अष्टम माला, खंड 46, अंक 7

Thursday, 9th March, 1989

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

तेरहवां सत्र

(आठवीं लोक सभा)

PARLIAMENT LIBRARY
No. B....60....
Date....5/3/90....

(खंड 46 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य: चार रुपये

लोक सभा वाद-विवाद

का

हिन्दी संस्करण

गुरुवार, 9 मार्च, 1989/18 फाल्गुन, 1910 (शक)

का

<u>शुद्धि-पत्र</u>

पृष्ठ	पंक्ति	शुद्धि
52	नीचे से 3	पंक्ति को निकाल दीजिये ।
53	नीचे से 14	शीर्षक में "शासन" के स्थान पर "भारत" पढ़िये
65	नीचे से 7	"(क) और (ख)" के स्थान पर "(ख) और (ग)" पढ़िये ।

विषय-सूची

अष्टम माला, खंड 47 तेरहवां सत्र, 1989/1910 (शक)

अंक 12 गुरुवार, 9 मार्च, 1989/18 फाल्गुन, 1910 (शक)

		पृष्ठ
मौखिक उत्तर :		
*ंकित प्रश्न संख्या :	204 से 207, 209, 211, 213, 217 और 219	1—26
के लिखित उत्तर :		
तारांकित प्रश्न संख्या :	208, 210, 212, 214 से 216, 218, 220, 221 और 223	27—32
अतारांकित प्रश्न संख्या :	1900 से 1904, 1906 से 2052, 2054 से 2058	33—139
विशेषाधिकार समिति		**141—156**
चौथे प्रतिवेदन पर विचार करने के लिए प्रस्ताव		
सभा-पटल पर रखे गए पत्र		157—161
राज्य सभा से सन्देश		162
सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति		162
54वां प्रतिवेदन		
नियम 357 के अधीन वक्तव्य		162—163
[श्री सी० जंगा रेड्डी]		162
नियम 357 के अधीन वैयक्तिक स्पष्टीकरण		163—164
[श्रीमती वैजयन्तीमाला बाली]		**163**

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

नियम 377 के अधीन मामले 164—166

(एक) उत्तर बिहार के गांवों की बाढ़ से रक्षा करने के लिए कमलाबलान बांध के कोठराम से कुरसेला तक विस्तार किए जाने की आवश्यकता

श्री राम भगत पासवान 164

(दो) बम्बई में कांदीवली और बोरीविली के बीच दत्ता पाढ़ा रेलवे फाटक पर ऊपरी पुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

श्री अनूप चन्द शाह 164

(तीन) बाह्य दिल्ली के गांवों को पानी की नियमित आपूर्ति सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

श्री भरत सिंह 164

(चार) महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र में एक पृथक दूरसंचार निदेशालय स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री अशोक शंकरराव चव्हाण 165

(पांच) नारियल की अधिक उपज वाली किस्म तैयार किए जाने के लिए अनुसंधान किए जाने की आवश्यकता

श्री आई० रामा राय 165

(छः) बी० ई० सी० उर्वरक संयंत्र, सिरीगही (मध्यप्रदेश) के प्रबंधकों के विरुद्ध वातावरण को प्रदूषित किए जाने के लिए कार्यवाही किए जाने की आवश्यकता

डा० प्रभात कुमार मिश्र 165

(सात) पंजाब सरकार के कर्मचारियों की मांगें माने जाने की आवश्यकता

श्री बलवंत सिंह रामूवालिया 166

(आठ) उन चिकित्सकों को, जिनके पास एम० बी० बी० एस० या एम० डी० की डिग्रियां नहीं हैं, मान्यता दिए जाने की आवश्यकता

श्री श्रीहरि राव 166

रेल बजट, 1989-90 - सामान्य चर्चा 167—246

श्री काली प्रसाद पांडेय 167

श्रीमती केसरबाई क्षीरसागर 169

श्री बालासाहिब विखे पाटिल 170

श्री चन्द्र किशोर पाठक 173

श्री पीयूष तिरकी 174

श्री सलाउद्दीन 175

श्री वी० कृष्ण राव 176

श्री अशोक शंकरराव चव्हाण	178
श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी	180
श्रीमती ऊषा रानी तोमर	185
श्री जगन्नाथ चौधरी	186
श्री जगन्नाथ पटनायक	187
श्री चरनजीत सिंह वालिया	189
श्री जैनुल बशर	191
श्री प्रताप भानु शर्मा	193
श्री नित्यानन्द मिश्र	195
प्रो॰ सैफुद्दीन सोज़	198
श्री मोहम्मद अयूब खां (झुंझुनू)	200
श्री कैलाश यादव	202
श्री के॰ जे॰ अब्बासी	203
श्री सुरेश कुरुप	205
श्री शरद दिघे	206
श्रीमती किशोरी सिंह	208
श्री कुंवर राम	210
श्री सी॰ जंगा रेड्डी	212
श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी	213
डा॰ फूलरेणु गुहा	215
श्री वृद्धि चन्द्र जैन	217
श्री अताउर्रहमान	218
श्री विष्णु मोदी	220
श्री चनैया ओडेयर	221
श्री राम प्यारे पनिका	222
श्री जनक राज गुप्त	224
श्री श्रीहरि राव	226
श्री चिन्तामणि जैना	228
श्री निर्मल खत्री	230
श्री डाल चन्द्र जैन	231
श्री अजित कुमार साहा	232

श्री राम नगीना मिश्र	233
श्री गिरधारी लाल व्यास	234
श्री चिरंजी लाल शर्मा	236
श्री मनफूल सिंह चौधरी	238
श्री तपेश्वर सिंह	240
श्री निहाल सिंह जैन	240
श्री नरेन्द्र बुदानिया	242
चौधरी सुन्दर सिंह	243
श्री माणिकराव होडल्य गावित	243
श्री सत्यनारायण पंवार	244
श्री के० डी० सुल्तानपुरी	245

लोक सभा

गुरुवार, 9 मार्च, 1989/ 18 फाल्गुन, 1910 (शक)

लोक सभा 11 बजे म॰ पू॰ पर समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

निरक्षरता दूर करना

[अनुवाद]

*204. श्री धर्मपाल सिंह मलिक:

श्री प्रकाश चन्द्र :

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

(क) सरकार ने पिछले तीन वर्षों के दौरान निरक्षरता दूर करने के लिए विभिन्न योजनाओं के लिए कितनी रकम मंजूर की और राज्यवार और वर्षवार वास्तव में कितनी रकम खर्च की गई; और

(ख) किन राज्यों ने सरकार द्वारा मंजूर की गई राशि का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया और इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) और (ख) एक विवरण (5 भागों में) सभा पटल पर रख दिया गया है।

सरकार द्वारा प्रदान की गई राशि का उपयोग न करने के निम्नलिखित कारण हैं:—

(क) चालू योजनागत योजनाओं की समीक्षा तथा संशोधन और राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों की ओर से उन्हें अपनाने और कार्यान्वित करने में विलम्ब।

(ख) राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा क्षेत्र कार्यालयों को समेकित निधि से निधियों के हस्तांतरण में विलम्ब।

विवरण-1

ग्रामीण कार्यात्मक साक्षरता परियोजना के अंतर्गत राज्य सरकार द्वारा दिए गए और उपयोग में लाए गए अनुदान

(लाखों रुपयों में)

सं॰	राज्य / संघ शासित क्षेत्र	दी गई राशि			खर्च की गई राशि		
		1985-86	86-87	87-88	1985-86	86-87	87-88
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	258.66	258.66	257.63	191.50	191.03	243.30
2.	असम	131.77	151.42	127.25	113.64	137.64	127.25
3.	बिहार	370.39	515.73	381.54	253.78	507.29	371.54
4.	गुजरात	205.90	181.34	142.58	120.00	125.20	100.00
5.	हरियाणा	105.98	102.55	89.90	93.27	102.55	89.90

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	दी गई राशि			खर्च की गई राशि		
		1985-86	86-87	87-88	1985-86	86-87	87-88
1	2	3	4	5	6	7	8
6.	हिमाचल प्रदेश	37.20	34.04	28.70	30.04	33.19	28.70
7.	जम्मू और कश्मीर	51.66	51.66	52.34	27.31	33.61	45.68
8.	कर्नाटक	214.13	248.71	219.34	163.06	232.92	219.34
9.	केरल	109.43	107.61	118.03	94.27	82.04	96.61
10.	मध्य प्रदेश	279.00	270.40	342.00	276.49	270.40	342.00
11.	महाराष्ट्र	356.60	355.40	311.34	221.62	269.35	311.34
12.	मणिपुर	53.31	53.31	43.87	53.73	49.03	43.76
13.	मेघालय	37.83	36.18	27.97	28.30	34.86	27.97
14.	नागालैण्ड	20.73	20.78	40.55	20.43	20.64	26.54
15.	उड़ीसा	189.02	197.02	231.56	172.29	159.59	175.60
16.	पंजाब	62.33	62.78	64.42	53.98	62.78	64.42
17.	राजस्थान	321.85	318.35	272.74	254.09	296.16	272.74
18.	सिक्किम	18.38	26.57	22.99	14.21	26.57	8.46
19.	तमिलनाडु	268.61	264.14	264.64	256.34	260.50	256.24
20.	त्रिपुरा	38.76	39.44	48.91	19.53	20.53	23.41
21.	उत्तर प्रदेश	632.35	557.28	438.33	532.16	557.28	438.32
22.	पश्चिम बंगाल	167.31	163.13	134.13	100.84	130.01	134.13
23.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	4.37	5.45	4.94	3.32	4.51	3.92
24.	अरुणाचल प्रदेश	14.16	16.26	15.33	12.73	15.42	12.96
25.	चण्डीगढ़	4.00	4.40	4.00	3.35	4.40	Nil
26.	दादर और नागर हवेली	3.90	3.05	2.63	2.12	2.63	2.22
27.	दिल्ली	9.95	5.53	5.17	5.56	4.36	3.10
28.	गोआ	8.51	5.00	2.00	3.51	5.00	2.00
29.	लक्षद्वीप	.56	.50	2.51	.56	.24	.55
30.	मिज़ोरम	10.39	10.40	13.42	8.92	2.98	13.42
31.	पाण्डिचेरी	13.43	8.98	9.95	10.13	7.03	8.96
	कुल :	4021.84	4076.07	3720.70	3122.68	3667.74	3493.48

विवरण - 2

राज्य संसाधन केन्द्रों को दिए गए और साक्षरता किटें तैयार करने के लिए उपयोग में लाए गए अनुदान

क्र०सं०	राज्य संसाधन केन्द्र का नाम	1985-86	1986-87	1987-88
1.	दीपायतन, पटना	13,20,000	15,75,200	25,00,000
2.	साक्षरता गृह, लखनऊ	16,80,000	29,05,000	30,00,000
3.	भारतीय ग्रामीण महिला संघ, इन्दौर	7,20,000	9,44,000	10,00,000
4.	तामिल नाडु सतत शिक्षा बोर्ड, मद्रास	15,60,000	17,60,000	15,00,000
5.	कनफिड, त्रिवेन्द्रम	7,20,000	8,80,000	—
6.	राज्य संसाधन केन्द्र, पुणे	13,20,000	16,40,000	20,00,000
7.	जामिया मिलिया इस्लामिया, नई दिल्ली	3,60,000	4,50,400	—
8.	गुजरात विद्यापीठ, अहमदाबाद	9,60,000	11,39,600	15,00,000
9.	राजस्थान प्रौढ़ शिक्षा संघ, जयपुर	12,00,000	13,16,400	15,00,000
10.	बंगाल समाज सेवा लीग, कलकत्ता	9,60,000	12,14,000	15,00,000
11.	कर्नाटक राज्य प्रौढ़ शिक्षा परिषद्, मैसूर	6,00,000	8,81,600	15,00,000
12.	उत्कल नवजीवन मैंडल, उड़ीसा	12,00,000	—	—
13.	एस. आर. सी. उस्मानिया विश्वविद्यालय, हैदराबाद	—	2,35,800	—
14.	एस. आर. सी., श्रीनगर	—	40,000	2,00,000
15.	क्षेत्रीय संसाधन केन्द्र, चंडीगढ़	—	3,34,600	3,00,000
1.	अरुणाचल प्रदेश सरकार	—	—	1,00,000
2.	उड़ीसा सरकार	—	8,00,000	17,00,000
3.	असम सरकार	—	1,00,000	10,00,000
4.	हरियाणा सरकार	—	—	10,00,000
5.	मणिपुर सरकार	—	—	2,00,000

विवरण-3(क)

1985-86 के दौरान प्रौढ़ शिक्षा के क्षेत्र में कार्यरत स्वैच्छिक एजेंसियों को सहायता की योजना के अंतर्गत स्वैच्छिक एजेंसियों को (राज्यवार) दिए गए अनुदान

क्रम सं०	राज्य/संघशासित क्षेत्र का नाम	दिया गया अनुदान रुपये
1.	आन्ध्र प्रदेश	20,50,649
2.	असम	15,97,319
3.	बिहार	10,54,711
4.	गुजरात	75,99,654
5.	हरियाणा	4,08,500
6.	हिमाचल प्रदेश	1,80,000
7.	कर्नाटक	52,48,733
8.	केरल	5,01,275
9.	मध्य प्रदेश	5,28,000
10.	महाराष्ट्र	37,47,211
11.	मणिपुर	3,21,105
12.	नागालैंड	18,000
13.	उड़ीसा	14,88,834
14.	राजस्थान	26,56,004
15.	तमिलनाडु	54,65,161
16.	उत्तर प्रदेश	66,95,318
17.	पश्चिम बंगाल	22,20,718
18.	दिल्ली	14,29,019
19.	गोवा, दमन और दीव	22,200
	कुल:	4,32,33,411

निम्नलिखित के लिए व्यय	रुपये
I. श्रमिक विद्यापीठ	1,38,145
II. राज्य संसाधन केन्द्र	61,59,769
III. राज्य संसाधन केन्द्रों द्वारा साक्षरता किट तैयार करना	1,20,00,000
कुल जोड़:	6,15,30,325
ई०सी०एकक के रिकार्ड के अनुसार व्यय	6,20,55,255

विवरण-3 (ख)
1986-87 के दौरान स्वैच्छिक एजेंसियों को दिए गए अनुदान (राज्यवार)

क्र॰सं॰	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	अनुमोदित स्वैच्छिक एजेंसियों की संख्या	अनुमोदित प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की संख्या	दिया गया कुल अनुदान (रु॰)
1.	आन्ध्र प्रदेश	6	120	10,23,124
2.	असम	12	480	14,67,179
3.	बिहार	5	205	5,49,403
4.	गोवा	-	-	11,214
5.	गुजरात	59	4,055	1,00,27,449
6.	हरियाणा	9	840	21,45,890
7.	हिमाचल प्रदेश	1	30	83,000
8.	कर्नाटक	22	895	23,38,222
9.	केरल	1	5	9,000
10.	मध्य प्रदेश	12	650	17,50,529
11.	महाराष्ट्र	58	2,580	65,51,702
12.	मणिपुर	2	200	4,98,970
13.	नागालैंड	2	10	24,900
14.	उड़ीसा	17	420	10,88,127
15.	पंजाब	3	90	2,18,000
16.	राजस्थान	20	850	27,38,188
17.	तमिलनाडु	40	3,065	85,71,550
18.	उत्तर प्रदेश	85	3,590	87,31,078
19.	पश्चिम बंगाल	11	670	18,85,650
20.	दिल्ली	17	1,160	29,39,626
		382	19,915	5,26,52,801

विवरण-3 (ग)

1987-88 के दौरान प्रौढ़ शिक्षा के क्षेत्र में कार्यरत स्वैच्छिक एजेंसियों को सहायता की योजना के अंतर्गत स्वैच्छिक एजेंसियों को दिए गए अनुमोदित/ कुल अनुदानों के ब्यौरे

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	स्वैच्छिक एजेंसियों की सं०	प्रौ०शि०के० की सं०	अनुमोदित अनुदान	दिया गया कुल अनुदान
1	2	3	4	5	6
1.	आन्ध्र प्रदेश	14	1540	67,92,300	54,60,072
2.	असम	9	390	15,26,700	15,41,541
3.	बिहार	5	320	13,70,300	17,68,734
4.	गुजरात	38	2975	1,11,09,985	99,31,867
5.	हरियाणा	4	830	30,91,000	27,68,800
6.	हिमाचल प्रदेश	-	-	-	45,730
7.	कर्नाटक	29	2070	68,74,200	62,19,646
8.	केरल	3	230	9,62,700	7,00,000
9.	मध्य प्रदेश	1	600	26,19,400	21,71,450
10.	महाराष्ट्र	23	655	22,52,585	22,87,448
11.	मणिपुर	4	280	7,76,500	6,41,500
12.	नागालैंड	1	5	12,450	13,450
13.	उड़ीसा	19	990	36,74,300	28,68,691
14.	पंजाब	1	15	47,185	80,750
15.	राजस्थान	15	1810	63,82,850	38,95,321
16.	तमिलनाडु	28	2930	1,02,69,000	95,66,735
17.	उत्तर प्रदेश	82	5190	1,81,75,270	1,55,60,051
18.	पश्चिम बंगाल	11	1080	34,34,200	33,15,037
19.	दिल्ली	14	1110	46,44,400	34,91,035
	कुल	301	23020	8,40,15.325	7,23,27,858

विवरण- 4

योजना का नाम : प्रशासनिक ढाचें को सुदृढ़ करना (रूपये लाखों में)

क्र॰ सं॰	राज्य/संघशासित क्षेत्र	वास्तव में दी गई राशि			खर्च की गई राशि		
		1985-86	1986-87	1987-88	1985-86	1986-87	1987-88
1.	आन्ध्र प्रदेश	8.00	18.03	14.90	11.28	12.79	*
2.	असम	13.36	16.04	18.11	10.33	15.78	16.92
3.	बिहार	36.13	37.47	44.38	36.13	40.65	48.19
4.	गुजरात	17.13	15.00	27.19	17.13	20.03	27.40
5.	हरियाणा	11.63	14.65	14.96	11.75	12.02	*
6.	हिमाचल प्रदेश**	-	-	-			
7.	जम्मू और कश्मीर**	-	-	-	-	-	
8.	कर्नाटक	15.00	20.00	20.00	18.31	21.33	29.08
9.	केरल	1.59	1.90	2.15	1.59	1.90	2.15
10.	मध्य प्रदेश	33.62	28.12	31.81	24.08	24.59	30.77
11.	महाराष्ट्र	26.71	27.95	32.19	25.10	28.61	39.70
12.	मणिपुर	1.71	1.77	4.14	1.71	1.55	2.08
13.	मेघालय**	-	-				
14.	नागालैंड	6.96	7.14	7.87	6.96	7.64	8.30
15.	पंजाब	2.00	3.42	2.86	2.19	2.98	2.92
16.	उड़ीसा	3.41	5.00	4.25	2.36	4.30	3.66
17.	राजस्थान	10.07	31.63	23.00	7.27	7.22	22.69
18.	सिक्किम**	-	-				
19.	तमिलनाडु	16.55	18.00	25.24	18.51	22.45	25.17
20.	त्रिपुरा	0.95	1.02	1.53	0.85	1.00	1.17
21.	उत्तर प्रदेश	37.31	35.25	48.52	29.92	33.50	43.20
22.	पश्चिम बंगाल	5.48	6.63	7.63	5.43	6.63	6.71
23.	अंडमान तथा निकोबार द्वीप समूह	1.71	2.03	2.37	1.65	1.10	1.80
24.	अरुणाचल प्रदेश	0.49	1.87	4.22	00.49	1.87	3.61
25.	चंडीगढ़	1.97	2.09	2.76	1.79	1.93	2.00
26.	दादरा और नागर हवेली**	-					
27.	दिल्ली	1.77	2.65	3.25	1.67	2.6€	3.26
28.	गोवा	0.69	0.92	1.14	0.71	0.94	1.21
29.	लक्षद्वीप	0.58	0.82	1.04	0.58	0.82	0.34
30.	मिजोरम**	-					
31.	पांडिचेरी	1.14	1.16	1.54	1.14	1.02	1.48
32.	दमन और द्वीप**	-					

* व्यय आंकडे अभी प्राप्त होने है।

** राज्य/संघशासित क्षेत्र योजना के अंतर्गत सुविधा का लाभ नहीं उठा रहे है।

विवरण-5

जन शिक्षण निलायम की योजना के अन्तर्गत 1987-88 के दौरान दिए गए अनुदानों की राशि

(रुपये लाखों में)

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1987-88
1.	आन्ध्र प्रदेश	31.45
2.	असम	25.50
3.	बिहार	51.00
4.	गुजरात	195.50
5.	हरियाणा	28.50
6.	हिमाचल प्रदेश	15.30
7.	जम्मू और काश्मीर	17.85
8.	कर्नाटक	51.00
9.	केरल	15.30
10	मध्य प्रदेश	76.50
11.	महाराष्ट्र	53.87
12.	मणिपुर	8.50
13.	मेघालय	6.38
14.	नागालैण्ड	4.25
15.	उड़ीसा	42.50
16.	पंजाब	5.10
17.	राजस्थान	68.00
18.	सिक्किम	0.68
19.	तमिलनाडु	59.50
20.	त्रिपुरा	3.40
21.	उत्तर प्रदेश	52.96
22.	पश्चिम बंगाल	14.03
23.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	0.85
24.	चण्डीगढ़	1.28
25.	दिल्ली	2.55
26.	लक्षद्वीप	1.28
27.	गोवा	0.17
28.	अरूणाचल प्रदेश	11.48
29.	मिजोरम	0.26
30.	पांडिचेरी	5.10
31.	दादरा व नागर हवेली	0.34

[हिन्दी]

श्री धर्मपाल सिंह मलिक: माननीय अध्यक्ष जी, मंत्री महोदय ने जो उत्तर दिया है मैं उसके सम्बन्ध में दो बातों पर और डिटेल चाहता हूं। महिलाओं को शिक्षा, अनुसूचित जाति के लोगों के लिए शिक्षा और प्रौढ़ों की शिक्षा पर कितना खर्च हुआ है।

आपने पिछले तीन सालों की जो डिटेल दी है, उसके अन्तर्गत अर्बन एजूकेशन के लिये आपने कितना पैसा खर्च किया है, रूरल लोगों को एजूकेट करने के लिये कितना पैसा खर्च किया है। देहातों में आपने कितना पैसा रिलीज किया और शहरी लोगों को एजूकेट करने के लिए कितना पैसा रिलीज किया। क्या माननीय मंत्री जी सैक्टर-वाइज, विमैन एजूकेशन, एडल्ट एजूकेशन और शैडयूल्ड कास्ट एजूकेशन पर हुए खर्च को बताने का कष्ट करेंगे।

श्री एल० पी० शाही: महोदय, यदि प्रश्न के उत्तर को देखा जाये तो पिछले तीन सालों में इल्लिटरेसी हटाने के लिए हमने कितनी राशी स्वीकृत की, उसका क्या यूटिलाइजेशन हुआ, वह पूरा ब्यौरा दिया हुआ है। जहां तक प्रश्न है कि शैडयूल्ड कास्ट, अर्बन या रूरल एजूकेशन पर अलग-अलग कितनी राशि खर्च हुई, न तो प्रश्न में ऐसा पूछा गया है और न हम वैसा रिकार्ड रखते हैं। इल्लिटरेसी रिमूवल के लिये हमने कई कार्यक्रम अपनाये हैं, अगर आपकी आज्ञा हो तो मैं पूरे आंकड़े देने के लिये तैयार हूं।

श्री धर्मपाल सिंह मलिक: मेरा दूसरा प्रश्न है कि सरकार इल्लिटरेसी रिमूवल के लिए बहुत खर्चा करती है परन्तु मेरे ख्याल में उसकी प्रौपर मौनिटरिंग न होने से परिणाम उतने अच्छे नहीं मिल रहे हैं। मैं जानना चाहता हूं कि इस स्कीम को ठीक ढंग से इम्पलीमैंट करने के लिये क्या सरकार के पास कोई ऐसी प्रपोजल है कि ग्राम पंचायतों के माध्यम से विभिन्न कार्यक्रमों की मौनिटरिंग करायी जाये कि हमारे पैसे का ठीक से यूटिलाइजेशन हो रहा है या नहीं। दूसरे हमारे गांवों में असंख्य एजूकेटिड अनएम्पलायड युथ्स बेकार बैठे हैं, खास तौर से ग्रेजुएट डबल ग्रेजुएट एण्ड मोर-दैन ग्रेजुएट, हम उनकी सर्विसिंज इस प्रयोजनार्थ क्यों न इस्तेमाल करें जिससे एक ओर उनकी बेरोजगारी दूर होगी, दूसरी तरफ वे देश से इल्लिटरेसी रिमूवल में हमारी सहायता करेंगे।

