राजधानी के निकट है और इस प्रकार विश्वविद्यालय और राज्य के बीच बेहतर समन्वय स्थापित हो सकता है;

(चार) उदयपुर कृषि विश्वविद्यालय अब बहुउद्देशीय संकाम में परिवर्तित हो चुका है, इसलिए राज्य में कृषि विश्वविद्यालय के जो प्रयोजन होते हैं अर्थात् कृषि और शिक्षा अनुसंधान, उन्हें अभी काफी हद तक पूरा करना बाकी है;

(पांच) राजस्थान में कोई पृथक कृषि विश्वविद्यालय नहीं है।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद की सिफारिशों और विश्व बैंक के अधिकारियों द्वारा व्यक्त किए गए विचारों को देखते हुए जोबनेर कृषि महाविद्यालय को कृषि विश्वविद्यालय में विकसित किया जाना चाहिए।

(तीन) हिमाचल प्रदेश के कुछ जिलों में चारे और पेयजल की कमी

श्री० नारायण चन्द पराशर (हमीरपुर) : वर्षा न होने के कारण हमीरपुर, ऊना, बिलासपुर कांगड़ा और हिमाचल प्रदेश के अन्य कुछ जिलों में फसल को भारी नुकसान पहुंचा है। जानवरों के लिए चारे तथा मनुष्यों और जानवरों के लिए पीने के पानी की भारी कमी है। सूखे के कारण लोगों में आतंक है।

अतः मैं कृषि मंत्रालय, भारत सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह हिमाचल प्रदेश के लोगों की और सरकार की तत्काल सहायता करे तथा तत्काल राहत पहुंचाए और मुआवजा दे ताकि राज्य में स्थिति बदतर न हो।

[हिन्दी]

(चार) वाराणसी जिले की ज्ञानपुर और मिर्जापुर तहसीलों को गलीचों और बरतनों के उत्पादन तथा निर्यात के लिए औद्योगिक क्षेत्र घोषित करने की आवश्यकता

श्री उमाकान्त बिन्ध (मिर्जापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के वाराणसी जिले की

ज्ञानपुर तहसील तथा मिर्जापुर की सदर तहसील मुख्यतः कालीन निर्माण, बर्तन निर्माण तथा कालीन निर्यात का क्षेत्र है। इसके अतिरिक्त यहां का अन्य मुख्य व्यवसाय खेती है। कालीन निर्माण तथा निर्यात से कई करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त होती है। इसी प्रकार मिर्जापुर शहर में बर्तन का निर्माण होता है और देश के भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में उसकी आपूर्ति होती है। इस क्षेत्र में बिजली की आपूर्ति की कमी तथा अनियमितता के कारण कालीन, बर्तन तथा कृषि के उत्पादन में बाधा पड़ती है और कमी होती है। यदि इस क्षेत्र में 24 घंटे बिजली की आपूर्ति की जावे तो कालीन का उत्पादन, बर्तन का उत्पादन और निर्यात बढ़ सकता है तथा करोड़ों रुपयों की और विदेशी मुद्रा अर्जित की जा सकती है। साथ ही कृषि का उत्पादन भी बढ़ सकता है और कई लाख लोगों की आय बढ़ने के साथ-साथ उनका जीवनस्तर ऊंचा उठ सकता है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि कालीन के उत्पादन और निर्यात बढ़ाने, बर्तन का उत्पादन बढ़ाने और अधिक विदेशी मुद्रा अर्जित करने तथा कृषि उत्पादन बढ़ाने के हित में वाराणसी की ज्ञानपुर तथा मिर्जापुर की सदर तहसीलों को औद्योगिक क्षेत्र मान कर 24 घंटे बिजली की आपूर्ति का निर्देश दिया जावे।

[अनुवाद]

(पांच) आकाशवाणी, दिल्ली से प्रादेशिक भाषाओं में समाचार प्रसारित करना

श्री पुचालापल्ली पेंचालैया (नेल्लूर) : दिल्ली भारत की राजधानी है। विभिन्न क्षेत्रों के हजारों व्यक्ति यहां आते और ठहरते हैं। व्यापारी, विद्यार्थी और कर्मचारी तथा अन्य बहुत से लोग यहां आते हैं और काफी समय तक यहां ठहरते हैं। ऐसे हजारों लोग न हिन्दी समझते हैं न अंग्रेजी।

इस समय प्रादेशिक भाषाओं में समाचार केवल उसी राज्य विशेष में स्थित आकाशवाणी केन्द्र से ही प्रसारित किए जाते हैं और दिल्ली में ठहरने वाले लोगों को अपनी भाषा में समाचार सुनने का अवसर नहीं मिलता है। इस प्रकार ऐसे व्यक्ति जो विश्व की प्रतिदिन की घटनाओं के बारे में रुचि रखते हैं, उनके बारे में नहीं जान सकते क्योंकि उन्हें आकाशवाणी से क्षेत्रीय भाषाओं में समाचार सुनने का अवसर नहीं मिलता है।

अतः मैं सूचना और प्रसारण मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि वह आकाशवाणी को आकाशवाणी के दिल्ली केन्द्र से कम से कम सुबह और शाम प्रादेशिक भाषाओं में समाचार प्रसारित करने का निदेश दे।

  
\*(छ) कर्नाटक के दक्षिण कर्नाट जिले में समुद्र का कटाव तथा संपूर्ण समुद्री तट पर समुद्री दीवार बनाने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता

श्री बी० बेंकटेश (कोलार) : कर्नाटक के दक्षिण कर्नाट जिले में 130 किलोमीटर से अधिक समुद्र तट पड़ता है। मानसून में समुद्री कटाव के कारण तटीय क्षेत्र में रहने वाले लोगों की

\*कन्नड में दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

क्षोपड़ियां नष्ट हो जाती हैं और थोड़ा-बहुत घरेलू मोटा सामान होता है वह नष्ट हो जाता है और वे कंगाल बन जाते हैं। समुद्री कटाव को रोकने के लिए समुद्री दीवार बनाने हेतु राज्य सरकार ने धनराशि स्वीकृत कर दी है। काम शुरू हो चुका है परन्तु स्वीकृत धनराशि अपर्याप्त है। इस तटीय क्षेत्र के कुछ स्थानों में जहां दीवार के बावजूद समुद्री कटाव अधिक गम्भीर है, सम्पत्ति अभी भी नष्ट हो रही है। हाल ही में कुन्डापुरा तालुक कोडी और उडीपी तालुक में टिडीयूर उबडावरा, कापू और मुलुरु कई बार समुद्री कटाव से प्रभावित हुए हैं। तटीय क्षेत्र के उपयुक्त स्थानों के निवासी अपना घर-बार गंवा चुके हैं।

इसका एक मात्र उपचार यह है कि दक्षिणी कनारा जिले के सारे समुद्री तट पर समुद्री दीवार बनाई जाए। परन्तु इतनी बड़ी परियोजना के लिए केन्द्रीय सरकार की वित्तीय सहायता की अत्यन्त आवश्यकता है।

अतः मैं माननीय ग्रामीण विकास मंत्री से आग्रह करता हूँ कि समुद्री कटाव का मुकाबला करने के लिए सारे समुद्री तट पर समुद्री दीवार बनाने के लिए आवश्यक कार्यवाही करें।

(सात) दिल्ली में विशेषरूप से चांदनी चौक में प्रदूषण  
और इस क्षत्रे को दूर करने के लिए  
मार्गोपाय सुझाने की आवश्यकता

श्री जय प्रकाश अग्रवाल (चांदनी चौक) : दिल्ली भारत की राजधानी है। चांदनी चौक दिल्ली का दिल है। पिछली पीढ़ी के दौरान हमने जो आर्थिक और प्रौद्योगिक सफलताएं प्राप्त की हैं उनसे निस्सन्देह लाखों लोगों को अत्यन्त लाभ हुआ है किन्तु इससे दिल्ली का दिल चांदनी चौक पर्यावरण प्रदूषण का सर्वाधिक शिकार हुआ है। पर्यावरण संरक्षण हेतु, जो इस समय एक विश्व-व्यापी समस्या है, चांदनी चौक में तत्काल सुरक्षोपाय करने की आवश्यकता है।

बाहर से अत्यधिक संख्या में लोगों के यहां आने के कारण वायु, जल, भूमि, शोर, विकिरण और दुर्गन्ध जैसा कई प्रकार का प्रदूषण इस क्षेत्र में प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि दिल्ली पर शहरीकरण का जो दबाव पड़ा है, उसका इस क्षेत्र में अधिक असर हुआ है, यातायात को अवरुद्ध होने, जल पूर्ति की अनियमितता, बढ़ते हुए शोर, विकिरण और दुर्गन्ध के कारण इस क्षेत्र के लोगों को अकथनीय कष्टों का सामना करना पड़ रहा है।

यद्यपि इस सम्बन्ध में संवैधानिक उपबन्ध हैं और प्रदूषण रोकने के लिए कई कानून बनाए गए हैं, फिर भी यह सुझाव दिया जाता है कि इस प्राचीन क्षेत्र के निवासियों को राहत पहुंचाने के लिए तत्काल एक विशेषज्ञ निकाय नियुक्त किया जाए।

इस बात पर बार-बार जोर दिया गया है कि विकास और पर्यावरण सुरक्षा को साथ-साथ चलना चाहिए। संसदीय पर्यावरण मंच को और सशक्त बनाया जाए ताकि चांदनी चौक की पर्यावरण प्रदूषण रूपी दानव से रक्षा की जा सके।

## बजट (रेल), 1985-86—सामान्य चर्चा

1.11 म० प०

[अनुवाद]

—भारी

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम रेल बजट पर चर्चा करेंगे ।

श्री श्री० एस० कृष्ण अय्यर (बंगलौर दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करना चाहता हूँ। चुनावों के बाद का बजट सामान्यतः कड़ा होता है। परन्तु रेल मंत्री का यह बजट अत्यधिक कड़ा है। यात्री किराए और माल भाड़े में वृद्धि से आम आदमी पर निस्सन्देह प्रतिकूल असर पड़ेगा। कल ही मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र बंगलौर से यह संदेश प्राप्त हुआ है कि यद्यपि ये दरें 15 अप्रैल से बंभानी होंगी परन्तु सभी आवश्यक वस्तुओं की कीमतें अभी से बढ़नी आरम्भ हो गई हैं। आप स्वयं अनुमान लगा सकते हैं कि जब ये दरें प्रभावी होंगी तब क्या होगा।

माननीय मंत्री महोदय ने कहा है कि अधिक मूल्य-वृद्धि नहीं होगी। मुझे आशंका है कि यह वृद्धि अधिक होगी। आप स्वयं देख सकते हैं कि अभूतपूर्व मूल्य वृद्धि हुई है। थोड़ी वृद्धि तो समझ में आती है परन्तु वह नहीं है। किराए में 12.5 प्रतिशत की वृद्धि से लोगों पर प्रतिकूल असर पड़ेगा। यह वास्तव में असहनीय है। आम आदमी पर बहुत बुरा असर पड़ा है।

मैं कर्नाटक के साथ हुए अन्याय के बारे में बताना चाहता हूँ। कई सदस्यों ने भाषण दिया है और कहा है कि उनके राज्य की उपेक्षा की गई है। परन्तु कर्नाटक के मामले में न केवल इसकी उपेक्षा की गई है बल्कि अन्याय भी हुआ है।

मैं इस तथ्य के प्रति जागरूक हूँ कि मेरे पास अत्यन्त सीमित समय है। मैं कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूँ जो राज्य की उपेक्षा से सम्बद्ध हैं। सर्वप्रथम, मैं रेल मंत्री महोदय को स्मरण कराना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने भाषण में कई बार यह कहा है कि वे चालू परियोजनाओं की प्राथमिकता देंगे। मैं उनके ध्यान में यह लाना चाहता हूँ कि इस समय राज्य में दोन्तीन परिबीजनाएं चल रही हैं।

सर्वप्रथम, मैं मैसूर-बंगलौर लाइन का उल्लेख करना चाहता हूँ जिसे ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाना है, इस पर 1976 में काम आरम्भ किया गया था। नौ साल बीत चुके हैं। इस परियोजना की लागत लगभग 24 करोड़ रुपये है। मुझे पता चला है कि पिछले वर्ष 2 करोड़ रुपये आबंटित किए गए थे। परन्तु इस वर्ष केवल 50 लाख रुपये उपलब्ध कराए गए हैं। मैं नहीं जानता ऐसा क्यों किया गया है। 50 लाख रुपये की राशि थोड़ी-सी राशि है। मैं जानता चाहता हूँ कि इस राज्य के साथ इस परियोजना के सम्बन्ध में अन्याय क्यों किया गया है?

दूसरी चालू परियोजना चित्रा दुर्गा और राम दुर्गा के बीच नई लाइन बिछाने की है जिस पर लगभग 13 करोड़ रुपये खर्च होंगे। पिछले वर्ष एक करोड़ से अधिक रुपये उपलब्ध कराए गए थे परन्तु इस वर्ष केवल 10 लाख रुपये उपलब्ध कराए गए हैं।

माननीय रेल मंत्री ने जो कोई अच्छा काम किया है, उसके लिए मैं उनकी सराहना करता हूँ। मैं उसे स्वीकार करने के लिए तैयार हूँ। अपने भाषण में उन्होंने कोंकण रेलवे का उल्लेख किया है। इसकी काफी समय से मांग रही है। इससे मंगलौर और बंगलौर के लोग प्रसन्न होंगे। यह

स्वागत योग्य कदम है, क्योंकि सर्वेक्षण पूरा हो गया है, इसलिए मुझे विश्वास है कि रेलवे मंत्री महोदय उस परियोजना को लेंगे। रेलवे ने कतिपय अन्य रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण आरम्भ किया है। कुछ सर्वेक्षण पिछले कुछ अनेक वर्षों से चल रहे हैं। जहां तक हुबली-बंगलौर लाइन का सम्बन्ध है एक प्राथमिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण चल रहा है, इसे बहुत पहले आरम्भ किया गया था। मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ है कि इस वर्ष छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। मैं नहीं जानता कि इसको शामिल न करने के क्या कारण हैं। मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे तुरंत किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त अलंकार से बंगलौर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का दूसरा सर्वेक्षण चल रहा है। मैं इसको तुरंत पूरा करने के लिए रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ। चामराजा नगर से मेट्टूप्लायम की लाइन को बदलने के लिए अन्य सर्वेक्षण की घोषणा की गई थी। लेकिन इसके लिये चालू वित्तीय वर्ष और अगले वर्ष के लिए किसी राशि की व्यवस्था नहीं की गई है। मैं जानना चाहता हूँ कि इसे क्यों हटाया गया है? इसके बाद मैसूर से मर्कार 150 कि० मी० की एक लाइन को बदलने का अन्य सर्वेक्षण चल रहा है। मैं इसे तुरंत किए जाने के लिए अनुरोध करता हूँ। कोलार से चिकमंगलूर की एक लाइन को भी बड़ी लाइन में बदलने के लिए अन्य सर्वेक्षण किया जा रहा है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इस कार्य को तुरंत पूरा किया जाना चाहिए। हुंभरी पास बंगलौर और सलेम के बीच मीटर लाइन है। इसमें बहुत घाटा हो रहा है, इसका कोई उपयोग नहीं करता है, इसमें केवल एक माल गाड़ी और एक यात्री गाड़ी शाम को चलती है और यह बहुत अलोकप्रिय है। इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण का कोई आदेश नहीं दिया गया है और इसके लिए बजट में कोई राशि नहीं रखी गई है। यह बहुत आवश्यक लाइन है। मैं माननीय रेलवे मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि उस लाइन के सर्वेक्षण का आदेश दिया जाए। इसके अतिरिक्त बंगलौर शहर और जलारपेट के बीच लाइन विद्युतीकरण किया जाना है। आर्थिक क्रियाकलापों के लिए दक्षिण भारत का केन्द्र मद्रास और बंगलौर शहर है। इसकी उपेक्षा की गई है। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान किसी राशि की व्यवस्था नहीं की गई है। यह जलारपेट तक आ गई है। तमिलनाडु और कर्नाटक दोनों राज्यों के आर्थिक विकास के लिए जलारपेट को बंगलौर के साथ जोड़ना बहुत आवश्यक है। 6वीं योजना में 24 करोड़ रुपये की व्ययस्था की गई है। मैं समझता हूँ कि पिछले वर्ष बजट में एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी लेकिन कोई राशि खर्च नहीं की गई। मैं समझता हूँ कि पूरी परियोजना का विचार छोड़ दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से साफ-साफ यह जानना चाहता हूँ कि चालू वर्ष में किसी भी राशि की व्यवस्था क्यों नहीं की गई?

पूरक मांगों पर चर्चा का दौरान मैंने रेलवे मंत्री महोदय के ध्यान इस ओर दिलाया था, लेकिन इस वर्ष के बजट में इसे कोई स्थान नहीं दिया गया जैसा कि रेल मंत्री महोदय जानते हैं कि देश में बंगलौर सबसे बड़ा पांचवां महानगरीय शहर है। हम पिछले कई दशकों से बंगलौर शहर में भूमिगत रेल के लिए आप्रह कर रहे हैं। कर्नाटक सरकार ने आपके परिवहन संगठन के द्वारा सर्वेक्षण करने का आदेश दिया है तथा सर्वेक्षण कर लिया गया है और सर्वेक्षण की रिपोर्ट तैयार है जिसे रेलवे में विशेषज्ञ समिति तथा योजना आयोग को प्रस्तुत किया गया है लेकिन मैंने देखा है कि योजना में इसके लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है। उस रिपोर्ट के विशेष तत्व यह है कि मौजूदा तीन लाइनों अर्थात् बंगलौर शहर और ज्वाइंट फील्ड, बंगलौर शहर और केंगरेरी तथा बंगलौर शहर और एच० एम० टी० रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण करना है। बंगलौर शहर में मुद्रिका रेलवे की व्यवस्था होनी

चाहिए और भूमिगत रेलवे के साथ-साथ शहर के सभी महत्वपूर्ण भागों का, रेल से तथा भूमिगत रेल से सम्पर्क होना चाहिए। परियोजना की कुल लागत 650 करोड़ रुपए होगी। 25 वर्षों में 25 करोड़ रुपए वार्षिक खर्च करने होंगे। यह बहुत आवश्यक है। बंगलौर शहर के लगभग एक तिहाई भाग में केन्द्रीय सरकार के उद्योग, रक्षा प्रतिष्ठान और एक दर्जन मुख्य उद्योग हैं। यह एक महत्वपूर्ण शहर है और केन्द्रीय सरकार को रेलवे लाइन के विस्तार के साथ-साथ अन्य बातों में विशेष दिलचस्पी लेनी चाहिए।

मुझे खुशी है कि आपने बम्बई और कलकत्ता जैसे बड़े शहरों में रुचि रखी है लेकिन मुझे यह बात समझ में नहीं आती कि आपने बंगलौर की उपेक्षा क्यों की है। यह बड़े दुःख की बात है। मैं रेल मंत्री महोदय से बंगलौर शहर और उसके उपनगरों का सर्वेक्षण के लिए आप्रह्न करता हूँ। बंगलौर शहर का अब बहुत विकास हो रहा है। भारत में किसी भी अन्य शहर का इतनी रफ्तार से विकास नहीं हो रहा है। पिछली जनगणना यह बताती है कि अन्य शहरों की तुलना में यहां 78 प्रतिशत की बढ़त हुई। मैं रेलवे मंत्री जी से मुद्रिका रेलवे की व्यवहारिकता पर विचार करने के लिए अनुरोध करना चाहूंगा तथा जिस रिपोर्ट का मैंने उल्लेख किया है, उसे कार्यान्वित किया जाए।

मैं ज्ञाननीय मंत्री जी से आप्रह्न करता हूँ कि वे दूसरे दर्जे के टिकटों पर बढ़े हुए किरायों को वापिस ले लें।

श्री भोलानाथ सेन (कलकत्ता दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ लेकिन फिर भी मैं रेल मंत्री महोदय और योजना आयोग के ध्यान में कुछ बातें लाना चाहता हूँ। आज सुबह मैं समाचार पत्र में पश्चिम बंगाल में 'रेल रोको' आन्दोलन के बारे में पढ़ रहा था और मुझे याद आ रहा था कि जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है बंगाल के साथ वास्तव में क्या बुरा हुआ है।

अब मैं आरम्भ में यह कहना चाहूंगा कि 1976-77 और 1983-84 में उत्तर प्रदेश में 176 कि० मी०, आन्ध्र प्रदेश में 106 कि० मी०, तमिलनाडु में 129 कि० मी० रेलवे में बढ़ोतरी की गई, लेकिन पश्चिम बंगाल में 70 कि० मी० रेलवे को घटा दिया गया। कहने का अभिप्राय यह है कि पश्चिम बंगाल की जनसंख्या भारत की कुल जनसंख्या के साथ बढ़ी है, रेलवे लाइन को घटाया गया है, अगर इस पर आप गौर करेंगे तो यह पता चलेगा कि पश्चिम बंगाल की जनसंख्या लगभग 8 प्रतिशत है और कलकत्ता भारत में सबसे बड़ा शहर है। कलकत्ता संगठित क्षेत्र के लिए मांग पूर्ति करता है और उस क्षेत्र के 55 प्रतिशत श्रमिक हर रोज पड़ोसी राज्यों से अनिवार्य रूप से आते हैं। लोग दुर्गापुर, वर्दमान, कंचरपारा तथा कल्याणी जैसी जगहों से आते हैं जो कलकत्ता से 50 कि० मी० से भी अधिक दूरी पर हैं। वो लोग जो अपनी आजीविका और नौकरी के लिए रोज यहां आते हैं उन्हें चाहे यह मासिक टिकट हो या दैनिक किराया हो पर पहले से अधिक किराया देना होगा। माल भाड़ा और किरायों के समायोजन के प्रस्तावों को स्पष्ट करने वाले ज्ञापन, जहां तक रोज के किराये का सम्बन्ध है, तथा भाषण की तुलना में मैंने एक बात नोट की है।

अब 12½ प्रतिशत अधिशुल्क लगाया गया है, किन्तु यह नहीं बताया गया कि क्या यह न्यूनतम अधिशुल्क है अथवा अधिकतम। इस पुस्तिका से जो आंकड़ें मैंने इकट्ठे किए हैं, उनसे पता

चलता है कि यदि कोई व्यक्ति दूसरे दर्जे के साधारण डिब्बे में यात्रा करता है तो इसे पहले 100 कि० मी० पर 15.6 प्रतिशत, 200 कि० मी० पर 16.6 प्रतिशत का भुगतान करना होगा जबकि 100 कि० मी० के मामले में वातानुकूलित दर्जे के लिए 100 कि० मी० पर 13.48 प्रतिशत की वृद्धि हुई है जबकि दूसरे दर्जे के यात्री को 100 कि० मी० के लिए 16.6 प्रतिशत अधिक देने होंगे।

जहां तक प्रथम श्रेणी के 2-टायर का सम्बन्ध है, पहले 100 कि० मी० के लिए 14.28 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। इसी तरह दूसरे दर्जे के यात्री को 200 कि० मी० के लिए 16.6 प्रतिशत अधिक देने पड़ेंगे तथा वातानुकूलित दर्जे के लिए 13.13 प्रतिशत अधिक देना होगा तथा पहले दर्जे के वातानुकूलित 2-टायर के लिए यह 13 प्रतिशत है, यह सभी 12½ प्रतिशत है। और यदि कोई व्यक्ति दूसरे दर्जे से 400 कि० मी० की यात्रा करता है तो उसे 13.63 प्रतिशत अधिक देने होंगे, वातानुकूलित दर्जे में 12.55 प्रतिशत अधिक तथा प्रथम दर्जे के वातानुकूलित 2-टायर में यात्रा के लिए 12.9 प्रतिशत अधिक देना पड़ेगा। अगर हम और नीचे जायें तो हम पायेंगे कि दूसरे दर्जे के लिए 1000 कि० मी० के वास्ते वृद्धि 13.33 प्रतिशत, वातानुकूलित दर्जे के लिए 12.60 प्रतिशत तथा प्रथम दर्जे, एसी० दो-टायर के लिए 12.75 प्रतिशत है। अगर हम 2000 कि० मी० जाते हैं तो वृद्धि क्रमशः 13.15 प्रतिशत, 12.60 प्रतिशत और 12.58 प्रतिशत है। और 2800 कि० मी० के लिए क्रमशः 13 प्रतिशत, 12.57 प्रतिशत और 12.65 प्रतिशत है। अगर हम 4000 कि० मी० जाते हैं तो वृद्धि क्रमशः 12.50 प्रतिशत हैं 12.59 प्रतिशत और 12.91 प्रतिशत है। जहां तक किराये की दरों का सम्बन्ध है कुछ असंगतियां जान पड़ती हैं मैं माननीय मंत्री महोदय से मामले के इस पहलू पर विचार करने के लिए अनुरोध करता हूँ क्योंकि उन्होंने विवरण में कहा है कि सभी दर्जों पर 12.5 प्रतिशत अधिशुल्क लगेगा। मैं सोचता हूँ वास्तविक किरायों को निर्धारण करने से पहले इस सम्बन्ध में कुछ गणना करने की आवश्यकता है।

जहां तक मासिक टिकट का सम्बन्ध है, सभी दर्जों के मौसमी टिकटों पर 3 रुपए से 12 रुपए तक की वृद्धि कर दी गई है। दुर्घटना क्षतिपूर्ति, सुरक्षा और यात्री सुविधाओं के निधि के लिए लगाया गया अधिशेष यात्री टिकटों पर 15 पैसे से 3 रुपए और मौसमी टिकटों पर 75 पैसे से 4 रुपए तक की वृद्धि की गई है। अब प्रश्न यह उठेगा कि यात्रियों को क्या सुविधाएं दी जा रही हैं? प्रत्येक वर्ष यात्री सुविधाओं में कमी आ रही है। मैं उस विषय पर विस्तार से बोलना नहीं चाहता क्योंकि सबको सब कुछ पता है कि सुविधाएं किस प्रकार कम हो रही हैं। फिर भी रेलवे कर नहीं लगा सकती। इसको कतिपय सेवाओं के लिए धन प्राप्त होता है। अगर यह विशेष सुविधाओं के लिए बनी है तो हमें विशेष सुविधाओं के बारे में जानना चाहिए जिसके लिए उसका भुगतान किया जा रहा है।

अब हम उपनगरीय रेलों की स्थिति देखें। अगर हम उपनगरीय रेलों की स्थिति को देखें, तो पंखे, बिजली, सीट और अन्य चीजें उसमें नहीं होंगी या खराब होंगी। वास्तव में मैंने अपने आप लोगों को दूसरे दर्जे में चावल की बोरी पर खड़ा होकर यात्रा करते हुए देखा है। कल्पना करो कि एक व्यक्ति जो वर्तमान से रोज आता है जो कलकत्ता से 100 कि० मी० दूर है, श्रीरामपुर, कंचरापुर, कोलाणी तथा खड़गपुर जो 50 कि० मी० से भी ज्यादा है, प्रतिदिन अपनी आजीविका कमाने आता है तो इसे सामान के साथ उसी डिब्बे में खड़े होना पड़ता है।

यात्रियों को सामान या सब्जियों के साथ खड़ा होना पड़ता है। उन्हें सब्जियों पर खड़ा होना पड़ता है। दैनिक लड़ाई-झगड़ा होता है, कटुता पैदा होती है। रेलवे राष्ट्र की सम्पत्ति है। इसलिए लोग पैसे आदि निकाल लेते हैं क्योंकि वे कहते हैं कि सब लोग राष्ट्र से सम्बन्ध रखते हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया आप अपना भाषण समाप्त करें।

**श्री भोलानाथ सेन :** मेरा सुझाव है कि 50 कि० मी० तक किराया न बढ़ाने का लाभ 150 कि० मी० तक तथा यात्रा करने वाले दैनिक यात्रियों को दिया जाना चाहिए, क्योंकि कलकत्ता महानगर शहर 540 वर्ग मील में फैला हुआ है। इन 540 वर्ग मील में रहने वाले लोग कलकत्ता में नहीं रह सकते क्योंकि न तो सरकार न कोई और उनके लिए आवास की व्यवस्था कर सकता है। अतः इस पर विचार किया जाना चाहिए।

जहां तक बिना टिकट यात्रा करने का संबंध है, 1983-84 में 61.99 लाख मामले पकड़े गए और बिना टिकट यात्रा करने वालों से 10.69 करोड़ रु० जुर्माने के रूप में वसूल किए गए। यदि बिना टिकट यात्रा को उचित जांच करके या स्टेशनों का पुनर्गठन या पुनर्निर्माण करके रोका जा सके तो इससे राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

जहां तक रेल भाड़े में वृद्धि का संबंध है, रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में उल्लेख किया था कि एक मई से खाद्यान्न तथा दालों की कीमतों में 4.4 पैसे प्रति किलो की दर से वृद्धि होगी। उन्होंने यह भी कहा था कि 500 कि० मी० की दूरी तक ढोए जाने वाले सामान को छोड़कर अन्य सामान के ढोने पर 10 प्रतिशत पूरक प्रभार लगेगा। अनुबंध पांच, पृष्ठ 12 के पैरा 36 और 37 में उल्लिखित पुनर्वर्गीकरण के कारण, औसत दूरी तक ढोए जाने वाले खाद्यान्नों के भाड़े में 4.4 पैसे प्रति किलोग्राम की दर से वृद्धि हो गई है। लेकिन आंकड़ों की जांच करने पर मुझे पता लगा है कि कुछ चीजें जैसे दालें, खाद्यान्न, धान, नमक आदि पंजाब या आंध्र प्रदेश से मंगाए जाते हैं, अतः इसके लिए उन्हें लगभग 1000 कि० मी० की दूरी तय करनी पड़ती है। इसलिए इन वस्तुओं को मंगाने पर लगभग 16.5 प्रतिशत अतिरिक्त लागत लगेगी। इसी तरह इन वस्तुओं को मंगाने के लिए अगर 1,500 कि० मी० या 2,000 कि० मी० की औसत दूरी तय करनी पड़ती है तो उनकी लागत में 16.5 प्रतिशत अतिरिक्त वृद्धि होगी। इसलिए इस बढ़ी हुई लागत को उपभोक्ताओं से वसूल किए बिना धान आदि को मंगाना असंभव होगा। लागत में 16.5 प्रतिशत की वृद्धि होगी न कि 4.4 पैसे की, जैसा कि बजट में उल्लेख किया गया है।

अब मैं विद्युतीकरण के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। जैसा कि माननीय रेल मंत्री जानते ही हैं 1980-81 से 1983-84 की अवधि के दौरान कुल एक प्रतिशत रेलमार्ग का ही विद्युतीकरण किया जा सका था। अब डीजल की कीमतें बढ़ने से हमारी कठिनाइयां बढ़ेंगी। कृपया ज्यादा से ज्यादा और जल्दी रेल मार्गों का विद्युतीकरण करें।

1.33 म० प०

(श्री जैनुल बशर पीठासीन हुए)

जहां तक मेट्रो रेलवे का संबंध है, रेलवे सुधार समिति ने सिफारिश की थी कि इस परि-योजना पर प्रति वर्ष 100 करोड़ रु० व्यय करके 1987-88 तक इसे पूरा कर लिया जाना चाहिए। इस सिफारिश के बाबजूद योजना आयोग या रेल मंत्रालय द्वारा आवंटित राशि बहुत

काम है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इस संबंध में शीघ्र कार्रवाई करें। लगभग एक करोड़ की आबादी वाले भारत के सबसे बड़े नगर कलकत्ता के लिए यह एक खुला घाव है। निर्मित क्षेत्र के केवल 6 प्रतिशत पर सड़क बनी हुई है। मेट्रो लाइन एक धमनी की तरह फैली सड़क के नीचे से गुजरती है। पूरी तरह से खुली होने के कारण इस सड़क पर यात्रा नहीं की जा सकती और यातायात में काफी बाधा उपस्थित होती है। अतः इस विषय पर भी विचार किया जाना चाहिए। मामले का एक अन्य पहलू यह है कि टाली गंज से गड़िया तक, तीन कि० मी० लाइन भूमिगत है और शेष 5 कि० मी० लाइन भूमि पर है अतः शेष 5 कि० मी० पर निर्माण कार्य करने में अधिक लागत नहीं आएगी। इस पर 100 करोड़ ६० लक्ष भी कम लगेगा इसलिए इस कार्य को यथासंभव शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। रेलवे सुधार समिति द्वारा नगर से बाहर स्थित अन्य जिन दो परियोजनाओं की सिफारिश की गई थी वह इस प्रकार हैं—सॉल्ट लेक से रामराजतल्ला तथा दक्षिणीश्वेर से वाकुर-पुकर। इन परियोजनाओं पर आरम्भिक कार्य, जैसे भूमि का सर्वेक्षण, अर्जन आदि का काम जहाँ किया जाना जरूरी हो वहाँ शुरू कर दिया जाना चाहिए अन्यथा कीमतों में वृद्धि होने से हम पिछड़ जाएंगे। कलकत्ता आने वाले लोग इन स्थानों पर सुविधा से आ-जा नहीं सकते। कभी-कभी 2-3 किलोमीटर यात्रा करने के लिए उन्हें एक-डेढ़ घंटा लग जाता है। वहाँ कार से यात्रा करने के बजाय पैदल चलना अधिक आसान है। बसों में जरूरत से ज्यादा भीड़-भाड़ है और टैक्सी-आपको मिल नहीं सकती। इसलिए भारत के इस सबसे बड़े शहर में यात्रा करना बहुत मुश्किल होता जा रहा है।

मैंने रेलवे सुधार समिति की सिफारिशें पढ़ी हैं। समिति का कहना है कि हम पिछड़ रहे हैं। पूर्वानुमान अनुसार कलकत्ता में जनसंख्या में बहुत तेजी से वृद्धि होगी अगर पहले से कोई उपाय नहीं किया गया तो कलकत्ता में आराम तथा तेजी से चलना तो छोड़ सांस लेना भी दूभर हो जाएगा। अभी सुबह ही हमारे प्रधानमंत्री ने किसी और संदर्भ में कहा था कि कलकत्ता में सुधार किया जाना चाहिए। वे विदेशी पर्यटकों के यातायात के बारे में बोल रहे थे।

समूचे बिश्व ने कलकत्ता पत्तन को त्याग दिया है जो भारत का कभी सबसे व्यस्त सर्वोत्तम तथा सर्वप्रथम निर्मित अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा था। अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों के लिए इसे त्यागने का कारण यह है कि कलकत्ता हवाई अड्डे की परिस्थितियाँ अनुकूल नहीं हैं, अतः कलकत्ता में सुधार किया ही जाना चाहिए। अगर ऐसा किया जाता है तो केन्द्र सरकार को वहाँ सबसे पहले यातायात-व्यवस्था खास कर रेल-व्यवस्था में सुधार करना होगा। यह काम शीघ्र किया जाए।

मेट्रो की आरम्भिक अनुमानित लागत 120 से 140 करोड़ ६० थी। नवीनतम अनुमानों के अनुसार यह लागत अब 750 करोड़ है। यदि इस संबंध में निर्णय लेने और उसे कार्यान्वित करने में देरी की जाएगी तो सामत बढ़ती जाएगी और मेट्रो योजना को कार्यान्वित करना असंभव होगा।

**सभास्य श्री महोदय :** इन्होंने बहुत समय ले लिया। अब इन्हें समाप्त करना चाहिये।

**श्री भोला नाथ सेन :** मैं एक मिनट में समाप्त करता हूँ।

मैंने सरकारी प्रकाशनों से आंकड़े प्राप्त किए हैं। 32 लाख की जनसंख्या वाले बम्बई के मुकाबले कलकत्ता की जनसंख्या 91 लाख है जबकि समीप बसे पटना की जनसंख्या 8 लाख है।

लोग कलकत्ता क्यों आते हैं? वे अनेक कारणों से कलकत्ता आते हैं। कलकत्ता पूर्वी राज्यों का प्रवेश द्वार है। ग्रामीण क्षेत्र के लोग रोजगार की तलाश में कलकत्ता आते हैं।

इस सम्बन्ध में मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वे कलकत्ता में मोनो रेलों की संभाव्यता पर विचार करें हालांकि इस सम्बन्ध में मैंने स्वयं अध्ययन नहीं किया है। तंग गलियों में बने असंख्य पुराने मकानों के कारण कलकत्ता में भूमि अर्जित करना तथा सड़क या रेल लाइनें बिछाना असंभव है। 9 किलोमीटर नगरपालिका क्षेत्र में अनेकों मकान हैं। समस्या का हल मोनो रेलें चलाकर किया जा सकता है। दमदम हवाई अड्डे पर उतरने वाला विदेशी यात्री मोनो रेल से पार्क स्ट्रीट के दक्षिण में मैदान तक आसानी से जा सकता है। जर्मनी में मैंने एक बार मोनो रेल से यात्रा की थी। मोनो रेल घरती को जरा भी नहीं छूती। ये रोप पर चलती हैं। मैं यह नहीं कह रहा कि यह काम तत्काल शुरू कर दिया जाए। मंत्री जी योजना आयोग को सलाह दें कि इस साधन पर भी विचार किया जा सकता है। मैं 50 किलोमीटर की यात्रा करने वाले रेल यात्रियों को दी गई सुविधाओं की बात कर रहा था। इस दूरी को बढ़ाकर 150 किलोमीटर किया जाना चाहिए तथा यह सुविधा मासिक टिकट वाले यात्रियों को भी दी जानी चाहिए।

मैं रिकार्ड देख रहा था, उस दौरान मुझे मालूम हुआ कि यूरोप के बहुत से राज्य जैसे बरसीलोना, लंदन, बर्लिन आदि अंत-नगरीय यातायात के लिए अधिक सहायता दे रहे हैं।

**सभापति महोदय :** क्या आप अब अपना भाषण समाप्त करेंगे। आपने बहुत समय ले लिया है। बहुत से अन्य सदस्य अपनी बारी आने की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

**श्री भोलानाथ सेन :** मुझे खेद है। लेकिन प० बंगाल ही ऐसा राज्य है.....

**सभापति महोदय :** माननीय मंत्री को कलकत्ता की समस्याओं की जानकारी है। हम सभी कलकत्ता की समस्याओं से अवगत हैं।

**श्री भोलानाथ सेन :** रेल रोको केवल पश्चिम बंगाल में शुरू किया गया है। हम इससे भयभीत हैं।

**सभापति महोदय :** आपने अपनी बात बहुत अच्छी तरह बता दी है। कृपया समाप्त करें।

**श्री भोलानाथ सेन :** बोलने का अवसर पाने के लिए मैं पिछले तीन दिनों से प्रतीक्षा कर रहा था। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वे इस मुद्दे पर विचार करें कि अन्तर्नगरीय परिवहन को हमेशा आर्थिक सहायता दी जानी चाहिये। यात्री किराए तथा भाड़े से प्राप्त होने वाली आय हमेशा व्यय से अधिक होती है। यूरोप के विकसित शहरों जैसे बरसीलोना, हेल्सिंकी, बर्लिन आदि में भी अंतर्नगरीय परिवहन को, न कि नगरों के बीच चलने वाले परिवहन को, आर्थिक सहायता दी जा रही है। आशा है माननीय मंत्री मेरी टिप्पणी पर विचार करेंगे तथा लगभग 540 वर्ग मील पर बसे कलकत्ता के रेल यात्रियों के लिये आर्थिक सहायता की व्यवस्था करेंगे।

**श्री बिजय एन० पाटिल (इरन्दोल) :** मैं सबसे पहले माननीय मंत्री को इतना अच्छा बजट प्रस्तुत करने पर बधाई देना चाहूंगा। युवा वर्ग को रियायतें देने तथा वस्तु यातायात को लगभग 130 लाख टन और बढ़ाने की योजना के लिए वे बधाई के पात्र हैं। दुर्घटनाओं की संख्या में कमी होने के बावजूद 1981-82 में 1130 दुर्घटनाएं हुईं, 1982-83 में 797 हुईं तथा 1983-84 में इनकी संख्या घटकर 654 हो गई है। उन्होंने सुरक्षा निधि को 9 करोड़ रुपए से बढ़ाकर

27 करोड़ ६० करने का प्रस्ताव रखा है। उन्होंने रेलों में आधुनिकी प्रौद्योगिकी के प्रयोग को भी ध्यान में रखा है। लेकिन मैं उन्हें सचेत करना चाहूंगा कि कम्प्यूटरों को खरीदने से पहले खासकर सामान के आवागमन में समन्वय लाने के लिए, सामान के यातायात को बढ़ाना होगा। सुपरफास्ट रेलें पहले जिस गति पर चलती थीं उसे भी अब कम कर दिया गया है। अधिकांश पुराने रेल मार्गों के स्थान पर नए रेल मार्ग नहीं बिछ पाए हैं और कुछ सालों बाद हमें पुराने रेल मार्गों के स्थान पर नए नए रेल मार्ग बिछाने के बकाया काम की समस्या का सामना करना पड़ेगा। रेलवे सुधार समिति ने सुझाव दिया था कि 4.500 टन हेवी रैलवे टर्न चलाना संभव नहीं है। इस बात को तथा सामान-यातायात में बहुत धीमी गति से होने वाली वृद्धि को ध्यान में रखकर, मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि सामान के आवागमन में समन्वय लाने में कम्प्यूटरों की क्या भूमिका होगी। फिर हमें, विश्व बैंक से ऋण लेकर ये कम्प्यूटर खरीदने पड़ेंगे। इस प्रौद्योगिकी का उपयोग करने के लिए हमें एक और पहलू पर भी विचार करना पड़ेगा। मेरे मित्र श्री भोलानाथ सेन ने रेल लाइनों के विद्युतीकरण की बात कही है। 1951 में हमने 338 किलोमीटर से शुरू किया, 1984 तक हम केवल 5,000 किलोमीटर तक पहुंच पाए हैं। विद्युतीकरण का अधिकांश कार्य तीसरी पंचवर्षीय योजना में हुआ। उस अवधि में 1700 किलोमीटर लाइनों का विद्युतीकरण हुआ, परन्तु उसके बाद गति मंद पड़ गई है।

डीजल तथा कोयले के मूल्य में वृद्धि के कारण हमारे पास विद्युतीकरण के अलावा कोई विकल्प नहीं बचा। यदि रेलों का विद्युतीकरण हो जाता है तो गाड़ियों की गति भी बढ़ जायेगी बंबई दिल्ली लाइन बरास्ता भोपाल अथवा कोटा का दीर्घसूत्री कार्यक्रम अभी पूरा नहीं हुआ है तथा ऐसा प्रतीत होता है कि उसके पूरा करने में अभी काफी समय लगेगा। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस पर ध्यान देकर इसे शीघ्र पूरा करेंगे।

अब मैं भाप इंजनों के विषय में कुछ कहूंगा। पहली पंचवर्षीय योजना में भाप इंजनों की संख्या 4000 थी जिसे घटाकर हम 600 पर लायें हैं। मेरा सुझाव है कि अधिक डीजल तथा विद्युत इंजनों के निर्माण द्वारा आधुनिकीकरण की दिशा में अच्छा योगदान दे सकते हैं। चितरंजन संयंत्र में पर्याप्त क्षमता है तथा उस फैक्टरी में हम अधिक डीजल इंजन बना सकते हैं। उस पर हमें उचित ध्यान देना होगा।

हम देखते हैं कि यात्री परिवहन अभी काफी अविकसित है। मेरा सुझाव है कि इस पर उचित ध्यान दिया जाय। यात्री गाड़ियों का घंटों देर से चलना आम बात है। छोटी दूरी के यात्रियों को, जोकि इन गाड़ियों का उपयोग करते हैं, अत्यन्त कठिनाई का सामना करना पड़ता है इसलिए वे परिवहन के अन्य साधनों का उपयोग करते हैं। वे रेल की बजाय बसों में जाते हैं और कभी छोटी दूरियां पैदल ही तय कर लेते हैं।

कुछ समय से हम देख रहे हैं कि दुर्घटनाओं का औसत कुछ कम हुआ है, पर दुर्घटनाओं के संदर्भ में एक नई बात सामने आई है। नई बात यह है, कि घुरी को समुचित ढंग से न चिकनाने के कारण घुरी गरम हो जाती है। फलस्वरूप कभी-कभी डिब्बों में आग लग जाती है। ऐसी दुर्घटनाएं माल गाड़ियों में अधिक होती हैं। घुरियों में चिकनाई होने के कारण वे झुक जाती हैं जिससे पटरी से उतर जाने के मामले अधिक होते हैं। हम देखते हैं कि पटरी से उतरने की घटनाएं अधिक होती हैं। उससे प्रतिदिन नष्ट होने वाले कार्य घंटों का हिसाब हम नहीं लगाते हैं। गाड़ियों के विलम्ब से चलने तथा माल-गाड़ियों के पटरी से उतरने के कारण गाड़ियों के रद्द किये जाने से

काफी समय नष्ट होता है। इस सम्बन्ध में भी मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि इनके लिए उत्तरदायी व्यक्तियों को दण्ड की समुचित व्यवस्था करें।

जहाँ तक राज्यों में रेलों के विस्तार का संबंध है, विभिन्न राज्यों से विभिन्न मित्रों ने कुछ नई लाइनों के सुझाव दिये हैं। मैं महाराष्ट्र का हूँ तथा जैसा कि आप जानते हैं 130 वर्ष पहले, पहली रेल गाड़ी बोरीबन्दर से थाने तक चलाई गई थी। उस समय केवल 35 किलोमीटर की दूरी पर यह गाड़ी चलाई गई थी, परन्तु यदि आप स्वतंत्रता के समय से ध्यान दें तो आप पायेंगे कि महाराष्ट्र को उसका देय भाग नहीं मिला। रेल बजट में मैं पाता हूँ कि नई लाइनों के लिए तीन कसौटियाँ निर्धारित की गई हैं। पहली कसौटी है नीति सम्बन्धी दृष्टिकोण। यदि राज्य सीमान्त प्रदेश है जैसे राजस्थान, उत्तर प्रदेश एवं पंजाब हम सुरक्षा की दृष्टि से योजना बनाते हैं। दूसरी कसौटी है, हम कोयले तथा खनिजों के प्रेषण के लिए लाइनों का निर्माण करते हैं। तीसरी कसौटी है रेल मंत्री के प्रदेश की, यदि रेल मंत्री का संबंध किसी राज्य से होता है तो उस राज्य को नई लाइनों के निर्माण में कुछ बरीयता मिल जाती है। मैंने प्रो० मधु दण्डवते के मामले में भी देखा है इस ओर के मंत्रियों के समय में भी हमने देखा कि ऐसा ही कुछ हुआ है। इसके फलस्वरूप जो परियोजनाएँ चल रही होती हैं उन्हें पूरा न कर नई परियोजनाएँ शुरू की जाती हैं, उदाहरण के तौर पर आपने इस योजना में इटावा-न्वालियर लाइन का तथा अन्य परियोजनाओं का प्रस्ताव रखा है; अतः मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि चालू परियोजनाओं को पूरा करने पर बल दिया जाये। उसी संदर्भ में एक परियोजना मनमद-हैदराबाद लाइन को मीटर गेज से बड़ी लाइन में बदलने की है। एक कोकण रेल परियोजना है। मुझे खुशी है कि आपने बंबई से बंगलौर लाइन का सुझाव रखा है। आप सर्वेक्षण एवं आबंटन को भी संतोषित कर रहे हैं। उसके साथ ही, जैसे कि रेल सुधार समिति ने सुझाव दिया है घनी अबादी वाले क्षेत्रों में आप लाइनों को दोहरा करें। मेरा सुझाव है कि अहमदाबाद-बंगलौर, अहमदाबाद-कलकत्ता, अहमदाबाद-हैदराबाद मार्ग पर पड़ने वाली सूरत-भुसावल लाइन पर एक और लाइन बिछाई जाये। जहाँ तक महाराष्ट्र का सम्बन्ध है यहाँ विभिन्न रेलें यात्री तथा माल गाड़ियाँ चलाती हैं। परन्तु जैसा कि मैंने पहले उल्लेख किया है कि स्वतंत्रता के बाद बंबई महानगर रेलों को छोड़कर महाराष्ट्र को नई लाइनों के निर्माणार्थ कोई आबंटन प्राप्त नहीं हुआ है। इसने 130 वर्ष पूर्व निर्मित लाइन में 35 मील लाइन भी नहीं जोड़ी, अतः महाराष्ट्र राज्य के संदर्भ में मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि नई लाइनों के निर्माण पर ध्यान दें।

