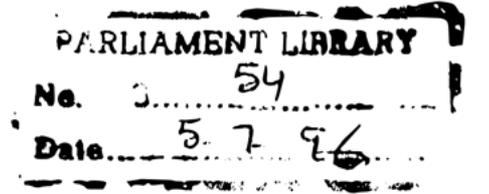


लोक सभा वाद-विवाद का हिन्दी संस्करण

चीवइबां - सत्र
(वसवीं लोक सभा)



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

तीक सभा के दिनांक 21 अगस्त, 1995 के
वाच-विवाद 'हिन्दी संस्करण' का रुढ़ि-पत्र

का क्रम	पश्चित	के स्थान पर	पक्षिप
1118	नीचे से 2	भा	भस्ता
12	19	बापेक्षित	अपेक्षित
13	14	(श्री स्म. क. जी. साठने)	(श्री स्म. के. जी. साठने)
53	नीचे से 11	प्रस्करण	प्रसंकरण
58	11-12	तस्म गौगौई	तस्म गगौई
133	11	के	से
151	पुशन सं. 2580	श्री बलराज पाक्षी	श्री बलराज पासी
151	" "	श्री रामेश्वर पुसाद सिंह	श्री रामाश्वय पुसाद सिंह
212	पुशन सं. 2616	डा० रमेश चन्द्र तौमर	डा० रमेश चन्द तौमर
216	4	राज्य मंत्री	राज्य मंत्री
225	5	शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय मंत्री से	शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय से
278	नीचे से 4	"13-33 म.प." का लौप किया जाए ।	

विषय-सूची

दशम माला, खंड 44, चौदहवां सत्र, 1995/1917 (शक)
अंक 11, सोमवार, 21 अगस्त, 1995/30 श्रावण, 1917 (शक)

विषय	कालम
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	
* ताराकित प्रश्न संख्या 241 से 260	2-21
* अताराकित प्रश्न संख्या 2398 से 2481 और 2483 से 2627	21-226
प्रधान मंत्री द्वारा वक्तव्य	227-245
फिरोजाबाद के निकट पुरूषोत्तम एक्सप्रेस और कालिंदी एक्सप्रेस के बीच हुई रेल दुर्घटना श्री पी. बी. नरसिंह राव	
सभा पटल पर रखे गए पत्र	245-247
वाणिज्य संबंधी स्थायी समिति	247-252
पन्द्रहवां प्रतिवेदन - सभा पटल पर रखा गया	247
बंड विधि (दूसरा संशोधन) विधेयक, 1995 पुनःस्थापित	248-252
नियम 193 के अधीन चर्चा	252-348
फिरोजाबाद के निकट पुरूषोत्तम एक्सप्रेस और कालिंदी एक्सप्रेस के बीच रेल दुर्घटना	
श्री अटल बिहारी वाजपेयी	252-263
श्री सोमनाथ घटर्जी	263-266
श्री राम विलास पासवान	266-270
श्री प्रभु दयाल कठेरिया	270-272
श्री अर्जुन सिंह	272-274
डा. कार्तिकेश्वर पात्र	274-277
श्री चन्द्रशेखर	277-278
श्री भगवान शंकर रावत	278-287
श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी	287-288
श्री चन्द्रजीत यादव	288-292
श्रीमति गीता मुखर्जी	292-294
श्री पी.सी. चाको	294-299
श्री पी.जी. नारायणन	299-300
श्री राजवीर सिंह	300-304
श्री रवि राय	304-310
श्री ए. चार्ल्स	310-312
श्री वृशिण पटेल	312-314
श्री याहमा सिंह युमनाम	315-316
डा. आर. मल्लू	316-318

विषय	कालम
श्री एस.एम. लालजान वाशा	318-319
श्री सत्यदेव सिंह	319-324
श्रीमति लवली आनन्द	324
श्री बसुदेव आचार्य	325-330
श्री मल्लिकार्जुन	330-335
श्री ई. अहमद	335-340
श्री पी. वी. नरसिंह राव	340-348
भारतीय सांख्यिकीय संस्थान (संशोधन) विधेयक	348-352
विचार करने के लिए प्रस्ताव	
श्री गिरधारी लाल भार्गव	348-349
श्री गिरिधर गमांग	349-350
खंड 2 और 1 616 पारित करने के लिए प्रस्ताव	
श्री गिरिधर गमांग	351
कार्य-यंत्रणा समिति	351-352
चौवनवां प्रतिवेदन - प्रस्तुत किया गया	
नियम 377 के अधीन मामले	352-358
(एक) बिहार में सहरसा में दूरसंचार विभाग का क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित करने की आवश्यकता	
श्री सूर्य नारायण यादव	352-353
(दो) प्रस्तावित सुपर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 को मध्य प्रदेश के बिलासपुर, कोरबा तथा चम्बा शहरों से होकर बनाने की आवश्यकता	
श्री भवानी लाल वर्मा	353
(तीन) मध्य प्रदेश के छत्तीसगढ़ क्षेत्र में चीनी मिलों को स्थापित करने की आवश्यकता का अनुमान लगाने के लिए एक सर्वेक्षण करने की आवश्यकता	
श्री पवन दीवान	353
(चार) उत्तर प्रदेश के मेरठ जिले में मूख्तास में चीनी मिल स्थापित करने के लिए शीघ्र लाइसेंस जारी करने की आवश्यकता	
श्री अमर पाल सिंह	354
(पांच) पूर्वोत्तर क्षेत्र में विज्ञान और प्रौद्योगिकी विकास कार्य को प्रोत्साहित करने के लिए कवम उठाने की आवश्यकता	
श्री उद्धव बर्मन	354-355
(छः) देश में बेरोजगार युवकों को बेरोजगारी भूत प्रदान करने की आवश्यकता	
श्री हरि केवल प्रसाद	355-358

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

लोक सभा

सोमवार, 21 अगस्त, 1995 / 30, श्रावण, 1917 (शक)

लोक सभा 11.01 म. पू. पर समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[हिन्दी]

(व्यवधान)

श्री राम बिजास पासवान (रोसेड़ा) : सबसे पहले कंडोलेंस होना चाहिए। जो फिरोजाबाद में घटना घटी है वह बहुत ही दुःखद है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि सदन की भावना को समझते हुए सबसे पहले कंडोलेंस लिया जाये और प्रश्न काल को सस्पेंड करके इस पर चर्चा कराई जाये।

डा. कार्तिकेश्वर पात्र (बालासोर) : हाऊस में कंडोलेंस होना चाहिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे सहमत हूँ। मैं शोक प्रस्ताव पढ़ूंगा और हम सब उसे पारित कर देंगे। हम दो मिनट के लिए मौन खड़े होंगे, और फिर मैं प्रश्न काल स्युगित करूंगा। मंत्री महोदय एक वक्तव्य देंगे उसके तुरन्त पश्चात् उस पर चर्चा आरम्भ करेंगे।

11.1½ म. पू.

फिरोजाबाद के निकट रेल दुर्घटना

अध्यक्ष महोदय : बहुत ही दुःख की बात है कि फिरोजाबाद के निकट प्रकृष्टतम एक्सप्रेस और कालिन्दी एक्सप्रेस के टकरा जाने से हुई दुर्घटना की जल्दबन्दी प्राप्त हुई। सदन के सभी सदस्य और मैं दुर्घटना में मारे गए यात्रियों के परिवारों के प्रति अपनी संवेचना प्रकट करते हैं और सरकार से अनुरोध करते हैं कि इस दुःखद दुर्घटना से पीड़ित सभी व्यक्तियों को सरकार हर सम्भव सहायता देगी।

मैं सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि वे मौन खड़े हों।

11.02 म. पू.

तत्पश्चात् सदस्यगण थोड़ी देर मौन खड़े रहे।

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जायें मैंने प्रश्न काल स्युगित कर दिया है।

कृपया वक्तव्य दें।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

विद्युत उत्पादन और इसकी मांग

*241. श्री अर्जुन सिंह यादव :

श्री गुमान मल जोडा :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न क्षेत्रों में विद्युत उत्पादन अलग-अलग है;

(ख) क्या देश के कुछ क्षेत्रों में विद्युत उत्पादन उनकी मांग से कहीं अधिक है;

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

(घ) क्या सरकार ने ऐसे क्षेत्रों का पता लगाया है जहां विद्युत उत्पादन उनकी मांग से कम है;

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

(च) क्या सरकार ने इन क्षेत्रों के ग्रिडों को परस्पर जोड़ने के लिए कोई योजना बनाई है; और

(छ) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है और उसे कब तक पूरा कर दिए जाने की सम्भावना है ?

विद्युत मंत्री (श्री एन. के. पी. साहू) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(घ) एवं (ङ). ऊर्जा आवश्यकता एवं उपलब्धता प्रत्येक क्षेत्र के लिए भिन्न-भिन्न है। अप्रैल, 1995-जुलाई 1995 के दौरान क्षेत्र-वार ऊर्जा आवश्यकता, उपलब्धता और कमी नीचे दिए गये ब्यौरे के अनुसार हैं :-

विद्युत आपूर्ति की स्थिति

(आंकड़े मि. यू. निवल में)

	आवश्यकता	उपलब्धता	कमी	प्रतिशत कमी
1	2	3	4	5
उत्तरी क्षेत्र	38603	36215	2388	6.2

1	2	3	4	5
पश्चिमी क्षेत्र	39352	38004	1348	3.4
दक्षिणी क्षेत्र	33340	28632	4708	14.1
पूर्वी क्षेत्र	14145	12479	1666	11.8
उ०-पूर्वी क्षेत्र	1445	1169	276	19.1
अखिल भारत	126885	116499	10386	8.2

(घ) और (छ). राष्ट्रीय बिजली ग्रिड का गठन करने हेतु कार्रवाई आरंभ की जा चुकी है, जिसमें देश के विभिन्न क्षेत्रों में विद्युत के अंतरण को सुसाध्य बनाने और उपलब्ध विद्युत उत्पादन संसाधनों का इष्टतम समुपयोजन करने हेतु क्षेत्रीय ग्रिडों को अन्तः सम्बन्ध करना भी शामिल है। क्षेत्रीय ग्रिडों को मिलाकर एक राष्ट्रीय ग्रिड बनाने हेतु स्कीमों का ब्यौरा निम्नलिखित है:-

1. विन्ध्याचल स्थित 500 मेगावाट एचवीडीसी बैक-टू-बैक पारेषण लिंक, जो उत्तरी और पश्चिमी क्षेत्रों की जोड़ता है, पहले से ही मौजूद है। (लागत लगभग 146.33 करोड़ रुपये)।

2. चन्द्रपुर स्थित 1000 मेगावाट एचवीडीसी बैक-टू-बैक केन्द्र, जो दक्षिणी और पश्चिमी क्षेत्रों को जोड़ता है, कार्य निष्पादनाधीन है और इसे 1997-98 में चालू किए जाने की संभावना है। (लागत लगभग 900.28 करोड़ रुपये)।

3. विशाखापत्तनम स्थित 500 मेगावाट एचवीडीसी बैक-टू-बैक लिंक, जो पूर्वी और दक्षिण क्षेत्रों को जोड़ता है, को भी 1998-99 के दौरान चालू करने हेतु अनुमोदन प्रदान किया जा चुका है। (लागत लगभग 659.98 करोड़ रुपये)।

4. 500 मेगावाट एचवीडीसी बैक-टू-बैक मऊ-बिहारशरीफ परियोजना को भी 9वीं योजना के दौरान चालू किए जाने हेतु पूर्वी और दक्षिणी क्षेत्रों को जोड़े जाने के लिए योजना बनाई जा चुकी है। (लागत लगभग 556.31 करोड़ रुपये)

5. भविष्य की उत्पादन परियोजनाओं के साथ अन्य मुख्य लिंकों की भी योजना बनाई जाएगी।

[अनुवाद]

महात्मा गांधी की प्रतिमा

242. श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नगर कला आयोग के सदस्यों ने इण्डिया गेट और नेशनल

स्टेडियम के बीच "सेंट्रल विस्टा" में महात्मा गांधी की 30 फुट ऊंची प्रतिमा लगाने के विरुद्ध सरकार को अभ्यावेदन दिया है;

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

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्रीमति शीमा कौल) : (क) दिल्ली नगर कला आयोग के दो सदस्यों ने सेन्ट्रल विस्टा क्षेत्र में किसी भी स्थान पर महात्मा गांधी की प्रतिमा लगाने के प्रस्ताव का विरोध करते हुए व्यक्तिगत हैसियत से पत्र लिखे हैं।

(ख) उनके विरोध के निम्नलिखित आधार हैं :

1. गांधी जी स्वयं यादगार प्रतिमाएं लगाने के खिलाफ थे।

2. गांधी जी को किंगड्ये (जो अब राजपथ है) नाम पसन्द नहीं था क्योंकि वह विचार साम्राज्य वादी ताकत का छुला विज्ञापन था।

3. राष्ट्रपति भवन से इण्डिया गेट तक के सेन्ट्रल विस्टा और छतरी जो विश्व के किसी भी नगर की शहरी वास्तुकला का सुन्दरतम नमूना है, रायसीना पहाड़ी क्षेत्र से पुराना किला और यमुना नदी तक का अलौकिक दृश्य प्रस्तुत करता है। यह दिल्ली की महान विरासत का एक अंग है।

4. इण्डिया गेट सहित समूचे सेन्ट्रल विस्टा का मूल स्वरूप यथावत रखा जाए।

(ग) महात्मा गांधी की प्रतिमा लगाने हेतु सरकार ने अभी किसी स्थल का निर्धारण नहीं किया है।

विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र द्वारा भूमि का अधिग्रहण

*243. डा. के. वी. जार. चौधरी : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र द्वारा कुल कितनी भूमि अधिगृहित की गई तथा वास्तव में कितनी भूमि उपयोग में लायी जा रही है;

(ख) क्या सरकार का विचार अप्रयुक्त भूमि का भी उपयोग करने का है;

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

(घ) विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र द्वारा भूमि का अधिग्रहण किए जाने के कारण विस्थापित तथा प्रभावित हुए लोगों को फिर से बसाने के संबंध में क्या प्रगति हुई है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) :
(क) से (घ). विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र द्वारा अधिग्रहित और
उपयोग में लाई गई भूमि का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

अधिग्रहित भूमि	21655 एकड़
उपयोग में लाई गई भूमि	17735 एकड़
अधिग्रहित भूमि में से वह शेष भूमि जिसका उपयोग किया जाना है	3920 एकड़

अधिग्रहित शेष भूमि की आवश्यकता विशाखापत्तनम इस्पात
संयंत्र को निम्नलिखित प्रयोजनों के लिए होगी :

1. भावी विस्तार, स्टॉकयार्ड आदि	721 एकड़
2. बस्ती का विस्तार	1359 एकड़
3. हरित पट्टी (पर्यावरण मंत्रालय की शर्तों के अनुसार)	1840 करोड़
कुल	3920 एकड़

उपरोक्त मध संख्या (1) और (2) में उल्लिखित संयंत्र तथा बस्ती
और संबद्ध सुविधाओं का भविष्य में विस्तार करने के लिए निर्धारित
2080 एकड़ भूमि में तब तक वृक्षारोपण कार्यक्रम उत्तरोत्तर रूप से
चलाया जा रहा है जब तक कि संयंत्र का वास्तविक रूप से विस्तार
नहीं किया जाता।

वी.एस.पी. के लिए भूमि का अधिग्रहण करने के कारण विस्थापित
हुए व्यक्तियों का पुनर्वास आधारभूत रूप से आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार
का उत्तरदायित्व है। राज्य सरकार द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना
के अनुसार वी.एस.पी. के लिए भूमि के अधिग्रहण के कारण कुल
14563 परिवार विस्थापित हुए हैं इनमें से 14188 परिवारों का
आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा पेडागानेयेडा, अगनामपुडी, वाडलापुडी और
डुवाडा में बनाई गई पुनर्वास कालोनियां में पुनर्वास किया गया है।

इसके अतिरिक्त आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार और आर.आई.एन.
एल. के बीच हुए करार के अनुसार वी.एस.पी. द्वारा 5000 विस्थापित
व्यक्तियों को नौकरी दी जाएगी। इस समय आर.आई.एन.एल. द्वारा
वी.एस.पी. संयंत्र में 6241 व्यक्तियों को सीधे नौकरी दी जा चुकी
है।

इसके अतिरिक्त राज्य सरकार के अनुरोध पर वी.एस.पी. ने
पुनर्वास व्यय के एक भाग के रूप में 1750 रुपये की दर से प्रति
विस्थापित परिवार को देने का वचन दिया है। यह राशि राज्य सरकार
द्वारा पुनर्वास कार्ड की पुष्टि करने पर देय होगी। राज्य सरकार अब
तक 10484 पुनर्वास कार्डों की पुष्टि कर चुका है और तदन्तर

1,83,47,000/- रुपये देने के लिए कहा है। इसके लिए वी.एस.पी.
ने आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार को 2 करोड़ रुपये दे दिए हैं।

गहरे समुद्र में मछली पकड़ना

*244. श्री के. प्रधानी :

श्री सुस्तान सजाउद्दीन ओबेसी :

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

(क) क्या केन्द्र सरकार ने आंदोलनरत मछुआरों के नेताओं के
साथ विदेशी जलपोतों द्वारा गहरे समुद्र में मछली पकड़ने की अनुमति
देने के संबंध में कोई बैठक की थी;

(ख) क्या इन मछुआरों के नेताओं ने इस संबंध में अनेक प्रस्ताव
प्रस्तुत किए थे;

(ग) यदि हां, तो इस बैठक में किन-किन मुख्य मुद्दों पर
विचार-विमर्श किया गया;

(घ) क्या देश में छोटे और मध्यम दर्जे के मछुआरों की सहायता
हेतु कोई ठोस प्रस्ताव तैयार किया गया है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण
गंगोई): (क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) बैठक में जिन मुख्य मुद्दों पर विचार किया और निर्णय
लिया गया उनका ब्यौरा विवरण-1 पर दिया गया है।

(घ) और (ङ) सूचना विवरण-11 पर दी गई है।

विवरण-1

आंदोलनकारी मछुआरों और सांसदों के साथ 18 मई, 1995
को हुई बैठक में विचारित तथा विनिर्णित मुद्दे

- लीजिंग के लिए दिये गए परमिटों का मौजूदा समय अवधि खत्म
हो जाने के बाद नवीनीकरण नहीं किया जायेगा।
- बुल ट्रालरों के लिए न तो नये लाइसेंस दिये जायेंगे न ही समय
अवधि बढ़ाई जाएगी।
- संगुक्त उद्यम जलयानों की सेवा संबंधी शर्तों का कड़ाई से पालन
किया जाएगा।

4. पुनरीक्षा समिति में तटवर्ती राज्यों के सांसदों, पारम्परिक मछुबारों, मशीनीकृत तथा गहन समुद्री मत्स्यन जलयानों का प्रतिनिधित्व करने वाले संघों के साथ-साथ एन.एफ.ए.सी. के प्रतिनिधियों और सी.एम.एफ.आर.आई के वैज्ञानिकों को भी शामिल किया जाएगा।
5. गहन समुद्री मत्स्यन में संयुक्त उद्यम प्रचालन की मंजूरी जलयानों के सेवालायक बने रहने की अवधि तक के लिए ही दी जाएगी।
6. चार्टरिंग में, मौजूदा मंजूरीयों के मामले में अनुमेय समय-अवधि ही बढ़ाई जाएगी। किसी नये चार्टर की अनुमति नहीं दी जाएगी।
7. यदि संयुक्त उद्यम कंपनियां निर्धारित समय-सीमा के भीतर अपनी परियोजनाओं को कार्यान्वित नहीं करतीं तो उनको दिए गए लाइसेंस रद्द कर दिये जायेंगे। और उनकी समय अवधि नहीं बढ़ाई जायेगी।
8. एन.एफ.ए.सी. द्वारा दिए गये सुझावों को ध्यान में रखते हुए पुनरीक्षा समिति के विचारार्थ विषयों में उपयुक्त संशोधन किया जाएगा।

विबरण-11

छोटे और मझौले मछुबारों की सहायता हेतु तटवर्ती और समुद्री मात्स्यकी के विकास के लिए कार्यान्वित की जा रही कुछ स्कीमें :

1. पारम्परिक नौकाओं का आधुनिकीकरण।
2. प्लार्डवुड क्राफ्ट की शुरूआत।
3. अपतट प्लेजिक मत्स्यन संसाधन के दोहन के लिए इन्टरमीडिएट क्राफ्ट की शुरूआत।
4. समग्र रूप से 20 मी. से कम लम्बे मशीनीकृत मत्स्यन जलयानों की सप्लाई किए जाने वाले हाईस्पीड डीजल तेल पर लगने वाले केन्द्रीय उत्पाद शुल्क की प्रतिपूर्ति।
5. समुद्री मत्स्यन विनियमन अधिनियम को लागू करना तथा कृत्रिम रीफ और सी-फार्मिंग परियोजना की स्थापना।
6. समुद्री मत्स्यन के लिए बड़े और छोटे बन्दरगाहों पर बुनियादी सुविधाओं का विकास।
7. मछुबारों के लिए कल्याण कार्यक्रम।
8. मात्स्यकी प्रशिक्षण तथा विस्तार।

9. मछली के परिरक्षण और प्रसंस्करण हेतु युनितों की स्थापना के लिए सहकारी समितियों को योजना सहायता।

[हिन्दी]

पारेषण के दौरान बिजली की हानि

*245. श्री खोजन राम जांगड़े : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने कोई ऐसी तकनीक अपनाने का सुझाव दिया है जिससे बहुत ढ़प तक बिजली की हानि को रोका जा सकता है;

(ख) क्या पारेषण तथा वितरण के दौरान बिजली की हानि को रोकने के लिए सरकार ने नीति तैयार करने के लिए कोई अध्ययन कराया है;

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

(घ) इस तकनीक के कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाए गये हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(ङ) विद्युत उत्पादन की लागत में कमी लाने के लिए अनुसंधान और विकास कार्य की दिशा में क्या प्रयास किए जा रहे हैं जिससे कि उपभोक्ताओं को बिजली सस्ती दरों पर उपलब्ध कराई जा सके ?

विद्युत मंत्री (श्री एन. के. पी. साहू): (क) विद्युत में हानि से बचने के लिए केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की रिपोर्ट में इस प्रकार की किसी तकनीक का सुझाव नहीं दिया गया है। तथापि, पारेषण एवं वितरण हानियों को कम करने के लिए बोर्ड ने सामान्य स्वरूप वाले कुछ सुझाव तैयार किए हैं।

(ख) से (घ). पारेषण एवं वितरण हानियों समेत विद्युत क्षेत्र के कार्यान्वयन की मानीटरिंग एक सतत प्रक्रिया है। प्रणाली सुधार स्कीमें लागू करने, केपिसिटरो की अधिष्ठापना करने, उर्जा लेखा परीक्षा करने तथा विद्युत की चोरी से बचने के लिए उपाए करने के वास्ते राज्य बिजली बोर्डों को मार्ग सिद्धांत जारी किये गये हैं।

(ङ) ताप विद्युत संयंत्र की कार्यकुशलताओं में सुधार करना और उत्पादन लागत में कमी करना एक सतत प्रक्रिया है। विद्युत उत्पादन की लागत में कमी करने के लिए विद्युत केन्द्रों के समग्र निष्पादन में सुधार करने के वास्ते विभिन्न उपायों में संयंत्र भार अनुपान में सुधार लाना, जबरन बन्दी कम करने हेतु बेहतर प्रचालन एवं अनुरक्षण पद्धतियां और कोयला से प्राप्त होने वाले लाभ आदि शामिल हैं।

विद्युत शुल्क

* 246. डा. चिंता मोहन :
श्री नीतिश कुमार :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ईस्टर्न रीजन इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड ने अन्तर क्षेत्रों में बिजली की बिक्री के लिए प्रति यूनिट विद्युत शुल्क में वृद्धि करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या अन्तर क्षेत्रीय बिक्री के प्रयोजनार्थ देश के अन्य क्षेत्रों में विद्युत शुल्क 2.05 रुपये प्रति यूनिट से कम है;

(घ) यदि नहीं, तो देश में अन्तर क्षेत्रीय बिक्री हेतु न्यूनतम और अधिकतम विद्युत शुल्क कितना-कितना है; और

(ङ.) क्या सरकार ने देश के विभिन्न क्षेत्रों में विद्युत उत्पादन की लागत का आकलन कराया है और यदि हां, तो तत्संबंधी न्यूनतम और अधिकतम लागत कितनी-कितनी है ?

विद्युत मंत्री (श्री एन. के. पी. साहू): (क) जी नहीं।

(ख) उपरोक्त (क) को मद्देनजर रखते हुए प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) और (घ). देश में विद्युत के अन्तः क्षेत्रीय अन्तरण के लिए वर्तमान विद्युत टैरिफ निम्नवत है:-

पैसे/किलोवाट आवर

पूर्वी से दक्षिणी क्षेत्र 154.00

पूर्वी से उत्तर पूर्वी क्षेत्र 130.00

पश्चिमी एवं दक्षिणी क्षेत्र के बीच 85.00

उत्तरी एवं पश्चिमी क्षेत्र के बीच अधिमन्य औसत

कोरबा की विद्युत उत्पादन लागत (47.64 पैसे प्रति किलोवाट आवर) और सिंगरौली की (62.31 पैसे प्रति किलोवाट आवर) है।

(ङ.) भिन्न भिन्न विद्युत उत्पादन केन्द्रों की विद्युत उत्पादन की लागत भिन्न-भिन्न होती है इसलिए, प्रत्येक क्षेत्र में विद्युत उत्पादन की लागत के निर्धारण का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

[अनुवाद]

आयातित यूरिया पर राजसहायता

* 247. श्री अमज दत्त : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार केवल आयातित यूरिया पर ही राजसहायता देती है तथा देश में उत्पादित यूरिया और नाइट्रोजन (एन) युक्त संश्लिष्ट उर्वरकों पर राजसहायता नहीं देती है;

(ख) क्या इसके कारण संश्लिष्ट उर्वरकों के उत्पादन में कमी आई है; और

(ग) इस स्थिति को सुधारने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाएंगे ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्री (श्री राम लखन सिंह यादव) :

(क) यूरिया एक मात्र उर्वरक है जो सांविधिक मूल्य नियंत्रण के अन्तर्गत आता है। अतः राजसहायता योजना इस समय स्वदेशी रूप से निर्मित और आयातित यूरिया पर लागू है।

(ख) और (ग). फास्फेटिक और पोटैशिक उर्वरकों के अनियंत्रणों के पश्चात् उनके मूल्यों में तीव्र बढ़ोतरी हुई जिसके परिणामस्वरूप अपेक्षाकृत कम उठान और उत्पादन में कटौती हुई। अनियंत्रित उर्वरकों के मूल्यों में बढ़ोतरी के प्रभाव को कम करने के लिए सरकार आयातित म्युरेट आफ पोटैश (एम ओ पी) तथा स्वदेशी डी ए पी पर 10000 प्रति टन की दर की विशेष रियायत तथा अन्य कम्प्लेक्स उर्वरकों के सम्बन्ध में आनुपातिक रियायत प्रदान कर रही है। घरेलू उत्पादन को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से निम्नलिखित उपाय भी किए गये हैं।

1. फास्फोरिक एसिड जो डी ए पी के निर्माण के लिए कच्चा माल है के आयात पर 27.8.92 से सीमा शुल्क समाप्त कर दिया गया।

2. नये संयंत्र स्थापित करने तथा विद्यमान एककों के आधुनिकीकरण के लिए 23.9.92 से पूंजीगत मालों के आयात पर सीमा शुल्क समाप्त कर दिया गया।

3. वित्तीय संस्थाओं अथवा सरकार से लिए गये आवधिक ऋण पर ब्याज दरों में 3 प्रतिशत की रियायत के लिए फरवरी, 1993 में एक योजना की घोषणा की गई।

4. फास्फेटिक एवं पोटैशिक उर्वरकों एवं उनके कच्चे मालों के संबंध में 5.9.92 से रेलवे भाड़े में कमी की गई।

1994-95 के दौरान फास्फेटिक उर्वरकों के स्वदेशी उत्पादन में गत वर्ष की तुलना में 37.3 प्रतिशत की बढ़ोतरी दर्ज की है।

इस्पात का निर्यात

*248. श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा :

श्री सुर्व नारायण बाबब :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस्पात के निर्यात में वृद्धि करने हेतु मूल्य पर आधारित अग्रिम लाइसेंस प्रणाली लागू की गई है;

(ख) यदि हां, तो यह योजना किन-किन वस्तुओं पर लागू की गई है;

(ग) इस प्रणाली को लागू करने से इस्पात के निर्यात में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है; और

(घ) चालू वर्ष के दौरान इस्पात के निर्यात हेतु कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया है और कितना लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देब) :

(क) शुल्क छूट योजना जिसका उद्देश्य निर्यात, जिसमें इस्पात भी शामिल है, को प्रोत्साहन देना है, के अन्तर्गत मूल्य पर आधारित और मात्रा पर आधारित अग्रिम लाइसेंस जारी किये जाते हैं।

(ख) मूल्य पर आधारित अग्रिम लाइसेंस केवल उन मामलों में जारी किए जाते हैं जिनमें आदान उत्पादन मानकों का मानकीकरण और प्रकाशन किया गया है। इस्पात मर्चों के लिए आदान-उत्पादन मानक "इंजीनियरिंग प्रोडक्ट्स" शीर्षक के तहत हैण्डबुक ऑफ प्रोसीजर्स, 1992-97 (खण्ड 2) में दिए गये हैं।

मात्रा पर आधारित अग्रिम लाइसेंस किसी भी श्रेणी के ऐसे इस्पात जिसके लिए अभी आदान उत्पादन मानकों का मानकीकरण नहीं किया गया है, जारी किए जा सकते हैं।

(ग) इस्पात का निर्यात कई घटकों जैसे घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय बाजारों में मांग, प्रचलित घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य, अग्रिम लाइसेंसिंग योजना सहित निर्यात के लिए उपलब्ध प्रोत्साहनों आदि पर निर्भर करता है। इसलिए अग्रिम लाइसेंसिंग योजना शुरू करने के कारण निर्यात में हुई वृद्धि बताना सम्भव नहीं है।

(घ) 1995-96 के दौरान विक्रय इस्पात का अनुमानित निर्यात 15.40 लाख टन है। अप्रैल जून 1995 के दौरान लगभग 3.30 लाख-टन निर्यात हुआ।

पेट्रो-रसायन क्षेत्र को लाइसेंस मुक्त करना

*249. डा. परशुराम गंगवार: क्या रसायन एवं उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पेट्रो रसायन क्षेत्र को लाइसेंस मुक्त करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) कितने एककों को अब तक लाइसेंस मुक्त किया गया है तथा कितने एककों को लाइसेंस मुक्त किए जाने की संभावना है ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्री (श्री रामलखन सिंह बाबब): (क) से (ग). सरकार द्वारा जुलाई 1991 में घोषित नई औद्योगिक नीति के अन्तर्गत उन 13 मर्चों (जिनकी सूची संलग्न विवरण में दी गई है) को छोड़कर जिनके निर्माण की प्रक्रिया खतरनाक प्रकृति की है, पेट्रो-रसायन उद्योग को कुल मिलाकर लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है। अनिवार्य लाइसेंस के अधीन न आने वाली वस्तुओं के निर्माण या उनके पर्याप्त विस्तार के लिए नई परियोजनाओं के संबंध में औद्योगिक उपक्रमों को उद्योग मंत्रालय में औद्योगिक स्वीकृति सचिवालय (एस आई ए) के पास निर्धारित प्रपत्र में एक ज्ञापन दायर करना होता है।

किसी और पेट्रो-रसायन मर्च को नियंत्रण मुक्त करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण

उन पेट्रो रसायन मर्चों की सूची जिनके लिए औद्योगिक लाइसेंस आवश्यक है।

1. इथाइलीन
2. प्रोपिलीन
3. बुटाडाइन
4. बेंजीन
5. टोल्युन
6. ओर्थो जाइलीन
7. एम जाइलीन
8. पेट्राजाइलीन
9. मिश्रित जाइलीन आइसोमर्स
10. मोनो जाइलीन ग्लाइकोल (इथानीडिओल)/इथाइलीन आक्साइड
11. लो डेन्सिटी पोलिइथाइलीन (जिसका विशिष्ट घनत्व 0.94 से कम है)
12. पाली कार्बोनेट्स (फासजीन आधारित)
13. पाली मिथाइल मिथाक्राइलेट्स (हाइड्रोसार्बिक एसिड आधारित)

राज्य विद्युत बोर्डों को विश्व बैंक ऋण

***250. श्रीमती शीजा गौतम:
श्री राजबीर सिंह :**

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने राज्य विद्युत बोर्डों को ऋण देने संबंधी अपनी नीति की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो इस समय प्रत्येक विद्युत बोर्ड पर विश्व बैंक के ऋण की कितनी राशि बकाया है तथा क्या नियमित रूप से ऋण राशि अदा की गई है;

(ग) उन राज्य विद्युत बोर्डों के नाम क्या हैं जिन्होंने अभी तक इन ऋणों को अदा नहीं किया है; और

(घ) विभिन्न राज्य विद्युत बोर्डों ने नये ऋण हेतु कितने प्रस्ताव विश्व बैंक को भेजे हैं तथा उनकी वर्तमान स्थिति क्या है ?

विद्युत मंत्री (श्री एन. क. पी. सारुबे): (क) विश्व बैंक द्वारा अगस्त, 1992 के बाद से विद्युत परियोजनाओं हेतु राज्य बिजली बोर्डों को कोई नये आवधिक ऋण स्वीकृत नहीं किए गये हैं।

(ख) राज्य विद्युत बोर्डों की निम्नलिखित परियोजनाएं विश्व बैंक सहायता प्राप्त कर रही हैं, जिनका ब्योरा निम्नवत् है :

परियोजना का नाम	रा.वि.बो.	अनुमोदित		अनाहरीत
		राशि	प्रयुक्त राशि	
(31.5.95 तक मिलियन अमरीकी डालर में)				
महाराष्ट्र पावर प्रोजेक्ट (कोयला 4)	एमएसईबी	354.000	138.660	215.340
द्वितीय महाराष्ट्र पावर प्रोजेक्ट (चन्द्रपुर)	एमएसईबी	350.000	43.136	306.864

(ग) कोई भी राज्य विद्युत बोर्ड, किसी भी विद्युत परियोजना के लिए विश्व बैंक को ऋणों की अदायगी में चूक नहीं कर रहा है।

(घ) उड़ीसा विद्युत पुनःसंरचनात्मक परियोजना को वित्तीय सहायता हेतु विश्व बैंक के समक्ष प्रस्तुत किया गया है। विश्व बैंक द्वारा अब इसका मूल्यांकन कर लिया गया है।

पश्चिमी तट राष्ट्रीय राजमार्ग

***251. श्री सोमजीभाई डामोर :** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिमी तट राष्ट्रीय राजमार्ग की कुल लम्बाई कितनी है;

(ख) इस राजमार्ग के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान कितनी धनराशि आवंटित की गई और उसमें से अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है; और

(ग) इस राजमार्ग का निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) कोई पश्चिमी तट नामक राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है। तथापि, पश्चिमी तट के साथ-साथ राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लम्बाई 1947 कि.मी. है।

(ख) और (ग). उपर्युक्त (क) के संदर्भ में प्रश्न नहीं उठता। किंतु पिछले तीन वर्षों के दौरान गुजरात, महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक, केरल और तमिलनाडु राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए लगभग 518 करोड़ रु के आवंटन की तुलना में 526 करोड़ रु व्यय किए हैं और इसमें पश्चिमी तट के साथ-साथ गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग भी शामिल हैं।

[अनुवाद]

पत्तनों पर जलपोतों की मरम्मत संबंधी सुविधाएं

***252. श्री धर्मगंगा मोडय्या सापुज :
श्रीमती धीपिका एच. टोपीबाला :**

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में विभिन्न पत्तनों पर जलपोत मरम्मत संबंधी सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने पर विचार कर रही है जैसा कि दिनांक 20 जुलाई 1995 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी पत्तन-वार ब्योरा क्या है;

(ग) ये सुविधाएं कब तक उपलब्ध करा दिये जाने की संभावना है और यदि इसके लिए कोई धनराशि आवंटित की गयी है तो उसका पत्तन-वार ब्योरा क्या है;

(घ) क्या इस संबंध में कुछ विदेशी/भारतीय फर्मों के साथ कोई समझौता किया गया है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी पत्तन-वार ब्योरा क्या है;

(च) क्या इस संबंध में एशियाई विकास बैंक द्वारा कोई वित्तीय सहायता दिये जाने की संभावना है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी हां। सरकार ने देश के विभिन्न पत्तनों पर निजी क्षेत्र में पोत मरम्मत सुविधाएं स्थापित करने का निर्णय लिया है। -

(ख) निजी क्षेत्र में स्थापित पोत मरम्मत सुविधाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

1. कलकत्ता पत्तन : नेताजी सुभाष गोदियों पर दो शुष्क गोदियां दीर्घकालीन आधार पर मै० चोखानी शिपयार्ड (बंगाल) लि० को पट्टे पर दी गई हैं।

2. मद्रास पत्तन : एक प्लवमान शुष्क गोदी के लिए भूमि तथा तटीय क्षेत्र मै० चोखानी इंटरनेशनल लि० को पट्टे पर दिया गया है।

3. मुरगांव पत्तन : एक प्लवमान शुष्क गोदी तथा तीन जल मरम्मत बर्धों के लिए भूमि तथा तटीय क्षेत्र मै. वैस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लि. को पट्टे पर दिया गया है।

(ग) से (ङ). चूंकि ये सुविधाएं निजी क्षेत्र में सृजित की गई हैं/की जा रही हैं, जैसा कि ऊपर बताया गया है, इसलिए सरकार ने इस कार्य के लिए कोई सार्वजनिक निधि आवंटित नहीं की है। कलकत्ता और मद्रास पत्तनों पर ये सुविधाएं पहले से ही प्रचालनरत हैं और मुरगांव पत्तन पर इन सुविधाओं के अक्टूबर, 1995 तक शुरू हो जाने की संभावना है। भूमि तथा तटीय क्षेत्र को पट्टे पर देने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास ने मै. चोखानी शिपयार्ड (बंगाल) लि. के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया है और मद्रास पत्तन न्यास और मुरगांव पत्तन न्यास ने क्रमशः मै. चोखानी इंटरनेशनल लि. और मै. वैस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लि. के साथ एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

(घ) जी नहीं।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

[दिन्दी]

दिल्ली में राज्य विद्युत बोर्ड की स्थापना

*253. श्री नवल किशोर राय :

डा. महादीपक सिंह शाक्य :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली सरकार ने दिल्ली में राज्य विद्युत बोर्ड की स्थापना हेतु कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की रूपरेखा क्या है;

(ग) दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान के स्थान पर दिल्ली विद्युत बोर्ड की स्थापना किए जाने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या केन्द्रीय सरकार ने इस प्रस्ताव पर कोई निर्णय लिया है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं?

विद्युत मंत्री (श्री एन. के. पी. साठ्ठे) : (क) दिल्ली राज्य सरकार समय-समय पर लिखित रूप से यह अनुरोध करती रही है कि विद्युत अधिनियम के अधीन दिल्ली के लिए बोर्ड का गठन किया जाए।

(ख) से (च). विगत अनेक वर्षों से डेसू के सभी प्रकार से असंतोषजनक कार्य निष्पादन को मद्देनजर रखते हुए दिल्ली के लिए विद्युत बोर्ड के गठन से संबंधित प्रस्ताव भारत सरकार के विचाराधीन है। जब कभी भी बोर्ड का गठन किया जाएगा, यह विद्युत प्रदाय अधिनियम के क्षेत्राधिकार के अधीन कार्य निष्पादन करेगा। बोर्ड का वस्तुतः गठन एवं उसके कार्य निष्पादन के तौर-तरीके, इस मामले से संबंधित कानूनी और प्रशासनिक औपचारिकताओं के पूरा होने पर निर्भर करेंगे, जिनको अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

[अनुवाद]

ताप विद्युत संयंत्रों में प्रदूषण नियंत्रण

*254. श्रीमती कृष्णेन्द्र कौर (पीपा) :

श्रीमती महेन्द्र कुमारी :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ताप विद्युत संयंत्रों में प्रदूषण नियंत्रण सम्बन्धी कोई अध्ययन कराया गया है;

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

(ग) केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को बताए गए न्यूनतम राष्ट्रीय मानक के अनुपालन हेतु निर्धारित मानदंडों का ब्यौरा क्या है?

विद्युत मंत्री (श्री एन. के. पी. साठ्ठे) : (क) जी, हां।

(ख) इन अध्ययनों के परिणामस्वरूप, सातवीं और आठवीं योजना अवधि के अन्तर्गत नवीकरण एवं आधुनिकीकरण कार्यक्रम में प्रदूषण नियंत्रण कार्य शामिल किए गए हैं और केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा इन कार्यों की प्रगति की निरंतर मानीटरिंग की जाती है।

(ग) पर्यावरण एवं वन मंत्रालय द्वारा समय-समय पर प्रदूषण नियंत्रण के लिए न्यूनतम राष्ट्रीय मानक निर्धारित किए जाते हैं। इनमें, अन्य बातों के साथ-साथ, पदार्थ उत्सर्जन के कणों, स्टैक की ऊंचाई/सीमा, राख-कुंड से निस्सरण, कूलिंग टावर्स एवं बायॉलर ब्लो-डाऊन और कंडेंसर कूलिंग वाटर के लिए मानक शामिल हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग 47 पर बाईपास का निर्माण

*255. श्री ए. चार्ज : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राष्ट्रीय राजमार्ग 47 पर कझाकूटम से पारासला तक बाईपास के निर्माण का निर्णय किस वर्ष के दौरान लिया गया था;

(ख) इस परियोजना में अब तक कितनी प्रगति हुई है तथा परियोजना पर वर्ष-वार कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(ग) कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इस कार्य को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटनर) : (क) 1976 श्रीमान्।

(ख) और (ग). मार्च, 1995 तक 16.72 करोड़ रु. की राशि खर्च की जा चुकी है। इस कार्य को चरणों में किया जा रहा है। चरण-1, अर्थात् घेनेज 0 से 20500 तक का कार्य चल रहा है और घेनेज 5600 से 5750 और घेनेज 6119 से 10617 तक 4.65 किमी. लम्बाई जिसके लिए प्राक्कलन तैयार किया जा रहा है, जो छोड़कर विभिन्न स्तरों पर है। घेनेज 20500 से 22500 तक 2 किमी. की लम्बाई के लिए विभिन्न स्तरों पर है। घेनेज 20500 से 22500 तक 2 किमी. की लम्बाई के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य किया जा रहा है और घेनेज 22500 से 43650 तक के शेष खंड के लिए भूमि अधिग्रहण के प्राक्कलन की राज्य लो. नि. विभाग से प्रतीक्षा है।

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना में भूमि अधिग्रहण का प्रावधान किया गया है। कार्य पूरा करने के लिए उठाए गए कदमों के बारे में अभी बताना संभव नहीं है।

जल विद्युत

*256. प्रो. उम्मारुद्दिन बेंकटेश्वरलु : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोदावरी नदी पर जल विद्युत उत्पादन हेतु प्राइवेट पार्टियों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने दक्षिण राज्यों में गोदावरी नदी के जल उपयोग की सम्भावनाओं का पता लगाया है; और

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

विद्युत मंत्री (श्री एन. के. पी. सारणे): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) से (घ). आन्ध्र प्रदेश सरकार पोलाबरम के निकट गोदावरी नदी के आर-पार एक बहुउद्देशीय परियोजना का विचार कर रही है, जिसमें 720 मेगावाट क्षमता वाली एक जल विद्युत परियोजना शामिल की जाएगी।

नए पासपोर्ट कार्यालय

*257. श्री छीतुभाई गामीत :

डा. कृपासिन्धु भोई :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पासपोर्ट कार्यालय नेटवर्क का विस्तार करने सम्बन्धी कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो नए पासपोर्ट कार्यालय खोलने हेतु विभिन्न राज्यों में किन-किन स्थानों का ध्यान किया गया है तथा इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ग) क्या राज्यों में कोई नये पासपोर्ट कार्यालय खोले जाने का प्रस्ताव है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) से (घ). आठवीं योजना के दौरान पासपोर्ट कार्यालयों के नेटवर्क में विस्तार करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विद्याराधीन नहीं है। नए पासपोर्ट कार्यालयों का खोला जाना कार्यभार तथा उपलब्ध संसाधन सहित कई बातों पर निर्भर करता है। नए पासपोर्ट कार्यालय खोले जाने से ही सेवाओं में सुधार नहीं हो जाता जब तक कि आवश्यक आधारभूत संरचना तथा कार्मिक उपलब्ध नहीं होते। अतः सरकार लम्बित आवेदन पत्रों का निपटान करने पर ध्यान केंद्रित कर रही है तथा पासपोर्ट जारी करने में होने वाले विलम्ब को कम करने तथा प्रक्रियाओं को सुचारू एवं सरल बनाने का प्रयास कर रही है।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988

*258. श्री मोहन रावले : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार "बिल्ड आपरेट ट्रांसफर स्कीम" के अंतर्गत निजी उद्यमियों को आकर्षित करने हेतु विद्यमान भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 में संशोधन करने का है;

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

(ग) इस अधिनियम में कब तक संशोधन किए जाने की संभावना है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

[दिल्ली]

दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों को वेतन

*259. डा. जाल बहादुर रावण:

श्री सुरेन्द्रपाल पाठक :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले कुछ समय से दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों को उनके वेतन और बोनस तथा महंगाई भत्ते की बकाया राशि का भुगतान नहीं किया गया है;

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

(ग) सरकार द्वारा कर्मचारियों को उपरोक्त राशि का समय से भुगतान करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख). जी नहीं। दिल्ली परिवहन निगम के कामगारों को वेतन का भुगतान किया जाता है। तथापि, निधियों की कमी के कारण कर्मचारियों को अन्तरिम सहायता और महंगाई भत्ते की बकाया राशियों का भुगतान नहीं किया गया है।

(ग) सरकार ने दि.न.नि. के कर्मचारियों को वेतन आदि का समय पर भुगतान करने के लिए निधियों की व्यवस्था करने हेतु विभिन्न उपाय किए हैं।

[अनुवाद]

चीन के साथ द्विपक्षीय संबंध

*260. श्री गोपी नाथ गजपति : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत एक वर्ष के दौरान सरकार द्वारा चीन के साथ द्विपक्षीय संबंधों को सुदृढ़ करने हेतु क्या प्रयास किए गये हैं;

(ख) क्या सरकार ने इस संबंध में चीन के साथ उच्चस्तरीय विचार विमर्श किया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या परिणाम रहे; और

(घ) दोनों देशों के बीच सीमा विवाद के समाधान हेतु किये जा रहे प्रयासों का ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) से (घ). विगत एक वर्ष के दौरान, सरकार ने चीन के साथ दीर्घावधि, स्थायी और अच्छे पड़ोसी जैसे संबंध स्थापित करने के लक्ष्य को प्राप्त करने की दिशा में कार्य करने के अपने प्रयास जारी रखे हैं। सरकार द्वारा उठाए गए कदमों, में अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित शामिल हैं :

(क) भारत और चीन ने उच्च स्तरीय यात्राओं की गति को बनाए रखा है। विगत एक वर्ष के दौरान, उप राष्ट्रपति, गृह मंत्री, स्वास्थ्य मंत्री और भारत के अन्य मंत्री चीन की यात्रा पर गए, जबकि चीन की ओर से भारत की यात्रा पर आने वालों में रक्षा, पर्यवेक्षण और श्रम मंत्री शामिल हैं। इन यात्राओं के दौरान, दोनों पक्षों ने द्विपक्षीय और परस्पर हित के अन्य मसलों पर विचारों का आदान-प्रदान किया। दोहरे कराधान के परिहार, बैंकिंग संबंधों और स्वास्थ्य सहयोग पुनः आरम्भ करने के संबंध में करार संपन्न हुए थे।

(ख) सरकार ने द्विपक्षीय व्यापार और आर्थिक सहयोग का विस्तार सक्रिय रूप से संवर्धित करने के लिए चीन की सरकार के साथ मिलकर कार्य किया। उदाहरणार्थ दोनों पक्षों ने दोहरे कराधान के परिहार और बैंकिंग संबंध पुनः आरम्भ करने से संबंध करार संपन्न करके संस्थागत अड़थकों को दूर करने का प्रयास किया है। नए क्षेत्रों में आर्थिक सहयोग संवर्धित करने के लिए भारत-चीन संयुक्त आर्थिक दल में भी प्रयास किए गए हैं।

(ग) दोनों देशों ने बहुत से क्षेत्रों में कार्यात्मक आदान-प्रदानों को संवर्धित करने के लिए कदम उठाए हैं। इन क्षेत्रों में अन्तरिक्ष विज्ञान से लेकर रेशम उत्पादन तक के क्षेत्र आते हैं। द्विपक्षीय सांस्कृतिक आदान-प्रदान कार्यक्रम के तहत सांस्कृतिक आदान-प्रदानों को भी संवर्धित किया गया है।

(घ) दोनों देशों ने सीमा के प्रश्न का न्यायोचित, तर्कसंगत तथा पारस्परिक रूप से स्वीकार्य हल खोजने के लिए संयुक्त कार्यकारी दल में आपसी परामर्श जारी रखा। दोनों देश भारत-चीन सीमा क्षेत्रों में वास्तविक नियंत्रण रेखा पर शांति और अमन बनाए रखने से सम्बन्धित करार, जो कि सितम्बर 1993 में सम्पन्न हुआ था, का भी क्रियान्वयन कर रहे हैं। इस कर के तहत संयुक्त कार्यकारी दल और भारत-चीन विशेषज्ञ दल में और उपाय खोजे जा रहे हैं। संयुक्त कार्य दल की बैठक जुलाई, 1994 में हुई थी जबकि विशेषज्ञ दल ने मार्च, 1995 में अपनी तीसरी बैठक की।

सम्पदा निवेशालय द्वारा की गयी जांच

2398. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सम्पदा निवेशालय के अधिकारी आवास आवंटियों की अनुपस्थिति में अपनी पहचान बताए बिना ही जांच करते हैं; और इस प्रकार की जांच किए जाने के क्या कारण हैं;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की गतिविधियों को तत्काल रोकने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं; और

(ग) जून से जुलाई 1995 तक ऐसी जांच कितनी बार की गयी, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, और इसके क्या परिणाम निकले?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) और (ख). उप किरायेदारी के मामले में जांच पड़ताल सम्पदा निवेशालय के राजपत्रित अधिकारियों द्वारा सामान्यतः कार्यालय समय के दौरान की जाती है। किसी प्रकार का सन्देह होने पर दखलदार अधिकारियों की पहचान हेतु पूछताछ कर सकता है।

(ग) जून और जुलाई, 1995 के दौरान की गयी जांचों की संख्या 98 है जिनमें से उपकिरायेदारी के 53 मामलों का पता लगाया गया है।

बहुपक्षीय सुरक्षा प्रणाली

2399. श्री सनत कुमार मंडल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वाशिंगटन स्थित एक वरिष्ठ अमरीकी अधिकारी के अनुसार भारत द्वारा परमाणु अप्रसार सन्धि पर हस्ताक्षर नहीं करने के कारण इसे किसी बहुपक्षीय सुरक्षा प्रणाली में शामिल किए जाने की बहुत कम संभावना है जैसा कि 14 जुलाई 1995 के "बिजिनस स्टैंडर्ड" नई दिल्ली में प्रकाशित हुआ है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय सुरक्षा से सम्बन्धित अमरीका के अंडर सेक्रेटरी ऑफ स्टेट के इस आशय के वक्तव्य को देखा है।

(ख) सरकार की यह स्थिति सर्वविदित है कि भारत अप्रसार संधि पर हस्ताक्षर नहीं करेगा और इस स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।

सीमा पर सुरक्षा बलों की संख्या कम करने के संबंध में चीन के साथ वार्ता

2400. श्री राम नाईक : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत-चीन सीमा पर सशस्त्र बलों की संख्या में कमी करने के संबंध में चीन के साथ वार्ता प्रगति पर है;

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

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). प्रधानमंत्री की चीन यात्रा के दौरान 7 सितम्बर, 1993 को सम्पन्न भारत-चीन सीमा शान्ति और अमन करार में यह व्यवस्था है कि भारत और चीन वास्तविक नियंत्रण रेखा पर अपने-अपने सैन्य बलों में कमी करेंगे। इस करार के अनुपालन में सैनिकों की संख्या को कम करने तथा विश्वास उत्पादक अन्य उपायों से सम्बन्ध प्रश्नों पर बातचीत करने के लिए भारत-चीन संयुक्त कार्य दल की सहायता हेतु दिसम्बर, 1993 में भारत-चीन विशेषज्ञ कार्य दल का गठन किया गया था। इसकी 3 बैठकें हुई हैं जो क्रमशः फरवरी, 1994, अप्रैल 1994 और मार्च 1995 में हुई हैं और इसका कार्य निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार हो रहा है।

मोरक्को को सहायता

2401. श्री इंद्रजीत गुप्त : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा मोरक्को को दी जा रही सहायता का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत वर्ष के दौरान वहां के अधिकारियों को विभिन्न क्षेत्रों में सहायता देने हेतु मोरक्को को भेजे गए भारतीय विशेषज्ञों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह सच है कि सरकार द्विपक्षीय समझौते के शीघ्र क्रियान्वयन हेतु सक्रिय नहीं रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य और कारण क्या हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सलमान खुरशीद): (क) भारत सरकार ने क्षेत्रीय परीक्षण प्रयोजनों के लिए मोरक्को की सरकार को छः सोलर कुकर उपहार स्वरूप दिये हैं।

(ख) सरकार ने भोजन बनाने के लिए सौर ऊर्जा के उपयोग के सम्बन्ध में सलाह देने हेतु एक भारतीय सौर कुकर विशेषज्ञ को 25 दिसंबर 1994 से 1 दिसंबर 1995 तक मोरक्को भेजा था।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

सहकारी सामूहिक आवास निर्माण समितियां

2402. श्री ए. इन्द्रकरन रेड्डी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में अब तक कितनी सहकारी सामूहिक आवास निर्माण समितियों ने कार्य पूर्ण हो जाने संबंधी प्रमाण-पत्रों के लिए आवेदन दिए हैं;

(ख) दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा इनमें से अब तक कितनी समितियों को कार्य पूरा होने संबंधी प्रमाण पत्र दिए हैं;

(ग) क्या बड़ी संख्या में सहकारी सामूहिक आवास निर्माण समितियों ने डी.डी.ए. द्वारा परेशान किए जाने के डर से कार्य पूर्ण होने संबंधी प्रमाण पत्र के लिए आवेदन पत्र नहीं दे सकीं; और

(घ) यदि हां, तो सरकार का विचार इस संबंध में सहकारी सामूहिक आवास निर्माण समितियों की मदद के लिए इन नियमों का सरलीकरण करने का है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) दिल्ली में 235 सहकारी समूह आवास समितियों ने पूर्णता प्रमाण पत्र/अस्थायी दखलकारी प्रमाण पत्र जारी करने के लिए आवेदन किया है।

(ख) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने 11 समितियों को पूर्णता प्रमाण पत्र और 95 समितियों को अस्थायी दखलकारी प्रमाण पत्र जारी किए हैं।

(ग) और (घ). जी, नहीं। ऐसे मामलों के शीघ्र निपटान की सुविधा के लिए एकल खिड़की सेल (सिंगल विन्डो सेल), जहां सम्बन्धित विभागों के अधिकारी उपलब्ध रहते हैं, प्रत्येक माह के दूसरे और चौथे शुक्रवार को कार्य कर रहा है। यदि कोई समिति इस सेल में अपना मामला रखना चाहे तो इसके लिए किसी पूर्वानुमति की

आवश्यकता नहीं है।

यूगोस्लाविया को संयुक्त राष्ट्रसंघ की सदस्यता

2403. श्री माणिकराव होडल्या गाबीत : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूगोस्लाविया गणराज्य संघ ने उस पर संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद द्वारा लगाए गए सभी आर्थिक प्रतिबंध हटाने और संयुक्त राष्ट्र संघ एवं गुट निरपेक्ष आंदोलन की सदस्यता पुनः प्राप्त करने के संबंध में भारत की सहायता मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सलमान खुरशीद) : (क) यूगोस्लाविया संघीय गणराज्य ने गुट-निरपेक्ष आन्दोलन की बैठकों में भाग लेने के लिए भारत से उसके समर्थन का अनुरोध किया है। उसने संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद, जिसका भारत इस समय सदस्य नहीं है, द्वारा लगाए गये आर्थिक प्रतिबन्ध उठाए जाने के लिए भी भारत के समर्थन का अनुरोध किया है। तथापि, उसने संयुक्त राष्ट्र की अपनी सदस्यता के लिए भारत से सम्पर्क नहीं किया है।

(ख) भारत सरकार यूगोस्लाविया संघीय गणराज्य की स्थिति और द्विपक्षीय समझौते तथ्यापि, गुट निरपेक्ष आंदोलन तथा अन्य अन्तर्राष्ट्रीय निष्कर्षों में उसकी भागीदारी का प्रश्न उन निकायों द्वारा ही अनुमोदित किया जा सकता है।

[हिन्दी]

कंप्रिहेंसिव टेस्ट बैं ट्रीटी संबंधी सम्मेलन

2404. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने जीनेवा में हाल ही में हुए कंप्रिहेंसिव टेस्ट बैं ट्रीटी (सी.टी.बी.टी.) संबंधी सम्मेलन में भाग लिया था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और सम्मेलन के क्या परिणाम रहे;

(ग) सी.टी.बी.टी. का पिछला सम्मेलन कहाँ और किस तिथि को हुआ था;

(घ) सम्मेलन के दौरान परमाणु शक्ति प्राप्त देशों द्वारा अभिव्यक्त विचारों पर भारत का दृष्टिकोण क्या है;

(ङ) क्या भारत ने सम्मेलन के दौरान चीन द्वारा हाल के भूमिगत परमाणु परीक्षण और परमाणु परीक्षणों को जारी रखने के फ्रांस के

निर्णय पर अपने विचार व्यक्त किए थे; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) से (घ). जिनेवा में निरस्त्रीकरण सम्मेलन निरस्त्रीकरण सबन्धी मसलों पर बातचीत करने वाला एकमात्र बहुपक्षीय निकाय है। सी टी.बी.टी. पर बातचीत करने के लिए जनवरी, 1994 में एक तदर्थ समिति स्थापित की गई थी। भारत इस बातचीत में सक्रिय रूप से भाग लेता रहा है। भारत का बराबर यह मानना रहा है कि सी टी बी टी को व्यापक, सार्वभौम, भेदभावरहित तथा प्रभावित रूप से सत्यपनीय होना चाहिए।

(ङ) और (घ). निरस्त्रीकरण से सम्बद्ध सम्मेलन के गुट निरपेक्ष दल जिसका भारत भी एक सदस्य है, जिसे जी-21 कहा जाता है ने 30 जून 1995 को एक वक्तव्य जारी किया जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ इन घटनाओं पर अपनी अत्यधिक निराशा व्यक्त की और नाभिकीय शस्त्र सम्पन्न देशों से अनुरोध किया है कि वे 'सी टी बी टी बातचीत के दौरान और सी टी बी टी के प्रभावी होने तक नाभिकीय परीक्षण पर रोक लगाएं'।

[अनुवाद]

अन्तर्देशीय जल परिवहन सुविधा

2405. श्री जे. चोक्का राव : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को आंध्र प्रदेश सरकार की ओर से अन्तर्देशीय जल परिवहन सुविधाओं में सुधार करने हेतु बकिंगम नदी के माध्यम से काकीनाडा को मद्रास के साथ जोड़ने के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस परियोजना को मंजूरी प्रदान कर दी है;

(ग) यदि नहीं, तो इस परियोजना को कब तक मंजूरी प्रदान किए जाने की संभावना है;

(घ) इस परियोजना पर कितनी लागत आने का अनुमान है; और

(ङ.) सरकार द्वारा इस संबंध में कितनी वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की संभावना है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) से (ङ). आन्ध्र प्रदेश सरकार ने बकिंगम नहर, कॉमामूर नहर, इलूरु नहर और काकीनाडा नहर के सुधार के लिए 1988 में केन्द्र द्वारा प्रायोजित एक स्कीम-प्रस्तुत की थी। आन्ध्र प्रदेश

तथा तमिलनाडु सरकारों के साथ परामर्श करके इस मामले की जांच की गई थी। अन्ततः भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण ने काकीनाडा और मद्रास को जोड़ने वाली सम्पूर्ण नहर प्रणाली जिसमें काकीनाडा, इलूरु, कॉमामूर और बकिंगम नहरें शामिल हैं, पर तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करने का निर्णय लिया था। क्षेत्र अध्ययन पहले ही पूरा कर लिया गया था और भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण के परामर्शदाता राइटस ने रिपोर्ट का मसौदा प्रस्तुत कर दिया है।

इस नहर प्रणाली के विकास के बारे में निर्णय, परियोजना की अनुमानित लागत तथा सरकार द्वारा प्रदान की जाने वाली वित्तीय सहायता तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन के निष्कर्षों पर निर्भर करेगी।

बंदरगाहों पर ड्रेजर्स

2406. श्री मुल्लापल्ली रामचंद्रन : क्या जल भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कालीकट में बेपोर बंदरगाह तथा कोचीन में प्रमुख बंदरगाह पर ड्रेजर्स हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इन ड्रेजर्स का इनकी पूर्ण क्षमता तक उपयोग किया जा रहा है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) चूंकि कालीकट स्थित बेपोर पत्तन एक लघु पत्तन है अतः यह केरल सरकार के नियंत्रण में है।

(ख) और (ग). 'नेहरू शताब्दी' निकर्षक नया होने के कारण इसकी पूरी क्षमता का उपयोग 2 शिफ्टों में (प्रत्येक 12 घंटे) किया जाता है। जबकि 'बोल घट्टी' निकर्षक पुराना होने के कारण इसकी पूरी संभव क्षमता का उपयोग 8 घंटे की एक शिफ्ट में किया जाता है।

शहरी लघु उद्यम योजना

2407. श्री पवन कुमार बंसल : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष शहरी लघु उद्यम योजना के अंतर्गत राज्यवार निर्धारित लक्ष्य का ब्यौरा क्या है; और

(ख) इसी अवधि के दौरान लाभार्थियों की संख्या कितनी रही और उन्हें कितनी धनराशि दी गयी ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) ब्यौरे विवरण-I पर हैं।

(ख) ब्यौरे विवरण-II पर हैं।

विवरण-I

नेहरू रोजगार योजना

वर्ष 1992-93, 93-94 और 94-95 के दौरान शहरी लघु उद्यमों की स्कीम (सूमे) के तहत निर्धारित लक्ष्य

क्रम सं	राज्य/संघ शासित राज्य का नाम	(लाभान्वित लाभार्थी)		
		1992-93	1993-94	1994-95
1.	आन्ध्र प्रदेश	8,645	14,890	10,050
2.	बिहार	3,358	--	4,450
3.	गुजरात	1,853	2,550	2,450
4.	हरियाणा	1,178	1,975	1,610
5.	कर्नाटक	6,456	4,500	4,285
6.	केरल	3,306	4,000	4,120
7.	मध्य प्रदेश	7,828	13,500	10,770
8.	महाराष्ट्र	10,589	11,816	5,360
9.	उड़ीसा	2,216	3,805	2,570
10.	पंजाब	2,261	3,908	3,120
11.	राजस्थान	1,969	5,500	5,230

12.	तमिलनाडु	9,512	17,165	12,160
13.	उत्तर प्रदेश	19,229	33,140	26,440
14.	पश्चिम बंगाल	8,483	5,000	4,835
15.	गोवा	-	150	75
16.	अरुणाचल प्रदेश	-	-	-
17.	असम	1,589	630	1,320
18.	हिमाचल प्रदेश	611	275	345
19.	जम्मू व कश्मीर	779	800	400
20.	मणिपुर	333	380	545
21.	मेघालय	217	-	-
22.	मिजोरम	167	75	205
23.	नागालैण्ड	-	-	-
24.	सिक्किम	344	230	275
25.	त्रिपुरा	288	200	205
26.	अंडमान व निकोबार आईलैण्ड	-	100	230
27.	चंडीगढ़	-	-	145
28.	डी. एवं एन डवेली	-	25	50
29.	दमन व दीऊ	-	-	-
30.	पांडिचेरी	111	-	115
31.	दिल्ली	800	800	830
योग :		92,062	1,25,414	1,02,190

विवरण-II

नेहरू रोजगार योजना

1992-93, 93-94 और 94-95 के दौरान सूमे के तहत लाभान्वित लाभार्थी और उनको स्वीकृत सभित्डी की राशि

(लाख रुपयों में)

क्रम सं	राज्य/संघ राज्य	1992-93		1993-94		1994-95	
		लाभार्थी	धनराशि	लाभार्थी	धनराशि	लाभार्थी	धनराशि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	25523	121.63	18175	328.69	15510	157.33
2.	बिहार	3732	157.62	1987	76.21	-	2.00
3.	गुजरात	4765	52.45	2630	92.99	1663	44.83
4.	हरियाणा	7435	107.51	800	51.57	2060	52.39

1	2	3	4	5	6	7	8
5.	कर्नाटक	14789	24.30	3345	108.31	14048	75.84
6.	केरल	4790	82.92	5202	231.73	3279	104.62
7.	मध्य प्रदेश	43787	252.90	32072	638.20	--	274.93
8.	महाराष्ट्र	18839	168.00	11917	68.81	7435	183.91
9.	उड़ीसा	4946	78.48	1214	27.05	--	--
10.	पंजाब	3985	97.46	3931	92.84	2670	119.99
11.	राजस्थान	4594	82.26	11749	284.63	9621	152.70
12.	तमिलनाडु	19182	465.17	24418	338.20	12665	72.32
13.	उत्तर प्रदेश	59101	688.12	24813	1170.72	35882	819.40
14.	पश्चिम बंगाल	15169	101.27	4368	109.59	3042	11.70
15.	गोवा	--	--	440	एन. आर.	एन. आर.	8.36
16.	अरुणाचल प्रदेश	--	--	एन. आर.	2.91	40	एन. आर.
17.	असम	1822	24.11	1299	एन. आर.	13572	122.96
18.	हिमाचल प्रदेश	190	6.90	एन. आर.	एन. आर.	एन. आर.	एन. आर.
19.	जम्मू व कश्मीर	1695	41.48	91	17.59	एन. आर.	एन. आर.
20.	मणिपुर	395	27.76	2745	38.53	1651	11.67
21.	मेघालय	119	9.51	274	1.61	एन. आर.	एन. आर.
22.	मिजोरम	एन. आर.	24.00	एन. आर.	एन. आर.	700	35.52
23.	नागालैण्ड	--	--	--	--	--	--
24.	सिक्किम	182	1.67	16	20.30	एन. आर.	एन. आर.
25.	त्रिपुरा	330	24.83	137	1.40	33	10.17
26.	अंडमान व निकोबार आर्इलैण्ड	--	--	117	3.95	1	3.00
27.	चंडीगढ़	178	1.59	एन. आर.	0.86	21	4.20
28.	डी. एवं एन हवेली	43	1.25	53	1.67	14	0.70
29.	दमन व दीप	--	--	--	--	--	--
30.	पांडिचेरी	226	0.80	160	2.20	705	4.54
31.	दिल्ली	1038	5.95	295	25.79	79	1.51
योग		236855	2649.94	152308	3736.35	124595	2274.58

एन. आर. : कोई सूचना नहीं।

महाराष्ट्र को शहरी विकास के लिए केन्द्रीय सहायता

2408. श्री जन्मा जोशी: क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र को गत दो वर्षों के दौरान शहरी विकास परियोजनाओं के लिए कुल कितनी केन्द्रीय सहायता दी गयी;

(ख) क्या महाराष्ट्र सरकार ने सहायता के रूप में दी गयी पूरी धनराशि का उपयोग किया है;

(ग) यदि हाँ, तो क्या सहायता के वितरण में कोई विलम्ब किया गया था; और

(घ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) गत दो वर्षों के दौरान महाराष्ट्र में शहरी विकास परियोजनाओं के लिए दी गयी केन्द्रीय सहायता की कुल राशि इस प्रकार है :-

स्कीम का नाम	रुपये करोड़ में
1. बम्बई मेट्रोपॉलिटन प्रोजेक्ट	36.20
2. छोटे तथा मझौले कस्बों का एकीकृत विकास	7.49
	कुल 43.69

(ख) जी, नहीं।

(ग) केन्द्रीय सहायता देने में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

पश्चिम बंगाल में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

2409. श्री सत्यगोपाल मिश्र: क्या जल-मृतक परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने पश्चिम बंगाल में 1994-95 के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 6 और 41 के विकास के लिए क्या कदम उठाए हैं; और

(ख) इन राजमार्गों पर किए जा रहे कार्यों की अनुमानित लागत कितनी है ?

जल-मृतक परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) और (ख). वर्ष 1994-95 के दौरान पश्चिम बंगाल में रा.रा.-6 और रा.रा.-41 पर 9.41 करोड़ रु० की लागत के 8 कार्य चल रहे थे।

कौजेन्द्रिक्स परियोजनाएं

2410. श्रीमती डी.के. तारादेवी सिद्धारथ : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया गया है कि कर्नाटक सरकार और कौजेन्द्रिक्स कम्पनी के बीच हुए समझौते में प्रति यूनिट बिजली की लागत अन्य फास्टर ट्रेक विद्युत परियोजनाओं के प्रस्तावों से बहुत अधिक है;

(ख) यदि हाँ, तो विभिन्न फास्टर ट्रेक परियोजनाओं के प्रति यूनिट शुल्क का ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या लोगों के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाली अत्यधिक लागत को देखते हुए सरकार का विचार राज्य सरकार को शुल्क पहलू और परियोजना की लागत की समीक्षा करने के लिए और कौजेन्द्रिक्स परियोजना के साथ पुनः बातचीत हेतु कार्यवाही करने के लिए निर्देश देने का है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल): (क) और (ख). कौजेन्द्रिक्स परियोजना की लागत को केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा अभी तक स्वीकृति प्रदान नहीं की गई है और अन्य फास्ट ट्रेक परियोजनाओं की तुलना में इस परियोजना से विद्युत की लागत के बारे में कोई निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

नौवहन उद्योग को प्रोत्साहन

2411. श्री इरीश नारायण प्रभु झांड्ये : क्या जल-मृतक परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अर्थव्यवस्था के उदारीकरण और व्यापार एवं उद्योग के सार्वभौमिकरण के परिणामस्वरूप विकास की भारी संभावनाओं को ध्यान में रखते हुए भारत से अन्य देशों को और अन्य देशों से भारत के अधिकाधिक सामान भेजने और लाने के लिए नौवहन उद्योग के बेड़े की संख्या में विस्तार करने के लिए इस उद्योग को पर्याप्त प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है;

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

(ग) इस समय सामान के परिवहन में नौवहन उद्योग का कितना हिस्सा है और भविष्य में यह कितना हो जायेगा;

(घ) नौवहन उद्योग के सामने आ रही कठिनाइयों का ब्यौरा क्या है; और

(ड) इन समस्याओं के समाधान हेतु क्या कदम उठाए जायेंगे ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) और (ख) विदेशी समुद्री व्यापार में सहभागिता के लिए बेड़े की क्षमता का विस्तार करने के लिए प्रदान किए गए प्रोत्साहन निम्न प्रकार है :-

1. निम्नलिखित के लिए अब स्वतः अनुमोदन दिया जाता है:-

i) निजी जहाज मालिक कंपनियों द्वारा झूठ टैंकरों और अपतटीय जलयानों को छोड़कर सभी श्रेणियों के जहाजों का अधिग्रहण।

ii) प्रतिस्थापन टन भार के लिए अधिग्रहण।

2. निम्नलिखित के लिए किसी सरकारी अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है:-

i) भारत अथवा विदेश में किसी भारतीय कंपनी को आगे व्यापार/स्कैपिंग के लिए जहाजों की बिक्री।

ii) किसी भारतीय शिपयार्ड से जहाजों का अधिग्रहण।

3. नौवहन कंपनियों के विदेशों में उनके जहाजों की बिक्री से प्राप्त धनराशि को रखने और उसे नए अधिग्रहण के लिए उपयोग करने की अनुमति दी गई है।

4. नौवहन कंपनियों को "बेयर बोट चार्टर-कम-डिमाइज" पद्धति के जरिए जहाज अधिग्रहण करने की अनुमति दी गई है।

5. अंतर्राष्ट्रीय परस्पर व्यापार में तैनाती के लिए विदेशी नौवहन कंपनियों को भारतीय जलयान टाइम चार्टर करने की स्वतंत्रता।

6. उन लाइनर रुटों को जिन पर मौजूबा नौवहन कंपनियों प्रचालन नहीं कर रही हैं; सभी भारतीय कंपनियों के लिए खोल दिया गया है।

7. यह निर्णय किया गया है कि भारतीय रिजर्व बैंक किसी कीमत सीमा के बिना आयातित पूंजीगत सामान के लिए जहाज मरम्मत/ड्राई डॉकिंग और पुर्जों के विदेशी मुद्रा की अनुमति देगा।

8. जहाज मालिकों को अधिक प्रचालनात्मक स्वतंत्रता देने के लिए पुराने जहाजों के अधिग्रहण हेतु आयु मानदण्डों में छूट दे दी गई है।

9. किसी न्यायालय अथवा अन्य प्राधिकरण में गए बिना बंधक के पुरोबंध की अनुमति के लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम को संशोधित किया गया है। तटीय नौवहन में निजी क्षेत्र को प्रोत्साहित करने के लिए माल और यात्री झाड़े पर से नियंत्रण हटा लिया गया है।

(ग) माल के परिवहन में नौवहन उद्योग का वर्तमान हिस्सा लगभग 33.6% है। अनुमानित हिस्सा 40% है।

(घ) और (ङ). बेड़े के विस्तार और जहाज अधिग्रहण के मामले में नौवहन उद्योग के सामने आ रही मुख्य समस्याएं निम्न कारणवश हैं :-

1. रियायती वित्त की अनुपलब्धता।

2. स्वपरिसमाप्य वित्त योजना के तहत नौवहन कंपनियों को वित्त उपलब्ध कराने के लिए मध्याविधि ऋण की अनुपलब्धता।

3. राष्ट्रीय नौवहन टन भार में वृद्धि करने के लिए विदेशी मुद्रा की प्रारक्षित निधियों के पर्याप्त आंबटन की व्यवस्था की आवश्यकता।

4. जहाजों के अधिग्रहण के लिए घरेलू ऋणों पर ब्याज कर से छूट।

आसान ऋण अपेक्षा आदि सहित नौवहन उद्योग की विभिन्न आवश्यकताओं की जांच करने के लिए एक उप समिति का गठन करने हेतु कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

[दिम्बी]

क्षेत्रीय पारपत्र कार्यालय, गुजरात

2412. श्री एन. जे. राठवा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात के क्षेत्रीय पारपत्र कार्यालय में लम्बे समय से कई पद रिक्त पड़े हैं;

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

(ग) इनमें से कितने पद अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित हैं;

(घ) इसके परिणामस्वरूप लोगों को हो रही कठिनाइयों को देखते हुए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए/उठाए जा रहे हैं;

(ङ) क्या गुजरात में पारपत्र कार्यालयों का दर्जा बढ़ाने हेतु कोई प्रस्ताव है; और

(च) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एच. भाटिया) : (क) और (ख). जनवरी से दिसम्बर, 1994 तथा वर्तमान वर्ष के प्रथम 7 महीनों (जनवरी-जुलाई, 1995) के दौरान नए पासपोर्टों के लिए प्राप्त आवेदनों की संख्या को देखते हुए अहमदाबाद पासपोर्ट कार्यालय

में कर्मचारियों की मौजूदा संख्या पर्याप्त समझी गई है।

(ग) केन्द्रीय पासपोर्ट संगठन के कुल कर्मचारियों की संख्या के संवर्ध में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए पद आरक्षित किए जाते हैं। अलग-अलग पासपोर्ट कार्यालयों में इन श्रेणियों के लिए पद आरक्षित नहीं किये जाते हैं।

(घ) इस समय पासपोर्ट कार्यालय, अहमदाबाद एक नया पासपोर्ट जारी करने में आजकल 58 दिन का समय लेता है। बहरहाल, यदि कोई आवेदक कुछ निर्धारित शर्तों को पूरा करता है जिन्हें स्थायी समिति को अवगत करा दिया गया है, तो उस आवेदक को बिना बारी के आधार पर पासपोर्ट जारी किया जा सकता है।

(ङ) और (च). पासपोर्ट कार्यालय अहमदाबाद एक स्मूर्णरूपेण पासपोर्ट कार्यालय है, अतः इसका दर्जा बढ़ाने का प्रश्न नहीं उठता।

[अनुबाध]

आवासों का अभाव

2413. श्री विष्णुप सिंह भूरिबा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी पंचवर्षीय योजना की शुरुआत में आवासों का अनुमानित अभाव कितना था तथा सातवीं पंचवर्षीय योजनावधि के अन्त में इस अभाव की प्रतिशतता में कितनी वृद्धि हुई;

(ख) फुटपाथों आदि पर रहने वाले बेघर लोगों की कुल संख्या कितनी है और यह देश की कुल जनसंख्या का कितना प्रतिशत है;

(ग) आवासों की मांग और पूर्ति के मध्य सन् 2000 ईसवी तक (वर्ष-वार) कितना प्रतिशत वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है; और

(घ) निर्माण की वर्तमान दर पर आवासीय मांग तथा पूर्ति में अन्तर को सन् 2000 ईसवी तक किस सीमा तक कम किया जा सकता है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) राष्ट्रीय भवन-निर्माण संगठन द्वारा 1971 और 1981 की जनगणना के आंकड़ों के आधार पर किए गए आकलन के अनुसार, 1.3.80 (छठी पंचवर्षीय योजना की शुरुआत) पर स्थिति के अनुसार आवास कमी 22.43 मिलियन थी, जो सातवीं योजना के अन्त तक अर्थात् 1.3.90 को, 30.3 मिलियन हो गई। इस अवधि के दौरान प्रतिशत वृद्धि 35.09% बैठती है।

(ख) 1991 की जनगणना के आंकड़ों के अनुसार, देश (जम्मू व कश्मीर को छोड़कर) की कुल आबादी 83.85 करोड़ थी, जिसमें से

0.20 करोड़, अर्थात् 0.24% बिलकुल बेघर थे।

(ग) और (घ) आठवीं योजना दस्तावेजों के अनुसार, 2001 ईसवी में आवास कमी 41 मिलियन रिहायशी एकक होने की उम्मीद है, जिसकी तुलना में आवास स्टाक मुहैया कराने में औपचारिक सेक्टर का योगदान 1.3 मिलियन एकक प्रति वर्ष की दर से होने का अनुमान है।

विदेशी पर्यटकों द्वारा धार्मिक स्थलों की यात्रा

2414. श्री परसराम भारद्वाज : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान भारत में धार्मिक स्थलों की यात्रा करने और अन्य सुविधाएं प्राप्त करने के लिए प्रतिवर्ष कितने विदेशियों ने भारतीय दूतावासों/उच्चायोगों से संपर्क किया और उनमें से कितने लोगों को यह सुविधा प्रदान की गई तथा उनके द्वारा किन-किन स्थानों की यात्रा की गई;

(ख) गत दो वर्षों के दौरान प्रति वर्ष कितने भारतीयों ने विदेश स्थित धार्मिक स्थलों की यात्रा की और इनमें से कितने सरकारी अधिकारी और मंत्री थे और उन्होंने कौन-कौन से स्थानों की यात्रा की; और

(ग) भारतीयों द्वारा इस प्रकार की विदेश यात्राओं के संबंध में सरकार की क्या नीति है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

पाकिस्तान को अमरीकी हथियारों की बिक्री

2415. श्री वी. श्रीनिवास प्रसाद :

श्री जी. देबराय नायक :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 10 जुलाई, 1995 के "स्टेट्समैन" में "प्रेसलर एलेजिज आर्म्स सेल टु पाकिस्तान" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) 1985 में विदेशी सहायता अधिनियम में प्रेसलर संशोधन के बाद अमरीका के राष्ट्रपति द्वारा इस आशय का प्रमाण पत्र दिए जाने के आधार पर कि पाकिस्तान के पास नाभिकीय हथियार नहीं

है, पाकिस्तान को अमरीका द्वारा भारी संख्या में हथियारों का निर्यात किया गया। सरकार को अक्टूबर 1990 के बाद से अमरीका की सरकार द्वारा पाकिस्तान को सैन्य हथियारों आदि की बिक्री की जानकारी नहीं है। 1990 में प्रैसलर संशोधन के प्रावधानों के अन्तर्गत पाकिस्तान को अमरीका की सरकार द्वारा सैन्य तथा आर्थिक सहायता बंद कर दी गई थी। अमरीका के राष्ट्रपति द्वारा इस आशय का प्रमाणपत्र नहीं दिया जा सका कि पाकिस्तान के पास नाभिकीय उपकरण नहीं हैं। गैर सरकारी स्तर पर वाणिज्यिक बिक्री प्रैसलर संशोधन के अन्तर्गत नहीं आती।

सरकार इस सम्बन्ध में गतिविधियों पर ध्यानपूर्वक निगाह रखे हुए है तथा भारत की सुरक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय करने के लिए यत्नबद्ध है।

फ्रांस द्वारा परमाणु परीक्षण

2416. श्री सैयद शाहाबुद्दीन : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फ्रांस का दक्षिण प्रशांत महासागर में परमाणु परीक्षण करने संबंधी कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस क्षेत्र के लोगों ने ऐसे परीक्षण का विरोध किया है;

(ग) क्या भारत सरकार ने ऐसे परमाणु परीक्षणों संबंधी सामान्य अधिस्थगन के उल्लंघन के बारे में कोई विचार व्यक्त किए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) और (ख). 13 जून, 1995 को फ्रांस के राष्ट्रपति ने कहा था कि फ्रांस सितम्बर में नाभिकीय हथियार परीक्षण करेगा और अपने दक्षिण प्रशान्त परीक्षण स्थल पर आठ परीक्षण करेगा, जो मई, 1996 तक सम्पन्न होंगे। फ्रांस का यह कहना है कि नाभिकीय परीक्षण की इस श्रृंखला के पश्चात वह "नाभिकीय परीक्षण पर व्यापक प्रतिबंध लगाने से सम्बद्ध संधि के सम्पन्न होने के साथ जुड़ जाएगा"। फ्रांस के इस निर्णय की कई देशों ने आलोचना की है, जिनमें सबसे कटु आलोचक दक्षिण प्रशान्त के देश, विशेषकर आस्ट्रेलिया तथा न्यूजीलैण्ड हैं।

(ग) से (ङ). निरस्त्रीकरण से सम्बद्ध सम्मेलन के गुट निरपेक्ष सदस्यों के दल, जिसे जी-21 कहा जाता है, जिसका भारत एक सदस्य है, ने 30 जून को एक वक्तव्य जारी करके इस निर्णय पर अपनी अत्यधिक निराशा जाहिर की है और नाभिकीय हथियार वाले राज्यों से "सी.टी.बी.टी." समझौते के दौरान और "सी.टी.बी.टी." के लागू होने तक नाभिकीय परीक्षण को आस्थगित करने का आग्रह किया है।

कश्मीर के संबंध में अमरीकी सीनेट में प्रस्ताव

2417. श्री जार्ज फर्नान्डीज :

श्री विल्ल बसु :

श्री बीर सिंह महतो :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 25 जून, 1995 के "स्टेट्समैन" में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि अमरीकी सीनेटर्स ने कश्मीर समस्या के शांतिपूर्ण समाधान हेतु जम्मू और कश्मीर के वैध जनप्रतिनिधियों से बातचीत करने के लिए कहा गया; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हां।

(ख) सरकार को कश्मीर के सम्बन्ध में सीनेट संकल्प के गैर-बाध्यकारी स्वरूप की जानकारी है जिसे 21 जून, 1995 को सीनेटर श्री जेस्ती हेल्मस और श्री पैट्रिक लोही द्वारा पेश किया गया था। यह संकल्प न तो आज तक सीनेट और न ही इसकी वैदेशिक सम्बन्ध समिति के समक्ष अभी तक आया है। सरकार की इस स्थिति से अमरीका अवगत है कि कश्मीर भारत का अविभाज्य और अभिन्न अंग है।

अमरीका का भारत पर दबाव

2418. श्री भोगेन्द्र झा :

श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीका परमाणु अप्रसार संधि तथा पृथ्वी प्रक्षेपास्त्र को रक्षा सेवा में शामिल करने सहित अन्य मुद्दों पर भारत के दृष्टिकोण में परिवर्तन हेतु राजनीतिक, आर्थिक, सुरक्षा तकनीक इत्यादि के माध्यम से दबाव डाल रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो अमरीका द्वारा इस संबंध में गत एक वर्ष के दौरान क्या विशेष कदम उठाए गए हैं; और

(ग) सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) और (ख). जी नहीं। तथापि, अमरीकी सरकार दक्षिण एशिया में प्रक्षेपास्त्रों के उद्धान-परीक्षण और तैनाती पर रोक लगाने के संबंध में बारबार प्रस्ताव करती रही है और इस परिप्रेक्ष्य में उन्होंने हमसे यह अनुरोध किया है कि हम पृथ्वी प्रक्षेपास्त्र को तैनात न करें।

(ग) अप्रसार संधि के बारे में भारत सरकार की स्थिति सुज्ञात

है और इसमें कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। पृथ्वी प्रणेपास्त्र के संबंध में अमरीकी सरकार को यह बता दिया गया है कि इस मामले पर निर्णय हमारी सुरक्षा जरूरतों के हमारे अपने मूल्यांकन पर आधारित होंगे।

बांग्लादेश द्वारा भारतीयों को स्वदेश भेजा जाना

2419. श्री डी. बेंकटेश्वर राव :
श्री एम. वी. वी. एस. मूर्ति :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार हाल ही की प्रेस रिपोर्टों से परिचित है जिनके अनुसार बांग्लादेश सरकार बांग्ला भाषी भारतीयों का पता लगाकर उन्हें स्वदेश वापस भेज रही है;

(ख) क्या बांग्लादेश सरकार ने 35 भारतीयों को वापस स्वदेश भेजने के लिए गिरफ्तार किया है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है तथा इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. धाटिया) :

(क) और (ख). हाल ही में समाचार पत्रों में छपी इस आशय की खबरों की सरकार को जानकारी है कि निष्कासन के लिए बंगाली बोलने वाले भारतीयों का पता लगाया जा रहा है। और यह कि 54 भारतीयों को भारत-प्रत्यावर्तन के लिए पकड़ लिया गया है। इन खबरों की कोई पुष्टि नहीं हुई है।

(ग) ठाका स्थित हमारे हाई कमीशन के जरिए संगत सूचना हासिल करने के लिए कोशिश की जा रही है।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड

2420. श्री एम. वी. वी. एस. मूर्ति : क्या जन-भूतन परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी पार्टियों को हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड बेचे जाने हेतु पेशकश की गयी है;

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

(ग) इसके लिए निर्धारित शर्तों का ब्यौरा क्या है ?

जन-भूतन परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

पाकिस्तान द्वारा मिराज की खरीद

2421. डा. रमेश चन्द्र सोनर : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान का इरादा फ्रांस मिराज लड़ाकू विमान खरीदने का है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार ने इस संबंध में फ्रांस को अपनी विन्ता से अवगत करा दिया है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और फ्रांस की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) सरकार ने पाकिस्तान द्वारा फ्रांस से मिराज लड़ाकू विमान प्राप्त करने की खबरें देखी हैं। फ्रांस के प्राधिकारियों ने किसी प्रकार की बिक्री की पुष्टि नहीं की है।

(ख) और (ग). फ्रांस की सरकार हमारी विन्ता से अवगत है।

[अनुबाध]

ताईवान द्वारा एफ-16 विमानों की खरीद

2422. श्री अबन कुमार पटेल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 4 जुलाई, 1995 के "द एशियन एज" में "ताईवान रेडी टू बाय एफ-16 मेंट फार पाकिस्तान" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या इसके उप-महाद्वीप के सुरक्षा माहौल पर पड़ने वाले प्रभाव का अध्ययन किया गया है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हाँ।

(ख) वर्तमान सूचना के अनुसार अमरीकी प्रशासन एफ-16 विमानों, जिनकी आपूर्ति प्रेसलर संशोधन के अधीन अबतक, 1990 से रोक दी गई थी, से मिन 368 मिलियन अमरीकी डालर मूल्य के सैन्य उपकरणों की पाकिस्तान को आपूर्ति करने की अनुमति प्राप्त करने के लिए प्रेसलर संशोधन में डील हेतु अमरीकी कांग्रेस का

अनुमोदन लेने का प्रस्ताव कर रहा है। अमरीका का विचार है कि एफ-16 विमान किसी तीसरे देश को बेच कर उनकी बिक्री से प्राप्त धनराशि पाकिस्तान को प्रतिपूर्ति स्वरूप दे दी जाए।

(ग) और (घ). भारत की सुरक्षा स्थिति की विशेषकर आस-पड़ोस में घट रही घटनाओं के संदर्भ में बराबर समीक्षा की जाती है। राष्ट्र की सुरक्षा को पेश आने वाले किसी भी खतरे से निपटने के लिए सरकार सभी आवश्यक उपाय करेगी।

जल-भूतल परिवहन को सुदृढ़ बनाना

2423. श्री जगन्मण सिंह : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जल-भूतल परिवहन को सुदृढ़ बनाने के लिए एक नई नीति तैयार की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार चालू वर्ष के दौरान इस संबंध में एक नई नीति तैयार करने का है; और

(घ) क्या केन्द्रीय सरकार का प्रस्ताव इस क्षेत्र में निजी पूंजी निवेश कराने का है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) से (घ). हाल के आर्थिक उवारीकरण के अनुरूप जल-भूतल परिवहन क्षेत्र को विस्तार, प्रौद्योगिकीय उन्नयन और दक्षता में सुधार की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए निजी क्षेत्र के लिए खोला गया है। "फेरा" (एफ.ई.आर.ए.) जैसे सामान्य वित्तीय नियमों/विनियमों के अध्यक्षीय निवेशकों को स्वदेशी निजी निवेशकों के समान ही समझा जाता है। उद्यमियों का ध्यान प्रतियोगी बोली के आधार पर होगा। उद्यमियों को परियोजना के कार्यान्वयन की स्वतंत्रता होगी। तथापि, सरकार को मानकों, विशिष्टियों, ङांचों की सुरक्षा तथा संतोषप्रद प्रचालन और प्रबंध के संबंध में संतुष्ट करना होगा। निवेशकों के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा यथा अनुमोदित वित्तीय रियायतें उपलब्ध होंगी।

विदेशी न्यास-संस्थाओं (फाउंडेशन) की अकादमिक गतिविधियां

2424. श्री बी.एन. शर्मा प्रेम : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को यह जानकारी मिली है कि कुछ विदेशी संस्था-न्यास (फाउंडेशन) भारत में ऐसी अकादमिक गतिविधियों में लिप्त हैं जिनका उद्देश्य इस क्षेत्र में नाभिकीय प्रसार के खतरों को उजागर करने के लिये जनमत बनाने वालों का एक वर्ग तैयार करना है;

(ख) यदि हाँ, तो इन गतिविधियों का सामना करने के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है; और

(ग) क्या सरकार का विचार विदेशी संस्था-न्यासों (फाउंडेशन) की सुरक्षा-अध्ययनों संबंधी गतिविधियों की विस्तृत जांच कराने का है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) से (ग). सरकार को इस बात की जानकारी है कि विदेशी फाउंडेशन आपसी हित के मसलों पर भारतीय तथा विदेशी राष्ट्रों के बीच कार्यकलापों में वृद्धि करने के उद्देश्य को लेकर कई क्रियाकलाप करते हैं। उपलब्ध सूचना के अनुसार ये कार्यकलाप संबंधित प्राधिकारियों से अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त करने के बाद किए जाते हैं और ये संगत नियमों और मार्गनिर्देशों के अनुरूप होते हैं।

गैर-शीरा आधारित मद्य निर्माणशाला

2425. श्रीमती चन्द्र प्रभा वर्त : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने राज्य में गैर-शीरा आधारित मद्य निर्माणशाला शुरू करने के लिए केन्द्रीय लाइसेंस की आवश्यकता को खत्म करने संबंधी कोई अनुरोध किया है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कर्नाटक सरकार ने शीरे की कमी वाले राज्यों में मद्य निर्माणशाला को स्पिरिट आधारित निर्माण के बदले पेट्रो-रसायन और अन्य आदानों का इस्तेमाल करने हेतु अनुमति प्रदान करने की भी मांग की है;

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

(ङ) क्या कर्नाटक सरकार ने स्पिरिट पर उत्पाद शुल्क को 20 प्रतिशत से कम करके 10 प्रतिशत करने का भी अनुरोध किया है; और

(च) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री लक्ष्मण गगोई): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

भारत-पाकिस्तान संबंध

2426. श्री विल बसु : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत-पाकिस्तान संबंधों में लगातार ह्रास के मूलभूत कारणों का अब आकलन कर लिया है;

(ख) यदि हाँ, तो आकलन के क्या निष्कर्ष रहे;

(ग) इस संबंध में किसी विदेशी शक्ति की क्या भूमिका है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी): (क) और (ख). भारत के विरुद्ध आतंकवाद तथा तोड़-फोड़ की गतिविधियों को पाकिस्तान द्वारा निरन्तर समर्थन दिया जाना, इसका भारत-विरोधी प्रचार तथा द्विपक्षीय वार्ता पुनः आरम्भ करने के प्रति इसका निरन्तर नकारात्मक रवैया ऐसे मूलभूत तत्व हैं जो भारत और पाकिस्तान के बीच द्विपक्षीय सम्बन्धों में किसी प्रकार की प्रगति में बाधक सिद्ध हो रहे हैं।

(ग) और (घ). सरकार का यह मानना है कि भारत और पाकिस्तान के बीच सभी मतभेद शिमला समझौते की रूपरेखा के अन्तर्गत द्विपक्षीय रूप से तथा शांतिपूर्ण ढंग से सुलझाए जाने चाहिये। किसी भी तीसरे पक्ष द्वारा मध्यस्थता किए जाने की कोई गुंजाइश नहीं है।

सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय को जम्मू एवं कश्मीर में व्याप्त स्थिति के वास्तविक तथ्यों से अवगत करा दिया है। जिनमें पाकिस्तान द्वारा तोड़-फोड़ तथा आतंकवादी घटनाओं को व्यापक समर्थन देना, दुष्प्रेरित करना तथा प्रोत्साहित करना शामिल है। भारत की स्थिति के प्रति व्यापक रूप से समझबूझ बनी है।

पत्तनों को स्वायत्तता

2427. श्री झोकनाथ चौधरी: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पत्तन न्यासों को और अधिक स्वायत्तता तथा अधिकार देने और पत्तन न्यास अधिनियम में संशोधन करने के लिए एक समिति गठित की है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

मंत्रालय की "इन-हाउस" रिपोर्ट

2428. श्री हरि किशोर सिंह :

श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

श्री मानबेन्द्र शाह :

डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय :

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन् चन्द्र खंडूरी :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर चुनौतियों का सामना करने हेतु उनके मंत्रालय और विदेशों में स्थित मिशनो को चुस्त करने के लिए विदेश सेवा अधिकारियों में परिचालित प्रश्नावली पर आधारित "इन-हाउस" रिपोर्ट मिल चुकी है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और क्या रिपोर्ट पर कोई कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या सरकार का प्रस्ताव संबंधित कार्यवाही ज्ञापन सहित रिपोर्ट को संघन में प्रस्तुत करने का है; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया):

(क) जी नहीं।

(ख) से (घ). प्रश्न नहीं उठते।

अमरीकी आप्रवास कानून

2429. श्री एस.एस.आर. राजेन्द्र कुमार : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अमरीकी सरकार के आप्रवास कानूनों को कड़ा बनाने संबंधी निर्णय की जानकारी है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस निर्णय से अध्ययन, अनुसंधान और रोजगार के लिए अमरीका जाने वाले भारतीय नागरिक प्रभावित हुए हैं;

(ग) यदि हाँ, तो क्या सरकार द्वारा इस संबंध में कोई कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) 13 जनवरी, 1995 से लागू नए अमरीकी विनियमों का उन भारतीय व्यावसायियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है जो सेवा प्रदान करने के लिए विशेषकर सॉफ्टवेयर के क्षेत्र में अमरीका जाना चाहते हैं।

(ग) और (घ). सरकार ने भारत और अमरीका दोनों में ही विभिन्न स्तरों पर अमरीका की सरकार को भारत की चिंता से अवगत करा दिया है। इस बात पर बल दिया गया है कि इन नए नियमों से उन परियोजनाओं में विलम्ब होगा जो संविदा तथा भागीदारी के आधार पर अमरीकी उद्योग के लिए भारतीय संगठनों द्वारा निष्पादित की जा रही है। इस मुद्दे पर विश्व व्यापार संगठन में भी चर्चा की जा रही है क्योंकि अमरीकी विनियम केवल भारत के लिए ही नहीं हैं बल्कि सभी कुशल विदेशी व्यावसायियों पर समान रूप से लागू होते हैं। सरकार इससे सम्बन्धित गतिविधियों को ध्यानपूर्वक मॉनीटर कर रही है तथा इस सम्बन्ध में भारत के हितों की रक्षा करने के प्रति सचेत है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

तांबे का निर्यात/आयात

2430. श्री सुरजमानु सोखंकी : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष तांबे का कितनी मात्रा में निर्यात/आयात किया गया है;

(ख) क्या हिन्दुस्तान कापर लिमिटेड को मलाजखंड खानों के विस्तार तथा एक नई भट्टी के निर्माण के लिए धनराशि प्रदान करने से तांबे के आयात में कमी होगी; और

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा तांबे के आयात को कम करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बजराम सिंह यादव) : (क) भारत तांबे का विशुद्ध आयातक है पिछले तीन वर्षों के दौरान आयातित तांबे का मूल्य इस प्रकार है :-

वर्ष	मूल्य (करोड़ ४० में)
1992-93	1001.06
1993-94	1228.83
1994-95 (अप्रैल से नवम्बर)	1015.20

(ख) और (ग). मौजूदा खानों के विस्तार या प्रगलन क्षमता में वृद्धि करके तांबे का उत्पादन बढ़ाने से स्वदेशी तांबे की उपलब्धता बढ़ेगी। ये निवेश तभी लाभदायक होंगे जबकि संबंधित परियोजनाएं विचिनी दृष्टि से व्यवहार्य हों। तांबे के आयात पर उनका प्रभाव आयातित तांबे के मुकाबले घरेलू उत्पादित स्वदेशी तांबे के संबंधित फायदे पर निर्भर करेगा। तांबे का स्वदेशी उत्पादन बढ़ाने की दृष्टि से सरकार ने औद्योगिक व्यापार तथा राजस्व नीतियों को उदार किया है ताकि प्रौद्योगिकी के उन्नयन तथा कच्ची सामग्री इत्यादि की बेहतर किस्म का आयात जैसे उपायों द्वारा उत्पादित माल की किस्म तथा प्रतिस्पर्धा में सुधार किया जा सके।

संयुक्त राष्ट्र संघ में सरकारी भाषा के रूप में हिन्दी

2431. श्री विजय कुमार यादव : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र संघ में हिन्दी को भी अपनी सरकारी भाषा के रूप में मान्यता प्रदान कर दी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार इस संबंध में कोई कदम उठा रही है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ). संयुक्त राष्ट्र की आधिकारिक भाषाएं अंग्रेजी, फ्रांसीसी, स्पेनी, अरबी, रूसी और चीनी हैं। किसी अतिरिक्त भाषा को संयुक्त राष्ट्र की आधिकारिक भाषा के रूप में शामिल करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। भारत सरकार भारतीय प्रतिनिधिमण्डल के सभी सदस्यों को संयुक्त राष्ट्र महासभा में अपने वक्तव्य हिन्दी में देने के लिए उस स्थिति में सम्भारतंत्रीय सुविधाएं उपलब्ध कराती है यदि वे ऐसा करना चाहते हों। हिन्दी में दिए जाने वाले इन भाषणों की सहकालिक अनुवाद व्यवस्था भारत सरकार द्वारा की जाती है।

[अनुवाद]

सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में इस्पात संयंत्र

2432. श्री रत्नलाल बर्मा : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में छोटे, मझोले तथा बड़े इस्पात संयंत्रों की कुल संख्या कितनी है;

(ख) गुजरात में ऐसे कितने संयंत्र कार्यरत हैं;

(ग) राज्य में इस्पात संयंत्रों की स्थापना हेतु वर्ष 1994-95 के दौरान कितने लाइसेंस जारी किये गये;

(घ) सरकार के पास लाइसेंस देने हेतु कितने आवेदन पत्र लंबित हैं; और

(ङ) इन आवेदन-पत्रों को स्वीकृति देने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) सरकारी क्षेत्र में 6 एकीकृत इस्पात संयंत्र और 2 विशेष इस्पात संयंत्र हैं। इनके अतिरिक्त सरकारी/संयुक्त क्षेत्र में 7 विद्युत चाप भट्टी इकाइयां (ई.ए.एफ.) हैं। 31.3.95 की स्थिति के अनुसार निजी क्षेत्र में एक एकीकृत इस्पात संयंत्र, 175 विद्युत चाप भट्टी इकाइयां और 700 से अधिक प्रेरण भट्टी इकाइयां हैं।

(ख) काफी संख्या में प्रेरण भट्टी इकाइयों के अतिरिक्त गुजरात राज्य में 6 विद्युत चाप भट्टी इकाइयां हैं। इस समय इनमें से 2 इकाइयां कार्य कर रही हैं।

(ग) से (ङ). लोहा और इस्पात उद्योग को अनिवार्य लाइसेंसिंग के प्रावधानों से छूट दे दी गई है। लोहा अथवा इस्पात इकाई स्थापित करने के इच्छुक उद्यमियों को औद्योगिक लाइसेंस के लिए सरकार की मंजूरी की आवश्यकता नहीं है बशर्ते की प्रस्तावित संयंत्र 1991 की जनगणना के अनुसार 10 लाख से अधिक की आबादी वाले शहरों की मानक शहरी क्षेत्र की सीमा के 25 कि.मी. के भीतर स्थित न हो। लाइसेंस देने के लिए सरकार के पास कोई आवेदन पत्र लंबित नहीं हैं।

[हिन्दी]

विद्युत परियोजनाओं को विश्व बैंक तथा एशियाई विकास बैंक की सहायता

2433. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :
श्री रामेश्वर पाटीदार :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1995-96 के दौरान कुछ राज्यों में विश्व बैंक की सहायता से कोई पावर ग्रिड कारपोरेशन की स्थापना की गई है;

(ख) यदि हाँ, तो किन-किन राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों में इन परियोजनाओं को शुरू किया गया है तथा उनसे कितना लाभ प्राप्त होने की संभावना है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार 1996 के दौरान विश्व

बैंक/एशियाई विकास बैंक की सहायता से कुछ और परियोजनाएं शुरू करने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) और (ख). जी. हाँ। पावरग्रिड "विद्युत प्रणाली विकास परियोजना" के लिए विश्व बैंक ऋण के अंतर्गत जो कि कुल मिलाकर 350 मिलियन अमरीकी डालर बैठता है, दक्षिणी क्षेत्र विंध्याचल धूले 400 के.वी. पारेषण लाइन (मध्य प्रदेश), रामागुडम-हैवराबाव 400 के.वी. पारेषण लाइन (आंध्र प्रदेश) हेतु एकीकृत भार प्रेषण और संचारण प्रणाली की स्कीमों का क्रियान्वयन कर रहा है। इस ऋण के अंतर्गत केन्द्रीय पारेषण परियोजना और रिहन्द पारेषण परियोजना (उत्तर प्रदेश) को पहले ही चालू कर दिया गया है। पावरग्रिड "उत्तरी क्षेत्र पारेषण प्रणाली" के लिए विश्व बैंक के ऋण के अंतर्गत जो कि कुल मिलाकर 475 मिलियन अमरीकी डालर बैठता है, बवाना जैपोर लाइन (दिल्ली/राजस्थान), 400 के.वी. किशनपुर-मोगा पारेषण लाइन (जम्मू एवं कश्मीर/पंजाब), नाथपा-झाकड़ी पारेषण प्रणाली (हिमाचल प्रदेश/हरियाणा/राजस्थान) और एकीकृत भार प्रेषण एवं संचारण प्रणाली का भी निर्माण कर रहा है। उपरोक्त स्कीमों से विभिन्न उत्पादन केन्द्रों से विद्युत की निकासी की आवश्यकता को पूरा करने, पारेषण नेटवर्क में विस्तार करने और विद्युत आपूर्ति और ग्रिड प्रणाली की विश्वसनीयता में सुधार लाने पर विचार किया गया है।

(ग) व (घ). निम्नलिखित परियोजनाओं के लिए एशियाई विकास बैंक (ए.डी.बी.) से 30 मिलियन अमरीकी डालर का ऋण प्राप्त करने हेतु विचार-विमर्श चल रहा है :-

1. दक्षिणी असम, मिजोरम और त्रिपुरा में पारेषण प्रणाली का विस्तार,
2. कोपिली धरण-1 विस्तार पारेषण परियोजना (असम)
3. कथलगुड़ी-देओभाली 132 के.वी. एकल/सर्किट पारेषण लाइन (असम)।
4. उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के लिए (शिलांग/मेघालय स्थित मुख्यालय) एकीकृत भार प्रेषण और संचारण स्कीम
5. ऊंचाठार पारेषण परियोजना (उत्तर प्रदेश)
6. विंध्याचल धरण-2 पारेषण परियोजना (मध्य प्रदेश)
7. विजाग (जैपोर-गजुबाका) एच.वी.डी.सी. बैंक-टू-बैंक परियोजना (उड़ीसा/आंध्र प्रदेश)
8. कायमकुलम पारेषण परियोजना (केरल)।

[अनुवाद]

महु-चित्तौड़-नसीराबाद मार्ग

2434. डा० जल्मी नारायण पाण्डेय : क्या जल-भूतल परिचयन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुम्बई और दिल्ली के बीच महु-चित्तौड़-नसीराबाद मार्ग के किनारे अधिक संख्या में उद्योग होने तथा भारी यातायात के कारण यह मार्ग संकरा हो जाता है;

(ख) क्या मुम्बई-महु तथा नसीराबाद-दिल्ली मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग है तथा शेष मध्य भाग राजस्थान एवं मध्य प्रदेश के अंतर्गत आते हैं;

(ग) क्या राज्य सरकारों, निजी संस्थाओं एवं उद्योगों ने इस मध्य भाग (नसीराबाद-महु) को राष्ट्रीय राजमार्ग में शामिल करने का अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

जल-भूतल परिचयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) महु-चित्तौड़-नसीराबाद मार्ग राज्य सड़क नेटवर्क का एक भाग है इसलिए इसके विकास के लिए मध्य प्रदेश और राजस्थान सरकार जिम्मेदार हैं।

(ख) जी हाँ। किन्तु नसीराबाद से अजमेर तक 23 कि.मी. लम्बा खंड राष्ट्रीय राजमार्ग का भाग नहीं है।

(ग) और (घ). मध्य प्रदेश तथा राजस्थान की सरकारों से इस बारे में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है लेकिन विभिन्न संस्थाओं ने नसीराबाद-महु सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में शामिल करने के लिए अनुरोध किया है। किन्तु आठवीं योजना में राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए अल्प आबंटन के कारण फिलहाल किसी नए राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा करना कठिन है।

बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा हॉट फूड प्वाइंट की स्थापना

2435. श्री शरत पटनायक : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में हॉट फूड प्वाइंटों की स्थापना करने के संबंध में बहुराष्ट्रीय कंपनियों को अनुमति देने हेतु अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण नगोई): (क) और (ख). विदेशी कंपनियों द्वारा हॉट फूड प्वाइंटों की

स्थापना के लिए अनुमति देने के खिलाफ कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है लेकिन बिचक सर्विस रेस्तरां चला रही विदेशी कंपनियों द्वारा परोसे जाने वाले कुछ आहारों के फलस्वरूप स्वास्थ्य, पर्यावरण आदि पर पड़ने वाले हानिकारक प्रभावों के खिलाफ कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। सरकार ने मै. पिजा हट, मै. के.एफ.सी. और मै. मैकडॉनाल्ड द्वारा कुछ संयुक्त क्षेत्र में और भारतीय फ्रैंचाइजों के मार्फत देश में बिचक सर्विस रेस्तरां की स्थापना तथा उन्हें चलाने संबंधी प्रस्तावों को मंजूरी दी है। इन रेस्तरांओं का विचार विभिन्न प्रकार के खाद्य उत्पाद परोसने का है जिनमें अन्वों के साथ-साथ शाकाहारी और गैर-शाकाहारी टोपिंग समेत पिजा, फ्रेंच फ्राइज जैसे आलू उत्पाद, मैश आलू उत्पाद, सलाद, दूध उत्पाद, सब्जी, मछली, चिकन आदि जैसे विभिन्न चीजें भरकर बनाए जाने वाले बर्गर शामिल हैं। इन कंपनियों द्वारा परोसे जाने वाले उत्पादों के स्वास्थ्य पर पड़ने वाले हानिकारक असर के बारे में कोई प्रामाणिक, अथवा वैज्ञानिक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं तथा भारत में बेचे जाने वाले उत्पादों पर भारतीय कानून लागू होंगे। ये कंपनियां पशुओं और पक्षियों के मांस समेत अधिकांश कच्चा माल भारतीय उत्पादकों/सप्लायरों से खरीदेंगी और इस मांस के उत्पादन और प्रसंस्करण पर देश में मौजूदा कानूनों के प्रावधान लागू होंगे।

[हिन्दी]

उत्तरी क्षेत्र में विद्युत की छपत और सप्लाई

2436. श्री गिरधारी लाल भार्गव : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब, हरियाणा और दिल्ली वाणिज्यिक तथा उद्योग परिसंघ ने उत्तरी क्षेत्र में 1995-96 के दौरान बिजली की छपत और आपूर्ति के सम्बन्ध में कोई आकलन किया है;

(ख) यदि हाँ, तो उत्तरी क्षेत्र के राज्यों में बिजली की छपत और आपूर्ति के बीच कितना अन्तर है;

(ग) क्या जिन राज्यों में बिजली की छपत और आपूर्ति के बीच अधिक अन्तर है, उनकी आर्थिक गतिविधियों पर इसके परिणामस्वरूप प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा; और

(घ) यदि हाँ, तो सरकार का विचार इस समस्या से निपटने हेतु क्या कार्यवाही करने का है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल): (क) जी, हाँ। पंजाब, हरियाणा और दिल्ली वाणिज्यिक तथा उद्योग परिसंघ मंडल ने उत्तरी क्षेत्र के राज्यों में, आठवीं योजना के दौरान, वर्ष 1995-96 के दौरान विद्युत आपूर्ति स्थिति, पारेषण एवं वितरण हानियाँ, ताप-विद्युत केन्द्रों का कार्य-निष्पादन और क्षमता अभिवृद्धि के संबंध में एक अध्ययन किया है।

(ख) 1995-96 के दौरान उत्तरी क्षेत्र के राज्यों में प्रत्याशित विद्युत आपूर्ति स्थिति नीचे दिए गए ब्योरे के अनुसार है :

राज्य/संघ राज्य का नाम	आवश्यकता	उपलब्धता	(आंकड़े मि.यू. में)	
			अधिशेष (+)/कमी (-)	(%)
चण्डीगढ़	775	775	0	0.0
दिल्ली	13500	12903	-597	-4.4
हरियाणा	13100	11383	-1717	-13.1
हिमाचल प्रदेश	1950	2479	+529	+27.1
जम्मू व कश्मीर	4300	3445	-855	-19.9
पंजाब	21000	20050	-950	-4.5
राजस्थान	18300	16195	-2150	-11.5
उत्तर प्रदेश	39500	37089	-2411	-6.1
उत्तरी क्षेत्र	112425	104319	-8106	-7.2

(ग) उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि हिमाचल प्रदेश में विद्युत की अधिकता होगी, जबकि चण्डीगढ़ में विद्युत की कोई कमी नहीं होगी। दिल्ली और पंजाब में 5% से कम की विद्युत कमी होगी और उत्तर प्रदेश में 6% से कुछ अधिक की विद्युत कमी का अनुमान लगाया गया है। शेष राज्यों में अर्थात् हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर और राजस्थान में ऊर्जा की उपलब्धता और आवश्यकता में 10% से अधिक का अंतर होने का अनुमान है।