श्री एल० पी० शाही: महोदय, वस्तुतः गांवों में इल्लिटरेसी एक फिनौमिना है, शहरों से ज्यादा गांवों में निरक्षरता है। इसलिए गांवों की ओर ध्यान ज्यादा देने की आवश्यकता है। इसी ख्याल से हमारी ओर से विभिन्न पहलुओं और भिन्न दिशाओं से एप्रोच करने की कोशिश की जा रही है। इल्लिटरेसी रिमूवल के लिए रूरल फंक्शनल लिटरेसी प्रोजैक्ट बहुत दिनों से चल रहा है। दूसरा प्रोग्राम उनके लिये है जो एक बार सीख कर फिर भूल जाते हैं; पोस्ट लिटरेसी एण्ड फौलो-अप प्रोग्राम। तीसरे, हमने हर स्टेट एण्ड यूनियन टैरिटरी में स्टेट लेवल पर एक डायरैक्टरेट और डिस्ट्रिक्ट लेवल पर एडल्ट एजूकेशन ऑफिस कायम करने का निर्णय लिया है ताकि इस कार्य का ठीक से सुपरवीजन किया जा सके। इसके लिए हम अलग से पैसा देते हैं। चौथे, हम वालेंटरी एजेन्सियों के माध्यम से, देहातों और शहरों में जहां आवश्यक है, निरक्षरता दूर करने का काम कर रहे हैं। वालेंटरी एजेन्सियों की मदद करते हैं। इसके अलावा श्रमिक विद्यापीठ के द्वारा भी यह काम चलाया जाता है। अभी मास प्रोग्राम फार फंक्शनल लिटरेसी मई, 1986 से शुरू किया है जिसमें एन० एस० एस० और उससे बाहर के स्टूडैंट्स बड़ी संख्या में हमने लगाने की कोशिश की है। इसलिए कई काम हुए हैं। जहां तक मौनिटरिंग का सवाल है, वह स्टेट गवर्नमैंट और यूनियन टैरिटरीज एडमिनिस्ट्रेशन के मारफत चलाया

जाता है। हम हर स्टेट गवर्नमैंट के स्टेट डायरैक्टरेट और डिस्ट्रिक्ट ऑफिस, एडल्ट एजूकेशन के लिए, का खर्च भी देते हैं। होता यह है कि हम जो पैसा यहां से देते हैं वह स्टेट गवर्नमैंट के कन्सौलिडेटिड फण्ड या यूनियन टैरिटरी के कन्सौलिडेटिड फण्ड में चला जाता है, जिससे उनके वेज-एण्ड-मीन्स इम्प्रूव हो जाते हैं और हमारे यहां से पैसा देने के बावजूद, वहां से सैंक्शन होने में देर हो जाती है, जब कि स्टेट गवर्नमैंट में जाने के बाद, वह पैसा उन हैड में चला जाना चाहिये, जिसके लिये वह स्वीकृत हुआ है। इससे वहां देर हो जाती है। हम राज्य सरकारों को लिख रहे हैं, बराबर तकाजा कर रहे हैं, और अपने अधिकारियों को भी भेजते हैं ताकि वहां जाकर वे इसे एक्सपेडाइट करायें। जहां तक मौनिटरिंग की बात हुई तो इस लिहाज से यह कदम उठाए जा रहे हैं। दूसरी बात है कि जो हमने एसेसमैंट किया उसका क्या रिजल्ट हुआ। एक तो एग्जीक्यूटिव एजेन्सी से फिगर्स बनकर आते हैं कि इतने लाख और इतने हजार आदमी इन्वाल्वड हैं लेकिन हम यह बात सोच रहे हैं कि इसको इंडिपैंडैंट आर्गेनाइजेशन से एसैस कराएं और उसके लिए हम लोगों ने बातचीत की है जिसके लिए मद्रास का इंस्टीट्यूट आफ डैवलपमैंट स्टडीज़ है, त्रिवेन्द्रम का सैंटर आफ डैवलपमैंट स्टडीज़ है, बंगलौर का इंस्टीट्यूट आफ सोशल एंड इकनामिक चेंज है, बम्बई का टाटा इंस्टीट्यूट आफ सोशल साइंसेज़ है और इंस्टीट्यूट आफ मैनेजमैंट अहमदाबाद, बंगलौर और कलकत्ता है तथा इंस्टीट्यूट आफ डैवलापमैंट स्टडीज़ जयपुर है व ए० एन० सिन्हा इंस्टीट्यूट आफ पटना है। इस स्वायत्त संस्थाओं से हम लोगों ने लिखा-पढ़ी की है और उनको कहा है कि वह इंडीपैंडैंटली एसेस कर के बताएं कि क्या रिजल्ट हुआ है और इसमें क्या किया जा सकता है।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० शिवशंकर): मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूं कि यह सही है कि इस स्कीम में काफी कुछ पैसा खर्च हो रहा है और जितने अच्छे परिणाम इसके निकलने चाहिएं वह नहीं निकल रहे हैं। मैं एक बात यह भी निवेदन कर दूं कि जितने भी हमारी कन्सल्टेटिव कमेटी के मेम्बर्स हैं उनको 300 प्रोजेक्ट्स की लिस्ट देकर उनको एक खत लिखकर यह रिक्वैस्ट किया है कि वह मेहरबानी करके वहां जाकर ये प्रोजेक्ट देखें। अगर कोई सदस्य इसमें दिलचस्पी रखते हों तो मैं आह्वान करता हूं कि हम सारी सुविधाएं देंगे कि वह जाकर प्रेजेक्ट देखें और हमें रिपोर्ट करें कि इसमें कहां गलती है। अगर वह थोड़ा सा हाथ बंटाएंगे तो बहुत अच्छा होगा।

[अनुवाद]

प्रो० एन० जी० रंगा: सरकार द्वारा राज्य स्तर और केन्द्रीय स्तर पर किए जा रहे सभी बड़े और वास्तविक प्रयासों के बावजूद निरक्षरता की दर निरन्तर विचारणीय बनी हुई है। क्या इस समय सरकार के लिए यह जरूरी नहीं कि वह सभी स्वयंसेवी एजेंसियों और विधायकों तथा मंत्रियों के सहयोग से वर्ष में कम से कम एक सप्ताह को साक्षरता सप्ताह मनाने के लिए एक राष्ट्रीय अभियान चलाएं? मैं इसे निरक्षरता विरोधी नहीं मानूंगा। मैं इसे साक्षरता का एक सप्ताह कहूंगा। सभी शिक्षित व्यक्तियों को शेष जनता के समक्ष एक उदाहरण पेश करने के लिए उस सप्ताह के दौरान इस अभियान में भाग लेना चाहिए ताकि इस निरक्षरता को कम करने का वास्तव में प्रयास किया जा सके। मुझे खुशी है कि इनमें से कई संगठन, जिसमें अखिल भारतीय प्रौढ़ शिक्षा सोसाइटी भी शामिल है, अच्छा कार्य कर रहे हैं। उदाहरण के लिए हाल ही में आयोजित की गई दौड़ जिसका प्रसारण दूरदर्शन से किया गया था, के माध्यम से देश की जनता को स्वास्थ्य तथ्य के साथ साथ राष्ट्रीय एकता के बारे में बताया गया। संबद्ध मंत्रालय को भी ऐसा ही अभियान चलाना चाहिए जिसमें इस संसद तथा विधानसभाओं के सदस्यों को तहेदिल से सहयोग देना चाहिए।

श्री पी० शिवशंकर: मैं इस मामले पर माननीय सदस्यों, विशेषकर इस सभा के वयोवृद्ध सदस्य की उत्सुकता की सराहना करता हूं। हम यह देखने का हर संभव प्रयास कर रहे हैं कि जहां तक संभव हो इस निरक्षरता को समाप्त किया जाए। देश में साक्षरता 14% से बढ़कर 36% तक पहुंच गई। जनसंख्या में वृद्धि

तथा अन्य घटकों को भी ध्यान में रखना होता है। साथ ही संसाधनों की कमी को भी ध्यान में रखना होगा।

लेकिन माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है वह विचार किए जाने के योग्य है। मैं इसकी जांच करूंगा। यदि माननीय सदस्य और मंत्री यह काम करना चाहते हैं तो यह बहुत अच्छी बात है। हम उसका स्वागत करेंगे।

कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश में सोने और तांबे की नई खानें

*205. **श्री वी॰ कृष्ण राव:**

श्री एस॰एम॰ गुरड्डी:

क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश और उनके आस पास के राज्यों में सोने और तांबे के ऐसे नये भंडार मिले हैं जिनका वाणिज्यिक दृष्टि से खनन किया जा सकता है;

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

(ग) इनके वाणिज्यिक दृष्टि से खनन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) से (ग): एक विवरण सभा पटल पर रखा है।

विवरण

(क) और (ख): कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश और अन्य पड़ोसी राज्यों में हाल ही में सोने और तांबे के कोई नये उपयोगी निक्षेप नहीं मिले हैं, हां चिगारगुंटा (आन्ध्र प्रदेश) नामक एक स्वर्ण निक्षेप मिला है, जहां 6.91 ग्राम/टन ग्रेड का 13 लाख टन अयस्क का आकलन किया गया है, जिसका भारत गोल्ड माइन्स लि० द्वारा खान के रूप में विकास किया जा रहा है। तथापि, कुछ ऐसे क्षेत्रों में खोज जारी हैं, जो स्वर्ण प्राप्ति के लिये विख्यात रहे हैं, जैसे कर्नाटक में गदाग गोल्ड फील्ड, हट्टी-मस्की शिष्ट पट्टी, चित्रदुर्ग शिष्ट पट्टी तथा नग्गीहाली शिष्ट पट्टी तथा आन्ध्र प्रदेश में रामगिरी गोल्ड फील्ड, पेंकचेरला शिष्ट पट्टी और दक्षिण कोलार शिष्ट पट्टी। गदाग शिष्ट पट्टी (कर्नाटक) के होसुर-चैम्पीयन प्रखण्ड और मैसूर खान प्रखण्ड तथा नग्गीहाली शिष्ट पट्टी के केपिनकोट प्रखण्ड में खनिज गवेषण निगम द्वारा विस्तृत गवेषण किया जा रहा है। खनिज गवेषण निगम लि० ने हट्टी गोल्ड माइन्स लि० के लिये हट्टी-मस्की शिष्ट पट्टी (कर्नाटक) के बुदिनी प्रखण्ड में भी विस्तृत गवेषण किया है।

भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण द्वारा इस समय कर्नाटक की चिगारगुन्टा तांबा खान से लगे उत्तरी तथा दक्षिणी प्रखण्डों में खोज की जा रही है।

(ग) इन निक्षेपों के वाणिज्यिक विदोहन का निर्णय, उनके विस्तृत गवेषण एवं साध्यता अध्ययन पूरे होने के बाद उनकी प्रौद्यो-आर्थिक उपादेयता की पुष्टि होने पर ही लिया जा सकेगा।

श्री० वी० कृष्ण राव: महोदय, मुझे खुशी है कि मंत्री महोदय ने कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश तथा अन्य पड़ोसी राज्यों में उपलब्ध सोने और तांबे के अयस्क का विवरण दिया है। मंत्री महोदय ने आगे कहा है कि कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश में सोने और तांबे के कोई नए निक्षेप नहीं मिले हैं, भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण द्वारा इस समय कर्नाटक की चित्रदुर्ग तांबा खान से लगे उत्तरी तथा दक्षिणी प्रखंडों में खोज की जा रही है। इसके लिए उन्होंने कितनी धनराशि अवांटित की है? सर्वेक्षण कब पूरा होगा? कोलार गोल्ड फील्ड में स्वर्ण अयस्क में विचारणीय गिरावट हुई है। इस क्षेत्र में सोने की खदानों को बंद किया जा रहा है। हजारों श्रमिक बेरोजगार हो रहे हैं। इन बातों का ध्यान म रखकर क्या मन्त्री महोदय इस सम्मानीय सभा को यह आश्वासन देंगे कि इस काम के लिए अधिक धनराशि आवंटित की जाएगी और कर्नाटक राज्य

में गवेषण करके और कारखाने को आधुनिक बनाकर स्वर्ण अयस्क प्राप्त करने की प्रक्रिया में तेजी लायेंगे।

श्री एम० एल० फोतेदार: महोदय, जहां तक सर्वेक्षण और अन्वेषण का संबंध है, मैं यह कहना चाहता हूं कि यह एक निरन्तर प्रक्रिया है। माननीय सदस्य ने भारत गोल्ड माइन्स लिमिटेड और अन्य बातों के बारे में पूछा है। यह सच है कि वहां पर सोना कम मिला है। अयस्क में सोने का अंश भी कम है। हम नवीनतम प्रौद्योगिकी प्राप्त करने का हर संभव प्रयास कर रहे हैं ताकि हम जहां तक संभव हो अयस्क से अथवा अपशिष्ट से सोना प्राप्त कर सकें।

श्री वी० कृष्ण राव: मंत्री महोदय अच्छी तरह जानते हैं कि कर्नाटक में तुमकुर जिले में बेल्लार गोल्ड माइन्स बंद कर दी गई है क्योंकि टेलर एंड कंपनी के कथन को देखते हुए वहां और अयस्क निक्षेप उपलब्ध नहीं हैं। कर से बचने के लिए उन्होंने ऐसा किया है। यद्यपि वहां 6-7 ग्राम ग्रेड के निक्षेप हैं फिर भी उन्होंने यह दर्शाया है कि 1-2 ग्रा० ग्रेड का अयस्क ही उपलब्ध है। समूचे खनन क्षेत्र को उद्यान क्षेत्र बना दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या उस क्षेत्र में अयस्क में 7-8 ग्राम सोना उपलब्ध है और सरकार की इस बारे में क्या प्रतिक्रिया है।

श्री० एम० एल० फोतेदार: मैंने माननीय सदस्य को बताया है कि केवल 4 ग्राम प्रति टन ग्रेड का अयस्क ही खनन योग्य है। जहाँ तक कोलार गोल्ड फील्ड्स का संबंध है वहाँ 4-6 ग्राम प्रति टन ग्रेड का अयस्क है। यह जानकारी गलत है कि वहाँ इससे अधिक ग्रेड का अयस्क उपलब्ध है।

श्री वी० कृष्ण राव: मैंने कर्नाटक और बेल्लार गोल्ड माइन्स का जिक्र किया है।

श्री एम० एल० फोतेदार: मैं केवल कर्नाटक का जिक्र कर रहा हूं।

श्री वी० कृष्ण राव: मैंने पहले कोलार गोल्ड फील्ड्स के बारे में पूछा है। अब मैं बेल्लार गोल्ड फील्ड्स के बारे में पूछ रहा हूं।

श्री एम० एल० फोतेदार: मैं इसकी जांच करूंगा।

डा० कृपासिंधु भोई: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से, जोकि **रत्न गर्भ भारत** के प्रभारी अधिकारी हैं, यह जानना चाहता हूं कि क्या कर्नाटक के उस विशेष गोल्ड फील्ड में खुदाई करके व्यापक अन्वेषण किया गया है और खुदाई में अयस्क, क्वार्टज-बिन आदि में सोने का प्रतिशत कितना है और उस के क्या परिणाम निकले हैं। मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय को इस तथ्य की ज़ानकारी है कि उड़ीसा में क्योंझर जिले के सलीयाकेना क्षेत्र में पर्याप्त सोना उपलब्ध है। जब तक काम में तेजी लाने के लिए इसे मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन को नहीं सौंपा जाता, आपको इसके परिणाम नहीं मिलेंगे। आपको परिणाम केवल वही बता सकते हैं। अन्वेषण कार्यक्रम चलाने का काम किसी अन्य को सौंपने से कोई परिणाम सामने नहीं आएगा।

श्री एम० एल० फोतेदार: मैं नहीं जानता कि 'रंगीन मिजाज' से माननीय सदस्य का अभिप्राय क्या है। मैं सोने के उत्पादन की बात कर रहा हूं न कि सोने के वितरण की। यदि सोने के वितरण की बात होती तो निश्चय की यह मजेदार होता।

जहां तक उड़ीसा का संबंध है, मैं माननीय सदस्य को यही कह सकता हूं कि इस समय मेरे पास आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी: आंध्र प्रदेश के अनन्तपुर जिले में रामगिरी और पेनकाचरेला स्वर्ण

खानों में खुदाई और अन्वेषण कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है क्योंकि इसके लिए बहुत कम धनराशि दी गई है। क्या सरकार अधिक धनराशि आवंटित करने पर विचार करेगी ताकि रामगिरी और पेनकाचेरला क्षेत्र में अन्वेषण कार्य में तेजी लाई जा सके।

श्री एम० एल० फोतेदार: मुझे खेद है, यह बात मैं समझ नहीं पाया हूं।

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी: क्या आप अधिक धनराशि आवंटित करेंगे?

श्री एम० एल० फोतेदार: अन्वेषण जारी है। एम.ई.सी.एल. अन्वेषण कार्य कर रहा है। इसके लिए 43 करोड़ रुपए स्वीकृत किए गए हैं। मुझे बताया गया है कि अब तक 27 करोड़ रुपए खर्च किए जा चुके हैं। जहां तक आंध्र प्रदेश का संबंध है, यह कार्य येप्पामना और चिगारगुंटा तथा रामगिरी फील्ड्स में चल रहा है।

श्री ई० अय्यपू रेड्डी: ऐसा लगता है मंत्री महोदय ने अब तक किसी सोने की खदान का दौरा नहीं किया है।

श्री एम० एल० फोतेदार: निश्चय ही, चूंकि वहां सोना उपलब्ध नहीं है, इसलिए मैंने उन स्थानों का दौरा नहीं किया है। मैं इस पर विचार करूंगा।

भारतीय नौवहन निगम का जलपोत खरीद कार्यक्रम

* 206. **श्री एस० बी० सिदनाल:** +
श्री शांतिलाल पटेल:

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

(क) क्या भारतीय नौवहन निगम ने आगामी दो वर्षों में **बड़ी संख्या में जल** पोतों की खरीद का एक कार्यक्रम बनाया है।

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में प्रस्तावित पूंजी निवेश सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने इस कार्यक्रम को स्वीकृति दे दी है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) से (ग): एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है।

विवरण

(क) और (ख): निम्नानुसार भारतीय नौवहन निगम के जहाजों के अधिग्रहण की योजना है:—

क्र॰सं॰	श्रेणी	जहाजों की संख्या	जी आर टी (लगभग)	डी डब्ल्यू टी (लगभग)	टिप्पणी
I.	**बल्क कैरियर**				
	1. "	4	1.04	1.71	
	2. "	3	0.45	0.79	
	3. "	2	1.90	3.40	
II.	**क्रूड कैरियर**				
	1. "	3	1.43	2.56	
	2. "	3	1.43	2.56	
	3	6	4.67	8.40	

क्र॰ सं॰	श्रेणी	जहाजों की संख्या	जी आर टी (लगभग)	डी डब्ल्यू टी (लगभग)	टिप्पणी
III.	प्रोडक्ट कैरियर				
	1. "	6	1.75	2.70	
IV.	कंटेनर जहाज				
	1. "	3	0.26	0.39	
	2. "	2	0.11	0.16	
	3. "	5	1.10	1.25	
V.	विशेषज्ञ जहाज				
	1. उत्पाद-व-खाद्य तेल कैरियर	6	0.83	1.68	
	2. फास्फोरिक एसिड कैरियर	3	0.55	0.90	
	3. अमोनिया / एल पी जी कैरियर	2	0.32	0.32	
	योग:	48	15.83	26.82	

भारतीय नौवहन निगम के उपरोक्त प्रस्तावित अधिग्रहण कार्यक्रम पर अनुमानतः कुल लगभग 2369 करोड़ रुपए के कुल निवेश का अनुमान है।

(ग) भारतीय नौवहन निगम से विशिष्ट अधिग्रहण प्रस्ताव प्राप्त होने पर सरकार, भारतीय नौवहन निगम द्वारा जहाजों के अधिग्रहण का अनुमोदन करती है और जो बजट और योजनागत आबंटन पर निर्भर है। भारतीय नौवहन निगम के उपरोक्त प्रस्तावों में से सरकार ने निम्नलिखित जहाजों के अधिग्रहण का अनुमोदन किया है:—

(1) हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि॰ से 4 बल्क कैरियर।

(2) हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि॰ से 3 बल्क कैरियर।

(3) कोचीन शिपयार्ड लि॰ से 3 एल आर II टैंकर।

(4) मैसर्स एस्टिलेरास इस्पैनोल्स एस ए स्पेन से 3 फास्फोरिक एसिड कैरियर।

(5) मैसर्स हुंडाई हेवी इंडस्ट्रीज, दक्षिण कोरिया से 2 एल पी जी / अमोनिया कैरियर।

श्री एस॰ बी॰ सिदनाल: सरकार ने जहाजों के अधिग्रहण की अनुमति दे दी है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार का विचार देश में ही डिजाइन बनाने का है अथवा डिजाइन विदेशों से आयात किए जाएंगे।

श्री राजेश पायलट: इस मुद्दे पर विचार किया गया है और हमने अपना डिजाइन सैल बनाया है जिसे विशाखापटनम में हिन्दुस्तान शिपयार्ड में स्थापित किए जाने की संभावना है।

श्री एस॰ बी॰ सिदनाल: बजट आबंटन के अनुसार, आबंटन अनिश्चित है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या इन पोतों के लिए निजी और सार्वजनिक क्षेत्रों के लिए कोई प्रस्ताव और डिजाइन रखा गया है और आगामी आठवीं पंचवर्षीय योजना में योजना

आबंटन कितना किया जाएगा तथा सातवीं पंचवर्षीय योजना का क्या परिणाम रहा। यह बताया गया है कि सातवीं योजना का परिणाम काफी खराब रहा है।

श्री राजेश पायलट: सामान्यतः भारतीय नौवहन निगम के लिए दो ही स्रोतों से अधिग्रहण किया जाता है—20 प्रतिशत भारतीय नौवहन निगम के आंतरिक संसाधनों से प्राप्त किया जाता है और शेष 80 प्रतिशत बजट में किए गए योजना आबंटन और वित्तीय संस्थानों से प्राप्त होता है। एक कार्यकारी दल ने जांच करके इसकी आवश्यकताओं के बारे में बताया है। इस समय यह कहना बहुत कठिन है कि वित्तीय संस्थानों का कितना धन उपयोग में लाया जाएगा। किन्तु कुल योजना का 20 प्रतिशत भारतीय नौवहन निगम के संसाधनों से ही उपलब्ध कराया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री शान्ति लाल पटेल: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि अभी आपके पास 48 जहाज हैं और आपने 15 और जहाज लाने के लिए जो डिमाण्ड की है, उसके लिए कोई सर्वे कराया है कि आपके पास कम से कम कितने जहाज होने चाहिएं, माल वहन और ट्रांसपोर्ट के लिए? यह बहुत पुराना बिजनेस है, इसको आप इग्नोर कर रहे हैं या ज्यादा बढ़ाना चाहते हैं क्योंकि बाई सी ट्रांसपोर्ट कम पैसों में हो सकता है, ज्यादा हो सकता है और माल जल्दी पहुंच सकता है। अभी माननीय सदस्य ने बताया कि आठवीं पंचवर्षीय योजना में इतना पैसा लगाना चाहते हैं और ज्यादा पैसा निगम से या दूसरी जगह से लेकर करना चाहते हैं या नहीं करना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: आपका क्या ख्याल है कि बिना किये ही काम हो रहा है?