निःसन्देह समग्र रूप से रेल पथ में वृद्धि अत्यन्त सीमित हुई है। यह आशा के अगुरुप नहीं रही है। 1951 में हमने 53596 कि० मी० रेल-पथ से शुरू किया था। 1961 में 61460 कि० मी० तक पहुँचे। रेलों पर हमारा पूंजी निवेश दस गुना बढ़ा है। हमारा योजना आबंटन भी 1951 में 217 करोड़ से बढ़कर 1981 में 5100 करोड़ अर्थात् 25 गुना हो गया है। परन्तु यदि आप यात्रियों के आँकड़ों को देखें तो उनमें केवल तीन गुना वृद्धि हुई है। 1951 में 128.4 करोड़ यात्री यात्रा करते थे। आज 330 करोड़ यात्री यात्रा करते हैं। हमें विकास की इस मंद गति के कारणों का पता लगाना है। पट्टली योजना के दौरान हमने 9.3 करोड़ टन माल की दुलाई की। 1984 में माल की दुलाई 23.7 करोड़ टन हो गई है तथा हमारे प्रस्ताव उसमें 1.30 करोड़ टन की वृद्धि करना है। यदि हम इन लक्ष्यों को प्राप्त नहीं कर पाते तो इसके लिए कोयला खानों में हड़तालें, संचार साधनों की विफलता तथा अन्य साधन उत्तरदायी हैं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन

करूंगा कि विभिन्न मंत्रालयों के बीच समन्वय स्थापित करने की चेष्टा करें। कोयला मंत्रालय तथा रेल मंत्रालय के बीच समन्वय होना चाहिए। संचार मंत्रालय तथा रेल मंत्रालय के बीच समन्वय होना चाहिए। तभी हम लागत कम कर कार्य कुशलता बढ़ा सकते हैं। श्री बंसी लाल जैसा व्यक्ति, जिसे राज्य स्तर पर विभिन्न मंत्रालयों में समन्वय लाने का अनुभव है, इस विषय में काफी सुधार ला सकते हैं। मुझे विश्वास है कि वह केन्द्र में विभिन्न मंत्रालयों में समन्वय लायेंगे।

उसके साथ ही मैं सुझाव देता हूँ कि विभिन्न राज्यों तथा केन्द्र के बीच भी नई लाइनों के निर्माण के बारे में समन्वय होना चाहिए तथा यदि नये प्रस्ताव राज्यों की सहायता से लाये जाते हैं, और राज्य भूमि की व्यवस्था करते हैं, भूमि की भराई की जाती है, श्रमिकों को रोजगार गारंटी योजना के अंतर्गत लाया जाता है, तथा नई लाइनों के लिए आवश्यक धातु की व्यवस्था की जाती, तो अच्छे परिणाम मिल सकते हैं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इन बातों पर विचार करें।

हमारी रेलों का स्थान विश्व से चौथा तथा एशिया में दूसरा है। परन्तु रेलों को 250 मील प्रति घंटा की गति से चलाना और मोनो रेल अभी भी एक स्वप्न मात्र है। हमारा रेल बजट पुनर्वास तथा समेकीकरण का बजट है। मुझे विश्वास है कि श्री बंशीलाल जी के दृढ़ निश्चय तथा युवा प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी ने मार्गदर्शन से हम 10 वर्षों के भीतर विकासोन्मुख और प्रगतिशील बजट लाने में सफल होंगे।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

**श्री बी० किशोर चन्द्र एस० देव (पार्वतीपुरम्) :** सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर उस समय बोल रहा हूँ जब हम उस पर हो रहे वाद-विवाद के अन्तिम चरण में हैं। मैं उन बातों को दुहराना नहीं चाहूंगा जो माननीय सदस्यों ने पिछले दो दिन में कही हैं। मैं केवल कुछ ही पहलुओं पर जोर देना चाहूंगा तथा मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय उन पर ध्यान देंगे।

मैं कहना चाहूंगा कि इस रेल बजट में हाल के समय में किराये और भाड़े में सबसे अधिक वृद्धि की गई है। भाड़े में वृद्धि का फल आम आदमी को भुगतना पड़ेगा क्योंकि इससे आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि होगी। किरायों में वृद्धि के मामले में रेल मंत्री ने दूसरे दर्जे के यात्रियों को 50 कि० मी० की छूट दी है। परन्तु उसके साथ ही पास की दरें बढ़ा दी हैं। मैं मंत्री महोदय को सूचित करना चाहता हूँ कि पासों का उपयोग करने वाले यात्री 50 कि० मी० से कम यात्रा करते हैं। अतः 50 कि० मी० तक दी गई छूट से अधिकांश यात्री लाभ नहीं उठा सकेंगे। पासधारी थोड़ी दूरी की यात्रा करते हैं। अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि पास में प्रस्तावित मूल्य वृद्धि को वापस किया जाए तथा छूट की अवधि को 50 कि० मी० से बढ़ाकर 150-150 कि० मी० अथवा 100 मील करें।

मंत्री महोदय ने आने वाले कुछ वर्षों में यात्री तथा माल की ढुलाई के मामले में बढ़ोतरी की उम्मीद की है, इसके साथ ही मुझे उम्मीद है कि रेल पथ की रख-रखाव, जोकि बुरी हालत में रहा है, की ओर युद्ध-स्तर पर ध्यान दिया जायेगा। एक प्रस्ताव था, विशेष तौर पर कमजोर भूमि के क्षेत्र में, लकड़ी के स्लीपरों को सीमेंट के स्लीपरों से बदला जाये तथा वर्तमान फिशप्लेटों, जिन्हें नट-बोल्टों के साथ फिट किया जाता है, के स्थान पर वेल्ड की हुई फिशप्लेटें उपयोग में लाये जायें। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री कम से कम महत्वपूर्ण जंक्शनों पर स्वचालित सुरक्षा सिगनलिंग

प्रणाली का उपयोग करें। मुझे पक्की उम्मीद है कि रेल मंत्री इन बातों पर गम्भीरता से विचार करेंगे तथा ऐसी कार्यवाही करेंगे कि परिवहन कार्यों में वृद्धि के अनुरूप कार्य किये जायें।

हमारे देश में रेल सबसे बड़ा सरकारी क्षेत्र का प्रतिष्ठान है। मैं समझता हूँ कि विशेषतः रेल क्षेत्र का कंप्यूटरीकरण अनिवार्य है। यदि मामलों पर दूरदर्शितापूर्वक विचार करना हो तो मैं समझता हूँ कि कंप्यूटरीकरण से अंततः यात्रियों एवं माल गाड़ियों के आवागमन में सहायता मिलेगी। समन्वय के अभाव, समय के अंतरण तथा लम्बी दूरियों के कारण बहुत-सा भ्रम फैलता है। कंप्यूटरों को अपनाने का यह अच्छा अवसर है। ऐसा कई अन्य देशों में किया गया है। कई अन्य क्षेत्रों में हम स्वयं कंप्यूटरों को अपना रहे हैं। मैं समझता हूँ कि रेलों के कंप्यूटरीकरण को अग्रता दी जानी चाहिए और मुझे उम्मीद है कि कम से कम क्रमिक ढंग से माल एवं यात्रियों के आवागमन का कंप्यूटरीकरण किया जायेगा।

अपने बजट भाषण में मंत्री महोदय ने बताया है कि धन के अभाव के कारण नई लाइनों के निर्माण का काम नहीं किया जा सकेगा। परन्तु उन्होंने यह भी बताया है कि जिन लाइनों का काम चल रहा है, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जायेगा। मैं बताना चाहता हूँ कि कोरापुट से रायगढ़ तक रेलवे लाइन है। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कोरापुट-मच्छलीगुडा को आगामी वर्ष हाथ में लेने की बात की है।

मैं उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि शुरू में दो सर्वेक्षण किये गये थे, एक था कोरापुट से रायगढ़ तक सीधी लाइन का, दूसरा कोरापुट से रायगढ़ बरास्ता पार्वतीपुरम। पार्वतीपुरम के मार्ग से लाइन 85 कि० मी० छोटी है तथा स्पष्टतः रेलवे को सस्ती पड़ती। परन्तु पता नहीं क्यों, भूतपूर्व रेल मंत्री का कई बार ध्यान आकृष्ट करने के बावजूद रेलवे ने कोरापुट से रायगढ़ सीधी लाइन बनाने का निश्चय किया। छोटे मार्ग को न अपनाने का जो कारण मुझे बताया गया वह है कि वहाँ का वर्तमान ढलान इसके लिए उपयुक्त नहीं है। रायगढ़ से लाइन का ढलान 1/100 है जबकि छोटे मार्ग पर ढलान 1/80 बैठता है। मैं मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि 1/80 ढलान गिरता ढलान नहीं है। करोन्डोल लाइन पर 1/60 और 1/40 ढलान है। 1/80 तथा 1/100 में ज्यादा अन्तर नहीं है तथा 1/80 ढलान केवल 2 कि० मी० भाग तक है।

## 2.00 म० प०

लाइन को मच्छलीगुडा से जाना हो जोकि दोनों मार्गों पर साझी है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि इस नई रेलवे लाइन का फिर से अध्ययन करायें तथा मच्छलीगुडा से इस लाइन को पार्वतीपुरम से मोड़े क्योंकि पार्वतीपुरम रायगढ़ लाइन पहले से विद्यमान है। यह लाइन मुख्य तौर पर माल की ढलाई के लिए प्रयोग में आ रही है। यह मुख्य तौर पर उस क्षेत्र में नैलकों तथा अन्य उद्योगों की जरूरतों को पूरा करती है। 85 कि० मी० काफी बड़ा मार्ग है। अंततः सरकार को हानि रहेगी। सरकार को सदा अतिरिक्त भाड़ा बहन करना पड़ेगा। बीजल तथा कोयले की भी छोटे मार्ग से बचत हो सकती है। मुझे उम्मीद है कि मंत्री महोदय इस प्रस्ताव का पुनः अध्ययन करायेंगे तथा उस पुरानी लाइन को जिसका मूलतः सर्वेक्षण हुआ था तथा कोरापुट से रायगढ़ बरास्ता पार्वतीपुरम को वर्तमान प्रस्ताव की तुलना में, जोकि बहुत लम्बा मार्ग है, स्वीकृति देंगे। यह नई लाइन बनने में से गुजरती है, जबकि छोटे पथ वाली लाइन उड़ीसा तथा आन्ध्र प्रदेश के कतिपय आदिम जातीय क्षेत्रों के लिए उपलब्ध होगी। इस पहलू पर मैंने 1978 में अभ्यावेदन दिया था तथा प्रो० मधु दण्डवते ने इस पथ का सर्वेक्षण कराया था। मैं निरन्तर इस और

सरकार का ध्यान दिलाता आ रहा हूँ। मैं जबाबों से सन्तुष्ट नहीं हूँ। आशा है इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री मुझे आश्वासन देंगे।

इसके अलावा भारतीय रेलों तथा कुछ लाइनों पर चलने वाली रेलों में यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था न होना भी एक समस्या है। माननीय रेल मंत्री जानते ही हैं कि कुछ रेल मार्गों को प्राथमिकता दी जाती है और कुछ रेल मार्गों की व्यावहारिक रूप से उपेक्षा की गई है। आशा है माननीय मंत्री इस संबंध में आवश्यक उपाय करेंगे तथा निजी तीर पर यह सुनिश्चित करेंगे। न केवल मुख्य लाइनों, ट्रंक लाइनों और प्राथमिकता आधारित लाइनों को ही प्राथमिकता मिले बल्कि दूरदर्शन तथा पिछड़े इलाकों की अनेक लाइनों को भी प्राथमिकता मिले और यात्रियों की सुरक्षा के लिए उपाय किए जाएं भले ही वे कम महत्वपूर्ण लाइनें हैं और उनसे सरकार को अधिक राजस्व की प्राप्त नहीं होती है।

मैं यही सब कहना चाहता था। अन्य मामलों का उल्लेख मुझसे पहले बोलने वाले सदस्यों ने कर दिया है। मुझे आशा है कि हमारे सक्रिय और व्यावहारिक माननीय मंत्री रेलवे को विशेष-निर्देश देंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि रेलों देश की प्रगति और विकास के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचा प्रदान करें।

[हिन्दी]

श्री के.पूर भूषण (रायपुर) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ और उस पर अपने कुछ विचार प्रकट करना चाहता हूँ।

प्रत्येक बक्ता ने यह महसूस किया है कि हमारे रेलवे मंत्री जी का ध्यान रेल विभाग की ओर बहुत ही रचनात्मक रूप से गया है और इसमें पक्ष और विपक्ष का कोई मेल नहीं रहा है। उनका ध्यान इस ओर गया है कि इस विभाग में सुधार हो। इसलिए मैं उनका अभिनन्दन करता हूँ और इसका यह भी कारण है कि अभी तक उस प्रदेश की ओर जो-काफी पिछड़ा रहा है, जिस तरह से उसकी तरफ ध्यान जाना चाहिए था, उस तरह ध्यान नहीं गया था। मध्य प्रदेश प्रान्त की गिनती पिछड़े हुए प्रान्तों में की जाती है और वह हरिजनों और आदिवासियों का क्षेत्र है और वहाँ पर उनका बाहुल्य है। वह मध्य में है, इसलिए जो रेलवे लाइन आवश्यक थीं, वे गई थीं मगर कुछ क्षेत्रों में जो पिछड़ा इलाका है, उस तरफ पहली बार आपके इस बजट के अन्दर प्रावधान है। इसके साथ ही साथ यह कहना चाहता हूँ कि जो अपेक्षित गाड़ी छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस थी, उसमें आपने सुधार किया है। पहले तो इस एक्सप्रेस गाड़ी को चारों तरफ की बची चीजों से तैयार करके चलाया गया था। आपने उस एक्सप्रेस का जैसा नाम दिया है, वैसा ही रूप और अबलम्बन भी दिया है। वह मेरे क्षेत्र से होकर गुजरती है। मैं इसके लिए आपका अभिनन्दन करना चाहता हूँ।

साथ ही मैं आपका ध्यान भाड़े में वृद्धि की ओर दिलाना चाहता हूँ। आपने रेल भाड़े और माल भाड़े में एवं यात्री भाड़े में वृद्धि की है। अगर इससे आपकी मंशा पूरी होती है तो हरेक, लोकसभा में और बाहर भी आपकी इस वृद्धि का समर्थन करेगा। जितना पैसा आप वृद्धि करके रेल के विकास के लिए, रेल लाइनों के विकास के लिए लेना चाहते हैं और रेलों की व्यवस्था में सुधार करना चाहते हैं, अगर सचमुच में वह पैसा एकत्रित हो और वह जहाँ का

तहां लग जाए तो उससे रेल विभाग का और रेलों का कायापलट हो जाएगा। मगर अब तक की परम्परा इसके बिल्कुल विपरीत है।

आप पिछले बजट के अन्दर जो प्रावधान लाये थे उतनी रकम आपके पास संचित नहीं हुई। इसके आपको कारण ढूँढ़ने होंगे। यात्रा में और यात्रियों की संख्या में वृद्धि होती है, आंकों के मुताबिक आपकी आय में वृद्धि नहीं होती है। यह वृद्धि क्यों नहीं होती है उसकी ओर आपका ध्यान जाना बहुत आवश्यक है। अब जो बजट के अन्दर आप ला रहे हैं, अगर वह बराबर राशि संचित हो और उसका सही स्थान पर उपयोग हो तो रेलों में बहुत सुधार हो सकता है।

मैं आपका ध्यान रेलों में जो आज स्थिति है उसकी ओर भी दिलाना चाहता हूँ। व्यवस्था की दृष्टि से स्थिति को आप सुधारें। थोड़ा-बहुत तो उसमें सुधार हुआ है—समय से गाड़ी पहुंचने और समय से गाड़ी छूटने में। मगर इसमें और भी सुधार होना आवश्यक है।

लोगों का मन अब इस विभाग की तरफ से हट गया है। बीस साल पूर्व लोग अपनी घड़ियां रेलों से मिलाया करते थे। गांवों के अन्दर श्रमिक रेलों से ही समय जान पाते थे और गाड़ी के आने से उनको पता चल जाता था कि उन्होंने इतनी ड्यूटी दे दी है। मगर अब स्थिति उसके विपरीत है। अब लोग घर से यह सोच कर निकलते हैं कि गाड़ी दो-चार घंटे तो भेट होभी ही। अगर गाड़ी अचानक समय पर स्टेशन पर पहुंच जाती है तो उनको गाड़ी नहीं मिल पाती है। यात्रियों के मन की इस धारणा को आपको निकालना होगा और रेलों में समय की पाबन्दी को पूर्ण रूप से उसी स्थान पर ले जाना होगा।

आप रेलों में लोगों के लिए भोजन की, नाश्ते की व्यवस्था करते हैं। दूध, चाय की भी व्यवस्था करते हैं। एक समय ऐसा था कि लोग अपने घर का भोजन छोड़ कर रेलों में भोजन लिया करते थे। यह सोच कर लिया करते थे कि रेलों में चीजें अच्छी मिलती हैं। लेकिन आज स्थिति इसके विपरीत है। आजकल रेलों में दूध तो मिलता ही नहीं और मिलता भी है तो मां अपने बच्चों को वह दूध पिलाने के लिए कई बार सोचती है कि वह दूध बच्चों को दिया जाए या नहीं। कहीं बच्चे बीमार न हो जाएं। ऐसा भी समय था लोग अच्छी चाय और दूध प्राप्त करने के लिए रेलवे स्टेशनों पर जाया करते थे। अब रेलवे का सामान खरीदने में डर लगता है कि कहीं वह नुकसान न पहुंचा दे, कहीं उससे बीमारी न हो जाए। आपको इस स्थिति को बदलना पड़ेगा। जब आप जनता से टैक्स ले रहे हैं तो सुविधा भी आपको उसके अनुसार देनी होगी।

इन चीजों को कहने के बाद मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आप जिस वर्ग का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं उस यात्री को आप कम से कम सुविधा देते हैं। पैसिंजर गाड़ियों से जाने वाले जो यात्री हैं, वे सबसे कमजोर वर्ग के लोग होते हैं। आप उनकी सुविधाओं में वृद्धि करें। पैसिंजर गाड़ियों पर यात्रियों के किराए पर वृद्धि को छोड़ दें, वृद्धि को पूर्ण रूप से माफ कर दें क्योंकि मजदूर लोग ही उसमें जाते हैं, जिन्हें कोई सुविधा नहीं है। इस ओर भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि पैसिंजर गाड़ियों में भी यात्रियों को वही सुविधा दी जानी चाहिए जो बाकी गाड़ियों में दी जाती है। वहां तो भाग्य-भरोसे यात्री रहते हैं। संडास ऐसे होते हैं कि कोई भी भला आदमी उद्यम में जाना पसंद नहीं करता। वहां पर पानी की व्यवस्था नहीं होती, बिजली की व्यवस्था बिल्कुल नहीं होती। सीटों की हालत भी ठीक नहीं होती। पैसिंजर ट्रेन्स में भी फर्स्ट क्लास होता है, लेकिन उसकी सीटें भी ठीक नहीं होतीं। इस तरह से मेरा निवेदन है कि पैसिंजर ट्रेन्स में साधारण लोग

यत्रा करते हैं, उनकी सुविधाओं का भी ध्यान रखा जाना चाहिए और किराए की बढ़ोतरी से भी उनको छूट दी जानी चाहिए।

इसके साथ ही मेरा निवेदन है कि रेलवे को आर्थिक लाभ की दृष्टि से नहीं चलाया जाना चाहिए। इस तरह से और विभाग भी आर्थिक लाभ के आधार पर नहीं चलाए जा रहे हैं, जैसे शिक्षा को आर्थिक आधार पर नहीं चलाया जाता, स्वास्थ्य सेवाओं को आर्थिक लाभ के आधार पर नहीं चलाया जाता, इसी तरह से यह सुविधा भी कमजोर लोगों के लिए है, इसकी भी आर्थिक लाभ या हानि के रूप में न दस्ताकर लोगों को अधिक सुविधाएं देने के लिए चलाया जाना चाहिए।

दूसरी बात पिछड़े क्षेत्रों के बारे में कहना चाहता हूं। पिछड़े क्षेत्रों की ओर आपका ध्यान जाना चाहिए। मैं पिछड़े क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। छत्तीसगढ़ एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, वहां से आपका भी कुछ संबंध रहा है। वहां से आपको प्रेम है, इसलिए मैं विशेष निवेदन वहां के बारे में करना चाहता हूं। एक तो वह औद्योगिक क्षेत्र का बेस्ट है, दूसरे इसका एक हिस्सा बस्तर कहलाता है, जो कि आदिवासियों से भरा हुआ पिछड़ा क्षेत्र है। वह क्षेत्र खनिजों से भी भरा हुआ है। वहां लोहे के भण्डार हैं। बेलाडीला प्रोजेक्ट वहां है, भिलाई है। इन दोनों को जोड़ा जाना चाहिए। इससे इस इलाके का विकास होगा। इस तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए। इसी तरह से दूसरा जो क्षेत्र है, जिसमें कोयले के भण्डार हैं, विहार का क्षेत्र, छोटा नागपुर का, उससे भी छत्तीसगढ़ को जोड़ा जाना चाहिए। इससे इन क्षेत्रों का विकास होगा। उड़ीसा का पिछड़ा हुआ क्षेत्र संबलपुर का इलाका है, इसे भी छत्तीसगढ़ क्षेत्र से जोड़ा जाना चाहिए। ये सभी क्षेत्र खनिजों से भरे हुए हैं और वनों से भी आच्छादित हैं। आवागमन की वहां पर बहुत कठिनाई है। इन क्षेत्रों को आपस में जोड़ने से इनका विकास होगा। इसके साथ ही रेलों को भी खनिजों के आन्ध्र पर और बन संपदा के आधार पर लाभ होगा।

इसके साथ ही आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि रेल विभाग में काम करने वाले श्रमिकों की ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए। आपने सुरक्षा के लिए जो गार्ड रखे हैं, उनको अधिकार कितने दिए गए हैं? उनको पुलिस से मदद लेनी पड़ती है। सुरक्षा गार्ड को इतने अधिकार दीजिए कि वह अपनी चीजों की चोरियों को पकड़ सकें और अपराधियों को पूरे तरीके से दंडित कर सकें। इसी तरह से जो दूसरी सेन्ट्रल सर्विसेस हैं, उनमें जो केन्द्रीय कर्मचारी होते हैं, उनको प्रदेश की कोई सुविधा नहीं मिल पाती। ऐसा भी एक उदाहरण है कि अगर शेड्यूल कास्ट या शेड्यूल ट्राइब के लोग रेल विभाग में सविन कर रहे हैं, अगर मध्य प्रदेश में हैं तो वे उस सुविधा से वंचित हो जाते हैं। इस तरफ भी आपका ध्यान जाए ताकि कर्मचारियों की सुविधाएं मूठ न हों।

अंत में मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं, अभी जो रेलगाड़ी जली है, उसमें मेरे क्षेत्र के लोग ही ज्यादा थे और उनकी ही प्राणहानि हुई है। एक बारात जो मेरे क्षेत्र रायपुर में आई हुई थी, वह बालिका जो पहली बार अपनी ससुराल जा रही थी और वहां से क्या-क्या अरमान लेकर आ रही थी, वह पूरी की पूरी बारात जिसमें 26 आदमी थे, उसमें से 23 वहीं पर समाप्त हो गए। इसके अलावा वे मजदूर जो अपने जीवनयापन के लिए जा रहे थे, वे भी समाप्त हो गए। आप लोग जानते हैं कि छत्तीसगढ़ के लोग जीवनयापन के लिए बाहर जाते हैं और बंधक मजदूरों की चर्चा के बंदर सबसे अधिक इसी क्षेत्र के लोग की चर्चा होती है, वे भी समाप्त हो गए। यह दिखाई दे रहा है कि जांच होने वाली है। लेकिन, जो कुछ भी सामने आया है, वह बहुत ही

दर्दनाक मालूम होता है। यह जानकारी हुई है कि करंट से आग फैल गई या कोयले की आग अन्दर आ गई और सब कुछ जलकर स्वाहा हो गया। ऐसी दुर्भाग्यपूर्ण घटना फिर से न घटे, इसके ऊपर आपको ध्यान देना होगा। मैं समझता हूँ, इसका कारण रख-रखाव की कमी है। बोल्ट भी अगर निकल जाएं तो कोई देखने वाला नहीं रहता है। रायपुर में एक बैगन रिपेयर का कारखाना है। दूसरी जगहों पर भी आप खोलने जा रहे हैं। रायपुर में तो बहुत कम बैगन्स तैयार हो पाते हैं। आप उसका विस्तार कर सकते हैं। रायपुर केन्द्र में पड़ता है, इसलिए विस्तार करने से सारे देश को लाभ पहुंचेगा। जमीन की वहां पर कमी नहीं है, पूर्ण रूप से विकास हो सकता है। पिछड़े हुए क्षेत्रों की ओर आपका ध्यान जाना चाहिए। उनमें जो काम अधूरे रह गए हैं, वे जल्द ही पूरे होने चाहिए। रायपुर दो हिरसों में बंट गया है। वहां पर एक रेलवे ब्रिज है जो ज्यों का त्यों पड़ा हुआ है। उसको प्रारंभ हुए दस साल हो गए हैं। वह स्थान तेलकानी-नाका के नाम से जाना जाता था लेकिन अब भूतों के नाम में जाना जाता है। वहां पर दुर्घटनाएं होती रहती हैं। कुछ ही दिन पहले दो हत्याएं और हुईं। उन्होंने रेल से कटकर अपने प्राणों का अंत कर दिया। इसीलिए उसका नाम भूतों के साथ जोड़ा जा रहा है। इस ब्रिज का शीघ्र ही निर्माण होना चाहिए। जो काम अधूरे रह गए हैं, वह शीघ्र ही पूरे होने चाहिए। इस आह्वान के साथ आपका अभिनन्दन करते हुए, इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

[अनुबाध]

डा० ए० के० पटेल (मेहसाना) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस सदन में माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर विचार व्यक्त करने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। महोदय, माननीय मंत्री ने रेल भाड़े तथा किराए में वृद्धि का प्रस्ताव रखा है जिसका प्रभाव देश की गरीब जनता पर पड़ेगा। मुझे भय है कि सामान्य बजट में प्रस्तावित डीजल की कीमतों में वृद्धि के बहाने रेल भाड़े और किराए में और बढ़ोतरी की जाएगी। कृपया माननीय मंत्री आश्वासन दें कि डीजल की कीमतों में वृद्धि के नाम पर रेल भाड़े और किराए में और वृद्धि नहीं की जाएगी। वास्तव में इनकी किराया बढ़ाने की कोई जरूरत नहीं थी। अगर रेलों की कार्यक्षमता का पूरा उपयोग किया गया होता और किफायत बरती होती तो उक्त उपाय करने की जरूरत ही नहीं पड़ती। बिजली तथा डीजल से चलने वाले रेल इंजन के वर्कशापों में बेकार पड़े रहने की प्रतिशतता में बहुत तेजी से वृद्धि हुई है। वार्षिक रिपोर्ट (1983-84) के पृष्ठ 37 पर उल्लेख किया गया है कि 24 प्रतिशत बड़ी लाइन रेल इंजन तथा 14 प्रतिशत डीजल इंजन बेकार पड़े हैं। काम में नहीं लाए जाने वाले डीजल इंजनों का प्रतिशत कम नहीं है। यदि दोनों किस्म के रेल के डिब्बों के कार्य निष्पादन में सुधार किया जाए तो इलैक्ट्रिक तथा डीजल इंजनों पर होने वाले व्यय में कमी लाई जा सकती है। मुझे सन्देह है कि स्टीम इंजनों को बिना जरूरत के रखने के पीछे कोई षड्यंत्र है क्योंकि इससे रेलवे में लोगों की मांग बनी रहेगी और दूसरी तरफ लोको शेड्स से बड़ी मात्रा में कोयले की चोरी का मकैनिकल भी खतरा है। मैं आश्वासन चाहता हूँ कि माननीय मंत्री न केवल कोयले बल्कि डीजल की चोरियों को रोकने के उपाय करेंगे। यदि इन दो चीजों की चोरी को रोकने के लिए कड़े उपाय किए जाएं तो सालाना करोड़ों रुपये की बचत हो सकती है।

आपके अधिकारी आपको बताएंगे कि सवारी डिब्बों की वास्तव में कमी है। कृपया आप उनसे यह भी पूछें कि पैसेंजर ट्रेन टर्मिनल पर बहुत समय तक बेकार क्यों खड़ी रहती हैं। एक

उदाहरण दू। बम्बई वी० टी० स्टेशन पर बम्बई-फिरोजपुर मेल अर्थात् पंजाब मेल 28 से भी अधिक घण्टों तक खड़ी रहती है। आप गाड़ियों में पैसेंजर रैकों का बेहतर उपयोग क्यों नहीं करते और रेल डिब्बों का चलने का अधिक मौका देकर यात्रियों को सुविधा क्यों नहीं प्रदान करते।

मेरा अनुरोध है कि आप रेल यात्रियों को सेवक न समझ अपना ग्राहक समझें। वे इसके लिए आपको भुगतान करते हैं। रेलवे में ग्राहक सेवा का नितांत अभाव है। यदि हर साल रेल-भाड़े और किराए में वृद्धि की जाती रही और इन हालतों में सुधार नहीं किया गया तो मेरी चेतावनी है कि लोग इस स्थिति को ज्यादा देर तक बरदाश्त नहीं करेंगे।

रेलवे सुधार समिति ने दिल्ली से अहमदाबाद तक बड़ी लाइन की जोरदार अपील की थी। इस साल इस विस्तार कार्य के लिए बजट में धनराशि की व्यवस्था क्यों नहीं की गई है। वास्तव में, गुजरात राज्य में रेलों के विकास के लिए इस साल धन की व्यवस्था नहीं की गई है। गुजरात के साथ ऐसा सौतेला व्यवहार क्यों? गुजरात करों का सबसे अधिक भुगतान करता है और रेल भाड़े तथा किराए के रूप में रेलों को उसका बहुत योगदान है।

2.20 म० प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठसीन हुए)

पिछले एक माह के दौरान अनेक दुर्घटनाएं हुई हैं। इनको रोकने के लिए विशेष उपाय करने की जरूरत है।

मैं यह भी बताना चाहूंगा कि बहुत-सी रेल अभी भी पुरानी समय सारणी के अनुसार ही चल रही हैं। इसमें सुधार करने की जरूरत है। एक उदाहरण दू। गुजरात में अहमदाबाद और बीजापुर के बीच 75 कि० मी० की दूरी है और रेल इस दूरी को तय करने में लगभग 5 घंटे लगा देती है। पिछले बहुत से सालों से रेल यात्री संस्थाएं रेलवे को इस बारे में लिख रही हैं, किन्तु इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। क्या मैं आशा करूँ कि इस पर ध्यान दिया जाएगा?

अहमदाबाद जैसे शहरों के लिए उप-नगरीय रेलों की व्यवस्था की जानी चाहिए। जन-संख्या तथा प्रदूषण के बढ़ने के कारण लोगों को अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। उप-नगरीय रेलें इन समस्याओं को कुछ हद तक निपटा सकती हैं।

मैं रेलवे में अस्वास्थ्यकर परिस्थितियों के बारे में कुछ बोलना चाहूंगा। स्टेशनों पर लगे स्टालों में सफाई का अभाव है। रेलवे को यात्रियों के पीने के लिए स्वच्छ जल की व्यवस्था करनी चाहिए। अंत में मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इन मुद्दों पर गंभीरता से सोचें, यात्रियों को अधिक सुविधा उपलब्ध कराएं, तथा इलैक्ट्रिक तथा डीजल यात्री रेल रैक तथा वैगनों के बेहतर उपयोग की व्यवस्था करें?

\*श्री वी० एस० बिजयराघवन (पालघाट) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। हमारे रेल मंत्री बहुत कुशल प्रशासक हैं। मुझे विश्वास है कि वे रेलों को और अधिक प्रगति की दिशा में अभिमुख करने में समर्थ होंगे। रेल बजट में किसी नई परियोजना की

\*मलयालय में दिए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

व्यवस्था नहीं की गई है। वैसे भी निर्माणाधीन योजनाओं को पूरा किए बिना नई योजनाएं शुरू करना निरर्थक है इसलिए उन्होंने उपलब्ध स्रोतों से ही निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने का निर्णय लिया है। 1985-86 के लिए आबंटित राशि इसका स्पष्ट प्रमाण है। इस साल भी पिछले साल ही की तरह केवल 1650 करोड़ रु० आबंटित किए गए हैं। इसका मुख्य कारण संसाधन अभाव है। इस स्थिति में बदलाव लाया जाना चाहिए। हमारे देश के कुछ राज्यों में जतना विकास कार्य नहीं हो पाया है जितना कि वहां होना चाहिए। इसीलिए क्षेत्रीय असंतुलन बढ़ रहा है। रेलवे मात्र एक व्यावसायिक संस्थान नहीं है। देश के सबसे बड़े सरकारी उपक्रम..... रेलवे की कुछ सामाजिक जिम्मेदारियां हैं जिन्हें उसे पूरा करना है। अगर इनकी उपेक्षा की गई तो देश में अलगाव बढ़ेगा।

जहां तक यात्री-किराए तथा माल भाड़े में वृद्धि का संबंध है, लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों तथा दूर दराज के इलाकों में रहने वाले आवश्यक वस्तुओं के उपभोक्ताओं पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। नई दिल्ली से त्रिवेन्द्रम की सैंकड क्लास में यात्रा करने वाले यात्री को रेल किराए में वृद्धि होने से 20 रु० का अधिक भुगतान करना पड़ेगा, इसलिए माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वे उक्त वृद्धि पर विचार करें। इसी तरह माल भाड़े में भी 10 प्रतिशत वृद्धि की गई जिससे आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि होगी। एक किलो चावल पर 4 पैसे लैबी लगाने से उपभोक्ता को इसके लिए 40 पैसे देना होगा। आम आदमी का यही अनुभव है। अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे आवश्यक वस्तुओं को माल भाड़े में हुई वृद्धि से मुक्त रखें।

इससे पहले मैंने क्षेत्रीय असंतुलन की चर्चा की है। इस संदर्भ में मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि केरल में आम राय यही है कि रेल विकास की दिशा में राज्य की उपेक्षा की जा रही है। पिछले दो दशकों के दौरान केरल में एक भी नई लाइन पूरी नहीं की गई। एर्नाकुलम एलेप्पी के मध्य तटीय लाइन के निर्माण का प्रस्ताव था। वैसे इस साल के बजट में इसके लिए कुछ धनराशि की व्यवस्था की गई है किन्तु मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री इस रेल लाइन के निर्माण के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था करें। इसी तरह मांग की गई है कि कुट्टीपुरम-गुरुवापुर रेल लाइन का निर्माण किया जाए। तत्कालीन रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी ने इस लाइन के निर्माण का आश्वासन दिया था। इसके लिए एक सर्वेक्षण किया गया था पर उसके बाद कुछ नहीं हुआ। इस रेल लाइन का निर्माण होने से प्रसिद्ध गुरुवापुर मंदिर में जाने वाले लाखों दर्शनार्थियों को सुविधा होगी, अतः रेल मंत्री से अनुरोध है कि वे कम से कम अगले बजट में तो इस रेल लाइन को शामिल कर लें।

एक अन्य प्रस्ताव मदुरै-पलानी लाइन के निर्माण का है। इस रेल लाइन का निर्माण करने से केरल के गुरुवापुर, परमईकडु, त्रिखम्ब-अडी जैसे प्रसिद्ध मंदिरों से तमिलनाडु के महत्वपूर्ण मंदिरों तक की यात्रा आसानी से की जा सकेगी। इससे कोलनगाड, अलपूर, त्रिचूर आदि क्षेत्रों को भी लाभ होगा। इस संबंध में अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री इस रेल लाइन के सर्वेक्षण के आदेश दें।

महोदय, केरल एक ऐसा राज्य है जहां शिक्षित युवकों में बेरोजगारी की समस्या बहुत अधिक है। वहां रोजगार के अवसर बहुत कम हैं। रेलवे इस समस्या का कुछ हद तक हल वहां पूंजी निवेश करके कर सकती है। केरल राज्य ने अपने यहां रेल कोच फैक्ट्री की स्थापना

का अनुरोध किया था। केरल राज्य में एक भी रेल उाक्रम नहीं है जबकि पड़ोसी राज्यों में एक से अधिक रेल उपक्रम हैं। रेल-राजस्व में केरल का पर्याप्त योगदान है किन्तु इस दशा में उसकी ओर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। सरकार ने वहाँ एक कोच फैक्ट्री की स्थापना का निर्णय लिया था और इसके लिए संभाव्य स्थानों की जांच के लिए एक समिति गठित की गई थी। समिति की राय है कि इस काम के लिए पालाघाट सबसे उगयुक्त स्थान है। इस सम्बन्ध में अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है। मेरा श्री बंसीलाल जी से अनुरोध है कि पालाघाट में ही इस फैक्ट्री की स्थापना की जाए।

अब मैं केरल में रेल लाइनों के विद्युतीकरण के प्रश्न पर आता हूँ। केरल पड़ोसी राज्यों को जहाँ उक्त कार्य में कुछ प्रगति हुई, बिजली की सप्लाई करता है, लेकिन केरल में एक भी रेल लाइन का विद्युतीकरण नहीं किया गया है। केरल सरकार ने इसके लिए बार-बार अनुरोध किया है। वहाँ तक राज्य सरकार ने आश्वासन दिया है कि 50 प्रतिशत विद्युत प्रभार का वहन वह स्वयं करेगी, लेकिन मैं समझ नहीं पाया हूँ कि इस संबंध में अभी तक निर्णय क्यों नहीं लिया गया है। बजट में केवल ट्रंक रूट्स के ही विद्युतीकरण की व्यवस्था है। मंत्री जी से अनुरोध है कि सातवीं योजना में केरल में रेल लाइनों के विद्युतीकरण के उपाय किए जाएं।

अंत में मैं केरल में चलने वाली रेलों के डिब्बों के बारे में कहूंगा। ज्यादातर डिब्बे पुराने और जीर्ण-शीर्ण हालत में हैं। इनके स्थान पर नए डिब्बों की व्यवस्था की जानी चाहिए तथा और सुविधाओं जैसे पेयजल, बिजली आदि की व्यवस्था की जानी चाहिए। अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि केरल के एक छोर से दूसरे छोर तक चलने वाली परसुराम एक्सप्रेस में वातानुकूलित कोच की व्यवस्था की जाए। इस रेल में असंख्य पर्यटक यात्रा करते हैं। वातानुकूलित कोच के कारण अधिक पर्यटक इसमें यात्रा करेंगे जिससे रेलवे को अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी। इसलिए परसुराम एक्सप्रेस में वातानुकूलित कोच की व्यवस्था की जानी चाहिए।

आशा है कि माननीय मंत्री मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अनुकूल विचार करेंगे। एक बार फिर बजट का समर्थन करते हुए मैं समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री अितरंजन महाता (पुरुलिया) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री श्री बंसीलाल जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसके बारे में मैं दो एक बातें कहना चाहता हूँ। लोक चुनाव में जबर-बस्त जनाने प्राप्त करने के बाद केन्द्रीय सरकार के रेल मंत्री बंसीलाल ने आम जनता को पहला सौहार्द रेल किराए और माल भाड़े में वृद्धि के रूप में दिया है। यह रेल के इतिहास में दूसरी बड़ी बढ़ोत्तरी है, पहले 15 प्रतिशत बढ़ा था लेकिन अब किराए में साढ़े 12 प्रतिशत और माल भाड़े में 10 प्रतिशत भाड़ा बढ़ा है।

रेल मंत्री बंसीलाल जी ने बताया है कि 153 करोड़ रुपये यात्री भाड़े से और 342 करोड़ रुपये माल-भाड़े से आमदनी होगी। इस तरह रेल की कुल आमदनी 495 करोड़ रुपये होगी।

रेल में जोरी और भ्रष्टाचार जो होता है, अगर वह रोकते तो इतना भाड़ा बढ़ाने की जरूरत नहीं होती। आम जनता को इतना बोझ न पड़ता। रेल का भाड़ा बढ़ने से बस्तुओं का

परिवहन खर्च बढ़ेगा और उनकी कीमत भी बढ़ जायेगी। इसका भार उपभोक्ताओं पर पड़ेगा। इससे मालूम होता है दिनोंदिन रेल की वित्तीय स्थिति घटती जा रही है। यह साल अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष है। रेल मंत्री ने युवाओं के लिए सुविधा दे दी है, लेकिन उन्होंने युवाओं के प्रति व्यापारियों जैसा व्यवहार किया है। जैसे व्यापारी लोग साधारण सामान का मूल्य बढ़ा देते हैं और सामान बेचने के समय रिडक्शन दे देते हैं जैसे 100 रुपये का सामान लेने से 15 या 20 प्रतिशत की छूट दे देते हैं। उसी तरह बंसीलाल जी ने रेल का किराया बढ़ा दिया और रेल भ्रमण की सुविधा युवाओं की दी। लेकिन इसमें रोक भी लगा दी है कि एक साथ दस आदमी भ्रमण करेंगे और एक हजार किलोमीटर की दूरी पर यात्रा करनी पड़ेगी। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि 10 की संख्या घटा दें और एक हजार किलोमीटर की न्यूनतम सीमा को घटा दें।

पिछले वर्ष बजट पेश करते हुए भूतपूर्व रेल मंत्री ने बताया था कि सेफ्टी, सिन्क्रोमिटी, पंचकुएलिटि इज माई मोटो। किन्तु पिछला वर्ष रेल दुर्घटनाओं का वर्ष रहा है, लूटपाट और डकैतियां जारी रहीं। पंचकुएलिटि के बारे में कहना बेकार है। राजधानी एक्सप्रेस हमेशा लेट रहती है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है।

अब मैं पश्चिमी बंगाल पर आता हूं। पश्चिमी बंगाल के प्रति रेल मंत्री ने सौतेला व्यवहार किया। रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि जो प्रकल्प चालू हैं, उनका काम चलेगा। लेकिन रेल बजट देखकर ताज्जुब होता है कि प्रकल्पों का नामो-निशान नहीं है। हमारे पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री श्री ज्योति बसु ने राज्य सरकार की सिफारिश के अनुसार कुछ रेल प्रकल्प भेजे थे जैसे एकलाखी से बालोरघाट और न्यू जलपाईगुड़ी से सिलिगुड़ी और चक्र रेल आदि। लेकिन चक्र रेल लीजिए इस साल 50 प्रतिशत घटा दिया गया है, केवल मात्र 4 करोड़ 80 लाख रुपये दिया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से आता हूं वह पश्चिम बंगाल का पुरुलिया क्षेत्र है। वहां अधिकांश आदिवासी, हरिजन एवं पिछड़े वर्ग के लोग रहते हैं। वहां पुरुलिया से कोटशीला नैरोगेज से ब्राडगेज कनवर्शन करने के लिये भूतपूर्व रेल मंत्री श्री केदार पाण्डेय ने आश्वासन दिया था, रेल बजट में इसका कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : चर्चा के लिए हमने पहले ही 10 घण्टों से अधिक का समय ले लिया है इसके लिए केवल दस घण्टे का समय दिया गया था। मंत्री महोदय के उत्तर के बाद हम रेलवे के अन्य विषय के बारे में चर्चा करने जा रहे हैं। उस समय जिन सदस्यों ने अपना नाम दिया था वे रेलवे के बारे में बोल सकते हैं। इसलिए समय की कमी होने के कारण मैं अन्य सदस्यों को अभी बोलने के लिए नहीं कह सकता। अब मैं मंत्री महोदय से वाद-विवाद का उत्तर देने के लिए अनुरोध करूंगा।

रेल मंत्री (श्री बंसो लाल) : महोदय, मैं इस सदन के माननीय सदस्यों का बहुत आभारी हूँ जिन्होंने रेलवे बजट पर वाद-विवाद में गहरी दिलचस्पी ली है और महत्वपूर्ण सुझाव दिए हैं। उनके सुझावों पर विचार करने के लिए और उन पर आगे कार्रवाई करने के लिए नोट कर लिया गया है। समय की कमी के कारण यह मेरे लिए संभव नहीं होगा कि मैं उठाए गए सभी मुद्दों का उत्तर दूँ। मैं उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों का उत्तर देने की कोशिश करूंगा।

रेलवे अर्थव्यवस्था के विकास के लिए आधारभूत संरचना की व्यवस्था करती है। अगर रेलवे आवश्यक सहायता न दे तो अर्थव्यवस्था के अन्य क्षेत्रों के अच्छे कार्य निष्पादन के लाभप्रद प्रभावों में कमी आ जाएगी। इसलिए रेलवे प्रणाली वास्तविक और वित्तीय दृष्टि से सुव्यवस्थित रखने की बहुत आवश्यकता है।

बाद-विवाद शुरू करते हुए श्री एम० एम० भट्टम ने एक बहुत ही मूल प्रश्न उठाया था कि रेलवे बजट को अलग से क्यों पेश किया जाता है और इस व्यवस्था से क्या विशेष प्रयोजन पूरा होता है। जैसा कि श्री राममूर्ति जानते होंगे कि 1924 में संविधान सभा द्वारा पास किए गए एक संकल्प द्वारा सामान्य वित्त से रेलवे वित्त को अलग कर दिया गया था। रेलवे वित्त पर संसद का पूर्व नियंत्रण रखते हुए और सामान्य वित्त को सरकार द्वारा लगाए गए धन पर एक उचित भाग सुनिश्चित करते हुए सामान्यतया वित्त भी एक प्रणाली को शुरू करने के विचार से सामान्य वित्त से रेलवे वित्त को अलग किया गया था जो एक बड़े वणिज्यिक उपक्रम की आवश्यकताओं के लिए अधिक उपयुक्त होगी। 'प्रथमकरण प्रथा' की सबसे अधिक उल्लेखनीय बातें ये हैं कि पहले, रेलवे से सामान्य वित्त को एक निश्चित वार्षिक अंशदान निर्धारण और दूसरे मूल्य ह्रास तथा अन्य आरक्षण निधि की स्थापना। यह आशा की गई थी कि रेलवे वित्त के प्रशासन में इस व्यवस्था से आवश्यक लचीलापन आ जाएगा जैसा कि वणिज्यिक किस्म के एक उपक्रम के मामले में बहुत आवश्यक है। बाद में संसद की अनिसमय समिति ने लाभांश और सहायता के हिसाब की पद्धति में रूपभेद करते हुए, जोकि आवश्यक समझा गया था, इस व्यवस्था का सामान्यतः अनुमोदन किया है। यह व्यवस्था अभी भी लागू है और मेरा विचार है कि अब रेलवे बजट को फिर से सामान्य बजट में मिला दिया जाए तो यह सामान्य वित्त एवं रेलवे वित्त के हित में नहीं होगा।