(घ) आवश्यकता और उपलब्धता के मध्य के अंतर को समाप्त करने के लिए, अधिकता वाली प्रणाली से कमी वाली प्रणाली में ऊर्जा का अंतरण किया जाता है। दिल्ली, हरियाणा, पंजाब और राजस्थान को हिमाचल प्रदेश से जब और जैसे भी प्रणाली स्थितियां अनुमति प्रदान करती हैं, सहायता प्रदान की जाती है। उत्तरी क्षेत्र में केन्द्रीय क्षेत्र केन्द्रों के अनांबटित उत्पादन में से भी घटकों को सहायता प्रदान की जाती है, जो कृषि क्षेत्र में उनकी मौसमी आवश्यकता और मांग पर निर्भर करती है।

ग्रैंड ट्रंक रोड

2437. श्री राम पूजन पटेल :

श्री हरचन्द्र सिंह :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्रालय यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सुचारु यातायात के लिए ग्रैंड ट्रंक रोड को चार लेनों वाले मार्ग में परिवर्तित करने का है;

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

(ग) इस मार्ग के रख-रखाव तथा सुधार के लिए गत तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा प्रतिवर्ष वास्तव में कितनी राशि खर्च की गई ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी हाँ।

(ख) कुछ खंडों को चार लेन का बनाने के लिए पहले से ही कार्य प्रगति पर है। वार्षिक योजना 1995-96 में प्रस्तावित 4 लेनिंग के ब्योरे इस प्रकार हैं :-

क्र.सं.	कार्य का नाम	लम्बाई (कि.मी.)	अनुमानित लागत (करोड़ ₹0)	टिप्पणियां
1.	रा.रा.-2 के बरवड़ा से बराकड खंड में 398.75 से 444.44 कि.मी.।	43	128.00	एडीबी-iii
2.	रा.रा.-2 के रानीगंज-पानागढ़ खंड में 474-516 कि.मी.।	42	103.00	एडीबी-iii

(ग) निधियां राज्य-वार आंबटित की जाती हैं, राष्ट्रीय राजमार्ग-वार नहीं। राष्ट्रीय राजमार्गों के विकसित और रख-रखाव के लिए पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, उत्तर-प्रदेश, बिहार और पश्चिमी बंगाल राज्यों को वर्ष 1992-93, 1993-94 और 1994-95 में क्रमशः लगभग 187.10 करोड़ ₹0, 220.80 करोड़ ₹0 और 302.56 करोड़ रुपये आंबटित किए गए। संपूर्ण आंबटित राशि उपयोग में लाई जा चुकी है।

सिक्किम और अरुणाचल प्रदेश पर भारत की प्रभुसत्ता

2438. श्री मोहन सिंह (देवरिया) : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चीन ने सिक्किम और अरुणाचल प्रदेश पर भारत की प्रभुसत्ता को स्वीकार किया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने इस बात को चीन की सरकार के साथ उठाया है कि वह अपने मानचित्रों में सिक्किम और अरुणाचल प्रदेश का चित्रण करना बन्द करे; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) 18 जुलाई, 1994 को

नई दिल्ली में एक संवाददाता सम्मेलन में एक प्रश्न के उत्तर में सिक्किम के भारत में विलय के संबंध में चीन की स्थिति स्पष्ट करते हुए चीन के उप-प्रधानमंत्री तथा विदेश मंत्री ने कहा कि फिलहाल, हम नहीं कह रहे हैं कि हम 1970 की अपनी स्थिति पर दृढ़ हैं, कि चीन ने कोई विशेष परिवर्तन नहीं किया है और दोनों पक्षों के बीच परामर्श जारी है।

चीन की सरकार ने अरुणाचल प्रदेश में भारत-चीन सीमा के पूर्वी क्षेत्र में लगभग 90,000 वर्ग कि.मी. भारतीय प्रदेश पर दावा किया है।

(ख) और (ग). सिक्किम और अरुणाचल प्रदेश भारतीय संघ के राज्य और भारत के अभिन्न अंग हैं। यह बात चीन की सरकार को मंत्री तथा राजदूत स्तरों पर और भारतीय प्रतिनिधिमण्डलों के प्रमुखों के माध्यम से कई अवसरों पर कही गई है।

[अनुबाध]

मांस/कुक्कुट प्रसंस्करण

2439. श्री शांताराम पोतबुद्धे :

श्री पंकज चौधरी :

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

(क) सरकार को मांस और कुक्कुट प्रसंस्करण हेतु आधुनिकीकरण और विकास संबंधी योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान इन योजनाओं में कार्यरत कारीगरों और प्रबंधकों के प्रशिक्षण हेतु विभिन्न संगठनों को राज्य-वार कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान कितने कारीगरों और प्रबंधकों को प्रशिक्षण दिया गया ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : (क) सरकार ने मांस और पाल्ट्री प्रसंस्करण उद्योगों के विकास और आधुनिकीकरण के लिए विभिन्न स्कीमें बनाई हैं और उन्हें लागू किया जा रहा है जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ राज्य सरकार के उपक्रमों, संयुक्त क्षेत्र की युनिटों, सहायता प्राप्त क्षेत्र की युनिटों, सहकारी क्षेत्र के संगठनों, जिला परिषदों आदि को विभिन्न प्रकार की मांस और पाल्ट्री प्रसंस्करण परियोजनाओं की स्थापना/उन्नयन के लिए सहायता उपलब्ध कराना है। मौजूदा सुविधाओं के आधुनिकीकरण/उन्नयन के लिए भी कुछ स्कीमें लागू हैं। मंत्रालय को कुछ स्कीमों में निर्यात के साथ-साथ घरेलू विपणन के लिए मांस के भण्डारण और बुलाई जैसी बुनियादी सुविधाओं, प्रशिक्षित जन-शक्ति के विकास, मांस और

पाल्ट्री प्रसंस्करण क्षेत्र के अनुसंधान और विकास आदि के लिए सहायता उपलब्ध कराने की व्यवस्था है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान कारीगरों और प्रबंधकों के प्रशिक्षण के लिए विभिन्न संगठनों को इस मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई गई :-

मणिपुर	3.35 लाख रु०
असम	10.116 लाख रु०
आन्ध्र प्रदेश	4.806 लाख रु०
कर्नाटक	0.99 लाख रु०
महाराष्ट्र	3.518 लाख रु०
गिहार	1.00 लाख रु०

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान 725 कारीगरों और प्रबंधकों को प्रशिक्षित किया गया।

[हिन्दी]

अनधिकृत कालोनियों

2440. श्री सज्जन कुमार : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा दिल्ली सरकार से 1993 से पहली बनी अनधिकृत कालोनियों के संबंध में कोई तकनीकी जानकारी मंगायी गयी है;

(ख) यदि हाँ, तो उक्त तकनीकी जानकारी का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या राज्य सरकार द्वारा यह जानकारी उपलब्ध करायी गयी थी; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) और (ख). दिल्ली में 31.3.93 तक बनी अनधिकृत कालोनियों के नियमितीकरण हेतु राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। प्रस्ताव की मंत्रालय में जांच की गई और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार से निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गये :-

(i) 1.7.1977 से 31.3.1993 के दौरान बनी अनधिकृत कालोनियों की कुल संख्या बाबत पुष्टि करना।

- (ii) इन कालोनियों का स्थान और ढांचे तथा इनकी आबादी।
- (iii) इन कालोनियों में बिजली तथा पानी की स्थिति और उन कालोनियों का विवरण जिनमें अभी पानी व बिजली के कनेक्शन विधिवत दिये जाने हैं।
- (iv) "नियमितीकरण" शब्द का तात्पर्य अर्थात् कार्यान्वित विन्यास नक्शों और मकानों की पुनः अवस्थिति अथवा पुनः संरक्षण की स्थिति।
- (v) सड़कों, नालियों आदि जैसी आम सुविधाओं को मुहैया कराने के कारण की गई मांग और की गई वसुली।
- (vi) क्या अब तक नियमित की गई और अभी नियमित की जाने वाली दोनों प्रकार की सभी कालोनियों के ढांचों का सम्पत्ति कर हेतु मूल्यांकन कर लिया गया है, यदि हाँ तो, क्या इन कालोनियों से संपदा कर वसूल कर लिया गया है और इन कालोनियों की ओर कितना बकाया है ?
- (vii) उन अनधिकृत कालोनियों का विवरण जो सरकारी/दिल्ली विकास प्राधिकरण/नगरपालिका भूमि पर बनी हैं।
- (viii) अनधिकृत कालोनियों के नियमितीकरण के लिए 1977 के दिशा निर्देशों के कार्यान्वयन में अनुभव की गई अड़चनें।
- (ग) और (घ). राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार से प्राप्त आंशिक सूचना इस प्रकार है :-

- (i) अनधिकृत कालोनियों की अनुमानित संख्या 1304 है। इन कालोनियों की आबादी 10 से 15 लाख के बीच बताई गई है। इनमें से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने नियमितीकरण की प्रस्तावित तिथि को अब तक 1071 कालोनियां विद्यमान होने की पुष्टि की है।
- (ii) जहां तक बिजली और जल आपूर्ति का प्रश्न है, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने नगर नियोजक द्वारा अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी करने की शर्त पर 31.3.1993 तक बनी सभी अनधिकृत कालोनियों को पानी और बिजली मुहैया करने का निर्णय लिया है। नवम्बर, 1994 तक ऐसी 178 कालोनियों को बिजली मुहैया कराई गई और 55 कालोनियों में कार्यवाही तेजी से चल रही थी। 169 कालोनियों में पानी भी मुहैया कराया गया तथा अन्य 5 कालोनियों में कार्यवाही तेजी से चल रही थी।
- (iii) ढांचों की बाबत पुनः संरक्षण का काम पर्याप्त मात्रा में नहीं हो पाया है और बड़ी संख्या में मकानों के गिराने में व्यावहारिक कठिनाइयां होंगी। इसलिए उन्होंने सुझाव दिया

है कि निर्माण को नियमितीकरण की परिधि के भीतर लाने के लिए भवन उप-नियमों को लचीला बनाना होगा। लचीला बनाने की प्रकृति बाबत स्पष्टीकरण अभी जाना है।

- (iv) जैसा कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने सूचना दी है, नियमित की गई अनधिकृत कालोनियों से विकास प्रभार की वसुली संतोषजनक नहीं रही है। ऐसी कालोनियों में दिल्ली नगर निगम द्वारा विभिन्न सेवाएं मुहैया करने पर खर्च किये गये 270 करोड़ रुपये की तुलना में अब तक केवल एक करोड़ वसूल किये गये हैं। अतः यह प्रस्ताव है कि कालोनियों को नियमित करने से पूर्व ही विकास प्रभार की वसुली की जाए।
- (v) दिल्ली में सभी भूमि और भवनों पर संपदा कर लगाया जा रहा है। तथापि, इन कालोनियों में संपदाकर का भुगतान बहुत कम हो रहा है।
- (vi) प्रत्येक कालोनी में ढांचों की संख्या और सरकारी भूमि पर बनी कालोनियों की संख्या के बारे में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार से सूचना अभी जानी है।

[अनुवाद]

फ़ोजन डेजर्टस

2441. श्री जटल बिहारी बाजपेयी :

श्री बसुदेव आचार्य :

मेजर जनरल (रिटायर्ड) मुबन चन्द्र खन्डूरी :

डा. जम्नी नारायण पाण्डेय :

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

(क) क्या सरकार को किसी बहुराष्ट्रीय कंपनी की ओर से फ़ोजन डेजर्टस देश में बनाने और उसका विपणन करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) क्या सरकार ने ऐसे किसी प्रस्ताव को अपनी स्वीकृति दी है;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ध्यौरा क्या है;

(घ) क्या फ़ोजन डेजर्टस का उत्पादन आइस्क्रिम की श्रेणी में नहीं आएगा जिसे बनाने का कार्य लघु उद्योग एककों के लिए आरक्षित है; और

(ङ) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार फ़ोजन डेजर्टस बनाने/इसका विपणन करने हेतु बहुराष्ट्रीय कंपनियों को पहले से ही

प्रदत्त स्वीकृति की पुनरीक्षा करने का है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : (क) और (ख). दूध उत्पादों के निर्माण, इसमें लघु क्षेत्र के लिए आरक्षित मंटे शामिल नहीं हैं, को लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है और भारत में पंजीकृत होने वाली कंपनियों, इसमें विदेशी इक्विटी होल्डिंग वाली कंपनियां शामिल हैं, को ऐसी परियोजनाओं की स्थापना के लिए केवल एक औद्योगिक उद्यमी स्थापन प्रस्तुत करना होता है। ऐसी एक कंपनी ने फ्रोजन डेजर्टस तैयार करने के लिए एक औद्योगिक उद्यमी स्थापन प्रस्तुत किया था और उसे कार्यान्वित कर दिया गया है।

(ग) से (ङ) फ्रोजन डेजर्टस में आइसक्रीम से भिन्न संघटक होते हैं।

[हिन्दी]

नौवहन यातायात

2442. श्री राम कृपाल यादव :

श्री काशीराम राणा :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नौवहन यातायात में यात्रियों की संख्या में कमी आ रही है;

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

(ग) उपरोक्त यातायात में यात्रियों की संख्या में वृद्धि लाने हेतु सरकार द्वारा क्या प्रयास किए जा रहे हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) से (ग). भारत में नौवहन द्वारा यात्री यातायात अधिकांशतः तटीय क्षेत्रों और मुख्य भूमि तथा अंडमान-व-निकोबार द्वीप समूह और लक्षद्वीप के बीच होता है। पिछले 3-4 वर्षों के यात्री यातायात-आंकड़ों से पता चलता है कि मौसमी-अंतरों को छोड़कर यात्री यातायात में कोई कमी नहीं हुई है।

[अनुवाद]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के लिए राज्यों को सहायता

2443. श्री आनन्द रत्न मौर्य :

श्री एम.वी.बी.एस. मूर्ति :

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

(क) क्या सरकार ने सात पूर्वोत्तर राज्यों में विभिन्न खाद्य

प्रसंस्करण परियोजनाओं के लिए 1039 करोड़ रु० मंजूर किया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने ग्रामीण तथा पर्वतीय क्षेत्रों में लघु उद्यमियों को प्रशिक्षण देने के लिए इस क्षेत्र में 29 खाद्य प्रसंस्करण केन्द्र स्थापित करने हेतु वित्तीय सहायता प्रदान की थी;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार दक्षिणी राज्यों में भी खाद्य प्रसंस्करण परियोजनाओं को सहायता प्रदान करने पर विचार कर रही है; और

(ङ) यदि हाँ, तो इस उद्देश्य के लिए किन-किन राज्यों का ध्यान किया गया है तथा दक्षिण के राज्यों में कितनी खाद्य प्रसंस्करण परियोजनाएं स्थापित की जाएंगी ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : (क) से (ख). इस मंत्रालय ने वर्ष 1991-92 से 1994-95 के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र में स्थित राज्य सरकार के संगठनों, सहकारी समितियों, स्वैच्छिक संगठनों आदि से प्राप्त विभिन्न प्रस्तावों के लिए अपनी योजना स्कीमों के तहत 12.91 करोड़ रुपये तक की वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई है। इसमें 29 खाद्य प्रसंस्करण केन्द्रों अंतर्गत में 16, अरुणाचल प्रदेश में 2, मिजोरम में 7, नागालैंड में 2 और त्रिपुरा में 2 की स्थापना के लिए प्रस्ताव शामिल हैं। मंत्रालय की योजना स्कीमों में राज्य विशिष्ट नहीं होती और विभिन्न राज्यों, इनमें दक्षिणी राज्य शामिल हैं, से प्राप्त होने वाले प्रस्तावों को सहायता उपलब्ध कराई जाती है। यह सहायता 4 दक्षिणी राज्यों, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और आंध्र प्रदेश से प्राप्त विभिन्न प्रस्तावों को दी जा चुकी है। देश में 250 ऐसे केन्द्र स्थापित करने के कुल लक्ष्य में से मंत्रालय का लक्ष्य 8वीं योजना अवधि के दौरान 4 दक्षिणी राज्यों में 35 खाद्य प्रसंस्करण प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना के लिए सहायता उपलब्ध कराने का है और आज की तारीख में 4 दक्षिणी राज्यों में ऐसे 15 प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई जा चुकी है।

[हिन्दी]

प्रति व्यक्ति विद्युत खपत

2444. श्री सून चन्द वर्मा :

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 30 जून, 1995 तक देश में राज्यवार प्रति व्यक्ति वार्षिक विद्युत खपत कितनी थी;

(ख) मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में विद्युत की मांग की तुलना में ऋम सप्लाई किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा उपरोक्त राज्यों में विद्युत आपूर्ति बढ़ाने के लिए कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) वर्ष 1993-94 के दौरान विद्युत की राज्यवार प्रति व्यक्ति खपत संलग्न विवरण में दी गई है। 30 जून, 1995 तक के आंकड़ों की अभी तक गणना नहीं की गई है।

(ख) अप्रैल-जुलाई, 1995 के दौरान मध्य प्रदेश और उत्तर-प्रदेश में विद्युत आपूर्ति की स्थिति नीचे दिए गए ब्यौरे के अनुसार है :

(आंकड़ें मि.यू. निवल में)

	मध्य प्रदेश	उत्तर प्रदेश
आवश्यकता	9150	13165
उपलब्धता	8670	11613
कमी	480	1552
%	5.2	11.2

मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में विद्युत की कमी का मुख्य कारण उनके कुछ ताप-विद्युत केन्द्रों का असंतोषजनक कार्य-निष्पादन है।

(ग) मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में विद्युत की उपलब्धता में सुधार लाने के लिए किये जा रहे विभिन्न उपायों में विद्यमान उत्पादन केन्द्रों से इष्टतम उत्पादन, नवीकरण एवं आधुनिकीकरण कार्यक्रम का क्रियान्वयन करना, पारेषण एवं वितरण हानियों को कम करना, प्रभावी भार प्रबंधन एवं ऊर्जा संवर्धन उपाय, और पड़ोसी राज्यों एवं प्रणालियों इत्यादि से, जब भी व्यवहार्य हो, सहायता शामिल हैं।

विवरण

वर्ष 1993-94 के दौरान विद्युत की राज्यवार वार्षिक प्रति-व्यक्ति खपत

राज्य/संघ राज्य का नाम	प्रति व्यक्ति खपत (कि.वा.घं)
1	2
हरियाणा	487
हिमाचल प्रदेश	217
जम्मू व कश्मीर	197
पंजाब	703
राजस्थान	254

1	2
उत्तर प्रदेश	186
चंडीगढ़	665
दिल्ली	779
जोड़ (उत्तरी क्षेत्र)	288
गुजरात	590
मध्य प्रदेश	310
महाराष्ट्र	459
गोवा	593
दमन और दीव	1182
दादर व नगर हवेली	1392
जोड़ (पश्चिमी क्षेत्र)	437
आंध्र प्रदेश	344
कर्नाटक	323
केरल	217
तमिलनाडु	387
पांडीचेरी	843
लक्षद्वीप	207
जोड़ (दक्षिणी क्षेत्र)	335
बिहार	125
उड़ीसा	319
पश्चिमी बंगाल	164
दामोदर घाटी निगम	-
अण्डमान एवं निकोबार द्वीपसमूह	168
जोड़ (पूर्वी क्षेत्र)	172
असम	96

1	2
मणिपुर	111
मेघालय	135
नागालैंड	68
त्रिपुरा	60
अरुणाचल प्रदेश	67
मिजोरम	101
जोड़ (उत्तरी पूर्वी क्षेत्र)	94
जोड़ (अखिल भारत)	299

[अनुवाद]

भारतीय मिशनों के लिए निरीक्षणालय

2445. श्री अनंतराव देशमुख :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार विदेश स्थित भारतीय मिशनों के निरीक्षण के लिए एक निरीक्षणालय की स्थापना करने का है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जाने का विचार है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.एन. भाटिया): (क) मिशनों के साक्षात्क निरीक्षण की प्रक्रिया अस्तित्व में है। किसी पृथक निरीक्षण निदेशालय की स्थापना का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

डी.टी.सी. बसों में किराया

2446. श्री जनाधिक मिश्र : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली परिवहन निगम के अंतर्गत चल रही बसों में पांच कि.मी. की दूरी के लिए एक ठपया किराया निर्धारित किया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या धौला कुंआ और केन्द्रीय सचिवालय की दूरी 5 कि.मी. है जैसा कि धौला कुंआ पर एक बोर्ड पर दर्शाया गया है;

(ग) यदि हाँ, तो क्या सरकार दिल्ली परिवहन निगम की बसों में उक्त दूरी के लिए दो रूपया किराया वसूल रही है;

(घ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार ऐसी विषमताओं को दूर करने के लिए कोई कदम उठाने का है; और

(च) यदि हाँ, तो कब तक और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी हाँ।

(ख) धौला कुंआ से केन्द्रीय सचिवालय के लिए दि.प.नि. की अधिकांश बसों द्वारा अपनाए जा रहे नियत मार्ग अर्थात् धौला कुंआ, सरदार पटेल मार्ग, विलिंग्डन क्रिसेंट, राम मनोहर लोहिया अस्पताल, ताल कटोरा रोड़, केन्द्रीय सचिवालय के अनुसार धौला कुंआ और केन्द्रीय सचिवालय के बीच 6.2 कि.मी. की दूरी है।

(ग) और (घ). दि.प.नि. दो रूपए किराया वसूलता है क्योंकि यह दूरी 5 कि.मी. से अधिक है जैसा कि उपर्युक्त (ख) में दर्शाया गया है।

(ङ) और (च). प्रश्न नहीं उठते।

मूलधन राशि की अदायगी

2447. श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उड़ीसा सरकार द्वारा वर्ष 1965 में हस्तांतरित पारादीप पत्तन की शुद्ध परिसंपत्ति पर उड़ीसा सरकार को मूलधन राशि तथा ब्याज की राशि की अदायगी अभी तक नहीं की है;

(ख) क्या यह सच है कि उनका मंत्रालय 1993-94 से 11.93 करोड़ रुपये की मूलधन राशि का भुगतान चार बराबर किस्तों में करने पर सहमत हो गया था; और

(ग) यदि हाँ, तो उड़ीसा की सरकार को मूलधन तथा ब्याज की कितनी धनराशि की अदायगी अब तक की गई है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) और (ख). हाँ, 1993 में यह निर्णय लिया गया था कि पारादीप पत्तन न्यास, उड़ीसा सरकार को 11.93 करोड़ रुपये के मूलधन को 1993-94 से चार समान वार्षिक किस्तों में लौटाएगा।

(ग) पारादीप पत्तन न्यास ने अभी तक उड़ीसा सरकार को एक भी किस्त का भुगतान नहीं किया है।

राष्ट्रीय राजमार्ग-4 पर सुरंग (टनेल) बनाना

2448. श्री पृथ्वीराज डी. बन्नाण : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग-4 पर सुरंग (टनेल) बनाने के लिए उसके कुछ सेक्शनों की पहचान की है;

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

(ग) प्रस्तावित सुरंग कितनी लंबी होगी और इस पर कितनी लागत आने का अनुमान है;

(घ) इस सुरंग के क्या-क्या लाभ मिलने की संभावना है और इससे प्रतिवर्ष ईंधन में कितनी बचत होने का अनुमान है;

(ङ) क्या सरकार ने सरकारी अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र की सहायता से कार्य पूरा करने के संबंध में कोई निर्णय लिया है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) से (ग). जी हाँ। महाराष्ट्र राज्य में रा.रा. 4 के पुणे-सतारा खंड में दो अतिरिक्त लेनों के निर्माण के लिए लगभग 2460 मीटर की लम्बाई की तीन सुरंगें शामिल हैं।

(घ) चूंकि अभी ब्यौरे-वार परियोजना तैयार की जानी है, इसलिए लाभों की मात्रा अभी नियत नहीं की जा सकती।

(ङ) जी नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

गुजरात में उर्वरक उद्योग

2449. डा० झुशीराम हुंगरोमज्ज जेस्वाणी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात में उर्वरक उद्योगों में उसकी क्षमता के अनुरूप उत्पादन नहीं हो रहा है;

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

(ग) इसकी उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाडॉ फैंजीरो) :

(क) गुजरात राज्य में स्थित प्रमुख उर्वरक एकक अपनी उत्पादन क्षमता के संतोषजनक स्तर पर प्रचालन कर रहे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) मैसर्स इफको इस समय कलोल में अपनी अमोनिया-यूरिया संयंत्र की क्षमता को बढ़ाने के लिए 119 करोड़ 80 की लागत पर एक परियोजना का कार्यान्वयन कर रहा है।

[द्विन्धी]

उर्वरकों को विभिन्न स्थानों तक पहुंचाना

2450. श्री प्रेम चंद राम : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न भागों को उनकी आवश्यकता के अनुसार उर्वरक प्राप्त नहीं हो रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उर्वरक को विभिन्न स्थानों तक पहुंचाने के लिए सरकार ने कोई नीति बनाई है; और

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

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाडॉ फैंजीरो) : (क) से (ग). यूरिया जो मूल्य वितरण तथा संचलनाधीन है, की आपूर्ति देश के विभिन्न भागों को आवश्यक वस्तु अधिनियम (ईसीए) 1955 के अन्तर्गत किये गये आवंटनों तथा कृषि कलेंडर की जरूरतों के अनुसार है। अस्थायी और स्थानीयकृत कमियों को वैकल्पिक स्रोतों से आपूर्तियां करके मुस्तेदी से पूरा किया जाता है।

यूरिया का प्रेषण विनिर्माला एककों तथा बन्दरगाहों से देश के विभिन्न भागों में विस्तृत संचलन योजना के अनुसार नियंत्रित किया जाता है। यूरिया तथा अन्य उर्वरकों के संचलन में यदि कोई बाधाएँ हैं, तो उन्हें अंतर एजेंसी समन्वय के लिए संस्थागत प्रबंधों के माध्यम से दूर कर दिया जाता है।

नियंत्रण मुक्त उर्वरकों की मांग व पूर्ति बाजार ताकतों पर निर्भर करती है। तथापि, देश में उनकी उपलब्धता झालू मांग के संबंध में बिल्कुल संतोषजनक है।

[अनुवाच]

जानन क्षेत्र में विदेशी इक्विटी

2451. श्री मनोरंजन भक्त : क्या जानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पहले रक्षित एवं वाणिज्यिक खनन के लिए खनन कम्पनियों में विदेशी इक्विटी 40 प्रतिशत तक सीमित थी;

(ख) क्या उनके मंत्रालय ने अब यह प्रस्ताव रखा है कि खनन कम्पनियों को सोने और हीरों के खनन में 50 प्रतिशत से अधिक विदेशी इक्विटी की अनुमति नहीं दी जाये;

(ग) यदि हाँ, तो मंत्रालय के इस नए प्रस्ताव के पीछे क्या औचित्य है;

(घ) क्या प्रमुख विदेशी खनन कम्पनियों की ठिथि भारत में सोने और हीरों की खोज और खनन में है; और

(ङ) यदि हाँ, तो खनन क्षेत्र को विदेशी निवेश के लिए खोलने के संबंध में सरकार की नीति क्या है ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री बजराम सिंह यादव : (क) जी, हाँ।

(ख) से (ङ). विदेशी कम्पनियों ने भारत में स्वर्ण और हीरों के खनन में ठिथि दिखायी है। राष्ट्रीय खनिज नीति 1993 में यह उल्लेख किया गया है कि उच्च मूल्य और दुर्लभ खनिजों के खनन और गवेषण में विदेशी तकनीक और विदेशी भागीदारी शीघ्र शुरू की जाएगी। खनन के क्षेत्र में भारतीय कम्पनियों द्वारा सहयोजित संयुक्त उद्यमों में विदेशी इक्विटी निवेश को बढ़ावा दिया जाएगा। हालांकि इक्विटी में विदेशी निवेश सामान्यतः 50 प्रतिशत तक सीमित किया जाएगा फिर भी यह सीमा किसी भी खनिज संसाधन उद्योग की कैप्टिव खानों पर लागू नहीं होगी। बढ़ाई हुई इक्विटी धारिता को संबंधित मामले के आधार पर भी विचरित किया जा सकता है।

जीवन रक्षक औषधियाँ

2452. श्री उपेन्द्र नाथ बर्मा : क्या रसायन एवं उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में जीवनरक्षक औषधियों का निर्माण किया जाता है;

(ख) यदि हाँ, तो गत तीन वर्षों के दौरान कितने मूल्य की ऐसी औषधियों का निर्माण किया गया और इसमें कितने मूल्य की औषधियों का निर्यात किया गया;

(ग) क्या जीवनरक्षक औषधियों का आयात निर्यात से अधिक किया जा रहा है और यदि हाँ, तो गत तीन वर्षों के दौरान कितने मूल्य की औषधियों का आयात किया गया;

(घ) क्या देश में औषधियों के निर्माण में वृद्धि हुई है और यदि हाँ, तो क्या इन औषधियों का निर्यात किया जा रहा है; और

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

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रानिकी विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाडॉ फ़ेरीरो): (क) से (ङ) उपलब्ध सीमा तक जानकारी नीचे दी जाती है :

वर्ष	1991-92	1992-93	1993-94
1. उत्पादन			
(क) प्रपंज औषधें	900.00	1150.00	1320.00
(ख) सूत्रयोग	4800.00	6000.00	6900.00
2. निर्यात	1231.30	1410.30	1781.40
3. आयात	807.30	1100.00	1440.00

फल और सब्जियाँ

2453. श्री हरिभाई पटेल : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान गुजरात में फल और सब्जी प्रसंस्करण उद्योगों के विकास हेतु कार्यरत राज्य सरकारी संगठन और सहकारी क्षेत्र एककों का ब्यौरा क्या है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तल्लण गणोई): गुजरात राज्य में फल तथा सब्जी प्रसंस्करण उद्योग समेत खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास के लिए उद्योग उपायुक्त, गुजरात सरकार को नोडल एजेंसी के रूप में पदनामित किया गया है। सरकारी क्षेत्र में फल और सब्जी उद्योग के प्रसंस्करण/विकास में कार्यरत गुजरात कृषि उद्योग निगम, गुजरात कृषि फूड्स लि. और गुजरात राज्य बागवानी विभाग के अलावा सहकारी क्षेत्र में मै. सुगम डेरी और मै. पैनेले औद्योगिक उत्पादक सहकारी मंडल तथा संयुक्त क्षेत्र में मै. एनके टेक्सो फूड्स सब्जी प्रसंस्करण के कार्य में लगे हुए हैं।

राष्ट्रीय भेषज शिक्षा संस्थान

2454. श्री शंकर सिंह बाघेजा : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में राष्ट्रीय भेषज शिक्षा संस्थान की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसकी स्थापना किस स्थान पर की जाएगी;

(ग) क्या सरकार का विचार गुजरात में भी ऐसे संस्थान की स्थापना करने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाडों कैजीरो):

(क) जी, हाँ।

(ख) यह संस्थान चण्डीगढ़ के समीप एस.ए.एस. नगर (मोहाली) में स्थापित किया जा रहा है। यह संस्थान भेषज विज्ञानों तथा प्रौद्योगिकी एवं सम्बन्ध विषयों की विभिन्न शाखाओं में शिक्षा, प्रशिक्षण, अनुदेश तथा अनुसंधान की सुविधा प्रदान करेगा।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) नाइपर से सारे देश की आवश्यकताएं पूरी होने की आशा की जाती है।

उर्वरकों पर राजसहायता

2455. श्री प्रतापराव बी. भोंसले : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा वर्ष 1994-95 के दौरान उर्वरकों पर राज्यवार कितनी राजसहायता दी गयी;

(ख) क्या गैर-नाइट्रोजनयुक्त उर्वरकों पर भी कोई राजसहायता दी गयी थी; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाडों कैजीरो):

(क) से (ग). स्वदेशी रूप से निर्मित नियंत्रित उर्वरकों पर राज सहायता निर्माता एककों को दी जाती है तथापि 1994-95 के दौरान राज्यवार राज-सहायता भुगतान संबंधी विवरण उर्वरक एककों की स्थिति के आधार पर संलग्न विवरण-1 में दिया गया है। इस समय केवल यूरिया राजसहायता योजना के अन्तर्गत शामिल है। तथापि 1994-95 के दौरान 4075 करोड़ 80 की राजसहायता भुगतान में फास्फेटिक उर्वरकों पर उनके अनियंत्रण से पूर्व की अवधियों के लिए राजसहायता के रूप में भुगतान की गई 371.02 करोड़ 80 की राशि शामिल है।

अनियंत्रित उर्वरकों के लिए कृषि एवं सहकारिता विभाग द्वारा शासित विशेष रियायत योजना के अंतर्गत आयातित म्यूरेंट आफ

पोटाश (एम.ओ.पी.) और स्वदेशी डाई अमोनिया फास्फेट (डी.ए.पी.) कम्प्लेक्स उर्वरक और सिंगल सुपर फास्फेट (एस.एस.पी.) की बिक्री पर विशेष रियायत उपलब्ध है। इस योजना के अन्तर्गत अनियंत्रित उर्वरकों के निर्माताओं/आयातकों को राज्यों द्वारा बिक्रीयों के प्रमाणिकरण के पश्चात् भुगतान किया जाता है। निर्माताओं/आयातकों को दी गई विशेष रियायत का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-2 में दिया गया है।

विवरण-1

1994-95 के दौरान नियंत्रित उर्वरकों पर प्रदान की गई राज-सहायता का राज्यवार ब्यौरा

क्रमांक	राज्य	राशि (रु० करोड़ों में)
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	434.00
2.	असम	21.44
3.	बिहार	122.46
4.	गोवा	135.00
5.	गुजरात	673.00
6.	हरियाणा	101.00
7.	कर्नाटक	105.00
8.	केरल	112.00
9.	मध्य प्रदेश	167.00
10.	महाराष्ट्र	350.00
11.	उड़ीसा	77.00
12.	पंजाब	262.32
13.	राजस्थान	356.43
14.	तमिलनाडु	362.85
15.	उत्तर प्रदेश	776.01
16.	पश्चिम बंगाल	19.49
		कुल : 4075.00

विवरण - II

1994-95 के दौरान किसानों को अभियंत्रित फास्फेटिक और पोटेशिक उर्वरकों की बिल्ली पर प्रदान की गई विशेष रियायत का राज्य वार ब्यौरा

क्रमांक	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	दी गई कुल रियायत (₹० लाखों में)
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	7415.01
2.	कर्नाटक	4440.63
3.	केरल	938.11
4.	तमिलनाडु	5280.17
5.	पाण्डिचेरी	93.33
6.	गुजरात	2774.47
7.	मध्य प्रदेश	2641.84
8.	महाराष्ट्र	6130.24
9.	राजस्थान	1623.23
10.	गोवा	31.73
11.	हरियाणा	2206.73
12.	पंजाब	3436.46
13.	उत्तर प्रदेश	8036.28
14.	हिमाचल प्रदेश	44.70
15.	जम्मू एण्ड कश्मीर	33.74
16.	बिहार	2054.93
17.	उड़ीसा	398.91
18.	पश्चिम बंगाल	3610.77
19.	असम	151.49
20.	त्रिपुरा	48.71
21.	मेघालय	8.76
22.	तिब्बिकम	1.32
कुल		51401.56

[हिन्दी]

विद्युत क्षेत्र के लिए कार्ययोजना

2456. श्री मोहम्मद अजी अशरफ फातमी : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विद्युत क्षेत्र के कार्य निष्पादन के सुधार हेतु कोई कार्य-योजना तैयार की है;

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

(ग) सरकार द्वारा अब तक क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) इस कार्य योजना के माध्यम से पूर्वी और पूर्वोत्तर क्षेत्रों की समस्याएं किस प्रकार से सुलझाई जायेंगी ?

--- विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कर्मिजा सी. पटेल):
(क) से (घ). विद्युत क्षेत्र के कार्य-निष्पादन में सुधार लाने के लिए तथा निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए कार्य-योजना वार्षिक रूप से तैयार की जाती है। वर्ष 1995-96 की वार्षिक योजना में, अन्य बातों के साथ-साथ, 62 प्रतिशत के पी.एल.एफ. को प्राप्त करना, 377.1 बिलियन यूनिट का ऊर्जा-उत्पादन, 2161.53 मेगावाट की क्षमता-अभिवृद्धि, 400 के.वी. पारेषण लाइनों का 1898 सर्किट कि.मी. तथा 220 के.वी. पारेषण लाइनों का 2115 सर्किट कि.मी. का निर्माण करना, 400 के.वी. पर 2835 एम.वी.ए. की उप-केन्द्र क्षमता और 220 के.वी. पर 2535 एम.वी.ए. की उप-केन्द्र क्षमता की अभिवृद्धि करना इत्यादि की परिकल्पना की गई है।

इस कार्य योजना में पूर्वी क्षेत्र में 1174.3 मेगावाट तथा उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में 124.48 मेगावाट की क्षमता-अभिवृद्धि शामिल है, जिससे इन राज्यों में विद्युत की उपलब्धता में वृद्धि होगी।

मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों का पुनर्निर्माण

2457. श्री शिवराज सिंह चौहान : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मध्य प्रदेश सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव तथा पुनर्निर्माण के लिए कितनी धनराशि की मांग की गई है और सरकार द्वारागत तीन वर्षों के दौरान इस प्रयोजनार्थ प्रतिवर्ष कितनी राशि स्वीकृत की गई ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश डार्डणर): राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रख-रखाव के लिए राज्य सरकारों को किए गए कुल आवंटन सामान्यतः आवश्यकताओं का लगभग 50 से 60 प्रतिशत होते हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश सरकार को आवंटित

की गई धनराशि इस प्रकार है :

(लाख रु०)

वर्ष	विकास	रख-रखाव
1992-93	1915.00	1213.25
1993-94	1678.00	1316.28
1994-95	2347.39	1696.01

[अनुबाध]

रेटिंग प्रशिक्षण संस्थान

2458. श्री के. मुरलीधरन : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल के कोझीकोड में स्वीकृत रेटिंग प्रशिक्षण प्रतिष्ठान को चालू करने में हो रहे विलम्ब के बारे में जानकारी है;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रतिष्ठान को शुरू करने में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इस प्रयोजनार्थ भूमि के अधिग्रहण हेतु और अधिक धनराशि प्रदान करने का है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) और (ख). जी हाँ। ऐसी उम्मीद थी कि केरल सरकार निःशुल्क अथवा मामूली दरों पर भूमि आबंटित करेगी। राज्य सरकार ने अब संकेत दिया है कि वित्तीय अभाव के कारण वह निःशुल्क अथवा सब्सिडी शुद्धा दर पर भूमि उपलब्ध कराने की स्थिति में नहीं है।

(ग) और (घ). भूमि की कुल लागत लगभग 30 लाख रु० होगी। भारत सरकार की आशा है कि राज्य सरकार इस कार्य के लिए निःशुल्क अथवा मामूली दर पर भूमि उपलब्ध कराएगी तथा चालू वित्त वर्ष के दौरान केवल संस्थान के भवन के लिए ही आवश्यक बजटगत प्रावधान है।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र की ताप विद्युत परियोजना

2459. श्री बल्ला नेचे : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र में कोई ताप विद्युत परियोजना बंद होने के कगार पर है;

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

(ग) यह सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए जा रहे हैं कि यह परियोजना बीच में छोड़ी नहीं जायेगी और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) : (क) महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड की चल रही कोई भी ताप विद्युत परियोजना बन्द होने के कगार पर नहीं है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

जीवन रक्षक औषधियों की उपलब्धता

2460. डा. अनूतलाल काशिपास पटेल : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में जीवन रक्षक औषधियों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए कोई योजना बनाई है;

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

(ग) इस योजना में किन-किन औषधियों को शामिल किया गया है ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रोनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुआर्डो फेरीरो) : (क) से (ग). उचित कीमतों पर आवश्यक पचाइयों की पर्याप्त उपलब्धता औषध नीति के मुख्य उद्देश्यों में से एक है। इन उद्देश्यों को पूरा करने के लिए "औषध नीति, 1986 में संशोधनों" में सरकार ने औद्योगिक लाइसेंस देने संबंधी रुकावटों को दूर करने, 51 प्रतिशत तक विदेशी इक्विटी भागीदारी की अनुमति देने, कीमत-निर्धारण तंत्र को सरल बनाने आदि जैसे विभिन्न उपाय किए हैं।

गहरे समुद्र में मत्स्य तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों हेतु आवंटित धनराशि

2461. श्री कुन्बी लाल : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गहरे समुद्र में मत्स्य तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों हेतु योजनाओं के अंतर्गत आवंटित की गई धनराशि का 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान बिल्कुल भी उपयोग नहीं किया गया है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण नगोई) : (क) और (ख). जी नहीं, खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के विकास के लिए विभिन्न योजना स्कीमों के तहत वर्ष 1993-94 और 1994-95 में इस्तेमाल की गई कुल योजना राशि जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ गहन समुद्री मत्स्यन हेतु दी गई सहायता शामिल है, क्रमशः 38.52 करोड़ 80 और 39.74 करोड़ 80 थी। तथा विभिन्न मात्स्यकी स्कीमों, इसमें भारतीय मात्स्यकी सर्वेक्षण की स्कीम शामिल नहीं हैं के तहत वर्ष 1993-94 और 1994-95 में क्रमशः 375.96 लाख 80 तथा 151.00 लाख 80 की योजना राशि का इस्तेमाल किया गया।

[अनुवाद]

केरल में विद्युत आपूर्ति

2462. श्री एम. रमन्ना राय : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल की वार्षिक विद्युत आवश्यकता कितनी है;

(ख) कितनी मात्रा में विद्युत उपलब्ध है; और

(ग) केरल में विद्युत की कमी को दूर करने का तात्कालिक प्रस्ताव क्या है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) :

(क) वर्ष 1994-95 के दौरान केरल की विद्युत संबंधी आवश्यकता 8902 मिलियन यूनिट थी।

(ख) अप्रैल-जुलाई, 1995 की अवधि के दौरान केरल की विद्युत संबंधी आवश्यकता 3525 मिलियन यूनिट थी, जबकि विद्युत की उपलब्धता 3083 मिलियन यूनिट थी, जो कि 12.5 प्रतिशत कमी की धोतक है।

(ग) केरल में विद्युत उपलब्धता बढ़ाने के लिए किए जा रहे विभिन्न उपायों में ये शामिल हैं - विद्यमान विद्युत केन्द्रों से इष्टतम विद्युत उत्पादन करना, पारेक्षण एवं वितरण हानियों में कमी लाना, प्रभावी भार प्रबंधन और ऊर्जा संरक्षण उपाय करना, पड़ोसी राज्य/प्रणाली से, जब कभी संभव हो, सहायता प्राप्त करना।

श्रीलंका में मछुआरों द्वारा भारतीय मछुआरों का अपहरण

2463. डा० (श्रीमती) के. एस. सौन्दरम : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में श्रीलंका के मछुआरों ने हिन्द महासागर में

भारतीय जल सीमा में अतिक्रमण कर 75 भारतीय मछुआरों का अपहरण किया है;

(ख) क्या ये मछुआरे श्रीलंका की जेलों में बंद हैं;

(ग) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा उन्हें शीघ्र छुड़ाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

विदेश मंत्री श्री प्रणब मुखर्जी : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ). प्रश्न नहीं उठते।

गुजरात में सार्वजनिक परिवहन हेतु सहायता

2464. श्री दिगीप भाई संघाणी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गुजरात के शहरी क्षेत्रों के लिए विभिन्न सार्वजनिक परिवहन के माध्यमों के विकास हेतु कोई वित्तीय सहायता दी है;

(ख) यदि हाँ, तो राज्य को अब तक दी गई सहायता का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या किन्हीं अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसियों ने राज्य में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के लिए वित्तीय सहायता देने की पेशकश की है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) से (घ). जी, नहीं। गुजरात सरकार से शहरी क्षेत्रों में सार्वजनिक परिवहन के विभिन्न साधनों के विकास के लिए कोई वित्तीय सहायता प्रदान करने हेतु भारत सरकार को कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। गुजरात में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली की वित्तीय सहायता के लिए किसी अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसी से भी कोई पेशकश नहीं है।

मल जल व्ययन हेतु योजनाएं

2465. श्री विजय एन. पाटील : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बड़े शहरों में मल-जल व्ययन हेतु योजनाएं तैयार की हैं;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा गत चार वर्षों

के दौरान राज्यवार की गई प्रगति की समीक्षा क्या है; और

(ग) उन परियोजनाओं को कार्यान्वित करने हेतु राज्य-वार कितनी राशि उपलब्ध कराई गई है ?

शहरी कार्ब और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) बड़े नगरों में मल जल व्ययन के लिए केन्द्र परिवर्तित कोई स्कीम नहीं है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता।

विद्युत क्षेत्र को नया रूप देने के लिए विश्व बैंक विशेषज्ञ

**2466. श्री चोक्का चुल्ली रामय्याः
श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी:**

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार "एनरॉन" विवाद को देखते हुए देश के हित में सभी विद्युत परियोजनाओं को नया रूप देने के लिए प्रयास करने का विचार कर रही है;

(ख) क्या सरकार द्वारा राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श करके भारत में विद्युत परियोजनाओं के लिए कोई ठोस नीति तैयार की गई है अथवा विचार करने का विचार है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में निर्णय कब तक ले लिया जायेगा ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) : (क) से (ग). चूँकि, निजी विद्युत परियोजनाओं को स्वतंत्र विद्युत निर्माताओं द्वारा राज्य बिजली बोर्डों/राज्य सरकारों के साथ समझौता निष्पन्न किए जाने के बाद अधिष्ठापित किया जा रहा है, इसलिए इस प्रकार की किसी भी परियोजना की समीक्षा करना राज्य सरकार के कार्य क्षेत्र के भीतर आता है।

सरकार ने राज्य सरकारों से परामर्श करने के बाद अक्टूबर, 1991 में एक व्यापक निजी विद्युत नीति तैयार की थी और तत्पश्चात् आवश्यक अधिसूचना जारी की थी। जब कभी भी आवश्यकता पड़ी नीति/अधिसूचना को समय-समय पर संशोधित किया गया और हम ऐसा करना जारी रखेंगे।

छात्र प्रसंस्करण उद्योग का विभाजन

2467. श्री एन.एन. ज्ञानवान बाबा : क्या छात्र प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या सरकार के पास छात्र प्रसंस्करण उद्योग का विभाजन करने संबंधी कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या मत्स्यन क्षेत्र को एक अलग मंत्रालय को सौंपे जाने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

छात्र प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : (क) छात्र प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय को विभाजित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-44

2468. श्री बसुदेव आचार्य : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या सरकार को राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 44 का अगरतला से सबरूप विस्तार किए जाने के संबंध में त्रिपुरा के एक शिफ्टमंडल से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी हाँ।

(ख) राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए निधियों के अल्प आंबटन के कारण राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 44 का अगरतला से त्रिपुरा में सबरूप तक विस्तार किए जाने सहित राष्ट्रीय राजमार्ग ग्रिड में किसी नई मार्ग को शामिल करना संभव नहीं है।

सिक्किम के लिए पासपोर्ट कार्यालय

2469. श्रीमती विज कुमारी भंडारी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिक्किम राज्य में कोई पासपोर्ट कार्यालय नहीं है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की भी जानकारी है कि सिक्किम के लोगों को पासपोर्ट प्राप्त करने के लिए कलकत्ता जाना पड़ता है;

(ग) क्या सरकार सिक्किम से कलकत्ता की यात्रा करने की दूरी तथा सिक्किम के लोगों के सामने आने वाली भाषा/सम्प्रेषण संबंधी समस्याओं से भी अवगत है;

(घ) यदि हाँ, तो क्या सरकार के पास राज्य में पासपोर्ट कार्यालय खोलकर सिक्किम के लोगों को सहायता प्रदान करने को कोई प्रस्ताव है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया): (क) से (घ). सिक्किम राज्य के आवेदकों को क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, कलकत्ता द्वारा पासपोर्ट सेवाएं प्रदान की जाती हैं। नये पासपोर्ट कार्यालय का खोला जाना कुछ मानवण्डों पर आधारित है। संसद की स्थायी समिति ने सिफारिश की है कि पासपोर्ट कार्यालय यथा संभव निकटतम केन्द्रीकृत खण्डों/वाडों/जिलों/राज्यों में अवस्थित हों जिसमें औसतन प्रतिवर्ष 50,000 आवेदनपत्रों पर कार्रवाई की जाए। विगत तीन वर्षों के दौरान सिक्किम राज्य के आवेदकों से औसतन प्रतिवर्ष लगभग केवल 100 आवेदन-पत्र प्राप्त हुए। सिक्किम राज्य के आवेदकों को सेवाएं प्रदान करने के लिए क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, कलकत्ता पर्याप्त रूप से लैस है।

पाकिस्तान को मिसाइल बेचने पर चीन द्वारा इंकार करना

2470. प्रो० एम० कामसन : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान कुछ रिपोर्टों की ओर आकृष्ट किया गया है जिसके अनुसार चीन के विदेश मंत्रालय का कहना है कि चीन ने पाकिस्तान को मध्यम दूरी की बैलस्टिक मिसाइल नहीं बेची थी;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस मसले पर अन्तर्राष्ट्रीय मंच पर कोई बयान देने में काफी सावधानी बरतने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) 3 जुलाई, 1995 को दिए गए एक वक्तव्य में चीन के विदेश कार्य मंत्रालय के एक प्रवक्ता ने इस रिपोर्ट को "निराधार" बताकर इसका खण्डन किया कि चीन ने पाकिस्तान को मध्यम दूरी की बैलस्टिक मिसाइलें बेजी हैं।

(ग) और (घ). सरकार ने चीन के विदेश कार्य मंत्रालय के प्रवक्ता के इस बयान को देखा है। सरकार चीन द्वारा पाकिस्तान को अन्य प्रकार की बैलस्टिक मिसाइलों की आपूर्ति किए जाने से सम्बन्धित अन्य रिपोर्टों से भी अवगत है। चीन द्वारा पाकिस्तान को मिसाइलों सहित अत्याधुनिक हथियारों की आपूर्ति के सम्बन्ध में सरकार की धिंता से पाकिस्तान की सरकार को अवगत करा दिया गया है। ऐसे मुद्दे पर अपनी स्थिति निर्धारित करते समय सरकार सभी उपलब्ध सूचना ध्यान में रखती है।

महाराष्ट्र तथा राजस्थान में खनिज पदार्थ

2471. श्रीमती बसुंधरा राजे :

श्री जन्मा जोशी :

क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ विदेशी कंपनियां राजस्थान तथा महाराष्ट्र में अप-धातुओं, तांबा, जस्ता तथा कुछ अन्य धातुओं की खोज करने को उत्सुक हैं;

(ख) यदि हाँ, तो उन कंपनियों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उपरोक्त राज्यों में अप-धातुओं तथा अन्य खनिज पदार्थों की खोज करने के लिए उन कंपनियों ने क्या कदम उठाये हैं ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बजराम सिंह यादव) : (क) से (ग). हालांकि राजस्थान और महाराष्ट्र में खनिज के गवेषण के बारे में कुछ विदेशी कम्पनियों ने ठपि दिखाई है, केन्द्र सरकार निजी कम्पनियों द्वारा संबंधित राज्य सरकारों को दिये गये प्रस्तावों या इन परियोजनाओं में हुई प्रगति की देखरेख के बारे में कोई रिकार्ड नहीं रखती।

कुबैत से जीटने वालों को क्षतिपूर्ति

2472. प्रो० पी० जे० कुरीचन : क्या विदेश मंत्री 8 मई 1995 के अतारोकित प्रश्न संख्या 4779 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यू.एन.सी.सी. के आंकलन के अनुसार भारतीयों की कुल कितनी क्षतिपूर्ति चकाया है;

(ख) क्या यू.एन.सी.सी. ने क्षतिपूर्ति बांटने में हो रही अत्यन्त देरी के संबंध में भारत सरकार को सूचित कर दिया है;

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

(घ) सरकार द्वारा अब तक क्षतिपूर्ति वसूल करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया) :

(क) 3.5 बिलियन अमेरिकी डालर के समतुल्य भारतीय दावे संयुक्त राष्ट्र मुआबजा आयोग के पास दायर किये जा चुके हैं। चूंकि संयुक्त राष्ट्र मुआबजा आयोग इस समय केवल छोटे-छोटे व्यक्तिगत दावों की ही जांच कर रहा है इसलिए संयुक्त राष्ट्र मुआबजा आयोग के मूल्यांकन के अनुसार भारतीय दावेदारों को वेप कुल मुआबजे की राशि बताना मुमकिन नहीं है।

(ख) जी नहीं।

(ग) संयुक्त राष्ट्र मुआवजा आयोग ने दावों का भुगतान नहीं करने का कारण मुआवजा निधि में पर्याप्त संसाधनों का अभाव बताया है।

(घ) भारत सरकार ने दावों के निपटारे में हो रहे विलम्ब पर अपनी चिंता से अपने प्रतिनिधियों के माध्यम से संयुक्त राष्ट्र मुआवजा आयोग की शासी-परिषद को अवगत करा दिया है।

पाकिस्तान द्वारा भारत विरोधी दुष्प्रचार

2473. श्री कृष्ण बत्त सुल्तानपुरी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत छः महीनों के दौरान पाकिस्तान किन-किन मंचों में मंच-वार भारत विरोधी दुष्प्रचार में लिप्त रहा; और

(ख) सरकार द्वारा भारत विरोधी ऐसे दुष्प्रचार का मुकाबला करने हेतु क्या उपाय किए गये हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सलमान खुरशीद) : (क) पाकिस्तान विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय मंचों पर भारत विरोधी प्रचार करने की कोशिश करता रहा है। पिछले छः महीनों के दौरान जिनेवा में सम्पन्न संयुक्त राष्ट्र मानवाधिकार आयोग की बैठक, इस समय जिनेवा में चल रही संयुक्त राष्ट्र मानवाधिकार उप-आयोग की बैठक और सार्क शिखर सम्मेलन ऐसे कुछ प्रमुख मंच हैं जिनमें पाकिस्तान ने भारत-विरोधी प्रचार किया।

(ख) भारत सरकार विश्व समुदाय को अन्तर्राष्ट्रीय मंचों तथा द्विपक्षीय स्तर पर भारत में व्याप्त स्थिति की वास्तविकता और पाकिस्तान द्वारा किए जा रहे मिथ्या तथा पुर्नार्थपूर्ण भारत विरोधी प्रचार से अवगत कराती रही है और साथ ही इस बात से भी अवगत कराती रही है कि विश्व समुदाय को चाहिए कि वह पाकिस्तान को जोर देकर कहे कि वह ऐसी गतिविधियां तथा भारत में आतंकवाद का प्रायोजन करना बंद कर दे।

[हिन्दी]

विभिन्न श्रेणियों के व्यक्तियों को पेट्रोल पम्पों हेतु भूखंडों का आवंटन

2474. श्री मंजय झा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भूतपूर्व सैनिकों और अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के आवेदकों को पेट्रोल पम्पों हेतु वाणिज्यिक भूखंडों और भूमि के आवंटनों में आरक्षण देने के लिए कोई नीति बनाई है;

(ख) क्या इस नीति के उल्लंघन के संबंध में कोई जांच कराई गई है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान दिल्ली और हरियाणा में पेट्रोल पम्पों हेतु भूतपूर्व सैनिकों, स्वाधीनता सेनानियों, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों और विकलांगों तथा सामान्य श्रेणी के कितने आवेदकों को भूखंड आवंटित किए गए हैं और उपरोक्त अवधि से कितनी आवेदन पत्र लंबित हैं; और

(घ) लंबित मामलों को कब तक निपटा दिया जाएगा ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) भूतपूर्व सैनिकों और अनुसूचित जाति/जनजाति के आवेदकों के लिए पेट्रोल पंपों हेतु भूखंडों/भूमि के आवंटन में आरक्षण देने की कोई नीति नहीं है।

(ख) उपर्युक्त को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) दिल्ली बाबत 1993, 1994 और 1995 के ब्यौरे इस प्रकार हैं :

श्रेणी	आवंटित भूमि	विचाराधीन आवेदन
भूतपूर्व सैनिक	2	3
स्वतंत्रता सेनानी	1	1
अनुसूचित जाति	1	11
अनुसूचित जनजाति	-	-
विकलांग	1	4
सामान्य	22	56

हरियाणा में पेट्रोल पंपों हेतु भूमि आवंटित करना राज्य सरकार का काम है।

(घ) स्थल उपलब्ध होते ही विचाराधीन मामले निपटा दिये जाएंगे।

पाकिस्तान के साथ युद्ध बंदियों का आदान-प्रदान

2475. श्री सुरेशानन्द स्वामी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पाकिस्तान की जेलों में गत तीन वर्षों के दौरान मरने वाले भारतीय युद्ध बंदियों की संख्या कितनी है; और

(ख) दोनों देशों के बीच गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष कितने युद्ध बंदियों का आदान-प्रदान हुआ ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख). उपलब्ध सूचना के अनुसार 54 आपता भारतीय रक्षा कार्मिकों के बारे में यह समझा जाता है कि वे पाकिस्तान की हिरासत में हैं। तथापि, पाकिस्तान का यह मानना है कि उनकी अभिरक्षा में कोई भारतीय रक्षा कार्मिक नहीं है।

सरकार इनकी रिहाई तथा इन्हें भारत प्रत्यावर्तित करने के प्रश्न को पाकिस्तान की सरकार के साथ बार-बार उठाती रही है। ये प्रयास जारी हैं।

सरकार को पाकिस्तान की अभिरक्षा में भारतीय रक्षा कार्मिकों की मृत्यु के बारे में कोई खबर नहीं मिली है।

पिछले तीन वर्षों के दौरान दोनों देशों में किसी युद्धबन्दी का कोई आदान-प्रदान नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

दिल्ली के लिए "ओवरहेड ट्रामवे" का प्रस्ताव

2476. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में दिल्ली के आयोजकों (प्लानरस) ने राजधानी में यात्रियों की बढ़ती हुई भीड़ एवं यातायात समस्याओं से निपटने के लिए एक "ओवरहेड ट्रामवे" के निर्माण का प्रस्ताव पेश किया है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यदि उक्त प्रस्ताव को कार्यरूप में परिणत किया जाएगा तो इस पर कितनी राशि व्यय होगी;

(ग) क्या सरकार ने उक्त प्रस्ताव की संभाव्यता, आर्थिक लाभ प्रवृत्ता, व्यवहार्यता आदि के संबंध में पर्यावरणविदों तथा प्रतिष्ठित शहर आयोजकों, पर्यावरण और वन तथा अन्य संबद्ध मंत्रालयों के विचार प्राप्त किए हैं;

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

(ङ) दिल्ली के लिए "ओवरहेड ट्रामवे" संबंधी प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी हाँ।

(ख) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की सरकार के परामर्श से सरकार ने दिल्ली के 9 मार्गों पर तीव्र गति ट्राम प्रणाली उपलब्ध कराने का निर्णय लिया है। दिल्ली में तीव्र गति ट्राम प्रणाली पर 1994 के

मूल्यांकन के आधार पर प्रति कि.मी. 17.60 करोड़ रुपये लागत आने का अनुमान है।

(ग) और (घ). परियोजना को सिद्धांत रूप से तैयार करने के लिए विभिन्न मंत्रालयों/विभागों को शामिल किया गया है। यह परियोजना निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बी.ओ.टी.) के आधार पर होगी। बोलीदाता द्वारा ब्यौरे-वार इंजीनियरिंग कार्य पूरा कर लिए जाने के पश्चात् योजना को अपेक्षानुसार सहमति/स्वीकृति/सूचना के लिए पुनः संबंधित मंत्रालय/विभाग को भेजा जाएगा।

(ङ) बोलियों की संपरीक्षा/मूल्यांकन किया जा रहा है। यह उम्मीद है कि यह प्रणाली 3-4 वर्षों में चालू हो जाएगी।

सरकारी आवास का बिना बारी के आंबटन

2477. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री :

श्री जीवन शर्मा :
श्री जार्ज फर्नान्डीज :
श्री राम प्रसाद सिंह :
श्री सुरेन्द्रपाण पाठक :
डा० मुमताज अंसारी :
श्री ब्रह्मानन्द मंडल :
श्री देवी बक्स सिंह :
श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी :

क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने उनके मंत्रालय को जरूरतमंद कर्मचारियों को नजरअंदाज करते हुए मनमाने ढंग से बड़े पैमाने पर सरकारी आवास का बिना बारी के आंबटन करने के लिए दोषी पाया है;

(ख) यदि हाँ, तो सरकार का न्यायालय संबंधी आदेशों पर क्या कार्यवाही करने का विचार है;

(ग) उच्चतम न्यायालय के आदेश तथा सरकारी आवास पर अवैध कब्जा करने वाले व्यक्तियों के नाम समाचार पत्रों में प्रकाशित होने पर की गयी कार्यवाही का ब्यौरा क्या है और उन व्यक्तियों का ब्यौरा क्या है जिन्हें उच्च श्रेणी का आवास दिया गया है तथा इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या उनके मंत्रालय ने बिना बारी के आधार पर निर्धारित प्रक्रिया का पालन किए बिना ही केवल लाइसेंस फीस से ही आंबटन किया है, जैसा कि 19 जुलाई, 1995 के दैनिक समाचार पत्र "जनसत्ता" में प्रकाशित हुआ है : और

(ड) यदि हाँ, तो निर्धारित प्रक्रिया का उल्लंघन किए जाने के क्या कारण हैं और सरकार का इस मामले में क्या सुधारात्मक कार्यवाही करने का विचार है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) से (ग). उच्चतम न्यायालय ने जनहित वाद इन्क्यू पी (सी)585/94 की सुनवाई के समय आवेश किये हैं कि :-

(1) सभी अनधिकृत दखलकारों को व्यक्तिगत कारण बताओ नोटिस जारी किये जायें कि उन्हें सरकारी परिसरों से क्यों न निकाला जाये। ये नोटिस दो सप्ताह के भीतर जारी किये जायें।

(2) ऐसे व्यक्तियों के नाम तथा आवश्यक विवरण दर्शाते हुये एक आम नोटिस दिल्ली से प्रकाशित होने वाले अंग्रेजी के 2 दैनिक समाचार पत्रों तथा 2 देश भाषा (वर्नाकुलर) समाचार-पत्रों में भी लगातार 3 दिन तक प्रकाशित की जानी चाहिये।

(3) मंत्रालय द्वारा, प्रामाणिक धिकित्सा आधारों जैसे कि क्षय रोग तथा कैंसर से पीड़ित सरकारी कर्मचारी के अलावा अगले आवेशों तक कोई बिनाबारी आंबटन न किया जाये। अगले आवेशों तक किसी अन्य श्रेणी को बिना बारी आंबटन न किया जाये।

(4) जब तक कि वर्तमान लक्ष्य तारीख पूरी न कर ली जाये और 20 से भी अधिक वर्षों से प्रतीकारत सभी कर्मचारियों को क्वार्टर आंबटित न कर दिये जायें तब तक नये आंबटन वर्ष की घोषणा न की जाये।

(5) उन सभी आंबटनों की एक सूची दी जाये जिनमें स्वीकृति अग्रिम में दी गई थी तथा आंबटन बाद में किये गये थे और उन सभी आंबटियों की एक सूची भी दी जाये जिन्हें उनकी पात्रता से उच्च श्रेणी के क्वार्टर आंबटित किये गये हैं।

(6) मंत्रालय उन उपायों का सुझाव दे जिससे प्रतीक्षा अवधि 5 वर्ष से कम हो सके।

उपर्युक्त (1) व (2) पर उल्लिखित निर्देशों का अनुपालन किया गया है और उपर्युक्त (3) पर वर्णित के सिवाय सभी बिना बारी आंबटन बन्द कर दिये गये हैं। पैरा (4) से (6) तक के बाबत उच्चतम न्यायालय में एक शपथ पत्र दाखिल किया जा रहा है।

(ब) और (ड). बाणिज्यिक परिसरों अर्थात् दुकानों/स्थलों आदि के लिये कोई प्रतीक्षा सूची नहीं रखी जाती। अतः बिना बारी आधार पर दुकानों/स्थलों के आंबटन का प्रश्न ही नहीं उठता। ये दुकानें/स्थल 1982-83 में बनाई गई थी और खाली पड़ी थी। नीलामी के माध्यम से इन दुकानों/स्थलों को बेचने में सफलता नहीं मिली थी इसलिये ये दुकाने/स्थल मितव्ययी लाइसेंस शुल्क के आधार पर आंबटित की गई हैं। शेष खाली दुकानों/स्थलों के खुले टेंडरों के

माध्यम से बेचने का निर्णय लिया गया है।

[हिन्दी]

कैलाश और मानसरोवर की यात्रा पर प्रतिबंध

2478. श्री सुरेन्द्रपाल पाठक : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कैलाश और मानसरोवर की यात्रा के संबंध में 1962 की स्थिति को बहाल करने हेतु इस यात्रा पर लगे प्रतिबंध को हटाने के लिए चीन के साथ बातचीत करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) से (ग). चीन के लिब्धत क्षेत्र तथा भारत के बीच व्यापार तथा परस्पर सम्पर्क के संबंध में भारत-चीन करार, 1954 के अनुसार "रीति-रिवाज के मुताबिक" भारत से तीर्थयात्री कैलाश-मानसरोवर की यात्रा पर जाते थे। इस तीर्थयात्रा में 1960 तथा 1970 के दशकों में व्यवधान पड़ा था और यह तीर्थयात्रा भारत-चीन के बीच एक द्विपक्षीय करार के परिणामतः पुनः शुरू हो गई थी। इस समय यह यात्रा लिपुलेख दर्रे के रास्ते की जा रही है। भारतीय तीर्थयात्रियों के लिए सुविधाओं को बेहतर बनाने हेतु सरकार निरन्तर प्रयासरत है। हमारे तीर्थयात्रियों के लिए इस यात्रा को सुविधाजनक बनाने के लिए इसके लिए अतिरिक्त मार्गों का सुझाव भी सरकार ने दिया है। इन मामलों पर इस समय चीन की सरकार के साथ विचार-विमर्श चल रहा है।

[अनुवाद]

जर्मन कम्पनी द्वारा शिक्षावर्त

2479. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या विदेश मंत्री 29.05.1995 के अतारांकित प्रश्न संख्या 7629 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी कम्पनी ने दो विशिष्ट मुद्दे उठाए थे जिनका उत्तर हिमाचल प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम नहीं दे रहा है;

(ख) क्या भारतीय मिशन द्वारा सरकार को इन दो मुद्दों के बारे में जानकारी दी गई है जिन्हें विदेशी कम्पनी द्वारा उठाया गया है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मलेशिया के साथ समझौता ज्ञापन

2480. श्री के. वी. आर. चौधरी : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों और पत्तन संबंधी आधारभूत सुविधाओं के विकास हेतु मलेशिया के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने संबंधी प्रस्तावों को स्वीकृति दे दी है;

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

(ग) इन समझौता ज्ञापनों पर कब तक हस्ताक्षर कर दिए जाएंगे ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी, हाँ।

(ख) इन प्रस्तावों में सुपर राष्ट्रीय राजमार्गों और पत्तन परियोजनाओं के विकास और कार्यान्वयन के लिए मलेशिया से सहायता की परिकल्पना की गई है।

(ग) राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के मामले में पहले ही समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं। पत्तन परियोजनाओं के मामले में समझौता ज्ञापन पर अभी हस्ताक्षर होने हैं।

पारादीप पत्तन पर कंटेनर सुविधा:

2481. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा के पारादीप पत्तन में कंटेनरों की भारी कमी है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कंटेनरों की कमी से पत्तन से विशेषतः झींगे और मछलियों के निर्यात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

(घ) यदि हाँ, तो पत्तन पर पर्याप्त संख्या में कंटेनरों की सप्लाई सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) पारादीप पत्तन में कोई कंटेनर हेंडल नहीं किया जाता, इसलिए इस पत्तन पर "कंटेनरों की भारी कमी" होने का कोई प्रश्न नहीं उठता।

(ख) से (ग). प्रश्न नहीं उठता।

यूरोपीय आर्थिक समुदाय के साथ वित्तीय समझौते

2483. श्री धर्मगंगा मोहन्या सापुल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में उड़ीसा में लघु सिंचाई परियोजनाओं के विकास और महाराष्ट्र में क्षारीय भूमि के सुधार हेतु यूरोपीय आर्थिक समुदाय के साथ वित्तीय समझौते किए गए हैं;

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

(ग) इन परियोजनाओं की कुल लागत कितनी है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) जुलाई, 1995 में यूरोपीय समुदाय विकास सहयोग के अन्तर्गत उड़ीसा में "लघु सिंचाई परियोजना" और महाराष्ट्र में "क्षारीय भूमि उद्धार परियोजना" नामक दो परियोजनाओं में सहयोग के लिए हस्ताक्षर किए गए थे।

उड़ीसा में लघु सिंचाई परियोजना की कुल परियोजना लागत 12.7 मिलियन ई.सी.यू. है जिसमें से 10.7 मिलियन ई.सी.यू. यूरोपीय समुदाय की सहायता है। इस परियोजना का उद्देश्य लघु सिंचाई योजनाओं को बहाल करना और स्थानीय किसानों द्वारा प्रचालित जल वितरण, प्रचालन और अनुरक्षण व्यवस्था स्थापित करना है। यह परियोजना फार्म विकास पर भी बल देती है ताकि इससे लघु खेती उत्पादन में सुधार हो तथा रोजगार के अवसरों में वृद्धि हो। इससे 23000 खेतिहर परिवारों को लाभ होगा।

महाराष्ट्र की क्षारीय भूमि उद्धार परियोजना की कुल लागत 18.1 मिलियन ई.सी.यू. है जिसमें से यूरोपीय समुदाय की सहायता 12.7 मिलियन ई.सी.यू. है। इस परियोजना के अधीन तटीय क्षेत्रों की क्षारीय भूमि का कृषिय उत्पादन के लिए उद्धार किया जाएगा और आम्रबन पारिस्थितिकीय पद्धति के संरक्षण के लिए इसे सुव्यवस्थित किया जाएगा। इससे गरीब किसानों और मछुआरों के समुदायों को लाभ मिलेगा तथा इससे आयोजना, प्रचालन एवं अनुरक्षण में स्थानीय सहभागिता सुदृढ़ होगी। इस परियोजना के पुनर्वास तथा उत्पादन कार्यक्रमों के जरिए 66000 परिवारों को लाभ मिलेगा।

(ग) इन परियोजनाओं में कुल 30.8 मिलियन ई.सी.यू. लगेगा।

कोचीन पत्तन पर "फेरी" सेवा

2484. श्री मुख्पापल्ली रामचन्द्रन : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कोचीन पत्तन पर "फेरी" सेवा द्वारा क्षमता से अधिक भार वहन करने के कारण उत्पन्न खतरों के बारे में कोई

चेतावनी मिली है; और

(ख) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल-पूतल परिदृश्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

मिशन परिसर

2485. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने देशों में भारतीय मिशन कार्यरत हैं;

(ख) किराये के परिसरों में चलने वाले भारतीय मिशनों की संख्या कितनी है;

(ग) इन परिसरों के किराये पर प्रतिवर्ष औसतन कितनी धनराशि खर्च होती है; और

(घ) भारत द्वारा निकट भविष्य में किन-किन देशों में अपना दूतावास परिसर बनाए जाने की संभावना है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.एन. भाटिया) : (क) भारत सरकार के 109 देशों में आवासी मिशन कार्यरत हैं।

(ख) 55 मिशन किराए पर परिसरों में कार्य कर रहे हैं।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन की मेज पर रख दी जाएगी।

(घ) निम्नलिखित देशों में भारतीय मिशन के लिए भवन अथवा मौजूदा आवास के अतिरिक्त शीघ्र ही परिसरों का निर्माण किया जाएगा:

1. सऊदी अरब
2. रूसी परिसंघ
3. उजबेकिस्तान
4. बंगलादेश
5. कतर
6. संयुक्त अरब अमीरात

7. नेपाल

8. बेलाइस

9. उक्रेन

10. चीन

11. ओमान

12. ब्राजील

13. पोलेण्ड

14. जर्मनी

15. नार्जीरिया

सऊदी अरब में फंसे भारतीय

2486. श्री परसराम चारुवाण :

श्री भागिबराब डोडरुवा गाबीत :

श्री-मुक्तापल्ली रामचन्द्रन :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 28 जुलाई, 1995 के दैनिक समाचार पत्र "हिन्दुस्तान टाइम्स" में "300 इंडियन स्ट्रैडिड इन सऊदी अरब" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) सरकार इन भारतीय की सहायता के लिए क्या कदम उठा रही है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया) : (क) जी हाँ। सऊदी राष्ट्रिक श्री इब्राहिम अल फैजल कुछ भारतीय कामगारों को जाली वीजा पर ले गया था। इन कामगारों की सही संख्या की जानकारी नहीं है। सऊदी प्राधिकारियों ने श्री फैजल को गिरफ्तार करके जेल में बंद कर दिया था। उसे जमानत पर रिहा कर दिया गया था। दंड के डर से उसने स्वयं को आग लगाकर आत्म हत्या कर ली।

(ख) और (ग). 81 भारतीय कामगार जद्दा स्थित हमारे मिशन से सहायता मांगने आए थे। हमारे मिशन ने इस मामले में तत्काल हस्तक्षेप करके उसे संबंधित सऊदी प्राधिकारियों के साथ उठाया। 81 कामगारों में से 3 ने यह कहा था कि वे भारत वापस जाना चाहते हैं जबकि 78 कामगार अपना प्रायोजक बदलने की कोशिश कर रहे हैं। इनमें से दो कामगारों को उचित रोजगार नहीं मिला है; अन्य सभी लाभकार रूप से नियोजित हैं। हमारा मिशन इस समस्या के समाधान के लिए सम्बन्धित सऊदी प्राधिकारियों के साथ सम्पर्क बनाए हुए हैं।

[अनुवाद]

1972 का इंदिरा-मुजीब समझौता

2487. श्री के. प्रघानी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत और बांग्लादेश के बीच स्याई शान्ति हेतु 1972 की इंदिरा-मुजीब समझौता की विशेष बातें क्या हैं;

(ख) क्या अरुणाचल प्रदेश में चकमा और हाजिंग शरणार्थियों के अस्थाई बन्दोबस्त के बारे में समझौता था; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) 19 मार्च, 1972 को भारत और बांग्लादेश के बीच सम्पन्न मैत्री, सहयोग तथा शान्ति संधि जो आमतौर पर इंदिरा-मुजीब करार के रूप में जानी जाती है, की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं :- धिरस्थायी शान्ति और मैत्री का संवर्धन, गुट-निरपेक्ष तथा शान्तिपूर्ण सहअस्तित्व में आस्था की पुनः पुष्टि, आपसी हित के मसलों पर नियमित सम्पर्क बनाए रखने का निश्चय और आर्थिक वैज्ञानिक, तकनीकी तथा सांस्कृतिक क्षेत्रों में सहयोग का विकास।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद का विस्तार

2488. श्री मोहन रावजे : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र के पांच स्थायी सदस्यों की सुरक्षा परिषद का विस्तार करने के भारत के आह्वान को अमरीका ने अस्वीकार कर दिया है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) कई अन्य देशों के साथ भारत ने "सुरक्षा परिषद में औचित्यपूर्ण प्रतिनिधित्व तथा उसकी सदस्य संख्या में वृद्धि" नामक संकल्प के सह-प्रायोजन में पहल की थी और 1992 में महासभा में यह संकल्प सर्वसम्मति से पारित हुआ था। इस संकल्प के अनुरूप संयुक्त राष्ट्र महासभा ने एक मुक्त सदस्यता वाले कार्यलय की स्थापना की है जो इस विषय पर विचार-विमर्श कर रहा है। अमरीका सहित ऐसे देशों की संख्या में वृद्धि हो रही है जिन्होंने

संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद की स्थायी सदस्य श्रेणी के विस्तार का समर्थन किया है। इस समय इस कार्यलय में किसी देश विशेष की उम्मीदवारी पर विचार-विमर्श नहीं हो रहा है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

अमरीकी नेताओं की भारत यात्रा

2489. श्री डी. वेंकटेश्वर राव : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण एशियाई मामलों के अमरीकी सेक्रेटरी ऑफ स्टेट तथा अमरीका के डिफेंस सेक्रेटरी जनवरी, 1995 के दौरान साथ-साथ भारत की यात्रा पर आये थे;

(ख) क्या उन्होंने पाकिस्तान की भी यात्रा की थी; .

(ग) यदि हाँ, तो क्या भारत, अमरीका और पाकिस्तान द्वारा बकाया मुद्दों के सौहार्दपूर्ण समाधान के लिए कोई ठोस प्रयास किये; और

(घ) यदि हाँ, तो अमरीका दोनों देशों के बीच तनाव कम करने में किस हद तक सफल रहा ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) अमरीका के रक्षा मंत्री दक्षिण एशिया मामलों से सम्बन्ध असिस्टेंट सेक्रेटरी ऑफ स्टेट ने जनवरी, 1995 में भारत की यात्रा की।

(ख) जी हाँ।

(ग) अमरीका के रक्षा मंत्री की भारत की यह यात्रा समस्त द्विपक्षीय संबंध के भाग के रूप में भारत-अमरीकी रक्षा-सहयोग विस्तृत करने के लिए 1994 में की गई प्रधानमंत्री की अमरीका यात्रा के दौरान लिए गए निर्णय के अनुसरण में तथा भारत-अमरीका रक्षा संबंधों पर एक सहमत कार्यवृत्त पर हस्ताक्षर करने के लिए की गई थी।

अमरीकी रक्षा मंत्री की पाकिस्तान यात्रा अमरीका-पाकिस्तान के द्विपक्षीय संबंधों के संदर्भ में हुई थी।

भारत-पाकिस्तान के अनसुलझे मसलों को हल करने की बात अमरीकी रक्षा मंत्री की भारत यात्रा की कार्यसूची में शामिल नहीं थी।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

भारत को अमरीका से इधियारों का विक्रय

2490. श्री सुजतान सजाऊद्दीन ओबेसी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीका ने पाकिस्तान के साथ अपने संबंधों की वर्तमान स्थिति को देखते हुए भारत के परंपरागत हथियारों के विक्रय को सीमित करने की नीति अपनाई है;

(ख) क्या "डिफेंस टेक्नालॉजी सिन्क्योरिटी एडमिनिस्ट्रेशन" ने "ज्वायंट फोर्स" त्रैमासिक पत्रिका में एक लेख में यह रहस्योद्घाटन किया है;

(ग) क्या अमरीका दक्षिण एशिया में परंपरागत हथियारों के हस्तांतरण को सीमित करना चाहता है;

(घ) क्या यह पाकिस्तान तथा भारत दोनों पर लागू होता है अथवा केवल भारत पर ही लागू होता है; और

(ङ) यदि हाँ तो सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) भारत को परंपरागत हथियारों की बिक्री सीमित करने की अमरीका की सरकार की कोई सरकारी नीति नहीं है।

(ख) अमरीका के डिफेंस टेक्नालॉजी सिन्क्योरिटी एडमिनिस्ट्रेशन को एक व्यावसायिक सैन्य पत्रिका, ज्वाइंट फोर्स क्वार्टरली के शरद/शीत काल 1994-95 अंक में प्रकाशित एक लेख में अन्य बातों के अलावा यह कहा गया है कि "अमरीका दक्षिण एशिया को जहां भारत और पाकिस्तान मित्र देश माने जाते हैं, परंपरागत हथियारों का हस्तांतरण सीमित करने के लिए प्रयास कर रही है"। डिफेंस टेक्नालॉजी, सिन्क्योरिटी एडमिनिस्ट्रेशन के कार्यालय ने यह स्पष्टीकरण दिया है कि इस लेख में तथा ज्वाइंट फोर्स क्वार्टरली में प्रकाशित अन्य लेखों में व्यक्त विचार लेखक के अपने विचार हैं तथा अमरीका की सरकार की आधिकारिक स्थिति व्यक्त नहीं करते।

(ग) और (घ). संयुक्त राज्य की स्थिति यह है कि वड दक्षिण एशिया के देशों के साथ अपने सम्बन्ध हथियारों के हस्तांतरण पर आधारित नहीं करता।

(ङ) पिछले वर्षों के दौरान भारत द्वारा अमरीका से सैन्य उपकरणों की बिक्री मामूली ही रही है। सरकार भविष्य में भी अमरीका के साथ किसी व्यापक हथियार हस्तान्तरण की संकल्पना नहीं करती।

बंगलादेश के साथ गंगाजल का बंटवारा

2491. श्री जार्ज फर्नान्डीज : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलादेश ने गंगाजल के बंटवारे के बारे में चल रहे जल संबंधी विवाद का हल निकालने के लिये नेपाल को शामिल करने का प्रस्ताव रखा था; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) और (ख). जी हाँ। 1978 से बंगलादेश नेपाल में भण्डारन बांधों के निर्माण का सुझाव देकर नदी जल मसले को त्रिपक्षीय स्वरूप देने का प्रस्ताव करता रहा है। सरकार बंगलादेश के साथ जल बंटवारे के संबंध में द्विपक्षीय बातचीत के जरिये एक न्यायोचित, दीर्घावधिक और व्यापक व्यवस्था करने के लिए वचनबद्ध है।

पाकिस्तान का रक्षा बजट

2492. श्री बबन कुमार पटेल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इन समाचारों की ओर विलाया गया है कि पाकिस्तान ने 1995-96 के अपने बजट में रक्षा पर गत वर्ष के बजट से 15 प्रतिशत अधिक व्यय करते हुए 334 बिलियन रुपये का प्रावधान किया है;

(ख) यदि हाँ, तो यह व्यय पाकिस्तान के कुल बजट का कितने प्रतिशत है; और

(ग) इस उप-महाद्वीप में बांछनीय शांति के परिप्रेक्ष्य में पाकिस्तान द्वारा सुरक्षा व्यय में इस प्रकार की वृद्धि पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) और (ख). सरकार को इस बात की जानकारी है कि पाकिस्तान ने वर्ष 1995-96 के लिए अपने बजट में प्रतिरक्षा के लिए 115.25 बिलियन पाकिस्तानी रुपये आंशित किए हैं। यह धनराशि पाकिस्तानी बजट में व्यवस्थित वर्तमान व्यय के 34 प्रतिशत से अधिक है और पिछले वर्ष की तुलना में इसमें 15 प्रतिशत की बढ़ोतरी की गई है।

(ग) सरकार पाकिस्तान के प्रतिरक्षा व्यय में बढ़ोतरी से अवागत है और इसका यह मानना है यह इस क्षेत्र में शांति और विकास के हित में नहीं है।

सरकार उन सभी घटनाओं पर निगाह रखती है जिनका राष्ट्रीय सुरक्षा पर प्रभाव पड़ता है और उसकी रक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय करती है।

[दिप्ती]

डी.एफ.-31 प्रलोपास्वों के संबंध में चीन के साथ वार्ता

2493. श्री नवल किशोर राय :
श्री गुमान मल जोडा :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने लगभग 8000 किलोमीटर तक की मारक क्षमता वाले डी.एफ.-31 प्रक्षेपास्त्रों के सफलतापूर्वक फायरिंग परीक्षण किए जाने के संबंध में चीन के साथ प्रत्यक्ष रूप से कोई बातचीत की है; और

(ख) यदि हाँ, तो कब तक और इस संबंध में चीन की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) और (ख). यह बताया गया है कि चीन ने डोंग फेंग-31 (डी.एफ.-31) आई.सी.बी.एम. का परीक्षण किया था जिसकी मारक क्षमता 8000 कि.मी. है। इसकी आधिकारिक रूप से पुष्टि नहीं की गई है।

सरकार ने चीनी पक्ष को सुरक्षा संबंधी हमारी कुछ चिन्ताओं से अवगत करा दिया है। हमने निरस्त्रीकरण और नाभिकीय शस्त्रों जिनमें हमारे आस-पड़ोस में मौजूद नाभिकीय हथियार भी शामिल हैं, के गहन प्रसार से सम्बद्ध अपने विचारों से भी अवगत करा दिया है। तथापि, डी.एफ.-31 आई.सी.बी.एम. के संबंध में अभी तक कोई बातचीत नहीं हुई है।

[अनुवाद]

पैराजाइलीन का अभाव

2494. श्री जम्मण सिंह : क्या रसायन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डी.एम.टी/पी.टी. के उत्पादन में कच्चे माल के रूप में प्रयोग किये जाने वाले पैराजाइलीन का पूरे विश्व में अभाव है;

(ख) भारत के डी.एम.टी. तथा पी.टी.ए. के उत्पादकों द्वारा पैराजाइलीन का आयात इस समय कितने मूल्यों पर किया जा रहा है;

(ग) क्या भारत में पैराजाइलीन की उपलब्धता में भारी कमी हुई है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या कोई भारतीय कंपनी पैराजाइलीन का निर्यात कर रही है; और

(ङ) यदि हाँ, तो भारत में उनकी भारी कमी के बावजूद भारत से ऐसी वस्तुओं के निर्यात की अनुमति देने के क्या कारण हैं ?

रसायन तथा उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री ए.ए.आर्.जी. चौधरी) : (क) जहां तक जानकारी उपलब्ध है, डी.एम.टी./पी.टी.ए. के निर्माण के लिए कच्चे माल के रूप में पैराजाइलीन की सप्लाई पूरे विश्व में कम है।

(ख) पैराजाइलीन का हाल ही में जिन कीमतों पर आयात किया गया है वे 1550 अमरीकी डालर प्रति मी. टन से लेकर 1745 अमरीकी डालर प्रति मी. टन सी.आई.एफ. तक हैं।

(ग) जी, हाँ, भारत में पैराजाइलीन की उपलब्धता में कमी है वर्ष 1994-95 में यह कमी लगभग 20 प्रतिशत की थी। चालू वर्ष में अधिक कमी होने की आशा है।

(घ) जी, हाँ। हाल ही में इंडियन पेट्रो-केमिकल्स कार्पोरेशन लि० द्वारा थोड़ी सी मात्रा में पैराजाइलीन का निर्यात किया गया था।

(ङ) चालू आयात-निर्यात नीति के अनुसार, पैराजाइलीन के आयात और निर्यात पर कोई प्रतिबंध नहीं है।

[हिन्दी]

तटवर्ती नौबहन

2495. श्री जगुन सिंह यादव : क्या जल भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तटवर्ती नौबहन से होने वाले लाभों तथा देश में अंतर्राष्ट्रीय परिवहन संसाधनों के उपलब्ध होने के बावजूद तटवर्ती परिवहन की हिस्सेदारी काफी कम है;

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

(ग) सरकार द्वारा परिवहन हेतु तटवर्ती नौबहन के अधिकतम उपयोग हेतु अब तक क्या प्रयास किए गए हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) और (ख). तटीय नौबहन के विकास में धीरे-धीरे बढ़ोत्तरी हुई है और 1.1.1985 से 30.6.1995 तक 120 जलयान केन्द्रीय नौबहन टनेज में शामिल किए गए हैं जिनका निवल टन भार 3,30,666 जी.आर.टी. है। 1.7.1995 की स्थिति के अनुसार 280 जलयानों का कुल टनभार 6,86,202 जी.आर.टी. है। किन्तु तटीय नौबहन उद्योग को निम्नलिखित समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है : (i) लघुपत्तनों में बर्धिंग हेतु अपर्याप्त सुविधाएं (ii) पत्तन से अनुमति लेते समय अधिक कागजी-कार्रवाई (iii) तटीय जलयानों के लिए अतिरिक्त पुर्जों के आयात पर सीमा-शुल्क से छूट का न होना (iv) बंकर की लागत में रियायत का अभाव जबकि विदेशी जलयानों के लिए रियायत उपलब्ध है (v) विशेषरूप से रेल की तरफ से प्रतिस्पर्धा, क्योंकि कुछेक जिंसों पर रेल को अप्रत्यक्ष सब्सिडी उपलब्ध है।

(ग) सरकार ने पुराने जलयानों की खरीद के लिए आयु संबंधी मानकों में ढील दी है और वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, की धारा 412 को समाप्त करके तटीय जलयानों को भाड़ा दरें नियत

करने की स्वतंत्रता दे दी गई है।

जलयानों की खरीद संबंधी प्रक्रिया में भी ढील दी गई है।

[अनुवाद]

गुजरात में आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग/निम्न आय वर्ग के मकानों के निर्माण हेतु सहायता

2496. श्री रतिशाल वर्मा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात राज्य में 1994-95 और 1995-96 के दौरान आज तक आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग/निम्न आय वर्ग के कितने मकान बनाए गए;

(ख) बीस सूत्री कार्यक्रम के अंतर्गत किन-किन एजेंसियों को इन योजनाओं के कार्यान्वयन का कार्य सौंपा गया है; और

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा उपरोक्त अवधि के दौरान इन प्रयोजनार्थ अनुदान और ऋण के रूप में कितनी-कितनी सहायता प्रदान की गयी ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) गुजरात में 20 सूत्री कार्यक्रम के तहत वर्ष 1994-95 तथा 1995-96 (अप्रैल, 95 तक) के दौरान ई.डब्ल्यू.एस. (आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग) तथा एल.आई.जी. (निम्न आय वर्ग) के लिए बनाये गये कुल मकानों की कुल संख्या इस प्रकार है :-

ई.डब्ल्यू.एस. - 4467

एल.आई.जी. - 2300

(ख) और (ग). आवास राज्य विषय होने के नाते, सभी स्कीमें राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अपनी आवश्यकताओं तथा प्राथमिकताओं के अनुरूप कार्यान्वित की जा रही है। हुडको संयुक्त (कम्पोजिट) आवास स्कीम के तहत ई.डब्ल्यू.एस. तथा एल.आई.जी. मकानों के निर्माण हेतु ऋण प्रदान करता है। हुडको ने वर्ष 1994-95 के दौरान 37.17 करोड़ रुपये, 1995-96 (31.7.95 तक) 4.10 करोड़ रुपये रिलीज किये हैं।

[हिन्दी]

सरकारी आवास का बिना बारी के आबंटन

2497. श्री खोजन राम जांगडे : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले कुछ वर्षों के दौरान बिना बारी के आधार पर

आबंटित सरकारी फ्लेटों की संख्या नियमित आबंटन आधार पर आबंटित सरकारी फ्लेटों से अधिक है;

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

(ग) क्या बिना बारी तथा व्यक्तिगत विचार के आधार पर आबंटन के सभी मामलों की जांच करायी गयी है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) और (ख). गत 3 वर्षों के दौरान बारी (नियमित आधार पर) तथा बिना बारी के आवंटित क्वार्टरों की संख्या इस प्रकार है :

वर्ष	बारी पर	बिना बारी के
1992	4562	2256
1993	3335	2057
1994	3145	2811

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपर्युक्त (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) बिना बारी के आवंटनों को सक्षम प्राधिकारी द्वारा मंजूरी दी गयी है।

[अनुवाद]

विदेशी मत्स्यन पोत

2498. श्री शरत पटनायक : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार घूककर्ता विदेशी मत्स्यन पोतों के मामलों को निपटाने के लिए कोई विशेष न्यायाधिकरण बनाने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सरुण यगोई) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) भारत के अनन्य आर्थिक क्षेत्र (विदेशी जलयानों द्वारा मत्स्यन का विनियमन) अधिनियम, 1981 भारत के अनन्य आर्थिक क्षेत्र में विदेशी जलयानों द्वारा किए जाने वाले अप्राधिकृत मत्स्यन पर कारगर नियंत्रण रखने के लिए लागू हैं।

[हिन्दी]

विश्व बैंक से सहायता प्राप्त राष्ट्रीय राजमार्ग

2499. श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत वर्ष के दौरान विश्व बैंक की सहायता से कुल कितने कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण किया गया तथा चालू वर्ष में इस प्रयोजनार्थ निर्धारित लक्ष्य क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : विश्व बैंक ऋण सहायता के तहत निर्मित (चार लेन) राष्ट्रीय राजमार्गों के ब्यौरे निम्न प्रकार हैं :-

राज्य	वर्ष 1994-95 के दौरान निर्मित लम्बाई	वर्ष 1995-96 के निर्मित की जाने वाली लक्षित लम्बाई
हरियाणा	17.8 कि.मी.	केवल 25 कि.मी. टूटा-फूटा खंड
पंजाब	10.0 कि.मी.	-
तमिलनाडु	39.2 कि.मी.	-

हरियाणा, पंजाब और उड़ीसा राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों में चार लेन बनाने के और कार्य हाल ही में सौंपे गए हैं और वे चल रहे हैं। इन खंडों के पहले हिस्सों की वर्ष 1996-97 के दौरान पूरा हो जाने की संभावना है।

भारतीय मूल के लोग

2500. डा० परशुराम गंगवार : क्या विदेशी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ देशों में भारतीय मूल के नागरिकों को दूसरे दर्जे का नागरिक माना जाता है;

(ख) यदि हाँ, तो उन देशों के नाम क्या हैं; और

(ग) उनके लोकतांत्रिक अधिकारों को बहाल करने के लिए नए सिरे से क्या प्रयास किए जा रहे हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.एन. भाटिया) : (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

विद्युत परियोजनाओं के लिए योजना आयोग की सहायता

2501. श्री सोमजी भाई डामोर : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) योजना आयोग द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान नई विद्युत परियोजनाओं के लिए मंजूर की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान विशेषतः गुजरात में इन विद्युत परियोजनाओं पर परियोजनावार वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) आगामी तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य में विशेषतः गुजरात में शुरू की जाने वाली नई विद्युत परियोजनाओं के लिए योजना आयोग द्वारा किए गए प्रावधान का ब्यौरा क्या है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) :

(क) नई विद्युत परियोजनाओं हेतु वर्ष 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के लिए अनुमादित परिव्यय की राशि क्रमशः 1139.18 करोड़ रुपये, 1352.52 करोड़ रुपये और 1176.26 करोड़ रुपये है।

(ख) गुजरात राज्य के बारे में नई स्कीमों के लिए अनुमादित परिव्यय और वास्तविक व्यय का परियोजना-वार ब्यौरा निम्नवत है:

वर्ष	परियोजना का नाम	करोड़ रुपये में	
		अनुमादित परिव्यय	वास्तविक व्यय
1992-93	गुजरात तटीय ताप विद्युत केंद्र	27.31	शून्य
1993-94	गंधार सीसीजीटी	15.0	शून्य
	गुजरात तटीय ता.वि.केंद्र	1.0	
1994-95	गंधार सीसीजीटी	40.00	15.00
	गुजरात तटीय ता.वि.केंद्र	2.50	(प्रत्याशित)

(ग) नई विद्युत परियोजनाओं के लिए परिव्यय का वर्ष-प्रतिवर्ष के आधार पर योजना आयोग द्वारा प्रावधान किया जाता है।

जी-7 की बैठक में कश्मीर का सम्बन्ध

2502. श्री एस.एस.आर. राजेन्द्र कुमार : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कनाडा के डेलीफेक्स शहर में हाल ही में आयोजित बैठक में भाग लेने वाले देशों ने कश्मीर का मुद्दा उठाया था;

(ख) यदि हाँ, तो इस सन्दर्भ के तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में जी-7 के देशों से विरोध प्रकट किया है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी प्रतिक्रियाओं का देश-वार ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी): (क) और (ख). जी हाँ। कश्मीर का उल्लेख हेलीफेक्स कनाडा में 15 से 17 जून, 1995 तक संपन्न जी-7 शिखर सम्मेलन के अध्यक्ष के वक्तव्य के पैरा 26 के अंग के रूप में हुआ है। संगत वाक्य इस प्रकार है : "हम कश्मीर में लड़ाई की संभावना को लेकर चिंतित हैं और सभी पक्षों से अनुरोध करते हैं कि वे शान्तिपूर्ण समाधान की दिशा में कार्य करें"।

(ग) और (घ). सरकार ने इस मामले को जी-7 के देशों के साथ उठाया है और उन्हें अपनी इस स्थिति से अवगत कराया है कि जम्मू-कश्मीर में किसी तीसरे पक्ष की कोई भूमिका नहीं हो सकती। संबंधित देशों ने यह कहा है कि वे भारत की स्थिति की सराहना करते हैं और वे इस मामले को बहुपक्षीय स्वरूप देने के पक्ष में नहीं हैं।

[हिन्दी]

झुग्गियों को गिराना

2503. श्री सज्जन कुमार : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या झुग्गियां गिराई अथवा हटायी गयी हैं जबकि यह निर्णय लिया गया था कि वैकल्पिक स्थल उपलब्ध कराये बिना 1990 से पूर्व में बनी झुग्गी गिराई अथवा हटायी नहीं जाएगी;

(ख) क्या इन झुग्गी निवासियों को वैकल्पिक स्थान उपलब्ध कराये जाने से संबंधित मामले पर विचार करने हेतु शहरी विकास राज्य मंत्री की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गयी थी; और

(ग) यदि हाँ, तो इसकी रिपोर्ट का ब्यौरा क्या है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) से (घ). इस मंत्रालय से सम्बद्ध परामर्शदात्री समिति की 1994 में हुई बैठक में स्लमवासियों को दिल्ली में चल रही संगत प्लान स्कीम के तहत वैकल्पिक स्थल सुलभ कराये बिना, बड़ी संख्या में हटाये जाने का सवाल उठा था। चर्चा में, अन्य के साथ-साथ इन मामलों की जांच-पड़ताल के लिए एक समिति बनाने का सुझाव भी आया था। तदनुसार शहरी विकास (अब शहरी कार्य और रोजगार) राज्य मंत्री की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया था। समिति द्वारा सरकार को रिपोर्ट पेश की जानी है।

[अनुवाद]

कंटेनरों के आवागमन पर प्रतिबंध

2504. श्री अन्ना जोशी : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घालू वर्ष के दौरान जवाहर लाल नेहरू पत्तन पर कंटेनरों के आवागमन पर प्रतिबंध लगा दिया गया है;

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

(ग) यह प्रतिबंध कितने समय तक लागू रहा;

(घ) निर्यात तथा निर्यातकों पर इस प्रतिबंध का मात्रा लाभ की दृष्टि से क्या प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

(ङ) सरकार द्वारा भविष्य में ऐसी अलाभकारी स्थिति से बचने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास ने इस पत्तन में कंटेनरों के आवागमन पर कोई पाबन्दी नहीं लगाई है।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

उड़ीसा में क्रोमाइट अयस्क भंडार

2505. डा० कृपासिन्धु भोई : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में क्रोमाइट अयस्क भंडार क्षेत्रों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस समय उन क्षेत्रों में अनुमानतः कितना क्रोमाइट अयस्क भंडार है;

(ग) क्या क्रोमाइट खानें निजी तथा सरकारी क्षेत्र को पट्टे पर दी गयी हैं; और

(घ) यदि हाँ, तो दिनांक 30 जून, 1995 को इस संबंध में क्या स्थिति थी ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) से (घ). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, अहमदाबाद

2506. श्री छीतूभाई गामीत : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, अहमदाबाद को कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए और इस कार्यालय द्वारा कितने पासपोर्ट जारी किए गये;

(ख) एक पासपोर्ट जारी करने में सामान्यतः कितना समय लग जाता है;

(ग) क्या पासपोर्ट जारी करने में विलंब किए जाने के संबंध में संसद सदस्यों, संगठनों और आवेदनकर्ताओं से शिकायतें मिली हैं;

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है; और

(ङ) पासपोर्टों को शीघ्रतापूर्वक जारी करने के लिए क्या प्रयास किए गये हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया) :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, अहमदाबाद में प्राप्त कुल आवेदनों और जारी किए गए पासपोर्टों की संख्या नीचे लिखे अनुसार है :-

	1992	1993	1994
प्राप्त आवेदन	1,33,283	1,11,325	98,943
जारी पासपोर्ट	1,25,321	1,24,080	1,60,000

(ख) क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, अहमदाबाद नया पासपोर्ट जारी करने में 7 से 8 सप्ताह तक का समय लेता है।

(ग) और (घ). पासपोर्ट जारी करने में विलंब होने से संबंधित शिकायतें संसद सदस्यों, आवेदकों और विभिन्न संगठनों से मिली हैं। इन शिकायतों के निपटान के लिए उपयुक्त कार्रवाई की गई है।

(ङ) सरकार पासपोर्ट कार्यालयों की कार्य प्रणाली को सुव्यवस्थित बनाने और पासपोर्ट शीघ्रता से जारी करने के लिए कदम उठा रही है जैसे कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि करना, कार्यालय सुविधाओं का दर्जा बढ़ाना जिसमें कम्प्यूटरीकरण शामिल है, विलंब को दूर करने के लिए प्रणालियों और क्रियाविधियों की समीक्षा, पासपोर्ट कार्यालयों का नियमित निरीक्षण और उस पर अनुवर्ती कार्रवाई।

[अनुबाध]

संपीडित प्राकृतिक गैस प्रणाली

2507. श्री आनन्द रत्न मौर्य : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार अपने कारों के बेड़े में संपीडित प्राकृतिक गैस प्रणाली लगाने का है ताकि इन कारों को प्राकृतिक गैस द्वारा चलाया जा सके;

(ख) यदि हाँ, तो क्या मंत्रालय ने उपकरणों की सप्लाई हेतु किसी कंपनी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ग) यदि हाँ, तो प्रणाली-परिवर्तन की इस परियोजना के लिए क्या समयबद्धि निर्धारित की गई है; और

(घ) इस परियोजना को पूरा करने में तकनीकी समस्या को दूर करने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटजर) : (क) जी हाँ।

(ख) और (घ). किसी समझौते ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं, लेकिन उस कम्पनी को, जिसके पास अम्बेसडर कारों में लगाने के लिए परिवर्तन उपकरण (किट) उपलब्ध हैं, कहा गया है कि वह परिवर्तन-कार्य करे। इस प्रयोजनार्थ बनाई गयी योजना के अनुसार, 38 विभिन्न विभागों के लगभग 200 वाहनों को परिवर्तित करने का प्रस्ताव है। प्रारम्भ में प्रतिदिन 2 वाहन की दर से परिवर्तन कार्य किया जाएगा। फिलहाल, किसी तकनीकी समस्या की संभावना नहीं है।

“दक्कन” देशों की संसद के अध्यक्षों के सम्मेलन का प्रधानमंत्री द्वारा उद्घाटन

2508. श्री एम.बी.बी.एस.मूर्ति : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रधान मंत्री ने हाल ही में नई दिल्ली में हुए दक्कन देशों की संसद के अध्यक्षों तथा सांसदों के सम्मेलन का उद्घाटन किया था; और

(ख) यदि हाँ, तो प्रधान मंत्री ने इस सम्मेलन में क्या सुझाव दिये ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) प्रधानमंत्री द्वारा दिए गए सुझावों की मुख्य-मुख्य बातें संक्षेप में इस प्रकार हैं :

(i) सार्क संसद अध्यक्ष और सांसद एसोसिएशन के पहले सम्मेलन को चाँडिए कि वह इस क्षेत्र में लोकप्रिय सम्बन्धों के विकास की एक नई प्रवृत्ति को गति दें।

(ii) इस क्षेत्र के देशों में विपुल संसाधनों और क्षमताओं तथा सामूहिक कार्यवाही के जरिए लाभ उठाने की ज़रूरत के परिप्रेक्ष्य में प्रधानमंत्री ने इस बात पर बल दिया था कि सहयोगात्मक तथा सार्थक प्रयास के जरिए विपुल संसाधनों के उपयोग का दायित्व जनता के प्रतिनिधियों पर है।

(iii) गरीबी उन्मूलन के क्षेत्र में सार्क क्षेत्र का उल्लेख करते हुए प्रधानमंत्री ने यह कहा था कि गरीबी हटाने तथा हमारे समाज के गरीब वर्गों के जीवन-स्तर को बेहतर बनाने के लिए सीधी कार्यवाही पर ध्यान देने से हमारे उन समान लक्ष्यों के संघर्ष में सार्क को एक विशेष प्रासंगिकता मिलती है जिन्हें हमें जी-जान से संबंधित करना चाँडिए क्योंकि वे हमारे सांसदों की प्रमुख चिन्ताओं और प्राथमिकताओं को भी परिलक्षित करते हैं।

(iv) प्रधानमंत्री ने सार्क के प्रथम दशाब्द के दौरान सहयोग के कई क्षेत्रों में हुई उल्लेखनीय प्रगति का उल्लेख किया और यह सुझाव दिया कि द्वितीय दशाब्द की उपलब्धियाँ पहले दशाब्द से अधिक होंगी चाँडिए। इस सन्दर्भ में इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए सांसदों का विशेष दायित्व है।

पूर्व युगोस्लाविया में शान्ति प्रवास

2509. श्री पृथ्वीराज डी० चव्हाण : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा पूर्व युगोस्लाविया में शान्ति प्रयास के संबंध में कोई प्रमुख भूमिका निभायी जा रही है/निभाने का प्रस्ताव है; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सज्जमान खुरशीद) : (क) और (ख). भारत की सरकार भूतपूर्व युगोस्लाविया में राजनीतिक समाधान के लिए निरन्तर कहती रही है। सरकार का यह दृढ़ विश्वास है कि सैनिक समाधान निरर्थक हैं तथा स्वयं अपने हितों के विरुद्ध है और यह कि एक ऐसा ही समाधान स्थायी हो सकता है जो न्यायोचित, न्यायसंगत, समान तथा व्यापक रूप से सभी पक्षों को स्वीकार्य हो। एक राजनीतिक समाधान खोजने के उद्देश्य से संयुक्त राष्ट्र तथा सम्पर्क दल के प्रयासों का भारत की सरकार ने समर्थन किया है।

समेकित ग्रामीण ऊर्जा कार्यक्रम

2510. डा० खुरशीराम हुंगरोनज जेस्वाणी : क्या विद्युत मंत्री

यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात में समेकित ग्रामीण ऊर्जा कार्यक्रम के तहत किसी प्रकार का कार्य किया गया है;

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

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इस पर कितना खर्च किया गया ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) :

(क) और (ख). अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय से प्राप्त सूचना के अनुसार, गुजरात राज्य में अभी तक 22 खण्डों (ब्लॉकों) में समेकित ग्रामीण ऊर्जा कार्यक्रम (आई.आर.ई.पी.) लागू किया गया है। इस कार्यक्रम के अधीन विभिन्न ऊर्जा पद्धतियों को, विशेष रूप से नवीकरणीय ऊर्जा और ऊर्जा वस्तु पद्धतियों को चुनिंदा आई.आर.ई.पी. खण्डों (ब्लॉक) में प्रोत्साहन प्रदान किया जा रहा है।

(ग) आई.आर.ई.पी. की केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत गत तीन वर्षों के दौरान भारत सरकार द्वारा स्वीकृत निधियों का ब्यौरा निम्नवत है :

1992-93	रु० 46.66 लाख
1993-94	रु० 51.68 लाख
1994-95	रु० 11.70 लाख

गोवा में खनिज उत्पादन

2511. श्री इरीश नारायण प्रभु झाट्ये : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष गोवा में कुल कितने खनिज का उत्पादन हुआ और खनिज-वार उसका क्या मूल्य था;

(ख) कौन-कौन सी नई खनन परियोजनाएं आरम्भ की गई हैं और उनकी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) गोवा में खनन कार्य के परिणामस्वरूप राज्य एवं केन्द्रीय सरकार को कुल कितना राजस्व मिलता है ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बजराम सिंह यादव) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

भारतीय खानों में विदेशी पूंजी निवेश

2512. श्री उपेन्द्र नाथ बर्मा : क्या खान मंत्री यह बताने की

कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा उदारीकृत आर्थिक नीति के अपनाए जाने के बाद से अब तक कितने विदेशी पूंजी निवेशकों ने भारतीय खान क्षेत्र में निवेश किया है; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और घरेलू पूंजी निवेशकों पर इसका क्या प्रभाव पड़ा है ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बजराम सिंह यादव): (क) और (ख). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

गुजरात की नयी शहरी विकास योजनाएं

2513. श्री शंकर सिंह बाघेला :

डा० अमृतलाल कालिदास पटेल :

श्री विलीप भाई संघाणी :

क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार ने चालू वित्तीय वर्ष के दौरान कोई नयी शहरी विकास योजनाएं भेजी हैं;

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

(ग) राज्य की वर्तमान शहरी विकास योजनाओं के कार्यान्वयन में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वर्ष 1979-80 से आज तक छोटे तथा मझौले कस्बों के एकीकृत विकास की केन्द्र प्रवर्तित योजना के तहत गुजरात राज्य के 43 कस्बे शामिल किये गये हैं और 13.10 करोड़ रुपये की केन्द्रीय सहायता दी गयी है। राज्य सरकार ने दिसम्बर, 1994 तक 17.38 करोड़ रुपये के व्यय की सूचना दी है। इन स्कीमों ने बाजार तथा विपणन परिसर, सड़कें, जल निकासी कार्य, स्थल और सेवा, बस स्टैण्ड और अन्य अवस्थापना सुविधाएं शामिल हैं।

[हिन्दी]

गैस पर आधारित उर्वरक संयंत्र

2414. श्री घत्ता मेघे : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को महाराष्ट्र में गैस पर आधारित नए उर्वरक संयंत्र स्थापित करने संबंधी कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इन प्रस्तावों को कब तक मंजूरी दे दी जाएगी ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रानिकी विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाडॉ चौजीरो): (क) सरकार द्वारा 24.7.91 को जारी औद्योगिक नीति वक्तव्य के अनुसार उर्वरक संयंत्र स्थापित करने के लिए किसी औद्योगिक लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है। सरकार को महाराष्ट्र में गैस पर आधारित नये उर्वरक संयंत्र को स्थापित करने के लिए सार्वजनिक/सहकारी क्षेत्र के उपक्रमों से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता।

भारतीय मिशनों का नवीकरण

2515. डा० अमृतलाल कालिदास पटेल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेश स्थिति भारतीय मिशनों तथा पोस्टों के प्रमुखों के आवासों के नवीकरण पर एक वर्ष में औसतन कितना खर्च किया जा रहा है;

(ख) क्या यह व्यय इस प्रयोजनार्थ किये जाने वाले बजटीय आवंटन से अधिक है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी गत तीन वर्षों का ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. एन. भाटिया) : (क) से (ग). सूचना विदेश स्थित मिशनों और केन्द्रों से एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

ब्रिटेन में भारतीयों को डराया जाना

2516. श्री बी.एन. शर्मा प्रेम : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह बात सरकार के ध्यान में आयी है कि कुछ कट्टरपंथी तथा जातिवादी समूह जैसे डिज्ब-उत्त-तहरीर ब्रिटेन में भारतीयों को डराने, धमकाने वाले कार्यों में लगे हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस मामले में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) जी नहीं। यद्यपि सरकार को यू.के. में डिज्ब-उल-तेहरीर नामक उग्रवादी इस्लामी दल के बारे में जानकारी है। तथापि, इसके समर्थकों द्वारा यू.के. में भारतीयों को परेशान किए जाने की कोई विशिष्ट रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

सड़कों की दशा

2517. श्रीमती महेन्द्र कुमारी :

श्री अमर पास सिंह :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सड़कों की दशा अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान ने देश में सड़कों की दशा में और सुधार करने हेतु कदम उठाए हैं;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ). केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान, मंत्रालय द्वारा प्रायोजित अनुसंधान और विकास स्कीमों के तहत सड़कों की गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए नई सामग्री और तकनीकों से संबंधित अनुसंधान करता रहा है।

[हिन्दी]

नेपाल के विद्यार्थियों के लिए कोटा

2518. श्री सूर्य नारायण यादव : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश के इंजीनियरिंग तथा मेडिकल कालेजों में नेपाल के कोटे में वृद्धि करने का है; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.एन. भाटिया) : (क) भारत में उच्च अध्ययन की संस्थाओं में प्रवेश के इच्छुक विदेशी छात्रों

के लिए स्थानों का आवंटन चिकित्सा के क्षेत्र में स्वास्थ्य मंत्रालय और इंजीनियरी के क्षेत्र में मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा किया जाता है। कुछ वर्षों से चिकित्सा के स्थान घटते जा रहे हैं। विदेशी छात्रों के लिए स्थानों की संख्या को बढ़ाने के मामले को स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ उठाया गया है। यदि अतिरिक्त स्थान उपलब्ध होते हैं, तो नेपाल समेत सभी लाभान्वित देशों के लिए कोटा बढ़ा दिया जाएगा।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुबाध]

म्यांमार के साथ द्विपक्षीय सम्बन्ध

2519. श्री पित्त बसु :

श्री राम विनास पासवान :

श्री श्रीकान्त जेना :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने म्यांमार सरकार द्वारा विपक्षी नेता श्रीमती आंग सान सू की द्वारा शुरू किए गए आन्दोलन पर से प्रतिबन्ध हटाने के पश्चात् म्यांमार के साथ व्यापार सम्बन्धों सहित द्विपक्षीय संबंधों को मजबूत करने के लिए कोई पहल की है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में अब तक क्या उपलब्धियां रही हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार उस देश के साथ आर्थिक सहयोग को फिर से शुरू करने तथा दोनों देशों के बीच सीमाओं के दोनों तरफ सड़कों के निर्माण के साथ-साथ निर्माण कार्य शुरू करने का है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार सीमावर्ती क्षेत्रों में उपद्रवों पर काबू पाने हेतु म्यांमार से सहयोग प्राप्त करने का है;