श्री राजेश पायलट: अध्यक्ष महोदय, जैसा माननीय सदस्य ने कहा, 48 जहाजों के प्रोपोजल तो एस० सी० आई० को भेजे हैं लेकिन हमारे पास 48 नहीं, इससे ज्यादा जहाज हैं। 48 के प्रोपोजल उन्होंने अब तक भेजे हैं, जिस में से 15 क्लियर किये हैं गवर्नमेंट ने। गवर्नमेंट को जहाज खरीदते वक्त यह देखना पड़ता है कि जितना पैसा उस में लगेगा, उस का रिटर्न मिलेगा या नहीं, वह कमर्शियली वायेबिल है या नहीं और उस से कितना पैसा रिटर्न हो पाएगा।

मुझे ऐसा महसूस होता है कि माननीय सदस्य कोस्टल शिपिंग के बारे में जानना चाहते हैं। उन्होंने, कहा कि कोस्टल शिपिंग के द्वारा सामान सस्ती दरों पर ढोया जा सकता है। उस के लिए नेशनल शिपिंग बोर्ड को हम ने काम दिया है कि वह सर्वे करे और यह देखे कि कोस्टल एरियाज में शिपिंग को डेवलप कर के इस काम को किस तरह से कर सकते हैं।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दंडवते: मैं जानता हूं कि जो उत्तर दिया गया है वह मूलतः माल वहन के लिए अर्जित किए गए जहाजों के बारे में है। लेकिन मैं मंत्री जी से इससे संबद्ध यह प्रश्न पूछना चाहता हूं कि क्या यह सच है या नहीं कि पहले पश्चिमी तट पर बम्बई से गोवा तक एक यात्री शिपिंग सेवा थी जिसका संचालन सार्वजनिक क्षेत्र के मोगल लाइन्स द्वारा किया जाता था? आज की दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति यह है कि पश्चिमी तट पर न तो सार्वजनिक क्षेत्र की और न ही निजी क्षेत्र की कोई यात्री सेवा उपलब्ध है। वहां रेलवे भी नहीं है। तटीय यात्री शिपिंग सेवा भी बंद कर दी गई है और एस० टी० के किराए भी बढ़ गए हैं। इस स्थिति को देखते हुए, क्या वह सार्वजनिक क्षेत्र में अथवा प्राइवेट क्षेत्र मे इस संभावना का पता लगाएंगे कि बम्बई

से गोवा तक, वाया कोंकण तट, तटीय यात्री सेवा का प्रबन्ध करेंगे।

श्री राजेश पायलट: यह सेवा पहले मोगल लाइन्स द्वारा शुरु की गई थी। फिर मोगल लाइन्स को एस० सी० आई० में मिला दिया गया था और एस० सी० आई० ने यह जिम्मेदारी संभाल ली। एस० सी० आई० यह सेवा सप्ताह में दो दिन चलाता था। राष्ट्रीय महत्व के कारण यह जहाज नौसेना द्वारा अधिग्रहीत कर लिया गया। यही कारण है कि एस० सी० आई० इस सेवा को चालू नहीं रख सका। हमने बाजार में छानबीन की थी। हमने सोचा था कि हम भारत सरकार द्वारा जारी किए जा चुके मार्ग निर्देशों के अनुसार इसी तरह का दूसरा जहाज खरीद लेंगे, तथा महाराष्ट्र, गोवा और केन्द्र सरकार घाटा बराबर-बराबर बांट लेंगी किन्तु हमने इस विचार से यह सेवा चालू रखी कि उस क्षेत्र में इस तरह की सुविधाएं उपलब्ध नहीं है। हमने बाजार में छानबीन तो की किन्तु हमें अपेक्षित जहाज नहीं मिला।

प्रो० मधु दंडवते: क्या आप यह आशा करते हैं कि यह सेवा पुनः शुरू की जाए?

श्री राजेश पायलट: माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या यह सेवा सार्वजनिक क्षेत्र शुरू करेगा अथवा निजी क्षेत्र। हमने भी निजी क्षेत्र को ऑफर भेजी है। गोवा सरकार ने हाइड्रोफॉयल सेवा के लिए निजी क्षेत्र को कुछ आमंत्रण भेजे हैं। नवीनतम कार्य यह है कि क्या यह उपलब्ध और व्यवहार्य है। सरकार भी इस क्षेत्र के बारे में चिंतित है और हम भी निश्चित रूप से इस क्षेत्र की जनता के लिए कुछ सेवाएं उपलब्ध कराना चाहते हैं।

सड़कों की खराब स्थिति के बारे में विश्व बैंक द्वारा अध्ययन

*207. **श्री बनवारी लाल पुरोहित:**
श्री एच० एन० नन्जे गौडा:

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

(क) क्या विकासशील देशों में सड़कों की खराब स्थिति के बारे में विश्व बैंक द्वारा किए गए अध्ययन रिपोर्ट से यह पता चलता है कि भारत में भी सड़कों का रख रखाव ठीक से नहीं किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने विश्व बैंक की रिपोर्ट की जांच कर ली है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और देश में सड़कों की अच्छी हालत बनाये रखने के लिए भविष्य में क्या कदम उठाने का विचार है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है।

विवरण

"रोड डिटेरियोरेशन इन डेवलपिंग कंट्रीज" नामक विश्व बैंक की अध्ययन रिपोर्ट 85 विकासशील देशों को समावृत करती है और उसमें भारत के सड़क नेट वर्क का मामूली उल्लेख है। रिपोर्ट में भारत सहित कुछ विकासशील देशों में अप्रचलित अनुरक्षण प्रौद्योगिकी का संक्षिप्त उल्लेख किया गया है। सरकार सड़कों के पर्याप्त अनुरक्षण की आवश्यकता के प्रति पूर्णतया सजग है। इस संबंध में केंद्रीय सड़क कोष को सुदृढ़ बनाया गया है, सड़कों के अनुरक्षण के लिए मानकों को संशोधित किया गया है और बाहरी वित्तीय सहायता प्राप्त की जा रही है।

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल पुरोहित: माननीय अध्यक्ष जी, मंत्री जी ने यह जवाब दिया है कि खाली पासिंग रेफ्रेन्स वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट में किया गया है परन्तु उस पासिंग रेफ्रेन्स में वे बहुत सी बातें भूल गये। मैं एक मिन्ट में आप को बताना चाहता हूं:

[अनुवाद]

"विश्व बैंक, वाशिंगटन के डा॰ आसिफ फैज और श्री सेल हारेल द्वारा किये गये अध्ययन से यह ज्ञात होता है कि दक्षिण एशिया में वर्तमान सड़कों की दशा बहुत खराब है और भारत 1,27,000 किलोमीटर सड़क नेटवर्क के साथ दयनीय सड़क रख-रखाव के मामले में सबसे आगे है।"

[हिन्दी]

मतलब उन का यह था कि सब से खराब हालत हमारे देश में है और उन्होंने कहा कि यहां पर मेन्टीनेन्स की कोई टैक्नोलोजी नहीं है, मेन्टीनेन्स यहां पर प्रोपरली नहीं होता है, जिस का नतीजा यह होता है कि रोडस खराब होने की वजह से 5 गुना लागत उस में लग जाती है। वस्तु-स्थिति अपने देश की यह है कि कान्ट्रैक्टर्स अपना घर भरते रहते हैं और रोड्स की प्रोपर मेन्टीनेन्स नहीं होती। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट आने के बाद एक्सपर्ट्स ने जो रिपोर्ट सबमिट की, तो उसके बाद आप कोई नई मेन्टीनेन्स टैक्नोलोजी अपनाने वाले हैं। इस के बारे में उन्होंने सजेस्ट किया होगा। इस के लिए जितना पैसा चाहिए, वह आप के पास नहीं है। तो क्या वर्ल्ड बैंक से भी कुछ मदद मिल रही है, जिस को ले कर आप रोड्स के मेन्टीनेन्स का काम कर सकें।

श्री राजेश पायलट: अध्यक्ष महोदय, विश्व बैंक की तरफ से जो कमेटी बैठी थी और उसने जो रिकमंडेशंस दी थीं सारी रिकमंडैशंस को पढ़ने में सदन का बहुत समय लगेगा। मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं कि इस रिपोर्ट में यह कहा गया है कि भारत में सड़कों की मेन्टेनेंस इतने स्तर की नहीं है। कारण यह है कि पहले सेक्टर में हम लोगों का मकसद होता था कि हम लोगों को ज्यादा काम दें, इसलिए हम लेबर इंटेंसिव को ध्यान में रखकर चलते थे। लेकिन आजकल मेकनाइज्ड तरीके से सड़कें बनाई जा रही हैं वह ज्यादा मजबूत और अच्छी बनती हैं। विश्व ५ ने और देशों से हमारी तुलना की है और वह मानते हैं कि अभी हमारी सड़कें उस स्तर तक नहीं हो पाई हैं। सरकार भी इससे चिन्तित है कि सड़कों की हालत अच्छी हों। पिछले दिनों टी॰डी॰सी॰ की मिटिंग हुई थी जिसमें राज्य सरकारों के यातायात मंत्री और पी॰डब्ल्यू॰डी॰ के मंत्री सम्मिलित हुए थे। उसमें तय किया गया कि एक छोटी कमेटी बने मंत्रियों और अधिकारियों की जो यह देखे कि सड़कों की हालत कैसे सुधरे। हमने नेशनल हाई-वे अथारिटी इसी को सोचकर बनाई है कि इसमें और सुधार ला सकें। जितना पैसा हमें सड़कों की मरम्मत के लिए चाहिए उतना सरकार दे नहीं पाती। राज्यों को जो मेंटिनेंस की गाइड लाइन्स हैं वह भी उतनी प्रभावी नहीं जितनी होनी चाहिए। मुझे उम्मीद है कि नेशनल हाई-वे अथारिटी बनने से और सी॰आर॰एफ॰ बढ़ने से अगले कुछ सालों में सड़कों की हालत में जरूर सुधार आयेगा।

श्री बनवारी लाल पुरोहित: सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न पैसे का है। यह जो एक्जीस्टींग रोड्स है टेक्नोलोजी में सुधार करना है और उन्होंने यह कहा है कि भारत को 5.5 बिलियन डालर की जरूरत है। आपके पास कितना पैसा है और आपने आठवीं पंचवर्षीय योजना में कितना प्रावधान किया है? परिस्थिति यह है कि मारूति गाड़ी 6 महीने के अन्दर कपड़ा हो जाती है, या तो आप इसे बन्द कर दें या सड़कें सुधारें।

श्री राजेश पायलट: अध्यक्ष महोदय, दोनों ही बातें सही हैं। एक तो पैसे की कमी और दूसरे उसके सही उपयोग की। जो भी हम पैसा निकाल पाते हैं उसका पूरी तरह से उपयोग हो नहीं पाता। हमने

राज्य सरकारों को हिदायत दी है कि जो भी पैसा केन्द्र सरकार उन्हें दें नेशनल हाई-वे के लिए तो उसका सही उपयोग किया जाये और हम उसकी मानेटरिंग भी करते हैं। मैं माननीय सदस्य को भरोसा दिलाता हूं कि सड़कों पर केन्द्र की तरफ से जितना ज्यादा पैसा रखा जा सकता है उतना हमने देने की कोशिश की है और पिछली सातवीं पंचवर्षीय योजना में 892 करोड़ रूपये की एलोकेशन थी, हमनें एक हजार पांच सौ करोड़ रूपये दिये। हम कोशिश कर रहे हैं कि धन की कमी न आये।

[अनुवाद]

श्री चन्द्र प्रताप नारायण सिंह: अध्यक्ष महोदय, सड़क निर्माण के लिए बहुत अधिक धन राशि आवंटित की गई है परन्तु दुर्भाग्यवश सड़कों का निर्माण ठीक ढंग से नहीं किया गया है। महोदय, यदि आप उत्तर प्रदेश तथा बिहार जैसे राज्यों को देखें तो मुख्य मंत्रियों और उस विभाग के अभियन्ताओं ने भी यह शिकायत की है कि निजी ठेकेदार बन्दूक और शारीरिक बल के द्वारा ये ठेके लेते हैं। अतः इन सड़कों का निर्माण उस ढंग से नहीं हो पाता है जिस ढंग से कि होना चाहिए। पंजाब, हरियाणा और राजस्थान में सड़कें इसलिए बेहतर हैं क्योंकि वहाँ निजी ठेकेदारों का काम नहीं है अथवा सीमित है।

महोदय, उत्तप्रदेश के मुख्य मंत्री ने एक बार कहा था कि वह सड़क निर्माण में इस ठेकेदारी व्यवस्था को समाप्त कर देंगे। सड़क निर्माण के लिए आवंटित धनराशि है परन्तु क्या केन्द्र सरकार कोई पहल करेगी ताकि ये निजी ठेकेदार जो अभियंताओं से बलपूर्वक ठेके लेते हैं, उन्हें ये ठेके न मिलें। दूसरे, क्या सरकार इन विभागों के अधिकारियों और अभियंताओं की सुरक्षा की देखभाल करेगी? अन्यथा वे ये ठेके इन बदमाशों को देने के लिए बाध्य हैं।

श्री राजेश पायलट: महोदय, जैसाकि मैं कह चुका हूँ, यह बात सामने रखते हुये कि यह क्षेत्र श्रमोन्मुख होना चाहिए, हम ना तो सार्वजनिक क्षेत्र के ठेकेदारों को पूर्णतया मशीनीकृत सुविधायें दे सकते हैं और ना ही निजी क्षेत्र के ठेकेदारों को ऐसी सुविधायें दे सकते हैं। वास्तव में, आपको आश्चर्य होगा कि एक करोड़ रुपये के ठेके को 20 भागों में बाँटा जाता था। सड़क के एक टुकड़े के निर्माण के लिए एक ही संस्था को ठेका देने की बजाय हमने इसे 10-20 भागों में बांट दिया और छोटे ठेकेदारों को दे दिया। अन्ततः, घटिया स्तर का काम हुआ। मैं माननीय सदस्य से पूर्णतया सहमत हूँ कि कुछ राज्यों में दुरुपयोग हो सकता है।

जहाँ तक बन्दूक की नोंक पर ठेका लेने का सम्बन्ध है, ऐसी घटनायें हमारी जानकारी में नहीं आई हैं। हमारी व्यवस्था यह है कि ठेकेदार बड़े ठेके लेने में सक्षम हों। उसके बाद उनसे निविदायें आमंत्रित की जाती हैं। फिर भी, मैं विशेष रूप से उल्लेखित राज्यों के मुख्यमंत्रियों का ध्यान इस घटना की ओर दिलाऊँगा।

श्री सी॰ माधव रेड्डी: प्रश्न यह है कि विश्व बैंक को हमें यह संकेत देना पड़ा था कि हमारी सड़कें खराब हैं जैसेकि हम अपनी सड़कों के बारे में जानते नहीं हैं।

अध्यक्ष महोदय: जैसे कि हम मुश्किलों का सामना नहीं करते हैं।

श्री सी॰ माधव रेड्डी: जी हाँ, यहाँ बात यह है, जैसा कि मंत्री जी ने कहा है—रख-रखाव की तकनीक खराब है। अब प्रश्न यह है कि रख-रखाव की तकनीक क्या है? इसमें कैसे सुधार किया जा रहा है? माननीय मंत्री ने संकेत दिया है कि केन्द्रीय सड़क निधी में वृद्धि की गई है। रख-रखाव की धारणाओं में संशोधन किया गया है और सड़कों की दशा सुधारने के किए बाहरी वित्तीय सहायता ली जा रही है।

अब, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार का ध्यान कुछ राज्य सरकारों द्वारा प्रस्तुत इस प्रस्ताव की ओर गया है कि राष्ट्रीय राज्य मार्गों के कुछ भागों को सीमेंट की सड़कों में बदल दिया जाये ताकि कम रख-रखाव करना पड़े। यदि हाँ, तो क्या कार्यवाही की जा रही है?

श्री राजेश पायलट: महोदय, ऐसा नहीं है कि हमने विश्व बैंक को अपनी सड़कों का निरीक्षण करने के लिए आमंत्रित किया है। विश्व बैंक ने सभी विकासशील देशों में अपने आप अध्ययन किया है। और भारतीय सड़कों में विश्व बैंक का कुछ निवेश है। अतः विश्व बैंक का कहना उचित है। जब उन्होंने हमारे यहाँ पूँजी निवेश किया है तो वे अध्ययन कर सकते हैं और यह जान सकते है कि अध्ययन का क्या परिणाम निकलता है और यह कि ये हमारे दोष हैं। हम इस बात का यह अर्थ नहीं निकाल रहे हैं कि विश्व बैंक हमें यह कहने आ रहा है कि हमारी सड़कें खराब हैं। हम सभी जानते हैं कि सड़कें उचित स्तर की नहीं हैं।

एक माननीय सदस्य: वे आपको बुद्धिमान बनाते हैं।

श्री राजेश पायलट: जहाँ तक माननीय सदस्य द्वारा इंगित दूसरे प्रश्न का सम्बन्ध है, विश्व बैंक का 2000 लाख डालर का निवेश है और एशियन विकास बैंक ने हमारे सड़क क्षेत्र में 1980 लाख डालर का निवेश किया है।

जहां तक रख-रखाव का सम्बन्ध है, जैसाकि मैंने अपने पहले दिये गये जवाब में कहा है कि केन्द्रीय तथा राज्य कोष में से दिये गये संसाधनों का किस तरह से प्रभावी उपयोग कर सकते हैं, इसके लिए राज्यों की एक लघु समिति बनाई गई है।

अन्तिम बात सीमेंट की सड़कों के बारे में है। शुरु में इस के बारे में कुछ विवादस्पद विचार थे। कुछ लोगों ने कहा कि इस प्रकार की सड़क अधिक समय तक चलने वाली नहीं है। रख-रखाव पर कम खर्च हो सकता है। परन्तु सीमेंट की सड़कें कंकरीट की सड़कों से अधिक टिकाऊ नहीं हैं। अतः विवादास्पद विचार थे। मेरे विचार में हमने मथुरा-आगरा सड़क पर 50-60 किलोमीटर के टुकड़े-पर-प्रयोगात्मक आधार पर यह निर्णय लिया है कि क्या यह सड़क कामयाब होगी या नहीं। मेरे पास यह जानकारी है।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लि० (स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड) के एककों का कुल कारोबार

*209. **श्री राम प्यारे पनिका:** क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के एककों का वर्ष-वार कुल कितना कारोबार हुआ; और

(ख) चालू वित्तीय वर्ष में कुल कितना कारोबार होने का अनुमान है?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम० एल० फोतेदार): (क) और (ख): एक विवरण-सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख): वर्ष 1985-86, 1986-87, 1987-88 के दौरान स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि० (सेल) तथा उसकी सहायक कम्पनियों का कुल कारोबार तथा 1988-89 के चालू वित्तीय वर्ष में प्रत्याशित कुल कारोबार निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:—

(करोड़ रुपये)

इकाई	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89 (संभावित)
"सेल"	4470	4282	5036	6200
"इस्को"	421	460	498	500
इस्को, उज्जैन	22	19	19	24
महाराष्ट्र इलैक्ट्रो-स्मेल्ट लिमिटेड	26*	29*	56	52

*महाराष्ट्र इलैक्ट्रोस्मेल्ट लि० के बारे में कारोबार आंकने के लिए 1985-86 का वित्त वर्ष 1-7-85 से 30-6-86 तक माना गया है। वर्ष 1986-87 का कुल कारोबार 1-7-86 से 31-3-87 तक के 9 महीनों से संबंधित है।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे पनिका: अध्यक्ष महोदय, मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि स्टील सैक्टर में पिछले तीन वर्षों से लगातार मंत्रालय ने प्रशंसनीय कार्य किया है, फलस्वरूप उत्पादन में काफी वृद्धि हुई है। मैं समझता हूं कि यदि कुछ कान्सट्रेन्टस न हुए होते और खासकर बिजली का कान्सट्रेन्ट न रहता तो निश्चित रूप से स्टील का उत्पादन और ज्यादा होता यह एक ही सैक्टर का उद्योग है, इसलिए स्वाभाविक है कि हम लोग और देश यह चाहता है कि इसका उत्पादन हो। इसलिए मैं प्रश्न पूछना चाहता हूं कि बिजली की कमी के कारण जो कभी-कभी उत्पादन बाधित होता है उसको दूर करने के लिए जो कैप्टिव पावर हाउस बनाने की बात है क्या मंत्री जी उसको समय से कार्यान्वित कर के स्टील का उत्पादन बढ़ाने की व्यवस्था करेंगे?

श्री एम॰ एल॰ फोतेदार: माननीय सदस्य का मैं शुक्रिया अदा करता हूं कि उन्होंने स्टील के प्रोडक्शन के बारे में प्रशंसा की है। मैं उनसे यह कहना चाहता हूं कि पिछले एक वर्ष में एक मिलियन टन का इजाफा हुआ है क्रूड स्टील के उत्पादन में। इसका मतलब है कि 13 परसैंट पिछले साल से ज्यादा हुआ है और अगले साल के लिए मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूं कि 1987-88 के मुकाबले 2 मिलियन टन का इजाफा होगा।

श्री राम प्यारे पनिका: बहुत अच्छा है।

श्री एम॰ एल॰ फोतेदार: हर साल उत्पादन बढ़ेगा ही, कम नहीं होगा।

इसके अलावा जहां तक बिजली का सम्बन्ध है, मैं बताना चाहता हूं कि हमारे पास कैप्टिव पावर प्लान्टस है लेकिन जरूरत है कि एनर्जी को कम खर्च किया जाए उत्पादन के कार्य में, और उसके लिए हमने मौडर्नाइजेशन का काम अपने हाथ में लिया हुआ है। मैं आनरेबल मैम्बर से यह कहना चाहता हूं कि बिजली के प्रयोग में भी हम काफी कमी लाए हैं ताकि स्टील का कास्ट कुछ कम हो जाए। मैं आश्वासन देना चाहता हूं कि कम खर्च में स्टील की पैदावार की जाएगी।

श्री राम प्यारे पनिका: मैं मंत्री जी के उत्तर से संतुष्ट हूं लेकिन

जैसा कि उन्होंने बताया, इसमें कोई शक नहीं है कि जो उत्पादन के लक्ष्य हमने इस वर्ष रखे थे, मेरा ख्याल है कि हम उससे भी कुछ आगे निकल जाएंगे लेकिन जहां तक मेरी जानकारी है एक रोलिंग प्लान की रचना की गई थी कि 1990 तक हम इसके द्वारा ज्यादा स्टील का उत्पादन करेंगे। मैं जानना चाहता हूं कि वह रोलिंग प्लान क्या है और उसके माध्यम से 1990 तक या उससे आगे 2000 तक की जो योजना बनाई गई है क्या वह हमें और इस देश को बताएंगे?

[अनुवाद]

श्री एम॰ एल॰ फोतेदार: महोदय मैं अंग्रेजी में जवाब देना चाहता हूं। जहां तक चल योजना का सम्बन्ध है मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि इस्पात क्षेत्र में ऐसी कोई चल योजना नहीं है। एक चल

योजना थी परन्तु उस सरकार के सत्ता से चले जाने के बाद वह योजना भी बह गई, गंगा में नहीं अपितु हिन्द महासागर में। जैसाकि माननीय सदस्य इस्पात उत्पादन के लिए हमारे भावी कार्यक्रम के बारे में जानना चाहते हैं मैं उन्हें बता दूं कि हम वर्तमान इस्पात संयन्त्रों को आधुनिक बनाने जा रहे हैं जैसे कि हमने दुर्गापुर संयन्त्र में पहले ही काम शुरू कर दिया है, राउरकेला में काम शुरू कर दिया है और बर्नपुर इस्कों में हम काम शुरू करने जा रहे हैं। आठवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक हम देश की आवश्यकता के अनुरूप इस्पात का उत्पादन कर रहे होंगे। अतः त्रिमुखी योजना वर्तमान पुराने इस्पात संयन्त्रों को आधुनिक बनाना, वर्तमान समेकित इस्पात संयन्त्रों की क्षमता में वृद्धि करना तथा अन्य तरीकों से उत्पादन बढ़ाना है।

श्री हन्नान मोल्लाह: जबकि इस्पात का उत्पादन बढ़ रहा है। ढलवा लोहे का उत्पादन घट रहा है और इसे घटा दिया गया है। बहुत से लघु तथा मध्यम स्तर के उद्योगों, जो इसका प्रयोग करते हैं, के लिए गम्भीर समस्या उत्पन्न हो रही हैं। पिछले वर्ष के दौरान ऐसे सैकड़ों उद्योगों को बन्द कर दिया गया। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि वह ढलवा लोहे के उत्पादन में वृद्धि करने पर विचार करें ताकि इसे प्रयोग करने वाले उद्योगों को भविष्य में हानि न पहुंचे।

श्री एम० एल० फोतेदार: मैंने पिछली बार कहा था कि ढलवाँ लोहे के उत्पादन में जानबूझ कर कमी की गई थी क्योंकि हम उच्चस्तर तथा मूल्य के अधिक इस्पात का उत्पादन करना चाहते थे और ढलवाँ लोहे का आयात करना चाहते हैं जिसका मूल्य कम है।

माननीय सदस्य ने एक सुझाव दिया है, मैं इस पर विचार करूँगा।

[हिन्दी]

श्री दिलीप सिंह भूरिया: अध्यक्ष जी, जैसा कि माननीय मंत्री जी ने बताया कि हमारे देश में स्टील का उत्पादन बढ़ा है। यह बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन अभी भी वर्ल्ड मार्केट में स्टील के उत्पादन की कास्ट काफी कम आती है जबकि जो लोहा हमारे यहां बनता है उसकी कास्ट वर्ल्ड की दूसरी कंट्रीज के मुकाबले ज्यादा आती है। हमारे यहां भी कास्ट कम आये और लोगों को [illegible] लोहा मिले ऐसी कोई आपकी योजना है? अगर वह है तो वह कब तक क्रियान्वित हो जाएगी?