सदन में लगभग एक ही मत यह है कि 1985-86 में रेलवे के लिए किया गया योजना आबंटन पर्याप्त नहीं है। मैं इन माननीय सदस्यों की चिंता को समझता हूँ जिन्होंने चल रहे निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण तथा अन्य तब्दीलियां करने के कार्यों को पूरा करने तेजी से कार्य करने के लिए कहा है। विभिन्न राज्यों में नई लाइनों को बिछाने की बात ही छोड़िए इस बारे में उनके विचारों को नोट करते हुए मैं उनका ध्यान उन बातों की ओर आकर्षित करना चाहूंगा जो कि मैंने बजट भाषण में कहा था अर्थात् मैं सातवीं योजना में पर्याप्त परिणाम को व्यवस्था उन अनिवार्य योजनाओं के लिए कर रहा हूँ जिनको स्थगित नहीं किया जा सकता। इस बीच 1985-86 में साधनों की अत्यधिक कमी होने के कारण हमें रेलवे के लिए आबंटित वित्त की सीमा के अन्दर रहना होगा।

जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं कि रेलवे के योजना परिव्यय के दो अंग हैं अर्थात् सामान्य राजस्व द्वारा दी गयी बजट सहायता और रेलवे द्वारा अर्जित आन्तरिक संसाधन। जैसा कि मैं पहले ही उल्लेख कर चुका हूँ कि हालांकि चालू वित्तीय वर्ष के बराबर ही 1985-86 वर्ष के लिए योजना आबंटन किया गया है, आन्तरिक संसाधनों से प्राप्त योजना परिव्यय के अंश में 950 करोड़ रुपये तक की वृद्धि हुई है तथा इसी प्रकार सामान्य राजस्व से प्राप्त बजट सहायता के अंश में गिरावट आई है। बजट सम्बन्धी सहायता का प्रयोग नई लाइनों, विद्युतीकरण दोहरी लाइनों, आमान परिवर्तन, भूमिगत परिवहन परियोजनाओं तथा अन्य नए निर्माण कार्यों में किया जाता है। 1985-86 में इस अंश में कमी आने से इस तरह के निर्माण कार्यों के लिए

वित्त पोषण में उसी हद तक प्रभाव पड़ा है।

इस संदर्भ में, मैंने नोट किया है कि प्रोफेसर दंडवते ने यह कहा है कि वह 1985-86 में किये गये योजना शीर्ष-वार आबंटन का 1984-85 में किये गए आबंटन के साथ तुलना करते हुए दुर्लभ संसाधनों का अनुत्पादक प्रयोग के रूप में मानते हैं।

नई लाइनों, आमान परिवर्तन, चल स्टाक तथा सिगनल और संचार के अन्तर्गत उन्हें घनराशि के आबंटन में कमी का विशेष रूप से जवाब दिया है। जैसा कि मैंने पहले भी अपने बजट भाषण में कहा है जिस तरह 1984-85 वर्ष के लिए कुल आबंटन किया गया था ठीक इसी प्रकार वर्ष 1985-86 के लिए भी दिया गया है। प्राथमिकताओं को देखने पर मुझे 'ट्रैक नवीकरण' तथा 'विद्युतीकरण' को महत्व देना पड़ा है और इस तरह अन्य शीर्षों के अन्तर्गत आबंटन का पुनरीक्षण कर उसमें कमी करना अत्यन्त आवश्यक हो गया। इस तरह की कमी करते समय यह सावधानी बरती गयी है कि इतने कम आबंटन में भी निर्माण कार्यों के बीच वितरण न्यायिक ढंग से किया जाता है ताकि परियोजनोमुख लाइनों, सामरिक लाइनों, लगभग पूर्ण होने वाले निर्माण कार्यों आदि पर कोई बुरा प्रभाव न पड़े। इसके अलावा 1985-86 में अधिक यातायात को ले जाने के उद्देश्य से चित्तखण्ड लोकोमोटिव वर्क्स, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स तथा इन्टेग्रल कोच फैक्टरी जैसे रेलवे की विभिन्न उत्पादन यूनिटों में न्यूनतम उत्पादन कार्यक्रम की व्यवस्था करनी पड़ी है। मैं समझता हूँ कि अतिरिक्त आबंटन करने से ट्रैक के नवीकरण के कार्यों में और आगे तेजी आ सकेगी। इसी तरह विद्युतीकरण तथा विभिन्न अन्य महत्वपूर्ण योजना शीर्षों के साथ भी ऐसा ही है।

श्रीमती जन्यती पटनायक तथा सर्वश्री गिरधारी लाल डोगरा, आर० एस० यादव, बसुबेण आचार्य, प्रोफेसर पराशर, नारायण चौबे, पी० आर० दासमुनी, डिडे और अन्य माननीय सदस्यों ने अपने राज्यों में कुछ रेलवे परियोजनाओं के बारे में कम आबंटन किए जाने पर अपनी अप्रसन्नता व्यक्त की है। मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देना चाहता हूँ कि अपने बजट भाषण में दर्शाए गए मार्गदर्शी सिद्धान्तों के आधार पर ही विभिन्न परियोजनाओं में आबंटन का निर्णय किया गया है। समग्र रूप से संसाधनों की कमी के कारण हमें कई परियोजनाओं में मजबूर होकर सांकेतिक आबंटन करना पड़ा है। इनमें से कुछ योजनाएं योजना आयोग की स्वीकृति के लिए कुछ समय से पड़ी हैं। हमें इन मामलों में योजना आयोग से आवश्यकतानुसार मार्गदर्शन लेना पड़ता है जो देश के विकास और परिवहन की आवश्यकताओं पर पूर्ण रूप से विचार करता है।

पश्चिम बंगाल में कुछ परियोजनाएं इस श्रेणी में आती हैं जिनमें योजना आयोग की अनुमति की प्रतीक्षा है।

कुछ सदस्यों ने छठी योजना में विशेषकर ट्रैक नवीकरण, विद्युतीकरण, नई लाइनों, आदि के बारे में लक्ष्य प्राप्त न करने के लिए अप्रसन्नता व्यक्त की है। जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं कि छठी योजना में रेलवे के लिए मूल परिव्यय 5100 करोड़ रुपए था। अब यह आशा की जाती है कि योजना अवधि के दौरान परिव्यय लगभग 6572 करोड़ रुपए हो जाएगा। जांचित घन संसाधनों को पूरी तरह से उपयोग हुए भी कुछ क्षेत्रों में वास्तविक उपलब्धियों में गिरावट आई है। यह कमी मुख्यतः कीमतें बढ़ने के कारण हुई है। जैसा कि पटरियों तथा अन्य संघटकों तथा अन्य ट्रैक संघटकों के साथ हुआ है।

श्री बनातवाला ने रेलवे के कार्य निष्पादन की अधिक आलोचना की। उन्होंने बताया कि 1976-77 के निष्पादन की तुलना में शायद ही कोई वृद्धि हुई हो। यह याद रखा जाए कि रेलवे ने उस वर्ष 2126 लाख टन के राजस्व प्राप्त करने के माल की दुलाई का लक्ष्य प्राप्त करने के बाद 1979-80 में 1931 लाख टन की गिरावट आई। इसमें केवल 1980-81 में सुधार हुआ जबकि नई सरकार शासन में आई। जैसा कि सदस्य समझेंगे कि अगर एक बार पढ़ति थोड़ी-सी पीछे चली जाए तो सुधार प्राप्त करने में समय लगता है। फिर भी बाद के वर्षों में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।

प्रो० मधु बंडवते (राजापुर) : यातायात लाने से जाने को लाख टनों में मत मानिए। बल्कि इसे टन कि० मी० में मानिए। 1977-78 में टन कि० मी० में कार्य रिकार्ड निष्पादन था। यह कर्मचारियों के साथ हुए बोनस समझौता में कहा गया है।

श्री बंसी लाल : लेकिन 1979-80 में क्या हुआ? हमें आशा है कि हम 1984-85 में 2370 लाख टन माल यातायात का लक्ष्य प्राप्त कर सकेंगे जो कि 1980-81 के लक्ष्य की तुलना में 21 प्रतिशत अधिक है। मेरे ख्याल में यह एक अच्छी उपलब्धि है। यात्री किलोमीटर में भी काफी बढ़ोतरी हुई है।

नई लाइनों के खोलने, आमान परिवर्तन, दोहरी लाइनें करने, विद्युतीकरण, ट्रक नवीकरण, चल स्टॉक का अर्जन करने तथा नई रेल गाड़ियां चलाने की उपलब्धियों के बारे में मैंने अपने बजट में उल्लेख किया है और पूर्ववर्ती बजट भाषण में, जो वर्ष 1984-85 के बजट के लिए पेश किया गया था, भी उल्लेख किया गया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि रेलवे के लिए किए गए आबंटन और योजना का लगभग 50 प्रतिशत परिव्यय, जो 3000 करोड़ रुपए से अधिक बैठता है, की पूर्ति रेलवे के आन्तरिक संसाधनों से होती है, ये कम उपलब्धियां नहीं हैं। इसके अलावा रेलवे इस योजना अवधि के दौरान लगभग 1580 करोड़ का लाभांश सामान्य राजस्व में दे रहा है। मुझे विश्वास है कि श्री बनातवाला इसकी प्रशंसा करेंगे।

मैं इस तथ्य से पूरी तरह से अवगत हूँ कि यात्रियों को पर्याप्त सुविधाएं दिए जाने के मामले में हमें अभी लम्बा रास्ता तय करना है। वर्तमान सुविधाओं में सुधार तथा अतिरिक्त सुविधा का प्रावधान, जैसे कि प्रतीभालयों, विश्राम गृहों, जलपान गृहों का प्रावधान, जल सप्लाई की व्यवस्था, आदि, उपलब्ध निधि के अनुसार एक व्यवस्थित ढंग से करने होते हैं। यह एक सतत प्रक्रिया है। रेलवे इस प्रकार की सुविधाओं पर प्रतिवर्ष लगभग 5 करोड़ रुपए खर्च कर रहा है। यद्यपि 1985-86 के कुल योजना व्यय में किसी प्रकार की वृद्धि नहीं की है तो भी यात्री सुविधाओं के लिए आबंटित राशि 5 करोड़ से बढ़ाकर छः करोड़ रुपए कर दी गई है। यात्री-सुविधाओं में सुधार के सम्बन्ध में मैंने सदस्यों की भावनाओं को नोट कर लिया है। हम यह देखने का सतत प्रयास करेंगे कि अधिक और बेहतर यात्री सुविधाएं प्रदान की जाएं।

श्री मानवेन्द्र सिंह ने रेलवे में खानपान की असंतोषजनक व्यवस्था का उल्लेख किया है। रेलवे खानपान सेवाओं के स्तर तथा भोजन की गुणवत्ता में सुधार करने का लगातार प्रयास कर रहा है। इस दिशा में उठाए गए कदमों में से कुछ ये हैं :—आधुनिक उपकरणों से मुक्त मुख्य पाकशाला में सफाई के साथ भोजन तैयार करना, खानपान इकाइयों पर कड़ा नियंत्रण, खाद्य सामग्री का मानक भंडारों से खरीद तथा स्टॉक को प्रशिक्षण देना, आदि।

श्री तपेश्वर सिंह ने उन रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों को समुचित, जो झमाझ विरोधी तत्वों से निपटते हैं, संरक्षण देने के प्रबन्ध के सम्बन्ध में एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाया है।

में इस मामले को देखूंगा।

श्रीमती कृष्णा शाही ने कटिहार-बरोनी खण्ड में किए गए आमान परिवर्तन का उल्लेख करते हुए कहा है कि इन खण्डों में कोई अतिरिक्त रेल गाड़ी नहीं चलाई जा रही है तथा आमान परिवर्तन के बाद भी आसाम मेल बरोनी पर ही समाप्त कर दी जाती है।

पर्याप्त यात्री डिब्बों और इस मार्ग पर रेल लाइने की क्षमता की कमी की वजह से इन अनुरोधों को तत्काल पूरा करना सम्भव नहीं होगा। तथापि ज्यों ही स्थिति में सुधार होगा, त्योंही अधिक रेलगाड़ियां चलाए जाने तथा आसाम मेल को आगे तक चलाने की सम्भावना पर विचार किया जाएगा।

सुरक्षा सम्बन्धी उपायों के सम्बन्ध में सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों के लिए मैं उनका बहुत आभारी हूँ। जब कभी नवीकरण किया जाता है तो नीति के आधार पर या तो रेलवे "साईट बेल्डिड" रेल लाइन बिछाती है या "सांग बेल्डिड" रेल। 31-3-1984 तक 43,000 कि० मी० रेल पथ पर झर्ली हुई रेल पट्टी बिछाई गई है। प्रत्येक वर्ष अधिक से अधिक झली हुई रेल पट्टियां बिछाई जा रही हैं।

रेलवे खतरनाक रेल फाटकों पर चौकीदार तैनात करने का काम भी अपने खर्च पर कर रहा है। 1982 में 1600 अतिरिक्त खतरनाक रेलवे फाटकों का पता लगाया गया, जिन क्रमबद्ध तरीके से रेलवे ने 1200 रेलवे फाटकों पर अपने खर्च पर चौकीदार तैनात किए। इनमें से 500 फाटकों पर पहले ही आदमी तैनात किए जा चुके हैं।

जिस लाइन पर गाड़ी आनी होती है उसकी वास्तविक जांच किस बिना असावधानी से सिगनल दिए जाने के कारण गम्भीर दुर्घटनाएं घट सकती हैं। अतः यह निर्णय किया गया कि अधिक सुरक्षार्थ सीधी रेल लाइनों पर शनैः शनैः 'ट्रैक सर्किटों' के प्रावधान की व्यवस्था की जाए। 2400 रेलवे स्टेशनों में से लगभग 1950 स्टेशनों पर "मुख्य लाइन-ट्रैक सर्किट" पहले ही लगाए जा चुके हैं तथा बाकी स्टेशनों पर भी अगले कुछ वर्षों में ऐसे यन्त्र लगाए जाने का प्रस्ताव है।

पूर्वी रेलवे की हावड़ा-वर्दमान कार्ड और मुख्य लाइन और पश्चिमी रेलवे के उपनगरीय खण्ड की चर्चिंग-विरार लाइन पर सहायक चेतावनी प्रणाली की व्यवस्था का काम प्रगति पर है। सहायक चेतावनी प्रणाली लागू करने पर ड्राइवरो द्वारा 'ऑन पोजीशन' सिगनल पार किए जाने के कारण हुई दुर्घटनाओं पर नियंत्रण रखा जा सकेगा।

कुछ माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया है कि यात्रियों के हित में रेलवे अपनी कार्य कुशलता में सुधार करके तथा मितव्ययता बरत करके, खर्च की मात्रा कम करने में समर्थ हो सकता है। मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूँ कि हमने कार्यकारी व्यय को कम करने तथा आय बढ़ाने का पूरा प्रयत्न किया है। रेलवे में मितव्ययता हेतु कई उपाय किए जा रहे हैं। नए पदों के सृजन, रिक्तियों को भरने, आदि का कार्य कड़े प्रतिबन्ध के अधीन किया जाता है।

रेलवे की सम्पत्ति का अधिकतम प्रयोग करने के लिए सामग्री और ऊर्जा के सम्बन्ध में मितव्ययता बरतने के लिए कई नए परिवर्तन किए गए हैं। यथा, "फ्रेट स्टॉक" का पृथक्करण, एक सिरे से दूसरे सिरे तक रेलें चलाना, मध्यवर्ती याडों के बन्द करना, भाप के इंजिनों का चरणों में बन्द करना, बड़े पैमाने पर 'स्टीम शेड' बन्द करना, अधिक माल ले जाने वाली मालगाड़ियां और लम्बी यात्री गाड़ियां चलाना, आदि। उन क्षेत्रों का पता लगाने के लिए सतत समीक्षा की

जाती रहती है जहां और मितव्ययिता करना संभव हो। उत्पादकता में सुधार पर जोर दिया जाता है। नए और परिष्कृत इंजनों, वर्कशापों के आधुनिकीकरण तथा रेल पथ के रख-रखाव, आदि के संदर्भ में उत्पादकता में सुधार करने की भारी आवश्यकता है।

प्रो० मधु दण्डवते ने प्रतिमाह आय का लक्ष्य निर्धारित करने तथा व्यय के संदर्भ में उस पर कड़ा नियंत्रण रखने की आवश्यकता का उल्लेख किया। मैं माननीय सदस्य को बता दूँ कि रेलवे में अभी भी, हर महीने, बजट में निर्धारित लक्ष्यों के संदर्भ में अपने कार्य की भौतिक और वित्तीय, दोनों ही संदर्भों में मूल्यांकन करने की प्रणाली है, ताकि जहां कहीं प्रतिकूल प्रवृत्तियों का पता चले वहां सुधारात्मक उपाय किये जा सकें।

कुछ माननीय सदस्यों ने यात्री किराये और माल भाड़े में हुई वृद्धि, जिसे उन्होंने "अभूतपूर्व" कहा है, पर चिन्ता व्यक्त की है। मैं अपने बजट भाषण में पहले ही यह स्पष्ट कर चुका हूँ कि ऐसा करना क्यों आवश्यक था। वर्तमान वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर सामान्य खजाने में लगभग 266 करोड़ रुपये के लाभांश का भुगतान करने में अपनी असमर्थता को देखते हुए मैं ऐसी स्थिति पर पहुंचा हूँ जिसमें वर्ष 1985-86 में यात्री एवं माल यातायात में सम्भावित वृद्धि के होते हुए भी आय की वृद्धि दर व्यय की वृद्धि दर से कम थी। दूसरे शब्दों में, इसका अर्थ यह है कि निवेश की लागत, जो कि रेलों को चलाने के काम आती है, अधिक बढ़ गई है। मूल्य ह्रास के लिए भी कुछ अतिरिक्त राशि का प्रबन्ध करना पड़ा है ताकि रेल पथ, पुल, चलस्टाक, संयंत्र एवं यन्त्रों, आदि जैसी महत्वपूर्ण सम्पत्तियों के बदलने सम्बन्धी तात्कालिक आवश्यकताओं पर ध्यान दिया जा सके। टैरिफ की वर्तमान दरों पर इस सबकी वजह से अलले वित्तीय वर्ष में रेलवे को 403 करोड़ रुपये का घाटा होगा। भारतीय रेल प्रणाली जैसे वाणिज्यिक संगठन को संचालन की लागत को पूरा करने के लिए तथा यात्रियों को संतोषजनक सेवा प्रदान करने में समर्थ होने के लिए पर्याप्त संसाधनों के उत्पादन में समर्थ और सक्षम होना चाहिए।

मैं यह जानता हूँ कि किराये बढ़ाना बहुत अच्छी बात नहीं है, परन्तु माननीय सदस्य समझेंगे कि मेरे पास कोई अन्य विकल्प नहीं है।

यात्री किराया बढ़ाए जाते समय भी मैंने 50 कि० मी० तक दूसरे दर्जे में मेल, एक्सप्रेस अथवा साधारण रेलगाड़ी से यात्रा करने वालों को इस बढ़ोतरी से छूट देने का ध्यान रखा है। देखने में चाहे 50 कि० मी० की दूरी छोटी लगे परन्तु मैं माननीय सदस्यों को बता दूँ कि भारतीय रेलों में बहुमत 50 कि० मीटर तक यात्रा करने वाले यात्रियों का ही है और इस प्रकार अधि-भार से उन्हें छूट मिल गई।

यात्री किराये में प्रस्तावित वृद्धि के फलस्वरूप मेरे लिए दुर्घटना मुआवजा, सुरक्षा और यात्री सुविधा विधि में अधिक राशि आबंटित करना संभव हो गया है जिसमें से हम महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों पर व्यय पूरा करते हैं। यह सुरक्षा को महत्ता देने की हमारी नीति के अनुरूप है।

आवश्यक वस्तुओं के माल भाड़े की वृद्धि के सम्बन्ध में मैं माननीय सदस्यों की चिन्ता को समझता हूँ। जैसा कि मैंने अपने बजट भाषण में उल्लेख किया था—निवेश लागत में लगातार वृद्धि के कारण माल टैरिफ निम्नतम तीन श्रेणियों अर्थात् श्रेणी 65, 70 और 75 अलाभकारी हो गई है। इसके परिणामस्वरूप उनके परिवहन से अत्यधिक नुकसान होता है। यात्री यातायात और कम-मूल्य की जितों को ढोने के कारण रेलवे द्वारा उठाया जा रहा सामाजिक बोझ प्रति वर्ष बढ़ता जा रहा है। अतः ऐसी जितों को ढोने में होने वाले व्यय और अर्जित माल भाड़े

के बीच की खाई को कम करने के उद्देश्य से यह एकदम आवश्यक है कि उनका प्रस्तावित रूप में पुनः वर्गीकरण किया जाए। जैसा कि मैंने पहले ही बताया है कि इस प्रकार के पुनर्वर्गीकरण के पश्चात् भी माल भाड़े में हुई वृद्धि का असर बहुत थोड़ा है, क्योंकि बहुत-सी मदों में माल भाड़ा तत्त्व स्वयं उस मद की कीमत में कुछ प्रतिशत रहता है। आवश्यक वस्तुओं के मूल्य में 1000 कि० मीटर की दूरी पर प्रति कि० ग्राम 1.57 से 3.7 पैसे की वृद्धि होगी।

मुझे आशा है कि माननीय सदस्य उन विवशताओं को समझेंगे जिनकी वजह से उपभोक्ता पर अनुचित तरीके से बोझ डाले बिना पुनः वर्गीकरण करना आवश्यक हो गया है।

मैं यहां इस बात का उल्लेख करता हूँ कि रेलवे दूध, सब्जियाँ, मछली, मांस, अण्डे, दबाइयाँ, लेखन सामग्री आदि जैसी आम आदमी के दैनिक उपभोग की जिनसे के पासलों को भारी मात्रा में नुक़ाना ले जाता है। यद्यपि इस यातायात से हानि ही होती है तो भी मैंने आम आदमी पर और अधिक बोझ नहीं बढ़ाने की दृष्टि से पासल यातायात के भाड़ की दरों में कोई वृद्धि नहीं की है।

कुछ सदस्यों ने मासिक सीजन टिकट में वृद्धि किए जाने का उल्लेख किया है। मासिक सीजन टिकट के अधिक रियायती होने की वजह से रेलवे को वर्षों से लगातार घाटा होता रहा है जो इस प्रकार है :—

1970-71	12 करोड़ रुपये
1975-76	24 करोड़ रुपये
1980-81	34 करोड़ रुपये
1983-84	70 करोड़ रुपये

जैसा कि सभी सदस्य मानेंगे कि अनिश्चित काल तक ऐसा नहीं करने दिया जा सकता। बहुत-सी समितियों, जिन्होंने इस विषय का अध्ययन किया है, ने यही निष्कर्ष निकाला है कि जो रियायतें अब सीजन टिकटधारियों को मिली हुई हैं उसे इसी रूप में जारी नहीं रखने दिया जा सकता।

प्रस्तावित संशोधन के बाद भी सीजन टिकटधारियों को एकल यात्रा टिकटों के यात्री के मुक़ाबले में बहुत अधिक रियायत मिलती रहेगी।

मासिक सीजन टिकट के किरायों में वृद्धि के सामाजिक पहलू की व्याख्या करते हुए प्रो० मधु दण्डवते ने शहरी क्षेत्रों में उपनगरीय यात्रा खर्च के लिए नियोक्ताओं द्वारा योगदान किए जाने के लिए एक अलग विधान बनाए जाने का सुझाव दिया था। मुझे बताया गया है कि बार० टी० ई० सी० ने भी ऐसी ही एक सिफारिश की थी परन्तु बोर्ड में इस पर विचार करने के उपरान्त ऐसी सिफारिश को लागू करने में होने वाली व्यावहारिक कठिनाइयों को देखते हुए इसे अस्वीकार कर दिया गया।

प्रो० मधु दण्डवते : इसे आप राज्य सरकारों को क्यों नहीं भेजते ?

श्री बंसी लाल : हम इस पर भी विचार करेंगे।

किराये और माल भाड़ों की प्रस्तावित बढ़ी दरों पर पुनर्विचार करने के लिए सदन के

दोनों पक्षों की ओर से बार-बार अनुरोध किया गया है। प्रस्तावित बड़ोतरी में किसी भी प्रकार की कमी करने से रेलवे की संसाधन स्थिति पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। फिर भी, सदस्यों द्वारा की गई अनेक अपीलों का सम्मान करते हुए मैंने सभी श्रेणियों के यात्री टिकटों पर 12½ प्रतिशत के प्रस्तावित अधिभार को घटा कर 10 प्रतिशत करने का निर्णय किया है। मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य रेलवे की तंग हालत पर गौर करेंगे तथा प्रस्तावित बड़ोतरी में और अधिक राहत दिए जाने पर जोर नहीं देंगे। मैं बजट में आय और देय लाभांश आदि के आंकड़ों में इस आशा से फिलहाल कोई कमी नहीं कर रहा हूँ कि इसके परिणामस्वरूप निवल राजस्व पर इसका जो प्रभाव पड़ेगा वह अगले वर्ष की अधिक आय और रकम संचालन व्यय द्वारा पूरा कर लिया जाएगा।

मैं 1985-86 के रेलवे बजट पर आम वाद-विवाद के दौरान सदस्यों द्वारा दिए गए बहुमूल्य सुझावों के लिए उनका एक बार फिर धन्यवाद करता हूँ।

2.58 म० प०

**रेल अभिसमय समिति के बारे में संकल्प  
और  
रेल बजट—अनुदानों की मांगें (रेल), 1985-86  
और  
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 1984-85**

[अनुवाद]

**उपाध्यक्ष महोदय :** सभा अब रेलवे अभिसमय समिति के गठन सम्बन्धी संकल्प, रेलवे की वर्ष 1985-86 के लिए अनुदानों की मांगों पर चर्चा और मतदान तथा रेलवे की वर्ष 1984-85 की अनुपूरक मांगों पर विचार करेगी। इनके लिए चार घंटे का समय निश्चित किया गया है।

वे माननीय सदस्य, जिनके अनुदानों की मांगों पर कटौती प्रस्ताव परिचालित कर दिये गए हैं, यदि अपने कटौती प्रस्ताव पेश करना चाहें तो वे उन कटौती प्रस्तावों का क्रमांक लिखकर पच्ची 15 मिनट के अन्दर सभा पटल पर पहुंचा दें। केवल उन्हीं कटौती प्रस्तावों को पेश किया गया समझा जाएगा।

शीघ्र ही पेश किए गए माने गए कटौती प्रस्तावों के क्रमांक को दर्शानेवाली एक सूची नोटिस बोर्ड पर लगा दी जाएगी। यदि सदस्य सूची में कोई गलती पाता है तो कृपा करके वह उसे शीघ्र सभा-पटल पर उपस्थित अधिकारी के ध्यान में लाए।

**रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) :** मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा संकल्प करती है कि रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की वर्तमान दर का तथा सामान्य वित्त की तुलना में रेल वित्त से सम्बन्धित

अन्य आनुषंगिक मामलों का पुनर्विलोकन करने तथा इसके सम्बन्ध में सिफारिशें करने के लिए इस सभा के 12 सदस्यों की, जिनका नामनिर्देशन अध्यक्ष द्वारा किया जाये, एक संसदीय समिति नियुक्त की जाये।”

“कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की वर्तमान दर का तथा सामान्य वित्त की तुलना में रेल वित्त से सम्बन्धित अन्य आनुषंगिक मामलों का पुनर्विलोकन करने तथा इसके संबंध में सिफारिशें करने के लिए बनायी जाने वाली संसदीय समिति में राज्य सभा अपने 6 सदस्यों को सहयोजित करने के लिए सहमत हो और इस प्रकार नियुक्त किये गये सदस्यों के नाम इस सभा को सूचित करे।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि यह सभा संकल्प करती है कि रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की वर्तमान दर का तथा सामान्य वित्त की तुलना में रेल वित्त से सम्बन्धित अन्य आनुषंगिक मामलों का पुनर्विलोकन करने तथा इस सम्बन्ध में सिफारिशें करने के लिए इस सभा के 12 सदस्यों की, जिनका नामनिर्देशन अध्यक्ष द्वारा किया जाये, एक संसदीय समिति नियुक्त की जाये।”

“कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की वर्तमान दर का तथा सामान्य वित्त की तुलना में रेल वित्त से सम्बन्धित अन्य आनुषंगिक मामलों का पुनर्विलोकन करने तथा इस सम्बन्ध में सिफारिशें करने के लिए बनायी जाने वाली संसदीय समिति में राज्य सभा अपने 6 सदस्यों को सहयोजित करने के लिए सहमत हो और इस प्रकार नियुक्त किये गये सदस्यों के नाम इस सभा को सूचित करे।”

उपाध्यक्ष महोदय :

“कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई मांग संख्या 1 से 16 के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1986 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दो जायें।”

सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1985-86 के लिये अनुदान की मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांगों की राशि
1	2	3
		रु०
1.	रेलवे बोर्ड	5,39,34,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	34,52,29,000

1	2	3
3. रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं		258,47,36,000
4. रेलपथ और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण		532,68,66,000
5. रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण		412,24,00,000
6. सकारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण		593,36,76,000
7. संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण		294,02,71,000
8. परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर		470,19,27,000
9. परिचालन व्यय—यातायात		526,43,27,000
10. परिचालन व्यय—ईंधन		1028,27,68,000
11. कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं		179,76,19,000
12. विविध संचालन व्यय		264,47,76,000
13. भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ		280,66,75,000
14. निधियों में विनियोग		1275,53,31,000
15. सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गये ऋण की अदायगी और अति-पूंजीकरण का परिशोधन		546,85,31,000
16. परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव राजस्व		14,99,00,000
अन्य व्यय		3962,30,39,000

### उपाध्यक्ष महोदय

“कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1985 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई अनधिक सम्बन्धित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।

मांग संख्या 1, 3, 4 और 7 से 13”

सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1984-85 के लिए अनुदान की अनुपूरक मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की अनुपूरक मांगों की राशि
1	2	3

1. रेलवे बोर्ड

26,55,000

1	2	3
3. सामान्य अधीक्षण और सेवाएं		12,32,92,000
4. रेलपथ और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण		40,52,35,000
7. संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण		17,11,98,000
8. परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर		10,41,81,000
9. परिचालन व्यय—यातायात		20,51,71,000
10. परिचालन व्यय—ईंधन		45,41,76,000
11. कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं		4,19,95,000
12. विविध संचालन व्यय		18,18,65,000
13. भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ		35,30,57,000

3.00 म० प०

उपाध्यक्ष महोदय : डा० सरदीश राय अपना भाषण दें।

डा० सरदीश राय (बोलपुर) : महोदय, मेरा स्वास्थ्य ठीक नहीं है।

3.01 म० प०

(श्री बन्कम पुरुषोत्तमन, पाँठासीन हुए)

अतः मुझे बैठे हुए बोलने की अनुमति दी जाये। पहले तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि बजट दस्तावेजों में निजी स्वामित्व वाली रेलों को आबंटन का उल्लेख नहीं है। उन निजी स्वामित्व वाली रेलों की, जो सरकार द्वारा चलाई जा रही हैं, पिछले वर्षों कितनी राज सहायता दी गई। इन दस्तावेजों से आपको पता चलेगा कि रेलवे बोर्ड में कैसे लोग काम कर रहे हैं। अभी मुझे बताया गया है कि इस वर्ष यह राशि नहीं दी गई। यह राशि कितनी है। छः निजी स्वामित्व वाली रेलों का प्रबन्ध सरकार द्वारा हो रहा है। जब मैं तीसरी लोक सभा का सदस्य था तब मैंने अहमदपुर कटवा रेलवे (ए० के० रेलवे) तथा बर्दवान-कटवा रेलवे (बी० के० रेलवे) के राष्ट्रीयकरण के लिए प्रस्ताव रखा था। बी० के० रेलवे का राष्ट्रीयकरण तीसरी लोक सभा के समय हो गया तथा तब से कम्पनी को राज सहायता मिल रही है। ए० के० रेलवे का राष्ट्रीयकरण किया गया था और कम्पनी को राजसहायता दी जा रही है। ए० के० रेलवे तथा बी० के० रेलवे की कुल लम्बाई लगभग 52 + 53 = 105 किलोमीटर है। ए० के० रेलवे की स्वामी कम्पनी को 60340 रुपये वार्षिक राजसहायता मिलती है। बांकुरा दामोदर रिवर रेलवे को 1,19,000 रुपये की वार्षिक राजसहायता दी जाती है। सेन्ट्रल प्रोविन्सिस रेलवे को वर्ष 1981-82 में 8,75,613/23 रुपए, 1982-83 में 14,15,808.44 रुपये, 1983-84 में 13,18,373.91 रुपये, फूतवा इस्लामपुर रेलवे को 1981-82 में 13,62,515.67 रुपये 1982-83 में 9,55,687.54 रुपये और 1983-84 में 14,32,634.89 रुपये की राजसहायता दी गई थी।

महोदय, छोटी लाइन का अब कोई उपयोग नहीं है क्योंकि उनके इंजन तथा डिब्बे अब

रेलवे वर्कशापों में नहीं बनते तथा आपको उन्हें उनका निर्माण करने वाली एक गैर-सरकारी कम्पनी से अधिक मूल्य पर खरीदना पड़ता है।

तीसरी लोक सभा के दौरान बी० के० रेलवे के राष्ट्रीयकरण के बाद आपने दो छोटी लाइन के डीजल इंजनों को चालू किया तथा कुछ डिब्बों को बदला परन्तु उसके बाद कोई सुधार नहीं हुआ। मेरा तर्क यह है। आपने सरकार के प्रबन्ध में चल रही गैर-सरकारी रेल कम्पनियों को बहुत अधिक राजसहायता दी है। अब उन्हें अपने अधिकार में लेकर बड़ी लाइन में बदला जाये ताकि धन का अपव्यय न हो तथा निजी स्वामित्व वाली सरकार के प्रबन्ध में चल रही रेलों को राजसहायता/रूट के नाम पर रेलवे निधि का उपयोग न किया जाये।

महोदय, 6 मार्च को एक पत्र, सचिव, रेलवे बोर्ड द्वारा मुझे भेजा गया था। मुझे उस पत्र को पढ़ने की अनुमति दी जाये :

“कृपया हावड़ा से सियुरी के किराये में असमानता के सम्बन्ध में अपने पत्र दिनांक 21 मार्च, 1984 को देखें (यह मेरा जिला मुख्यालय है)।

मामले की जांच करा ली गई है तथा उससे पता चला है कि सियुरी स्टेशन पर ठीक किराया लिया गया है परन्तु हावड़ा स्टेशन पर दो रुपए अधिक अर्थात् 19 रुपए (17 रुपए के स्थान पर) लिए गये। इस भूल के सम्बन्ध में डिवीजनल रेलवे प्रबन्धक, हावड़ा के साथ पत्र व्यवहार हो रहा है।

आपको यह जानकर खुशी होगी कि 239 यात्री 2 रुपए प्रति टिकट की दर से राशि वापस लेने के हकदार होंगे। इस संबंध में आवश्यक अधिसूचना स्थानीय समाचार पत्रों में दी जा रही है।”

इस मामले की पृष्ठभूमि क्या है। ब्रिटिश शासन के समय से यह परम्परा रही है कि जिला मुख्यालय से राज्य की राजधानी की यात्रा के लिए, आप किसी भी रूट से जाएं, किराया एक ही होगा। अतः इस मामले में सियुरी से हावड़ा बरास्ता अंदल की दूरी में अन्तर 15 कि० मी० से कम का है। उन्होंने इस आदेश को संशोधित कर दिया है। इस बारे में रेलवे बोर्ड की टिप्पणी में कहा गया है :

“रेल ट्रैरिफ जांच समिति की सिफारिशों के आधार पर रेल मंत्रालय द्वारा यह निर्णय लिया गया कि सभी भारतीयों रेलों पर यात्रा करने वाले यात्रियों से कुछ सैकशनों सहित जो विकल्पी रूटों का लाभ उठाते हैं, बास्तव में की गई यात्रा के आधार पर किराया लिया जाए।

.....रेलवे का पत्र संख्या टी० सी० II/2013/77 दिनांक 4-7-1981, उसकी एक प्रति संलग्न है। कतिपय कठिनाइयों के कारण उन आदेशों को 1-8-81 से लागू नहीं किया जा सका। फिर भी उन्हें क्रमिक रूप से क्रियान्वित किया गया। पहले चरण में जहां विकल्पी रूट द्वारा दूरी का अन्तरण 75 कि० मी० अथवा इससे अधिक है उसे 1-9-83 से क्रियान्वित किया गया। दूसरे चरण में उन दूरी के अन्तरणों को, जोकि 50 कि० मी० से अधिक तथा 75 कि० मी० से कम है, उन्हें 1-1-1984 से लागू किया गया तथा तीसरे चरण में 50 कि० मी से कम दूरी के अन्तरणों पर इसे 1-4-1984 से लागू किया गया।”

महोदय, चुनाव से कुछ ही समय पूर्व 26-1-84 को पश्चिम बंगाल के दो मंत्रियों श्री अब्दुल गनी खां चौधरी तथा श्री प्रणव मुखर्जी ने सैनिता से हावड़ा बरास्ता सियुरी और भन्दल का उद्घाटन किया। उस समय उन्होंने रेलवे बोर्ड द्वारा अपने 4-7-81 के पत्र संख्या टी० सी० 11/2013/77 का उल्लंघन करते हुए 26-1-84 से 31-3-84 तक अतिरिक्त यात्री किराया लिया। 239 यात्रियों से 2 रुपये प्रति यात्री अधिक लिए गए किराए को वापस देने का निर्णय किया गया तथा इस समस्त राशि को यात्रा करने वाली जनता के कल्याणार्थ व्यय करने का सुझाव मैंने दिया है। हमने विरोध किया। हम चाहते थे कि इस एक्सप्रेस गाड़ी को सुपर-फास्ट ट्रेन में बदला जाए जिसके कि सीमित स्टोप हों तथा तीन सप्ताह के भीतर उस सुझाव को स्वीकार कर लिया गया। उस समय न केवल मैं अपितु स्थानीय कांग्रेस जनों ने भी इसका विरोध किया था। फरवरी के मध्य में रेल को सुपर फास्ट ट्रेन में बदल दिया गया। चूंकि दूरी अधिक थी—उन्होंने किराया बढ़ा दिया। परन्तु परिपत्र के अनुसार जहां पर दूरी 50 कि० मी० से कम है वहां पर यह 1-4-84 से प्रभावी होगा। परन्तु उससे बहुत पहले दो मंत्रियों के आदेश पर उसे लागू कर दिया गया। हमने कई बैठकों में उसका विरोध किया। हमने कई पत्र तथा अनुस्मारक उन्हें भेजे। अन्त में इस वर्ष 6-3-85 को मुझे सूचित किया गया कि 239 यात्रियों को 2 रुपए प्रति यात्री वापस किए जायेंगे।

चूंकि धन का वापस किया जाना असंभव है, हमने मांग की कि यात्रियों से एकत्र की गई इस राशि को सियुरी स्टेशन पर जमा कर दिया जाये। संसद सदस्यों, विधान सभा सदस्यों और पंचायत समितियों की एक समिति बनाये जाये तथा इस धन को यात्रा करने वाली जनता की भलाई के लिए व्यय किया जाये। उन्होंने इस पर कुछ ध्यान नहीं दिया। रेल विभाग का यह रवैया है। वे किसी न किसी तरह सदा किराया बढ़ाते रहते हैं। मैं और कुछ नहीं कहना चाहता हूं। मैं आशा करता हूं कि माननीय महोदय इस पर विचार करेंगे। रेलों की स्थापना के समय से परम्परायें चल रही थीं परन्तु तथाकथित कांग्रेस (इ) सरकार उन परम्पराओं को तोड़ रही है।

इन शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूं कि अभी भी मंत्री महोदय हमारी इन मांगों को स्वीकार करेंगे।

**श्री सैफुद्दीन चौधरी (कटवा) :** मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल किरायों और भाड़ों में की गई वृद्धि वापस लेने की आवश्यकता।] (20)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[रेल दुर्घटनाओं को रोकने की आवश्यकता।] (21)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[यात्रियों की सुरक्षा के लिए पर्याप्त सुरक्षोपाय करने की आवश्यकता।] (22)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[यात्रियों को दिए जाने वाले भोजन का स्तर सुधारने की आवश्यकता।] (23)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

“ [यात्रियों को बेहतर सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (24)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[रेलवे में रिक्त पदों को भरे जाने की आवश्यकता।] (35)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[रेलवे में कर्मचारियों की नियुक्तियों में कदाचार रोकने की आवश्यकता।] (36)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे की बन्देल कटवा-लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (37)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे की बन्देल-कटवा लाइन के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (38)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[पश्चिम बंगाल में पूर्व रेलवे की उपनगरीय गाड़ियों में अधिक ई० एम० यू० सवारी डिब्बे लगाने की आवश्यकता।] (39)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[रेलवे में नैमित्तिक कमियों को नियमित किए जाने की आवश्यकता।] (40)

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी (हिन्दूपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश में रेल लाइनों को दोहरा बनाने का कार्य आरम्भ करने की आवश्यकता।] (25)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश में छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने का कार्य आरम्भ करने की आवश्यकता।] (26)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तावित नई रेल लाइनों के सर्वेक्षण का कार्य आरम्भ करने की आवश्यकता।] (27)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[करनूल जिले में घोने में रेल ऊपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (28)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[कुड्डापा जिले कमलापुरम में ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।] (29)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश कल्यान दुर्ग में कुड्डापा और रायदुर्ग के बीच बरास्ता कादिरी मदाकाहरी एक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (30)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[आन्ध्र प्रदेश में रायलसीना में रेल लाइन के तत्काल विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (31)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[यात्रियों को पर्याप्त सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (32)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अनन्तपुर (आन्ध्र प्रदेश) बिल्ली तक बरास्ता हैदराबाद एक सीधी रेलगाड़ी उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (33)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[कादिरी (आन्ध्र प्रदेश) और नई दिल्ली के बीच स्टेशनों पर बढ़िया किस्म का भोजन और कॉफी सप्लाई करने की आवश्यकता।] (34)

श्री हुन्मान मोल्साह (उलूवेरिया) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[सियाल्दह और हावड़ा स्टेशनों से निकाले गए फेरी वालों को पुनः अपना कारोबार चलाने की अनुमति देने की आवश्यकता] (41)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[रेलवे सुरक्षा बल द्वारा हावड़ा और सियाल्दह स्टेशनों पर फेरी वालों को परेशान करने के मामलों को रोकने की आवश्यकता।] (42)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[हावड़ा और सियाल्दह स्टेशनों पर फेरी वालों को लाइसेंस देने की आवश्यकता।] (43)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

रेल की खाली पड़ी भूमि को फेरीवालों को उनकी वैकल्पिक जीविका के लिए पट्टे पर देने में अधिमान देने की आवश्यकता।] (44)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[रेल गाड़ियों में अपना कारबार कर रहे फेरीवालों को लाइसेंस देने की आवश्यकता।] (45)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[ढाक गाड़ियों में कमीशन पर काम कर रहे बैरों को नियमित करने की आवश्यकता।] (46)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[134 अप अहमदाबाद एक्सप्रेस या 2 अप बम्बई ढाक गाड़ी को मेचेडा स्टेशन पर पान के पत्तों की टोकरियां लेने के लिए रोकने की आवश्यकता।] (47)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[30 अप बम्बई एक्सप्रेस को बगनान और उलूवेरिया स्टेशनों पर पान के पत्तों की टोकरियां लेने के लिए रोकने की आवश्यकता।] (48)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[49 अप अमृतसर एक्सप्रेस को सेरामपुर और शिवराफुली स्टेशनों पर पान के पत्तों की टोकरियां लेने के लिए रोकने की आवश्यकता।] (49)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[463 अप या 464 डाउन हटिया तीव्र यात्री गाड़ी को उलूबेरिया, बगनान, मेचेडा, पंसकुरा और बेटिचक स्टेशनों पर पान की टोकरियां लेने के लिए रोकने की आवश्यकता।] (50)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[हावड़ा स्टेशन पर 83/101 अप वातानुकूलित एक्सप्रेस, 1 अप कालका डाक गाड़ी तथा 9 अप देहरादून एक्सप्रेस और सियाल्दह स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस में पान की टोकरियों के लिए बुकिंग की सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (51)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पान की टोकरियां चढ़ाने-उतारने वाले मजदूरों के आराम करने के लिए व्यवस्था करने की आवश्यकता] (52)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[नैमित्तिक मजदूरों को निर्धारित अवधि के अन्तर्गत नियमित करने की आवश्यकता।] (53)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[देश में सभी जगह रेलवे में रिक्त स्थानों को भरने की आवश्यकता।] (54)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[सभी पदों पर रोजगार कार्यालयों के माध्यम से कर्मचारियों की भर्ती करने की आवश्यकता।] (55)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के उलूबेरिया, बगनान, मेचेडिया, पंसकुरा स्टेशनों से डाक तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में पान की टोकरियों की बुकिंग की सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता।] (56)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में चाकासी र फ्लैग स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (57)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के बौरिया स्टेशन पर उपरि-पुल का विस्तार करने की आवश्यकता।] (58)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में मोरीग्राम पर एक उपरि-पुल बनाने की आवश्यकता।] (59)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[हावड़ा और अमता के बीच बड़ी लाइन का निर्माण कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (71)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[हावड़ा और शीखला के बीच बड़ी लाइन का निर्माण-कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (72)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[डीघा और तामलुक के बीच रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (73)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[माल्दा-हिली पश्चिम दीनाजपुर बरास्ता बालुरघाट, नई रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (74)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाइगुड़ी और सिलीगुड़ी के बीच बरास्ता रंगापाणी नई बड़ी लाइन व छोटी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (75)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बज-बज और नमखाना के बीच नई लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (76)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रानीगंज से बांकुरा बरास्ता मेजिया रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (77)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दमदम और बानगांव के बीच दोहरी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (78)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[हावड़ा-अमता-चम्पाडंगा बड़ी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (79)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[डांकुनी और शीखला के बीच नई लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (80)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्वी रेलवे के बंदेल-कटवा सेक्शन का आधुनिकीकरण करने की आवश्यकता।] (81)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[कलकत्ता सर्कुलर रेल लाइन का निर्माण-कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (82)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पान के पत्तों पर लगने वाले रेल भाड़े में 50 प्रतिशत पर कमी करने की आवश्यकता।] (83)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[विभिन्न स्टेशनों विशेषकर हावड़ा सियाल्दह और खड़गपुर स्टेशनों पर पान की टोकरियों की बुकिंग के लिए बेहतर सेवा उपलब्ध करने की आवश्यकता।] (84)

श्री एम० रघुमा रेड्डी (नलगोंडा) मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत को कम करके 1 रुपया किया गया जाए।”