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

(छ) म्यांमार के छात्रों को भारत में अध्ययन हेतु प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) और (ख). भारत दोनों देशों के बीच स्थायी तथा सहयोगपूर्ण सम्बन्ध कायम करने के लिए निरन्तर प्रयत्नशील है। हमने ओ.सान.सु. की को रिहा किए जाने का स्वागत किया है।

(ग) और (घ). भारत की सीमा से लगे क्षेत्रों का विकास करने के उद्देश्य से म्यांमार में सड़कों के निर्माण का एक प्रस्ताव भी भारत

सरकार के विचाराधीन है।

(ङ) और (च). भारत की सरकार ने उत्तर-पूर्वी क्षेत्रों में विद्रोही गतिविधियों पर काबू पाने के लिए म्यांमार की सरकार का सहयोग मांगा है।

(छ) सरकार आई टेक के अन्तर्गत विभिन्न क्षेत्रों में म्यांमार के राष्ट्रियों को प्रशिक्षण प्रदान कर रही है तथा भारत में विभिन्न पाठ्यक्रमों में प्रवेश की सुविधा भी प्रदान कर रही है।

क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, हैदराबाद

2520. प्रो. उम्मारैडिड बेंकटेस्वरु : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, हैदराबाद में पासपोर्ट हेतु बड़ी संख्या में आवेदन पत्र लंबित है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी आज तक का ब्योरा क्या है;

(ग) क्या लंबित आवेदन पत्रों को स्वीकृति दिए जाने हेतु कोई विशेष अभियान चलाने का प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री आर.एन. भाटिया : (क) और (ख). हैदराबाद स्थित पासपोर्ट कार्यालय में लंबित पासपोर्ट आवेदन पत्रों की कुल संख्या जो 30.6.1994 को 27,541 थी 30.6.1995 को घटाकर 21,713 रह गई।

(ग) और (घ). सरकार ने पासपोर्ट कार्यालयों की कार्य प्रणाली को सुचारु बनाने के लिए तथा पासपोर्ट शीघ्र जारी करने के लिए आवश्यक उपाय किए हैं और कर रही है जिनमें कर्मचारियों की संख्या को बढ़ाना, कम्प्यूटरीकरण समेत कार्यालय सुविधाओं को उन्नत करना, विलम्ब को कम करने के लिए प्रणालियों और प्रक्रियाओं की समीक्षा करना, पासपोर्ट कार्यालयों का नियमित निरीक्षण और अनुवर्ती कार्रवाई शामिल है।

“इंडिया हेबिटेड सेंटर”

2521. श्री एस.एम. ज्ञानजान बाशा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) “इंडिया हेबिटेड सेंटर, नई दिल्ली” की स्थापना की मूल अवधारणा क्या थी;

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

(ग) क्या इस संबंध में मूल अवधारणा का पालन किया गया

है;

(घ) क्या मूल अवधारणा और इसके अंतिम परिणाम में काफी अन्तर है; और

(ङ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. बृंगण): (क) से (ङ). इंडिया हेबिटेड सेंटर (भारत पर्यावास केन्द्र) सोसाइटीज रजिस्ट्रेशन एक्ट के तहत सोसाइटी के रूप में पंजीकृत है और एक स्वायत्त संगठन है जिसे कोई सरकारी धन या अनुदान नहीं मिलता। सेंटर की स्थापना एक भौतिक पर्यावरण के विकास के उद्देश्य से की गई है, जिसमें पर्यावास के विभिन्न पहलुओं, और पर्यावास संबंधी पर्यावरण मुद्दों से जुड़े विभिन्न व्यावसायिक व्यक्ति व संस्थायें पर्यावास से जुड़ी समस्याओं के समाधान के लिए मिल-जुल कर कार्य करेंगे, कार्य करायेंगे और तदनुसार प्रयास करेंगे। केन्द्र की सवस्यता का निर्णय एक विशेष कमेटी द्वारा उपर्युक्त मानदण्डों के आधार पर विचार कर किया जाता है।

उर्बरक एकक

2522. श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या : क्या रसायन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जून, 1995 के अंतिम सप्ताह में चार उर्बरक एककों को बंद कर दिया गया तथा कुछ और एकक बंद होने के कगार पर हैं;

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

(ग) उन एककों को बंद किए जाने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार इन एककों को अर्धक्षम बनाने हेतु सहायता देने का है; और

(ङ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

रसायन तथा उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रानिक्की विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुआर्डो फैंजीरो): (क) से (ग). फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया (एफ.सी.आई.) के तीन घालू एकक अर्थात् सिन्दरी, रामागुण्डम और तालचर और हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया (एच.एफ.सी.) का बरौनी एकक वार्षिक टर्न अराउन्ड जॉब्स को लेने के लिए जून, 1995 के अंतिम सप्ताह के दौरान बन्द थे। उपस्कर खराबी के कारण इस अवधि के दौरान दुर्गापुर एकक में उत्पादन को अस्थाई रूप से लंबित करना पड़ा था। एफ.सी.आई. के सिन्दरी और तालचर एककों में उत्पादन प्रारम्भ कर दिया गया है और एफ.सी.आई. के रामागुण्डम

एकक तथा एच.एफ.सी. के बरौनी एकक में संयंत्र आरम्भ करने संबंधी कार्यकलाप प्रगति पर है।

एफ.सी.आई. का गोरखपुर एकक संयंत्र एक दुर्घटना के पश्चात् 10.6.90 से बन्द पड़ा है।

(घ) और (ङ) एफ.सी.आई. और एच.एफ.सी. को इनके प्रचालन एककों में उर्वरकों का उत्पादन बनाए रखने के लिए सरकार चालू वित्तीय वर्ष के लिए 50.50 करोड़ 80 की बजटीय राशि की तुलना में 231.50 करोड़ 80 अधिक की अतिरिक्त गैर योजना बजटीय सहायता प्रदान करने के लिए सहमत हो चुकी है।

सरकार ने हाल ही में सिद्धान्त रूप से एफ.सी.आई. और एच.एफ.सी. के लिए पुनरुद्धार पैकेजों को मंजूरी प्रदान किया है जिसमें एफ.सी.आई. के सिन्दरी, रामागुण्डम तथा तालघर और एच.एफ.सी. के बरौनी, दुर्गापुर और नामरूप एककों का पुनरुद्धार परिकल्पित है। क्योंकि एफ.सी.आई. के गोरखपुर एकक और एच.एफ.सी. की हल्दिया परियोजना का पुनरुद्धार आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं पाया गया अतः उनके पुनर्वास के लिए निजी पूंजी आकर्षित करने के विकल्प पर विचार करने का निर्णय लिया गया है। पुनरुद्धार पैकेजों में 2201.13 करोड़ 80 का नया निवेश शामिल होगा। (1736.20 करोड़ 80 एफ.सी.आई. के लिए तथा 464.93 करोड़ 80 एच.एफ.सी. के लिए) जो इन उपक्रमों के लिए पूंजी पुनर्संरचना और अन्य वित्तीय रियायतों के अलावा है। पुनरुद्धार पैकेजों के निधिकरण के लिए उपायों की अभी तक व्यवस्था नहीं की गयी है। पुनरुद्धार पैकेजों का कार्यान्वयन निधिकरण की व्यवस्थाओं को सुदृढ़ करने और उनके औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्गठन बोर्ड (बी.आई.एफ.आर.) जो न्यायिक कल्प है, द्वारा मंजूरी पर निर्भर करेगा।

कोका कोला

2523. श्री गुरुदास कामत :

श्रीमती कुण्डेन्द्र कौर (दीपा) :

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

(क) देश में मैसर्स कोका कोला के निर्माण एककों और इसकी सहायक कंपनियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) भारत में इस कंपनी में प्रबंधक और गैर-प्रबंधन कर्मचारियों सहित और कितने कर्मचारी हैं; और

(ग) इस कंपनी में कितने विदेशी लोग कार्यरत हैं ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[चिन्धी]

जयपुर-दिल्ली राष्ट्रीय राजमार्ग

2524. श्री गिरधारी ज्ञान भार्गव : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जयपुर-दिल्ली राष्ट्रीय राजमार्ग को चार लेनों वाला बनाने संबंधी निर्माण कार्य प्रगति पर है;

(ख) यदि हाँ, तो इस पर कुल कितनी राशि खर्च होगी;

(ग) 1994-95 के दौरान इस पर कुल कितनी राशि खर्च हुई और अब तक कितना निर्माण कार्य पूरा हुआ है; और

(घ) शेष कार्य कब तक पूरा कर दिया जाएगा और इन परियोजनाओं को पूरा करने में किन-किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी हाँ।

(ख) उस पर कुल 279.37 करोड़ 80 के व्यय होने की संभावना है।

(ग) वित्तीय वर्ष 1994-95 के दौरान 31.27 करोड़ 80 व्यय किए गए हैं। डांड गांव में एक छोटे खंड के सिवाय राजस्थान में 17 कि.मी. लम्बे प्रथम खंड में यह कार्य पूरा होने वाला है। 68.5 कि.मी. लम्बे दूसरे खंड में वर्तमान प्रगति 41.25 प्रतिशत है।

(घ) चार लेन बनाने के विभिन्न कार्यों के पूरा होने की लक्षित तारीखें मार्च, 1996 और नवम्बर, 1999 के मध्य हैं। डांड गांव में यह कार्य भूमि के एक छोटे खंड जिसमें कुएँ और ढांचे बने हुए हैं, के अधिग्रहण के विरुद्ध प्रामीणों के विरोध के कारण ठका हुआ है।

बदरपुर खान में अवैध खनन

2525. श्री अवतार सिंह भंडाना : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरीदाबाद एवं गुरुग्राम में अवैध खनन कार्य को रोकने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं;

(ख) फरीदाबाद जिले में कितने अवैध खानों को राज्य सरकार द्वारा बलात् बंद करवाया गया है; और

(ग) बदरपुर स्थित खानों को पुनः चालू करने हेतु केन्द्र सरकार क्या कदम उठाया गया है/उठाए जाएंगे ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री बजरान सिंह यादव : (क)

से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

एनरॉन विद्युत परियोजना

2526. श्री वृजभूषण शरण सिंह :

श्री सत्यदेव सिंह :

श्री चित्त बसु :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र के दामोदर में विद्युत उत्पादन हेतु एनरॉन विद्युत कम्पनी के साथ किया गया समझौता रद्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इस सम्बन्ध में जाँच कराने और इस सम्बन्ध में दोषी पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री श्रीमती उर्मिला सी. पटेल :

(क) से (घ). महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया है कि दामोदर विद्युत परियोजना की समीक्षा करने हेतु उनके द्वारा गठित मंत्रिमंडलीय उप समिति की रिपोर्ट के आधार पर राज्य सरकार ने निम्नलिखित निर्णय लिए हैं :

(i) चूंकि महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड के पास धरण-दो को रद्द करने का विवेकाधिकार है, इसलिए राज्य सरकार ने धरण-2 को रद्द करने का निर्णय लिया है।

(ii) धरण-1 के लिए किए गए समझौते को समाप्त कर दिया जाना चाहिये और कार्य बंद कर दिया जाना चाहिये।

महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया है और उन्होंने महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड को उपरोक्त निर्णयों के अनुसार सूचित किया है और महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड इस संबंध में आवश्यक कार्यवाही कर रहा है। यह राज्य की परियोजना है और भारत सरकार द्वारा जांच किए जाने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

[अनुवाद]

शहरी क्षेत्रों में बेरोजगार युवक

2527. श्री अरविन्द त्रिवेदी :

प्र० प्रेम धूमल :

श्री प्रकाश बी० पाटील :

श्री सुशील चन्द्र वर्मा :

डा० जयन्त रंगपी :

क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शहरी क्षेत्रों में बेरोजगार युवाओं के लिए और अधिक रोजगारों के सृजन हेतु कोई पहल की है;

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

(ग) देश में 31 जुलाई, 1995 को राज्यवार कितने शिक्षित युवा बेरोजगार थे;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार और राज्यवार कितने शिक्षित बेरोजगार युवाओं को रोजगार प्रदान किए गए; और

(ङ) सरकार द्वारा देश में बेरोजगार युवाओं को रोजगार प्रदान करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धूमन) : (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

स्वयंसेवी गैर सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता

2528. श्री भोगेन्द्र झा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वयंसेवी गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान की जा रही है तथा इस संदर्भ में आवेदन पत्र विज्ञापन के माध्यम से मंगाये गये थे;

(ख) यदि हाँ, तो गत तीन वर्षों के दौरान राज्यवार ऐसे कुल प्राप्त हुए, धर्यनित किए गए तथा वित्तीय सहायता प्रदान किए गए आवेदन पत्रों की क्या संख्या है;

(ग) क्या एक अपंजीकृत निकाय, सेंटर फार एन.वाई.ओ.के. के माध्यम से इन्हें धन दिया जा रहा है;

(घ) यदि हाँ, तो किसी सरकारी शीर्ष एजेन्सी के बदले में अपंजीकृत निकाय का चुनाव करने के क्या कारण हैं; और

(ङ) ध्यान के मापदंड क्या हैं तथा दिल्ली तथा बिहार के लिए इनकी सूची क्या है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धूमन) : (क) जी, हाँ। दिल्ली आधारित संगठनों से आवेदन पत्र आमंत्रित किए गए थे।

- (ख) (i) प्राप्त आवेदनपत्र - 31
(ii) धयनित तथा वित्तीय सहायता प्राप्त - 10

(ग) गैर सरकारी संगठनों का केन्द्र हेबीटाट पोलीटेक का एक भाग है जो कि एक पंजीकृत संस्था है।

(घ) उपर्युक्त भाग (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) सामुदायिक समस्याओं से भली-भांति परिचित तथा सामुदायिक संगठनों में दक्ष गैर सरकारी संगठनों को चुना गया था। चूंकि धयन केवल दिल्ली तक ही सीमित था अतः दिल्ली में लाभार्थियों की सूची विवरण में संलग्न है।

विबरण

क्र.सं. गैर सरकारी संगठनों के नाम

1. राजीव नीलू कछवाहा पब्लिक चेरिटेबल ट्रस्ट।
2. इण्डकेयर चेरिटेबल ट्रस्ट।
3. डा. ए.वी. बालिगा मेमोरियल ट्रस्ट।
4. हर्ष।
5. लव एण्ड केयर।
6. शरण।
7. आश्रय।
8. दि आर्गेनाइजेशन फॉर एप्लाइड सोशियो इकोनोमिक सिस्टम।
9. दीपालय।
10. प्राची एजुकेशनल सोसायटी।

राज्य विद्युत बोर्डों को विश्व बैंक सहायता

2529. श्री जे. चौबका राव : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक के प्रबन्ध निदेशक ने अप्रैल 1995 में अपनी भारत यात्रा के दौरान यह घोषणा की थी कि देश के राज्य विद्युत बोर्डों को विश्व बैंक से विद्युत परियोजनाओं के लिए निवेश हासिल करने हेतु कार्य निष्पादनवार अर्हता प्राप्त करना आवश्यक नहीं है; और

(ख) यदि हाँ, तो विश्व बैंक द्वारा परियोजना सहायता प्रदान करने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं और विश्व बैंक से सहायता

हासिल करने सम्बन्धी मामलों सहित राज्य विद्युत बोर्डों के कार्यनिष्पादन में क्या कमियां पाई गई हैं, जिससे उन्हें विश्व बैंक सहायता से वंचित होना पड़ता है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) और (ख) विश्व बैंक समय-समय पर विद्युत क्षेत्र की भौतिक वित्तीय स्थिति में सुधार लाने के लिए विभिन्न उपाय सुझाता रहा है, जिसमें, अन्य बातों के साथ-साथ, राज्य बिजली बोर्डों के टेरिफ डांचे को युक्तिसंगत बनाना एवं राज्य स्तर पर विद्युत उद्योग के आधारभूत डांचे में सुधार लाना शामिल है।

आवास समितियों को भूमि का आबंटन

2530. श्री ए. इन्द्रकरण रेड्डी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक कितनी समूह आवास समितियां पंजीकृत की गई हैं, और प्लेटों के निर्माण हेतु भूमि आबंटित की गई है;

(ख) इनमें से कितनी समितियां ऐसी हैं, जिन्हें भूमि आबंटित की गयी थी और जिन्होंने प्लेटों का निर्माण कार्य पूरा कर लिया है; और

(ग) सरकार द्वारा इन समितियों में से बोगस सदस्यों को हटाने हेतु क्या कार्य करने का विचार है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) और (ख). डी.डी.ए. ने बताया है कि वर्ष 1985 से पहले 518 सहकारी आवास समितियों को भूमि आबंटित की गई थी। 171 और समितियों को वर्ष 1992 से द्वार का फेज-1 में विशिष्ट भूखण्ड आबंटित किये गये हैं। इनमें से 110 समितियों ने पूरा प्रीमियम अदा कर आबंटित भूमि का कब्जा ले लिया है।

डी.डी.ए. ने 11 समितियों के मामले में पूर्णतः प्रमाण-पत्र तथा 95 समितियों के मामले में अन्तिम कब्जा प्रमाण-पत्र जारी कर दिये हैं।

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

दिल्ली विकास प्राधिकरण की स्लम विंग में अनियमितताएं

2531. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री दिल्ली विकास प्राधिकरण की स्लम विंग में अनियमितताएं के बारे में 18 दिसम्बर, 1991 के अंतरांकित प्रश्न संख्या 4517 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली सरकार ने इस मामले की जांच कर ली है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या परिणाम निकले और इन पर क्या कार्यवाही की गयी है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं और इस मामले को अंतिम रूप कब तक दे दिया जाएगा ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) से (ग). राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली सरकार ने बताया है कि अनियमितताओं की जांच करने और त्रुटियों बाबत दायित्व निर्धारित करने के लिए डी.डी.ए. (अब एम.सी.डी.) के स्लम विभाग की विशेष लेखा परीक्षा रिपोर्ट और उस पर केन्द्रीय सतर्कता आयोग की टिप्पणियां उनके प्रष्टाचार निवारक विभाग को भेजी गई हैं।

आस्ट्रेलियाई फर्म के साथ समझौता ज्ञापन

2532. श्रीमती चन्द्र प्रभा वर्मा : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुद्रेमुख आयरन और कम्पनी लिमिटेड ने आस्ट्रेलियाई फर्म के साथ कर्नाटक स्थित कुद्रेमुख क्षेत्र में सोना और अन्य खनिज निकालने हेतु समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं;

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

(ग) सोना और अन्य खनिजों के अनुमानतः कितनी-कितनी मात्रा में निकाले जाने की संभावना है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) से (ग). कर्नाटक राज्य में कुद्रेमुख और इसके आसपास के क्षेत्रों में लोह अयस्क पछोड़नों सोना तथा खनिजों का उत्खलन करने की सम्भाव्यता का पता लगाने के लिए कुद्रेमुख आयरन और कम्पनी लिमिटेड (के.आई.ओ.सी.एल.) ने 20 मई, 1995 को मैसर्स आस्ट्रेलियन इण्डियन रीसोर्सिज एन.एल. आस्ट्रेलिया के साथ समझौता ज्ञापन किया है। इस फर्म ने कुद्रेमुख खान और पछोड़न ठेकों से परीक्षण के लिए नमूने एकत्र किए हैं। इन नमूनों के परिणाम सम्भवतः गवेषण किए जाने वाले खनिजों की अनुमानित मात्रा निर्धारित करेंगे।

इस्पात का आयात

2533. श्रीमती वसुन्धरा राजे : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय इस्पात का वार्षिक आयात कितना है;

(ख) क्या सरकार का विचार आयात कम करने का है;

(ग) यदि हाँ, तो 1995-96 के लिए कितने आयात का अनुमान है; और

(घ) किस वर्ष तक इस्पात का आयात बंद कर दिया जायेगा ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) :

(क) पिछले 5 वर्षों के दौरान इस्पात का औसत वार्षिक आयात लगभग 12.7 लाख टन था।

(ख) से (घ). अब इस्पात का आयात निर्बाध रूप से किया जा सकता है। स्वदेशी उपलब्धता में मात्रा तथा गुणवत्ता की दृष्टि से वृद्धि करने के लिए आयात की मात्रा विशिष्ट आवश्यकताओं पर निर्भर करती है। इस्पात के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए सरकार ने कई कदम उठाए हैं। सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों ने विस्तार और आधुनिकीकरण कार्यक्रम आरम्भ किए हैं। सरकार निजी क्षेत्र में अतिरिक्त उत्पादन क्षमता सृजित करने के लिए भी प्रोत्साहित कर रही है। इस्पात की उपलब्धता में वृद्धि होने और गुणवत्ता में सुधार होने से इस्पात के आयात में गिरावट आने की संभावना है। तथापि इस्पात की कुछ मात्रा विशेष रूप से उन वर्ग और श्रेणियों, जिनकी देश में केवल कम मात्रा में आवश्यकता होती है का सदैव आयात करने की आवश्यकता होगी।

विद्युत परियोजनाओं को स्वीकृति

2534. श्री राम नाईक : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई विद्युत परियोजना के लिए 48 स्वीकृतियां प्राप्त की जानी थीं और इस समय 46 स्वीकृतियां प्राप्त करनी होती हैं;

(ख) क्या सरकार स्वीकृतियों की संख्या और कम करने पर विचार करेगी;

(ग) यदि हाँ, तो इसके लिए कोई समयबद्ध कार्यक्रम बनाया गया है; और

(घ) इस समय आवश्यक 46 स्वीकृतियों का ब्यौरा क्या है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) :

(क) जी, नहीं। ताप विद्युत उत्पादन परियोजना के लिए एक विकासकर्ता को तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से स्वीकृति प्राप्त करने हेतु 17 स्वीकृतियां/प्रमाण-पत्र/प्रलेख केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को प्रस्तुत करने होते हैं, जबकि जल विद्युत परियोजना के लिए 10 स्वीकृतियां अपेक्षित होती हैं।

(ख) से (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

श्री मेरिडियन होटल की माइसेंस फीस

2535. श्री सैयद शहाबुद्दीन : क्या शहरी कार्य और रोजगार

मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नगरपालिका की भूमि पर स्थित ली मेरिडियन होटल के मालिकों पर कितना वार्षिक किराया अथवा लाइसेंस फीस बकाया है;

(ख) 31 मार्च, 1994 तक इस संबंध में कितनी धनराशि बकाया थी;

(ग) इस बकाया राशि की वसूली हेतु क्या कानूनी कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या यह सच है कि इस होटल ने सड़क के किनारे की जमीन भी हथिया ली है; और

(ङ) यदि हाँ, तो इस अतिक्रमण को खाली कराने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. घुंगन) : (क) मैसर्स सी.जे. इंटरनेशनल होटल अर्थात् होटल ली-मेरिडियन को लाइसेंस पर दिये गये प्लॉट की उनके द्वारा देय वार्षिक लाइसेंस फीस 2.68 करोड़ रुपये अथवा सकल आमद का 21 प्रतिशत जो भी अधिक है।

(ख) एन.डी.एम.सी. की सूचना के अनुसार होटल से 31.3.94 तक 30,31,95,007.69 रुपये की राशि बकाया है।

(ग) चूंकि बताया गया है कि होटल स्थानीय निकाय को नियमित किश्तें अदा कर रहा है, इसलिए कोई कानूनी कार्रवाई विचाराधीन नहीं है।

(घ) जी, नहीं।

पेप्सी कम्पनी द्वारा किया गया निवेश

2536. श्री सनत कुमार मंडल : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पेप्सी कम्पनी इंडिया होडिंग्स ने फरवरी, 1994 में इसे मंजूरी दिए जाने के बाद किए गए निवेश के बारे में सरकार को सही ब्योरा दे दिया है;

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

(ग) बहुराष्ट्रीय कम्पनियों द्वारा किए जा रहे निवेश की निगरानी के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए जाने का विचार है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

केन्द्रीय विद्युत अधिनियम

2537. श्री सनत कुमार मंडल : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा में विश्व बैंक द्वारा प्रायोजित विद्युत क्षेत्र निजीकरण कार्यक्रम के परिणामस्वरूप राष्ट्रीय विद्युत प्राधिकरण की भूमिका इसको राज्य विद्युत बोर्डों और केन्द्रीय विद्युत निकायों जैसे राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम, पावर ग्रिड आदि के दायित्व के सम्बन्ध में समाप्त हो जाएगी;

(ख) उड़ीसा में विश्व बैंक द्वारा प्रायोजित पुनर्गठन परियोजना को राज्य स्तरीय विनियामक कार्यों और भारतीय परिस्थितियों के कितना अनुरूप बनाया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय विद्युत अधिनियम में विश्व बैंक के निर्देशानुसार संशोधन करने का है; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) : (क) उड़ीसा सरकार ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित उड़ीसा विद्युत सुधार बिल में निहित प्रावधान विद्युत (आपूर्ति) अधिनियम, 1948 की प्रयोज्यता का उल्लंघन नहीं करते। तथापि, उड़ीसा विद्युत सुधार बिल से संबंधित प्रारूप भारत सरकार के निर्णयाधीन है।

(ख) उड़ीसा सरकार ने उल्लेख किया है कि विद्युत सुधार अधिनियम उड़ीसा राज्य में राज्य बिजली बोर्ड को विस्थापित कर उसके द्वारा किए जाने वाले कार्य को अन्य निकायों में निहित करता है। इसलिए पुनः गठन उड़ीसा राज्य के भीतर कार्य कर रहे निकायों तक ही सीमित है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

संयुक्त उद्यम नौवहन कम्पनी

2538. श्री सनत कुमार मंडल : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड, राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड और कूप्रेमुख लौह अयस्क कम्पनी लिमिटेड का विचार करने रक्षित कार्गो की आवाजाही और घरा उठाई के लिए एक संयुक्त उद्यम नौवहन कम्पनी शुरू करने का है;

(ख) क्या सरकारी क्षेत्र के इन तीन उपक्रमों ने संयुक्त नौवहन में उद्यम की स्थापना के लिए उनके मंत्रालय से मंजूरी मांगी है;

(ग) यदि हाँ, तो इस पर उनके मंत्रालय की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या मद्रास स्थिति औमणी शिपिंग कन्सलटेंट्स ने सिफारिश की है कि नौवहन में संयुक्त उद्यम की स्थापना 400 करोड़ की आरम्भिक पूंजी से विदेश में की जा सकती है;

(ङ) यदि हाँ, तो क्या उनके मंत्रालय ने स्वीकृति देते समय अन्य सिफारिशों के साथ इस सिफारिश की जांच की है, यदि हाँ, तो इन अति महत्वपूर्ण मुद्दों पर उनकी सुविचारित राय क्या है; और

(च) क्या इस नौवहन संयुक्त उद्यम के पास अपने जलपोत होंगे या उन्हें किराए पर लिया जाएगा और क्या इन जलपोतों पर भारतीय झंडा लगेगा ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव): (क) और (ख). प्रमुख रूप से विदेशों से आयात किए जा रहे और विदेशों को निर्यात किए जा रहे भारी मात्रा में सामान के निजी कार्गो की सम्माल करने के लिए स्टील अयॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड (सेल), राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आर.आई.एन.एल.) और कुद्रेमुख आयरन और कम्पनी लिमिटेड (के.आई.ओ.सी.एल.) ने एक संयुक्त उद्यम नौवहन कम्पनी बनाने का प्रस्ताव किया है।

(ग) से (घ). इस समय इस प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

विजली का प्रति व्यक्ति उत्पादन और खपत

2539. श्री भोगेन्द्र झा : क्या विद्युत मंत्री बिजली का प्रति व्यक्ति उत्पादन और खपत के बारे में 7 अगस्त, 1995 के अतारंकित प्रश्न संख्या 1018 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान विशेष रूप से बिहार में बिजली का प्रति व्यक्ति उत्पादन और खपत का राज्यवार ब्यौरा क्या है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल): वर्ष 1990-91 से 1993-94 के दौरान प्रति-व्यक्ति विद्युत खपत का राज्यवार (बिहार सहित) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। बिहार में 1991-92 से 1994-95 तक वास्तविक विद्युत उत्पादन क्रमशः 2586 मि.यू., 2963 मि.यू., 2988 मि.यू. और 3286 मि.यू. था।

विवरण

वर्ष 1991-92, 1992-93 और 1993-94 के दौरान प्रति व्यक्ति वार्षिक विद्युत खपत का राज्यवार ब्यौरा (यूटीबिटीज और गैर-यूटीबिटीज)

(किवा घ)

क्षेत्र/राज्य का नाम	1991-92	1992-93	1993-94*
1	2	3	4
उत्तरी क्षेत्र			
हरियाणा	460.15	507.24	486.98

	1	2	3	4
हिमाचल प्रदेश	206.74	207.94	217.30	
जम्मू व कश्मीर	188.71	188.24	196.53	
पंजाब	622.40	683.58	702.71	
राजस्थान	232.40	246.45	254.00	
उत्तर प्रदेश	174.37	178.62	186.39	
छत्तीसगढ़	693.33	714.68	665.34	
दिल्ली	746.33	823.26	779.39	
उप-जोड़	266.53	282.45	288.21	
पश्चिमी क्षेत्र				
गुजरात	507.38	538.43	590.36	
मध्य प्रदेश	267.18	280.59	310.20	
महाराष्ट्र	431.84	438.58	459.23	
गोवा	499.16	540.70	593.38	
दमन और द्वीप	785.90	1014.70	1182.09	
दादर और नगर हवेली	1049.64	1174.50	1392.07	
उप-जोड़	391.33	406.21	436.74	
दक्षिणी क्षेत्र				
आंध्र प्रदेश	288.27	312.49	344.17	
कर्नाटक	299.15	302.98	323.24	
केरल	195.63	200.10	216.52	
तमिलनाडु	333.66	368.85	387.36	
पांडिचेरी	762.29	855.91	843.23	
लक्षद्वीप	172.40	183.20	207.20	
उप-जोड़	291.88	311.80	334.71	

1	2	3	4
पूर्वी क्षेत्र			
बिहार	114.69	117.03	124.92
उड़ीसा	298.36	296.95	318.66
पश्चिमी बंगाल	151.05	157.70	163.63
अंडमान और निकोबार द्वीप समूह*	135.93	162.35	168.24
सिक्किम	119.98	113.93	116.09
उप-जोड़	159.10	162.39	171.57
उत्तर पूर्व क्षेत्र			
असम	98.14	96.77	96.45
मणिपुर	106.56	103.88	111.03
मेघालय	124.32	129.10	134.94
नागालैंड	76.70	72.90	68.14
त्रिपुरा	49.38	50.53	59.57
अरुणाचल प्रदेश	56.59	54.13	66.51
मिजोरम	69.41	90.86	101.29
उप-जोड़	93.20	93.44	94.43
जोड़ अखिल भारत	269.98	283.10	299.00

टिप्पणी : * अनतिम.

जल इस्पात संयंत्रों के लिए विद्युत

2540. प्रो० उम्मारेडिड बेंकटेश्वररु : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने 1995-96 में विभिन्न राज्यों में लघु इस्पात संयंत्रों को विद्युत की पर्याप्त मात्रा में आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु कोई योजना बनाई है;

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

(ग) क्या विद्युत की आपूर्ति रियायती दरों पर की जायेगी; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):
(क) से (घ). विभिन्न श्रेणियों के उपभोक्ताओं को विद्युत का वितरण करने का दायित्व मुख्यतः संबंधित राज्य सरकार का होता है। उपभोक्ताओं की प्राथमिकता तथा विद्युत की मांग पर उपलब्धता को मद्देनजर रखते हुए राज्य प्राधिकारियों द्वारा विभिन्न उपभोक्ताओं के लिए विद्युत सप्लाई के बारे में निर्णय लिया जाता है। इस्पात संयंत्रों को सामान्यतः राज्यों द्वारा उच्च प्राथमिकता प्रदान की जाती है।

विभिन्न श्रेणी के उपभोक्ताओं के लिए विद्युत की बिक्री की टैरिफ राज्य सरकार के अनुमोदन से राज्य बिजली बोर्ड द्वारा निर्धारित की जाती है। तथापि, केन्द्रीय सरकार उद्योग को रियायती दर पर विद्युत सप्लाई किए जाने के पक्ष में नहीं है।

जल आधारित विद्युत उत्पादन

2541. श्री एस.एच. जालवान वाशा : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार अगले पांच वर्षों के दौरान जल आधारित विद्युत उत्पादन की योजना पर अधिक जोर दे रही है;

(ख) यदि नहीं, तो जल आधारित विद्युत पर अधिक जोर न दिए जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में विश्व बैंक ने कोई सलाह दी है; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):
(क) और (ख). जी, नहीं। आठवीं पंचवर्षीय योजना में जल विद्युत क्षेत्र में 9282.15 मेगावाट क्षमता अभिवृद्धि किए जाने की परिकल्पना की गई है। सरकार जल विद्युत के घटते हुए हिस्से के बारे में चिंतित है, इस प्रकृति को बदलने और देश में कुल क्षमता में जल विद्युत उत्पादन का 40 प्रतिशत हिस्सा प्राप्त करने हेतु कदम उठाए जा रहे हैं।

इसके अलावा, परियोजनाओं का क्रियान्वयन सरकारी एजेंसियों द्वारा किया जा रहा है, निजी क्षेत्र की अधिकाधिक भागीदारी को प्रोत्साहन दिया जा रहा है और देश में जल विद्युत परियोजनाओं की अधिष्ठापना करने हेतु 73 प्रवर्तकों द्वारा प्रकट रूपि पहले ही प्राप्त की जा चुकी है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

[हिन्दी]

टिस्को को खनन कार्य पट्टे पर देना

2542. श्रीमती गिरिजा देवी : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा में सुकिन्दा खानों के अंतर्गत समूचे क्षेत्र में क्रोमाइट के खनन कार्य को टाटा आयरन और स्टील कम्पनी लिमिटेड को सौंप दिया है;

(ख) क्या इस पट्टे से नवीनीकरण के समय सरकार का विचार इस क्षेत्र को उड़ीसा सरकार और विभिन्न अन्य सरकारों की सिफारिश के बावजूद छोटे-छोटे हिस्सों में बांटने का है; और

(ग) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री बजराम सिंह यादव : (क) से (ग). वर्ष 1953 में टाटा आयरन एवं स्टील कंपनी लिमिटेड को उड़ीसा की सुकिन्दा घाटी में क्रोम अयस्क के खनन के लिए पट्टा दिया गया था जिसे बाद में 1977 में (1973 से प्रभावी) 1261.476 हेक्टेयर क्षेत्र में खनन के लिए अगले 20 वर्ष की अवधि के लिए बढ़ा दिया गया था। 1993 के दौरान केन्द्र सरकार ने घटे हुए क्षेत्र के लिए टिस्को के पक्ष में खनन पट्टे का दुबारा नवीकरण किया जिसके विरुद्ध कंपनी ने समावेश याचिकाएं 1993 की ओ.जे.सी. संख्या 7729 तथा 1994 की ओ.जे.सी. संख्या 4701 दायर की थीं। अन्य पक्षों द्वारा भी उड़ीसा उच्च न्यायालय के समक्ष कई समावेश याचिकाएं (1994 की 3825, 5422 तथा 7054) दायर की गईं। उड़ीसा उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 4.4.1995 के निर्णय में मैसर्स टिस्को तथा अन्य पक्षों द्वारा दायर की गई समावेश याचिकाओं का निपटान करते हुए केन्द्र सरकार को समावेश याचिकाओं के बारे में टिस्को एवं अन्य पक्षों को सुनवाई का अवसर देते हुए पूरे मामले पर नये सिरे से विचार करने हेतु निर्देश दिये थे। उच्च न्यायालय के उक्त निर्देशों के अनुसरण में केन्द्र सरकार द्वारा समावेश याचिकाओं के बारे में टिस्को तथा अन्य पक्षों की सुनवाई करने तथा टिस्को के पक्ष में खनन पट्टे के नवीकरण के प्रश्न पर सिफारिश करने के लिए एक समिति गठित की गई। केन्द्र सरकार ने समिति की रिपोर्ट, माननीय उड़ीसा उच्च न्यायालय और माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्देशों तथा सभी सम्बन्ध कारणों को ध्यान में रखकर और खनिज विकास के हित को देखते हुए टिस्को के पक्ष में 406 हेक्टेयर क्षेत्र में खनन पट्टे का दुबारा नवीकरण करने का अनुमोदन कर दिया है। टिस्को ने दिनांक 4 अप्रैल, 1995 के कथित निर्णय के विरोध में सर्वोच्च न्यायालय में एसएलपी भी दायर की है।

[अनुवाद]

कालोमिया के ऊपर उच्च वोल्टेज वाले बिजली के तार

2543. प्रो० उम्मारैद्दि बॅकटैस्वरु : क्या विद्युत मंत्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्य देशों में आवासीय क्षेत्रों से उच्च वोल्टेज वाले बिजली के तार ले जाने की अनुमति नहीं होती है;

(ख) क्या सरकार ने इस आशय के दिशा निर्देश जारी किए हैं कि उच्च वोल्टेज वाले बिजली के तार कहां से कैसे ले जाए जायें;

(ग) क्या इस मुद्दे पर गम्भीर विचार हुआ है; और

(घ) क्या सामान्य लोगों को इस बात से अवगत कराया गया है कि उच्च वोल्टेज वाले बिजली के तारों के कारण समीप रहने वाले लोगों में गम्भीर रोग पैदा होते हैं ?

विद्युत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) विदेशों में उच्च वोल्टता वाली पारेषण लाइनें घनी आबादी वाले क्षेत्रों में बिछाई जाती हैं। तथापि, उनसे इस प्रयोजनार्थ बनाए गए मार्गदर्शी सिद्धांतों/नियमों का अनुपालन करना अपेक्षित होता है।

(ख) और (ग). भारतीय विद्युत नियम, 1956, में, समीपस्थ डांचे/जमीन से ओवरहेड लाइन-कंडक्टर के लिए अनुपालन की जाने वाली विभिन्न स्वीकृतियों का प्रावधान है। भारतीय मानक 5613 (पैरा-2 और 3/धारा-1 और 2) "ओवरहेड विद्युत लाइनों के डिजाइन और अनुरक्षण से संबंधित आचार संहिता" के अंतर्गत भारतीय मानक ध्वरो द्वारा भी इस संबंध में आचार संहिता जारी की जा चुकी है।

(घ) उच्च वोल्टता वाली पारेषण लाइनों से मानव जीवन पर होने वाले कुप्रभावों से संबंधित कोई निर्णायक सूचना उपलब्ध नहीं है।

विदेशी कम्पनियों द्वारा विद्युत उत्पादन

2544. श्री सुल्तान सजाउद्दीन जोबेसी : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छः राज्यों, जिन्हें देश के प्रथम विदेशी स्वामित्व भुगतान गारन्टी विद्युत परियोजनाओं का विशेषाधिकार प्राप्त होगा, को अपनी वर्तमान विद्युत उत्पादन का 50 प्रतिशत अथवा इससे अधिक का बहुत कम प्राप्ति के साथ निपटान करने का रिकार्ड है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इन राज्यों को बिना किसी आय के पारेषण और वितरण में 20 प्रतिशत का नुकसान हो रहा है;

(ग) क्या अन्य 30 प्रतिशत अथवा इससे अधिक की कृषि सिंचाई क्षेत्र को भारी नुकसान के साथ आपूर्ति की जाती है;

(घ) यदि हाँ, तो क्या विदेशी परियोजनाओं द्वारा उत्पादन लागत विद्युत खरीद समझौतों के अन्तर्गत इन राज्यों के बिजली बोर्डों द्वारा खर्च की गई लागत से दुगुनी होगी;

(ड) यदि हाँ, तो क्या ये बोर्ड विदेशी परियोजनाओं द्वारा किए गए सारे उत्पादन को खरीदेगी; यदि हाँ, तो क्या इन छः राज्यों ने इस सम्बन्ध में कोई ठोस उपाय किए हैं; और

(घ) इन छः राज्यों के पास कुल कितनी विदेशी परियोजनाएँ हैं और इनकी उत्पादन क्षमता कितनी-कितनी है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) से (घ). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग

2545. श्री डी. बेंकटेश्वर राव :

श्री राम प्रसाद सिंह :

श्री परसराम भारद्वाज :

श्री माणिकराव होडक्या गाबीत :

श्री गुरुदास कामत :

क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने सरकार के विभिन्न विभागों की फालतू शहरी भूमि का वाणिज्यिक उपयोग किए जाने की अनुमति देने का निर्णय किया है, जिससे अधिक राजस्व कमाया जा सके;

(ख) यदि हाँ, तो इस योजना की प्रमुख बातें क्या हैं; और

(ग) यह प्रस्ताव इस समय किस स्थिति में है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) से (ग). फालतू शहरी भूमि का बजट प्रावधानों में वृद्धि करने बाबत इस्तेमाल करने संबंधी प्रस्ताव अभी सरकार के विचाराधीन है।

छातरनाक घोषित किए गए सरकारी आवास

2546. श्री तारा सिंह: क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लक्ष्मीबाई नगर एवं सरोजिनी नगर के बहुत से सरकारी आवास जो सम्पदा कार्यालय के नियंत्रणाधीन हैं, को सी.पी.डब्ल्यू.डी. द्वारा छातरनाक घोषित किया गया है तथा सम्पदा कार्यालय द्वारा खाली करवा दिया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो वर्ष 1988 से तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उन आवासों को कभी भी मरम्मत नहीं किया गया बल्कि

सी.पी.डब्ल्यू.डी. के कर्मचारियों को कार्यपालक अभियन्ता द्वारा अनधिकृत रूप से तथा सम्पदा कार्यालय को बिना अवगत कराए आंबटित कर दिया गया है;

(घ) क्या कार्यपालक अभियन्ताओं को अपने मंत्रालय के आदेश के बिना ऐसे आवासों का आंबटन सी.पी.डब्ल्यू.डी. के कर्मचारियों को आंबटित करने का अधिकार है;

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

(घ) यदि नहीं, तो सरकार का उन अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही करने का विचार है जिन्होंने ऐसे आवासों का आंबटन किया है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) जी हाँ।

(ख) सरोजिनी नगर 26

लक्ष्मीबाई नगर 10

(ग) केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग ने बताया है कि 36 क्वार्टरों में से 26 क्वार्टरों की मरम्मत की गयी है, 5 की मरम्मत की जा रही है तथा 5 ऐसे हैं जिनकी किफायती मरम्मत नहीं हो सकती, इसलिए इनका इस्तेमाल स्टोर के रूप में किया जा रहा है। केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग तथा सम्पदा निदेशालय के पास मरम्मत शुदा क्वार्टरों का कालोनी वार विवरण इस प्रकार है :-

(i) सम्पदा निदेशालय को सौंपे गये क्वार्टर

सरोजिनी नगर 1

लक्ष्मीबाई नगर 7

कुल 8

(ii) कार्यपालक इंजीनियर द्वारा केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों को निगरानी हेतु आंबटित क्वार्टर

सरोजिनी नगर 15

लक्ष्मीबाई नगर 3

कुल 18

(iii) मरम्मत किए जा रहे क्वार्टर

सरोजिनी नगर 5

लक्ष्मीबाई नगर शून्य

कुल 5

(iv) वे क्वार्टर जिनकी किरायेती मरम्मत संभव नहीं है :

सरोजिनी नगर	5
लक्ष्मीबाई नगर	शून्य
कुज	5

(घ) और (ङ). जी, नहीं। तथापि ये मरम्मत शुदा क्वार्टर निगरानी हेतु अस्थायी तौर पर केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कर्मचारियों को आबंटित किये गये थे।

(घ) मरम्मत के बाद क्वार्टरों को कार्यपालक इंजीनियरों द्वारा अल्प अवधि के लिए केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कर्मचारियों को अस्थायी तौर पर आबंटित किये गये थे ताकि मरम्मतशुदा मकानों पर निगरानी रखी जा सके। तत्पश्चात् कुछ क्वार्टरों निगरानी के बाद खाली करवाकर नियमित आंबटन हेतु सम्पदा निदेशक को सौंपे गये। शेष क्वार्टरों को खाली करवाने के लिए कार्यपालक इंजीनियरों ने कार्रवाई शुरू कर दी है। एक को छोड़कर सभी क्वार्टरों को केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के उपर्युक्त कर्मचारियों को आबंटित करने सम्बन्धी आदेश रद्द कर बेदखली की कार्यवाही शुरू कर दी गई है। एक क्वार्टर ने आंबटी ने बेदखली के विरुद्ध न्यायालय से स्थगन के आदेश ले लिया है।

कार्यपालक इंजीनियरों ने इन क्वार्टरों को निगरानी के लिए आबंटित किया था तथा तयोपरांत आबंटियों को बेदखल करने की कार्रवाई की गई इसलिए उनके विरुद्ध कोई कार्रवाई विचाराधीन नहीं है।

समुद्र से मिट्टी का कटाव

2547. श्री डी. पांडेयन : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने समुद्री कटाव से मद्रास बंदरगाह क्षेत्र को क्षति से बचाने की योजना तैयार की है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान इस उद्देश्य से कितनी धनराशि दी गई है;

(ग) इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है; और

(घ) संबंधित कार्य योजना कब तक पूरी हो जाएगी?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) और (ख). समुद्री कटाव से मद्रास पत्तन क्षेत्र कोई क्षति नहीं हुई है। तथापि, मद्रास पत्तन क्षेत्र के निकट एक सड़क, जो राज्य सरकार के अधिकार-क्षेत्र में है, को समुद्री कटाव से क्षति हो रही है। पिछले तीन वर्षों के दौरान मद्रास पत्तन न्यास ने इस

प्रयोजनार्थ कोई धनराशि व्यय नहीं की है।

(ग) और (घ). चूंकि, समुद्री कटाव से प्रभावित क्षेत्र मद्रास पत्तन के अधिकार क्षेत्र में नहीं आता इसलिए इस मंत्रालय ने अभी तक कोई कार्य योजना नहीं बनाई है।

[हिन्दी]

बस किराये वशाना

2548. श्रीमती सुमित्रा महाजन : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में डी.टी.सी. सहित सभी बसों के बस किराये वशाने के संबंध में कोई निर्देश जारी किये गये हैं;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार इन निर्देशों का पालन कराने पर कोई ध्यान दे रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जहां तक एस.टी.ए. के तहत चल रही बसों का संबंध है परमिट की शर्तों में यह प्रावधान है कि दिल्ली की एस.टी.ए. द्वारा विधिवत् अनुमोदित किराया तालिका दिल्ली के एस.टी.ए. द्वारा निर्धारित विनिर्दिष्टता के अनुसार वाहन के प्रवेश और निकास द्वारों के निकट भीतर और बाहर स्थायी रूप से लगाई जाएगी। जहां तक दिल्ली परिवहन निगम की बसों का संबंध है, किराया सूचियाँ नहीं लगाई जाती क्योंकि बसें समय-समय पर बदलती रहती हैं और ऐसे सभी मामलों में किराए की स्टेजें भिन्न हैं।

(ख) और (ग). जी हाँ। निजी प्रचालकों द्वारा जहां अनुदेशों का पालन न किए जाने की सूचना मिलती है अथवा ऐसा देखा जाता है तो उनके विरुद्ध मोटरयान अधिनियम, 1988 और उसके तहत बने नियमों के अधीन उचित कार्रवाई की जाती है।

[अनुवाद]

पुलों का निर्माण

2549. श्री भोगेन्द्र झा : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत-नेपाल सीमा पर बिहार के मधुबनी और दरभंगा जिलों के बिल्कुल उत्तरी क्षेत्रों में बचेहराजा, खिरोई, भुतही बलान और कमला बलान नदियों के कारण कुछ सड़कों का सम्पर्क कट गया है और क्या किसी संसद-सदस्य ने उन पर पुलों के निर्माण के विषय में मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उपरोक्त बचेहराजा, खिरोई एवं अन्य नदियों पर पुलों के निर्माण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जा रहे हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) और (ख). इस मंत्रालय का संबंध मुख्यतः देश के राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रख-रखाव के कार्यों से है। इस संबंध में श्री भोगेन्द्र झा, संसद सदस्य से दिनांक 18.7.95 का एक पत्र प्राप्त हुआ है। यह पुल राष्ट्रीय राजमार्गों से भिन्न अन्य मार्गों पर पड़ेगा, अतः यह राज्य सरकार के साथ संबंधित होगा।

पाकिस्तान को अमरीकी इधियारों की बिक्री

2550. श्री सनत कुमार मंडल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 21 जुलाई, 1995 के "फाइनेंसियल एक्सप्रेस", नई दिल्ली में "विद्य प्रेसलर्स मिसिब, पाकिस्तान आर्म्स हॉट्स अप" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो अमरीका में भारतीय दूतावास तथा भारतीय लॉबी के एजेंटों के माध्यम से यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं जयवा उठाए जा रहे हैं कि पाकिस्तान को अमरीकी इधियारों की बिक्री न होने पाये जैसा कि पाकिस्तान को इधियारों की बिक्री रोकने के लिए सेनेटर लैरी प्रेसलर के संशोधन को सख्ती से लागू करने हेतु उनके अभियान में व्यवस्था है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) वाशिंगटन स्थित भारत का राजदूतावास प्रस्तावित शस्त्र अंतरण के संबंध में अपनी धिन्ता से अमरीकी कांग्रेस के सदस्यों, मीडिया एवं अन्य मत निर्माताओं को अवगत कराता रहा है। भारत सरकार द्वारा नियुक्त सॉफर्म इस मसले पर भारत की धिन्ता से अवगत कराने के लिए वाशिंगटन स्थित हमारे राजदूतावास की सहायता करती है।

सरकारी आवासों का बिना बारी के आबंटन

2551. श्री हरचन्द सिंह : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी, 1994 से जून, 1995 तक की अवधि के दौरान बिना बारी के आधार पर आबंटित किए गए सरकारी आवासों का ब्योरा क्या है;

(ख) जून, 1995 की स्थिति के अनुसार बिना बारी के आधार पर सरकारी आवास आबंटित किए जाने हेतु कितने आवेदन पत्र लम्बित हैं;

(ग) क्या बिना बारी के आधार पर सरकारी आवास आबंटित किए जाने के संबंध में दिल्ली उच्च न्यायालय ने कोई आदेश पारित किए हैं;

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ङ) गत एक वर्ष के दौरान मेडिकल आधार पर केन्द्रीय सरकार के कितने कर्मचारियों को आवास उपलब्ध कराये गये; और

(च) इस संबंध में जांच करवाये जाने के बाद कितने मामले फर्जी पाये गये और उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. शुंगम) : (क) जनवरी, 94 से जून, 95 तक बिना बारी के 3719 आबंटन किये गये।

(ख) बिना बारी आबंटन हेतु प्राप्त आवेदनों के बारे में कोई आंकड़े नहीं रखे जाते।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपर्युक्त (ग) के आलोक में प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) शारीरिक रूप से अपंग व्यक्तियों के निर्धारित 3 प्रतिशत में नियुक्त कर्मचारियों और टी.बी., कैंसर तथा हृदय रोग से पीड़ित कर्मचारियों के लिए निर्धारित कोटे में से जनवरी, 94 से दिसम्बर, 94 के दौरान विशेष आवास समिति की सिफारिश के आधार पर, जिसमें अन्य के साथ-साथ चिकित्सा व्यवसाय के विशेषज्ञ शामिल हैं, केन्द्र सरकार के 67 कर्मचारियों को आवास मुहैया कराये गये हैं।

(च) चिकित्सा आधारों पर तदर्थ आबंटन हेतु प्राप्त आवेदनों को समुचित जांच के बाद विशेष आवास समिति के समक्ष रखा जाता है इसलिए कोई परवर्ती जांच पड़ताल आवश्यक नहीं समझी गई है।

सरकारी भूमि पर अतिक्रमण

2552. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री सरकारी भूमि पर अतिक्रमण के बारे में 24 मार्च, 1993 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4041 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुपालन में दिल्ली नगर निगम द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्ट पर न्यायालय ने कोई आदेश/निर्देश दिए हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) से (ख). सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

बिहार को नेहरू रोजगार योजना के अंतर्गत प्रदान की गयी धनराशि

2553. श्री रामदेव राम : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) राज्य के विभिन्न जिलों में नेहरू रोजगार योजना के कार्यान्वयन हेतु बिहार सरकार को कितनी धनराशि प्रदान की गयी है; और

(ख) तत्संबंधी जिला-वार ब्यौरा क्या है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) नेहरू रोजगार योजना के कार्यान्वयन हेतु बिहार सरकार को इस योजना के प्रारम्भ से मुहैया की गयी धनराशि 3908. 11 लाख रुपये है, और

(ख) निधियां शहरी गरीबी की मात्रा के अनुसार जिलेवार न देकर सीधे राज्यों/संघ शासित राज्यों को दी जाती हैं।

परियोजनाओं पर "काउंटर गारंटी"

2554. श्री सुरेन्द्रपाल पाठक : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) निजी क्षेत्र के अन्तर्गत स्थापित की जा रही उन विद्युत परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है जिनके लिए सरकार ने काउंटर गारंटी प्रदान की है;

(ख) क्या यह गारंटी महाराष्ट्र की विवादित दामोदर विद्युत परियोजना को देखते हुए दी गई है;

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल): (क) भारत सरकार ने निम्नलिखित 8 फास्ट ट्रेक परियोजनाओं के लिए भारत सरकार की प्रति गारंटी प्रदान करने हेतु सिद्धान्त रूप में निर्णय लिया है :

1. * दामोदर सीसीबीटी (695 मे.वा.), महाराष्ट्र
2. * इब घाटी टीपीएस यूनिट 3 व 4 (2x210 मे.वा.), उड़ीसा

3. जैगतपाडु जीबीपीपी (216 मे.वा.), आन्ध्र प्रदेश
4. गोदावरी जीबीपीपी (208 मे.वा.), आन्ध्र प्रदेश
5. विशाखापट्टनम टीपीएस (1000 मे.वा.), आन्ध्र प्रदेश
6. नैवेली में जीरो यूनिट (250 मे.वा.), तमिलनाडु
7. मंगलूर टीपीएस (1000 मे.वा.), कर्नाटक
8. धन्नावती टीपीएस (1072 मे.वा.), महाराष्ट्र

* प्रतिगारंटी पर पहले ही इस्तामर किए जा चुके हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(घ) निजी विद्युत नीति के बारे में भावी निवेशकों में विश्वास जगाने के लिए भारत सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ, विदेशी निवेश के दृष्टिकोण से स्वीकृति प्राप्त 9 प्रारम्भिक परियोजनाओं में से 6 के मामले में निजी विद्युत उत्पावक कम्पनियों को राज्य बिजली बोर्डों (एसईबी) की भुगतान देयताओं सम्बन्धी राज्य गारंटी हेतु भारत सरकार की प्रति गारंटी प्रदान करने का निर्णय लिया है।

[दिल्ली]

गुजरात में खनन

2555. श्री एन.जे. राठवा : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा डीरे और सोने के नए भंडारों, विशेषतः गुजरात के आदिवासी जिलों में खनन के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ख) क्या विशेषतः राज्य के आदिवासी जिलों में खनन कार्य हेतु तकनीकी प्रशिक्षण की कोई योजना चल रही है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार ऐसी कोई योजना लागू करने का है ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बजराम सिंह यादव): (क) गुजरात सरकार ने सूचित किया है कि राज्य में डीरे और सोने के किसी भंडार की जानकारी नहीं है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

सरकारी प्लेटों को किराये पर देना

2556. श्री ए. इन्द्रकरम रेड्डी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में ऐसे सरकारी कर्मचारियों ने बड़ी संख्या में अपने नाम से सरकारी प्लेट आबंटित करवा रखे हैं जिनके दिल्ली में अपने मकान हैं;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इन प्लेटों में से अधिकतर प्लेटों को भारी राशि लेकर लोगों को किराये पर दिया गया है;

(ग) गत दो वर्षों के दौरान प्लेटों को किराये पर दिये जाने के कितने मामले सरकार के ध्यान में लाए गए हैं; और

(घ) दोषी पाए गए कर्मचारियों को विरुद्ध सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही संबंधी ब्यौरा क्या है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) जी, हां। नियमानुसार मकान मालिक कर्मचारी, बारी के आबंटनों हेतु पात्र हैं।

(ख) से (घ). उप-किरायेदारी की शिकायत, प्राप्त होने पर सम्बन्धित निवेशालय द्वारा निरीक्षण किये जाते हैं तथा जिन मामलों में उप-किरायेदारी सिद्ध हो जाती है उनमें आबंटन रद्द करने की कार्यवाही की जाती है 1.4.94 से 31.7.95 तक 1214 क्वार्टरों का निरीक्षण किया गया है जिनमें से 541 क्वार्टर उप-किरायेदारी पर बताया गया है। 288 मामलों में आबंटन रद्द करने के आदेश दिये गए हैं।

उड़ीसा में छोटे और मझोले कस्बों का विकास

2557. श्री गोपीनाथ गजपति : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में सातवीं योजना के अन्त तक केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रायोजित छोटे और मझोले कस्बों के समन्वित विकास के अंतर्गत कितने छोटे और मझोले कस्बों का विकास किया गया है;

(ख) क्या आठवीं योजना के दौरान इस योजना के अंतर्गत विकास हेतु राज्य में किसी कस्बे का चयन किया गया है; और

(ग) यदि हाँ, तो इन कस्बों के विकास हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) सातवीं योजना के अन्त तक, आई.डी.एस.एम.

टी. स्कीम के अन्तर्गत उड़ीसा के 13 कस्बों को शामिल किया गया था।

(ख) आठवीं योजना के दौरान, आई.डी.एस.एम.टी. के तहत विकास के लिए अब तक उड़ीसा के 14 कस्बों का चयन किया गया है।

(ग) इन 14 कस्बों के विकास के लिए 2.48 करोड़ रुपये की केन्द्रीय सहायता दी गयी है। परियोजनाएं अनुमोदित कर दी गयी हैं और उनका कार्यान्वयन राज्य सरकार द्वारा शुरू कर दिया गया है।

भारत गोल्लू माइंस लिमिटेड

2558. श्रीमती चन्द्र प्रभा वर्मा : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को भारत गोल्लू माइंस लिमिटेड को पुनः चालू करने के संबंध में विदेशी कंपनियों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या इस संबंध में अंतिम निर्णय ले लिया गया है;

(घ) क्या जिस कंपनी का चयन किया जायेगा वह संयुक्त उद्यम स्थापित करके पट्टे वाले क्षेत्रों में सोने की खोज प्रारम्भ करेगी; और

(ङ) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जायेगा ?

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री बजराम सिंह यादव : (क) से (घ). भारत गोल्लू माइंस लिमिटेड ने पट्टाकृत क्षेत्रों में नए गवेषण और विवोडन कार्य करने और पछोड़नों से स्वर्ण की प्राप्ति के लिए विश्वव्यापी निविदाएं आमंत्रित की थीं। इन विश्वव्यापी निविदाओं के प्रत्युत्तर में संयुक्त उद्यम स्थापित करने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। भारत गोल्लू माइंस लि० का मामला औद्योगिक और विदेशी पुनर्निर्माण बोर्ड (बी.आई.एफ.आर.) के समक्ष है जिसने इंटरस्ट्रीयल क्रेडिट एवं इन्वेस्टमेंट कारपोरेशन ऑफ इंडिया (आई.सी.आई.सी.आई.) को पुनः स्थापन पैकेज तैयार करने के लिए प्रचालन एजेंसी के रूप में नियुक्त किया था। बी.आई.एफ.आर. ने आई.सी.आई.सी.आई. को विश्वव्यापी निविदाओं के परिणामों को पुनः स्थापना पैकेज में शामिल करने का निवेश दिया था।

(ङ) इस संबंध में अंतिम निर्णय बी.आई.एफ.आर. के आदेश पारित करने और योजना को मंजूरी देने के बाद ही लिया जाएगा।

मैसूर शहर पर कार्य की गयी राशि

2559. श्रीमती चन्द्र प्रभा वर्मा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा 1994-95 के दौरान "निर्धनों के लिए शहरी मूलभूत सुविधाएं योजना" के अंतर्गत मैसूर शहर को कितनी धनराशि जारी की गयी; और

(ख) 1995-96 के दौरान उक्त योजना के अंतर्गत मैसूर शहर को कितनी धनराशि जारी करने का विचार है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) और (ख). निर्धनों के लिए शहरी मूलभूत सेवाओं की स्कीम के लिए सहायता की केन्द्रीय शेष राशि किसी नगर विशेष को न देकर सीधे ही राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दी जाती है। कर्नाटक सरकार को 1994-95 के दौरान 110.50 लाख रुपये की धनराशि दी गयी है और इस राज्य को 1995-96 के दौरान 126.60 लाख रुपये देने का प्रस्ताव है।

असम में जल आपूर्ति योजना

2560. श्री उद्भव बर्नन : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम सरकार ने विश्व बैंक एवं अन्य विदेशी संस्थानों की वित्तीय सहायता से विभिन्न जिलों में जल की आपूर्ति में सुधार हेतु कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हाँ, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं और उसमें कुल कितनी लागत आएगी;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार इन परियोजनाओं के विषय में विश्व बैंक एवं अन्य संस्थानों से विचार-विमर्श करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) और (ख). असम सरकार ने वर्ष 1992 में बृहत्तर गुवाहाटी और बृहत्तर जोरहट में जल आपूर्ति की स्कीमों के प्रस्ताव को बहुपक्षीय/द्विपक्षीय सहायता हेतु विचारार्थ प्रस्तुत किया था। बृहत्तर गुवाहाटी जल आपूर्ति स्कीम को 154.28 करोड़ रुपये की कुल लागत से तीन चरणों में कार्यान्वित किया जाना था। इसी प्रकार बृहत्तर जोरहट जल आपूर्ति स्कीम को 29.10 करोड़ रुपये की कुल लागत से दो चरणों में कार्यान्वित किया जाना था।

(ग) और (घ). परियोजना रिपोर्टें सी.पी.एच.ई.ई.ओ. द्वारा जांची गयी तथा अक्टूबर, 1993 में राज्य सरकार से परियोजना प्रावधान, क्षमता सृजन, परियोजना की स्वामित्व कारगरता तथा अन्य सम्बन्धित कुछ मद्दों के सम्बन्ध में स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया, तब से मामला राज्य सरकार के यहाँ लम्बित है।

जीज डोल्ट को फ्रीडोल्ट में बदलना

2561. श्री कृष्ण वल्ल सुब्बानपुरी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री 29 मई, 1995 के अतारंकित प्रश्न संख्या 7605 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली उच्च न्यायालय के निर्देशानुसार इस मामले में संशोधित योजना के ऊपर निर्णय ले लिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में विलम्ब के क्या कारण हैं; क्योंकि न्यायालय द्वारा 30 सितम्बर, 1994 की तिथि निर्धारित की गयी थी ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) से (ग). भूमि की लीज डोल्ट दृष्टि को फ्री-डोल्ट में तब्दील करने की योजना में संशोधनों पर मंत्रिमंडल द्वारा विचार किया गया है। संशोधित आदेश जारी किये जा रहे हैं।

महाराष्ट्र में नेहरू रोजगार योजना के अंतर्गत रैन-बसेरे और सफाई

2562. श्री अम्ना जोशी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान महाराष्ट्र राज्य में पटरी पर रहने वाले लोगों को रैन-बसेरा और सफाई सुविधाएं प्रदान करने हेतु केन्द्र सरकार द्वारा नेहरू रोजगार योजना के अंतर्गत कितनी योजनाओं को मंजूरी प्रदान की गयी है; और

(ख) योजना-वार जारी की गयी केन्द्रीय सहायता का ब्यौरा क्या है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री पी. के. धुंगन: (क) और (ख) नेहरू रोजगार योजना पटरीवासियों के लिए रैन बसेरा तथा सफाई सुविधाएं उपलब्ध नहीं करती। तथापि, शहरों में पटरी वासियों के लिए रैन-बसेरा तथा सफाई सुविधाओं के लिए एक अन्य केन्द्रीय स्कीम है जिसके तहत गत तीन वर्षों अर्थात् 1992-93, 93-94 और 94-95 के दौरान इन्होंने महाराष्ट्र में 15 परियोजनाएं मंजूर की हैं। इन परियोजनाओं के लिए मंजूर की गई केन्द्रीय सहायता के स्कीमवार ब्यौरे इस प्रकार हैं :

स्कीम - समूह्य उपयोग शौचालयों का निर्माण

(ठ. लाखों में)

क्र.सं	नगर का नाम	स्वीकृत सहायता
1	2	3
1.	भिवंडी	12.61

1	2	3
2.	गोंदिया	23.24
3.	कल्याण	14.48
4.	धुले	28.00
5.	जलगांव	9.66
6.	गोंदिया	1.68
7.	घोपवा	42.00
8.	शिरपुर	28.00
9.	कोपरगम	21.00
10.	बम्बई	180.18
11.	लातूर	75.60
12.	श्रीरामपुर (अहमद नगर)	42.00
13.	पुणे	20.30
14.	प्रभांणी	56.00
15.	धुले	28.00

[द्वितीय]

झुग्गी झोपड़ियों में रह रहे परिवार

2563. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शहरों में कितने परिवार झुग्गी-झोपड़ियों में रह रहे हैं और उनका प्रतिशत कितना है और उन परिवारों को समुचित आवास उपलब्ध कराने के लक्ष्य को पूरा करने हेतु कितने मकानों का निर्माण किए जाने की आवश्यकता होगी;

(ख) उन्हें समुचित आवास उपलब्ध कराने का लक्ष्य निजी क्षेत्र का निगम किस तरह से पूरा कर सकता है;

(ग) क्या निजी क्षेत्र से मकानों का निर्माण करने के लिए कड़े जाने की स्थिति में वह निवेश की गयी पूंजी से लाभ अर्जित करना चाहेगा; और

(घ) यदि हाँ, तो इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए और झुग्गी निवासियों

को मकान उपलब्ध कराने हेतु क्या प्रोत्साहन दिए जा सकते हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. कुंभन) : (क) 1981 में आंका गया स्लम जनसंख्या प्रतिशत कुल शहरी जनसंख्या का लगभग 17.5 प्रतिशत था, जबकि 1991 में यह लगभग 21.5 प्रतिशत आंकी गयी है।

शहरीकरण के व्यवस्थित विकास, आय सहायता तथा गरीबी उपशमन की नीतियों के साथ-साथ शहरी क्षेत्रों में स्लमों की वृद्धि को रोकने के उपायों को ध्यान में रखते हुए सरकार ने निम्नलिखित निर्णय लिये :

(i) स्लम वासियों के जबरन पुनर्स्थापना अथवा उन्हें बेघर करने से बचना ।

(ii) स्व-स्थाने सुधार, स्लम सुधार और प्रणाली आवास विकास को प्रोत्साहन देना तथा जहां संभव हो, मालिकाना अधिकार प्रदान करना तथा केवल जनहित के प्राथमिकता स्थलों को खाली कराने के लिए सामुदायिक सहभागिता के साथ चुनिंदा पुनर्स्थापन करना।

(iii) स्लमों तथा गरीबों के दखल वाली अन्य बस्तियों में जल आपूर्ति, स्वच्छता और अन्य जन सुविधाओं के प्रावधान में विस्तार करना।

(ख) से (घ). निजी विकासकों तथा संगठित क्षेत्र को वित्त सुलभता, स्कीमों के शीघ्र अनुमोदन तथा अन्य प्रकार की सहायता, भूमि जुटाने तथा विकास करने में आने वाली कठिनाइयों को दूर करके विभिन्न प्रकार के आवासों तथा भूमि विकास में निवेश करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा और उन्हें प्रेरित किया जाएगा कि वे निवेश का महत्वपूर्ण हिस्सा निम्न तथा मध्यम आय वर्ग के स्लम सस्ते मकानों वास्ते लगायें और शोषण रहित क्रियाकलाप करें।

[अनुवाद]

बेकार पड़े कम प्रसंस्करण उद्योग

2564. श्री भोगेन्द्र झा : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री 7 अगस्त, 1995 के अतारंकित प्रश्न संख्या 1171 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्रों में से एक क्षेत्र में कार्य न कर रहे बहुमूल्य फल प्रसंस्करण उद्योगों को देखते हुए केंद्रीय सरकार और एन.सी.डी.सी., राज्य सरकार के सहयोग अथवा अन्य व्यक्तियों को पट्टे पर दिए जाने के लिए समुचित शर्तों के अन्तर्गत इन तीन उद्योगों की पुनर्स्थापना संबंधी व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार कर रहे हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री तरुण मगौई : (क) से (ग). इन तीन फल तथा सब्जी प्रसंस्करण उद्योगों की पुनर्स्थापना के लिए संबंधित समितियों अथवा राज्य सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

पत्तनों पर विलम्ब शुल्क

2565. श्री हरीश नारायण प्रभु झांट्ये : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रमुख पत्तनों पर पत्तन-वार कितना विलम्ब शुल्क लिया गया;

(ख) विलम्ब शुल्क लिए जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए गये हैं/उठाये जाने का प्रस्ताव है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) पत्तन किसी विलम्ब शुल्क का भुगतान नहीं करते हैं। इस शुल्क का भुगतान आयातकों/निर्यातकों द्वारा सीधे जहाज-मालिकों अथवा उनके एजेंटों को किया जाता है। पत्तनों द्वारा ऐसे लेन-देन के कोई आंकड़े नहीं रखे जा रहे हैं।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता।

रोजगार के अवसर

2566. श्री छपेन्द्र नाथ वर्मा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान शहरों में रोजगार के अवसरों में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हाँ, तो किन-किन क्षेत्रों में रोजगार में नए अवसर सृजित किए गए हैं;

(ग) क्या गत तीन वर्षों के दौरान लाखों श्रमिक विशेष रूप से वस्त्र श्रमिक छंटनी के कारण बेरोजगार हुए हैं; और

(घ) क्या सरकार इस बात से सहमत हुई है कि गत तीन वर्षों के दौरान रोजगार के अवसरों में वृद्धि होने के स्थान पर रोजगार के अवसरों में कमी आई है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) से (घ). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा

पटल पर रख दी जाएगी।

“इस्को” संबंधी बैठक

2567. श्री बसुदेव आचार्य : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष जून में प्रधान मंत्री द्वारा त्रिपक्षीय बैठक बुलाने से पूर्व “इस्को” के संबंध में विचार-विमर्श करने के लिए मंत्री ने कोई बैठक बुलाई थी और उसमें इस्पात सचिव तथा “सेल” के चेयरमैन ने भाग लिया था; और

(ख) यदि हाँ, तो उक्त बैठक के क्या परिणाम निकले ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[दिग्धी]

राजधानी में बस स्टैंड

2568. डा० परशुराम गंगवार :

श्री विजासराव नागनाथराव गुंडेवार :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में राजधानी में कुल कितने बस स्टैंड हैं;

(ख) क्या सभी बस स्टैंडों पर शोड की व्यवस्था है;

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार सभी बस स्टैंडों पर शोडों का निर्माण कराने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो कब तक इन शोडों का निर्माण कराया जाएगा ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) दिल्ली में इस समय 4680 बस स्टॉप हैं।

(ख) और (ग). दिल्ली नगर निगम क्षेत्र में लगभग 1750 स्टार्पो पर दि.प.नि. द्वारा निर्मित “बस क्यू शैल्टर” हैं। तथापि, नई दिल्ली नगर पालिका ने शान्तिपथ, सरदार पटेल मार्ग और विलिंगडन क्रीसेंट के सिवाय नई दिल्ली नगर पालिका क्षेत्र में सभी बस स्टैंडों पर बस क्यू शैल्टरों का निर्माण किया है। निधियों के अभाव के कारण दि. प.नि. के लिए सभी बस स्टैंडों पर बस क्यू शैल्टर बनवाना संभव नहीं हो पाया है।

(घ) बस क्यू शैल्टरों के निर्माण का कार्यक्रम एक सतत प्रक्रिया है और यह निधियों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

[अनुवाद]

जम्मू और कश्मीर के चुनावों में बाधा उत्पन्न करने की पाकिस्तान की योजना

2569. श्री अश्वन कुमार पटेल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 27 जून, 1995 के "दि ट्रिब्यून" में "पाक प्लान टू टोरपेडो जे.एंड के. पोलिस" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी तथ्य क्या है और इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) सरकार को इस बात की जानकारी है कि पाकिस्तान जम्मू एवं कश्मीर में तोड़-फोड़ की गतिविधियों को भड़काने के उद्देश्य से विभिन्न तरीके अपना रहा है जिससे आतंक का एक वातावरण पैदा किया जा सके तथा चुनाव कराने सहित जम्मू एवं कश्मीर में राजनीतिक प्रक्रिया में ठकावट पैदा की जा सके।

सरकार आतंकवादियों तथा उनके सलाहकारों के इरादों को निष्फल करने के प्रति बचनबद्ध है। सरकार स्थिति पर निकट से निगाह रखे हुए है तथा जम्मू एवं कश्मीर में राजनीतिक प्रक्रिया को प्रोत्साहित करने के लिए और स्वतंत्र एवं न्यायोचित चुनावों के लिए परिस्थितियाँ पैदा करने के उद्देश्य से सरकार ने पहले ही कई कदम उठा लिए हैं।

पाकिस्तान को अमरीका के सैन्य उपकरणों की सप्लाई,

2570. मेजर जनरल (रिटायर्ड) धुबन चन्द्र खच्छरी: क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 3 जुलाई, 1995 को 'वाशिंगटन पोस्ट' में संयुक्त राज्य अमरीका द्वारा पाकिस्तान को 331 मिलियन डालर मूल्य के सैन्य उपकरणों की बिल्ली के संबंध में प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इससे प्रेसलर संशोधन का उल्लंघन होता है;

(ग) क्या सरकार ने अपनी चिन्ता से अमरीका को अबगत करा दिया है;

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

(ङ) क्या भारत सरकार द्वारा इस संबंध में अमरीका में किराये

पर करायी गयी लाबिंग का कोई उपयोगी परिणाम निकला है; और

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

विदेश मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) अमरीकी प्रशासन अंतरण के लिए प्रेसलर संशोधन से केवल एक बार छूट प्राप्त करने की कोशिश कर रहा है।

(ग) जी हाँ।

(घ) 368 मिलियन अमरीकी डालर मूल्य के सैन्य उपकरण पाकिस्तान को अन्तरित करने से सम्बद्ध अमरीकी प्रशासन के प्रस्ताव पर सरकार अपने कड़े विरोध से विभिन्न स्तरों पर अमरीका को भारत में तथा अमरीका में अबगत कराती रही है। सरकार इस बात को बल देकर कहती रही है कि भारत की सुरक्षा पर इस सैन्य पैकेज से पड़ने वाले सीधे तथा प्रतिकूल प्रभाव से इस क्षेत्र में हथियारों की डोढ़ शुरू हो सकती है।

(ङ) जी, हाँ।

(च) अमरीकी कांग्रेस के सदस्यों, मीडिया तथा अन्य मत निर्माताओं को इस मामले पर भारत की चिन्ताओं से अबगत कराने के संबंध में वाशिंगटन स्थित हमारा राजदूतावास जो प्रयास कर रहा है उनमें सरकार द्वारा नियुक्त लॉ फार्म सहायता करती रही है।

मुम्बई नग्न-नग्न व्ययन योजना के लिए विश्व बैंक ऋण

2571. श्री राम माईक : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार मुम्बई सीवेज योजना हेतु विश्व बैंक ऋण के अंतर्गत योजना के कार्यान्वयन में स्थानीय सामाजिक और गैर-सरकारी संगठनों की मदद लेने का है; और

(ख) यदि हाँ, तो उक्त संगठनों के चयन के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या दिशा-निर्देश निर्धारित किए गए हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. टुंगन) : (क) मुंबई सीवेज स्कीम विश्व बैंक की सहायता से वृहत मुंबई नगर निगम द्वारा कार्यान्वित की जायेगी। इस स्कीम के तहत गैर-सरकारी संगठनों की सहायता से स्लम स्वच्छता कार्य कार्यान्वित करने का इरादा है।

(ख) कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा ऐसी सेवाओं का लाभ लेने के लिए विश्व बैंक द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों का अनुपालन किया जायेगा।

[हिन्दी]

निजी क्षेत्र की लम्बित विद्युत परियोजनाएं

2572. डा० जाल बहापुर रावण : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विद्युत आपूर्ति के लिए निजी कम्पनियों से प्राप्त आवेदन सरकार के पास लम्बित पड़े हैं;

(ख) यदि हाँ, तो कौन-कौन सी विदेशी कम्पनियां पर्याप्त मात्रा में विद्युत उत्पादन के लिए पहल कर रही हैं और यह उत्पादन किन-किन स्थानों पर किया जायेगा; और

(ग) लम्बित परियोजनाओं को कब तक मंजूर किया जायेगा और उसके बाद कार्यान्वित कर दिया जायेगा और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

मुम्बई-पुणे राजमार्ग का निर्माण

2573. श्री एन. डेविस : क्या जन-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फोन गांव से वाहू टाउन के बीच मुम्बई-पुणे राजमार्ग के निर्माण कार्य को निजी एजेंसी को सौंपने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या यह राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग का हिस्सा है; और

(घ) इस कार्य को कब तक पूरा किया जाएगा ?

जन-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) निजी क्षेत्र की भागीदारी से बम्बई और पुणे के बीच एक नया एक्सप्रेस-मार्ग बनाने का प्रस्ताव है।

(ख) और (ग). महाराष्ट्र सरकार प्रस्तावित संरक्षण के साथ-साथ भूमि अधिग्रहण करने और परियोजना के कार्यान्वयन के लिए अन्य उपाय भी कर रही है। यह खंड सुपर राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 1 का एक भाग होगा।

(घ) अभी से यह बता पाना संभव नहीं है कि यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा।

दोषी प्लेट आबंटियों के विरुद्ध कार्यवाही

2574. श्री राजेन्द्र जग्गिहोत्री : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डी.डी.ए. ने दोषी प्लेट आबंटियों के विरुद्ध गिरफ्तारी वारंट जारी किए थे;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) डी.डी.ए. द्वारा सरकारी कर्मचारियों के लिए कितने प्लेटों का निर्माण किया गया है;

(घ) प्लेटों के आबंटन हेतु निर्धारित मानवंड क्या है;

(ङ) क्या निर्मित प्लेट मांग की अपेक्षा कम है; और

(च) यदि हाँ, तो मांग को पूरा करते हेतु क्या कार्यवाही की जा रही है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री पी. के. धुंगन : (क) और (ख). डी.डी.ए. ने बताया है कि किराया खरीद आधार पर डी.डी.ए. प्लेटों के आबंटन की शर्तों और निबंधनों के अनुसार आबंटितियों को मासिक किस्तों का भुगतान प्रत्येक माह की 10 तारीख तक करना होता है। कई मामलों में आबंटितियों ने "डिफाल्टर नोटिस" और गैस बसुली प्रमाण-पत्र जारी होने के बावजूद मासिक किस्तों का भुगतान नहीं किया। डी.डी.ए. ने बकाया राशि बसुल करने के लिए ऐसे दोषी आबंटितियों के विरुद्ध पंजाब भू-राजस्व अधिनियम, 1887 के तहत कार्यवाही शुरू की है तथा भारत अधिनियम के तहत ऐसे 16 दोषी आबंटितियों के नाम गिरफ्तारी वारंट जारी किये गए हैं।

(ग) दिल्ली में सामान्य पूल के रिहायशी आवासों की संख्या 63760 है जिसमें सभी श्रेणी के क्वार्टर शामिल हैं।

(घ) सरकारी प्लेटों का आबंटन, पात्र क्षेत्र के किसी पात्र कार्यालय में कार्यरत सरकारी कर्मचारी को आबंटन वर्ष, जिसकी अबधि दो वर्ष होती है, की नियत तिथि को कर्मचारी द्वारा लिए जा रहे वेतन के अनुसार किया जाता है। आवेदन सीमित संख्या में मांगे जाते हैं। श्रेणी-4 तक प्राथमिकता का निर्धारण सरकारी सेवा में आने की तिथि के आधार पर किया जाता है जबकि श्रेणी-4 से ऊपर की श्रेणी के आवासों का आबंटन, वर्ष की नियत तिथि को लिए जा रहे वेतन के आधार पर किया जाता है।

(ङ) जी, हाँ।

(च) दिल्ली में सामान्य पूल के क्वार्टरों की उपलब्धता में सुधार करने के लिए वर्ष 1994-95 में 518 क्वार्टरों के निर्माण की मंजूरी दी गई है।

पेप्सीको इन्क.

2575. श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने पेप्सीको इन्क. पर यह शर्त लगाई है कि प्रस्तावित नियंत्रक कम्पनी सरकार की पूर्व अनुमति के बिना किसी परियोजना का विस्तार नहीं करेगी;

(ख) क्या सरकार ने आगे यह शर्त और लगाई है कि नियंत्रक कम्पनी द्वारा भारत में किसी उद्यम में पूंजी निवेश ऐसे निवेश पर लागू होने वाले संबंधित नियमों और विनियमों के अंतर्गत निर्धारित मंजूरी के अधीन होगा;

(ग) क्या पेप्सीको इन्क. द्वारा गठित नियंत्रक कम्पनी जैसे पेप्सीको इंडिया ने किसी उद्यम में निवेश किया है;

(घ) यदि हाँ, तो ये कम्पनियां कौन-कौन सी हैं और इनमें से प्रत्येक कम्पनी में कितना-कितना निवेश किया है; और

(ङ) क्या पेप्सीको इंडिया द्वारा ऐसे प्रत्येक निवेश हेतु सरकारी मंजूरी की शर्तों के अनुसार सरकार का पूर्व अनुमति ली गई थी?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण मजौड़) : (क) अनुमोदन इस शर्त पर दिया जाता है कि नियंत्रक कम्पनी सरकार की पूर्व अनुमति के बिना भारतीय शेयर होल्डरों से शेयरों की खरीद से प्राप्त धनराशि को मै० पैप्सी फूड्स लि० अथवा मद्रास में संयुक्त उद्यम निर्यातानुसूची परियोजना या किसी अन्य परियोजना में नहीं लगाएगी।

(ख) जी, हाँ।

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

[हिन्दी]

सरकारी विभागों/मंत्रालयों के नियंत्रण में सरकारी आवास

2576. श्री रामाक्षय प्रसाद सिंह : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ सरकारी आवासों को सामान्य पूल से हटा कर कुछ सरकारी विभागों/संगठनों के नियंत्रण में एक अलग कोटा/पूल बना करके दे दिया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो उन विभागों/संगठनों के नाम क्या हैं तथा उन्हें कितने सरकारी आवास/यूनिट सौंपे गए हैं;

(ग) क्या इन विभागों/संगठनों की मांगों पर कुछ और सरकारी आवासों/यूनिटों को उन्हें सौंपा गया है;

(घ) यदि हाँ, तो किन-किन विभागों/संगठनों को किस-किस श्रेणी के सरकारी आवासों/यूनिटों को उनके नियंत्रणाधीन सौंपा गया है;

(ङ) क्या इन विभागों/संगठनों के सरकारी कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति के बावजूद उनके आश्रित सम्पदा निवेशालय के आवासों/यूनिटों के नियमित/तदर्थ आवंटन के इकदार/पात्र हैं; और

(च) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में क्या प्रक्रिया अपनाई जाती है?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. युंगन) : (क) जी, हाँ।

(ख) जिन विभागों के कर्मचारी सामान्य पूल से आवंटन हेतु पात्र नहीं हैं उन विभिन्न विभागों को अपने स्वयं के पूल बनाने बाबत सौंपे गये क्वार्टरों की संख्या इस प्रकार है :-

राज्य सभा	- 419
लोक सभा	- 780
भारत सरकार मुख्यालय	- 1226
रक्षा मंत्रालय	- 697
इंदिरा गांधी राष्ट्रीय कला केन्द्र, नई दिल्ली	- 15

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा कोयले का आयात

2577. श्री जमल दत्त : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष और चालू वर्ष के दौरान भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड ने कितनी मात्रा में कोक का आयात किया;

(ख) यह आयात किस मूल्य पर किया गया है और इस समय किस मूल्य पर किया जा रहा है;

(ग) इन आयातों के फलस्वरूप कितनी विदेशी मुद्रा खर्च हुई;

(घ) देश में कोक किस वर्ष से आयात किया जा रहा है; और

(ङ) इन आयातों का इस्पात की गुणवत्ता और मूल्य पर क्या प्रभाव पड़ा है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव): (क) से (ङ). स्टील अर्थाँरिटी आफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने कोक का आयात नहीं किया है। तथापि इस्ताप संयंत्रों की समग्र आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए स्वदेशी कोककर कोयले की मात्रा तथा गुणवत्ता की दृष्टि से वृद्धि करने के रूप में "सेल" 1978-79 से उत्कृष्ट क्वालिटी के "कम राख युक्त धातुकर्मीय कोककर कोयले" का आयात कर रहा है। अपनी उत्कृष्ट कोककर प्रवृत्तियों के कारण आयातित कोककर कोयला, कोयले की गुणवत्ता में सुधार करने में सहायता करता है। कम राख युक्त कोककर कोयले की अच्छी क्वालिटी धमन भट्टी उत्पादकता में सुधार करती है जिसके परिणामस्वरूप कोक दर में कमी होती है और इससे उत्पादन लागत घटती है।

पिछले तीन वर्षों के दौरान "सेल" द्वारा वार्षिक प्राप्तियों पर आंधारित कोककर कोयले की मात्रा, अन्तर्ग्रस्त विदेशी मुद्रा, कुल अनुमानित मूल्य जिसमें भाड़ा और औसत उतराई मूल्य (कोयले की लागत + समुद्री भाड़ा) भी शामिल है, नीचे दिया गया है :

	1992-93	1993-94	1994-95
1. कुल मात्रा (दस लाख टन)	4.248	4.750	5.385
2. अन्तर्ग्रस्त विदेशी मुद्रा	229.1	247.3	297.4
दस लाख अमरीकी डालर (कोयला बीजक मूल्य + एफ.ओ.बी. (टी) संविदाओं के लिए लगाए गए विदेशी जहाजों को अमरीकी डालर में भुगतान किया गया भाड़ा)			
3. भाड़े सहित अनुमानित मूल्य	779.6	889.1	1023.8
(करोड़ रु०) उपरोक्त क्रम संख्या 2 के समतुल्य अनुमानित रुपए + भारतीय रुपए में भारतीय जहाजों को भुगतान किया गया भाड़ा)			
4. औसत उतराई मूल्य (कोयले की लागत + समुद्री भाड़ा (रुपए/टन)	1835	1872	1901

[चिन्वी]

फल एवं सब्जी उत्पादों पर उत्पाद शुल्क समाप्त किया जाना

2578. श्री राजेन्द्र कुमार शर्मा : क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फल एवं सब्जी उत्पादों पर उत्पाद शुल्क समाप्त किए जाने के कारण खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में अत्यधिक विकास हुआ है; और

(ख) यदि हाँ, तो उत्पाद शुल्क वापस लिए जाने के परिणामस्वरूप आज तक इस उद्योग में कितने प्रतिशत की वृद्धि हुई है ?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गंगोई) : (क) और (ख). पिछले 4 वर्षों में अधिकांश खाद्य उत्पादों, इसमें प्रसंस्कृत और सब्जी उत्पाद शामिल हैं में अच्छी प्रगति हुई है। वाणिज्यिक रूप से प्रसंस्कृत फल और सब्जी उत्पादों इसमें धूप में सुखाए गए तथा तले गए उत्पाद शामिल नहीं हैं, के मामले में कलेन्डर वर्ष 1991, 1992, 1993 और 1994 में क्रमशः 28.57%, 30.28%, 19.19% और 20.59% को वृद्धि हुई। इस वृद्धि का श्रेय अनेक घटकों जैसे सरकार द्वारा किए जाने वाले विकासात्मक और संवर्धन कार्यों, प्रति व्यक्ति आय और क्रय शक्ति में वृद्धि, निर्यात में वृद्धि, फल और सब्जी उत्पादों पर उत्पाद शुल्क समाप्त करने के साथ-साथ पैकेजिंग सामग्री, पूंजीगत माल पर उत्पाद तथा सीमा शुल्क में कमी आदि संघयी प्रभाव को दिया जा सकता है। वृद्धि की प्रतिशतता का श्रेय किसी एक घटक जैसे फल तथा सब्जी उत्पादों पर लगने वाले उत्पाद शुल्क की को समाप्ति को नहीं दिया जा सकता।

[अनुवाद]

केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण

2579. श्री के. प्रधानी : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक ही परियोजना की लागत के सम्बन्ध में मंत्रालय तथा केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण के प्राकलन में अंतर है;

(ख) यदि हाँ, तो इस अन्तर के क्या कारण हैं;

(ग) दोनों प्राकलनों में कितने प्रतिशत का अन्तर है; और

(घ) क्या सरकार का विचार दोनों प्राकलनों में तालमेल बिठाने का है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) जी, नहीं। संबंधित परियोजना प्राधिकरण द्वारा लागत अनुमान

तैयार किए जाते हैं और केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (के.वि.प्रा.) लागत अनुमानों का मूल्यांकन करता है। विद्युत मंत्रालय परियोजनाओं की लागतों की अनुमान नहीं लगाता है।

(ख) से (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

रोहिणी आवासीय योजना

2580. श्री बजराम पासरी :

डा० जल्मी नारायण पाण्डेय :

श्री रामेश्वर प्रसाद सिंघ :

क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रोहिणी आवासीय योजना के अधिकांश पंजीकृत व्यक्ति योजना के कार्यान्वयन में अत्यधिक विलम्ब के कारण निराश हैं;

(ख) क्या कई पंजीकृत व्यक्तियों की अब तक मृत्यु भी हो चुकी है;

(ग) क्या नियमों में पंजीकृत व्यक्तियों की मृत्यु की स्थिति में उसके निकटतम संबंधी के नाम पंजीकरण के अंतरण की व्यवस्था है;

(घ) यदि हाँ, तो उक्त प्रक्रिया क्या है और उपर्युक्त परिवर्तन में सामान्यता कितना समय लगता है;

(ङ) क्या यह शिकायत मिली है कि "म्यूटेशन" की वर्तमान प्रक्रिया में अत्यधिक समय लगता है और यह प्रक्रिया जटिल है; और

(च) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने बताया है कि यह स्कीम वर्ष 1981 में चलाई गई थी और 82384 व्यक्तियों ने सम्बन्धित श्रेणियों, अर्थात् एम.आई.जी., एल.आई.जी. और जनता, में नाम पंजीकृत कराए थे, जिनमें से लगभग 39000 पंजीकृत व्यक्ति अभी भी प्रतीक्षा सूची में हैं।

(ख) ऐसा कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता है। तथापि, पंजीकरण/आवंटन के अन्तरण बाबत पंजीकृत व्यक्तियों की मृत्यु के बारे में कानूनी वारिसों से जानकारी मिलती है।

(ग) जी, हाँ।

(घ) पंजीकरण/आवंटन के अन्तरण के लिए आवेदक/कानूनी वारिस से ज्यों ही आवेदन मिलता है तो अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी करने के लिए उसे कतिपय प्रपत्रों का एक सेट भेजा जाता है। अपेक्षित

दस्तावेज मिलने पर विधायी विभाग की रिपोर्ट ली जाती है और तत्पश्चात् कानूनी वारिसों की प्रामाणिकता सुनिश्चित करने के लिए स्थानीय जांच भी की जाती है। उपर्युक्त औपचारिकताओं के पूरा होने पर नामान्तरण कर दिया जाता है। सामान्यतः इसमें लगभग छः माह लग जाते हैं किन्तु यह आवेदक/कानूनी वारिस द्वारा पूर्ण दस्तावेज जमा करने पर भी निर्भर करता है।

(ङ) ऐसी कोई शिकायत नहीं मिली है। तथापि, विलम्ब के बारे में यदि कोई विशिष्ट शिकायत मिलती है तो डी.डी.ए. में उच्च प्राधिकारियों द्वारा उसकी जांच की जाती है।

(च) ऐसे मामलों पर शीघ्रता से निर्णय लेने के लिए, डी.डी.ए. में लोक अदालतें लगाई जाती हैं जिसमें आवेदकों/कानूनी वारिसों को अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी करने के लिए आमंत्रित किया जाता है।

दिल्ली जल प्रबंधन

2581. श्री विजय कुण्ड हाथिक : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "इन्स्टीट्यूट ऑफ अर्बेनिज्म ऑफ पेरिस" के एक फ्रांसिसी विशेषज्ञ ने "दिल्ली जल प्रबंधन" का अध्ययन किया है;

(ख) यदि हाँ, तो इस अध्ययन की प्रमुख बातें क्या हैं;

(ग) क्या इस अध्ययन में की गई सिफारिशों को सरकार ने स्वीकार कर लिया है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) इन्स्टीट्यूट ऑफ अर्बेनिज्म ऑफ पेरिस के एक फ्रेंच विशेषज्ञ द्वारा दिल्ली जल प्रबंधन का कोई औपचारिक अथवा विधिवत् अध्ययन नहीं किया गया है।

(ख) से (घ). प्रश्न नहीं उठते।

उर्वरकों की कमी

2582. श्री जीवन शर्मा : क्या रसायन तथा उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यूरिया तथा विनियंत्रित उर्वरक बेचने वाले निजी व्यापारियों पर प्रतिबंध लगाये जाने के कारण किन-किन राज्यों में खरीफ के मौसम में उर्वरकों की कमी होने की संभावना है; और

(ख) निजी व्यापारियों द्वारा की जाने वाली यूरिया और विनियंत्रित उर्वरकों की बिक्री पर प्रतिबंध लगाने के क्या कारण हैं ?

रसायन तथा उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रानिकी विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुआडो कैसीरो): (क) और (ख). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

[हिन्दी]

डी.टी.सी. बसों की मरम्मत

2583. श्री विनासराव नागनाथराव गूडेवार : क्या जन-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंत्री महोदय ने डी.टी.सी. बसों की मरम्मत आदि के लिए 10 करोड़ रुपये जारी करने के निर्देश दिए हैं;

(ख) यदि हाँ, तो इस धनराशि से अनुमानतः कितनी बसों की मरम्मत की जाएगी; और

(ग) इस वर्ष के अंत तक सड़क पर कितनी बसें चलने की सम्भावना है ?

जन-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी, हाँ।

(ख) खड़ी हुई लगभग 1000 बसों को 2-3 महीने की अवधि में प्रचालन योग्य बनाने के लिये इस राशि से उनकी मरम्मत करने का एक कार्यक्रम तैयार किया गया है।

(ग) एक हजार खड़ी हुई बसों की आवश्यक मरम्मत करने के पश्चात् सितम्बर, 1995 की समाप्ति तक उनके प्रचालन योग्य बड़े में शामिल हो जाने की संभावना है। तथापि इस वर्ष के अंत में प्रचालन योग्य बड़ा उपलब्ध निधियों पर निर्भर होगा।

[अनुवाद]

डी.डी.ए. हेतु नाम निर्दिष्ट करना

2584. श्री बी.एन. शर्मा प्रेम : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने डी.डी.ए. अधिनियम के अनुसार दिल्ली विधान सभा से डी.डी.ए. हेतु अभी तक नाम निर्दिष्ट नहीं किये हैं; और

(ख) इस संबंध में नाम निर्दिष्ट कब तक किये जाने की संभावना है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) और (ख). दिल्ली विकास प्राधिकरण में दिल्ली

की विधान सभा के तीन सदस्यों को प्रतिनिधित्व देने बाबत दिल्ली विकास प्राधिकरण अधिनियम, 1957 में संशोधन संबंधी प्रस्ताव विधाराधीन है।

संसद सदस्यों की सिफारिश पर आवास आवंटन

2585. श्री कुम्भी जाल : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान संसद सदस्यों की सिफारिश पर कितने सरकारी आवास आवंटित किए गए और कितने मामलों में ये सिफारिशें स्वीकार नहीं की गईं; और

(ख) इन सिफारिशों को स्वीकार न किए जाने के क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) और (ख). क्वार्टरों के बारे में आबंटन, सरकारी कर्मचारी की वरीयता के आधार पर तथा बिना-बारी के आबंटन केन्द्रीय मंत्रीमण्डल के मंत्रियों, उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों, योजना आयोग के सदस्यों के निजी स्टाफ, नियमों के तहत आने वाले चिकित्सा मामलों को और साथ ही अनुकम्पा आधारों पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा एस.आर. 317 बी 25 में छूट देकर किये जाते हैं। चूंकि आबंटन उपर्युक्त मानदण्डों के आधार पर किये जाते हैं, इसलिए सांसदों की सिफारिशें स्वीकार अथवा अस्वीकार करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

भारतीय मूल के अमरीकी फिजीशियनों का सम्मेलन

2586. श्रीमती सूर्यकांता पाटील : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान "भारतीय मूल के अमरीकी फिजीशियनों के सम्मेलन" के संबंध में दिनांक 17 जुलाई, 1995 के "मिड-डे" में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या इस सम्मेलन में भाग लेने वाले भारत सरकार के स्वास्थ्य मंत्री और अमरीका में भारतीय राजदूत के प्रति उचित नयाचार नहीं बरता गया और उन्हें उपयुक्त आसन भी नहीं दिया गया; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस मामले में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) जी हाँ।

(ख) इस समारोह में अमरीका के राष्ट्रपति मुख्य अतिथि थे जिन्होंने उद्घाटन भाषण दिया था। हमारे स्वास्थ्य मंत्री और भारत के राजदूत को समुचित स्थान पर बिठाया गया था।

(ग) अपने भाषण के अन्त में जब राष्ट्रपति श्री क्लिंटन और श्रीमती क्लिंटन बैंकट हाल से बाहर जा रहे थे तो उस समय बहाने मौजूद बहुत से आमंत्रित व्यक्ति राष्ट्रपति और उनकी पत्नी से मुलाकात के लिए दौड़ पड़े जिसके परिणामतः माहौल काफी अस्तव्यस्त हो गया। भारत के स्वास्थ्य मंत्री द्वारा निर्धारित भाषण देने के लिए ये परिस्थितियाँ अनुकूल नहीं समझी गईं। बाद में भारत के प्रधान कौंसल ने आयोजकों का ध्यान इस विषय की ओर आकृष्ट किया। बाद में आयोजन समिति के सदस्यों ने इस समारोह में अस्तव्यस्तता के लिए जिसका उन्हें पहले से अनुमान नहीं था, मंत्री महोदय से क्षमा याचना की।

आई.डी.पी.एल. में निवेश

2587. श्री राम प्रसाद सिंह :

श्री सूर्य नारायण सिंह :

श्री रामानन्द प्रसाद सिंह :

क्या रसायन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने सरकारी क्षेत्र के उपक्रम इंडियन इरस एंड फर्मास्युटिल लिमिटेड (आई.डी.पी.एल.) को अर्धसम बनाने हेतु ग्यारह करोड़ रुपये निवेश करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उनके मंत्रालय ने किसी आपरेटिंग एजेंसी को उक्त प्रस्ताव का आकलन करने के लिए कहा है;

(ग) क्या इन ग्यारह करोड़ रुपये की निवेश योजना को वित्त मंत्रालय ने स्वीकृति दे दी है;

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

(ङ) क्या यह प्रस्ताव मद्रास स्थित आई.डी.पी.एल. एकक के लिए प्रभावी है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

रसायन तथा उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री ए.ए.आर्. शैलीरो):
(क) और (ख). आई.डी.पी.एल. के लिए मौजूदा पुनरुद्धार योजना, जो बी.आई.एफ.आर. द्वारा 10.2.94 को मंजूर की गई थी, में 1993-94 से शुरू होकर 3 वर्ष की अवधि के लिए 66 करोड़ 80 की सहायता अनुदान समेत नई वित्तीय सहायता की परिकल्पना की गई है। पिछले दो वर्षों अर्थात् 1993-94 तथा 1994-95 में आई.डी.पी.एल. को कुल 111.31 करोड़ 80 की राशि दी गई थी। आई.डी.पी.एल. के प्रबंधकों ने मौजूदा पुनरुद्धार योजना में अब संशोधन का प्रस्ताव किया है। इन संशोधनों में अन्य बातों के साथ-साथ लगभग 93 करोड़ 80 की और वित्तीय सहायता की परिकल्पना की गई है।

ठगण औद्योगिक कंपनी (विशेष प्रावधान) अधिनियम, 1985 के

प्रावधानों के अंतर्गत केवल बी.आई.एफ.आर. को कार्य संचालन एजेंसी नियुक्त करने का अधिकार है।

(ग) से (ङ). प्रस्तावित संशोधनों में परिकल्पित नई वित्तीय सहायता तथा अन्य राशियों के लिए वित्त मंत्रालय समेत केंद्रीय सरकार की मंजूरी की जरूरत होगी। पुनरुद्धार योजना में प्रस्तावित संशोधनों में आई.डी.पी.एल. की मद्रास इकाई की जरूरतें भी शामिल हैं।

डी.टी.सी. का बन्द होना

2588. श्री तारा सिंह :

श्री बी. श्रीनिवास प्रसाद :

श्री सुरेन्द्रपात्र पाठक :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 11 जुलाई, 1995 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में "डी.टी.सी. आन दी वर्ज ऑफ ब्रेक डउन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इसे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली को सौंपने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस संबंध में वास्तविक स्थिति क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) जी हाँ।

(ख) यद्यपि दि.प.नि. की वित्तीय स्थिति संतोषजनक नहीं है लेकिन यह नहीं कहा जा सकता है कि दि.प.नि. ठप्प होने के कगार पर है। तथापि, दि.प.नि. की वित्तीय स्थिति में सुधार करने के लिए सरकार हर सम्भव प्रयास कर रही है।

(ग) जी, हाँ।

(घ) चूंकि दिल्ली संघ शासित क्षेत्र की एक अलग सरकार बन गई है, और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की सरकार से अनुरोध किया गया था कि वह दि.प.नि. का हस्तान्तरण स्वीकार कर ले। लेकिन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की सरकार ने दि.प.नि. का हस्तान्तरण स्वीकार करने से पहले अनेक शर्तें रखी हैं।

आगरा को बिजली सप्लाई

2589. श्री जगदान शंकर रावत : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ताजमहल को पर्यावरणीय प्रदूषण से बचाने के लिए आगरा को बिजली की निरन्तर सप्लाई करने का सुझाव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) सरकार का इस पर क्या कार्यवाही करने का विचार है;

(घ) यदि नहीं, तो क्या सरकार इस सम्बन्ध में कोई कार्य योजना बना रही है;

(ङ) क्या सम्बन्धित राज्य सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई कार्य योजना केन्द्र सरकार के पास भेजी है; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) से (घ). जी, हाँ। आगरा-मथुरा क्षेत्र में निर्बाध विद्युत आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए केन्द्र सरकार ने इस क्षेत्र में पारेषण एवं वितरण प्रणाली का उच्चिकरण करने हेतु उ.प्र.रा.बि.बोर्ड को सहायता प्रदान करने तथा औरिया गैस आधारित केन्द्र से अतिरिक्त विद्युत उपलब्ध कराने का निर्णय लिया है। केन्द्र सरकार की सलाह को अपनाते हुए उ.प्र.रा.बि.बोर्ड ने आगरा क्षेत्र की पारेषण एवं वितरण प्रणाली का उच्चिकरण करने के लिए एक परियोजना रिपोर्ट अब प्रस्तुत कर दी है।

गरीबों और विधवाओं के लिए रोजगार

2590. श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गरीबों और असहाय विधवाओं को प्राथमिकता के आधार पर रोजगार देने हेतु समिति गठित करने को कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. डे. धुंगन) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

सरकारी आवास का बिना बारी के आबंटन

2591. श्री ज्ञान किशोर त्रिपाठी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कई सरकारी अधिकारियों को उनकी अर्हता से एक टाइप अधिक का सरकारी आवास बिना बारी के लेने की अनुमति प्रदान की गई है;

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

(ग) सरकारी कर्मचारियों को किए गए बिना बारी के आबंटनों का ब्यौरा क्या है क्या कर्मचारियों को उनकी अर्हता के अनुसार उसी टाइप और एक टाइप कम के आवास का बिना बारी के आबंटन किया गया है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. डे. धुंगन) : (क) से (घ). केन्द्रीय मंत्रिमण्डल के मंत्रियों के निजी स्टाफ को छोड़कर जो मंत्री के लिए निर्धारित कोटे में पात्र श्रेणी के आबंटन हेतु पात्र हैं, क्वार्टरों के बिना-बारी आबंटन को सामान्यतः पात्रता से एक टाइप कम तक सीमित किया जाता है बशर्ते कि उस कर्मचारी के पास अपना स्वयं का मकान न हो। बिना बारी के आबंटन, पात्रता श्रेणी में सक्षम प्राधिकारी द्वारा नियमों में छूट देकर भी किये गए हैं। पात्रता श्रेणी तथा पात्रता से एक टाइप कम की श्रेणी में किये गये आबंटनों के अलग-अलग आंकड़े नहीं रखे जा रहे हैं। गत तीन वर्षों के दौरान किये गये बिना-बारी आबंटनों की संख्या इस प्रकार है :

1992	2256
1993	2057
1994	2811

सड़कों/पुलों के लिए अमरीका से ऋण

2592. श्री बोल्ला बुल्लु रामय्या : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या अमरीकी सरकार ने सड़कों, पुलों, राजमार्गों, जल प्रदाय और मल ब्ययन के लिए 375 करोड़ रुपए का ऋण मंजूर किया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या "हुडको" तथा इन्फ्रास्ट्रक्चरल लीजिंग एण्ड फाइनेशियल सर्विसेज इस धनराशि के उपयोग हेतु एकमात्र माडल ऑपरिटी होगी;

(ग) यदि हाँ, तो क्या "हुडको" ने इस प्रयोजनार्थ पूरे भारत में अनेक परियोजनाओं का चयन किया है;

(घ) यदि हाँ, तो क्या इस धनराशि से कोई कार्यक्रम शुरू किया गया है; और

(ङ) यदि हाँ, तो तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है ?