[अनुवाद]

श्री एम० एल० फोतेदार: मैं माननीय सदस्य को सूचित करना चाहता हूं कि कोई भी देश वाणिज्यिक हित में इस्पात की वास्तविक उत्पादन लागत नहीं बतायेगा। जहां तक हमारा सम्बन्ध है, महोदय आपकी अनुमति से वाणिज्यिक हितों को ध्यान में रखते हुये मैं भी यह सूचना सभा को नहीं दूंगा। इसी प्रकार अन्य देशों के सम्बन्ध में, जो हमारे देश को इस्पात का निर्यात कर रहे हैं, हमें उनकी वास्तविक उत्पादन लागत मालूम नहीं है। परन्तु हम भरसक प्रयास कर रहे हैं और हमें इस्पात उद्योग पर भरोसा है कि विश्व बाजार में इसका स्थान होना चाहिए और हमें उच्च किस्म के इस्पात का उत्पादन करने योग्य होना चाहिए ताकि हम अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धा कर सकें।

पर्वतीय क्षेत्रों में कृषि और बागवानी को बढ़ावा

[हिन्दी]

*211. श्री हरीश रावत:

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के पर्वतीय क्षेत्रों में कृषि और बागवानी के विकास को बढ़ावा देने हेतु पर्वतीय क्षेत्रों में स्थित अनुसंधान केन्द्रों के विस्तार तथा उनके कार्यकरण को सुचारु बनाने हेतु कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो क्या विवेकानन्द अनुसंधान केन्द्र अल्मोड़ा (उत्तर प्रदेश) का विस्तार करने की कोई योजना है;

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

(घ) यदि नहीं, तो पर्वतीय क्षेत्रों में कृषि के क्षेत्र में पिछड़ापन दूर करने हेतु क्या कदम उठाये जाने का विचार है?

कृषि मंत्री (श्री भजन लाल): (क) से (घ): एक विवरण सभा के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (घ) महोदय, पहाड़ी क्षेत्रों में स्थित अनुसंधान केन्द्रों में किसी भी योजना को फिलहाल नहीं बढ़ाया जा रहा है लेकिन इनके कार्य को कारगर करने के लिए समय-समय पर समीक्षा की जाती है।

वर्तमान संगठनात्मक ढांचों द्वारा निम्नलिखित स्थानों पर पर्याप्त कार्य किया जा रहा है:

(I) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के चार संस्थान अर्थात् उत्तर पूर्वी पहाड़ी क्षेत्र के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, अनुसंधान कम्पलैक्स, शिलांग; केन्द्रीय मृदा तथा जल संरक्षण अनुसंधान एवं प्रशिक्षण संस्थान, देहरादून; विवेकानन्द पर्वतीय कृषि अनुसंधानशाला, अल्मोड़ा; केन्द्रीय आलू अनुसंधान संस्थान, शिमला;

(II) चार राष्ट्रीय अनुसंधान केन्द्र अर्थात् राष्ट्रीय खुम्बी अनुसंधान तथा प्रशिक्षण केन्द्र, चम्बा घाट (सोलन-हि०प्र०); राष्ट्रीय याक अनुसंधान केन्द्र, निकामडंग (अरुणाचल प्रदेश); राष्ट्रीय मिथुन अनुसंधान केन्द्र पुरबा (नागालैंड); राष्ट्रीय शीतल जल का मछली पालन अनुसंधान केन्द्र, चम्पावत (उ०प्र०);

(III) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के संस्थानों के अनेक समन्वित प्रायोजना केन्द्र तथा क्षेत्रीय केन्द्र / केन्द्र तथा

(IV) चार राज्य कृषि विश्वविद्यालय अर्थात् गोविन्द बल्लभपंत कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, पन्तनगर; हिमाचल प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, पालमपुर, डा० वाई०एस० परमार बागवानी तथा वानिकी विश्वविद्यालय, सोलन और शेर-ए-काश्मीर कृषि विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, श्रीनगर।

इन केन्द्रों द्वारा किये जा रहे कार्य से पहाड़ी क्षेत्रों में किये जाने वाले कृषि कार्य को पिछड़ेपन से बचाने के लिए काफी मदद मिल रही है।

श्री हरीश रावत: जिस तरीके स हमारी सेहत के लिए फल जरूरी है, उसी तरह से पहाड़ी क्षेत्र की अर्थव्यवस्था के लिए, सेहत के लिए सेब और नाशपाती आदि फल बड़े महत्वपूर्ण हैं। सेब का उत्पादन करने वाले तीन क्षेत्र हैं। एक तो जम्मू-काश्मीर, दूसरा हिमाचल प्रदेश और तीसरा उत्तरप्रदेश का पर्वतीय क्षेत्र। जम्मू-काश्मीर में शेरे कश्मीर यूनिवर्सिटि है जो वहां होर्टिकल्चर की डवलमेंट का काम करती है। हिमाचल प्रदेश में डा० वाई. एस. परमार यूनिवर्सिटि बनी है जो वहां होर्टिकल्चर के डवलपमेंट का काम करती है। लेकिन उत्तरप्रदेश में कोई ऐसा केन्द्र नहीं है जो नाशपति आदि फलों के अनुसंधान आदि पर काम करने वाला हो। यही कारण है कि उत्तरप्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों में सेब आदि का पर हेक्टेअर सब से कम उत्पादन होता है जबकि वहां जलवायु अनुकूल है। मैं जानना चाहता हूं कि जबकि आपका मंत्रालय सातवीं पंचवर्षीय योजना में फलों के अनुसंधान केन्द्र या होर्टिकल्चर यूनिवर्सिटी खोलने जा रहा है तो क्या शीतोष्ण फलों का अनुसंधान केन्द्र आप उत्तरप्रदेश के पर्वतीय क्षेत्र में भी खोलेंगे?

श्री भजन लाल: अध्यक्ष महोदय, पहाड़ी क्षेत्र में काफी सेब पैदा होता है। लेकिन जैसा कि इन्होंने कहा उत्तरप्रदेश के पर्वतीय क्षेत्र के उत्पादन के बारे में, उसके लिए एक कमेटी बनी थी। उसने सर्वे किया और सर्वे में जो जगह सेलेक्ट की वह जे एण्ड के में सेलेक्ट की। वहां पहले ही यूनिवर्सिटी है। इसमें यह दिक्कत आ गयी। वहां के मुख्य मंत्री ने हमको रामगढ़ के बारे में लिखा। हमने रामगढ़ का सर्वे कराया। रामगढ़ में जो जगह बतायी गयी थी वह बड़ी भारी ढलान वाली थी वह जगह सूटेबल नहीं थी। इसलिए हमको इसके लिए फैसला लेना पड़ा, लेकिन मैं माननीय सदन को बंताना चाहता हूं कि उसकी एक ब्रांच पिथौरागढ़ में भी हम खोल सकते हैं, अगर वहां पर यह केन्द्र खोलने के लिए जगह दे दी जाए।

श्री हरीश रावत: अब मैं हार्टीकल्चर से एग्रीकल्चर की तरफ आता हूं। कृषि क्षेत्र में पंत नगर यूनिवर्सिटीं ने बहुत अच्छा काम किया है, लेकिन जिन पर्वतीय क्षेत्रों में यह यूनिवर्सिटी स्थित है, वहां पर अभी भी कृषि के वही तौर-तरीके है, प्रति हैक्टर पैदावार भी वही है। उसकी स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं आया है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि वे पंत नगर एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी और विवेकानंद अनुसंधान शाला को इस बात के लिए निर्देश देंगे कि उत्तरप्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों की कृषि के अनुरूप टेक्नालाजी डेवलप की जाए और रिसर्च और एक्स्टेंशन का काम किया जाए।

श्री भजन लाल: अध्यक्ष महोदय, ये निर्देश पहले से दिए हुए हैं कि पंत नगर कृषि विश्वविद्यालय पहाड़ी क्षेत्रों के कृषि विकास को देखे। उत्तर प्रदेश में इस विश्वविद्यालय ने बहुत अच्छा काम किया है। आगे के लिए हमने इसको बजट भी अधिक दिया है ताकि वह पहाड़ी इलाकों के लिए रिर्सच कर सके कि वहां पर क्या क्या चीजें पैदा हो सकती हैं और लोगों को वह उसकी जानकारी दे और विवेकानंद अनुसंधान शाला में भी ट्रेनिंग आदि देने का काम चलाया जा रहा है।

डा० प्रभात कुमार मिश्रा: अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि जहां पर बड़े-बड़े बांध बनाए जाते हैं और ये अधिकतर पर्वतीय क्षेत्रों में ही बनाए जाते हैं। वहां से जिन लोगों को हटाया जाता है, वे इधर-उधर भटकते रहते हैं, वहां पर बड़ा बांध बनता है, लेकिन उससे इन लोगों को सिंचाई के लिए पानी नहीं मिलता। क्या सरकार इस तरह के कृषि और बागवानी केन्द्र खोलगी जिससे वहां के लोगों को स्थायी रूप से रहने और कार्य करने का अवसर मिल सके।

श्री भजन लाल: अध्यक्ष महोदय, इन्होंने दो बातें पूछी हैं, एक तो बांध बनाने के स्थान पर विस्थापित लोगों के बारे में है और दूसरा पर्वतीय क्षेत्रों में इंस्टीट्यूशंस खोलने के बारे में है। जहां तक इंस्टीट्यूट्स की बात है, पर्वतीय क्षेत्रों में 4 बड़े केन्द्र हैं। एक हिमाचल प्रदेश में चंबाघाट में है, दूसरा

अरुणाचल प्रदेश में निकामंडग में याक राष्ट्रीय अनुसंधान केन्द्र है, एक नागालैंड में पूर्वा में राष्ट्रीय मिथुन अनुसंधान केन्द्र है और एक शीतल जल मछलीपालन केन्द्र चंपावन, उत्तरप्रदेश में है।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के वैज्ञानिकों द्वारा विरोध प्रकट करना

[अनुवाद]

*213. **श्रीमती किशोरी सिंह:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के कृषि वैज्ञानिकों ने पदोन्नति के लिये मूल्यांकन करने की पद्धति के विरोध में सामूहिक त्यागपत्र देने की धमकी दी है;

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

(ग) इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का विचार है?

[हिन्दी]

कृषि मंत्री (श्री भजन लाल): (क) महोदय, ऐसी धमकियां सरकार को प्राप्त नहीं हुई हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

श्रीमती किशोरी सिंह: अध्यक्ष महोदय, माना कि धमकियां नहीं मिली होंगी, कृषि वैज्ञानिकों की तरफ से शिकायतें तो मिली होंगी?

श्री भजन लाल: अध्यक्ष महोदय, ऐसी कोई शिकायतें नहीं मिली हैं।

श्रीमती किशोरी सिंह: क्या यह सच नहीं है कि प्रोन्नति की शिकायतों की वजह से 7 कृषि वैज्ञानिकों ने आत्महत्या कर ली है?

श्री भजन लाल: अध्यक्ष महोदय, आत्महत्या कई कारणों से हो जाती है। कोई बीमारी हो सकती है, मियां-बीवी का झगड़ा हो सकता है, बच्चे इम्तहान में फेल होकर भी आत्म-हत्या कर लेते हैं, और भी बहुत से कारण हो सकते हैं, लेकिन ऐसा नहीं है कि इनके साथ कोई ज्यादती हुई है और उसके कारण आत्महत्या हुई है। ऐसी कोई शिकायत हमारे पास नहीं है।

[अनुवाद]

डा॰ सुधीर राय: यह सच है कि बहुत से विद्वान भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद में कार्यरत है। परंतु उन्हें समिति द्वारा सिफारिश किये गये वेतनमान नहीं मिल रहे हैं। मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के वैज्ञानिकों को नये वेतनमान दे दिये गये हैं?

[हिन्दी]

श्री भजन लाल: अध्यक्ष महोदय, नए वेतनमान बाकायदा लागू हो गए हैं। सारे के सारे जितने वैज्ञानिक हैं, उनका आप धन्यवाद करें, मेरे पास दो लैटर आए हैं। उन्होंने कहा है, हम सरकार के बड़े आभारी हैं, सरकार ने बड़ा भारी इन्साफ किया है। सरकार को जितना धन्यवाद दिया जाए, उतना कम है...(व्यवधान)...

[अनुवाद]

आपरेशन फ्लड-III परियोजना

*217. **श्री वी॰एस॰ कृष्ण अय्यर:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने 160 करोड़ रुपये की आपरेशन फ्लड-III परियोजना मंजूरी के लिये राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड को भेजी है;

(ख) यह परियोजना किन-किन स्थानों पर कार्यान्वित की जाएगी;

(ग) क्या राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के मंजूरी-दल ने उपरोक्त परियोजना के अध्ययन के लिए कर्नाटक का दौरा किया है; और

(घ) यदि हां, तो परियोजना को कब तक मंजूरी दे दी जाएगी?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) जी, हां।

(ख) इस परियोजना के प्रस्ताव में बंगलौर, बेलगांव, बीजापुर, धारवाड़, गुलबर्गा, हसन, मैसूर, रायचूर, शिमोगा, दक्षिण कनारा, टुम्कूर, कोलार और माण्ड्या के 13 दुग्धशाला संघों पर धन लगाने की बात शामिल है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के मूल्यांकन दल ने अब तक कर्नाटक में आठ मुख्य दुग्धशाला संघों को कवर किया है। जिन परियोजनाओं के लिये मूल्यांकन दौरे किये जा चुके हैं, आशा है वे परियोजनायें मार्च, 1989 के अंत तक मंजूर हो जायेंगी।

श्री वी॰ एस॰ कृष्णा अय्यर: महोदय, वे कौन सी शर्तें हैं जिनके तहत इन परियोजनाओं के लिए सहायता दी गई है।

श्री श्याम लाल यादव: महोदय, यह राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड द्वारा किया जाता है। डेयरी सहकारी समितियों को राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड द्वारा निर्धारित कुछ शर्तों को पूरा करना होता है। 8 जिलों में सहकारी समितियों का मुख्यरूप से प्रसंस्करण क्षमताओं, तकनीकी निवेश तथा दुग्ध विपणन के लिए सहायता दी जायेगी।

श्री वी॰ एस॰ कृष्ण अय्यर: क्या मैं जान सकता हूं कि वे 8 मुख्य दुग्धशाला संघ कौन से हैं जिन्हें ये सुविधायें दी जाएंगी? वास्तव में उनमें उत्पादन कब शरू होगा?

श्री श्यामलाल यादव: जैसाकि मैंने अपने पूर्व जबाब में कहा है 8 जिलों का पूर्ण रूप से मूल्यांकन किया गया है और ये हैं बंगलौर, कोलार, मैसूर, माण्डया, हसन तुमकुर, शिमोगा तथा दक्षिण कनारा। इन डेयरी सहकारी समितियों के लिए कुल प्रस्तावित निवेश 54.95 करोड़ रुपये है।

कृषि वस्तुओं के मूल्यों का निर्धारण

*219. **श्री उत्तम राठौड़:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) समय-समय पर विभिन्न कृषि वस्तुओं के मूल्यों को निर्धारित करने के लिए क्या मानदण्ड अपनाया जाता है;

(ख) क्या निर्धारित कृषि मूल्यों और सामान्य मूल्य सूचकांक तथा फुटकर मूल्य सूचकांकों में वृद्धि के बीच कोई संबंध होता है;

(ग) क्या देश के विभिन्न क्षेत्रों की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए विभिन्न वस्तुओं के संबंध में देश के विभिन्न क्षेत्रों के लिए अलग-अलग मूल्य निर्धारित करने की कोई प्रणाली है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

[हिन्दी]

कृषि मंत्री (श्री भजन लाल): (क) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

(ख) कृषि लागत और मूल्य आयोग खरीद/समर्थन मूल्यों की सिफारिश करते समय कई महत्वपूर्ण पहलुओं को ध्यान में रखता है, जिनमें मंडी में मूल्यों के रुख भी शामिल हैं।

(ग) और (घ). पूरे देश के लिए एक समान खरीद/समर्थन मूल्य निर्धारित किए जाते हैं। इससे फसलों में विशिष्टता हासिल करने तथा संसाधनों का अनुकूलतम उपयोग करने को बढ़ावा मिलता है।

विवरण

कृषि लागत और मूल्य आयोग विभिन्न कृषि जिंसों के लिये मूल्य नीति की सिफारिश करते समय निम्नलिखित मानदण्डों को ध्यान में रखता है:—

(1) उत्पादन की लागत

(2) आदानों के मूल्यों में परिवर्तन

(3) आदान-पैदावार के बीच मूल्य समानता

(4) मंडी में मूल्यों के रुख

(5) मांग और आपूर्ति

(6) फसलों के बीच मूल्य समानता

(7) औद्योगिक लागत तंत्र पर प्रभाव

(8) सामान्य मूल्य स्तर पर प्रभाव

(9) जीवन निर्वाह पर प्रभाव

(10) अन्तर्राष्ट्रीय मंडी में मूल्यों की स्थिति

(11) चुकता मूल्यों तथा प्राप्त मूल्यों के बीच समानता।

[अनुवाद]

श्री उत्तम राठौड़: महोदय, मंत्री महोदय ने 11 मानदण्ड दिये हैं और इन में से किसी में भी यह आश्वासन नहीं दिया गया है कि किसानों की सामाजिक आवश्यकताओं का ध्यान रखा जायेगा। जबकि चौथे वेतन आयोग ने यह उल्लेख किया है कि सरकारी कर्मचारियों का वेतन तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों और अन्य लोगों की मजदूरी इस प्रकार निर्धारित की जानी चाहिये कि उन लोगों की सामाजिक आवश्यकतायें और उनके जीवन स्तर की गारन्टी दी जाए।

क्या मैं जान सकता हूं कि इन सभी 11 मानदण्डों में यह खण्ड विशेष यानि सामाजिक आवश्यकतायें तथा जीवन स्तर कहां दिया गया है? आप कृषकों के लिए जीवन स्तर कैसे सुनिश्चित करते हैं?

अध्यक्ष महोदय: अब प्रश्न काल समाप्त हो गया है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

ग्रामीण पेय जल योजनायें

*208. **श्री एस० बी० पाटिल:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) समस्याग्रस्त गांवों में पेयजल की सप्लाई के लिए त्वरित ग्रामीण पेयजल आपूर्ति कार्यक्रम के अन्तर्गत क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं;

(ख) इस योजना के अन्तर्गत अब तक राज्यवार कितने गांवों को सम्मिलित किया गया है; और

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान राज्यवार कितने गांवों को सम्मिलित किए जाने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) सातवीं पंचवर्षीय योजना के शुरू में अर्थात 1.4.85 को देश में राज्य क्षेत्र के न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम और केन्द्रीय प्रायोजित ग्रामीण जल सप्लाई कार्यक्रम के अन्तर्गत स्वच्छ पेयजल की सुविधाएं मुहैया कराए जाने के लिए 1,61,722 समस्याग्रस्त गांव थे।

(ख) और (ग), अब तक राज्यवार कवर किए गए समस्याग्रस्त गांवों की संख्या और सातवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान कवर किए जाने वाले राज्यवार समस्याग्रस्त गांवों की संख्या नीचे दर्शायी गई है:

राज्य/केन्द्रशासित क्षेत्र	161722 "बिना जल स्रोत वाले गांवों" में से	
	31 जनवरी, 89 तक प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार कवर किए गए गांवों की संख्या	सातवीं योजना की शेष अवधि के दौरान कवर किए गए जाने वाले गांवों की संख्या (फरवरी 1989 से मार्च 1990 तक)
1	2	3
1. आन्ध्र प्रदेश	15766	60
2. अरुणाचल परदेश	391	*
3. असम	5436	4134
4. बिहार	8232	967
5. गोवा	35	3
6. गुजरात	4096	815
7. हरियाणा	1740	574
8. हिमाचल प्रदेश	2031	705
9. जम्मू व कश्मीर	1560	699
10. कर्नाटक	5410	*
11. केरल	61	23
12. मध्य प्रदेश	13884	830
13. महाराष्ट्र	4096	1078
14. मणिपुर	573	289
15. मेघालय	1421	1284
16. मिजोरम	286	262
17. नागालैंड	366	209
18. उड़ीसा	10988	3455
19. पंजाब	958	500
20. राजस्थान	5478	1832
21. सिक्किम	85	36
22. तमिलनाडु	2235	2647

1	2	3
23. त्रिपुरा	2015	878
24. उत्तर प्रदेश	37390	6516
25. पश्चिम बंगाल	5930	*
26. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	40	*
27. चंडीगढ़	—	*
28. दादरा और नगर हवेली	—	*
29. दमन व दीव	—	*
30. दिल्ली	—	*
31. लक्षद्वीप	11	*
32. पांडिचेरी	53	*
योग:	130567	27808**

* इन राज्यों/केन्द्रशासित क्षेत्रों के मामले में आंशिक रूप से कवर किए गए समस्याग्रस्त गांवों को कवरेज के लिए लिया जाएगा।

** इनके अलावा, 34395 आंशिक रूप से कवर किए गए गांवों को 1989-90 में कवर किए जाने के लिए लिया जाएगा।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

*210. **श्री एम॰ वी॰ चन्द्रशेखर मूर्ति :**

श्री मोहनभाई पटेल :

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

(क) क्या प्रधान मंत्री ने तेजी से बढ़ती बेरोजगारी की समस्या हल करने हेतु देश में और अधिक खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना की आवश्यकता पर बल दिया है ;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1988-89 के दौरान देश में प्रत्येक राज्य में सरकारी, गैर-सरकारी तथा सरकारी क्षेत्रों में स्थापित किये गये खाद्य प्रसंस्करण एककों का ब्यौरा क्या है;

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि में कितने नये एकक स्थापित करने का विचार है ;

(घ) क्या ये एकक दूर-दराज के पिछड़े क्षेत्रों में भी स्थापित किए जाएंगे अथवा केवल शहरी औद्योगिक केन्द्रों में ही स्थापित किए जाएंगे; और

(ङ) इन एककों में किन-किन खाद्य वस्तुओं का प्रसंस्करण किया जा रहा है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) से (ङ): खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के मुख्य उद्देश्यों में से एक उद्देश्य विभिन्न राज्यों में प्रसंस्करण यूनिटों के एक जाल के माध्यम से कमजोर और बेरोजगार युवकों के विशेष संदर्भ में ग्रामीण इलाकों में रोजगार के अधिक अवसर पैदा करना है।

एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है जिसमें वर्ष 1988-89 (अप्रैल—दिसम्बर, 1988) के दौरान "अनुसूचित उद्योग— खाद्य प्रसंस्करण उद्योग" से संबंधित विभिन्न वस्तुओं का उत्पादन करने की लिए प्रदान किए गए आशय पत्रों का ब्यौरा दिया गया है। **[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल॰ टी॰ 7498/89]**

सरकार ने सातवीं पचंवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान नये यूनिट स्थापित करने के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए हैं। तथापि विभिन्न क्षेत्रों में स्थापित किए जाने वाले नये यूनिटों की संख्या, उनके स्थान और उनके द्वारा तैयार की जाने वाली वस्तुएं कच्चे माल की उपलब्धता, अन्य इन्फ्रास्ट्रक्चरल सुविधाओं आदि जैसी कई बातों पर निर्भर करेगी।

चावल का उत्पादन

*212. श्री वी॰ एस॰ विजयराघवन: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेष चावल उत्पादन कार्यक्रम के अंतर्गत चावल के उत्पादन में वृद्धि हुई है ;

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

(ग) क्या वर्ष 1989 और 1990 के लिए विभिन्न राज्यों का चावल उत्पादन का लय निर्धारित कर दिया गया है ; और

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

कृषि मंत्री (श्री भजन लाल): (क) और (ख). जी, हां। विशेष चावल उत्पादन कार्यक्रम 1985-86 से शुरू किया गया था। विशेष चावल उत्पादन कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल किए गए 6 पूर्वी राज्यों में चावल का औसत वार्षिक उत्पादन 1987-88 को समाप्त हुए तीन वर्षों के दौरान बढ़कर 332.1 लाख मीटरी टन हो गया, जबकि 1984-85 को समाप्त हुए तीन वर्षों के दौरान 282.5 लाख मीटरी टन, औसत वार्षिक उत्पादन हुआ था।

(ग) और (घ). जी, हां। 1988-89 तथा 1989-90 के लिए चावल के उत्पादन के राज्यवार लक्ष्य इस प्रकार है :—

(लाख मीटरी टन)

राज्य	1988-89	1989-90 (अनंतिम)
असम	30.00	32.00
बिहार	61.60	66.00
मध्य प्रदेश	53.00	56.00
उड़ीसा	55.30	56.00
उत्तर प्रदेश	89.00	93.05
पश्चिम बंगाल	87.00	91.00

विश्वेश्वरैया आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड का अधिग्रहण

*214. श्री वीरेन्द्र पाटिल:

श्री टी॰ वी॰ चन्द्रशेखरप्पा:

क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकार और भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड ने विश्वेश्वरैया आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड का अधिग्रहण करने के बारे में कर्नाटक सरकार के प्रस्ताव और उसके द्वारा दी जाने वाली रियायतों पर विचार किया है;

(ख) यदि हां, तो उसका निष्कर्ष क्या है;

(ग) क्या भारत सरकार ने विश्वेश्वरैया आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड का अधिग्रहण करने का निर्णय कर लिया है; और

(घ) यदि हां, तो इस निर्णय को कब तक लागू किया जायेगा?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) से (ग): सरकार इस प्रस्ताव की जांच कर रही है।

(घ) इस समय, किसी समयावधि का उल्लेख नहीं किया जा सकता है।

केरल में स्वर्ण खनन परियोजना के लिए संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम से सहायता

*215. **श्री के॰ पी॰ उन्नीकृष्णन्:** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चेलिअयार नदी में सोने के भंडारों के खनन की एक प्रायोगिक परियोजना शुरू करने के लिए केरल सरकार को संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम की सहायता प्रदान की गई थी;