[दक्षिण मध्य रेलवे के अन्तर्गत कालजीपेट में यात्री डिब्बा निर्माण कारखाना स्थापित करने में असफलता।] (103)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आन्ध्र प्रदेश में बीबीनगर और नाडुकुक रेल लाइन को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता] (122)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आन्ध्र प्रदेश में मिरायलगुडा और विष्णुपुर के बीच रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (123)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[मचेरला और रायचूर के बीच बरास्ता देवराकर्डा नगर कर्नुल रेल लाइन के बिछाने की आवश्यकता।] (124)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[हैदराबाद से काजीपेट तक रेल लाइन का विद्युतीकरण करने हेतु अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (125)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आन्ध्र प्रदेश में हैदराबाद तथा बेगुमपेट के आसपास परिक्रपा (सर्कुलर) रेल लाइन बिछाने का कार्य प्रारम्भ करने की आवश्यकता।] (126)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[पर्याप्त यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने में असफलता।] (340)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[विद्युतीय चल स्टाक, पंखों और बस्तियों के उचित रख-रखाव में विफलता।] (341)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[नई पटरियां बिछाने के लिए पर्याप्त धनराशि का आवंटन करने में असफलता।] (342)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलों का विद्युतीकरण और आधुनिकीकरण करने में असफलता।] (343)

डॉ० चिन्ता मोहन (तिरुपति) मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[यात्री डिब्बा मरम्मत कार्यशाला, तिरुपति, दक्षिण मध्य रेलवे को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (106)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[यात्री डिब्बा मरम्मत कार्यशाला में भर्ती के मामले में भ्रष्टाचार को रोकने की आवश्यकता।] (107)

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[खड़गपुर और आद्रा में मंडलीय रेल प्रबन्धकों के कार्यालयों के सभी द्वारों पर समय की पाबंदी और अनुशासन के नाम पर ताले लगाने की प्रथा को रोकने की आवश्यकता।]

(149)

- “कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित शरम्मत और अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया किया गया।”  
[भारतीय रेलों में डीप स्क्रीनिंग, रेल पटरी बदलने और स्लीपर बदलने के काम के लिए ठेकेदारों और ठेका श्रमिकों को लगाने की प्रथा को समाप्त करने में असफलता।] (156)
- “कि विविध ध्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”  
[दक्षिण-पूर्व रेल में पुरुलिया और कोसिला के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (156)
- “कि परिचालन ध्यय-यातायात शीर्षक की मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”  
[दक्षिण-पूर्व रेल में खड़गपुर तथा पंसकुरा के बीच तीसरी रेल लाइन पंसकुरा तथा हावड़ा के बीच चौथी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (196)
- “कि परिचालन ध्यय-यातायात शीर्षक की मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”  
[दक्षिण-पूर्व रेल में पंसकुरा तथा खड़गपुर के बीच और अधिक इ० एम० यू० रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (199)
- “कि परिचालन ध्यय-यातायात शीर्षक की मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”  
[दक्षिण-पूर्व रेल में खड़गपुर तथा टाटानगर के बीच और अधिक रेल गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (200)
- “कि परिचालन ध्यय-यातायात शीर्षक की मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”  
[अनुकूल सर्वेक्षण के बावजूद, दक्षिण-पूर्व रेल पर खड़गपुर मंडल में खेमालली में स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (201)
- “कि परिचालन ध्यय-यातायात शीर्षक की मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”  
[दक्षिण-पूर्व रेल पर खड़गपुर तथा मिदनापुर के बीच कोसी में एक स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (202)
- “कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”  
[दक्षिण-पूर्व रेलवे में तामलूक-डीघा नई लाइन के निर्माण को निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने में असफलता।] (253)
- “कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”  
[पूर्वी रेलवे में वज-वज से ननखाना तक नई लाइन बनाने के प्रस्ताव को निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने में असफलता।] (254)
- “कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”  
[दक्षिण-पूर्व रेलवे में बाकुरा-मेजिया रेल लाइन को निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने में असफलता जिसके फलस्वरूप पश्चिम बंगाल में नई कोयला पट्टी में कोयले की खुदाई में बिलम्ब हो रहा है।] (255)

श्री राम बहादुर सिंह (छपरा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दुर्घटनाओं से बचने तथा गाड़ियों का निर्धारित समय पर चलना सुनिश्चित करने हेतु पुरानी रेल लाइनों को बदलने की आवश्यकता।] (160)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[गाड़ियों में यात्रियों तथा उनके सामान की सुरक्षा की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (161)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[उत्तर-पूर्व रेलवे में सवारी गाड़ियों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (162)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[नैमित्तिक श्रमिकों की सेवाएं नियमित करने की आवश्यकता।] (163)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

• [उत्तर-पूर्व रेलवे में छपरा कछेरी स्टेशन के पूर्व में असंचालित साढ़ा रेल फाटक पर सड़क पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (164)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेल फाटकों का उपयोग करने वाले व्यक्तियों की सुविधा हेतु रेल फाटकों को 5 मिनट से अधिक समय तक बन्द न रखने की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (165)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पटना में दिघा तथा पहलेजा घाट के बीच गंगा नदी पर पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (166)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[उत्तर-पूर्व रेलवे में छपरा नदी पर मांझी में पुराने पुल का नवीकरण करने की आवश्यकता।] (167)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[उत्तर-पूर्व रेलवे में छपरा तथा सोनपुर के बीच सीतापुर रेलवे स्टेशन में यात्रियों के लिए एक शैड बनाने की आवश्यकता।] (168)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[उत्तर-पूर्व रेलवे में दारोडा तथा महाराजगंज के बीच रेलगाड़ी को दुबारा चलाने की आवश्यकता।] (169)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

• [उत्तर-पूर्व रेलवे में गंडक नदी पर बाघा के समीप छितीनी में पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (170)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बरोनी तथा नई दिल्ली के बीच चलने वाली जयन्ती जनता एक्सप्रेस में साधारण श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (171)

श्री एस० एम० भट्टम (विशाखापत्तनम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[वाल्तेयर तथा नई दिल्ली बरास्ता रायपुर के बीच एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (172)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जायें।”

[आंध्र प्रदेश में दुनी तथा वाल्टेयर के बीच शटल रेल गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (173)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[वाल्तेयर स्टेशन के नाम को बदलकर विशाखापत्तनम करने की आवश्यकता।] (174)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[विजयवाड़ा तथा तिरुपति के बीच चलने वाली तिरुमलाई एक्सप्रेस को वाल्टेयर तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (175)

श्री रणुपव बास (कृष्णा नगर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके एक रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेलवे में दोहरी लाइन को रणघाट से लालगोला तक बढ़ाने के संबंध में पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा सर्वसम्मति से पारित संकल्प को स्वीकृत करने में विफलता।] (176)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके एक रुपया किया जाए।”

[कृष्णनगर-लालगोला खंड की क्षमता बढ़ाने के लिए अपेक्षित सुविधाओं के निर्धारण के लिए तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण करने में विफलता।] (177)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया किया जाये।”

[न्यू जलपाई गुड़ी जंक्शन को बरास्ता रंगापानी सिलिगुड़ी-जंक्शन के साथ जोड़ने वाली नयी बड़ी लाइन एवं छोटी लाइन का निर्माण कार्य आरम्भ करने में असफलता।] (346)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया किया जाये।”

[बजट से नयखाना तक एक नयी बड़ी लाइन के निर्माण कार्य को आरम्भ करने में असफलता।] (347)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया किया जाये।”

[रेलों के निर्माण कार्य संबंधी कार्यक्रम के मामले में बन्देल-कटबा, कृष्ण नगर-लालगोला तथा राणाघाट-गेदे सैक्शनों के विद्युतीकरण को शामिल करने की आवश्यकता।] (348)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया किया जाये।”

[निर्माण कार्य संबंधी कार्यक्रम के मामले में तामलुक-दीघा बड़ी लाइन को शामिल करने में असफलता, जबकि इसे योजना आयोग की मंजूरी प्राप्त थी।] (349)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[बरास्ता मेजिया रानीगंज से बंकुरा तक एक नयी बड़ी सम्पर्क लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (350)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[सियालदह डिवीजन के अन्तर्गत कृषनगर सिटी जंक्शन और करीमपुर के बीच एक बड़ी लाइन बिछाने हेतु तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण को आरम्भ करने की आवश्यकता।]

(351)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह और लालगोला तथा सियालदह और बनपुर गेदे के बीच चलने वाली गाड़ियों में पर्याप्त शौचालय सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (352)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह और हावड़ा डिवीजनों के अन्तर्गत बिना टिकट की यात्रा की सख्ती से जांच पड़ताल करने की आवश्यकता।] (353)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह डिवीजन, पूर्व रेलवे के अन्तर्गत बरास्ता कृषनगर शांतिपुर से नवद्वीप घाट तक संकरी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (354)

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदाह डिवीजन में हसनाबाद-बारसाट उपनगरीय सैक्शन के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (226)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[हसनाबाद और सियालदाह के बीच दो अतिरिक्त अप और डाउन सीधी रेल सेवाओं के वर्तमान डिब्बों सहित आरम्भ करने की आवश्यकता।] (227)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[हसनाबाद-बारसाट सैक्शन पर लेबूताला हाल्ट स्टेशन की तुरन्त मजूरी देने की आवश्यकता।] (228)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[कार्यालय जाने वालों के फायदे के लिए हसनाबाद और सियालदाह के बीच वर्तमान रेल सेवाओं का समय घटाने की आवश्यकता।] (229)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता कि इचामती यात्री गाड़ी हसनाबाद से सियालदाह स्टेशन को प्रातः 9.30 के बाद न पहुंचे।] (230)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[इचामती यात्री गाड़ी की मध्यग्राम, बिराती और डमडम छावनी स्टेशनों पर अनधिकृत रूप से रुकने की छूट देने की आवश्यकता।] (231)

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर-पंसकुरा सेक्शन में खिराई रेलवे स्टेशन का दर्जा फ्लेग स्टेशन से हाल्ट स्टेशन में बदलने की आवश्यकता।] (247)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में पंसकुरा और खड़गपुर के बीच और रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (248)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में हीर, बलीचाक, राधामोहनपुर स्टेशनों पर नलकूपों की मरम्मत करके यात्रियों के लिए पीने के पानी की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (249)

“कि सवारी डिब्बों और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग के 100 रुपये कम किये जाएं।”

[ई० एम० यू० सवारी डिब्बों की मरम्मत के लिए पश्चिम बंगाल में एक नये शीड का निर्माण करने की आवश्यकता।] (250)

“कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[तामलुक-दीघा रेल लिंक दक्षिण पूर्व रेलवे को निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने में असफलता।] (251)

“कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[बज-बज नाखाना रेल लिंक का पुनर्निर्माण करने में असफलता।] (252)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में पंसकुरा पर रेलवे की भूमि पर वर्षों से शांतिपूर्ण ढंग से व्यापार करने वाले छोटे व्यापारियों की बेदखली को रोकने की आवश्यकता।] (256)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[बांकुरा-मजिया रेलवे परियोजना को दक्षिण-पूर्व रेलवे के निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने की आवश्यकता।] (257)

श्री मानिक सान्याल (जलपाईगुडी) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को घटाकर एक रुपया किया जाये।”

[सभी रेलों पर खान-पान व्यवस्था का विभागीकरण करने में असफलता।] (300)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को घटाकर एक रुपया किया जाये।”

[रेलवे में खान-पान व्यवस्था के ठेकेदारों के अधीन कार्यरत सभी कर्मचारियों को नियमित करने में असफलता।] (301)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया किया जाये।”

[रेलवे में वर्षों से कार्यरत सभी नैमित्तिक कर्मचारियों को नियमित करने में असफलता।] (302)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया किया जाये।”

[छंटनी किये गये कर्मचारियों की बहाली करने में असफलता।] (303)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाईगुड़ी से होकर जलपाईगुड़ी से सियालदह के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (318)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दार्जिलिंग-हिमालयन रेलवे का राष्ट्रीयकरण करने की आवश्यकता।] (319)

श्री आनन्द पाठक (दार्जिलिंग) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दार्जिलिंग जिले में टिडारिया रेल कार्यशाला को आधुनिक बनाने की आवश्यकता।] (306)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाईगुड़ी से नई दिल्ली के बीच चलने वाली तिनसुखिया मेल में द्वितीय श्रेणी के 3 टीयर डिब्बे को पुनः जोड़ने की आवश्यकता।] (307)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[सिलिगुड़ी तथा न्यू जलपाईगुड़ी क्षेत्र में रेलवे के बड़े भूभाग के दुरुपयोग को रोकने की आवश्यकता।] (308)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन के लिए विवेकानन्द एक्सप्रेस में कुछ सीटों के आरक्षण का कोटा निर्धारित करने की आवश्यकता।] (309)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[तपन तथा दिल्ली से होकर मालदा तथा बलूरघाट के बीच रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (310)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[सिलिगुड़ी रोड़ के निकटवर्ती रेल फाटक को हटाने तथा रंगापानी से रेल लाइन को दूसरे मार्ग पर ले जाने की आवश्यकता।] (311)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाईगुड़ी से होकर जलपाईगुड़ी से दिल्ली तक तेज गति की एक सीधी रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (312)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[सिलिगुड़ी में क्रेन द्वारा माल का यातान्त्रण पुनः आरम्भ करने की आवश्यकता।] (313)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[उत्तर-सीमान्त रेलवे के अन्तर्गत सिलिगुड़ी जंक्शन से ए० टी० मेल तथा बैशाखी एक्सप्रेस गाड़ी को पुनः आरम्भ करने की आवश्यकता।] (314)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दार्जिलिंग-हिमालयन रेलवे को आधुनिक बनाने की आवश्यकता।] (315)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाईगुड़ी से होकर जलपाईगुड़ी तथा सियालदह के बीच एक सुपरफास्ट गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (316)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[न्यू जलपाईगुड़ी को दार्जिलिंग मेल का आरम्भिक स्टेशन पुनः बनाने की आवश्यकता।] (317)

श्रीमती विभाघोष गोस्वामी (नवद्वीप) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाए।”

[“पूर्व रेलवे सियालदह मंडल के अन्तर्गत रानाघाट-गोडे और रानाघाट-बोगाव खंड का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (320)

“कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल के रानाघाट-लालगोला खंड में रेल लाइन को दोहरा करने में असफलता।] (321)

“कि परिसम्पत्तियों—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेल के अन्तर्गत रानीगंज-बांकुरा-मेझिया रेल लाइन के लिए प्रावधान करने में असफलता।] (322)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाए।”

[बन्देल-कटवा रेल लाइन का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (323)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेल के सियालदह मंडल के पुराने और टूट-फूटे इन्जनों तथा माल डिब्बों को बदलने में असफलता।] (324)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाए।”

[बजबज-नमखाना रेल परियोजना को निर्माण-कार्य कार्यक्रम में सम्मिलित करने में असफलता।] (325)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाये।”

[ताम्लुक-दिपा रेल लाइन की आधारशिला रखे जाने के बावजूद भी इसके लिए धनराशि के प्रावधान में असफलता।] (326)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदह मंडल के बडकुला और बीरपगर स्टेशनों पर एक साथ स्वागत कार्यालय का प्रावधान करने में असफलता।] (327)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रानाघाट और शान्तिपुर के बीच फाटक की सुविधा सहित एक स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (328)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदह मंडल का रानाघाट-शान्तिपुर खंड में बथना में एक हॉल्ट-स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (329)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बहीरगाछी हॉल्ट स्टेशन का दर्जा बढ़ाने की आवश्यकता।] (330)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेल के सियालदह-लालगोला खंड में चकदहा रेलवे स्टेशन पर रिकशा स्टैंड के लिए भूमि उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (331)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के सियालदह-कृष्णनगर खंड में कालीनारायणपुर रेल पुल के साथ सीढ़ीदार फुटपाथ बनाने की आवश्यकता।] (332)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदह-कृष्णनगर खंड की बडकुला रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म संख्या 2 पर यात्री शेड और एक नलकूप बनाने की आवश्यकता।] (333)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बडकुला स्टेशन के प्लेटफार्म संख्या 1 पर एक यात्री प्रतीक्षालय की व्यवस्था कराने की आवश्यकता।] (334)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबंलाब शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 कम किए जायें।”

[बडकुला स्टेशन पर मुख्य स्टेशन कक्ष में उपयुक्त फर्नीचर सप्लाई का तथा टेलीफोन कनेक्शन देकर सुविधाएं बढ़ाने की आवश्यकता।] (335)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबंलाब शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 कम किए जायें।”

[रानाघाट स्टेशन पर कठिनाई कम करने के लिए रानाघाट-चूरनी पुल का पाट के रेल साइन को दोहरा बनाने के कार्य तत्काल पूरा करने की आवश्यकता।] (336)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबंलाब शीर्षक के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 105-117) में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रानाघाट और लालगोला के बीच सभी स्टेशनों पर पार-पथ सुविधाएं दिए जाने की आवश्यकता।] (337)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाये :”

[रेलों में स्थायी स्वरूप की अभिज्ञात 4 प्रकार के कार्यों में लगे हुए ठेका श्रमिकों को रेल कर्मचारियों के रूप में मान्यता देने में विफलता।] (338)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाये।”

[भर्ती, विशेषकर कंचरापारा रेल कर्मशाला में कदाचारों को रोकने में असफलता।] (339)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाये।”

[पूर्व रेलवे से सियालदह-कृष्णनगर सैक्शन में रेल यातायात में बार-बार पड़ने वाली बाधा को रोकने में असफलता।] (344)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर एक रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेलवे के सियालदह मण्डल राणाघाट-कृष्णनगर, राणाघाट-गेडे तथा राणाघाट बोनगांव सैक्शनों में रेल यातायात में नियमितता लाने में असफलता।] (345)

[हिन्दी]

श्री केशवराव पारधी (भंडारा) : सभापति महोदय, रेलवे बजट पर बोलने के लिए आपने मुझे जो समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। इसके साथ ही रेल मंत्री जी ने वर्ष 1985-86 का जो बजट इस सदन में रखा है, मैं उसका स्वागत करता हूँ और समर्थन करता हूँ। मंत्री जी ने बजट में कई स्वागत योग्य प्रस्ताव रखे हैं। इससे पहले आपने हरियाणा के मुख्य मंत्री और केन्द्र में रक्षा मंत्री के पद पर कार्य करते हुए जो ख्याति अर्जित की, मैं समझता हूँ कि उसी तरह रेलवे को गतिमान बनाने, द्रुतिगति से चलाने सम्बन्धी कई प्रस्ताव इन्होंने बजट में सम्मिलित किए हैं। वैसे तो उन्होंने बहस का उत्तर दे दिया है और मैं उनकी इस घोषणा का

स्वागत करता हूँ कि साठे बारह प्रतिशत सरचार्ज को घटाकर उन्होंने 10 प्रतिशत करना मान लिया है लेकिन मैं सभापति जी, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जैसा उन्होंने कहा अधिकतर लोग 50 किलोमीटर या उससे कम सफ़र करते हैं, लेकिन दूसरी तरफ हमारे देश में कई बड़े-बड़े शहर ऐसे हैं, जैसे बम्बई, नागपुर, आदि, जहाँ पर लोग 150 किलोमीटर तक से काम करने के लिए प्रतिदिन आते हैं, कुछ लोग मजदूरी करने आते हैं, कुछ लोग नौकरी करने के लिए आते हैं और कुछ अपना सामान ब्रेचने के लिए आते हैं, फिर मैं नहीं समझ सका कि उनके पास 50 किलोमीटर का आंकड़ा कहां से आ गया। मैं समझता हूँ कि छोटे लोगों को देखते हुए, कम से कम 150 किलोमीटर तक की छूट आपको अवश्य देनी चाहिए क्योंकि 50 किलोमीटर के अन्दर तो कोई मेल या एक्सप्रेस गाड़ी भी नहीं सकती। बम्बई की कपड़ा मिलों या नागपुर की मिलों में काम करने के लिए मजदूर, मेरी जानकाई के अनुसार, इससे भी अधिक दूरी से आते हैं। बहुत से लोग बम्बई में सविस करने के लिए काफी दूरी से आते हैं, इसलिए यह छूट 150 किलोमीटर की आप दें तो मैं समझता हूँ उससे छोटे लोगों को ज्यादा फायदा होगा, ऐसी मैं उनसे प्रार्थना करना चाहता हूँ।

मैं तो रेल मंत्री से उनके भाषण के पहले यह प्रार्थना करना चाहता था कि यह जो 12.5 प्रतिशत सरचार्ज बढ़ाया गया है और उसी माफिक अनाज व दालों पर भी अधिभार बढ़ाया गया है, उसे यह न बढ़ाते। मैं समझता हूँ कि जैसी उनकी स्थिति है, अगर उसी माफिक उन्होंने रेलवे में भी जोर दिया तो बिना टैक्सेशन और बिना किराये बढ़ाये रेलवे की आमदनी बढ़ सकती है।

रेल में लोग बिना टिकट चलते हैं और उसके अलावा दूसरे ढंग से जो काम चलता है, अगर वह सब बन्द हो और रेलवे में जो सामान की खरीद होती है उस पर बराबर निगरानी रखी जावे और सामान की चोरी पर निगरानी रखी जाये तो मैं समझता हूँ कि रेलवे को जो हानि होता है, पैसे की कमी पड़ती है, वह सब पूरी हो सकती है।

मैंने पिछले रेलवे के बजट पर अपने भाषण में कहा था कि रेल मंत्री को प्लानिंग कमीशन का मेम्बर होना चाहिये क्योंकि रेलवे बहुत बड़ा डिपार्टमेंट है। रेलवे से लोगों की नब्ब पहचानी जाती है। अगर गाड़ी टाइम पर चलती है तो लोग समझते हैं कि सरकार ठीक चल रही है। गाड़ी टाइम पर न चले तो लोग समझते हैं कि सरकार ठीक नहीं चल रही है।

आज जो रेल मंत्री श्री बंसीलाल जी हमें मिले हैं, इन्होंने जिस ढंग से हरियाणा में काम किया, डिफेन्स मिनिस्टर रहते हुए काम किया, उनसे हमें आशा है कि रेलवे में जो गड़बड़ी है और कमी है वह दूर होगी और कमियां पूरी होकर रहेंगी। इस ओर मंत्री महोदय ध्यान दें, ऐसी मैं प्रार्थना करता हूँ।

मैं महाराष्ट्र और विदर्भ के कुछ हिस्सों की तरफ उनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे में विद्युतीकरण के लिए जो पैसा रखा गया है, उसमें दिल्ली-बम्बई और दिल्ली-मद्रास का उल्लेख किया गया है और बम्बई से हावड़ा की लाइन में बम्बई से भुसावल तक इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है। भुसावल से नागपुर तक की लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन का काम काफी धीमी गति से चल रहा है, उसके लिए इस साल में 3.7 करोड़ की राशि का प्रावजन किया गया है। अगर नागपुर दुर्ग का हिस्सा भी इसमें पूरा हो जाये तो बम्बई से हावड़ा तक की पूरी लाइन इलैक्ट्रिफाइड हो सकती है। लेकिन नागपुर से दुर्ग के लिए केवल एक लाख रुपया रखा गया है। मैं विद्येदन कल्याण कि यह महत्वपूर्ण लाइन है, इस पर भिलाई और राउरकेला जैसे लोहे के कारखाने हैं और बम्बई

साइड के कारखाने भी हैं। इस दृष्टिकोण से इस पूरी लाइन का इलैक्ट्रिकेशन होना जरूरी है। जिस प्रकार दिल्ली-मद्रास और बम्बई-दिल्ली होने वाला है, उसी माफिक इसको भी पूरा करना जरूरी है।

नई रेलवे लाइन के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि तुमसर से तिरोड़ी लाइन आलरेडी है। कटंगी वहाँ से 5-7 किलोमीटर दूर है, इसे भी अगर उससे जोड़ दिया जाये तो कालाघाट होते हुए एक लाइन तैयार हो जायेगी। यहाँ तावे और मैगनीज की खदानें होती हैं।

गोदिया-जबलपुर नैरोगेज लाइन है। पिछली बरसात में इस पर बड़ा भारी एक्सीडेंट हुआ, 300-400 लोग मारे गए। यह 100 साल पुरानी लाइन है और जो इंजन इस पर चलते हैं, यह उसके लायक नहीं हैं। मेरे पूर्व भी कुछ माननीय सदस्यों ने इस लाइन को बदलने के बारे में कहा है। यहाँ जब एक्सीडेंट हुआ तो भूतपूर्व रेल मंत्री मौके पर भये, उन्होंने मंजूर किया कि 7वीं योजना में इस कार्य को पूरा करायेंगे लेकिन इस बजट में उसका उल्लेख भी नहीं है।

1980 के रेलवे बजट में उस समय के रेल मंत्री श्री कमला पति त्रिपाठी जी ने भी अपने धारण में उल्लेख किया था कि इसकी तरफ ध्यान दिया जायेगा, लेकिन आज तक भी इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया है, इसलिए मेरी प्रार्थना है कि गोदिया-जबलपुर लाइन को ब्राडगेज करने के लिए अग्रिम ध्यान दें।

सवारी डिब्बों का कारखाना विदर्भ में लगाने के लिये हम लोग काफी दिनों से मांग कर रहे हैं। रेल विभाग की ओर से इसके लिए नागपुर के पास बूटीबोरी जगह भी देखी गई है। विदर्भ में ऐसा कोई कारखाना सरकार का नहीं है। राज्य और सेंटर की दृष्टि से बूटीबोरी में यह कारखाना लगे, इस पर माननीय मंत्री जी अवश्य ध्यान दें और मंजूर करें, ऐसी मेरी प्रार्थना है। उस दृष्टिकोण से माननीय रेल मंत्री अवश्य प्रयत्न करेंगे, मंजूर करेंगे, ऐसी प्रार्थना करता हूँ।

सभापति महोदय, हमारे यहाँ महाराष्ट्र एक्सप्रेस चलती है, नाम है महाराष्ट्र एक्सप्रेस चलती है नागपुर से कोल्हापुर। हमारी मांग है कि जहाँ से महाराष्ट्र शुरू होता है गोदिया कोल्हापुर तक चले। महाराष्ट्र एक्सप्रेस को गोदिया से चलाने के बारे में मैंने पहले भी रेल मंत्री से प्रार्थना की थी। उन्होंने कहा था कि गोदिया में टर्मिनल की व्यवस्था नहीं है। मैं स्वयं देखकर आया हूँ, रेलवे के अधिकारियों को भी दिखाया, गोदिया में काफी जगह है और कोई अड़चन नहीं है। इस लिए महाराष्ट्र एक्सप्रेस और दादर एक्सप्रेस गोदिया से चले जिससे महाराष्ट्र के एक छोर से दूसरे छोर तक आने-जाने की सुविधा हो। इसी प्रकार गीताजली एक्सप्रेस का स्टापेज गोदिया में दिया जाए, छत्तीसगढ़ का सातोउसा में स्टापेज दिया जाये, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

भंडारा रोड से जवाहर नगर तक आल रेडी रेल लाइन है। पैसेंजर ट्रेन तिरोड़ी तुमसर रोड पर चलती है, इसे जवाहर नगर तक चलाया जाये। अगर डिफेंस की वजह से जवाहर नगर तक चलाने में अड़चन हो तो भंडारा टाउन तक पैसेंजर ट्रेन को चलाया जाये। भंडारा टाउन बहुत बड़ा शहर है, जिले का मुख्यालय है। भंडारा रोड से भंडारा टाउन तक कोई अलग से गाड़ी होनी चाहिए। इसको कबूल भी किया गया था, लेकिन अभी तक चालू नहीं हुई।

धन डाउन, टू अप मेल और 29 डाउन 30 अप एक्सप्रेस जो बम्बई हावड़ा चलती है उनमें जो बोगी लगती है, उसकी ठीक व्यवस्था नहीं है। जैसे दिल्ली मद्रास में जो एक्सप्रेस गाड़ियों

में बोगी लगती है, ऐसी बोगी लगनी चाहिए। बोगी बदलने के बारे में माननीय रेल मंत्री सोचेंगे, ऐसी आशा करता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करते हुए रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री काली प्रसाद पांडे (गोपालगंज) : माननीय सभापति जी, मैं सदन में निर्दलीय सदस्य के रूप में हूँ, इसलिये दोनों तरफ की बातों को छांटकर, अपनी तरफ से निष्पक्ष ढंग से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उन्होंने जो बजट रखा है, उसमें 2-3 बातें मुख्य हैं, जिसमें प्रमुख यह है कि भाड़े में काफी वृद्धि की गई है।

हमारे संसद सदस्य ने एक सुझाव दिया है कि कदाचार, भ्रष्टाचार को समाप्त किया जाये और जो भी योजनायें रहें, वे निश्चित रूप से पूरी की जायें ताकि योजना पर जो खर्च बढ़ रहे हैं, उस पर हम काबू पा सकें। रेल बजट को मैंने गौर से देखा है। मैं बिहार से आता हूँ। रेल बजट से बिहार में कोई नए कार्य का संकेत नहीं है, जबकि बिहार बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। आप एक अनुभवी व्यक्ति हैं। मैं आपसे उम्मीद करता हूँ कि पिछड़े हुए बिहार के विकास के लिए आप निश्चित रूप से ध्यान देंगे।

स्वर्गीय रेल मंत्री श्री केदार पांडे ने 1974 में छितीनी रेल लाइन की योजना बनायी थी, जो कि नेपाल को जोड़ती है, जिसका शिलान्यास स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा गांधी ने 1974 में किया था। सभी जानते थे कि योजनायें पूरी होंगी, आवागमन की सुविधा बढ़ेगी, लेकिन योजनायें सिर्फ कागजों पर रह गई हैं। जिसका शिलान्यास श्रीमती गांधी द्वारा किया गया था, उस पर गौर नहीं किया गया। इस तरह से अगर आपको योजनायें पूरी नहीं होंगी और जनता के सामने उसका परिणाम नहीं आयेगा, तो कोई भी व्यक्ति आपके बजट पर विश्वास नहीं कर सकेगा।

दूसरी बात यह है कि सीवान से गोरखपुर तक जो छोटी लाइन है उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए 1972 से ही सर्वेक्षण हो चुका है—सभी नागरिक इस बात को जानते हैं—लेकिन आज तक उस पर कार्य शुरू नहीं हुआ है। इसी तरह से धाणे से भटनी तक जो नई रेल लाइन बनाने का प्रावधान था उसका भी सर्वेक्षण कार्य करने तथा भूमि एक्वायर करने की योजनायें बनीं लेकिन आज तक कोई भी कारगर कार्यवाही नहीं हुई है। आज जो लोग गोपालगंज से और नेपाल के बाईर से भटनी जाते हैं उनकी सुविधा को ध्यान में रखते हुए यदि धाणे से भटनी गोरे कटया होकर लाइन मिला दी जाए तो निश्चित रूप से 400 किलोमीटर की दूरी बच जायेगी जिससे नागरिकों के साथ-साथ रेलवे को भी सुविधा मिलेगी।

इसी तरह से जहां पटना में गांधी सेतु बना वहीं देहा पुल का सर्वेक्षण कार्य भी हुआ था और जनता को उम्मीद थी कि अब श्री बंसीलाल जी रेल मंत्री बने हैं, अतः इस नये बजट में कम से कम दीघा पुल का प्रावधान अवश्य किया जायेगा क्योंकि आप देखेंगे कि छपरा और नेपाल तक तक जो भी लोग वहां से आते हैं उनके लिए आवागमन की कोई भी सुविधा नहीं है, बरोनी होकर ही सभी लोगों को जाना पड़ता है। यदि आप दीघा पुल का निर्माण कार्य योजना के तहत करवा दें तो आप देखेंगे कि रेलवे को विहार से निश्चित रूप से मुनाफा हो रहा है।

इसके साथ-साथ मेरा निवेदन है कि गोपालगंज का जो नया डिस्ट्रिक्ट बना है वहां पर नेपाली या अन्य कोई भी हों वे रेल सुविधा से वंचित हैं। हमारा देश आजाद हो गया। 85 फीसदी लोग देहातों में निवास करते हैं, उनकी यह आकांक्षा थी कि हम आजाद होंगे तो हमें रेल सुविधा उपलब्ध होगी लेकिन हुआ उसके बिल्कुल उलटा। 85 फीसदी आबादी जो देहातों में

निर्वास करती है, जो अपनी मांगों के लिए कभी नारे नहीं लगा सकती है और जो पैसों के अभाव में अपने जन प्रतिनिधियों तक पहुंच कर फरियाद नहीं कर सकती है, उसकी आज स्थिति यह है कि यदि उसे रेल देखनी भी हो तो उसको दो तीन माह लग जायेंगे कि स्टेशन से कैसे रेल जाती है। इसलिए मेरा निवेदन यह है कि ग्रामीण क्षेत्रों के विकास के लिए रेलवे लाइनों का निर्माण कराया जाए। भदनी-गोपालगंज की रेलवे लाइन बन जाने से निश्चित रूप से 60 लाख आबादी को लाभ पहुंचेगा। इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी मेरे सुझावों पर निश्चित रूप से ध्यान देंगे।

**श्रीमती उषा ताई प्रकाश चौधरी (अमरावती) :** सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने इस सदन में जो 1985-86 के लिए रेल बजट प्रस्तुत किया है उसका मैं समर्थन करती हूँ। अभी-अभी रेल मंत्री जी का जो भाषण हुआ है उसमें उन्होंने जो रेल किराया पर अधिभार साढ़े 12 परसेन्ट से घटाकर 10 परसेन्ट किया है उसके लिए हमें उनका आभार मानते हैं लेकिन इसके साथ-साथ हमें इस बात की भी उम्मीद थी कि सीजन टिकट पर जो काफी अधिभार बढ़ाया गया है, उसको भी कुछ कम करेंगे। यदि मंत्री जी ने ऐसा किया होता तो हमारे लिए बड़ी खुशी की बात होती। आज बम्बई जैसे शहर के जनजीवन में हम देखते हैं कि वहां के निवासियों की जिन्दगी स्वयं एक बोझ बनी हुई है। आपने बताया कि वहां पर रेलवे की आमदनी कम है लेकिन यह बात सही नहीं है, हर साल रेलवे की आमदनी करोड़ों रुपए बढ़ी है। वहां रेल का सफर लोगों के जन-जीवन के लिए आवश्यक चीज है और उस पर आपने काफी अधिभार बढ़ाया है, सीजन टिकट पर आपने काफी किराया बढ़ा दिया है, मैं प्रार्थना करती हूँ कि आप इस पर पुनः विचार करें। बाम्बे शहर की जनता, जिसके लिए उसकी जिन्दगी ही एक बोझ है उसके ऊपर रेल का किराया बढ़ाने से कोई फायदा नहीं होगा—मैं ऐसा मानती हूँ। वहां आप जो वसूली करते हैं उसका ढंग भी ठीक नहीं है। किराया ठीक तरह से न वसूल करने की वजह से रेलवे को हमेशा नुकसान होता है।

आपके बजट का समर्थन करते हुए मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे आम जनता के जीवन का एक हिस्सा बन गया है। आम जनता की जिन्दगी में जिस तरह से भाग-दौड़ हो रही है, बैसी ही हालत आज हम रेलवे की देख रहे हैं। आर्थिक और सामाजिक परिवर्तन में विकास लाने के लिए रेलवे एक महत्वपूर्ण माध्यम है, लेकिन रेलवे के एक्सीडेंट्स के बारे में, नुकसान के बारे में, जब हम देखते हैं तो एक संकटग्रस्त उद्योग जैसा नजर आता है, बीमार उद्योग नजर आता है। इसलिए मैं चाहती हूँ कि हमारी पंचवर्षीय योजना में इतने बड़े उद्योग के लिए, रेलवे विकास के लिए 20 प्रतिशत राशि रखी जाए।

रेलवे के किराए में आपने बढ़ाई प्रतिशत की कमी कर दी है, लेकिन इसके साथ-साथ मैं कहना चाहती हूँ कि आप सीजन टिकट के बारे में दोबारा विचार करें। आपने अपने बजट में मध्य प्रदेश को दो नई रेलवे लाइनें दी हैं, इस बारे से हमारा कोई चैलेंज नहीं है। इस बारे में मैं कुछ नहीं कहना चाहती हूँ, लेकिन इतना जरूर कहना चाहती हूँ कि जहां जरूरत हो, वहां जरूर देनी चाहिए। इस बारे में मेरा एक सुझाव यह है कि आप एक विशेषज्ञ समिति का गठन करें, जो विभिन्न क्षेत्रों का दौरा करके अपनी रिपोर्ट पेश करे। हमारे वित्त मंत्री जी ने कहा है कि वह प्रादेशिक असंतुलन को दूर करना चाहते हैं और प्रादेशिक संतुलन को कायम करके हम इन्फ्रस्ट्रक्चर विकास करना चाहते हैं। इसलिए मैं कहना चाहती हूँ कि कहीं किसी के साथ अम्बाय न हो जाए, जैसे कि विदर्भ-अमरावती क्षेत्र के साथ हुआ। हमें जवाब दिया गया कि पैसे की कमी

होने की वजह से हम वह रेलवे लाइन नहीं दे सकते हैं। शायद हो सकता है कि यह बात सच हो। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि यहां से कोई फैसला होता है, लेकिन स्टेट गवर्नमेंट कोई कमेटी बैठाना चाहती है और फिर उस फैसले पर कोई अमल नहीं होता है। इसीलिए मैं आपसे अर्ज कर रही थी कि आप विशेषज्ञ कमेटी का गठन करें, तो यह देखे कि किस क्षेत्र में कौन-सी रेलवे लाइन देना पहले आवश्यक है और उसके लिए प्रावधान आपकी तरफ से रखा जाए। इस बात को दृष्टि में रखते हुए मैं पुनः आपसे अमरावती नरखेड़ लाइन की मांग करती हूँ और आशा करती हूँ कि आप इस रेलवे लाइन पर गम्भीर रूप से विचार करेंगे।

एक बात की ओर और मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ, जिसका जिक्र यहां पर नहीं किया गया है। अंग्रेजों के जमाने में ईस्ट-इंडिया कम्पनी के कब्जे में छोटी-मोटी लाइनें थीं। शायद वे लाइनें नैरो-गेज थीं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अकोला, अमरावती, जिसको जोड़ने वाली धयापुर और मुर्तिजापुर, जो कि छोटी लाइनें हैं और ये लाइनें ईस्ट इंडिया कम्पनी के कब्जे में थीं। देश में ऐसी और भी बहुत-सी लाइनें हैं, जो अब ईस्ट इंडिया कम्पनी के कब्जे में नहीं हैं। ये रेलवे लाइनें पूरी तरह से काम नहीं कर रही हैं। हम चाहते हैं कि रेल मंत्रालय उनको पूरी तरह से अपने कब्जे में ले, ताकि उनका पूरी तरह से विकास हो सके। वहां पर बिजली भी नहीं है। लोग उन गाड़ियों में अंधेरे में सफर करते हैं। ऐसी छोटी-छोटी लाइनें जिन पर कभी ईस्ट इंडिया कम्पनी का कब्जा था, वे आज राह देख रही हैं कि हमारी सेंट्रल गवर्नमेंट, आपका यह विभाग, उनकी तरफ ध्यान देगा और उनमें सुधार लायेगा।

आपने पुराने रेलवे ट्रैक की दुरुस्ती के लिये इस बजट में काफी प्रावधान किया है, लेकिन मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहती हूँ कि रेलवे ट्रैक की दुरुस्त करने के लिये प्रावधान तो कर दिया जाता है, लेकिन उसमें बहुत ज्यादा दुर्घटना होती है। बहुत से ट्रैक्स ऐसे हैं जो बड़े शहरों के आसपास हैं, और जिनके दोनों तरफ बहुत ज्यादा गन्दगी और सड़ा हुआ पानी इकट्ठा हो जाता है। ट्रैक्स के दोनों तरफ की जमीन चाहे रेल विभाग की या कारपोरेशन की है किसका नियंत्रण है यह चर्चा होती है, हमें उसकी दुरुस्ती करनी चाहिये। वहां पर बहुत से अनअथराइज्ड लोग उन जमीनों पर कब्जा करके, पब्लिक प्रापर्टी बनाकर मिसयूज करते हैं, उनको कंट्रोल करना बहुत आवश्यक है।

आपने अपने भाषण में कहा है कि किराया बढ़ाने का एक कारण यह है कि आप चाहते हैं कि रेलवे को सुरक्षा मिले, उसकी प्रापर्टी बढ़े, जो नई योजनायें हैं उनको जल्द से जल्द पूरा किया जा सके। मैं इसी सन्दर्भ में आपका ध्यान आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० की ओर दिलाना चाहती हूँ। ये दोनों रेलवे के पुलिस विभाग हैं, लेकिन उनमें कोऑर्डिनेशन नहीं है। कई बार यह मसला उठा है कि उनके जो अधिकार हैं वे अलग-अलग हैं। मैं चाहती हूँ कि उनके अधिकारों को स्पष्ट किया जाए और इस तरह की व्यवस्था की जाए जिससे उनके अन्दर कोऑर्डिनेशन पैदा हो। इनके अन्दर स्टाफ बढ़ाने की बहुत आवश्यकता है। स्टाफ ज्यादा बढ़ाने से रेलवे को सुरक्षा मिलेगी।

अब मैं रेलवे में जो दुर्घटनायें होती हैं उनकी तरफ आपका ध्यान दिलाती हूँ। आपने दुर्घटनाओं को दृष्टि में रख कर मुआवजे के लिये काफी प्रावधान किया है, लेकिन इस तरह से तो लोगों के मन में अविश्वास और डर पैदा होगा, लोग सोचेंगे कि रेलों में दुर्घटनायें बढ़ती जायेंगी और आप उनको कम्पेन्सेशन देते रहेंगे। यह बात ठीक नहीं है। इन्सान की जिन्दगी बहुत सस्ती

नहीं है, उसकी कोई कीमत नहीं दी जा सकती। इसलिये मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूँ कि आप इस तरफ सबसे ज्यादा ध्यान दें जिससे दुर्घटनायें न हों।

दो साल पहले तमिलनाडु एक्सप्रेस में एक महिला मिनू ददलानी की हत्या हुई थी, उसको रेप करके उसका मर्डर किया गया था। मैं उस केश में खुद बिजनेस हूँ। अनआयोराइल्ड हॉकर को वहाँ बैठने दिया गया, आपके टी० सी० ने उसको चेक नहीं किया, सबके हाथ मिलेजुले थे, रेलवे पुलिस ने भी ढील दी थी। जब स्वर्गीय प्रधान मंत्री महोदया श्रीमती इन्दिरा गांधी जी का ध्यान इस तरफ दिलाया और उन्होंने उस मामले को समझा और मुझे याद है उस समय के रेल मंत्री जी को उन्होंने इसके बारे में पूछा था और कुछ सुझाव दिये थे। आप अपने जी० आर० पी० और रेलवे पुलिस के स्टाफ को बढ़ायें ताकि महिलाओं के डब्बे की तरफ, उनके संरक्षण की तरफ उनका ध्यान जाये। हम चाहते हैं—हमारे प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी ने जिस स्वच्छ प्रशासन और भ्रष्टाचार रहित प्रशासन की घोषणा की है, उस समय की पुकार का, राजीव जी ने उद्धार किया है और इसे आदर्श मानते हैं, जिसके लिये देश अपेक्षा करता है। इस तरफ आपका विशेष ध्यान जाना चाहिये, ताकि हमारी रेलवे आगे बढ़ सके और हमें विश्वास है कि आपके अच्छे नेतृत्व में हमारा रेल विभाग आगे बढ़ेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल विभाग की मांगों का समर्थन करती हूँ।

[अनुवाद]

श्री आनन्द गजपति राजू (बोबिली) : सभापति महोदय, रेलवे की अनुपुरक मांगों के बारे में बोलते हुए मैं कुछ बातें कहना चाहूंगा। इस बारे में मैं यह कहना चाहूंगा कि परिवहन उद्योग को एकांगी दृष्टिकोण से नहीं देखा जा सकता। रेलवे, परिवहन का एक अंग है तथा यदि वे ठीक से कार्य नहीं करेगी, यदि उनके द्वारा कोई निश्चित भूमिका नहीं निभाई जायेगी तो निश्चय ही इस शताब्दी के अन्त तक यह विशाल विभाग अभिलेखागार में रखने योग्य हो जाएगा। इस समय मैं यह कहना चाहूंगा कि 18वीं तथा 19वीं शताब्दी में इंग्लैंड में नहरी जलमार्ग थे तथा परिवहन के अन्य तरीके थे और कुछ समय बाद वहाँ रेलवे पिछड़ गई थी। इस विषय में मैं अमरीका के रेल सड़क-मार्ग के एक महान उद्योगपति की बसीयत का उल्लेख करना चाहूंगा। उसने जो बसीयत लिखी थी उसमें उसने कहा है कि उसकी सन्तति तथा उत्तराधिकारी केवल रेलवे से ही सम्बन्धित कार्य करेंगे और आज वे सब लोग कंगाल हैं। इसलिए, इसी आधार पर हम केवल यह आशा ही कर सकते हैं कि 8500 करोड़ रुपए का यह रेलवे उद्योग इस शताब्दी के अन्त तक संग्रहालय में रखी जाने वाली वस्तु नहीं बनेगा।

विकास की गति को बढ़ाने के लिए अभिनव परिवर्तनों की आवश्यकता होती है, ऐसे अभिनव परिवर्तनों की जो दूसरे देशों में हुए जैसे ग्रेट ब्रिटेन, रूस तथा अमरीका में कार्ब-निष्पादन में उन्नति करने की आवश्यकता है। इस विषय में मैं यह कहना चाहूंगा कि यद्यपि ऐसा माना जाता है कि रेलवे सामाजिक कृत्य करती है परन्तु उसके साथ उद्योग व्यापार तथा कृषि वस्तु बहुत भारी मात्रा में सम्बद्ध हैं तथा उनके द्वारा किये जाने वाले परिवहन की लागत भी बहुत अधिक है। इसलिए, दूसरा अत्यावश्यक पहलू जिस पर काबू पाना है—जो परेशानी हमारे सामने द्वितीय पंचवर्षीय योजना से चली आ रही है—वह है रेलवे तथा कोयले की खानों, इस्पात संयंत्रों तथा विद्युत संयंत्रों के बीच चली आ रही कमियों को दूर करने का। विकास के मार्ग में आई इस रुकावट को जल्द से जल्द दूर करना होगा।

मालभाड़े तथा यात्री किराए में बेतुके ढंग से वृद्धि की गई है। यह हमेशा लागत वृद्धि के आधार पर की जाती है। परन्तु वह उचित नहीं होगा, क्योंकि जब तक कीमतें युक्तिसंगत स्तर पर बनाये रखी जायेंगी तब तक हम स्थिति में कोई सुधार नहीं कर पायेंगे। हम देख रहे हैं कि हर वर्ष लागत तथा कीमतें बढ़ रही हैं लेकिन उनके कोई आनुषंगिक या परिणामी लाभ नहीं हो रहे हैं। इसीलिए तदर्थ आधार पर वृद्धि करने, जिस तरह यह सब हो रहा है। बदला के तरीके को जाना चाहिए तथा मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा, जिन्हें मैं छुटपुट विचारों की संज्ञा दूंगा, जो मेरे पास हैं।