शहरी कार्ब और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ). प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम

2593. श्री छीतुभाई गानीत: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम आन्ध्र प्रदेश सरकार ने अनुरोध पर 1000 मेगावाट के विशाखापत्तनम-2 और हैदराबाद के समीप 600 मेगावाट के मेट्रो विद्युत संयंत्र की स्थापना करने पर सहमत हो गया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इन संयंत्रों से उत्पादित विद्युत को राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम द्वारा अपनी स्थापना के समय से भारत सरकार की नीति का अनुसरण करते हुए सभी राज्यों को वितरित किया गया;

(ग) यदि नहीं, तो क्या भारत सरकार और योजना आयोग ने आन्ध्र प्रदेश को आगामी कुछ वर्षों के दौरान 6000-7000 करोड़ रुपये की धनराशि का वचन दिया है जो आन्ध्र प्रदेश को दी जाने वाली सामान्य योजनागत धनराशि से अधिक है; और

(घ) यदि हाँ, तो राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम, राष्ट्रीय जल विद्युत निगम और परमाणु विद्युत निगम विभिन्न राज्यों की बिजली की मांग को राज्य में ही पूरा करने के उद्देश्य से उन राज्यों में विद्युत केन्द्र स्थापित करने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों के ऐसे अनुरोध को मान लेता है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) और (ख). जी, हाँ। आन्ध्र प्रदेश सरकार ने क्रियान्वयन हेतु दो विद्युत परियोजनाएं, यथा सिम्हाद्री धर्मल पावर परियोजना (1000 मेगावाट) तथा हैदराबाद मेट्रो संयुक्त साइकिल विद्युत परियोजना (650 मे.वा.) नेशनल धर्मल पावर कारपोरेशन (एन.टी.पी.सी.) को आवंटित की हैं। इन दोनों परियोजनाओं द्वारा उत्पादित समग्र विद्युत की आपूर्ति आन्ध्र प्रदेश को की जाएगी, जिसके लिए एनटीपीसी आन्ध्र प्रदेश सरकार के साथ कानूनन प्रवर्तनीय बाणिज्यिक समझौते करेगी।

(ग) एन.टी.पी.सी., अपने स्वयं के संसाधनों को जुटाकर इन परियोजनाओं को क्रियान्वित करने का आयोजन करती है। इन परियोजनाओं के लिए सरकार द्वारा एन.टी.पी.सी. को कोई बजटीय सहायता प्रदान नहीं की जाएगी।

(घ) राज्य में विद्युत केन्द्रों को स्थापित करने के लिए संबंधित राज्य सरकारों के आवेदनों का मूल्यांकन, घटकों जैसे तकनीकी-आर्थिक दृष्टिकोण, मांग आपूर्ति परिदृश्य, भुगतान ट्रेक तथा संबंधित राज्य बिजली बोर्ड की वित्तीय स्थिति आदि के आधार पर किया जाता है।

भारतीय सड़क निर्माण निगम लिमिटेड में पदोन्नतियां

2594. श्री करिया मुन्हा : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय सड़क निर्माण निगम लिमिटेड में 12 दिसम्बर, 1993 से पूर्व भर्ती एबम् पोस्टिंग नियमों के अनुसार आवश्यक सेवा अवधि पूरा कर चुके अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के पात्र व्यक्तियों की पदोन्नति नहीं करने के क्या कारण हैं;

(ख) ऐसे कर्मचारियों का पदवार ब्यौरा क्या है और क्रमिक रिक्तियों के स्थान पर पदोन्नतियां कब की जाएंगी;

(ग) भारतीय सड़क निर्माण निगम लिमिटेड में क्रमिक रिक्तियों का पदवार ब्यौरा क्या है और ये रिक्तियां कब से रिक्त हैं;

(घ) क्या सरकार ने इस निगम के कर्मचारियों के लिए कोई समिति गठित की है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : (क) से (ङ). आई आर सी सी के कुछ अनु० जाति/अनु० जनजाति के कर्मचारियों ने नियमानुसार पदोन्नति के लिए अपेक्षित पात्रता अवधि पूरी कर ली है किन्तु उन्हें पदोन्नत नहीं किया जा सका है। इस मामले पर विचार किया जा रहा है।

संसद सदस्यों/मंत्रियों के आवासों पर व्यय

2595. श्री जीवन शर्मा : क्या शहरी कार्ब और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंत्रियों/संसद सदस्यों के आवासों/फ्लैटों पर धनराशि व्यय करने की कोई निर्धारित सीमा है;

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

(ग) किन-किन मदों पर इस धनराशि का व्यय किया जा सकता है;

(घ) क्या कुछ ऐसे मामले हैं जिनमें आवासों/फ्लैटों पर निर्धारित धनराशि से अधिक व्यय की गई है;

(ङ) यदि हां, तो ऐसे फ्लैटों का ब्यौरा क्या है तथा निर्धारित सीमा से अधिक व्यय करने के क्या कारण हैं; और

(च) इस प्रकार के निर्धारित सीमा से अधिक व्यय को रोकने हेतु सरकारा द्वारा क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. घुगन): (क) और (ख). कार्यकाल के दौरान एक मंत्री के लिए अपने निवास स्थान में परिवर्धन/परिवर्तन संबंधी कार्य करवाने बाबत 40,000 रुपये तथा सांसद के लिए 15,000 रुपये तक की वित्तीय सीमा निर्धारित की गई है।

(ग) जिन कार्य मर्दों पर व्यय किया जा सकता है उनकी कोई व्यापक सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

(घ) जी हां।

(ङ) और (च). विवरण I और II में दिए गये हैं। निर्धारित सीमा से फालतू कार्यों की मंजूरी आबंटिती की जरूरतों इनके, औचित्य तथा धन की उपलब्धता के आधार पर दी गई है।

विवरण-I

मंत्रियों के बंगलों पर हुए अतिरिक्त व्यय की सूची

मंत्री का नाम	बंगला संख्या	व्यय हुई राशि 6/91 से
सर्वश्री/श्रीमती		
1. एस.बी. चन्दाण	4, के. एम. मार्ग	70,000
2. पी. ए. संगमा	15, सफवरजंग रोड	67,300
3. शीला कौल	9, मोती जाल नेहरू मार्ग	79,963
4. सीता राम केसरी	एबी-7, पुराना किला रोड	89,356

5. बी. सी. शुक्ल	9, जनपथ	2,38,261
6. जी. बेंकटस्वामी	2, जंतर मंतर रोड	1,12,634
7. तरुण गोगाई	13, पी. के. रोड	77,384
8. जगदीश टाईटलर	2, अकबर रोड	53,100
9. कमलनाथ	7, तुगलक रोड	1,26,200
10. अरविंद नेताम	19, फिरोजशाह रोड	87,405
11. चासबा राजेशबरी	6, फिरोजशाह रोड	73,764
12. एम. अरुणाचलम	10, रायसीना रोड	57,115
13. मुकुल चासनिक	7 बी, जनपथ	67,379
14. पी. के. घुगन	एबी-3, पंढारा रोड	40,558
15. कर्नल रामसिंह	6, अशोक रोड	57,017
16. सलमान खुरशीप	2, एमएलएम प्लेस	56,401
17. के. बी. घंगाबाळू	3, एस सी मधुर जेन	
18. राजेश पायलट	10, अकबर रोड	40,827
19. मलंग सिंह	4, कुशाक रोड 1, झ. आर. पी. रोड	1,20,000
20. रामलाल राठी	47, लोधी एस्टेट	75,928

विवरण II

कार्यसूची जिन पर 15,000 रुपये से अधिक व्यय सांसद (जोक सभा) के लिए

क्रम सं	बंगला/प्लेट नं	सांसद का नाम	कार्य	स्वीकृति संवर्ष	राशि
1	2	3	4	5	6
		सर्व/श्री			
1.	171-172 एसएवेन्यू	प्रो. कामसन	बुडन कपबोर्ड लगाना	110/13/6/90	2500/-
				कम्प्यू-1 (खंड-2) दि. 28.4.94	
2.	3, महादेव रोड	राजेश कुमार	(i) अतिरिक्त वरजजा (ii) अग्र बरांड डकना	110114/1/94	5500/-
				कम्प्यू-1 दि. 15.5.95	
3.	169 एस एवेन्यू	डॉ. भीवरन	(i) कर गैराज हेतु एसी (ii) शीट लुफ्तींग	वही	17,000/-
4.	1 टी के जेन	एम ए ए फ़तमी	चारदीवारी ऊंची कराना	वही	20,600/-

1	2	3	4	5	6
5.	2 जी आर जी रोड	कु. विमला वर्मा	शपन कक्ष में फ़र्निचर सीडिंग	बही	12,600/-
6.	28, महादेव रोड	तारा सिंह	अग्र बरांछ डकना	बही	10,300/-
7.	5, टी.के. रोड	परसराम भारद्वाज	जिप्सम बोर्ड सिडिंग	बही	15,500/-
8.	114, एस एवेन्यू	ए आर मीर्या	शीवालय का नवीकरण	बही	20,600/-
9.	161 एन एवेन्यू	वीरेंद्र सिंह	नुडन पार्टीशन	बही	4,600/-
10.	27, एस एवेन्यू	इश्वर भाई चौक	बांस जाफरी बनाना	बही	12,500/-
11.	67, नार्थ एवेन्यू	महेश कनोडिया	बही	बही	28,500/-
12.	2, एम डी रोड	सुधी फरीदा टोन्जे	अग्र बरांछ डकना	बही	8,550/-
13.	115-117 एस एवेन्यू	एस एन जटिया	स्नानागार व डब्ल्यू सी का नवीकरण	बही	14,900/-
14.	20, विस्किंगन क्रिसेंट	धूपिन्दर सिंह हुड्डा	एसी शीट शीट लगाना	बही	9,300/-
15.	22, विस्किंगन क्रिसेंट	गुरदास कागत	पिछली और ईट फर्श	बही	13,000/-
16.	26, जीआरजी रोड	प्रफुल पटेल	फ़ाइबर ग्लास शीट शीट	बही	11,500/-
17.	9, एम डी रोड	शिवशरण वर्मा	ईट बीबार व जाफरी बनाना	11014/2/94 डब्ल्यू-1, दि. 29.6.95	12,600/-
18.	24, एस एवेन्यू	श्रीमती सुमित्रा महाजन	स्नानागार का नवीकरण	11014/2/94 डब्ल्यू-1, दि. 29.6.95	16,890/-
19.	1 बी डी मार्ग	जी मुंडे	बंगले के अग्र भाग में फ़ाइबर ग्लास शीटपोर्च	बही	12,600/-
20.	2 एस ए लेन	मनोरंजन भक्त	गैराज का दरवाजा	बही	5,700/-
ख़ासद राज्य सभा					
21.	23, विस्किंगनक्रिसेंट रोड	अहमद पटेल	(i) पिछले बरांछे का विस्तार (ii) ए सी सी शीट बैड	11013/5/90 डब्ल्यू-1 दि. 14.1.94	22,900/-
22.	23, सफ़रजरंग रोड	सुरशील कु शिंदे	(i) बांस जाफरी बनाना (ii) दरवाजे पर बांस जाफरी	11015/1/94 डब्ल्यू-1 दि. 24.5.94	25,500/- 4,400/-
23.	11, सफ़रजरंग रोड	संजय सिंह	भोजन कक्ष में स्पार्टेक टाइलें लगाना	11015/2/94 डब्ल्यू-1 दि. 30.11.94	12,900/-
24.	11, अकबर रोड	पी उपेन्द्र	सी सी पेवमेंट	11015/2/94 डब्ल्यू-1 दि. 30.11.94	7,000/-
25.	7, जी आर जी रोड	हरमोहन सिंह	यूरोपियन डब्ल्यू सी का भारतीय डब्ल्यू सी में परिवर्तित	11015/4/94 डब्ल्यू-1 दि. 8.6.95	2800/-
26.	104, एस एवेन्यू	सुरेश पचौरी	खिड़की में वायर मेस शटर लगाना	11015/4/94 डब्ल्यू-1 दि. 8.6.95	29,600/-
27.	11ए, तीन मूर्तिमार्ग	जितेन्द्र प्रसाद	गैराज को अतिग्रह में बदलना	11015/3/94 डब्ल्यू-1 दि. 29.6.95	28,500/-

1	2	3	4	5	6
28.	74, नार्थ एवेन्यू	एन गिरी प्रसाद	शौचालय में ग्लेज्ड टाइल्स का लगाना व डब्लू सी	बड़ी	24,700/-
29.	192, एस एवेन्यू	सध्वीवानन्द	(i) शौचालय का नवीकरण (ii) वायर मेश शटर लगाना	बड़ी	14,800/- 13,900/-
30.	79-81 नार्थ एवेन्यू	नौनिहालसिंह	स्नानागार, डब्ल्यूसी, रसोई घर में ग्लेज्ड टाइल्स लगाना	बड़ी	16,070/-
सांसद लोक सभा					
1.	सी-1/60 पंढारा रोड	एस.सी.माधुर	अतिरिक्त कार्यालय और अधिति कस का निर्माण	डी.जी. डब्ल्यू./28 013/3/93 डब्ल्यू-1 वि. 7.7.93	1,47,700/-
2.	23, फिरोजशाह रोड	मनफूल सिंह	पी.डी.सी. टैंक और एक लो लेविल एम.यू.डी.	11013/6/09/डब्ल्यू-1 वि. 2.12.93	7,000/-
3.	सी-1/2 एच रोड	पी.आर.डी. चौहान	बरामदे को डकना	बड़ी	17,000/-
4.	9, एस. सी. माधुर लेन	टी.एस.राव भौसले	कोपला रूप को शौचालय में परिवर्तन	श.का.रो. मंत्रालय के 11014/4/94 डब्ल्यू-1 की स्वीकृति	4400/-
5.	27, मीना बाग	बी. अकबर पासा	बांस की जाफरी और फाइबर ग्लास सीट	बड़ी	7000/-
6.	7, केनिंग लेन	नन्दीयेस्लायम	फाइबर ग्लास सीट का शोड	बड़ी	4600/-
7.	34, अशोक रोड	एस.एस. ओवसी	ए.सी. सीट की शोड	बड़ी	8,000/-
8.	18, डा. आर.पी. रोड	चन्द्रप्रभा अर्स	फाइबर ग्लास सीट की शोड	बड़ी	11,800/-
9.	22, डा. आर.पी. रोड	महावीरसिंह	ए.सी.सीट का शोड	बड़ी	6000/-
10.	4, विंडसर प्लेस	इन्द्रजीत गुप्त	गैराज का निर्माण	11014/2/94 डब्ल्यू-1	43,400/- कार्य प्रगति पर
11.	15 ए.बी. पंढारा रोड	बी.कुष्ण राव	बरामदे का पुन्यकीकरण और वायर गैज सटर्स	11014/1/94 डब्ल्यू-1 वि. 29.6.95	14,000/-
12.	3, फिरोजशाह रोड	विजयकुमार	शौचालय का निर्माण	बड़ी	13,000/-
13.	14, डी. फिरोजशाह रोड	संतोष गंगवार	एम.एस. ग्रिल्स	बड़ी	13,800/-
14.	सी-1/6, पंढारा पार्क	एल.के. आडवानी	वायर गोज सटर्स	बड़ी	69,125/-
15.	19, अकबर रोड	अजीत सिंह	बांस की जाफरी	बड़ी	24,000/-
16.	109, साउथ एवेन्यू	वाई. डी. झारवानी	शौचालय में टाइल्स और मारबल लगाना	11013/6/90 डब्ल्यू-1 वि. 2.6.92	17,300/-
17.	14, पं. पन्त मार्ग	एम.एल. खुराना	ए.सी.सीट कार शोड	11013/6/90 डब्ल्यू-1 वि. 30.3.92	13,600/-
18.	18, महादेव रोड	एस. के. मण्डल	बारबड वायर फेन्सिंग	बड़ी	14,600/-
19.	2, सफरजंग लेन	सुनील दत्त	स्नानागार का नवीकरण	11013/6/90 डब्ल्यू-1 वि. 2.6.92	22,400/-

1	2	3	4	5	6
20.	1, फिरोजशाह रोड	एल.एन. पाण्डेय	साइड बरामदे को डकना	11013/6/90 डकपू-1 दि. 22.1.93	95,006/-
राज्य सभा					
1.	सी-1/10, लोधी गार्डन	श्रीमती वैजयंती माला	बाघर गेज शटर का प्रावधान	11013/5/93 डकपू-1 डी जी डकपू दि. 8.11.93	41,000/-
2.	29, लोधी एस्टेट	श्रीमती सुचमा स्वराज	बाघरूम का नवीकरण	11015/2/94 डकपू-1 दि. 30.11.94	21,800/-
3.	34, लोधी एस्टेट	श्री इकबाल सिंह	बही	बही	21,800/-
4.	10, राजेन्द्र प्र. रोड	श्री जे.पी. माथुर	शौचालय और बाघरूम का नवीकरण	बही	23,100/-
5.	4, एफ. शाह रोड	श्री के. एल. शर्मा	फाइबर ग्लास लुफिंग शोड का निर्माण	बही	11,936/-
6.	13, डी, एफ. शाह रोड	श्री के. आर. मलकानी	शौचालय व बाघ का नवीकरण	11016/4/94 डकपू-1 दि. 8.6.95	13,500/-
7.	40, मीना बाग	श्री बाई नारायण स्वामी	बाघर गेज शटर का प्रावधान	बही	30,000/-
8.	32, केमिंग क्षेत्र	श्री बी.राजेश्वर राव	(i) बरामदे की ग्लेजिंग (ii) शौचालयों का नवीकरण	11015/3/94 डकपू-1 दि. 29.6.95	4,200/- *27,500/-

* कार्य प्रगति पर है।

सुटियन जोन में निर्माण

2596. श्री अर्जुन सिंह चावब : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले कई वर्षों के दौरान सुटियन जोन में किन्हीं नए भवनों का निर्माण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस क्षेत्र के वास्तुकला की संरचना को देखते हुए इसके क्या कारण हैं; और

(ग) प्रमुख वास्तुकारों की सिफारिशों को देखते हुए इस क्षेत्र की वास्तुकला संरचना को बनाए रखने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. शुंगम) : (क) से (ग) सुटियन जोन में 1988 से एन. डी. एम. सी. द्वारा परिवर्धन/परिवर्तन तथा नये निर्माणों संबंधी 15 भवन नक्शों को मंजूरी दी गई है। सुटियन बंगला जॉन में एन. डी. एम. सी. द्वारा नये निर्माण कार्यों की इजाजत, केन्द्र सरकार द्वारा 8.2.88 को जारी विशानिर्देशों तथा दिल्ली की मास्टर प्लान 2001 में उल्लिखित मानदण्डों के अनुसार दी जा रही है। अनधिकृत निर्माणों के विरुद्ध संबंधित प्राधिकरणों द्वारा नियमानुसार कार्यवाही की जाती है।

विद्युत क्षेत्र में गैर-सरकारी निवेशक

2597. श्रीमती विजय कुमारी पंडारी : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गैर-सरकारी परियोजनाओं की स्थापना हेतु निवेशकों को आमंत्रित करने की सरकारी नीति पर क्या प्रतिक्रिया हुई है;

(ख) ऐसे निवेशकों द्वारा अब तक कितनी पम्पविजली तथा ताप विद्युत परियोजनाएं शुरू की गई हैं;

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

(घ) क्या निवेशकों ने क्षेत्रों तथा विद्युत उत्पादन के प्रकार के चयन में अपनी बरीयता दिखाई है; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) : (क) से (ङ). आज की तारीख में, विभिन्न राज्य सरकारों/राज्य बिजली बोर्डों से प्राप्त सूचना के अनुसार, निजी क्षेत्र में 243 निजी परियोजनाएं (ताप और जल विद्युत दोनों) स्थापित करने के लिए रूचि दर्शाई गई है। परियोजना का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। जल विद्युत परियोजनाओं की तुलना में ताप विद्युत परियोजनाओं के मामले में अनुक्रिया बेहतर रही है।

विबरण

गिळी क्षेत्र की कम्पनियों द्वारा प्रकट की गई रूचि का अनंतिम खीरा

क्र.सं.	परियोजना का नाम	विदेशी/ भारतीय	कमता (मे.बा.)	अनंतिम लागत (करोड़ रुपये)	कम्पनी का नाम
1	2	3	4	5	6
1.	गुणसापन्नी	भारतीय	120	480.000*	सेविस स्टेन्ली एसीसिप्ट्स इन्क.
2.	कुसुमापाड	भारतीय	420	1470.000*	सेविस स्टेन्ली एसीसिप्ट्स इन्क.
3.	ईस्ट गोदावरी	भारतीय	100	350.000*	रायलसीमा पेट्रो केमिकल्स लि.
4.	गोदावरी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	208	748.430	स्पेक्ट्रम टेक यू एन ए/न्या फुल्ल पंड एन टी पी सी
5.	गोणसापन्नी	भारतीय	250	875.000*	आरिपंट पेपर एण्ड इंडस्ट्रीज
6.	ईवराबाव	भारतीय	280	700.000*	बालाजी होटल एण्ड इन्ड्रप्र्राइजेज लि.
7.	ईवराबाव	भारतीय	280	700.000*	जीएमआर बालाजी इन्डस्ट्रीज लि.
8.	ईवराबाव	भारतीय	700	2450.000*	मे. आर पी जी इण्डस्ट्रीज लि.
9.	ईवराबाव	भारतीय	280	700.000*	बालाजी डिस्ट्रिब्यूटर्स लि.
10.	ईवराबाव	भारतीय	280	700.000*	बालाजी बायोटेक लि.
11.	जैगुठपाड जीबीपीपी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	216	827.000	जीबीके इण्डस्ट्रीज लि. युएसए
12.	काकीनाडा	भारतीय	660	2310.000*	मे. कुमार्त पावर
13.	काकीनाडा	भारतीय	250	875.000*	मे. एडवार्ड रेडियो मास्टर्स
14.	काकीनाडापोर्ट	भारतीय	1000	3500.000*	मे. हाइलेसन प्रा लि.
15.	कलिंगापट्टनम टीपीएस	भारतीय	1 x 250	875.000*	बोली के अजीन
16.	कलिंगापट्टनम	भारतीय	120	420.000*	कुष्णा गोदावरी सेसिन पावर यूटिलिटीज
17.	करीमनगर	भारतीय	120	420.000*	सेविस स्टेन्ली एसीसिप्ट्स इन्क.
18.	कुष्णापट्टनम ("ए" टी पी एस)	भारतीय	508	1750.000*	जीबीके इण्डस्ट्रीज लि.
19.	कुष्णापट्टनम ("बी" टी पी एस)	विदेशी	500	1750.000*	सेलिकोर्प इन्ट. पावर
20.	माचिलीपट्टनम	भारतीय	500	1750.00*	अनाग्राम फाइनेंसियल लि.
21.	मानुगुड	भारतीय	1000	3500.000*	सांथी ग्रुप ऑफ इण्डस्ट्रीज
22.	मानुगुड	भारतीय	500	1750.000*	श्री शिवा पावर लि.
23.	नेल्लौर	विदेशी	530	1855.000*	सीएसएक्स इन्टरनेशनल ग्रुप इन्क. हाउस्टेन, युएसए
24.	निजामाबाव	भारतीय	280	700.000*	मे. रिचिमेन सिन्कर्स लि.
25.	रामागुडम	भारतीय	500	1750.000	मे. एडवार्ड मास्टर्स
26.	रामागुडम	भारतीय	2x250	1603.700	मे. बीपीएस ग्रुप
27.	रानीगुंटा	भारतीय	200	700.000*	बालाजी इण्डस्ट्रीज कारपोरेशन लि.
28.	सिम्हली	भारतीय	1000	3500.000*	नगरार्जुन फर्टिलाइजर्स एण्ड केमिकल्स लि.
29.	ट्रुविन गिटीज	भारतीय	250	875.000*	मे. रिचिमेन सिन्कर्स लि.
30.	विशाखापट्टनम	भारतीय	650	2275.000*	इन्सार् इन्वेस्टमेंट्स लि.
31.	विशाखापट्टनम	भारतीय	500	1750.000*	श्री सिवा प्रिया पावर लि.
32.	विशाखापट्टनम	भारतीय	500	1750.000*	मे. आम्बरेक्स एप्लायंसेज
33.	विशाखापट्टनम डी पी एस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	2x50	4797.00	अशोक जीलैण्ड एण्ड नेशनल पावर व.के.
34.	विजयनाग्रम	भारतीय	220	770.000*	पान पावर कारपोरेशन
35.	वाडपल्ली	भारतीय	120	420.000*	कुष्णा गोदावरी सेसिन पावर यूटिलिटीज लि.
	जोड़ : 33		14403.00	51886.130	

1	2	3	4	5	6
अरुणाचल प्रदेश					
36.	कर्मग एच ई पी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	600	1800.00	इन्टरकोर्प इण्डस्ट्रीज लि./स्वीडी माउंटैन इंजीनियरिंग लि.
37.	खारलांग जीबीपीपी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	48	223.000	इन्टरकोर्प/स्वीडी माउंटैन इंजीनियरिंग आस्ट्रेलिया
	जोड़ : 2		648.00	2023.000	
38.	आद्यमटिअला ओपन साइन्स	भारतीय	9	52.500	डीएलएफ पावर कम्पनी
39.	अमगुरी जीबीपीपी	विदेशी	280	1280.000	असम पावर पाटनर, नार्मन इंजीनियरिंग इन्क. यूएलए/आगता इण्डस्ट्रीज
40.	वांसाकांडी ओपन साइन्स	भारतीय	15.50	78.750	डीएलएफ पावर कम्पनी लि.
41.	कारबी लांगी एचईपी	भारतीय	2x50	284.300	भारत हाइड्रो पावर कारपोरेशन लि.
42.	नामरूप टीपीएली विस्तार	भारतीय	90	315.000*	मे. बिलियमस मंगोर
	जोड़ : 5		494.50	2010.550	
बिहार					
43.	चान्दिल टीपीएल	भारतीय	2x250	1537.000	आरपीजी इन्टरप्राइजेज
44.	जोजीबेरा	भारतीय/विदेशी संयुक्त उद्यम(अ्यसाए)	3x67-5	1240.00	टाटा स्टील/मिशन एनर्जी, यूएलए
	जोड़ : 2		702.50	2877.000	
बिष्णु					
45.	बबाना जीबीपीपी		800	2000.00	बोली के अधीन
	जोड़ : 1		800.00	2000.000	
गुजरात					
46.	एकरीमोटा टीपीएल	भारतीय	240	840.000*	गुजरात मिनरल डेवलपमेंट कारपोरेशन
47.	कोस्टल टीपीएल		1x1000	3500.000*	बोली के अधीन
48.	बोधा		1x250	857.000*	बोली के अधीन
49.	जीआई पीसीएल विस्तार पी पी	भारतीय	145	399.00	गुजरात इण्डस्ट्रीज पावर कं. लि.
50.	इजिरा लोसीपीपी	भारतीय	1x515	1765.940	मे. इस्तर ग्रुप
51.	जामनगर	भारतीय	2x250	1967.000	रिजायंस पावर लि.
52.	मंगलोर टी.पी.एल.	भारतीय	250	1082.810	गुजरात इण्डस्ट्रीज पावर कम्पनी लि. बड़ोबा
53.	पगुघान जीबीपीपी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	655	2298.140	गुजरात टोर्न्ट एनर्जी कारपोरेशन लि./सिमंस, जर्मन
54.	पिपावाव		1x615	2152.500*	बोली के अधीन
	जोड़ : 9		4170.00	14880.390	
हरियाणा					
55.	अम्बाला		75	262.500*	बोली के अधीन
56.	फरीदाबाव		75	262.500*	बोली के अधीन
57.	गुडगांव		75	262.500*	बोली के अधीन
58.	डिस्तार टीपीएल		2x250	1750.000*	बोली के अधीन
59.	कृष्णजी		75	262.500*	बोली के अधीन

1	2	3	4	5	6
60.	महेन्द्रगढ़		75	262.500*	बोली के अधीन
61.	यमुनानगर टीपीएस	विदेशी	2x350	3500.000	आइजुनबर्ग ग्रुप ऑफ कं. इजरायल
	जोड़ : 7		1575.00	6562.500	
हिमाचल प्रदेश					
62.	एन्सायनबुझांगन	भारतीय	192	672.000	राजस्थान स्पिनिंग एण्ड बेबिंग मिल्स लि.
63.	बास्पा चरण-1		240	840.000	बोली के अधीन
64.	बास्पा चरण-2	भारतीय	380	949.230	जयप्रकाश इन्डस्ट्रीज लि.
65.	कुधिल		81	283.500*	बोली के अधीन
66.	धिरगांव माझगांव		46	181.000*	बोली के अधीन
67.	धामबाड़ी एचईपी	विदेशी	70	463.080	हार्जो इंजीनियरिंग कम्पनी, यूएसए
68.	डिह्ला एचईपी	विदेशी	231	1020.000	हार्जो इंजीनियरिंग कम्पनी, यूएसए
69.	कारचाम बांगटू	भारतीय	900	3150.000	जयप्रकाश इन्डस्ट्रीज लि.
70.	खोडली		10.5	36.750*	बोली के अधीन
71.	कोलडेम		800	2800.000*	बोली के अधीन
72.	कटहर		240	840.000*	बोली के अधीन
73.	मसाना एचईपी	भारतीय	86	456.000	राजस्थान स्पिनिंग एण्ड बेबिंग मिल्स लि.
74.	नियोगल एचईपी	भारतीय	15	106.120	ओम पावर कारपोरेशन, नई दिल्ली
75.	पाटिकरी		20	70.000*	बोली के अधीन
76.	रामपुर		680	2380.000*	बोली के अधीन
77.	साल-1		8.25	28.875*	बोली के अधीन
78.	सावरा कुड्डू		86	301.000*	बोली के अधीन
79.	शॉगटॉगकरचाम		225	787.500*	बोली के अधीन
80.	उडन-3 एचईपी	भारतीय	2x50	516.00	बास्कारपुर इन्डस्ट्रीज लि., दिल्ली
	जोड़ : 19		4327.75	18861.055	
जम्मू एवं कश्मीर					
81.	एन्त		37	150.000	बोली के अधीन
82.	बरसर एचईपी		1020	2000.000	बोली के अधीन
83.	चुटक		12	100.000	बोली के अधीन
84.	किशनगंगा एचईपी		3x110	1000.000	बोली के अधीन
85.	पावलदुल एचईपी		1000	2000.000	बोली के अधीन
86.	पारखवाक		30	200.00	बोली के अधीन
87.	परनाई एचईपी		3x12.5	150.000	बोली के अधीन
88.	सायालकोट		2x200	2000.000	बोली के अधीन
89.	सिया - 2		3x40	350.000	बोली के अधीन
	जोड़ : 9		3186.50	7950.000	

1	2	3	4	5	6
कर्नाटक					
90.	अलमाट्टी डैम	विदेशी	800	1900.000	एशिया पावर कम्पनी लि., (टापको) घुएतए, कंपनी
91.	आनन्वका एचईपी	भारतीय	9	31.500*	अरविन्द मिल्ल, अडमवाबाब
92.	बिबर	भारतीय	20	70.000*	एचएमजी पावर लि.
93.	बिजापुर	भारतीय	150	525.000*	कई एनर्वा
94.	सीवी एमएचएस	भारतीय	6.5	22.750*	सीवी मेथ्यू चारायेन, मैसूर
95.	चुनवानाकाट्टे	भारतीय	15	52.500*	मै. प्रोफाइट इण्डिया लि.
96.	वेवांगोन्या	विदेशी	76	266.000*	इण्डियन पावर सर्विसिज कारपोरेशन
97.	डारांगा एनबीसीएचईपी	विदेशी	4.5	15.750*	नार्थ ईस्ट एनर्जी सर्विसिज, घुएतए
98.	डेमावली एनबीसी	भारतीय	15	52.500*	वी सन्धुर मैग्नीज एण्ड आयरन ओरिखा लि.
99.	इड्डकी	भारतीय	40	140.000*	खोडे इण्डिया लि.
100.	डोस्पेट टीपीएस	विदेशी	2x250	224.00	डोक इन्टर कॉन्टिनेंटल लि., घुएतए
101.	इण्ड	भारतीय	20	70.000*	एचएमजी पावर लि.
102.	जाम खाण्डी	भारतीय	20	70.000*	एचएमजी पावर लि.
103.	जेटीपीसी कम्पनी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	2x120	838.900	जिन्वेल ग्रुप/ट्रेक्टबल, बेकिंगयम
104.	काबिनी डीपीएच	भारतीय	20	80.000	मै. सुधाच प्रोजेक्ट एण्ड मार्केटिंग लि.
105.	कीर्ति डोण	भारतीय	21	98.000	मै. सुधाच प्रोजेक्ट एण्ड मार्केटिंग लि.
106.	कोन्नार	भारतीय	20	70.000*	एचएमजी पावर लि.
107.	कोप्पल	भारतीय	50	175.000*	मै. किलोस्कर आयल इण्डिया लि.
108.	कुमारधारा	भारतीय	48	168.000*	मै. मोरका पावर कारपोरेशन लि.
109.	मंगलौर	भारतीय	2x22.5	174.410	मै. एमआरपीएस
110.	मंगलौर टीपीएस	विदेशी	4x250	5088.000	कॉन्टिनेंटल इन्क, घुएतए
111.	मंगलौर टीपीएस	भारतीय	3x120	1260.000*	जयप्रकाश इंजीनियरिंग एण्ड स्टील कम्पनी लि.
112.	नागाजुन	भारतीय	2x500	4000.000	जैस्को नागाजुन ग्रुप
113.	नारायणपुर एनबीसीएचईपी	भारतीय	9	31.500*	गुडैस्वरा पावर कारपोरेशन लि.
114.	पीन्या	भारतीय	50	175.000*	मै. सुधाच प्रोजेक्ट एण्ड मार्केटिंग लि.
115.	रायचुर चरण 5 एवं 6	विदेशी	2x210	1750.000	पब्लिक पावर इन्ट. इन्क. (नार्थ-ईस्ट एनर्जी) घुएतए
116.	शुबिनाकरे	भारतीय	130	455.000*	इण्डिया पावर पार्टनर्स
117.	टुमकूर	भारतीय	50	175.000*	मै. सुधाच प्रोजेक्ट एण्ड मार्केटिंग लि.
118.	टुगा एनीकट	भारतीय	20	70.000*	मै. ड्राफ्टेड स्टील एण्ड फ़ैटो एल्सोयस लि.
119.	अपर कानेरी एचईपी	भारतीय	3.5	12.250*	गुजरात स्पिन्नर कंपनी लि.
120.	नाराडी आईडीपीएच	भारतीय	15	52.500*	मै. ओस्का पावर कारपोरेशन लि.
121.	नाराडी टेसरस	भारतीय	15	52.500*	मै. सन्धुर मैग्नीज एण्ड आयल ओरिया लि.
122.	व्हाइट फिल्ड	भारतीय	200	700.000*	कर्नाटक ब्रीवरीज एण्ड डिस्ट्रीब्यूशन
योग : 33			5272.50	20882.060	
केरल					
123.	अनाक्कयाम एचईपी	भारतीय	8	36.000	आइडियल प्रोजेक्ट एण्ड सर्विसिज प्रा. लि.
124.	बारापोल एचईपी	भारतीय	9	28.730	आइडियल प्रोजेक्ट एण्ड सर्विसिज प्रा. लि.

1	2	3	4	5	6
125.	बुधायानकेट्ट	भारतीय	16	56.000	सिजिकल मैटलर्जिक प्रा. लि.
126.	बाधानकोट्टनाडा-2	भारतीय	7	22.010	आइडियल प्रोजेक्ट एण्ड सर्विसिज प्रा. लि.
127.	चेम्बूक्कावावु-2	भारतीय	7	22.290	आइडियल प्रोजेक्ट एण्ड सर्विसिज प्रा. लि.
128.	कारीक्कायाम एचईपी	भारतीय	12	42.000	ट्रान्कोर इलेक्ट्रो कॅमिकल एण्ड इण्ड. लि.
129.	कासारकोडे	भारतीय	500	1750.000*	फिनलेक्स केबल्स लि.
130.	कासारकोडे टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	3x500	5250.000*	आरपीजी इण्डस्ट्रीज लि.
131.	कृष्णल एचईपी	भारतीय	20	70.000	इण्डसिल इलेक्ट्रोसाईटस लि.
132.	पालुचराम एचईपी	भारतीय	3.50	12.2800	आइडियल प्रोजेक्ट्स एण्ड सर्विसिज प्रा. लि.
133.	चिक्कारीपुर टीपीपी	भारतीय	2x210	1470.000	बीपीएल ग्रुप
134.	उरुक्कत एचईपी	भारतीय	6	21.000	ट्रान्कोर इलेक्ट्रिक कॅमिकल इण्ड. लि.
135.	बायपेन	विदेशी	500	1750.000*	फिनोलेक्स केबल्स लि./ब्लेक एण्ड विंच (यूपएस)
136.	विलांगन इचईपी	भारतीय	7	24.960	आइडियल प्रोजेक्ट एण्ड इण्डस्ट्रीज प्रा. लि.
137.	वेस्टर्न कान्नार एचईपी	भारतीय	5	14.240	आइडियल प्रोजेक्ट एण्ड सर्विसिज प्रा. लि.
	जोड़ : 15		3020.50	10569.510	
महाराष्ट्र					
138.	भद्रावती टीपीएस	विदेशी	2x500	5187.000	इस्पात अल्लायस लि./ईसीजीडी, यू.के./ईडीएफ, फ्रांस
139.	भिवपुरी सीसीजीटी	भारतीय	1x450	1340.00	टाटा इलेक्ट्रिक कम्पनीज, बम्बई
140.	भिवपुरी पीएसएस	भारतीय	1x90	315.000	टाटा इलेक्ट्रिक कम्पनीज
141.	बाभोल सीसीजीटी (एलएनजी)	विदेशी	2015	1051.270 (695-पीएच)	एनोन डेवलपमेंट कारपोरेशन, जीई एण्ड बेचटेल, यूपएस
142.	छापरखेड़ा टीपीएस यूनिट 5 एवं 6	विदेशी	2x210	1353.000	एरान्टो लाइन शिपिंग कम्पनी, माहटा/सिंगापुर
143.	छापरखेड़ा यूनिट 3 एवं 4	भारतीय	2x250	1750.000	मै. बन्नारपुर इण्डस्ट्रीज लि.
144.	नागोद्याणे जीबीपीपी	भारतीय	410	1435.000	रिलायंस
145.	बानी-बारोरा	भारतीय	500	1750.000*	आरपीजी ग्रुप
	जोड़ : 8	5487.00	22181.270		
मध्य प्रदेश					
146.	भण्डेर दुएल फयूल टीपीएस	भारतीय	330	1280.000	इस्सार इन्वेस्टिगेशन लि., बम्बई
147.	भिलाई टीपीएस	भारतीय	2x250	2160.000	एल एण्ड टी, सी ई ए का संयुक्त उद्यम
148.	बिना टीपीएस	भारतीय	1000	4000.000	ग्रासिम इण्ड लि.
149.	बिरसिघपुर टीपीएस	विदेशी	500	2000.000	अम्बूजा सीमेंट लि. एण्ड एनर्जी इण्डिया इन्क. गुजरात
150.	बुरहनपुर डीसीपीपी	भारतीय	150	525.000*	सुभाष प्रोजेक्ट्स एण्ड मार्केटिंग लि., नई दिल्ली
151.	गुना डुएल फयूल टीपीएस	भारतीय	330	1155.00*	एसटीआई, इन्दौर
152.	ग्वाजियर डीजल पी पी	विदेशी	120.00	420.000*	वार्टीशाहा डीजल, फिनलेख
153.	झाबूआ	भारतीय	330	1300.000	कॅडिया पावर्स लि.
154.	कोरबा ईस्ट टीपीपी	भारतीय	250	875.000*	रायपुर एन्नायस एण्ड स्टीलस लि., रायपुर
155.	कोरबा ईस्ट टीपीएस	विदेशी	2x500	875.000	डाइवो कारपोरेशन साउथ कोरिया

1	2	3	4	5	6
156.	कोरबा वेस्ट विस्तार	भारतीय	2x210	1600.000	मुकुन्द लि.
157.	कोरबा वेस्ट टीपीएस	भारतीय	2x250	1687.000	आरपीजी इण्डस्ट्रीज लि.
158.	महेश्वर एचईपी	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	10x40	1073.000	एस.कुपार्स/विण्टेल, यूएसए
159.	मन्दीवीप झीसीपीपी	भारतीय	150	525.000*	झीसीइण्डिय पावर कारपोरेशन लि., बम्बई
160.	नरसिंहपुर झीसीपीपी	भारतीय	150	525.000*	ग्लोबल बोर्डस लि.
161.	पंच टीपीएस	विदेशी	500	2500.000*	सारोस फ़व्व मेनेजमेंट, यूएसए
162.	पित्तमपुरा झीसीपीपी	भारतीय	120	420.000*	शापुरची पावरजीन बी पावर कम्पनी लि., बम्बई
163.	राघगढ़ टीपीएस	भारतीय	1000	4000.000	जिन्वन्न रिट्रिप्ल प्रा. लि.
164.	राजगढ़ डुएल फ़्यूल टीपीएस	भारतीय	150	1155.000*	जीबीके पावर लि.
165.	रतलाम	भारतीय	150	525.000*	जीबीके पावर लि.
166.	तावा एचईपी (कैप्टिव)	भारतीय	12	65.000	एचईपी लि.
167.	टिक्कमगढ़	भारतीय	150	525.000*	आई टी सी लि. कन्नकत्ता
	जोड़ : 22		7892.00	29199.000	
उड़ीसा					
168.	बालिमैला एचईपी 7 ब 8	भारतीय	2x60	420.000*	एलएमजैड
169.	बोमलाई टीपीएस	विदेशी	4x250	3500.000*	गैलेक्सी पावर कम्पनी, यूएसए एंड इंडेक ऑफ़ विकासो
170.	विपुलिमा बी	भारतीय	200	700.000*	जे.के. कारपोरेशन लि., नई दिल्ली
171.	चौबजार सीपीपी	भारतीय	110	385.000*	इण्डियन चार्ज क्रीम लि.
172.	हुबूरी टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	500	1750.000	कलिंगा पावर कारपोरेशन, (एन ई पावर, यूएसए)
173.	दुर्गापुर	भारतीय	2x250	1750.000*	जे.के. कारपोरेशन लि.
174.	डीराकुड - बी	भारतीय	208	1914.000	जे.के. कारपोरेशन लि., नई दिल्ली
175.	डिरमा टीपीएस एस्टी-1	विदेशी	5x660	14033.000	सीईपीए, हांगकांग
176.	इब छाटी टीपीएस	विदेशी	420	1993.630	एईएस कारपोरेशन, यूएसए
177.	जालापुट टोई	भारतीय	3x6	63.000*	उड़ीसा पावर कारपोरेशन लि.
178.	कामालांग्पा टीपीएस	विदेशी	2x250	2400.000	एन एच टी थिब सी इ एस, यूएसए
179.	लापांगा टीपीएस	विदेशी	500	1750.000*	पायोनियर एच पाव्डा इंजीनियरिंग, यूएसए सामलाई (पी) लापांगा कंपनी
180.	मैस्को	विदेशी	240	40.000*	इण्डेक एनर्जी सर्विसेज प्रा. लि.
181.	नाराज टीपीएस	भारतीय	4x250	3500.000*	उड़ीसा पावर जेनरेशन कारपोरेशन एंड इंडिया पावर पार्टनर्स
182.	रेगली टीपीएस		2x250	1750.000*	बोली के अधीन
183.	स्माल नाराज एचईपी	भारतीय	4x5	70.00*	
	जोड़ 16		9136.00	36818.630	
पंजाब					
184.	जीएनटीओपी चरण 4		2x250	1750.00*	बोली के अधीन
185.	गोविन्दयान साईब		2x250	1750.00*	बोली के अधीन
	जोड़ 2		1000.000	3500.000	

1	2	3	4	5	6
राजस्थान					
186.	आबू रोड		75	262.500*	बोली के अधीन
187.	बरसिंहसर टीपीएस		240	840.000*	बोली के अधीन
188.	भिनाड़ी		75	262.500*	बोली के अधीन
189.	चित्तोड़गढ़ टीपीएस	भारतीय	500	1750.000	सेन्चुरी टेक्सटाइलस एण्ड इण्डस्ट्रीज लि.
190.	धोलपुर	भारतीय	2x350	2958.000	आरपीपी इन्टरप्राइजेज
191.	जयपुर		75	262.500*	बोली के अधीन
192.	बालिपा		4x250	1967.540	बोली के अधीन
193.	जोधपुर		75	262.500*	बोली के अधीन
194.	जपुरडी		2x250	1932.460	बोली के अधीन
195.	मिया अलवर		75	262.500*	बोली के अधीन
196.	सूरतगढ़ चरण 2		2x250	1697.900*	बोली के अधीन
197.	उदयपुर		75	262.500*	बोली के अधीन
	जोड़ 12		3890.00	12620.900	
विधिकम					
198.	तीस्ता 3		1200.00	4200.00	
	जोड़ 1		1200.00	4200.00	
तमिलनाडु					
199.	बेसिन ब्रिज चरण 2	भारतीय	200	750.000	जीएमआर बासाबी पावर कारपोरेशन लि.
200.	कूड्डासूर टीपीएस	विदेशी	2x660	5664.000	इन्टरनेशनल कांस्ट्रक्शंस एंड मार्केटिंग कम्पनी, यूएसए
201.	गुगाड़ी पृष्ठी	भारतीय	1000	3580.000	जीवीके इण्डस्ट्रीज
202.	गुप्पीडी पृष्ठी	भारतीय	500	1750.000*	विडियोकोन इन्टरनेशनल
203.	कायमकोण्डल लिग्नाइट पी पी	विदेशी	3x500	4679.000	मकनेन्वी भारत इंजीनियरिंग कम्पनी लि. एंड टिडको, संयुक्त उद्यम
204.	नार्थ मद्रास 2	भारतीय	2x500	3500.000*	विडियोकोन इन्टरनेशनल लि., बम्बई
205.	नार्थ मद्रास टीपीपी 3	विदेशी	500	1750.000	मैजैस्टिक एसडीएन बीएचडी, मलेशिया
206.	पेरियार नागई एचईपी	भारतीय	2x5	3500.000*	सिन्काल इण्डस्ट्रीज लि., कोयम्बटूर
207.	पिल्लईपेरुमनेन्चूर	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	1x320	1120.000*	डायना विजनऑफ रेड्डी ग्रुप जे माकेबस्की, यूएसए
208.	रिलोकेशन टीपीएस	भारतीय	6x120+4x200	320.000*	एचएनजेड पावर लि.
209.	सामाल पाट्टी डीईपीपी	भारतीय	100	350.000*	सिव इण्डस्ट्रीज लि. कोयम्बटूर
210.	सामायानेन्चूर डीईपीपी	भारतीय	100	384.000	बालाजी ग्रुप
211.	श्रीकृष्णम लिग्नाइट	भारतीय	250	875.000*	टिकापको, जीएम स्वामी एल्लोसिएट्स
212.	तुतीकोरिन 4 टीपीएस	भारतीय	500	1750.000*	तमिलनाडु पैट्रो प्रोडक्ट्स लि. मद्रास
213.	विन्बार टीपीपी	विदेशी	2000	7000.000*	सीआरएसएस कैपिटल कारपोरेशन एण्ड इन्टरनेशनल रिस्सोर्सिज, यूएसए
214.	जीरो यूनिट (एनएलसी)	विदेशी	250	1325.110	एस्टटी पावर सिस्टमस इन्क. यूएसए
	जोड़ 18		11070.00	39782.110	

1	2	3	4	5	6
उत्तर प्रदेश					
215.	अलीगढ़ पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	यूनियन पावर लि.
216.	बोबाला नन्दप्रयाग		3x44	347.000	बोली के अधीन
217.	चन्दीसी पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	इण्डिया पावर पार्टनर्स प्रा. लि.
218.	गजरोला पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	इन्परो इण्डिया लि.
219.	ग्रेटर नोएडा पी. प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	आरपीपी इण्डस्ट्रीज लि.
220.	जवाहरपुर टीपीएस	विदेशी	800	2896.000	पैसिफिक इलेक्ट्रिक पावर डेवलपमेंट कारपोरेशन, कनाडा
221.	कोसी कला पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	60	210.000*	डीएसएम लि.
222.	लोहारीनाग पला		4x130	637.000	बोली के अधीन
223.	मनेरीभाली-2 एचईपी		304	1064.000*	बोली के अधीन
224.	मुरादाबाद	भारतीय	100	350.000*	ग्लोबल बोर्डर्स लि.
225.	मुजफ्फरनगर पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	सुभाष प्रोजेक्ट्स एंड मार्केटिंग लि.
226.	पाला मनेरी एचईपी		416	1456.000*	बोली के अधीन
227.	पनकी पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	इजमिया ब्रावर्स प्रा. लि.
228.	रेणुसागर	भारतीय	2x70	424.330	डिण्डानको इण्डस्ट्रीज लि.
229.	रोसा टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	2x250+1x250	587.470	इण्डो गल्फ फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स इण्डिया एंड पावर जेनरेशन, यू.के.
230.	साबिगाबाद पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	मोबी ब्लैक स्टोन लि.
231.	सिकन्दराबाद पावर प्रोजेक्ट	भारतीय	100	350.000*	इजमिया ब्रावर्स प्रा. लि.
232.	श्रीनगर एचईपी	भारतीय	330	1510.000	इन्कन एग्रो इण्डस्ट्रीज लि.
233.	तपोवन बिष्णुगाव एचईपी		360	1260.000*	बोली के अधीन
234.	बिष्णुप्रयाग एचईपी	भारतीय	4x100	868.000	जयप्रकाश इण्डस्ट्रीज लि.
ब्लॉक 20			8112.00	16409.800	
पश्चिम बंगाल					
235.	बक्रेश्वर टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	420	1860.000	डीसीएम कुंजियान कारपोरेशन, सीएमएस, जेनेरेशन, यूएसए एंड इन्डियन पीडीसीएस
236.	बालागढ़ टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	2x250	2235.000	बालागढ़ पावर कम्पनी लि. सीईएससी/एडीबी/टीएफसी
237.	बजबज	भारतीय	2x250	1959.000	सीएससी लि., कलकत्ता
238.	डान्कुनी	(अनिवासी भारतीय)	20	70.000	स्पेक्ट्रम टेकनोलॉजी, यूएसए
239.	फरका	विदेशी	5x25	602.000	बोली के अधीन
240.	गौरीपुर टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	2x75	750.000	बीटीएस, टीईएस, यूएसए बीएचईएस, इन्डियनपीएसडीबी
241.	सागरदीबी टीपीएस	विदेशी/भारतीय संयुक्त उद्यम	2x500	4960.00	डीसीएस कुंजियान कारपोरेशन, सीएमएस जेनेरेशन, यूएसए एंड इन्डियन पी डी सी एस
ब्लॉक 7			2718.000	12436.000	
242.	ग्रुप ऑफ पावर प्रोजेक्ट	विदेशी	6700	23450.000	कोन्सोलिडेटेड इलेक्ट्रिक पावर एशिया लि., हांगकांग
ब्लॉक 1			6700.000	23450.000	
243.	एनर्जी एफिसिएंसी जेनरेशन	विदेशी/भारतीय	200	700.000*	जे.एम.सी. डेवलपमेंट, यूएसए/अपोन्सो इन्स्टीट्यूट
ब्लॉक 1			200.00	700.000	
कुल ब्लॉक 243			92972.25	338460.905	

जल विद्युत परियोजनाएं

2598. डा. असीम बाबा : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितनी जल विद्युत परियोजनाओं का निर्माण किया गया है तथा इन परियोजनाओं के नाम क्या-क्या हैं और ये परियोजनाएं कहाँ-कहाँ हैं;

(ख) इन जल विद्युत परियोजनाओं से विद्युत का राज्यवार कुल कितना उत्पादन हुआ; और

(ग) देश में जल विद्युत परियोजनाओं के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):
(क) देश में निर्मित जल विद्युत केन्द्रों (3 मे.वा. से अधिक) की कुल संख्या 192 है, जिनकी क्षमता 20,736 मेगावाट है। परियोजनाओं और उनके स्थलों के नाम संलग्न विवरण-I में दिये गये हैं।

(ख) जल विद्युत केन्द्रों से विद्युत उत्पादन की राज्यवार स्थिति का संलग्न विवरण-II में उल्लेख किया गया है।

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जल विद्युत परियोजनाओं के लिए अनुमोदित परिव्यय 19105.26 करोड़ रुपये है।

विवरण-I

जल विद्युत केन्द्रों की अधिष्ठापित क्षमता

31.7.1995 की स्थिति के अनुसार

क्र.सं	क्षेत्र/अखिल भारत	क्षमता मे.वा.
1	2	3
उत्तरी क्षेत्र		
बीबीएमबी		
1.	भाखड़ा (एल)	540.00
2.	भाखड़ा (आर)	660.00
3.	गांगूवाल	77.25
4.	कोटला	77.25
उप जोड़		
1.	डेहर	990.00
2.	पोंग	360.00
उप जोड़		
		1350.00
जोड़ बीबीएमबी		
		2704.50

1	2	3
एनएचपीसी		
1.	बेरासूल	180.00
2.	सलाल 1	345.00
3.	सलाल 2	345.00
4.	टनकपुर	120.00
5.	चमेरा 1	540.00
जोड़ एनएचपीसी (उ.क्ष.)		1530.00
जोड़ केन्द्रीय (उ.क्ष.)		4234.50
हरियाणा		
1.	वेस्ट यमुना कैनाल ए	16.00
2.	वेस्ट यमुना कैनाल बी	16.00
3.	वेस्ट यमुना कैनाल सी	16.00
जोड़ : हरियाणा		48.00
हिमाचल प्रदेश		
1.	गिरिबाटा	80.00
2.	बास्ती	60.00
3.	संजय	120.00
4.	जान्धा	16.95
5.	बिन्वा	6.00
जोड़ हिमाचल प्रदेश :		282.95
जम्मू एवं कश्मीर		
1.	लोजर झेलम	105.00
2.	अपर सिन्ध	22.00
3.	चिनानी	23.00
4.	मोहरा	9.00
5.	गेंवरबाल	15.00
6.	स्टाब्ना	4.00
जोड़ जम्मू एवं कश्मीर		178.00

1	2	3
पंजाब		
1.	शानन	110.00
2.	यूबीडीसी 1-1	15.00
3.	यूबीडीसी 1-2	15.00
4.	यूबीडीसी 1-3	15.00
5.	यूबीडीसी 2-1	15.00
6.	यूबीडीसी 2-2	15.00
7.	यूबीडीसी 2-3	15.00
8.	मैकेरिया 1	45.00
9.	मैकेरिया 2	45.00
10.	मैकेरिया 3	58.50
11.	मैकेरिया 4	58.50
12.	आनन्दपुर साहिब 1	67.00
13.	आनन्दपुर साहिब 2	67.00
जोड़ पंजाब		541.00
राजस्थान		
1.	आर.पी.सागर	172.00
2.	जे. सागर ...	89.00
3.	माही बजाज 1	50.00
4.	माही बजाज 2	90.00
5.	अनूपगढ़ 1	4.50
6.	अनूपगढ़ 2	4.50
7.	आर.एम.सी. मंगलौर	6.00
8.	सूरतगढ़	4.00
जोड़ राजस्थान		430.00
छत्तर प्रदेश		
1.	रिहन्द	300.00
2.	ओबरा	99.00
3.	धान्कुनी (वाई चरण 1)	33.75

1	2	3
4.	धालीपुर (वाई चरण 1)	51.00
5.	धिबरो (वाई चरण 2)	240.00
6.	जोयरी (वाई चरण 2)	120.00
7.	कूल्हाल (वाई चरण 4)	30.00
8.	रामगंगा	190.00
9.	दिल्ला	144.00
10.	माताटिल्ला	30.00
11.	मनेरीमाली	90.00
12.	जातिमा	41.40
13.	पाथरी	20.40
14.	मोहम्मदपुर	9.30
15.	निरगावनी	5.00
16.	खारा	72.00
जोड़ छत्तर प्रदेश		1483.85
जोड़ छत्तरी		7178.30
पश्चिमी क्षेत्र		
गुजरात		
1.	उकई	300.00
2.	कदाना	120.00
3.	उकई एलबीसी	5.00
जोड़ गुजरात		425.00
मध्य प्रदेश		
1.	गान्धीसागर	115.00
2.	बारगी	90.00
3.	पेंच	160.00
4.	बाणसागर टोंस	315.00
5.	बिरसिंहपुर	20.00
6.	हसदेवबांगों	120.00
जोड़ मध्य प्रदेश		820.00

1	2	3
महाराष्ट्र		
एनएसईबी		
1.	कोयना 1 एवं 2	560.00
2.	कोयना 3	320.00
3.	कोयना डीपीएच	40.00
4.	वैतरणा	60.00
5.	इल्हारी	22.50
6.	भाटगढ़	16.00
7.	भिराटेल रेस	80.00
8.	टिल्लारी	60.00
9.	पेद्योन	12.00
10.	भण्डारद्वारा	10.00
11.	पावाना	10.00
12.	खाडकवास्ता 1	8.00
13.	खाडकवास्ता 2	8.00
14.	भाटसा	15.00
15.	बीर	9.00
16.	राधानगरी	4.80
17.	कान्हेर	4.00
18.	उज्जैनी	12.00
19.	मानिकडोड	6.00
जोड़ :		1257.30
टाटा मिन्ही		
1.	भिरा	132.00
2.	भिवपुरी	72.00
3.	कोपिली	72.00
4.	भिरा पीएसएस	150.00
उपजोड़		426.00
जोड़ महाराष्ट्र		1603.30
जोड़ पश्चिमी		2920.30

1	2	3
पश्चिमी क्षेत्र		
आन्ध्र प्रदेश		
1.	मचकुण्ड	114.75
2.	अपर सिलेरू	120.00
3.	अपर सिलेरू 2	120.00
4.	लोअर सिलेरू	460.00
5.	टी.बी. डैम	36.00
6.	डाम्पी	36.00
7.	नागार्जुनसागर	810.00
8.	श्रीसेल्म	770.00
9.	नागार्जुनसागर आर बी सी	60.00
10.	नागार्जुनसागर आर बी सी विस्तार	30.00
11.	नागार्जुनसागर एलबीसी	60.00
12.	डोन्काराई	25.00
13.	पोचमपाव	27.00
14.	निगापसागर	10.00
15.	पेन्ना जडोविलम	20.00
जोड़ आन्ध्र प्रदेश		2698.75
कर्नाटक		
1.	शारावती	891.00
2.	जोग	120.00
3.	लिंगनामावकी	55.00
4.	भद्रा एलबी	26.00
5.	भद्रा आरबी	7.20
6.	शिवसामुद्रम	42.00
7.	शिपसापुरा	7.20
8.	मूनिराबाद	27.00
9.	कालीनवी	810.00
10.	सुधा डीपीएच	100.00

1	2	3
11.	बाराडी	230.00
12.	घाटप्रभा	32.00
13.	मनी डीपीएच	9.00
14.	माल्लापुर	9.00
	उपजोड़ कोईवी एवं डेपीसीएच	2375.40
	निजी	
1.	शिवपुर	18.00
	उपजोड़	18.00
	जोड़ कर्नाटक	2393.40
	केरल	
1.	इड्डुकी	780.00
2.	सावरिगिरि	300.00
3.	कूटिट्याडी	75.00
4.	शोलेयार	54.00
5.	संगुलम	48.00
6.	नारीमंगलम	45.00
7.	पाल्नीवासाल	37.50
8.	पोरिंगलम्बु	32.00
9.	पान्नियार	30.00
10.	इडमालायार	75.00
11.	काल्लाड	15.00
	उप जोड़ केएसईवी	1491.50
	निजी	
1.	मानियार	12.00
	उपजोड़ निजी	12.00
	जोड़ केरल	1503.50
	तमिळनाडु	
1.	कृण्डाह 1	60.00

1	2	3
2.	कृण्डाह 2	175.00
3.	कृण्डाह 3	180.00
4.	कृण्डाह 4	100.00
5.	कृण्डाह 5	40.00
6.	मैत्तूर डैम	40.00
7.	मैत्तूर टम्मल	200.00
8.	पेरियार	140.00
9.	कोडेयार 1	60.00
10.	कोडेयार 2	40.00
11.	शोलेयार 1	70.00
12.	शोलेयार 2	25.00
13.	पार्ककारा	89.85
14.	जलियार	60.00
15.	सरकारपाथी	30.00
16.	पापानासाम	28.00
17.	मोयार	36.00
18.	सुत्तलियार	35.00
19.	सरबालार	20.00
20.	एल.मेट. फेज 1	30.00
21.	एल.मेट. फेज 2	30.00
22.	एल.मेट. फेज 3	30.00
23.	एल.मेट. फेज 4	30.00
24.	कादामपरार्	480.00
25.	वेगेई डैम	6.00
26.	लोजर भिवानी	8.00
	जोड़ तमिळनाडु	1942.95
	जोड़ यशिणी	8538.60
	पूर्वी क्षेत्र	
	बिहार	
1.	कोसी	20.00

1	2	3
2.	सुवरणरेखा 1	65.00
3.	सुवरणरेखा 2	65.00
4.	सोन वैस्ट कैनाल	6.60
5.	ईस्टर्न गण्डक	5.00
	जोड़ बिहार	161.60
	डीपीसी	
1.	मैयोन	60.00
2.	पंचेट एवं विस्तार	80.00
3.	टिलैया	4.00
	जोड़ डीपीसी	144.00
	डकीसा	
1.	हिराकुड 1	235.00
2.	हिराकुड 2	72.00
3.	बालीरेखा	360.00
4.	रेंगाली	250.00
5.	अपर कोलाब	320.00
	जोड़ डकीसा	1237.50
	सिक्किम	
1.	लोअर लाग्यप	12.00
2.	अपर रोंगनिचू	8.00
3.	मोंयांगचु	4.00
	जोड़ सिक्किम	24.00
	पं. चंगाल	
1.	जलडाका 1	27.00
2.	जलडाका 2	8.00
3.	मास्तांजौर	4.00
4.	राम्पम 2	25.00
	जोड़ पं. चंगाल	64.00
	जोड़ पूर्वी	1831.10

1	2	3
	उत्तर पूर्वी क्षेत्र	
	असगावम प्रदेश	
1.	टागो	4.50
	जोड़ असगावम प्रदेश	4.50
	मेघालय	
1.	कार्बिमुडुलाई	60.00
2.	उभियम चरण 1	36.00
3.	उभियम चरण 2	18.00
4.	उम्लरु	11.20
5.	उभियम उम्लरु चरण 4	60.00
	जोड़ मेघालय	185.20
	नीपको	
1.	छाण्डोंग	50.00
2.	कोपिली	100.00
	जोड़ नीपको	150.00
	एनएचपीसी	
1.	लोकतक	105.00
	उपजोड़ एनएचपीसी (उ.पू.क्षे.)	105.00
	उपजोड़ क्षेत्रीय (उ.पू.क्षे.)	255.00
	त्रिपुरा	
1.	गुम्टी	15.00
	जोड़ त्रिपुरा	15.00
	जोड़ उत्तर पूर्वी	459.70
	जोड़ अखिल भारत	20736.00

विद्युत-II

देश में राज्यवार वस्तुतः जन विद्युत का उत्पादन

राज्य/प्रणाली	निम्न के दौरान वस्तुतः विद्युत उत्पादन			
	1992-93	1993-94	1994-95	अंश-जून, 95
1. बीबीएमबी	12471	18657	12232	2938
2. जम्मू एवं कश्मीर	2869	2890	2749	823
3. हिमाचल प्रदेश	1899	1506	4257	1534
4. हरियाणा	235	245	231	72
5. राजस्थान	1111	1115	1413	168
6. पंजाब	2828	2566	3081	905
7. उत्तर प्रदेश	4352	5687	6524	1569
8. गुजरात	659	1211	1373	219
9. महाराष्ट्र	4983	5726	8287	996
10. मध्य प्रदेश	1293	1590	2279	395
11. आन्ध्र प्रदेश	9117	10046	10114	939
12. कर्नाटक	10025	10461	12654	3226
13. केरल	6195	5823	6573	1632
14. तमिलनाडु	5637	4601	5845	954
15. बिहार	138	204	419	23
16. झारखण्ड	3798	3685	4065	996
17. चण्डीगढ़	96	108	85	19
18. डीडीसी	217	212	417	22
19. सिक्किम	30	34	55	9
20. नीपको	858	906	860	204
21. मेघालय	432	584	381	75
22. त्रिपुरा	45	41	42	11
23. मणिपुर	45	617	515	36
24. अरुणाचल प्रदेश	0	0	20	3
अखिल भारत	69033	70375	82511	17768

"सेल" में कोयले का भंडार

2599. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :

श्री जार्ज फर्नांडीज :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "सेल" के अधिकतर संयंत्रों में कोयले के भण्डार में कमी आयी है;

(ख) यदि हां, तो इसके लिए जिम्मेदार कारणों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस स्थिति से निपटने के लिए क्या उपचारात्मक कदम उठाए जा रहे हैं ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब): (क) से (ग). जी हां। "सेल" के संयंत्रों में स्वदेशी कोककर कोयले का स्टॉक 16.8.95 को घटकर 1.21 लाख टन हो गया जबकि 1.4.95 को स्टॉक 4.83 लाख टन था। "सेल" के संयंत्रों में स्टॉक में कमी आने के मुख्य कारण इस अवधि के दौरान स्वदेशी कोककर कोयले की उपलब्धता में कमी होना है।

इस्पात संयंत्रों में कोककर कोयले की सप्लाई में वृद्धि करने के लिए "सेल" के संयंत्र कोल इण्डिया लिमिटेड और रेलवे के साथ निरन्तर कार्यवाही कर रहे हैं। स्वदेशी सप्लाई में कमी को पूरा करने के लिए संयंत्रों हेतु आयातित कोककर कोयले की उपलब्धता में भी वृद्धि की जा रही है।

पेट्रोलियम उत्पादों के खुदरा बिक्री केन्द्रों हेतु भूमि

2600. डा. राजागोपालन श्रीधरन : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न सेल कंपनियों जैसे आई.ओ.सी., बी.पी.एल, आई.बी.पी., ने पेट्रोलियम उत्पादों के खुदरा बिक्री केन्द्रों की डीलरशिप हेतु भूमि आवंटन के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण के पास आवेदन किया है;

(ख) दिल्ली विकास प्राधिकरण के पास एजेन्सी वार कितने आवेदन लम्बित पड़े हुए हैं;

(ग) क्या मंत्रालय ने संबंधित मंत्रालय अथवा दिल्ली विकास प्राधिकरण के साथ शीघ्र आवंटन अथवा पट्टा व्यवस्था हेतु इस मामले को उठाया है;

(घ) एजेन्सी वार लम्बित मामलों की वर्तमान सूची क्या है; और

(ङ) पेट्रोलियम मंत्रालय को पट्टा आधार पर इन प्लांटों का आवंटन कब तक प्राप्त होने की संभावना है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन) : (क) जी हां।

(ख) और (घ). लंबित आवेदन इस प्रकार हैं

तेल कंपनी का नाम	लंबित आवेदन
आइ ओ सी	45
एच पी सी	12
आई बी पी	7
बी पी सी	11

(ग) और (ङ). डी डी ए द्वारा स्थलों की उपलब्धता के आधार पर आवंटन किये जा रहे हैं।

खांसी की औषधि की कीमतों में वृद्धि

2601. श्री आर. सुरेन्द्र रेड्डी : क्या रसायन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को इस बात की जानकारी है कि क्रयेन पोलनेर इंडिया एंड प्फाइजर नामक बहुराष्ट्रीय कंपनियों ने फेन्सीडिल और कोरेक्स नामक खांसी की दवाइयों को औषध मूल्य नियंत्रण आवेश की परिधि से बाहर लाने हेतु हाल ही में इनके फार्मुलेशन में परिवर्तन किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन परिवर्तित फार्मुलेशन को भारतीय औषधि नियंत्रण ने अपनी मंजूरी प्रदान कर दी है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार को इस बात की भी जानकारी है कि फार्मुलेशन में परिवर्तन के बाद बहुराष्ट्रीय कंपनियों ने देश में प्रायः उपयोग की जाने वाली इन कंपनियों ने उपरोक्त दवाइयों की कीमतों में वृद्धि कर दी है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और यह वृद्धि कितनी की गई है; और

(च) यह सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाए जाने का विचार है जिससे लोगों द्वारा प्रायः उपयोग की जाने वाली दवाओं आदि के मूल्यों में वृद्धि के बहाने हेतु औषध कंपनियों को इनके फार्मुलेशन में परिवर्तन करने की छूट न मिले और दवाओं

(सिरप) तथा अन्य आवश्यक औषधियों के मूल्यों को साधारण जनता की पहुँच के भीतर रखा जा सके ?

रसायन तथा उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाबॉ कैजीरो) : (क) से (ग). सरकार ने नशे के प्रयोजन के लिए कोरेक्स कफ सिरप और फेंसीडिल कफ लिंकटस के प्रयोग को इतोत्साहित करने के लिए इन सुत्रयोगों के मिश्रण में परिवर्तन अनुमोदित किया है। मिश्रण के ब्योरे संलग्न विवरण में दिए गये हैं।

(घ) जी हां।

(ङ) ब्योरे संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

(च) जब कभी मूल्य नियंत्रण से बाहर दवाइयों के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि के मामले सरकार की जानकारी में आते हैं तो अनुसूचित वृद्धि का विश्लेषण करने के लिए ऐसे मामलों की जांच की जाती है।

विवरण

(क) मिश्रण के ब्योरे

कोरेक्स कफ सिरप का पूर्व मिश्रण	वर्तमान मिश्रण
क्लोरोफेनीरेमाइन	क्लोरोफेनीरेमाइन मैलिएट
कोडीन	कोडीन फास्फेट
एफीड्रिन	
सोडियम सिट्रेट	

फेन्साडिल का पूर्व-मिश्रण	वर्तमान मिश्रण
प्रोमेथाजाइन एच.सी.एल.	क्लोरोफेनीरेमाइन मैलिएट
कोडीन फास्फेट	कोडीन फास्फेट
एफीड्रिन एच.सी.एल.	

(ख) मूल्यों के ब्योरे

	पूर्व मूल्य रु.	वर्तमान मूल्य रु. (प्रभाव की तारीख से स्थानीय करों सहित)
फेन्साडिल कफ लिंकटस 60 मिली.	10.48	14.95 (24.5.95)
		(स्थानीय कर सहित)
वही 125 मिली	17.52	23.95 (24.5.95)
		(स्थानीय कर सहित)
		120 मिली के लिए
कोरेक्स कफ सिरप 60 मिली.	15.06	19.55 (3.7.95)
		(स्थानीय कर सहित)
कोरेक्स कफ सिरप 120 मिली.	24.06	31.40 (3.7.95)
		(स्थानीय कर सहित)

महाराष्ट्र के विद्युत क्षेत्र में अनिवासी भारतीय

2602. श्री राम कापसे : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि महाराष्ट्र सरकार का महाराष्ट्र के चन्द्रपुर जिले में भद्रावती में अनिवासी भारतीय निप्योन डेनरो इत्याद समूह की महत्वाकांक्षी विद्युत परियोजना पर नए सिरे से विचार करने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या यह भी सच है कि केन्द्रीय सरकार महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड निप्योन डेनरो द्वारा भुगतान किए जाने के मामले में गारंटी देने पर सहमत हो गई है;

(ग) क्या कम्पनी ने चन्द्रपुर जिले में बरंज ओपन कास्ट, बंधन अंडरग्राउंड और लोडाना ओपन कास्ट तीन खण्डों में खनन कार्य हेतु पट्टा हासिल किया है जहां पर कम्पनी द्वारा 30 वर्षों तक कोयला निकाला जाएगा;

(घ) क्या कम्पनी ने खनन कार्य आरम्भ करने हेतु पर्यावरण संबंधी आवश्यक मंजूरी हासिल कर ली है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेज):
(क) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ख) मै. निप्योन डेनरो इत्याद लि. द्वारा प्रवर्तित की जा रही भद्रावती टी पी एस (1072 मेगावाट) के संबंध में महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड की भुगतान देयताओं से संबंधित महाराष्ट्र सरकार की गारंटी के लिए प्रति गारंटी प्रदान करने के लिए भारत सरकार सिद्धान्त रूप से सहमत हो गई है।

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

भारत ब्रिटेन समझौता

2603. श्री जगतबीर सिंह ब्रौण : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और ब्रिटेन के बीच विद्युत क्षेत्र में कोई समझौता किया गया है;

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

(ग) क्या ब्रिटिश विद्युत कंपनियां भारतीय विद्युत कंपनियों में सहयोग के लिए आगे नहीं रहीं हैं, जिससे समझौते में विबाध पैदा

हो गया है;

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

(ङ) भारत में विभिन्न विद्युत परियोजनाओं की स्थापना में ब्रिटेन की पूरी भागीदारी सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेज):
(क) से (ङ) यू.के. स्थित कंपनियों द्वारा भारत में निजी क्षेत्र में निम्नलिखित विद्युत उत्पादन परियोजनाओं को अधिष्ठापित किए जाने हेतु रुचि प्रकट की गई है :

परियोजना का नाम	क्षमता	भारतीय/यू.के. की कंपनियों के नाम	मेगावाट
विशाखापत्तनम	500	अशोक मे लेण्ड/मैशनल पावर यू.के.	
भद्रावती टीपीएस	1000	इत्याद एनॉयज लि./ईसीजीडी, यू.के./ईडीएफ फ्रांस	
रोसा टीपीएस	750	इंझे गल्फ फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स इंडिया/पावर जन. पीएनसी, यू.के.	

उपरोक्त परियोजनाओं के लिए ब्रिटिश कंपनियों द्वारा भारत में राज्य सरकारों/ राज्य बिजली बोर्डों (एसईबी) के साथ समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर कर लिए गये हैं। भारत और ब्रिटेन के बीच निजी विद्युत परियोजनाओं को बढ़ावा देने हेतु सरकार से सरकार के बीच किसी समझौते पर हस्ताक्षर नहीं किए गये हैं।

विद्युत क्षेत्र के लिए विदेशी व्यावसायिक ऋण

2604. डा. रामचूण्ण कुसनरिया :
श्री बजराम पासी :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 1995-96 के लिए विद्युत क्षेत्र में विदेशी व्यावसायिक ऋण राशि व्यय कर ली है;

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

(ग) क्या सरकार को विद्युत क्षेत्र में लगी कुछ कंपनियों से विदेशी व्यावसायिक ऋणों हेतु कोई नए आवेदन प्राप्त हुए हैं; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेज):
(क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) और (घ). मै. गुजरात टॉरेंट एनर्जी कारपोरेशन लि. और मै. एस टी सी एम एस इलेक्ट्रिक कंपनी ने अपनी विद्युत परियोजनाओं के लिए दिये गये ईसीबी अनुमोदनों की वैधता को बढ़ाने हेतु आवेदन किया है।

[दिन्धी]

लौह अयस्क का आयात

2605. श्री गुमान मज लीडा :
श्री नीतीश कुमार :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1995-96 के दौरान देश में बड़े स्तर पर लौह अयस्क आयात किए जाने की संभावना है;

(ख) यदि हां, तो क्या देशगत वर्ष तक लौह अयस्क का निर्यात करने वालों की सूची में था;

(ग) यदि हां, तो देश में लौह अयस्क आयात किए जाने के क्या कारण हैं;

(घ) चालू वर्ष के दौरान कितनी मात्रा में लौह अयस्क आयात किए जाने का विचार है;

(ङ) क्या राष्ट्रीय धातु विकास निगम जैसी संस्थाओं के पास पर्याप्त मात्रा में लौह अयस्क का अतिरिक्त भंडार है; और

(च) यदि हां, तो जून 1995 के अंत में लौह अयस्क की कितनी मात्रा सुरक्षित भंडार में पड़ी है ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देब): (क) वर्तमान निर्यात-आयात नीति 1992-97 के अन्तर्गत लौह अयस्क का आयात करने के लिए सरकार की अनुमति लेने की आवश्यकता नहीं है और इस प्रकार निर्बाध रूप से आयात करने की अनुमति है।

(ख) परम्परागत रूप से आस्ट्रेलिया और ब्राजील विश्व में लौह अयस्क के प्रमुख निर्यातक रहे हैं जो पिछले 5 वर्षों के दौरान प्रति वर्ष 1000 लाख टन से अधिक का निर्यात कर रहे हैं। पिछले 5 वर्षों के दौरान भारत का विश्व में तीसरा अथवा चौथा स्थान रहा। इसने प्रतिवर्ष लगभग 300 लाख टन का निर्यात किया।

(ग) आयात करने के अनेक कारण हैं जैसे आयात करने वाले संयंत्रों की स्थान स्थिति, आयातित तथा स्वदेशी लौह अयस्क की उतराई तक जागत, आयात किए गये माल की तुलनात्मक गुणवत्ता, आयात करने वाले संयंत्रों के समीप उपलब्ध स्वदेशी, लौह अयस्क, अग्रिम साइसिंग योजना के तहत शुल्क में छूट आदि।

(घ) निर्यात-आयात नीति 1992-97 के अन्तर्गत लौह अयस्क का आयात करने के लिए सरकारी अनुमति लेना आवश्यक नहीं है। इसलिये आयात के लिए सरकार द्वारा कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए जाते।

(ङ) जी हां।

(च) भारतीय खान ब्यूरो (आई.बी.एम.) द्वारा तैयार की गई अद्यतन खनिज माल सूची के अनुसार 1.4.90 की स्थिति के अनुसार देश में लौह अयस्क का कुल खनन योग्य भण्डार 127450 लाख टन है।

[अनुबाध]

केरल में कायमकुलम ताप विद्युत परियोजना

2606. प्रो. पी. जे. कुरियन : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में कायमकुलम ताप विद्युत परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) इस पर निर्माण कार्य कब तक शुरू हो जाएगा; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल): (क) वर्ष 1994 की तीसरी तिमाही के मूल्य स्तर पर 1310.58 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर नैशनल थर्मल पावर कारपोरेशन द्वारा स्थापित की जाने वाली कायमकुलम संयुक्त साइकिल परियोजना धरण-1 (400 मेगावाट) को सरकार द्वारा निवेश अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है।

(ख) और (ग). मुख्य संयंत्र हेतु बोलियां आमंत्रित कर दी गई हैं। विद्युत उत्पादक यूनिटों को चालू करने के समय का कार्यक्रम निम्नवत होगा :

प्रथम गैस टरबाइन	-	फरवरी 1998
दूसरी गैस टरबाइन	-	अप्रैल 1998
तीसरी गैस टरबाइन (यदि लागू हो)	-	जून, 1998
स्टीम टरबाइन	-	फरवरी 1999

सूच्य की विधि की विधि

2607. श्री अनिल बसु : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कितनी मात्रा में स्क्रैप की बिक्री की गई;

(ख) क्या इस बिक्री के लिए प्रतिस्पर्धात्मक निविदा प्रणाली अपनाई गई थी;

(ग) स्क्रैप की बिक्री के लिए क्या विधि अपनाई गई;

(घ) प्रत्येक मामले में प्रतिटन कितना मूल्य लिया गया;

(ङ) क्या ऐसी बिक्री से पहले कोई आरक्षित मूल्य निर्धारित और घोषित किये गये थे; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान स्टील अर्घोरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड के इस्पात संयंत्रों और विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र द्वारा बेचे गए स्क्रैप की कुल मात्रा निम्नलिखित है :-

(हजार टन)

1992-93	1993-94	1994-95
686	855	976

(ख) और (ग). स्क्रैप की बिक्री के लिए प्रतिस्पर्धी बोली/खुली निविदा और एक दाम/सूचीबद्ध बिक्री पद्धतियां अपनाई जाती हैं।

(घ) स्क्रैप "प्रति टन" और "प्रति डेर" दोनों के आधार पर बेचा जाता है। प्रति टन/प्रति डेर स्क्रैप के लिए बसूला गया मूल्य विभिन्न घटकों जैसे बवालिट्टी, मात्रा तथा बाजार में मांग और पूर्ति की स्थिति पर निर्भर करते हुए भिन्न भिन्न है।

(ङ) और (च). स्टील अर्घोरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड के इस्पात संयंत्रों द्वारा स्क्रैप की बिक्री के लिए आरक्षित कीमत पहले ही निर्धारित की जाती है। विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र में निर्माण कार्यों के दौरान उत्पन्न स्क्रैप के निपटान के लिए आरक्षित कीमत निविदाओं और नीलामियों द्वारा निर्धारित की जाती है।

वाणिज्यिक हितों के कारण बिक्री से पूर्व आरक्षित कीमत घोषित नहीं की जाती है।

किराया खरीद शांति राहत योजना-95

2608. श्री छद्म सिंह राव गावकबाड़ : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डी.डी.ए. ने हाल ही में कोई "किराया खरीद शांति राहत योजना 95" शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना की क्या विशेषताएं हैं;

(ग) क्या इस योजना में इस सुविधा का लाभ उठाने हेतु किराया खरीद पर डी.डी.ए. की सम्पत्ति के आवंटितियों की श्रेणी का स्पष्ट उल्लेख है;

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

(ङ) क्या इस योजना का लाभ उठाने हेतु आवंटितियों के लिए कुछ औपचारिकताएं तथा पात्रता की शर्तें निर्धारित की गई हैं; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. कुंगन): (क) से (घ). जी हां। दिल्ली विकास प्राधिकरण ने "डी.डी.ए. डायर पर्चेज पेनल्टी रिलीफ स्कीम -1995" नामक एक योजना चलायी है। यह योजना, दिनांक 1.8.1995 से 31.1.1996 तक लागू रहेगी।

यह योजना, नीचे दी गयी स्कीमों के अन्तर्गत किराया खरीद आधार के फलैटों के आवंटितियों के लिए लागू है।

I. जनरल हाउसिंग स्कीम,

II. न्यू पैटन रेजिडेन्सल स्कीम 1979 (हुडको स्कीम के रूप में माने जाने वाली)

III. रिटायरिंग पर्सनल स्कीम

IV. अम्बेडकर आवास योजना स्कीम

यह योजना केवल उन्हीं आवंटितियों के लिए है जो अपनी बकाया किश्त और इसके ब्याज को योजना के चालू रहते ही अदा कर दें।

योजना उन आवंटितियों के लिए भी है जिन्होंने सभी किश्तों की अदायगी कर दी है किन्तु आवंटन की मूल शर्तों और निबन्धनों के अनुसार पेनल्टी/ब्याज की अदायगी विगत में किश्तों के विलम्बित भुगतान के कारण अब तक नहीं की है।

इस योजना के तहत, जनरल हाउसिंग स्कीम तथा एन.पी.आर. एस. और अम्बेडकर आवास योजना के अन्तर्गत किराया खरीद आधार पर आवंटित फलैटों के आवंटितियों से किश्तों के भुगतान में हुई विलम्बित अवधि के लिए नीचे दिये अनुसार साधारण ब्याज की बसूली की जाएगी बशर्ते कि वे सभी किश्तों का ब्याज सहित अद्यतन भुगतान कर दें।

(क) भुगतान न करने/विलम्ब से भुगतान हेतु 30 बराबर की मासिक किश्त 18% वार्षिक की दर से साधारण ब्याज लिया जायेगा।

(ख) 30 से अधिक बराबर की मासिक किश्तों की अदायगी न करने/विलम्ब से अदायगी करने पर 24% वार्षिक की दर से साधारण ब्याज लिया जाएगा।

किराया खरीद स्कीम की आबंटन शर्तों के अनुसार यदि कोई आबंटिती मासिक किश्तों का भुगतान 6 माह तक लगातार नहीं करने के मामले में किराया खरीद दखलकारी व्यवस्था समाप्त कर दी जाएगी तथा उसे निर्धारित दर के अनुसार बहाली प्रभारों के भुगतान कर बहाल किया जा सकता है। रिलीफ स्कीम (राहत योजना) के तहत, बहाली प्रभार तब तक देय नहीं होंगे जब तक किराया खरीद व्यवस्था औपचारिक रूप से पहले ही समाप्त न कर दी गई हो।

विश्वेश्वरैया आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड को घाटा

2609. श्री ए. बेंकटेश नायक: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1989 में विश्वेश्वरैया आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड (बी.आई.एस.एल.) का अधिग्रहण भारतीय इस्पात प्राधिकरण (सेल) द्वारा लिया गया था जो वर्ष-दर-वर्ष अल्पधिक घाटे में चल रही है;

(ख) यदि हां, तो गत 3 वर्षों के दौरान बी.आई.एस.एल. को कितना घाटा हुआ;

(ग) इतना अधिक घाटे के उत्तरदायी कारण क्या हैं;

(घ) क्या उनके मंत्रालय का इस घाटे से बचने के लिए कदम उठाने का विचार है; और

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

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देब) :

(क) और (ख). विश्वेश्वरैया आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड जिसके 60% शेयरों का स्टील अथॉरिटी आफ लिमिटेड द्वारा 1989 में अधिग्रहण कर लिया गया था, को पिछले 3 वर्षों के दौरान हुई हानि नीचे दी गई है :

वर्ष	हानि (करोड़ रुपये)
1992-93	9.79
1993-94	18.21
1994-95	27.05

उपरोक्त हानि में अतिरिक्त साधारण मर्दे और पूर्व वर्षों से संबंधित समायोजन भी शामिल है।

(ग) से (ङ). सामान्यतया हानि के कारण निम्नलिखित हैं :

1. निम्न इस्पात की मांग में मंदी

2. विद्युत शुल्क की उच्च दरें, और

3. कतिपय क्षेत्रों में अप्रचलित/पुरानी प्रौद्योगिकी।

संयंत्र को व्यवहार्य बनाने के लिए अन्य उपायों के अतिरिक्त सेल ने विभिन्न पूंजीगत योजनाओं पर लगभग 38.92 करोड़ खर्च किये हैं। ये योजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं।

“निर्मिती केन्द्र”

2610. प्रो. के.वी. धामस : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) “हुडको” ने प्रत्येक राज्य में “निर्मिती” केन्द्रों को कुल कितनी सहायता दी है;

(ख) क्या “हुडको” केरल निर्मिती केन्द्रों को पर्याप्त सहायता नहीं दे रहा है; और

(ग) यदि हां, तो केरल निर्मिती केन्द्रों की सहायता हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) 31.7.1995 की स्थिति के अनुसार, हुडको द्वारा विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कार्यरत विभिन्न निर्मिती केन्द्रों को दिए गए केन्द्रीय अनुदानों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गये हैं।

(ख) उपर्युक्त विवरण से यह देखा जा सकता है कि केरल में सभी 24 कार्यात्मक केन्द्रों को हुडको के माध्यम से अनुमेय केन्द्रीय अनुदान मिल गया है। इसके अतिरिक्त, केरल के 24 कार्यात्मक केन्द्रों में से 21 को क्षमता निर्माण कार्यक्रम के लिए हुडको-के.एफ.इन्फ्ल्यू. अनुदान सहायता के तहत शामिल किया गया है, जिसके लिए अभी तक 99 लाख रुपये रिलीज किए गये हैं।

हुडको ने केरल राज्य निर्मिती केन्द्रों (केसनिक) को चल निर्मिती केन्द्रों (निर्मिती बाहिनियों) की स्थापना के लिए 13.125 लाख रुपये की सहायता मंजूर की है। केसनिक द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने के बाद यह रिलीज किया जाएगा।

केरल के निर्मिती केन्द्रों को भवन निर्माण/उत्पादन व्यवसायों में प्रशिक्षण के लिए एम.आर.वाई. अनुदानें भी दी जा रही हैं। केरल के विभिन्न निर्मिती केन्द्र खर्च की पूंजी और मशीनरी के लिए हुडको की उदार ऋण सहायता लेने हेतु भी पात्र हैं और उन्हें इस बाबत जानकारी दे दी गई है, किन्तु किसी भी निर्मिती केन्द्र ने इस ऋण सहायता का लाभ नहीं उठाया है।

(ग) उपर्युक्त (ख) के आलोक, में प्रश्न नहीं उठता।

विबरण
31.7.1995 की स्थिति के अनुसार निर्मिती केन्द्रों की प्रगति

(लाख रु. में)

राज्य	पहचान किए गये	संस्थापित	आवृत्ति/ पहचान की नयी भूमि	प्रशा. अनुमो.	क्रियात्मक	रिलीज की गयी	
						भारत सरकार की अनुदान राशि	केन्द्रों की संख्या
केरल	26	26	26	25	24	43.50	24
आन्ध्र प्रदेश	31	31	29	29	28	53.50	28
कर्नाटक	22	22	22	21	14	34.50	19
तमिलनाडु	32	30	28	28	27	48.00	27
उत्तर प्रदेश	54	54	54	54	7	17.50	11
राजस्थान	36	36	36	35	34	69.00	35
मध्य प्रदेश	39	39	39	39	11	37.50	24
पश्चिम बंगाल	20	20	20	19	5	14.50	9
सिक्किम	1	-	1	-	-	-	-
बिहार	22	22	22	22	4	19.00	12
उड़ीसा	35	35	35	35	13	40.50	25
असम	13	8	6	6	3	5.00	3
अरुणाचल प्रदेश	1	1	-	1	-	-	-
मेघालय	2	2	1	2	1	3.50	2
मणिपुर	2	1	1	1	1	1.50	1
मिजोरम	1	-	-	-	-	-	-
त्रिपुरा	2	2	1	2	1	3.50	2
महाराष्ट्र	42	32	33	30	13	34.50	20
गोवा	2	-	-	-	-	-	-
गुजरात	9	6	6	5	5	8.00	5
हरियाणा	8	8	8	7	4	8.50	5
पंजाब	5	4	4	4	1	3.50	2
जम्मू तथा कश्मीर	5	4	4	4	1	4.50	2
हिमाचल प्रदेश	3	1	1	1	-	-	-
संघ शासित क्षेत्र							
पांडिचेरी	2	2	2	2	2	2.50	2
अंडमान व निकोबार	1	1	1	1	1	2.00	1
लक्षद्वीप	1	-	-	-	-	-	-
दिल्ली	5	5	5	5	4	8.00	4
योग	422	392	385	378	204	462.50	265

नगर भूमि (अधिकतम सीमा) अधिनियम में संशोधन

2611. श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाब्डे : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शहरीकरण समिति और राष्ट्रीय गृह निर्माण नीति की सिफारिशों के अनुरूप नगर भूमि (अधिकतम सीमा) अधिनियम में संशोधन लाने का कोई निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. डे. धुंगन): (क) से (ग). मामला विचाराधीन है और अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

[हिन्दी]

पेय जल आपूर्ति

2612. श्री जनार्दन मिश्र : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली और उत्तर प्रदेश में स्वच्छ पेय जल की पूर्ति नहीं की जा रही है;

(ख) क्या यह सच है कि स्वच्छ पेय जल न मिलने के कारण लोग "गैस्ट्रोएन्टेराइटिस" से ग्रस्त हो रहे हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार इस संबंध में सर्वेक्षण कराकर देश के विभिन्न भागों में स्वच्छ जल की आपूर्ति करने पर विचार करेगी; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. डे. धुंगन) : (क) जल आपूर्ति राज्य का विषय है और राज्य सरकारों/स्थानीय निकायों का यह उत्तरदायित्व है कि वे पर्याप्त स्वच्छ पेय जल मुहैया करायें। जहां तक दिल्ली का सम्बन्ध है, स्वच्छ पेयजल की आपूर्ति की जा रही है और किसी क्षेत्र से साफ पानी न मिलने बाबत कोई शिकायत नहीं है। उत्तर प्रदेश बाबत सूचना एकत्र की जा रही और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) निजी कनेक्शन वाले पाइपों में स्थानीय दोष की वजह से दिल्ली में कुछ स्थानों में गैस्ट्रोएन्टेराइटिस के मामले सामने आए हैं। तथापि सभी ऐसे मामलों में शीघ्र उपचारात्मक उपाय किए गये हैं।

(ग) तथा (घ). स्वच्छ और स्वास्थ्यवर्धक पेयजल की आपूर्ति एक

सतत कार्य है जिसके लिए वर्ष दर वर्ष आधार पर निधियां दी जाती हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग-17

2613. श्री सुधीर सावंत : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय राजमार्ग-17 को ट्रैफिक योग्य स्थिति में नहीं रखने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या तारकरणी पुल के लिए सी.आर.एफ. धन मंजूर और जारी कर दिया गया है;

(ग) क्या इस राजमार्ग पर ईराप-पत्रा कार्य आरंभ होने वाला है और यदि हां, तो कब तक;

(घ) क्या राष्ट्रीय राजमार्ग 17 पर काम की देखभाल करने के लिए गठन हेतु प्रस्तावित समिति की स्वीकृति मिल गई है और उसका गठन कर दिया गया है; और

(ङ.) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) रा.रा. 17 यातायात योग्य स्थिति में है।

(ख) सी आर एफ के तहत महाराष्ट्र सरकार को विनांक 7.11.94 को 480 लाख रु की राशि संस्वीकृत की जा चुकी है। सी आर एफ अनुदान राज्य-वार दिए जाते हैं, कार्य-वार नहीं।

(ग) सावन्तवाड़ी-गोवा सीमा की "मिसिंग लिंक" अर्थात् महाराष्ट्र में रा.रा. 17 के जरप-पत्रा देवी खंड के निर्माण संबंधी प्रस्ताव को आठवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल कर लिया गया है। इस पर 10 करोड़ रुपये लागत आने का अनुमान है। चूंकि इस कार्य को वार्षिक योजना 1995-96 में शामिल नहीं किया गया है अतः अभी से यह बता पाना संभव नहीं है कि कार्य कब शुरू हो पाएगा।

(घ) जी नहीं।

(ङ) मामले की जांच की जा रही है।

[हिन्दी]

मूल्य आयोग का गठन

2614. श्री प्रभू दयाल कठेरिया :

श्री रामपाल सिंह :

श्री पंकज चौधरी :

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार वाणिज्यिक वाहनों पर एकाधिकार करने की प्रवृत्ति पर अंकुश लगाने तथा उनका यथोचित मूल्य बनाये रखने के लिए मूल्य आयोग का गठन करने का है;

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

(ग) इस आयोग का गठन कब तक कर दिया जायेगा ?

जल भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) जी नहीं

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

मकानों के निर्माण हेतु वित्तीय सहायता के लिए
गुजरात सरकार का प्रस्ताव

2615. श्री गाम्नाजी मंगामी ठाकुर :

श्री अरविन्द त्रिबेदी :

डा. कृशीराम इंगरोमल जेस्वाणी :

क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान गुजरात सरकार ने राज्य में मध्यम और कम आय वाले लोगों के लिए मकानों के निर्माण हेतु वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने के संबंध में कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) क्या सरकार ने गन्दी बस्तियों और झुग्गी झोंपड़ी निवासियों हेतु कोई केन्द्रीय सहायता प्रदान की है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के संबंध में वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(घ) राज्य के लिए प्रतिवर्ष कितनी हड़को और विदेशी सहायता सहित कितनी वित्तीय सहायता मंजूर की गई है और जारी की गई है; और

(ङ) लम्बित प्रस्तावों को मंजूरी प्रदान करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को शहरी आवास के लिए सीधे ही कोई वित्तीय सहायता नहीं देती है। इसके अलावा, केन्द्र सरकार को गुजरात सरकार से मध्यम और निम्न आय समूहों के लिए मकानों के निर्माण हेतु केन्द्रीय सहायता लेने के लिए वर्ष 1993-94

और 1994-95 के दौरान कोई शहरी आवास स्कीम नहीं मिली है।

(ख) और (ग). शहरी बुनियादी सेवा कार्यक्रम (यू बी एस पी) के तहत गुजरात राज्य को स्लमों के सुधार के लिए गत तीन वर्षों के दौरान वी गई केन्द्रीय सहायता इस प्रकार है :-

वर्ष	रिलीज की गई केन्द्रीय सहायता (लाख रुपये में)
1992-93	44.60
1993-94	69.60
1994-95	63.45

(घ) गुजरात में गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न आवास स्कीमों के लिए हड़को द्वारा स्वीकृत और रिलीज की गई ऋण सहायता की राशि इस प्रकार है :-

वर्ष	मंजूर किया गया ऋण	रिलीज किया गया ऋण (करोड़ रुपये में)
1992-93	51.95	44.15
1993-94	48.40	33.03
1994-95	59.19	37.27

जहां तक गुजरात राज्य में आवास के लिए विदेशी सहायता का संबंध है, आवास विकास वित्त निगम लि. (एच डी एम सी) द्वारा भाल नालकंडा खादी प्रामोद्योग मंडल, रामपुर, गुजरात को के.एफ. डब्ल्यू, जर्मनी लाइन आफ क्रेडिट के तहत उसके कर्मचारियों के लिए 66 टेनामेंटों के निर्माण हेतु 11.22 लाख रुपये की ऋण सहायता मंजूर और रिलीज की गई है।

(ङ) हड़को द्वारा ऋण प्रस्तावों का अनुमोदन एक सतत प्रक्रिया है जो ऋण लेने वाले द्वारा शर्तों तथा प्रक्रियात्मक आवश्यकताओं के पूरा करने के अध्वधीन है।

[हिन्दी]

डीजल, गैस और कोयले पर आधारित विद्युत परियोजनाएं

2616. डा. रमेश चन्द्र तोमर : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उपक्रम राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम ने आगामी वर्षों के दौरान डीजल, कोयले और गैस पर आधारित विद्युत संयंत्र स्थापित करने की कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इस निगम द्वारा स्थानवार कितने विद्युत संयंत्र स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है; और

(ग) इनकी अनुमानित लागत कितनी होगी और इसके फलस्वरूप देश में विद्युत उत्पादन में कितनी वृद्धि होगी ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):

(क) से (ग). राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम (एन टी पी सी) ने हाल ही में, दो कोयला आधारित विद्युत परियोजनाओं नामशः मध्य प्रदेश में, 1994 की तीसरी तिमाही के मूल्य स्तर के आधार पर 2753.38 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर बिंध्याचल सुपर ताप विद्युत परियोजना,

चरण-2 (2x500 मे. वा.) और उत्तर प्रदेश में, 1994 की चौथी तिमाही के मूल्य स्तर के आधार पर 1279.51 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर ऊंचाहार ताप विद्युत परियोजना, चरण-2 (2x210 मेगावाट) के क्रियान्वयन का कार्य हाथ में लिया है। केरल में, 1994 की चौथी तिमाही के मूल्य स्तर के आधार पर 1310.58 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर कायमकुलम संयुक्त साइकिल विद्युत परियोजना, चरण-1 (400 मेगावाट) एन टी पी सी द्वारा क्रियान्वित किए जाने के लिए भी सरकार द्वारा निवेश संबंधी स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। अन्य विद्युत परियोजनाएं जिन की व्यवहार्यता रिपोर्ट की जांच की जा रही है, उनका ब्यौरा निम्नानुसार है :

क्र.सं.	परियोजना/जिस राज्य में अवस्थित है	ईंधन का स्वरूप	अनुमानित लागत करोड़ रुपये (मूल्य आधार)	विद्युत उत्पादन (मेगावाट)
जान्घ प्रदेश				
1.	सिम्हद्री सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट	कोयला	3496.79 (1995 की तीसरी तिमाही)	1000
2.	हैदराबाद मेट्रो कंबाईंड साइकल पावर प्रोजेक्ट	नापद्या/ गैस	2021.35 (1995 की तीसरी तिमाही)	650
3.	रामागुंडम सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट चरण-3	कोयला	1435.45 (1995 की प्रथम तिमाही)	500
गुजरात				
4.	कवास गैस पावर प्रोजेक्ट चरण-2	नापद्या/ गैस	2086.00 (1995 की प्रथम तिमाही)	650
हरियाणा				
5.	फरीदाबाद गैस पावर प्रोजेक्ट चरण-1	गैस	1260.60 (1995 की दूसरी तिमाही)	400
उड़ीसा				
6.	तलचेर सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट चरण-2	कोयला	5601.28 (1995 की प्रथम तिमाही)	2000
उत्तर प्रदेश				
7.	रिहन्द सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट चरण-2	कोयला	3045.70 (1995 की प्रथम तिमाही)	1000

एफ सी आई और एच एफ सी एककों को अर्धसम बनाना

2617. श्रीमती गीता मुखर्जी :

- श्री मनोरंजन भक्त :
श्री आनन्द रत्न मौर्य :
श्री सुखान सनाउद्दीन ओबेसी :
श्री राम टडक चौधरी :
श्री हरि केचन प्रसाद :

क्या रसायन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एफ सी आई और एच एफ सी एकक घाटे में चल रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, और गत तीन बर्षों के दौरान इन एककों को वर्षवार और एककवार कितनी हानि हुई;

(ग) क्या सरकार ने इन एककों को अर्धसम बनाने हेतु कोई योजना तैयार की है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसमें एककवार कितनी राशि अंतर्ग्रस्त है;

(ङ) क्या इस योजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हो रहा है; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इसके शीघ्र कार्यान्वयन हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रसायन तथा उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रानिकी विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एडुजाबॉ कैबीरो):
(क) जी हां।

(ख) एफ सी आई और एच एफ सी द्वारा उठाई गई हानियों के एककवार ब्यौरे नीचे दिये गये हैं :-

(रु करोड़ों में)

एकक	वित्तीय बर्ष		
	1992-93	1993-94	1994-95 (अन्तिम)
1	2	3	4
एफ सी आई			
I. सिंदरी	26.98	52.86	50.88
II. गोरखपुर	58.47	57.98	65.34
III. रामागुण्डम	58.06	53.56	102.35
IV. तालचर	72.81	93.11	118.43

	1	2	3	4
एच एफ सी				
I. नामरूप 1,2और3	111.05	118.35	154.80	
दुर्गापुर	122.93	118.86	126.93	
बरीनी	117.28	128.11	126.33	

(ग) से (घ), सरकार ने हाल ही में, सिद्धान्त रूप में एफ सी आई और एच एफ सी के लिए पुनरुद्धार पैकेज अनुमोदित किये हैं जिनमें एफ सी आई की सिंदरी, रामागुण्डम और तालचर एककों तथा एच एफ सी की बरीनी, दुर्गापुर तथा नामरूप एककों के पुनरुद्धार की परिकल्पना की गई है। एफ सी आई की गोरखपुर एकक तथा एच एफ सी की हल्दिया परियोजना का पुनरुद्धार आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं पाया गया था, इसलिए उनके पुनर्वास के लिए प्राइवेट पूंजी को आकर्षित करने के विकल्प पर विचार करने का निर्णय लिया गया है। पूंजी पुनर्निर्माण तथा संबंधित उपक्रमों को अन्य वित्तीय सहायता के अलावा इन पुनरुद्धार पैकेजों से 2201.13 करोड़ रुपये एफ सी आई के लिए 1736.20 करोड़ रुपये तथा एच एफ सी के लिए 464.93 करोड़ रुपये का भार पड़ेगा।

पुनरुद्धार पैकेजों के लिए निधिकरण के प्रबंध अभी तक नहीं किये गये हैं। पुनरुद्धार पैकेजों का कार्यान्वयन निधि व्यवस्था करने और औद्योगिक तथा वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बी आई एफ आर) जो न्यायिक कल्प है, द्वारा उसका अनुमोदन करने पर निर्भर है।

कम लागत वाली भवन सामग्री के प्रयोग का परामर्श देने वाले निर्माण केन्द्र

2618. श्री राम सिंह कस्तूर : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार स्थानीय संस्थाओं के लिए कम लागत वाली भवन निर्माण सामग्री के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए पूरे देश में निर्माण केन्द्र स्थापित करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो अब तक ऐसे कितने केन्द्रों की स्थापना हुई है;

(ग) निकट भविष्य में ऐसे और कितने केन्द्र बनाए जाएंगे; और

(घ) वे कहां-कहां पर बनाए जाएंगे ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) और (ख). सस्ती भवन निर्माण सामग्रियों तथा प्रौद्योगिकी के उपयोग के प्रचार प्रसार हेतु भवन निर्मिती केन्द्रों के राष्ट्रीय नेटवर्क की स्थापना करने के लिए केन्द्रीय क्षेत्र की एक योजना

वर्ष 1988-89 से चल रही है। 1.5.1995 की स्थिति के अनुसार 422 केन्द्र निर्धारित किए गये हैं जिनमें से 204 केन्द्र विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में चालू हो गये हैं।

(ग) और (घ). इस स्कीम का उद्देश्य देश के प्रत्येक जिलों में एक भवन निर्मिती केन्द्र की स्थापना करना है। आठवीं योजना में विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 250 केन्द्र चलाने का लक्ष्य है।

[अनुवाद]

विद्युत क्षेत्र में विदेशी कंपनियों

2619. श्री शोभनाश्रीशबर राव बाडबे :

श्री चन्द्रजीत यादव :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशी कंपनियों द्वारा ताप विद्युत केन्द्रों की स्थापना हेतु स्वीकृति देना के संबंध में सरकार की अद्यतन नीति क्या है; और

(ख) केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों को गारंटी एवं प्रति गारंटी संबंधी विशेष निर्देश क्या दिए हैं।

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी० पटेल):

(क) वर्ष 1991 में आरम्भ की गई निजी विद्युत नीति का ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

(ख) हाल ही में भारत सरकार ने राज्य सरकारों को यह सलाह दी है कि चूंकि भारत सरकार ने प्रारम्भिक 8 फास्ट ट्रेक परियोजनाओं से अधिक और प्रतिगारंटी न देने का निर्णय लिया है, इसलिये राज्य सरकारें निजी विकासकर्ताओं के साथ बातचीत कर सकती हैं और ऐसे उपयुक्त विकल्प तैयार कर सकती हैं जोकि निवेशकर्ताओं के लिए सुविधाओं के साधन का कार्य करेंगे। राज्य सरकारों के विचार किए जाने हेतु प्रस्तुत किए गए कुछ सम्भव विकल्प निम्नलिखित हैं:-

1. स्वतंत्र विद्युत उत्पादों आई पी पी द्वारा उच्च वोल्टता वाले उपभोक्ताओं को विद्युत की सीधे आपूर्ति करना।

2. एक ऐसा एस्कालेखा खोलना जिसमें उपभोक्ताओं द्वारा अभिज्ञात भुगतान जमा किए जा सके और इस लेखे में आई पी पी को भुगतान सम्बन्धी दायित्व प्रथम प्रभार हो।

3. विद्युत उत्पादन को वितरण के साथ जोड़ना।

विवरण

विद्युत उत्पादन और वितरण में अतिरिक्त संसाधन जुटाये जाने के लिए निजी निवेश को अधिकाधिक प्रोत्साहन देने से संबंधित नीति के बारे में प्रोत्साहन/मार्गदर्शी सिद्धांत

विद्युत उत्पादन आपूर्ति और वितरण में निजी क्षेत्र की अधिकाधिक भागीदारी को प्रोत्साहन देने से संबंधित स्कीम का ब्यौरा निम्नवत है :

विद्युत क्षेत्र में निजी उद्यमियों के लिए नये कानून, प्राशासनिक और वित्तीय वातावरण की स्थिति बनाने के लिए भारतीय बिजली अधिनियम, 1910 और विद्युत (प्रदाय) अधिनियम 1948 में संशोधन किया गया है।

निजी क्षेत्र किसी आकार की ताप विद्युत परियोजना (कोयला/गैस) और जल-विद्युत परियोजनाएं तथा पवन/सौर ऊर्जा परियोजना स्थापित कर सकते हैं।

ऐसी विद्युत परियोजनाएं जिनके समग्र परिव्यय की राशि 100 करोड़ रुपये से अधिक नहीं है, उनकी स्वीकृति के लिए के.बि.प्रा. को प्रस्तुत करना आवश्यक नहीं है।

निजी क्षेत्र कंपनियों लाइसेंसधारी अथवा विद्युत उत्पादन कंपनियों के रूप में प्रचालन हेतु उद्यम स्थापित कर सकती हैं।

सभी निजी कंपनियों जो अब विद्युत क्षेत्र में प्रवेश करेंगी इनको ऋण इक्विटी का अनुपात 4:1 बनाए रखने की अनुमति दी जाएगी।

प्रवर्तकों का अंशदान कम से कम समग्र परिव्यय का 11% होना चाहिए।

इस क्षेत्र में निजी उद्यमियों द्वारा अतिरिक्त संसाधन जुटाए जाने सुनिश्चित करने के लिए परियोजना के लिए समग्र परिव्यय के कम से कम 60% की राशि सार्वजनिक वित्तीय संस्थानों से भिन्न स्रोतों से जुटायी जानी चाहिए।

विदेशी निजी निवेशकों द्वारा स्थापित परियोजनाओं के लिए शत-प्रतिशत (100%) विदेशी इक्विटी भागीदारी की अनुमति दी जा सकती है।

विदेशी निवेश के मामलों में निर्यात अर्जन के द्वारा लाभांश संतुलन की 51% इक्विटी की शर्त, जो कि सामान्यतः लागू होती है, विद्युत क्षेत्र में विदेशी निवेशकों के लिए यह लागू नहीं होगी।

परिसंस्थितियों के मामले में मूल्यहास की दरों को उधार बनाया गया है।

ऐसे मामले जिनमें विदेशी (सप्लार्इकर्ताओं) अथवा (एजेंसियों) रियायती ऋण की सुविधा प्रदान करती हैं, विद्युत परियोजनाओं के लिए सरकार के अनुमोदन से उपस्कर आयात करने की भी अनुमति दी जाएगी।

विद्युत उपस्कर आयात करने के लिए सीमा शुल्क को घटाकर 20 प्रतिशत कर दिया गया है और विद्युत संयंत्र के आधुनिकीकरण एवं नवीकरण हेतु अमेकित मशीनरी के लिए भी इस दर की सुविधा प्रदान की गयी है।

विद्युत क्षेत्र की अधिकांश पूंजीगत सामग्री और यंत्रों के लिए सीमा शुल्क की दर कम कर दी गयी है।

टैरिफ में शामिल विदेशी इक्विटी पर 16 प्रतिशत तक के लाभांश की राशि संबंधित विदेशी मुद्रा में उपलब्ध कराई जा सकेगी।

68.5 प्रतिशत के संयंत्र भार अनुपात पर निर्धारित लागत वसूल की जा सकती हैं। इस संयंत्र भार अनुपात से बेहतर कार्य निष्पादन के लिए आकर्षक प्रोत्साहन निर्धारित किए गये हैं।

मार्च 1992 की टैरिफ में निर्धारित मानदण्डों में परिवर्तन करके टैरिफ का निर्धारण किया जा सकता है बशर्ते प्रति यूनिट निर्धारित की गई टैरिफ की राशि मानदण्डों के आधार पर निर्धारित की गई टैरिफ की राशि से अधिक न हो।

विद्युत उत्पादन कंपनियों के लिए विशेष प्रोत्साहन

अधिसूचित नियामक मानदण्ड, जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ 68.5 प्रतिशत संयंत्र भार अनुपात पर इक्विटी पर 16% लाभांश और संयंत्र भार अनुपात में प्रत्येक 1% की वृद्धि पर 0.7% लाभांश का प्रावधान किया गया है।

कोयला आधारित, गैस आधारित विद्युत उत्पादन कंपनियों और जल विद्युत परियोजनाएं समुचित रूप से निर्धारित टू-पार्ट टैरिफ की बिक्री कर सकती हैं।

निर्धारित की गई टैरिफ तथा अन्य मानदण्ड केवल सीमा निर्धारण मानदण्ड हैं और बोर्डों तथा विद्युत उत्पादन कंपनियों को संशोधित मानदण्डों को अपनी सहमति प्रदान करने की अनुमति प्रदान करते हैं।

शेयर पूंजी जारी करने समय और विद्यमान कम्पनी की मुक्त आरक्षित राशि में से आंतरिक संसाधन जुटाकर निवेश करते समय विद्युत उत्पादन कम्पनी द्वारा जुटाए गए प्रीमियम के लिए इक्विटी पर लाभांश की पात्रता भी होगी बशर्ते विद्युत उत्पादन परियोजना के पूंजीगत व्यय की पूर्ति किए जाने के लिए वस्तुतः इस प्रकार की राशि का समुपयोग किया गया हो और यह राशि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वित्तीय पैकेज का एक अंग होगी।

जल विद्युत परियोजनाओं के लिए टैरिफ संबंधी मानदण्डों को भी उदार बनाया गया है यथा क्षमता प्रभार, प्रारंभिक ऊर्जा प्रभार 90 प्रतिशत से अधिक अधिष्ठापित क्षमता की उपलब्धता में प्रत्येक प्वाइंट की वृद्धि के लिए इक्विटी पर लाभांश (आर ओ ई) में 0.7% की वृद्धि का प्रोत्साहन देना।

लाइसेंसधारियों के लिए विशेष प्रोत्साहन

प्रारंभ में दीर्घ अवधि के लिए 30 वर्ष हेतु लाइसेंस जारी किया जायेगा। तदुपरांत इसका नवीकरण जोकि पहले क्रमशः 20 और 10 वर्ष की अवधि के लिए किया जाता था इसके स्थान पर अब यह 20 वर्ष के लिए किया जाएगा।

विगत के 2 प्रतिशत के लाभांश की दर के स्थान पर 5 प्रतिशत की लाभांश की दर जोकि आर.बी.आई. की दर से अधिक है।

विगत की आर.बी.आई. की दर से एक प्रतिशत अधिक दर होने की अपेक्षा वास्तविक लागत पर निर्माण के दौरान ब्याज का पूंजीकरण (विस्तार परियोजनाओं के लिए भी)।

ऋण विमोचन दायित्वों की पूर्ति के लिए विशेष विनियोग।

[बिन्धी]

राज्य बिजली बोर्डों की वित्तीय व्यवहार्यता

2620. श्री भीतीश कुमार : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य बिजली बोर्डों को बोर्ड-वार और वर्ष-वार कितना घाटा हुआ;

(ख) किन-किन राज्य बिजली बोर्डों का निष्पादन लक्ष्य/क्षमता से कम रहा और किन-किन बिजली बोर्डों में विद्युत वितरण/पारेषण के दौरान विद्युत ह्रास तथा वित्तीय अनियमितताओं की जानकारी सरकार/सम्बद्ध एजेंसियों को मिली है; और

(ग) सरकार ने इन समस्याओं से निपटने के लिए क्या नीति अपनाई है ?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल):
(क) वर्ष 1991-92, 1992-93 और 1993-94 के लिए, लेखों में प्रदान की गई ग्रामीण विद्युतीकरण सहायता की गणना करने के पश्चात् राज्य विद्युत बोर्डों के लाभ/हानि को दर्शाने वाला ब्योरा विवरण-1 में संलग्न है।

(ख) विद्युत (आपूर्ति) अधिनियम 1948 की धारा-59 के अनुसार, राज्य बिजली बोर्डों द्वारा वर्ष के आरंभ में निवल स्थिर परिसंपत्तियों

पर 3 प्रतिशत का लाभांश प्राप्त करना आवश्यक है। उपलब्ध सूचना के अनुसार, बिहार, हरियाणा, पंजाब, उत्तर प्रदेश, असम और मेघालय के राज्य बिजली बोर्ड 31 मार्च 1994 की स्थिति के अनुसार लाभांश की अपेक्षित दर को प्राप्त नहीं कर पाए हैं। वर्ष 1991-92, 1992-93 और 1993-94 के दौरान पारेषण एवं वितरण हानियों (वाणिज्यिक हानियां जैसे चोरी इत्यादि सहित) को दर्शाने वाला ब्यौरा विवरण-II में संलग्न है। वित्तीय अनियमितताओं से संबंधित मामलों का निपटारा प्रत्येक रा.बि.बो./राज्य सरकार द्वारा किया जाता है।

(ग) रा.बि.बो. की निधियों में सुधार तथा पारेषण एवं वितरण हानियों में कमी लाने के लिए राज्य सरकारों/रा.बि.बो. को समय-समय पर युक्तिसंगत टैरिफ, ग्रामीण विद्युतीकरण, आर्थिक सहायता का नियमित भुगतान, संयंत्र भार अनुपात, टैम्परप्रूफ मीटर लगाना, अवैध कनेक्शनों को काटना इत्यादि उपाय अपनाए जाने की सलाह दी जाती है। विद्युत वित्त निगम द्वारा विद्युत के दुरुपयोग और चोरी को रोकने के लिए नवीन उपायों को प्रोत्साहन देने हेतु कार्यशालाओं और सेमिनारों का भी आयोजन किया जाता रहा है।

विवरण-I

बोर्डों में प्रदान की गई आर. ई. सहायता की गणना करने के पश्चात् राज्य बिजली बोर्डों के वार्षिक लाभ/हानि

(करोड़ रुपये)

क्र.सं	रा.बि.बो. का नाम	1991-92	1992-93	1993-94*
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	84.44	79.45	86.90
2.	बिहार	-113.72	191.10	442.65
3.	गुजरात	69.49	89.29	92.26
4.	हरियाणा	-206.84	-335.67	-410.90
5.	हिमाचल प्रदेश	2.72	11.82	14.61
6.	कर्नाटक	24.30	32.20	33.87
7.	केरल	-35.86	18.42	24.12
8.	मध्य प्रदेश	83.71	101.01	118.24
9.	महाराष्ट्र	125.19	272.00	288.90
10.	उड़ीसा	24.74	23.49	29.98
11.	पंजाब	4.70	-118.53	-117.90

1	2	3	4	5
12.	राजस्थान	61.84	65.04	70.12
13.	तमिलनाडु	84.38	224.10	225.54
14.	उत्तर प्रदेश	67.09	213.86	71.87
15.	प. बंगाल	-92.22	-28.35	17.81
16.	असम	-225.49	-70.68	-264.60
17.	मेघालय	8.80	-5.96	-5.97
		-32.73	763.68	717.59

* अनतिम/अनअंकेसित/अंकेसित

विवरण-II

रा.बि.बो. में रूपांतरण, पारेषण एवं वितरण हानियों (वाणिज्यिक हानियां जैसे चोरी इत्यादि सहित) का प्रतिशत

रा.बि.बो. का नाम	1991-92	1992-93	1993-94*	
1	2	3	4	5
1. आंध्र प्रदेश	19.70	19.88	19.05	
2. बिहार	23.19	22.00	19.00	
3. गुजरात	23.56	22.03	20.00	
4. हरियाणा	26.79	26.78	24.53	
5. हिमाचल प्रदेश	20.37	19.51	17.31	
6. कर्नाटक	19.88	19.55	18.60	
7. केरल	21.67	21.95	20.99	
8. मध्य प्रदेश	25.08	21.35	20.13	
9. महाराष्ट्र	18.40	17.83	15.83	
10. उड़ीसा	24.65	25.25	23.50	
11. पंजाब	21.52	19.24	18.46	
12. राजस्थान	23.11	22.74	25.19	
13. तमिलनाडु	18.63	17.50	17.25	

1	2	3	4	5
14. उत्तर प्रदेश	26.06	24.43	23.20	
15. प. बंगाल	22.26	24.87	22.02	
16. असम	21.76	21.41	20.82	
17. मेघालय	11.49	11.79	10.67	

* अंतिम

सामाजिक कार्यकर्ताओं को आवासों का आवंटन

2621. श्री मोहम्मद अजी अशरफ फातमी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्राथमिकता के आधार पर सामाजिक कार्यकर्ताओं को आवंटित सरकारी आवासों का व्यौरा क्या है; और

(ख) इन सामाजिक कार्यकर्ताओं को किस श्रेणी के अन्तर्गत सरकारी आवास आवंटित किये गये ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुगन) : (क) और (ख). वर्ष 1992, 1993 और 1994 के दौरान 6 सामाजिक कार्यकर्ताओं को सामाजिक कार्यकर्ता श्रेणी के अन्तर्गत सरकारी क्वार्टर आवंटित किए गये हैं, जिनके व्यौरे इस प्रकार है :

क्र.सं.	नाम	क्यूटर्स
1.	श्री डी.पी. राय	ई 1/760 ए.जी.बी. काम्पलेक्स
2.	श्री अनिता शास्त्री	डी 11/77, पण्डारा रोड
3.	श्री पुरुषोत्तम गोयल	डी 11/69, पण्डारा रोड
4.	श्रीमती मनोरमा सिंह	ए-230, पण्डारा रोड
5.	श्रीमती मनोरमा पाण्डेय	बी-75, पण्डारा रोड
6.	सुश्री उषा कुमार	बी-70, पण्डारा रोड

राज्य विद्युत बोर्डों को केन्द्रीय निर्देश

2622. श्री ज्ञान बाबू राय :

श्री हरि केचन प्रसाद :

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राज्य विद्युत बोर्डों को अपनी स्थिति में सुधार लाने हेतु कोई निर्देश जारी किए हैं;

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

(ग) क्या निर्वेशों और सुझावों का प्रभावी ढंग से कार्यान्वयन नहीं किया गया है; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल) : (क) और (ख). राज्य बिजली बोर्डों का वाणिज्यिक पद्धति के अनुरूप पुनरुत्थान किए जाने और इनका अप्रुनिकीकरण किए जाने की आवश्यकता सरकार का ध्यान आकर्षित करती रही है। जनवरी 1993 में आयोजित विद्युत मंत्रियों के सम्मेलन में इस मुद्दे पर विचार किया गया था और राज्य बिजली बोर्डों के वित्तीय कार्य निष्पादन में सुधार किए जाने के लिए एक कार्य योजना अपनाई गई थी। राष्ट्रीय विकास परिषद ने एक विद्युत समिति का भी गठन किया है, जोकि अन्य बातों के साथ-साथ, टैरिफ में संशोधन करके, क्षमता में सुधार करके और वितरण को विद्युत उत्पादन से अलग करके राज्य बिजली बोर्डों की स्थिति आर्थिक दृष्टि से व्यावहारिक बनाए जाने से संबंधित उपायों को जांच करेगी। अध्यक्ष राष्ट्रीय विकास परिषद के विचारार्थ समिति की रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी गई है।

(ग) और (घ). जी, नहीं। कुछ राज्य बिजली बोर्डों, क्रमशः हरियाणा, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा, बिहार, राजस्थान और आन्ध्र प्रदेश विदेशी परामर्शदाताओं द्वारा निदानात्मक अध्ययन कार्य किए जाने के लिए अपनी परियोजना तैयारी सुविधा के अन्तर्गत ऋण हेतु विश्व बैंक के साथ पहले ही समझौतों पर हस्ताक्षर कर चुके हैं। अन्य बातों के साथ-साथ, राज्य विद्युत क्षेत्र के संगठनात्मक सुधार के लक्ष्य निम्नवत हैं :

1. विद्युत उत्पादन, पारेषण और वितरण को अलग-अलग करके विद्युत उद्योग का पुनर्गठन करना।

2. विद्युत उत्पादन एवं वितरण में निजी भागीदारों की अनुमति के द्वारा प्रतिस्पर्धात्मकता को प्रोत्साहन देना।

3. नियंत्रण ढांचे का विकास करना।

4. वाणिज्यिक पद्धति के अनुरूप उत्तरोत्तर रूप से टैरिफ समायोजन कार्य करना।

[अनुवाद]

पट्टे की शर्तों का उल्लंघन

2623. श्री हरिन पाठक : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण पूर्व दिल्ली सुधार न्यास द्वारा

दिए गये पुराने पट्टों का यह पता लगाने हेतु सर्वेक्षण कर रहा है, कि पट्टे की शर्तों का किस प्रकार उल्लंघन किया गया है;

(ख) क्या सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय मंत्री में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) और (ख). डी. डी. ए. ने बताया है कि पट्टे की शर्तों के उल्लंघनों का पता लगाना एक सतत प्रक्रिया है। ऐसे उल्लंघनों को खासतौर से पट्टों के नवीकरण अथवा परिवर्तन के समय अथवा पता लगते ही निपटाया जाता है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

कार्यालय भवनों और सामुदायिक भवनों का निर्माण

2624. श्री तारा सिंह : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में सहकारी आवास समितियों को शहरी विकास मंत्रालय/दिल्ली नगर निगम/दिल्ली विकास प्राधिकरण से योजना की मंजूरी लिए बिना कार्यालय भवनों और सामुदायिक भवनों के निर्माण की अनुमति दी गई है;

(ख) क्या दिल्ली में कुछ समितियों ने दिल्ली नगर निगम से योजना की मंजूरी लिए बिना अनधिकृत रूप से अपने कार्यालय भवन का निर्माण किया है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

[दिल्ली]

उत्तर प्रदेश में पेयजल की कमी

2625. डा० साक्षी जी: क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में 20,000 से अधिक जनसंख्या वाले किन-किन शहरों में पेयजल की भारी कमी है;

(ख) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने इन नगरों और कस्बों में पेयजल उपलब्ध कराने के संबंध में केन्द्र सरकार को कोई योजना भेजी है और इस संबंध में सहायता की मांग की है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. के. धुंगन): (क) उत्तर प्रदेश में पानी की अत्यधिक कमी का सामना कर रहे 20,000 से अधिक आबादी वाले किसी नगर की भारत सरकार को जानकारी नहीं है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

नौबहन जल पोतों में विदेशी निवेश

2626. श्री अनादि चरण दास: क्या जल-शुद्ध परिबहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 10,000 डी.इच्यू.टी. तक की क्षमता वाले वाणिज्यिक नौबहन जलपोतों में 31 मार्च, 1995 तक कुल कितना विदेशी निवेश किया गया है और ऐसे कितने जलपोतों के मामले में विदेशी निवेश की अनुमति दी गई है ?