(ख) यदि हां, तो परियोजना में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) यदि पर्याप्त प्रगति नहीं हुई है, तो इसके क्या कारण हैं?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) से (ग): संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम में 1977 में आरंभ केरल खनिज गवेषण और विकास प्रोजेक्ट (के॰ एम॰ ई॰ डी॰ पी॰) को मालापुरम जिले के नीलाम्बर क्षेत्र में प्राथमिक व बजरी स्वर्ण की खोज हेतु सहायता देने का प्रस्ताव है। खोज से मरूदा में 100 मीटर गहराई पर 4 ग्राम प्रति टन के औसत ग्रेड के आधा मिलियन टन स्वर्ण अयस्क का निर्धारण किया गया है। नीलम्बर (मालापुरम) के पुन्नापूझा तथा चेलियार पूजा में 18 कि॰ मी॰ विस्तार में प्रति घन मीटर 0.10 ग्राम ग्रेड के स्वर्णमय कंकड़ के $2\frac{1}{2}$ मिलियन घनमीटर सांकेतिक भंडार है। इन निक्षेपों की प्रौद्यो-आर्थिक उपादेयता की पुष्टि निक्षेपों के विस्तुत गवेषण/साध्यता अध्ययन और मरूदा के प्रसंग में पर्यावरण संबंधी स्वीकृति के बाद ही की जा सकती है, जिसके लिए राज्य सरकार को आगे की कार्यवाही करनी है।

गहरे समुद्र में मछली पकड़ने संबंधी उद्योग को सहायता

*216. **श्री टी॰ बाल गौड़:** क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न संगठनों से मछली पकड़ने के उद्योग की वर्तमान स्थिति के बारे में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो गहरे समुद्र में मछली पकड़ने संबंधी उद्योग को सहायता देने के लिए उक्त अभ्यावेदनों में क्या सुझाव दिए गए हैं; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) से (ग): विभिन्न ऐसोसिएशनों से समय-समय पर अभ्यादवेदन प्राप्त होते हैं जिनमें वे गहरे समुद्र में मछली पकड़ने के उद्योग से संबंधित अपनी समस्याओं का उल्लेख करते हैं और उनके बारे में सुझाव भी देते हैं। इन अभ्यावेदनों में उठाए गए कुछेक मुद्दों में बहु-प्रयोजनीय समुद्री मत्स्यकी जलयानों द्वारा रोकलीवर का इस्तेमाल करने, समुद्री मत्स्यकी जलयानों के संबंध में कालिक ऋणों और ब्याज की किस्तों को आस्थगित करने, चार्टरिंग आप्रेशनों के संबंध में वर्तमान ट्रालर आप्रेटरों को आ रही समस्याएं आदि शामिल हैं। जब कभी अभ्यावेदन प्राप्त होते हैं तब समस्याओं पर विचार किया जाता है और उपयुक्त कार्रवाई की जाती है। जहां तक रोक लीवर के इस्तेमाल को रोकने से संबंधित सुझाव है, एक कार्यकारी ग्रुप ने इस मामले की जांच की है और उनकी रिपोर्ट विचाराधीन है। एस॰ सी॰ आई॰ सी॰ आई॰ ऋणों और ब्याज के भुगतान को आस्थगित करने के लिए प्राप्त हुए अनुरोधों पर उपयुक्त कार्रवाई करती है।

भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद् द्वारा भेंट की गई पुस्तकें/वाद्य यंत्र

*218. **श्री राज कुमार राय:** क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद् द्वारा भेंट में दी गई पुस्तकों/वाद्य यंत्रों के नाम क्या हैं;

(ख) क्या परिषद् को विदेशों में स्थित भारतीय दूतावासों से शिकायतें प्राप्त हुई है कि उनको भेजी गई अनेक पुस्तकें और वाद्य यंत्र घटिया किस्म के पाये गये थे;

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

(घ) परिषद् द्वारा इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव): (क) भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद ने पिछले तीन वर्षों में जो वाद्य यंत्र भेंट किए हैं उनके नाम हैं:—सितार, हारमोनियम, वायलन, तबला, ढोलक, घुंघरू, झाल, चिमटा, बांसुरी, ढपली, पंखावज, मृदंगच, सारंगी, तानपुरा, सिराज, छेले, सरोज, सुरमंडल, खंजली मेंडोबिन, बेंजो, गिटार, तार-शहनाई, मालोमम, जलतंरग, श्रुतिवाक्स, ड्रम, संतूर, दिलरूबा, एकतारा और बेंजो। इस अवधि में 2700 से अधिक पुस्तकें भेंट की गई। इन पुस्तकों के नामों की सूची तैयार की जा रही है और सदन की मेज पर रख दी जाएगी।

(ख) और (ग) इस आशय की कोई शिकायत नहीं मिली है कि ये पुस्तकें घटिया स्तर की थी। अगस्त, 1987 में भारत का हाई कमीशन, पोर्ट लुई के बारे में निम्नलिखित के बारे में दो शिकायतें मिली थी:—

(1) पोर्ट लुई में महात्मा गांधी संस्थान को भेजे गए तार-दार वाद्य यंत्र, और

(2) सात भारतीय संगीत वाद्य यंत्रों के 100 सैटों की पहली खेप (कुल मिलाकर 700); 1000 सेटों के बड़े आदेश के अंतर्गत जहाज से पहली खेप भेजी गई।

(घ) चूंकि दोनों ही बार ये वाद्य यंत्र एक ही फर्म से लिए गए थे इसलिए परिषद् ने उसके बाद से इस फर्म को कोई आदेश नहीं दिया है। भारतीय हाई कमीशन से यह अनुरोध भी किया गया कि वे इन वाद्य यंत्रों की खराबियों के बारे में एक विस्तृत रिपोर्ट हमें भेज दें। इसकी रिपोर्ट अप्रैल, 1988 में प्राप्त हुई लेकिन वह सिर्फ तार-दार वाद्य यंत्रों के बारे में थी जो महात्मा गांधी संस्थान को भेजे गए थे। सप्लाई करने वाली फर्म से कहा गया था कि वे इस संबंध में आवश्यक उपचारी उपाय करे लेकिन अभी तक उसने ऐसा कुछ नहीं किया है। इसके अतिरिक्त अगस्त, 1987 से परिषद् में वाद्य यंत्रों की सभी सप्लाई का निरीक्षण विशेषज्ञों द्वारा करवाया जाता है और ऐसी व्यापक प्रक्रिया तय कर दी गई है जिससे इस बात की सुनिश्चित हो कि कोई भी वाद्य-यंत्र निरीक्षण के बिना बाहर न भेजा जाए।

दिल्ली में वैयक्तिक वाहनों पर केवल एक बार कर लगाना

*220. **श्री पी० एम० सईद:**
श्रीमती डी० के० भण्डारी:

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

(क) क्या दिल्ली में वैयक्तिक वाहनों पर केवल एक बार कर लेने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस योजना को कब तक लागू किए जाने की संभावना है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) जी, हां।

(ख) प्रस्ताव में यह परिकल्पना की गई है कि दिल्ली में वैयक्तिक वाहनों पर मौजूदा तिमाही अथवा छमाही अथवा वार्षिक अंतरालों पर करों के भुगतान के स्थान पर ऐसे वाहनों के पंजीकरण के प्रारम्भिक चरण में एक ही बार में एक मुश्त कर लगाया जाए।

(ग) आवश्यक विधान और अन्य औपचारिकताएं पूरी हो जाने पर।

चिनाब नदी के कन्ठान – सरथालकोट जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करना

*221. **श्री मोहम्मद अयूब खां**: क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

(क) क्या उधमपुर जिले (जम्मू और काश्मीर) में चनाव नदी पर कन्ठान और सरथालकोट के बीच का बीस किलोमीटर लम्बा जल मार्ग सलाल पन बिजली परियोजना का सलाल बांध झील बन जाने के कारण नौवहन के लिए उपयुक्त बन गया है;

(ख) क्या सरकार का चिनाब नदी के इस भाग को राष्ट्रीय जल मार्ग घोषित करने तथा वहां नौका-सेवा की सहकारी प्रबंध व्यवस्था को प्रोत्साहित करने का विचार है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) से — (ग) जब तक जलमार्ग——— को संसद द्वारा राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित नहीं कर दिया जाता, जब तक नौचालन के लिए अतर्देशीय जलमार्ग के विकास की जिम्मेदारी संबंधित राज्य सरकार की है। चिनाब नदी का वह खण्ड उन जलमार्गों में नहीं है जिसे राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया है। फेरी सेवा प्रचालित करना भी राज्य सरकार के दायरे में आता है।

दिल्ली मे सार्वजनिक परिवहन का आंशिक निजीकरण

*223. **प्रो० पी० जे० कुरियन**: क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजधानी मे सार्वजनिक परिवहन का आंशिक निजीकरण किये जाने से नगर की परिवहन सेवा मे सुधार हुआ है,

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या है, और

(ग) आंशिक निजीकरण का दिल्ली परिवहन निगम के कार्यकरण पर क्या प्रभाव पड़ा है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) से (ग): दिल्ली परिवहन निगम की बसों का कोई निजीकरण नहीं हुआ है । दिल्ली की यात्री परिवहन प्रणाली मे 1964 से कुछ संख्या मे प्राइवेट बसे सार्वजनिक परिवहन सेवाओं की पूरक सेवाओं के रुट मे चलती रही है और इससे आम जनता को उपलब्ध परिवहन सुविधाओं मे वृद्धि हुई है ।

महाराष्ट्र मे फिल्टर संयंत्रों को बदलना

1900. **श्री प्रकाश बी० पाटिल:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र मे फिल्टर संयंत्र बहुत पुराने हो चुके है, और उन्हे शीघ्र बदलने की आवश्यकता है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार राज्य सरकार को इस कार्य के लिये समुचित वित्तीय सहायता देने का है; और

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

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग मे राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) महाराष्ट्र सरकार से ऐसी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है ।

(ख) केन्द्रीय सरकार त्वरित ग्रामीण जल सप्लाई कार्यक्रम के अंतर्गत वित्तीय सहायता देती है । राज्य सरकारों द्वारा परियोजनाएं तैयार की जाती है, जिन्हे बाद मे यहां अनुमोदित किया जाता है । राज्य सरकार से अभी ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं मिला है ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

लड़कियों को मुफ्त शिक्षा प्रदान करने वाले राज्य

[हिन्दी]

1901. **श्री आर० एम० भोये:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ राज्यों मे लड़कियों को विश्वविद्यालय स्तर तक शिक्षा मुफ्त दी जाती है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे राज्यों के नाम क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय मे शिक्षा तथा संस्कृति विभागों मे राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) और (ख); लड़कियों की शिक्षा राज्यों, सरकारी तथा स्थानीय निकाय के स्कूलों मे कक्षा VIII तक पहले ही निःशुल्क है ।

माध्यमिक तथा उच्चतर माध्यमिक स्तर पर मेघालय, पंजाब तथा संघ शासित प्रदेश दिल्ली को छोड़कर सभी राज्यों ने लड़कियों के लिए शिक्षा को निःशुल्क कर दिया है।

विश्वविद्यालय स्तर पर लड़कियों के लिए निःशुल्क शिक्षा के बारे मे सूचना उपलब्ध नहीं है और यह राज्यों से एकत्र की जा रही है।

हिमाचल प्रदेश को बाढ़ राहत सहायता

[अनुवाद]

1902. **प्रो० नरायण चन्द पराशर:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सितम्बर, 1988 के दौरान भारी वर्षा एवं बाढ़ के कारण जानें और सम्पत्ति को हुए नुकसान के लिये राहत / मुआवजा के रूप में अपर्याप्त वित्तीय सहायता देने के बारे मे हिमाचल प्रदेश तथा पंजाब राज्यों से कोई शिकायते मिली है; और

(ख) यदि हां, तो शिकायतों का ब्यौरा क्या है; तथा इन समस्याओं / शिकायतों को दूर करने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई?

कृषि मंत्रालय मे कृषि और सहकारिता विभाग मे राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) केन्द्रीय सरकार को पंजाब और हिमाचल प्रदेश राज्यों मे बाढ़ से प्रभावित लोगों से इन राज्यों मे राहत संबंधी व्यवस्था के बारे मे कोई शिकायत नहीं मिली है।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

बकरी अनुसंधान केन्द्र की स्थापना

1903. **श्री परसराम भारद्वाज:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का देश मे बकरी अनुसंधान केन्द्र की स्थापना का विचार है; और

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

कृषि मंत्रालय मे कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री: (क) और (ख): महोदय, फराह, उत्तर प्रदेश में एक केन्द्रीय बकरी अनुसंधान संस्थान की स्थापना पहले ही की जा चुकी है ।

लहसुन और प्याज का उत्पादन और निर्यात

1904. **श्री लक्ष्मण** मलिक: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस वर्ष लहसुन और प्याज की बहुत अच्छी फसल हुई है;

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

(ग) क्या सरकार ने लहसुन और प्याज के निर्यात की भी अनुमति दे दी है; और

(घ) यदि हां, तो किन देशों के लिये?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री(श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख): वर्तमान वर्ष अर्थात् 1988-89 के लिए लहसुन और प्याज के उत्पादन के अंतिम अनुमान अगस्त, 1989 के बाद ही देय होंगे। तथापि, वर्तमान वर्ष के दौरान वर्षा और मौसम संबंधी स्थितियां सामान्यतया सारे देश में अनुकूल रही है। वर्तमान मूल्यांकन के अनुसार वर्तमान वर्ष के दौरान लहसुन और प्याज का उत्पादन पिछले वर्ष के क्रमशः 2.87 लाख मीटरी टन और 25.53 लाख मीटरी टन के स्तर से अधिक होने की आशा है।

(ग) और (घ): लहसुन का निर्यात खुला सामान्य लाइसेंस के तहत आता है तथा बिना किसी प्रतिबंध के सभी गन्तव्य स्थानों को इसका निर्यात करने की अनुमति है।

प्याज का निर्यात भी, जिसकी व्यवस्था भारतीय राष्ट्रीय कृषि सहकारी विपणन संघ लिमिटेड के माध्यम से की जाती है सभी अनुज्ञेय गन्तव्य स्थानों के लिए खुला है। तथापि, इसका निर्यात मुख्यतया मलेशिया, सिंगापुर, खाड़ी के देशों, श्री लंका, मारिशस, मालद्वीव, बंगलादेश, नेपाल और कभी-कभी रूस को किया जाता है।

"फाइन आर्ट्स" के लिये छात्रवृत्ति

1906. **प्रो० मधु दंडवते:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेशों में डिजाइन की शिक्षा देने वाले अनेक स्कूलों द्वारा "डिजाइन" को एक उप विषय माना जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विदेशों में स्नातकोत्तर स्तर की पढ़ाई के लिए विभिन्न देशों द्वारा प्रदान की जाने वाली छात्रवृत्ति संबंधी योजना में "फाइन आर्टस" के स्थान पर डिजाइन शब्द को प्रतिस्थापित करने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो ऐसा कब तक करने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

तलचर उर्वरक एकक का बन्द होना

1907. **श्रीमती जयन्ती पटनायक:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा में तलचर स्थित उर्वरक एकक बन्द कर दिया गया था;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण थे;

(ग) क्या इसने पुनः कार्य करना आरम्भ कर दिया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस समय उसमें कितना उत्पादन हो रहा है?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० प्रभु): (क) से (ग): फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया के तलचर स्थित उर्वरक संयंत्र को वार्षिक रख-रखाव कार्य के लिए पहली मई, 1988 को बन्द किया गया था। बन्द रखने की अवधि बढ़ायी गयी थी ताकि निरीक्षण एवं "डायगनॉस्टिक" सर्वेक्षण के दौरान पायी गयी खराबियों को दूर किया जा सके। "क्रिटिकल" अनुभागों की मरम्मत करनी पड़ी तथा सिंथेसिस गैस कम्प्रेसरों के रिसाव वाले हीट एक्सचेंजरों को ठीक करना पड़ा। संयंत्र 30 दिसम्बर, 1988 को पुनः चालू किया गया।

(घ) जनवरी, 1989 के दौरान संयंत्र ने 17.10 मी० टन यूरिया का उत्पादन किया इसे अब भी उड़ीसा राज्य बिजली बोर्ड (ओ एस ई बी) द्वारा लगायी गयी पाबंदियों के कारण पावर की समस्या का सामना करना पड़ रहा है। तथापि, अगामी महीनों में उत्पादन अधिक होने की सम्भावना है।

बर्दवान विश्वविद्यालय के अधीन कालेजों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग का अनुदान

1908. **श्री अनिल बसु:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा बर्दवान विश्वविद्यालय, पश्चिम बंगाल के अधीन कालेजों को कालेज भवन के विस्तार, प्रोफेसरों के क्वार्टरों, छात्रावासों, विज्ञान विषयों संबंधी प्रयोगशालाओं, ग्रंथालयों आदि के निर्माण हेतु अनुदान स्वीकृत किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो उन कालेजों के नाम क्या हैं और उन्हें मदवार अभी तक कितनी राशि दी गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) और (ख) : जी, हां। बर्दवान विश्वविद्यालय के अधीन कालेजों को अभी तक संस्वीकृत

तथा दिये गए अनुदान के संबंध में ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं। शेष कालेजों को अनुदान कालेजों से अपेक्षित सूचना/दस्तावेज प्राप्त होने के पश्चात दिया जाएगा।

विवरण

सातवीं योजना अवधि के दौरान वि० अ० आ० की विकास योजना के अन्तर्गत बर्दवान विश्वविद्यालय कालेजों को भवन परियोजनाओं के लिए अनुदानों की संस्वीकृति

क्र.सं.	कालेज का नाम	भवन का नाम	अनुमानित लागत	वि० अ० आ० का भाग	जारी की गई राशि
1	अभेदानन्द महाविद्यालय जिला, सैंथिया, बिरभूम	कक्षाओं का निर्माण स्टाफ क्वार्टरों का निर्माण	2,00,000/- 2,00,000/-	1,00,000 1,00,000/-	
2	बांकुरा जिला सरदमानी महिला महाविद्यापीठ बांकुरा	कक्षाओं के विस्तार का निर्माण	3,30,000/-	1,60,000	40,000
	बिधान चन्द्र कालेज आसनसोल, जिला बर्दवान	कक्षाओं/प्रयोगशाला का विस्तार	6,58,012/-	3,20,000/-	
4	बिरभूम महाविद्यालय पो० आ० सूरी, जिला बिरभूम	प्रयोगशाला/पुस्तकालय का निर्माण	3,81,326/	1,60,000/	
	बोलपुर कालेज बोलपुर, जिला बिरभूम	कक्षाओं/प्रयोगशाला/पुस्तकालय का विस्तार	6,40,480/-	2,80,000	
6	बर्दवान राज कालेज बर्दमान	कक्षाओं का विस्तार	4,10,000/	2,00,000/	
	चंडीदास महाविद्यालय पो० आ० खुजूतीपारा	पुरुष विद्यार्थी छात्रावास	2,81,562/	1,40,781	
	हुगली महिला कालेज	कक्षाओं का विस्तार	4,24,350/	2,12,175/-	
9	कालना कालेज कालना जिला बर्दवान	कक्षाओं का विस्तार	7,38,712	3,20,000/	
10	कृष्णा चन्द्र कालेज, हेतमपुर, जिला बिरभूम	प्रयोगशालाओं का विस्तार	5,13,200/-	2,00,000/	
	[illegible] महाविद्यालय [illegible] जिला, हुगली	कक्षाओं का विस्तार का निर्माण	4,54,220	2,00,000	
12	रघुनाथपुर कालेज, रघुनाथपुर जिला, पुरुलिया	कक्षाओं/प्रयोगशाला का विस्तार	4,00,000/-	2,00,000/	
13	राजा राम मोहन राय महाविद्यालय	कक्षाओं/पुस्तकालय/प्रयोगशाला का निर्माण	5,60,423	2,00,000/	
14	रामानन्द कालेज बिशनुपुर बांकुरा	महिला छात्रावास	2,04,000	1,53,000	
	रानीगंज कन्या कालेज पो० आ० रानीगंज	कक्षाओं का निर्माण	3,30,000	1,30,061	
16	रवीन्द्र महाविद्यालय पो० आ० चम्पाडंगा जिला हुगली	कक्षाओं/प्रयोगशालाओं/पुस्तकालय के विस्तार का निर्माण	4,25,000	2,00,000	
17	सालदिहा कालेज	शिक्षक छात्रावास	6,64,781	2,80,000	[illegible]00
18	शम्भुनाथ कालेज लाभपुर जिला, बिरभूम	कक्षाओं/पुस्तकालय का विस्तार	5,60,000/	2,80,000	
19	श्री गोपाल बैनर्जी कालेज, हुगली	पुस्तकालय भवन का निर्माण	[illegible],99,000	2,80,000	
20	श्री रामकृष्ण शारदा विद्यामहापीठ जिला हुगली	पुस्तकालय भवन का निर्माण	3,60,000/-	[illegible],70,000/-	
	श्याम सुन्दर कालेज श्याम सुन्दर जिला बर्दवान	कक्षाओं का विस्तार का निर्माण	5,60,000/-	2,80,000	
22	त्रिवेनीदेवी भलोटिया कालेज रानीगंज, जिला बर्दवान	पुरुष विद्यार्थी छात्रावास का निर्माण	6,25,936	3,12,150	
23	विवेकानन्द महाविद्यालय पो० आ० [illegible]	कक्षाओं का विस्तार	5,24,300/	2,62,150	
24	दुर्गापुर सरकारी कालेज दुर्गापुर	पुस्तकालय भवन का निर्माण	5,72,000/-	2,80,000	
25	दुर्गापुर महिला कालेज पो० आ० दुर्गापुर, जिला बर्दवान	स्टाफ क्वार्टरों का निर्माण	6,59,970/	2,80,000/-	70,000
26	[illegible] आदिवासी महाविद्यालय	कक्षाओं का विस्तार	4,06,550	2,00,000/-	

महाराष्ट्र में खेलों को प्रोत्साहन

1909. **श्री विजय एन० पाटिल:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान, वर्षवार, खेलों को प्रोत्साहन देने के लिए महाराष्ट्र को कितनी रकम मंजूर की गई है और 1988-89 के दौरान कितनी रकम दिए जाने की सम्भावना है,

(ख) क्या खेलों को प्रोत्साहन देने के लिए विभिन्न राज्यों में खर्च की गई राशि में काफी अंतर है; और

(ग) यदि हां, तो महाराष्ट्र को, विशेषकर ग्रामीण खेलों के लिए धन राशि आवंटित करने के लिए **क्या** कदम उठाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्री मारग्रेट आल्वा): (क) "राज्य खेल परिषदों आदि को अनुदानों" की योजना के अन्तर्गत खेल अवस्थापना के सृजन के लिए महाराष्ट्र को निम्नलिखित राशि दी गई है। **इसमें गत तीन वर्षों** में अनुमोदित परियोजनाओं के लिए अनुदान की द्वितीय और अनुवर्ती किश्त के साथ-साथ इस **वर्ष के** दौरान अनुमोदित परियोजनाओं से संबंधित दी गई प्रथम किश्त शामिल है:—

वर्ष	दी गई राशि
1985-86	13,76,235 रुपए
1986-87	42,75,000 रुपए
1987-88	95,91,250 रुपए

वर्ष 1988-89 में महाराष्ट्र को अब तक दी गई राशि 43,72,725 रुपए है। इस योजना के अन्तर्गत 1988-89 में महाराष्ट्र को कितनी राशि देने की सभावना है, यह बताना सम्भव नहीं है क्योंकि यह केन्द्रीय वित्तीय सहायता देने के लिए महाराष्ट्र सरकार से व्यवहार्य खेल अवस्थापना परियोजना प्राप्त होने तथा सहायता की द्वितीय और अंतिम किश्त के दावे के लिए पहले से दिए गए अनुदानों के उपयोगिता प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने पर निर्भर करता है।

(ख) विभिन्न राज्यों को दी गई सहायता राज्य सरकारों से प्राप्त व्यवहार्य खेल अवस्थापना परियोजनाओं पर निर्भर करती है। गत तीन वर्षों के दौरान राज्यवार दिए गए अनुदान को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ग) उपरोक्त योजना के अन्तर्गत राशि राज्यवार **आवंटित नहीं की जा रही है। सहायता का देना,** राज्य सरकारों से प्राप्त नई व्यवहार्य परियोजनाओं और पूर्व **वर्षों में पहले से दी गई सहायता के उपयोगिता प्रमाण पत्र प्रस्तुत** करने पर **निर्भर करता है यदि महाराष्ट्र को और अधिक राशि की आवश्यकता है तो उन्हें** तदनुसार और **अधिक प्रस्ताव / उपयोगिता प्रमाण पत्र अवश्य प्रस्तुत करने चाहिए।**

विवरण

1985-86, 1986-87 और 1987-88 के दौरान खेल अवस्थापना के विकास के लिए राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को दिए गए अनुदान