जिस प्रकार से जहाजरानी में वस्तुओं को डिब्बा बंद करके उनका परिवहन करने का तरीका बहुत अधिक बढ़ गया है उसी प्रकार रेलवे में भी कोई नवीन परिवर्तन लाने के विषय में सोचना चाहिए। इसके अतिरिक्त जैसा कि बजट में बताया गया है, सामाजिक भार 535 करोड़ रुपये का होगा परन्तु खाते की प्रणाली में (हिसाब किताब में) मार्ग-संकेतन तथा प्रशासन की अप्रत्यक्ष लागतों को समाविष्ट नहीं किया गया है। अंशदायी खाता पद्धति का अनुसरण नहीं किया गया है, और लाभ लागत तथा निवेश संबंधी हितों पर विचार किया गया है। इससे भी अधिक महत्वपूर्ण बात यह है कि गुणात्मक लक्ष्य भी उतने ही महत्वपूर्ण होते हैं जितने कि मात्रात्मक लक्ष्य। यह देखते हुए कि 475 करोड़ रुपये का लाभांश दायित्व तदर्थ किस्म का है, मैं कहना चाहूंगा कि यह किसी आधार या आधारों पर सामान्य खाते में डाला जाना चाहिए।

जब धमराशि का विनियोजन भारत सरकार की संचित निधि से किया जा रहा है, तो मैं रेलवे मंत्री महोदय से, आगे के द्वारा, प्रार्थना करूंगा कि मुझ जैसे सदस्यों को कुछ बातें कहने का अवसर प्रदान किया जाना चाहिए।

श्री मुत्ताप्पल्ली रामचन्द्रन (कन्नानूर) : सभापति महोदय, मुझे 1985-86 के रेल बजट का समर्थन करते हुए बड़ी खुशी हो रही है। विस्तार में जाने से पहले मैं माननीय रेल मंत्री तथा उनके साथी श्री माधव राव सिधिया को विकासोन्मुख बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ।

बजट को पूर्ण समर्थन देते हुए मैं रेल मंत्री जी का ध्यान सदन में रेल अभिसमय समिति द्वारा पिछले अगस्त मास में प्रस्तुत किये गये अपने नवीनतम प्रतिवेदन की तरफ दिलाना चाहता हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि सिफारिश में यह स्पष्ट कहा गया था कि रेल विभाग को पिछड़े क्षेत्रों के विकास में मुख्य भूमिका निभानी पड़ेगी। दुर्भाग्यवश, नई रेल लाइन का फैसला करते समय इस मुख्य बात पर गम्भीरता से विचार नहीं किया गया।

मैं मालाबार के पिछड़े क्षेत्र, जो कि केरल के उत्तर का सबसे आखरी भाग है, का प्रतिनिधित्व करता हूँ। पिछले 84 वर्षों से हमें तैलीचरी से मैसूर तक की रेल लाइन बिछाने के प्रस्ताव से ललचाया जा रहा था। देखिये, यह 84 वर्ष पुराना रेल प्रस्ताव है। जब अंग्रेज लोग 1901 में देश पर शासन कर रहे थे तब मैसूर-तैलीचरी लाइन के लिए पहला सर्वेक्षण किया गया था। अंग्रेज लोग इस रेल लाइन के सामरिक तथा आर्थिक महत्व को अच्छी तरह से समझते थे। फिर, 1910-11 में दूसरा सर्वेक्षण किया गया था लेकिन पहला विश्व युद्ध शुरू होने के कारण यह पूरा नहीं हो सकता। आजादी के बाद विभिन्न संस्थाओं ने कई अभ्यावेदन किए कि इस लाइन को चालू किया जाये। 1950 से 1959 के बीच एक और सर्वेक्षण किया गया था। सब भिलाकर सभी सरकारों ने मैसूर से तैलीचरी लाइन के सर्वेक्षण पर 2 करोड़ रुपये के लगभग खर्च कर दिया

है। लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद है कि इस सम्बन्ध में अभी तक कुछ नहीं किया गया है। महोदय, यह ध्यान रखने योग्य बात है कि मैसूर से तैलीचरी तक की इस लाइन के शुरू होने से उत्तर भारत से केरल के बीच लगभग 400 मील की दूरी कम की जा सकेगी। अब, मैसूर शहर पहले ही रेल द्वारा उत्तर भारत से जुड़ा हुआ है। लेकिन तैलीचरी से मैसूर तक केवल सड़क परिवहन पर ही निर्भर करना पड़ता है। अगर मैसूर से तैलीचरी तक लाइन बिछा दी जाये तो दूरी बहुत कम की जा सकती है। महोदय, मैसूर से तैलीचरी सड़क मार्ग द्वारा 125 मील है लेकिन रेल द्वारा मैसूर से तैलीचरी की दूरी 504 मील है। मैसूर से तैलीचरी तक अब हमें घूमकर अर्थात् तामिलनाडु में जोलारपैटी द्वारा जाना पड़ता है लगभग 1000 लारियां और लगभग 100 बसें उसी मार्ग अर्थात् तैलीचरी मैसूर भाग पर रोजाना चलती हैं। अतः इस मांग पर रेल लाइन बनाने से निश्चित ही इस क्षेत्र आर्थिक विकास को बढ़ावा मिलेगा। तैलीचरी, कन्नानौर, बड़ाजरा तथा कालीकट पत्तन जो केरल के तटों पर है, को भी इस परियोजना से बहुत लाभ होगा। यह आप मानेंगे कि किसी भी मापदंड के अनुसार 84 वर्ष एक बहुत लम्बा समय है। मैं गम्भीरता के साथ माननीय मंत्री से इस परियोजना पर विचार करने तथा इसको सातवीं योजना में शामिल करने के लिए अनुरोध करता हूँ।

कुटलीपुरम-गुरुवायूर लाइन सम्बन्धी एक और मांग है। लाखों लोग हर वर्ष गुरुवायूर के प्रसिद्ध श्री कृष्ण मंदिर जाते हैं। इस रेल लाइन के संबंध में हमारी प्रिय प्रधानमंत्री, स्वर्गीय इंदिरा गांधी तथा भूतपूर्व रेल मंत्री, श्री कमलापति त्रिपाठी जब केरल आये थे तो उन्होंने इस संबंध में स्पष्ट आश्वासन दिये थे। दुर्भाग्यवश अब तक कुछ भी नहीं किया गया है, और इस बजट में एक पैसा भी इस लाइन के लिए नहीं रखा गया है।

अब, मैं अलेप्पी-कायनकुलम लाइन के संबंध में कुछ कहूंगा। इस परियोजना के लिए केवल 1000 रुपये नियत किये गये हैं। मुझे यह कहते हुए अफसोस है कि यह बहुत ही कम धन-राशि है।

पालघाट जिले के पजेकोड में एक कोच फैक्ट्री स्थापित करने के प्रस्ताव पर मैं एक महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहता हूँ। एक सर्वेक्षण पहले किया गया था और अगर मेरी जानकारी सही है तो रिपोर्ट पालघाट के पक्ष में थी।

**एक माननीय सदस्य :** कोचीन-मदुरै लाइन का भी उल्लेख कीजिए।

**श्री मुस्तापल्ली रामचन्द्रम :** हां, वह भी है।

मैं यह समझता हूँ कि कोच फैक्ट्री को उत्तर में किसी अन्य स्थान पर लगाया जा रहा है। मुझे दुःख है कि इस सम्बन्ध में कुछ भी नहीं किया जा रहा है।

एक बार फिर मुझे खेद से कहना पड़ता है कि प्रस्तावित डीजल इंजन बर्कशाप को त्रिनेन्द्रम में स्थापित करने के बारे में भी कुछ नहीं किया गया है।

**सभापति महोदय :** कृपया अब समाप्त कीजिए।

**प्रो० पी० जे० कुरियन (इदुक्की) :** यह उनका पहला भाषण है। इन्हें जारी रखने दीजिए।

**सभापति महोदय :** यहां पर ऐसे बहुत से सदस्य हैं जो अपना पहला भाषण करना चाहते हैं।

श्री मुस्तापल्ली रामचन्द्रन : मुझे यह बताते हुए दुःख है कि कन्नानौर, तैलीचरी, बड़ागरा, कासारगोड़ तथा कालीकट पर यातायात तथा स्टेशन सुविधाएं बहुत ही कम हैं।

मालाबार क्षेत्र के यात्रियों को बहुत ही असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह मालाबार क्षेत्र का भ्रमण करके स्वयं देखें कि यात्रियों को कौन-सी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। खराब रेल डिब्बे, जो दूसरे रेल डीवजनों द्वारा अस्वीकार किए जाते हैं, मालाबार भेज दिये जाते हैं। यहां तक कि प्रथम श्रेणी के डिब्बों में भी सुविधाएं बहुत ही खराब हैं।

शोरानुर से मंगलौर रेल लाइन को दोहरा करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गयी है। केरल सरकार रियायती दर पर विद्युत शक्ति देने को तैयार है, इसलिए मेरा रेल मंत्री से विनम्र निवेदन है विशेष तौर पर त्रिवेन्द्रम से मंगलौर तक की लाइन के विद्युतीकरण को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

मेरा रेल मंत्री जी से विनम्र निवेदन है कि वह कृपया इन समस्याओं पर ध्यान दें और प्रस्तावों पर गम्भीरता से विचार करें।

[हिन्दी]

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : सभापति जी, आपको धन्यवाद देती हूँ कि आपने बड़ी प्रतीक्षा के बाद मुझे बोलने का मौका दिया। मंत्री जी ने, रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करती हूँ और उनके साहस की मैं सराहना करती हूँ कि घाटे का बजट पेश करते हुए उन्होंने जो टैक्स लनाए हैं यात्रा कर पर साढ़े 12 प्रतिशत जो था, उसको घटा कर अपने भाषण में 10 प्रतिशत कर दिया है। मालभाड़ा भी 10 प्रतिशत बढ़ाया है उस पर कर लगाया। यह घाटे का करों वाला जो बजट पेश किया, उनको निश्चित ही कोई वाहवाही तो नहीं मिलेनी, उन्हें आलोचना ही मिलेगी, आलोचना ही उनके सामने आएगी, उनके हिस्से में पड़ेगी, लेकिन सभापति जी, विकल्प क्या है इसका। एक तरफ तो हम सभी चाहते हैं कि हमारे यहां रेलवे लाइनें बनें, हम एक तरफ चाहते हैं कि हमारे यहां पुरानी लाइनों के पुराने जो माडल के इंजनों के या पुराने डिब्बे हैं, उनका नवीनीकरण हो, हम एक तरफ चाहते हैं कि हमारे यहां विद्युतीकरण हो, हम चाहते हैं कि जो हमारी सिगल लाइन है वह डबल बनाई जाए, जहां रेलवे लाइनें नहीं हैं वहां नई लाइनें दी जाएं, तो यह सब करने के लिए मैं सोचती हूँ कि शायद मंत्री जी बता सकते हैं, इनके पास न तो कोई जादू-मन्त्र होगा, न कोई अलादीन का चिराग होगा कि कहें "शमा जल जा" इतनी लाइनें बिछा दे, इतना नवीनीकरण कर दे, इतना इवेक्ट्रीफिकेशन कर दे, इसके लिए कोई न कोई रास्ता निकालना ही पड़ेगा। सभापति जी, एक बात सोचिए कि जब हम प्रजातंत्र पर भरोसा करते हैं और प्रजातांत्रिक ढंग से चुनकर आते हैं तो हमें कुछ चीजों को ध्यान में ज़रूर रखना पड़ता है, इन चीजों को मद्देनजर रखना पड़ता है कि जो हम टैक्स लगा रहे हैं, जो भार बढ़ा रहे हैं, जो हम किराए बढ़ा रहे हैं, इसका बोझ किसके ऊपर ज्यादा पड़ने वाला है। कहीं वह कमजोर और पिछड़ा वर्ग इसके चपेट में तो नहीं आया है। मैं यह अवश्य कहूंगी कि हमारे मंत्री महोदय ने सबको एक लाठी से हांका है चाहे वह गरीब हो, पिछड़ा वर्ग हो या कमजोर वर्ग हो अथवा पैसे वाला हो सबके ऊपर आपने दस प्रतिशत किराया बढ़ा दिया है। खाने की चीजें जैसे—दाल, नमक या सब्जी पर भी आपने दस प्रतिशत बढ़ा दिया है। आपने एयर कंडीशंड का किराया बढ़ाया, कोई बुराई नहीं है। फर्स्ट

क्लास पर बढ़ा दीजिए। लेकिन कमजोर जो वर्ग सैकण्ड क्लास में सफर करता है, उसको राहत देना हमारा फर्ज हो जाता है। मैं यह निवेदन करूंगी कि अगर इस पर आप पुनः विचार कर सकते हैं तो बड़ी मेहरबानी होगी। यह संभव नहीं है तो एक सुझाव देना चाहूंगी कि फिर से थर्ड क्लास शुरू कर दीजिए। इससे कम से कम उस गरीब, कमजोर और पिछड़े वर्ग को राहत मिलेगी। यदि यह राहत पहुंचा सके तो मैं आपकी बड़ी आभारी होऊंगी। युवा वर्ष में युवाओं के लिए 15 प्रतिशत की छूट दी है, अगर दस युवा साथ सफर करें। इसको पांच या इससे अधिक कर दिया जाए तो ज्यादा बेहतर होगा। बाल वर्ष पर जो बच्चों के लिए तीन से पांच वर्ष की जो बढ़ोत्तरी कर दी कि वे फ्री सफर कर सकेंगे, उसको कायम रखा है इसके लिए आप बघाई के पात्र हैं। मेरी बहन ऊषा जी ने अपने भाषण में कहा कि असन्तुलन है। मैं भी महसूस करती हूँ कि असन्तुलन बढ़ता ही जा रहा है। जहां तीन लाइन हैं, वहां छह लाइनें बिछ जाती हैं। जहां बड़ी लाइन है, वहां और बिछ जाती हैं और विद्युतीकरण हो जाता है। जहां पहले से काम हुआ है वहां और डबल हो जाता है। पर कुछ ऐसे भी इलाके हैं, जहाँ पर कोई कार्य नहीं हुआ है। वहां के लोगों ने आजादी के 35 वर्ष से भी रेलगाड़ी नहीं देखी है। वे, टिकटकी लगाकर देख रहे हैं कि क्या हमें भी कभी छुकछुक की आवाज सुनने को मिलेगी। यह असन्तुलन है। इसको मिटाने के लिए उन्होंने कहा कि कमेटी बनाई जायें। इस असन्तुलन को आपको दूर करना होगा। यदि कमेटी बनावें अथवा और कोई कदम उठावें... (व्यवधान) वैंस्ट बंगाल के सदस्य यहां खड़े होकर चिल्लाते हैं। जो चिल्लाते हैं, शायद उनकी सुन ली जाती है जबकि वहां पर रेल लाइनों का प्रतिशत अन्य कहीं बड़े प्रदेशों से अधिक है... (व्यवधान)

**श्री नारायण चौबे :** आप भी चिल्लाइए।

**श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी :** आप चुप हो जाइए। मैंने किसी को डिस्टर्ब नहीं किया। सभापति जी, क्षेत्र की दृष्टि से मध्य प्रदेश सबसे बड़ा प्रदेश है, पर वहां केवल 13 प्रतिशत रेलवे लाइन बिछी हुई है। उसी के बराबर राजस्थान में 16 प्रतिशत और उत्तर प्रदेश में जो आबादी में सबसे बड़ा है, वहां पर तीस प्रतिशत रेलवे है जबकि वैंस्ट बंगाल में 42 प्रतिशत लाइन बिछी हुई है। फिर भी यहां पर चिल्लाते हैं कि हमारे प्रदेश की ओर ध्यान नहीं दिया जाता, सरकार सौतेला व्यवहार करती है और तरह-तरह के नारे लगाए जाते हैं। मैं चाहती हूँ कि इस असन्तुलन को दूर किया जाए। रेल मंत्री जी से मुझे काफी उम्मीद है। जिस क्षेत्र से ये आए हैं, उसका इन्होंने काफी विकास किया है। पिछड़े क्षेत्रों में विकास तभी हो सकता है जबकि आवागमन के साधन उपलब्ध हों, इस बात को आप अच्छी तरह से जानते हैं। आपने सतना और रोवा लाइन के लिए बजट में प्रावधान रखा है। गुना और इटावा के लिए कहा है कि यह डकैती बाला एरिया है। इस समस्या को हल करने हेतु यहां पर लाइन बिछाई जा रही है... (व्यवधान) साथ ही आपको 4.00 म० प०

ज्ञात होगा कि दस्यु-प्रभावित एरिया में ललितपुर से बांदा तक रेलवे लाइन बिछाने की बात कितने दिनों से चल रही है और उस एरिया से एक नहीं चार संसद-सदस्य द्वारा आपको अवगत कराया है जहां बहुत गरीबी है, बेकारी है और एक भी उद्योग नहीं लगा है, इसलिए कि वहां आवागमन के साधन नहीं हैं जहां खनिज सम्पदा से लाभ हो सकता है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगी कि ललितपुर से बांदा तक रेलवे लाइन वाया खजुराहो बिना देरी किए बनाई जाए। खजुराहो विश्व-विख्यात जगह है। सभी लोग प्लेन से नहीं जाना चाहते और न जा सकते हैं। रेल सुविधा होने पर उस इलाके से आपको काफी मात्रा में फौरेन एक्सचेंज मिलेगा और साथ ही वह पिछड़ा

हुआ इलाका भी आगे बढ़ेगा। वहाँ के लोगों को भी दस्यु समस्या के समाधान में सहयोग मिलेगा।

इसके अलावा मैंने एक बार आपको लिख कर भी भेजा था कि कुतुब एक्सप्रेस, जो कि निजामुद्दीन से जबलपुर तक चलती है, उसके रास्ते में आपने कितने ही स्टेशन बढ़ा दिए हैं जो कि पहले नहीं थे। दिल्ली से झांसी के बीच पहले ही काफी ट्रेन चलती हैं। इसलिए इन सारे स्टेशनों का बढ़ाया जाना जरूरी नहीं था। बल्कि झांसी के बाद म० प्र० के जिले जैसे टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना, रीवा, सतना, शहडोल इत्यादि जिले आते हैं। उनका संबंध, जबलपुर में हाई कोर्ट लगती है, दूसरी अदालतें लगती हैं और कई आफिसेज भी लगते हैं, टीकमगढ़ जिले के लिए उसमें कोई स्टेशन नहीं है। मैं पूछना चाहती हूँ कि आप कितने और स्टेशन बढ़ायेंगे। दूसरी ओर निवाड़ी के लिए जो टीकमगढ़ जिले का स्टेशन है, आपने मना कर दिया। मैं आपसे नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहती हूँ वहाँ के लोगों के लिए भी आप कुतुब की सुविधा प्रदान करें ताकि वे भी जबलपुर जा सकें।

• इन शब्दों के साथ मैं अन्त में एक निवेदन यह करता चाहती हूँ कि जो इलाके पिछड़े हैं, उनको विकसित करने के लिए आप काम करें। जब हम समाजवादी समाज की बात करते हैं तो हमें असंतुलन को भी दूर करना होगा और जहाँ जरूरत है, जहाँ 35 साल की आजादी के बाद भी कोई प्रगति नहीं हो सकी है, उन इलाकों की ओर भी दृष्टि डालनी होगी। इन शब्दों के साथ, मैं एक निवेदन यह भी करना चाहूंगी कि कुतुब एक्सप्रेस के समय में भी परिवर्तन किया जाए ताकि जबलपुर यह ठीक साढ़े 8 बजे पहुंच सके। यहाँ से आप जल्दी चलवा दीजिए ताकि रास्ते में जितनी चैन खिचती हैं, वे भी बन्द हो सकें और जितने उसमें आफिसेज में काम करने वाले बैठते हैं, वह जगह पर चैन खींच कर गाड़ी रोकते हैं। इसके साथ ही, मैंने आपको एक शिकायत भी भेजी है कि मेरे क्षेत्र में पान की खेती बहुत होती है और जैसा आपको पता है पान ऐसी नाजुक चीज है कि यदि एक ट्रेन से न भेजा जाए तो जल जाँता है, गल जाता है। मैं कई बार आपको इस विषय में लिख चुकी हूँ कि झांसी स्टेशन पर पान के काश्तकार को इतना परेशान किया जाता है, उनसे टोकनी पर 12-12 और 18-18 रुपये मांगे जाते हैं जिसके न देने पर उनका पान रूक जाता है और उन्हें लाखों रुपये का नुकसान उठाना पड़ता है। पान हमारे देश से पाकिस्तान और बंगलादेश सहित कई देशों को जाता है और इससे काफी विदेशी मुद्रा भी मिलती है। मैं आपका ध्यान पुनः उस ओर आकृष्ट करते हुए निवेदन करना चाहूंगी कि आप कोई व्यवस्था करवाइये ताकि उन पान की काश्तकारी को सहूलियत मिल सके। इन शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करती हूँ कि आपने मुझे समय दिया और रेल बजट का समर्थन करती हूँ।

[अनुवाद]

श्री के० आर० नटराजन (डिन्डिगुल) : सभापति महोदय, अखिल भारतीय अन्ना द्रमुक की ओर से इस बजट का मैं स्वागत करता हूँ। फिर भी मुझे माननीय रेल मंत्री को कुछ सुझाव देने हैं जिन पर वे विचार करके लागू करवायें।

पुरातन्त्री धैलेबर एम० जी० आर० की तमिलनाडु सरकार की सही मांग के बावजूद तमिलनाडु से नई रेल लाइन के निर्माण के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। तमिलनाडु सरकार ने 1980-85 की पंचवर्षीय योजना में राज्य की सिफारिशों में इन महत्वपूर्ण रेल लाइनों

को शामिल किया था :—

- (1) डिंडीगुल से कुमबुम तक बरास्ता पेरीयाकुलम रेल लाइन;
- (2) बंगलौर से पांडिचेरी तक बरास्ता, होमुर, पालाकोड़े, कृष्णागिरि, जोलारपेट, तिरुवनमलाई;
- (3) चम्पाराजन नगर-मलानी लाइन;
- (4) करूर से टूटीकोरिन बरास्ता डिंडीगुल चौड़ी लाइन;

इन रेल लाइन का निर्माण तमिलनाडु के आर्थिक विकास के लिए अति महत्वपूर्ण हैं।

करूर से डिंडीगुल तक बड़ी रेल लाइन तमिलनाडु के लोगों के लिए दशाब्दियों से स्वप्न बनी हुई है लेकिन इस लाइन पर घीमी प्रगति के कारण तमिलनाडु के लोगों को पीछे धकेल दिया है। यह परियोजना तमिलनाडु के लोगों के आर्थिक विकास के लिए है। अतः मैं इस परियोजना पर शीघ्र कार्य पूरा करने की मांग करता हूँ।

बंगलौर से पांडिचेरी तक बरास्ता, होमुर, पालाकोड़, कृष्णागिरि, जोलारपेट तथा तिरुवनमलाई जो बड़ी लाइन बिछाई जाने वाली है बहुत ही महत्वपूर्ण है। यह लाइन तीन राज्यों अर्थात् कर्नाटक, तमिलनाडु तथा पांडिचेरी को जोड़ती है। पांडिचेरी वह स्थान है जिसमें महाकवि सुब्रह्मण्य भारतीयार तथा अरविन्द घोष जैसे हमारे बड़े-बड़े कवियों को आश्रय दिया। यह हमारे महान कवि भारतीसदन का जन्म स्थली भी है। इसके अतिरिक्त यहाँ पर तिरुवनमलाई तथा पालाकोड़े के बीच रेल लाइन भी है। अतः इस लाइन का निर्माण आसान है।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह इन क्षेत्रों के पिछड़ेपन को देखते हुए इन क्षेत्रों में और अधिक आर्थिक, वाणिज्यिक तथा औद्योगिक विकास सम्बन्धी आवश्यकता पर भी विचार करें तथा भविष्य में रेलों के विकास की योजनाएँ तैयार करें।

[श्री शरद डिघे पीठासीन हुए]

कोडाईकनाल को पर्वतीय स्थलों का राजा माना जाता है। सारे विश्व के पर्यटक इस पर्वतीय पर्यटन स्थल पर आते हैं। यद्यपि यह एक अच्छा पर्यटन केन्द्र है, फिर भी, उठागमंडलम से भिन्न, यहाँ पर रेल लाइन नहीं है। कोडाईकनाल, पिछड़े जनपद मदुरै में स्थित है। अतः मैं मदुरै से कोडाईकनाल तक यातायात सर्वेक्षण कराने तथा उचित कदम उठाने की मांग करता हूँ।

शोलाबंदन से कुमबुम के लिए एक लाइन बदलनी है जो बाटलागुंडा, नीलाकोटई, परियाकुलम-कुमबुम के रास्ते जायेगी तथा त्रिवेन्द्रम लाइन को मिलायेगी।

तिरुवनगलम से कुमबुम तक सेड़ापल्ली तथा इलुमलाई होती हुई और त्रिवेन्द्रम लाइन को जोड़ती हुई एक अन्य रेल लाइन बनानी चाहिए।

डिंडीगुल में रेल लाइन पर एक पुल का तुरंत निर्माण कराना पड़ेगा। काफी संख्या में रेलें इस सेक्शन से गुजरती हैं, अतः अधिकांशतया फाटक बन्द ही रहते हैं और यातायात ठप्प हो जाता है। मोटरों का चलना वास्तव में रुक जाता है। स्कूल जाने वाले बच्चे, कार्यालय जाने वाले, सक्की तथा रोजमर्रा की अन्य वस्तुओं के फेरी वाले देर तक अपने स्थानों को नहीं पहुँच पाते हैं

जिससे लोगों को काफी परेशाबी हो रही है। अतः मैं डिडीगुल में इस रेल लाइन पर तुरंत पुल के निर्माण कराने की मांग करता हूँ। इसी वर्ष के बजट में इसके लिए प्रावधान करना होगा।

1860 में लॉर्ड डलहौजी द्वारा एंगमोर से तिरुनेलवेली तथा टूटीकोरिन के लिए 'कौरड' लाइन तथा तंजौर से होती हुई मुख्य लाइन मीटर गेज लाइन बिछायी गई थी। अतः इन लाइनों को बड़ी लाइन में बदलना होगा तथा दोहरी लहान के लिए अगले वर्ष के बजट में प्रावधान करना होगा।

तम्बरम तथा चिंगलपेट के मध्य लाइन को दोहरा करने की एक बहुत पुरानी मांग है ताकि इस क्षेत्र की बढ़ती हुई यातायात की जरूरत पूरी की जा सके। यह मांग श्री ओ० वी० अलेगसन जब उप रेल मंत्री थे तब से लम्बित पड़ी है। अतः मैं मांग करता हूँ कि वर्ष के बजट में इसके लिए धनराशि का प्रावधान किया जाये।

वर्ष दर वर्ष किराए और भाड़े की दरों में वृद्धि हो जाती है। यात्री-किराए से आय तो बढ़ती है परन्तु उसके अनुपात में यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं में बढ़ोत्तरी नहीं होती। अनेक रेलवे स्टेशनों पर पीने का पानी तक उपलब्ध नहीं। बहुत से स्टेशनों पर शौचालयों की दशा बड़ी सोचनीय है और जिन स्टेशनों पर ये सुविधाएं उपलब्ध की गई हैं वहां उनका रख-रखाव ठीक तरह से नहीं किया जाता। अनेक स्टेशनों और अनेक रेलगाड़ियों में रोशनी का उचित प्रबन्ध नहीं है। विश्राम कक्ष की सुविधाओं में और सुधार की आवश्यकता है। रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को उचित मूल्य पर बढ़िया पौष्टिक भोजन नहीं मिलता।

बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने के लिए रेल व्यवस्था का आधुनिकीकरण और कंप्यूटरीकरण करना पड़ेगा। इसका अधिक से अधिक विद्युतीकरण करना होगा। रेल पटरियों का तीव्र गति से नवीकरण करना होगा तथा मीटर गेज और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना होगा। कई पुलों का पुनर्निर्माण करना होगा। बहुत से वैगन खराब हालत में हैं तथा पटरियां पुरानी पड़ गई हैं। अतः पुनर्निर्माण के कार्य में तीव्रता लानी होगी।

उदाहरण के लिए पेरालम से कोडैकनाल की रेल लाइन एक शताब्दी से भी अधिक पुरानी है। आज की आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। इस पटरी पर मालगाड़ियों से भारी माल नहीं डोया जा सकता। अतः इस पटरी को उखाड़ कर दूसरी नई पटरी बिछानी होगी।

रेलवे-यार्ड, चलती रेलगाड़ियों, लोको शेडों तथा वकंशापों में चोरी की वारदातों में बढ़ोतरी हुई है। अक्सर यह कहा जाता है कि आर० पी० एफ० के आदमी स्वयं यह चोरियां करते हैं। अतः उन पर निगरानी और नियंत्रण रखा जाए तथा इस प्रकार के कदाचार से सख्ती से निपटा जाए।

रेल कर्मचारियों में से लगभग 40 प्रतिशत आकस्मिक मजदूर हैं। उन्हें नियमित सेवा में सम्मिलित कर उन्हें स्थायी किया जाना चाहिए तथा उनकी सेवा शर्तों के सम्बन्ध में उचित सुरक्षा प्रदान करनी होगी। उपनगरीय और ग्रामीण क्षेत्रों में कार्यरत रेल कर्मचारियों को बहुत दुःख उठाने पड़ रहे हैं। उन पर उचित ध्यान दिया जाना चाहिए।

मदुरै और बोदी लाइन तथा कोयम्बटूर और बंगलौर, कोयम्बटूर और त्रिची, डिडीगुल और कोयम्बटूर, मदुरै और टूटीकोरिन, मदुरै तथा तिरुनेलवेली और कन्याकुमारी लाइनों के बीच अधिक रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिए क्योंकि इनमें अत्यधिक भीड़-भाड़ रहती है।

रेल प्रशासन में नियुक्तियों के सम्बन्ध में अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों के लिए आरक्षण का प्रावधान है परन्तु आरक्षित वर्ग में नियुक्तियों का प्रतिशत यथेष्ट नहीं है। इसमें और वृद्धि की जानी चाहिए। भारत के संविधान में तो अनुच्छेद 15 और 16 के अधीन पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए भी नियुक्तियों में आरक्षण का प्रावधान है, परन्तु भारतीय संविधान के अनुच्छेद 16 के तहत यह प्रावधान कागज की शोभामात्र बनकर रह गया है, क्योंकि पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए ऐसा कोई प्रावधान लागू नहीं किया जा रहा है। मैं यह मांग रखता हूँ कि पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए न्यूनतम 30 प्रतिशत आरक्षण होना चाहिए।

अधिसूचित न किए गए आदिवासियों के लिए भी कोई आरक्षण नहीं है। इस वर्ग के लोगों के लिए कम से कम 15 प्रतिशत पद आरक्षित रखे जाएँ। ब्रिटिश काल में इन लोगों के साथ अपराधियों का-सा व्यवहार किया जाता था। पासपोर्ट के बगैर उनके एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने पर रोक लगी हुई थी।

मैं यह भी मांग करता हूँ कि पीरमलाई कल्लरों के लिए तीन प्रतिशत पद आरक्षित किए जाएँ। तमिलनाडु में उनकी जनसंख्या 35 लाख है। अंग्रेजी शासनकाल में इनको इधर-उधर जाने और अपना व्यवसाय करने से इस कदर रोकना गया कि वे पांच शताब्दी पीछे पिछड़ गए हैं। अतः उनके पुनर्वास और भ्रष्ट-पोषण का ध्यान रखना सरकार का कर्तव्य है।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे मैंने अभी जो मुद्दे उठाए हैं उन पर ध्यान दें तथा इस राज्य की जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने की दृष्टि से आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित करें।

[हिन्दी]

श्री राम श्रेष्ठ सिरहर (सीतामढ़ी) : अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया, मैं उसका स्वागत करता हूँ। बहुत से सदस्यों ने सुधारवादी बातें कही, उसकी चर्चा की और उत्तरोत्तर सुधार कैसे हो इस पर बहस हुई। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि ग्रामीण क्षेत्रों के उत्थान की बात की जाती है, उनकी उन्नति हो, उनको सर्वोच्च स्थान मिले और व्यापार बढ़े लेकिन रेल बजट में ग्रामीण क्षेत्रों के विकास में रेलवे की क्या भूमिका है, यह दृष्टिगोचर नहीं होता है, जो कि होना चाहिए। पिछले दशक में देहाती क्षेत्रों में ग्रामीण अभियंत्रण संगठन कायम करके सड़कों का विकास किया गया, लेकिन रेलवे इस मुद्दे पर चुप्पी साध कर बैठी है। मेरा ख्याल है कि ग्रामीण विकास में रेलवे की भूमिका भी होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, वह नेपाल की सीमा पर स्थित है, नाम उसका सीतामढ़ी है। आज तक दरभंगा से नरकटियागंज के 200 किलोमीटर की भूमि हिन्दुस्तान और नेपाल की सीमा पर स्थित है। बिहार की आधी पैदावार चाहे मक्का की हो, गेहूँ की हो या धान की हो, यह मोतिहारी, सीतामढ़ी और दरभंगा पैदा करते हैं, लेकिन कोई रेल लाइन न होने से मार्केट सुविधा नहीं मिल पाती है। पिछले रेल मंत्री ललित बाबू के समय सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर रेल लाइन का सर्वेक्षण हुआ, लेकिन न जाने यह काम क्यों ठप्प पड़ा है। मौजूदा प्रधान मंत्री से 15 फरवरी को एक पत्र मुझे मिला, जिसमें मुझे सूचित किया कि सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक रेल लाइन का जो प्रस्ताव आपने दिया है, उसे मैंने रेलवे मिनिस्टर को फॉर एग्जामिनेशन के लिए भेज दिया है। अभी जो एग्जामिनेशन रिपोर्ट रखी गई है उसमें इस लाइन का कहीं कोई जिक्र नहीं है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि वह इस ओर अवश्य ध्यान दें, जिससे

सीमावर्ती इलाके की सुरक्षा हो सके और देहाती इलाके में उद्योग और व्यापार की प्रगति हो। इन्हीं शब्दों के साथ रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री डी० के० नय्यकर (घारबाड उत्तर) : महोदय, रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट के विषय में मैं कर्नाटक राज्य की रेल लाइनों के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ और उन पर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। दुर्भाग्य से मंत्री जी यहां उपस्थित नहीं हैं। फिर भी मुझे विश्वास है कि कर्नाटक से सम्बन्धित रेल लाइनों के विषय में मैं जो कुछ कहूंगा, वे उसका ध्यान रखेंगे।

कर्नाटक में दो मीटर-गेज लाइनें हैं। एक मिराज-बंगलौर लाइन तथा दूसरी हास्पेट-हुबली लाइन है। कर्नाटक के लोग बहुत समय से इन लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने की मांग कर रहे हैं। बहुत पहले से अनेक प्रयत्न किए गए हैं। किन्तु कोई ठोस नतीजा नहीं निकला है। दुर्भाग्य से, यद्यपि रेल विभाग हमारे राज्य के श्री दासप्पा से लेकर श्री पुनाचा और कई अन्य मंत्रियों के पास रहा है, तथापि ये दोनों लाइनें कभी भी बड़ी लाइन में नहीं बदली गईं। पिछले वर्ष, हम माननीय मंत्री महोदय से मिले थे तथा उन्होंने कृपा करके एक सर्वेक्षण कराए जाने का आदेश दिया था और सर्वेक्षण रिपोर्ट मंत्रालय के विचाराधीन है तथा मुझे आशा थी कि इन दोनों को वर्तमान बजट में शामिल कर लिया जाएगा। परन्तु मुझे खेद है कि उन्हें बजट में शामिल नहीं किया गया। इस सम्बन्ध में मैं आपको बता दूँ कि यदि आप पड़ोसी राज्य आन्ध्र प्रदेश, केरल और महाराष्ट्र में जाकर-देखें तो आप पायेंगे कि वहां प्रत्येक लाइन बड़ी लाइन ही है परन्तु कर्नाटक में ऐसा नहीं है। मैं नहीं समझ पाता कि रेलवे लाइनों के मामले में यह क्षेत्रीय असंतुलन क्यों बनाया हुआ है। मैंने रेल मंत्री महोदय से क्षेत्रीय असंतुलन को करने में कुछ न्याय बताने की आशा की थी, परन्तु ऐसा नहीं किया गया। परन्तु मुझे याद है कि उन्होंने अपने भाषण में इसका उल्लेख किया था कि वे वर्तमान निर्माणधीन कार्यों को शीघ्र निपटाने का प्रयास करेंगे तथा चयनात्मक आधार पर नए काम प्रारम्भ करेंगे। यदि ऐसी स्थिति है तो हुबली-करबाड लाइन के अतिरिक्त कार्य के साथ-साथ इन दो कार्यों को भी हाथ में लिया जाना चाहिये क्योंकि वहां औद्योगिकीकरण हो गया है तथा यातायात अधिक है। अतः उन्हें इन कार्यों को तत्काल, कम से कम अगले बजट में हाथ में ले लिया जाना चाहिए। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्रीमती ऊषा ठक्कर (कच्छ) : माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका स्वागत करती हूँ।

मैं आपके द्वारा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूँ कि कच्छ का एरिया जो है वह वार्डर एरिया होने के साथ-साथ बहुत पिछड़ा हुआ इलाका भी है। हमें मालूम है कि कच्छ में गांधी घाम से लखपत नगर तक रेलवे लाइन देने की योजना है। मेरी रेल मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि इस लाइन को इस वर्ष के बजट में रखने की कृपा की जाए। गांधी घाम से लखपत तक सर्वेक्षण का कार्य भी हो चुका है—ऐसा हमें मालूम है। इस रेलवे लाइन के बन जाने से लखपत, माण्डवी, मुंदरा और जाखी—ये चार ताल्लुके इससे कवर हो जायेंगे और वहां के लोगों की जो प्रॉब्लम है वह हल हो सकेगी। वहां पर लोगों में जो अनएम्प्लायमेन्ट की प्रॉब्लम है, वह भी हल हो सकेगी। इसके साथ-साथ लिग्नाइट तथा नमक की लोडिंग और अनलोडिंग की सुविधा

भी हो जायेगी। इसलिए मन्त्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि इसी बजट में इस लाइन का निर्माण कार्य रखने की कृपा करें। इस लाइन से रेलवे को गुड्स तथा पैसेंजर ट्राफिक से पूरी आमदनी होगी जिससे रेलवे को कैपिटल इन्वेस्टमेन्ट की रिटर्न में आसानी होगी।

बाम्बे से कच्छ गांधी घाम एक सुपर फास्ट ट्रेन अभी चलाई गई है जिसके लिए मैं मन्त्री जी को बधाई देती हूँ। इस सम्बन्ध में मैं मन्त्री जी से प्रार्थना करूंगी कि कच्छ के जो स्टूडेंट्स हैं, उनके लिए वहाँ पर स्थानीय कालेज न होने के कारण उन्हें आनन्द वल्लभ विद्यानगर पढ़ने के लिए जाना पड़ता है। पहले जनता एक्सप्रेस एवं सौभाग्य एक्सप्रेस का आनन्द में स्टाप था लेकिन जब से सुपर फास्ट ट्रेन बनाई गई है तब से वह स्टाप छीन लिया गया है जिसके कारण स्टूडेंट्स के लिए आने-जाने में बड़ी दिक्कत हो गई है। मेरी प्रार्थना है कि आनन्द में सुपर-फास्ट ट्रेन का स्टाप रखा जाए तथा इस ट्रेन का नाम कच्छ मेल रखा जाए।

श्री राम बहादुर सिंह (छपरा) : सभापति महोदय, जिस प्रकार शरीर में नसों और नाड़ियों द्वारा खून की गति होती है, उसी प्रकार किसी भी देश की गति यातायात के साधनों पर निर्भर करती है। शरीर के हर अंग में नसों द्वारा खून पहुंचता है और शरीर स्वस्थ रहता है। यदि उसमें खराबी आ जाती है, तो शरीर बीमार पड़ जाता है। ठीक उसी तरह किसी भी देश के यातायात के साधनों में खराबी हो जाए तो देश बीमार पड़ जाता है, चाहे वह आर्थिक दृष्टि से हो, सामाजिक दृष्टि से हो या सांस्कृतिक दृष्टि से हो। देश के भिन्न-भिन्न भागों में उपभोग की वस्तुयें तैयार होती हैं और उनका उपभोग करने वाले लोग देश के भिन्न-भिन्न भागों में बसते हैं और उन तक देश के यातायात के साधनों द्वारा वस्तुओं को पहुंचाना होता है।

विचारों के आदान-प्रदान में भी यातायात के साधनों का बड़ा उपयोग है। इसलिए यातायात के साधनों का जितना विकास होगा, उतना ही देश का विकास होगा। अपने देश में यातायात के जितने भी साधन उपलब्ध हैं, उनमें सबसे पहला स्थान रेल का आता है, लेकिन रेलों के बारे में लोगों के दिमागों में यह बात घर कर गई है कि रेल समय से नहीं चलती हैं, रेल में जगह नहीं मिलती, रेल में बिजली का अभाव है, पानी का अभाव है और सुरक्षा का भी अभाव है। लोगों के जान-ब-माल को भी खतरा है। इस भावना के चलते लोगों का ध्यान रेल से हटकर मोटर-ट्रांसपोर्ट की ओर होता जा रहा है। इसलिए मैं रेल मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि वे लोगों के दिमागों से इस भावना को हटाने के लिए यदि वे कालबद्ध योजना लेकर संकल्प के साथ आगे बढ़ेंगे तो वे लोगों के मानस से इस बात को निकाल सकते हैं। जब तक वे कालबद्ध योजना एवं संकल्प के साथ रेल के विकास के लिए कदम नहीं बढ़ायेंगे, तब तक लोगों के दिमाग से इस भावना को नहीं निकाल सकते हैं।

माननीय रेल मन्त्री जी से अब मेरा पहला निवेदन यह है कि हमारे बिहार में पटना में दीघा और पहलेजा के बीच रेलवे पुल बनाने की बात चली आ रही है। मैंने सुना है कि उस पुल के स्थान में परिवर्तन करके महात्मा गांधी सेतु के नजदीक लाने की चेष्टा की जा रही है। इस सम्बन्ध में मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि दीघा घाट और पहलेजा में रेलवे की अपनी जमीन है, रेलवे लाइन है और पहलेजा में रेलकर्मियों के रहने के लिए आवासीय प्रबन्ध भी है, यदि यह पुल महात्मा गांधी सेतु पर बनवाते हैं तो हजारों लोगों को वहाँ से बिस्थापित होना पड़ेगा तथा पटना व हाजीपुर दोनों तरफ की उपजाऊ जमीन को रेलवे को लेना पड़ेगा। महात्मा गांधी सेतु के नजदीक पुल बनाने से सारन कमिश्नरी, पूर्वी उत्तर प्रदेश के

देवरिया, घोरखपुर, गाजीपुर, बलिया, गौंडा, बस्ती आदि जिलों के करीब 3.5 करोड़ लोगों को 40 किलोमीटर की दूरी ज्यादा तय करनी पड़ेगी, तब जाकर वह पटना पहुंचेगा। इसलिए साढ़े तीन करोड़ लोगों के पैसे को, समय और उनकी शक्ति को बचाने के लिए यह जरूरी है कि डीघा घाट और पहलेजा के बीच में पुल बनाया जाए।

दूसरा निवेदन है कि हमारे यहां जब ब्राड-गेज लाइन बन रही थी, तो एन० ई० आर० के छपरा-सोनपुर के बीच छपरा कचहरी स्टेशन पर साराङ्गल फाटक को यह कह कर बन्द कर दिया गया कि जब इस लाइन का काम पूरा हो जाएगा, तो उस फाटक को खोल दिया जाएगा। उस फाटक के बन्द होने से सारन कमिश्नरी जिले का दो-तिहाई हिस्सा उसके उत्तर में पड़ता है और एक-तिहाई हिस्सा दक्षिण में पड़ता है। दोनों ओर के लोगों को उधर से उधर आने के लिए कोई दूसरा मार्ग नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे उस फाटक को खुलवाने का कष्ट करें और उसके ऊपर सड़क पुल बनवा कर वहां की जनता को राहत पहुंचायें।

तीसरा निवेदन, हमारे यहां जब ब्राड गेज लाइन पर काम चल रहा था, तो महाराजगंज और दरौंदा के बीच की लाइन को यह कह कर बन्द कर दिया गया कि जब बड़ी लाइन का काम खत्म हो जाएगा तो इस लाइन को चला दिया जाएगा। महाराजगंज एक बहुत बड़ी व्यापारिक मंडी है। रोजाना कम-से कम दस-बारह लाख का बाजार होता है। लाखों लोगों की रोजी-रोटी चलती है। इस लाइन के बन्द हो जाने से वहां के लोगों को भयावह संकट से गुजरना पड़ रहा है। मेरा आपसे निवेदन है कि आप इस लाइन को चालू करवाने का कष्ट करें।

चौथा निवेदन है कि छपरा और सारन कमिश्नरी के बीच में जितने भी स्टेशन्स हैं, उन तमाम स्टेशनों में शीतलापुरा स्टेशन की आमदनी किसी भी स्टेशन से कम नहीं है, लेकिन वहां लोगों की सुविधा के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। कोई शैंड नहीं है। इसलिए मैं रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि इस ओर ध्यान देने का कष्ट करें।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री बिमल कान्ति घोष (सीरमपुर) : सभापति महोदय, मैं 1985-86 के रेल बजट तथा रेल मन्त्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मुझे बहुत-सी बातें कहनी थीं परन्तु उन मुद्दों पर इस सदन के सदस्यों द्वारा पहले ही विस्तृत चर्चा की जा चुकी है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने बहस का उत्तर देते हुए विभिन्न प्रस्तावों के कारणों के बारे में स्पष्टीकरण दिया है। मैं पूर्व प्रस्तावित अधिभार को कम करने के लिए माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ।

नई रेल लाइनों के प्रस्तावों को पढ़ते समय मुझे यह देख कर दुःख हुआ कि इस सम्बन्ध में पश्चिम बंगाल की पूर्ण उपेक्षा की गई है। मैं यह कहना चाहूंगा कि रेल मन्त्रालय को पश्चिमी बंगाल में पहले से ही चल रही परियोजनाओं को जारी रखना चाहिए था और उन्हें पूरा करना चाहिए था तथा उन परियोजनाओं को भी पूरा किया जाना चाहिए, जिनके लिए पूर्व सरकार ने वचन दिया था, अतः मैं उन परियोजनाओं की एक सूची प्रस्तुत कर रहा हूँ जिनको इस बजट में शामिल किया जाना चाहिए।

(1) भूतपूर्व मार्टिन लाइट रेलवे द्वारा सेवित क्षेत्र अर्थात् हावड़ा और हुगली जिलों के हावड़ा-शेखला सेक्सन, हावड़ा-अमता सेक्सन, हावड़ा-चम्पादंगा सेक्सन में बड़ी लाइनों का निर्माण हावड़ा और हुगली जिलों के ग्रामवासियों के दुःखों को दूर करने के लिए आज से 10 वर्ष से भी पूर्व हमारी प्रिय स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गान्धी ने इस परियोजना का शिलान्यास किया था। इस परियोजना का एक लघु चरण ही पूरा हुआ है, जिसके लिए मैं पूर्व रेल मंत्री का आभारी हूँ। इस देहाती इलाके के लोग स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा दिए गए आश्वासनों को अब अक्लिम्ब पूरा हुआ देखने के लिए उत्सुक हैं।