जल-शुद्ध परिबहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): यंत्रीकृत पालपोत की अधिकतम बाहक क्षमता 80 डी. इच्यू.टी. से 900 डी.इच्यू.टी. के बीच होती है। ये जलयान पूर्णतया स्वदेशी यात्रों में निर्मित किए जाते हैं। इन जलयानों की खरीद में विदेशी निवेश शामिल नहीं होता। इस बारे में विदेशी निवेश की अनुमति के लिए अभी तक किसी प्रस्ताव पर कार्रवाई नहीं की गई है।

“एनरॉन”

2627. डा० सुधीर राय : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या “एनरॉन” ने “झापोल विद्युत परियोजना” हासिल करने के लिए राजनीतिज्ञों और अफसरों पर भारी धनराशि खर्च की थी;

(ख) क्या सरकार इस संबंध में कोई जांच करेगी; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती उर्मिला सी. पटेल): (क) झापोल विद्युत परियोजना हासिल करने के लिए एनरॉन द्वारा राजनीतिज्ञों और अधिकारियों पर भारी धनराशि खर्च करने सम्बन्धी कोई भी तथ्य भारत सरकार की जानकारी में नहीं आया है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

11.05 म.पू.

प्रधानमंत्री द्वारा वक्तव्य

फिरोजाबाद के निकट पुरुषोत्तम एक्सप्रेस और कालिन्धी एक्सप्रेस के बीच रेल दुर्घटना

प्रधानमंत्री (श्री पी.वी. नरसिंह राव) : अध्यक्ष महोदय, बड़े दुःख के साथ मुझे सदन को यह सूचित करना पड़ रहा है कि उत्तर रेलवे के इलाहाबाद मंडल के फिरोजाबाद स्टेशन पर 20.8.1995 को 02.55 बजे 4023 कालिन्धी एक्सप्रेस के पिछले डिस्ते के साथ 2801 पुरुषोत्तम एक्सप्रेस की एक दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना हो गई।

[**हिन्दी**]

श्री राजव्हीर सिंह (आंवला) : प्रधानमंत्री को पूरी जानकारी नहीं है। फिरोजाबाद इलाहाबाद के पास नहीं है वह दिल्ली के पास है, आगरा के पास है। बड़े दुःख की बात है कि प्रधानमंत्री के पास रेल विभाग होने के बावजूद इनको पता नहीं है कि फिरोजाबाद कहाँ है। ये इलाहाबाद के पास कइ रहे हैं। (व्यवधान)

श्री राजव्हीर सिंह : प्रधानमंत्री जी वहाँ गये तक नहीं, यहाँ उत्सव मना रहे थे। (व्यवधान)

[**अनुवाद**]

अध्यक्ष महोदय : महोदय, यह इलाहाबाद मण्डल में है।

(व्यवधान)

श्री पी.वी. नरसिंह राव : यह दुर्घटना तब हुई जब फर्लखाबाद से दिल्ली की ओर चल रही 4023 कालिन्धी एक्सप्रेस के नीचे एक पशु के कुचले जाने के कारण डीज पाइप अलग हो गया और गाड़ी को फिरोजाबाद स्टेशन के अग्रिम स्टार्टर के निकट ठकना पड़ा।

इसी दौरान, 2801 पुरुषोत्तम एक्सप्रेस जिसे सभी सिगनल इरे मिले और जो उसी लाइन पर चल रही थी कालिन्धी एक्सप्रेस के पिछले डिस्ते से टकरा गई जिसके परिणामस्वरूप पुरुषोत्तम एक्सप्रेस के 8 सवारी डिब्बों और रेल इंजन सहित कालिन्धी एक्सप्रेस के पिछले 5 सवारी डिब्बे पटरी से उतर गए और जिसके परिणामस्वरूप यातायात अवरोध हो गया। इस दुर्घटना में नवीनतम रिपोर्टों के अनुसार 251 व्यक्तियों की जानें गईं और 220 व्यक्तियों को चोटें आईं। टुंडजा, कानपुर, आगरा तथा दिल्ली से चिकित्सा उपस्कर सहित राहत गाड़ियां और डॉक्टरों के दल तत्काल भेजे गए। इसके अलावा, टुंडजा, आगरा, इटावा, मैनपुरी और फिरोजाबाद के स्थानीय अस्पतालों से स्थानीय डॉक्टर एम्बुलेंसों सहित आए और घायल व्यक्तियों को चिकित्सा सहायता प्रदान की। बाद में, घायलों को विभिन्न अस्पतालों में भर्ती कराया गया था जहाँ उनकी इलाज में सुधार हो रहा है।

दुर्घटना के बारे में सूचना मिलने पर, श्री मल्लिकार्जुन, रक्षा राज्य मंत्री, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, सदस्य, यातायात और बिजली तथा सलाहकार, सिगनल के साथ दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हो गये। महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे चिकित्सा राहत तथा परिचालन बहाली के लिए विभागाध्यक्षों तथा डॉक्टरों के दल के साथ पहले ही दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हो गए थे।

दुर्घटना में मारे गए व्यक्तियों के निकट संबंधियों तथा घायल व्यक्तियों को अनुग्रह राशि का भुगतान किया जा रहा है। फंसे हुए यात्रियों को दुर्घटना स्थल से एक विशेष गाड़ी द्वारा 8.25 बजे रवाना कर दिया गया था। घायलों तथा मृत यात्रियों के संबंधियों को दुर्घटना स्थल तक पहुंचाने के लिए विशेष गाड़ियों द्वारा प्रबंध किये गए हैं।

प्रथम दृष्टि में, दुर्घटना मानवीय चूक के कारण हुई है। रेल संरक्षा आपुक्त, उत्तरी क्षेत्र, नई दिल्ली दुर्घटना के कारणों का पता लगाने के लिए इसकी सांविधिक जांच करेंगे।

सभी रेल कर्मचारी तथा मैं इस दुर्घटना में मारे गए व्यक्तियों के परिवारों के प्रति अपनी हार्दिक संवेदना तथा घायलों के प्रति गहरी सहानुभूति व्यक्त करते हैं। हमने ऐसा संकल्प पहले ही पारित कर दिया है।

अध्यक्ष महोदय : अब हम इस विषय पर चर्चा करेंगे। मेरे पास उन माननीय सदस्यों के नाम आ गए हैं जो पहले बोलेंगे। मैं श्री बाजपेयी जी से अनुरोध करूँगा कि वह अपना भाषण दें, बाद में श्री सोमनाथ जी और श्री पासवान जी बोलेंगे। उसके बाद अन्य माननीय सदस्यों को बोलने का अवसर दिया जायेगा।

श्री राम विनास पासवान (रोसेड़ा) : महोदय हमने नियम 184 के अधीन इस विषय पर चर्चा करने का नोटिस दिया है। हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं। यह मात्र चर्चा का विषय नहीं है।

महोदय मैंने दो नोटिस दिए हैं। एक नियम 184 के अधीन इस विषय पर चर्चा करने का और दूसरा स्थगन प्रस्ताव के अधीन चर्चा का.....(व्यवधान) हमने स्थगन प्रस्ताव तथा नियम 184 के अधीन इस विषय पर चर्चा करने के लिए नोटिस दिए हैं। हम इन्हीं प्रस्ताव के अधीन इस विषय पर चर्चा करना चाहते हैं। हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं। यह मात्र चर्चा का मामला नहीं है.....(व्यवधान)

श्री बसुदेब आचार्य (बांकुरा) : महोदय, स्थगन प्रस्ताव के अधीन ही इस विषय पर चर्चा की जानी चाहिए। हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं।

[**हिन्दी**]

श्री नीतीश कुमार (बाढ़) : पीछे वाली ट्रेन में हम लोग थे। वहाँ दूसरी दुर्घटना होती। यह कोई मामूली फेलमोर नहीं है। जिस

रुट से हम लोग को पूर्वी एक्सप्रेस को लाया गया है। दूसरी दुर्घटना होती। एब्रेंट ट्रेक पर ट्रेन को लाया गया है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप जानते हैं कि यह ऐसा मामला है जिस पर हम चर्चा करना चाहेंगे और इस तरह चर्चा करेंगे जिससे सभी माननीय सदस्यों की सन्तुष्टि हो....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसीलिए मैंने विभिन्न वर्गों के नेताओं से अध्यक्ष के कक्ष में मिलने का अनुरोध किया था। हमने इस पर चर्चा भी की। निःसन्देह इसके लिए कौन जिम्मेदार है और क्या इसके लिए सरकार को जिम्मेदार ठहराया जा सकता है यह ऐसा प्रश्न है जिसे सभी सदस्य चाहेंगे कि.....(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपको ये सब चीजें कहने के लिए मौका दिया जायेगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : क्या आप मुझे सदन की कार्यवाही चलाने की अनुमति देंगे ?

इस बात पर सहमति हुई थी कि हम शोक प्रस्ताव पारित करेंगे और मैं सरकार से वक्तव्य देने के लिए कहूँगा और इसके तुरन्त बाद चर्चा आरम्भ कर दी जायेगी। अब यदि हम कोई दूसरा तरीका अपनाते हैं तो कुछ कठिनाइयाँ उत्पन्न हो जायेंगी जिन पर मैं यहां सदन में चर्चा करना नहीं चाहूँगा। इसीलिए हमने यह निर्णय लिया है। कृपया सहयोग दें। (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना (कटक) : महोदय, हम स्यगन प्रस्ताव के अधीन ही चर्चा क्यों करना चाहते हैं.....

अध्यक्ष महोदय : इसका स्पष्टीकरण मैं आपको अपने कक्ष में दूँगा मैं यह सब यहां स्पष्ट नहीं कर सकता।

श्री श्रीकान्त जेना : यह बहुत गम्भीर मामला है। कृपया हमारी बात पर विचार करें।

श्री अग्निज बसु (आरामबाग) : सदन के समक्ष कौन सा प्रस्ताव है जिसके अधीन हम चर्चा आरम्भ कर सकें ?(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपको यह पूरा अधिकार है कि इसके लिए जिम्मेदार व्यक्तियों की खामियों को उजागर करें। यदि आप नीति अथवा प्रौद्योगिकी की खामियों पर चर्चा करना चाहते हैं तो आपको इसकी अनुमति दी जायेगी। कुछ अन्य बातें भी हैं। श्री जेना, यदि आप बैठक

में आते, तो आप यह मुद्दा नहीं उठाते। आप जाने के लिए सहमत हो गए थे लेकिन आप नहीं आ सके। मैं बाद में आपको यह बात स्पष्ट करूँगा। (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (घमघम) : यह रेल मंत्रालय द्वारा अपनाई गई नीति से सम्बन्धित मामला है।

श्री बसुदेव आचार्य : हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं।(व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : हम सब आपसे सहमत हैं। महोदय, हम इस विषय पर उसी रूप में चर्चा कर सकते हैं जैसा आपने निर्वेश दिया है। हम स्यगन प्रस्ताव की मांग कर रहे हैं क्योंकि जहां प्रधानमंत्री ने कहा है कि 251 व्यक्ति मरे हैं वहां समाचार है कि 600 से अधिक लोग मरे हैं। हमारी चिंता तो यह है कि यदि प्रधान मंत्री बिल्की में थे तो वह दुर्घटना स्थल पर क्यों नहीं गए ? यह बड़ी चौंकाने वाली बात है।

अध्यक्ष महोदय : आपको ये सब बातें कहने का अवसर मिलेगा।

(व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : सबसे अधिक चौंकाने वाली बात तो यह है कि स्वयं प्रधानमंत्री ही गलत बयानी कर रहे हैं हम इस मामले को राजनीतिक तुल नहीं दे रहे हैं बल्कि हम तो अपनी चिंता व्यक्त कर रहे हैं। यह ऐसा मामला नहीं है जिसे राजनीतिक तुल दिया जाए।(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं। सरकार द्वारा अपनाई गई नीति के कारण ही इतनी बड़ी त्रासदी हुई है।

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : एक सम्मेलन में भाग लेने के लिए कांग्रेस का एक प्रतिनिधि दल इस रेल गाड़ी में यात्रा कर रहा था। उसने स्वयं मुझे यह बताया कि 1,500 से अधिक लोग मरे हैं। यह बहुत गम्भीर मामला है।

अध्यक्ष महोदय : गीता जी, आपको बोलने का अवसर मिलेगा।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : प्रश्न यह नहीं है कि कितने व्यक्ति मरे हैं....(व्यवधान)

श्री सैफुद्दीन चौधरी (कटवा) : सरकार ने स्वयं इसे राष्ट्रीय शोक दिवस घोषित क्यों नहीं किया ?

श्री अग्निज बसु : सदन के समक्ष प्रस्ताव क्या है ?

डा. कार्तिकेश्वर पात्र (बालासोर) : हमें परिस्थिति की गम्भीरता

की कहीं अधिक चिंता है। इमें सदन में चर्चा करने की अनुमति दी जानी चाहिए।(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : निःसन्देह हमने आपके कल में चर्चा की थी जिसका मैं यहां सदन में उल्लेख करना नहीं चाहता। लेकिन हमने कहा था कि इस सम्बन्ध में स्वयं प्रस्ताव भी है। मेरा निवेदन है कि सदन की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए इस पर तुरंत स्वयं प्रस्ताव के रूप में चर्चा की जानी चाहिए।

श्री जसवंत सिंह (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, यदि मेरे दल के मेरे सहयोगी यहां मौन धारण किए हुए हैं तो वह आपके कल में हुई चर्चा का सम्मान कर रहे हैं। मेरे दल के सदस्य विशेषकर उस क्षेत्र के प्रतिनिधि, जहां यह दुर्घटना हुई है बहुत ही दुखी हैं। हमारे दल के नेता को भी विलम्ब हो गया क्योंकि इस दुर्घटना के कारण उनकी गाड़ी को देर हो गई। वह यहां विलम्ब से पहुंचे हैं। उन्होंने कहा है कि यदि अध्यक्ष के कल में कोई निर्णय हुआ है तो हम उसका पालन करेंगे। हम उसका पालन कर रहे हैं। लेकिन मेरी आपसे यह अपील है कि अब दो बातों का निराकरण करने की आवश्यकता है। पहली इस अत्यन्त गम्भीर और अभूतपूर्व दुर्घटना की समग्रता के बारे में चर्चा और दूसरी जो पहली बात से उद्भूत होती है और जो सदन के सम्मुख है कि सरकार की जिम्मेवारी और जबाबदेही। हम सरकार को कैसे जिम्मेवार और जबाबदेह ठहरा सकते हैं यदि हम साधारण रूप से चर्चा करके इस विषय को यूं ही टाल दें? इसी से हमें रोष है। यदि इन दो बातों के बीच कोई निराकरण हो जैसा कि मेरे मित्र श्री सोमनाथ जी ने कहा है, यदि आप कोई ऐसा निर्देश देते कि माननीय मंत्री महोदय के वक्तव्य के बाद जो अब चर्चा आरम्भ होने जा रही है, उसे निम्ना प्रस्ताव का रूप दिया जाता, तो सदन सरकार की अवयव ही निन्दा करना चाहेगा। मैं इतना ही कहना चाहूंगा।

[हिन्दी]

श्री राम विद्यास पासवान : अध्यक्ष जी, आपने बड़ी कृपा की कि प्रश्नकाल को सव्येड किया.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने जल्दी किया इसलिए शायद आप नाराज हो गए हैं। (व्यवधान)

श्री राम विद्यास पासवान : जी नहीं, आपने बहुत अच्छा किया। सदन में कंडोलेंस रेजोल्यूशन पास हुआ। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जब आपने प्रश्नकाल सव्येड कर दिया, तो क्या किसी नियम के तहत डिस्कशन शुरू होगी?

अध्यक्ष महोदय : हाँ।

श्री राम विद्यास पासवान : महोदय, यदि नियम के तहत डिस्कशन शुरू होगी तो आपके सामने दो मोशन हैं - एक एडजर्नमेंट मोशन है जो हम लोगों ने दिया है और दूसरा हम लोगों ने रूल 184

के तहत दिया है। ये दोनों ऐसे मोशन हैं जिसमें कि गवर्नमेंट के ऊपर एकाउंटेंटिलिटी फिक्स की जा सकती है। और हम इस बात को मान कर चलते हैं कि इसमें गवर्नमेंट टोटली फेल्योर है। यह कोई पहली घटना नहीं है। इसी सदन में इस तरह के डिस्कशन कई बार हो चुके हैं। ऐसा लग रहा है कि जैसे ट्रेन एक्सीडेंट्स की बाढ़ आ गई है। लोगों का जनजीवन बिल्कुल असुरक्षित है। अभी हमारे एक साथी कह रहे थे, जाला बहापुर शास्त्री जी उसके एग्जाम्पल हैं जिन्होंने इस्तीफा दिया। इसी सदन में माधवराव सिधिया जी ने इस्तीफा देने का काम किया। आज यहां रेलवे मिनिस्टर नहीं हैं, वह लन्धन में हैं। प्रधानमंत्री जी इसके जिम्मेवार हैं। प्रधानमंत्री जी के ऊपर कोई जिम्मेवारी है या नहीं है। यह रेलवे मिनिस्टर की हैसियत से बहां पहुंचते भी नहीं हैं।(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह कहने के लिए आपको पावर नहीं है।

श्री राम विद्यास पासवान : मैं कहना चाहता हूँ कि हम डिटेन में चर्चा करेंगे लेकिन चर्चा सार्थक हो इसके लिए यह आवश्यक है कि इसको आप एडजर्नमेंट मोशन के रूप में लें जिससे कि हम गवर्नमेंट के ऊपर जिम्मेवारी फिक्स कर सकें और गवर्नमेंट इसका ठीक से जवाब भी दे सकें।

[अनुवाद]

श्री विमल कान्ति चटर्जी : महोदय, यह व्यक्तिगत जिम्मेवारी का प्रश्न नहीं है। प्रश्न लाइनमेंन अथवा गार्ड का नहीं है जो जिम्मेवार हैं। प्रश्न रेलवे के विकास के प्रति सरकार की नीयत का है। प्रधानमंत्री इसके लिए जिम्मेवार केवल रेल मंत्री के रूप में नहीं हैं, बल्कि सरकारी के मुखिया के रूप में भी हैं। रेलवे के विकास तथा अन्य सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कार्यकलापों के प्रति सरकार के रवैये का इस प्रकार भी दुर्घटनाओं से सम्बन्ध है। यदि ऐसा नहीं होता तो ऐसी दुर्घटनाएं और यह अभूतपूर्व दुर्घटना जो कल ही घटी है, नहीं होती। अतः यह मृत लोगों के प्रति शोक व्यक्त करने का मामला नहीं है। यह किसी एक व्यक्ति को अपने कर्तव्य पालन में ढील बरतने के लिए जिम्मेवार ठहराने का नहीं है। यह मामला है सरकारी क्षेत्र और रेलवे उद्यम के प्रति सरकार के रवैये का। विषय है सरकार की निन्दा करने का और इसके लिए स्वयं प्रस्ताव उचित तरीका है। और सरकार को इसका उत्तर देना होगा। प्रश्न यह है।

[हिन्दी]

श्री बेबेन्द्र प्रसाद दाबब (झंझारपुर) : मैं यह जानना चाहता हूँ। मैं आपका नियमन चाहता हूँ कि यह किस रूप में चर्चा हो रही है.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप प्रश्न मत पूछिए। आपको मुझसे प्रश्न पूछने का अधिकार नहीं है। आपको अगर पूछना है तो प्वाइंट आफ

आर्डर के रूप में पूछ सकते हैं। अब ये सारी प्रोसीजर की बातें यहां पढ़ाने लगूं तो मुश्किल हो जाएगी। (व्यवधान)

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : मेरा प्वाइंट आफ आर्डर यह है, हम लोग जानना चाहते हैं कि इसको किस रूप में लिया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है मैं आपको बता दूंगा।(व्यवधान)

[अनुवाद]

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : अध्यक्ष महोदय, इस सदन में दो प्रस्ताव लाए गए हैं। हमने भी ध्यानाकर्षण प्रस्ताव का नोटिस दिया है। हम चाहते हैं कि इस विषय पर तुरंत सदन में चर्चा होनी चाहिए कि इसमें खामी या कमी कहां पाई गई। इस देश में पहले से चार गुना अधिक दुर्घटनाएं हुई हैं। यदि इसके लिए सरकार को दोषी बताया जाए तो इसका कोई लाभ नहीं है....(व्यवधान) कृपया मेरी बात सुनिए। प्रधानमंत्री के वक्तव्य के अनुसार मामले की जांच करने के पश्चात् यह पाया गया कि लाइन मैन, जिसने हरी झंडी दिखाई, इसके लिए जिम्मेदार हैं। इन सभी बातों पर चर्चा करनी है और अन्त में हम निर्णय लेंगे कि सरकार को क्या उपाय करने चाहिए।

हमने रेलवे के विकास के प्रति सरकार के दृष्टिकोण के संबंध में रेल बजट में चर्चा की। यदि उस चर्चा को फिर से उसी प्रकार शुरू किया जाए, तो उसका कोई अर्थ नहीं होगा। इस समय तो इन मामलों पर चर्चा की जानी चाहिए कि क्या उपाय किए गए हैं 'ऐसी दुर्घटना क्यों घटित हुई', तथा कितने लोगों को किस प्रकार की राहत पहुंचाई गई है।

इस सम्मानीय सदन तथा माननीय प्रधानमंत्री से मेरा निवेदन है कि इस मामले की उच्च स्तरीय जांच की जाए और सदन की एक समिति दुर्घटनास्थल का तुरन्त दौरा करे और वह देखे कि वहां क्या हो रहा है।(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैं बोलना चाहूंगा....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री बसुदेव आचार्य अपनी बात कह सकते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, दुर्घटना की गम्भीरता को देखते हुए आपने प्रश्नकाल स्यगित कर दिया है। महोदय, आपने सदन के सदस्यों की भावनाओं का भी अनुमान लगा लिया है। इन सभी बातों को देखते हुए महोदय, हमारा स्यगन प्रस्ताव गृहीत कर लें। हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं क्योंकि सरकार की नीति ही इस तरह की दुर्घटना के लिए जिम्मेदार है। महोदय, दो महीने की अवधि के भीतर इस प्रकार की कई दुर्घटनाएं हो गई हैं।

अध्यक्ष महोदय : आपको अपनी सभी बातें कहने का अवसर मिलेगा।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं और इस दुर्घटना के लिए सरकार को जिम्मेदार ठहराना चाहते हैं। महोदय, हमारा स्यगन प्रस्ताव गृहीत करें और स्यगन प्रस्ताव पर तुरन्त चर्चा आरम्भ कराई जाए।

अध्यक्ष महोदय : कृपया जब मैं बोल रहा हूँ तो बीच में व्यवधान न डालें क्योंकि मैं ऐसा संलग्नशील व्यक्ति नहीं हूँ कि मैं अपने वक्तव्य की कड़ी तुरन्त जोड़ दूँ और जब आप व्यवधान डालते हैं या फिर अपनी बहुमूल्य बात कहते हैं तो मैं आपकी उस बात को समझकर अपने वक्तव्य में कह सकूँ।

आपको पता होगा कि इस विषय पर विशेषकर इन्हीं मुद्दों को लेकर बैठक में चर्चा हुई थी। सभी नेताओं ने कहा था कि इस विषय पर स्यगन प्रस्ताव के अधीन चर्चा की जानी चाहिए। लेकिन इन सब बातों या उद्देश्यों के लिए एक प्रक्रिया है और दुर्भाग्यवश मुझे सदन में उस प्रक्रिया के बारे में बोलना पड़ा था।

जब आपने स्यगन प्रस्ताव दिया है तो उसे 4.00 म.प. पर लिया जा सकता है।....(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : उसे त्यागा जा सकता है.... (व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपने फिर से शुरू कर दिया? मैं जब तक आवाज नहीं बढ़ाता, तब तक आप कोआपरेट नहीं करते, यह बात अच्छी नहीं है।

[अनुवाद]

ठीक है, एक बात है, फिर एक अपेक्षा यह रह जाती है कि जब आप स्यगन प्रस्ताव का नोटिस देते हैं तो आप सरकार को समय देंगे आप जिस दिन इसे लाना चाहते हैं उस दिन 10.00 म.प. से पहले केवल अध्यक्ष को ही नहीं बल्कि सम्बन्धित मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री को भी उसकी प्रतियां देनी होंगी ताकि मतदान की स्थिति आने पर वह अपने सदस्यों को तैयार कर सकें। दुर्भाग्यवश, मैं नहीं समझता कि ये बातें कर ली गई हैं।(व्यवधान)

श्री राम बिज्ञास पासवान : जी हाँ, मैंने संसदीय कार्य मंत्री को नोटिस दिया है और नियमों के अनुसार मैंने चार प्रतियां दी हैं(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री पासवान, आपने वे प्रतियां भले ही हमें दी हैं। लेकिन हम मंत्री महोदय को उसकी प्रति देने के लिए बाध्य नहीं है। मंत्री महोदय को उसकी प्रति देना आपका कर्तव्य हो जाता है।(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : यह तो इनेशा होता है.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसके अतिरिक्त आप बहुत आक्रोश में थे। अतः मैंने समझा प्रश्नकाल स्थगित करके, तुरन्त बाद सदस्यों को अवसर दिया जाए। अन्यथा प्रश्नकाल को स्थगित करना आवश्यक नहीं था और हम प्रश्न काल की कार्यवाही जारी रखते। प्रश्नकाल स्थगित किए बिना ही प्रश्न कर आप सरकार को जिम्मेदार ठहराने का अपना कर्तव्य निभा सकते थे और स्थगन प्रस्ताव की मांग कर सकते थे। लेकिन हमारी दृष्टि से जब हमने इस मामले पर समिति में चर्चा की तो हमने यह सोचा कि इस मामले को लेकर सदस्यों में रोष हो सकता है। फिरोजाबाद से एक सदस्य मेरे पास आए और रोकर मुझ से कहा कि इस दुर्घटना के बारे में बोलना चाहते हैं। मैंने समझा कि मुझे उनकी भावनाओं का आदर करना चाहिए और इस मामले पर तुरन्त चर्चा आरम्भ करनी चाहिए। इसलिए हमने यह निर्णय किया। अब या तो अध्यक्ष द्वारा इस पर निर्णय लिया जाए जिसके लिए उसको अधिकार सौंपे गए हैं या फिर सदन के सदस्यों द्वारा। मैंने ऐसा स्वयं अपने आप नहीं किया है। मैंने सदस्यों तथा नेताओं के साथ इस पर चर्चा की है। इसके बाद भी यदि विमति है तो ऐसे विषय पर चर्चा के लिए कोई प्रक्रिया अपनाना बहुत कठिन हो जाता है।

कृपया यह न करें। यदि आप यह कहते हैं कि इस दुर्घटना के लिए सरकार जिम्मेदार है तो सरकार इसके लिए प्रक्रिया अथवा कोई तकनीक/प्रीयोगिकी अपनाने के बारे में विचार करती। आपको इसका पूरा अधिकार है लेकिन यदि आप स्थगन प्रस्ताव पर जोर डालते हैं तो मैं आपसे प्रक्रिया अपनाने के लिए कहूंगा क्योंकि ऐसी कोई कार्यवाही नहीं की जानी चाहिए, जिससे सरकार को कठिनाई का सामना करना पड़े।

श्री राम विद्यास पासवान : हमने सभी प्रक्रियाओं का पालन किया है।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : हमने नोटिसों की 4 प्रतियां दी हैं।

अध्यक्ष महोदय : आपको इसकी प्रति मंत्री को देनी होती है न कि अध्यक्ष को।

श्री बसुदेव आचार्य : यह सदैव किया जाता है। विगत में भी ऐसा ही किया गया था।

अध्यक्ष महोदय : श्री बसुदेव आचार्य, मुझे खेद है। मैं शिक्का नहीं हूँ। मैं प्रोफेसर भी नहीं हूँ कि आपको हर बार प्रक्रिया के बारे में स्पष्ट करता रहूँ।(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपकी ठपि किसमें है? आपकी ठपि सरकार की आलोचना करना, उसे जिम्मेदार ठहराना है।

श्री बसुदेव आचार्य : हम आलोचना नहीं कर रहे हैं।

श्री श्रीकांत जेना : मुझा केवल यह है कि क्या सरकार.... (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : आपको यह सरकार के पास भेजनी होती है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसकी अनुमति दूंगा लेकिन मैं इसे 4.00 म.प. पर लूंगा। मैं इसे तुरन्त नहीं लूंगा।

[हिन्दी]

श्री राम विद्यास पासवान : ठीक है सर, आप 4 बजे ही खीजिए(व्यवधान) एडजोर्नमेंट मोशन के रूप में(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब यदि ऐसा होता है तो वह वित्तीय कार्यवाही शुरू करेंगे और उसे पूरा करेंगे। मैं इसके लिए तैयार हूँ।

श्री राम विद्यास पासवान : हम स्थगन प्रस्ताव के अतिरिक्त और कुछ नहीं चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : आपको समिति की बैठक में भी तो आना चाहिए था।

[हिन्दी]

श्री राम विद्यास पासवान : आपने हमें बुलाया नहीं, जिनको बुलाया वे गए.....(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने श्री जेना को बुलाया था.....(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम विद्यास पासवान : यह आपके ऊपर भी निर्भर है यह चार बजे का सल नहीं है.....(व्यवधान) चार बजे से पहले भी कर सकते हैं.....(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : मैं यह नहीं करूंगा, क्योंकि मैं सरकार को कठिनाई में नहीं डालना चाहता। मैं इसे केवल 4 बजे लूंगा।

[हिन्दी]

श्री राम विद्यास पासवान : सर, इससे अर्जेंट.....(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं अनुमति नहीं दे सकता। आप ऐसी बात के लिए मुझ पर दबाव न डालें।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : हम आप पर दबाव नहीं डाल रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री राम विजास पासवान : ठीक है फोर्स नहीं कर सकते हैं(ब्यबधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यदि सरकार के पास पर्याप्त समय होता तो मैं यह कर देता। लेकिन इस चर्चा को ध्यान में रखते हुए मैं ऐसा करने नहीं जा रहा हूँ।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : कृपया नियम 61 को देखें। आपको हम सभी बातों की जानकारी है।

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। हमें यह समझना चाहिए कि अध्यक्ष के विनिर्णयों पर हर बार चर्चा करना सदन की प्रथा नहीं बननी चाहिए। यह नहीं होगा। यह एक प्रथा बन गई है कि सदस्य मुझे से चाहते हैं कि मैं उन्हें यह स्पष्ट करूँ कि कानून क्या है। यह प्रथा नहीं बननी चाहिए। मैं यह कर रहा हूँ। यद्यपि यह मेरा स्वविवेक है। मेरा प्राधिकार है। फिर भी यह मैंने अपने स्वविवेक तथा प्राधिकार से नहीं किया है। मैंने यह सदन के सदस्यों से विचार विमर्श करने के पश्चात किया है। इसके बाद भी आप मुझसे प्रक्रिया अपनाने की बात करते हैं? हम क्या कर रहे हैं? हम अध्यक्ष के निर्णय से तकरार कर रहे हैं। हम प्रक्रिया से लड़ रहे हैं। हम तथ्य को महत्व नहीं दे रहे हैं। यह सही नहीं है।

[हिन्दी]

श्री राम विजास पासवान : हम आपसे आग्रह कर रहे हैं कि चार के बजाए अभी शुरू कर दीजिए.....(ब्यबधान)

[अनुवाद]

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : हम तो मात्र आपसे यह निवेदन कर रहे हैं कि नियम 61 के अनुसार स्यगन प्रस्ताव 4 बजे या उससे पहले लिया जाए।

श्री श्रीकान्त जेना : मेरा तो यही निवेदन है कि हम सरकार को कठिनाई में नहीं डाल रहे हैं। सरकार को इस घटना की पूरी जानकारी है। सरकार पूरी तरह तैयार है। इसीलिए तो प्रधानमंत्री ने पहले ही

वक्तव्य दिया है। सरकार के पास पूरी जानकारी उपलब्ध है। अतः आप इसे पहले और अभी ले सकते हैं। हम स्यगन प्रस्ताव पर अभी से चर्चा कर सकते हैं। सरकार को सभी बातों की जानकारी है।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, संसदीय कार्य मंत्री, क्या आप कुछ कहना चाहेंगे?....(ब्यबधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : इससे पहले आपको नियम की जानकारी हो। मैं नियम पढ़ कर सुनाता हूँ इसमें कहा गया है कि आप इसे 4 बजे या इससे पहले भी ले सकते हैं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : देखिये, अगर सीरियस मैटर है और आप बोलना चाहते हैं....(ब्यबधान) तो मैं कह रहा हूँ कि आपको बोलने देंगे....(ब्यबधान) आप जो हैं बार-बार.....(ब्यबधान)

श्री राजबीर सिंह : हम आपकी बात का आदर करते हैं। हमारा कहना यह है कि चर्चा प्रारम्भ होनी चाहिए।....(ब्यबधान)

[अनुवाद]

जल संसाधन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : मैं यह निवेदन करना चाहूँगा कि आपने नेताओं को अपने कक्ष में बुलाया और हमने ब्यूरोवार चर्चा की कि हमें क्या प्रक्रिया अपनानी है। सर्वसम्मति से यह निर्णय हुआ था कि हमें इस विषय पर यथा शीघ्र चर्चा करनी चाहिए। यदि इस विषय पर स्यगन प्रस्ताव के अधीन चर्चा करने का निर्णय किया गया होता, तो प्रश्न काल की कार्यवाही जारी रहती और स्यगन प्रस्ताव पर 4 बजे चर्चा आरम्भ करते। इस मामले पर भी चर्चा की गई थी और फिर सभी नेताओं ने यह महसूस किया कि 4 बजे तक चर्चा स्थगित करने के बजाए यह बेहतर होगा....(ब्यबधान) मैं केवल उस सहमति को स्पष्ट कर रहा हूँ जो की गई थी।

यह महसूस किया गया कि बेहतर होगा कि सदन की संवेदनाएं भेजने के पश्चात वक्तव्य दिया जायेगा। और आप वक्तव्य पर चर्चा करने की अनुमति देंगे और न कि स्पष्टीकरण जिसकी अनुमति नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : बिल्कुल सही है।

श्री विद्याचरण शुक्ल : महोदय, यह निर्णय किया गया था कि चर्चा तुरन्त आरम्भ हो जायेगी क्योंकि एक अन्य महत्वपूर्ण मामला है जिस पर चर्चा की जायेगी और आपके कक्ष में उपस्थित सदस्य पहले ही सहमत हो गए थे और हम भी सहमत हो गए थे। हम वही प्रक्रिया अपना रहे थे। अब महोदय, आप बिल्कुल ठीक कह रहे हैं कि यदि स्यगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता, तो प्रश्न काल चलता

रहता और चार बजे तक अन्य कार्यवाही भी चलती रहती फिर स्यगन प्रस्ताव पर चर्चा आरम्भ की जाती क्योंकि हम स्यगन प्रस्ताव के लिए तुरन्त तैयार नहीं हो पाए तो सरकार को स्यगन प्रस्ताव पर बाद-विवाद करने के लिए तैयारी करने हेतु कुछ समय देना होता है.....
(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : आप इसके लिए तैयार हैं.....(व्यवधान)

श्री राम बिजास पासवान : महोदय, वे चर्चा के लिए तो तैयार हैं लेकिन स्यगन प्रस्ताव के लिए नहीं। असली समस्या यह है.....
(व्यवधान)

श्री विद्याचरण शुक्ल : महोदय यह निर्णय हुआ था कि प्रधानमंत्री के वक्तव्य के तुरन्त पश्चात चर्चा करने की अनुमति दी जायेगी। यही निर्णय हुआ था।

अध्यक्ष महोदय : यही ठीक है।

श्री विद्याचरण शुक्ल : उस प्रक्रिया के बाद मेरा आप से यह निवेदन है कि जिस प्रक्रिया के बारे में निर्णय किया गया था, यहाँ उसी का पालन किया जाए.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री पवन कुमार बंसल इस बारे में बोलेंगे.....(व्यवधान)

श्री चन्द्रजीत यादव (आजमगढ़) : महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

श्री निर्मल कान्ति घटर्जी : महोदय, कृपया मुझे अनुमति दें। मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।.....(व्यवधान)

श्री चन्द्रजीत यादव : महोदय, अब जब सदन इस बात से सहमत हो गया है कि इस अत्यन्त आवश्यक मुद्दे को पहले लिया जायेगा कि हमारी संवेदनाएं रेल दुर्घटना में हताहत लोगों के परिवारों तक भेजी जाएं। जन प्रतिनिधियों के रूप में हमने अपने कर्तव्य का पालन किया। सर्वप्रथम कार्य था हमें अपनी शोक संवेदनाएं भेजनी और इस कार्य को प्राथमिकता दी गई। यहाँ तक कि प्रश्नकाल को भी स्थगित किया गया।

अब, इसके पश्चात सरकार की ओर से वक्तव्य भी दे दिया गया है यह सही है कि हम सभी आपके कक्ष में इस बात से सहमत हो गए थे कि मामले की गम्भीरता को देखते हुए इस गम्भीर रेल दुर्घटना पर चर्चा करने के अतिरिक्त कोई अन्य कार्यवाही नहीं की जायेगी। इस विषय को उचित महत्व देने का एक यही तरीका था। लेकिन अब सदन की भावना को ध्यान में रखते हुए, और जैसा कि आप सहमत हो गए हैं, सम्भवतः आप इसे स्यगन प्रस्ताव के रूप में स्वीकार करें, क्योंकि स्यगन प्रस्ताव भी प्रस्तुत हो गया है.....(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल (चण्डीगढ़) : क्या यह व्यवस्था का प्रश्न है ?

श्री चन्द्रजीत यादव : महोदय, प्रश्न केवल यह है कि क्या स्यगन प्रस्ताव 4 बजे ही लिया जा सकता है या पहले भी लिया जा सकता है। स्यगन प्रस्ताव के बारे में नियम 61 इस प्रकार है :-

“प्रस्ताव ‘कि सभा अब स्थगित हो’ 16.00 बजे या यदि अध्यक्ष, सभा में कार्य की स्थिति पर विचार करने के पश्चात ऐसा निर्देश दे तो उससे पहले किसी भी समय लिया जाएगा।”

महोदय, मेरा निवेदन है कि इस बात से सहमत होते हुए कि इस चर्चा को आज सदन में सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि जैसा कि नियम के मुताबिक आपको यह प्राधिकार और शक्ति प्राप्त है, सदन की भावना को देखते हुए नियम के अनुसार तकनीक का पालन नहीं किया जाना चाहिए और आपको इस बात से सहमत हो जाना चाहिए कि स्यगन प्रस्ताव ले लिया जाए और इस पर चर्चा शुरू की जाए.....(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह व्यवस्था का प्रश्न नहीं है।.....(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : अध्यक्ष महोदय, अब तक की भयंकरतम रेल दुर्घटना के बारे में चर्चा हो रही है। हमने चर्चा का आरम्भ ठीक किया है। जो लोग बेनीत मारे गये, उनके लिये शोक प्रकट किया, उनके परिवारों के प्रति संवेदना व्यक्त की। अब चर्चा किस तरह से हो, इसको लेकर विवाद खड़ा हुआ है और वह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। अगर हमारे मित्र काम रोको प्रस्ताव पर जोर देना चाहते थे और मेरे दल के अनेक सदस्यों ने काम रोको प्रस्ताव की सूचना दी है तो फिर आपके सामने जब हम मिले थे तो बात स्पष्ट कर देनी चाहिये थी कि हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं और हम चाहते हैं कि चर्चा का ठग काम रोको प्रस्ताव के जरिये होना चाहिये।

अभी भी अगर सदस्य चाहते हैं तो मैं नहीं समझता कि आपको इसको स्वीकार करने में कठिनाई होगी। मगर कठिनाई उन लोगों को होती है जो एक बार निर्णय ले लिये जाते हैं और उन पर अमल करने की कोशिश करते हैं, वह मुश्किल में फंस जाते हैं। आखिर दुर्घटना का सवाल कोई दल का सवाल नहीं है। प्रतिपक्ष में कौन पहले ऐडजर्नमेंट मोशन देता है, इसका भी सवाल नहीं होना चाहिए क्योंकि बैलट होगा।

अध्यक्ष महोदय : बैलट होगा, चार बजे चर्चा होगी। साढ़े छः बजे उसके ऊपर वोटिंग होगी। वो-ड्राई घण्टे ही मिलेंगे।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : वो-झाई घण्टे मिलेंगे। पता नहीं किसका नाम निकलेगा।

श्री राम बिजास पासवान : जिसका नाम निकलेगा, वह बोलेंगे। इसमें क्या है ?

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : आप तो बिना नाम के ही बोलते हैं।

अध्यक्ष महोदय : इस बारे में हम जितनी चर्चा कर रहे हैं, रेल दुर्घटना की गंभीरता को उतना ही कम कर रहे हैं।

श्री राम बिजास पासवान : ऐडजर्नमेंट मोशन के माध्यम से हम गंभीरता को बढ़ाना चाहते हैं। आप उसको कम कर रहे हैं। अपनी-अपनी पार्टी की राय होती है।(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : सदन सर्वोच्च है। हम निर्णय ले सकते हैं। कि किस रूप में यह चर्चा की जा सकती है।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, अब यह विवाद जितना बढ़ता जा रहा है, बात उतनी ही बिगड़ती जा रही है। मैं यह नहीं चाहता कि यह विवाद खड़ा हो। अगर हमारे कुछ मित्र ऐडजर्नमेंट मोशन के माध्यम से इस दुर्घटना पर चर्चा करना चाहते हैं तो मैं आपसे अनुरोध करूँगा तो इसको स्वीकार कर लें। एक अनुरोध और करूँगा कि अपने सेशन में बुलाकर फैसले मत करिये क्योंकि उन फैसलों का अगर पालन नहीं होता है तो उन फैसलों को करने का कोई अर्थ नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : निर्णय लेने का मुझे प्राधिकार है और मैं निर्णय ले सकता हूँ। लेकिन फिर भी मैं समझता हूँ कि वरिष्ठ सदस्य और विद्वान सदस्य मुझे जो सहयोग दे रहे हैं, वह सदैव देते रहेंगे।

[हिन्दी]

श्री शरद यादव (मधेपुरा) : अध्यक्ष जी, एक मिनट।

अध्यक्ष महोदय : अब मेरे खड़े होने के बाद आपको बैठना है या आपके खड़े होने के बाद मुझे बैठना है ?

श्री शरद यादव : आप ही बोलिए।

अध्यक्ष महोदय : आप बताइए। मैं बाद में बोलूँगा।

श्री शरद यादव : मुझे कुछ नहीं कहना है। मैं सिर्फ इतनी सफाई दे रहा था कि हम थोड़ा लेट हो गए थे। हमारी पार्टी से कोई नहीं आया था।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे बताया गया था कि श्री जेना भाग लेंगे।

श्री श्रीकान्त जेना : मुझे किसी ने सूचना नहीं दी।

अध्यक्ष महोदय : मेरे कार्यालय ने मुझे बताया कि श्री जेना बैठक में भाग लेंगे। फिर भी यह आवश्यक नहीं है।

[हिन्दी]

देखिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि इसको बिना बजट कोई प्रेस्टीज इश्यू मत बनाइए। वोटिंग के वक्त ही आप फाइनली डिसाइड करते हैं कि आप क्या कर रहे हैं। आपको गवर्नमेंट को क्रिटिसाइज करने का अधिकार है। इस अधिकार के लिए आपको यहाँ समय भी दिया जा रहा है और इन सब चीजों को ध्यान में रखकर दिया गया है। सारे प्रोसीजर पर अगर आपको जाना है तो बहुत सारे ऐडजर्नमेंट नोटिसेज हैं। उनको बैलट करना पड़ेगा, उनको निकालना पड़ेगा। उसके बाद चार बजे वह शुरू करना पड़ेगा।(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : क्या मेरे साथ सहयोग करने का आपका यही तरीका है, श्री बसुदेव आचार्य ?

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैं आपसे सहयोग कर रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय : कृपया चुप रह कर आप मुझे सहयोग दें।

मैं इसे पढ़कर सुनाता हूँ। यह दुर्भाग्य है कि मुझे सदन में ये नियम पढ़ कर सुनाने पड़ रहे हैं। नियम 61 और 62 इस प्रकार हैं:

“प्रस्ताव ‘कि सभा अब स्थगित हो’ 16.00 बजे या यदि अध्यक्ष, सभा में कार्य की स्थिति पर विचार करने के पश्चात् ऐसा निर्देश दे तो उससे पहले किसी भी समय लिया जाएगा।

यदि अध्यक्ष का समाधान हो जाए कि पर्याप्त वाद-विवाद हो चुका है तो वह 18.30 बजे या ऐसे अन्य समय, जो वाद-विवाद प्रारम्भ होने के समय से ठाई घंटे से कम न हो, प्रश्न रख सकेगा।”

हमें 4 बजे वाद-विवाद प्रारम्भ करना है और 6.30 बजे हमें मत डालना है। मैं यह सब बालें इसलिए कर रहा हूँ क्योंकि कश्मीर बजट पर चर्चा की जानी है और अनेक सदस्यों ने मेरे कक्ष में मुझे बताया कि वे कश्मीर की स्थिति पर चर्चा करना चाहेंगे। और उन्हें इसके लिए पूरा अवसर दिया जाए।

फिर, आपने अपराधीकरण का मामला उठाया है। यह मामला भी हमारे पास लम्बित पड़ा है। अन्य मामलों पर भी चर्चा करनी है। फिर विधेयक भी पारित किए जाने हैं। इसलिए मुझे कार्य की समग्रता को ध्यान में रखना है। जब माननीय सदस्य सदन में बोलते हैं तो वे उसी विषय को ध्यान में रखते हैं जो उनके सामने होता है तथा दूसरे महत्वपूर्ण विषयों पर ध्यान नहीं देते। जिन पर उन्हें चर्चा करनी होती है। अब यदि आप इसी विषय को महत्व देते हैं और अन्य विषयों को नहीं, तो यह अलग बात है। लेकिन यदि आप अन्य विषयों पर चर्चा करने के इच्छुक हैं तो यह बात पीठासीन अधिकारियों के विवेक पर छोड़नी होगी, श्री बसुदेव आचार्य पर नहीं। वह तो अपनी ही बात पर रहते हैं। चाहे वह सही है या गलत जिसकी बाहर तो सराहना की जाती है लेकिन यहाँ सदन में मेरे लिए समस्या बन जाती है। अतः मेरी आपसे अपील है कि यदि आप इसे स्थगन प्रस्ताव के रूप में लेना चाहते हैं तो इसे 4 बजे उठाया जा सकता है क्योंकि हो सकता है कि गाड़ियां नहीं पहुंची हो और हो सकता है कि सदस्यों को इसके बारे में स्पष्ट नहीं किया गया हो। हम प्रश्न काल के तुरन्त बाद मिल रहे हैं और फिर कश्मीर का मामला भी उठाया जाना है। मैं जम्मू और कश्मीर का बजट लूंगा और समग्र प्रक्रिया का पालन करूँगा और स्थगन प्रस्ताव पर चर्चा करने की अनुमति दूँगा। अब मैं कोई और चर्चा करना नहीं चाहता क्योंकि मैं अब सदन के किसी वरिष्ठ सदस्य से इस बात पर सहमत नहीं हूँगा कि तथ्य के बजाए प्रक्रिया पर चर्चा करने से सम्भवतः विषय की गम्भीरता घट जायेगी। कृपया इस बात को समझें। क्या सरकार इस पर सहमत है?

श्री विद्याचरण शुक्ल : जी, हाँ।

अध्यक्ष महोदय : अब हम कश्मीर बजट लेंगे।(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभू दयाल कठेरिया (फिरोजाबाद) : मान्यवर यह गम्भीर विषय है। यह क्या हो रहा है।(व्यवधान)

श्री गुमान मल जोडा (पाली) : महोदय, प्रश्नकाल क्यों नहीं? आपने क्वेश्चन आवर सस्पेंड किया है, यह लिया जाए। (व्यवधान)

[अनुवाद]

एक माननीय सदस्य : महोदय, प्रश्न काल का क्या हुआ?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल चला गया।

[हिन्दी]

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : नियमों का हवाला देकर मामले की गंभीरता को कम किया जा रहा है। वहाँ सैकड़ों लोगों की जानें गई हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे अनुरोध करता हूँ, ऐसा नहीं है हम आपकी भावनाओं से पूरी तरह सहमत हैं और हमारी पूरी सिम्पेथी है, खासतौर से उन एम.पी.ज. के लिए जहाँ पर एक्सीडेंट हुआ है।

[अनुवाद]

श्री गुमान मल जोडा : महोदय प्रश्न काल सहमति से स्थगित किया गया था।

[हिन्दी]

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : अध्यक्ष महोदय, यह सरासर अन्याय है। हम लोगों को मौका दिया जाए।(व्यवधान)

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : यह क्या हो रहा है? ये नेता आपके पास कुछ तय करते हैं और यहाँ कुछ बोलते हैं। (व्यवधान)

श्री बजराल पाली (नेनीताल) : हमको बोलने के लिए मौका क्यों नहीं दिया जा रहा है?(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसमें किसी बात की चर्चा नहीं हो रही है। कश्मीर की भी चर्चा नहीं हो रही है और एक्सीडेंट की भी चर्चा नहीं हो रही है।

[अनुवाद]

कृपया परिस्थिति को समझें सदन में किसी को तो निर्णय करना है, और यदि कोई निर्णय नहीं लेता है, तो कुछ भी रिकार्ड में नहीं जायेगा।(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : हमारी बात को तो सुना जाए।

श्री गुमान मल जोडा : क्वेश्चन हावर सस्पेंड किया जाए।

श्री प्रभू दयाल कठेरिया : सर यह बहुत बुरा हो रहा है।(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री विद्याचरण शुक्ल : महोदय, मेरा एक अनुरोध है।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत : हमारा पाइन्ट ऑफ ऑर्डर तो सुनिए।(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हाउस के सारे प्रोसिजर को इतना टेढ़ा-मेढ़ा

मत कीजिए। यह तरीका अच्छा नहीं है। आपको पूरी तरह से बोलने के लिए मौका दिया जाएगा। दुर्भाग्यवश जिनकी जानें गई हैं, जिसमें हम कुछ नहीं कर सकते, मगर आपको बोलने का मौका दिया। सिर्फ आपके बोलने से कुछ नहीं होने वाला, वह आर्डर में होना चाहिए।(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब कोई प्रश्न काल नहीं है। प्रश्न काल चला गया।(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब, सभा पटल पर पत्र रखे जायेंगे।

श्री बलराम सिंह यादव :(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको बता दूंगा कि ऐसा नहीं करना चाहिए। ऐसा करना आपको शोभा नहीं देता है। आपके ऐसा करने से हाउस की सारी गरिमा चली जा रही है।(व्यवधान)

11.45 म.पू.

[अनुवाद]

सभापटल पर रखे गए पत्र.

नेशनल अल्युमिनियम कम्पनी लिमिटेड और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 1995-96 के लिए समझौता ज्ञापन तथा खनिज संरक्षण और विकास नियम, 1995

रसायन और उर्बरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री और इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग तथा महासागर विभाग में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चौहान) : मैं श्री बलराम सिंह यादव की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ।

(1) नेशनल अल्युमिनियम कम्पनी लिमिटेड और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 1995-96 के लिए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी. - 8010/95]

(2) खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की धारा 28 की उपधारा (1) के अंतर्गत खनिज संरक्षण और विकास (संशोधन) नियम, 1995, जो 4 अगस्त, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०का०नि० 580 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी. - 8011/95]

भारत के राष्ट्रपति तथा पश्चिम बंगाल के राज्यपाल के बीच द्वितीय अनुपूरक करार तथा राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 के अन्तर्गत प्रथम अनुपूरक करार आदि।

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 10 के अंतर्गत शहरों को जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव और विकास के बारे में 9 जनवरी, 1987 के मूल करार तथा 8 जून, 1988 के प्रथम अनुपूरक करार में आंशिक संशोधन करने हेतु भारत के राष्ट्रपति तथा पश्चिम बंगाल के राज्यपाल के बीच हुए द्वितीय अनुपूरक करार की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. - 8012/95]

(2) संविधान के अनुच्छेद 309 के अंतर्गत जारी जल भूतल परिवहन मंत्रालय (परिवहन विंग) विकास सलाहकार संगठन (समूह "क" और समूह "ख" अभियान्त्रिकी पद) भर्ती (संशोधन) नियम, 1995, जो 1 अप्रैल, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 165 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. - 8013/95]

(3) वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 458 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) वाणिज्य पोत परिवहन (जहाजों का टन भार मापन) संशोधन नियम, 1995, जो 13 मई, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 240 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) वाणिज्य पोत परिवहन (संकटकालीन और सुरक्षा रेडियो संचार) नियम, 1995, जो 20 मई, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 253 में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. - 8014/95]

(4) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :

(एक) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड कलकत्ता के वर्ष 1993-94 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड, कलकत्ता का वर्ष 1993-94 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन

पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी. - 8015/95]

पूर्वोत्तर क्षेत्रीय कृषि विपणन नियम लिमिटेड, गुवाहाटी का वर्ष 1993-94 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा आवे।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री तरुण गगोई) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत, निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :

(एक) पूर्वोत्तर क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम लिमिटेड, गुवाहाटी के वर्ष 1993-94 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) पूर्वोत्तर क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम लिमिटेड, गुवाहाटी का वर्ष 1993-94 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 8016/95]

11.46 म.पू.

वाणिज्य सम्बन्धी स्थायी समिति पन्द्रहवां प्रतिवेदन

श्री पबन कुमार बंसल (चण्डीगढ़) : महोदय, मैं रुग्ण कपड़ा उपक्रम (राष्ट्रीयकरण) संशोधन विधेयक, 1995 और कपड़ा उपक्रम (राष्ट्रीयकरण) विधेयक, 1995 के बारे में वाणिज्य सम्बन्धी विभागीय संसदीय स्थायी समिति का पन्द्रहवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

11.47 म.पू.

दण्ड विधि (दूसरा संशोधन) विधेयक*

अध्यक्ष महोदय : मैं संसदीय कार्यमंत्री को श्री एस.बी. चव्हाण की ओर से दण्ड विधि (दूसरा संशोधन) विधेयक पुरःस्थापित करने की अनुमति देता हूँ।

जल संसाधन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : मैं श्री एस.बी. चव्हाण की ओर से प्रस्ताव करता हूँ कि भारतीय दण्ड संहिता, दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 और भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1872 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

भारतीय दण्ड संहिता, दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 और भारतीय साक्ष्य अधिनियम, 1872 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने अनुमति दी जाये।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री विद्याचरण शुक्ल : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ

अध्यक्ष महोदय : अब हम भारतीय सांख्यिकीय संस्थान (संशोधन) विधेयक को विचार करने और पारित करने के लिए लेंगे।
.....(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : यदि इनके परिवार का कोई सदस्य मरा होता, तब इन्हें चिन्ता होती। जब बहाने दूसरे लोग मारे गये हैं तो उनके लिये कोई चिन्ता नहीं है।.....(व्यवधान) इतने सारे कानून बनाने का क्या फायदा जब कोई मदद करने की बात यहाँ नहीं की जा रही है। नियमों का हवाला देकर क्या माजौल किया जा रहा है। इस पर पूरी बहस होनी चाहिये। नियमों की आड़ में गम्भीरता कम नहीं की जानी चाहिए और न टाली जाये। यह बहस टालने का षडयंत्र किया जा रहा है।.....(व्यवधान)

श्री राजबीर सिंह (आंबला) : अध्यक्ष जी, मेरा प्वाइंट ऑफ आर्डर है। मैं कई बार खड़ा हुआ हूँ।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपका प्वाइंट ऑफ आर्डर जरूर सुनूंगा। मुझे सुनना चाहिये।

श्री राजबीर सिंह : अध्यक्ष जी, हम सब माननीय सदस्य यहाँ चुनकर आते हैं और अपनी-अपनी भावनाएं रखते हैं। आज प्रातः आपके कैम्बर में जो कुछ तय हुआ था, उसे लागू क्यों नहीं किया गया, मैं यह पूछना चाहता हूँ।

* भारत के राजपत्र आसाधारण, भाग-II, खंड-2, दिनांक 21.8.95 में प्रकाशित।

अध्यक्ष महोदय : आपको पूछना नहीं है। आपको प्वाइंट ऑफ आर्डर रज करना है।

श्री राजवीर सिंह : मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि अगर इस विषय पर चर्चा नहीं करानी थी तो क्वेश्चन ऑवर क्यों सस्पेंड किया गया। हमारे सवालों के जवाब क्यों नहीं आने दिये गये। आज मेरा एक महत्वपूर्ण सवाल जाना था लेकिन मेरे सवाल की हत्या क्यों की गयी? अगर यह सब नहीं होने वाला था तो ड्रामा क्यों किया गया। आपके चैम्बर में माननीय सदस्यों कुछ कहें और यहाँ आकर दूसरी बात कहें, ऐसा क्यों हो रहा है। चैम्बर में जिन नेताओं ने आपसे सहमति प्रकट की थी, यहाँ आकर वे उसी का विरोध क्यों कर रहे हैं। यह बात ठीक नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है। मैंने आपकी भावनाओं को सुन लिया है। काफी ऊँचाई तक आप अपनी भावनाओं को ले गये हैं। लेकिन आप अगर ऐसा करेंगे तो सब पानी में चला जायेगा।.....(ब्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपका प्वाइंट ऑर्डर हो या क्वेश्चन हो, वह जरूर आर्डर में है, जो कुछ आपने कहा वह जरूर आर्डर में है।.....(ब्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अर्जुन सिंह (सतना) : मैं आपकी अनुमति से एक शब्द बोलना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको अनुमति दूंगा।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत : अध्यक्ष जी, मेरा भी प्वाइंट ऑफ आर्डर है.....(ब्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपका भी सुनूंगा। पहले उनका तो सुन लूँ। सर्वप्रथम सदन में व्यवस्था बनाई रखनी होगी।

श्री भगवान शंकर रावत : अध्यक्ष महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि जब आप एक बार व्यवस्था वे चुके हैं, फिर उस व्यवस्था में परिवर्तन क्यों किया जा रहा है?(ब्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं शत प्रतिशत उस सहमति से चल रहा हूँ जो आपने सदन में की थी और जो बात कही थी। लेकिन आप जानते हैं कि हम अपनी सहमति के आधार पर कार्य करना चाहते हैं। मुझे बहुत खेद है कि हम कक्ष में लो कुछ और निर्णय लेते हैं और यहां सदन में दूसरा निर्णय लेते हैं। हम यह भी नहीं करते यदि हमें एक दूसरे की भावनाओं को नहीं समझते। इसलिए इससे कोई दूसरी बात

नहीं है। वैधानिक रूप से जहां तक नियमों का सम्बन्ध है। सम्भवतः हम उतने ठीक नहीं हैं, लेकिन जब भावनाओं का प्रश्न आता है तो हम सभी को उसका आदर करना होता है और सम्भवतः इसमें हमने कोई गलती नहीं की है। कृपया चर्चा को और लम्बा न खींचें।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : अध्यक्ष महोदय, अब चर्चा चार बजे होगी। सरकार तथ्य इकट्ठे कर रही है। आपने कहा कि उन्हें तथ्य इकट्ठे करने के लिए समय भी चाहिए।..... (ब्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं। समय नहीं।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : सदस्यों को इकट्ठा करने के लिए समय चाहिए। लेकिन मेरा एक सुझाव है। आप देख रहे हैं और आपने स्वयं उल्लेख किया था, कठेरिया जी, उसी क्षेत्र से आते हैं। कल वे वहां थे। अब वहां तत्काल कुछ ऐसी समस्याएं पैदा हो रही हैं जो उन्होंने हमारी पार्लियामेंट्री पार्टी को बताई, जैसे पानी की कमी है, घायलों की देखभाल जितनी तेजी से होनी चाहिए वह नहीं हो पा रही है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर आप उनको दो मिनट दे दें, तो इससे सरकार को लाभ होगा क्योंकि वहां क्या कदम तत्काल उठाने की आवश्यकता है वह सरकार उनको सुनने के बाद उठा सकेगी। जहां तक निन्दा की बात है, वह तो हम बाद में करेंगे।..... (ब्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वाजपेयी जी, मैं आपकी भावनाओं से पूरी तरह सहमत हूँ, उसके बाद भी, कोई भी यहां आ कर, कुछ भी बोले, और आप कहें कि बोलने दीजिए, तो यह तरीका ठीक नहीं है। हाउस का काम इस तरह से नहीं चलेगा। मैं उनको बोलने दूंगा, या उनसे लिखकर ले लूंगा और उसे मैं अपने एंडोर्समेंट के साथ गवर्नमेंट को भेजूंगा और उसमें लिखूंगा कि इसमें जो कुछ कर सकते हैं कीजिए। लेकिन यहां कोई आए और कुछ भी बोले यह सही नहीं है। (ब्यवधान)

श्री भगवान शंकर रावत : अध्यक्ष महोदय, आज क्या रामो वामो के चार नेताओं द्वारा हाउस को बंधक बनाया गया है। उन्होंने जीरो आवर का नोटिस भी दिया है।(ब्यवधान)

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, जीरो आवर भी होगा। आप इनको उसमें मीका देंगे? (ब्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे खेद है कि कुछ वरिष्ठ सदस्यों के अलावा(ब्यवधान)

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत : अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप हाउस की कंसेसस की बात कर रहे हैं। वॉटिंग करा लीजिए। क्या इन चर्चा नेताओं के कहने से हाउस इसको डिस्कस नहीं करना चाहता है। आखिर क्या इन चार नेताओं के कहने पर क्या समूचे देश की भावनाओं के साथ खिलवाड़ होगा ?(व्यवधान)

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी (गढ़वाल) : अध्यक्ष महोदय, पहले आप क्वेश्चन आवर को छा गए। अब आप जीरो आवर को छा रहे हैं, यह कैसे चलेगा।(व्यवधान)

श्री बजरंग पासी (नैनीताल) : अध्यक्ष महोदय, जब लाट्र की दुर्घटना हुई, तो पहले डिस्कशन हुआ। जब बंबई बमकांड हुआ, तो पहले डिस्कशन हुआ, तो फिर आज क्यों इस पर डिस्कशन नहीं किया जा रहा है ? महोदय, वहां स्थिति बहुत खराब है। वहां लोगों की सुधियां जारी नहीं की जा रही हैं। लोग भटक रहे हैं।(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अर्जुन सिंह : इस हृदय विपाकर त्रासदी का वर्णन नहीं किया जा सकता। मैं इस बहस में तो नहीं पड़ना चाहता कि इस मामले पर कब और कैसे चर्चा की जाए। यहां सभी सदस्यों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए चर्चा तो आपकी ही अध्यक्षता में की जाएगी क्योंकि आपका निर्णय ही अन्तिम होगा।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि सदन इस पर तुरन्त चर्चा करना चाहता है क्योंकि दोनों ओर से एक समान बात कही गई है।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत : अध्यक्ष महोदय, इसको नियमों के अन्तर्गत में नहीं डालना चाहिए।

[अनुवाद]

श्री अर्जुन सिंह : मैं तो यही कहना चाहता था कि चर्चा अध्यक्ष पीठ की ओर से सदन की गहन समवेदना व्यक्त करने से चर्चा आरम्भ की जानी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : वह हमने कर दिया है। हमने उसी से आरम्भ किया था। मैं श्री भगवान शंकर रावत, श्री अटल बिहारी वाजपेयी तथा मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी के साथ हूँ। यदि हमने नियमित प्रक्रिया का पालन किया होता तो कुछ सदस्यों को अब तक अपने विचार व्यक्त करने का अवसर मिलता। अब कुछ बरिष्ठ और सक्रिय सदस्यों को अध्यक्ष के साथ सहयोग करना चाहिए और इधर-उधर की बातें नहीं करनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री राम विद्यास पासवान : अध्यक्ष महोदय, यदि आप चाहते हैं तो शुरू कर दीजिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य के ऐसे सहयोग के लिए उनका धन्यवाद करता हूँ। मैं इसे स्थगन प्रस्ताव के रूप में न लेकर इसे नियम 193 के अधीन इस पर तुरन्त चर्चा आरम्भ कराता हूँ। किसी ने मुझसे प्रश्न किया था कि मैं इसे किस नियम के अन्तर्गत ले रहा हूँ। प्रक्रिया यह है कि जब मंत्री महोदय का वक्तव्य आ जाता है तो हम उस पर चर्चा ही करते हैं। अब हम चर्चा आरम्भ करते हैं। मैं श्री अटल बिहारी वाजपेयी से अनुरोध करूंगा श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी आप मुझसे सहयोग करेंगे। मैं शायद आपके प्रति कुछ दृष्टिता कर रहा हूँ। मैं पुनः आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप इस विषय पर नियम 193 के अधीन चर्चा आरम्भ करें ताकि अन्य सदस्य भी बोलें। यह सभी के द्वारा सहमति हो गई है कि हम (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह अब आवश्यक नहीं है सभी सहमत हैं। हमें एक दूसरे के साथ सहयोग करना चाहिए। आप चर्चा आरम्भ करेंगे। श्री सोमनाथ घटर्जी बोलेंगे। फिर श्री रामविद्यास पासवान जी बोलेंगे इसके बाद और सदस्य बोलेंगे। श्री अटल बिहारी वाजपेयी, मुझे खेद है कि मुझे ऐसी व्यवस्था करनी पड़ी।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, यदि खड़े होकर मैं यह कहूँ कि यह सारी चर्चा ऐडजर्नमेंट मोशन के रूप में होनी चाहिए तब क्या होगा।(व्यवधान) मैं कह नहीं रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय : वाजपेयी जी, आप कह नहीं है लेकिन कभी ऐसा ऐम्बैरेस करने के लिए तो कहते हैं। मगर आपने जो कुछ भी कहा था, वह रास्ता निकालने की दृष्टि से कहा था, मैं उसको ध्यान में रखता हूँ। तब भी यदि सब एग््री कर रहे हैं तो आपको आपत्ति नहीं होनी चाहिए यह मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा।

11.57 म.पू.

नियम 193 के अधीन चर्चा

फिरोजाबाद के निकट पुरुषोत्तम एक्सप्रेस और काशिमी एक्सप्रेस के बीच रेल दुर्घटना

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : अध्यक्ष महोदय, प्रधानमंत्री जी ने रेल दुर्घटना-के बारे में वक्तव्य दिया है। रेल मंत्री

देश में नहीं हैं। प्रधानमंत्री रेल मंत्रालय को भी देख रहे हैं। यह व्यवस्था अपने में संतोषजनक नहीं है, यह बात तो स्पष्ट है। इस दुर्घटना के कारण यह तथ्य और भी उजागर हो गया है कि सरकार में जिम्मेदारियों का जिस तरह से विभाजन, बंटवारा होना चाहिए था, वह नहीं है। अब यदि प्रधानमंत्री जी रेल मंत्री का दायित्व निभा रहे हैं, रेल मंत्री की तरफ से सदन में बक्तव्य दे रहे हैं-तो देश उनसे यह आशा करता था और हम भी यह आशा करते थे कि वे दुर्घटना स्थल पर जाएंगे और जो इत और आहत हुए हैं, उनको शोक संबोधना देंगे और उन्हें भरोसा दिलाएंगे। लेकिन मणिकार्जुन जी गए हैं और उनकी रिपोर्ट अभी हमारे सामने नहीं है।

जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा था कि यह अब तक की हुई दुर्घटनाओं में से सबसे भयंकर दुर्घटना है हो सकता है इससे मिलती-जुलती या इसकी टक्कर की और भी दुर्घटनाएं हुई हों। इस दुर्घटना के तीन पहलू हैं - एक तो तथ्यों का सवाल है कि वहां क्या हुआ। सरकार के बक्तव्य में इस पर प्रकाश डाला गया है, समाचार पत्रों में भी कुछ जानकारी है। हमारे मित्र श्री कटारिया और रावत जी जो वहां पर गए थे, वे सदन को कुछ और भी तथ्य देना चाहेंगे। एक गाड़ी स्टेशन पर खड़ी थी, दूसरी गाड़ी उससे आकर टकरा गई लोग मर गये। मरने वालों की संख्या सैकड़ों में है। मैं इस पहलू को बाव में लूंगा कि संख्या के बारे में देश में और सदन में सरकार और विरोधी पक्ष के बीच में अलग-अलग आंकड़े क्यों दिए जाने चाहिए। लेकिन मैं दूसरी बात कह रहा था। तथ्य अपनी जगह है, उन पर चर्चा होगी। किस छोटे कर्मचारी की गलती हुई, किस सिगनल मैन ने ब्रूक की, एक गाड़ी खड़ी थी तो उसकी सूचना क्यों नहीं दी गई, यदि वह गाड़ी ब्रेक घंटे वहां खड़ी थी तो क्या सूचना देना इतना कठिन था? इन तथ्यों पर बहस होती रहेगी, तथ्यों को उजागर किया भी जाना चाहिए, तथ्य जानना बहुत आवश्यक है।

12.00 बजे मध्याह्न

लेकिन एक दूसरा पहलू है कि पिछले सालों में रेल दुर्घटनाओं की बाढ़ आ गई है, मैं गिनाना नहीं चाहता, समाचार-पत्रों ने आज उनकी तिथि के अनुसार, वर्ष के अनुसार उन्हें उद्धृत किया है। सात जनवरी, 1991 से लेकर, जब कलकत्ता में एक दुर्घटना हुई थी, यह दुर्घटनाएं लगातार हो रही हैं, 15-16 बड़ी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं, भयंकर दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। हो सकता है कि यह सदन समाप्त हो, उससे पहले कोई भयंकर दुर्घटना और भी हो जाये। दुर्घटनाओं की संख्या क्यों बढ़ गई है, यह प्रश्न पूछा जाना चाहिए, इसका उत्तर दिया जाना चाहिए।

रेलवे दावा करती है और उस दावे को न मानने का कोई कारण नहीं है कि रेलवे का इलैक्ट्रिकेशन हो रहा है, मकैनाइजेशन हो रहा है, कम्प्यूटराइजेशन हो रहा है, सिगनलिंग का पद्धति बदली जा रही है। दुर्घटनाएं न हों, इसके लिए कदम उठाये गये हैं, मगर दुर्घटनाएं हो रही हैं। हम विज्ञान और टेक्नोलोजी में प्रगति का दावा करते

हैं, लेकिन उसका उपयोग करके हम दुर्घटनाएं रोकना तो दूर की बात है और शायद पूरी तरह से दुर्घटनाएं रोकनी न जा सकें, लेकिन क्या उनकी संख्या नहीं घटाई जा सकती। यहां पूरे रेलवे तंत्र का सवाल पैदा होता है। रेलवे को जो सुविधाएं दी जानी चाहिए, रेलवे के द्वारा जो कदम उठाये जाने चाहिए, उन सारे सबालों पर बहस जरूरी हो जाती है।

जब दुर्घटना होती है, हम दो तरह की इन्क्वायरी करते हैं या तो कभी-कभी ज्यूडीशियल इन्क्वायरी होती है या रेलवे सेप्टी के जो इन्स्पेक्टर हैं, वह जांच करते हैं, उसकी रिपोर्ट आ जाती है। हमारी शिकायत है कि पूरी रिपोर्ट प्रकाशित नहीं की जाती, उसके 1-2 पैसे प्रकाशित कर दिये जाते हैं। सिफारिशों का क्या होता है, इसके बारे में सदन अनभिज्ञ है, देश को भी जानकारी नहीं है।

मुझे बह दिन याद है, जब श्री जगजीवन राम रेल मंत्री हुआ करते थे। कुछ दुर्घटनाएं बड़ी थी और मैं रेलवे बजट पर बोल रहा था, मैंने कहा कि आज रेलवे में इतनी असुरक्षा की भावना पैदा हो गई है कि यदि कोई यात्री जाता है तो वह जग और जीवन को छोड़कर केवल राम का नाम लेते हुए रेल में बैठता है। यह बर्षों पहले की बात है, अब तो दुर्घटनाएं आम बात हो गई हैं। सुरक्षित रेलवे, मोटो लगा हुआ है, सेफ ट्रेवल रेलवे की जिम्मेदारी है कि यात्रा को सुरक्षित रखेगी। अब यह कहकर नहीं बचा जा सकता, रेलवे प्रशासन नहीं बच सकता और न प्रधानमंत्री हमें संतुष्ट कर सकते हैं कि नील गाय आ गई, मैंस आ गई, वह गाड़ी से टकरा गई और इंजन खराब हो गया, ड्राइवर को गाड़ी रोकनी पड़ी। यह मैं समझ सकता हूँ कि नील गाय टकरा सकती है, नील गाय इस सरकार के काबू में नहीं है, लेकिन वहां नील गाय आई कैसे, यह भी एक प्रश्न है।(ब्यबधान)

श्री शरद बाबब (मधेपुरा) : नील गाय नहीं, अटल जी, वह नील घोड़ा है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : आप अगर गधा कहें तो वह भी मैं मानने को तैयार हूँ।(ब्यबधान)

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : माननीय सदस्य गलत कह रहे हैं, नील घोड़ा नहीं है, गाय हैं, मैं वहां देखकर आया हूँ।(ब्यबधान)

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : वह गाय को नहीं लाना चाहते, आपकी भावनाओं का आदर कर रहे हैं, उनको धन्यवाद दीजिए।

अध्यक्ष महोदय, एक जानवर घूम रहा था, टकरा गया, जानवर रोके नहीं जा सकते, उन्हें टकराना नहीं चाहिए, यह उनकी समझ में नहीं आता। सरकार की रेल है और उससे टकराने से जान देनी पड़ेगी, वह एक अलग पहलू है। लेकिन मैं यह जानना चाहता हूँ कि जब नील गाय गाड़ी से टकरा गई, तो गाड़ी का इंजन खराब हो गया और गाड़ी ब्रेक घंटे ठकी रही, अगर यह तथ्य गलत है तो मैं सही

बात जानना चाहूंगा, डेढ़ घण्टे गाड़ी ठकी रही तो पीछे कौन सी गाड़ी आ रही है और पुरुषोत्तम एक्सप्रेस बड़ी तेज रफ्तार से चलने वाली गाड़ी है, उसको वहीं रोका जाये, न रोकने पर लाइन बदलने के कारण बड़ी भारी दुर्घटना हो सकती है, क्या इसका प्रबंध किया गया, क्या इसके बारे में सोचा गया, क्या इसके बारे में कदम उठाये गये? यह तथ्य से सम्बन्धित मामला है, लेकिन एक व्यवस्था का प्रश्न है, पूरे रेलवे सिस्टम पर एक प्रश्न चिन्ह लग रहा है। अगर इस तरह की घटना हुई है तो क्या हम दुर्घटना नहीं रोक सकते, तो फिर हम किस प्रगति का दावा कर रहे हैं और रेलें सुरक्षा से चलें यह बार-बार बातें कहने का क्या अर्थ है? एक व्यवस्था का प्रश्न होता है और यहां तंत्र का प्रश्न भी उठता है। लेकिन मैं एक बात पर जोर देना चाहता हूँ वह है अकाउंटीबिलिटी। दुर्घटना हो गयी, 300 से ज्यादा लोग मर गये। पहले भी दुर्घटनायें हुई थी। कुछ मंत्रियों ने इस्तीफे दिये, कुछ इस्तीफा नहीं देते। केवल मंत्री का सवाल नहीं है, मैं सरकार की अकाउंटीबिलिटी की बात कर रहा हूँ। यह सरकार सदन के प्रति उत्तरदायी है। यह रेलवे यात्रियों के प्रति उत्तरदायी है। अगर इतनी बड़ी दुर्घटना हो जाती है तो नैतिकता का तकाजा क्या है और संवैधानिक नैतिकता का तकाजा क्या है, यह सदन इसका उत्तर चाहता है? इसीलिए सरकार को कटघरे में खड़ा करने की बात हो रही है। इसीलिए स्थगन प्रस्ताव पर जोर देने की बात कही जा रही है। क्या सरकार जवाबदेह है? इन बड़ती हुई दुर्घटनाओं का उसके पास क्या उत्तर है? क्या वह अपने कर्तव्य के पालन में विफल नहीं रही है? क्या उसने बने रहने का नैतिक अधिकार नहीं खो दिया है मरने वालों की संख्या की बात हो रही है। संख्या हो सकती है शाम तक उधर हो जाये। लेकिन मैं इस सवाल को संख्या से नहीं जोड़ना चाहता। ठीक है, अगर हमारा काम-रोको प्रस्ताव आप लेते, अगर वह ठुकरा दिया जाता, लेकिन प्रश्न दूसरा है। लगातार एक क्षेत्र में शासन विफल होता रहे, मंत्री अपने दायित्व का पालन नहीं कर सकें, यह सदन क्या चुपचाप बैठा रहे और देश की जनता को जब उत्तर देना होगा तब देगी, क्या कोई संवैधानिक दायित्व नहीं है, कोई जवाबदेही नहीं है, लोग इसी तरह से मरेंगे, बेमौत शिकार होंगे, कितनी बड़ी ट्रेजिडी हुई है।

अब मैं अपने अंतिम मुद्दे पर आना चाहता हूँ। मैं कम समय लूंगा, क्योंकि मैं चाहता हूँ कि माननीय सदस्य इस पर अपने विचार प्रकट करें। अध्यक्ष महोदय, यह विवाद हर रेल दुर्घटना के समय क्यों खड़ा होता है कि सरकार मरने वाले कम बता रही है, जबकि मरने वाले ज्यादा हैं। क्या हम लाशें गिनना नहीं जानते? क्या हम मरे हुएों का भी हिसाब नहीं रख सकते? जिन्दा रहने वालों की हम चिन्ता नहीं कर सकते, उनको तो हमने शव में बदल दिया मगर जो मर गये उनका भी हिसाब नहीं रखा जाता। सरकार की विश्वसनीयता इतनी घट गई है कि जब भी कोई आंकड़ा आता है, इसी दुर्घटना के बारे में लोग अलग-अलग आंकड़े दे रहे हैं, कितने लोग मरे हिसाब रखा जा सकता है, गिनती की जा सकती है। उनके घरवालों को सूचित किया जा सकता है। आखिर जो रेल यात्री थे, वे रेल के टिकट खरीद कर बैठे थे। रेलवे का उनके प्रति कोई दायित्व है या मरने वालों की

कोई गिनती नहीं है, क्यों नहीं है, इस बारे में अविश्वास क्यों पैदा होना चाहिए। हम ट्रांसपेरेंसी की बात कहते हैं। लेकिन हम इस मामले में ट्रांसपेरेंसी नहीं दिखा सकते कि इतने लोग मरे हैं। हमने एक-एक गिनकर देखा है, घरवालों को सूचना दी जा रही है। मरने वालों को हम केवल लाशें न समझे। वे जीते-जागते इंसान थे। जो हमारी गलती के शिकार हो गये। उनका भी कोई हिसाब नहीं है।

हमारे मित्र कह रहे हैं, वे स्वयं बोलेंगे जो फिरोजाबाद से आये हैं और आगरा से आये हैं, जिस तरह की देखभाल की तत्परता दिखाई जानी चाहिए थी, जब तक वह वहां थे, वह नहीं थी। पीने के पानी की कमी थी। बड़ी संख्या में लोग हताहत हुए हैं और मरने वालों की जितनी चिन्ता की जानी चाहिए थी, वह नहीं की जा रही है। जो घायल हुए हैं उनके इलाज में कुछ कमी दिखाई दे रही है। ये सारी बातें हैं व जिनका जवाब सरकार को देना चाहिए, विवरण देने चाहिए। अध्यक्ष महोदय, जब बड़ी दुर्घटना होती है कमीशन बनाया जाता है। तीन बड़े कमीशन अभी तक बन चुके हैं, न्यायिक जांच की जा चुकी है। जो सेप्टी के इंस्पेक्टर हैं वे अपनी जांच अलग ढंग से करते हैं। मैंने कहा कि उनकी सभी रिपोर्टें प्रकाशित नहीं की जाती। उन सारी रिपोर्टों को प्रकाशित करने की जरूरत है। एक-एक सिफारिश अमल में आई या नहीं, इस सिफारिश को देखने की जरूरत है। रेल यात्रा में लोगों का विश्वास बहुत ढिल गया है। उस विश्वास को अगर पुनः स्थापित करना है तो एक साथ कई-कई कदम उठाने पड़ेंगे और जैसा मैंने कहा कि जहां तक एकाउंटीबिलिटी का सवाल है, पार्लियामेंट के प्रति एकाउंटीबिलिटी, देश के प्रति जवाबदेही का सवाल है, उसका सरकार को परिचय देना चाहिये।

[अनुबाव]

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत ही गम्भीर दुर्घटना है जिस पर हम आज इस सदन में चर्चा कर रहे हैं। यह एक अत्यन्त गम्भीर रेल दुर्घटना है जिसके बारे में समाचार है कि मरने वालों की संख्या एक हजार से अधिक हो सकती है और बहुत अधिक यात्री जख्मी हुए हैं। प्रधानमंत्री ने अपने बक्तव्य में कहा है कि अभी तक 230 व्यक्ति घायल हुए हैं। समाचार पत्रों की रिपोर्टों के अनुसार उनमें से बहुत लोगों की हालत गम्भीर है।

यह बहुत ही समीचीन है कि समूचे देश का प्रतिनिधित्व करने वाले इस सदन ने संवेदना पर शोक प्रस्ताव जिसे आपने प्रस्तुत किया है, के माध्यम से अपनी संवेदनाएं व्यक्त की हैं। अत्यन्त महत्वपूर्ण प्रश्न जो तुरन्त उठता है वह यह है कि दुर्घटना स्थल पर फंसे हुए लोगों को बचाने के लिए और घायल लोगों का इलाज करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है।

इस गम्भीर और दुखद त्रासदी जो मारे गए लोगों के परिवारों पर पड़ी है के अतिरिक्त गम्भीर रूप से घायल लोगों की जान बचाने के लिए हर सम्भव उपाय करना और सभी आवश्यकताओं की पूर्ति

करना बहुत आवश्यक है और इस सम्बन्ध में कोई कोताही नहीं बरतनी चाहिए। इस बारे में हमें यह जानकारी मिली है कि स्वैच्छिक संगठनों ने बहुत सराहनीय कार्य किया है। इन संगठनों द्वारा बड़ी कठिन परिस्थितियों में किए गए बचाव कार्य की हमें खुलकर सराहना करनी चाहिए। मैं चाहता हूँ कि इन स्वैच्छिक संगठनों की भूमिका की सराहना लिखित में करनी चाहिए और मैं उन लोगों का धन्यवाद करता हूँ जो तुरंत इस कार्य में लगे। कुछ ऐसी शिकायतें मिली हैं कि घायल लोगों की चिकित्सा करने तथा वहां फसं हुए लोगों को बचाने के लिए रेलवे की प्रबन्ध व्यवस्था के वहां पहुंचने में कुछ कठिनाई आई।

यह कोई वार्षिक घटना नहीं बल्कि यह तो अब हर महीने घटने वाली घटना बन गई है। इस वर्ष यह देश में चौथी बड़ी और भयंकर दुर्घटना है। रेलवे देश की बहुत ही महत्वपूर्ण राष्ट्रीय परिवहन और यातायात व्यवस्था है। इसके अलावा यह सरकारी क्षेत्र का विशाल उपक्रम भी है। यह हमारे जैसे विशाल जनसंख्या वाले देश की अत्यन्त महत्वपूर्ण मालवाहक व्यवस्था है जो दूसरी मालवाहक व्यवस्था का बोझ बहन नहीं कर सकती। यह व्यवस्था बहुत अधिक लोगों की सेवा करती है और रेलवे की यह महत्ता है। लेकिन दुर्भाग्यवश कुछ वर्षों से रेलवे कोई अधिक अपेक्षित ध्यान इस ओर नहीं दे रही है। और ऐसी दुर्घटनाएं बार-बार हो रही हैं। यह मामला एक रेल गाड़ी का दूसरी रेल गाड़ी से भिड़ जाने का या खड़ी रेल गाड़ी को पीछे से टक्कर मारने का है। 20वीं शती के इस भाग में हमारे जैसे देश में यह अज्ञान्य है जहां हम ऐसी दुर्घटनाओं पर नियंत्रण नहीं लगा सकते और केवल यह कह कर टाल देते हैं कि यह केबिन मैन या सिमनलर या किसी अन्य व्यक्ति की मानव विफलता हो सकती है। फिर सुरक्षा आयुक्त की परम्परागत जांच शुरू होती है। और इसके बाद सब कुछ भुला दिया जाता है। हानि किसकी होती है? नई आधुनिक प्रणाली या व्यवस्था शुरू करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं? ये कोई बहुत आधुनिक उपाय नहीं हैं।

महोदय, मैं 1982 की समिति के वे प्रतिवेदन प्रस्तुत करूंगा जिनमें इसी प्रकार की रेल दुर्घटनाओं, जो अब घटित हुई हैं, को रोकने के लिए अनेक उपायों की सिफारिश की गई है। महोदय, इसी वर्ष मई में मद्रास-कन्याकुमारी एक्सप्रेस गाड़ी सेलम के निकट एक माल गाड़ी से टकरा गई थी और बहुत अधिक लोग हताहत हुए थे जिनमें 52 व्यक्ति मारे गये थे। मैं उन कुछ दुर्घटनाओं का उल्लेख कर रहा हूँ जो इसी वर्ष हुई हैं। एक दुर्घटना 14 मई को हुई थी। आज 24 अगस्त है। मैं प्रधानमंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि तब से अब तक क्या कुछ किया गया है। जांच का क्या परिणाम निकला है? क्या उपचारात्मक कार्यवाही की गई है? केवल क्षतिपूर्ति की राशि 5000 रुपये से बढ़ाकर 10,000 रुपये करने जो आवश्यक भी है, से कोई सुधार नहीं होने वाला है। लेकिन क्या रेलवे को इससे कोई सबक मिल रहा है? क्या रेलवे अधिकारियों को लोगों की जिम्मेगी की कोई परबाह नहीं है?

ऐसी दुर्घटनाएं बार-बार घट रही हैं। एक ही प्रकार की दुर्घटनाएं

हो रही हैं। मैं 'एक ही प्रकार की दुर्घटनाओं पर जोर दे रहा हूँ। यह दुर्घटना भी वैसी ही दुर्घटना है। एक अन्य दुर्घटना जो 3 महीने पहले कालू बचान स्थान पर हुई बहुत गम्भीर दुर्घटना है। सीमेलवाड-जम्मू तबी एक्सप्रेस को लूप-लाईन की ओर मोड़ दिया गया और तभी दुर्घटना हो गई जिसमें 45 व्यक्ति मरे। यह भी वैसी ही दुर्घटना है। उसके बाद क्या हुआ है? जब भी संसद का सत्र होता है, तभी यह मामला उठाया जाता है बकतव्य दिया जाता है, चर्चा हो जाती है और सारा मामला दब जाता है। इस बात पर गम्भीरता से ध्यान देने की आवश्यकता है कि क्या हम इन बातों पर गम्भीरता पूर्वक ध्यान दे रहे हैं कि इसमें क्या करना है किया क्या जाए?

आपने एक प्रवर समिति गठित की है जिसमें मुझे बहुत बड़ी जिम्मेदारी सौंपी गई है। मुझे इस प्रवर समिति का सभापति बनाया गया है। हमारे सभी प्रतिवेदन सर्वसम्मत थे, लेकिन उनमें से कितने कार्यान्वित किए गए हैं? मैं आपको बताना चाहता हूँ महोदय कि हमें चल स्टॉक व समस्याओं को लेना पड़ा जो इन दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी थीं। अनेक महत्वपूर्ण विषयों पर हमने सर्वसम्मति के आधार पर प्रतिवेदन प्रस्तुत किए हैं लेकिन उनमें से कितने प्रतिवेदनों पर गौर किया गया है। और कितने लागू किए गए हैं? हम की गई कार्यवाही प्रतिवेदनों के माध्यम से उन पर निगरानी रख सकते हैं। की गई कार्यवाही प्रतिवेदनों पर भी जिन्हें समिति स्वीकार नहीं करती है, आजकल हम यह रवैया देख रहे हैं कि 'खेद है, हम यह नहीं कर सकते, हम यह नहीं करेंगे' लगभग इसी आधार पर वे यह कह देते हैं। ऐसी स्थिति में समिति क्या कर सकती है? हम तो केवल अपनी सिफारिशों को ही घोहरा सकते हैं यह एक महान संस्था है, एक महान प्रक्रिया है। जिसे आपने अपनाया है और हम इसका समर्थन करते हैं। लेकिन इसे केवल औपचारिकता ही नहीं बनाए रखना चाहिए।

जम्मू-तबी एक्सप्रेस की कालू बचान में हुई दुर्घटना के समान एक अन्य दुर्घटना, ब्लैक-डायमण्ड एक्सप्रेस दुर्घटना रेल कर्मचारी की सतर्कता के कारण होने से बच गई।

पश्चिम बंगाल और उड़ीसा में हुई दो दुर्घटनाओं में 73 व्यक्ति मरे। आज कुछ समाचार पत्रों में बड़ी रेल दुर्घटनाओं की सूची दी गई है। मैं देखता हूँ कि 1981 से अब तक 30 या 35 बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। क्या मानव जीवन का कोई मूल्य है अथवा नहीं? श्री वाजपेयी जी ने कहा है कि ऐसी धारणा बन गई है कि रेल यात्रा अब सुरक्षित यात्रा नहीं रही। इकैतियां होती हैं, अशांति रहती है। यात्री सुविधाओं का अभाव रहता है। लोगों को गाड़ियों से बाहर फेंक दिया जाता है। समय बहता का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। हम देखते हैं कि रेलवे के प्रति सरकार का रवैया बहुत ही उदासीन हो गया है। सरकार मात्र अपनी औपचारिकता ही पूरी करती है।

मुझे खेद है कि रेल मंत्री अस्वस्थ हैं और उन्हें विदेश जाना पड़ा। हम कामना करते हैं कि वह शीघ्र स्वस्थ हो जाएं। वह यहां अनेक वर्षों तक रहे हैं। क्या किसी क्षेत्र में कोई सुधार हुआ है? माल डिब्बों

की आवश्यकता है लेकिन उनके लिए क्रयादेश नहीं दिए गए हैं। क्रयादेश न मिलने के कारण बड़े केन्द्रीय सरकारी उपक्रम बन्द होने की स्थिति में आ गए हैं लोग सड़कों पर हैं। कर्मकार सड़कों पर हैं। बिना काम के ही 70 करोड़ रुपये बेतन में ठप में दिए गए हैं। हम लगातार अभ्यावेदन देते आ रहे हैं। हम यह मामला यहां सदन में उठाते आ रहे हैं। मैं समझता हूँ कि कुछ दबाव में आकर अब कुछ क्रयादेश दिए जा रहे हैं।

मैं यह सब उल्लेख इसलिए कर रहा हूँ क्योंकि इस दुर्घटना को अलग से नहीं देखा जाए। यह निरन्तर उपेक्षा का ही परिणाम है और रेलवे की समस्याओं की एकदम अनदेखी की जा रही है। इस देश की रेलवे की मांगों और लोगों की मांगों की उपेक्षा की जा रही है। रेलों इस देश के आम आवामी के लिए यात्रा करने का दूसरा साधन है और इसकी उपेक्षा की जा रही है। हम भारत की एकता की बात करते हैं। हम लोगों की यात्रा के माध्यम से उनके विचारों का आदान-प्रदान चाहते हैं। हम चाहते हैं कि लोग एक दूसरे को समझें कि भारत की एकता क्या है। फिर लोग 50, 60, 100 या 200 मील से कैसे आर्येंगे? दूसरी तरीका या साधन क्या है? लेकिन हम रेलों में कोई सुधार नहीं देखते हैं।

जहां तक एक ही रेल पटरी पर दो रेल गाड़ियों की दुर्घटना के पड़लू का सम्बन्ध है मैं रेल सुधार समिति के अप्रैल 1982 के प्रतिवेदन का उल्लेख कर रहा हूँ जिसमें रेल सुरक्षा के प्रश्न पर विचार किया गया था। मैं उस समिति के सदस्यों के नाम पढ़ कर सुनाता हूँ : श्री बी.डी. पांडे सभापति थे जिन्होंने बाद में त्याग पत्र दे दिया था और पश्चिम बंगाल के राज्यपाल नियुक्त हो गए थे। अन्य सम्मानीय सदस्य थे प्रो० रवि जे. मयार, भारतीय प्रबंध संस्थान, अहमदाबाद, श्री रूसी मोदी, उप-सभापति और प्रबन्ध निवेशक, टिसको; न्यायमूर्ति एच.सी. पी. त्रिपाठी, इलाहाबाद उच्च-न्यायालय के न्यायाधीश, डा० मनमोहन सिंह, योजना आयोग के सदस्य; अन्य 'मनमोहन सिंह', ये मनमोहन सिंह नहीं। इस नए अवतार ने सब कुछ समाप्त कर दिया है। दूसरे सदस्य थे श्री एम.एस. गुजराल, रेलवे बोर्ड के चैयरमैन और सचिव थे डा. एस. के. राय।

अब मैं इस समिति के प्रतिवेदन के सर्वसम्मेल जांच परिणाम का उल्लेख करता हूँ जो प्रतिवेदन के पृष्ठ-4 पर है :

“समिति का विचार है कि कुछ ऐसे मूलभूत और महत्व के मामले हैं जिन पर तुरन्त विचार किए जाने की आवश्यकता है और इस पृष्ठ भूमि में समिति ने उन दो महत्वपूर्ण मुद्दों पर विचार करने का निश्चय किया है। जिन पर तुरन्त कार्यवाही करना अनिवार्य एवं सम्भव भी है। रेलवे के संसाधन जुटाने के अनेक महत्वपूर्ण पड़लू हैं जिससे रेलवे रेलपथ, तथा चल स्टाक, दुर्घटनाओं को रोकने और सुरक्षा के साधनों के नवीकरण तथा पुनर्स्थापन के कठिन क्षेत्र में स्वयं को सक्षम बना सके, क्योंकि इससे लोगों और सरकार को थिंता बनी हुई है।”

वित्त मंत्री ने अपने नए प्रावधानों में इसके लिए कितना प्रावधान किया है? यह कोई नया प्रतिवेदन नहीं है। इससे पहले भी तीन प्रतिवेदन आ चुके हैं। एक समिति के सभापति 1961 में प्रसिद्ध व्यक्ति डा० कुंजरन रहे थे। दूसरी समिति 1968 की बांचू समिति थी और तीसरी समिति 1978 की सीकरी समिति थी। चौथी समिति में डा. मनमोहन सिंह ने सक्रिय योगदान दिया था। मुझे पता नहीं वह सक्रिय सदस्य थे अथवा नहीं। महोदय, हमारे पास प्रतिवेदनों का कोई अभाव नहीं है। हमारे पास बहुत प्रतिवेदन हैं। उन सभी प्रतिवेदनों पर अब क्या कार्यवाही की गई है। प्रधानमंत्री इस प्रश्न का उत्तर देने से बच नहीं सकते हैं। उन्हें इन प्रश्नों का आज उत्तर देना ही होगा, आप यह कह कर कि, हम और आयुक्त (सुरक्षा) इसकी जांच कर रहे हैं, लोगों की जान से खिलवाड़ नहीं कर सकते। कोई व्यक्ति कहता है केबिन कर्मचारी तो पहले ही भाग गया था। वह निरीह व्यक्ति क्या कर सकता है? आप उसको तुरन्त पकड़ लेंगे और कह देंगे कि बोधी यह है।

महोदय, ट्रेक सर्किटिंग की एक प्रणाली है जो बहुत आधुनिक नहीं है। यह 1981 की प्रणाली है और 1981 में कुंजरु समिति ने यह सिफारिश की थी, जो पृष्ठ 528 पर है :

“कुंजरु समिति ने 1963 में 6 वर्षों के दौरान हुई रेल दुर्घटनाओं का विश्लेषण किया और उसने यह पाया कि बड़ी लाइन पर 37 प्रतिशत दुर्घटनाएं तथा मीटर गेज लाइन पर 42 प्रतिशत दुर्घटनाएं रेलगाड़ियों को पड़ले से ठकी हुई रेल लाइन पर लाने या भेजने से हुईं। ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कुंजरु समिति ने सुझाव दिया था कि रेलवे स्टेशनों पर यात्री लाइनों का ट्रेक सतर्क किया जाए।”

अब यह हो रहा है। मैं डा० मनमोहन सिंह के प्रतिवेदन का उल्लेख करूंगा। 32 वर्ष पहले 1963 में क्या हुआ?

“6 वर्ष बाद 1969 में ट्रेक सर्किट (मार्ग परिपथ) की प्रगति की पुनरीक्षा करते समय समिति ने पाया कि इस बारे में प्रगति बहुत धीमी है क्योंकि रेलवे ने इस कार्य की ओर ध्यान देना आवश्यक नहीं समझा। समिति की सिफारिश है कि रेलवे को इस दिशा में तेजी लानी चाहिए और ट्रंक मार्गों तथा मुख्य लाइनों पर सभी स्टेशनों पर और शाखा लाइनों पर प्रमुख एवं महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन-स्टेशनों पर सीधी रेल लाइनों तथा अन्य यात्री लाइनों के ट्रेक-सर्किटिंग का कार्य आगामी 10 वर्षों में पूरा करने का लक्ष्य बनाना चाहिए।”

बांचू समिति ने यह भी सिफारिश की थी कि रेलवे स्टेशनों पर केबल उल्लंघन चिन्हों (फालिंग मार्क्स) के बीच ही सीधी लाइनों पर ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था कर रही है। जबकि आंशिक ट्रेक सर्किटिंग की व्यवस्था करने के उल्लंघन चिन्हों के बीच लाइन क्लीयर सुनिश्चित करने में मानव श्रम पर निर्भरता में कमी आई है। फिर भी इससे यह सुनिश्चितता नहीं होती कि उल्लंघन चिन्हों के अलावा भी रेल लाइन साफ या क्लीयर है। 1969 के दस वर्ष बाद 1979 आया। 1979 तक

यह कार्य पूरा हो जाना चाहिए था। यह पर्याप्त नहीं था। अतः समिति ने 1982 में प्रतिवेदन के पैरा 3.4 में कहा है :

“यद्यपि कुंजरू समिति, बांचू समिति और सीकरी समिति ने रेल स्टेशनों पर सीधी लाइनों तथा यात्री लाइनों पर ट्रेक सर्किटिंग करने की व्यवस्था की विवेचना की थी रेलवे बोर्ड ने केवल मुख्य रूप से ट्रंक एवं प्रमुख रेल लाइनों पर ही उल्लंघन चिन्नों के बीच ट्रेक सर्किटिंग करने के कार्यक्रम पर ही जोर दिया था। इस सम्बन्ध में बहुत कम प्रगति हुई है।”

मैं और अधिक नहीं पढ़ना चाहता। मैं आशा करता हूँ कि यह प्रतिवेदन सरकार के अभिलेखागार में मिल जायेगा। फिर भी मैं डा० मनमोहन सिंह को इसकी एक प्रति प्रस्तुत करना चाहूंगा और उनके महान योगदान के बारे में उन्हें याद दिलाना चाहूंगा जिसकी बहुत ही ईमानदारी से उपेक्षा की गई है। अब डा० मनमोहन सिंह ने रेल मंत्री एवं प्रधान मंत्री के नेतृत्व में रेलवे की निधियों को समाप्त कर दिया है।

महोदय, जहां तक सिगनल व्यवस्था तथा दूरसंचार व्यवस्था का सम्बन्ध है वर्ष 1992-93 के लिए 150 करोड़ रुपये का पुनरीक्षित प्राक्कलन रखा गया था तथा 1993-94 के लिए 165.65 करोड़ रुपये का प्रावधान था। यह एकदम अपर्याप्त है। अब उसका क्या हुआ? वर्ष 1993-94 के लिए 165 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया लेकिन व्यय बहुत कम राशि हुई अर्थात् केवल 162.99 करोड़ रुपये व्यय किए गए। आप 165 करोड़ रुपये भी व्यय नहीं कर सके। लेकिन 1994-95 के लिए 226 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

महोदय, इस पर ध्यान दें। जब पुनरीक्षित प्राक्कलन के रूप में 226.78 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया तो वास्तव में 177 करोड़ रुपये ही खर्च किए गए। 177.03 करोड़ रुपये पर 50 करोड़ रुपये कम खर्च किए गए। वर्ष 1995-96 के लिए यह धनराशि दी गई है। मैं जानता हूँ डा० मनमोहन यही कहेंगे वित्त मंत्री के रूप में मैं धन दे रहा हूँ। उसका आबंटन करना उनका दायित्व है। कि वे किस विषय के लिए कितनी राशि देंगे। लेकिन आर्थिक सुधारों के लिए आपको कुछ तो करना ही होगा। क्या आप अपनी सभी पूर्व भूमिकाओं का त्याग कर चुके हैं? साउथ-साउथ कमीशन के सचिव की भूमिका का आप त्याग कर चुके हैं। आप उसे पूर्ण रूप से नकार रहे हैं जो कुछ आपने पहले कहा था।

12.31 अ.प.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए।]

अब आप केन्द्रीय मंत्री हैं। यदि मंत्रिमण्डल में आपके सहयोगी कार्य नहीं कर रहे हैं तो कम से कम उन्हें इस बात का ध्यान दिलाएं और इसका पर्दाफाश करें। उन्हें अभिलेखागार से बाहर निकालें।

इस सरकार का कोई दायित्व है या नहीं? सर्वोपरि भारत के प्रधानमंत्री हैं जो सारा दायित्व स्वयं ही सम्भालें हुए हैं क्योंकि उनका अपने मंत्रिमण्डल पर कोई प्रभाव नहीं है। दुर्भाग्यवश रेल मंत्री अपने इलाज के लिए चले जाते हैं। उनका कार्यभार भी वे स्वयं सम्भालते हैं क्योंकि यदि वह यह विभाग किसी एक को देते हैं तो दूसरा कहेगा यह क्या? उसी के ऊपर इतनी दया क्यों? क्योंकि सभी जानते हैं कि रेल मंत्रालय बहुत महत्वपूर्ण मंत्रालय है, विशेषकर चुनाव वर्ष के बजट के दौरान।

सरकार इस तरह से चल रही है। रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री, जो रक्षा मंत्रालय का कार्यभार नहीं सम्भाल पाते हैं, उन्हें बहाल भेजा जा रहा है। किस हैसियत में उन्हें बहाल भेजा जा रहा है? क्या वह अस्थायी रेल मंत्री हैं? उनका क्या अधिकार है? केवल इसलिए कि वह प्रधान मंत्री के दूत हैं। उन्हें ही क्यों भेजा गया, क्योंकि एक बार उन्होंने रेलवे में अव्यवस्था फैलाई थी? इस देश में काम करने का यह विचित्र तरीका है। बेकसूर लोग मारे गए क्योंकि उनका यही अपराध था कि वे रेल में यात्रा कर रहे थे।

महोदय, हमने पढ़ा कि कुछ लोग साक्षात्कार देने के लिए आ रहे थे। बहुत ही दुख की बात है कि कुछ युवा खिलाड़ी और कनिष्ठ खिलाड़ी जो प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिए गए थे, अपना प्रशिक्षण समाप्त करके, देश के लिए कुछ करने की आशा लेकर वापस आ रहे थे। मारे गए या गम्भीर रूप से घायल हो गए हैं। इस रेल गाड़ी में यात्रा कर रहे कुछ सैनिक भी मारे गए हैं। उनका यही दोष था कि वे भारतीय रेल के यात्री थे।

यह कहना बहुत आसान है कि यह “सिगनल मैन की जिम्मेदारी” है। इसका ‘ट्रेक-सर्किटिंग’ क्यों नहीं किया गया। जबकि 1963 से इसकी सिफारिश की जा रही है? मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस कार्य के लिए कितने धन भी आवश्यकता पड़ेगी। यह 1963 से चल रहा है। जैसा कि मैंने कहा, हम सभी 21वीं शती की बातें कर रहे हैं; हम अनेक प्रौद्योगिकी के विकास की बातें कर रहे हैं। हम इन्हें इस देश में आरम्भ करने का प्रयास कर रहे हैं। दूरसंचार नीति की घोषणा की गई है। समूचा दूरसंचार क्षेत्र खोल दिया गया है।

मैं यह मानता हूँ कि ये सभी साधारण उपाय हैं। ये 1963 में भी उपलब्ध थे। एक के बाद एक महत्वपूर्ण समितियों - डा० हुदयनाथ कुंजरू की अध्यक्षता में कुंजरू समिति, न्यायाधीश बांचू समिति, न्यायाधीश सीकरी समिति ने इसके बाद में प्रतिवेदन दिए हैं। वर्ष 1982 में गठित हाल की इस समिति के प्रतिवेदन में इसकी सिफारिश की गई थी। क्या अब कोई प्रयास किया गया है? इसी प्रकार की रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। जब एक ही प्रकार की दुर्घटनाएं होती हैं : अर्थात् एक रेलगाड़ी खड़ी हुई रेलगाड़ी के पीछे से टक्कर मारती है प्रश्न उठता है : गाड़ी वहां क्यों खड़ी थी? इसमें कोई कार्यवाही नहीं की जा रही है इसका कोई तरीका नहीं निकाला जा रहा है। कि कोई किस से कहां टकराया। कोई प्रक्रिया तुरन्त तैयार की जानी चाहिए जिससे कि जिस

पटरी पर रेल गाड़ी छाड़ी हो उस पटरी पर दूसरी रेल गाड़ी न आने पाए।

महोदय, होगा क्या? क्या यह सरकार इन सभी विफलताओं को अनदेखी कर देगी? मैं तो यही कहूंगा कि रेलवे के प्रति सरकार का ऐसा पूर्णतः झूर रवैया राष्ट्र-विरोधी रवैये के अतिरिक्त और कुछ नहीं कहा जा सकता।

रेलवे सरकारी क्षेत्र का सबसे बड़ा उपक्रम है। यह इस देश के साधारण लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने ले जाने का एकमात्र साधन है। मैं नहीं जानता यह किस की दया पर छोड़ा गया है? क्या यह ईश्वर की दया पर है। जब भी दुर्घटना होती है तो वे कह देते हैं यह ईश्वर की मर्जी थी या यह दुर्घटना होनी ही थी या फिर कह दिया जाता है कि केबिन-कर्मचारी का कार्य था। क्या किसी पहली दुर्घटना में सिगनल कर्मचारी या केबिन-कर्मचारी से वरिष्ठ कर्मचारी को दण्डित किया गया है?