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1985-86	1986-87	1987-88
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	41,000	19,04,300	26,02,500
2.	असम	2,12,000	26,06,000	28,55,300
3.	बिहार	1,39,650	12,50,000	10,00,000
4.	गुजरात	8,38,200	15,05,000	11,06,250
5.	गोवा	-	74,200	80,58,375
6.	हरियाणा	5,60,500	34,53,000	28,20,250
7.	हिमाचल प्रदेश	7,30,400	28,11,200	29,07,500
8	जम्मू और कश्मीर	77,000	18,59,450	19,21,890
9.	कर्नाटक	1,31,700	38,76,950	7,57,250
10.	केरल	-	1,32,43,500	1,17,72,000
11.	मध्य प्रदेश	10,55,000	35,54,000	8,99,000
12	महाराष्ट्र	13,76,235	42,75,000	95,91,250
13	मणिपुर	2,75,500	6,87,000	10,26,440
14	मेघालय	17,22,800	43,13,000	5,91,750
15.	मिजोरम	15,00,000	56,91,000	77,19,000
16.	नागालैंड	7,50,000.	14,75,000	6,25,000
17	उड़ीसा	15,43,500	76,80,900	24,60,500
18.	पंजाब	37,60,150	58,33,000	25,00,000
19.	राजस्थान	20,03,765	37,33,900	77,04,537
20.	सिक्किम	14,40,000	6,73,500	—
21.	तमिलनाडु	5,34,850	37,73,225	20,62,500
22.	त्रिपुरा	1,25,000	19,00,000	75,000
23.	उत्तर प्रदेश	20,45,500	1,68,82,500	52,50,000
24.	पश्चिम बंगाल	2,91,250	4,45,08,700	5,63,42,620
25.	अरूणाचल प्रदेश	18,000	-	6,64,450
26.	दमन और दीव	-	-	30,34,000
27.	दादरा और नगर हवेली	-	-	-
28.	चण्डीगढ़	1,80,000	-	20,00,000
29.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह		62,000	62,000
30	पांडिचेरी		40,000	-
31.	दिल्ली		2,50,000	14,66,000
32.	एन.एस.एन.आई.एस.	-	1,00,00,000	1,00,00,000
	कुल:	2,13,60,000	14,79,16,325	14,98,75,362

गोवा में निर्माणाधीन पुल

1910. **श्री शांताराम नायक:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गोवा में केन्द्रीय क्षेत्र के अन्तर्गत कितने और कौन-कौन से पुलों का निर्माण किया जा रहा है;

(ख) इनमें से प्रत्येक पुल का निर्माण कौन-कौन सी एजेंसियां कर रही हैं; और

(ग) प्रत्येक पुल के निर्माण पर अब तक किए गए खर्च का ब्यौरा क्या है और प्रत्येक पुल के कब तक पूरा होने की सम्भावन है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) से (ग) गोवा में चार बड़े पुल निर्माणाधीन हैं। निर्माण एजेंसियों के नाम, लागत, खर्च और समापन की संभावित तारीख संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

क्रम सं.	पुल का नाम	निर्माण एजेंसी का नाम	स्वीकृत लागत (लाख रु॰ में)	1/89 तक खर्च	समापन की संभावित तारीख
1	2	3	4	5	6
1.	कोलवाले पुल (रा.रा. 17)	नेशनल प्रोजेक्ट कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन के साथ 5.12.87 को ठेका रद्द कर दिया गया। नई एजेंसी लगाई जा रही है।	270.37	237.03	4/91
2.	[illegible] पुल (रा.रा. 17)	मैसर्स [illegible] इंजीनियर्स लि.	63.65	61.51	6/89
3.	नया मांडोवी (रा.रा. 17)	मैसर्स यू.पी. स्टेट ब्रिज कारपोरेशन	1163.06	671.42	3/90
4.	पुराना मांडोवी	मैसर्स गैमन इंडिया लि.	596.00	110.08	7/90

कीटों का जैविक नियंत्रण

1911. **डा॰ जी॰ विजय रामाराव:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकर रसायनिक कीटनाशी औषधियां तैयार करने के स्थान पर कोटों पर जैविक नियंत्रण के बढ़ावा देने के लिए पूर्णतः वचनबद्ध है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान वर्ष-वार कितने और कितने मूल्य के जैविक नियंत्रक एजेंट उत्पादित और बेचे गए; और

(ग) देश में इन एजेंटों की अनुमानित आवश्यकता कितनी है और उसे कब तक पूर्णतः पूरा किये जाने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) सरकार कृमि नियंत्रण को गैर रासायन विधियों में से एक विधि जैविक द्वारा नियंत्रण को प्रोत्साहन देती है।

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार 11 केन्द्रीय जैविक नियंत्रण केन्द्रों द्वारा उत्पादित जैविक नियंत्रण एजेन्टों की संख्या निम्न प्रकार है:—

वर्ष	संख्या
1985-86	240 मिलियन
1986-87	406 मिलियन
1987-88	492 मिलियन

ये परियोजना क्षेत्रों में किसानों को निःशुल्क वितरित किए जाते हैं।

(ग) जैविक नियंत्रण एजेन्ट फसलों और कृमियों के लिए विशेष हैं। उनकी क्षमता जैव और अजैव पशुओं पर निर्भर करती है। ये पहलू गतिशील हैं। इस प्रकार जैविक नियंत्रण एजेन्टों के संबंध में कोई विशेष आवश्यकता को लक्षित नहीं किया जा सकता है।

जन शक्ति आयोजन के साथ-साथ शिक्षा का आयोजन

1912. **श्री जगन्नाथ पटनायक:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आठवीं योजना को ध्यान में रखते हुए देश में जन-शक्ति आयोजन के साथ-साथ शिक्षा आयोजन का समन्वय स्थापित करने के विशेष प्रयास किए हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी शाही): (क) :और (ख) : जी हां। शिक्षा विभाग ने ऐसी राष्ट्रीय तकनीकी जनशक्ति संसूचना प्रणाली (एन० टी० एम० आई० एस०) गठित की है जो हाल ही में संस्थापित प्रौद्योगिकी संसूचना पूर्वानुमान तथा मूल्यांकन परिषद (टी० आई० एफ० ए० सी०) के साथ अन्योन्य क्रिया करेगी ताकि देश में शिक्षा आयोजना और जनशक्ति आयोजन के बीच बेहतर समन्वय को सुनिश्चित किया जा सके।

दिल्ली प्रशासन के स्कूलों के अध्यापकों के सामान्य भविष्य निधि / अंशदायी भविष्य निधि के खाते

1913. **श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली प्रशासन द्वारा वर्ष 1970 में नगर निगम से अपने नियंत्रण में लिये गये विद्यालयों के अध्यापकों के सामान्य भविष्य निधि, अंशदायी भविष्य निधि खातों की प्रविष्टियां पूरी करने हेतु सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ख) इन खातों में प्रविष्टियां कब तक पूर्ण की जायेंगी?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) और (ख) : दिल्ली प्रशासन के अनुसार, दि० न० निगम द्वारा चैक से भेजी गई बकाया राशि को दिल्ली प्रशासन द्वारा सम्बंधित सा० भ० नि०/अ० भ० निधि धारक के खाते में डाल दी गई है। इस संबंध में अद्यतन प्रविष्टियां कर दी गई हैं और वर्ष 1987-88 का वार्षिक विवरण जारी कर दिया गया है।

एल्यूमिनियम विकास संवर्धन परिषद

1914. **श्री के० राममूर्ति:** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) एल्यूमिनियम विकास संवर्धन परिषद द्वारा इसके गठन 11 मार्च, 1987 से लेकर अब तक कितनी बैठकें आयोजित की गई और परिषद द्वारा अब तक सरकार को दिये गये प्रमुख सुझावों/सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) उन पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम० एल० फोतेदार): (क) और (ख) : सरकार ने एल्यूमिनियम उद्योग की समस्याओं एवं संभावनाओं में राष्ट्रीय स्तर पर

भागीदारी की महती भावना जागृत करने के लिए एल्यूमिनियम विकास एवं प्रोत्साहन परिषद का गठन किया था। परिषद ने 18.6.87 की बैठक में एल्यूमिनियम उद्योग से संबधित विभिन्न मुद्दों पर विचार किया था। विभिन्न एल्यूमिनियम उद्योग संघ / परिसंघ, जो परिषद के सदस्य हैं, भी समय समय पर सरकार से विभिन्न स्तरों पर संपर्क करते रहते हैं।

परिषद ने आमतौर पर जिन मुद्दों पर विचार किया वे हैं: एल्यूमिनियम अनुसंधान एवं डिज़ाइन केन्द्र की स्थापना, बंधाई तारों तथा समग्रतः एल्यूमिनियम एलॉय कन्डक्टरों में एल्यूमिनियम वर्धन निर्यात प्रोत्साहन, उत्पाद-शुल्क विन्यास, ग्रहीत बिजलीघरों पर राज्य विद्युत शुल्क का उन्मूलन, नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन द्वारा उत्पन्न बिजली में से एल्यूमिनियम प्रद्रावकों को आपूर्ति तथा ऊर्जा संरक्षण। यह भी सहमति हुई थी कि विद्युत कन्डक्टर ग्रेड धातु पर वितरण नियंत्रण के बारे में, नाल्को द्वारा उत्पादन आरंभ होने के बाद पुनः विचार किया जाए।

राष्ट्रीय उच्च शिक्षा परिषद्

1915. **श्री सैयद शाहबुद्दीन:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) प्रस्तावित राष्ट्रीय उच्च शिक्षा परिषद् की स्थापना के संबंध में कितनी प्रगति हुई है;

(ख) क्या परिषद् के गठन और इसके सदस्यों के चयन के बारे में राज्य सरकारों से परामर्श किया गया है; और

(ग) क्या परिषद् के कार्यक्रम संबंधी नियमों को अंतिम रूप दिया जा चुका है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) से (ग): जैसा कि राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 में परिकल्पना की गई है उच्च शिक्षा संबंधी राष्ट्रीय परिषद् स्थापित करने हेतु विवरण तैयार करने के लिए संबंधित मंत्रालयों/विभागों तथा उच्च शिक्षा से संबंधित अन्य राष्ट्रीय एजेंसियों से विचार-विमर्श किए गए। इन विचार-विमर्शों के आधार पर भारत सरकार के संकल्प के अंतर्गत राष्ट्रीय परिषद् स्थापित करने का प्रस्ताव तैयार किया गया था। तथापि प्रस्ताव को अंतिम रूप देने से पहले यह संदेह उत्पन्न हुआ कि संकल्प के अंतर्गत स्थापित परिषद् प्रभावशाली रूप से नीतियों, कार्यक्रमों तथा कई एजेंसियों के कार्यकलापों, जिनमें से कुछ सांविधिक स्तर की हैं, के साथ मिल कर काम कर सकेगी। समन्वित प्रक्रिया की उपयोगिता पर भी संदेह प्रकट किये गये। अतः समन्वय के विशिष्ट क्षेत्रों का पता लगाने तथा उचित प्रकार से गठित शक्तियों और कार्यों को व्यक्त करने के लिए संपूर्ण मामले की समीक्षा करने का प्रस्ताव किया गया है ताकि प्रस्तावित निकाय प्रभावशाली रूप से कार्य कर सकें। चूंकि सम्मिलित समन्वय केवल राष्ट्रीय एजेंसियों तथा भारत सरकार के मंत्रालयों और विभागों से संबंधित है अतः राज्य सरकारों से विचार-विमर्श की परिकल्पना नहीं की गई है।

सीमावर्ती क्षेत्रों में शिक्षा का विकास

[हिन्दी]

1916. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सीमावर्ती जिलों में सीमावर्ती क्षेत्र शिक्षा विकास कार्यक्रम के बारे में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है; और

(ख) सीमावर्ती क्षेत्रों में उन स्थानों का ब्यौरा क्या है जहां "आप्रेशन ब्लैक बोर्ड" प्रारभ किया गया है और क्या वहां सभी आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) सीमावर्ती क्षेत्र विकास (शिक्षा) कार्यक्रम में इस समय चार सीमावर्ती राज्य अर्थात गुजरात, राजस्थान, पंजाब तथा जम्मू और काश्मीर शामिल हैं। कार्यक्रम का केन्द्र बिन्दु शिक्षा है जो सीमावर्ती क्षेत्रों के विकास के लिए एक महत्वपूर्ण निवेश है। इसमें सम्पूर्ण मानव संसाधन विकास पर बल दिया जाता है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत किए गए प्रयास राज्यों के शैक्षणिक विकास कार्यक्रमों का एक पूरक है। प्राइमरी, अपर प्राइमरी, माध्यमिक तथा उच्चत्तर माध्यमिक स्कूलों के लिए अतिरिक्त कक्षाकक्षों प्रयोगशालाओं, शौचालयों, छात्रावासों, स्टाफ क्वाटरों का निर्माण आदि; व्यायामशालाओं, व्यावसायिक पाठयक्रमों के लिए शेड; नए प्राइमरी, अपर प्राइमरी तथा माध्यमिक स्कूल खोलना; युवा केन्द्रों, खेलकूद उपकरणों का प्रावधान; पुस्तकालय की पुस्तकों तथा केन्द्रों, उपकरण; कम से कम अनिवार्य सुविधाएं, अतिरिक्त शिक्षक आदि, नए पालिटेक्नीकों तथा आई॰टी॰आई॰ की स्थापना तथा विद्यमान संस्थाओं को सुदृढ़ बनाना, कला तथा संस्कृति और युवा तथा खेलकूद से संबंधित कार्यकलापों को इस कार्यक्रम के अंतर्गत स्वीकृत किया गया।

सीमावर्ती क्षेत्र विकास (शिक्षा) कार्यक्रम के अंतर्गत चार राज्यों को वर्ष 1987-88 तथा 1988-89 (आज की तारीख तक) के लिए विभिन्न कार्यकलापों हेतु दिए गए प्रशासनिक अनुमोदनों तथा मुक्त किए गए अनुदानों को दर्शाने वाला विवरण-1 संलग्न है।

(ख) आपरेशन ब्लैकबोर्ड योजना भी इस कार्यक्रम में शामिल है जो चार राज्यों के 79 सीमावर्ती खंडों में, जिनके नाम संलग्न विवरण-2 में दिए गये हैं, लागू है। इस खंडों में यह योजना चरणबद्ध तरीके से कार्यान्वित करने के लिए आरंभ की जा रही है।

विवरण - 1

1987-88	राशि जिसके लिये प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया	मुक्त किया गया अनुदान
	(लाख रु॰ में)	(लाख रु॰ में)
गुजरात	385.71	355.69
राजस्थान	849.91	738.17
पंजाब	859.45	523.95
जम्मू और काश्मीर	1558.19	882.19
	3653.26	2500.00

1988-89	राशि जिसके लिये प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया	मुक्त किया गया अनुदान
	(लाख रु० में)	(लाख रु० में)
1988-89		
गुजरात	544	520
राजस्थान	1238	659
पंजाब	1744	920
जम्मू और काश्मीर	2543	1170
	6069	3269

विवरण— 2

सीमावर्ती क्षेत्र विकास शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल सीमावर्ती खंडों के नाम

क्र० सं० राज्यों के नाम	जिलों के नाम	खंडों के नाम
1. जम्मू तथा काश्मीर	1. बारामूला	1. आर० एस० पुरा
	2. कुपेवारा	2. खाउर
	3. लेह	3. घागवाल
	4. कारगिल	4. सुन्दरबनी
	5. पुंछ	5. मेनधर
	6. राजौरी	6. बोनीयार
	7. जम्मू	7. उरी
	8. कठुआ	8. तेथांग
	9. बादगाम	9. कारगिल
		10. द्रास
		11. अखनूर
		12. मरह
		13. सतवारी
		14. बिलपुर
		15. बीशनाह
		16. साम्बा
		17. कठुआ
		18. हीरानगर
		19. बरनोती
		20. नवशेरा
		21. मनीयकोट
		22. राजौरी
		23. बालाकोट
		24. पुंछ
		25. बालपोरा
		26. मंढी
		27. त्रेहगाम

क्रम० सं०	राज्यों के नाम	जिलों के नाम	खंडों के नाम
			28. कूपेंवाड़ा
			29. सोनम
			30. लंगाते
			31. गुरेज
			32. तेग मार्ग
			33. बारामूला
			34. खाग
			35. शक्कर चिकतन
			36. खालसी
			37. नौरा
			38. राजवर
			39. रामहाल
			40. दंगीवाचा
			41. रहमा
2.	गुजरात	1. कच्छ	1. भुज
		2. बानसकंथा	2. भचाऊ
			3. लखपत
			4. अब्दसा
			5. रापर
			6. अन्जार
			7. नखतरना
			8. सन्तालपुर
			9. वाव
	राजस्थान	1. बीकानेर	1. बीकानेर
		2. जैसलमेर	2. कोलायत
		3. श्रीगंगानगर	3. जैसलमेर
		4. बाड़मेर	4. सम
			5. बाड़मेर
			6. शिव
			7. चौहटन
			8. डोहरीयना
			9. गंगानगर
			10. अनूपगढ़
			11. रायसिंहनगर
			12. पदमपुर
			13. करणपुर

क्र..	नाम	जिलों के नाम	खंडों के नाम
4.	पंजाब	1. फिरोजपुर	1. फिरोजपुर
		2. अमृतसर	2. गुरू हरसहा
		3. गुरदासपुर	3. फजिलका
			4. जलालाबाद
			5. खुईया सरवर
			6. गुरदासपुर
			7. कलानौर
			8. दीनानगर
			9. नरोट जमाल सिंह
			10. बामीलाल
			11. डेरा बाबा नानक
			12. बालटोहा
			13. गदीविन्द
			14. भिखीविन्द
			15. अजनाला
			16. छोघावन

केरल को जीवन धारा योजना के अंतर्गत धनराशि का आबंटन

[अनुवाद]

1917. **श्री पी० ए० एन्टनी :**

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

(क) "जीवन धारा" योजना के अंतर्गत कुआं खोदने के लिए केरल को कितनी धनराशि आवंटित की गई ;

(ख) केरल द्वारा वर्ष 1988-89 के दौरान कितनी धनराशि का उपयोग किया गया ; और

(ग) क्या केरल सरकार ने इस धनराशि का किन्हीं अन्य योजनाओं में उपयोग किया है?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी) : सरकार ने वर्ष 1988-89 के दौरान राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम तथा ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम की उप-योजना के रूप में शुरू की गई 10 लाख कुओं की योजना ("जीवन धारा") को इस आधार पर नहीं चुना है क्योंकि इस योजना को केरल के लिए उपयुक्त नहीं समझा जा रहा है ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) दस लाख कुओं की योजना के लिए राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम तथा ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के आबंटनों में से आबंटित की गई निधियों को इन कार्यक्रमों के अंतर्गत अन्य सामान्य कार्यों पर उपयोग करने की अनुमति दे दी गई है । केरल सरकार ने अपनी क्षेत्र एजेंसियों को दस लाख कुओं की योजना के लिए निर्धारित निधियों को ओपन कुएं खोदने, ऐसे अनुसूचित जाति/जनजाति के लोगों जो गरीबी रेखा से नीचे बसर कर रहे हों, को सिंचाई सुविधाएं मुहैया कराने अथवा ऐसी अन्य योजनाएं जो अनुसूचित जातियों/जनजातियों के निर्धन लोगों के लिए लाभकारी हों, आरम्भ करने हेतु खर्च करने के लिए कहा है ।

आन्ध्र प्रदेश में प्राकृतिक गैस उर्वरक फैक्टरी की स्थापना

1918. **श्री के० रामचन्द्र रेड्डी :** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार का कृष्णा गोदावरी बेसिन में तेल के भारी भंडार पाए जाने को ध्यान में

रखते हुए आन्ध्र प्रदेश में एक उर्वरक फैक्टरी स्थापित करने के विचार है, ताकि आन्ध्र प्रदेश में पाई गई प्राकृतिक गैस का उपयोग किया जा सके; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर. प्रभु) : (क) गोदावरी तटवर्ती क्षेत्र की रूपरेखा तैयार की जा रही है और हाइड्रो कार्बन के सही भंडारों का पता तभी लगेगा जब उसकी रूप रेखा तैयार हो जायेगी । काकीनाड़ा में एक उर्वरक संयंत्र को गैस की आपूर्ति के लिए सिद्धान्त रूप में पहले ही बचन दिया गया है ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

राजस्व मंत्रियों की बैठक

1919. **डा० गौरी शंकर राजहंस :**
श्री शांतिलाल पटेल :
श्री एस. बी. सिदनाल :

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

(क) क्या दिसंबर, 1988 में राजस्व मंत्रियों का सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन में दिए गए मुख्य सुझावों का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) सरकार द्वारा कितने सुझाव स्वीकार किए गए हैं और उनके कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जर्नादन पुजारी) : (क) से (ग) राजस्व मंत्रियों का एक सम्मेलन 20 दिसम्बर, 1988 को हुआ था । सम्मेलन में विभिन्न भूमि सुधार उपायों के कार्यान्वयन की प्रगति की समीक्षा की गई । सम्मेलन में हुई आम राय में विभिन्न भूमि सुधार उपायों, राजस्व प्रशासन, भूमि रिकार्ड प्रबन्ध आदि के कुछेक अन्य पहलुओं को कवर करने के अलावा 1985 और 1986 में हुए पहले सम्मेलनों में हुई आम राय में निहित विभिन्न बिन्दुओं पर सुझावों और सिफारिशों को दोहराया गया है ।

निजामुद्दीन पुल पर पैदल पथ का क्षतिग्रस्त होना

1920. **श्री जी० भूपति:**
श्री एन्जे०वी०वी० महेश्वर राव:

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

(क) क्या हाल ही में "यमुना" पर निजामुद्दीन पुल पर पैदल पथ का कुछ हिस्सा क्षतिग्रस्त हो गया था;

(ख) यदि हां, तो कब क्षतिग्रस्त हुआ था, कितनी हानि हुई थी;

(ग) क्या क्षतिग्रस्त होने के कारणों का पता लगाने के लिये कोई जांच की गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले हैं;

(ङ) किस प्राधिकरण ने इस पुल का निर्माण किया था, और

(च) दोषों को सुधारने के लिये क्या कदम उठाए गए हैं तथा पुल की मरम्मत का कार्य कब तक पूरा हो जाएगा?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) और (ख): जी, हां। पुल के एक ओर लगभग 12 मी० लम्बा पैदल पथ 9 फरवरी, 1989 को गिर गया था।

(ग) और (घ): जी हां। जांच रिपोर्ट की जांच अभी पूरी नहीं हुई है।

(ङ) केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग ने पुल का निर्माण किया था।

(च) दिल्ली प्रशासन के लोक निर्माण विभाग को विस्तार से विशेष निरीक्षण करने का परामर्श दिया गया है, उसके बाद मरम्मत कार्य किए जाने के प्रस्तावों को अंतिम रूप दिया जाएगा।

उत्तर प्रदेश में विद्यालयों के भवनों के निर्माण के लिए धनराशि

[हिन्दी]

1921. **श्री राम पूजन पटेल:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार नई शिक्षा नीति के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश के पिछड़े क्षेत्रों में विद्यालयों के भवनों का निर्माण करने हेतु अतिरिक्त धनराशि स्वीकृत करने का है ;

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

(ग) यह धनराशि कब तक स्वीकृत की जाएगी ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) से (ग): राष्ट्रीय शिक्षा नीति तथा उसके अन्तर्गत योजनाओं में यथा अपेक्षित स्कूल भवनों के निर्माण का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का होता है, जो एन०आ०ई०पी० / आर०एल० ई० जी० पी०, वित्त आयोग पंचाटों तथा उनके अपने योजनागत परिव्ययों आदि सहित विभिन्न संसाधनों से अपेक्षितगत कोष जुटाती है ।

खुला सामान्य लाइसेंस (ओपन जनरल लाइसेंस) के अन्तर्गत बीजों का आयात

[अनुवाद]

1922. **श्री सत्य गोपाल मिश्र:**
श्री मानिक सान्याल:

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

(क) क्या नई बीज नीति में खुला सामान्य लाइसेंस (ओपन जनरल लाइसेंस) के अंतर्गत सब्जियों तथा फूलों के बीजों के आयात का प्रावधान है;

(ख) क्या देश में पर्याप्त संशोधन तथा धूमन की अपर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में क्या उपाय करने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) जी, हां।

(ख) और (ग): मौजूदा वनस्पति संगरोध और धूम्रोकरण केन्द्रों पर वर्तमान संगरोध और धूम्रोकरण की सुविधाओं को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है, ताकि प्रत्याशित अतिरिक्त आयात को संभाला जाए। इस उद्देश्य के लिए, आधुनिक उपकरणों को व्यवस्था, बुनियादी सुविधाओं और उपयुक्त जनशक्ति के द्वारा इन केन्द्रों को सुदृढ़ बनाने के लिए एक योजना बनाई गई है।