(2) पूर्वी रेलवे के शेरफुली-तारकेश्वर सेक्सन पर दूसरी लाइन बिछाने और इस लाइन को आरामबाग के रास्ते विष्णुपुर तक बढ़ाया जाना। ग्रामीण लोगों के लाभ के लिए यह परियोजना अत्यन्त आवश्यक है।

(3) पूर्वी रेलवे के बंडेल-कटवा सेक्सन पर दोहरी लाइन बिछाना और उसका विद्युतीकरण करना।

(4) नामखाना-बजबज रेल लाइन।

(5) दीघा-तामलुक रेलवे-लाइन।

(6) एकलखी-बलूरघाट रेलवे-लाइन।

(7) उत्तर बंगाल में रेल विकास।

(8) दार्जिलिंग-हिमालय रेल लाइन का विकास और विभिन्न पहाड़ी इलाकों में इसका विस्तार। पहाड़ी लोगों के लाभ के लिए यह परियोजना अनिवार्य है। पर्यटन के विकास के लिए भी यह आवश्यक है क्योंकि इस छोटी खिलौनानुमा गाड़ी के लिए पर्यटकों में भारी आकर्षण है।

इन सभी परियोजनाओं को बजट में शामिल किया जाना चाहिए तथा उन पर शीघ्र कार्य शुरू कर देना चाहिए।

कलकत्ता की परिक्रमा रेल और मेट्रो रेल को ब्यथाशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

मैं पुनः यह कहना चाहूंगा कि रेलवे में कार्यरत आकस्मिक मजदूरों को धीरे-धीरे करके नियमित आधार पर नियुक्त किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री बिलीप सिंह भूरिया (झारखण्ड) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे के सप्लीमेंट्री बजट का, जिसे माननीय रेल मंत्री जी ने पेश किया है, समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आजादी के 37 वर्षों के बाद हम 6547 किलोमीटर रेलवे लाइन बना पाये हैं और यदि यही रफ्तार रही तो इस देश में बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं, ऐसे जिले हैं, ऐसे पहाड़ी क्षेत्र हैं जिन्होंने अभी तक रेलवे को नहीं देखा है, पता नहीं कब तक उनको यह अवसर मिल सकेगा। हमारे जितने साथी अभी तक बोले हैं सबने नई रेल लाइनों की मांग की है। हमारे देश के अन्दर रेल की पटरियाँ खराब हैं, डिब्बे खराब हैं, सिगनल खराब हैं, चौधरी साहब उनका सुधार करने में जगे हुए हैं, लेकिन कितना सुधार कर पायेंगे यह तो समय बतलायेगा, क्योंकि दूसरी तरफ धन की कमी बतलाई जाती है। ये दोनों बातें एक साथ नहीं चल सकती हैं। मैं मंत्री जी से यह बात कहना चाहूंगा—आपको गांवों और शहरों में फर्क करना पड़ेगा। मैं जानना चाहता हूँ—आपने

दिल्ली में जो रिग रेलवे बनाई है उसमें अब तक कितना घाटा हुआ है? शहरी आदमी और बड़े आदमी को मदद करने की आप बात करते हो। अब आप गांव वालों को दबा नहीं सकते क्योंकि आज गांव का आदमी भी जागरूक हो गया है। मैं गांव से आया हूँ और गांवों की बात करता हूँ। आपने कलकत्ता में अन्डरग्राउंड रेलवे पर कितना रुपया खर्च किया है और आज उससे कितना लोस हो रहा है, यह आपको इस हाऊस को बताना होगा और इसके बारे में निर्णय करना पड़ेगा कि गांवों के आदमियों की आप किस तरह से मदद करना चाहते हैं। आज जब गांव का आदमी शहर में आता है, तो सबसे पहले, उसे आक्टराय पर पैसा देना होता है और तब उसे शहर में घुसने दिया जाता है और शहर वाला आदमी गांवों में जाता है, तो वहां से माल ले आता है लेकिन गांव वाला बैसा का बैसा गरीब रह जाता है। इसलिए श्री बंसी लाल जी को यह निर्णय करना पड़ेगा कि वह किस तरह से गांव के आदमी की मदद करना चाहते हैं और किस तरह से उसको ऊपर उठाना चाहते हैं। यहां कुछ लोग यूनाइटेड हो सकते हैं और यूनाइटेड होने के बाद अपनी आवाज जोरों से उठा सकते हैं और सारा का सारा पैसा अपने लिए ले सकते हैं लेकिन मैं यह बताना चाहता हूँ कि आज भी गांव में ऐसे लोग हैं, जिन्होंने रेल नहीं देखी है। पहाड़ी एरियाज के लिए, आदिवासी एरियाज के लिए, हरिजन एरियाज के लिए आपको प्लान बनाना पड़ेगी और आपको यह भी देखना होगा कि जिन गांव वालों से आप पैसा लेते हैं, उन गांवों में रेलें पहुंचें। वहां पर खनिज होता है, लोहा वहां से आता है लकड़ी वहां से आती है और सीमेंट वहां से आता है लेकिन आज भी ऐसे लोग हैं, जो मजदूरी करके गांवों से 50-50 और 100-100 किलोमीटर पैदल चल कर आते हैं। वहां पर सड़कें नहीं हैं, रास्ते नहीं हैं। ऐसे लोगों के लिए भी आपको कुछ न कुछ करना पड़ेगा, यह रिक्वेस्ट मैं मंत्री को से करना चाहता हूँ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि सारे देश में आपको सस्ती रेलवे करनी चाहिए। आपको बिजली के अपने पावर प्लान्ट्स लगाने पड़ेंगे। आज प्रदेशों में जो इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड हैं, वे सब केसब घाटे में जा रहे हैं। अगर आप रेलवे को इलेक्ट्रिसिटी से जोड़ना चाहते हैं, तो आपको अपने पावर प्लान्ट लगाने पड़ेंगे।

आप कम्प्यूटर लगाने जा रहे हैं। यह जो कम्प्यूटर है, यह पश्चिमी देशों का मोडल है। जहां मनुष्य का ईमान खत्म हो जाता है, वहां कम्प्यूटर लगाया जाता है। आज हमारे देश में ऐसी चीज नहीं है। एक बात यह भी है कि अगर मनुष्य गलती कर देता है, तो उसमें कम्प्यूटर क्या करेगा। दूसरी बात यह है कि आप कम्प्यूटर कहां-कहां लगाएंगे और उसमें कितना ज्यादा पैसा खर्च होगा। किसी दरवाजे के ऊपर आप लगायेंगे या स्टेशन मास्टर के घर पर लगायेंगे या जो पीछे बैठता है वहां लगायेंगे या ड्राइवर के पास लगायेंगे। इस पर कितना रुपया खर्च होगा, यह मंत्री जी बताएं। मेरा कहना यह है जिन चीजों को दुरुस्त करने की आवश्यकता है उनको आप दुरुस्त कीजिए। रेल की पटरी को दुरुस्त करने की बात है, रेलवे डिब्बों की बहुत ज्यादा जरूरत है और जो सिगनल खराब हैं, उनको ठीक करने की बात है। इसके अलावा गांवों को रेलवे से जोड़ने की बात है। इनके लिए आप पैसा खर्च करें।

एक बात मैं यह और कहना चाहता हूँ कि आप इस चीज को देखें कि रेलवे गाड़ जो बैठता है, वह लोहे के डंडे पर बैठता है। ठंड में भी वह वही बैठता है, और गर्मियों के दिनों में भी वहीं बैठता है। उसके लिए पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है और बैठने की व्यवस्था नहीं है और वहां

पर हवा इतनी खराब है कि उसे शुद्ध हवा नहीं मिलती है। जो पुरानी स्टील की चीजें वहां लगी हुई थीं, वही की वही लगी हुई हैं। जो मनुष्य के जीने की आवश्यकता की चीजें हैं, उनको दुरुस्त करने की जरूरत है। हम खाली पश्चिमी देशों की बात करने लगे, तो यह ठीक नहीं है। कम्प्यूटर तब लगाए जाते हैं, जब मनुष्य का ईमान खत्म हो जाता है। जब तक मनुष्य मशीन में कागज नहीं डालेगा, तो कम्प्यूटर क्या करेगा। इसलिए आप ऐसी बातें न करें और जो छोटी-छोटी बातें हैं, जिनको दुरुस्त करने की आवश्यकता है, उन पर ध्यान दीजिए। एक बात यह भी है कि जहां आप कम्प्यूटर लगायेंगे, तो आपका मैनपावर कहां जाएगा। मैं जानना चाहता हूँ कि जो नौजवान पढ़-लिख कर आ रहे हैं, वे क्या करेंगे? उन लोगों को नौकरी देने की क्या व्यवस्था होगी। जो हिन्दुस्तान की अर्थ-व्यवस्था है, उन पर कम्प्यूटरों का असर पड़ेगा। हमारे नौजवान जो यूनिवर्सिटियों से निकल रहे हैं, वे क्या करेंगे। उन लोगों के लिए रोजगार के बारे में सोच कर हमें कम्प्यूटरों की बात करनी चाहिए। यह तो पश्चिमी देशों की बात है और मैं इसका बिल्कुल विरोध करता हूँ।

एक बात मैं अपनी कांस्टीट्यून्सी के बारे में कहना चाहता हूँ। मैं पश्चिमी मध्य प्रदेश से आता हूँ। रतलाम में जावरा रोड और सैलाना रोड रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर-ब्रिज बनाने की बात है। वे ओवर-ब्रिज आपको बनाने चाहिए। यह सही है कि जब देश के अन्दर पैसा नहीं होगा और टैक्स नहीं लगेगा, तो प्रशासन चलाने की ठीक व्यवस्था नहीं हो सकती। आपके पास पैसा नहीं है तो आप विकास की ओर आगे नहीं बढ़ सकते। मैं तो यह चाहता हूँ कि अगर पैसा ले करके लोगों की ज्यादा मदद कर सकते हैं तो आप इससे भी ज्यादा पैसा लेकर रेलवे में सुधार कीजिए। यह बहुत जरूरी है। हमारे ओवर ब्रिज 23-23 साल पुराने हो गए हैं। उनको भी ठीक करने की बात कीजिए।

हमारा मध्य प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है। सभापति जी चूँकि घंटी बजा रहे हैं इसलिए मैं अब माण्डव से दहांत रेलवे लाइन की बात नहीं करूंगा।

मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ और मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि रेलवे में जो खर्चा होता है उसको एक सिस्टिमेटिक ढंग से किया जाए। हमारी रेलवे एशिया में सबसे बड़ी रेलवे है। इसको आप और भी ऊंचा करें।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूँ और मुझे समय देने के लिए सभापति महोदय को भी धन्यवाद देता हूँ।

श्री राम नगीना मिश्र (सलेमपुर) : माननीय सभापति जी, कुछ कहने से पहले मैं अपने संसदीय कार्य मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि बड़ी मेहनत और मशक्कत के बाद तीन दिन के उपरान्त हमें कुछ रियायत दी गई और हमें अपने क्षेत्र की कुछ बात कहने का अवसर दिया गया।

मान्यवर, मैं केवल मुख्य चीजों को ही आपके सामने रख रहा हूँ। हमारे देवरिया में कोच फैक्ट्री लगाने की बात बहुत दिनों से चल रही है। हर वर्ष इसके लिए हम मांग करते हैं। यह सरकारी नियम है कि जिन बड़े-बड़े शहरों में बड़ी-बड़ी फैक्ट्रियां लगी हुई हैं, वहां और नई फैक्ट्रियों को न लगा कर दूसरी जगहों पर लगाया जाए। हमारे जनपद देवरिया में जिला अधिकाारियों ने 750 एकड़ जमीन अक्वायर करके सम्बन्धित सरकार को दे दी है। देवरिया में बड़ी रेलवे लाइन है और दूसरी सुविधाएं भी हैं। इसलिए न्याय का यह तकाजा है कि देवरिया में कोच फैक्ट्री को लगाया जाए। हमारे प्रदेश में इससे उपयुक्त स्थान और कोई दूसरा नहीं है।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूँ कि न्याय को ध्यान में रखते हुए शीघ्र देवरिया में कोच फौद्री लगाएँ।

मेरी दूसरी बात है कि भटनी से बनारस तक बड़ी रेलवे लाइन बन रही है। उस पर काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। उस कार्य को तेज किया जाए।

भटनी से बरहज तक पहले ट्रेन के चार ट्रिप चलते थे। अब दो ट्रिप कर दिये गये हैं। मैं चाहता हूँ कि उन्हें पुनः चार ट्रिप कर दिया जाए।

भटनी से बनारस तक जो बड़ी रेलवे लाइन बन रही है उसके लिए बजट में पहले से राशि निश्चित है। उसे बहुत धीमी गति से बनाया जा रहा है। मैं चाहूँगा कि भटनी से बनारस तक की बड़ी लाइन को जितना शीघ्र हो सके बना दिया जाए।

इसके साथ ही साथ मेरा यह भी निवेदन है कि जब भटनी से बनारस तक बड़ी रेलवे लाइन बन जाएगी तो उसके पास जो छोटी लाइन पेरलल है उसको भी रहने दिया जाए। भटनी से लार तक बड़ी लाइन है और लार से बरहज तक केवल 15 किलोमीटर की दूरी है। यह सरजू के किनारे पर बसा है। यहां देवरहवा बाबा का स्थान है और काफी संख्या में लोग वहां आते हैं। इस स्थान को या तो बड़ी लाइन से जोड़ दिया जाए या फिर पेरलल छोटी लाइन को रहने दिया जाए। क्योंकि पहले ही इस स्थान की हालत खराब है। अगर वहां कोई रेलवे लाइन नहीं होगी तो उसकी और भी हालत खराब हो जायेगी।

मंत्री जी से मैं यह भी आप्रह करूँगा कि स्टेट गवर्नमेंट ने सेंट्रल गवर्नमेंट को लिखा हुआ है कि देवरिया में ओवर ब्रिज बनाना आवश्यक है। वहां पर लोगों को दो-दो घंटे इंतजार करना पड़ता है। अधिकांश मिनिस्टर वहां जाकर इस स्थिति को देख चुके हैं। मैं चाहूँगा कि देवरिया में ओवर ब्रिज बना दिया जाए। बस मैं समाप्त कर रहा हूँ, समय अधिक नहीं लूँगा। मान्यवर एक और निवेदन है, जिसका जिक्र इस बजट में नहीं किया गया है। तीन साल पहले सर्वे हो चुका है, देवरिया से पड़ौना रेलवे लाइन बनाने के लिए सर्वे हो चुका है, कागजात भी आ चुके हैं, किन्तु आश्चर्य हुआ कि इस नए बजट में इसका कहीं जिक्र नहीं है। यह वह स्थान है खुशी नगर जो विश्व प्रसिद्ध स्थान है और बौद्ध भगवान का निर्वाण स्थान है। इसी को मद्देनजर रखते हुए तत्कालीन मंत्री जी ने बजट में इसका समावेश किया था। अब मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि वहां पर रेलवे लाइन बनाई जाए।

मान्यवर एक और आश्चर्यजनक बात है। स्वर्गीय प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिराजी ने आज से 8 साल पहले छतौनी बड़ी गंडक पर पुल बनाने का शिलान्यास किया, लाखों रुपए खर्च हुए। आठ साल हो गए, शायद उससे भी अधिक, आश्चर्य है कि जिसका शिलान्यास प्रधानमंत्री जी ने किया और रेल मंत्रालय ने भी सोच-समझ कर पास किया होगा, लेकिन आज तक उस पर काम शुरू नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि लोगों का विश्वास उठता जा रहा है। जिस स्थान पर प्रधानमंत्री जाएं और शिलान्यास करें और जिसका सर्वे किया गया हो आठ साल तक उस पर काम न हो तो लोगों का विश्वास उठना स्वाभाविक है। इस दिशा में मैं नम्र निवेदन करूँगा मंत्री जी से कि कम-से-कम जो शिलान्यास प्रधानमंत्री जी ने किया है, उस काम को जितनी जल्दी हो सके, पूरा कराया जाए। छतौनी पुल का काम शीघ्र शुरू किया जाए। मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ।

एक चीज मैं कहना भूल गया था, मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। उन्होंने गन्ना किसानों के प्रति अपनी हमदर्दी दिखाई है। उसके भाड़े पर कोई बृद्धि नहीं की है। इसके लिए मैं गन्ना किसानों की ओर से उनको कोटिशः धन्यवाद देता हूँ।

अंत में मैं यही कहना चाहता हूँ कि जो बातें मैंने कही हैं, मंत्री जी जब बोलें तो उनका जवाब मिल जाए। अगर जवाब देना संभव न हो तो लिखकर भेज दें, ताकि मैं अपने जिले में जाकर बता सकूँ कि मैंने तो आपकी वकालत कर दी है, अब कार्य के न होने की जिम्मेदारी मंत्री जी के ऊपर छोड़ दी है।

**श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) :** सभापति जी, मंत्री जी द्वारा रेल बजट जो पेश किया गया है, उसके संबंध में सत्ता पक्ष और विपक्ष के लोगों ने जो वाद-विवाद से भाग लिया है और उससे जो निष्कर्ष निकलता है, उससे ऐसा लगता है कि सही चीज पर हम नहीं पहुंच सके। कुछ लोगों ने कहा कि यह बजट बहुत ही प्रगतिशील है और कुछ हमारे लोगों ने कहा कि यह जनविरोधी बजट है। प्रगतिशील बजट तो इसको तभी कहा जा सकता था जब इस बजट से श्रमिकों का, मेहनतकश लोगों का ज्यादा से ज्यादा लाभ होता। तभी इसको प्रगतिशील बजट कहा जा सकता था, लेकिन इस बजट से श्रमिक वर्ग, मजदूर वर्ग, सर्विस क्लास, काम करने वाले, वंशशाप में काम करने वाले, पत्तल बेचने वाले, इस तरह के लोगों को और चतुर्थ श्रेणी के जो कर्मचारी हैं, उन सबको इसमें नुकसान पहुंचा है।

जब यह घाटे का बजट है तो इसके लिए पैसे की आवश्यकता है। जब हम मांग करते हैं कि हमको रेलवे लाइन दी जाए, बढ़ोतरी की जाए तो इसके लिए पैसे की आवश्यकता है और पैसा ऐसे ही नहीं आता है। फिर भी रेल हमारे देश की प्रगति का एक मुख्य स्रोत है और हमारी अर्थ-व्यवस्था का मेरुदण्ड है। यह हमारे लिए मुख्य चीज है और इसकी हालत ऐसी खराब हो गई है कि हमारा मेरुदण्ड अर्थव्यवस्था का टूटता जा रहा है। हमारी अर्थव्यवस्था चरमरा गई है। इसमें सुधार करना आवश्यक है। हमारे माननीय मंत्री महोदय, जो कि एक राज्य के मुख्य-मंत्री भी रह चुके हैं और उस समय मैं भी बिहार विधानसभा में था और उस वक्त पता चला था कि वे सबसे कम उम्र के मुख्य मंत्री बने हैं। उनको कुशल प्रशासक माना गया था। इससे ऐसा लगता है कि इसमें भी सुधार होगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि रेल में जो घाटे का सवाल आता है, इसका कोई कारण नहीं बतलाया गया है कि घाटा क्यों होता है। इतनी दूरी तक रेलवे लाइनें फंली हुई हैं, जिसका सफर 61000 किलोमीटर तक है, फिर भी घाटा होने का कारण क्या है। घाटे का कारण मेरी समझ में जो माल दुलाई होती है, उसमें आफिसर्स और पुलिस वाले कुछ ऐसे पेशेवर लोगों के साथ सांठ-गांठ कर लेते हैं, जिससे करोड़ों रुपए का माल बरबाद होता है। उससे ज्यादा से ज्यादा घाटा रेलवे को उठाना पड़ता है। इस पैसे के लोग लक्षपति और करोड़पति बन गए हैं। अगर इस पर काबू पा सकते हैं तो घाटे को रोका जा सकता है। जितने भी इंजिन हैं, वे सभी के सभी कम रफ्तार पर चलने वाले हैं। इसी प्रकार पटरिया भी पुरानी हैं। दुनिया के कुछ ऐसे देश भी हैं जैसे जापान जहां पर तेज गति की गाड़ियां चलती हैं। इसलिए आधुनिक चीजें दी जायें तो उससे काफी सुधार हो सकता है। अच्छे इंजिन लगवाने से ईंधन, कोयला और कैमिकल पदार्थ की भी बचत हो सकती है और विदेशी मुद्रा भी अर्जित की जा सकती है। आपने घण्टी बजा दी है इसलिए समय भी आखिरी है और वक्ता भी आखिरी है। मैं, बौद्ध-गया क्षेत्र से आता हूँ। वह एक प्रसिद्ध जगह है। हमारे देश के एक महान बुद्ध देव को वहां ज्ञान प्राप्त हुआ था। अक्सर वे लोग वहां जाया करते हैं, जिनको ज्ञान प्राप्त करना होता

है। वह एक इंटरनेशनल प्लेस है। वहां कोई रेल लाइन नहीं है। हमारे यहां गया-पटना वाली लाइन है। वह बहुत पुरानी है और सिर्फ सिंगल लाइन है। रेलगाड़ी ही एकमात्र साधन यात्रा करने का है। भादों के महीने में गया में पितृपक नामक मेला लगता है। वहां देश के लाखों आदमी आते हैं। किस तरह से वह एकमात्र गाड़ी उनको ढोती है, यह भी आपको देखना चाहिए। हमारे बिहार के ही दोनों मंत्री थे, जिनका स्वर्गवास हो गया। उनका ध्यान भी इस ओर नहीं जा सका। मैं निवेदन करूंगा कि इस लाइन को डबल किया जाए। हमारे यहां फतवा से इस्लामपुर तक एक छोटी रेल लाइन है। वही एकमात्र साधन है जो देहात के मजदूरों और किसानों का सामान ले जाती है। मैं चाहूंगा कि उसको फतवा से बौद्ध गया तक बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दें। इससे वहां के लोगों को काफी फायदा मिलेगा। पटना से राजगीर तक एक लाइन जाती है। उसको यदि बौद्ध-गया तक बढ़ा दिया जाए तो दक्षिणी इलाका जो यातायात से अछूता पड़ा हुआ है, उसको फायदा हो जायेगा। बस द्वारा पटना से बौद्ध-गया तक 12 या 13 रुपए देने पड़ते हैं जबकि ट्रेन में छह रुपए ही लगते हैं। ज्यादातर गरीब लोग ट्रेन में ही सफर करते हैं। इस ओर आपको ध्यान देना होगा जिससे गरीब और मेहनत करने वाले लोगों को राहत मिल सके। यही कहकर मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप हमारी बात पर ध्यान देंगे।

[अनुवाद]

प्र० एन० जी० रंगा (गुटूर) : सभापति महोदय, मैं बहुत छोटी बातों के सम्बन्ध में अपने विचार व्यक्त करना चाहूंगा। रेलवे बोर्ड और रेलवे प्रशासन इन छोटी बातों को हल करने में एकदम असफल रहा है। वित्तीय कठिनाइयों को समझा जा सकता है और इसलिए नई लाइनों की स्थापना, अपने स्टाक, रेल की पटरियों के नवीकरण और इससे सम्बन्धित सभी शेष मदों पर सेवा बढ़ाने में उनकी असमर्थता को समझा जा सकता है, लेकिन रेल उपयोगकर्ताओं के लिए छोटी से छोटी सुविधा की व्यवस्था करने में उनकी असफलता के लिये उन्हें कैसे क्षमा किया जा सकता है? जब मेरे माननीय दोस्त श्री गनी खान चौधरी रेल मंत्री थे तो मैं उनके ध्यान में यह बात लाया था कि एक हैदराबाद और गुटूर के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी चला करती थी, इसे तिरुपति तक बढ़ा दिया गया था लेकिन जहां तक गुटूर का सम्बन्ध है इसका स्टाप बन्द कर दिया गया। जब मैं यह बात उनके ध्यान में लाया तो उन्होंने कहा : "जी हां आपके तथा आपके तर्क के प्रति विशेष आदर से प्रेरित हो कर, इसकी पुनः अनुमति दी जा रही है" लेकिन अभी तक ऐसा नहीं किया गया है।

श्री बंसी लाल : वह कौन-सी रेल गाड़ी है ?

प्र० एन० जी० रंगा : यह कृष्णा एक्सप्रेस है जो हैदराबाद से गुटूर जाती है तथा दक्षिण मध्य रेलके में है। इसका कृष्णा एक्सप्रेस नाम बदल कर हैदराबाद से तिरुपति एक्सप्रेस कर दिया गया है लेकिन जहां तक गुटूर का संबंध है इसका स्टाप रद्द कर दिया गया है। मैंने केवल यह मांग की है कि हैदराबाद से गुटूर और गुटूर से हैदराबाद के लिए एक विशेष डिब्बे एक तरफ विजयवाड़ा और दूसरी तरफ हैदराबाद से लगाना चाहिए।

यह छोटा-सा काम जो मेरे माननीय मित्र करना चाहते थे और इन्हें विश्वास था कि उनका आदेश रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है, उसको अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है न इससे ज्यादा और क्या बुरी बात हो सकती है, मैं नहीं जानता कि कितनी बार लेकिन कम से कम तीन बार मैंने रेल मंत्री या रेल बोर्ड के अध्यक्ष को लिखा है लेकिन अभी तक

उन्होंने उत्तर देने को कृपा नहीं की है, अगर इस सदन में वरिष्ठतम सदस्य की यह स्थिति है तो अन्य सदस्यों और देश की साधारण जनता की क्या स्थिति होगी ?

दूसरा, एक चक्रवात आया था। रेलवे कर्मचारियों ने इस चक्रवात से लाभ उठा कर हमारी उपलब्ध-सुविधा से वंचित कर दिया। थानमल्ललाई एक्सप्रेस में तिरुपति पर एक विशेष डिब्बा लगाया जाता था जिसको बाद में गुडूर पर सरकार एक्सप्रेस में लगाया गया था और वह डिब्बा ठीक गुंटूर से गुडूर जाता था। इसे रद्द कर दिया गया। इसलिए तिरुपति से चलने वाले यात्रियों को गुंटूर जाने के लिए सरकार एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए कोई मौका नहीं मिलता है। सरकार एक्सप्रेस केवल तिरुपति से गुंटूर को छूती है। मैंने इसके बारे में भी लिखा है। पिछले समय में इसके बारे में भी बोला था। छः सप्ताह पहले मेरे माननीय मित्र मंत्री महोदय ने यह सोचा था कि वे इसको तत्काल लेंगे लेकिन ऐसा नहीं किया गया। इसका जवाब तक नहीं दिया गया। मैंने लिखित में ये शिकायतें केवल तीन दिन पहले दी हैं। पांच दिन पहले मैंने एक पत्र में इसे भेजा था लेकिन कुछ नहीं हुआ। यह गुंटूर की स्थिति है।

यह केवल एक उदाहरण है। रेलवे प्रशासन बिल्कुल अपंग हो गया है। रेलवे व्यवस्था इतनी भारी भरकम हो गई है कि न तो पिछले कोई प्रभावशाली मंत्री और न ही वर्तमान प्रभावशाली मंत्री इसे सम्भालने में समर्थ नहीं हैं। वे सोचते हैं कि ये तो छोटी बातें हैं। रेलवे बोर्ड के ऊंचे नवाबों के लिए ये सभी छोटी बातें हैं वे इन सारी बातों को महाप्रबंधक पर छोड़ देते हैं और महाप्रबंधक मण्डलीय अधीक्षक या दूसरे किसी और के ऊपर इस कार्य को छोड़ देते हैं। लोगों को संतुष्ट नहीं किया जा रहा है। मैंने तो आपको केवल एक उदाहरण दिया है। उदाहरण और भी हैं।

इसके अतिरिक्त, वे गुंटूर से मछेरला मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना चाहते हैं। मैं नहीं जानता कि इसमें कितने वर्ष का समय लगेगा। अगर वे इस कार्य को करते हैं तो इससे बीबीनगर से नादीकुडी लाइन का विकास को सुगम हो सकेगा जो अब कछुआ चाल से बहुत धीरे-धीरे चल रहा है। वह इतना धीरे चल रहा है कि जब तक वे नादीकुडी तक पहुंचेंगे, तो तब क्या गुंटूर से नादीकुडी तक बड़ी लाइन नहीं होनी चाहिए ताकि वे बीबीनगर से गुंटूर जा सकें और मद्रास तथा हैदराबाद के बीच 50 या 60 कि० मी० की यात्रा आसानी से बचा सकें। लेकिन वे इस कार्य को नहीं करना चाहते हैं। परस्पर समन्वय पर वहां विचार नहीं किया जाता। एक तरह से वे गुंटूर से मछेरला की लाइन को मीटर लाइन में बदलने की कोशिश कर रहे हैं। और साथ ही वे बीबीनगर-नादीकुडी लाइन के विकास पर नहीं सोच रहे हैं। उन्हें किसी भी तरह थोड़ा-थोड़ा करके दोनों के बारे में साथ-साथ सोचना तथा दोनों को साथ-साथ विकसित करना चाहिए ताकि एक ही समय में इन दोनों के विकास में समकालिकता आए और इस समूची लाइन की बड़ी लाइन में बदल दिया जाए।

मेरे गांव निदूब्रूलू के समीप गुंटूर और टीसूदूर के बीच एक छोटी तिरछी लाइन भी है। यह लगभग 20 या 15 मील है। इसे तोड़ दिया गया है। इस कार्य को आरम्भ किया जा सकता है, सारी लाइन, भूमि और सब कुछ वहां है। इसका अभी भी उपयोग किया जा सकता है। मैं नहीं जानता कि इसे अभी तक क्यों नहीं किया गया है। इसमें अधिक लागत नहीं आएगी। जी हां, इसकी कीमत केवल रेलवे प्रशासन को मुस्ती का त्याग करना है। अगर वे सक्रिय होंगे, अगर वे केवल व्यावहारिक और राजस्व-प्रिय होंगे तो निश्चय ही वे लोगों की इस प्रकार की छोटी-मोटी आवश्यकताओं को पूरी कर सकने में समर्थ होंगे।

अब मैं काटपादी से तिरुपति लाइन पर आता हूँ। तमिलनाडु से मेरे माननीय मित्र ने केवल कुछ दिन पहले इस बारे में उल्लेख किया था। अब यह मीटर लाइन है। इसे बड़ी लाइन में बदला जा सकता है ताकि बंगलौर और दिल्ली के बीच अगर ज्यादा नहीं तो लगभग 60 कि० मी० की यात्रा को कम किया जा सके। उन्होंने इस कार्य को क्यों नहीं लिया है? उन्होंने इसका सर्वेक्षण किया था। उन्हें पर्याप्त पैसा नहीं मिलता है। उन्हें कब पैसा दिया जाएगा। विश्व बैंक चाहता है कि निजामपट्टनम मछली केन्द्र को विकसित किया जाए ताकि कलकत्ता को सस्ती, अच्छी और तत्काल ही बड़ी मात्रा में मछली सप्लाई की जा सकें। निजामपट्टनम और निदीबूलू रेलवे स्टेशन के बीच एक सर्वेक्षण किया गया है जो कि मेरा अपना रेलवे स्टेशन है तथा इसमें अधिक लागत नहीं आएगी। यह लगभग 15 या 20 कि० मी० है। लेकिन इसे नहीं लिया जा रहा है। यह साधारण और छोटी-छोटी बातें हैं। वे इन सबकी उपेक्षा क्यों करते हैं?

मैं देश के विभिन्न राजनैतिक दलों को रेल बजट के प्रति गलत एवं राष्ट्र-विरोधी प्रतिक्रिया के लिये चेतावनी देता हूँ, उनकी रेलवे बजट के प्रति प्रतिक्रिया रेल प्रश्न से अधिक राजनैतिक उद्देश्य से प्रेरित प्रतीत होती है। उन्होंने इसे राजनैतिक रंग दे दिया है, क्योंकि रेल मंत्री द्वारा प्रस्तावित कतिपय करों को वे लोग नहीं चाहते हैं। क्या यह उचित है, देशभक्ति है, राष्ट्रीयता है, क्या यह किसी मुख्य मंत्री के लिए (वे कहां के हैं, इससे कोई अन्तर नहीं पड़ता है) उचित, देशभक्तिपूर्ण अथवा राष्ट्रीय भावनापूर्ण है, इसका विरोध करना, विरोध ही वहीं अपितु सहायता से 'रेल रोको' आन्दोलन शुरू करना उचित है, क्या यही उनकी देशभक्ति है, राष्ट्रीयता है अथवा प्रगतिशीलता है? क्या यह न्यायसंगत बात है? क्या यह गलत बात नहीं है? क्या यह देश-विरोधी नहीं है? (व्यवधान)

लोगों ने 400 से भी अधिक सदस्यों के द्वारा इस बजट को पहले ही अपना निर्णय दे दिया है जो सरकार के साथ हैं। उन लोगों को यह निर्णय करना है कि क्या वे सरकार, चाहे वह राज्य स्तर की है या केन्द्रीय स्तर, के साथ रहना चाहते हैं या वे विरोधी दल में आना चाहते हैं, अगर वे विरोधी दल की भूमिका निभाना चाहते हैं तो उन्हें सरकार से इस्तीफा देने से और खुले में आए। हम उनका मुकाबला करेंगे। दूसरे छोर पर अगर वे दुहरी भूमिका करना चाहते हैं तो समय आ गया है कि केन्द्रीय सरकार को उचित, प्रभावी कार्रवाई करनी चाहिए और यह देखना होगा कि इन लोगों को वहीं रखा जाए जहां इन्हें रखा जाना चाहिए। इस देश में केन्द्रीय सरकार के विरुद्ध राज्य सरकारों को बदलवाने का उनका कोई मतलब नहीं है। आपको केन्द्रीय और राज्य सरकारों के बीच सहयोग देना चाहिए या केन्द्र के सिवाय इस देश में कहीं भी आपकी सरकार नहीं होगी। इससे सावधान रहिए। धन्यवाद। (व्यवधान)

5.00 म० प०

श्री एम० अरुणाचलम (टेंकासी) : मैं रेल मंत्री द्वारा 1985-86 के लिए प्रस्तुत किए गए रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। मैं मंत्री महोदय द्वारा दिए गए इस आश्वासन का स्वागत करता हूँ कि इस सम्मानीय सभा के सदस्यों की इच्छाओं के अनुरूप माल भाड़ा तथा यात्री किरायों में की गई 12½ प्रतिशत की वृद्धि को कम करके 10% किया जाएगा।

लेकिन मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन्हें गेहूँ, चावल, दालों और नमक सम्बन्धी पुनःवर्गीकरण के सन्दर्भ में भाड़ों की दरों पर पुनः विचार करना चाहिए। उत्तर से दालें केवल तमिलनाडु में भेजी जाती हैं जहां के लोग मुख्यतः शाकाहारी हैं। दालें एक मुख्य भोजन है।

हम दालें आयात नहीं कर सकते क्योंकि उनका उत्पादन विश्व में अन्यत्र नहीं किया जाता। पुनःबर्गीकरण से तमिलनाडु में दालों की कीमतें बढ़ जाएंगी। इससे आम जनता प्रभावित होगी। हमारे प्रधान मंत्री ने बार-बार महिलाओं की प्रतिष्ठा बढ़ाने पर महत्त्व दिया है, रेल मंत्री ने दालों की कीमतें बढ़ाकर गृहणियों के लिए समस्या पैदा कर दी है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कम से कम दालों के भाड़े में की गई वृद्धि वापिस ले लें।

अब मैं तमिलनाडु के लोगों तथा अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की विशिष्ट मांगों के बारे में कहूँगा। इस वार्षिक योजना में तमिलनाडु में रेलवे परियोजना के विकास के लिए बहुत कम धनराशि आबंटित की गई है यहां तक कि रेल मंत्रालय द्वारा तमिलनाडु की उपेक्षा की जा रही है।

यद्यपि मंत्री महोदय ने मद्रास के उप-नगरीय यात्रियों की कठिनाइयों को भी महसूस किया है, छोटी लाइन परियोजना के लिए आबंटित 2 करोड़ रुपये की धनराशि पर्याप्त नहीं है। इसी तरह, कर्कर-डिडीगुल-नूतीकोरन लाइन के लिए आबंटित 3 करोड़ रुपये पर्याप्त नहीं हैं। मैं यहां यह कहना चाहता हूँ कि जब वर्ष 1967 में इस परियोजना के लिए सर्वेक्षण किया गया था तो इसकी अनुमानित लागत केवल 17.85 करोड़ रुपये थी। 1977 में पुनरीक्षा करने पर अनुमानित लागत 42 करोड़ रुपये बताई गई और केन्द्रीय सरकार ने नीति स्तर पर परियोजना का कार्यान्वयन स्वीकार कर लिया। 30 अगस्त, 1982 को तत्कालीन रेल मंत्री ने घोषणा की थी कि वित्तीय अभावों के बावजूद यह परियोजना 5 वर्ष में पूरी हो जायेगी। लेकिन बहुत खेद की बात है कि प्रति वर्ष पर्याप्त धनराशि आबंटित नहीं की जाती। इस परियोजना को पूरी करने की अनुमानित लागत इस समय 75 करोड़ रुपये है और मंत्रालय ने अभी तक इस पर केवल 16 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें तथा इस बजट में अधिक धनराशि का आबंटन करें तथा नियत अवधि में इस परियोजना को पूरा किया जाए।

मंत्री महोदय से अनुरोध है कि मद्रास और त्रिवलिन के बीच बरास्ता विरुधीनगर, शंकरनकोविल तथा मद्रास-तिरुनेलवली के बीच दिन के समय एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जाए। चूंकि दिन के समय इस लाइन पर कोई गाड़ी नहीं चलाई जा रही, इस गाड़ी के चलने से इन नगरों में व्यापार में सहायता मिलेगी। उस यात्री गाड़ी को भी पुनः चलाया जाए, जो पहले दिन के समय इस लाइन पर चलायी जा रही थी।

कोट्टलाम निर्धनों का पर्वतीय स्थल है जो गर्मी में उन लोगों का आश्रय स्थल है। यह टेंकासी रेलवे स्टेशन से 5 किलोमीटर की दूरी पर है। कोट्टलाम एक सुंदर पर्वतीय स्थल है, जो पश्चिमी घाट की पहाड़ी शृंखला के नीचे बसा है और जहां कई जल-प्रपात हैं। यह पर्यटकों के लिए आकर्षण का केन्द्र है। चूंकि टेंकासी रेलवे स्टेशन ही इस पर्यटन स्थल कोट्टलाम के सबसे नजदीक पड़ता है, अतः इस स्टेशन का विस्तार किया जाना चाहिए ताकि अधिक यात्री यहां आ जा सकें। इसके लिए वहां यात्रियों के लिए आराम कक्ष तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं। कोट्टलाम में पर्यटकों की बढ़ती हुई संख्या की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इसे उनके अनुकूल बनाया जाए।

टेंकासी तथा तिरुनेलवली के बीच मीटर एक छोटा स्टेशन है। यह एक प्रमुख कृषि क्षेत्र है तथा यहां से कृषि उत्पाद केरल में भेजे जाते हैं। इसका दर्जा बढ़ाया जाना चाहिए ताकि यहां से

कृषि उत्पादों की बुलाई ठीक प्रकार से हो सके क्योंकि यह इस प्रदेश के लोगों की आय का मुख्य स्रोत है। यहां पर एक रेलवे फाटक है, जहां पहले कर्मचारी नियुक्त था, अब इस फाटक को स्वचालित कर दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि यहां एक कर्मचारी नियुक्त किया जाए।

एक महत्वपूर्ण बात और है, जिस पर तुरंत विचार किया जाना चाहिए, मेरे निर्वाचन क्षेत्र टेंकासी नगर में मदुरै टेंकासी सड़क पर रेलवे फाटक पर एक ऊपरी पुल बनाया जाना चाहिए। इस रेलवे फाटक पर ऊपरी पुल न होने के कारण सड़क यातायात में बहुत बाधा पड़ती है और इसलिए रेलवे को यह काम तुरंत करना चाहिए। चूंकि यह रेलवे फाटक से टेंकासी और केरल का प्रवेश द्वार है, इसलिए जब भी मद्रास-क्विलोन की सभी गाड़ियां इस फाटक से गुजरती हैं तो इस नगर में तथा नगर के बाहर चंटों तक यातायात ठप्प हो जाता है।

इसी तरह एक अन्य मुख्य नगर शंकरनकोविल है, जहां की जनसंख्या में वृद्धि हो रही है। यहां महत्वपूर्ण मंदिर है और यह एक तीर्थ स्थल है। लेकिन इस स्टेशन पर अभी तक वही सुविधाएं उपलब्ध हैं, जोकि 1910 में उपलब्ध कराई गई थीं। रेल मंत्रालय को इस नगर, जो कि एक तीर्थ स्थल है, के स्टेशन का प्राथमिकता के आधार पर तुरन्त विस्तार करना चाहिए ताकि यातायात में सुविधा हो सके तथा 106 मद्रास मेल और 138 एक्सप्रेस में कम से कम प्रथम श्रेणी में 4 डिब्बे और द्वितीय श्रेणी में 10 डिब्बे इस स्थान के लिए आरक्षित किए जाने चाहिए।

टेंकासी से मदुरै के बीच एक अन्य स्टेशन है कडायवल्लूर। यहां शौचालय, प्रतीक्षाकक्ष, पेयजल आदि मूल सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं हैं। इस रेलवे स्टेशन पर मूल सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए तुरन्त आवश्यक कदम उठाए जाने चाहिए। जनता की मांग है कि मदुरै और मद्रास के बीच दिन के समय चलने वाली वैगई और पल्लवन एक्सप्रेस गाड़ियों में वातानुकूलित बेयर कार लगाई जाए।

छोटी लाइन पर चल रही मद्रास-क्विलोन मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां, संख्या 105, 106, 137 और 138, लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इन शानदार गाड़ियों में वातानुकूलित शयनयान जोड़े जाएं। पिछले क्षेत्रों के विकास के उद्देश्य से विरुधीनेगर और क्विलोन के बीच बड़ी लाइन बनाने के सम्बन्ध में एक सर्वेक्षण कराया जाए।

अन्ततः सेवा शर्तों के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की भर्ती के सम्बन्ध में विभिन्न समितियों द्वारा की गई सिफारिशों को कड़ाई से कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है। उदाहरण के लिए श्रेणी 1 में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के क्रमशः 9.9 प्रतिशत और 2.4 प्रतिशत लोगों की भर्ती की गई। यद्यपि दक्षिण रेलवे में अभिप्रेता और लेखा विभागों में अनुसूचित-जाति के बहुत से उम्मीदवार उपलब्ध हैं, शून्य-सी सेवाओं में उनके लिए पदोन्नति के आरक्षित पदों को आरक्षित की श्रेणी से हटाकर अन्य जातियों के उम्मीदवारों को पदोन्नत कर दिया गया।

साथ ही दक्षिण रेलवे के प्रबन्धक, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों को उत्पीड़ित कर रहे हैं। जहां तक इन श्रेणियों का संबंध है, मंत्री महोदय को रेलवे में आरक्षित स्थानों पर नियुक्ति करने के संबंध में उपयुक्त कार्यवाही करनी चाहिए।

दक्षिण रेलवे पर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों का अध्यक्ष होने के नाते मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह निजी तौर पर इस मामले पर ध्यान दें तथा भारत सरकार की आरक्षण नीति सम्बन्धी सांविधानिक उपबंधों के कार्यान्वयन के लिए उपयुक्त कार्यवाही करें।

श्री पी० मानिक रेड्डी (मेडक) : उपाध्यक्ष महोदय, इस रेलवे बजट में यात्री किराए और भाड़े की दरों में जितनी वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है उससे आम जनता बहुत प्रभावित हुई है। भाड़ा दरों में वृद्धि का परिणाम यह होगा कि घान, गन्ना, अनाज, दालें और नमक जैसी आवश्यक वस्तुओं के ढुलाई भाड़े में वृद्धि होगी।

रेल मंत्री ने यात्री किराए में 12.5 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव रखा है, सभी श्रेणियों पर अधिभार भी लगेगा, सभी स्थानों के वातानुकूलित शयनयान के अधिभार में भी 5 रुपए बढ़ाए गए हैं, द्वितीय श्रेणी के मासिक तथा सीजन टिकट में भी 3 रुपए से 12 रुपए तक वृद्धि की गई है। समूचे देश में न्यूनतम किराए में समानता लाने का बहाने बनाकर उन्होंने कलकत्ता परिक्रमा रेलवे को भी नहीं बखशा है और उसके किराए में भी 5 प्रतिशत वृद्धि कर दी है।

अधिकांशतः सभी सुपरफास्ट गाड़ियां अपने गंतव्य स्थान पर 1 दिन में पहुंचती हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, रेल मंत्री ने शयनयान की दर 8 से 10 रुपए तक बढ़ा दी है और प्रस्ताव किया है कि दूसरी रात और आगे की रातों के लिए शयनयान के लिए अतिरिक्त अधिभार बसूल नहीं किया जाएगा। मंत्री महोदय चालू वित्तीय वर्ष के राजस्व का पूर्वानुमान नहीं लगा सकते। राजस्व 378.95 करोड़ रुपए प्राप्त हुआ जबकि उनका पूर्वानुमान 338.50 करोड़ रुपए का था।

एक तरफ रेल मंत्री अपने मंत्रालय के कार्य-निष्पादन के लिए कोयला क्षेत्र की हड़तालों को दोपी ठंहराते हैं और दूसरी ओर रेलवे की प्रशंसा करते हैं कि रेलवे को जनवरी, 1985 में 22.26 टन अतिरिक्त कोयले का लक्षन किया। रेलवे में व्याप्त कदाचारों को रोकने के लिए जो उपाय किए गए हैं वे प्रभावी नहीं हैं। नई लाइनों पर काम शुरू नहीं किया गया है।

रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण एक आधुनिक और नवीनतम तकनीक है। रेल मंत्री का कहना है कि रेलवे नई लाइनों के सर्वेक्षण पहले ही कई बार करा चुका है लेकिन वे नई लाइनों पर काम शुरू नहीं कर पाए हैं। जब रेलवे लाइन नहीं बना सकते तो उनके सर्वेक्षण कराने से क्या फायदा है।

मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे निम्नलिखित लाइनों पर शीघ्र काम शुरू करें—आंध्र प्रदेश, पट्टनचेरुवु, पेड्डापल्ली बरास्ता सिडीपेट, पट्टनचेरुवु से निजामबाद बरास्ता भेठक। सनाथ नगर और कामारेड्डी पर भी तुरंत ऊपरी पुल बनाए जायें।

[हिन्दी]

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, इरादा मजबूत होता है, तो सफलता मिलती है। मैं समझता हूँ कि हमारे मंत्री महोदय बड़े मजबूत इरादे के हैं। सवाल यह नहीं है, कि रेलवे में किस प्रकार निष्ठ और ईमानदारी के साथ उसको चलाया जाए? जितने भी स्टीम-लोको-मैड्स हैं, उनको बन्द कर देना चाहिए। आपने खुद कहा है कि 141 अन-इकोनॉमिक ट्रेन्स चलती हैं, जिसकी वजह से 40 करोड़ रुपए का घाटा होता है। आपने 1973 में निर्णय

लिया था कि जो राज्य 50 प्रतिशत पैसा देगा, वहीं गाड़ियां चलेंगी। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि क्या कभी उन्होंने सोचा है कि कितना रुपया, आपरेटिंग फास्ट की बात तो अलग है, सर्विस के लिए देना पड़ता है। आज रेलवे में काफी अधिकारी बढ़ गए हैं। जोधपुर में पहले पांच अधिकारी थे, आज वहां 37 अधिकारी हो गए हैं। एक से बढ़कर एक, जो कागजों को सिर्फ एक मेज से दूसरी मेज पर ही सरकाते रहते हैं। कभी सोचा है आपने इन अधिकारियों का कितना खर्च आता है ?