श्री इन्द्रजीत गुप्त (मिदनापुर) : अनेक वर्ष पहले एक मंत्री ने त्याग पत्र दिया था।

श्री सोमनाथ चटर्जी : जी हाँ, हम जानते हैं कि एक मंत्री ने बहुत पहले त्यागपत्र दिया था। इसकी वेशभर में प्रशंसा की गई थी। लेकिन ऐसी प्रतिभाएं विरली होती हैं। वर्तमान कांग्रेस इन बातों में विश्वास नहीं करती है। यह कांग्रेस तो उस समय की कांग्रेस की छीजन या धूसा है। कांग्रेस की वर्तमान स्थिति यही है। हम जानते हैं जब इसका अन्त आ गया है। लेकिन आप लोगों के जीवन के साथ खिलवाड़ नहीं कर सकते। आप देश के साथ खिलवाड़ नहीं कर सकते क्योंकि आप काम करना नहीं जानते हैं। आप मेज के ऊपर नहीं मेज के नीचे झाँककर कार्य करते हैं। आपकी सारी तयाकथित विकासात्मक गतिविधियों में यही हो रहा है। आप इसे भले ही स्वीकार न करें पर सभी ओर मेज के नीचे झाँका जा रहा है। इसलिए चिंता किसे है? सम्भवतः ट्रेक-सर्किटिंग उपकरण बहुत मंहगा उपकरण नहीं है।

महोदय, इसका उत्तर क्या है? हम यह स्पष्टतः जानना चाहेंगे कि ट्रेक सर्किटिंग के बारे में क्या कदम उठाये गए हैं। यह कोई आज की व्यवस्था नहीं है। यह तो बहुत पुरानी प्रणाली है। 35 वर्ष पुरानी प्रणाली है। सभी समितियों ने अपने प्रतिवेदनों में इस व्यवस्था की सिफारिश की है। मैं यह नहीं जानता हूँ कि घटे हुए बजट प्रावधानों तथा व्यय में वास्तविक कटौती करके यह सब कैसे सम्भव हो पायेगा। देश प्रधान मंत्री से स्पष्टीकरण मांगता है कि क्या इन प्रतिवेदनों का निरन्तर अध्ययन करने तथा इन पर अमल करने की कोई व्यवस्था है।

महोदय, मुझे विश्वास है कि यह सदन बहुत ही उदारता से अधिकाधिक अनुदान देने के लिए सहमत हो जायेगा। वास्तव में आप जानते हैं कि हर बार रेल बजट पेश होता है संसद सवस्य इस पर,

किंतना परिश्रम करते हैं। वैधानिक रूप से आप उन पर दोषारोपण नहीं कर सकते क्योंकि रेल सुविधाओं में बढ़ोतरी करने के बजाए आप उनमें कटौती कर रहे हैं। यात्रियों की दशा क्या है? रेल मंत्रालय सम्बन्धी प्रवर समिति ने सबसे पहला कदम यह उठाया कि सवस्यों की सर्वसम्मत इच्छा के अनुसार यात्रियों की सुविधाओं को कम किया जा रहा है। क्या किसी को इस ओर ध्यान देने की चिंता है कि इस बारे में क्या हो रहा है? क्योंकि मंत्री लोग रेल से यात्रा नहीं करते हैं। किसी को रेलों की स्थिति की चिंता नहीं है। उनमें पीने के पानी की सुविधा नहीं है। प्रतिवेदन में बताया जाएगा कि इतने स्टेशनों पर इतने व्यक्ति इस काम पर लगाए गए हैं और अन्त में की गई कार्यवाही सम्बन्धी प्रतिवेदन में यह लिखा होगा बस हो गया अल्प। ऐसे अनेक मद हैं।

हम यह पाते हैं कि इक्कीसवीं सदी में जाने के नाम पर इस देश में केवल गेज परिवहन का ही कार्य आरम्भ किया गया है। इस सम्बन्ध में सर्वसम्मत प्रतिवेदन है। प्रत्येक व्यक्ति 'गेज' परिवर्तन चाहता है, लेकिन दूसरे महत्वपूर्ण कार्यों, जैसे रेल लाइन को दोहरी करना, नई रेल लाइनें बिछाना, पुरानी लाइनों का नवीकरण करना, यात्रियों की सुविधाएं, विद्युतीकरण, तथा अन्य महत्वपूर्ण वार्ता, की कीमत पर नहीं चाहता है। शीशों में धन की कटौती की जा रही है। पिछले वर्ष अन्य शीशों में से 300 करोड़ रुपये की कटौती की गई और यह धन गेज परिवर्तन के लिए दिया गया। आप समय-समय पर समाचार पत्रों में पूरे पृष्ठ का विज्ञापन देख सकते हैं जिसमें एक ओर हमारे प्रधान मंत्री और दूसरी ओर रेल मंत्री के चित्र छपते हैं जिसमें कहा जाता है। "हम बहुत प्रगति कर रहे हैं। यह अब दोहरी लाइन हो गई।" हम एक विशेष रेल मार्ग पर दोहरी लाइन करने के आर्थिक परिणामों के बारे में जानने के लिए अनुरोध करते आ रहे हैं लेकिन अभी तक इस बारे में कोई रिपोर्ट या जानकारी नहीं मिली है। सरकार कहती है कि ऐसा अध्ययन करना बहुत जल्दबाजी होगी। जब हम किसी लाइन को दोहरा करने या नई लाइन बिछाने के लिए कहते हैं तो वह कहते हैं यह नहीं किया जा सकता क्योंकि 'गेज' परिवर्तन के लिए धन चाहिए। यह सरकार का इकतरफा रवैया है।

यह पता चला है कि क्योंकि यह संसद की सम्पत्ति का एक भाग है इसलिए मंत्री की इच्छा से रेल डिब्बों की खरीद और अर्जन की सम्पूर्ण प्रक्रिया को ही बदल दिया गया। रेल मंत्री कहते हैं, "मेरा कहना है कि इस प्रक्रिया का पालन किया जाये" और योजना आयोग ने इसकी उपेक्षा करते हुए यह प्रक्रिया तैयार की है। मंत्रिमंडल ने एक प्रक्रिया निर्धारित की है कि माल डिब्बों की खरीद किस प्रकार की जाए, मंत्रिमण्डल के निर्णय की अवहेलना की गई। मंत्री का कहना है, "मेरे विचार से, मैं समझता हूँ कि हमें यह प्रणाली बदल देनी चाहिए। यह बेहतर होगा।" भारत सरकार अथवा रेल मंत्रालय का यह रवैया है। ऐसा प्रतीत होता है कि इसकी किसी को चिंता नहीं है। यह तो भारत सरकार या रेल मंत्रालय द्वारा सामयिक आंसू बहाना जो गिरगिट के आंसुओं से भी बदतर है।

इस देश के लोगों का जीवन सुरक्षित नहीं है। हम पाते हैं कि समय-समय पर होने वाली इन रेल दुर्घटनाओं ने अब भयंकर रूप धारण कर लिया है। हम इसे दुर्घटना नहीं कह सकते। आजकल यदि कोई रेल आराम से अपना सफर पूरा कर ले तो उसे दुर्घटना कहना चाहिए। यदि किसी रेलगाड़ी में कोई संकट उत्पन्न नहीं होता तो यह असाधारण बात हो सकती है। पेयजल की सुविधा, भोजन तथा अन्य सुविधाओं के अभाव का संकट सदा बना रहता है। जन सुविधाओं का भी अभाव है। आजकल शौचालयों में तौलीए और चादरें मिलती हैं। मैं राजधानी एक्सप्रेस की बात कर रहा हूँ। यह प्राथमिकता है। वित्त मंत्री महोदय, मुझे यह तो जानकारी नहीं है कि आप इस बारे में कितना जानते हैं। कभी-कभी मैं यह महसूस करता हूँ कि क्या हम आपको इन सभी बातों से दोष मुक्त कर दें अथवा क्या आप इस सभी के सहभागी बनना चाहते हैं ?

श्री जमनालाल बंसल (हायमण्ड हार्बर) : यदि वह इस बारे में जानते तो वह अब तक अपना त्याग पत्र दे चुके होते।

श्री सोमनाथ चटर्जी : उन्हें इसकी बेहतर जानकारी होनी चाहिए।

अतः महोदय मुझे खेद है कि मैं यह मांग करता हूँ कि रेल मंत्री को त्याग पत्र दे देना चाहिए। लेकिन वह कहां है। मैं इस दुर्घटना के लिए उनसे त्याग पत्र की मांग नहीं कर सकता। उन्हें धूलकी प्रभाव से त्याग पत्र दे देना चाहिए। काफी हो चुका है। वर्तमान रेल मंत्री - बेचारे मल्लिकार्जुन नहीं - उपचार के लिए, दुर्घटना पश्चात् उचित प्रबन्ध क्यों नहीं करते हैं। अतः प्रधान मंत्री को कम से कम यही करना चाहिए कि वे गरिमापूर्वक पत्र त्याग कर दें। बहुत हो गया, हो गया, बहुत खत्म कर दिया। कंट्री को, अब जाइये। उन्होंने रेलवे का कार्यभार सम्माला है। और कुछ ही दिनों में इस दशक की भयंकर रेल दुर्घटना हुई है। उन्हें गरिमा से पत्र त्यागना चाहिए। इसका अब कोई और विकल्प नहीं है।

[चिन्धी]

श्री शरद यादव : इस पर सेंशयोर मोशन लाना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या सेंशयोर करेंगे, इनके कोई चमड़ी भी नहीं है, यह तो हाइड हो गया।

[अनुवाद]

अतः मैं मांग करता हूँ कि इस सरकार को ही चले जाना चाहिए। प्रधान मंत्री को त्याग पत्र देना चाहिए। उन्हें इस दुर्घटना की जिम्मेदारी अपने ऊपर लेनी चाहिए।

श्री अर्जुन सिंह (सतना) : बिजली चली गई है। आप ऐसी मांग करेंगे तो यही होगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : कुछ समय के लिए तो अंधकार होगा ही। उसके बाद वास्तविक प्रकाश आयेगा और लोग अपने आपको पहचान कर अपना अधिकार मांगेंगे और उचित सरकार बनाएंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, यह तो वास्तव में राष्ट्रीय शोक का दिन है। मैं पुनः खेद प्रकट करता हूँ और इस रेलगाड़ी के अभागे यात्रियों के परिवारों के सदस्यों के लिए अपनी संवेदनाएं व्यक्त करता हूँ। हमारी कामना है कि घायल व्यक्ति शीघ्र स्वस्थ हों। मैं एक बार फिर उन गैर-सरकारी संगठनों और सामान्य लोगों को बधाई देता हूँ जिन्होंने आहत यात्रियों की सहायता की। मैं चाहता हूँ कि सरकार पर्याप्त मुआवजा दे। केवल 5000 और 10000 रुपये के मुआवजे से कुछ नहीं होने वाला। घायल लोगों की परिचर्या के लिए सभी कदम उठाए जायें ताकि उन्हें शीघ्र स्वास्थ्य लाभ हो। यह कार्य युद्धस्तर पर किया जाना चाहिए। महोदय, मैं फिर यह बात दोहराता हूँ कि इस सरकार को चाहिए कि वह इस देश को इन लोगों से बचाए। मैं नहीं जानता कि इसका उत्तर कौन देगा

श्री श्रीकान्त जेना (कटक) : प्रधानमंत्री को उत्तर देना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : उन्हें त्याग पत्र देने से पहले उत्तर देना चाहिए।

सरकार लोगों को बताए कि महत्वपूर्ण समितियों द्वारा अपनी सिफारिशें दिए जाने के बावजूद ऐसी रेल-दुर्घटनाएं बार-बार क्यों हो रही हैं। यह कोई मात्र दुर्घटना का ही मामला नहीं है। क्योंकि एक खड़ी हुई रेल गाड़ी के पीछे से दूसरी रेल गाड़ी टक्कर मार बेती है। देश में दूसरे स्थानों पर भी ऐसी ही दुर्घटनाएं हुई हैं।

अतः रेल मंत्रालय और रेल मंत्री, जो भी यहां है, उसे इसकी पूरी जिम्मेदारी अपने ऊपर लेनी चाहिए। यह सरकार की विफलता है। सरकारी क्षेत्र के उपक्रम को बचाना करने और उसकी महत्ता को मलिन करने का यह सुनियोजित षडयंत्र है। इसमें अब रिसाव आरम्भ हो गया है। कभी-कभी सरकार भी कुरेदा-कुरेदी करती है और रेलवे के कार्यकरण के क्षेत्रों को हड़प लेती है। यह इसी रवैया का परिणाम है। यह नितान्त अवहेलना का परिणाम है। मेरी मांग है कि सरकार मेरे इन मुद्दों का पूरा-पूरा उत्तर दे। महोदय इस वाद-विवाद को सरकार की पूर्ण अयोग्यता और उपेक्षा के लिए सरकार की निन्दा प्रस्ताव का वाद-विवाद माना जाए। मैं तो यहां तक कहूंगा कि यह सरकार की आपराधिक उपेक्षा अवहेलना है। कम से कम वह यही कर सकते हैं कि वे सम्मानपूर्वक त्याग पत्र दे दें।

[चिन्धी]

श्री राम विद्यास पासवान : उपाध्यक्ष जी, इस रेल दुर्घटना की जितनी निन्दा की जाये, उतनी ही कम है और वर्तमान सरकार को इसके लिये जितना जिम्मेदार ठहराया जाये, वह भी कम है। यह देश

का दुर्भाग्य है कि आज कहीं भी यात्रा करना सुरक्षित नहीं है। कल हम कई माननीय सदस्य आ रहे थे, हमारे साउथ के कई सदस्य मद्रास से आ रहे थे कि एकाएक प्लेन खराब हो गया और उसे नागपुर में एमर्जेंसी लैंड करना पड़ा। यह भी अच्छी बात है कि उस समय कोई दूसरा प्लेन लगा हुआ नहीं था। बर्ना उसका भी पता नहीं क्या हाल होता।

जहां तक ट्रेनों का मामला है, रेलवे मिनिस्ट्री भारत सरकार के अन्य मंत्रालयों से अलग है, उसका अलग किंगडम है और उसके लिए अलग से बजट पास होता है। जबकि दूसरे मंत्रालयों का बजट जनरल बजट में आता है लेकिन रेलवे का बजट अलग से हाउस में पेश होता है और पास कराया जाता है। दूसरे मंत्रालयों की तुलना में रेलवे मंत्रालय का वारियल अपने आप में अलग है। जिस दिन प्रधान मंत्री जी ने रेलवे मंत्रालय का कार्यभार ग्रहण किया, हमें उसी दिन से आशंका हो गयी थी कि जरूर कोई बड़ी दुर्घटना होने वाली है। जिस दिन हमने अखबारों में पढ़ा कि रेलवे मंत्रालय का कार्यभार प्रधान मंत्री जी ने ग्रहण कर लिया है, हमें ऐसा लगने लगा कि कुछ न कुछ जरूर होगा और कल हो गया क्योंकि जब प्रधान मंत्री के हाथों में देश ही सुरक्षित नहीं है तो रेलवे कैसे सुरक्षित रह सकती है।

उपाध्यक्ष जी, कल जो दुर्घटना हुई वह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। हम आज इसे गम्भीरता से लेना चाहते हैं और ले रहे हैं। हम चाहते हैं इस विषय पर सरकार को सैन्योपकरण किया जाये और सदन में एडजर्नमेंट मोशन लाया जाये लेकिन हाउस में ट्रेजरी बेंच खाली पड़ी हुई है। हम चाहते थे कि सैन्योपकरण लाकर सरकार की भर्त्सना की जाये, एडजर्नमेंट मोशन के जरिये यहां चर्चा की जाये या कम से कम नियम 184 के अंतर्गत चर्चा हो ताकि चर्चा के अंत में सदन में वोटिंग करवाई जा सके और सरकार पर रैस्पॉसिबिलिटी फिक्स की जा सके। सबसे बड़ी बात यह है कि जब इतनी बड़ी दुर्घटना हुई तो प्रधानमंत्री जी मौके पर जा सकते थे, फिरोजाबाद यहां से बहुत दूर नहीं है। हमारे माननीय सदस्य देखकर आये हैं और सदन में बिलख रहे हैं। यदि प्रधानमंत्री जी जाते तो लोग उसकी गम्भीरता को महसूस करते और एडमिनिस्ट्रेशन उसे गम्भीरता से लेता। लेकिन इतनी बड़ी दुर्घटना घट गयी और प्रधानमंत्री जी दिल्ली में बैठे रहे। उन्होंने एक मिनिस्टर ऑफ स्टेट को दुर्घटनास्थल पर भेजा, जो इस मंत्रालय के इंचार्ज भी नहीं हैं लेकिन इस समय वे भी सदन में मौजूद नहीं हैं। हम लोग यहां इतने जोरों से बोल रहे हैं लेकिन कौन उन्हें कन्वे करने वाला है, कौन बताने वाला है क्योंकि उनके पास अनेकों काम हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि देश में बड़ी-बड़ी घटनाएं हो जाती हैं लेकिन उन्हें गम्भीरता से लेने वाला कोई नहीं है।

हमारे यहां 1981 में ऐसी ही एक दुर्घटना घटी थी। आज से 15 साल पहले बागमति नदी में, कुरसेला की बगल में, एक पूरी ट्रेन नदी में गिर गयी। जब उसकी जांच हुई तो पता चला कि गाड़ी की स्पीड तेज कर देने से वह दुर्घटना हुई क्योंकि पटरी उतनी मजबूत नहीं

थी। तेज स्पीड में वह धिलने लगी और पूरी ट्रेन नदी में गिर गई। सरकारी रिपोर्ट के मुताबिक उस दुर्घटना में 270 लोग मरे थे लेकिन 10 साल तक लोगों को उसका मुआबजा नहीं मिला। कई दुर्घटनाओं की रिपोर्ट आती है, मगर यहां उन पर चर्चा तक नहीं होती। उन रिपोर्टों पर कोई कार्यवाही नहीं होती। आज यहां फिरोजाबाद रेल दुर्घटना पर डिस्कशन चलेगा, प्रधानमंत्री जी आयेगें और अपनी बात कहकर चले जायेंगे लेकिन जिन परिवारों के लोग मरे हैं, उनकी तरफ देखने वाला कोई नहीं है। इसीलिए मैंने कहा कि हम इसे गम्भीरता से लेना चाहते हैं। प्रधानमंत्री जी को स्वयं वहां जाना चाहिये था।

अभी हमारे रेलवे मंत्रालय से संबंधित स्याई समिति के चेयरमैन बोल रहे थे और उन्होंने बहुत विस्तार से सारे तथ्यों को बताने का काम किया। मैं मानता हूँ कि कुछ चीजें हैं, जैसे रेलें टाइम पर नहीं चलती, वह अलग बात है। हम लोग रेलवे स्टेशनों पर बैठे रहते हैं। कभी मालूम पड़ता है कि ट्रेन समय पर आ रही है लेकिन वो घंटे बीत जाने पर भी कहा जाता है राइट टाइम है। यदि बाव में भी पहुंचते हैं तो कह देते हैं कि आने वाली है।

उपाध्यक्ष महोदय, एक बार की बात है, जब हम मार्च के महीने में पटना से लखनऊ आना चाहते थे, तो दूसरा कोई रास्ता न होने के कारण हमने सोचा कि चलो पटना से कानपुर चलें और कानपुर से लखनऊ चले जाएंगे क्योंकि कानपुर के पास ही लखनऊ है। लेकिन कानपुर में जो ट्रेन सुबह पांच बजे आती है, वह शाम को आठ बजे आई। इसी प्रकार से रेलवे में पानी की कोई व्यवस्था नहीं है। यहां से रेलवे का बजट पास होता है, सारी की सारी चीज पास होती है, लेकिन उसके बाव कोई जवाब नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक दुर्घटनाओं की बात है पिछले चार साल में 16 बड़ी-बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं और यह जो दुर्घटना हुई है, यह तो बहुत ही हृदयविदारक है। इसमें सेना के जवान से लेकर खिलाड़ी और देश के आम नागरिकों की जीवनलीला समाप्त हो गई। रेलवे बोर्ड सोया हुआ है और यहां कहते हैं कि पटरी पर एक भेंस कट गई और उसकी वजह से ट्रेन ठक गई। दूसरी ट्रेन दूसरे प्लेटफार्म से चलनी चाहिए थी, लेकिन मैनलाइन पर इसको चलने की डरी झंझी दे दी गई और उसी लाइन पर पहले वाली ट्रेन भेंस के कटने से ठकी हुई थी और दूसरी ट्रेन उससे टकरा गई और यह दुर्घटना हो गई। इससे बड़ी हृदयविदारक घटना और क्या होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक करप्शन की बात है, वह रेलवे में चरम सीमा पर है। माडर्नाइजेशन के नाम पर करप्शन बहुत भारी है। कोई देखने वाला नहीं है। कोई जांच नहीं होती है। अगर कोई जांच होती है, तो किसी को दंडित नहीं किया जाता है। इतनी बड़ी दुर्घटना हो गई और कोई रेस्पॉसिबल नहीं माना जाता है। दो-चार साल के बाद रिपोर्ट आएगी और किसी चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी को डिसमिस कर दिया जाएगा और रेस्पॉसिबिलिटी खत्म हो गई।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारी समझ में एक बात नहीं आती है कि इतनी बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं हो जाती हैं और हम बार-बार बोलते हैं, तो कुछ नहीं होता, तो अब क्या बोलें। मेरा कहना है कि जब लाल बहादुर शास्त्री रेल मंत्री थे, तो उन्होंने एक ट्रेन एक्सीडेंट होने पर अपना त्यागपत्र दे दिया था, उसी प्रकार से रेस्पांसिबिलिटी फिक्स की जाए। यदि ऐसा होगा, तो नीचे के अफसर भी डरेंगे। लेकिन यहां क्या होता है कि कोई रेस्पांसिबिलिटी फिक्स नहीं होती है जिसके कारण बड़े-बड़े अधिकारी तो बच जाते हैं कोई छोटा या चतुर्थ श्रेणी का कर्मचारी पकड़ लिया जाता है और उस पर रेस्पांसिबिलिटी फिक्स कर दी जाती है और उसे नौकरी से निकाल दिया जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक मुआवजे का सम्बन्ध है, प्रधान मंत्री ने कुछ कहा कि इतना एक्सग्रेशिया अमाउंट दिया गया है। मुआवजा देते समय भी मरने वाले की औकात को देखा जाता है। प्लेन में मरने वाले, ट्रेन में मरने वाले, बस में मरने वाले और रिक्शे में मरने वाले में अन्तर किया जाता है और इनके मुआवजे का रेट अलग-अलग है। मेरा कहना है कि यह भेदभाव बंद किया जाए और हमारे देश में बायुयान में मरने वाले के लिए जो मुआवजा है, चाहे वह दो लाख हो या पांच लाख ठपए हो, वह मुआवजा सबको दिया जाना चाहिए। इसके साथ-साथ मेरी यह मांग भी है कि जो लोग मरे हैं, उनके परिवारों में से एक एक महीने के अंदर कम से कम एक आयमी को सरकारी नौकरी अवश्य देनी चाहिए। यह जरूरी नहीं है कि वह रेलवे में ही जाए। किसी भी सरकारी विभाग में दी जाए, लेकिन दी जरूर जानी चाहिए और वह भी एक महीने के अंदर।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक जांच का मामला है, मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के जितने भी विभाग हैं वे सब अंदर से एक दूसरे से मिले हैं चाहे वह सेप्टी डिपार्टमेंट हो या कोई और हो। इसलिए मैं मांग करना चाहता हूँ कि इसकी जांच, जुडीशियल इन्क्वायरी के रूप में करवाई जाए और स्पेशल कोर्ट बैठाई जाए, जो इसकी जांच करके एक महीने के अंदर रिपोर्ट दे और वह रिपोर्ट पार्लियामेंट में रखिए और जो भी अधिकारी दोषी हैं, उनको ऊपर से नीचे के क्रम में कड़ी से कड़ी सजा देने की व्यवस्था की जाए।

उपाध्यक्ष जी, मैं कहना चाहता हूँ कि जब तक आप रेस्पांसिबिलिटी फिक्स नहीं करेंगे, चाहे वह रेलवे विभाग हो या कोई और विभाग, तब तक इस प्रकार की घटनाएं नहीं ठकेंगी। अभी सोमनाथ जी ने विस्तार से बताया कि जो सिस्टम फेल्योर हैं, वह बहुत बड़े पैमाने पर है और करप्शन तो कैंसर की तरह घर कर गया है/जब तक इस देश में गंगोत्री गंदी होती रहेगी, तब तक गंगा में साफ पानी नहीं रहेगा।

1.00 ब.प.

आज कोई भी विभाग ऐसा नहीं बचा है जो करप्शन से मुक्त हो। हम क्वालिटी की जो बात कहते हैं, क्वालिटी नाम की चीज खत्म

हो गई है। इसलिए जहां मैं मांग करता हूँ कि प्रत्येक मृतक के परिवार को 5-5 लाख रुपये मुआवजा दिया जाए, उनके परिवार के लोगों के लिए नौकरी की व्यवस्था की जाए, घटना की जुडीशियल इन्क्वायरी हो और साथ ही टाइम बाउंड स्पेशल कोर्ट बिठाकर उसकी जांच की जाए, वहीं यह सदन इस बात की निन्दा करता है कि प्रधानमंत्री रेल मंत्री हैं लेकिन उनको इतनी भी फुरसत नहीं है कि वे घटनास्थल पर जाएं। इससे ज्यादा शर्म की बात और कुछ नहीं हो सकती। उन्होंने सारे देश को बर्बादी के कगार पर पहुंचाया है और आज जब उनके हाथ में रेल मंत्रालय आया है तो उसमें भी लोगों का जनजीवन सुरक्षित नहीं रहा है। प्रधानमंत्री को अपने पद पर रहने का कोई अधिकार नहीं है और हम उनसे रेल मंत्री की हैसियत से इस्तीफा मांगते हैं कि वे जाएं, देश से छुट्टी करें, जितनी जल्दी हो देश में चुनाव करवाएं। जो सरकार आएगी वह किसी तरह से संभालेगी लेकिन वे कम से कम देश की निजात दिलाने का काम करें।

इन्हीं शब्दों के साथ, आपने मुझे बोलने का समय दिया, धन्यवाद।

[जनुबाव]

डा० कार्तिकेश्वर पात्र (बालासोर) : महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र के कुछ लोग मरे हैं और कुछ गम्भीर रूप से घायल हुए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला अबसर आपको मिलेगा। आपका नाम यहां है।

[हिन्दी]

श्री प्रभू बचान कठेरिया (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, देश में जितनी भी रेल दुर्घटनाएँ हुईं, उनमें सबसे गंभीर दुर्घटना फिरोजाबाद में हुई है। वह बहुत ही हृदयविदारक और ऐतिहासिक दुर्घटना है। मैं उस दुर्घटना का चश्मदीद गवाह था। 1 बजकर 40 मिनट पर जब मैं वहां से निकल रहा था तो उस दर्दनाक दुर्घटना को मैंने देखा। कोई भी व्यक्ति ऐसा नहीं था जिसने उस दुर्घटना का देखकर आंसू नहीं बहाए। तथ्यों पर तो सभी माननीय सदस्यों ने बातें रखी हैं। यह दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना मेरे क्षेत्र में घटी है। मैं तथ्यों पर नहीं जाऊंगा, मैं यह मांग उसी समय करना चाहता था जब प्रधानमंत्री जी बैठे थे और अटल जी ने कहा था कि कटारिया जी की बात सुन ली जाए। अस्पतालों में बहुत ही अव्यवस्था हो रही है, वहां 130 लाशें रखी थी, 270 लाशें रेलवे कालोनी के कमरे में ऐसे ही डाल दी गईं जहां न बर्फ की व्यवस्था थी, न बिजली की व्यवस्था थी और न ही जनरेटर की व्यवस्था थी।

प्रधानमंत्री जी ने श्री मलिकार्जुन को वहां भेजा। वे सिर्फ हवाई फायर करके चले आए। मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री को वहां तत्काल कोई व्यवस्था करानी चाहिए। जो यात्री दुर्घटना में मरे हैं, चाहे वे टाटानगर के हैं, चाहे उड़ीसा के हैं, चाहे पुरी के हैं, चाहे कलकत्ता के हैं, उनके लिए तुरन्त कोई व्यवस्था करवाई

जाए। दूसरी बात, जिलाधिकारी और वहां के प्रशासन ने बहुत ही अव्यवस्था दिखाई। पूरा फिरोजाबाद बन्द था। प्रशासन निष्क्रिय हो चुका था। स्वयंसेवी संगठन के लोग लाशों को खींच-खींचकर निकाल रहे थे, प्रशासन उनका सहयोग नहीं कर रहा था। जिलाधिकारी ने जो अनियमितता की है, उसकी जितनी निन्दा की जाए कम है। एस. एस.पी. का भी बड़ी रोल था। पुलिस प्रशासन की हालत यह थी कि वे मरे हुए लोगों की जेबें टटोल-टटोलकर पैसे निकाल रहे थे। जिलाधिकारी और एस.एस.पी. को तत्काल स्थानान्तरित किया जाए सभी कोई व्यवस्था वहां बन सकती है। वहां लाशों को इस तरह से फेंका जा रहा था, जैसे लकड़ी को डेर पर फेंका जा रहा हो। अब मैं भाषण देने की स्थिति में नहीं हूँ। मेरे क्षेत्र में यह दुर्घटना हुई है लेकिन मैं होपलैस हूँ। उपाध्यक्ष महोदय, मैं चेयर से आग्रह करना चाहता हूँ कि तत्काल वहां यह व्यवस्था कराई जाये, ताकि व्यवस्था वहां बन सके। शीघ्र से शीघ्र वहां के जिलाधिकारी और एस.एस.पी. को वहां से हटाया जाए तब कुछ व्यवस्था वहां बन सकती है।

हमारे माननीय नेतागण जो अपनी बात रख रहे हैं, वह ठीक है, कानूनी प्रक्रिया है, यह भारत की सर्वोच्च संसद है, तथ्यात्मक बात से यह सदन चलता है, सदन चल रहा है, मगर सुबह भावना को ध्यान में रखा, मैं इस बात के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। मुआवजे के लिए जो प्रधानमंत्री 5000 से 10,000 रुपये की बात कह रहे हैं, वहां 177 लाशें रेलवे कालोनी में डाली गई हैं, उनका पंजीकरण नहीं हो पा रहा है, कहीं ऐसा न हो कि उनका कोई पंजीकरण न हो और प्रशासन उनको गायब कर दे, इसकी भी व्यवस्था होनी चाहिए।

मृतकों के परिवारों को मुआवजा मिलना चाहिए और इस दुर्घटना की ज्यूडीशियल इन्क्वायरी होनी चाहिए। रेलवे के जिस अधिकारी ने गलती की है, उसको कड़ी से कड़ी सजा मिलनी चाहिए। रेल मंत्री तो यहां से सीधे विदेश चले गये हैं, देश के प्रधानमंत्री को भी अगर विदेश से आमंत्रित किया जाता तो देश के प्रधानमंत्री तुरन्त विदेश में चले जाते।

देश के अन्दर इतनी बड़ी-बड़ी घटनाएं हो रही हैं, आज पूरा फिरोजाबाद दो दिन से बन्द है, वहां का प्रत्येक परिवार रो रहा है। एक परिवार के दो बच्चों के माँ-बाप का पता नहीं है, एक बच्ची डेढ़ साल की है, एक बच्चा ढाई साल का है, एक बच्ची नौ साल की है, बगैर माँ-बाप की है, वह पता नहीं कहाँ चले गये, बेचारे ऐसे-ऐसे बालक वहां तड़प रहे हैं/उनके लिए किसी चीज की कोई व्यवस्था नहीं हो रही है। प्राइम मिनिस्टर तुरन्त इस्तीफा दें इस बात के लिए कि इतना बड़ी दुर्घटना घटी है, अगर वे इस्तीफा नहीं देते, तो मैं तो सबेरे मन बनाकर आया था कि अगर इस सरकार को शर्म नहीं है तो मुझे तो शर्म है, मैं लोक सभा से इस्तीफा देने के लिए तैयार हूँ। मेरी बात को सुना नहीं गया, मैं बहुत दुखी था। आज मैं बोलने की स्थिति में नहीं हूँ। मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि मरने वाले परिवार को अधिक से अधिक मुआवजा दिया जाये और इस दुर्घटना

की ज्यूडीशियल इन्क्वायरी कराई जाये।

मैं इतना ही कहकर आपको धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री अर्जुन सिंह (सतना) : माननीय, उपाध्यक्ष महोदय, मेरे प्रिय मित्र, जिनके चुनाव क्षेत्र में यह हृदय-विदारक दुर्घटना घटी को सुनकर दुर्घटना में घायल हुए लोगों और मारे गए व्यक्तियों के परिवारों के लोगों की भावनाओं की किसी भी भाषा के शब्दों में व्याख्या नहीं की जा सकती। हमने अपनी संवेदनाएं व सहानुभूति व्यक्त कर दी है जैसा कि होता आया है। लेकिन इसके अतिरिक्त प्रत्येक बात इस सदन में कह दी गई है कि क्या यह प्रश्न जवाबदेही जिम्मेदारी, पारदर्शिता, अथवा सिफारिशों के कार्यान्वयन अथवा विश्व भर में सबसे बड़ी और बहुत ही योग्य व गौरवान्वित परिवहन व्यवस्था में सुरक्षा सुनिश्चित करने का है जबकि हमारे सामने बहुत सी कठिनाइयां हैं।

मैं समझता हूँ कि इस सदन में यह सब कुछ कहना निरर्थक है क्योंकि मेरे विचार से पारदर्शिता, जवाबदेही और ईमानदारी इस सरकार के शब्द कोष में गंदे शब्द हैं। मैं नहीं जानता माननीय रेल मंत्री सदन में हो रहे इस वाद-विवाद से क्यों अनुपस्थित हैं।

[हिन्दी]

एक माननीय सदस्य : मिनिस्टर तो लन्दन चले गए।

श्री राम विद्यास पासवान : प्राइम मिनिस्टर रेलवे मिनिस्टर हैं न, उनसे चार्ज ले लिया है। आप प्राइम मिनिस्टर को कुछ कहिए न, प्राइम मिनिस्टर मौजूद हैं।

[अनुवाद]

श्री इन्द्रजीत गुप्त : अब प्रधानमंत्री रेल मंत्रालय के प्रभारी हैं।

श्री अर्जुन सिंह : महोदय, मैं जानता हूँ कि मार्क्सवादी भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी के नेता श्री सोमनाथ जी ने श्री जाफर शरीफ ने नाम का मजाक में उल्लेख किया है। मुझे इससे कोई आश्चर्य नहीं होता यदि इस दुर्घटना के लिए व्यावृत्त तर्क में, जिससे प्रधानमंत्री के कार्यकाल संचालित होते, श्री जाफर शरीफ को त्याग पत्र देने के लिए कहा जाता।

ऐसी घटना क्यों हो? जिस ढंग से वे जनता कि भावनाओं का अनावर करते हैं वह इस सब के मूल में व्याप्त है जो घटित हुई है। हमारे गणतंत्र की वसवीं लोकसभा के सदस्यों के रूप में यहां बैठे सभी सदस्यों का आदर करते हुए और सभी से क्षमा मांगते हुए मैं यही कहूंगा कि कुछ घटित हुआ है संसद ने उसकी अनुमति दे दी है और सम्भवतया आने वाले समय में भी इसकी मौन सम्मति दे दी है। मैं

नहीं जानता कि इसके बारे में भारत की भावी पीढ़ी क्या कहेगी। क्यों नहीं है जवाब देनी? मैं इस सबके विस्तार में नहीं जाना चाहता जो कि श्री सोमनाथ जी ने कहा है। वह तो सब उनकी उंगलियों पर विद्यमान है। किन्तु सरकार अपनी ही साख पर चलती है। आप हर व्यक्ति की सहायता नहीं कर सकते। इरेक को नहीं सुधार सकते। आप हर चीज को ठीक नहीं कर सकते। यह सभी जानते हैं। लेकिन भावना या मत यह है कि आपको उस सभी गलत कार्यों की जानकारी है। जो कुछ हो रहा है। मान्यता यह है कि आप उसी चीज को ठीक करते हैं जो खराब हो गई है या खराब हो रही है। लेकिन उपाध्यक्ष महोदय जब मान्यता और विश्वास समाप्त हो जाता है बड़े-बड़े लोकतंत्र गिर जाते हैं। विश्व का इतिहास इस बात का साक्षी है। मैं देख रहा हूँ इस देश में भी धीरे-धीरे यही हो रहा है।

हम करोड़ों रुपये मूल्य के उपकरण आयात कर रहे हैं। हमारे पास 250 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से दौड़ने वाले इंजन हैं जो हमने 700 करोड़ रुपये से अधिक खर्च करके प्राप्त किए हैं। आपत्तियां उठाए जाने के बावजूद इस सदन में इसका सभी औचित्य दिया गया। आप तनिक अनुमान लगाएं कि यदि ऐसा कोई इंजन दुर्घटनाग्रस्त रेलगाड़ी के आगे होता तो उस अभाग्य स्थान पर क्या दृश्य होता। लेकिन क्या किसी ने इस पर ध्यान दिया और पूछा: क्या हुआ? और यह कैसे, क्यों हुआ? अब हमने भारत में एक नया शब्द बनाया है जो है क्रमबद्ध विफलता। यह क्रमबद्धता अथवा व्यवस्था क्या है? यह व्यवस्था कोई मिट्टी से तो नहीं है, यह कोई कपड़े या कठपुतली की तो नहीं है। यह एक लोकतांत्रिक व्यवस्था है जो हमने अपने दायित्व की पूरी जानकारी से अपने लिए तैयार की है। यह वह व्यवस्था है, जिसके लिए हमने भारत में, अपने नागरिकों तथा लोगों और जरूरतमन्दों को वचन दिया था। और यदि यह नहीं होता है, और इस उत्तरदायित्व का पालन नहीं होता है तो हम इस व्यवस्था को दोषी नहीं ठहरा सकते। हम ही इस व्यवस्था को चलाते और इसके लिए हम ही दोषी हैं। लेकिन क्या हम यह करने के लिए तैयार हैं?

मुझे विश्वास है कि जब प्रधानमंत्री महोदय, जो आज रेल मंत्री भी हैं, इस सदन में वापस आने का निर्णय करते हैं, जिसकी वह मेरे मतानुसार अबमानना ही करते हैं, तो हम तभी जान पायेंगे कि वह क्या कहना चाहते हैं। लेकिन मामला यह नहीं है। किन कमियों के कारण यह दुर्घटना हुई उनका स्पष्ट रूप से पता लगाना है। केवल इसी दुर्घटना को अलग से नहीं देखना है। लेकिन जैसा कि श्री सोमनाथ जी ने कहा है कि हर चीज की व्यवस्था की अवहेलना करके इसकी कैसे जांच की जा सकती है। यह सब बातें नहीं देखी गईं। इसीलिए यह गम्भीर दुर्घटना हुई। जब तक प्रधानमंत्री इस सदन तथा देश को विस्तार से इसके बारे में नहीं बताते वह यहां आज जो कुछ कहेंगे वह सब निरर्थक होगा।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि अब समय आ गया है जब संसद को अपना अधिकार जताना होगा कि इसके सदस्य, जो चुनकर यहां आते हैं, और जनता के प्रतिनिधि कहलाते हैं, इस देश की जनता

की आवाज को सुनें भले ही हम सदन में इस ओर बैठे अथवा उस ओर। यदि हम ऐसा नहीं करते हैं तो खतरा व्यक्तियों को नहीं बल्कि इस देश की लोकतांत्रिक व्यवस्था को होगा, जो इस देश के इतिहास में बड़े दुख की बात होगी।

डा० कार्तिकेश्वर पात्र (बालासोर) : उपाध्यक्ष महोदय, इस हृदय विदारक रेल दुर्घटना से मुझे बहुत आघात पहुंचा है। ऐसी रेल दुर्घटना हमारे देश में शायद ही पहले हुई हो। जुलाई, 1988 में हुई रेल दुर्घटना में 107 व्यक्ति मरे थे, लेकिन कल हुई इस रेल दुर्घटना में बहुत अधिक लोग मरे हैं। इस दुर्घटना में 300 से अधिक लोग मरे हैं और 400 से अधिक गम्भीर रूप से घायल हुए हैं।

महोदय, मैं प्रधानमंत्री का बहुत आभारी हूँ क्योंकि प्रभावित लोगों को राहत पहुंचाने के लिए उन्होंने कदम उठाए हैं। मैं उन्हें सदन में वक्तव्य देने के लिए बधाई देता हूँ और विपक्ष के नेता श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को भी बधाई देता हूँ क्योंकि उन्होंने मांग की है कि इस सदन में प्रधान मंत्री द्वारा वक्तव्य दिए जाने के तुरन्त पश्चात चर्चा आरम्भ की जाए।....(ब्यबधान)

[चिन्वी]

श्रीमती सरोज दुबे (दलाहाबाद) : इतनी बड़ी दुर्घटना हुई है और आप कॉन्फ्रेंसुलेट कर रहे हैं।

[अनुवाद]

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : महोदय, इस दुर्घटना से मुझे बहुत धक्का लगा है। कुछ माननीय सदस्य सदन में यह दबाव डाल रहे थे कि चर्चा स्यगन प्रस्ताव के रूप में की जानी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री पात्र जी आप अध्यक्ष पीठ को सम्बोधन करें।

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : लेकिन मैं विपक्ष के नेता को बधाई देता हूँ क्योंकि उन्होंने इस मांग पर जोर दिया है कि प्रधानमंत्री के वक्तव्य के तुरन्त बाद चर्चा आरम्भ की जाए।....(ब्यबधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जब आपको बोलने का अवसर मिले तब आप इसका प्रतिकार कर सकते हैं।

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : महोदय, मैं अध्यक्ष महोदय को बधाई देता हूँ कि उन्होंने तुरन्त चर्चा आरम्भ करने का विनिर्णय दिया है। ... (ब्यबधान) मेरे चुनाव क्षेत्र के बहुत से लोग इस रेल गाड़ी से दिल्ली आ रहे थे।

[चिन्वी]

श्रीमती सरोज दुबे : इन्हें कॉन्फ्रेंसुलेट शब्द वापस लेना चाहिए।

इनकी लापरवाही से ही यह दुर्घटना हुई और यह कॉन्सेचुलेट कर रहे हैं। किस बात को कॉन्सेचुलेट कर रहे हैं ?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : सरोज दुबे जी, जब आप को बोलने का अवसर मिले तो आप इसका प्रतिकार कर सकती हैं। उन्हें बोलने का अधिकार है। आप उनका यह अधिकार नहीं ले सकती। हमें उनकी बात सुनने दें। आपको बोलने का अवसर मिलेगा।

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र से बहुत से लोग इस रेलगाड़ी से आ रहे थे। उनमें कुछ लोग गम्भीर रूप से घायल हो गए हैं तथा अन्य अनेक लोगों का कुछ पता नहीं है और न ही उनके बारे में कुछ जानकारी मिली है? मुझे पता नहीं है कि वे मर गए हैं अथवा किसी अन्य स्थान पर सुरक्षित हैं। मैंने उनका पता लगाने का बहुत प्रयास किया है कि उनके साथ क्या घटा है।

महोदय, मैंने प्रधानमंत्री का वक्तव्य सुना है। उन्होंने कहा है कि उन्होंने मंत्रिमण्डल के अपने कुछ सहयोगी और कुछ अधिकारी दुर्घटनास्थल पर भेजे हैं। कुछ माननीय सदस्यों को यहां बहुत रोष है। मुझे भी इस दुर्घटना के बारे में बहुत रोष है।

महोदय, सदन में चर्चा हुई है कि इसके लिए सरकार की नीति जिम्मेदार है यहां सरकार की जवाबदेही या उत्तरदायित्व पर चर्चा हुई है। सर्वप्रथम मैं कहूंगा कि सरकार की नीति या उसकी जवाबदेही या जिम्मेदारी की चर्चा करने का यह अवसर नहीं है। सरकार की नीति के बारे में रेल बजट पर चर्चा के दौरान बहुत कुछ वाद-विवाद हो चुका है। हमें यहां यह चर्चा करनी है कि सरकार को क्या कदम उठाने चाहिए और उसने इस दुर्घटना के शिकार लोगों को राहत पहुंचाने के लिए अब तक क्या कदम उठाए हैं। मैं एक बात कहना चाहूंगा कि जो सदस्य पहले सरकार में थे वे अब सरकार की कटु आलोचना कर रहे हैं मुझे इससे बहुत दुख है क्योंकि सरकार की नीति और की गई कार्यवाही बहुत स्पष्ट है।

महोदय, कुछ सदस्य कह रहे हैं कि सरकार के राष्ट्र विरोधी रवैये के कारण ऐसी दुर्घटनाएं हो रही हैं। यह तथ्य या सच्चाई नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : डा० पात्र, आपको सदस्यों की बातों का उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है। इसके लिए यहां सरकार है और मंत्री महोदय हैं। इन सभी प्रश्नों का बह उत्तर देंगे। आपका कर्तव्य तो अपने सुझाव देना है जिनसे प्रभावित लोगों को कुछ राहत मिले।

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : महोदय, मैं सर्वप्रथम सरकार से यही अपील करूंगा कि वह इन यात्री रेल डिब्बों का पता लगाए जो पूर्णतः नष्ट हो गए हैं और क्षतिग्रस्त हो गए हैं और यह बताए कि इन डिब्बों में आरक्षित टिकटों से कितने और कौन-कौन व्यक्ति यात्रा कर रहे थे। सरकार मारे गए व्यक्तियों का भी पता लगाए और उनके बारे

में समाचार पत्रों, दूरदर्शन और रेडियो के माध्यम से घोषणा करे ताकि हताहत लोगों के परिवार वालों को उनके बारे में जानकारी प्राप्त हो।

महोदय, दूसरे, संकट में फंसे पड़े यात्रियों की यात्रा के लिए तुरन्त प्रबन्ध किए जाने चाहिए। नई दिल्ली तथा पुरुषोत्तम एक्सप्रेस तथा कालिन्दी एक्सप्रेस के 'डाल्टिंग' स्टेशनों पर तुरन्त सूचना केन्द्र खोले जाएं ताकि इस दुर्घटना में शिकार हुए लोगों के परिवारों के सदस्य वहां से जानकारी प्राप्त कर सकें।(व्यवधान) मैं अपनी बात पूरी करूंगा। समस्त देश के निकट-दूर के लोग यह जानने का इन्तजार कर रहे हैं कि उनके परिवार के सदस्यों के साथ क्या घटना घटी है। उन्हें इस बारे में कुछ पता नहीं है। मैं संसद सदस्य हूँ और मुझे भी कुछ पता नहीं है। मेरी पत्नी तथा दूसरे लोग आ रहे थे। वे तो सुरक्षित पहुंच गए हैं। लेकिन अन्य सात व्यक्ति जो इस रेलगाड़ी की बोगी संख्या एस-1, एस-2, एस-3 और एस-4 में यात्रा कर रहे थे अभी तक नहीं पहुंच पाए। मेरे भरसक प्रयास करने के बावजूद मुझे उनके बारे में कोई जानकारी नहीं मिली है।

महोदय, यह बताया गया है कि सरकार की नीति के कारण ऐसी दुर्घटनाएं हो रही हैं।

पहले भी सदस्यों ने बताया है कि 3 मई को भी कुछ दुर्घटनाएं हुईं।

उपाध्यक्ष महोदय : डा. पात्र, आपने सरकार को बहुत मूल्यवान और ठोस सुझाव दिए हैं। मैं समझता हूँ यह काफी है। अब, हम दूसरे सदस्यों को बोलने का अवसर देंगे।

डा. कार्तिकेश्वर पात्र : मैं यहां कुछ सुझाव दूंगा। मैंने प्रतिवेदन को पढ़ा है इससे पहले मैंने सदन में प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में भाग लिया है। जब एक रेल गाड़ी में अग्नि दुर्घटना के बारे में जांच के आदेश दिए गए थे, मैं उस स्थान पर गया था और एक प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था। मेरा एक सुझाव यह है कि रेल कर्मचारियों को ऐसा प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए।

महोदय, यह स्पष्ट और विशेष रूप से उल्लेख, किया गया है कि इस दुर्घटना के लिए मानव विफलता ही एकल कारण है। इस का अनिवार्यतः स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए। उपकरणों की खराबी के मामले जिससे मानव विफलता का भी पता लग सकता है का भी स्पष्ट उल्लेख होना चाहिए। इससे रेल कर्मचारियों की विफलता ही माना जाना चाहिए भारत में, स्वचालित गाड़ी नियंत्रण उपकरण जैसे आधुनिक प्रति-जांच यंत्रों के अभाव में मानव श्रम पर अधिकाधिक निर्भरता हो रही है। भारत में स्वचालित रेल गाड़ी नियंत्रण यंत्र..

उपाध्यक्ष महोदय : डा. पात्र कृपया मेरी बात सुनिए। और सदस्य भी बोलना चाहते हैं। आप कितना समय लेंगे।

डा. कार्तिकेश्वर पात्र : आधुनिकतम गाड़ी ठहराव नियंत्रण यंत्र

होना चाहिए। यह यंत्र भारतीय रेलों में लगाया जाना चाहिए जिससे कि कहीं किसी भी स्थान पर यदि गाड़ी को रोकना पड़े तो उस यंत्र से उस पर नियंत्रण किया जा सके। यह यंत्र भारतीय रेलों में लगाया जाना चाहिए चाहे इसके लिए भारतीय रेलवे को कितनी भी राशि क्यों न खर्च करनी पड़े। यह राशि उन्हें दी जानी चाहिए। यह सरकार को और भारतीय रेलवे को मेरा पहला सुझाव है।

उपाध्यक्ष महोदय : डा. पात्र, आपने बहुत ही मूल्यवान सुझाव दिया है। कृपया अब आप समाप्त करें।

डा. कार्तिकेश्वर पात्र : मैं केवल एक सैंकड़ लूंगा। गाड़ियों के चलने में नियंत्रण नेटवर्क पर कार्य करने वाले कार्मिकों को इसकी पूरी शिक्षा और प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए। भारतीय रेलवे को यह मेरा दूसरा सुझाव है।

श्री चन्द्र शौकर (बलिया) : उपाध्यक्ष जी, फिरोजाबाद के सदस्य ने जो भावना व्यक्त की है मैं उससे अपने को जोड़ता हूँ। यह राष्ट्रीय शोक का अवसर है। उन्होंने जिस पीड़ा का इजहार किया है और जिन शब्दों में इस दुर्घटना का वर्णन किया है वे सबका दिल पकला देने वाले हैं। मैं सरकार से एक ही निवेदन करूंगा कि उनके एक-एक शब्द क्रियान्वित करने के लिए तुरंत कदम उठाए जाने चाहिए। मैं जानता हूँ कि कठिनाईयाँ हैं लेकिन उन कठिनाईयों के बावजूद भी भारत सरकार के पास ऐसे साधन हैं कि जो लोग मर गए हैं उनकी लाश को सुरक्षित रखा जा सके। दुर्घटना में जो घायल हुए हैं उनका सही उपचार किया जा सके। अगर 24 या 36 घंटे के बाद भी यह काम नहीं हुआ तो यह अत्यंत दुःखद बात है। मैं समझता हूँ कि यदि प्रधानमंत्री जी सदन में आएंगे, मंत्रिमंडल का कोई सदस्य यहाँ वक्तव्य देने आएगा तो उससे पहले जो शब्द माननीय सदस्य ने कहे हैं उनके एक-एक शब्द को क्रियान्वित करने के लिए कदम उठा कर ही यहाँ वक्तव्य देने के लिए आएँ, यह मेरा पहला सुझाव है।

महोदय, मेरा दूसरा सुझाव यह है कि माननीय सोमनाथ चटर्जी जी ने कुछ बातें कहीं हैं। यही सही है कि आज हमारे पास साधनों की कमी है। लेकिन साधनों की इतनी कमी तो नहीं है कि आज हम आधुनिक साधनों का उपयोग न कर सकें। उन्होंने 3-4 कमेटियों की रिपोर्ट का उद्धरण किया है। मैं समझता हूँ कि वित्त मंत्री जी उनकी बात सुन रहे थे और उस समिति के वह सदस्य थे जिस समिति की रिपोर्ट दी है। मेरा कहना यह है कि दुर्घटना बचाने के लिए जो भी जरूरतें हैं उनमें कोई बहुत बड़ा पैसा नहीं लगने वाला है। आज सरकार कम से कम यह घोषणा करे कि इस रेलवे को ये साधन दिए जाएंगे और यदि खर्चा नहीं करते हैं तो कहा जाए और इसके लिए चाहे 3-6 महीने लगे, उसके लिए जरूरत पड़े तो रेलवे की जो कमेटी है उसकी एक समिति हो, उपसमिति हो जो इस बात को देखे कि रेलवे इसको क्रियान्वित कर रही है या नहीं कर रही है।

ये दो काम करने इस वक्त बहुत जरूरी हैं। किसकी जिम्मेदारी

है, इसकी जांच हो, यह ठीक है, लेकिन मैं समझता हूँ कि सोमनाथ जी उस समिति के सदस्य रह चुके हैं, और भी जो लोग सदस्य रहे हों, उन दो-तीन लोगों की एक समिति बनाई जानी चाहिए। कहीं पर, किसी सवाल पर तो कम से कम हम एक मत होकर कुछ कदम उठाने के लिए तैयार हों। आज देश में क्या हो रहा है, 300 या 500 लोग मर गए, आज भी हम केवल बहस ही करते रहें और अंत में सरकार की ओर से जवाब आ जाए और उसके बाद यह बहस समाप्त हो जाए, तो यह संसद के लिए कुछ मर्यादा की बात नहीं होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, इससे अधिक मैं और कुछ नहीं कहना चाहता। शोक-संबंधना हमने प्रकट की है, लेकिन कुछ अमली कदम उठाने के लिए सरकार को निर्णय करके इस सदन के सामने आना चाहिए और कम से कम जो माननीय सदस्य फिरोजाबाद ने सवाल रखे हैं, उनका जबाब सरकार के पास होना चाहिए। उत्तर प्रदेश सरकार अगर कुछ नहीं कर रही है तो अटल जी तो यहाँ पर नहीं हैं, मैं जसवंत सिंह जी से कहूंगा कि उनको भी कुछ समझाइए कि वे कुछ करें। अगर उत्तर प्रदेश सरकार नहीं करती तो भारत सरकार को स्वयं उस काम को करना चाहिए। यदि मेरी आवाज यहाँ से उन तक पहुंच सके तो मैं उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री से निवेदन करूँगा कि कोई अधिकारी अगर दोषी है, तो अवश्य देखें। क्योंकि वे माननीय सदस्य किसी राजनीतिक लाभ के लिए नहीं बोल रहे थे, जब बोल रहे थे तो अपनी अंतरात्मा की आवाज बोल रहे थे और उसी से प्रेरित होकर मैं दो शब्द कहने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : इस वाद-विवाद में भाग लेने वाले दूसरे सदस्य भी हैं, क्या हम भोजन अवकाश समाप्त करें या भोजन के लिए सदन को स्थगित करें ?

अनेक माननीय सदस्य : हम चर्चा आरम्भ रखेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या हम भोजन के लिए सभा स्थगित करें या फिर भोजन अवकाश समाप्त कर चर्चा आरम्भ रखें।

अनेक माननीय सदस्य : हम भोजन अवकाश समाप्त कर चर्चा जारी रखेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है।

13.33 म. प.

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत : मान्यवर, मैं उन अभागे लोगों में से हूँ, जो घटना स्थल पर सबसे पहले पहुंचे। सारी आगरा कमिश्नरी

के अंदर झंझावात और सनसनी फैल गई थी, समाचार पत्रों में कबरेज भी नहीं था। केवल एक समाचार पत्र ने यह समाचार छापा था। अटकलें लग रही थीं कि 1000 आदमी मर गए, कोई कहता था कि सैकड़ों आदमी मर गए और सनसनी के उस दौर में मैं सबसे पहले भाग कर गया कि क्या मामला है।

मैं उम्मीद कर रहा था कि उस समय तक भारत सरकार के प्रतिनिधि या भारत सरकार के प्रधानमंत्री, जिन्होंने रेल मंत्रालय का चार्ज एक दिन पहले ही लिया था, अभी उसकी स्याही भी नहीं सूखी थी, लेकिन मुझे बड़ा अफसोस हुआ कि वे वहां नहीं पहुंचे और मल्लिकार्जुन जी भी बहुत लेट पहुंचे।

मैं स्थिति स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री का कोई दोष नहीं है। उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री वहां पहुंचे थे। उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री घटना स्थल पर पहुंचे थे, फिरोजाबाद अस्पताल में भी गए, उनका हेलीकॉप्टर वहां उतरा था, लोगों ने देखा था। उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री ने अपना हेलीकॉप्टर प्रशासन को दे दिया कि यदि मरीजों का भला हो सकता हो तो इसके जरिए आवागमन की व्यवस्था बनाई जाए। इसलिए मुझे उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री से कोई शिकायत नहीं है।....(ब्यवधान) माननीय सदस्य डी.एम. और एस. एस.पी. की बात कर रहे थे, मैं उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री की बात कर रहा हूँ, पूरे प्रशासन की बात नहीं कर रहा, इस बात को गलत न समझ लिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक आगरा मंडल के प्रशासनिक अधिकारियों का प्रश्न है, मुझे फिरोजाबाद के एस.एस.पी. और डी.एम. के बारे में जानकारी नहीं है, उनसे मेरी बात नहीं हो सकती, लेकिन कुल मिलाकर मंडल लेवल के अधिकारी सब के सब भाग दौड़ कर रहे थे। यहां तक कि सी.ओ. लेवल के विभिन्न जिलों के अधिकारियों की भी ह्यूटी लगाई गई थी, जो डिप्टी एस.पी. रैंक के थे और वे काम कर रहे थे, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि समस्या का परिमाण इतना बड़ा था कि उसके सामने प्रशासन बौना पड़ रहा था। बौना इसलिए पड़ रहा था क्योंकि घायलों और मृतकों की संख्या इतनी विकराल थी कि फिरोजाबाद अस्पताल उनके लिए नितान्त अपर्याप्त था, वहां कोई सुविधा उपलब्ध नहीं थी, कोई व्यवस्था उपलब्ध नहीं थी, जिससे घायलों का उपचार किया जा सके। इसके बाद जब आगरा के अस्पताल की सेवाएं ली गईं तो आगरा के अस्पताल में भी समुचित व्यवस्थाएं नहीं थीं। जिसमें कि उनकी व्यवस्था की जा सकती थी। मैं प्रशासनिक मशीनरी की रेल विभाग की इसलिए आलोचना करना चाहूंगा कि रेल के लोगों को जो व्यवस्था बनानी चाहिए थी, जो हायसा, जो त्रासवी, जो दुर्घटना उनकी थी हुई थी उस दुर्घटना में बाहर के लोग तो मदद कर रहे थे लेकिन रेलवे-प्रशासन नहीं कर रहा था। मुझे तकलीफ इस बात की होती है कि फिरोजाबाद में स्वयंसेवी संगठन, यह आवाज लग रही थी कि सरस्वती शिशुमंडल पर लोग पहुंचकर रक्तदान करें। रक्तदान करने वालों की लाइन लगी हुई थी। लेकिन वहां पर रेलवे का कोई डॉक्टर मौजूद नहीं था जो खून देने

के लिए तैयार लोगों का खून निकलवा कर रख सकें जिससे खून मरीजों तक पहुंच सके जिससे उनके प्राणों की रक्षा की जा सकती। मैं कहना चाहता हूँ कि वहां पर हजारों लोगों का मेला सा लगा हुआ था। जहां पर दुर्घटना हुई है उस मौड़ल्ले का नाम है। सुहाग-नगरी। सुहागनगरी में लोग रो रहे थे। कि बहनों का सुहाग सुहागनगरी में लुट रहा है। जो रेल-एक्सीडेंट में मर गए उनका तो सुहाग लुट ही गया उन परिवारों का लेकिन जिन घायलों का सुहाग बचाया जा सके, उनको बचाया जाना चाहिए। लेकिन रेल-मंत्रालय के अधिकारी तेजी से और तत्परता से काम नहीं कर रहे थे। उस तत्परता का नमूना आपको अभी नेता विपक्षी दल ने बता दिया कि वो डेढ़ घंटे तक रेल का इंजन ठीक करते रहें, वहां जो नील गाय कट गयी थी जिसके कारण रेल का इंजन खराब हो गया था। डेढ़ घंटे तक रेल मंत्रालय रेलवे के अधिकारियों को न डिरणबाऊ स्टेशन पर और न फिरोजाबाद के स्टेशन पर, जबकि फिरोजाबाद का स्टेशन अगर नेकड-आई से देखा जाए तो वह दिखता है उसकी जो रेलवे लाइन पड़ी होती है, लूप लाइन और उस लूप लाइन का आखिरी हिस्सा वहां से एक किलोमीटर नहीं एक फर्लांग भी दूर नहीं है घटना-स्थल से। लेकिन रेलवे के अधिकारियों के सेवाबांध के अधिकारियों की आंखों पर ऐसा चक्काचौंध पड़ गया कि उनको यह दिखता नहीं था कि गाड़ी खड़ी हुई है। डेढ़ घंटे तक वहां रेल खड़ी रही तो रेलवे अधिकारियों की अकर्मण्यता तो इससे ही जाहिर होती है। वे कहते हैं कि मैनुअल मिस्टेक सिग्नल मैन से हो गयी।

1.37 म.प.

(श्री नीतीश कुमार पीठासीन हुए)

मैं सिग्नल मैन की गलती नहीं मानता। जो सिस्टम की बात कही गयी है मैं सिस्टम की भी बात नहीं कहता। मैं इसे एडमिनिस्ट्रेटिव फैल्योर मानता हूँ। इसे रेल विभाग के वे अधिकारी जो एडमिनिस्ट्रेशन के लिए जिम्मेदार हैं यह उनकी जिम्मेवारी है इस बात को देखने की कि आखिर उनकी रेल चली तो गंतव्य स्थल तक पहुंची या नहीं पहुंची इसको कौन देखेगा? लेकिन देखने की फुरसत नहीं है। इसलिए डिरणबाऊ के लोगों ने भी इस बात का अहसास नहीं किया कि हमारी रेल क्यों नहीं आई डेढ़ घंटे तक और न ही फिरोजाबाद के लोगों ने इस बात की चिंता करने की कोशिश की कि हमने जो गाड़ी भेजी थी वह गंतव्य-स्थल तक पहुंची या नहीं पहुंची। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इसमें एडमिनिस्ट्रेटिव फैल्योर भी है और सिस्टम के फैल्योर की बात जहां तक है वह यह है कि हम ए.बी.जी. के इंजन डील करते तो घूम रहे हैं, हम इस बात की डील कर रहे हैं कि कैसे ड्राई सी किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से गाड़ी चले? लेकिन जब प्रश्नाचार के आरोप लगते हैं, भाई-भतीजावाद खुलता है तब भी हम बेशर्मी के साथ उसकी लोकसभा में हिमायत करते हैं, संसद के अंदर हिमायत करते हैं। मेरी रेल-कर्मचारियों से बात हुई कि ड्राईवर्स और गार्डस को हम ऐसे उपकरण क्यों नहीं देते हैं जिससे अगर गाड़ी बीच में खराब हो जाए तो ड्राईवर्स और गार्डस इस बात की सूचना भेज सकें

कि गाड़ी खराब हो गयी है, ट्रेक के बीच में ठक गयी है, मैं संकट में फंस गया हूँ, दुर्घटना हो गयी है इसलिए आइये मेरी मदद कीजिए। अगर इस छोटी सी बात पर ध्यान दिया गया होता तो शायद ऐसा न होता। ऑटोमेशन की बड़ी-बड़ी बातें हो रही हैं आमान परिवर्तन की हजारों-करोड़ों रुपयों की योजनाएं बन रही हैं लेकिन उन ड्राईवर्स और गाइड्स को यह सुविधा नहीं दी जा रही है। यदि दी गई होती तो यह दुर्घटना नहीं होती। अब तो मैंने यह सुना है कि रेल-मंत्रालय इस बात की योजना बना रहा है कि गाड़ों की छुट्टी कर दे और जब गाड़ों की छुट्टी होगी मान्यवर तो इस सदन को एक दिन नहीं मेरे ख्याल से जितने दिन सत्र चलेगा उस सत्र में एक-तिहाई दिन तो हमेशा राष्ट्र शोक ही मनाना पड़ेगा। सरकार की नियत तो यही चल रही है। इसलिए मैं कहूंगा कि चालन की सुरक्षित व्यवस्था रेल-मंत्रालय बनाने में असफल रहा है। दिनोदिन रेल सेवाओं के चालन की कुशलता गिर रही है।

मैं दूसरी बात कहना चाहूंगा कि पिछले छः माह से गाड़ियों के विलम्ब चालन की घटनाएं बहुत ज्यादा बढ़ गई हैं। कुछ ठिकाना नहीं कि गाड़ी कितने घंटे बाद पहुंचे और कहां पहुंचे और पहुंचेगी भी कि नहीं पहुंचेगी। अभी उदाहरणवश सुनना चाहें तो सुना सकता हूँ। मरुधर एक्सप्रेस जो नई गाड़ी चली है, वह घंटों नहीं दिनों लेट चलती है। कई गाड़ियां तो घंटों चलती हैं, वह दिनों लेट चलती है। अवध एक्सप्रेस भी हमेशा विलम्ब से चलती है। दिल्ली जाने वाली अनेकों ऐसी गाड़ियां हैं जो विलम्ब से चलती हैं। साउथ की गाड़ियां भी लेट चलती हैं।

रेल चालन की व्यवस्था पर पुनर्विचार करना आवश्यक है और इसको सुरक्षापूर्ण बनाना अति आवश्यक है। इसकी अच्छी व्यवस्था की जानी चाहिये क्योंकि इसके बगैर काम नहीं चलेगा। राहत कार्यों को प्रारम्भ करने में जिस प्रकार से रेलवे अधिकारियों ने अकर्मण्यता बरती, उसकी जांच होनी चाहिये और जांच होने के बाद जो इस बात के लिये दोषी हों, उनको कड़ा पंढ दिया जाना चाहिये।

मैं अस्पताल की बात को कठेरिया जी की बात के साथ जोड़ना चाहता हूँ। आदरणीय चन्द्रशेखर जी ने भी उसका संकेत दिया। वहां लाशें पड़ी हैं लेकिन उनका इंतजाम करने वाला कोई नहीं है। गर्मी का दिन है। कल घुर्मांग से बरसात हो रही थी जिससे लाशें भीग गईं। उनमें सबांध शुरू हो जायेगी। उनका पोस्ट-मार्टम होना कानूनन अनिवार्य है। पोस्ट मार्टम से पहले और और बाद में उनके घर के लोग उनको देखना चाहेंगे। उनके शव उनके परिवारजनों को सौंपने होंगे लेकिन रेलवे की ओर से कोई सुव्यवस्था इसकी नहीं हुई है। वहां जो भी लोग पहुंच रहे हैं वे टैक्सी करके पहुंच रहे हैं। उनकी सुनने वाला कोई नहीं है, कोई लाशों को दिखाने वाला नहीं है। उसकी समुचित व्यवस्था की जानी चाहिये, यह मानवीय दृष्टि से आवश्यक है। जो बीमार लोग हैं, घायल लोग हैं, उनके उपचार के लिये सरकारी स्तर पर दवा का इंतजाम होना चाहिये लेकिन उसकी व्यवस्था अभी तक नहीं हो रही है। मैंने आज अखबार में पढ़ा कि 10 लाख रुपये की

दवाइयां वहां भेजी गईं लेकिन 10 हजार की दवाइयां भी वहां नहीं बंटी हैं। मैं निजी जानकारी के आधार पर और फिरोजाबाद के अस्पताल में जाने के बाद यह बात कह रहा हूँ। रेल मंत्री, रेल मंत्रालय या वहां का कोई अधिकारी मेरी इस बात को चुनौती देना चाहे तो वह मेरे साथ चले, मैं उनको दिखा सकता हूँ कि किस प्रकार मरीजों का दुर्लभ्य किया गया है। मैं उन स्वयं सेबी संगठनों को बधाई देना चाहता हूँ और उन डाक्टरों को बधाई देना चाहता हूँ कि जिन्होंने कल अपने क्लिनिक में आकर कहा कि मरीज हमारे नर्सिंग होम में आ जायें, हम उनका प्री इलाज करेंगे। जो गाड़ियां में अक्सर चोरियां करते हैं, उन्होंने भी कहा कि हम चोरी नहीं करेंगे, अगर किसी को दिल्ली, आगरा या डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर ले जाना हो तो अपनी सारी सेवार्थें देंगे। आगरा मंडल के लोग पूरी सेवा के साथ जुड़ गये लेकिन मुझे इस बात की तकलीफ हो रही है कि रेल मंत्रालय नहीं जुड़ सका।

जो अनाथ बच्चे हैं, उनको कोई देखने वाला नहीं है। स्वयं सेबी संगठन किस सीमा तक उन्हें देखेंगे? इसलिये मैं मांग करना चाहता हूँ कि वे अनाथ बच्चे जिन के माँ-बाप इस ऐक्सीडेंट में मर गये, उनका ऐडॉप्शन सरकार करे, उनके लालन-पोषण की व्यवस्था करे, उनके रख-रखाव की व्यवस्था करे, उनकी नौकरी की व्यवस्था करे और उनकी पढ़ाई-लिखाई की अवश्य व्यवस्था करे।

मैं एक चीज और कहना चाहूंगा कि घटना स्थल पर भारी संख्या में लोग सहानुभूति प्रदर्शित करने के लिये पहुंच रहे हैं। वहां मेला लगा हुआ है जिस को नियंत्रित करना आवश्यक है। लोगों के दिलों में सहानुभूति है, लोगों की आंखों में आंसू हैं और लोग चाहते हैं कि हम कुछ मदद करें लेकिन जब तक उसको नियोजित नहीं किया जायेगा, वह स्थान भीड़ में बदलता जायेगा। आज स्थिति यह है कि वहां पर लोगों को पानी नहीं मिल रहा है। जहां घटना स्थल है, वहां नाला है। वहां की दुर्गन्ध वहां के छोड़े लोगों को इस बात के लिये मजबूर करती है कि रुमाल नाक पर बांध लिया जाये। पीने के पानी की व्यवस्था, कुछ लोगों को ठहराने की व्यवस्था इस प्रकार से फिरोजाबाद में करा दी जाये जिससे हैजा या दूसरा कोई संक्रमक रोग न फैल सके। बाहर से लोग घबराये हुए पहुंचते हैं और उनको कोई बताने वाला नहीं होता है। प्रधान मंत्री जी की सूचना अधूरी है। मैं सामान्यतः सदन में उत्तेजित नहीं होता हूँ क्योंकि मेरे नेताओं ने इस बात की ट्रेनिंग हमें दी है कि चाहे कोई अप्रिय से अप्रिय घटना हो जाये लेकिन उत्तेजित न हों। मुझे हिन्दुस्तान के प्रधान मंत्री जी के बयान को सुन कर तकलीफ हो रही है। उनका इस देश में और इस सदन में दिया गया बयान नितान्त असत्य है, नितान्त असत्य है, मैं दो बार इस बात को कह रहा हूँ। उत्तर प्रदेश सरकार का वह अधिकारी जो उन लाशों को डील कर रहा था, मेरी उससे पीने दो बजे बात हुई, मैं घड़ी के हिसाब से यह बात बता रहा हूँ, उसने कहा कि रावत जी, फ़ाई सी लाशें वहां से जा चुकी हैं।

50-60 लाशें अभी दबी पड़ी हैं। एक लाश मैंने उनको दिखाई जिसमें एक आदमी का धड़ बाहर निकला हुआ था और बाकी शरीर

पर रेल की बोगी पड़ी हुई थी। वह भी देखकर मर्माहत हो गए। फिर मैंने अपने सामने क्रैन लगावाई कि इस आदमी का जितना धड़ बचा है उसको तो बाहर निकालो, बाकी तो कचुमर निकल गया है। इसके साथ इन्साफ करो, न्याय करो। उन्होंने मेरे सामने उस आदमी का धड़ बाहर निकला। छोटे-छोटे तीन बच्चे मेरे सामने बाहर निकले जो चार-पांच साल के थे। उन्होंने कहा कि यह संख्या तो 300 से भी ज्यादा बढ़ने वाली है। मैंने शाम को चलते वक्त उनसे फिर पूछा तो उन्होंने बताया कि 300 की संख्या हो गई है। 300 शव हम शिफ्ट कर चुके हैं या शिफ्ट करने की प्रक्रिया में हैं और अखबार भी इस बारे में लिख रहे हैं। मैंने आगरा के समाचार-पत्रों से बात की। उन्होंने भी कहा कि 300 की ऑफिशियल रिपोर्ट हमारे पास है। लेकिन इस देश का प्रधान मंत्री इतना इल-इनफोर्म्ड है कि यह नहीं पता कि ठाई सी लोग मरे थे या तीन सौ शव निकले थे। अब तक शवों की संख्या ज्यादा होनी चाहिए लेकिन यह सब किया गया है। 50 सैनिक मारे गए हैं, खिलाड़ी मारे गए, ऐथलीट्स मारे गए। मैं कहना चाहूंगा कि ये दोनों गाड़ियां भरकर चल रही थी। इसमें जो 9 डिब्बे पलटने उनमें अधिकांश लोग मर गए हैं। इसके अलावा डीरेलमेंट के कारण बड़ी संख्या में लोग घायल हुए हैं। उनकी संख्या भी निर्धारित की जानी चाहिए मरे हुए लोगों की संख्या भी निर्धारित की जानी चाहिए। आरक्षित बोगी में तो मृतकों की संख्या बतायी जा सकती है लेकिन इसमें अनारक्षित डिब्बे भी थे जो बुरी तरह पैक थे। इन सारी संख्याओं का ऐसर्टन किया जाना आवश्यक है। अभी वहां और शव निकलने की संभावना है। रेल प्रशासन का निकम्मापन इस बात से जाहिर है कि दुर्घटना के 24 घंटे बाद भी ट्रैक साफ नहीं करा पाए। अगर ट्रैक से बोगियां हट जाती तो घायलों की संख्या ऐसर्टन की जा सकती थी। लेकिन यह सब नहीं किया गया है। मैं आरोप लगाना चाहता हूँ कि रेलवे का प्रवृत्ता और रेलवे की लालफीताशाही इस दुर्घटना के लिए जिम्मेदार है और केवल इस घटना के लिए नहीं, जो घटनाओं का तांता लग गया है, उन सारी घटनाओं के लिए जिम्मेदार रेलवे की लालफीताशाही और रेलवे के अधिकारियों की अकर्मण्यता है और रेल प्रशासन के अधिकारियों और कर्मचारियों को सिबाय घोटाले के और कुछ सोचने का समय ही नहीं है। मैं प्रधानमंत्री से मांग करूंगा कि वे नैतिक जिम्मेदारी लें और इस्तीफा दें। मैं प्रधानमंत्री से अपेक्षा करता था कि जैसे मायावती वहां पहुंच गई, वैसे हिन्दुस्तान के प्रधानमंत्री भी पहुंचेंगे। उन्होंने परसों ही रेल मंत्रालय का चार्ज लिया था, लेकिन प्रधानमंत्री का वहां कोई अता-पता नहीं लगा। आखिर मैं मैं बड़े भारी मन से पूछना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री पर रेल मंत्रालय का चार्ज हो तो उसका दौरा करने की कितनी लाशों की कीमत है? दुर्घटना में कितनी लाशें हो जाने के बाद हिन्दुस्तान का प्रधानमंत्री उस घटनास्थल पर जाएगा जिसके पास रेल मंत्रालय का भी नया चार्ज हो? अमानवीयता की पराकाष्ठा है प्रधानमंत्री के पार्ट पर और माननीय प्रधानमंत्री होते तो मैं उनसे पूछता। उनके मंत्रालय का कोई अधिकारी बैठा हो तो प्रधानमंत्री से पूछे कि प्रधानमंत्री जी बताइए कि आपकी आधार-संविदा में कितनी लाशें होने के बाद, कितने मासूम लोगों की हत्या होने के बाद आप वहां घटनास्थल तक जाएंगे? आखिर वह

फौज के सिपाही त्योंहार मनाने के लिए अपने घर जा रहे थे। वह एथलीट बहां खेलकर आए थे। बाकी लोग भी अपने-अपने गंतव्य स्थलों पर जा रहे थे, उनका कोई दोष नहीं था। हिन्दुस्तान के प्रधानमंत्री को नैतिक जिम्मेदारी लेकर इतनी तकलीफ गवारा करनी थी कि वह हेलिकॉप्टर पर जाते और नीचे नहीं जा सकते थे तो हवाई सर्वेक्षण करके ही जा जाते। वे वहां जाते तो लोगों को डाकस बंधता। मैं समझता हूँ कि हिन्दुस्तान का कोई प्रधानमंत्री हो या राष्ट्रपति ही क्यों न हो, वहां जाकर कोई जीवनदान नहीं दे आते जिनकी जान चली गई, जिनके परिवारों का धिराग गुल हो गया उन धिरागों को वह जला नहीं सकते, लेकिन उन रोते-बिलखते परिवारों की डबडबाती आंखों के आंसुओं को वह थोड़ा राहत दे सकते थे। लेकिन वह राहत देने का काम भी इस सरकार ने नहीं किया। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि यह बड़ा भारी अत्याचार हुआ है जिससे सारे देश की भावनाएं मर्माहत हुई हैं और लोगों को कष्ट पहुंचा है। मैं कहना चाहता हूँ कि मरने वालों की संख्या बहुत ज्यादा है, इसलिए ज्यादा है कि 9 बोगियां थी, वे पूरी भरी हुई थी जो डिरेल होकर उलट गई हैं। प्रत्येक बोगी में 70-72 की कैपैसिटी होती है।

सभापति महोदय : यह आप बोल चुके हैं एक बार।

श्री भगवान शंकर रावत : मान्यवर, मैं दो बातें और कहना चाहूंगा। हमारे रेलवे प्रशासन ने विकेन्द्रीकरण की व्यवस्था की थी। मंत्री जी शायद भूल गए, उन्होंने राज्य सभा में घोषणा की थी कि हम विकेन्द्रीकरण कर रहे हैं, कुछ जोन्स बनाएंगे, कुछ डिवीजन्स बनाएंगे, जिससे सारी प्रशासनिक व्यवस्था पर, बढ़ती हुई आबादी पर, बढ़ती हुई रेलों पर कुछ नियंत्रण किया जा सके। लेकिन उनके बजट भाषण के बाद आज तक न कोई जोन बनें, न डिवीजन बनें और जैसा श्री सोमनाथ घटर्जी साहब कह रहे थे कि जितनी कमेटियां बनी उनकी सिफारिशें बंद खाते में पड़ी हैं लेकिन रेल विभाग की एफिसिएंसी बढ़ाने के लिए कोई काम नहीं किया है।

यहां न्यायिक जांच की मांग कुछ मित्रों ने की है मैं चाहूंगा कि घटना की संसदीय समिति जांच करें और जांच करने के बाद इस प्रकार के कुछ दीर्घकालीन उपाय भी सुझाए जायें जिससे रेल प्रशासन की एफिसिएंसी बढ़ाई जा सके। जिसके कारण रेल चलाने की जो व्यवस्था है, जिसमें जब रेल में विदा करने घर के लोग जाते हैं तो उनको यह लगता है कि यह जिन्दा लौटकर आएगा या नहीं आएगा। इसलिए सुरक्षित रेल यात्रा की व्यवस्था हो सके और इसके साथ जो रेल मंत्रालय ने घोषणा की है, मैं अखबार में देख रहा था, कोई मित्र बता रहे थे कि 10 हजार ठपए की है तथा घायलों के लिए एक हजार तथा 500 ठपए की है जो मर गए उनके लिए तो 10 हजार की राहत अपमानजनक है लेकिन जो बीमार हैं, जिनको महंगी दवाओं व इलाज की जरूरत है.....(व्यवधान)

मेजर जनरल (रिटायर्ड) ध्रुव चन्द्र खन्डूरी : चर्चा चल रही है और मंत्री जी इस प्रकार से हंसी-मजाक कर रहे हैं।

[अनुवाद]

जब-भूतज परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर) : यह एक दम गलत है। हम यहां बैठे थे और प्रधानमंत्री से इस बात पर विचार-विमर्श कर रहे थे कि आप लोगों की बाजें सुनकर कितनी और अधिक राहत दी जाए।

[हिन्दी]

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : आप बाहर जाकर बात करिए। आपको पता होना चाहिए। आप यहां क्या पंचायत कर रहे हैं? आप बाहर जाकर बात कर सकते हैं।

श्री जगदीश टाईटलर : बात को टेढ़ा मत करो। हम तो यह सलाह-मशविरा कर रहे थे कि उन लोगों को और मदद कैसे पहुंचाई जानी चाहिए।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : सभापति महोदय, इनसे कहिए कि बाहर जाकर बात करें।.....(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपकी बात इन्होंने सुन ली है।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : आप एक तो गलत काम कर रहे हैं, आपको पता नहीं है। फिर आप क्या मानेंगे कि आप गलत काम कर रहे हैं।

[अनुवाद]

आपमें अपनी गलती को स्वीकार करने का साहस ही नहीं है।

[हिन्दी]

श्री जगदीश टाईटलर : कौन गलत काम कर रहा है?

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : आप गप्प मार रहे हैं, हंस रहे हैं यहां पर।

श्री जगदीश टाईटलर : हंस रहे हैं?

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : जी, हाँ।

श्री जगदीश टाईटलर : क्या बात कर रहे हैं आप?

सभापति महोदय : बहस को लंबा मत कीजिए।....(व्यवधान)

श्री भगवान शंकर रावत : मैं इस सारे माहौल में अंग्रेजी के प्रख्यात कवि शेक्सपीयर की "किंग लीयर" में लिखी उन दो लाइनों को कोट करना चाहूंगा :-

[अनुवाद]

"एस फलाईज टु वांटन बायज,

सो बी आर टु गॉडस

दे किल अस फार वियर स्पॉर्ट"

[हिन्दी]

लोग हंसेंगे, हंस सकते हैं, राजा हैं। लेकिन हमारी आंखों में आंसू हैं उन बेगुनाह लोगों के लिए, इसलिए अगर हम हंसना चाहें तो भी हंस नहीं सकते हैं। मन रोता है। एक मेरा ही मन नहीं रो रहा है, सारा फिरोजाबाद रो रहा है, सारा आगरा रो रहा है, सारा मैनपुरी रो रहा है, पूरा मण्डल रो रहा है, सारा देश रो रहा है, आज हंसी किसी के पास नहीं है। अगर किसी के पास हंसी है तो मैं केवल शेक्सपीयर की उन दो पंक्तियों को ही उनके लिए समर्पित कर सकता हूँ। ये हंसें, लेकिन हमारे गमों पर हंसने से पहले मैं आपको कहना चाहता हूँ कि आप सत्तानशील हैं इसलिए आप हमारे हाल पर रहम करें, इस देश के लोगों पर रहम करें। उनको रहम की आवश्यकता है क्योंकि आप आज हमारे राजनैतिक मालिक बने हुए हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि उनको युद्ध स्तर पर राहत पहुंचाई जाए। सिविल एडमिनिस्ट्रेशन जब फेल हो गया तो मिलेट्री को गुडार करें कि मिलेट्री के अफसर आकर मदद करें लेकिन मिलेट्री की मदद भी अपर्याप्त सिद्ध हो रही है। बड़ा घटना का क्वांटम इतना बड़ा है कि उसमें बहुत अधिक मदद की आवश्यकता है। इसलिए मैं चाहूंगा कि केन्द्र सरकार युद्ध स्तर पर अधिक संख्या में सेना को भेजकर बड़े पैमाने पर राहत की कार्यवाही चलाए, जिससे सारी सुविधा मिले। चिकित्सा की व्यवस्था भी वहीं सब लोगों को मुहैया कराई जाए।

जैसा मैं कह रहा था कि इस दुर्घटना की जांच का काम एक संसदीय समिति को सौंपा जाये जो जिम्मेदार व्यक्ति पर वायित्व निर्धारित करे। उसके बाद एक लांग टर्म प्लानिंग की जाये ताकि ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।

एक बार फिर कहना चाहूंगा, जैसा मेरे कुछ मित्र कह रहे थे कि आपकी बात सुनकर हम प्रधानमंत्री जी को बताने के लिए सलाह कर रहे थे, हाथ जोड़कर मेरी उनसे विनम्र विनती है कि आप प्रधानमंत्री जी को यह अवश्य सलाह दें कि यदि ये दुर्घटना स्थल का स्वयं जाकर एरियल सर्वे भी कर लेते हैं तो उससे लोगों पर काफी असर पड़ेगा। प्रधानमंत्री जी यदि अपने व्यस्त समय में से कुछ समय निकाल सकें तो हो सकता है कि उनके जाने पर सारी सरकारी मशीनरी हरकत में आ जाये, एक्शन में आ जाये और हमारा रेल मंत्रालय जो अभी तक राहत के मामले में सो रहा है, उसके अंदर कुछ गति आ जाये।

इन शब्दों के साथ, मैं पुनः अनुरोध करता हूँ कि रेल मंत्रालय के संबंध में यह सदन उचित निर्णय ले ताकि इस तरह की दुर्घटनाओं

की पुनरावृत्ति न हो क्योंकि पिछले 6 महीनों से ऐसी दुर्घटनाएं देखने को मिल रही हैं। रेलवे के लोग आलस्य और प्रमाद में डूबे हैं जिसके कारण सारा रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन खराब हो गया है। रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को पुस्त-दुरुस्त बनाने की आज बहुत आवश्यकता है। बड़े-बड़े घोटाले तो बाव में हो सकते हैं, आप बाव में जेबें भरते रहें लेकिन पहले कौमन मैन को सुविधा देनी चाहिये। यदि आप सुविधा नहीं दे सकते तो कम से कम इतना जरूर कर दीजिये कि रेलों में जो लोग यात्रा करते हैं, वे सुरक्षित रूप से यात्रा कर सकें, उनके परिवार अनाथ या बेचरबार न हो जायें। इतना ही मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ।

[अनुबाव]

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी) : माननीय सभापति महोदय, हाल के दिनों में यह बहुत ही दर्दनाक रेल दुर्घटना हुई है जिसमें 300 लोग मारे गए और 400 से अधिक लोग घायल हुए हैं। गैर सरकारी तौर पर मरने वालों की संख्या 600 से अधिक आंकी जा रही है। घायलों में से अनेक लोगों की हालत गम्भीर है और रेलवे द्वारा पर्याप्त चिकित्सा सहायता उपलब्ध नहीं कराई जा रही है जो मामूली रूप में प्रभावित हुए हैं अथवा जिन्हें कोई हानि नहीं पहुंची उन्हें पिछली शाम तक कोई राहत सहायता नहीं दी गई।

महोदय, रेलवे एवं राज्य सरकार ने यात्रियों के लिए कोई बचाव गाड़ी नहीं भेजी है। राज्य सरकार ने दिल्ली तथा अपने दूसरे गंतव्य स्थानों पर जाने वाले यात्रियों को न्यूनतम सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं कराई हैं। प्रभावित यात्रियों के सम्बन्धियों को दुर्घटना स्थल तक जाने के लिए पिछली शाम तक कोई बचाव राहत रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं थी। दुर्घटना के 18 घंटे बाद तक कोई राहत गाड़ी दुर्घटना स्थल पर नहीं पहुंची है और इसीलिए प्रभावित यात्रियों के सम्बन्धी दिल्ली से दुर्घटना स्थल तक नहीं पहुंच पाए जिससे वे अपने प्रभावित सम्बन्धियों को सहायता नहीं पहुंचा सके।

महोदय, इस गाड़ी में यात्रा करने वाले दूसरे यात्रियों ने यह आरोप लगाया है कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस को कानपुर में अनावश्यक रूप में रोके रखा। वास्तव में, सभी गाड़ियों को कानपुर में लगभग एक घंटे तक रोके रखा क्योंकि उस गाड़ी का जिसमें एक मंत्री श्री प्रणव मुखर्जी यात्रा कर रहे थे, रास्ता साफ रखना था। दुर्घटना का एक कारण यह है। कानपुर में रुकी हुई पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का चालक इस देरी को पूरा करना चाहता था। मैं मांग करता हूँ कि इस पड़लू की जांच की जाए और एक न्यायिक जांच गठित की जाए। जो इस पड़लू की भी जांच करे कि कानपुर में गाड़ी क्यों रोकी रखी गई।

रेलवे विभाग अतिविशिष्ट व्यक्तियों के प्रति ऐसा व्यवहार करता है। इससे रेलवे विभाग दूसरे यात्रियों को असुविधा में डालता है। ऐसा नहीं होना चाहिए था। एक मंत्री के कारण यह गाड़ी एक घंटे तक रोके रखी गई। ऐसा नहीं होना चाहिए था। और रेलवे में नियमित

रूप से ऐसा ही हो रहा है। मैं मांग करता हूँ कि इन सभी अनियमितताओं की जांच करने के लिए न्यायिक जांच बैठाई जाए। अनुग्रहपूर्वक राशि बढ़ा कर भुगतान की जाए।

जांच करने के लिए दूसरा मुद्दा यह है कि इस वर्ष के प्रथम 6 महीनों में देश के विभिन्न भागों में हुई रेल दुर्घटनाओं में कुल 199 लोग मारे गए हैं और 508 लोग घायल हुए और अधिकांश दुर्घटनाएं रेलवे विभाग की कोताही व लापरवाही के कारण हुईं। कल हुई रेल दुर्घटना देश की सबसे गम्भीर व हृदय विदारक रेल दुर्घटना है।

2.00 ब.प.

मैं मांग करता हूँ कि इस सरकार को नैतिक जिम्मेदारी लेते हुए त्यागपत्र दे देना चाहिए। इस रेल दुर्घटना से सारे देश को धक्का लगा जबकि सत्ताधारी दल कल दिल्ली में मौज-मस्ती उड़ा रहा था। प्रधानमंत्री जी को दुर्घटना स्थल तक जाने का समय नहीं था। यह दुर्घटना बहुत गम्भीर है और बहुत गैर जिम्मेवराना तरीके से हुई है। यह ऐसा नहीं होना चाहिए था। इस दुर्घटना के सभी पड़लूओं की जांच करने के लिए न्यायिक जांच की जानी चाहिए। यही मेरी मांग है।

[दिन्धी]

श्री चन्द्रजीत दाबब (आजमगढ़) : सभापति महोदय, फिरोजाबाद की इस रेलगाड़ी की दुर्घटना से आज सारा देश दुखी है और यह सबन भी दुखी है। इसलिए देश की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए हमने यह अच्छा काम किया कि आज का सारा काम बंद कर के पहले, जो लोग इस दुर्घटना में मारे गए, उनके शोक-संतप्त परिवारों को हमने सदन की तरफ से संबेदना भेजी और जो घायल हुए हैं उनके लिए शुभकामनाएं भेजी कि वे शीघ्र स्वस्थ हो सकें।

सभापति महोदय, मैं उन स्वयंसेवी संस्थाओं को भी शुरू में ही बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जिन्होंने बहुत तत्परता के साथ, वहां रात के ऐसे समय में, जब सोने का समय होता है, उस शहर और आसपास के लोग वहां पहुंच गए, सारा शहर जागता रहा और जो कुछ भी संभव था, वहां से लोगों को निकालने, लोगों को पानी पिलाने, लोगों को अपना खून देने के लिए ताकि उनका इलाज हो सके, वे सारे लोग जुटे। यह हमारे समाज का एक अच्छा पड़लू है। संकट के समय में इस प्रकार की सहायता करना अपना हमारे समाज और देश की विशेषता है यह पड़लू बना रहे और ज्यादा मजबूत हो, मैं ऐसी हृदय से कामना करता हूँ और उनको मुबारकबाद देता हूँ।

सभापति महोदय, यह रेलवे के इतिहास की सबसे बड़ी दुर्घटना है। रेलवे सेफ्टी परफार्मेंस, जिसमें 1960-61 से लेकर पिछले साल तक की जो रेल दुर्घटनाएं हुई हैं उनकी संख्या भी गई है। और 1965 से लेकर इस साल तक जितने लोग रेल दुर्घटनाओं में मारे गए हैं, उनकी संख्या भी गई है। 1965-66 में 41 लोग मारे गए थे। 1970-71 में 27 आदमी मरे थे। यह मजबूत में इसलिए बता रहा हूँ कि रेल का

काम कैसे चल रहा है। दिन प्रति दिन अव्यवस्था फैल रही है। उसका एक उदाहरण मैं आज से 30 साल पहले हुई दुर्घटना जिसमें 41 लोग मरे और दूसरी में 27 लोग मरे, यह वे चुका हैं। 1980-81 में जब पूरी ट्रेन बिहार में बागमती नदी में गिर गई थी, तो उस समय 436 आदमियों की जानें गई थीं, लेकिन यह दुर्घटना, जिसकी रिपोर्ट अभी आई है, उसमें रेलवे के सूत्रों के अनुसार 300 लोग मारे गए हैं। श्रीमती गीता मुखर्जी ने बताया कि जो महिला स्वयं उसमें यात्रा कर रही थी, वे उनसे मिली है और उनके अनुसार डेढ़ हजार तक संख्या जा सकती है।

श्रीमती शीला गौतम (अलीगढ़) : एक हजार तक संख्या तो इनके अपने सूत्र बता रहे हैं।

श्री चन्द्रश्रीत बाबब : लीजिए, श्रीमती शीला गौतम कह रही हैं कि एक हजार तक तो संख्या की सूचना आ गई है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि 35 साल में यह सबसे बड़ी रेल दुर्घटना है और यह बहुत ही हृदयविदाकर दुर्घटना है। मुझे खेद है कि इतनी बड़ी दुर्घटना हुई और सरकार यहाँ से सवा सौ कि.मी. दूर, यानी यह दुर्घटना आगरा से पहले फिरोजाबाद के पास हुई, जो यहाँ से 125 कि.मी. से ज्यादा नहीं है, कोई कारण नहीं कि प्रधानमंत्री वहाँ नहीं जाते। अखबारों में हमने पढ़ा कि प्रधान मंत्री को यह सलाह दी गई कि आपके जाने से वहाँ के लोगों को जो सुविधा दी जाएगी, जो सहायता दी जाएगी, उसमें अव्यवस्था फैलेगी, यह बात सही नहीं है। इस देश के लोग ऐसे नहीं हैं कि प्रधानमंत्री के वहाँ जाते ही अपना सारा काम छोड़ कर प्रधान मंत्री जी के दर्शन के लिए आ जाते या प्रधानमंत्री की सिक्वोरिटी के लिए आ जाते। अगर प्रधानमंत्री जी को सिक्वोरिटी की कोई प्राबल्य थी तो वे यहाँ से पर्याप्त सिक्वोरिटी ले जा सकते थे। प्रधानमंत्री जी को वहाँ जाना चाहिए था। केवल सवा सौ कि.मी. पर यह दुर्घटना हुई, प्रधानमंत्री और रेल मंत्री भी वहाँ नहीं गये। यह बात सही है कि उनके जाने से किसी को जीवन नहीं मिल सकता था मगर उनके जाने से सारे देश में एक संदेश जाता, चिंता का संदेश, सरकार को मजबूती से और तत्परता से काम करने का संदेश जाता। लोगों को उससे तसल्ली ब ठाठस मिलता आदमी मर जाता है तो लोग उसके शोक संतप्त परिवार को संवेदना देने के लिए जाते हैं न कि उनकी कोई सहायता करने के लिए जाते हैं। उनकी दुखी भावनाओं के साथ अपनी भावना को जोड़ने के लिए जाते हैं।

मैं समझता हूँ कि यह असंवेदनशीलता की हद है और एक स्टेट मिनिस्टर को जिनका कि चार्ज भी नहीं था, उनको भेजा गया। वहाँ कोई सीनियर कैबिनेट मिनिस्टर भी जा सकता था। वह वहाँ गये और देखकर लौट आये। वहाँ कोई बैठ नहीं सकता। मुझे याद आ रहा है जब इराक का हमला कुवैत पर हुआ था। वहाँ कैबिनेट मंत्री गये थे तथा हवाई जहाज के जो मंत्री थे, वे भी वहाँ हफ्तों रहे थे। प्रशासन में चुस्ती आ जाती है, लोगों के साथ उनकी अपनी भावनाएँ जुड़ जाती हैं। मैं समझता हूँ कि कम से कम सरकार को इसके लिए माफी मांगनी चाहिए। यह कोई साधारण बात नहीं है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ

कि आखिर यह क्यों हो रहा है? पिछले 30-35 वर्षों में रेलवे विभाग इस बात की क्रेडिट ले रहा है कि हमारी दुर्घटनाएँ कम होती जा रही हैं लेकिन 400 से ज्यादा रेल दुर्घटनाएँ प्रति वर्ष इस देश के अंदर होती हैं। 1993-94 में 401, 1992-93 में 414, 1991-92 में 444, 1990-91 में 446, 1989-90 में 456 व 1988-89 में 457 रेल दुर्घटनाएँ हुई थीं। आप 1975-76 के बारे में तो छोड़ ही दीजिये जिसमें 768 दुर्घटनाएँ हुई थी। पिछले 30-35 वर्षों में हमारे देश में प्रति वर्ष 400 से कम की रेल दुर्घटनाएँ नहीं हो रही हैं। ऐसा क्यों हो रहा है? क्या इसके लिए व्यवस्था नहीं की जा सकती? यह आश्चर्य हो रहा है कि एक ही ट्रेक पर दो रेलगाड़ियाँ कैसे आ जाती हैं? पिछले साल कोई आठ-नौ महीने पहले मैं लखनऊ से रेलगाड़ी में यात्रा कर रहा था तो मुरादाबाद स्टेशन के पास रेल का एक इंजन खड़ा था, उससे जाकर हमारी गाड़ी टकरा गयी। हम लोग अपनी-अपनी बर्थों से गिर गये व रेल का इंजन पूरी तरह से जल गया। इस दुर्घटना में भी हमारी फौज का एक सिपाही दो डिब्बों के बीच आकर मर गया व एक दूसरा आदमी भी मर गया। हमारी महिलाएँ, हमारे बच्चे, हमारे यात्री देश के विभिन्न भागों के लोग, वे चारों कहीं के भी हों, हमारे भाई, हमारे बेटे, बहन व बच्चे हैं। मैं समझता हूँ कि सरकार इसके ऊपर बहुत गंभीरता से बयान दे। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर किसी भी संगठन को आज सैक करना है तो रेलवे बोर्ड पड़ना है, जिसको कि सरकार को सैक करना चाहिए। क्या करता है रेलवे बोर्ड, किस तरह से यह बातें इस देश में चल रही हैं? क्या इनकी टेक्नीकल कठिनाइयाँ हैं?

सभापति जी, जो रेलगाड़ी खड़ी थी। क्या उसकी पीछे की रेड लाइट नहीं जल रही थी। कहा जाता है कि जो आदमी कैबिन में था, उसने यह नहीं देखा कि यह रेलगाड़ी पार कर गयी है या नहीं कर गयी। कहा जाता है कि जो ट्रेक है, उसको ठीक से नहीं बदला। इतना समय बीत गया लेकिन यह पता लगाना मुश्किल हो गया कि यह गलती क्यों हो गयी। कैबिन से यह पता लग सकता था कि वह मशीन खराब थी या ट्रेक नहीं बदला गया था। जो रेलगाड़ी खड़ी थी, उसकी लाइट खराब थी या उसकी लाइट नहीं जल रही थी मगर उसके बारे में तरह-तरह की उड़ती हुई खबरें लोगों को एक भ्रम में डालने के लिए, सारी परेशानियाँ पैदा करने के लिए की जाती हैं।

सभापति जी, हमारे रावत जी वहाँ गये थे और कठेरिया जी वहाँ थे। वहाँ सदन में बयान दिया जाना कि वहाँ पीने का पानी तक की व्यवस्था नहीं हो पायी। वहाँ डा० नहीं पहुँच पाये। क्या दिल्ली से वहाँ हेलीकॉप्टर नहीं जा सकते थे? हर काम के लिए हेलीकॉप्टर जाते हैं तो क्या हेलीकॉप्टर से दिल्ली के डाक्टर नहीं भेजे जा सकते थे। दिल्ली से खून भेजा गया था नहीं। मैं जानना चाहता हूँ, कि सरकार को अपने बयान में बताना चाहिए कि क्या दिल्ली से पर्याप्त खून तत्काल भेजा गया था नहीं? हमारे पास फौज है, हेलीकॉप्टर है क्लायनों को तत्काल हटाने के लिए हेलीकॉप्टर की सर्विसेज ली गई या नहीं, यह सरकार ने अभी तक नहीं बताया है। जो सैकड़ों लोग मरे हैं, उनके

लिए सिर्फ दस हजार रुपये देना काफी नहीं है। उनकी लाशों को उनके घर पहुंचाने की क्या कोई व्यवस्था हुई है? क्यों नहीं आपने पुरी से दूसरी स्पेशल ट्रेन फौरन चलाई, क्यों नहीं मयुरा और आगरा से दूसरी ट्रेनें चला दी? यदि टी.वी., रेडियो में ऐनाउंस हो गया होता कि स्पेशल ट्रेन आ रही है, फलां-फलां समय फलां-फलां जगह से गुजरेगी और उसके लोग मुफ्त चलेंगे तो जो मृतकों एवं अन्य मुसाफिरों के सम्बन्धी तत्काल पहुंच सकते थे। क्या यह हुआ या नहीं? प्रधानमंत्री जी के बयान में इसकी कोई चर्चा नहीं है। मैं समझता हूँ कि इतनी बड़ी दुर्घटना को गंभीरता से नहीं लिया गया। सरकार इस जिम्मेदारी से नहीं बच सकती। इस तरह की दुर्घटनाएं हमारे देश में निरन्तर हो रही हैं। बराबर यह मांग की जा रही है कि ट्रेक पुराने हो गए हैं, बदलिए, पटरियों की लकड़ियां सड़ गई हैं, बदलिए, नए किस्म के आधुनिक तरीकों को इस्तेमाल कीजिए। इतने सालों से एक ही ट्रेक पर दो गाड़ियां लड़ जाती हैं, क्यों नहीं इसको रोकने की कोई व्यवस्था की जाती। क्यों नहीं सक्षम लोगों की नियुक्ति होती? जो लोग काम करते हैं, क्या वे देर रात तक जागते हैं? इन बातों पर क्या कदम उठाए गए हैं, यह इस सदन और देश को पूरे विस्तार से मालूम होना चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि तत्काल मैडिकल सहायता, उनकी लाशों को ले जाने की व्यवस्था, उनके संबंधियों को बहां पहुंचाने की व्यवस्था होगी। मैं आशा करता हूँ कि यह अब तक हो गया होगा और यदि नहीं हुआ है तो यह पुर्नाग्य की बात है।

मैं चाहता हूँ कि इसकी जांच सुप्रीम कोर्ट के जज से कराई जानी चाहिए और उनके साथ विशेषज्ञों की एक कमेटी होनी चाहिए। रेलवे में सुधार की क्या आवश्यकता है, दुर्घटनाएं कैसे रोकी जा सकती हैं, सेफ्टी के काम को कैसे ज्यादा मजबूत किया जा सकता है, कहां गलती थी, कौन जिम्मेदार था, यह सब करने से देश में विश्वास आ सकता है। मैं अपनी आवाज भी उस आवाज से जोड़ना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री को रेल मंत्री होने के नाते अपने पद से इस्तीफा देना चाहिए। उनको प्रधानमंत्री के पद से ही इस्तीफा देना चाहिए क्योंकि यदि आज दूसरा मंत्री होता तो उसका इस्तीफा मांगा जाता। आज प्रधानमंत्री रेल मंत्री भी हैं, लेकिन क्योंकि वे प्रधानमंत्री हैं इसलिए अपनी जिम्मेदारी से बच नहीं सकते। मैं आशा करता हूँ कि जब वे सदन में आएंगे तो इन तमाम भावनाओं को, जो यहां पर प्रकट की गई हैं, ध्यान में रखेंगे।

मैं एक बार फिर अपने हृदय की गहराई से उन परिवारों को, जिनके लोग दुर्घटना में मारे गए हैं, संवेदना देना चाहता हूँ। जो लोग घायल हुए हैं, उनके लिए शुभकामनाएं व्यक्त करता हूँ कि वे शीघ्र स्वस्थ हो जाएं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आशा करता हूँ कि सरकार ऐसा कदम उठाएगी जिससे जाने वाले दिनों में इस देश के लोगों को विश्वास हो सकेगा कि ट्रेन में सफर करना कोई खतरे की बात नहीं है क्योंकि लोगों के दिल दहल गए हैं अगर एक ही पट्टी पर दो गाड़ियां चलती हैं और टकराती हैं। लोगों का विश्वास आज दहल गया है, उस विश्वास को फिर से पुनः स्थापित करने के लिए कदम उठाया जाना

चाहिए, मैं समझता हूँ कि वह बात भी सरकार को आज इस सदन में बतानी चाहिए।

[अनुवाद]

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : धन्यवाद सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

शोकाकुल परिवारों को संवेदनाएं व्यक्त करने में अब तक जिन व्यक्ताओं ने भाग लिया है मैं भी उनके साथ अपना दुख व्यक्त करती हूँ। मैं भी एक माता हूँ और 11 महीने के अपने छोटे से बालक को खोने वाली माता का दुख समझ सकती हूँ। मैं उन माताओं का दुख समझ सकती हूँ जिन्होंने अपने पुत्र व पुत्रियां इस दुर्घटना में खो दिए हैं। लेकिन इतना कहना ही काफी नहीं है और केवल संवेदनाएं और सहानुभूति व्यक्त करना ही काफी नहीं है। महत्वपूर्ण बात यह है कि हम आज क्या कर रहे हैं और भविष्य में क्या करेंगे।

विशेषज्ञों का कहना है कि मानवीय त्रुटि और मशीनों, उपकरणों की खराबी से ही यह दुर्घटना हुई। मशीनों की खराबी के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। हम बार-बार थिल्ला-थिल्ला कर इंजनों के रख रखाब में कोताही बरतने और सिगनलों के बार-बार खराब होने के बारे में कहते आए हैं। लेकिन इसकी परवाह किसे है? कई बार सिगनलों के खराब होने के कारण रेलगाड़ियों को ठकना पड़ता है। सिगनलों की खराबी के कारण गाड़ियां कई-कई घंटे तक ठकी खड़ी रहती हैं। पता नहीं इन सब पर निगरानी क्यों नहीं रखी जाती है।

अब मैं यह एक विशिष्ट पहलू- 'मुआवजा व्यापार' का उल्लेख करूंगी। जब भी कोई दुर्घटना होती है अधिकारी मारे गए लोगों की संख्या घटा कर बताते हैं हम सब जानते हैं कालूबयान दुर्घटना के दौरान भी यही हुआ था। इस विशेष दुर्घटना में अधिकांशतः पश्चिम बंगाल के लोग प्रभावित हुए थे। हम सब जानते हैं कि वास्तव में कितने लोग मारे गए थे और सरकार ने अन्ततः मरने वालों की कितनी संख्या बताई। यदि आप वहां जाएं तो पायेंगे कि अनेक लोग मुआवजे के लिए भटक रहे हैं। यह वास्तविकता है मैं जानना चाहती हूँ कि इसकी क्या गारंटी है कि इस दुर्घटना में ऐसी बात नहीं होगी। मैं यह भी जानना चाहती हूँ कि स्थिति में सुधार करने के लिए इस बीच क्या किया गया है।

जहां तक मुआवजे की राशि का सम्बन्ध है, ऐसी परिस्थितियों में मुआवजे के रूप में कितनी राशि दी जाती है? रेलवे दुर्घटना मुआवजा नियम 1990 के अनुसार मृत्यु और जख्मी होने की उस स्थिति में जबकि जख्मी व्यक्ति कोई काम नहीं कर सकता, ऐसी स्थिति में मुआवजा की राशि 2 लाख रुपये है। अब हम दूसरी संख्या को भी देखें। 1993-94 में मरने वालों की संख्या 93 थी और मरने वालों के परिवारों तथा जख्मी व्यक्तियों को केवल 178 लाख रुपये का मुआवजा दिया गया। क्या मैं समझ लूँ कि इसमें कुछ धोखाधड़ी हुई

है? श्री मनमोहन सिंह जी कितने ही कुशल व प्रवीण क्यों न हों वह एक ठपके को 2 ठपके नहीं बना सकते। रिजर्व बैंक का गवर्नर इसके लिए सहमत नहीं होगा। स्थिति ऐसी है। इसे कैसे पूरा किया जाए? नियम ऐसे हैं और वास्तविक स्थिति यह है। यदि सरकार इसके लिए जिम्मेदार नहीं है तो कौन जिम्मेदार है?

मैं श्री जाफर शरीफ के शीघ्र स्वास्थ्य लाभ की कामना करती हूँ। लेकिन मैं यह बताना चाहती हूँ कि मैं वह बात कभी नहीं भूलूंगी जो उन्होंने कालूचयान दुर्घटना के बाद कही थी। उन्होंने कहा था "इसके लिए रेलवे और रेल मंत्री कैसे जिम्मेदार हैं?" और कौन जिम्मेदार है? यदि हर जगह दुर्घटनाएं होती हैं तो उनके लिए किसे जिम्मेदार ठहराया जाए? क्या वह जिम्मेदार है जो रेलों में यात्रा करते हैं इसके लिए और कोई नहीं अपितु सरकार जिम्मेदार है जो जनता से ठपका वसूल करके रेल गाड़ियां चलाती है। वही इसके लिए पूर्ण रूप से जिम्मेदार है। मैं उस युवक की भावनाओं को पूरी तरह से महसूस करती हूँ जो वहां थिल्ला रहा था। रेल मंत्री ने कल उस स्थल का दौरा क्यों नहीं किया? वर्तमान रेल मंत्री हमारे प्रधानमंत्री हैं। कल राजीव गांधी का जन्म दिन था। यदि राजीव गांधी जीवित होते तो क्या ऐसी स्थिति को पसंद करते? जन्म दिवस समारोह में एक व्यक्ति की अनुपस्थिति से रेल मंत्रालय के प्रभारी एवं प्रधानमंत्री कहां दुर्घटना स्थल पर मौजूद होते। ऐसी स्थिति में राजीव गांधी का कैसा व्यवहार होता? मैं मानव मन को जानती हूँ। राजनीतिक मतभेदों के बावजूद मुझे विश्वास है की उनकी आत्मा को बहुत आघात पहुंचा होगा कि प्रधान मंत्री ने कल दुर्घटना स्थल का दौरा नहीं किया। वह क्यों नहीं गए? वह कुछ समय के लिए वहां जा सकते थे और वापस आकर अपना कार्य कर सकते थे क्योंकि वह दिन रविवार था और दुर्घटना आधी रात के दौरान हुई थी। उनके पास काफी समय था। यह कैसे सम्भव नहीं था? यह क्यों नहीं किया गया? यह सब मैं नहीं समझ पा रही हूँ।

रेल मुआवजे के नियम बड़े हास्यास्पद हैं कि रेलवे फाटकों पर रेलगाड़ी और सड़क पर चलने वाले वाहनों की टक्कर रेल के नीचे आने वाले व्यक्तियों, जिसमें रेल यात्री नहीं हैं के मामले इस नियम के अन्तर्गत नहीं आते और ऐसी दुर्घटनाओं में घायल व्यक्तियों को कोई मुआवजा नहीं मिलता है। अधिकांश दुर्घटनाएं वास्तव में ऐसी ही परिस्थितियों में होती हैं। मान लो एक रेल गाड़ी चली जा रही है। और रेलवे फाटक खुला पड़ा है और अचानक दुर्घटना हो जाती है तथा रेलगाड़ी में यात्रा कर रहे तथा सड़क वाहन में बैठे सफर कर रहे लोग मारे जाते हैं तो इसके लिए कौन जिम्मेदार है? आप उनको मुआवजा क्यों नहीं देते हैं? रेलगाड़ी के नीचे आई बस के यात्रियों का क्या अपराध है कि वे दुर्घटना में मर जाते हैं लेकिन वे मुआवजे का दावा नहीं कर सकते हैं। 1990 से यह नियम चला आ रहा है। अनेक दुर्घटनाएं हुईं और वह देखा जा सकता है कि उनमें कितनी दुर्घटनाएं रेलवे फाटक पर हुईं हैं। मैं यह बात नहीं समझ पाती हूँ। आप एक नियम बनाते हैं जिसका आप पालन नहीं करते हैं। फिर

आप ऐसे हास्यास्पद नियम बनाते हैं जिनसे उन व्यक्तियों को अबैध ठहरा दिया जाता है जिन्हें मुआवजा मिलना चाहिए। इस मामले में मैं समझती हूँ कि ऐसी स्थिति में बहुत से लोग मारे गए हैं। भावना जी पहले ही कह चुकी है कि 1000 लोगों के मरने की पुष्टि हुई है। उस रेल गाड़ी में यात्रा कर रही उड़ीसा की एक कांग्रेसी महिला सदस्य ने मुझे बताया कि यह संख्या 1500 तक हो सकती है। हो सकता है कि अंधेरे में वह यह सब नहीं देख पाई हो लेकिन लोगों का अनुमान ऐसा है आज सरकार ने मरने वालों की सही संख्या नहीं बताई है। कम कर के क्यों बताया जाता है? ऐसी गम्भीर दुर्घटना में सरकार लोगों के साथ धोखा क्यों करती है?