आंगनबाड़ी स्कूल

1923: **श्री एम० रघुमा रेड्डी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कितने आंगनबाड़ी स्कूल मंजूर किये गये थे तथा इस समय कितने स्कूल चल रहे हैं;

(ख) आंगनबाड़ी अध्यापकों के वेतनमानों इत्यादि का ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या इन अध्यापकों के वेतनमानों में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है; यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) से (ग): एक विवरण संलग्न है।

संभावयतः उल्लेख समेकित विकास सेवा (आई.सी.डी.एस.) योजना के आंगनबाड़ी केन्द्रों और उनके कार्यकर्ताओं के बारे में है।

2. समेकित बाल विकास सेवा परियोजना ग्रामीण क्षेत्र में एक ब्लाक और शहरी क्षेत्रों में गन्दी बस्तियों/बार्डों का समूह होती है। सामान्यतया एक समेकित बाल विकास सेवा परियोजना में निम्नलिखित कार्यकर्ता होते है:—

(क) बाल विकास परियोजना अधिकारी (सी.डी.पी.ओ.)	एक
(ख) सांख्यिकी सहायक	एक
(ग) सहायक	एक
(घ) क्लर्क-सह-टाइपिस्ट	एक
(ङ) ड्राइवर	एक
(च) चपरासी	एक
(छ) पर्यवेक्षक	3-5
(ज) आंगनवाड़ी कार्यकर्ता	50-100
(झ) सहायिका (हैल्पर)	50-100

बड़ी-बड़ी आई.सी.डी.एस. परियोजनाओं में सहायक/अपर बाल विकास परियोजना अधिकारी तथा अतिरिक्त सचिवालयी कर्मचारी और चपरासी भी होते है। उक्त (ज) और (झ) में उल्लिखित कार्यकर्ता स्थानीय समुदाय, के स्वयंसेवी, अंशकालीन और अवैतनिक कर्मचारी होते है अन्य कार्यकर्ता राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रदेश के प्रशासनों के नियमित कर्मचारी होते है। जिनके माध्यम से आई.सी.डी.एस. परियोजनाएं चलाई जा रही है।

3. उपरोक्त पैरा 2 के (क) से (छ) के कार्यकर्ता राज्य सरकार के नियमों के अनुसार वेतन प्राप्त करते हैं। उपरोक्त पैरा (ज) (झ) के अवैतनिक कार्यकर्ताओं के लिए निम्नलिखित मानदेय निर्धारित किया गया है :-

(क) आंगनबाड़ी कार्यकर्ता

(1) मैट्रिकुलेट	**275 रुपए प्रति मास**
(2) मैट्रिकुलेट जिसे आंगनवाड़ी कार्यकर्ता के रूप में 5 वर्ष की अनुभव हो	**300 रुपए प्रति मास**

(3) मैट्रिकुलेट जिसे आंगनवाड़ी कार्यकर्ता के रूप में 10 वर्ष का अनुभव हो	325 रुपए प्रतिमास
(4) नाम मैट्रिक (जिसमें कम पढ़े लिखे या अनपढ़ भी शामिल है	225 रुपए प्रतिमास
(5) नान मैट्रिक जिसे आंगनबाड़ी कार्यकर्ता के रूप में 5 वर्ष का अनुभव हो	250 रूपए प्रतिमास
(6) नान मैट्रिक जिसे आंगनबाड़ी कार्यकर्ता के रूप में 10 वर्ष का अनुभव हो	275 रूपए प्रतिमास
(ख) सहायिका (हेल्पर)	110 रूपए प्रतिमास

4. मानदेय की दरों में समय-समय पर समीक्षा करके बढ़ोतरी की जाती है। अब से पूर्व 1986 में समीक्षा की गई थी और परिणामस्वरूप उपरोक्त पैरा 3 में दिए गए वेतनमान 1-7-86 से प्रभावी हैं। पिछला संशोधन किए 3 वर्ष नहीं हुए हैं, यह बात ध्यान में रखते हुए निकट भविष्य में वेतनमान बढ़ाने का कोई विचार नहीं है।

5. 31-3-88 तक 1520 केन्द्रीय प्रयोजित और 218 राज्य क्षेत्र की आई.सी.डी.एस. परियोजनाएं स्वीकृत की गई थी। इनमें 1,89,068 आंगनबाड़ी केन्द्र आते है। एक आई.सी.डी.एस. परियोजना को पूरी तरह से कार्य करने के लिए सामान्यतः लगभग 18 से 24 महीने का समय लगता है। अतः 1988-89 में स्वीकृत 216 केन्द्रीय प्रायोजित आई.सी.डी.एस. परियोजनाओं में से अब तक किसी के भी आपरेशनल होने की संभावना नहीं है।

6. 1571 आई.सी.डी.एस. परियोजनाओं (1398 केन्द्रीय प्रायोजित और 173 राज्य क्षेत्र) से प्राप्त दिसम्बर, 1988 को रिपोर्ट के अनुसार 1,72,403 आंगनबाड़ी कार्यकर्ताओं को नियुक्त किया गया।

हिन्दुस्तानशिपयार्ड लिमिटेड को घाटा

1924. **श्री भट्टम श्रीराममूर्ति:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड में अब तक कितनी धनराशि का निवेश किया गया है,

(ख) हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि. को वर्ष 1987-88 और 1988-89 के दौरान कितना घाटा हुआ है,

(ग) इस शिपयार्ड का संचित घाटा और निवल पूंजी कितनी है; और

(घ) इस शिपयार्ड को निरन्तर भारी घाटा होने के क्या कारण है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) 62.90 करोड़ रु. के ऋणों के अतिरिक्त शेयर पूंजी एडवांस सहित इक्विटी के रूप में सरकार द्वारा किया गया कुल निवेश 63.44 करोड़ रु. का है।

(ख) शिपयार्ड को हुए घाटे नीचे दर्शाए गए है:—

1987-88	36.90 करोड़ रु.
1988-89 (अनुमानित)	42.74 करोड रु.

(ग) 31.3.88 की स्थिति के अनुसार शिपयार्ड को 147.23 करोड़ रु. का संचित घाटा हुआ। 31 मार्च, 1988 की स्थिति के अनुसार निवल पूंजी (-) 101.59 करोड़ रु. है।

(घ) घाटों के मुख्य कारण ये हैः—

(I) निर्मित जहाजों में लागत-मूल्य में अंतर,

(II) भारी ब्याज का बोझ

(III) देज इनपुट्स की उच्चतर लागत,

(IV) लम्बा डिलीवरी शिड्यूल, और

(V) कम उत्पादकता।

[हिन्दी]

रासायनिक हथियारों पर प्रतिबंध लगाने पर सम्मेलन

1925 **श्री विलास मुत्तेमवारः**

श्री सरफराज अहमदः

क्या विदेश मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे किः

(क) क्या रासायनिक हथियारों पर प्रतिबंध लगाने के पथ में विश्वमत बनाने हेतु पेरिस में जनवरी, 1989 में एक सम्मेलन का आयोजन किया गया था;

(ख) यदि हां, तो इस सम्मेलन में क्या निर्णय लिए गए थे; और

(ग) इन निर्णयों पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

श्री के॰ नटवर सिंहः (क) जी हां। पेरिस में 7 से 11 जनवरी 1989 तक रासायनिक अस्त्र निषेध सम्मेलन हुआ था जिसमें 1925 के जेनेवा प्रोतोकोल के सभी राज्य पतकारों को और उन अन्य राज्यों को बुलाया गया था जिनकी इसमें दिलचस्पी हो।

(ख) (I) इस सम्मेलन की अंतिम घोषणा मे सम्मेलन में शामिल होने वाले राज्यों ने अपनी इस वचनबद्धता की पुष्टि की कि वे रासायनिक अस्त्रों का प्रयोग नहीं करेंगे और 1925 के जेनेवा प्रोतोकोल की सतत वैधता को स्वीकार किया;

(II) इस प्रोतोकोल में स्थापित निषेध के प्रति अपनी निष्ठा पुनः व्यक्त की;

(III) जो राज्य अभी तक इस प्रोतोकोल में शामिल नहीं हुए हैं उन सभी से इस प्रोतोकोल में शामिल होने का अनुरोध किया;

(IV) रासायनिक अस्त्रों के विकास, उत्पादन, भंडारण और उनके प्रयोग के निषेध तथा उनके विनाश के विषय में शीघ्र एक अभिसमय करने की आवश्यकता पर बल दिया;

(V) जेनेवा में निरस्त्रीकरण सम्मेलन से कहा कि वे बकाया मसलों को शीघ्रतापूर्वक निपटाने के लिए तथा यथा शीघ्र एक अभिसमय सम्पन्न करने के लिए एक तात्कालिक महत्व का मामला मानकर अपने प्रयासों को और तेज करें।

(ग) सरकार इस बात का स्वागत करती है कि जेनेवा में निरस्त्रीकरण सम्मेलन में चल रही वार्ता को पेरिस सम्मेलन में एक राजनीतिक प्रोत्साहन दिया जा सकता है जिससे कि रासायनिक अस्त्र अभिनय शीघ्र सम्पन्न हो सके।

किसानों को खाद्यानों हेतु ऋण

1926. **श्री सरफराज अहमद:**

श्री. जी॰ भूपति:

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार ने किसानों को खाद्यान्नों हेतु ऋण देने की एक नई योजना प्रारम्भ की है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है तथा उन जिलों के नाम क्या है जहां यह योजना प्रारम्भ की गई; और

(ग) राज्यवार, अब तक किसानों को कितनी धनराशि का ऋण दिया गया है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (क) और (ख): जी, हां। उत्पाद (विपणन) ऋण योजना नामक एक योजना विशेष अनाज उत्पादन कार्यक्रम के अंतर्गत आने वाले 14 राज्यों में प्रत्येक के एक-एक विनिर्दिष्ट जिले में दिसम्बर, 1988 से प्रायोगिक आधार पर चलायी गई है। इस योजना का ब्यौरा तथा विनिर्दिष्ट जिलों के नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) अब तक 1.13 लाख रूपये के ऋण हरियाणा के 13 किसानों को पेशगो के रूप में दिये जा चुके है।

विवरण

इस योजना में यह व्यवस्था है कि जिन किसानों ने ऋण संस्थाओं से धान, गेहूं, मूंगफली, तोरिया-सरसों, बंगाल चना/चना तथा अरहर/तुर उगाने के लिये फसल ऋण लिया हो, जिसकी अदायगी बाकी नहीं हो, उनके लिये ऋण उपलब्ध होगा। ऋण की राशि किसानों द्वारा लिये गये फसल ऋण की राशि से दुगुनी या सरकार द्वारा घोषित खरीद मूल्यों पर वित्तीय बैंक के यहां बंधक रखे गये उत्पाद के 75 प्रतिशत के बराबर, जो भी कम होगी। ब्याज की दर वही होगी जो फसल ऋण पर लागू है तथा अदायगी की अवधि भुगतान की तारीखट से छह मास होगी।

यह योजना निम्नलिखित जिलों में शुरू की गई है:—

क्र॰सं॰	राज्य का नाम	जिले का नाम
1.	आंध्र प्रदेश	पश्चिम गोदावरी
2.	असम	नवगांव
3.	बिहार	रोहतास
4.	गुजरात	बलसाड
5.	हरियाणा	हिसार
6.	कर्नाटक	दक्षिण कन्नड़
7.	महाराष्ट्र	भण्डारा
8.	उड़ीसा	साम्बलपुर
9.	मध्य प्रदेश	रायपुर
10.	पंजाब	अमृतसर

क्र० सं०	राज्य का नाम	जिले का नाम
11	राजस्थान	श्रीगंगानगर
12.	तमिलनाडु	तंजावुर
13.	उत्तर प्रदेश	सुल्तानपुर
14.	पश्चिम बंगाल	बर्दवान

फास्फेट-युक्त उर्वरकों का अभाव

[अनुवाद]

1927. **श्री सी० माधव रेड्डी:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश में कच्चे माल की कम सलाई होने के कारण फास्फेट-युक्त उर्वरकों का अभाव है; और

(ख) यदि हां, तो कच्चे माल की कमी को पूरा करने के लिए फास्फेटिक एसिड के आयात के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० प्रभु): (क) और (ख) इस समय देश में फास्फेटिक उर्वरकों की कोई कमी नहीं है। तथापि, देश में डी ए पी उर्वरकों के उत्पादन के लिए फास्फोरिक एसिड की कम आपूर्ति है। आयात के माध्यम से देश में फोस्फोरिक एसिड की मांग को पूरा करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

श्रीलंका में हुये संसदीय चुनाव के लिए भारतीय पर्यवेक्षक

1928. **श्री पी० कुलनदईवेलू:** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार ने श्रीलंका में हाल ही में सम्पन्न हुए संसदीय चुनावों के लिए कोई पर्यवेक्षक भेजा था; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० नटवर सिंह): (क) और (ख) श्रीलंका की सरकार ने मित्र देशों से स्वतंत्र प्रेक्षकों को आंमित्रत किया था जिन में दूसरों के अलावा भारत से भी प्रेक्षक अपनी निजी हैसियत में शामिल थे।

केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड के कार्यालय को अन्यत्र स्थानांतरित करना

1929. **श्री श्रीहरि राव:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या केन्द्रीय फिल्म प्रमाण बोर्ड के बम्बई स्थित कार्यालय को मद्रास स्थानांतरित करने का विचार है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) जी, नहीं

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) बोर्ड के वर्तमान स्थान को पूरी तरह से संतोषजनक पाया गया है।

बाक्साइट खनन के विस्तार में बाधायें

1930. **श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह:** क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्यावरण विशेषज्ञों के विरोध के कारण सरकार की बाक्साइट खनन के विस्तार की योजना रूक गई है;

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

(ग) सरकार का स्थिति के उपचार के लिए खनन जारी रखने और एल्यूमिनियम प्रगलन (समेल्टिंग) के विस्तार के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) से (ग): भारत में बाक्साइट अयस्क के लगभग 2700 मिलियन टन विशाल भंडार हैं, और विश्व में उसका पांचवां स्थान है। 1987-88 में एल्यूमिनियम धातु का देशी उत्पादन 2,77,745 टन हुआ था, जो तब तक का सर्वाधिक था। नेशनल एल्यूमिनियम कम्पनी के उत्तरोत्तर चालू होने से, 1988-89 में देशी उत्पादन में 30% वृद्धि होने की संभावना है, जिसमें अगले वित्त वर्ष 1989-90 में 20% की और वृद्धि होने की आशा है। एल्यूमिना और उसके एल्यूमिनियम धातु के निर्माण में प्रमुख कच्चे माल के रूप में प्रयुक्त बाक्साइट अयस्क की उपलब्धि एल्यूमिनियम प्रद्रावण के विस्तार में यद्यपि कोई बाधा नहीं है।

किन्तु, भारत एल्यूमिनियम कंपनी लि॰ (बाल्को) कोरबा कम्पलेक्स के अमरकंटक और फुटकापहाड़ (मध्य प्रदेश) स्थित प्रहीत खनन स्रोत तेजी से समाप्त हो रहे हैं। कोरबा संयंत्र के लिए बाक्साइट की पूर्ति सुनिश्चित करने हेतु सरकार ने जुलाई, 1982 में जिला सम्बलपुर (उड़ीसा) में गंधमर्दन बाक्साइट परियोजना मंजूर की थी। किन्तु स्थानीय आन्दोलन के कारण, परियोजना का काम दिसम्बर, 1985 से रूका हुआ है। गंधमर्दन में बाक्साइट खनन अभी तक शुरू नहीं हुआ है। कोरबा संयंत्र को बाक्साइट की पूर्ति सुनिश्चित करने के लिए बाल्को समुचित उपाय कर रही है।

शासन द्वारा वियतनाम को सहायता

1931. **श्री ई॰ अय्यपू रेड्डी:** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत ने वियतनाम को कितनी सहायता देना स्वीकार किया है; और

(ख) कितनी मात्रा में सहायता दी जायेगी और वियतनामी नेता की हाल ही की भारत यात्रा के दौरान दोनों देशों के बीच मुख्यतः किन-किन क्षेत्रों में सहयोग का समझौता किया गया?

विदेश मंत्री (श्री पी॰ वी॰ नरसिंह राव): (क) और (ख) नई दिल्ली में 21 से 23 जनवरी 1989 तक भारत वियतनामी संयुक्त आयोग की तीसरी बैठक के दौरान और महासचिव, ऐगूऐन वान लिन्ह की भारत यात्रा के दौरान भारत सरकार ने दस करोड़ रुपये के ऋण के लिए करार किया था तथा दस करोड़ रुपये के एक और ऋण का प्रस्ताव किया था। इसके अतिरिक्त सरकार ने उन ऋणों के बारे में जो उसने 1984 तक दिये थे तथा खाद्यान्न ऋणों के बारे में भी वापसी की समय सूची में परिवर्तन करना स्वीकार कर लिया। जिन अन्त क्षेत्रों में भारत ने वियतनाम को उपकरणों की आपूर्ति, भारतीय विशेषज्ञों की प्रतिनियुक्ति अथवा वियतनामियों को प्रशिक्षण के जरिये सहायता देना स्वीकार किया है, वे हैं: परमाणु उर्जा को शांतिपूर्ण प्रयोग तेल का पता लगाना तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी सहयोग के जिन क्षेत्रों के बारे में विचार-विमर्श किया गया है, वे हैं: रेशम के कीड़े पालना, बिनोले का विकास और उद्योग।

तलचेर में पारादीप पत्तन तक जलमार्ग से कोयले की ढुलाई

1932. **श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तलचेर से पारादीप पत्तन तक जल मार्ग से कोयले की ढुलाई के संबंध में व्यवहार्यता अध्ययन की रिपोर्ट प्राप्त हो गई है; और

(ख) यदि हां, तो इस अध्ययन के निष्कर्ष क्या हैं और इसमें क्या निर्णय किए गए हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) जी, हां।

(ख) मैर्सस कंसल्टिंग इंजीनियरिंग सर्विसेज नामक परामर्शी फर्म द्वारा किये गए अध्ययन से पता चलता है कि अंतर्देशीय जलमार्गों द्वारा 2000 ई. तक प्रतिवर्ष 14 मिलियन टन और 2005 तक प्रतिवर्ष 27 मिलियन टन कोयले के आवागमन की संभावना है।

राइटस द्वारा तालचर के निकट स्थित कोयला क्षेत्रों से पारादीप पोर्ट तक " लीस्ट कौस्ट साल्युशन फार कोल ट्रांसपोर्टेशन" विषयक किए गए अध्ययन से निम्नलिखित निष्कर्ष निकले हैं:-

(I) 1994-95 तक रेल से ही कोयले का आवागमन होगा।

(II) 1995-96 से तालचर और पारादीप पोर्ट के बीच यह प्रणाली रेल से तथा पारादीप से तट आधारित विभिन्न थर्मल प्लांटों तक तटीय नौवहन से हो सकता है। यह प्रणाली तब तक जारी रहेगी, जब तक प्रति वर्ष 25 मिलियन टन की ढुलाई होती है।

(III) प्रतिवर्ष 25 मिलियन टन से अधिक मात्रा का आई डब्लयू टी-व- समुद्री साधनों से आवागमन संभव है।

भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण जिसने उपरोक्त पहला अध्ययन करवाया था, ने सिफारिशों का मूल्यांकन करने के लिए परामर्शदाताओं से और स्पष्टीकरण मांगे हैं।

एर्णाकुलम श्वेलिंग्टन द्वीप पुल का निर्माण

1933. **प्रो० के० वी० थामस:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोचीन में एर्णाकुलम और वेलिंगटन द्वीप को जोड़ने वाले पुल का निर्माण-कार्य पूरा हो गया है और

(ख) यदि हां, तो पुल पर कितनी लागत आई है?

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

(ख) पुल की संस्कृति लागत 7.10 करोड़ रु० है।

ग्रामीण विकास कार्यक्रमों का मूल्यांकन

1934. **श्रीमती ऊषा चौधरी:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में विभिन्न ग्रामीण विकास कार्यक्रमों का मूल्यांकन किया है; और

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक कार्यक्रम के बारे में क्या निष्कर्ष निकले?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) यद्यपि समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के समवर्ती मूल्यांकन के दो दौर अक्तूबर, 1985 से सितम्बर, 1986 तक तथा जनवरी 1987 से दिसम्बर 1987 तक आयोजित किए गए थे। ग्रामीण जल सप्लाई कार्यक्रम तथा राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के समवर्ती मूल्यांकन के पहले दौर क्रमशः अक्तूबर 1986 से सितम्बर 1987 तथा नवम्बर 1987 से अक्तूबर 1988 के दौरान आयोजित किए गए थे। ग्रामीण महिला तथा शिशु विकास कार्यक्रम (डवाकरा) के बारे में राष्ट्रीय ग्रामीण विकास संस्थान हैदराबाद द्वारा 1987 में कार्यक्रम के कार्यान्वयन संबंधी दो अध्ययन किए गए थे। मरुभूमि विकास कार्यक्रम का मूल्यांकन अध्ययन इस समय योजना आयोग के कार्यक्रम मूल्याकन सगठन द्वारा किया जा रहा है। सूखाग्रस्त क्षेत्र कार्यक्रम तथा मरुभूमि विकास कार्यक्रम का समवर्ती मूल्यांकन चयन की गई अनुसंधान संस्थाओं के जरिए कराए जाने का प्रस्ताव है। ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम की उपयोजनाओं—इंदिरा आवास योजना तथा सामाजिक वानिकी का मूल्यांकन अध्ययन भी किया गया है।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। **[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल०टी० 7499 / 89]**

प्राथमिक विद्यालयों में बालिकाओं के दाखिले और उनके द्वारा बीच में ही पढ़ाई छोड़ देने के मामले

1935. **श्री शरद दिघे:**
श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया:
श्री दिनेश गोस्वामी:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्राथमिक विद्यालयों में प्रवेश लेने वाली बालिकाओं और पढ़ाई बीच में ही छोड़ देने वाली बालिकाओं का वर्ष-वार प्रतिशत कितना था;

(ख) बीच में ही पढ़ाई छोड़ देने के मामलों को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) बीच में पढ़ाई छोड़ देने क मामलों के उन्मूलन के लिए, राज्य वार कितनी वित्तीय सहायता देने का विचार किया गया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) दाखिलों के लिए उपलब्ध अद्यतन सूचना वर्ष 1986-87 से सम्बंधित है तथा पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राइमरी स्कूलों में लड़कियों के दाखिले निम्न प्रकार से है:-

वर्ष	दाखिला (लाखों में)
1984-85	331.93
1985-86	347.32
1986-87	361.43

जहां तक पढ़ायी बीच में छोड़ जाने वाले बच्चों का संबंध है, तीन वर्षों के लिए प्राइमरी स्तर (अर्थात् कक्षा I—V) से सम्बंधित नवीनतम उपलब्ध सूचना निम्न प्रकार से है:—

वर्ष	पढ़ायी बीच में छोड़ जाने वाले बच्चों की प्रतिशतता*
1981-82	57.3
1982-83	56.3
1983-84	53.96

* पढ़ायी बीच में छोड़ जाने वाले बच्चों का प्रतिशत पांच वर्ष पूर्व कक्षा I में दाखिल हुई छात्राओं का अनुपात है जो उल्लिखित किए गए वर्ष के दौरान कक्षा V में दाखिल नहीं हुई थी।

(ख) और (ग) **राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 के अन्तर्गत केन्द्रीय रूप से प्रायोजित योजनाएं:** (i) आपरेशन ब्लैकबोर्ड के जरिए प्राइमरी स्कूलों को आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध करने, (ii) पढ़ायी बीच में छोड़ जाने वाले बच्चों को बिना स्कूल की बस्तियों के बच्चे, जो पूरे दिन स्कूल में उपस्थित नहीं हो सकते तथा कार्यरत बच्चों को शिक्षा प्रदान करने के लिए गैर-औपचारिक शिक्षा को सुदृढ़ बनाना तथा उसका पुनर्गठन करना, (iii) शिक्षकों की सक्षमता को बढ़ाने तथा शैक्षिक सहायता प्रदान करने के लिए जिला शिक्षा तथा प्राशिक्षण संस्थान की स्थापना के जरिए शिक्षक शिक्षा का पुनर्गठन करना तथा उसकी पुनः संरचना करने के लिए आरंभ की गयी है। इसके अतिरिक्त, राज्य / संघ शासित क्षेत्रों के साथ भिन्न-भिन्न कवरेज क्षमता सहित विभिन्न प्रोत्साहन कार्यक्रम जैसे छात्राओं को निःशुल्क वर्दी मुहैय्या करना, निःशुल्क मध्याह्न भोजन, निःशुल्क पाठ्य पुस्तकें तथा उपस्थिति छात्रवृत्तियां लागू की जा रही हैं।

[हिन्दी]

सिन्दरी उर्वरक कारखाने का आधुनिकीकरण

1936. **श्रीमती मनोरमा सिंह: क्या कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सिन्दरी उर्वरक कारखाने का आधुनिकीकरण करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस समय उसमें कुल कितने कर्मचारी कार्य कर रहे हैं और उनमें से कितने अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति से सम्बद्ध हैं;

(घ) क्या सिन्दरी उर्वरक कारखाना आदिवासी क्षेत्र में स्थापित किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो अनुसूचित जातियों के विकास और रोजगार के लिए सरकार द्वारा क्या व्यवस्था की गयी है?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० प्रभु): (क) और (ख): फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया (एफ०सी०आई०) का एक केपटिव पावर संयंत्र स्थापित करने तथा सिन्दरी

आधुनिकीकरण संयंत्र, अमोनियम सल्फेट संयंत्र, औद्योगिक उत्पाद संयंत्र तथा वर्तमान पावर संयंत्र का पुनरुद्धार करने का प्रस्ताव है। इन प्रस्तावों पर लगभग 89.70 करोड़ रु० की लागत आने का अनुमान है।

(ग) 31 दिसम्बर, 1988 की स्थिति के अनुसार, कुल 5210 कर्मचारियों में से 435 अनुसूचित जाति के हैं और 277 अनुसूचित जनजाति के हैं।

(घ) सिन्दरी एकक को ऐसे क्षेत्र में स्थापित किया गया था जहां की मूल आबादी जनजातीय तथा पिछड़े समुदाय की थी।

(ङ) एफ सी आई जनजातीय लोगों के रोजगार एवं विकास के मामले में सरकार के निर्देशों/मार्ग दर्शनों का अनुसरण कर रहा है।

[अनुवाद]

बहु-उद्देशीय नारियल अनुसंधान केन्द्र

1937. **श्री वक्कम पुरुषोत्तमन:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बहु-उद्देशीय नारियल अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने के लिए किन-किन स्थानों का पता लगाया गया है; और

(ग) क्या इस उद्देश्य के लिए विश्व बैंक से कोई सहायता मांगी गई है तथा यदि हां, तो इस पर विश्व बैंक की प्रतिक्रिया क्या है?