रेलवे में 76 हजार आइटम्स हैं। जरूरत अब है, खरीददारी का पता नहीं कब होती है। बाप-रे-बाप कितना चोटाला होता है। रेलवे कन्वैन्शन कमेटी रिपोर्ट में लिखा है कि पांच साल तक भी वह आइटम नहीं मिलती है।

[अनुवाद]

अपने 11वें प्रतिवेदन में, रेल अभिसमय समिति ने कहा :

“समिति ने मांग पत्र तैयार किए जाने और टेंडर जारी करने में हुए असाधारण विलंब संबंधी कई मामलों का उल्लेख किया है। ऐसे भी चौका देने वाले कई उदाहरण हैं जबकि आवश्यक वस्तुओं की खरीद के लिए 5-5 वर्ष तक भी कार्यवाही नहीं की गई।”

[हिन्दी]

रेलवे यदि टाइम पर चल जाए तो कितना प्यूब्लि बच सकता है। सारी गाड़ियां यदि टाइम पर चलें तो करोड़ों रुपयों का लॉस कम हो सकता है।... (व्यवधान)...

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अध्यक्ष पीठ को संबोधित कीजिए।

श्री मूल सन्ध डागा : मैं आपको परेशान नहीं करना चाहता क्योंकि आप बहुत देर से अध्यक्ष पीठ का भार संभाले हुए हैं।

[हिन्दी]

श्री मूल सन्ध डागा : प्रश्न यह है कि रेलवे में सुधार लाने के लिए आप किसी भी प्रासपैक्ट को ले लीजिए—क्लेम्स कितना होता है, प्रापर्टी का डेमेज कितना होता है ! कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, कितनी रेलवे प्रापर्टी डेमेज होती है और कितना आप कम्पेन्सेशन देते हैं। मैं देखता हूँ—कम्पेन्सेशन केसेज में कोई कमी नहीं हो रही है। आप 70 करोड़ रुपया रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और जी० आर० पी० पर खर्च करते हैं लेकिन चोरियां कम नहीं होती हैं, चोर पकड़े नहीं जाते हैं और चोरी का माल बरामद नहीं होता है। चोरी होने के बाद लिटिगेशन पर कितना खर्च होता है—कभी इस पर आपने गौर किया है ?

आपका रेलवे ऐक्ट 100 साल पुराना है। मैं बड़े दुःख के साथ यह बात कह रहा हूँ—जब पं० कमलापति जी त्रिपाठी रेल मंत्री थे, उन्होंने कहा था कि इसको अमेण्ड कर दिया जाएगा लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। ब्रिटिश जमाने से यह ऐक्ट चला आ रहा है। मैं उम्मीद करता हूँ, बंसी लाल जी इसको बरदाश्त नहीं करेंगे और अगले टाइम वह नया ऐक्ट लेकर सदन के सामने आयेंगे। इतनी स्टेचूटरी इंस्ट्रक्शन्ज और डायरेक्शन्ज ईशू होती हैं जिनका कोई हिसाब नहीं है, एक तरफ से सारा काम इंस्ट्रक्शन्ज पर चलता है। आप देखिए—डब्ल्यू० टी० कितने लोग चलते

हैं, हर साल 12-13 करोड़ रूपए का लास होता है।

आप किसी भी आस्पैक्ट को ले लीजिए। किराया बढ़ाना ठीक है, किराया बढ़ाइये। डेपरीसियेशन फण्ड में पैसा नहीं है। आपका जो आब्जैक्ट है वह बुरा नहीं है, लेकिन जो अब तक हुआ है उसके लिए आपको पर्सिमेंट नहीं दी जा सकती, क्योंकि आप तो अभी मंत्री बने हैं। लेकिन जो पुराने गुनाह हैं उनको ठीक करने के लिए आप थोड़ी नाराजगी मोल लेकर भी काम को शुरू कर दीजिए। अगर आपने थोड़ी सख्ती कर दी, जो आपका पुराना इमेज है अगर उस पर कायम रहे तो इसमें परिवर्तन हो सकता है और मैं यह कह सकता हूँ—रेलवे में जो घाटा होता है उसको रोका जा सकता है, बल्कि रेलवे जो हमारी सबसे बड़ी पब्लिक अण्डरटेकिंग है उससे हमको रिटर्न्स मिल सकते हैं।

मैं इतना ही कहना चाहता हूँ।

[अनुबाध]

**श्री चितामणि जेना (बालासोर) :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं बजट (रेलवे), 1985-86 सम्बन्धी अनुदानों की मांगों तथा रेलवे को वर्ष 1984-85 के लिए अनुदान सम्बन्धी अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ तथा सदन में पेश किए गए सभी कटीती प्रस्तावों का विरोध करता हूँ। आपको यह जानकारी होगी कि हमारे दल का उद्देश्य प्रादेशिक असंतुलनताओं को समाप्त करना है। रेलवे देश में सरकारी क्षेत्र का सबसे बड़ा उपक्रम है, उन्हें देखना चाहिए कि रेलवे की योजनाओं और कार्यक्रमों आदि का कार्यान्वयन करते समय प्रादेशिक असंतुलन समाप्त किए जाए। लेकिन हमने देखा कि उन योजनाओं और कार्यक्रमों को कार्यान्वित नहीं किया गया है। नगरों में, जहाँ हमारी केवल 20% जनसंख्या रह रही है, रेलवे अधिक पूंजी निवेश कर रही है और गांवों में, जहाँ कि 80% जनसंख्या रह रही है, अधिक पूंजी निवेश नहीं किया जा रहा है। अतः मेरा निवेदन है कि भविष्य में पूंजी निवेश करते समय रेल मन्त्रालय ग्रामीण क्षेत्रों को प्राथमिकता दे ताकि शहरी क्षेत्रों को न कि मेरे कुछ सहयोगियों तथा सतारूढ़ दल के भी मेरे कुछ मित्रों ने रेलवे में किराये और भाड़ों में की गई वृद्धि के बारे में बहुत शोर मचाया है। मैं जोरदार शब्दों में उनके तर्क का खण्डन करता हूँ क्योंकि मुझे पक्का विश्वास है कि यात्री अधिक किराया देने में तनिक भी संकोच नहीं करेंगे बशर्ते कि हम उनकी सुरक्षा, बचाव तथा साथ ही वक्त की पाबन्दी का ख्याल करें। इसके साथ-साथ माननीय रेल मन्त्री महोदय ने स्टेशनों तथा गाड़ियों (रेलों) में सफाई रखने को भी कहा है। यदि इन बातों का ठीक तरह से पालन किया जाए तो यात्री अधिक किराया देने में संकोच नहीं करेंगे। साथ ही गाड़ियाँ मिलनी भी चाहिए। आज हम क्या देखते हैं कि 10 से 12 घण्टे तक गाड़ियों की राह देखते रहते हैं परन्तु उन्हें कोई गड़्डी नहीं मिलती। इसलिए मैं रेल मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि वे जिन क्षेत्रों में गाड़ियों की आवश्यकता है उनमें वह और गाड़ियों का इन्तजाम करें।

इस बारे में मैं यह कहना चाहूँगा कि अक्तूबर के महीने में दक्षिण-पूर्व रेलवे के महाप्रबन्धक ने उड़ीसा के मुख्य मन्त्री के साथ मिलकर बालासोर तथा उड़ीसा की राजधानी भुवनेश्वर के बीच गाड़ी चलाने का फैसला किया था तथा पहली गाड़ी नवम्बर के प्रथम सप्ताह से चलनी थी। इसी बीच चुनाव आयोग ने लोकसभा तथा उसके तत्काल बाद विधान सभाओं के चुनाव की घोषणा कर दी, जिससे यह कार्य स्थगित हो गया। इसके बाद उड़ीसा सरकार तथा मैंने दक्षिण-पूर्व रेलवे के अधिकारियों तथा रेलवे बोर्ड को कई बार सम्पर्क किया परन्तु उन्होंने इस ओर कोई ध्यान नहीं

दिया, जबकि दक्षिण-पूर्व रेलवे ने यह घोषणा की थी कि वे नवम्बर के प्रथम सप्ताह से गाड़ी चलाएंगे? इसलिए मैं रेल मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि दक्षिण-पूर्व रेलवे द्वारा किए गये पिछले वायदों को पूरा किया जाए।

मैं अपने प्रिय प्रधान मन्त्री तथा रेल मन्त्री महोदय का आभारी हूँ जिन्होंने नीलांचल एक्सप्रेस को सप्ताह के तीन दिन की बजाय प्रतिदिन कर दिया है तथा इसे सुपर फास्ट गाड़ी कर दिया है। परन्तु दुर्भाग्यवश गाड़ी की औसत गति केवल 40 किलोमीटर प्रति घंटा ही है। इस गति से चलने वाली देश में और कोई फास्ट गाड़ी नहीं है। जब आप यात्रियों से अधिक किराया ले रहे हैं तो गाड़ियां कच्छप गति से नहीं चलनी चाहिए।

रेलों पर व्यय में मितव्ययता लाने के लिए जरूरी है कि रेलवे में माल की चोरी को रोका जाये। इसकी अति हो चुकी है। समयाभाव के कारण मैं पूरा विवरण नहीं दे सकता, मैं इसका केवल एक ही उदाहरण दूंगा। जब सामान रूपसा से बटनोली को भेजा जाता है तथा जब यह रूपसा जंक्शन के समीप बड़ी लाइन से छोटी लाइन पर गाड़ी में चढ़ाया जाता है तो बड़ी भारी मात्रा में सामान चोरी होता है। इसे रोका जाए। हम पिछले कई वर्षों से रूपसा-बांगरीपुसी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए कह रहे हैं। मैं प्रार्थना करता हूँ कि यह मांग मान ली जाए।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार मिश्र (दरभंगा) : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं रेल मन्त्री जी का ध्यान बिहार की ओर ले जाना चाहता हूँ। इस बजट में मन्त्री जी बिहार के बारे में कुछ भी नहीं कहा। बिहार का यह सौभाग्य रहा है कि देश के आजाद होने के बाद से बिहार के चार रेल मन्त्री अवश्य बने हैं लेकिन बिहार रेल के मामले में बहुत ही पिछड़ा रह गया है।

उत्तर बिहार में समस्तीपुर-दरभंगा बड़ी लाइन श्री केदार पांडे जी ने शुरू की थी लेकिन देखते-देखते उस लाइन का सामान और रेल पटरियां बिहार से बाहर चली गईं। उस रेल लाइन के बन जाने पर उत्तर बिहार के लोगों को दिल्ली और बम्बई जाने में सुविधा हो जाएगी। वह बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। इससे उसका आगे डवलपमेन्ट भी हो सकता है। वहां पर रेल लाइन के बारे में लोग कल्पना करते रहते हैं। वहां के बच्चे रेल का खेल खेलते हैं और खेल-खेल में रेल की कल्पना करते हैं कि रेल कौसी होती है। बहुत से लोग बिहार तो गए हैं लेकिन उन्होंने वहां की रेल पटरियों को नहीं देखा। बिहार में रेलों के जो काम शुरू हो चुके हैं पहले उन्हें पूरा किया जाए। फर्स्ट-कम-फर्स्ट सर्व की प्रक्रिया को चालू रखा जाए। जो स्कीमें पहले शुरू हो चुकी हैं उन्हें पहले पूरा किया जाए।

वहां पर सकरी-हसनपुर रेल लाइन का काम भी शीघ्र हो जाएगा।

मैं उत्तर बिहार से आता हूँ। उसकी बगल में नेपाल है। केन्द्रीय सरकार चाहती है कि नेपाल के साथ हमारे सम्बन्ध अच्छे रहें। मैं रेल मन्त्री जी में आग्रह करूंगा कि रेल के माध्यम से भी नेपाल के साथ हमारे सम्बन्ध अच्छे रह सकते हैं। दरभंगा से कोशी बेराज होते हुए नेपाल के साथ अपने अच्छे सम्बन्ध जुड़ सकते हैं। अगर रेल मन्त्री जी उत्तर बिहार की ओर ध्यान दें तो उत्तर बिहार के साथ तो नेपाल के सम्बन्ध अच्छे होंगे ही, सारे देश के साथ भी अच्छे सम्बन्ध होंगे।

मैं यह भी आग्रह करूंगा कि समस्तीपुर से बम्बई तक के लिए एक सीधी गाड़ी दी जाए। वहां के लोग बीमार रहते हैं और उन्हें बम्बई आना-जाना पड़ता है। सीधी रेलगाड़ी न होने की वजह से लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए आप समस्तीपुर से बम्बई के लिए एक सीधी रेल गाड़ी अवश्य देने की कृपा करें।

पटना से एक रेल गाड़ी धनबाद जाती है जिसका नाम गंगा-दामोदर रेल गाड़ी है। उसमें एक ए० सी० कोच लगाया जाए। पटना से जो बहुत से लोग धनबाद जाते हैं उनको इससे सुविधा होगी। इसलिए उसमें एक ए० सी० कोच जोड़ दिया जाए। यह मेरा आग्रह है।

गंगा पर जो सेतु बना हुआ है उस पर रेलवे लाइन को भी बनाया जाए। इससे उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार जुड़ सकते हैं।

सोनपुर, हाजीपुर से जो रेल गाड़ियां समस्तीपुर और दरभंगा को जाती थीं उन सभी को रद्द कर दिया गया है। इससे लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। हमारे बहुत से लोगों ने और संसद के लोगों ने भी आपको लिख कर दिया है। खगर सभी गाड़ियां संभव न हों तो कम से कम दो गाड़ियां अवश्य चलाई जाएं जिससे वहां के लोगों को सुविधा हो सके।

मंत्री जी ने बढ़ाये हुए किराये में ढाई परसेन्ट की कमी कर दी है और बहू अब दस परसेन्ट कर दिया गया है। मैं चाहूंगा कि उसी के अनुपात में माल भाड़े को भी घटा दिया जाए और उसे दस की बजाय आठ परसेन्ट कर दिया जाए जिससे डिफेंस कुछ कम हो सके।

साथ ही हमारा यह भी आग्रह है कि जिस सामान पर वित्त मंत्री जी ने टैक्स लगाया है उस सामान को बड़े हुए भाड़े से मुक्त रखा जाए जिससे कि लोगों को उस सामान को लाने-ले जाने में सुविधा हो सके।

यही मेरा आग्रह और विनती है।

**श्री भोला राउत (बगहा) :** उपाध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। यद्यपि समय कम है, फिर भी मैं थोड़े से समय में ही मैं अपना खास-खास प्वाइंट आपके सामने रखूंगा।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री, श्री बंसी लाल जी का ध्यान आकर्षित करूंगा। सबसे पहले मैं उनको बताना चाहता हूँ कि जब श्री स्वर्गीय एल० एन० मिश्र जी कैबिनेट स्तर के रेल मंत्री थे उस वक्त उन्होंने छत्तीसी के पास जो रेल ब्रिज था जो कि अंग्रेजों के समय का बना हुआ था और जो बाढ़ की वजह से टूट गया था, उसको बनाने के लिए समुचित कदम उठाया था। हमारी स्वर्गीया प्रधान मंत्री जी ने उसका फाउंडेशन स्टोन रखा था, उसकी आधार-शिला रखी थी। उस वक्त हमारे श्री एल० एन० मिश्र जी के माध्यम से यह काम शुरू हुआ था। उसका परीक्षण और साइट-सलेक्शन भी उसी समय हुआ, उसको बनाने के लिए, लेकिन आज दस वर्ष हो गए, पर पुल बन कर तैयार नहीं हो पाया। उसकी क्या वजह है? त्रिपठी जी ने भी अपने समय में ऐलान किया था और श्री केदार पाण्डे जी ने भी यहां पर ऐलान किया था कि छत्तीसी ब्रिज जरूर बनेगा। गत रेलवे बजट के समय भी हमने रेल मंत्री जी का ध्यान उसकी ओर आकृष्ट किया कि इसको देखा जाए पर कुछ नहीं हुआ। उसकी महत्ता को अगर देखा जाए तो आप देखेंगे कि इस पुल के बन जाने से उत्तर प्रदेश का पूर्वी हिस्सा और बिहार का और

खासकर बैंकवर्ड इलाका, पश्चिम चम्पारण जुड़ जाएगा और इससे, उसको इस पुल से जोड़ राज्य के जो दोनों बैंकवर्ड जो इलाके हैं, इनके विकसित होने की एक बहुत बड़ी संभावना हो जाएगी। इसलिए मैं फिर अपने मंत्री महोदय श्री बंसी लाल जी का ध्यान आकर्षित करूंगा कि इस पर ध्यान दें। स्वर्गीय श्री केदार पाण्डे जी जब रेल मन्त्री थे, उस वक्त ब्रिज बनाने के लिए सारी कार्यवाही और टेण्डर वगैरह सब कुछ हो गया था, लेकिन वह सब धीरे-धीरे सामान भी वहां से उठा लिया गया। न जाने क्या कारण हुआ; मुझे लोगों ने कहा कि इसको जबरदस्ती करके रोकना जाए। मैंने कहा कि मैं बात करूंगा। कानून को अपने हाथ में नहीं लेना चाहिए, जबरदस्ती इसको इस तरह से नहीं रोकना चाहिए। इसलिए मैं अपने प्रिय मित्र श्री बंसी लाल जी से कहूंगा कि इंदिरा जी का स्वप्न या इस ब्रिज को बनाने का, उसको वे पूरा करें, तभी हम मानेंगे कि सचमुच अभी भी इंदिरा जी के सच्चे सिपाही यहां मौजूद हैं।

एक दूसरे प्वाइंट की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पटना में रेल पुल बनाने के लिए बहुत पहले से प्रोजेक्ट है और बहुत पहले से रेल मन्त्रालय ने स्वीकार किया है, लेकिन वह रेल पुल अभी तक नहीं बना। उसका स्थल चयन भी हो गया है और हाइड्रॉलिक परीक्षण भी हो गया है। ये सारी चीजें होने के बावजूद भी पटना में रेल ब्रिज का काम शुरू नहीं किया गया है। गांधी सेतु रोड ब्रिज जो है, उसमें अगर कभी कोई खराबी आ जाए तो यहां के लोगों को, उत्तर बिहार के लोगों को अपनी राजधानी पटना पहुंचने में कठिनाई होगी। इसलिए यह सोचने की बात है। रेलवे आफिसर भी यहाँ पर बैठे हुए हैं, मैं चाहूंगा कि वे भी इस पर ध्यान दें। पटना में रेल ब्रिज बनाने के लिए जल्द से जल्द कार्यवाही की जानी चाहिए।

अब मैं जो उमेक्षित वर्ग हैं रेलवे में, शेड्यूल कास्ट और शेड्यूल ट्राइब्स, उनके बारे में, उनकी दुर्दशा के बारे में रेल मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में, रेल मन्त्रालय में दो लाख तीस हजार के करीब शेड्यूल कास्ट और ट्राइब्स कर्मचारी काम करते हैं। उनकी देखभाल करने के लिए, उनके इंटरैस्ट को सेफगार्ड करने के लिए रेलवे बोर्ड में एक सेल बना है। उस सेल का उद्देश्य यही था कि इस वर्ग से मुत्तलिक उनके प्रिवासेस को, उनकी डिमांड्स को सीधे रेल मन्त्री जी या राज्य मन्त्री जी तक पहुंचाया जाए और वे उस पर एक्शन लेंगे। यह हुआ भी और हमारे एडीशनल डायरेक्टर (इस्टेब्लिशमेंट) के माध्यम से वह सेल रेल मन्त्रालय में कार्यशील है। लेकिन अब ऐसा कर दिया गया है कि यह सेल बिल्कुल निकम्मा हो गया है। अब इसका रेल मन्त्री जी से या राज्य मन्त्री जी से कोई सीधा सम्पर्क नहीं है। इसको ऐसे ही छोड़ दिया गया है, रेलवे के दूसरे अधिकारियों के ऊपर। वे ही उसको अब देखते हैं। इस बजह से यह सेल बिल्कुल निकम्मा हो गया है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप इनके बारे में मन्त्री जी को लिख सकते हैं, अन्य सदस्य भी बोलने के लिए अपनी बारी की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

#### (व्यवधान)

**श्री भोला राउत :** उस सेल को कामयाब किया जाए। बहुत से केसेज पेन्डिंग पड़े रहते हैं। शेड्यूलड कास्ट्स के आरक्षण के बारे में भी कुछ कहना चाहूंगा। आरक्षण सम्बन्धी बातों को देखने के लिए हरेक जोनल रेलवे में एक सीनियर पर्सनल आफिसर रखा गया है। रेल मन्त्रालय की तरफ से एक सर्कुलर भी है कि हरेक डिवीजन में ए० पी० ओ० मनोनीत किया जाए। उसको अभी तक नहीं रखा गया है। सही रूप से रोस्टर भी चैक नहीं किया जाता और

न ही रिजर्वेशन के बारे में देखा जाता है। शेड्यूल्ड कास्ट्स की नियुक्ति के बारे में भी मामला पेन्डिंग पड़ा हुआ है। रेल मन्त्रालय की तरफ से कहा गया है कि क्रीश प्रोग्राम बनाकर इस बैंकलाग को दूर किया जाए। लेकिन रिक्लूटमेंट में बैंन लगाकर उसकी अवहेलना की जा रही है। अन्त में मैं यही कहना चाहूंगा कि रेल मन्त्री जी इन सब बातों पर खास ध्यान दें और जल्द से जल्द कारगर कदम उठाएं।

**श्री जनक राज गुप्ता (जम्मू) :** जनाबे, डिप्टी स्पीकर साहब, रेलवे मिनिस्टर साहब की एडमिनिस्ट्रेटिव कमेन्टिलिटी तो शुरू से ही बेहतर है। जम्मू जाने वाली गाड़ियों में कुछ टाइम का फर्क पड़ गया है। अब वे टाइम पर पहुंचनी शुरू हो गई हैं। इसके लिए मैं इन्हें मुबारकबाद देना चाहता हूँ। टाइम की कमी की वजह से सिर्फ दो-चार बातें ही कहना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि जम्मू-काश्मीर की रियासत में लोगों का ज्यादा दारोमदार टूरिज्म पर रहता है। पंजाब के हालात की वजह से काफी अरसे से या कुछ दूसरी गड़बड़ होने की वजह से बहुत कम टूरिस्ट हमारे स्टेट में आए हैं। मैं यह कहना चाहूंगा कि रेल हिल्स कंसेशन पासैज का जो पुराना सिस्टम था, उसको रिवाइव किया जाए, ताकि ज्यादा टूरिस्ट वहां पर जाएं। इस साल के बजट में जम्मू से ऊधमपुर की लाइन के लिए एक करोड़ रुपया रखा गया है। एक करोड़ रुपया इस लाइन के लिए बहुत कम है। इसी रफ्तार से काम चलता रहा तो मुझे यह उम्मीद नहीं कि दस-पन्द्रह साल तक भी यह लाइन पूरी हो पायेगी-। मैं यही रिक्वेस्ट करूंगा कि इसके लिए ज्यादा फण्ड अलाट करें ताकि यह काम जल्दी से मुकम्मल हो सके। हजारों की तादात में लोग वैष्णो-देवी जाते हैं। जम्मू से ऊधमपुर की लाइन है। कटरा और रेयासी में एक बहुत बड़ा हाइड्रोइलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट है, वहां तक इसको एक्सटेंड कर दिया जाए। इससे रेलवेज को और लोगों को काफी फाइदा पहुंच सकता है। सन् 47 से पहले जम्मू से श्रीनगर के लिए भी सर्वे हो चुका है। मैं यह कहना चाहूंगा कि इसका दोबारा सर्वे करवाया जाए। यदि जम्मू से ऊधमपुर और ऊधमपुर से काश्मीर तक रेलवे लाइन बिछा दी जाए तो इससे काफी फाइदा होगा, न केवल नेशनल इंटीग्रेशन में बल्कि ज्यादा संख्या में टूरिस्ट्स को काश्मीर में आकर्षित किया जा सकेगा।

इसके अलावा एक-दो बातें मैं और अर्ज करना चाहता हूँ। देखने में आया है कि रेलवेज की बहुत-सी ऐसी जमीन है जो काफी देर से रेलवे डिपार्टमेंट के पास खरीदी हुई पड़ी है और अभी तक वैसे ही बेकैट पड़ी हुई है और उस पर लोगों ने नाजायज कब्जा जमा रखा है। मैं समझता हूँ कि रेलों के किराये बढ़ाने की बजाए यदि उस जमीन से फाइदा उठाने की कोशिश की जाए, उस जमीन पर कुछ कामशियल काम्प्लेक्स बनाए जाएं या किसी दूसरे ढंग से उसका इस्तेमाल किया जाए तो उससे काफी रुपया रेलवे को प्राप्त हो सकता है। इस बात की तरफ भी रेल विभाग को तबज्जह देनी चाहिए।

इसके अलावा यह भी देखने में आया है कि रेलवे के पुराने बगन्स, पुराने डिब्बे वैसे ही स्टेशनों पर पड़े हुए हैं जो बिल्कुल नकारा हो चुके हैं और उनका कोई मकसद नहीं रह गया है। मेरा सुझाव है कि उन सारे नकारा बगन्स आदि को डिस्पोज-ऑफ करके रेलवे विभाग को पैसा कमाना चाहिए। कुछ और तरीके भी हो सकते हैं, जिनसे रेलवे डिपार्टमेंट पैसा कमा सकता है, यदि उनको भी अपनाया जाए तो मेरे ख्याल में लोगों को किराये से राहत मिल सकती है।

इसलिए रेल मंत्री जी ने यहां जो रेल बजट पेश किया है, यह दुस्त है कि उसको तैयार करने में, रिबैन्ज को बढ़ाने के लिए उन्होंने काफी मेहनत की है लेकिन जहां तक फ्रेट का टाल्युक

है, उसमें काफी गुंजाइश हो सकती थी। यदि कन्ज्यूमर आइटम्स पर कम किराया लगाया जाता तो उससे काफ़ी लोगों को फाइदा हो सकता है, इससे लोगों को राहत भी मिलेगी, अन्यथा उसके कारण प्राइस राइज और कीमतें बढ़ने का भी अंदेशा है। यहां पर डिप्टी स्पीकर साहब, मैं आपकी मार्फत एक सौजन्य यह देना चाहता हूँ कि रेलवे डिपार्टमेंट में बहुत से ऐसे मुलाजमीन हैं जो डेली वेजिज पर काम करते हैं लेकिन उनको आज तक टैम्पेरी ही रखा गया है, परमानेंट नहीं किया गया है। उन बेचारों को यह पता नहीं कि आज हैं, कल रहेंगे या नहीं। इसलिए मैं सुझाव देना चाहूंगा कि उन लोगों को भी परमानेंट किया जाए ताकि वे भी महसूस कर सकें कि उनकी सविस भी सीक्योर्ड हैं।

[अनुवाद]

\*श्री श्रीहरि राव (राजामुन्दी) : माननीय उप सभापति महोदय, माननीय रेल मन्त्री द्वारा पेश किये गये बजट का स्वाद इतना कड़ुवा है जितना दूध तथा चीनी के बिना काफी के प्याले का। इस बजट में मन्त्रालय के सूझ-बूझ रहित कार्य निष्पादन दिखाई पड़ता है। पिछले वर्ष की तुलना में यात्री किराए से 153 करोड़ तथा माल-भाड़े से 342 करोड़ रुपये अधिक वसूल करने का मन्त्री महोदय का प्रस्ताव है। इस प्रकार से इस वर्ष कुल लगभग 495 करोड़ रुपये अधिक प्राप्त होंगे। व्यावहारिक रूप से किसी को भी अतिरिक्त किराया दिये बिना नहीं छोड़ा है चाहे वह व्यापारी हो, किसान हो, औद्योगिक श्रमिक हो या सरकारी कर्मचारी। समाज का कोई भी वर्ग बजट से प्रसन्न नहीं है। बजट ने समाज के सभी वर्गों के सभी लोगों को निराश कर दिया है, मुझे ऐसा कहते हुए संकोच नहीं है। इस बजट ने सभी पर भार डाल दिया है तथा इसमें रेलवे सेवा में सुधार लाने की कोई योजना नहीं है। यहां तक कि इस बजट में आन्ध्र प्रदेश में इकहरी (सिंगल) लाइन बिछाने का भी कोई उल्लेख नहीं है।

रेलवे के कार्य-निष्पादन में सुधार लाने के लिए मैं एक महत्वपूर्ण सुझाव देना चाहूंगा। मैं माननीय मन्त्री जी से आग्रह करूंगा कि वे इसे नोट कर लें। माननीय मन्त्री जी गुप्त रूप से रेलवे स्टेशनों का दौरा करें तथा व्यक्तिगत रूप से चीजों का निरीक्षण करें। उन्हें अपने दौरे के बारे में अपने स्टाफ को भी नहीं बताना चाहिए। जैसे ही मन्त्री महोदय को कहीं भी कोई कमी नजर आए उन्हें उसी वक्त उसे ठीक करने की कार्रवाई करनी चाहिए तथा गलती के लिए जिम्मेवार व्यक्तियों को सजा देनी चाहिए। हर हालत में दोषी को सजा मिलनी चाहिए। यदि यह कर दिया जाए तो यात्रियों को मिलने वाली सुविधाओं में काफी सुधार हो सकता है। जैसे ही किसी स्टेशन पर कोई उतरता है भिखारी उसे घेर लेते हैं। स्टेशन तथा गाड़ियों की ठीक तरह से सफाई नहीं की जाती, उनसे हमेशा दुर्गन्ध आती रहती है। आप गाड़ियों में उपलब्ध खान-पान की सुविधा की तो आप कल्पना कर सकते हैं कि कैसी होगी। यहां तक कि गाड़ियों में दिए जाने वाले भोजन को पशु भी नहीं खाना पसन्द करेंगे। वर्तमान में कुछ भी काम ठीक तरह से नहीं हो रहा है। तभी तो मैंने सुझाव दिया है कि मन्त्री महोदय गुप्त रूप से यात्री गाड़ी में कम-से-कम 20 किलोमीटर का सफर करें। वहां वे लोगों तथा उनकी समस्याओं से परिचित होंगे। वे व्यक्तिगत रूप से कमियां देख सकेंगे तथा दोषी लोगों के विरुद्ध उचित कार्रवाई करेंगे। लेकिन उन्हें तत्काल निर्णय लेना होगा। यह बहुत जरूरी है, धरना, मुझे डर है, कि राजनीतिज्ञ तथा अन्य प्रभावी लोग वहां पहुंच कर निर्णय पर अपना प्रभाव डाल सकते हैं। यदि मेरा यह सुझाव कार्यान्वित कर दिया जाए

\*तेलगु के दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

तो मुझे यह कहने में लेशमात्र सन्देह न होगा कि सम्पूर्ण रेलवे प्रणाली में रातों-रात सुधार आ जाएगा। रेलों में कुशलता फिर से आ जाएगी।

अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में बोलते हुए मैं यह कहूंगा कि महोदय हुयने समय-समय पर आग्रह किया है कि कोटेपल्ली तथा काकीनाडा के बीच रेल फिर से चलाई जाए क्योंकि वहां बांध, रेल मार्ग, सेतु तथा अन्य आवश्यक भवन आदि पहले से ही उपलब्ध हैं। यह केवल 20 किलोमीटर है तथा इस पर अधिक खर्चा नहीं आएगा। इससे उस क्षेत्र में रहने वाले 15 लाख से अधिक लोगों की जरूरतें पूरी हो सकेंगी। अंग्रेजों के शासन काल में भी यह लाइन प्रयोग में थी। इसीलिए माननीय मंत्री महोदय से मेरी विनती है कि कोटेपल्ली तथा काकीनाडा के बीच की लाइन फिर से चलाई जाए। तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा वहां तेल कुओं की खुदाई का कार्य भी किया जा रहा है, इस कारण यह और भी आवश्यक है।

महोदय, निदादादावोलु के समीप एक रेलवे फाटक है जो मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में है। फाटक के अधिकांश समय तक बन्द रहने के कारण, यातायात में बाधा उत्पन्न हो जाती है। यह मार्ग तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा किये जा रहे खुदाई कार्य वाले क्षेत्र को भी जाता है। वहां पर यातायात की बहुत भीड़ रहती है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वहां उपरि पुल बनाकर वहां के 4-5 लाख लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करें। मुझे वाश्ता है कि माननीय मंत्री जी मेरी इस विनती को शीघ्र तथा अवश्य ही स्वीकार कर लेंगे।

मैं आशा करता हूँ कि रेलों की दशा में सुधार लाने के बारे में मैंने जो सुझाव दिये हैं और जिन अन्य बातों का उल्लेख किया है मंत्री जी उनकी ओर ध्यान देंगे। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) :** हमें सदन की कार्यवाही का समय एक घण्टा और बढ़ा देना चाहिए ताकि हम अनुदान की मांगों को समाप्त कर सकें।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आज हम सदन की कार्यवाही का समय शाम के 6 से 7 बजे तक बढ़ा रहे हैं। हम शाम के 7 बजे तक चर्चा जारी रखेंगे तथा विनियोजन विधेयक आज ही पारित कर देंगे।

**प्रो० कामसन मिजिमसंग (बाह्य मणिपुर) :** महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। भारतीय रेलों में सुधार लाने के लिए इस बजट में बहुत ही अच्छे उपाय दिए गए हैं। उदाहरण के तौर पर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रस्ताव, पेट्रोल, डीजल तथा कोयले का प्रयोग करने की प्रणाली के स्थान पर विद्युत प्रणाली को अपनाना आदि। इसमें माननीय मंत्री जी का 13 से 33 वर्ष तक के युवाओं के लिए छूट देने का प्रस्ताव भी है। 5 वर्ष तक के बच्चों के लिए यह मुफ्त है। इन रियायतों के बावजूद भी माननीय सदस्यों को और भी बहुत-सी शिकायतें हैं जैसे उनके क्षेत्र तक नहीं बिछाई गई लाइन नहीं है तथा स्टेशनों पर शीतलजल की सुविधा उपलब्ध नहीं है आदि। यह सब कुछ होते हुए भी मैं इस सम्मानीय सदन के माननीय सदस्यों को इस विषय में यह याद दिलाना चाहता हूँ तथा माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस सच्चाई की ओर दिलाना चाहता हूँ कि अभी भी कुछ ऐसे राज्य हैं जहां रेलें बिछाई ही नहीं गईं। मैं उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के बारे में कह रहा हूँ कि मिजोरम, मणिपुर, नागालैण्ड, अरुणाचल प्रदेश तथा मेघालय में

कोई रेल लाइन नहीं है। जम्मू तथा काश्मीर में भी कोई रेलवे लाइन नहीं है।

अतः रेलवे तंत्र के विकास में काफी असंतुलन है। मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ तथा उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि निकट भविष्य में इन क्षेत्रों में रेलों का विस्तार करने के लिए विशेष योजना बनाई जानी चाहिए।

एक बात का और उल्लेख करना चाहूंगा, भारतीय रेलवे विगत 130 वर्ष से विद्यमान है तथा इसका विस्तार 60,000 किलोमीटर तक हो चुका है। यह विश्व में दूसरा सबसे बड़ा सरकारी प्रतिष्ठान है। हमें इस पर गर्व है। परन्तु, इस तथ्य के बावजूद यह अत्यन्त लज्जा की बात है कि भारतीय रेल का सबसे पुराना सरकारी प्रतिष्ठान होने के बावजूद कई राज्य, सात अथवा आठ राज्य ऐसे हैं जिनमें भारतीय रेलवे का विस्तार नहीं हुआ। अतः मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि भारतीय रेल विकास के असंतुलन को समाप्त करें।

मैं यह भी बताना चाहूंगा, रेल मंत्री महोदय इस बात को नोट करें कि जहाँ पर भी रेल नहीं है वहाँ पर ही विद्रोह होते हैं। मेरे कहने का यह अभिप्राय नहीं कि रेल व्यवस्था नहीं है, वहाँ विद्रोह होना चाहिए। किन्तु वस्तुस्थिति यही है कि जहाँ पर भी रेल-व्यवस्था नहीं है, वहाँ विद्रोह होता है। उदाहरण के तौर पर काश्मीर तथा नागालैंड में स्वतंत्रता के दिन से ही पृथकतावादी आन्दोलन चल रहा है। मिजोरम में यह आन्दोलन 1966 से चल रहा है। मणिपुर में 1965 से इस प्रकार का आन्दोलन चलाया जा रहा है तथा त्रिपुरा में भी जहाँ रेल प्रणाली नहीं है वहाँ भी ऐसा आन्दोलन है। मैं समझता हूँ कि रेल प्रणाली का अभाव एक ऐसा महत्वपूर्ण तत्व है जिसके कारण निराशा एवं असंतोष पैदा होता है तथा इसी कारण से विद्रोह होते हैं। अतः मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि ऐसी विशेष योजनाएँ बनायें जिससे रेल-प्रणाली का इन क्षेत्रों में भी विस्तार हो। इससे न केवल आर्थिक उद्देश्य ही अपितु राजनीतिक उद्देश्य भी पूरे होंगे। इस बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि भारतीय रेल केवल सामाजिक भार ही वहन नहीं करती। इन क्षेत्रों में, अर्थात् पूर्वोत्तरी क्षेत्र में तथा काश्मीर जैसी पश्चिमी सीमाओं में रेलों को राजनीतिक भार का भी वहन करना होता है। मेरे कहने का अर्थ यह है कि देश की रक्षा की दृष्टि से भी इन क्षेत्रों को रेलों के माध्यम से जोड़ना होगा।

फिर मैं भावनात्मक एकता को भी लेता हूँ। आपने इन सभी राज्यों को रेल सेवा से अछूता रखा है। मिजोरम, मणिपुर, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश तथा त्रिपुरा रेलों के अभाव में अलग-अलग पड़े हुए हैं। रेल परिवहन का मुख्य साधन है। विमान द्वारा यात्रा कौन कर सकता है। केवल हजारों में से एक व्यक्ति विमान यात्रा कर सकता है। चूंकि इन क्षेत्रों में रेलें नहीं हैं वहाँ के लोगों को देश के अन्य भागों में जाने का अवसर नहीं मिल पाता। ये लोग संचार साधनों के अभाव में अलग थलग पड़ गये हैं, पीछे रह गये हैं, अतः उनमें पृथकता की प्रवृत्ति पनपने लगती है। इस प्रवृत्ति के परिणामस्वरूप उनमें राष्ट्रीय एकता का विकास नहीं होता। इसलिए मैं आपके माध्यम से इस महिमामंडित सभा से तथा सरकार से आग्रह करता हूँ कि इन क्षेत्रों के विकास के लिए विशेष योजनाओं अथवा विशेष धनराशि का आबंटन अवश्य किया जाये।

एक बात और मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा। मणिपुर राज्य में पश्चिमी छोर पर सिलचर से जिरिबम तक एक रेल लाइन के विस्तार की एक योजना थी। सिलचर और जिरिबम के बीच की दूरी केवल 50 कि० मीटर है। लगभग एक दशक से वे कह रहे हैं कि इसका निर्माण किया जा रहा है, परन्तु अभी तक हमने कुछ नहीं देखा है। जिरिबम भी इम्फाल से

220 किलोमीटर दूरी पर स्थित है। इस समय मणिपुर से निकटतम रेल हैड मणिपुर से 216 कि० मी० दूर उत्तर क्षेत्र में नागालैंड में दीमापुर में है।

अतः मणिपुर की जनता को एक अन्य राज्य में हैड से होकर जाना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि उत्तर पूर्व क्षेत्र के पूर्वोत्तरी क्षेत्र में विद्रोही समझे जाने वाले सभी राज्यों की राजधानियों को रेल द्वारा जोड़ा जाना चाहिए। जब तक आप आर्थिक समानता नहीं लाते तथा वहां का विकास नहीं करते तब तक वहां की राजनीतिक समस्याओं का समाधान कठिन है।

बेशक यह राजनीतिक मसला है, मूलतः यह कुछ हक तक आर्थिक भी है। अतः जहां पर रेल तंत्र नहीं है वहां पर आर्थिक विकास की उम्मीद नहीं की जा सकती। ऐसे असंतुलित विकास से असंतोष एवं निराशा फैलती है तथा ऐसी स्थितियों में लोग हिंसा का सहारा लेते हैं। इसीलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि इन क्षेत्रों में रेल सम्पर्क से न केवल आर्थिक उद्देश्य की प्राप्ति होगी, अपितु देश राजनीतिक स्थितियों का सामना करने में भी लाभदायक सिद्ध होगा। अतः इस दृष्टि से भी मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि इन क्षेत्रों में रेल विकास पर विशेष ध्यान दिया जाये।

इन शब्दों के साथ मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ।

**श्रीमती बसव राजेश्वरी (बेल्लारी) :** रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत की गई रेलवे की 1984-85 की अनुदानों की मांग का समर्थन करते हुए मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगी। अनेक सदस्य बोल चुके हैं तथा मैं उनके द्वारा कही गयी बातों को दुहराना नहीं चाहती। मुझे सभा को बताते हुए खुशी है कि कर्नाटक में विगत वर्षों में बहुत से कार्य किये गए हैं जिनमें से अत्यन्त महत्वपूर्ण कार्य व्हील तथा एक्सल प्लांट है जिसका कार्य तीव्र गति से चल रहा है। इस वर्ष कर्नाटक में विद्युत स्थिति अत्यन्त गम्भीर होने जा रही है क्योंकि राज्य अधिकारियों ने बताया है कि बड़े उप-भोक्ताओं के लिए बिजली कटौती 85 प्रतिशत तक बढ़ाने जा रहे हैं। हमारे राज्य के मंत्री ने केन्द्र से आग्रह किया है कि रामगुंडाम पावर स्टेशन अथवा कल्पक्कम परमाणु विद्युत केन्द्र से बिजली उपलब्ध करायी जाये। प्रत्येक स्टेशन से कर्नाटक 100 से 120 मेगावाट तक पावर पाने का हकदार है। परन्तु चूँकि ट्रान्समिशन लाइन नहीं लगाई गई है इसलिये पावर उपलब्ध नहीं की जा सकती। इस समय बिजली के बड़े उपभोक्ताओं के लिए कटौती 65 प्रतिशत होती है, इस सम्बन्ध में स्थिति इस ग्रीष्मकाल में और भी बिगड़ सकती है तथा कटौती बढ़ा कर 85 प्रतिशत तक की जा सकती है। उस स्थिति में मुझे भय है कि व्हील एण्ड एक्सल प्लांट का कार्य बिजली की कमी के कारण रुक सकता है। बात को नोट किया जाए और इस बारे में उपचारार्थक उपाय उठाये जाने चाहिए।

उन्होंने पिछले वर्ष कर्नाटक राज्य में एक और महत्वपूर्ण कार्य आरम्भ किया है, वह कार्य है राय-दुर्ग और चित्रदुर्ग के बीच नई रेल लाइन का निर्माण। पिछले वर्ष लगभग दो करोड़ रुपये प्रदान किये गये थे तथा चित्रदुर्ग से काफी कार्य किया गया था। इस वर्ष मुझे यह देख कर आश्चर्य हुआ कि उसके लिए केवल 10 लाख रुपये की व्यवस्था की गई है। मुझे भय है कि ऐसी स्थिति में जो कुछ भी ढांचा तैयार हुआ है वह लुप्त हो जायेगा। अतः पिछले वर्ष शुरू किये गये कार्य के लिए पर्याप्त धन का उपबन्ध किया जाना चाहिए।

मैं सभा का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि कर्नाटक में बड़ी लाइनें बहुत कम हैं।

वहां पर बड़ी लाइन कुल 611 किलोमीटर है—तथा बड़ी लाइन एवं मीटर गेज लाइन मिलाकर 3105 किलोमीटर ही बनती है। अतः भूतपूर्व रेल मंत्री श्री गनी खां चौधरी ने कर्नाटक सरकार को एक पत्र लिखा था कि अन्य दक्षिणी राज्यों की तुलना में बड़ी लाइन की लम्बाई बहुत कम है, अतः वह कर्नाटक में 2100 कि० मी० लाइन का सर्वेक्षण करना चाहते हैं तथा तकनीकी जांच के बाद इसे अगली पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने पर विचार किया जायेगा। उन्होंने कर्नाटक के मुख्य मंत्री को स्पष्ट रूप से पत्र लिखा था। अतः मेरा निवेदन है जहां कहीं भी सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है तथा तकनीकी परीक्षण सम्पन्न हो गया है इन रेल लाइन सम्बन्धी योजनाओं को निकट भविष्य में कार्यान्वयन के लिए सम्मिलित किया जाना चाहिए।

#### 6.00 म० प०

मुझे एक और सुझाव देना है? मेरे निर्वाचन क्षेत्र बेल्लारी से एक बड़ी लाइन की गाड़ी मंगलौर तक सीधी जाती है। परन्तु यह गाड़ी दिन में चलती है। बेल्लारी से चढ़ने वाले यात्रियों को यह गाड़ी नहीं ले जाती। यात्रियों के समक्ष आने वाली समस्याओं की ओर अधिकारियों का ध्यान दिलाया जा चुका है। इस क्षेत्र के निवासियों ने भी इस गाड़ी का समय बदलने के लिए लिखा है, अर्थात् इसे दिन में चलाने के स्थान पर रात में चलाया जाये, जोकि श्रमिक वर्ग सहित सभी लोगों के लिए अपेक्षाकृत अधिक सुविधाजनक रहेगा। महोदय, एक और कार्य पिछले वर्ष प्रारम्भ किया गया था वह है बंगलौर से गुनूटाकल तक मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलना। इससे लोग बंगलौर से हैदराबाद, बंगलौर से बम्बई, बंगलौर से दिल्ली के लिए सीधी गाड़ी ले सकेंगे। यह हितकारी कार्य कर्नाटक के सभी वर्गों द्वारा बहुत पसंद किया जायेगा।

महोदय, रायचूर हैदराबाद बंगलौर के बीच चल रही गाड़ी में केवल एक 2 टायर स्लीपर कोच है। इनमें यात्रा करने के इच्छुक यात्रियों के लिए अत्यधिक संख्या की तुलना में यह बहुत कम है। इस गाड़ी में स्लीपर कोचों की अनुपलब्धता के कारण लोगों को बहुत असुविधा का सामना करना पड़ता है। अतः मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि इस गाड़ी में कम-से-कम एक और कोच जोड़ा जाये। मैं बताना चाहता हूँ कि एक वाणिज्यिक स्थल तथा कपास उत्पादक क्षेत्र रायचूर पर होने के कारण जहां से विभिन्न नगरों को जाने वाले यात्रियों की बड़ी भीड़ होती है। अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि दो-टायर अथवा तीन-टायर का एक और कोच इस गाड़ी में जोड़ा जाये। रायदुर्ग-चित्रदुर्ग के निर्माण कार्य के लिए, जिसे पिछले वर्ष आरम्भ किया था, दो करोड़ रुपए के पर्याप्त धन की व्यवस्था की गई थी।