मैं मुआवजे और तुरन्त राहत देने में विलम्ब के बारे में पहले ही बोल चुकी हूँ। जिन्होंने यह कहा कि वे बिल्कुल ठीक कहते हैं। केवल 125 कि.मी. की दूरी है। प्रधानमंत्री तथा अन्य मंत्रियों की सुरक्षा में कितने वाहनों का प्रयोग किया जाता है? दुर्घटना के बाद यदि उतने ही वाहन प्रयोग किए जाते तो बहुत से लोग वहां पहुंच जाते। आधी रात से अब तक बहुत से लोगों को वहां लाया जा सकता था, यहां तक कि कारें भी वहां पहुंच जातीं। अब वे उदाहरण दे रहे हैं कि उनके पास अब काफी रेल गाड़ियां हैं। वे वहां काफी पर्याप्त मात्रा में राहत सामग्री पहुंचा सकते थे। उन्होंने राहत सामग्री वहां क्यों नहीं पहुंचाई? वे कह रहे हैं कि राहत सामग्री युद्ध स्तर पर पहुंचाई गई है। यदि उनका 'युद्ध स्तर' ऐसा है तो यदि वास्तव में युद्ध आरम्भ हो गया तो वे युद्ध से कैसे निपटेंगे? यदि ऐसी दुर्घटना के प्रति उनका यह रवैया है और आप इसे 'युद्ध-स्तर' कहते हैं तो हमारा तो ईश्वर ही रखवाला है।

अतः अन्त में मैं यह उल्लेख करना चाहूंगी कि इसके ब्यौरे में जाये बिना, क्योंकि मेरे सहयोगी पहले इस बारे में बोल चुके हैं मैं मांग करती हूँ कि प्रधानमंत्री त्याग पत्र दें। मैं एक बात पर ध्यान दिलाना चाहूंगी। हमारे प्रधानमंत्री को ज्योतिष में बहुत विश्वास है। वह ज्योतिषियों विशेषकर कुख्यात चन्द्रास्वामी के विचार विमर्श के लिए बहुधा जाते हैं। यदि ज्योतिष उनके लिए इतना अधिक महत्वपूर्ण है तो मैं यहीं कहूंगी कि रेल मंत्रालय का पद भार सम्भालने के बाद यह गम्भीर दुर्घटना हुई है। उन्हें यह सोचना चाहिए कि यह संयोग बहुत छतरनाक है। अतः यह ईश्वर की ही कृपा समझी जाए कि उनके भावी ज्योतिष के अनुमान के अनुसार भी उन्हें सीधे त्याग पत्र दे देना चाहिए और किसी अन्य को यह दायित्व सौंपा जाना चाहिए। मेरी यही भावना है।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः मांग करती हूँ कि वहां तुरन्त और पर्याप्त राहत पहुंचाई जाए।

श्री पी.सी. चाको (त्रिचूर) : महोदय, इस भयंकर रेल दुर्घटना पर कुछ शब्द बोलने हेतु मुझे अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय कल आधी रात के बाद फिरोजाबाद में हुई भयंकर रेल दुर्घटना भारतीय रेलवे के इतिहास में सबसे अधिक भयंकर रेल दुर्घटना है। शोकाकुल परिवारों के प्रति मैं अपनी हार्दिक संवेदनाएं व्यक्त करता हूँ।

महोदय इस भयंकर दुर्घटना पर अपना शोक व्यक्त करने वाले सदस्यों के साथ सहभागी होते हुए मैं यही कहूंगा कि यह समय आत्मनिरीक्षण करने का है। यह समय सभी दलों को मिलकर एक साथ इस बात पर विचार करने का है कि बढ़ती हुई इन रेल दुर्घटनाओं को कैसे कारगर तरीके से रोका जाए। प्राप्त समाचारों से जगता है कि फिरोजाबाद में कल जो दुर्घटना हुई है वह मानवीय त्रुटि और लापरवाही से हुई है। इसे रोका जा सकता था। इससे स्थिति की गम्भीरता और बढ़ती है। इससे हम सबका आवेग और शोक बढ़ा ही है। फिरोजाबाद में कल जिस प्रकार यह दुर्घटना हुई और रेलवे विभाग यह महसूस करता है कि इसका कोई चारा नहीं है। और ऐसी स्थिति को रोका नहीं जा सकता तो मैं यही कहूंगा कि यह भारतीय रेल व्यवस्था लोगों के परिवहन के लिए बिल्कुल असुरक्षित है।

महोदय, कालिन्दी एक्सप्रेस किसी तकनीकी कारण से मुख्य लाईन पर चली गई और पुरुबोत्तम एक्सप्रेस से टकरा गई। जब यह रेल गंभीर रेलवे स्टेशन से गुजर रही थी तो उसे डरा सिगनल दे दिया था और उस समय 100 कि.मी. प्रति घंटे की गति से आ रही रेल ने कालिन्दी एक्सप्रेस के पीछे से टक्कर मार दी। इससे पता चलता है कि एक गाड़ी जा रही थी यह समझ कर इसे डरा सिगनल दे दिया गया। इससे पता चलता है कि इस गाड़ी को कैसे जाने दिया गया, और वह मुख्य लाईन पर खड़ी गाड़ी से टकरा गई। महोदय एक प्रमुख रेलवे स्टेशन, जो दिल्ली से बहुत दूर नहीं है, से केवल आधा कि.मी. दूर ऐसी दुर्घटना हो तो इससे सुरक्षा उपाय का प्रश्न उत्पन्न होता है। मैं समझता हूँ कि रेलवे को सदन और समूचे देश के समक्ष स्पष्टीकरण देना चाहिए कि रेलों में क्या सुरक्षा प्रबन्ध किए जा रहे हैं।

महोदय जब इतनी अधिक दुर्घटनाएं हो रही हैं तो हम सभी अपना शोक, चिंता व संवेदनाएं व्यक्त करते हैं और सुरक्षा आवश्यकताओं व उपायों आदि के बारे में चर्चा करते हैं।

महोदय, मैं बिपक्ष के उन अन्य अनेक सदस्यों की बात का समर्थन करता हूँ जिन्होंने यह व्यक्त किया है कि भारतीय रेलों में सुरक्षा उपायों का अभाव है। और इसके लिए जो भी जिम्मेदार हैं उन्हें दण्ड दिया जाना चाहिए। सदन की इच्छा है कि भारतीय रेलों में सुरक्षा के पर्याप्त उपाय व साधन जुटाए जाने चाहिए ताकि ऐसी दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

महोदय, 1990 के बाद चार वर्षों में भारतीय रेलों में अनेक दुर्घटनाएं हुई हैं और हजारों लोग मारे गए हैं फिरोजाबाद की इस दुर्घटना से पहले सबसे बड़ी रेल दुर्घटना मेरे राज्य में बिबलोन में हुई जब पूरी रेल गाड़ी अष्टमुड़ी झील में डी गिर गई थी। यह दुर्घटना

1988 में हुई थी और इसे पेरुमान दुर्घटना कहते हैं। मुझे है कि राज्य के अनेक सार्वजनिक संगठनों तथा विभिन्न दलों के बार-बार मांग करने से रेलवे प्रशासन ने उस दुर्घटना की न्यायिक जांच के आवेग दिए थे। यह मनुष्य का स्वभाव है कुछ समय के बाद वह इन चीजों को भूल जाता है। जब जांच का प्रतिवेदन आया तो एक विचित्र बात सामने आई कि बचंडर आने के कारण वह दुर्घटना हुई। रेलवे विभाग ने यह विचित्र स्पष्टीकरण दिया। महोदय, मैं इन मूलभूत त्रुटियों में विश्वास नहीं करता जो इस सम्पूर्ण व्यवस्था में हो रही हैं। यदि मानवीय असफलता या तकनीकी खराबी, जो भी हो रही है को समय रहते ठीक नहीं किया गया तो बहुत ही चिंता की बात होगी। महोदय मुख्य लाईन पर केवल आधा कि.मी. दूरी पर एक रेल गाड़ी खड़ी है और रेलवे स्टेशन के अधिकारियों को यह पता नहीं है कि वहां आधा किलोमीटर दूरी पर कोई गाड़ी खड़ी है या नहीं, और इस बात को जाने बिना और यह पता लगाए बिना कि क्या मुख्य लाईन साफ है अथवा नहीं पीछे से आ रही यात्री गाड़ी को डरा सिगनल दे दिया गया है और उसे जाने दिया गया। यह अक्षम्य है। यह माफ नहीं किया जाना चाहिए।

बताया गया है कि इस दुर्घटना में 230 लोग मारे गए और यह प्रधानमंत्री का वक्तव्य है। मैं कामना करता हूँ कि मरने वालों की संख्या इससे अधिक न हो लेकिन हमने समाचार पत्रों में पढ़ा कि 400 लोग मारे गए और 400 से अधिक लोग गम्भीर रूप से घायल हुए हैं। हमें रिपोर्टों से पता लगा है कि 11 डिब्बे (कम्पार्टमेंट) पूरी तरह से ध्वंस हो गए और पता नहीं अभी और कितने लोग उन डिब्बों में फंसे हुए हैं। श्री मल्लिकार्जुन दुर्घटना स्थल पर गए थे और अब वह यहां आ गए हैं। सम्पूर्ण सदन उनसे यह जानने के लिए आतुर है कि वास्तव में वहां क्या हुआ और क्या सभी मृतकों को दुर्घटना स्थल से निकाल लिया गया है। महोदय, समाचारों तथा पारिस्थितिकीय प्रमाणों से पता चलता है कि मृतकों की संख्या बहुत अधिक होने की सम्भावना है। और हमारी कामना है कि ऐसा न हो लेकिन जो भी हो, फिरोजाबाद में हुई यह दुर्घटना दिल्ली से बहुत दूर नहीं है। इस दुर्घटना की परिस्थितियां वास्तविक दुर्घटना से कहीं अधिक भयावह हैं। मृतकों के शरीर के हिस्से इधर-उधर बिखरे पड़े थे और समूचा क्षेत्र सड़ी हुई लाशों से दुर्गन्धमय हो रहा था। वहां पर्याप्त चिकित्सा सुविधा नहीं पहुंच रही है। जब हम ये सब बातें समाचार पत्रों में पढ़ते हैं तो हम इससे अधिक भयंकर स्थिति की कल्पना नहीं कर सकते। हम जानना चाहते हैं कि यह कैसे हुआ और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है। जब ऐसी दुर्घटना जिसका किसी भाषा के शब्दों में वर्णन नहीं किया जा सकता घटित होती है। और जब हम ऐसी भयंकर दुर्घटनाओं को दलगत भावना से देखते हैं तो यह बहुत दुर्भाग्य की बात है कि हमने इस भयंकर दुर्घटना को घटा कर चर्चा का विषय मात्र बना दिया है। जबकि इस पर सदन में चर्चा हो रही है? समूचा देश यहां निगाहें जमाए हुए है कि यह सदन इस मामले को किस रूप में ले रहा है। लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि कुछ मित्र इस दुर्घटना को अपनी राजनीतिक विचारधारा, दलगत भावना से देख रहे हैं। कुछ

सदस्य प्रधानमंत्री से त्यागपत्र मांगने में बहुत तत्परता दिखा रहे हैं। मुझे कोई आपत्ति नहीं है। सभी राजनीतिक दलों को प्रधानमंत्री से त्यागपत्र मांगने का पूरा अधिकार है। लेकिन प्रधानमंत्री ने कल स्थिति का जायजा लेने के बाद सोचा कि उनके वहां जाने से प्रभावित लोगों को वहां से निकालने के काम में बाधा पड़ेगी। जब कि लोग ध्वस्त रेल डिब्बों में फंसे हुए हैं। सैकड़ों लोगों को निकालने का प्रयास कर रहे हैं मृतकों को निकाल रहे हैं और उनकी शिनाख्त कर रहे हैं, तो उस स्थल पर अति विशिष्ट व्यक्ति का जाना इस सब कार्य में बाधा उत्पन्न करेगा। यहां मौजूद सभी सदस्य और प्रधानमंत्री का त्याग पत्र मांगने वाले सदस्य इस बात को भली प्रकार समझ सकते हैं। महोदय, श्री मल्लिकार्जुन से तुरन्त वहां जाने के लिए कहा गया। दुर्भाग्य से रेल मंत्री देश में नहीं हैं। उनका जन्म के एक अस्पताल में दिल का आपरेशन होना है। हम सभी को समान रूप से धिन्ता है लेकिन श्री मल्लिकार्जुन अनुभवी व्यक्ति हैं। वह रेलवे के प्रभारी रह चुके हैं। प्रधानमंत्री ने तुरन्त श्री मल्लिकार्जुन से कहा कि वह रेलवे बोर्ड के चैयरमैन और श्री अन्तुले जो स्वास्थ्य मंत्री हैं के साथ दुर्घटना स्थल जाएं वहां चिकित्सा राहत गाड़ियां, चिकित्सा सुविधाओं, औषधियों, रक्त तथा सभी आवश्यक वस्तुओं का प्रबन्ध करें। हम जो भी कर सकते हैं कर रहे हैं। ऐसे अनुरोध दे दिए गए हैं। हर दो घंटे के बाद प्रधानमंत्री उच्च अधिकारियों से बात कर रहे हैं और उन्हें डियायतें दे रहे हैं और कुछ लोग जो प्रधानमंत्री में गलतियां ढूंढ रहे हैं कहते हैं कि प्रधानमंत्री दुर्घटना स्थल नहीं गए। जो कुछ भी हुआ यह भयंकर दुर्घटना है और जो कुछ लोगों ने कहा मैं न तो उसे नकार रहा हूँ और न ही उससे सहमत हूँ हमें दुर्घटना को दुर्घटना के रूप में ही देखना चाहिए उसे राजनीतिक घटना के रूप में नहीं और उसे राजनीतिक तूल नहीं देना चाहिए अथवा इसका निर्धारण हमें अपनी राजनीतिक विचारधारा से भी नहीं करना चाहिए।

प्रभावित व पीड़ित लोगों को सहायता पहुंचाने तथा राहत कार्य करने के लिए पर्याप्त प्रावधान हैं। वर्तमान नियमों के अनुसार 5000 रुपये की तुरन्त सहायता दी जा सकती है। प्रधानमंत्री ने तुरन्त कहा कि यह कम है। कम से कम 10,000 रुपये दिए जाएं। यह अन्तिम मुआवजा नहीं है। इसके लिए किसी पर दोषारोपण क्यों किया जाए? वर्तमान विधि पुस्तक के अनुसार दुर्घटना यहाँ घटती है या किसी राज्य में जहाँ किसी अन्य का शासन है नियम यह है कि 5000 रुपये की सहायता तुरन्त दी जाए। प्रधानमंत्री ने तुरन्त कहा 'नहीं'। तुरन्त सहायता के रूप में 10000 रुपये दिए जाएं और जो भी सहायता दी जा सकती है दी जाए। हमें ईमानदारी से यह विश्लेषण करना चाहिए कि क्या सरकार ने वह सब कुछ किया है जो वह ऐसे अवसर पर कर सकती है। लेकिन मेरी सीमित जानकारी के अनुसार वहाँ एक मंत्री को भेजा गया तथा एक अन्य केन्द्रीय मंत्री से कहा गया कि वह घटना स्थल का दौरा करें। और वे सभी चिकित्सा सुविधाएँ दुर्घटना स्थल पर दी गईं। लेकिन क्या मुख्यमंत्री वहाँ हेलीकॉप्टर से गए, क्या प्रधानमंत्री ने इवाइ सर्वेक्षण किया, क्या स्थिति का जायजा लेने का यही तरीका है, मुझे इसके बारे में बहुत खेद है।

हमने अपने लगभग 300 भाई गंवा दिए हैं मैंने समाचार पत्रों में पढ़ा कि खिलाड़ियों का एक दल जो प्रशिक्षण लेकर इसी रेल गाड़ी से आ रहा था, सभी इस दुर्घटना का शिकार हो गए। लगभग 30 खिलाड़ी और 3 प्रशिक्षक जो देश की महान सम्पत्ति थे सभी मारे गए। किसी एक व्यक्ति का जीवन दूसरे व्यक्ति के जीवन से कम नहीं है। इस दुर्घटना में मरने वालों और घायल लोगों, तथा उनके परिवारों के प्रति हमारी संवेदनाएँ हैं। लेकिन इसे सुपूछ करने के लिए रेलवे सुरक्षा उपाय होने चाहिए। सदन सरकार को विशा निर्वेश जारी करे और इस बारे में निर्णय ले। महोदय, स्वचालित यंत्रों की व्यवस्था होनी चाहिए। यदि आधा किलोमीटर की दूरी तक एक रेलवे लाईन साफ नहीं हो तो दूसरी गाड़ी को लाईन पर से गुजरने का सिगनल नहीं दिया जाना चाहिए। यह कोई बात नहीं है कि गाड़ हरा सिगनल दे सकता है। यह व्यवस्था नहीं होनी चाहिए। स्वचालित व्यवस्था का प्रबन्ध किया जाना चाहिए कि जब मुख्य लाईन पर एक गाड़ी खड़ी हो और वह लाईन जाम है या साफ नहीं है तो दूसरी गाड़ी को उस पर से गुजरने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। अतः इन बातों के ब्यौरे में जम्-बिना और यदि सिगनल दिया जाता है तो इससे यही पता चलता है कि हमारी सिगनल देने की व्यवस्था बहुत पुरानी पड़ गई है जो प्रभावी नहीं है। श्री सोमनाथ चटर्जी ने भी जिन्होंने इस चर्चा में काफी भाग लिया राजनीतिक पहलू ही दर्शाया। वह रेल मंत्रालय सम्बन्धी प्रवर समिति ने सभापति भी हैं। फिरोजाबाद बहुत दूर नहीं है श्री यादव जी ने कहा है दुर्घटना स्थल दिल्ली के बहुत निकट है। श्री अर्जुन सिंह जैसे कुछ लोग जवाबदेही की बात कर रहे थे उन्हें 'जवाबदेही' का अर्थ अभी हाल में ही पता चला है। यह सरकार इस दुर्घटना के लिए जवाबदेह है। लेकिन साथ ही मैं यह भी कहूंगा कि रेल मंत्रालय सम्बन्धी प्रवर समिति के सभापति भी तो दुर्घटना स्थल का दौरा कर सकते थे विपक्ष के नेता भी वहाँ जा सकते थे। मैं किसी को दोष नहीं दे रहा हूँ।

मैं यह अपने दल के मत या विचार के रूप में नहीं कह रहा हूँ। ऐसा नहीं है कि मैं चाहता हूँ कि यह चर्चा राजनीतिक विचार-धारा से ऊपर उठकर की जाए। यह दुर्घटना है भारतीय रेलवे के इतिहास में एक बड़ी दुर्घटना। सभी घणगत मतान्तरों को भूलकर हमें इताइत लोगों के प्रति संवेदना व सहानुभूति प्रकट करनी चाहिए। हमें सरकार से अनुरोध करना चाहिए कि उसे सभी चिकित्सा राहत, मुआवजा आदि देने के लिए सभी भरसक कदम उठाने चाहिए। यदि सरकार की ओर से कोई कोताही होती है तो सरकार उसका स्पष्टीकरण दे।

ऐसी स्थिति में दलों के नेता, यहाँ तक कि बरिष्ठ नेता सदन में कटिबद्ध हैं और राजनीतिक आधार पर भाषण दे रहे हैं। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है।

एक बार फिर मैं अपने दल की ओर से इस दुर्घटना में इताइत लोगों से पीड़ित परिवारों को हार्दिक सहानुभूति और संवेदनाएँ व्यक्त करता हूँ।

सभापति महोदय : मैं सदन को यह सूचना देता हूँ कि रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री मल्लिकार्जुन चर्चा में भाग लेंगे और सदन के समक्ष अद्यतन तथ्य और आंकड़े प्रस्तुत करेंगे। प्रधानमंत्री लगभग 5 बजे चर्चा का उत्तर देंगे। मेरा माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि संज्ञेय में भाषण दे ताकि अधिक से अधिक सदस्यों को बोलने का अवसर दिया जा सके।

श्री बसुदेब आचार्य : मैं तो बहुत ही संज्ञेय में अपनी बात कहूँगा।

श्री पी० जी० नारायणन (गोविन्देष्टीपालयम) : मैं बोलना चाहता हूँ।

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : मैं इनके बाद बोलूँगा।

[अनुवाद]

श्री पी० जी० नारायणन (गोविन्देष्टीपालयम) : सभापति महोदय, फिरोजाबाद में रविवार की सुबह पुरुषोत्तम एक्सप्रेस के भीषण रूप से दुर्घटनाग्रस्त होने से मुझे बहुत आघात लगा और दुःख पहुंचा है। दुर्घटना के शिकार हुए लोगों के परिवारों के प्रति मैं अपनी शोक संवेदनाएं व्यक्त करता हूँ। मृतकों की संख्या के बारे में परस्पर विरोधी समाचार हैं। विभिन्न रिपोर्टों के अनुसार मृतकों की संख्या 300 से 1000 तक बताई जाती है। बड़ी संख्या में व्यक्ति जख्मी हुए हैं।

मैं मांग करता हूँ कि रेल मंत्रालय सदन को दुर्घटना में मारे गए लोगों की वास्तविक संख्या बताए। मेरा मंत्रालय से अनुरोध है कि मुआवजे की राशि के भुगतान से बचने के लिए वह मृतकों की संख्या कम कर के नहीं बताए। रेलवे विभाग इससे पहले की दुर्घटनाओं में ऐसी ही प्रक्रिया अपनाता रहा है। इस प्रकार का रवैया अमानवीय है।

2.42 म.प.

(श्री पी.सी. चाको पीठासीन हुए)

महोदय, निम्न स्तर के कर्मचारियों अर्थात् लाईनमैन जैसे कर्मचारियों को आधुनिक संचार उपकरण उपलब्ध कराए जाने चाहिए। यदि आधुनिक संचार उपकरण उपलब्ध कराए गए होते, तो कालिन्दी एक्सप्रेस के ड्राइवर तथा गार्ड निकटवर्ती रेलवे स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जानकारी दे देते और वह पुरुषोत्तम एक्सप्रेस को वहां रोकने के कदम उठाता।

मैं रेलवे में निम्न स्तर पर रेलवे नेटवर्क को आधुनिक बनाने की आवश्यकता पर बल दूँगा जिससे कि ऐसी गम्भीर दुर्घटनाएं रोकी जा सकें। मैं यह भी बताना चाहूँगा कि मुआवजा बहुत कम दिया जा रहा है। यह राशि 2 लाख रुपये तक होनी चाहिए और दुर्घटना में मरे व्यक्ति के परिवार के सदस्यों को दी जानी चाहिए। मुआवजे की

राशि बढ़ाई जानी चाहिए क्योंकि रेलवे विभाग की भारी लापरवाही के कारण ही जानें गई हैं। यद्यपि रेल मंत्री जन्म में हैं फिर भी वह इस दुर्घटना के लिए जिम्मेदार हैं और उन्हें तुरन्त अपने पद से त्यागपत्र दे देना चाहिए।

यह इस वर्ष की पहली दुर्घटना नहीं है। पिछले एक वर्ष के दौरान चार से अधिक रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। इस दुर्घटना की जांच करने के लिए किसी जिम्मेदार व्यक्ति को नियुक्त किया जाना चाहिए। सरकार ऐसे मामलों में लापरवाही बरतती है। इसने पिछली दुर्घटनाओं से कोई सबक नहीं सीखा है और वह अपने कर्तव्य में विफल रही है? मैं सरकार के इस प्रकार के रवैये की मर्त्सना करता हूँ। प्रधानमंत्री जी महोदय को तुरन्त दुर्घटना स्थल का दौरा करना चाहिए और राहत प्रबन्धों की समीक्षा करनी चाहिए।

[चिन्दी]

श्री राजबीर सिंह (जांवला) : सभापति जी, फिरोजाबाद में, सुहाग नगरी में जो एक्सीडेंट हुआ है उसमें हजारों महिलाओं का सुहाग उजड़ गया। वहां पर रेलों की अव्यवस्था के कारण, महकमे के नकारेपन की वजह से इतनी भयानक दुर्घटना हुई है। रेल मंत्री जी तो शायद विल का इलाज कराने गए हैं और प्रधानमंत्री जी के हृदय है या नहीं इसका मुझे पता नहीं। अगर उनके हृदय होता, हृदय में संवेदना होती तो निश्चित रूप से फिरोजाबाद में जाकर उन लोगों को घावों पर मरहम लगाते, रोते हुए लोगों के आंसू पोंछते। हृदयहीन लोगों का यह महकमा, उसमें इस प्रकार की दुर्घटनाएं हैं तो मैं पूछना चाहता हूँ, यहां दीर्घा में मंत्रालय के कुछ अधिकारी बैठे होंगे, वे जवाब जरूर लिखकर देंगे कि जब इंटर लोकिंग सिस्टम लागू हो गया तो दूसरी ट्रेन कैसे चली गई? कैसे उसको ग्रीन सिग्नल हो गया, पहले स्टेशन पर गाड़ी पहुंची क्यों नहीं? जब डेढ़ घंटे वह गाड़ी खड़ी रही तो दूसरी स्टेशन ने इंफार्म क्यों नहीं किया कि पिछली स्टेशन से कोई गाड़ी न आने दी जाए। जब यह मालूम था कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस आ रही है, वह 100 कि.मी. की स्पीड से चलती है और कालिन्दी एक्सप्रेस की स्पीड कम है तो इसको फिरोजाबाद के स्टेशन पर क्यों नहीं रोका गया? उसको लूप लाइन पर लगाना चाहिए था और उसको वहां पर रोका क्यों नहीं गया? इन सबसे लगता है कि जिम्मेदारी एक छोटे से केबिनमैन पर डाली जाएगी या किसी साधारण से कर्मचारी पर डाली जाएगी। अब तो सारी व्यवस्था कंट्रोल रूम में होती है, चीफ कंट्रोलर वहां बैठता है, उसके सामने रेलवे लाइन का नक्शा होता है, कौन सी ट्रेन कहां जा रही है, उसको कहां रोकना है, बिना उसके निर्देश पर एक इंच भी ट्रेन नहीं चल सकती तो क्या वह चीफ कंट्रोलर सो गया था या उसकी समझ में नहीं आ रहा था? इस प्रकार की घटना बहुत दुखदायी है। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जब रेल स्टार्ट होती है तो क्या रेलवे के अधिकारी उसको देखते नहीं हैं? क्या उसको चेक नहीं करते कि इसमें क्या कमी है? क्या पीछे गार्ड के डिब्बे में लाल बत्ती नहीं थी। वह लाल बत्ती जल रही थी या नहीं जल रही थी? क्या उसका मिट्टी का तेल छोरी नहीं हो गया था? वह बत्ती जलाई

गई थी या नहीं? और अगर जलाई गई थी तो वह कई कि.मी. पहले से देखी जा सकती थी कि लाल रोशनी है और वह गाड़ी ठक सकती थी।

यहां बहुत सी बातें की जाती हैं। जब इतनी फास्ट ट्रेन्स चलाई जा रही हैं तो उनमें एयर ब्रेक क्यों नहीं लगा रहे हैं? अगर एयर ब्रेक लगे हैं तो उनका इस्तेमाल क्यों नहीं हुआ? कोई इमरजेंसी ब्रेक नहीं लगे हैं, एयर ब्रेक नहीं लगाए जा रहे हैं। और तो और, मैं पूछना चाहता हूँ रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड के लोग, ये ट्रेफिक मेम्बर क्या कर रहे हैं? रेल महकने का कई प्रकार से शोषण हो रहा है।

सभापति महोदय, मैं खुला धार्ज लगाना चाहता हूँ कि रेलवे में यह सब क्यों हो रहा है? क्यों इस प्रकार की लापरवाही हो रही है? नीचे से लेकर ऊपर तक रेलवे में भ्रष्टाचार व्याप्त हो गया है। मंत्री से लेकर संतरी तक पर अंगुलियां उठी हैं और उठ रही हैं। इसके कारण से विभाग में नीकरशाही पैदा हो गई है। आज मामूली-मामूली काम के लिए बिना रिश्ते के खोजे नहीं मिलते। यहां तक की अगर धाय का खोखा लगाना चाहे, स्टाल लगाना चाहे तो उसके लिए भी मंत्री जी की सिफारिश लेकर जाना पड़ता है। रेलवे में जो खान-पान सेवा शुरू हुई है उसमें भी उनके रिश्तेदार होने चाहिए, एक ही क्षेत्र के लोग होने चाहिए। इस प्रकार की व्यवस्था से रेलवे में बहुत रोष है, रेलवे के कर्मचारियों में भी रोष है। कर्मचारी इन सारी चीजों से पीड़ित हैं।

मुझे कई बार कहने में भी डर लगता है कि लोग क्या समझेंगे, लेकिन कहीं ऐसा तो नहीं है कि जिनके पास इस समय रेल मंत्रालय का भार है उन प्रधानमंत्री जी के हाथ में शिफा तो नहीं है कि वे जिस काम को लेते हैं वहीं गड़बड़ हो जाती है। अभी कश्मीर का मंत्रालय उन्होंने सीधे-सीधे अपने हाथ में लिया और जिस दिन से वह मंत्रालय उनके पास आया, कश्मीर के वे डाइरेक्ट प्रभारी बने, उस दिन से कश्मीर जल रहा है, कश्मीर की समस्याएं दिनों दिन खड़ी होती जा रही हैं। अब परसों रेल विभाग का काम लिया तो इतनी बड़ी दुर्घटना हो गई। आखिर कुछ लोग ऐसे होते हैं जो जहां जाते हैं वहां गड़बड़ हो जाती है। हमारे यहां एक कहावत है कि "जहां जाए भूखा, वहां पड़े सूखा"। कुछ इस प्रकार की हस्तियां होती हैं कि वे जहां जाती हैं वहीं गड़बड़ होती है। प्रधानमंत्री जी के अंदर संवेदनशीलता है ही नहीं। वे वहां गए ही नहीं। मुझे पीछे डर लग रहा है कि यह दुर्घटना किसी मानव गलती के कारण हुई है या इसके पीछे कोई गहरा षडयंत्र है। जब इसमें सैकड़ों लोगों की जान चली गई तो गहरे षडयंत्र की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। यदि कहीं बम विस्फोट होता है तो ज्यादा से ज्यादा 10-20 या 50 लोग मरते हैं लेकिन एक्सीडेंट में तो हजारों लोग मर जाते हैं। मुझे ऐसा कहने में डर भी लगता है, मैं हिचक भी रहा हूँ लेकिन कहने को मन भी कर रहा है। आजकल अखबारों में पढ़ने को मिलता है कि तीन मंत्री संगठन के काम के लिये जायेंगे। उनसे मंत्रालय वापस ले लिये जायेंगे। उनमें कृषि मंत्री, रेल मंत्री तथा नागरिक उद्धार मंत्री के नाम आते हैं। शायद इन्हें

नकारा करार दिया जा रहा हो और इसीलिये उन्होंने सोचा हो कि हम तो नकारा हैं लेकिन हम तुम्हें भी कारदार नहीं बनने देंगे और ऐसी हालत पैदा कर देंगे कि तुम्हारे रिजिम में इतना बड़ा एक्सीडेंट हो गया जितना बड़ा इस सरकार के पिछले चार सालों के कार्यकाल में कभी नहीं हुआ। इतनी बड़ी दुर्घटना पहली बार हुई है और प्रधानमंत्री उसके लिये जवाबदेह हैं।

सभापति जी, अभी हमारे कुछ मित्र कह रहे थे कि प्रधानमंत्री जी को इस्तीफा देना चाहिये, इस प्रश्न पर मेरा उनसे मतभेद है और मैं सरकार से या प्रधानमंत्री जी से इस्तीफा नहीं मांगता क्योंकि वे इस्तीफा स्वयं नहीं देंगे, उनमें नैतिकता नहीं। इस्तीफा उससे मांगा जाता है जिसमें नैतिकता हो। नैतिकता नाम की कोई चीज इस सरकार में नहीं है फिर उससे इस्तीफा क्यों मांगा जाये। नैतिकता का जमाना लाल बहादुर शास्त्री जी के बाद समाप्त हो गया। अब ये नैतिकता का बाना पढ़न नहीं सकते इसलिए इस्तीफा नहीं दे सकते। इस सरकार में शर्म या नैतिकता बिल्कुल नहीं है और न संवेदनशीलता है कि दूसरों को सही रास्ता दिखाने के लिये इस्तीफा दे दें। क्षमा करें, आपकी सारी कारगुजारियों को भारत की जनता नोट कर रही है। आज अनेक घरों में आपकी सरकार और आपके खिलाफ हाय-हाय मची होगी। हजारों घरों में रोटी नहीं बनी होगी। कई घरों में आज दिये नहीं जले होंगे। उनका श्राप, उनकी हाय आपको खा जायेगी। आप इस्तीफा भले ही न दें लेकिन आने वाले चुनावों में देश की जनता आपको बर्खास्त कर देगी और आप बर्खास्तगी के काबिल भी हैं। इसीलिये मैं आपसे इस्तीफा देने की मांग नहीं करता क्योंकि उतनी नैतिकता आपमें नहीं है।

माननीय सभापति जी, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ क्योंकि यहां मुआवजे की बात भी आयी है। मुआवजे का मामला बड़ा और संवेदनशील है। सरकार की ओर से केवल उनको मुआवजा दिया जायेगा जिनके नाम आरक्षण लिस्ट में है, बाकी लोगों को आप पैसंजर नहीं मानेंगे। कालिन्दी एक्सप्रेस फर्लखाबाद से आती है और उसमें ज्यादातर जनरल बोगीज होती हैं, शायद एक या दो बोगीज ए.सी. या डी टायर स्लीपर की होती है। उन लोगों को आप किस आधार पर मुआवजा देंगे जो टिकट लेकर उस ट्रेन में सफर कर रहे थे और जिनके नाम आरक्षण सूची में नहीं हैं। उन यात्रियों का क्या होगा? उनके बारे में आप क्या करेंगे जो बीच के स्टेशनों से टिकट लेकर गाड़ी में बैठे थे। उनकी कोई सूची आपके पास नहीं होगी। उन्हें मुआवजा देने के लिए कौन सी प्रक्रिया अपनाई जायेगी? आप कहेंगे कि आरक्षण सूची में जिन लोगों के नाम हैं, केवल उन्हीं को मुआवजा देंगे लेकिन पुरुषोत्तम एक्सप्रेस में भी जनरल बोगीज होती हैं, उनमें अनेकों लोग बिना आरक्षण यात्रा कर रहे होंगे, उनका क्या होगा? मैं चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री जी या संबंधित मंत्री अपने ध्यान में स्पष्ट करें और खुलासा करें। जितने लोग फर्लखाबाद या बीच के स्टेशनों से दिल्ली के टिकट लेकर ट्रेन में बैठे थे, वे कहां के लोग थे, उनका पता लगाना चाहिए। यदि आरक्षित सूची के आधार पर आप चलेंगे तो बहुत से लोग मुआवजे

से बंधित रह जायेंगे क्योंकि वह पूरी की पूरी ट्रेन सिवाए एक-दो स्लीपर बोगियों को छोड़कर, अनारक्षित होती है। अभी 8 दिन पहले मैंने उस ट्रेन से फर्छाबाद से सफर किया है। नाम के लिए तो वह कालिन्दी एक्सप्रेस है लेकिन न उसमें बिजली है, न पानी है और पूरी ट्रेन ध्वस्त हो गयी। क्या सरकार ने मृतकों के शवों को पहुंचाने की व्यवस्था की है? वहां जो शव पड़े हैं, उन्हें चील कौए न खा जायें, क्या इसका कोई इंतजाम किया गया है? शव सड़ न जायें, गल न जायें, इसके लिए क्या वहां बर्फ पहुंचाई गयी है। उनके पोस्ट मार्टम की क्या व्यवस्था की जा रही है तथा पोस्ट मार्टम के बाद, मृतकों की लाश उनके घर वालों को देने के लिए, उनके घर तक पहुंचाने के लिए क्या व्यवस्था की गयी है?

सभापति महोदय, अगर पुरी का कोई व्यक्ति मर गया है जिसकी लाश यहां पड़ी है, तो उसकी लाश कैसे वहां पहुंचेगी, कैसे वह उसका दाह-संस्कार करेगा, क्या कोई व्यवस्था ऐसी हुई है? प्रधानमंत्री ने तो केवल बहुत शर्मनाक स्थिति में एक ब्यान दे दिया कि 271 लोग मारे गए। आज अखबारों में आया है और यहां पता लगा है कि मरने वालों की संख्या एक हजार के आसपास पहुंच गयी है, उनकी क्या व्यवस्था की है?

2.56 म.प.

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

उपाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा समय न लेते हुए सिर्फ अपनी मांगों को फिर दोहराना चाहता हूँ कि जब प्रधान मंत्री इस चर्चा का जवाब दें, तो वे इन मुद्दों को ध्यान में रखकर जवाब दें कि कितने लोग जनरल बोगियों में बैठकर गए, यानि कितने टिकट वहां से और रास्ते के स्टेशनों से बिके और जिनने लोग ट्रेन में मर गए, वे किन-किन जगहों के थे, यह जांच होनी चाहिए और लोगों को यह बात पता लगनी चाहिए। बहुत सी लाशों की स्थिति तो ऐसी है जिनके चेहरे पहचाने ही नहीं जा रहे हैं, वे लाशें कैसे पहचानी जाएंगी? हृदयहीनता की स्थिति तो यह है कि वहां पर पीने का पानी नहीं है। वहां पर कोई डाक्टर नहीं पहुंचा है। रेल मंत्रालय सोता रहा है। कोई रेल का डाक्टर नहीं पहुंचा, खून की व्यवस्था नहीं हुई। वहां के लोकल लोग खून देने के लिए लाइन लगाकर खड़े हो गए, तो आप खून लेने के लिए डाक्टरों तक की व्यवस्था नहीं कर पाए। आप यहां दिल्ली से हेलीकॉप्टर नहीं भेज सके। जो लोग गम्भीर रूप से घायल हो गए थे, उनको हेलीकॉप्टरों में लाकर यहां दिल्ली के बड़े अस्पतालों में आप भर्ती कर के चिकित्सा की व्यवस्था नहीं कर सके, जो कि आपको करनी चाहिए थी। उत्तर प्रदेश की सरकार ने तो अपना हेलीकॉप्टर दे दिया लेकिन केन्द्र सरकार अपना हेलीकॉप्टर नहीं दे सकी। केन्द्र की सरकार तो यहां रागरंग में मस्त थी। केन्द्र सरकार तो यहां जन्म दिन मना रही थी। कनाट प्लेस और कनाट सर्किल के नाम बदल रही थी। जन्म दिन मनाना चाहिए। हमको भी बड़ी प्रसन्नता होती है कि किसी का जन्म दिन मने, लेकिन जन्म दिन मनाने के चक्कर

में हजारों लोगों के मरण की भी चिन्ता करनी चाहिए। मैं प्रधानमंत्री जी से नैतिकता की अपील करते हुए उनके इस्तीफे की मांग करने का तो कोई फायदा नहीं समझता हूँ क्योंकि कांग्रेस में नैतिकता की बात करना बेमानी है, लेकिन मैं प्रधानमंत्री जी की ओर इस सरकार की कटु शब्दों में भर्त्सना करता हूँ। यदि इनमें जरा भी नैतिकता होती तो तुरन्त इस्तीफा दे देते।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद समय देने के लिए देता हूँ।

श्री रवि राय (केन्द्रपाड़ा) : उपाध्यक्ष जी, आज सारा राष्ट्र और लोक सभा शोकाकुल है। और उस पृष्ठभूमि में हम आज यह डिबेट कर रहे हैं और जो लोग मरे हैं, उनके शोक संतप्त परिवारों को आज हम क्या दे सकते हैं, देखना चाहिए। आज सारा देश लोक सभा की तरफ देख रहा है। हम यहां डिबेट कर रहे हैं। उसके प्रति न्याय कैसे करेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि कल 12 बजे हमारे पास एक टेलीफोन आया कि जे.एन.पू. के एक प्रोफेसर, डा० संतोष कुमार साहू, जो कटक से आ रहे थे उनकी मौत हो गई, लेकिन हमें पता नहीं चला कि कल 12 बजे तक इतने लोग मारे गए।

उपाध्यक्ष जी, पहले मैं आपसे और सदन से यह कहने के लिए इजाजत चाहता हूँ कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का नाम कैसे पड़ा। जगन्नाथपुरी का दूसरा नाम है पुरुषोत्तम।

3.00 म.प.

पुरुषोत्तम एक्सप्रेस पुरी से निकलती है और दिल्ली आती है। मैं आपको कहना चाहता हूँ कि इस ट्रेन के प्रति किस तरह उवासीनता व बेरहमी बरती गयी है। पुरुषोत्तम एक्सप्रेस जो कि उड़ीसा से निकलती है और बंगाल, बिहार व उत्तर प्रदेश से होकर दिल्ली तक आती है, उसमें दो महीने पहले दिन वहाड़े घोपडर के 2 बजे कुछ डकैत घुस गये और जबरदस्ती उस ट्रेन को ठकवाकर लोगों का सारा सामान लूट कर चले गये। लोग थिल्लाते रहे लेकिन रेल प्रशासन की तरफ से कुछ नहीं किया गया। वे लगातार तीन घंटे तक पुरुषोत्तम ट्रेन को लूटते रहे। मैं आज आपसे कहना चाहता हूँ कि उड़ीसा के लोग, बंगाल के लोग, उत्तर प्रदेश के लोग जो वहां से आते हैं क्या वे सैंकिड क्लास के सिटीजन हैं? आप अंवाजा लगा सकते हैं कि रेलवे मंत्रालय ने उन लोगों से कोई माफी नहीं मांगी, उनको कोई राहत नहीं दी गयी। इसलिए मैं कहता हूँ कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस में जो पैसंजर्स यात्रा करते हैं, उनके प्रति किस तरह से बर्ताव किया जाता है। अमानवीय ही नहीं बल्कि जंगल में जो बर्ताव किया जाता है, उस तरीके से उनके साथ व्यवहार किया जाता है।

कल जब इस दुर्घटना की जानकारी केन्द्र सरकार के पास पहुंची तो क्या उनका यह कर्त्तव्य नहीं था कि वार फूटिंग में इस काम को लिया जाये। प्रधानमंत्री जी जो कि रेल मंत्री हैं, उनके दिमाग में आना

चाहिए कि वह उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री के साथ बात करके वहां कोई कैबिनेट मंत्री को बैठाकर सारा काम, सारा रिडिबिलिटेशन का, लोगों को रियायत देने का काम कर सकती है क्या सरकार कह पायेगी। क्या उन्होंने अपना कर्तव्य युद्ध स्तर पर निभाया है ?

[अनुबाध]

क्योंकि असाधारण स्थिति में असाधारण कार्यवाही करने की आवश्यकता होती है।

[हिन्दी]

आप इससे सहमत होंगे लेकिन कुछ भी नहीं किया गया। प्रधानमंत्री जी अपने बयान में कह रहे थे कि 250 आदमी मर गये हैं। मैं प्रिंट मीडिया को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने कहा था कि 300 लोग मारे गये हैं और 300 घायल हुए हैं। यह सुबह की खबर है। उसके बाद और लोग जरूर मरे होंगे। जो घायल हुए हैं, उनमें से कुछ लोग मरे होंगे क्योंकि कल टेलीविजन पर आया था कि 135 लोग मरे हैं। वह मरना बढ़ता गया। यह स्वाभाविक है क्योंकि जो घायल हुए हैं, उनमें से कुछ लोग मर गये होंगे। उड़ीसा के एक पैसेंजर ने बयान दिया है कि मरे हुए लोगों को तो निकालने की कोशिश की जा रही थी लेकिन जिन्दा लोगों को निकालने की कोई कोशिश नहीं की जा रही थी। इस तरीके से सरकार वहां बेरहमी से पेश आयी।

मेरा यह कहना है कि वार फूटिंग के परिमियान इस काम को क्यों नहीं किया गया ? सरकार खुद मानेगी। जैसा कि लगता है कि हम लोग इनसे सेंटिब हो गये हैं। लोग मर रहे हैं, तकलीफ में है और हमारी सेन्सटीविटी खत्म हो गयी है। उन लोगों की तकलीफ के प्रति, उनके दुख-दर्द के प्रति हम लोग सेंटिब नहीं हैं। यह जो उदासहीनता है, वह किससे आई, क्यों आई ? मैं पहले ही कहना चाहता हूँ कि देश में सब लोगों के विभाग में, जो कैबिनेट मंत्री बैठे हैं, मनमोहन सिंह जी बैठे हैं, उन्होंने सुना होगा कि रेलवे का सारा कारोबार प्रष्टाचार पर आधारित है। जबकि हम लोग गर्वित हैं कि हिन्दुस्तान में सबसे जबरदस्त पब्लिक अंडरटेकिंग्स है लेकिन करप्शन तो एक बात है। करप्शनस तो इनएफीशेंसी की जननी है। जहां करप्शन होगा वहां पर इनएफीशेंसी होगी। मैं जानता हूँ कि हमारे रेल मंत्री जी का लंदन के एक अस्पताल में इलाज हो रहा है लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि किस तरीके से भारत सरकार चलती है।

दो महीने पहले तक प्रधानमंत्री इंडस्ट्री मंत्री थे, डिफेंस मंत्री थे, हेल्थ मंत्री थे। दुनिया में आपने कभी यह सुना है कि एक प्रधानमंत्री ने इन सारे मंत्रालयों का डैड होकर कार्यभार संभाला है। एक स्टेट मिनिस्टर जो राज्य सभा के मੈम्बर थे, रिटायर हो गए। क्या उसके बाद यह जरूरी नहीं था कि एक कम्पीटेंट स्टेट मिनिस्टर को बरकरार रखते ? क्या रेलवे जैसे विशाल मंत्रालय को कुशलता के साथ एक मंत्री चला पाएगा ? मंत्री की अनुपस्थिति में वे लोक सभा में जवाब

द देने के लिए आते हैं, आज भी बयान देने के लिए बैठे हैं। भारत सरकार के बारे में मेरा जो ज्ञान है, यह आजादी के बाद से सबसे इनएफीशेंट सरकार है।

इनएफीशेंसी ही एक बड़ा कारण है जिसके चलते गैर-जिम्मेदाराना ढंग से ऐक्सीडेंट्स होते हैं और भारत सरकार परवाह नहीं करती।

मनमोहन सिंह जी यहां बैठे हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि 1991 के बाद से, जब से लिबरलाइजेशन हुआ, सरकार ने अपने विभाग में यह सोच लिया है कि हमें लोगों की तकलीफों के प्रति कोई ध्यान नहीं देना चाहिए क्योंकि निजीकरण होने से सब चीजों का समाधान हो जाएगा। लिबरलाइजेशन की यह नीति है कि निजीकरण कर लो और जिम्मेदारी खत्म। मैं सदन को यह सूचना देना चाहता हूँ कि अभी 1-1 स्टेशन को कौन्ट्रैक्टर को दिया जाता है। बम्बई के बांद्रा स्टेशन को कौन्ट्रैक्टर को टिकट बेचने के लिए दिया गया है। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि कार्य को वार फूटिंग में नहीं लिया गया। प्रष्टाचार बढ़ता गया।

हम संसदीय प्रजातंत्र में विश्वास करते हैं, कांग्रेस दल के लोग भी प्रजातंत्र में विश्वास करते हैं। यहां हम सरकार के अफसरों को जिम्मेदार नहीं ठहराते, मंत्री को जिम्मेदार ठहराते हैं इस देश में 5 हजार करोड़ रुपये का घोटाला हुआ, जे.पी.सी. ने रिपोर्ट दी लेकिन जिम्मेदारी का कोई भी दृष्टांत नहीं मिला।

3.08 म.प.

(श्री तारा सिंह पीठासीन हुए)

इसी तरह से शुगर स्कैंडल हुआ, उसके बारे में भी सरकार की तरफ से कोई ऐकाउंटबिलिटी की भावना दिखाई नहीं दी। संसदीय प्रजातंत्र की भावना को केन्द्र सरकार ने आसानी से भुला दिया है। हमारे वहां के दोस्त कहते हैं कि इस डिबेट में आप जिम्मेदारी की भावना मत लाइए लेकिन मैं कहता हूँ कि जब जिम्मेदारी के सिद्धान्त को नहीं लाएंगे तो क्या यह डिबेट कर सकते हैं ?

मैं 1956 की एक रेल दुर्घटना की ओर आपका ध्यान ले जाना चाहता हूँ। 1956 में एक रेल दुर्घटना, जिसे मद्रास-टूटी कोरेन ट्रेन डिजास्टर कहते हैं, हुई थी। मैं यह मनमोहन सिंह जी की खातिर बता रहा हूँ ताकि वे इसे समझें। उस समय लाल बहादुर शास्त्री रेल मंत्री थे। कहते हैं : यह बहुत दुखदायी रिपोर्ट है जिसे वह इस सदन में प्रस्तुत कर रहे हैं कि इस दुर्घटना में मरने वालों की संख्या बढ़कर 144 पहुंच गई है।

सिर्फ 144 लोगों की मौत हुई थी -- मद्रास तुलीकोरिन डिजास्टर, 1956 में, यहां प्रधान मंत्री जी की जगह पर जवाहर लाल जी बैठे थे और लाल बहादुर शास्त्री जी रेल मंत्री थे, उस वक्त 144 लोगों की मौत हुई थी और उसके पहले मधुबनगर की दुर्घटना हुई थी।

उन्होंने नेहरू जी से दरखास्त की थी कि मैं इस्तीफा दूंगा। नेहरू जी ने उनसे मना किया और कहा :

मैं नहीं चाहता कि आप अपने पद से त्याग पत्र दें। उसके बाद यह एक दुर्घटना हुई। आज मनमोहन सिंह जी, कैबिनेट मिनिस्टर यहां बैठे हैं, मैं उनकी, उनके दोस्तों की ओर सारी संसद् की सेवा में यह रखना चाहता हूँ। लाल बहादुर शास्त्री जी एक माडल मिनिस्टर थे, माडल प्राइम मिनिस्टर थे, वह प्रधान मंत्री को घिट्ठी लिखते हैं, वह मैं संसद् की सेवा में पककर सुनाना चाहता हूँ:

[अनुवाद]

प्रिय पंडित जी,

मुझे खेद है कि मुझे आपसे इस पत्र द्वारा पुनः कहना पड़ रहा है। आप जानते हैं कि एक और गम्भीर रेल दुर्घटना हो गई है। यह एक विचित्र संयोग है कि यह दुर्घटना भी कमोबेश वही ही परिस्थितियों में हुई है। मुझे इससे बहुत कष्ट पहुंचा है कि महबूबनगर की दुर्घटना के तुरन्त बाद यह गम्भीर दुर्घटना घटी है। मरने वालों की संख्या पहली दुर्घटना में मरने वालों की संख्या से कहीं अधिक है। मुझे पता नहीं कि यह संख्या कहां तक जायेगी। अभी तक मलबा भी उठाना सम्भव नहीं हो पाया है। इसके अलावा अनेक लोग गम्भीर रूप से घायल हुए हैं। मैं देश के लोगों तथा संसद् की भावनाओं को भली प्रकार महसूस करता हूँ कि ऐसी गम्भीर और दुःखद दुर्घटना हुई। आपने मेरा पहला त्याग पत्र स्वीकार नहीं किया और मैं अब आपको दुबारा परेशानी में नहीं डालना चाहता हूँ। लेकिन मैं महसूस करता हूँ कि यह मेरे लिए और सरकार के लिए ठीक ही होगा कि मैं खामोशी के साथ अपने पद से त्याग पत्र दे दूँ। इससे लोगों का मन भी काफी हद तक शान्त होगा। मुझे आशा है आप अनुग्रहपूर्वक मेरे इस अनुरोध पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

उन्होंने महबूब नगर के एक्सीडेंट के दरम्यान भी इस्तीफा दिया था, लेकिन इसलिए कि यहां इस बार 144 लोगों की मौत हुई, और ज्यादा लोगों की मौत हुई तो वह प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू जी से दरखास्त करते हैं कि आप मेहरबानी करके मेरा इस्तीफा स्वीकार कर लीजिए। जवाहर लाल नेहरू जी का पार्लियामेंट में क्या जवाब है, यह सारी संसद् हम लोगों की धाती है, मैं कांग्रेस दल के लोगों को कहता हूँ, यह सारे देश की बपीती है इसको हमें नहीं भूलना चाहिए संसद् की बपीती है। हम यहां इस बपीती का पालन करने के लिए हैं। श्री जवाहर लाल नेहरू लोक सभा को बता रहे हैं:- "यह पत्र प्राप्त होने के बाद मैंने कल रात भी उनसे भी बात की। मैंने देखा कि उनका मन बहुत दुखी था। इसके बाद मैंने इस पर विचार किया और मैं इस निर्णय पर पहुंचा कि उनका त्यागपत्र स्वीकार करना ही मेरे लिए बेहतर होगा...."

कुछ माननीय सदस्य : नहीं, नहीं।

श्री रवि राय : इसका अर्थ है कि सदन का कहना है कि हम उनका त्यागपत्र स्वीकार नहीं कर रहे हैं।

श्री जवाहर लाल नेहरू : यदि मैं इसे और सही ढंग से कहूँ तो यह मेरे लिए बेहतर होगा कि मैं राष्ट्रपति को उनका त्यागपत्र स्वीकार करने की सलाह दूँ, इसलिए नहीं कि.....

श्री रवि राय : डा० मनमोहन सिंह, कृपया सुनिये।...इसलिए नहीं कि मैं उन्हें उत्तरवायी ठहराता हूँ - बिल्कुल नहीं - मैं पहले ही उनके कार्य की काफी प्रशंसा कर चुका हूँ। संपुक्त कार्य हमने मिलकर किया है। उसके लिए मैं उनका बहुत आभार करता हूँ और मुझे पूरा विश्वास है कि हम किसी न किसी हैसियत में भविष्य में भी सहयोगी रहेंगे और मिलकर काम करेंगे - लेकिन मैं संबैधानिक औचित्य से व्यापक रूप से यह महसूस करता हूँ कि हमें इस मामले में एक उदाहरण स्थापित करना चाहिए और किसी व्यक्ति को यह नहीं सोचना चाहिए कि जो भी घटना घटती है उससे प्रभावित हुए बिना हम अपना कार्य करते जायेंगे। हम इस से प्रभावित होते हैं यह मेरे लिए एक कठिन निर्णय रहा लेकिन मैं रात में इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ और मैंने यह उचित समझा कि सदन को शीघ्रताशीघ्र इसकी जानकारी दूँ। मैंने राष्ट्रपति जी को यह सिफारिश करने का प्रस्ताव किया है कि वह मेरे सहयोगी रेल मंत्री का त्यागपत्र स्वीकार कर लें। लेकिन मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वैकल्पिक प्रबन्ध किए जाने तक वह अपने पद पर कार्य करते रहें।"

सभापति जी मैं यह पूछ रहा हूँ : क्या हमें लोक सभा के सदस्य के रूप में अपने दायित्व का त्याग कर देना चाहिये ?

[हिन्दी]

यह लोगों की सभा है यहां गरीब लोग, साधारण लोग मरे हैं, कोई करोड़पति नहीं मरा है। उसके प्रति जो जिम्मेदारी जो इस सदन में आज से 39 साल पहले जवाहर लाल जी और लाल बहादुर शास्त्री जी ने हमारे समक्ष, देश के समक्ष रखी है क्या इसको हम भूल जायेंगे ? क्या इन नीतियों को हम नजरअन्दाज करेंगे ?

महोदय, आज मैं सुन रहा था, हमारी तरफ से कुछ लोग बोल रहे थे कि इनका इस्तीफा होना चाहिए। प्राइम मिनिस्टर, जो कि रेलवे मिनिस्टर भी हैं, मैं आज कह रहा हूँ कि अगर इनसे इस्तीफा नहीं मांगेंगे, मैं इस नीति के तहत कहूंगा वह हमारे दोस्त हैं लेकिन वे सनकी हैं। तो हम कैसे हिन्दुस्तान में प्रजातंत्र की नींव को मजबूत करेंगे ? आप बताइए कि क्या इसके लिए कोई और रास्ता है, कोई और विकल्प है। यह डिबेट खत्म हो जाएगी, कोई मायने नहीं रखेगी जब हम लोग अदब से इस चीज को मबेनजर रखते हुए हम मांग करते हैं कि स्वर्गीय दुखी प्रधानमंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री द्वारा

स्थापित पूर्वोदाहरण को दृष्टि में रखते हुए और प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू जी द्वारा स्वीकार के बाद प्रधान मंत्री त्याग पत्र दें।

[हिन्दी]

इसलिए मैं बहुत दुखी मन से बोल रहा हूँ कि इस देश में क्या हो रहा है। हम लोग यहां लोक सभा में बैठे हैं। हमको जिम्मेदारी दी गई है हम जब जिम्मेदारी को नहीं निभाएंगे, एकाउंटबिल्टी को नहीं मानेंगे। यहां बैठे हुए इस तरफ और उस तरफ के लोग नहीं मानेंगे तो हिन्दुस्तान का भविष्य क्या होगा, यह सोच कर कभी-कभी मेरा दिमाग चकराता है। इसलिए मैं आज कहूंगा, मैं व्यक्तिगत रूप से प्रधानमंत्री जी की राय का बहुत सम्मान करता हूँ, लेकिन उनका एक और भी टाइटल है वह इस सदन के नेता हैं। वह प्रधानमंत्री हैं और इस सारे सदन के नेता भी हैं। आज देश संकट के दरम्यान गुजर रहा है और कल हम लोग क्रिमनलाइजेशन ऑफ पोलिटिक्स पर बहस करेंगे, इसलिए मेरा कहना है कि सब नेक्सस है। कौन जानता है कि रेलवे में कितने माफिया हैं, कांटेक्ट को लेकर क्या हो रहा है। इसलिए मैं कहूंगा, आज सारे सांसदों से अपील करूंगा क्योंकि वे सरकारी दल में हैं इसलिए उनकी ज्यादा जिम्मेदारी है, हम लोगों का तो सिर्फ नाम है। मैं खास करके अपने दोस्त मनमोहन सिंह जी से कह रहा हूँ क्योंकि वह कैबिनेट के मंत्री हैं तो क्या यह प्रभाव डालेंगे कि उनका इस्तीफा होना चाहिए, इस्तीफा न होने से इस डिबेट का कोई फल, कोई नतीजा नहीं है, नहीं तो यह निष्फल, बेनतीजे वाली डिबेट हो जाएगी।

इसलिए आज देश के समक्ष जो एक चुनौती आई है इसका सामना करने के लिए हमारे पास जितनी भी ताकतें हैं, मैं आज सब लोयों की तरफ से कह रहा हूँ, आज जो उदाहरण हमारे सामने, देश के सामने लाल बहादुर शास्त्री जी का पेश किये हैं उस समय तो 144 लोग मरे थे और इस समय तो सारे कांग्रेस दल के लोग भी मानेंगे कि मौतों की संख्या 5 सौ से ऊपर बढ़ गई है। नीतीश जी कह रहे हैं कि 1 हजार तक हो गई होगी। मेरे मन में एक बात आ रही है जब नीतीश जी कल बिहार से आ रहे थे, मैं कहना चाहता हूँ कि वह उस रूट की जिस गाड़ी में आ रहे थे उस गाड़ी को दूसरे रास्ते में डायवर्ट कर दिया गया। वह कह रहे थे कि प्रति घंटा 15 कि.मी. रफ्तार से गाड़ी आ रही थी। वे बता रहे थे कि अचेंडेट ट्रेक पर हजारों यात्रियों को ले जाया जा रहा था, जिसमें दुर्घटना होने की पूरी संभावना थी। अच्छा हुआ, गनीमत है कि दुर्घटना नहीं हुई, लेकिन हो जाती तो कौन जिम्मेदार होता, किसके ऊपर जिम्मेदारी फिक्स करते? एक संसद सदस्य जो चेयरमैन भी हैं, गलत नहीं बोल सकते।

मेरा कहना है कि इन सब चीजों को देखते हुए प्रधानमंत्री जी जब जवाब देने के लिए आएंगे तो मैं विश्वास के साथ उम्मीद करता हूँ कि जो आगुमेंट, जो तर्क यहां पर पेश किए गए हैं, यदि उनके पास उनके बैकल्पिक आगुमेंट्स हैं तो अवश्य प्रस्तुत करेंगे। सिवाए इसके कोई विकल्प नहीं हो सकता, आज रेल मंत्रालय हतफाक से

प्रधानमंत्री जी के पास है, और उनको इस्तीफा देना चाहिए। मैं उनसे इस्तीफे की मांग करता हूँ। मेरा इतना ही कहना है, धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री ए. चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : महोदय, बड़े ही खेद, दुःख और अवसाद की बात है कि सभा से सभी सदस्य एक आवाज में भारतीय रेलवे के इतिहास में घटी सबसे भीषण रेल दुर्घटना पर चर्चा कर रहे हैं।

महोदय जो आरम्भिक रिपोर्ट आई हैं(व्यवधान) महोदय, मुझे खेद है कि ऐसी निर्ययी और त्रासदीजनक परिस्थितियों में वाद-विवाद राजनीतिक छींचातानी तक पहुंच गया है। मुझे इस सारी स्थिति के लिए बहुत ही खेद है। मैं माननीय भूतपूर्व अध्यक्ष को सुन रहा था जिनका मैं बहुत आदर करता हूँ और जो अपने हृदय की भावनाओं को व्यक्त कर रहे थे। उसके तुरन्त बाद इस तरह की छींटा कंशी होने लगी है। मैं नहीं जानता कि हम इस तरह से नीचे क्यों गिरते जा रहे हैं। मैं अपनी वेदना व्यक्त नहीं कर सकता। किसी व्यक्ति के जीवन में ऐसे क्षण भी आते हैं जब वह अपनी भावनाओं को भी खुलकर व्यक्त नहीं कर पाता है कि उसके मन में क्या है। शोकाकुल व्यक्तियों के दुःख और सन्ताप को शब्द भी व्यक्त नहीं कर पाते हैं। बड़े खेद की बात है कि कुछ संसद सदस्यों ने इसे बहुत हलके ढंग से लिया है। मैं यह कहने पर इसलिए मजबूर हो गया हूँ कि दूसरी ओर ऐसी टीका टिप्पणी की गई है।

महोदय, आरम्भिक रिपोर्टों के अनुसार 300 व्यक्ति मारे गए और 400 घायल हुए हैं। लेकिन यह संख्या और भी अधिक हो सकती है। बचाव कार्य पूरे होने के बाद ही हम मरने वालों और घायलों और मामूली रूप से घायल व्यक्तियों की वास्तविक संख्या जान पायेंगे। राष्ट्र को हुई क्षति का भी तभी अनुमान लग पायेगा।

मई के महीने में बड़ी रेल दुर्घटना हुई जिसमें 52 व्यक्ति मारे गए जबकि मद्रास-कन्याकुमारी एक्सप्रेस गाड़ी सेलम के निकट माल गाड़ी से टकरा गई थी। मुझे यह बताते हुए बड़ा दुःख हो रहा है कि यह वर्तमान दुर्घटना और मई में हुई दुर्घटना एक समान परिस्थितियों में हुई कि एक गाड़ी रेल की पट्टी पर खड़ी है और दूसरी गाड़ी आकर पीछे से टक्कर मारती है। आज के समाचार पत्र में छपा समाचार बहुत गम्भीर है क्योंकि इसमें बताया गया है कि लाईनमैन यह नहीं देख पाया कि एक रेल गाड़ी खड़ी है या चल पड़ी है। क्या रेलवे का कार्य करने का यही तरीका है। क्या कोई व्यवस्था नहीं है? क्या यह केवल व्यवस्था की विफलता का ही परिणाम है?

जैसा कि एक माननीय सदस्य ने कहा कि उनके पास अच्छी मशीनरी है। प्रत्येक गाड़ी की निगरानी रखने वाला एक कन्ट्रोलर होता है जो कि प्रत्येक गाड़ी के चलने का ध्यान रखता है। इन दो रेल दुर्घटनाओं में क्या हुआ? राष्ट्र को यह जानने का अधिकार है कि

समान परिस्थितियों में क्या हो रहा है। मैं समझता हूँ कि इस पर बड़ी गम्भीरता से विचार करना होगा। रेलवे के आंकड़े बताते हैं कि रेल दुर्घटनाएं घट रही हैं और दुर्घटनाओं की प्रतिशतता में गिरावट आ रही है। दुर्घटनाओं के लिए यह कोई बहाना नहीं है। प्रत्येक जीवन प्रत्येक मनुष्य का जीवन मूल्यवान है और प्रत्येक परिवार के लिए उसके व्यक्ति का जीवन बहुमूल्य है। एक दुर्घटना में एक पिता की मृत्यु हो जाती है। और दूसरे में माता या उसके बच्चों की। जब परिवार के पिता अथवा आजीविका कमाने वाले पुत्र की मृत्यु हो जाती है। तो सारी आशा ही समाप्त हो जाती है और पूरा परिवार छिन्न-भिन्न हो जाता है। इन गरीब परिवारों को हमारा क्या उत्तर है? हमें यह सब बड़ी गम्भीरता से विचार करना होगा। आंकड़े देखने से पता चलता है कि पिछले 20 वर्षों में एक भी वर्ष ऐसा नहीं बीता जिसमें 3 या 4 भीषण दुर्घटनाएं न हुई हों और वे भी जिनमें 50 और अधिक लोग न मरे हों। महोदय, प्रधानमंत्री महोदय ने अपना गहरा आघात और दुःख व्यक्त किया है। हम भी प्रधानमंत्री जी के दुःख में भागी हैं। मैं इस बाव-विवाद के बारे में या इसके उत्तर के बारे में नहीं बोलूंगा; बल्कि मुझे विश्वास है कि प्रधानमंत्री जी तथा मंत्री महोदय चर्चा का उत्तर देंगे। लेकिन ऐसी असाधारण परिस्थितियों में जब कि रेल मंत्री विल के आपरेशन के लिए देश से बाहर गए हैं। प्रधान मंत्री महोदय ने अस्थायी तौर पर रेल मंत्रालय का प्रभार सम्भाला है। लेकिन यह कहना कि इस दुर्घटना के लिए वह ही जिम्मेदार हैं, मैं समझता हूँ अनुचित होगा। संसदीय प्रणाली में दूसरे दल भी सत्ता में आए हैं। प्रत्येक वर्ष रेल दुर्घटनाएं होती हैं मैं इसकी गम्भीरता को कम नहीं कर रहा हूँ। लेकिन मैं तो यहाँ कहूँगा कि इस सदन और समूचे देश के प्रति हमें भी जवाबदेही होना होगा। सम्पूर्ण सदन की भी यही जिम्मेदारी है।

अब हमारे सामने क्या है। राहत कार्य हमारे सामने है। समाचार पत्रों में समाचार है कि श्री मल्लिकार्जुन वहां गए थे। उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री भी वहां गए थे। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन की देख-रेख में राहत कार्य किये गये हैं। सेना भी वहां है हमें सेना का धन्यवाद करना चाहिए कि शांति के समय भी वह देश की सेवा करती है। जब भी कोई वैबी विपत्तियां आती हैं। सेना वहां मौजूद होती है और हर सम्भव सहायता करती है। लेकिन यह पुंयोत्त राहत नहीं है। महोदय, प्रधानमंत्री ने 10000 रुपये की अनुग्रह राशि देने की घोषणा की है। जो सामान्य राहत राशि से दुगुनी है। मेरा कहना है कि यह राशि पर्याप्त नहीं है। प्रत्येक मामले को स्वतंत्र रूप से देखना चाहिए।

जुलाई 1988 में केरल में हमने बहुत ही कटु अनुभव किया। मेरा तात्पर्य पेरूमन रेल दुर्घटना से है। मेरे मित्र श्री चाको ने इसका उल्लेख किया है। आईजलैण्ड एक्सप्रेस गडरी झील में गिर गई और 107 व्यक्ति मारे गए....(ब्यबच्चान) आप उन परिवारों की वेदना और दुःख को समझ सकते हैं जिनके सदस्य दुर्घटना में मारे गए। यह मेरे चुनाव क्षेत्र के निकट ही है। श्री माधवराव सिंधिया उस समय रेल मंत्री थे वे तुरन्त वहां पहुंचे और हम सब वहां मौजूद थे। राहत कार्य

जोरों पर ये जोर मैं कहूँगा कि केन्द्रीय सरकार ने सराहनीय कार्य किया और जो कुछ सम्भव था वह सभी कुछ किया। लेकिन एक जांच की गई थी जिसका कि श्री चाको ने भी उल्लेख किया है। बड़े ही शर्म की बात है कि एक वर्ष के बाद प्रतिवेदन प्रस्तुत किया गया और उसमें कहा गया कि चक्रवात, झंझावत या बवंडर -- यह शब्द मैंने पहली बार सुना जिसका अर्थ है असाधारण तूफान आया और सभी कुछ को उड़ा कर ले गया। अतः तूफान ने गाड़ी उठा ली। साधारण व्यक्ति यह बात नहीं समझ पायेगा। इसलिए मैं यही कहूँगा कि निष्पक्ष जांच की जाए और राष्ट्र को बताया जाए कि किन परिस्थितियों में यह दुर्घटना हुई जिसमें इतनी अधिक जानें गईं। पहली बात तो यह करनी है क्योंकि हमें ऐसे उपाय करने हैं कि भविष्य में ऐसी दुर्घटनाएं न होने पाएं। हमें केवल यह नहीं कहना चाहिए कि भारतीय रेलवे विश्व भर में सबसे बड़ी रेलवे है और प्रतिदिन लगभग एक करोड़ व्यक्ति यात्रा करते हैं। यह संख्या का प्रश्न नहीं है। प्रत्येक व्यक्ति का जीवन मूल्यवान और महत्वपूर्ण है। अतः दुर्घटना के मुख्य कारण का पता लगाया जाना चाहिए और भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कारगर उपाय किए जाने चाहिए। इताहत लोगों के परिवारों को उचित मुआवजा दिया जाना चाहिए। परिवार के आजीविका कमाने वाले व्यक्ति की मृत्यु होने पर उसे पूरा मुआवजा दिया जाए।

महोदय, हमारे माननीय सदस्य श्री रावल जी ने जिनका मैं बहुत आदर करता हूँ शेक्सपीयर से दो पंक्तियां उद्धृत की हैं। मुझे खेद है कि सत्ताधारी दल की भर्त्सना करने के लिए उन्होंने शेक्सपीयर से उद्धरण दिया। ऐसी स्थिति ने मुझे भी कुछ पंक्तियां याद आ गई हैं।

सभापति महोदय : वक्ताओं की लम्बी सूची मेरे पास है। कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

श्री ए. चार्ल्ट : महोदय, मैं समाप्त ही कर रहा हूँ। महोदय, जब वह पंक्तियां बोल रहे थे तो मुझे भी एक कविता याद आ गई:

“शब्द बहुत कम बोलते हैं
ग्रन्थ कुछ अधिक नहीं
'दुष्पी' कुछ ही कह पाती है
लेकिन आंसू तो बहुत कुछ कह जाते हैं।”

यह सम्मानीय सदन हमारी अश्रु पूरित संवेदनाएं शोकाकुल परिवारों तक पहुंचाएगा और हम शोक संतप्त परिवारों के दुःख में शामिल हैं। तथा हम उनकी दुःख वेदना को कम करने का प्रयास करेंगे।

[छिन्दी]

श्री वृशिण पटेल (सीवान) : सभापति जी, फिरोजाबाद में जो रेल दुर्घटना हुई, मैं उस पर कुछ बोलने से पहले उसमें जितने लोग मरे हैं, उनके प्रति श्रद्धा-सुमन अर्पित करते हुए इस रेल दुर्घटना के सवाल पर कुछ बातें सदन के सामने रखना चाहता हूँ। इस हृदय विदारक

रेल दुर्घटना के सवाल पर इस सदन में व्यापक चर्चा हुई है और हमारे माननीय सदस्यों ने सरकार को सहवय होने के लिए काफ़ी आरजू-मिन्नत की, नैतिकता के सवाल पर सरकार को जगाने का काम किया। लेकिन मैं कहता हूँ कि किनसे कौन सी नैतिकता की बात कही जा रही है। इस सरकार में सहवयता तथा नैतिकता हो नहीं सकती। इस सम्बन्ध में मैं कुछ बातें रखना चाहता हूँ। इस दुर्घटना से आज सारा देश व्यथित है।

जहाँ तक मुझे स्मरण है, 1993 के सप्लीमेंटरी रेल बजट में रेल मंत्रालय ने वित्त विभाग से हवाई जहाज खरीदने के लिए अतिरिक्त धन की मांग की थी। जब यह सवाल सदन में आया था तो मैंने माननीय रेल मंत्री से पूछा था कि मंत्री जी अतिरिक्त धन की मांग की जाती है कि हम भविष्य में कोई रेल दुर्घटना नहीं घटने देंगे, लेकिन आप अतिरिक्त धन की मांग कर रहे हैं कि हवाई जहाज खरीदना है ताकि कोई दुर्घटना हो तो वहाँ जल्दी से जल्दी पहुँचा जा सके। मैंने माननीय मंत्री जी से इसी सदन में यह प्रश्न पूछा था कि आप जिस तरह से हवाई जहाज खरीदने के लिए अतिरिक्त धन की मांग कर रहे हैं तो क्या हम लोग यह मानकर चलें कि भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं की बाढ़ आने वाली है? इस बात को लोगों ने मजाक में उड़ा दिया था, लेकिन आज उस सवाल की गंभीरता पर सारा सदन चिन्तित है।

समापति जी, मैं सदन का ध्यान एक दूसरी बात की ओर भी आकृष्ट कराना चाहता हूँ। आज हमारे तमाम माननीय सदस्य इस चिन्ता में हैं कि मृतकों की संख्या कितनी है। कोई 200 बता रहा है, कोई 500 बता रहा है, कोई 1000 बता रहा है। मृतकों तथा घायलों की सही संख्या का कोई अनुमान नहीं लगा पा रहे हैं। आखिर ऐसा क्यों हो रहा है? क्या हम मानें कि मरने वालों की संख्या कम बताकर सरकार इस दुर्घटना की गंभीरता को कम करना चाहती है या मरने वालों की संख्या कम बताकर मुआवजा देने से यह सरकार मुकरना चाहती है मैं सदन का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि इस सदन में यात्री जीवन बीमा लागू हुआ था। मैंने इसी सदन में रेल मंत्री से सवाल पूछा था कि जैसे व्यक्ति जो आरक्षित डिब्बों में चलते हैं जिनकी सूची बनाई जाती है। अगर इस तरह की दुर्घटना घट जाए तो आप जिनकी सूची बनती है, जो आरक्षित डिब्बों में चलते हैं, उनको तो लोकेट कर लेंगे कि वह व्यक्ति कौन था और उसको मुआवजा मिल जाएगा लेकिन वह व्यक्ति जो अनारक्षित डिब्बे में चलता है, जिनकी कोई सूची नहीं होती, आप जैसे लोगों को कैसे मुआवजा देंगे? रेल मंत्रालय ने मेरे इस सवाल के जवाब में कहा था कि उनके पास टिकिट होनी चाहिए और टिकिट उनके पास रहेगा तो उनको भी मुआवजा मिलेगा। मैं बहुत अफसोस के साथ सदन में कठना चाहता हूँ कि सारा देश यह जानता है कि जब इस तरह की कोई दुर्घटना होती है तो यात्रियों की जेब में टिकिट मिलने की बात तो दूर है, उसके बयान पर कपड़ा भी नहीं मिलता है। मैंने इस संबंध में रेल मंत्रालय को एक सुझाव दिया था कि अगर आप इच्छा रखते हैं कि उन गरीब लोगों को भी जो अनारक्षित डिब्बों में सफर करते हैं उनको मुआवजा दिया जाए तो आप एक घोषणा कीजिए कि जो टिकिट बेचने वाले

कर्मचारी हैं उनको अपनी ओर से यह निर्देश जारी करें कि जो व्यक्ति साधारण दर्जे में सफर करना चाहता है तो जब वह बुकिंग काउण्टर पर टिकिट लेता है तो वह पहले ही एक पर्ची में अपना नाम-पता लिख दे कि उसे कहां जाना है और पैसे के साथ-साथ उस पर्ची को भी बढ़ा दे। बुकिंग काउण्टर से उसको टिकिट दिया जाए और उस पर्ची को उस समय तक प्रिजर्व कर लिया जाए जब तक उस ट्रेन की यात्रा समाप्त नहीं हो जाती है। इस तरह अनारक्षित यात्रियों का भी नाम पता रेलवे के पास उपलब्ध रहता है। रेल मंत्रालय ने कहा कि आपका सुझाव हम मानते हैं और हम इसको लागू करेंगे। लेकिन जो मंत्रालय रेल दुर्घटना रोकने के लिए अतिरिक्त धन की मांग नहीं करता और वह इसलिए अतिरिक्त धन की मांग करता है ताकि कभी दुर्घटना हो तो हम जल्दी से जल्दी पहुँच जाएं। जैसे लोगों से हम कैसे नैतिकता की आशा करते हैं? इनसे कोई नैतिकता की उम्मीद नहीं की जा सकती।

दुर्भाग्य से कल मैं और श्री नीतिश कुमार जी पूर्वा एक्सप्रेस में थे। इटावा में हम लोगों की गाड़ी 6.15 बजे पहुँची थी। फिरोजाबाद की दुर्घटना के बारे में इटावा में ही मालूम हुआ कि वहाँ एक दुर्घटना घटी है। उस दुर्घटना के संबंध में हम लोगों को विस्तृत जानकारी नहीं मिली। हम लोगों को बताया गया कि पूर्वा एक्सप्रेस को कानपुर ले जाया जाएगा और कानपुर से एक गाड़ी दिल्ली जाएगी। हम लोगों की गाड़ी 10 बजे कानपुर पहुँची। आप यह जानकर हैरत में पड़ जाएंगे कि जहाँ एक तरफ इतनी बड़ी भयानक दुर्घटना घटी है वहीं दूसरी तरफ पूर्वा एक्सप्रेस को कानपुर से लखनऊ न ले जाकर बालामऊ जंक्शन के लिए एक दूसरे ट्रेक पर डाल दिया। बालामऊ की दूरी कानपुर से 97 कि.मी. है और आप हैरत में पड़ेंगे कि 97 कि.मी. की दूरी पर उस ट्रेक पर पूर्वा एक्सप्रेस ने 6 घंटे में तय की। 15-16 कि.मी. की स्पीड से वह गाड़ी गई। हम लोग उस ट्रेन में बैठे थे। ट्रेक के बगल में जो पेड़ की टहनियाँ थी वे लगातार उस डिब्बे से टकरा रही थी। एक भयानक दुर्घटना के बारे में हमने सुना था और एक दूसरी दुर्घटना के इंतजार में हम लोग थे कि अपनी इस ट्रेन को लाइन से बाहर जाना है। खैर, ट्रेन दुर्घटना नहीं घटी और आज सुबह तीन बजे हम लोग दिल्ली पहुँचे। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि अगर इनकी इच्छा हो कि हम दुर्घटना को रोकेंगे तो दुर्घटना रोधी जा सकती है। अगर इनकी इच्छा शक्ति हो कि हम गरीब लोगों के साथ न्याय करेंगे तो ये न्याय कर सकते थे। आज सदन में जो सवाल उठ रहा है कि मरने वालों की संख्या कितनी है, घायलों की संख्या कितनी है, अगर इनके मन में इच्छा शक्ति होती तो बिना एक पैसा खर्च किए अनारक्षित डिब्बे में जो गरीब यात्री सफर करते हैं उनकी सही संख्या का पता लगाया जा सकता है। लेकिन मैं अफसोस के साथ कहना चाहता हूँ कि ऐसी निर्मम सरकार से किसी सहवयता की बात सोचना बेवकूफी है और इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ कि अभी भी इन लोगों के मन में कोई इच्छा-शक्ति जागृत है तो कृपया वैसा काम करें ताकि गरीबों को भी न्याय मिल सके और भविष्य में ऐसी दुर्घटनाएं टाली जा सकें।

[अनुवाद]

श्री याईना सिंह घुमनाम (आन्तरिक मणिपुर) : महोदय, मैं अपनी और अपने दल की ओर से कल फिरोजाबाद में हुई रेल दुर्घटना में मारे गए लोगों के परिवारों को संवेदनाएं व्यक्त करता हूँ। मैं इस सदन के माध्यम से शोकाकुल परिवारों को तथा अस्पताल में अपने जीवन के लिए संघर्ष कर रहे घायल व्यक्तियों को अपना गहन दुःख और उनके प्रति सहानुभूति व्यक्त करता हूँ। हम उनके शीघ्र स्वास्थ्य लाभ के लिए प्रार्थना करते हैं।

यह एक त्रासदी थी और इस त्रासदी ने अनेक बहुमूल्य जीवन उनके परिवारों से छीन लिए। हमें इसके बारे में बहुत खेद और सन्ताप है। इससे हमें गहरा आघात पहुंचा है और इसे शब्दों में व्यक्त नहीं किया जा सकता है। हाल ही में हुई अनेक दुर्घटनाओं से जैसा कि बहुत से माननीय सदस्यों ने बताया है, रेल मंत्रालय की पूरी व्यवस्था के कठोर बन्धन और निसंगठन का पर्दाफाश किया है। इस सदन में अनेक दुर्घटनाओं का उल्लेख किया गया है। मुझे उन सब को पुनः बताने की आवश्यकता नहीं है।

मैं महसूस करता हूँ कि यदि सिगनल अथवा कंट्रोल रूम की व्यवस्था के माध्यम से समय रहते कार्यवाही की जाती तो इस दुर्घटना को रोका जा सकता था। यह दुर्घटना इसीलिए हुई क्योंकि कोई ऐसा कदम नहीं उठाया गया। अतः मेरा सुझाव है कि इसका उत्तरदायित्व या जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिए या तो न्यायिक जांच की जाए या फिर इस सदन की एक समिति से यह जांच कराई जाए। समिति यह पता लगायेगी कि इस दुर्घटना के लिए कौन सीधे-सीधे जिम्मेदार हैं। आया प्रधानमंत्री या बीमार मंत्री। यदि इसके लिए मंत्री जिम्मेदार है तो उन्हें नैतिक जिम्मेदारी लेकर पद त्याग देना चाहिए। श्री रविराय ने बताया है कि किस तरह से दुखी लाल बहादुर शास्त्री ने रेल दुर्घटना के लिए नैतिक जिम्मेदारी लेते हुए अपने पद का त्याग कर दिया था। और किस तरह दुखी होते हुए प्रधानमंत्री नेहरू जी ने उनसे अपना त्याग पत्र वापस लेने के लिए अनुरोध किया था लेकिन उन्होंने उनका अनुरोध नहीं माना। यह एक अच्छा पूर्वोदाहरण है। इससे दूसरों को भी प्रेरणा लेनी चाहिए। वर्तमान रेल मंत्री जी को इसकी जिम्मेदारी लेनी चाहिए और पद त्याग करना चाहिए। मैं उनके त्यागपत्र की मांग करता हूँ। इससे उत्तेजित लोगों को शान्ति और सात्वना मिलेगी।

महोदय, एक दुःखद बात यह है कि लोगों का रेल गाड़ी से यात्रा करने से विश्वास उठ गया है। भारत इतना बड़ा देश है। आप जानते हैं कि रेलों पूर्व के लोगों को पश्चिम से मिलती हैं और दक्षिण के लोगों को उत्तर वालों से मिलती हैं। ये लोगों में एकता और अखण्डता लाती हैं। लेकिन अब यह दुर्भाग्य है कि लोगों का रेलगाड़ी से यात्रा करने से विश्वास उठ गया है जो बहुत ही हानिकारक है। अतः सरकार को इस पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए। अनेक दुर्घटनाएं हुईं जिनका बहुत से सदस्यों ने इस सदन में उल्लेख किया है जिन्हें मुझे दोहराने की आवश्यकता नहीं है। हमें लोगों का विश्वास जगाने का प्रयास

करना चाहिए ताकि वे यह महसूस करने लगे कि रेल गाड़ी से यात्रा करना सुरक्षित है। अन्यथा रेलवे को बहुत हानि उठानी पड़ेगी और इससे देश को बहुत घाटा होगा और लोगों को भी हानि होगी।

महोदय, मैं महसूस करता हूँ कि राज्य और केन्द्र सरकारों द्वारा किए गए बचाव व राहत कार्यों से लोगों में सन्तोष नहीं है बहुत से माननीय सदस्यों ने हमें बताया है कि वे सन्तोषजनक नहीं है और न ही ये राहत कार्य युद्ध स्तर पर किए जा रहे हैं। यह कार्य सेना का क्यों नहीं सौंपा गया सरकार को इन सभी पहलुओं की जांच करनी चाहिए। मारे गये लोगों के परिवारों और अस्पतालों में दाखिल घायल लोगों के परिवारों को अनुग्रह राशि का ईमानदारी से और शीघ्र भुगतान किया जाए अन्यथा सारा परिश्रम व्यर्थ जायेगा। इसे गम्भीरता से लेना चाहिए।

अन्त में, महोदय, मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि घायल व्यक्ति शीघ्र स्वास्थ्य लाभ प्राप्त करें। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

डा. आर. मन्थू (नगर कुरुमूल) : आवरणिय महोदय, मैं इस भयंकर रेल दुर्घटना जिसमें सैकड़ों लोग मारे गए और कई सौ लोग घायल हुए हैं, पर गहरी चिंता और वेदना व्यक्त करने खड़ा हुआ हूँ। महोदय, दुर्घटना घटने के तुरन्त बाद हमारे प्रधानमंत्री जी जो रेल मंत्रालय का भी अतिरिक्त भार सम्माले हुए हैं ने रक्षा राज्य मंत्री श्री मल्लिकार्जुन को जो रेल राज्य मंत्री भी रह चुके हैं। और रेलवे विभाग का काफी अनुभव है, घटना स्थल पर भेजने और राहत उपाय करने हेतु दुर्घटना स्थल पर जाने का निर्देश दिया है रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को भी दुर्घटना स्थल पर जाने और तुरन्त आवश्यक कार्यवाही करने का निर्देश दिया गया है।

महोदय, जब हम इस सबसे बड़ी और भयंकर रेल दुर्घटना को देखते हैं तो हमें यह भय है कि रेलवे समग्र रूप से अपनी साख खो रहा है। जैसा कि मेरे अन्य मित्रों ने यहाँ उल्लेख किया है कि रेलवे एक ऐसा संगठन है जो अपने विशाल नेटवर्क से सारे देश को जोड़ता है। लेकिन दुर्भाग्यवश एक के बाद एक बड़ी-बड़ी भयंकर रेल दुर्घटनाएं हुई हैं और यह तो बहुत ही बड़ी दुर्घटना है जिसमें बहुत अधिक संख्या में लोग मारे गए हैं।

यह कहा गया है कि प्रधानमंत्री महोदय को स्वयं वहाँ जाना चाहिए था और राहत कार्यों और उपायों को देखना चाहिए था। लेकिन जैसा कि आप जानते हैं कि यदि वह जाते हैं तो राहत कार्यों में लगे अधिकारियों का ध्यान राहत कार्यों से हट कर प्रधानमंत्री के दौरे की ओर लग जायेगा। इसी कारण प्रधानमंत्री महोदय वहाँ नहीं गए। लेकिन फिर भी पहले ही उन्होंने अनेक लोगों के मारे जाने पर अपना गहरा दुःख व्यक्त किया है। लेकिन, महोदय, हमने इस सदन में दलगत भावनाओं से ऊपर उठकर शोक संवेदना प्रस्ताव पारित किया है। इस दुर्घटना से संसद बहुत दुखी सन्तप्त है। यह संसद और सरकार का

कर्तव्य है कि इस भयंकर दुर्घटना की जिम्मेवारी निर्धारित करें कि इसके लिए कौन जिम्मेवार है।

सूचना के अनुसार सिगनल गलत देने से यह दुर्घटना हुई है। जिम्मेवारी निर्धारित करते समय हमें यह देखना होगा कि इस विशाल संगठन में छोटे या निम्नतम स्तर के व्यक्ति को जिम्मेवार न ठहराया जाए। आपको सिगनल मैन से लेकर सबस्य (यातायात) फिर सलाहकार (यातायात) और फिर रेलवे बोर्ड के चैयरमैन तक कड़ी पिरोनी पड़ेगी। ये ही वे अधिकारी हैं जो यातायात व्यवस्था पर निरन्तर निगरानी रखते हैं। जब भी ऐसी दुर्घटना होती है हम यहां संसद में बैठे कुछ आपत्ति उठाते हैं। हम उस पर चर्चा करते हैं और उसे वहीं छोड़ देते हैं। और यह निरन्तर चलता आ रहा है। महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करता हूँ कि सिगनल मैन से लेकर रेलवे बोर्ड में सर्वोच्च पदस्थ अधिकारियों के विरुद्ध भी कठोर कार्यवाही की जानी चाहिये। जो ऐसी दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेवार हैं।

दो प्रकार की त्रुटियां होती हैं। एक मानव त्रुटि और दूसरी तकनीकी खराबी या चूक परन्तु हमें यह बताया गया है कि यह एक मानवीय गलती है। यदि यह मानवीय विफलता है तो तकनीकी खराबी से कहीं अधिक गम्भीर है। मैं तो इसे पूरी व्यवस्था की ही विफलता कहूंगा। रेलवे में मानव कार्य-कलापों पर निगरानी रखने या प्रशासन में जरूर कहीं कुछ कमी है। चाहे यह मानवीय विफलता है या फिर तकनीकी खराबी है। हमें जिम्मेवारी निर्धारित करनी है ?

इसलिए मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह जिम्मेवारी निर्धारित करे और कठोर कार्यवाही करे।

जहां तक मुआवजे का सम्बन्ध है तो इस बारे में कुछ कहना चाहूंगा। आरक्षित डिब्बों में यात्रा करने वाले लोगों को मुआवजा देना बहुत सरल है क्योंकि उनके नाम रेलवे विभाग में आरक्षण चार्ट में होते हैं। अनारक्षित डिब्बों में यात्रा करने वाले लोगों के बारे में मेरा यह सुझाव है कि आरक्षित डिब्बों में यात्रा करने वाले लोगों के नाम चार्ट में से लेकर उन्हें कुल मूल यात्रियों में से अलग कर शेष मूल व्यक्तियों को अनारक्षित डिब्बों के यात्री माना जाए। यदि ऐसा किया जाये तो अनारक्षित डिब्बों के यात्रियों को भी मुआवजा मिल सकता है। प्रधानमंत्री ने मुआवजे की राशि 5000 रुपये से बढ़ाकर 10000 रुपये कर दी है। यह लाभ उन लोगों को भी मिले जो अनारक्षित डिब्बों में यात्रा करते हैं।

महोदय, हमारे प्रधान मंत्री महोदय ने अभी हाल में ही रेल मंत्रालय का प्रभार सम्भाला है नियमित रूप से रेल मंत्री हैं। पर दुर्भाग्यवश वह अपने दिल की बीमारी का इलाज कराने जन्मन गए हैं ऐसी स्थिति में जो भी सम्भव हो सका सरकार ने कार्यवाही की। ये कथम इर खोतों से उठाए गए हैं। मैं प्रधानमंत्री महोदय के त्यागपत्र देने का कोई कारण नहीं समझता हूँ। मैं इस बात से पूरी तरह सहमत हूँ कि संसदीय लोकतंत्र और संसदीय प्रणाली में सरकार जवाबदेह है लेकिन इसका

अर्थ त्याग पत्र नहीं है। इसका अर्थ है लोगों के हितों की सुरक्षा करना। लेकिन साथ ही मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि सरकार को गम्भीर होना चाहिए और सिगनल व्यवस्था में तथा अन्य संचार माध्यमों से सुधार सुनिश्चित करने के लिए एक समिति गठित की जाए ताकि इस प्रकार की दुर्घटनाएं भविष्य में पुनः न होने पाएं।

[दिम्बी]

श्री एस.एम. जालजान बाशा (गुण्टूर) : सभापति महोदय, जो रेल ऐक्सीडेंट हुआ है, उसके बारे में हमारे जितने भी मित्र बोले हैं, मैं उन बातों में न जाकर यह कहना चाहता हूँ कि ऐसे ऐक्सीडेंट्स के लिए हम भी जिम्मेवार हैं। 1980-81 में बनी रेलवे रिफॉर्मर्स कमेटी ने देश में ट्रेक सरकिट करने के बारे में यह कहा था कि इस पर 350 करोड़ रुपये खर्च होंगे। लेकिन वह इम्प्लीमेंट नहीं किया गया। यदि वह कर दिया जाता तो आज जो हुआ है, वह नहीं होता। कमेटी ने रेलवे पैसेंजर सेफ्टी के लिए जो सिफारिश की थी, उनको भी अमल में नहीं लाया गया। यदि ऐसा ही रहा तो वह काम 75 साल में भी पूरा नहीं होगा और हमें ऐसी दुर्घटनाएं देखते रहनी पड़ेगीं। आज हम जितने भी ऐक्सीडेंट्स देखते हैं, उनमें से 82 प्रतिशत ऐक्सीडेंट्स गलत हैंडलिंग की वजह से होते हैं। इस सिस्टम को चेंज करने के लिए रेलवे बोर्ड को जानकारी करनी चाहिए थी। एक सिस्टम मोबाइल कम्प्युनिकेशन का है। इसमें गार्ड और ड्राइवर के कंट्रोल का कन्वैन्शन आफिस में होता है जिससे दो किलोमीटर के फासले तक जो भी गाड़ी होगी, उसका पता लगाया जा सकता है। इस सिस्टम के होने से ऐक्सीडेंट्स की संभावना को कम किया जा सकता है। आज ऑटोमैटिक वार्निंग सिस्टम सिर्फ भुगलसराय, गया, बम्बई आदि के कुछ स्टेशनों में ही किया गया है। विदेशों में 100 से 120 कि.मी. पहले से ही ऑटोमैटिक वार्निंग सिस्टम से मालूम हो जाता है कि उस ट्रेक पर, जिस पर गाड़ी चल रही है, कुछ गड़बड़ है।

श्री जाफर शरीफ रेलों की स्पीड को ज्यादा करने की सोचते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसके लिए पहले हमारे सिस्टम को चैक करना जरूरी है। जाखल-भटिंडा सेक्शन पर अम्बाला से पटियाला जो भी ट्रेक कनवर्जन हुआ है, वह सिर्फ कागजों में होकर रह गया है, काम कुछ भी नहीं हुआ है।

4.00 ब.प.

रीसेंटली आप लोगों ने देखा होगा, एक आवमी को 80 लाख रुपये रिश्वत भी मिली है, रेलवे में ऐसी कितनी ही रिश्वतें ली जाती हैं, लेकिन काम नहीं होता है, वह पेपर में आजकल हम लोग देखते हैं।

रेलवे का पूरे देश में जो सिस्टम चल रहा है, चाहे साउथ सेंट्रल रेलवे हो, चाहे नोर्वन रेलवे हो, चाहे ईस्टर्न रेलवे हो, देश में जितनी भी रेलें चलती हैं, उसमें जितनी भी जी.एम. लोग हैं, वह ट्रेक चैक करने के लिए जाते हैं तो उनके लिए एक स्पेशल ट्रेन होती है। वह—

ट्रेन जब जाती है तो जितनी भी ट्रेन चल रही होती हैं, उनको बगल में रखकर जी.एम. साहब की ट्रेन को पहले ले जाया जाता है। क्योंकि पूरे राजा-महाराजा की तरह उनका दौरा होता है। इस दौर से उनको मालूम नहीं होता है कि ट्रेक की क्या हालत है तो इसमें क्या सिस्टम हो रहा है? हम सब लोग एक होकर, पार्टी लाइन से इटकर इस पर विचार करें, लेकिन मैं आज सुबह से सुन रहा हूँ, हमारे जितने भी साथी बोल रहे हैं, वह कहते हैं कि प्राइम मिनिस्टर को रिजाइन करना चाहिए, जाफर शरीफ साहब को रिजाइन करना चाहिए। इसमें प्राइम मिनिस्टर क्या करेंगे, जाफर शरीफ साहब क्या करेंगे? रेलवे का जो सिस्टम है, उसे हमें आज देश में पहले सही करना है। आज हमें यह मांग करनी चाहिए कि जितना पैसा 1981 में रेलवे सेप्टी के लिए 350 करोड़ रुपये रेलवे को दिया गया है, ताकि एक्सीडेंट्स न हों, उसमें आज हमें कितना भी पैसा खर्च करके आटोमैटिक सिस्टम लाना है, क्योंकि यह चीज हम लोगों के लिए जरूरी है।

आज हम लोग प्राइम मिनिस्टर के ऊपर बोलकर या जाफर शरीफ जी पर बोलकर रह जायें, तो कल एक और मंत्री रहेगा, इसलिए पार्टी लाइन से इटकर यह सोचें कि इस देश के अन्दर एक्सीडेंट नहीं होना चाहिए। आज भारत में रेलवे का सिस्टम ट्रांसपोर्ट का एक बहुत बड़ा मिशन है, हमें हर तरीके से इसको अच्छा करने के लिए सोचना है। आज कोई सरकार है, वह आज है, कल नहीं रहेगी, इस तरह से यह मसला हल नहीं होगा। आज जितने भी रिश्ततख़ोर आफिसर्स हैं और रेलवे बोर्ड में जो हो रहा है, उसके ऊपर पूरे सदन को एक नजर डालनी चाहिए और हर एक चीज पार्लियामेंट में लाकर रेलवे में पूरी सेप्टी करनी चाहिए। ऐसा करने से ही हम इसको बचा सकते हैं। आज हमें सिर्फ एक के ऊपर एक बोलकर ही टाइम नहीं गुजारना है, बल्कि पूरी मजबूती के साथ सेप्टी के लिए जितना भी पैसा खर्च हो, वह करना है।

ऐसा करने के लिए मैं आज प्राइम मिनिस्टर साहब से डिमाण्ड करता हूँ, जो आज रेलवे का चार्ज संभाले हुए हैं, कि जितने खर्च के लिए 1980-81 में रेलवे कमेटी ने सिफारिश की है, वह उसको इम्प्लीमेंटली लागू करे। चार-पांच करोड़ रुपये से सेप्टी नहीं हो सकती है। ऐसा नहीं होगा तो हजारों स्टाफ़ लोग मरते रहेंगे। हम लोग भी रेल में सफर करते हैं, हम लोगों को मालूम है कि हमारे ट्रेक किस हालत में हैं, इसीलिए आज कहीं न कहीं रेलवे में एक्सीडेंट होते रहते हैं, लेकिन इस सब को ठीक करने के लिए पूरी सरकार को कोशिश करनी है, इसकी उस पर जिम्मेदारी है और उसे पूरी जिम्मेदारी को निभाना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी तकरीर समाप्त करता हूँ।

श्री सत्यदेव सिंह (बलरामपुर) : माननीय सभापति जी, आज प्रातःकाल से ही, जो एक भयंकर रेल दुर्घटना हुई है और जिसमें बड़ी संख्या में निर्योच नागरिकों की जानें गई हैं, इस सदन ने अपनी श्रद्धांजलि दी है और आज इस सदन ने अपनी सारी नियमित कार्यवाही को छोड़कर

इस दुर्घटना के बारे में चर्चा की है।

इस प्रकार की दुर्घटनाएँ कभी-कभी होती हैं, जिनमें इस देश का पूरा ध्यान आकर्षित होता है। यहां पर सभी माननीय सदस्यों ने अपनी चर्चा की कई सदस्यों ने और विशेष रूप से सत्ता पक्ष के सदस्यों ने इस बात पर बार-बार बड़ा जोर दिया, आग्रह किया कि पार्टी लाइन से ऊपर होकर चर्चा होनी चाहिए। उन्हें इस बात की बड़ी तकलीफ है कि पार्टी लाइन पर चर्चा हो रही है, मंत्रियों या प्रधानमंत्री के इस्तीफे की बात हो रही है, इस बात का उन्हें ज्यादा कष्ट है। उन्हें इस बात का कष्ट नहीं है कि अगर सिस्टम फेल्योर के कारण यह दुर्घटना हुई या मानवीय कारणों से यह दुर्घटना हुई, इस दुर्घटना का नतीजा सिर्फ इतना निकला है कि 300-350, 400-500, जो भी संख्या अन्त में आयेगी, उस संख्या के बारे में अभी हम सुनिश्चित नहीं हैं, आज पूरे देश के अखबारों में प्रंट पेज पर प्रकाशन हुआ है कि वहां तीन सौ से ज्यादा लोग मारे गए हैं लेकिन हमारे प्रधानमंत्री जी सदन में उसकी संख्या कम बताते हैं। सवाल गिनती का नहीं है, जानों का है। सवाल उन परिवारों का है जिनके लोग खत्म हो चुके हैं। सबसे बड़े आश्चर्य की बात यह है कि वहां पर रेल विभाग के जो लोग पहुंचे हैं वे कब पहुंचे हैं, इसकी कोई सूचना नहीं है। इसमें जांच होगी, वह तो होती ही रहती है। कई जांच समितियां पहले भी बैठी हैं, सदन की भी कोई समिति जांच के लिए गई होगी। रेल के अधिकारी गए हुए हैं, सेप्टी कमिश्नर साहब हैं लेकिन ये सारे ताम-झाम के बाद कुल नतीजा यह है कि एक सामान्य दुर्घटना जो रोकी जा सकती थी वह हो गई। हमारे चार्ल्स साहब चले गए हैं, उन्होंने एक दुर्घटना का वर्णन किया। उन्होंने टोरांडो का नाम पहली बार सुना और कुछ ऐसी हवा चली जिसने पूरी रेल को एक झील में डाल दिया। यहां तो कोई टोरांडो नहीं चला है। आज हम सब जानते हैं कि जब दुर्घटना होती है तो वहां सबसे पहले कौन लोग पहुंचते हैं। हमारे उत्तर प्रदेश की मुख्यमंत्री मायावती जी वहां गईं। उन्होंने वहां जाकर एक अच्छा काम किया। उनका यह कर्तव्य भी था। हमारे रेपिड एक्शन फोर्स के लोगों की तारीफ हो रही है। आज फोर्स के लोग जब भी किसी प्रकार की नेचुरल कलेमिटी होती है या मैनमेड कलेमिटी होती है तो उनको वहां पर लगाया जाता है लेकिन हमें इस बात का भी अफसोस है। आज अखबारों में कुछ निकला है कि उत्तर प्रदेश के सिविल पुलिस के लोग, अभी यहां टिकट या टोकन की बात हो रही थी, वहां कुछ लोग ऐसे भी पहुंचे हैं जिन्होंने उन लाशों को निकालने की बजाए, जीवित लोगों को बचाने की बजाए, घायल लोगों को अस्पताल में पहुंचाने की व्यवस्था करने की बजाए, वे पता नहीं आरपीएफ के थे या सिविल पुलिस के थे उन्होंने उनकी जेबों की तलाशियां लीं और जैसे चील, कौबे नोचते हैं वैसे वे उनके हाथ नोचते रहे। उनके गहने और जेवर देखते रहे। यह इस भारत की तस्वीर हम दुनिया में दे रहे हैं उनको वहां की आयोरिटी ने सिर्फ यह कहकर टाल दिया कि इसके बाद से ये लोग रेसक्यू ऑपरेशन में नहीं रहेंगे, बाहर छोड़े रहेंगे। उनके लिए वहां के अधिकारियों ने क्या किया, जो इस प्रकार के विभ्रत्स कार्य कर रहे थे।

में उन समाजसेवी संस्थाओं को आपके माध्यम से धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने इस भयंकर दुर्घटना में अपना सब कुछ छोड़ कर मानवता की सेवा की और जो कुछ कर सकते थे वहाँ किया। प्रश्न यह है कि आज इंटरलॉकिंग सिस्टम, मुझे तो आश्चर्य है क्योंकि रेल में यह बहुत पुराना सिस्टम है। इसमें बहुत डार्क टेक्नोलॉजी की आवश्यकता नहीं है, बहुत विनों से यह चल रही है। यह बताते हैं कि इंटरलॉकिंग सिस्टम फ़ैल हो गया। ट्रेन एक सैक्शन में दो-डार्क घंटे से खड़ी है, अगले स्टेशन पर वह ट्रेन क्रॉस नहीं की, अगले स्टेशन को पिछले स्टेशन को भी सूचना देनी चाहिए। गार्ड के पास टेलीफोन होता है उसको लगा कर उससे बात करनी चाहिए थी कि हम इंटर सैक्शन में खड़े हैं। आगे पैस या नीलगाय मर गई है। उनको कारण बताना चाहिए था और यह बोलना चाहिए था कि आगे आने वाली ट्रेन अभी न आए। इंटरलॉकिंग सिस्टम को कैसे शार्ट सर्क्यूटिंग करके ग्रीन सिग्नल दे दिया गया। क्या यह कोई सामान्य बात है, ऐसी घटना क्यों हुई? इंटरलॉकिंग सिस्टम फ़ैल्योर का क्या मतलब है। यह जो मुगलसराय और दिल्ली का रेल ट्रेक्शन है यह बहुत डार्क स्पीड का माना जाता है। आज हमारे एक साथी कह रहे थे कि आज यहां टेक्नोलॉजी लाने की होड़ मची हुई है। हमारे मनमोहन सिंह जी चले गए हैं, प्रधानमंत्री जी के 4 साल की गाथा गाई जा रही है कि हमारे देश में इतना सुधार हो गया है। हम स्वर्ग की ओर जा रहे हैं। विन्स्टान में स्वर्ग में रहने वाले को आप स्वर्गवासी बना रहे हैं।

मान्यवर, इंजन खरीदने की होड़ है। रेल का इंजन ब्राउन बवेरी से खरीदा जाए, जर्मनी से खरीदा जाए भारत के अंदर वह इलेक्ट्रिक इंजन न बनाया जाए इस बात की तो बड़ी होड़ है, बड़ी प्रतिस्पर्धा है। अपने दरवाजे सब खोले जा रहे हैं लेकिन जान बचाने के लिए इंटरलॉकिंग सिस्टम को बिल्कुल फूलभूक और सेफ प्रूफ बनाने के लिए, लोगों के जीवन की रक्षा करने के लिए यह रेलवे क्या करने जा रही है। रोज नयी-नयी ट्रेनें इंट्रोड्यूस हो रही हैं, डार्क स्पीड ट्रेनें इंट्रोड्यूस हो रही हैं। ट्रेक्शन डिजलाइजेशन स्टीम इंजन हम खत्म कर रहे हैं। हम सुविधा बढ़ाने का बहुत बड़ा दावा करते हैं और आज इस बात को भी हमें मानना पड़ेगा कि इस देश का प्राण, लाइफ लाइन रेलवे है। दुनिया का सबसे बड़ा सिस्टम है। रोज 10-15 लाख लोग चलते हैं, इससे माल की दुलाई होती है। अगर हम इस तरह के एक्सीडेंट्स होने देते रहेंगे तो क्या होगा। आज आम आदमी का विश्वास रेलवे पर से उठ गया है लेकिन वह बेचारा क्या करेगा जो टिकट लेकर चलता है। हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार से, उड़ीसा से जो गरीब लोग आते हैं, पंजाब, दिल्ली जाने के लिए, इस देश के मजानगरों में जो गरीब पेट पालने के लिए जाते हैं वे टिकट लेकर के छत पर बैठ कर जाते हैं। बिना टिकट वाला एक बार स्टाफ से मिल कर एसी प्रथम श्रेणी में सोता हुआ चला जाएगा, लेकिन गरीब आदमी की बिना टिकट यात्रा करने की हिम्मत नहीं हो सकती, प्लेटफार्म तक बिना टिकट नहीं जा सकता, क्योंकि कुली से लेकर सिपाही और रेलवे कर्मचारी तक सब उसको धमकाते हैं। लेकिन आरक्षण में उनका नाम न होने पर उनको मुआवजा नहीं मिलेगा। या तो आप पूरी की पूरी

आरक्षित ट्रेन चलाए, कोई डिब्बा अनारक्षित नहीं होगा। या मरने वालों के परिवारों को उचित मुआवजे की व्यवस्था की जाए। रेल विभाग ने जान की कीमत 10000 लगाई, पहले 5000 की ही बोधना की थी, बाद में उसको 10000 किया गया और इस पर ही कांग्रेस के सदस्य अपनी पीठ ठोक रहे हैं मरने वाला तो लौटेगा नहीं, कम से कम उनके आश्रितों का तो पूरा ध्यान रखा जाना चाहिए। उनको यदि लाख दो लाख रूपया मिल जाएगी तो इसमें क्या बुराई है? यह कोई बचिये की पुकान नहीं है, कोई इंडस्ट्री नहीं है। यह बेलफेयर स्टेट है और रेलवे इस बेलफेयर स्टेट का एक सिस्टम है। यदि रेलवे में इस तरह का अनुसरवाचितपूर्ण काम होता है, रेलवे लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के बजाए हत्याओं का काम करती है तो उसके लिए कौन जिम्मेदार होगा। क्या यह सदन इस बात की जिम्मेदारी अपने ऊपर नहीं लेगा?....(ब्यबधान) मल्लिकार्जुन जी वहाँ से चले गए हैं।....(ब्यबधान) मैं कठोर आपत्ति करता हूँ।

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण जारी रखें। वे आ रहे हैं।

श्री सत्यदेव सिंह : इस तरह से सदन को लिया जा रहा है। इससे जाहिर होता है कि मरने वालों के प्रति सदन क्या सोच रहा है। प्रधानमंत्री जी ने मल्लिकार्जुन जी को डिबेट में भाग लेने के लिए भेजा, लेकिन वे उठ कर चले गए, इसका क्या मतलब निकलता है। सभापति जी, आप उनको बुलावाइए।

सभापति महोदय : वे आ रहे हैं, आप कंटीन्यू करिए।

श्री सत्यदेव सिंह : कैसे कंटीन्यू करूं, सदन को तमाशा बनाया जा रहा है। सदन का समय नष्ट किया जा रहा है। हमारी बात को कोई सुनने वाला नहीं है।

सभापति महोदय : आप कंटीन्यू करिए, वे आ रहे हैं।

श्री सत्यदेव सिंह : मान्यवर, मैं यह कह रहा था कि रेल मंत्रालय का प्रभार प्रधानमंत्री जी के पास है। उनके ऊपर कई भार हैं। जम्मू कश्मीर पर अभी सदन में महत्वपूर्ण चर्चा होने जा रही है, उसका प्रभार भी प्रधानमंत्री जी के ऊपर है।....(ब्यबधान) जो विभाग खराब चलता है, उसकी जिम्मेदारी प्रधानमंत्री जी अपने ऊपर ले लेते हैं। रेलमंत्री जी अभी यहां नहीं हैं, पिछले 4 वर्षों से वे ही रेल बजट प्रस्तुत करते आ रहे हैं। आज वे सदन में हैं। हमारी ईश्वर से प्रार्थना है कि उनकी जो भी बीमारी हो, वह जल्दी से ठीक हो जाए। इंजन भी बाहर से आ रहे हैं और रोग का इलाज भी बाहर से हो रहा है। इस बारे में हम कुछ कहने की स्थिति में इस समय नहीं हैं। जाकर शरीक साइब वहाँ बैठे हुए हैं और उनके 4 वर्ष के कार्यकाल में जितनी दुर्घटनाएँ हुई हैं, उनकी जिम्मेदारी से वे नहीं बच सकते। यदि सरकार जिम्मेदारी से बचेगी तो एकाउंटेबिलिटी और लोकतंत्र के तत्त्वों का क्या होगा। 15 अगस्त को राष्ट्र के नाम दिए गए संदेश में प्रधानमंत्री

जी ने अपनी सरकार की उपलब्धियों का बखान किया, तो ये जो दुर्घटनाएं हो रही हैं, देश की दुर्दशा हो रही है, महामारी फैली हुई है, उन सब की जिम्मेदारी लेने क्या कोई दूसरा प्रधानमंत्री आएगा। मैं जानता हूँ कि रेल मंत्री जी से इस्तीफा मांगा गया होगा, कांग्रेस उसको अपना आंतरिक मामला मानती है, लेकिन यह कांग्रेस का आंतरिक मामला नहीं है। प्रधानमंत्री जी ने कामराज योजना लागू करने की कोशिश की, कहा कि संगठन में लगाएंगे। लेकिन धमकी दी गई कि यदि हमको कैबिनेट से अलग कर दिया जाएगा तो अल्पसंख्यक वोट नहीं देंगे। क्या इस तरह की धमकियों के आधार पर विभागों का काम चलेगा, देश के मंत्री काम करेंगे, इस तरह से इनएफीशिएंसी रहेगी, अकाउंटबिलिटी नहीं रहेगी, इस तरह से देश का क्या होने वाला है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि देश में सदन की तरफ से एक संदेश जाना चाहिए कि इस प्रकार की हरकतों को बर्दाश्त नहीं किया जाएगा।

आज रेल विभाग की स्थिति यह है कि कर्मचारी गड़बड़ कर रहे हैं, अधिकारी गड़बड़ कर रहे हैं, कोई अपनी जिम्मेदारी समझने के लिए तैयार नहीं है। हम लोग जो इस सदन में चुन कर आते हैं, हमको भी 5 साल के बाद अपनी गलतियों का हिसाब जनता को देना होता है, भले ही वह गलती हमने न की हो, लेकिन रेल विभाग के लोगों से कोई पूछने वाला नहीं है। आज जितनी तानाशाही रेल विभाग में है, पुलिस विभाग में भी नहीं है। अधिकारियों और नीचे के कर्मचारियों में कोई कम्युनिकेशन नहीं है, कोई तालमेल नहीं है, क्रेडिबिलिटी गैप है। आज आप किसी लाइनमैन को या कैबिनमैन को सस्पेंड कर देंगे, लेकिन क्या किसी जनरल मैनेजर या सेप्टी कंट्रोलर को कभी सस्पेंड किया गया है ?

क्या रेलवे बोर्ड के एक भी अधिकारी को सस्पेंड किया गया है ? उसकी एकाउंटबिलिटी का क्या अर्थ होता है ? क्या कार्यवाही करने की आपकी हिम्मत नहीं पड़ती है ? सारा कानून गरीबों के लिये है चाहे वे गरीब कर्मचारी हों या छोटे कर्मचारी हों, वह बड़ों के लिए नहीं है। इस दुर्घटना की जिम्मेदारी लेते हुए प्रधानमंत्रीजी को इस्तीफा देना चाहिये....(ब्यबधान) वह मत दें इस्तीफा....(ब्यबधान) मैं अपने मित्र को राम राज्य की परिभाषा नहीं बता सकता क्यों कि वह राजनीति नहीं करते, वह राम का नाम बेकार में ले रहे हैं। मेरी सरकार से अपील है, सरकार उस अपील को सुनती है या नहीं लेकिन अपील करने की हमारी नैतिक जिम्मेदारी है साथ ही चेतावनी भी है कि जिन लोगों का जीवन जा रहा है, उनको रोकने का वह प्रभावी उपाय करें। इस ऐक्सीडेंट की लम्बी-चौड़ी और 6-7 महीने की इनकवायरी नहीं होनी चाहिये। आप यह इनकवायरी रेलवे बोर्ड से शुरू कीजिये। रेलवे बोर्ड से नीचे तक के अधिकारी जो सेप्टी के लिये जिम्मेदार हैं, उनको बंद दीजिये। इस प्रकार की बड़ी बातें रेलवे बोर्ड द्वारा मॉनिटर की जाती हैं और ऐसी प्रमुख बातों का सीधा नियंत्रण रेलवे बोर्ड के ऊपर होता है। वह उनकी पंचपुलेटी और ऐफिडेंसी देखता है। यह एक सुपर फास्ट ट्रेन थी। इसका रेलवे बोर्ड ने किस प्रकार से इंतजाम किया,

यह देखने की आवश्यकता है और जिम्मेदारी फिक्स करने की आवश्यकता है। अगर ऐसे ऐक्सीडेंट होने के बाद यहां कामरोंको प्रस्ताव नहीं लेंगे, 184 में डिबेट नहीं करेंगे और नियम 193 में हम को बोलने देंगे, उसके बाद मंत्री जी बोल कर घर चले जायेंगे, फिर अगले ऐक्सीडेंट का इंतजार करेंगे, अगर यही व्यवस्था इस सदन में रहनी है तो हम यह समझते हैं कि हम अपना सारा समय जाया कर रहे हैं। यह एक गम्भीर घटना है। सदन ने इसको पूरी गम्भीरता से लिया है। सारी कार्यवाही स्थगित करके इस दुर्घटना के बारे में सदन ने चिन्ता व्यक्त की है। मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि

[अनुवाद]

वाद-विवाद तर्क संगत होनी चाहिए। ऐसी दुर्घटनाएं पुनः नहीं होने पाएं। चाहे मानव विफलता या तकनीकी खराबी इसका कारण है।

[हिन्दी]

इन्हीं शब्दों के साथ आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने बोलने का अवसर दिया।

श्रीमती जवाहीर आनंद (वैशाली) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं दुर्घटना में मृत लोगों के प्रति अपनी संवेदना व्यक्त करती हूँ और श्रद्धा सुमन अर्पित करती हूँ।

फिरोजाबाद की रेल दुर्घटना काफी दुःख और हृदय विदारक है तथा काफी भीमत्स व रोंगटे खड़े कर देने वाली है लेकिन इस दुर्घटना के लिये जिम्मेदार कौन है ? आज आम लोगों के जान-माल की सुरक्षा की गारंटी देना किस का काम है ? इस दुर्घटना की जितनी भर्त्सना की जाये उतनी कम है। आज आम लोगों की सुरक्षा की गारंटी कौन देगा ? क्यों लोग आज रेल में भी सुरक्षित नहीं हैं ? आये दिन रेल दुर्घटनायें होती रहती हैं। सरकार इसको रोकने के लिए ठोस कदम क्यों नहीं उठा रही है ? क्यों ये दुर्घटनायें बार-बार दोहरायी जाती हैं ? सरकार इस बारे में मौन है।

जब स्वर्गीय लाल बहापुर शास्त्री रेल मंत्री थे तो उनके समय में एक छोटी सी रेल दुर्घटना हुई थी। उसको लेकर उन्होंने इस्तीफा दे दिया था। लाल बहापुर शास्त्री जी का उदाहरण हमारे सामने है। हजारों लोग इस दुर्घटना में मारे गये हैं। लेकिन फिर भी सरकार इस्तीफा नहीं दे रही है। मैं मांग करती हूँ कि सरकार इस दुर्घटना की नैतिक जिम्मेदारी लेते हुए इस्तीफा दे। भविष्य में फिर कोई रेल दुर्घटना न हो, ऐसा ठोस कदम उठाये। दुर्घटना की उच्चस्तरीय जांच होनी चाहिये। शोक संतप्त परिवार को मुआवजा दिया जाये और खुद प्रधानमंत्री जी उनको कांठ छूने के लिये वहां जायें। मृतकों की पहचान होनी चाहिये। बचे हुए लोगों की सुरक्षा और धायलों के इलाज की समुचित व्यवस्था होनी चाहिये। डाक्टरों की एक टीम वहां जानी चाहिये। यह मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहती हूँ। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, फिरोजाबाद में रेलगाड़ियों की मिडन्त ने खूनी रेल दुर्घटनाओं के इतिहास में स्थान पा लिया है। महोदय, आपको याद होगा कि कालूबायन, सलेम में रेल दुर्घटना और एक महीने के भीतर उड़ीसा में एक और रेल दुर्घटना के बाद, यह चेतावनी दी गई थी। लेकिन उस चेतावनी पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। इसी प्रकार की एक रेल दुर्घटना कालूबायन में हुई जहां जम्मू लबी एक्सप्रेस लूपलाइन में खड़ी एक माल गाड़ी से टकरा गई। सलेम में भी दोनों रेलगाड़ियां जो एक ही लाइन पर विपरीत दिशा में चल रही थीं, एक दूसरे से टकरा गईं। उसी जगह अर्थात् कालूबायन में तीन दिनों के बाद एक भीषण दुर्घटना हो गई होती जहां ब्लैक डायमंड एक्सप्रेस खड़ी एक मालगाड़ी से टकराने वाली थी। फिरोजाबाद में भी इसी प्रकार की दुर्घटना घटी, प्रधानमंत्री जो रेल मंत्री भी हैं वे इस निष्कर्ष पर कैसे पहुंचे कि यह दुर्घटना मानवीय भूल के कारण घटी? वे इस निष्कर्ष पर कैसे पहुंचे? जब तक यह पता लगाने के लिए पूरी जांच नहीं हो जाती कि क्या सिगनल प्रणाली में कोई खराबी थी, क्या स्विचमैन या केबिन मैन जो ड्यूटी पर तैनात था वह भूल गया था, क्या केबिन में पैनल में कोई संकेत था, तब तक ऐसे निष्कर्ष पर कैसे पहुंचा जा सकता है? क्या ऐसा इसलिए है कि यह रेलवे का एकस्व शब्द रह गया है? जब कभी कोई दुर्घटना होती है तो वे इस निष्कर्ष पर पहुंच जाते हैं कि यह मानवीय भूल के कारण हुई।

महोदय, हमारी चेतावनी क्या थी? हमने यह मुद्दा पहले ही उठाया था। हमने आपको इस बारे में बताया था कि सुरक्षा नियमों का उल्लंघन किस तरह किया जा रहा है। यह प्रश्न कुछ समाचार पत्रों में उठाया गया है। एक अनिवार्य उपबंध है, जिसे अंतिम यान (एल.बी.) कहा जाता है। इस उपबंध के अनुसार, अंतिम यान के पीछे एक लाल बत्ती होनी चाहिए। मैंने यह मामला विशेष पांच या छः वर्ष पहले उठाया था। मैं उस गार्ड का नाम भी बता सकता हूँ जो हाल ही में सेवानिवृत्त हुआ है। उसने यह कहा था कि अंतिम यान के पीछे कोई पिछली बत्ती नहीं थी और वे पिछली बत्ती के बिना गार्ड के डिब्बे में कैसे चढ़ सकते हैं क्योंकि यह एक सुरक्षा उपबंध है। सुरक्षा नियमों के उल्लंघन के बारे में बताने के कारण क्या हुआ कि उक्त गार्ड को रेलवे अधिकारियों द्वारा निलंबित कर दिया गया और कुछ महीने उसे निलंबन के अधीन रख कर उसकी सेवाओं को समाप्त कर दिया गया। उसका क्या दोष था? सुरक्षा नियमों को सख्ती से लागू करना ही उसका दोष था। श्री एम.एल.एन. मूर्ति अखिल भारतीय गार्ड परिषद के महासचिव हैं। केवल एक वर्ष पहले उच्चतम न्यायालय के निर्णय और केन्द्रीय प्रशासनिक प्राधिकरण के निर्णय के बाद उसे सेवा में वापस लिया गया। उसका दोष केवल यही था कि वह सुरक्षा नियमों को सख्ती से लागू करना चाहता था। तीन महत्त्वपूर्ण समितियां हैं। रेलवे सुधार समिति का गठन हाल ही में हुआ था। 1981 में इस समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जिसमें रेल संचालन के विभिन्न

पहलुओं से सम्बन्धित एक नहीं अपितु चौदह खंड थे। एक सीकरी समिति और एक बांचू समिति थी और उसके बाद कुंजठ समिति थी। इन समितियों ने सिफारिश की थी कि सुरक्षा नियमों का अनुपालन कैसे किया जाये। इस विशेष मामले में किसी व्यक्ति को तो जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिये।

सोमनाथ चटर्जी ने यात्री लाइनों के लिए ट्रेक सर्किट प्रणाली का उल्लेख किया था। उक्त तीन समितियों की तरह रेल सुधार समिति ने भी इसकी सिफारिश की थी। पिछले वर्ष के बजट में, इलाहाबाद मंडल के इस फर्छाबाद स्टेशन के लिए पिंग बुक में वर्ष 1994-95 के लिए ट्रेक सर्किट का प्रावधान सम्मिलित किया गया था जिसमें कार्य प्रोग्राम होते हैं। धनराशि भी प्रदान की गई थी लेकिन कार्य आरम्भ नहीं किया गया। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? यदि इसके लिए इलाहाबाद मंडल के उप-रेल प्रबंधक जिम्मेदार हैं, तो उन्हें निलंबित किया जाये क्योंकि यदि सुरक्षा नियमों को लागू करने के लिए कहने पर ही किसी रेल कर्मचारी को निलंबित किया जा सकता है, तो उप-रेल प्रबंधक या वरिष्ठ उप-रेल प्रबंधक जो इसके लिए जिम्मेदार हैं, उसे निलंबित किया जाना चाहिए। जब इस विशेष कार्य को कार्य प्रोग्रामों की पिंग-बुक में शामिल किया गया था, तो इस कार्य को आरम्भ क्यों नहीं किया गया? इस कार्य को आरम्भ कर दिया गया होता तो कदाचित स्वतंत्रता के बाद ही यह सबसे भयंकर दुर्घटना नहीं घटी होती। मृतकों की संख्या के बारे में कोई नहीं जानता। कदाचित 250 की निश्चित संख्या के बारे में प्रधानमंत्री महोदय को पता है। श्री मल्लिकार्जुन हस्तलेप करेंगे और सभा को सूचित करेंगे कि अभी भी मृत व्यक्तियों के शव प्राप्त किये जा रहे हैं। तो प्रधानमंत्री महोदय इस निष्कर्ष पर कैसे पहुंचे कि यह संख्या 250 है? मृत व्यक्तियों की संख्या 600 या 700 या 800 से भी अधिक हो सकती है। जब तक सभी शव प्राप्त नहीं कर लिये जाते कोई भी व्यक्ति यहां तक कि श्री मल्लिकार्जुन जो कल वहां से वापस आये हैं निश्चित संख्या के बारे में नहीं बता सकते हैं। उन्होंने निजी तौर पर हमें बताया था कि मृत व्यक्तियों के शव अभी भी प्राप्त हो रहे हैं।

कई ऐसे उदाहरण हैं। मैंने रेल मंत्री को इस बारे में कई पत्र लिखे हैं कि सुरक्षा नियमों का उल्लंघन कैसे किया जा रहा है और रनिंग स्टाफ, ड्राइवर और सहायक ड्राइवरों को कैसे एक दिन में 20 घंटे से भी अधिक कार्य करने के लिए बाध्य किया जा रहा है, यद्यपि 1973 में अखिल भारतीय लोको रनिंग स्टाफ एसोशिएशन के साथ एक समझौता हुआ था कि रनिंग स्टाफ के ड्यूटी के केवल 10 घंटे होंगे, यदि कोई ड्राइवर या सहायक ड्राइवर 15 घंटों से अधिक काम करने से मना करता है, 10 घंटों के लिए नहीं अपितु 15 घंटों से अधिक के लिए तो उसे दंडित किया जाता है, यदि ड्राइवरों को 20 घंटों से अधिक या 22 घंटों के लिए कार्य करने को बाध्य किया जाता है, तो हम रेलों की सुरक्षा और यात्रियों की सुरक्षा की उम्मीद कैसे कर सकते हैं? एक ड्राइवर रेल इंजन में ही बेहोश हो गया था। मैंने कई पत्र लिखे हैं। मैं कई उदाहरण बता सकता हूँ कि कैसे रेलगाड़ियों

को न्यूनतम ब्रेक शक्ति के बिना चलाने की अनुमति दी जाती है। ये बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है। यह दुर्घटना भयंकर प्रकृति की है। आप उसे अपने विचार प्रकट करने की अनुमति दीजिए।

महोदय रेलगाड़ियों में न्यूनतम ब्रेक शक्ति की आवश्यकता होती है। रेल सुधार समिति या अन्य रेल दुर्घटना समितियों ने न्यूनतम ब्रेक शक्ति के बारे में सिफारिशों की हैं। न्यूनतम ब्रेक शक्ति के बिना ही रेलगाड़ियों को चलाने की अनुमति दी जाती है, इसी कारण ऐसी दुर्घटनाएं होती हैं।

महोदय, मेरे निर्वाचन-क्षेत्र के सनीप, आसनसोल में तीन वर्ष पूर्व जब रेलगाड़ियों को न्यूनतम ब्रेक शक्ति के बिना, आगे की बत्ती के बिना चलाने की अनुमति दी गई थी, तो एक दुर्घटना घटी थी। छः वर्ष पहले, कैजाबाद के निकट 200 तीर्थ यात्रियों की रेल दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी। जब तक इन सुरक्षा मानकों और सुरक्षा नियमों का अनुपालन नहीं किया जाता है, तो रेल-संचालन में सुरक्षा कैसे हो सकती है?

महोदय, पिछले वर्ष की चक्रधर के निकट बम्बई मेल में भीषण आग लगने की दुर्घटना हुई थी। रेल मंत्री ने एक छोटी समिति का गठन किया था। मैं उस समिति का अध्यक्ष था। हमने मार्च के महीने में रिपोर्ट प्रस्तुत की। हमने रिपोर्ट प्रस्तुत करने में लगभग दो महीने का समय लगाया। हम चक्रधर गये थे और 47 या 48 मृतकों के सगे-सम्बन्धियों से मिले थे। हम संत्रगाची भी गये थे जहां डिब्बों को बनाया जाता है। हम यह देखने के लिए बहां गये थे कि सीकरी समिति की सिफारिशों को कैसे लागू किया जा रहा है। हमने गहराई से अध्ययन किया। श्री राम नार्थक, डा० कार्तिकेश्वर पात्र और अन्य पांच सदस्यों की छोटी समिति में शामिल थे। हमने रेल संचालन के लिए 12 महत्वपूर्ण सिफारिशों की थीं। क्या आप जानते हैं इन सिफारिशों का क्या हुआ? एक भी सिफारिश को लागू नहीं किया गया। ऐसी सिफारिश जिसमें कोई धनराशि की आवश्यकता नहीं थी उसे भी लागू नहीं किया गया। हमने सिफारिश की थी कि हर डिब्बे में लम्बी दूरी की गाड़ियों के हर शयनयान डिब्बे में एक कोच परिचारक होना चाहिए क्योंकि उस रेलगाड़ी में, यह जानकर आपको आश्चर्य होगा कि चक्रधर और झारखण्ड के बीच कोई रेलवे स्टाफ नहीं बिया गया था। आगे इंजन में केवल ड्राइवर और पिछले सिरे में गाई था। ड्राइवर और गाई के बीच में रेलवे का कोई स्टाफ नहीं बिया गया था। मुझे मान्य नहीं उस जांच का क्या हुआ? यह एक स्वतंत्र निकाय है, लेकिन (ब्यवधान)

सभापति महोदय : आपने पहले ही 15 मिनट का समय ले लिया है।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय मैं और पांच मिनट का समय लूंगा और अपना भाषण समाप्त कर दूंगा।

[डिम्बी]

सभापति महोदय : आचार्य जी, रेलवे के मुतलिक तो सारा दिन बोलते रहें, तो भी आवनी का मेटेरियल खत्म नहीं होगा... (ब्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : कोई स्टाफ नहीं था....(ब्यवधान) अब प्रधानमंत्री आ गये हैं। कृपया मुझे कम से कम और पांच मिनट बोलने की अनुमति दें....(ब्यवधान)

सभापति महोदय : केवल पांच मिनट, श्री आचार्य।

श्री बसुदेव आचार्य : इंजन और ब्रेक वेन के बीच कोई रेलवे कर्मचारी नहीं था। उक्त बोम्बे मेल में केवल चालक, सहायक चालक, गाई तथा सहायक गाई था। रेल सुरक्षा आयुक्त पञ्चित सामान्यतया सभी मामलों में भूतपूर्व रेल अधिकारी होते हैं, रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन नहीं हैं, बल्कि एक निष्पक्ष जांच करने के लिए नागर विमानन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन हैं। जब भारतीय रेल अधिनियम, 1898 में संशोधन किया गया था और एक संयुक्त समिति का गठन किया गया था, तो संयुक्त समिति ने उक्त विधेयक की जांच की थी। हमने कतिपय सुझाव दिए थे। रेल सुरक्षा आयुक्त के प्रतिवेदन का क्या होता है? सिफारिशों पर की गई कार्यवाही के बारे में कोई नहीं जानता। हमारा सुझाव यह था कि जब कभी रेल सुरक्षा आयोग प्रतिवेदन प्रस्तुत करे....(ब्यवधान)

सभापति महोदय : इस स्तर पर इस सभी ब्यौरे की आवश्यकता नहीं है।

श्री बसुदेव आचार्य : यह बहुत महत्वपूर्ण है।

सभापति महोदय : यदि आप यह सभी ब्यौरा देते रहेंगे तो इसका कोई अन्त नहीं होगा....(ब्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : यह बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि जब तक रेल सुरक्षा आयुक्त के प्रतिवेदनों को सभा पटल पर नहीं रखा जाता, तब तक हम यह कैसे जान सकते हैं कि उन सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है? हमें इस बात की जानकारी नहीं है कि बोम्बे मेल के 56 कोच में अग्नि दुर्घटना कैसे हुई, जब कालूबदान में दुर्घटना हुई तो क्या हुआ था, उसके कारण क्या थे, दुर्घटना का कारण क्या था, क्या यह मानव गलती थी, क्या यह मशीनी खराबी थी, क्या यह प्रणाली की विफलता थी, अथवा क्या सिगनलिंग खराबी थी। प्रधानमंत्री-सह-रेल मंत्री को इसका उत्तर देना चाहिए। कि रेलवे अब भी मियाद पूरी हुई कोचों का प्रयोग क्यों कर रही है। वह इससे इन्कार नहीं कर सकता। 30 प्रतिशत यात्री कोचों ऐसी हैं जिन की मियाद पूरी हो चुकी है। वे अपने सामान्य समय से अधिक पुरानी हैं। आप

को इस पर आश्चर्य होगा। यदि आप स्थानीय रेलगाड़ियों में यात्रा करें तो आप देखेंगे कि उनमें कोई शट्टर नहीं है। बर्चा के दिनों में आप बर्चा से अपने शरीर को नहीं बचा पायेंगे क्योंकि कोई शट्टर नहीं है। छिड़की को बन्द नहीं किया जा सकता। इसलिए सर्दी के मौसम में आप ठण्ड से अपने शरीर का बचाव नहीं कर सकते। गर्मी के मौसम में, पंखा नहीं चलोगा। जैसे हैं, निधि है। रेलवे की बरीयता क्या है - गेज परिवर्तन अथवा मियाव पुरी हुई कोर्चों को बदलना अथवा समस्त रेल लाइनों का बदलना अथवा नवीकरण करना? बरीयता क्या है? मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या बरीयता 700 करोड़ रुपये व्यय करके 6000 विद्युत इंजनों का आयात करना अथवा पैसेंजर लाईनों में ट्रेक सर्किट प्रदान करने के 300 करोड़ रुपये खर्च करना है। बरीयता क्या है? प्रधानमंत्री को सभा को यह बताना चाहिए। विगत दो अथवा तीन माह के दौरान इस तरह की गम्भीर दुर्घटनाएं होने के पश्चात् भी सीख क्यों नहीं ली।

सभापति महोदय : ठीक है, धन्यवाद।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, इसी कारण से, हमने यह मांग की है और बहुत सही मांग की है, क्योंकि प्रधानमंत्री ने रेलवे का प्रभार ले लिया है।

सभापति महोदय : आचार्य महोदय, मैंने आपको समय देने का प्रयास किया है, यद्यपि आप उस समय अनुपस्थित थे जब मैंने आपका नाम पुकारा था। अब आप मेरी बात की ओर ध्यान नहीं दे रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : नहीं, महोदय, मेरा नाम था। मैं ठीक 11 म.प. से ही बोलने के लिए यहां उपस्थित हूँ। मुझे अबसर नहीं मिल रहा था। मुझे मेडीकल सेंटर जाना था; वह मेरी बरीयता थी। मैं बहां गया और इस बीच, मेरे विचार से, आपने मेरा नाम पुकारा था। मैं कैसे बोल सकता था?

सभापति महोदय : परन्तु अब आपने 20 मिनट का समय ले लिया है।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं दो मिनट का और समय लूंगा और फिर मैं अपना भाषण समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदय : दो मिनट के पश्चात्, फिर आप पांच और मिनट के समय के लिए कहेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य : प्रधानमंत्री जी को नैतिक उत्तरदायित्व लेना चाहिए। उन्हें दुर्घटना स्थल का दौरा करना चाहिए था। यह दिल्ली से दूर नहीं है। यदि हम डेलीकाप्टर से जायें, तो इसमें कितना समय लगेगा? इसमें केवल आधा घंटा लगेगा।

सभापति महोदय : कई लोगों ने इसकी मांग की है और आपको इसको दोहराने की आवश्यकता नहीं है।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं दोहरा नहीं रहा हूँ।

सभापति महोदय : आप उसे दोहरा रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : प्रधानमंत्री को त्यागपत्र दे देना चाहिये। उन्हें नैतिक जिम्मेवारी लेनी चाहिये।

सभापति महोदय : धन्यवाद।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं यह भी कहूंगा कि स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद हुए ऐसी गंभीर और भयानक दुर्घटना के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा की गई जांच-पड़ताल पर्याप्त नहीं है। चूंकि स्वतंत्रता प्राप्ति से लेकर अब तक हुई दुर्घटनाओं में यह सबसे भयंकर दुर्घटना है, अतः इसकी जांच सर्वोच्च न्यायालय के किसी न्यायाधीश द्वारा की जानी चाहिये और आप भी एक समिति का गठन कर सकते हैं। लेकिन एक न्यायिक जांच की जानी चाहिये।

सभापति महोदय : श्री मल्लिकार्जुन बोलेंगे।

अनेक माननीय सदस्य : महोदय, हमने अपने नाम दिये हैं।

सभापति महोदय : वे केवल इस्तंसेप करना चाहते हैं।

रत्ना मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : सभापति महोदय, मैं सभा का अधिक समय नहीं लूंगा क्योंकि प्रधान मंत्री जी को जबाब देना है और माननीय सदस्यगण उनकी बात सुनना चाहेंगे।

दुर्घटना के बारे में मैं सदस्यगणों के दुःख में भागीदार हूँ। रेल उप मंत्री तथा रेल राज्य मंत्री के पद पर रहते हुए मैंने बहुत सी दुर्घटनाएं देखी थी। लेकिन मानवीय त्रासदी की दृष्टि से, मुझे नहीं मालूम कि कितने दशकों के पश्चात् ऐसी दुर्घटना हुई है, जिसमें इतने अधिक लोगों की मृत्यु हुई हो। यह दुर्घटना किस प्रकार हुई, थोड़ा मैं इसके बारे में बताऊंगा। कल सुबह जैसे ही प्रधानमंत्री जी को पता चला, उन्होंने तत्काल मुझे घटनास्थल पर जाने का निर्देश दिया और मैं बहां गया।

बहां जो कुछ हुआ, उसे स्पष्ट करने के लिए मैं कुछेक बातें बताऊंगा। घटनाक्रम कुछ इस प्रकार है कि कलानिधि एक्सप्रेस.... (व्यवधान)

अनेक माननीय सदस्य : यह कलानिधि नहीं है, बल्कि कलिंदी एक्सप्रेस है।

श्री मल्लिकार्जुन : ठीक है, गलती सुधार के लिए धन्यवाद।

कलिंदी एक्सप्रेस को फिरोजाबाद पर नहीं रोका जाना था। अतः इसे मुख्य लाइन पर आगे बढ़ने दिया गया। उसमें एक 'स्टार्टर सिगनल'

और एक 'एडवांस्ड सिगनल' होता है। कालिंदी एक्सप्रेस 'स्टार्टर सिगनल' को पार कर चुकी थी और यह अभी कुछ ही दूर पहुँची थी कि संयोगवश और अचानक ही एक भैंस आ गई और पटरी में फंस गई। और इस प्रकार यह गाड़ी वहां ठक गई। हमारे माननीय सदस्य यह सोच रहे थे कि यह गाड़ी वहां एक-डेढ़ घंटे के लिए रोकੀ गई थी। यह सच नहीं है। जब बहुत सी एक्सप्रेस गाड़ियों को पटरियों पर चलाया जाता है तो निःसंदेह इस बात का भी ध्यान रखा जाता है कि उनके चलने के लिए समुचित पटरी भी हो। अतः एक ही पटरी पर दो गाड़ियों के समय में 10 मिनट से अधिक समय का अंतर नहीं हो सकता। अतः एक घंटा अथवा डेढ़ घंटे का अंतर रखने की जो भी धारणा है, वह सच नहीं है....(ब्यबधान)....यदि आपको कुछ पूछना है तो आप मेरी बात पूरी होने के बाद पूछ सकते हैं।

वहां 'वेस्टर्न कैबिन' नामक एक कैबिन है। एक बार जब यह कालिंदी एक्सप्रेस इस एडवांस्ड सिगनल से चली जाती है तो इस कैबिन से स्विचमैन पीछे आ रही अगली रेलगाड़ी को हरी झंडी दिखा सकता है। दुर्भाग्यवश स्विचमैन ने यह महसूस किया कि रेलगाड़ी जा चुकी है और एडवांस्ड सिगनल का ग्रीन संकेत अभी भी कैबिन से आ रहा है। मैं नहीं जानता कि ऐसा किन कारणों से हुआ - चाहे वह मनोवैज्ञानिक कारण हो अथवा कुछ भी हो। मैं इसका कारण नहीं बता सकता - उन्होंने इसे देखा नहीं। तत्पश्चात् ईस्ट कैबिनमैन ने उससे पूछा कि क्या रेलगाड़ी वहां से जा चुकी है अथवा नहीं। उसने कहा कि रेलगाड़ी वहां से जा चुकी है। सहायक स्टेशन मास्टर ने भी पूछा कि क्या रेलगाड़ी जा चुकी है अथवा नहीं। तत्पश्चात् उन्होंने उस गाड़ी को जाने की स्वीकृति दी क्योंकि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस वहां नहीं ठकती है। चूंकि उसे जाने की स्वीकृति दे दी गई थी इसलिए वह रेलगाड़ी तीव्र गति से आ रही थी। सामान्यतः, दो सिगनलों के बीच 800 मीटर की दूरी होती है और रेलगाड़ी की लम्बाई 300 अथवा 350 मीटर अथवा लगभग इतना होती है तो वह बिल्कुल पीछे थी। तब अचानक ही टक्कर हो गई। कालिंदी एक्सप्रेस का पीछे का हिस्सा और पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का आगे का हिस्सा टकरा गया। तीव्र गति के कारण वह टकरा गई और यह त्रासदी हुई। इसलिए प्रथम दृष्टया इसमें मानव-भूल परिलक्षित होती है। लेकिन फिर भी हम मानव भूल मानकर ही यह बात समाप्त नहीं कर देंगे कि किसी व्यक्ति द्वारा गलती हो गई। जब तक कि सुरक्षा आयुक्त कल अख्त्यारी विज्ञापन देने के बाद स्थानीय लोगों अथवा रेलवे के लोगों तथा अन्य लोगों के साथ लेकर निष्कर्ष नहीं निकाल लेते। दुर्घटना के तुरंत बाद उत्तरी सर्किल के रेलवे सुरक्षा आयुक्त भी घटना स्थल पर पहुंच गए थे क्योंकि वे हर बात की व्यावहारिक रूप से सदैव वास्तविक स्थिति देखना चाहते हैं। इसलिए, कल सदस्य (इलेक्ट्रिकल), सदस्य (ट्रेफिक) और सलाहकार (सिगनल) सब वहां गए थे। निश्चय ही, मैं विशेषज्ञ नहीं हूँ, मैं कुछ नहीं जानता। उन्होंने उन सभी चीजों की जांच की जिन्हें ठीक और व्यवस्थित होना चाहिए था। महोदय, इसमें मैं केवल एक अथवा दो पक्षों पर जोर देना चाहूंगा जिसमें सदस्यों तथा देश के लोगों की व्यथा शामिल है। रेलवे इन दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो इसके लिए क्या सुरक्षात्मक

उपाय कर रहा है।....(ब्यबधान)

श्री मणिमोहनजी : यह ठीक है....(ब्यबधान)....यदि आप मुझे पांच मिनट के लिए बोलने की अनुमति दें तो अच्छा होगा।

रेलवे द्वारा अनेक सुरक्षात्मक उपाय किए गए हैं। अभी मेरे मित्र जो फिर यहां से बाहर चले गये हैं रेलवे लाइन का निरीक्षण करने की प्रणाली (ट्रेक सर्किटिंग सिस्टम) के बारे में बात कर रहे थे। इस बुक में इस बात का उल्लेख किया गया है और किसी ने इस बात की ओर ध्यान नहीं दिया है। लेकिन फिरोजाबाद स्टेशन पर एक पोलिंग मार्क से दूसरे पोलिंग मार्क तक रेलवे लाइन के निरीक्षण का कार्य पूरा हो गया है। और आगे के कार्य को मंजूरी दी जानी है।

जो कुछ भी हो, यह पूरी तरह से रेलवे लाइन का निरीक्षण नहीं है लेकिन मैं सदस्यों की सूचना के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य सुरक्षात्मक उपायों का उल्लेख करूँगा।

'ऑन ट्रेक टाइमर' द्वारा महत्वपूर्ण रेल मार्ग पर रेलवे लाइनों के रख-रखाव का कार्य किया जा रहा है। रेलवे लाइन में जोड़ों को हटाने के लिए रेलों की शार्ट वैल्वीड और लांग वैल्वीड पैनलों पर वैल्विंग की जा रही है।

रेलवे लाइन की रूप-रेखा के बारे में निगरानी रखने के लिए और रेलवे लाइन की विशेषताओं को बनाए रखने के लिए आधुनिक ट्रेक रिक्वार्डिंग कार, ऑसिलोग्राफ कार और एक जगह से दूसरी जगह ले जाए जाने वाले एक्सलरोमीटर लाए जा रहे हैं।

रेलवे लाइन में छिपी हुई कमियों को ढूंढने के लिए ध्वनि तरंगों वाले उपकरणों को लाया जा रहा है, जिसके परिणामस्वरूप हम यह जान सकेंगे कि रेलवे लाइन में कहां कमी है तो उसे दूर किया जाएगा और बदला जाएगा।

4.52 म.प.

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

महोदय, दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि हमें रेलवे लाइनों का नवीनीकरण करना है। नवीनीकरण भी हुआ है और सारे सुरक्षा स्टाफ को प्रशिक्षण देने के लिए आवश्यक कदम उठाए जा रहे हैं। सारे संबंधित सुरक्षा कर्मियों को आधुनिक तरीके से प्रशिक्षण दिया जा रहा है। दुर्भाग्यवश अथवा सौभाग्यवश वर्तमान स्विचमैन ने वह कोर्स किया हुआ था और दृष्टि परीक्षा पास की हुई थी और उन्हें प्रमाण पत्र प्राप्त था। उन्होंने 16 तारीख को ही कार्यभार संभाला था। लेकिन यह सब रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा ही सिद्ध किया जाएगा।

जहां तक कि दुर्घटनाओं का संबंध है मैं तीन-चार मिनटों में इसका उल्लेख करूँगा वर्ष 1981-82 में 812 दुर्घटनाएं हुई थीं। वर्ष 1994-95

में इनकी संख्या घटकर 501 रह गई। इसका अर्थ यह नहीं है कि दुर्घटनाएं घंटा का विषय नहीं है। मैं इस सम्मानीय सभा को यह बताने की कोशिश कर रहा हूँ कि रेलवे प्रशासन द्वारा दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं उदाहरण के लिए पिछले वर्ष 1994-95 के दौरान अप्रैल से जुलाई तक रेलों की 14 बार भिड़त हुईं और इस वर्ष इसी अवधि में अप्रैल से जुलाई तक सात बार भिड़त हुईं हैं। गाड़ी के पटरी से उतरने के संबंध में पिछले वर्ष इसी अवधि में 27 बार गाड़ियाँ पटरी से उतरीं और इस वर्ष 21 बार गाड़ियाँ पटरी से उतरीं। जब हम प्रति मिलियन प्रति कि.मी. टन में बात करते हैं तो वर्ष 1981-82 के दौरान 5.5 दुर्घटनाएं थीं। अब यह संख्या घटकर 0.7 दुर्घटनाएं हो गई है। इसका अर्थ यह नहीं है कि रेल प्रशासन को ध्यान नहीं रखना चाहिए। प्रशासन को अवश्य ध्यान रखना चाहिए।

आज सुबह ही प्रधानमंत्री ने रेलवे बोर्ड के सदस्यों तथा चैयरमैन को यह निवेश दिया है कि सुरक्षा पर समुचित ध्यान दिया जाना चाहिए। उदाहरण के लिए देश में लगभग 23,000 ऐसे रेल फाटक हैं जहां कोई चौकीदार नहीं है और जहां रेलवे काफी समय से कोई उपाय नहीं कर रहा है।

इसलिए, हाल ही में रेलवे प्रशासन ने निर्णय लिया है कि वे उन फाटकों पर जहाँ चौकीदार नहीं है, चरणबद्ध तरीके से चौकीदार रखने की व्यवस्था करेंगे। जब मैं रेल मंत्रालय में उपमंत्री था। मैंने इस बात पर काफी ध्यान दिया था। इसमें आवर्ती व्यय तथा निवेश की समस्या थी। इसलिए, तब भी मैंने यहां तक भी सोचा कि हम इसमें राज्य सरकारों को शामिल क्यों न करें? ऐसा इसलिए है क्योंकि यह रेल फाटक अधिकतर गांवों से जुड़े हुए होते हैं इसलिए, जब इन बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों पर दुर्घटनाएं होती हैं तो इसमें बहुत से लोगों को जान से हाथ धोना पड़ता है।

अब उन्होंने इस संबंध में निर्णय लिया है और लगभग 300 बिना चौकीदार के समपारं रेल फाटकों पर चौकीदार का प्रबंध किया जा रहा है।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : यहाँ, हम चौकीदार रहित रेल फाटकों की बात नहीं कर रहे हैं। हम एक रेलगाड़ी से दूसरी रेलगाड़ी के टकराने की बात कर रहे हैं जो कि बार-बार हो रहा है और जो नहीं होना चाहिए। हम अन्य असफलताओं की बात नहीं कर रहे हैं....(व्यवधान)

श्री मणिकार्जुन : मैंने इस बारे में पहले ही बताया है। इस बारे में और बताने के लिए कुछ नहीं है...(व्यवधान)

माननीय सदस्यों ने भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए प्रस्तावित उपायों तथा सावधानियों के बारे में पूछा है।(व्यवधान)

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : आपके द्वारा दिए जा रहे आंकड़ों के अनुसार हमें आपको मुबारकबाद देनी चाहिए(व्यवधान)

श्री मणिकार्जुन : कृपया मेरी बात सुनने का धैर्य रखिए.... (व्यवधान)

[डिम्बी]

श्री राजबीर सिंह (आंवला) : महोदय, मैंने मंत्री जी आपसे पूछा था कि वहां पर कितनी देर कालिंदी एक्सप्रेस खड़ी रही।.... (व्यवधान)

श्री मणिकार्जुन : मैं आपको बताता हूँ कि दो ट्रेनों के भीतर 10 मिनट से ज्यादा टाइम होता ही नहीं है तो दोनों के बीच में डेढ़ घंटा कैसे ठहरेगी।

श्री राजबीर सिंह : जब 10 मिनट तक ट्रेन स्टेशन पर नहीं पहुंची तो उसकी सूचना पिछले स्टेशन को क्यों नहीं दी गई?.... (व्यवधान)

श्री मणिकार्जुन : अगर एडवांस सिगनल क्रॉस करके चली जाती तो दूसरे स्टेशन में जाने के लिए उसके पास अवकाश नहीं था।

[अनुबाध]

श्री मणिकार्जुन : महोदय, मैं इस बहस में नहीं पड़ना चाहता(व्यवधान) सभी आवश्यक कदम उठाए जा चुके हैं आज सुबह ही प्रधानमंत्री जी ने रेलवे बोर्ड को परामर्श दिया कि कुछ यात्री अनारक्षित डिब्बों में सफर करते हैं और दुर्घटना होने पर दुर्घटना के शिकार व्यक्तियों के पते नहीं मिलते हैं। इसका तरीका ढूंढने के लिए कुछ किया जाना चाहिए। ताकि अनारक्षित डिब्बों में यात्रा कर रहे यात्रियों का रिकार्ड रखा जाए। रेलवे बोर्ड इस प्रस्ताव की जांच करेगा।

इन शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : मृतकों की संख्या के बारे में नवीनतम स्थिति क्या है?

श्री मणिकार्जुन : महोदय, नवीनतम स्थिति के अनुसार है: मृतकों की संख्या 260 तथा घायलों की संख्या 218 है।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : किस समय?

[अनुबाध]

श्री मणिकार्जुन : यह समाचार चार बजे के आस-पास मिला। बचाव कार्य लगभग पूरा होने वाला है और लाइन खोली जा रही है(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसकी कोई प्रक्रिया होनी चाहिए।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : आज सुबह एक माननीय सदस्य दुर्घटना के शिकार व्यक्तियों को उपलब्ध करवाई जा रही चिकित्सा सुविधाओं के बारे में बात कर रहे थे। मैं चिकित्सा सुविधाओं और मृतकों के शवों और उनके अंतिम संस्कार के बारे में भी जानना चाहता हूँ। इन दो मुद्दों पर बहुत अधिक आशंका और दुःख है।

श्री मणिशंकरजुन : जहां तक चिकित्सा सहायता का संबंध है, रेल विभाग ने स्थानीय चिकित्सालयों में इसकी व्यवस्था की है। उसने अपने रोगी वाहन (एम्बुलेंस) भेजे हैं। मैं उस शहर के लोगों का बहुत आभारी हूँ जिन्होंने बचाव कार्य में बहुत अधिक सहायता दी है।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी : मृतकों की पहचान और उनके अंतिम संस्कार के बारे में क्या किया गया है ?

श्री मणिशंकरजुन : महोदय, सामान्य रूप से यह एक बहुत बड़ी समस्या है। आमतौर पर शव परीक्षा की जाती है। मैंने उनसे राज्य सरकार से अनुमति लेने और पुलिस से इसे एक रेल दुर्घटना के मामले के रूप में दर्ज करने के लिए कहा है। इससे उन्हें सहायता मिलेगी अन्यथा शव परीक्षा एक बहुत बड़ी समस्या होगी। राज्य सरकार और रेल विभाग शवों की शिनाख्त करने के उद्देश्य से शवों के काले-सफेद और रंगीन फोटो लेंगे और उसके अनुसार हम उनकी शिनाख्त करेंगे।

5.00 ब.प.

श्री ई० अहमद (मंजरी) : अध्यक्ष महोदय, मैं....

अध्यक्ष महोदय : क्या आप भाषण दे रहे हैं या प्रश्न पूछ रहे हैं ?

श्री ई० अहमद : महोदय, मेरा भाषण पूरा नहीं हुआ है। केवल प्रश्नोत्तर सत्र समाप्त हुआ है। मुझे कुछ शब्द कहने की अनुमति दी जाये।

मैं इस राष्ट्रीय त्रासदी में मारे गए लोगों के शोक संतप्त परिवारों के प्रति अपनी ओर से गहरी सहानुभूति और हार्दिक संवेदना प्रकट करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : आपको यह बात भाषण में ही कहनी चाहिए थी।

श्री ई० अहमद : सदस्यों ने इस दुर्घटना में घायल हुए और जीवन के लिए संघर्ष कर रहे व्यक्तियों के बारे में गहरी चिन्ता प्रकट की है। मंत्री महोदय ने इस संबंध में की गई उन कुछ कार्रवाहियों का उल्लेख किया है। मैं चाहता हूँ कि सरकार युद्ध स्तर पर ये उपाय करे; मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को सुझाव देता हूँ कि वह इस संकट

से उबरने के लिए अपने मंत्रिमण्डल की एक उपसमिति गठित करे क्योंकि इससे दुर्घटना में मारे गए या घायल हुए लोगों के परिवारजनों को राहत ही नहीं मिलेगी बल्कि इससे यह भी पता चलेंगा कि सरकार इस त्रासदी को कितनी गंभीरता से ले रही है। कुछ चूक हुई है।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप घड़ी पूछना चाहते थे? हमें यह समझना चाहिए कि हमने इस पर काफी देर तक चर्चा की है। मैंने सोचा कि आप एक छोटा सा स्पष्टीकरण मांग रहे हैं। यह एक नियमित लम्बा भाषण बनता जा रहा है।

श्री ई० अहमद : मैं कोई लम्बा भाषण नहीं पूंगा। मैं प्रधानमंत्री महोदय को पहले ही एक सुझाव दे चुका हूँ।

रेलवे सुरक्षा नियमों को लागू करने में उतनी ठिठकी नहीं ले रहा है जितनी कि इन्डियन एयरलाइन्स ले रही है। रेलवे का देश में सबसे बड़ा कार्य जाल फैला हुआ है। देश में रेल लाईनों की लम्बाई 62,000 कि.मी. है और लगभग 130 लाख यात्री हर रोज रेलों से यात्रा करते हैं। अतः रेलवे के लिए यह कोई आसान काम नहीं है। और हम सब यह समझते हैं। फिर भी रेलवे को सुरक्षा नियमों के बारे में बहुत अधिक सतर्क रहना चाहिए। यदि एक विभाग विमानपतन पर नहीं जाता है....

अध्यक्ष महोदय : कृपया इस बात को ध्यान में रखिए कि हम इस विषय पर काफी देर तक चर्चा कर चुके हैं। हमारे पास करने के लिए और भी काम हैं। हमें कश्मीर के मुद्दे पर चर्चा करनी है। बजट पारित करना है और उसके बाद अध्यादेशों को पारित करना है। आप कृपया केवल एक स्पष्टीकरण मांग कर हमारे साथ सहयोग कर सकते हैं।

श्री ई० अहमद : माननीय अध्यक्ष महोदय ने मुझे जो हिदायत दी है मैं उसकी सराहना करता हूँ। महोदय, मैं यहां पर आपके साथ सहयोग करने के लिए हूँ। सभी माननीय सदस्य भाषण दे रहे थे लेकिन मैं भाषण नहीं देना चाहता हूँ। मैं केवल एक ही बात पूछना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने रक्त और अन्य आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति के लिए कोई व्यवस्था की है जिसका कई माननीय सदस्य पहले ही उल्लेख कर चुके हैं ताकि उन लोगों के जीवन की रक्षा की जा सके जो अस्पताल में जीवन के लिए संघर्ष कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, आप कृपया सभी बार्तों को नोट कीजिए और अंत में उन सबका उत्तर दीजिए।

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह : अध्यक्ष, महोदय, मेरी बात का जवाब नहीं आया। मैंने जानना चाहा था कि मरने वालों को जो मुआवजा दिया जाएगा, क्या वह उन्हीं को दिया जाएगा, जिनके नाम आरक्षण सूची में थे। कालिंदी एक्सप्रेस में तो दो बोगियों को छोड़कर बाकी सब जनरल

बोगियां लगती हैं। पुरुषोत्तम एक्सप्रेस में भी जनरल बोगियां लगाई जाती हैं, जिनमें यात्री टिकट खरीद कर यात्रा करते हैं; लेकिन आरक्षण सूची में उनका नाम नहीं होता। ऐसे लोगों को मुआवजा देने के बारे में सरकार क्या करने जा रही है।

दूसरी बात में यह जानना चाहता हूँ कि जो लोग मर गए हैं, कोई पुरी का है, कोई भुवनेश्वर का है, शवों को दूर-दूर भेजा जाना है। तो मृतकों के शव सम्मानजनक तरीके से उनके परिवार तक पहुंचाए जा सकें; इसके लिए सरकार क्या व्यवस्था कर रही है।

[अनुवाद]

श्री बसवंत सिंह (चित्तौड़गढ़) : महोदय, मैं दो स्पष्टीकरण चाहता हूँ। माननीय राज्य मंत्री ने सुरक्षा स्तर को सुधारने के लिए सरकार और रेलवे द्वारा किए गए अनेक उपायों के बारे में स्पष्टीकरण दिया है। मैं इस बात पर विवाद नहीं कर रहा हूँ कि यह नहीं किया गया है। मेरा पहला प्रश्न यह है कि इन सब बातों के बावजूद यदि इतनी बड़ी त्रासदी हुई है तो आपने स्वयं जो कदम उठाए हैं उनके बारे में आपका क्या अनुमान है?

दूसरी बात यह है कि चर्चा शुरू करते समय विपक्ष के माननीय नेता ने अपनी चिंता व्यक्त की थी। उनकी एक चिन्ता यह थी कि इस मामले की वास्तविक स्थिति के अलावा, इस बात के अलावा कि ये दुर्घटनाएं अनेक बार घटित हो चुकी हैं, इससे वास्तव में इस बात का पता चलता है कि यह मंत्री महोदय की जिम्मेवारी है, सरकार की जिम्मेवारी है। सत्ता पक्ष की ओर से, वास्तव में राज्य मंत्री जी ने भी अपने हस्ताक्षरों में इस महत्वपूर्ण पहलू के बारे में हमें अपने विचारों से अवगत नहीं करवाया है। इस भयंकर त्रासदी के बारे में चर्चा का केन्द्रीय भाव यह है कि "सरकार में से इसके लिए उत्तरदायी कौन है?" जो कुछ हुआ है या नहीं हुआ है उसके लिए क्या मंत्री जी की कोई जिम्मेवारी है? सरकार को अपने विचार हमें बताने चाहिए।

[हिन्दी]

श्री सत्यदेव सिंह (बलरामपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से एक प्रश्न उठाना चाहता हूँ। अभी माननीय मंत्री जी ने कहा कि ट्रेन की लम्बाई 300-350 मीटर की होती है और एक आउटर सिग्नल के बीच 800 मीटर की दूरी होती है। एक ट्रेन के पीछे से दूसरी ट्रेन के आने पर करीब 10 मिनट का समय गैप होता है। ये सारी सूचनाएँ ट्रेन के ड्राइवर को, गाईड को और केबिन मैन को जरूर होंगी। एक ट्रेन और दूसरी ट्रेन के बीच में 10 मिनट का समय गैप होता है। सुपर फास्ट ट्रेन पीछे से आ रही थी, आगे एक ट्रेन खड़ी थी तो क्या सेफ्टी उपाय किये गये थे। इस गैप के बीच अगर कोई दुर्घटना होती है....(ब्यवधान) यहां कई बालें कहीं गईं और कहा गया कि नील गाय आ गई जिससे ऐक्सीडेंट हो गया। अगर ट्रेन डिरेल हो जाती तो आपके पास क्या उपाय थे क्योंकि 10 मिनट का समय बहुत कम होता है।

श्री एस्.पी. घाबड़ (सम्भल) : अध्यक्ष महोदय, यहां जितने भी सुझाव दिये जाते हैं। क्या सरकार उनको फॉलो करती है। रेल बजट पर भी डिस्कशन होता है। अभी मंत्री जी ने अनमैन फाटक के बारे में कहा...(ब्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत लम्बा हो रहा है। यह रेल बजट के समय डिस्कस करें।

[अनुवाद]

अन्यथा, आप रेलवे, एयरवेज, वाटरवेज पर चर्चा नहीं कर पायेंगे।

[हिन्दी]

श्री एस्.पी. घाबड़ : हमारे क्षेत्र में अनमैन फाटक पर ऐक्सीडेंट हो गया जिसमें 3 लोग मर गये और तीन घायल हो गये। इतना सब होने के बाद भी यहां कोई आवमी नहीं लगाया गया है।

श्रीमती सरोज दुबे : अध्यक्ष महोदय, दुर्घटना स्थल पर घायल लोग सम्भलतः अस्पताल में भर्ती हैं और मृतकों को पहचानने के लिये और घायलों को देखने के लिये उनके परिवार के लोग दुर्घटना स्थल पर एकत्रित हो रहे हैं। उनके ठहरने का इंतजाम, पानी का इंतजाम और रहने का कोई अस्थायी इंतजाम आप कर रहे हैं या नहीं? जो बच्चे अनाथ हो गये हैं या जिन महिलाओं की देखभाल करने वाला कोई नहीं है, उनके लिये आप क्या व्यवस्था कर रहे हैं?

दूसरा मेरा प्रश्न यह है कि रेलवे रिफार्म कमेटी ने कई बार यह सुझाव दिया कि जबलपुर और इलाहाबाद में जोनल आफिस होने चाहियें। इलाहाबाद के आफिस में काम का भार बहुत है। रिफार्म कमेटी या स्टैंडिंग कमेटी कोई सुझाव देती है तो उन पर आप कुछ अमल करना चाहते हैं या नहीं? अगर अमल करना चाहते हैं और कार्य का वितरण सही रूप में करना चाहते हैं तो उसके लिये क्या कर रहे हैं?

[अनुवाद]

श्री श्रीकान्त जेना : सदन में एक मुद्दा उठाया गया था और उसको स्पष्ट नहीं किया गया। यह शंका व्यक्त की गई थी कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस को कानपुर स्टेशन पर एक घंटे तक ठकना था लेकिन किसी अन्य रेलगाड़ी में वी.आई.पी. की यात्रा के कारण कार्यक्रम को बचल दिया गया। क्या यह सच है? यह बात सदन में उठाई गई थी इसलिए इसे स्पष्ट किया जाना चाहिए।

श्री नरेशचन्द्र गुप्त : महोदय, जहां तक

अध्यक्ष महोदय : आपने बहुत सही उत्तर दिया है। मैं आशा करता हूँ कि आप सिर्फ प्रश्नों का ही उत्तर देंगे।

श्री मणिजकार्जुन : जी, हाँ। मैं सदन का समय नष्ट नहीं करना चाहता। जहाँ तक आरक्षित डिब्बों का संबंध है, मैंने सदन को पहले ही सूचित कर दिया है कि प्रधानमंत्री जी ने सुबह यह निर्देश दिया कि भविष्य में किस तरह से कार्य किया जाए। महोदय, जहाँ तक शर्मा को कैसे ले जाने का संबंध है, जैसे ही शिनाख्त होगी, हम तब निस्सन्देह, इसकी व्यवस्था करेंगे.....

[हिन्दी]

श्री शरद यादव : अध्यक्ष महोदय रेल मंत्री जी यहाँ बैठे हुए हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : वे उत्तर देने वाले हैं।

[हिन्दी]

श्री शरद यादव : मैं ऐसा समझता हूँ कि इनको रिप्लाइ देने का कोई हक नहीं है। इस डिबेट का जवाब देने के लिए प्रधानमंत्री जी बैठे हुए हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : वे बोल रहे हैं।

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मणिजकार्जुन) : महोदय, जहाँ तक शर्मा की शिनाख्त का संबंध है, जैसे ही शर्मा की शिनाख्त हो जाएगी, हम यह सुनिश्चित करने की व्यवस्था करेंगे। कि शर्मा, उनके परिवार वालों को अथवा उनके स्थानों तक पहुंच सके।

जहाँ तक संबंधियों की देखभाल किये जाने का प्रश्न है....
(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह : अध्यक्ष जी, मेरे एक सवाल का जवाब रह गया है।

अध्यक्ष महोदय : अभी बोलेंगे तो मैं अलाउ नहीं करूंगा। आप उनको पूरा करने दीजिए।

[अनुवाद]

श्री मणिजकार्जुन : जहाँ तक माननीय दुबे जी के प्रश्न का संबंध है, मैं यह बताना चाहूंगा कि हमने शर्मा की शिनाख्त के लिए परिवार के सदस्यों को घटनास्थल तक ले जाने की सुविधाएं उपलब्ध करवाई हैं। इसके लिए पूरा इंतजाम भी किया जाएगा।

जहाँ तक इसकी जिम्मेदारी निर्धारित करने का संबंध है, जैसा कि श्री जसवन्त सिंह ने बताया था मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि सरकार के नाते हम अपने ऊपर इसकी पूरी जिम्मेदारी लेते हैं। मैं इसकी जिम्मेदारी लेता हूँ। जब मैं जिम्मेदारी लेता हूँ तो यह मेरी नैतिक बाध्यता बन जाती है कि जहाँ कहीं भी गलतियाँ हों, मैं उनमें सुधार करूँ। मुझे केवल इतना ही कहना है।

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह : मैंने यह पूछा था कि जो रिजर्वेशन वाले लोग थे, जो आरक्षित डिब्बे थे उनकी तो सूची थी।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : उनकी अपनी पद्धति है।

[हिन्दी]

श्री राजबीर सिंह : यह बताया नहीं है उन्होंने। वह खाली जनरल बोगी कहकर रह गए हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : संभवतः आपको स्वयं प्रधानमंत्री जी से इसका उत्तर मिल जाएगा। लगता है कि श्री शरद यादव जी कुछ पूछना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री शरद यादव : अध्यक्ष जी, यहाँ से तीन घण्टे का रास्ता है और इस सदन में सुबह से लेकर शाम तक लोगों ने कई तरह की शंकाएं और आशंकाएं व्यक्त की हैं और वहाँ जो इंतजाम हैं, उस पर कई तरह के सवाल भी खड़े किये हैं। बेहतर यह होगा कि इस सदन से कुछ सदस्यों की एक टीम बनाकर इस सारे इंतजाम को देखने का काम हो जाए तो उससे सक्षमता भी बढ़ेगी और इंतजाम भी बढ़िया होगा और इस देश के लोगों के भीतर संसद की तरफ से एक बेहतर और बढ़िया मैसेज भी जाएगा।

श्री सैफुद्दीन चौधरी (कटवा) : यह ठीक है। हम इसका समर्थन करते हैं।

[अनुवाद]

प्रधानमंत्री (श्री पी. वी. नरसिंह राव) : महोदय, भारत सरकार के चार मंत्री वहीं गये हुए हैं। वे घटना स्थल पर गये हैं, अस्पताल गये हैं। वे अभी भी वहीं पर हैं और हम उनसे निरन्तर सम्पर्क बनाये हुए हैं। इस सदन में जो भी सवाल उठाया गया था, जो भी सूचना/जानकारी मांगी गई थी, हमने उसकी मांग की है और इस प्रकार

की सतत निगरानी जारी है। यह प्रक्रिया तो चल रही है। यह कहना बहुत ही कठिन है। कि वहां कब क्या हो रहा है और क्या नहीं हो रहा है।

जहां तक मेरा संबंध है, महोदय, जहां भी, जब भी दुर्घटनाएं घटीं, भले ही वो यह दुर्घटना हो अथवा दूसरी कोई अन्य दुर्घटना हो, मैंने जानबूझकर वहां तुरन्त जाने से अपने आप को रोका है क्योंकि मेरे वहां जाने से, जैसा कि एक दो बार मैंने देखा है, वहां उन लोगों द्वारा तुरन्त आरम्भ किये गये राहत कार्य में बाधा उत्पन्न होगी। मेरे वहां जाने से वहां जो काम बखूबी चल रहा है, उसमें खलल पड़ेगा। यह मनुष्य का स्वभाव है। यदि प्रधान मंत्री घटना-स्थल पर पहुँचते हैं तो हर कोई व्यक्ति चाहता है कि पीड़ित व्यक्ति को छोड़कर प्रधान मंत्री की सेवा करें। इसलिए मैं वहां पर नहीं गया। मैंने थोड़ा भी समय बेकार जाने नहीं दिया। मुझे जैसे ही दुर्घटना की जानकारी मिली, मैंने श्री मल्लिकार्जुन जी से - जिनको रेलवे की कुछ जानकारी है और जिन्होंने रेलवे में कुछ अच्छा काम भी किया है - कहा कि "क्या करना है, यह आपको पता है, आप रेलवे बोर्ड के लोगों को वहां लेकर जाईए, वहां की स्थिति का पता लगाईये और मुझे रिपोर्ट कीजिए।" अतः मुझे वहां की रिपोर्ट मिल रही है।

जहां तक सुरक्षा का सवाल है, मैंने रेलवे का कार्य नहीं सम्माला है। अतः मुझे एक यात्री के रूप में जो जानकारी होती है उसके अलावा रेलवे के कार्यकरण की जटिलताओं की कोई जानकारी नहीं है। जैसे सबको जानकारी है मुझे भी सिर्फ उतनी ही जानकारी है। इसके अलावा मैंने रेलवे का कार्य नहीं सम्माला है। अतः मुझे ही कुछ बातें सीखनी हैं। मेरी रेलवे बोर्ड के साथ पहले ही दो तीन बैठकें हो चुकी हैं। मैंने कुछ प्रश्न किये थे, जिनके उत्तर मैं शायद नहीं जानता। अभी शर्वा की शिनाख्त के बारे में सवाल उठाया गया था और यह सवाल उठाया गया था कि मृत व्यक्ति के परिवार जनों को किस प्रकार मुआवजा दिया जाएगा।

हम यह जानते हैं। मुझे एक पिछली बहुत बड़ी दुर्घटना का अनुभव है। उस समय मैं आंध्र प्रदेश में था। लोगों को याद होगा कि 1953 में एक बहुत बड़ी दुर्घटना हुई थी जिसमें एक नदी से 600 से अधिक शव निकाले गये थे। भारी वर्षा के कारण उस नदी पर बना पुल टूट गया था। मैं जानता हूँ कि इस प्रकार के दावों के निपटान में अधिक समय लगता है। कभी-कभी इनमें दो से तीन वर्ष का समय लग जाता है और इसमें काफी परेशानी होती है। मेरे पास लोग आए। उस समय मैं विधायक था और हमें सिकन्दराबाद में दावा आयुक्त के पास जाना पड़ा। इसलिए यह हमारा लम्बे समय का अनुभव रहा है। मैं इसे समझता हूँ। आज सुबह रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने मुझे बताया कि यह दुर्घटना काफी समय पहले की है। उनके पास अब न्यायाधिकरण और दावा न्यायाधिकरण हैं जिनमें से 19 न्यायाधिकरण पूरे देश में कार्यरत हैं। और अब एक दावे के निपटान में सामान्यतः छः महीने को समय लगता है। यही मुझे बताया गया है।
(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : छः महीने ।

श्री पी.बी. नरसिंह राव : केवल छः महीने। पहले ठाई से तीन वर्ष तक का समय लगता था। मुझे यही कहना है, महोदय। कोई भी नहीं चाहता कि दुर्घटना हो, दावा निपटान में विलम्ब हो या कोई मरे। जैसे ही आंकड़े प्रस्तुत किए जाते हैं, सवस्य एकदम नाराज हो जाते हैं। और यदि आंकड़े पेश नहीं किये जाते हैं तो वहां पर सवस्य बिना सोचे समझे आंकड़े पेश करते हैं। इस सदन में दुर्घटना में मरने वालों की संख्या 1500 बतायी गई थी। आप मुझसे क्या कहलवाना चाहते हैं? मैंने वही संख्या बताई थी जो मेरे पास उपलब्ध थी। उस समय यह संख्या 251 थी। अब वह संख्या 260 तक पहुंच गई है। परन्तु यदि कोई सवस्य बड़े विश्वास के साथ यह कहता है कि मरने वालों की संख्या 1500 है तो इसका अंत कहां होगा? क्या मृत व्यक्तियों की संख्या बढ़ा चढ़ाकर बताना गर्व की बात है? कौन चाहता है कि कोई मर जाये? क्या सरकार यह चाहती है? दुर्घटना तो दुर्घटना ही होती है। आप इसे उसी रूप में लें।

प्रथम दृष्टि में यह कहा गया है कि यह मानव या यांत्रिक चूक हो सकती है। इसका पता तो जांच के बाद ही चलेगा। इस संबंध में यदि आवश्यक हुआ तो मैं इसकी न्यायिक जांच किए जाने से इंकार नहीं कर रहा हूँ। पहले भी हमने इस प्रकार के मामलों में न्यायिक जांच कराई है। इसलिए मैं इससे इंकार नहीं कर रहा हूँ परन्तु इस प्रकार के मामलों में न्यायिक जांच कराने से पूर्व एक विशेषज्ञ उच्च अधिकारी मामले की जांच करता है और यदि जांच के दौरान यह पाया जाता है कि इसकी न्यायिक जांच आवश्यक है तो पहले कुछ कानूनी दायित्व पूरे किये जाते हैं। उसके पश्चात् ही न्यायिक जांच कराई जाती है। हमें उसमें कोई आपत्ति नहीं है। महोदय, मैं माननीय सदस्यों को यही बताना चाहता हूँ।

रेलवे की "रेलवे सुरक्षा समिति" की सिफारिशों के बारे में जिज्ञासा किया गया था, यदि इस सीमा तक तथ्यों की उपेक्षा की जाती रही तो सिफारिशों को लागू करना बहुत मुश्किल कार्य हो जाएगा। माननीय सदस्यों ने कहा है कि रेलगाड़ियों के संचालन में सुरक्षा बढ़ाने के उपाय नहीं किए गए हैं और सुरक्षा समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैं बताना चाहता हूँ कि 1978 में गठित रेल दुर्घटना जांच समिति ने 450 सिफारिशों को कार्यान्वित किए जाने के लिए कहा था। रेलवे ने इनमें से 449 सिफारिशों को पहले ही कार्यान्वित कर दिया है। केवल एक सिफारिश ऐसी है जिसका संबंध अनुसंधान तथा विकास से है। उसे अन्तिम रूप नहीं दिया जा सकता है क्योंकि यह एक निरंतर चलने वाला कार्यक्रम है। 1961 में कुंभरू समिति ने ट्रेक सर्किटिंग की सिफारिश की थी। जैसा श्री मल्लिकार्जुन ने अभी सदन को बताया है, इस कार्य में प्रतिवर्ष प्रगति हो रही है और यह कार्य धन की उपलब्धता के अनुसार ही किया जा रहा है। इस समय यही स्थिति है। इसलिए यदि यह कहा जाता है कि सुरक्षा की उपेक्षा की जा रही है तो मैं इससे सहमत नहीं हूँ। परन्तु यदि यह कहा जाए कि इस संबंध में और अधिक सुरक्षा उपाय किए जाने की आवश्यकता

है तो मैं उससे सहमत हूँ। उदाहरण के लिए, आज सुबह जब मैंने रेलवे बोर्ड से बात की तो बोर्ड ने मुझे बताया कि आरक्षित व्यक्तियों के बारे में पता लगाना आसान है परन्तु जिन व्यक्तियों ने आरक्षण नहीं कराया हुआ था उनके बारे में यह पता लगाना बहुत मुश्किल है कि कौन व्यक्ति कहाँ से आया था। अब से पांच या दस वर्ष पहले ऐसा कर पाना वास्तव में मुश्किल रहा होगा परन्तु मैं नहीं समझता कि अब भी यह कर पाना वास्तव में मुश्किल है जबकि कम्प्यूटर व अन्य सुविधाएँ उपलब्ध हैं। कम से कम एक्सप्रेस ट्रेन में यात्रा करने वाले अनारक्षित कोटे व अनारक्षित वर्ग के यात्रियों के नाम नोट करने के लिए एक प्रयास तो किया जाना चाहिए। यह कोई मुश्किल काम नहीं है। उनके पते नोट किए जाते हैं।

श्री बसुदेब आचार्य : ऐसा हमेशा नहीं किया जाता है (व्यवधान)

श्री पी.बी. नरसिंह राव : मैं यही कह रहा हूँ। मैंने उन्हें निर्देश दे दिया है कि यह कार्य तत्काल शुरू किया जाए।

[चिन्वी]

श्री राजबीर सिंह : प्रधानमंत्री जी, कम्प्यूटर वाले टिकट गांवों में नहीं बिकते, फर्छाबाद में नहीं बिकते, जहाँ से कालिन्दी एक्सप्रेस चलती है।

[अनुवाद]

श्री बसुदेब आचार्य : कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था सभी स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं है।

[चिन्वी]

श्री पी.बी. नरसिंह राव : हाथ से लिखने वाले तो मिलते हैं।

श्री राजबीर सिंह : गांवों में नहीं मिलते। केवल छापने वाले, ठप्पा मारने वाले मिलते हैं। आपके अधिकारियों ने आपको गलत बताया है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपको समझकर बात करनी है। वे कह रहे हैं कि ऐसी चीज करने के लिए इंस्ट्रक्शन्स दिये जा सकते हैं।

श्री राजबीर सिंह : मैं पूछना चाहता हूँ कि जो बिना रिजर्वेशन टिकट लेकर गये थे, उनका क्या होगा ?

श्री बसुदेब आचार्य : अभी क्या होगा, बाद में तो जो होगा, वह होगा ... (व्यवधान)

श्री पी.बी. नरसिंह राव : महोदय, उन्होंने पहले ही कह दिया है कि ऐसा नहीं किया जा सकता है। परन्तु मैं नहीं चाहता कि उसे

छोड़ दिया जाए। केवल यही अन्तर है। मैं क्या कर सकता हूँ महोदय ? यह एक त्रासदी है। कोई भी इससे इंकार नहीं कर सकता। कोई भी व्यक्ति इससे इंकार नहीं कर सकता कि इस संबंध में और अधिक प्रगति किए जाने की आवश्यकता है।

रेलवे की कार्यप्रणाली में अभी बहुत कुछ किए जाने की आवश्यकता है। चूंकि मुझे रेलवे के बारे में अधिक जानकारी नहीं है इसलिए मैंने अपने सीमित ज्ञान के अनुसार अपना पक्ष प्रस्तुत किया है। सदस्यों द्वारा उठाए गये इन मुद्दों पर हम बारी-बारी से कार्यवाही करेंगे और यदि प्रधानमंत्री के स्तर पर कोई नीतिगत, धन संबंधी अथवा कोई अन्य निर्णय लिया जाना आवश्यक होगा तो हम उसे अवश्य करेंगे।

एक बात जिसके कारण मैं परेशान हूँ वह डेढ़ घंटे के बारे में नहीं है, जैसा कि अटल जी ने कहा है। यदि वह डेढ़ घंटे का होता तो वह एकतरफा भूल होती। अब मुझे बताया गया है कि दुर्घटना के समय दोनों एक्सप्रेस ट्रेनों के बीच नौ मिनट का समय अन्तराल था। मेरे लिए यही पुख की बात है। क्या सुबह के समय दिल्ली पहुँचने वाली यात्री अथवा एक्सप्रेस गाड़ियों के लिए समय-सारणी बनाने समय रेलगाड़ियों के बीच समय अन्तराल को जानबूझकर कम करना संभव है ? क्या दिन में ऐसा करना संभव है ? क्या यह संभव है कि कम से कम इस प्रकार के व्यस्त रेल मार्गों पर गाड़ियों की सघनता पर एक बार पुनः विचार किया जाए ? ये ऐसे मामले हैं जिन पर हमें विचार करना है। वे बड़ी आसानी से सुझाव दे देते हैं परन्तु यदि कोई व्यक्ति इस मामले के तथ्यों की जांच करे तो जांच के बाद और अधिक तथ्य सामने आएंगे। रेलवे मार्गों जैसे बेलिङ्ग आदि के बारे में श्री मल्लिकार्जुन द्वारा पहले ही कदम उठाए गए हैं। मैं यह देख चुका हूँ। ये सारी चीजें मैं यूरोप में देख चुका हूँ। उदाहरणार्थ, रेल की पटरी पर कहीं भी बेलिङ्ग नहीं हुई है। मीलों दूर तक केवल एक ही टुकड़ा है। अभी हमारे यहाँ इस प्रकार की पट्टियाँ नहीं हैं। इसलिए यह आवश्यक है। अतः जो भी अनुवर्ती कदम उठाये जाने आवश्यक हैं। वे उठाए जा रहे हैं। अब जबकि तेज गति से चलने वाली रेलगाड़ियाँ चलाई जा रही हैं; यह कहना उचित नहीं है कि उसके अनुरूप सुरक्षा उपाय और रेलमार्गों आदि में सुधार बिल्कुल भी नहीं किए जा रहे हैं। यह हो सकता है कि उनमें और अधिक वृद्धि किए जाने की आवश्यकता हो। (व्यवधान)

मैं आपको पूरा ब्यौरा दे सकता हूँ। महत्वपूर्ण मार्गों की रेल पटरियों के अनुरक्षण के संबंध में वर्षों से अन्य सुरक्षा उपाएँ किए जा रहे हैं।

एक माननीय सदस्य : यहाँ तक कि प्रधानमंत्री को मालूम नहीं है।

श्री पी.बी.नरसिंह राव : हाँ, मुझे मालूम नहीं है। यही कारण है कि मैं आपके सामने बड़ी ब्यौरा पेश कर रहा हूँ जो मुझे प्राप्त हुआ है।

मुझे इसमें कोई संदेह नहीं है। मैं इस पर इसलिये अडिग हूँ क्योंकि यह सत्य है। रेलवे मंत्रालय मेरे अधीन नहीं रहा है। इसलिए मैं वही जानकारी दे सकता हूँ जो मुझे प्राप्त हुई है।

मेरे द्वारा दी गई सारी जानकारी का आप सत्यापन करा सकते हैं (व्यवधान)

मुझे मालूम नहीं कि अब क्या किया जाए।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : माननीय प्रधान मंत्री जी, आप यह कहना चाहते हैं कि यह सत्य नहीं है कि इस मामले में कुछ नहीं किया गया है। प्रश्न यह है कि जो सब करना चाहिए था क्या वह किया गया है ?

श्री पी.बी.नरसिंह राव : मैं सदन से समझ कुछ ऐसे तथ्य प्रस्तुत कर रहा हूँ जिनकी जानकारी मुझे है। यदि कोई तथ्य गलत साबित हुआ तो बहुत अफरा-तफरी मन्न जायेगी।

एक माननीय सदस्य : क्या आप संतुष्ट हैं ?

श्री पी. बी. नरसिंह राव : संतुष्ट होने का कोई प्रश्न ही नहीं है। अपने जीवन और अपने काम से कोई संतुष्ट नहीं है। मैं नहीं जानता कि क्या कोई व्यक्ति आत्म संतुष्ट है ? ... (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : ऐसे नहीं चलेगा केवल प्रधान मंत्री का वक्तव्य कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल किया जायेगा। (व्यवधान)*

श्री पी.बी. नरसिंह राव : महोदय, यदि कुछ और जानकारी चाहिए

श्री श्रीकान्त जेना : हम समझते हैं कि एक केन्द्रीय मंत्री दूसरी रेलगाड़ी से जा रहे थे, इसी कारण इस रेलगाड़ी में विलम्ब हुआ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने कहा है कि केवल प्रधान मंत्री का वक्तव्य कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल किया जायेगा।

श्री श्रीकान्त जेना : प्रधानमंत्री जी ने इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। दुर्घटना का यही मूल कारण है, प्रधानमंत्री जी स्पष्टीकरण दें।

श्री पी.बी.नरसिंह राव : मुझे ऐसी कोई जानकारी नहीं है कि कोई केन्द्रीय मंत्री गाड़ी में जा रहे थे। (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : कालिन्दी एक्सप्रेस और पुरूचोत्तम एक्सप्रेस के बीच नौ मिनट का समय नहीं था।

अध्यक्ष महोदय : इस बात की छानबीन की जानी चाहिए।

श्री श्रीकान्त जेना : नौ मिनट का अन्तर नहीं था, मंत्री जी की यात्रा के कारण यह अन्तर नहीं रहा। इस तथ्य को क्यों छुपाया जा रहा है ? पुरूचोत्तम एक्सप्रेस को कानपुर में क्यों रोका गया ?

अध्यक्ष महोदय : इसका पता लगाया जाना चाहिए। अगर बड़ा दुर्घटना हुई है तो यहां ऐसा कुछ नहीं होना चाहिए। आप हर समय इस तरह खड़े होकर प्रश्न न पूछें।

श्री श्रीकान्त जेना : मैं साधारण प्रश्न पूछ रहा हूँ, क्या विलम्ब हुआ था और रेलगाड़ी के चलने में विलम्ब क्यों हुआ ?

अध्यक्ष महोदय : आप समझने की कोशिश कीजिए, प्रश्न पूछने का यह कोई तरीका नहीं है।

श्री पी.बी. नरसिंह राव : मैं सदन और माननीय सदस्य को एक स्पष्ट उत्तर दे रहा हूँ। यह सत्य नहीं है कि पुरूचोत्तम एक्सप्रेस को किसी मंत्री के कारण कहीं पर रोका गया था। .. (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त जेना : इसे क्यों रोका गया था ?

श्री पी.बी. नरसिंह राव : इसके कई कारण हो सकते हैं। हे भगवान! इतनी सी जानकारी नहीं है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आप मामले को शीघ्र नहीं समझते हैं तो दुर्घटनाएं होती रहेंगी।

श्री पी.बी. नरसिंह राव : स्थिति यह है। यदि आवश्यक हुआ तो हम इस संबंध में अद्यतन जानकारी देंगे। आपकी अनुमति हो तो कल मैं श्री मल्लिकार्जुन से दिन प्रतिदिन की घटनाओं का ब्यौरा सदन को देने के लिए कहूंगा क्योंकि हम सब इस बारे में चिंतित हैं। अन्य तथ्य भी सामने आये हैं। हम और अधिक जानकारी एकत्र करके सदन को देने के लिए तत्पर रहेंगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, प्रधानमंत्री जी ने नम्रता से रेलवे के कार्यकरण के बारे में जानकारी न होने की बात स्वीकार की है। हम इसकी सराहना करते हैं। सुरक्षा उपायों संबंधी प्रश्न पूछने का यही अवसर था। हम जानते हैं कि यहां पर बाद-विवाद करने से न तो हम दुर्घटना को बचा सकते हैं और न ही जान ब माल की हानि को रोक सकते हैं। अतः कम से कम देश को तो इस संबंध में संतुष्ट कर ही सकते हैं क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जा रहे हैं। मात्र यह कहना काफी नहीं होगा कि सभी सिफारिशों पर विचार किया जा रहा है।

फिर क्या ये सारी सिफारिशें बेकार हो जाएंगी ? अगर इतनी सारी सिफारिशों के बाद भी दुर्घटनाएं हो रही हैं तो यह बर्दाश्त के बाहर है। यही समस्या है।

* कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

मैं समझ सकता हूँ कि प्रधानमंत्री को इस बात की जानकारी नहीं है। लेकिन यदि उन्हें इस बात की भी जानकारी नहीं दी गई तो इस देश के लोगों को भगवान ही बचायेगा ?

श्री पी.बी. नरसिंह राव : श्री मल्लिकार्जुन ने उठाए गए कदमों के बारे में जानकारी दी है। मैं उसे दोहराना नहीं चाहता हूँ साथ ही आपने जो कुछ अत्याधुनिक रेल लाईनों, दोष पता लगाने वाले उपकरण, दोलन लेरफी अल्ट्रासोनिक रेल परीक्षण, संकेत देने वाले उपकरण तथा आधुनिक प्रौद्योगिकी के बारे में कहा है - मैं इसे दोहराऊँ।

अभी किसी ने कहा है - (व्यवधान) मुझे अपनी बात तो कह लेने दीजिए।

महोदय, यह कहा गया है कि दूरसंचार में संकेत देने संबंधी कार्यों के लिए किया गया आवंटन पर्याप्त नहीं है। मैं पूरे सदन को बताना चाहता हूँ कि इसे वास्तव में 1991 के 135 करोड़ रुपये की तुलना में इस वर्ष बढ़ाकर 198 करोड़ रुपये किया गया है। वे कैसे कह सकते हैं कि इसमें कमी आई है या इसका ध्यान नहीं रखा गया है? ये सारी निराधार बातें कही जा रही हैं।

श्री सोमनाथ घटर्जी : आप केवल आंकड़े पढ़ रहे हैं। मैं सरकारी आंकड़े पढ़ूँ तो आपको पता चलेगा कि स्वीकृत धनराशि भी खर्च नहीं की गयी है। वर्ष 1991 और 1995 के बीच हुई मूल्य वृद्धि को देखते हुए 60 करोड़ रुपये की वृद्धि कोई मायने नहीं रखती है।

श्री पी.बी. नरसिंह राव : महोदय, मेरे पास जो भी आंकड़े थे, मैंने दे दिए।

श्री सोमनाथ घटर्जी : आपने कहा है कि आप बहुत साफ सुधरे हैं और जो भी धन उपलब्ध था, खर्च कर दिया गया है। परन्तु कितना धन उपलब्ध था? क्या यह राहत के अनुरूप है? प्रधानमंत्री जी, इस पर कोई जांच नहीं की गयी है। मेरे पास गत तीन वर्षों के आंकड़े हैं कि इस क्षेत्र को कितना धन दिया गया है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वास्तव में ऐसी चर्चा तो तब होनी चाहिए जब रेल बजट चर्चा के लिए आता है। परन्तु हम अपने चुनाव क्षेत्र के लिए रेल लाईनों की मांग करते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : अध्यक्ष महोदय, मैं केवल एक सीधा सा प्रश्न पूछना चाहता हूँ कि क्या गत वर्ष उस स्टेशन विशेष में यात्री लाइन हेतु ट्रेक सरकिट स्वीकृत किया गया था और कार्य सूची में शामिल किया गया था लेकिन इस पर कार्य नहीं हुआ? इस कार्य को क्यों नहीं किया गया? यदि यह कार्य हो गया होता तो यह दुर्घटना नहीं होती।

श्री मल्लिकार्जुन : महोदय, उत्तर देते समय मैंने माननीय सदस्य की सीट की ओर देखा था लेकिन वे बाहर चले गए थे। मैंने बताया

था कि इस स्टेशन में दो 'पोलिंग मार्क' के बीच 'ट्रेक सरकिटिंग' हो गया है।

श्री सोमनाथ घटर्जी : इसके बारे में बताया गया है कि यह अपर्याप्त है। सदन को गुमराह न कीजिए यहाँ लोगों के जीवन का सवाल है।

श्री मल्लिकार्जुन : ऐसा मत कहिए कि मुझे इससे कोई सरोकार ही नहीं है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से माननीय सदस्य काफी चिन्तित थे और उन्होंने कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे उठाए हैं। और सरकार ने भी इन सभी मुद्दों का उत्तर देने का प्रयास किया है। यदि कोई महत्वपूर्ण मुद्दा छूट गया हो तो उसे भी सरकार की जानकारी में लाया जा सकता है ताकि आवश्यक कार्यवाही की जा सके। इस समय हमारी चिन्ता यही है कि पीड़ितों को शीघ्र अति शीघ्र सहायता मिल सके। मैं आप सबकी ओर से आशा करता हूँ कि सरकार पीड़ितों को यथाशीघ्र सहायता पहुंचाएगी। आपने अपना कर्तव्य निभाया अब सरकार अपना काम करेगी। अब हम दूसरा मद्द लेते हैं क्योंकि अभी अनेक मुद्दों को निपटाना है।

हमने बैठक में निर्णय लिया था कि एक छोटे से विधेयक का काम निपटाया जा सकता है। यह विधेयक भारतीय सांख्यिकी संस्थान अधिनियम में संशोधन करने के संबंध में है। उस विधेयक में हम न केवल सांख्यिकी अपितु गणित तथा अन्य मुद्दों पर विचार करेंगे। यही वांछित संशोधन है। यदि हम आज इसे पूरा कर लेते हैं तो कल हम कश्मीर बजट पर चर्चा कर लेंगे और फिर अन्य मद्दों को भी निपटा लेंगे। इसमें सहयोग कीजिए और इसके बाद हम सदन स्यंगित कर सकते हैं।

मैं समझता हूँ कि आपने अपना कार्य बखूबी निभाया है और मुझे कोई सन्देह नहीं है कि सरकार अपनी क्षमता से बढ़कर और शीघ्र ही लोगों की सहायता करेगी। जो भी किया जा सकता है किया जाएगा और यदि इसके अतिरिक्त भी कोई सहायता देनी पड़े तो वह भी दी जाएगी।

5.35 म.प.

भारतीय सांख्यिकीय संस्थान (संशोधन) विधेयक

अध्यक्ष महोदय : अब हम भारतीय सांख्यिकीय संस्थान (संशोधन) विधेयक, 1995 पर आगे चर्चा करेंगे। भार्गव जी, क्या आप इस पर बोलेंगे? हमें इसे पूरा कर लेना चाहिए। यह बहुत ही पेचीदा विधेयक है। आप अन्तिम बकता हैं। संक्षेप में ही अपनी बात कहिए।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : अध्यक्ष महोदय, वास्तव में यह बिल छोटा है लेकिन इंडियन स्टैटिस्टिकल इंस्टीट्यूट, जो

कलकत्ता में बना हुआ है, के सेशन 4 में कुछ पावर्स दी कि वे ऐग्जामिनेशन कन्डक्ट करेंगे और डिग्री, डिप्लोमा देंगे। उसमें मैथमैटिक्स, क्वान्टिटीटीव इकोनॉमिक्स और कम्प्यूटर साइंस को भी जोड़ना चाहते हैं। इंस्टीट्यूट जुलाई 1995 के ऐकेडेमिक सेशन से नई डिग्री और कोर्स प्रारम्भ करना चाहता है। इसलिए भी यह बिल यहां पर लाया गया है। मैं बिल का स्वागत तो कर रहा हूँ लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि आजकल इंडियन स्टैटिस्टिकल इंस्टीट्यूट की हालत खराब हो रही है। भारतवर्ष में इस संस्था की बहुत ख्याति है लेकिन आज यहां पर वित्तीय संकट है, कटौती की जा रही है। यहां की नेशनल लाइब्रेरी के लिए जो जरूरतें खरीदे जाने चाहिए, भारत सरकार ने उस पर भी कटौती कर दी है। मेरा नम्र निवेदन है कि जरूरतें खरीदने की छूट दी जानी चाहिए (ब्यबधान)

अध्यक्ष महोदय : यही बातें टालनी चाहिए ताकि आपको मेन ईशु पर बोलने का समय मिल सके।

श्री गिरिधारी ज्ञान भार्गव : उसके बजट का 75 प्रतिशत बेलन, भत्तों में खर्च हो जाता है। इसलिए भारत सरकार उनके बेलन बढ़ाए, वहां की व्यवस्था ठीक करे, साइंस यूनिट्स को बढ़े-बढ़े विभागों में बदला जाए और पावरफुल कम्प्यूटर लगाए जाएं तभी वह इंस्टीट्यूट ठीक प्रकार से काम कर सकेगा।

मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी इन सारी बातों पर भी विचार करेंगे और मेरी बातों का भी उसमें समावेश करेंगे।

[अनुवाद]

योजना तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री गिरिधर गमांग) : महोदय, मैं माननीय सदस्यों के प्रति इस विधेयक का समर्थन करने के लिए आभारी हूँ। यह एक साधारण विधेयक है, यहां हम सिर्फ एक कारण से ही तीन विषयों को शामिल करना चाहते हैं क्योंकि जब यह संस्थान कम्प्यूटर विज्ञान के लिए डिग्रियां प्रदान करता था यद्यपि डिग्रियां वास्तविक थीं तो कुछ कर्मचारी डिग्रियां की वास्तविकता पर शंकाएं प्रकट करते थे। यह संशोधन इन्हीं शंकाओं को दूर करने के लिए किया जा रहा है।

इसके साथ-साथ, गणित को सांख्यिकी का हिस्सा बनाने का प्रस्ताव है। यद्यपि गणित सांख्यिकी से जुड़ा हुआ है। फिर भी हमारा प्रस्ताव है कि गणित को एक विषय के रूप में मान्यता दी जाए।

दूसरा विषय जिसे हम शामिल करने जा रहे हैं वह कम्प्यूटर विज्ञान है।

कुछ माननीय सांसदों ने संस्थान की आय के संवर्धन में शंकाएं व्यक्त की थीं। एक माननीय सदस्य यह पूछ रहे थे कि क्या धारा-4 का संशोधन करते समय गणित, कम्प्यूटर विज्ञान और दो या तीन अन्य विषयों को शामिल करके संस्थान के नाम में परिवर्तन किया

जायेगा या नहीं हम नाम में कोई परिवर्तन नहीं कर रहे हैं। यही नाम कायम रहेगा अर्थात् भारतीय सांख्यिकी संस्थान लेकिन इन विषयों को शामिल किया जाएगा और इन्हें हम अगले सत्र से शुरू करने जा रहे हैं।

महोदय, दूसरा मुद्दा यह उठाया गया है कि हम संस्थान के बजट में कटौती कर रहे हैं, लेकिन ऐसा नहीं है। जो भी मांग की गई है, हम उसे पूरा कर रहे हैं। यहां तक कि पुस्तकें भी उपलब्ध करा रहे हैं। अब, नए विषय शुरू किए जा रहे हैं क्योंकि प्रौद्योगिकी का विकास हो रहा है और देश में पुस्तकें उपलब्ध हैं।

यदि इन विषयों की पुस्तकें अन्य देशों में उपलब्ध हैं तो हम पुस्तकों को प्राप्त करेंगे। इसके लिए धन की कोई कमी नहीं होगी।

हमने इस विधेयक को संस्थान द्वारा धारा 4 में संशोधन किए जाने के अनुरोध के आधार पर प्रस्तुत किया है। ताकि यह संस्थान नये पाठ्यक्रमों को शुरू करने के साथ-साथ डिग्रियां भी प्रदान कर सके।

हमने पहले ही प्रोफेसर मडलोनोबिस को कलकत्ता स्थित नेशनल सैम्पल सर्वे आर्गनाइजेशन के भवन को 'मडलोनोबिस भवन' का नाम देकर उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित कर दी है साथ ही प्रो० मडलोनोबिस की अर्ध प्रतिमा का उस संस्थान में अनावरण किया गया है।

महोदय, ये ही कुछ ऐसे मुद्दे हैं जिनके बारे में मैं कहना चाहता था। इस विधेयक को इसी उद्देश्य से यहाँ लाया गया है। कुछ और भी महत्वपूर्ण मुद्दे उठाये गए हैं जिनमें यह भी कहा गया है कि संस्थान के स्तर में गिरावट आ रही है। यह राष्ट्रीय स्तर का संस्थान है और हमें इस तरह की धारणा को प्रवर्धित करके इस संस्थान की गरिमा को ठेस नहीं पहुंचानी चाहिए। जहां कहीं भी छात्रियां हैं, हम उन्हें दूर करने की कोशिश कर रहे हैं। यह एक स्वायत्त निकाय है और हम इसकी स्वायत्तता में हस्तक्षेप नहीं कर रहे हैं। इस संस्थान की जो भी जरूरतें हैं हम उन्हें पूरा कर रहे हैं। (ब्यबधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : कर्मचारियों के बेलन के विषय में आपका क्या कहना है ?

श्री गिरिधर गमांग : हम अन्य मुद्दों के साथ-साथ इस मुद्दे पर भी विचार करेंगे। इसमें वस प्रतिशत की कटौती लागू होगी और कर्मचारियों से संबंधित अन्य मुद्दे इन स्वायत्त निकायों के नियमों और विनियमों के अनुरूप होंगे।

इन्हीं शब्दों और इस विधेयक में बर्णित उद्देश्य के साथ मैं निवेदन करता हूँ कि इस विधेयक को पारित किया जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि भारतीय सांख्यिकी संस्थान अधिनियम, 1959 में संशोधन संबंधी विधेयक पर विचार किया जाये।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अध्यक्ष महोदय : अब सदन इस विधेयक पर खण्डवार चर्चा करेगा।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है

“कि खण्ड-2 विधेयक का अंग बनें”।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड-2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है

“कि खण्ड-1 अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिया जाये”।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड-1 अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री गिरिधर गमांग - महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ

“कि यह विधेयक पारित किया जाये”।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है

“कि यह विधेयक पारित किया जाए”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

5.44 म. प.

कार्य मंत्रणा समिति चौबनबां प्रतिवेदन

जन संसाधन और संसदीय कार्य मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल): महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति के चौबनबां प्रतिवेदन को प्रस्तुत करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : हमारे पास अभी पन्द्रह मिनट बचे हुए हैं। क्या हम जम्मू और कश्मीर के बजट से शुरू करें। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री गिरधारी जाल भार्गव (जयपुर) : अध्यक्ष महोदय, आज जीरो आबर भी नहीं हुआ है और 377 भी नहीं हुआ है।

अध्यक्ष महोदय : 377 ले लेते हैं।

[अनुवाद]

श्री निर्मल कान्ति घटर्जी (दमदम) : क्या मैं व्यवस्था संबंधी प्रश्न उठा सकता हूँ। पिछले सप्ताह और इस सप्ताह की कार्यसूची, जो आज से शुरू हुई है, मैं देखता हूँ कि हमने एक साथ चर्चा के लिए दो अलग-अलग विषयों को जोड़ दिया है। एक तो वर्ष 1992-93 के लिए अतिरिक्त अनुदान मांगों से संबंधित है और दूसरा अनुपूरक मांगों से संबंधित है, जो भविष्य की बात है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसके बारे में जांच कठंगा।

श्री निर्मल कान्ति घटर्जी : मुझे एक मुद्दा उठाना है। मेरा सुझाव यह है कि अतिरिक्त अनुदानों संबंधी मांगों और विनियोग विधेयक पर एक साथ चर्चा की जाए तथा अनुदानों संबंधी अनुपूरक मांगों और विनियोग विधेयक पर अलग से विचार किया जाए।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस पक्ष पर विचार कठंगा। अब हम नियम 377 के तहत चर्चा करेंगे। हमें इस उद्देश्य के लिए इस समय का इस्तेमाल करना चाहिए।

5.45 म.प.

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) सहरसा बिहार में दूरसंचार विभाग का क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित करने की आवश्यकता।

[हिन्दी]

श्री सूर्य नारायण बाबब (सहरसा) : उत्तरी बिहार के मेरा निर्वाचन क्षेत्र सहरसा जो कि कोशी प्रमण्डल भी है और यहां पर केन्द्र सरकार व राज्य सरकार के अनेक क्षेत्रीय कार्यालय हैं। भारत सरकार के दूरसंचार विभाग का यहां पर अभी तक क्षेत्रीय कार्यालय (डी.टी. ई.) के यहां पर न खोले जाने से सहरसा एवं सुपौल की जनता को अत्यधिक दिक्कतें हो रही हैं। सहरसा की जनता को अपने छोटे-छोटे कार्यों के लिए कटिहार में स्थित दूरसंचार कार्यालय जाना पड़ता है, जिससे समय भी काफी लगता है। साथ ही अनावश्यक धनराशि भी खर्च करनी पड़ती है। सहरसा में क्षेत्रीय कार्यालय न होने से अनेक अनियमिततायें भी होती हैं जिन्हें दूर करने के लिए कोई अधिकारी उपलब्ध नहीं होता है।

वर्ष 1984 में कोशी प्रमण्डल सहरसा में क्षेत्रीय कार्यालय (डी.टी.ई.) दूरसंचार विभाग ने खोलने के लिए स्थान का भी चयन किया था, परन्तु वह अभी तक यहां पर खुल नहीं सका है, जिसके कारण दूरसंचार विभाग को राजस्व की भी हानि उठानी पड़ रही है। साथ ही यहां की दिक्कतें भी दिन प्रतिदिन बढ़ती ही जा रही हैं।

अतः मेरी भारत सरकार से मांग है कि वह उत्तरी बिहार के कोशी प्रमण्डल, सहरसा में जहां सभी सरकारी क्षेत्रीय कार्यालय हैं, उसे देखते हुए दूरसंचार विभाग अपना क्षेत्रीय कार्यालय (डी.टी.ई.) को सहरसा में शीघ्र खोलने के आदेश करे, जिससे कि सहरसा व सुपौल की जनता को हो रही परेशानियों को दूर किया जा सके और दूरसंचार विभाग में हो रही अनियमितताओं को भी दूर करने में विभाग को सुविधा हो सके।

अतः सहरसा की जनता को हो रही इन दिक्कतों को दूर करने के लिए शीघ्र ही दूरसंचार विभाग का क्षेत्रीय कार्यालय सहरसा में खोला जाये।

(बो) प्रस्तावित सुपर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 को मध्य प्रदेश के बिलासपुर कोरबा तथा चम्पा शहरों से होकर बनाने की आवश्यकता।

श्री भवानीलाल वर्मा (जांजगीर) : महोदय, केन्द्र सरकार द्वारा प्रस्तावित "सुपर" राष्ट्रीय महापथ क्रमांक 6 नाम भगवान परशुराम महापथ जो बम्बई, नागपुर, रायपुर, सम्बलपुर, राउरकेला, जमशेदपुर, धनबाद होकर गुजरेगी उसमें आंशिक परिवर्तन कर बम्बई, नागपुर, रायपुर, बिलासपुर, कोरबा, चम्पा, रायगढ़, झरसुगुड़ा, सुंदरगढ़, राउरकेला, जमशेदपुर, धनबाद किया जाना राष्ट्रीय हित में होगा। उक्त परिवर्तन से जिला मुख्यालय बिलासपुर एवं रायगढ़ तथा देश का बड़ा औद्योगिक केन्द्र कोरबा तथा उपकेन्द्र चांपा भी जुड़ेगा। उक्त परिवर्तन से सिर्फ प्रमुख औद्योगिक केन्द्र वरन कोयला, डोलोमाइट, चूना आदि खनिज संपदा से भरपूर अंचल से गुजरेगा जिससे राष्ट्रीय दृष्टिकोण से अत्यंत लाभकारी होगा।

अतएव केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उक्त सुपर राष्ट्रीय महापथ क्र. 6 के नाम परशुराम महापथ में उल्लिखित परिवर्तन करने की कृपा करें।

(तीन) मध्य प्रदेश के छत्तीसगढ़ क्षेत्र में चीनी मिलों को स्थापित करने की आवश्यकता का अनुमान लगाने के लिए एक सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।

श्री पबन दीवान (महासमुन्द) : महोदय, म.प्र. के छत्तीसगढ़ क्षेत्र में उच्च एवं बढ़िया किस्म का गन्ना पैदा होता था इसकी पैदावार भी काफी होती थी, किंतु इस क्षेत्र में शुगर मिलों के न होने से गन्ना उत्पादकों को अन्य फसल पैदा करने के लिए मजबूर होना पड़ा जिसके कारण अच्छे किस्म का गन्ना पैदा होना बंद हो गया। अच्छे किस्म का गन्ना पैदा करने में किसानों को बढ़ावा देने के लिए इस क्षेत्र में शुगर मिलों की स्थापना करना अति आवश्यक है।

अतः केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि शुगर मिलों की स्थापना हेतु केन्द्र स्तर पर सर्वे करवाया जाये तथा छत्तीसगढ़ क्षेत्र के गन्ना उत्पादकों को विशेष सुविधाएं प्रदान की जायें।

(चार) उत्तर प्रदेश के मेरठ जिले में मऊखास में चीनी मिलें स्थापित करने के लिए शीघ्र लाइसेंस जारी करने की आवश्यकता।

श्री अमर पाण्डे सिंघ (मेरठ) : मेरे संसदीय क्षेत्र मेरठ जनपद के मऊखास स्थान पर शुगर मिल लगाने हेतु उत्तर प्रदेश सरकार दो बार लाइसेंस दिये जाने के लिए संस्तुति कर चुकी है तथा भारत सरकार के खाद्य मंत्रालय ने भी उद्योग मंत्रालय को दो बार संस्तुति करके लाइसेंस दिये जाने हेतु अपनी संस्तुति की हुई है। 9 अगस्त, 1994 को खाद्य मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि मऊखास स्थान लाइसेंस दिये जाने के सभी मापदंडों को पूरा करता है। स्कीमिंग कमेटी ने इसकी स्वीकृति उद्योग मंत्रालय को कर दी थी, जो कि अभी भी विचाराधीन है।

2 अगस्त, 1995 को मेरे अतारांकित प्रश्न संख्या 451 के उत्तर में बताया गया है कि मऊखास का लाइसेंस विचाराधीन है, लेकिन अभी इसकी प्रक्रिया पूरी नहीं हुई है। जबकि इसकी प्रक्रिया खाद्य मंत्रालय द्वारा पूर्ण कर दी गई है जो उनके द्वारा दुबारा संस्तुति किए जाने से स्पष्ट है। सिर्फ उद्योग मंत्रालय द्वारा लाइसेंस जारी करना शेष है।

अतः मैं उद्योग मंत्रीजी से पुनः अनुरोध करता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के गन्ना कृषकों के हितों को देखते हुए तथा उत्तर प्रदेश सरकार और खाद्य मंत्रालय की संस्तुति को ध्यान में रखते हुए मऊखास में चीनी मिल की स्थापना के लिए शीघ्र ही लाइसेंस जारी किया जाए।

(पांच) पूर्वोत्तर क्षेत्र में विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी विकास कार्य को प्रोत्साहित करने के लिए कबन उठाने की आवश्यकता।

[अनुवाद]

श्री छद्म बर्मन (बारपेटा) : यद्यपि छठी पंचवर्षीय योजना से ही विभिन्न राज्यों में विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी कार्यक्रमों के विस्तार पर बल दिया जाता रहा है, तथापि कुछ राज्यों में, जिनमें कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्य भी सम्मिलित हैं, में अधिक विकास नहीं हो सका है। 8वीं पंचवर्षीय योजना में भी, योजना आयोग द्वारा विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी कार्यक्रमों आरम्भ करने हेतु कार्यक्रमों अधिनिर्धारणों के लिए विशेष कार्यबल स्थापित किया गया, फिर भी यह कहा जा सकता है कि सभी राज्यों में उनके अनुरूप प्रभावी तथा कुशल राज्य परिषदें नहीं बन सकी। पूर्वोत्तर परिषद में कोई सुपरिभाषित वैज्ञानिक एवं प्रौद्योगिकी ढांचा नहीं है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के तुलनात्मक रूप से कम विकसित होने के कारण इस क्षेत्र की ओर विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा जो कि प्रमुख समन्वयकर्ता तथा दिशा निर्देश अभिकरण है, और अधिक ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। अब तक विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में इस क्षेत्र के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विकास के लिए अलग से कोई प्रभाग नहीं है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए यह अति आवश्यक है कि इस क्षेत्र में विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी का

सफलतापूर्वक विस्तार करने पर गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए तथा इस संबंध में आवश्यक कदम उठाये जाने चाहिए।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह अविकसित पूर्वोत्तर क्षेत्र में विज्ञान और प्रौद्योगिकी के विकास को प्रोत्साहित करने के लिए कदम उठाए।

(क) देश में बेरोजगार युवकों को बेरोजगारी भत्ता प्रदान करने की आवश्यकता।

[हिन्दी]

श्री हरि केवज प्रसाद (सलेमपुर) : देश में बेरोजगारी तेजी से बढ़ रही है, गरीब एवम् मध्यम वर्ग रोजगार के अभाव से अधिक प्रभावित है, सरकार ने नई नियुक्तियों पर प्रतिबन्ध लगा रखा है, इन सब कारणों से युवा वर्ग उपेक्षित है एवम् देश के निर्माण की बजाय वह विध्वंसकारी तत्व एवम् आतंकवादी तत्वों के शिकंजे में फंसता जा रहा है देश में बढ़ रही अपराध प्रवृत्तियों का कारण भी बेरोजगारी ही है।

अतः केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि प्रत्येक बेरोजगार व्यक्ति जिसने 12वीं कक्षा पास कर ली है उसको पांच सौ रुपये प्रतिमाह बेरोजगारी भत्ता दिया जाए एवम् रोजगार उपलब्ध कराने हेतु नये सिरे से प्रयास किये जाएं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : हमारे पास पांच मिनट का समय शेष है परन्तु मैं कार्यवाही स्थगित करूंगा।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खन्डूरी (गढ़वाल) : मैं शून्य काल का मुद्दा उठाना चाहता हूँ।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय, मैं शून्यकाल के दौरान सब के महत्व का एक महत्वपूर्ण सवाल उठाना चाहता हूँ। आइल कंपनियों में गैस रेगुलेटर तथा गैस सिलेंडर जब ब्रुक करते हैं तो उसे ऊपर दी जाने वाली सिक्पूरिटी को दुगना कर दिया है।

रेगुलेटर के 50 रुपये से 100 रुपये कर दिये और गैस सिलेंडर के साढ़े चार सौ से 900 रुपये कर दिये। यह बृद्धि पिछले 10-15 दिन से हुई है। इससे बहुत से लोग प्रभावित हो रहे हैं। यह चीज आप नहीं जानेंगे क्योंकि आप पैसे वाले लोग हैं। इससे गरीब जनता प्रभावित हो रही है। खास कर मेरे क्षेत्र में लम्बी लिस्ट गैस लेने वालों की रहती है। वहां बड़ी मुश्किल से गैस मिलती है। जिन का गैस कनेक्शन का नम्बर आ रहा है, वह 1200 रुपये देने में असमर्थ हैं

और गैस नहीं ले सकते हैं। मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि इस प्रकार की ज्यादाती आप न करें क्योंकि यह पैसा वापस लौटाना नहीं जाता है। एक बार जमा हो जाता है तो वह इमेशा के लिए चला जाता है और जिन्दगी भर चलता है। ऐसा अरबों रुपये सरकार के पास फिक्सड डिपॉजिट के रूप में जमा है। सरकार करोड़ों अरबों रुपये ब्याज के तौर पर ले रही है। वह भी जनता को नहीं मिलता है जब कि उस पर उनका अधिकार है। आप जनता को लूट रहे हैं। इसको दुगना करने का कोई औचित्य नहीं है। यह गरीबों के साथ अन्याय है। यहां बड़े मंत्री लोग बैठे हुए हैं। मेरा निवेदन है कि वह कृपया प्रधान मंत्री जी तक इस बात को पहुंचायें। वह इसे तुरंत वापस ले क्योंकि यह बहुत अन्यायपूर्ण बात है।

श्री सूर्य नारायण यादव (सहरसा) : अध्यक्ष महोदय, एक बहुत दुखद घटना की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। बिहार के सोपौल जिले में 10.8.95 को जन्माष्टमी का मेला लगा था। स्थानीय लोगों की देखरेख में मेला चल रहा था। वहां पुलिस आई और उनको जन्माष्टमी की व्यवस्था करने से रोका। पुलिस और व्यवस्थापकों के बीच झड़प हो गई मामला शान्त तो हो गया लेकिन पुलिस ने धाने जाकर केस रजिस्टर कर दिया और चार्ज लगाया कि हमारा रिवाल्वर और बैग छीन लिया गया। इसी अभियोग में 16.8.95 को देवेन्द्र मुखिया को गिरफ्तार कर लिया गया और वह उसे धाने ले गये। पुलिस ने उसे बेरहमी से पीटा। वह उसे न्यायपालिका के सम्मुख सौंपकर कराने के लिये ले गये। चूंकि देवेन्द्र मुखिया जाने-माने स्थानीय नेता थे, इसलिये स्थानीय जनता वहीं कैम्पस में उनको देखने उमड़ पड़ी। पुलिस ने वहां लाठी चार्ज किया। जज के हस्तक्षेप करने पर पुलिस वहां से हटी। यह बहुत गम्भीर मामला है। मैंने इस सम्बन्ध में प्रधान मंत्री, गृह मंत्री, मुख्यमंत्री और डी.जी.पी को पत्र भी लिखा है। मेरा गृह मंत्री जी से अनुरोध है कि वह अपने स्तर से कार्यवाही करें और जब तक इस मामले की जांच नहीं हो जाती, तब तक आगे की कार्यवाही को रोका जाये।

अध्यक्ष महोदय : आपकी बात बहुत लम्बी हो रही है। मेहरबानी करके प्राम पंचायत का मामला न उठावें।

श्री सूर्य नारायण यादव : राज्य सरकार इसको सुनने के लिए तैयार नहीं है तो हम इसको कहां उठावें।

श्री. रासा सिंह रावत (अजमेर) : अध्यक्ष महोदय, प्रधान मंत्री रोजगार योजना के अन्तर्गत देश के शिक्षित बेरोजगारों को मदद देने के लिए और स्वावलम्बी बनाने के लिये जो उपक्रम प्रारम्भ किया गया, उसमें राष्ट्रीयकृत बैंको और वाणिज्यिक बैंकों का बड़ा असहयोग रहा है। जिला उद्योग अधिकारी के द्वारा चयन होने के बाद और डी.आर. डी.ए. के द्वारा चयन होने के बाद शिक्षित बेरोजगार नवयुवक बैंको के पास उस योजना के अन्तर्गत ऋण लेने के लिए जाते हैं और उस पर मिलने वाली एक लाख रुपये की सबसिडी को लेने जाते हैं तो बैंक के अधिकारी कहते हैं कि हमारे पास नाम नहीं आया है। वह

कई प्रकार की कठिनाईयां और समस्याएँ उनके आगे खड़ी करते हैं और दूसरी औपचारिकताएँ पूरी करने के लिए कहते हैं। औपचारिकताएँ पूरी करने के बाद भी टरकाते रहते हैं। बैंको के चक्कर काट-काट कर उनको निराशा का सामना करना पड़ता है। इसलिये राष्ट्रीयकृत और बाणिज्यिक बैंकों को निर्देश दिये जायें कि वे शिक्षित बेरोजगारों को प्रधान मंत्री रोजगार योजना के अन्तर्गत लोन देने में उदारता बरतें। नियमों का सरलीकरण किया जाये।

श्री जगन्ना जोशी (पुणे) : अध्यक्ष महोदय, पुणे में पब्लिक सेक्टर की एंटीबायोटिक कम्पनी है। उसके 8 प्लांटस में से 7 प्लांटस फायदा नहीं पहुँचा रहे हैं। केवल पैनसलिन का प्लांट मुनाफे में जा रहा है। साल भर में 10-12 करोड़ रुपये का बर्बाद से मुनाफा होता है।

6.00 ब.प.

माननीय प्रधानमंत्री जी ने पिछली बार लालकिले पर भाषण करते समय ऐसा बताया था कि निजी क्षेत्र में जो प्लांट घाटे में होंगे, उनके बारे में भी हम विचार करेंगे। जो फायदे में चल रहे हैं उनको किसी दूसरी जगह स्थानांतरित करने या किसी दूसरे हाथ में चलाने देने पर कोई विचार नहीं है। लेकिन हिन्दुस्तान एण्टीबायोटिक्स ने भी ऐसा किया है एम.ए.टी.जी.बी. करके जो फारेन मल्टीनेशनल कंपनी है, उसको लीज पर चलाने के लिए एक प्लांट देने को मान्य कर दिया है। उसमें बोर्ड आफ डायरेक्टर्स की सब कमेटी ने स्पष्ट करके बताया है कि कम से कम लीज अमाउंट 35 करोड़ रुपये होनी चाहिए, लेकिन वह भी उन्होंने मान्य नहीं किया और बाद में 17 करोड़ रुपये में यह इतने फायदे में चलने वाली है। वहाँ तो 2200 वर्कर्स हैं, उसमें से साढ़े तीन सौ वर्कर्स लेने वाले हैं और बाकी सात प्लांटस वैसे के वैसे बंद पड़े हैं। उनको काम नहीं है। यह सब मामला बहुत घाटे में जाने वाला है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह विनती करता हूँ कि इस मामले में ध्यान दें।

श्री. प्रेम धूमज (इमीरपुर) : अध्यक्ष महोदय, इस साल भारी वर्षा के कारण हिमाचल प्रदेश में जिला ऊन्ना में विशेष करके भयंकर तबाही हुई है। इन छुट्टियों में मैं वहाँ गया था। मेरे अपने ही चुनाव क्षेत्र में खेत पानी में बह गए। भारी वर्षा और बाढ़ के कारण करोड़ों रुपये का नुकसान हुआ है। वहाँ स्वांग नदी है। उसके चैनलाइजेशन के लिए लगातार केन्द्र सरकार के पास प्रदेश सरकार की ओर से आग्रह आ रहा है। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहूँगा कि बाढ़ और वर्षा के कारण जो हानि हुई है उसकी क्षतिपूर्ति के लिए प्रदेश सरकार

को धन दें और ऊना की स्वांग नदी को चैनलाइज करने के लिए कदम उठावें।

श्री परशुराम गंगवार (पीलीभीत) : अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र पीलीभीत में ग्राम नौजलिया और रामनगरा में पूर्वी पाकिस्तान से आए हुए बंगाली बन्धु रहते हैं। जिन्हें वहाँ पर बसाया गया, वहाँ पर जमीन दी गई। लेकिन इस समय नेपाल से नेपाली सेना के जवान हाथियों पर आकर उनको भगा रहे हैं और उनकी जमीनों को छीन रहे हैं। फसल तैयार है और वहाँ की जमीन वे छीनना चाहते हैं। हमारे बंगाली लोग परेशान हैं जो पूर्वी पाकिस्तान से सन् 1950 से वहाँ आए हुए हैं। वहाँ पर हमारी सरकार ने उनको जमीन का पट्टा दिया था लेकिन आज उनकी जमीन छीनी जा रही है जिससे वहाँ रोष व्याप्त है। मैं गृह मंत्री से आग्रह करना चाहूँगा कि नेपाल बर्बाद की सेना और दलालों को रोका जाए, जो उनकी उगाड़ी कर रहे हैं और हमारे बंगाली बंधुओं की जो जमीन है उनके पास रहने दी जाये।

श्री राजबीर सिंह (आंबला) : अध्यक्ष जी, मेरे चुनाव क्षेत्र में पहले तो सूखा व्याप्त था और अब पहाड़ों में अच्छी वर्षा हो गई है। मेरे क्षेत्र में वर्षा तो अधिक नहीं हुई है मगर बाढ़ से पूरा बघावूँ और बरेली जिला त्रस्त हो गया है। वहाँ कांस्टीट्यूएन्सी में दो बड़ी नदियाँ हैं। एक रामगंगा और दूसरी गंगा। दोनों में बाढ़ आई हुई है। बाढ़ से लोग पीड़ित हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहता हूँ कि वह विशेष सहायता वहाँ के लिए प्रदान करे और वहाँ के बाढ़ पीड़ित किसान जिनकी फसल भी बह गई है और मकान भी बह गये हैं, उनकी सहायता के लिए मैं चाहूँगा कि सरकार वहाँ पर अधिक से अधिक जितनी सहायता हो सकती है वह हमारे क्षेत्र की जनता के लिए की जाये जिससे वहाँ बाढ़ से जो नुकसान हुआ है उससे उन्हें कुछ राहत मिल सके।

[अनुबाध]

अध्यक्ष महोदय : धन्यवाद अब सभा कल 22 अगस्त, 1995 को 11 बजे पर पुनः समवेत होने तक के लिए स्थगित होती है।

तत्पश्चात् लोक सभा

मंगलवार 22 अगस्त, 1995/31 श्रावण, 1917 (शक)

के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।