इस कार्य के पूरा होने के बाद जो गाड़ी इस लाइन पर चलेगी वह कर्नाटक में सुदूर भागों तक पहुंचेगी। इस महत्वपूर्ण कार्य के लिए केवल 10 लाख रुपए की व्यवस्था की गई है। यह राशि बहुत कम है।

महोदय, बंगलौर और मैसूर के बीच मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए इस वर्ष के बजट में बहुत कम राशि आवंटित की गई है। इसके अतिरिक्त इन लाइनों पर पुलों के निर्माण के लिए धन की व्यवस्था नहीं की गई। अतः मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि इन निर्माणाधीन कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था करें तथा पूरी गति से तथा निर्धारित समय पर इन्हें पूरा किया जाये। मैं मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि हुबली-होस्पेट क्षेत्र में जहां पर विजयनगर संयन्त्र बनने की आशा है, मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने

के लिए सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है। अंतः मैं मंत्री महोदय से इन कार्यों को शीघ्र पूरा करने के लिए निवेदन करूंगा। इन शब्दों के साथ मैं मांगों का समर्थन करता हूँ।

श्री ए० जी० सुब्बरमन (मदुरै) : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमान, रेलवे की अनुदानों की मांगों पर वाद-विवाद का उत्तर देते समय हम मंत्री महोदय श्री बंसी लाल से यह सुनने को उत्सुक थे कि वह कर्नूल-डिन्डीगुल-मदुरै-तूतीकोरिन बड़ी लाइन के निर्माण के लिए अतिरिक्त धन का उप-बन्ध कर रहे हैं। परन्तु उन्होंने इस परियोजना के लिए कोई उल्लेख नहीं किया है। उन्होंने राज्यों के अन्य सदस्यों द्वारा उठाई गई बातों का उत्तर दिया है, किन्तु तमिलनाडु के सदस्यों द्वारा उठाई गई बातों का उल्लेख नहीं हुआ है। महोदय, पिछले वर्ष के बजट में तत्कालीन रेल मंत्री श्री गनी खां चौधरी ने पहले 4 करोड़ रुपए का आबंटन किया, किन्तु बाद में उसे बढ़ा कर 10 करोड़ रुपया कर दिया। महोदय, अभी भी समय है। मंत्री महोदय, अपना अंतिम उत्तर देते समय इस कार्य के लिए अतिरिक्त धन का आबंटन करने पर विचार करें।

महोदय, बैगाई-पल्लवान दिन की गाड़ियों में वातानुकूलित चेयर कारों की व्यवस्था करने की मांग हम करते आये हैं। हर बार हमें रेल मंत्रालय से यही उत्तर मिलता है कि मीटर गेज लाइन में वातानुकूलित चेयर कार की व्यवस्था नहीं है। इस संदर्भ में मैं बताना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र में चलने वाली मीटर गेज गाड़ियों में वातानुकूलित दो-टायर कोच दिये जाते हैं जबकि उन्हीं गाड़ियों में वातानुकूलित चेयर कार की व्यवस्था नहीं की गई। मैं नहीं जानता कि अधिकारी इस मांग की अपेक्षा क्यों कर रहे हैं। मदुरई में भी तीन रेल पुलों का निर्माण पिछले 20 वर्षों से लम्बित पड़ा हुआ है। कम-से-कम इस वर्ष तो उन्हें विल्लापुरम के नजदीक रेल पुल का निर्माण करवा ही देना चाहिए, क्योंकि यह मार्ग मदुरई हवाई अड्डे को जाता है। यहां पर यातायात बहुत अधिक है।

इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सदस्यों को 6.30 बजे तक बोलने की इजाजत दूंगा। मैं सदस्यों को सहयोग करने के लिए कहूंगा।

[हिन्दी]

श्री के० डी० सुल्तानपुरी (शिमला) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने माननीय सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। मैं दो-चार बातें आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ।

हिमाचल प्रदेश में जहां सेब और आलू की पैदावार होती है, वहां के लोगों के लिए भी गन्ने की तरह आपको छूट देनी चाहिए। हिमाचल प्रदेश के किसानों की आर्थिक स्थिति को मजबूत करने के लिए जरूरी है कि रेलवे के द्वारा भी उनको रियायत देनी चाहिए। एक बात और, हिन्दुस्तान जब से आजाद हुआ है, शिमला में एक फुट रेलवे लाइन का विस्तार नहीं किया गया है। हमारे मुख्य मंत्री जी ने ब्रह्मपुर से रामपुर बिर्शर रेलवे लाइन के सर्वेक्षण के लिए 10 लाख रुपया देने का वायदा किया है, लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। इसी प्रकार जगाधरी से पौटासाहब, जहां पर सीमेंट के कारखाने हैं और उद्योग बस्ती बनाई गई है, रेलवे लाइन को जोड़ने के लिए सर्वे हुआ है, लेकिन अभी तक उस पर भी कोई कार्यवाही नहीं की गई है। एक निवेदन मैं यह भी करना चाहता हूँ, प्लानिंग कमिशन में हमारे रेलवे मंत्री को भी बतौर सदस्य शामिल किया जाना चाहिए, ताकि देश की उन्नति के लिए योजनाओं को कार्यान्वित

करने के लिए अधिक से अधिक पैसा ला सकें। इसी प्रकार कालका से परमाणु एक रेलवे लाइन बिछानी थी, जिसका जिक्र पिछले अधिवेशन में रेल मंत्री जी ने किया था, लेकिन वह काम भी अभी तक नहीं किया गया है। मुझे उम्मीद है, रेल मंत्री जी इन बातों पर ध्यान देंगे।

हिन्दुस्तान के अन्दर जब ब्रिटिश सरकार का राज्य था, उस वक्त 1926 में सरहंद से नालगढ़ तक रेलवे लाइन जाती थी। उसका ट्रैक उखाड़ दिया गया। उस लाइन को इसलिए उखाड़ा गया, क्योंकि वहाँ के पहाड़ी लोग सत्ता के खिलाफ एजीटेशन कर रहे थे, प्रजामंडल बना रहे थे और ब्रिटिशर्स के खिलाफ आवाज भी उठा रहे थे। जब इस बारे में मैंने रेल मंत्री, श्री कमलापति त्रिपाठी जी, को लिखा, तो जवाब मिला कि लाइन इसलिए उखाड़ दी गई क्योंकि अब पत्थर की जरूरत नहीं है। रेलवे लाइन बिछाने के लिए पत्थर की आवश्यकता होती थी, इसलिए वह लाइन बिछाई गई थी। मैं चाहता हूँ कि हमारे रेल मंत्री जी अब इस ओर ध्यान देंगे। वहाँ पर उद्योग हैं, इन्डस्ट्री हैं जहाँ से हिमाचल प्रदेश को माल आ सकता है, मार्केट हो सकती है। वहाँ के विस्तार के लिए मैं पुनः रेल मंत्री जी से आग्रह करूँगा। मंत्री जी से मेरा यह भी निवेदन है कि रोपड़ से नालागढ़ के लिए भी रेलवे लाइन का विस्तार करें, ताकि हिमाचल प्रदेश के लोग लाभान्वित हो सकें।

इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमारी जो अधूरी रेलवे लाइनें हैं, जिसका जिक्र यहाँ पर रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में किया है, उनको भी पूरा करवाने के लिए उचित कदम उठायें। मैं यहाँ यह कहना चाहूँगा—जहाँ आपने गन्ना उत्पादकों को रियायत दी है वहाँ दूसरे किसानों के लिए भी, चाहे वे सब्जी उत्पादन करते हैं, केला उत्पादन करते हैं, सब उत्पादन करते हैं उनको भी यह रियायत दी जानी चाहिए जो दूर-दराज के क्षेत्र हैं वहाँ से ट्रकों या दूसरे वाहनों के जरिए जो माल मार्केट में लाते हैं उनको बहुत ज्यादा भाड़ा देना पड़ता है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि पहाड़ी क्षेत्रों के लोगों को खास तौर से यह सुविधा दी जाये।

रेलवे की जो फालतू जमीन है उस पर बहुत ज्यादा एन्क्रोचमेंट है। आप कालका से घर्मपुर जायें, वहाँ विपक्ष के लोगों ने पांच-पांच और छः-छः दुकानें बनाई हुई हैं और उनको 90 साल की सीज भी दे दी गई है। इसकी जांच-पड़ताल होनी चाहिए कि ऐसे कौन से आफिसर्स हैं जो इस तरह का काम करते हैं, जिससे रेलवे को नुकसान होता है। मेरा सुझाव है कि इस तरह की जमीनें गरीबों को दी जायें।

हिमाचल प्रदेश या दूसरे राज्यों से लाकर जो स्लीपर बिछाते हैं, उसमें ऐसा होता है कि आपके आफिसर्स ठेकेदारों से मिल कर सड़े-गले स्लीपर पास कर देते हैं, इस तरह का बहुत गोलमाल होता है। इसकी तरफ आपको देखना चाहिए। मैं समझता हूँ—हमारे रेल मंत्री जी जिनका पास्ट एडमिनिस्ट्रेशन के मामले में बहुत गानदार रहा है, रेलवे में भी बहुत साफ-सुथरा निजाम देकर देश को आगे ले जाने के लिए प्रयत्नशील होंगे।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री. एच० ए० डोरा (श्रीकाकुलम) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में यह मेरा पहला भाषण है जिसे 'मेडन स्पीच' कहा जाता है।

प्रारम्भ में मुझे यह कहने की अनुमति दी जाये कि रेल बजट अथवा अनुपूरक बजट भारत

में आम व्यक्ति की आशाओं को प्रतिबिम्बित करने में असफल रहा है। दूसरे शब्दों में, अग-साधारण की आकांक्षाओं और हितों को नुकसान पहुंचाया गया है।

मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि श्रीकाकुलम एक पिछड़ा जिला है। मैं श्रीकाकुलम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का रहने वाला हूँ। मेरे आदरणीय गुरु श्री रंगा जी भी इसी निर्वाचन क्षेत्र से सन् 1967 में संसद सदस्य के रूप में चुनकर आये थे और रंगा जी श्रीकाकुलम जिले के बारे में जानते हैं। इस जिले में अनेक गांव हैं और इसकी आबादी 20 लाख से अधिक है, वहाँ जो रेल पटरी है उसमें अभी तक कोई सुधार नहीं किया गया है। जिले के स्टेशनों में भी कोई सुधार नहीं हुआ है। मेरे आदरणीय गुरु रंगा जी को यह बात मालूम है कि श्रीकाकुलम के लोग बेहद पिछड़े हुये हैं और यह जिला आंध्र प्रदेश के सुदूर दक्षिण भाग में बसा हुआ है। अधिकांश गांवों में कच्ची सड़कें भी नहीं हैं। 1969 में इस जिले में एक क्रांति हुई थी। हरित अथवा ध्वेत क्रान्ति नहीं अपितु खूनी क्रान्ति हुई। तभी इस जिले के अस्तित्व के बारे में न सिर्फ देशवासियों को अपितु सारे संसार को मालूम हुआ।

सत्ताधारियों के रवैये से श्रीकाकुलम जिले के लोग बुरी तरह दुखी हो गये थे और अपनी बुनियादी जरूरतों को लेकर लम्बे समय से आन्दोलन कर रहे थे। उन्होंने समझ लिया था कि जिले में क्रान्ति लाने के लिये बन्दूक की नाली के अलग कोई और रास्ता नहीं रह गया था। सन् 1969 में यह सब हुआ और सारा देश यह जानता है। सभी को मालूम है कि उस विशेष क्रान्ति को दबाने के लिये अर्ध-सैनिकों की तैनाती की गई थी। इस जिले को जितने धन की आवश्यकता थी अर्ध-सैनिक बलों पर खर्च किया जाने वाला पैसा उससे कहीं अधिक था और उस अवधि के दौरान (1969-1972) इस जिले के विकास के लिये यह राशि पर्याप्त थी।

इस पृष्ठभूमि के साथ यह मुद्दा माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाने का कारण यह है कि यह एक पिछड़ा जिला है। जिन राजाओं शासकों ने इस पर शासन किया उन्होंने इसकी बुरी तरह अछड़ेलना की। यहां तक कि स्वतंत्रता के पश्चात सरकार ने भी इस क्षेत्र की ओर ध्यान नहीं दिया। अतः इस सम्मानीय सदन में मैंने जो कुछ कहा उसीके संदर्भ में मैं माननीय मंत्री जी को कार्यान्वयन हेतु निम्नलिखित उपाय सुझाऊंगा।

नौयद से गुनपुर के बीच एक छोटी रेल लाइन है जोकि दक्षिण-पूर्व रेल लाइन पर स्थित है और पारलखेमुण्डी होकर जाती है। इस लाइन के मालिक मूल रूप में पारलखेमुण्डी के झूतपूर्व जमींदार थे, बाद में इसे बंगाल-नागपुर रेल कम्पनी ने खरीद लिया। फिर इसे भारत सरकार ने अपने हाथ में ले लिया। स्वतंत्रता के पश्चात, पारलखेमुण्डी के आसपास और पारलखेमुण्डी में गिरिजन लोगों के अनगिनत घर हैं। गुनपुर जिला भी गिरिजन बाहुल्य गांवों से घिरा हुआ है। इससे दो राज्य जुड़े हुए हैं—आंध्र प्रदेश तथा उड़ीसा। वे लोग इस विशेष लाइन को या तो बड़ी लाइन में अथवा कम से कम छोटी लाइन में बदलवाने के लिये आन्दोलन कर रहे हैं। उन्होंने बहुत से आन्दोलन किये, परन्तु इस विशेष लाइन के बारे में केन्द्र सरकार द्वारा अब तक कोई भी कार्यवाही नहीं की गई है।

श्री सोमनाथ रथ (आस्का) : माननीय सदस्य ने जो कुछ भी पारलखेमुण्डी रेल लाइन के बारे में कहा, मैं भी उसका समर्थन करता हूँ।

श्री एच० ए० डोरा : अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस पर न सिर्फ देश की अखण्डता हेतु अपितु न्याय दिलाने के हित में भी इस विशेष पहलु पर विचार करें

और इसके अलावा श्रीकाकुलम एक शहर है, श्रीकाकुलम जिले का मुख्यालय है। श्रीकाकुलम रोड से 10 किलोमीटर दूर है जोकि रेल स्टेशन है। रेल लाइन को श्रीकाकुलम तक बढ़ाने के लिये लोग आन्दोलन कर रहे हैं, परन्तु अभी तक कोई भी कार्यवाही नहीं की गई है। मैं माननीय मंत्री जी को इस लाइन को श्रीकाकुलम मार्ग से श्रीकाकुलम शहर तक बढ़ाने के लिये अनुरोध करूंगा जिसे कि अभी तक रेल लाइन से जोड़ा नहीं गया है।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल व्यास (भीलवाड़ा) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। चूँकि समय कम है इसलिए मैं प्वाएंटबाइज ही अपनी एक दो बातें आपके सामने रखूंगा।

एक तो माननीय रेल मंत्री जी नए जोन बनाने के बारे में आपने इस बजट में कोई प्रवचन नहीं रखा है।

हमारा राजस्थान सबसे पिछड़ा हुआ प्रांत है। इसके साथ-साथ मध्य प्रदेश और गुजरात भी पिछड़े हुए प्रांत हैं। इन तीनों पिछड़े प्रांतों में मीटर गेज चलती है। इस मीटर गेज का आज तक कोई एक्सपेंशन नहीं हुआ है। आपने एक भी नई रेल लाइन नहीं दी है। एक ब्राड गेज और दो मीटर गेज लरइनों का सर्वे हुआ था। वह सर्वे कैसे इम्प्लीमेंट होंगे जबकि आपने उनकी स्वीकृति ही नहीं दी है। माननीय रेल मंत्री जी हमें आपसे बहुत उम्मीद है। जिस तरह से आपने हरियाणा को चमकाया था उसी तरह से आप इस रेल विभाग को भी चमकाइये। मैं चाहूंगा कि इन सर्वे में से ब्राड गेज का सर्वे कोटा से देवगढ़ का सर्वे स्वीकृत कर दें और यह रेलवे लाइन बना दें। कोटा से देवगढ़, टोड़ा रायसिंह से नाथद्वारा और लाम्बिया से क्यावर अगर ये तीनों सर्वे को आप स्वीकृति नहीं देते हैं तो कम से कम कोटा से देवगढ़ की ब्राडगेज लाइन को स्वीकृति दे दें। अगर इसका प्रवचन इस वर्ष के बजट में नहीं रख सकें तो अगले साल के बजट में इसका प्रवचन जरूर कर दें ताकि जनता में हमारा भी कुछ तो प्रभाव हो सके। जब हमारी अगर सुनी नहीं जाएगी तो हमें वोट कौन देगा। आप अगर हमें जिता कर लाना चाहते हैं तो आप कोटा से देवगढ़ ब्राडगेज लाइन की स्वीकृति दे दें। इससे उदयपुर होते हुए अहमदाबाद को मिलाया जा सकता है। इससे यह सारे का सारा एरिया कवर हो जाएगा।

वहां माइका, जिंक, राक-फास्फेट, संगमरमर, सैण्ड स्टोन, एस्वस्टोज, खडिया-मिट्टी आदि कई प्रकार के खनिज पदार्थ निकलते हैं। इसलिए इस रेल लाइन की बहुत आवश्यकता है। हमारी आपसे विनम्र प्रार्थना है कि आप हमारा यह निवेदन स्वीकार करें।

अजमेर में सबसे पुराना लोकोशेड है। वहां पर कोचेज और वेगंस की रिपेअर होती है। काफी काम होता है। हमारी बहुत दिनों से यह मांग चली आ रही है वहां के लिए आप मीटर गेज की एक कोच फैक्ट्री दे दें। आप ब्राड गेज तो देते नहीं हैं, कम से कम मीटरगेज की कोच फैक्ट्री ही दे दें। वहां पर जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर सब जगहों पर लोकोशेड हैं। इनमें से किसी जगह पर राजस्थान में एक कोच फैक्ट्री लगा दी जाए तो वहां के लोगों का बहुत विकास हो सकता है।

वहां पर गुलामपुर फ्लेग-स्टेशन था। उसको एक फुल-क्लेज्ड स्टेशन बनाने की स्वीकृति हो चुकी है मगर उसके लिए काम चालू नहीं हुआ है। वह एक इंडस्ट्रियल एरिया है। वहां तीन-

चार मिल्स स्थापित हुए हैं टेक्सटाईल मिल है। इसको फुल-प्लेज्ड स्टेशन में जल्दी से कंवर्ट कर दिया जाए। इसके लिए आप कोई व्यवस्था कीजिए।

इसी प्रकार से भीलवाड़ा स्टेशन को फर्स्ट क्लास स्टेशन बनाने के लिए स्वीकृति हो चुकी है और कुछ पैसा भी खर्च हो चुका है। मगर उससे वहां पूरी सुविधाएं उपलब्ध नहीं हुई हैं। भीलवाड़ा सबसे बड़ा जिला है और वह जिला हैड क्वार्टर भी है। कम से कम वहां की डेढ़ लाख की आबादी है। वह इंडस्ट्रियल एरिया है। उक्त स्टेशन पर जल्दी से जल्दी एक फर्स्ट क्लास स्टेशन की अमेनिटीज होनी चाहिए।

भोजरास और रूपाहली स्टेशन दोनों नजदीक हैं। भोजरास से सवारियां चढ़ती हैं। रूपाहली से सवारियां नहीं चढ़ती हैं। अगर उसको हटा दिया जाए तो कोई फर्क पड़ने वाला नहीं है। भोजरास एक प्लेज स्टेशन है + इसको भी फुल-प्लेज्ड स्टेशन बना दिया जाए। एक आपने वहां पर टिकट देने के लिए एक ठेकेदार मुकर्रर कर रखा है। वह 50 पैसे एक टिकट पर ज्यादा लेता है। वह ऐसा न करे, इसकी कोई व्यवस्था कीजिए। भोजरास स्टेशन को पूरा स्टेशन बना कर वहां पर 581 और 582 गाड़ियां रोकें क्योंकि वहां से बहुत बड़े-बड़े व्यापारी दूर-दूर तक जाते हैं। वहां के लोग बहुत दूर-दूर जाते हैं, व्यापार के लिए जाते हैं, उनको आवागमन के लिए मुश्किल होगी। इसलिए 581 अप और 582 डाउन ट्रेन को वहां पर रोकना चाहिए। इस प्रकार की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। दूसरा हमारा रायला फुल-प्लेज्ड स्टेशन जो आपने दिया है, वहां पर लाइन भी बना दी है और स्टेशन भी हो गया है, सारी सुविधा हो गई है, लेकिन 71 अप और 72 डाउन, ये दोनों गाड़ियां यहां पर नहीं रुकती हैं। इसलिए यहां के लोगों को बहुत कठिनाई होती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि 71 अप और 72 डाउन गाड़ियों को यहां टोका जाए, इससे वहां के लोगों को बहुत फायदा होगा। इसी तरीके से मीनाक्षी के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है, इसके बारे में हमारे बाल कवि जी ने कहा था कि इसको 5 दिन किया जाए, लेकिन मैं निवेदन करता हूँ कि मीनाक्षी एक ऐसी ट्रेन है जो हमारे क्षेत्र में एकमात्र एक्सप्रेस ट्रेन है। अगर इसको प्रतिदिन न चलाया जाए तो हमारे लोगों की आवश्यकता की पूर्ति नहीं होती। इसलिए मेरी मांग है कि मीनाक्षी ट्रेन को डेली चलाइए, ताकि उन लोगों की ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सके। इसी प्रकार से एक और निवेदन है, यह अपने जो किराया बढ़ाया है, अपने कृपा करके साढ़े 12 प्रतिशत से घटाकर 10 प्रतिशत कर दिया है, लेकिन हमारी मांग और है। बड़े लोगों पर फर्स्ट क्लास और एयरकंडीशन आदि किरायों में साढ़े 12 प्रतिशत के बजाए आप 25 प्रतिशत भी बढ़ेतरी कर दें तो कोई बात नहीं है, लेकिन सेकेण्ड क्लास के मामले में, मेल एक्सप्रेस या आर्डनरी ट्रेन्स के किरायों के मामले में इस बढ़ेतरी को कम किया जाना चाहिए। दस प्रतिशत से घटाकर अगर 5 या 6 प्रतिशत कर दें तो इससे साधारण लोगों को सहूलियत होगी, और उनकी आवश्यकता की पूर्ति हो सकेगी और जो लोग कह रहे हैं कि इससे महंगाई बढ़ेगी या और कठिनाइयां आएंगी, इसको कम करने से लोगों को विश्वास होगा कि महंगाई नहीं बढ़ेगी। इसलिए सरकार अगर गरीबों की तकलीफों को समझती है तो निश्चित तरीके से इनमें कमी की जाएगी। इसी तरह से 50, 100 और 150 किलोमीटर तक यात्रा करने के लिए जो किराया बढ़ाया गया है, उसको भी कम किया जाना चाहिए। इसमें बिल्कुल बढ़ेतरी नहीं की जानी चाहिए। इसी तरह से जो असेंशियल आर्टिकल्स हैं, उन पर जो 10 प्रतिशत सरजार्च लगाया लगाया गया है, असेंशियल आर्टिकल्स, खासतौर पर से खाने-पीने का सामान और ऐसा सामान

जो गरीब आदमियों के काम आता है, इस पर भी बढ़ोतरी में कमी करने की आवश्यकता है। हम इस बार जो बहुत बड़ा बहुमत लेकर यहां पर आए हैं, उससे लोगों को हमसे बहुत आशाएं हैं और अगर हम इस प्रकार की बात करते हैं तो निश्चित तरीके से लोगों को हमारे इंटेंशन पर शक होगा। जिस प्रकार से हम इस देश के लोगों को ऊंचा उठाना चाहते हैं, उस पर भी असर पड़ेगा। इसलिए इस बात को मद्देनजर रखते हुए और गरीबों को राहत पहुंचाने के लिए, महंगाई को रोकने के लिए इन बढ़ोत्तरियों में कमी करना आवश्यक है। मैं समझता हूँ कि निश्चित तरीके से इसके लिए कोई न कोई व्यवस्था की जाएगी। मैंने जो चन्द बातें निवेदन की हैं, मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी जरूर उन पर ध्यान देंगे और कम से कम कोटा से देवगढ़ लाइन तो हमको दे ही दीजिए।

अन्त में एक बात कह कर मैं समाप्त करना चाहता हूँ कि चेतक एक्सप्रेस में खण्डवा से आकर चित्तौड़ में जो फर्स्ट क्लास का डिब्बा लगता था, इसको फिर से लगाया जाए, ताकि भीलवाड़ा और चित्तौड़ के लोगों को रिजर्वेशन की सुविधा मिल सके। इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्पण करता हूँ।

**श्री रामवेद राय (समस्तीपुर) :** मान्यवर, आपकी बड़ी कृपा हुई कि आपने बोलने के लिए दो मिनट का समय दिया। मैं सिर्फ अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में आवश्यक समस्याओं की ओर चर्चा करना चाहूंगा। मेरे क्षेत्र समस्तीपुर में ही डी० एस० का कार्यालय था, जिसके एकाएक हट जाने से वहां के लोगों में आक्रोश है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि समस्तीपुर में पुनः डी० एस० का कार्यालय शुरू कर दिया जाए जिसके लिये विशाल कार्यालय बना हुआ है।

दूसरी बात यह है कि समस्तीपुर रेलवे मण्डल के भीतर साठाजगत, समस्तीपुर, पूसा, मुजफ्फरपुर, सराय रेल लाइनों को रखा जाए, ताकि वहां पर रेल की सुन्दर व्यवस्था हो सके। यह कितना दुखद है कि समस्तीपुर की पश्चिमी गुमटी भी समस्तीपुर रेल मंडल में नहीं है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि सन् 81 में समस्तीपुर रेल कारखाने में 3800 मजदूर कार्यरत थे। लेकिन अब वहां पांच सौ मजदूर ही काम कर रहे हैं। कुछ कर्मचारियों को अन्यत्र स्थानों पर स्थानान्तरित कर दिया गया है जिससे आप समझ सकते हैं कि कितना बड़ा अन्याय उनके साथ किया गया है। मैं यह आग्रह करूंगा कि इन मजदूरों को समुचित न्याय दिलवाया जाए और सारे मजदूरों का काम दिया जाये। आप जानते हैं कि बिहार के पांच-पांच रेल मंत्री हुए हैं उनमें स्वर्गीय सत्यनारायण बाबू और ललित नारायण बाबू भी थे। उत्तर बिहार के विकास के लिए यह आवश्यक है कि बड़ी लाइन एवं छोटी लाइन तथा मालगाड़ी और इंजिन की मरम्मत हेतु स्टोर डिपो का भी समस्तीपुर में विस्तार किया जाए। इन्दिरा रेलवे महाविद्यालय की स्वीकृति की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। इसकी स्वीकृति बहुत दिनों से लम्बित है। इसको केन्द्रीय सरकार से मान्यता दिलाई जाए ताकि वहां के रेल कर्मचारियों को समुचित लाभ हो सके। साथ ही रेल कर्मचारियों के आश्रितों के लिए शिवायती छात्रावास का निर्माण किया जाए। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्णित समस्तीपुर में डीजल इंजिन कारखाना और रेल शेड बनाया जाए। रेल बजट में विद्यार्थियों के लिए एक हजार किलोमीटर के बाद पचास प्रतिशत छूट देने की व्यवस्था है। मैं निवेदन करूंगा कि इसे पांच सौ किलोमीटर किया जाए और कमजोर वर्ग के छात्रों के लिए विशेष व्यवस्था की जाए। बफादारी और कर्मठता के साथ हम काम करेंगे तो कभी भी यह घाटा नहीं आ सकता है। आम लोगों की सहूलियतों पर ध्यान देंगे तो निश्चित रूप से इस घाटे का भार आम जनता सहर्ष स्वीकार कर लेगी। भाड़े में जो वृद्धि की जाती है, वह आम

लोगों को प्रभावित करती है। वैसी स्थिति में हमें उनकी कठिनाइयों पर ध्यान देना होगा। रेल मंत्री जी कुशल प्रशासक रहे हैं। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वे अपना चमत्कार दिखाएं जिससे भारत की जनता जो आशा लगाए बैठी है, वह पूरी हो सके। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

**उपाध्यक्ष महोदय :** मुझे श्री सुरेश कुरूप, श्री के० के० साहा, श्री संफुद्दीन चौधरी और श्री विजय कुमार यादव ने सूचना दी है कि वे विनियोजन (रेल) विधेयक पर बोलना चाहते हैं। इस संदर्भ में मैं सदस्यों को याद दिलाना चाहूंगा कि वे इस तरह की सूचनाएं सुबह 10 बजे तक भेज दें ताकि सदस्यों द्वारा उठाए जाने वाले मुद्दों के बारे में रेल मंत्री उसकी जानकारी हासिल कर सकें। खैर, इस विशेष मामले में मैं उनमें से प्रत्येक को 2 मिनट बोलने का समय देता हूँ। वे अपना मुद्दा रख सकते हैं और मंत्री उन मुद्दों के जवाब देगे। श्री सुरेश कुरूप।

**श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम) :** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ मुख्य मुद्दे ही उठाऊंगा। मैं बताना चाहूंगा कि केरल में रेल मार्ग के राष्ट्रीय औसत केवल एक तिहाई मार्ग ही है। अगर केरल द्वारा केन्द्र सरकार को भेजे गए सभी प्रस्तावों और दूसरे प्रस्तावों पर भी अमल किया जाए और सारी परियोजनाएं पूरी कर ली जाएं तब भी हमारा रेल मार्ग राष्ट्रीय औसत के बराबर नहीं होगा। एर्णाकुलम-कमानगुलम लाइन, जिसके बारे में काफी चर्चा हुई है, बजट में इसके लिए बहुत ही कम राशि दी गई है। केरल में एक लाइन जो कि विभिन्न राज्यों से होकर जाती है। आप जानते हैं कि हिमसागर एक्सप्रेस का भारत में सबसे लम्बा मार्ग है, कन्याकुमारी से लेकर कश्मीर तक का, पर हिमसागर एक्सप्रेस में पैंट्री कार नहीं है। मैं नम्र निवेदन करता हूँ कि हिमसागर एक्सप्रेस में तुरन्त ही खान-पान सम्बन्धी पर्याप्त व्यवस्था की जानी चाहिए। यह हिन्दुस्तान में सबसे लम्बी दूरी की गाड़ी है।

बम्बई जयन्ती एक्सप्रेस जो त्रिवेन्द्रम से बम्बई जाती है, उसमें भी खान-पान व्यवस्था नहीं है और डिब्बे भी पुराने हैं। सच तो यह कि सभी पुराने डिब्बे केरल की गाड़ियों के लिए दे दिए गए हैं, जिसमें हिम सागर एक्सप्रेस जैसी प्रतिष्ठित गाड़ी भी सम्मिलित हैं।

एक गाड़ी है जो एर्णाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक चलती है जिसे एकजीक्यूटिव एक्सप्रेस के नाम से जाना जाता है। लोक-सभा चुनाव के समय तक यह यह गाड़ी चंगनास्सेरी, तिरुवेल्ला, मावेलिकारा और कयामकुलम स्टेशनों पर रुकती थी। चुनावों के तुरन्त बाद ही इन स्टेशनों पर गाड़ी रुकना बंद हो गई। मैं निवेदन करता हूँ कि इन स्टेशनों को फिर से चालू कर दिया जाए।

**श्री अजित कुमार साहा (विष्णुपुर) :** मैंने माननीय मंत्री जी को अपने सुझाव पहले ही दे दिये हैं। अतः मैं अब कुछ भी नहीं बोलना चाहता।

**श्री संफुद्दीन चौधरी (करवा) :** महोदय, मैं पश्चिम बंगाल की कतिपय मांगों पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जो कि पश्चिम बंगाल की सरकार द्वारा भी उठाए गए थे। ये न्यूनतम मांगें हैं जिनके बारे में पश्चिम बंगाल के लोगों को बताया गया था कि केन्द्र सरकार जल्दी ही इन्हें हाथ में लेगी और इन परियोजनाओं को पूरा करेगी। ये हैं : डिग्रे-तमलुक बड़ी लाइन, भुज-भुज नामखाना बड़ी लाइन, रानीगंज मेजीया लाइन का निर्माण और बादल-कटुआ लाइन का विद्युतीकरण। ये चारों ऐसी मांगें हैं जिनके बारे में पहले वायदे किए गए थे और इन्हें तुरन्त

पूरा करने की जरूरत है, अतः मैं मंत्री जी से इन परियोजनाओं को तुरन्त आरम्भ करने के लिए निवेदन करूंगा।

दूसरी बात है, रेलों में 500 डाक्टर तदर्थ आधार पर कार्यरत हैं। मैं जानता हूँ कि यू० सी० एस० सी० द्वारा नियमित नियुक्ति करने में आपको दिक्कत है। परन्तु वह तदर्थता जारी नहीं रहनी चाहिए। अतः मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि वे इन डाक्टरों को स्थायी करें जब तक कि वे यू० सी० एस० सी० से डाक्टरों को भर्ती नहीं कर लेते।

तीसरी बात है रेल अधिनियम की धारा 14(2) के विनियोग के अनुसार किसी भी व्यक्ति को बिना आरोप पत्र के निकाला जा सकता है। यह अत्यन्त पुरानी धारा है मैं मंत्री जी से अपील करूंगा कि वे अधिनियम के इस प्रावधान को निरस्त करें और रेल कर्मचारियों को सहज न्याय दिलाएं।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव (नालन्दा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट के सम्बन्ध में मैं आपके सामने दो-तीन महत्वपूर्ण प्वाइंट्स रखना चाहता हूँ। सबसे पहले रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन के सम्बन्ध में निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे विभाग को इस तरह नीतियों का निर्धारण करना चाहिए जिससे ऐसा लगे कि सचमुच में वे नीतियां लोगों की सेवा में दृष्टिकोण से निर्धारित की गई हैं। उपाध्यक्ष महोदय, हावड़ा से दिल्ली तक रेलवे लाइन पर हावड़ा से आसनसोल तक तो इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है, परन्तु उसके आगे आसनसोल से मुगलसराय तक इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है। उसके आगे मुगलसराय से दिल्ली तक इलैक्ट्रिफिकेशन है। उसका नतीजा यह होता है कि दो जगह इंजन बदलना पड़ता है और इससे गाड़ियों की स्पीड पर असर पड़ता है और लगभग दो घण्टे की देरी हो जाती है। वैसे तो सरकार ने कई साल पहले फैसला ले लिया है, लेकिन अभी तक उस दिशा में कोई कार्यवाही नहीं हुई है। इसलिए मेरा पहला अनुरोध यह है कि हावड़ा से दिल्ली को आने वाली लाइन के बीच के छोटे हुए भाग का, आसनसोल से मुगलसराय तक, इलैक्ट्रिफिकेशन होना चाहिए।

दूसरी बात मैं नई रेलवे लाइनों के निर्माण के सिलसिले में कहना चाहता हूँ कि कोई पॉलिटिकल बात इसमें नहीं आनी चाहिए या कांस्टीटुएन्सी के निर्माण की बात नहीं आनी चाहिए।

हमारे इलाके बिहार में राजगीर एक बहुत मशहूर जगह है। लम्बे असें से मांग की जाती रही है कि राजगीर से गया तक एक लाइन बनाई जाए, इस्लामपुर से बौद्ध-गया तक लाइन बनाई जाए। उधर बिहार से वारसलीगंज तक बनाई जाए। मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही इम्पॉर्टेंट जगह है और रेल मंत्री को इस ओर ध्यान देना चाहिए। इसका सर्वे भी कई साल पहले हुआ था, लेकिन कहा गया कि यह बायेबल यूनिट नहीं होगा। पता नहीं यह कैसे कह दिया गया। अगर राजगीर से बौद्ध-गया तक लाइन बना दी जाएगी तो वह पूरी तरह बायेबल होगी।

ट्रेनों में जो खाने-पीने की व्यवस्था है, चारों तरफ इसकी शिकायत है। हमारे यहां जो कांटेक्ट सिस्टम है, मैं समझता हूँ कि इसको पूरी तरह एबालिश करना चाहिए और जहां कहीं भी यह सिस्टम है, उसे रेलवे को अपने हाथ में लेना चाहिए जिससे उसकी एकाउन्टेबिलिटी हो सकती है और उसे ठीक किया जा सकता है।

हमारे यहां वरुयारपुर और राजगीर बड़ी इम्पार्टेंट जगह हैं। वहां जैनियों का पाबापुरी और बौद्धों का राजगढ़ है। मैं वहां पर तिनसुखिया और डीलक्स ट्रेन के स्टापेज की मांग करता हूँ।

इसके साथ ही जो एक्स० एम० पी० हैं, जो कि हार गए हैं, उनके लिए फ्री रेलवे पास की व्यवस्था करनी चाहिए। मैंने इस तरह का क्वेश्चन भी किया था, उसमें कोई खास एश्योरेंस नहीं दिया गया है। मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री इस ओर ध्यान देंगे।

[अनुवाद]

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : दोपहर में रेल बजट पर हुई बहस और मेरे द्वारा उसका उत्तर देने के बाद अधिक नए मुद्दे नहीं उठाए गए हैं। कुछ छोटे-मोटे मुद्दे ही उठाए गए हैं।

श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी ने रेलवे में अपराधों का उल्लेख किया था। कानून और व्यवस्था बनाए रखना राज्य का विषय है इसलिए इस संबंध में हम उनसे सहायता ही ले सकते हैं, और जो भी सहायता वे हमें दे रहे हैं उसका उपयोग ऐसी घटनाओं के निराकरण के लिए किया जा रहा है।

श्री विजय कुमार यादव (नालंदा) : रेलवे सुरक्षा बल स्वयं अपराध कर रहा है।

श्री बंसी लाल : श्रीमती विद्यावती ने एक मुद्दा उठाया था। वे चाहती थीं कि युवाओं को दी जाने वाली रियायत 5 युवाओं के समूह पर लागू हो। मैंने उनका सुझाव मंजूर कर लिया है लेकिन यह रियायत 6 और उससे अधिक युवाओं के समूह पर लागू होगी।

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खुजराहो) : मैंने ललितपुर से बांदा-खैरडा जंक्शन के बारे में एक मुद्दा उठाया था।

श्री बंसी लाल : मैं उसकी जांच करूंगा। वे पहले ही बता चुकी हैं कि माननीय सदस्य चाहते हैं कि रेल-किराए तथा माल भाड़े में कमी की जानी चाहिए और साथ ही वे ये भी चाहते हैं कि नई रेल लाइनें शुरू की जाएं या मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए, आदि आदि। ऐसा तभी किया जा सकता है जब धनराशि उपलब्ध हो और धनराशि किराए तथा माल भाड़े में वृद्धि करके ही उपलब्ध हो सकती है।

एक नया मुद्दा नैमित्तिक मजदूरों को खपाने के संबंध में उठाया गया था। नैमित्तिक मजदूरों को सिलसिलेवार ढंग से खपाया जा रहा है।

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : ऐसे भी मामले हैं जहां मजदूर नियमित होने से पूर्व भगवान को प्यारे हो गए।

श्री बंसी लाल : कम्युनिस्ट पार्टी (एम) के लोग हर बात में राजनीति को घसीटते हैं। लेकिन मैं आश्वासन देता हूँ कि वे ऐसा करने में सफल नहीं हो पाएंगे।

श्री नारायण चौबे : महोदय, क्या इसमें भी राजनीति आ गई ?

श्री बंसी लाल : वे राजनीतिक परिस्थितियों का फायदा उठाने के लिए हमेशा तैयार रहते हैं।

श्री नारायण चौबे : बहुत से लोग नियमित नहीं हुए और नैमित्तिक मजदूर के रूप में ही मर गए। आप कहिए कि ऐसा नहीं हुआ।

श्री बंसी लाल : श्री मूल चन्द डागा ने रेलवे सुरक्षा बल और रेलवे पुलिस की बात की है। उन्होंने कहा है कि चोरों और अपराधियों को पकड़ा नहीं जाता। यहां तक कि रेलवे के चोरी हुए सामान को बरामद नहीं किया जाता। इसके लिए हम भरसक प्रयास कर रहे हैं और कुछ माल बरामद हुआ है। कई बार आत्म-रक्षा के लिए रेलवे सुरक्षा बल के लोगों द्वारा की गई गोली-बारी से कुछ लोग मारे गए। मृत व्यक्तियों से कुछ सम्पत्ति बरामद हुई है और रेलवे बाउंडरी से बाहर भी चोरों से कुछ सम्पत्ति बरामद की गई है।

श्री डागा का कहना है कि यदि रेलों को समय पर चलाया जाए तो इससे ईंधन की भी बचत होगी। मैं उनसे सहमत हूँ और हम यथासम्भव प्रयास कर रहे हैं कि गाड़ियां समय पर चलें।

बिहार के लिए अनेक मांगों की गई हैं किन्तु उनमें से एक भी नहीं है। विरोधी दल के सदस्य श्री विजय कुमार मिश्रा का कहना है कि बिहार ने चार रेल मंत्री दिए हैं। मेरा विचार है कि चार मंत्री देकर तो बिहार की कोई शिकायत बाकी नहीं बची रहनी चाहिए।

श्री सुल्तानपुरी ने रेलवे भूमि पर गैर कानूनी कब्जे का उल्लेख किया है। मैं उस मामले विशेष की जांच करूंगा। श्री सुरेश कुरूप ने केरल में रेल मार्गों की प्रतिशतता का उल्लेख किया है। प्रतिशत के हिसाब से केरल की स्थिति अच्छी है, अर्थात् 23.56 प्रतिशत। यह प्रतिशत बहुत बढ़िया है, हां ५० बंगाल जैसा नहीं है जहां रेल मार्गों की प्रतिशतता 41.98 प्रतिशत है।

श्री नारायण चौबे : पंजाब की क्या स्थिति है ?

श्री बंसी लाल : पंजाब का 42.47 प्रतिशत है। प्रतिशत की दृष्टि से आप दूसरे स्थान पर आते हैं फिर भी आप इतने दयालु हैं।

श्री कुरूप ने हिमसागर एक्सप्रेस में डायनिंग कार का जो उल्लेख किया है। मैं इसकी जांच करूंगा।

मैं सहमत हूँ कि कैंटरिंग सिस्टम के बारे में बहुत-सी शिकायतें हैं। हम इसमें अधिक सुधार नहीं कर सके हैं। महोदय, मैं इसमें सुधार की पूरी कोशिश करूंगा। चाहे जो भी उपाय करवे पड़ें हम करेंगे और कैंटरिंग सिस्टम में सुधार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री नारायण चौबे : कभी-कभी गाड़ी में चढ़िए।

श्री बंसी लाल : खाना खराब आपके यहां मिलता है। वेस्टर्न रेलवे में जाइए, वहां खराब खाना नहीं मिलता है।

[अनुवाद]

श्री नारायण चौबे : सभी हरियाणवी बंगाल में हैं.....

(व्यवधान)

श्री बंसी लाल : महोदय, इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब मैं श्री बंसी लाल द्वारा रेलवे अभिसंग्रह समिति 1985 के गठन संबंधी संकल्प को सभा में मतदान के लिए रखता हूँ।

**प्रश्न यह है :**

“कि यह सभा संकल्प करती है कि रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की वर्तमान दर का तथा सामान्य वित्त की तुलना में रेल वित्त से संबंधित अन्य आनुषंगिक मामलों का पुनर्विलोकन करने तथा इस संबंध में सिफारिशें करने के लिए इस सभा के 12 सदस्यों की, जिनका नामनिर्देशन अध्यक्ष द्वारा किया जाए, एक संसदीय समिति नियुक्त की जाए।”

**संकल्प स्वीकृत हुआ।**

**उपाध्यक्ष महोदय :** प्रश्न यह है :

“कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व का देय लाभांश को वर्तमान दर का तथा सामान्य वित्त की तुलना में रेल वित्त से सम्बन्धित अन्य आनुषंगिक मामलों का पुनर्विलोकन करने तथा इस संबंध में सिफारिशें करने के लिए बनाई जाने वाली संसदीय समिति में राज्य सभा के 6 सदस्यों को सम्मिलित करने के लिए सहमत हो और इस प्रकार नियुक्त किये गये सदस्यों के नामों की सूचना इस सभा को दे।”

**संकल्प स्वीकृत हुआ।**

**उपाध्यक्ष महोदय :** सदस्यों ने वर्ष 1985-86 के लिए अनुदानों की मांगों (रेलवे) पर अनेक कटौती प्रस्ताव रखे हैं। मैं मतदान के लिए सारे कटौती प्रस्ताव एक साथ सभा में रखता हूँ बशर्ते कि कोई माननीय सदस्य अपना कटौती प्रस्ताव अलग से न रखवाना चाहता हो।

**कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।**

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब मैं वर्ष 1985-86 के लिए अनुदानों की मांगों (रेलवे) को सभा में मतदान हेतु रखता हूँ।

**प्रश्न यह है :**

“कि कार्य सूची के स्तंभ 2 में दिखाई गई मांग संख्या 1 से 16 के संबंध में 31 मार्च, 1986 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य सूची के स्तंभ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिकृत संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

**प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।**

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब मैं वर्ष 1984-85 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे) को सभा में मतदान हेतु रखता हूँ।

**प्रश्न है कि**

“कि कार्य सूची के स्तंभ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के संबंध से 31 मार्च, 1985 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए

कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत सरकार की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं। मांग संख्या 1, 3, 4 और 7 से 13।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : 1984-85 के लिए पूरक अनुदान मांगों (रेलवे) स्वीकार की गयीं।

6.51 अ० प०

### विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक\*

[अनुवाद]

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री बंसी लाल : मैं विधेयक\*\* पुरःस्थापित करता हूँ। मैं प्रस्ताव \*\*\*करता हूँ :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न है :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम विधेयक पर खंडवार विचार करेंगे।

प्रश्न यह है :

“कि खंड 2 और 3 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

\*दिनांक 2-03-1985 के भारत के राजपत्र, भाग 2 खंड 2 में प्रकाशित।

\*\*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित किया गया।

\*\*\*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्ताव किया गया।

खंड 2 और 3 तथा अनुसूची विधेयक में जोड़ दिये गये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री बंसी लाल : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

6.53 ब० प०

### विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक\*

[अनुवाद]

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1984-85 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1984-85 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री बंसी लाल : मैं विधेयक\*\* पुरःस्थापित करता हूँ।

श्री बंसी लाल : मैं प्रस्ताव\*\*\* करता हूँ :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1984-85 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

\*दिनांक 20.3.1985 के भारत के राजपत्र भाग-2, खंड 2 में प्रकाशित।

\*\*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित।

\*\*\*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्ताव किया गया।

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1984-85 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम विधेयक पर खंडवार विचार करेंगे।

प्रश्न यह है :

“कि खंड 2 और 3 और अनुसूची विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 तथा अनुसूची विधेयक में जोड़ दिये गये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक का अंग बनें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री बंसी लाल : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

6.55 म० प०

कार्य मंत्रणा समिति

तीसरा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

संसदीय कार्य राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति का तीसरा प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

6.56 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा गुरुवार, 21 मार्च, 1985/30 फाल्गुन, 1906 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

बीधरी मुद्रण केन्द्र, साउथ मौजपुर, दिल्ली-53