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[हिन्दी]

बन्दरगाह तथा गोदी मजदूरों द्वारा मजदूरी में वृद्धि की मांग

1938. **डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बन्दरगाह तथा गोदी मजदूर अपनी मजदूरी बढ़ाने की मांग कर रहे हैं;

(ख) क्या सरकार ने उनकी मांगों पर विचार किया है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) पत्तन और गोदी श्रमिकों की चार फेडरेशनों के प्रतिनिधियों के साथ विचार विमर्श के कई दौर हो चुके हैं। अभी तक कोई समझौता नहीं हो सका है।

[अनुवाद]

राज्यों द्वारा नई शिक्षा नीति का कार्यान्वयन

1939. **श्री हुसैन दलवाई:**
श्री महेन्द्र सिंह:
डा॰ गौरी शंकर राजहंस:

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

(क) नई शिक्षा नीति के कार्यान्वयन में हुई प्रगति का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या कुछ राज्यों ने राष्ट्रीय शिक्षा नीति को स्वीकार करने में अनिच्छा प्रदर्शित की है;

(ग) यदि हां, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं;

(घ) यदि नहीं, तो क्या सभी राज्य केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत राष्ट्रीय शिक्षा नीति को कार्यान्वित कर रहे हैं; और

(ङ) वर्ष 1989-90 के दौरान राज्यों में इस शिक्षा नीति को पूरी तरह कार्यान्वयन करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰पी॰ शाही): (क) सूचना एकत्र की जा रही है और यथाशीघ्र सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ख) से (घ) राष्ट्रीय शिक्षा नीति (रा॰शि॰नी॰) 1986, को कार्यान्वित करने के लिए राज्य सरकारों से परामर्श करने के बाद, केन्द्रीय सरकार द्वारा अनेक योजनाएं तैयार की गई थीं। इन योजनाओं में आपरेशन ब्लैकबोर्ड, गैर-औपचारिक शिक्षा, शिक्षक शिक्षा की पुनः संरचना और पुनः गठन, शिक्षा का व्यवसायीकरण, नवोदय विद्यालय, शैक्षिक प्रौद्योगिकी, स्कूलों में विज्ञान शिक्षण, प्रौढ़ शिक्षा, उच्चतर शिक्षा (स्वायत्त कालेजों एवं सुदूर शिक्षा सहित) तकनीकी शिक्षा का आधुनिकीकरण और उसमें व्याप्त अप्रचलन प्रथाओं को दूर करना इत्यादि शामिल हैं। असम, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल की राज्य सरकारों ने इन योजनाओं में से कुछ के संबंध में कुछ शंकाएं व्यक्त की हैं। शेष राज्य सरकारों ने राष्ट्रीय शिक्षा नीति (1986) को पूर्ण रूप से स्वीकार कर लिया है। इनमें से प्रत्येक राज्य में इन योजनाओं का कार्यान्वयन विभिन्न स्तरों पर है।

(ङ) राष्ट्रीय शिक्षा नीति (1986) के कार्यान्वयन के लिए वर्ष 1987-88 के दौरान आरम्भ की गई विभिन्न योजनाएं, वर्ष 1989-90 के दौरान भी जारी रहेंगी।

रत्नागिरि में मिरकारवाड़ा मत्स्य बन्दरगाह के निर्माण में प्रगति

1940. **श्री हुसैन दलवाई:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रत्नागिरि में मिरकारवाड़ा मत्स्य बन्दरगाह के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) उक्त बन्दरगाह के निर्माण पर अब तक कुल कितनी धनराशि व्यय की गयी है और इसमें केन्द्रीय सरकार के अंशदान का अनुपात क्या है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) मुख्य समुद्री कार्य अर्थात् क्वेज जैट्टीस तथा तरंग-रोधों (ब्रेक-वाटर्स) का निर्माण पूरा हो चुका है। कीचड़ निकालने और सुधार नामक अन्य मुख्य कार्य चल रहे बताये गये हैं। इस परियोजना की कुल प्रगति लगभग 85 प्रतिशत है।

(ख) इस परियोजना पर हुआ कुल खर्च 1226.96 लाख रुपये है। इस योजना के लिए केन्द्रीय सहायता के अनुमोदित स्वरूप के अनुसार भारत सरकार ने अपनी हिस्से की 558.77 लाख रुपये की पूरी राशि दे दी है।

न्हावा शेवा पत्तन के लिए भूमि के अर्जन पर किसानों को मुआवजा

1941. **श्री हुसैन दलवाई**: क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या न्हावा शेवा उप-पत्तन के विकास के लिये स्थानीय किसानों से व्यापक क्षेत्र का अर्जन किया गया था;

(ख) क्या किसानों ने भू-अर्जन की इस कार्यवाही का विरोध किया था;

(ग) क्या महाराष्ट्र सरकार ने किसानों को अपनी भूमि के लिये कुछ अतिरिक्त मुआवजा स्वीकार करने के लिये राजी करने की कोशिश की थी, जिस पर वे सहमत हो गये थे, और भू-अर्जन की कार्यवाही सुचारु रूप से की गई थी;

(घ) क्या पहले हुई सहमति के आधार पर मुआवजे की शेष राशि की अदायगी में केन्द्रीय सरकार द्वारा आनाकानी की जा रही है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस अड़चन को दूर करने के लिये अपनाये गये सुधारात्मक उपाय क्या हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) से (ग) जी, हां।

(घ) जी, नहीं। परियोजना के लिए भूमि के अधिग्रहण के लिए पहले प्रस्तावित 37,500/- रु० प्रति हेक्टेयर की मूल दर के मुकाबले परियोजना प्राधिकारियों द्वारा राज्य सरकारों के साथ हुई बातचीत के अनुसार 75,000/- रु० प्रति हेक्टेयर की उच्चतर दर पर राज्य सरकारों को मुआवजे का भुगतान कर दिया गया है, ताकि वे उन लोगों को मुआवजे का भुगतान कर सकें जिनकी भूमि का अधिग्रहण किया गया था।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

अन्तर्राज्यीय बस अड्डे के निकट यमुना नदी पर पुल का निर्माण

1942. **श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया**:
श्री दिनेश गोस्वामी:

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

(क) दिल्ली में अन्तर्राज्यीय बस अड्डे के निकट यमुना नदी पर पुल के निर्माण के लिये आरंभ में कितनी धनराशि मंजूर की गई थी और पुल का निर्माण कितनी अवधि में पूरा किया जाना था;

(ख) क्या इस पुल का निर्माण पूरा होने की लक्ष्य तिथि में कई बार परिवर्तन किया गया है;

(ग) यदि हां, तो इसका निर्माण पूरा होने की लक्ष्य तिथि में परिवर्तन कितनी बार और कितने-कितने समय के लिये किया गया;

(घ) यदि इस परियोजना के पूरा होने में और विलम्ब किया जा रहा है तो उसके क्या कारण हैं, और

(ङ) अब इस पुल के पूरा होने की अन्तिम तिथि क्या निर्धारित की गई है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) परियोजना की कुल संस्वीकृत लागत 37 करोड़ रु० है और इसे दिसम्बर, 1987 तक पूरा किया जाना था।

(ख) और (ग) लक्षित तारीख केवल एक बार संशोधित करके दिसम्बर, 1988 की गई थी।

(घ) लक्षित तारीख दिसम्बर, 1988 के बाद हुए विलम्ब के कारण ये हैं:—

(i) मुख्य पुल और एप्रोच फ्लाई ओवर दोनों के लिए ठेकेदारों की धीमी प्रगति।

(ii) एपरोच फ्लाई ओवर के लिए ठेका रद्द कर दिया गया है और टेंडर आमंत्रित किए गए हैं।

(iii) अगस्त, 1988 से जनवरी, 1989 के बीच अभूतपूर्व बाढ़।

(ङ) अब काम पूरा होने की लक्षित तारीख जून, 1991 निश्चित की गई है।

[अनुवाद]

कृषि आदानों के बढ़ते मूल्य

1943. श्री टी० बशीर: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कृषि आदानों के मूल्यों में तेजी से वृद्धि हो रही है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिये क्या कदम उठाये हैं कि इन आदानों का इस्तेमाल किसानों के लिये लाभकारी रहे?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) जी, नहीं। वर्तमान वर्ष के दौरान प्रमुख कृषि आदानों के थोक मूल्यों में तेजी से वृद्धि नहीं हुई है।

(ख) आदान मूल्यों में हुई वृद्धि फसलों की उत्पादन लागत में प्रतिबिम्बित होती है, जिसे किसानों के लिए लाभकारी अधिप्राप्ति / समर्थन मूल्यों को सिफारिश करते समय कृषि लागत और मूल्य आयोग द्वारा ध्यान में रखा जाता है।

कृषि विश्वविद्यालयों के कार्यकरण की समीक्षा

1944. **श्री अजय मुशरान:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् ने कृषि विश्वविद्यालयों के कार्यकरण की समीक्षा, उनमें सुधार हेतु विशिष्ट सिफारिशें देने के लिये रंधावा समिति नियुक्त की थी;

(ख) यदि हां, तो समिति की मुख्य सिफारिशें क्या हैं; और

(ग) इस समिति की सिफारिशों को लागू करने हेतु भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने क्या कार्यवाही की है तथा करने का प्रस्ताव किया है?

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री): (क) जी हां।

(ख) मुख्य सिफारिशें निम्न प्रकार हैः

(i) कृषि विश्वविद्यालय प्रणाली में पूर्ण स्वायत्तता के साथ अध्यापन, अनुसंधान और प्रसार में एकीकरण के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाने चाहिए।

(ii) शिक्षा कार्यक्रमों के पाठ्यक्रमों और पाठ्याचारों की समय-समय पर समीक्षा की जानी चाहिए और व्यावहारिक प्रशिक्षण और कार्य संबंधी अनुभव पर विशेष बल देते हुए इनमें संशोधन किया जाना चाहिए ताकि इन्हें बदलती हुई आवश्यकताओं के अनुरूप बनाया जा सके।

(iii) मूल अनुसंधान पर अधिक ध्यान देना चाहिए और इसके लिए संसाधन जुटाए जाने चाहिए।

(iv) राज्य कृषि विश्वविद्यालयों को वैधानिक निकायों के रूप में अनुसंधान एवं प्रसार परिषदों की स्थापना करनी चाहिए।

(v) पशुचिकित्सा स्नातकों (वैटेरनरी ग्रेज्युएट्स) के लिए अनिवार्य आवश्यकता के रूप में इन्टर्नशिप कार्यक्रम चलाए जाने चाहिए।

(vi) प्रशिक्षण का उद्देश्य स्वरोजगार की प्रेरणा से मुक्त नांन-एलिट ग्रेज्युऐट्स तैयार किए जाने चाहिए।

(vii) गृह विज्ञान शिक्षा का पुनः निर्धारण किया जाए ताकि ग्रामीण लड़कियां इस ओर आकर्षित हों। इसके पाठ्याचार में, ग्रामीण कौशल में डिप्लोमा/प्रमाण-पत्र के प्रावधान के साथ संशोधन किया जाए।

(viii) संकाय (फैकल्टी) की कुशलता में सुधार के लिए कार्यक्रम सुदृढ़ किए जाएं।

(ix) राज्य सरकारों द्वारा, राज्य कृषि विश्वविद्यालयों को उधार वित्तीय सहायता दी जानी चाहिए।

(ग) उपरोक्त सिफारिशें राज्य कृषि विश्वविद्यालयों में लागू की गयी हैं।

बर्दवान विश्वविद्यालय से संबद्ध कालेजों को सहायता देने में विलम्ब

1945. **डा॰ सुधीर रायः क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या बर्दवान विश्वविद्यालय से सम्बद्ध अनेक कालेजों को इलैक्ट्रानिक, वनस्पति संरक्षण इत्यादि जैसे पुनश्चर्या पाठ्यक्रम शुरू करने के लिये समय पर वित्तीय सहायता नहीं मिल रही है; और

(ख) यदि हां, तो दो कालेजों को समय पर वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के लिये क्या सुधारात्मक उपाय करने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) और (ख). विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को बर्दवान विश्वविद्यालय से सम्बद्ध 17 कालेजों से पुनर्गठित पाठ्यक्रम शुरू करने हेतु आर्थिक सहायता के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। 13 कालेजों के प्रस्ताव अनुमोदित हो गये हैं और 4 कालेजों के प्रस्ताव विचाराधीन हैं। 13 अनुमोदित प्रस्तावों में से 8 कालेजों को आयोग ने पहले ही वित्तीय सहायता जारी कर दी है और शेष 5 कालेजों को, कालेजों से कुछ ब्यौरे प्राप्त होने पर जारी कर दी जाएगी।

तमिलनाडु में युवाओं के लिये होस्टल

1946. **श्री पी॰ आर॰ एस॰ वेंकटेशन: क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तमिलनाडु में इस समय युवाओं के लिये कितने होस्टल हैं और वे कहां-कहां स्थित हैं;

(ख) क्या वर्ष 1988-89 के दौरान तमिलनाडु में युवाओं के लिये और अधिक होस्टल खोलने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके लिये कितनी धन राशि स्वीकृत की गयी हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) इस समय मद्रास में एक युवा छात्रावास कार्य कर रहा है।

(ख) और (ग). सातवी पंचवर्षीय योजना के दौरान तीन और युवा छात्रावास तमिलनाडु राज्य को आवंटित किए गए हैं। इनमें से मदुरै में युवा छात्रावास का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा होने की आशा है। थंजावूर में युवा छात्रावास के निर्माण के लिए भी मंजूरी दी गई है। तीसरे युवा छात्रावास की मंजूरी राज्य सरकार द्वारा उपयुक्त भूमि का पता लगाने तथा देने के बाद ही दी जायेगी।

अब तक मदुरै और थंजावूर के युवा छात्रावासों के निर्माण के लिए 20 लाख रुपये दिए गए हैं।

दिल्ली में दूध की कीमत में वृद्धि

1947. **श्री सी॰ जंगा रेड्डी:**
श्री परसराम भारद्वाज:

क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली दुग्ध योजना तथा मदर डेयरी द्वारा 1 सितम्बर, 1983 के बाद से दूध के विक्रय मूल्य में क्रय की गई वृद्धि का ब्यौरा क्या है तथा प्रत्येक बार यह वृद्धि किस तारीख से प्रभावी हुई और कितनी वृद्धि की गई?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव):

नीचे दी गई सारणी में दिल्ली दुग्ध योजना और मदर डेयरी द्वारा 1 सितम्बर, 1983 से दूध की बिक्री मूल्यों में की गई वृद्धि को दिखाया गया है:—

दूध की किस्म	से प्रभावी	संशोधित मूल्य (रु० / लीटर) से	तक
1	2	3	4
दिल्ली दुग्ध योजना			
टोंड दूध	9. 9.1983	1.80	2.70
	9. 4.1985	2.70	3.30
	30.12.1988	3.30	4.50
*मानकीकृत दुग्ध	1. 4.1984	3.50	3.80
	1. 2.1985	3.80	4.00
	25. 5.1985	4.00	4.50
डबल टोंड मिल्क (दुग्ध):	इसका बिक्री मूल्य 8.1.1984 तक 70 पैसे था, इसके बाद इसके उत्पादन को बन्द कर दिया गया था और 12.2.1986 से इसे प्रति लीटर 2.70 रुपये के बिक्री मूल्य से फिर से शुरू किया गया था। 24.4.1988 से इसकी आपूर्ति को बन्द कर दिया गया।		
मदर डेयरी			
टोंड दूध	1. 4.1984	2.70	2.80
	9. 4.1985	2.80	3.40
	1. 7.1985	3.40	3.50
	30.12.1988	3.50	5.00
*सम्पूर्ण क्रीम युक्त दूध	1. 4.1984	4.20	4.50
	21. 2.1985	4.50	5.10

*=बन्द कर दिया गया है।

कीटनाशी दवाओं के "एफ० ए० ओ० कोड" (संहिता) में "परायर इनफोर्मड कंसेंट" संबंधी धारा को जोड़ना

1948. **श्री पी० आर० कुमारमंगलम:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कीटनाशी दवाओं संबंधी "एफ० ए० ओ०" कोड को सरकार ने स्वीकार तथा क्रियान्वित किया है;

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

(ग) क्या सरकार का कीटनाशी दवाओं के संबंध में "परायर इनफोर्मड कंसेंट" (पी० आई० सी०) धारा को एफ० ए० ओ० कोड में शामिल करने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख) "कीटनाशी दवाइयों के वितरण और उपयोग के बारे में अंतर्राष्ट्रीय आचार संहिता" को पारित करने वालों में भारत भी शामिल है । इस संहिता की महत्वपूर्ण बातें इस प्रकार हैं:

(I) कीटनाशी दवाइयों के पंजीकरण और नियंत्रण योजना को लागू करना,

(II) आवश्यक कानून लागू करना,

(III) बहुत अधिक विषाक्त कीटनाशी दवाइयों पर रोक, यदि नियंत्रक उपाय तथा मंडी की अच्छी विधियां पर्याप्त न हों तो यह सुनिश्चित करना कि उत्पाद सुरक्षापूर्वक इस्तेमाल किया जा सके;

(IV) भोजन आदि को कीटनाशी दवाइयों से भौतिक रूप से अलग रखना सुनिश्चित करना; आदि । हमारे देश की कीटनाशी दवाइयों संबंधी वर्तमान नीतियां "कीटनाशी दवाइयों के वितरण और उपयोग के बारे में अंतरराष्ट्रीय आचार संहिता" में निर्धारित सिद्धान्तों के अनुरूप हैं ।

(ग) खाद्य और कृषि संगठन की कीटनाशी दवाइयों संबंधी संहिता में "परायर इन्फोर्मड कंसेंट" (पी० आई० सी०) खण्ड जोड़ने का निर्णय करना खाद्य और कृषि संगठन का कार्य है ।

प्राथमिक विद्यालय के शिक्षकों को प्रशिक्षण

1949. **श्री अमर सिंह राठवा:**

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

(क) नई शिक्षा नीति के अंतर्गत प्राथमिक विद्यालय के शिक्षकों के प्रशिक्षण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ख) अब तक कितने शिक्षकों को प्रशिक्षण दिया गया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही):

(क) स्कूल अध्यापकों के लिए एक सामूहिक अनुस्थापना का कार्यक्रम 1986 से कार्यान्वित किया

जा रहा है । इसके अलावा 137 जिला शिक्षा तथा प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना के लिए 6-3-1989 तक केन्द्रीय सहायता प्रदान की गयी है, इसमें से एक का कार्य प्राइमरी स्कूल अध्यापकों के लिए प्रशिक्षण प्रदान करना होगा ।

(ख) स्कूल शिक्षकों के लिए सामूहिक अनुस्थापना के अन्तर्गत वर्षवार प्रशिक्षित प्राइमरी अध्यापकों की संख्या निम्नलिखित है:—

वर्ष	प्रशिक्षित अध्यापकों की संख्या
1986	3,25,806
1987	3,07,318
1988	2,97,977 (अस्थायी आंकड़े)

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश के खनन कार्य

1950. डा॰ प्रभात कुमार मिश्र:

क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मध्य प्रदेश में किन-किन खनिजों का खनन किया जाता है;

(ख) क्या इस क्षेत्र में खनन कार्य होने के कारण पर्यावरणीय प्रदूषण तथा व्यक्तियों के विस्थापित होने की समस्याएं पैदा हो गई हैं; और

(ग) प्रदूषण रोकने और विस्थापित व्यक्तियों का पुनर्वास करने के लिए कितनी सहायता उपलब्ध कराई गई है?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार):

(क) मध्य प्रदेश में वर्ष 1988 के दौरान खनिजों का खनन किया गया । ये है—बैराइट, बाक्साइट, कैल्साइट, खनिजमिट्टी, कोयला, तांबा, अयस्क, कोरन्डम, हीरा, डायसपोर, डोलोमाइट, फेलस्पार फायरक्ले, लौह अयस्क, कैओलिन, चूना पत्थर, मैंगनीज अयस्क, गेरू (ओकर), फास्फोराइट, पयारोफिइलाइट, क्वार्टज, क्वार्ट जाइट, सिलिका रेत, सिलिमेनाइट, स्लेट, स्टीटाइट (टैल्क या सोपस्टोन) टिन सान्ड्र ।

(क) और (ख): खनन कार्यों से उत्पन्न पर्यावरण प्रदूषण तथा भूमि भ्रंशन के निवारण हेतु खान और खनिज (विनियमम और विकास) अधिनियम, 1987 में सांविधिक प्रावधान करके, खनि पट्टा अनुदान या नवीकरण चाहने वाले सभी आवेदकों के लिये अनुमोदित खनन योजना प्रस्तुत करना अनिवार्य कर दिया गया है, पर्यावरण प्रबंध योजना (ई॰ एम॰ पी॰) इसका अभिन्न अंग है। इस ई॰ एम॰ पी॰ में पर्यावरण संरक्षण के लिये हर संभव उपायों का समावेश होगा। कानूनी प्रावधानों के संबंधित सरकारी एजेंसियों द्वारा प्रवर्तित किये जाने के फलस्वरूप, अब खनन कार्यों से उत्पन्न पर्यावरण प्रदूषण की संभावना को भली-भांति निष्प्रभावी बनाना संभव हो गया है।

खनिपट्टों का अनुदान करते समय, यह सुनिश्चित करने का ध्यान रखा जाता है कि जनसंख्या का विस्थापन न हो। जहां लोकहित में बड़ी परियोजनाओं के क्रियान्वयन के कारण विस्थापन करना अनिवार्य हो जाता है, वहां विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए समुचित उपाय किये जाते हैं।

[अनुवाद]

महाराष्ट्र के सतारा जिले में नवोदय विद्यालय खोला जाना

1951. **श्री प्रतापराव बी॰ भोंसले:**

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

(क) क्या महाराष्ट्र के सतारा जिले में एक नवोदय विद्यालय खोला गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग): नवोदय विद्यालय की योजना के अन्तर्गत राज्य सरकारों को 'पहले पहले पर्याप्त खाली भवनों सहित निःशुल्क 30 एकड़ उपयुक्त भूखंड की पेशकश करना जरूरी होता है। यद्यपि कुछ समय पीछे महाराष्ट्र राज्य सरकार ने सतारा जिले में एक नवोदय विद्यालय खोलने के लिए सीमति को प्रस्ताव किया था, परन्तु जैसा कि ऊपर बताया गया है, स्कूल को चलाने के लिए उन से अभी तक किसी प्रकार की वास्तविक अवस्थापना संबंधी सुविधाओं की पेशकश नहीं की गयी है।

मत्स्य नौकाओं के लिये पोतधाट संबंधी प्रभार

1952. **श्री मुरलीधर माने:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत दो वर्षों के दौरान विभिन्न पत्तन न्यासों ने मत्स्य नौकाओं के लिए पोतधाट संबंधी प्रभार में वृद्धि की है;

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

(ग) क्या मत्स्य उद्योग में वित्तीय रुग्णता को देखते हुए पोतघाट संबंधी प्रभार में कमी करने का कोई प्रस्ताव है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) कोचीन, कलकत्ता, मद्रास, विशाखापत्तनम और बंबई पत्तन न्यास अलग फिशिंग बंदरगाहों का संचालन कर रहे हैं। कोचीन को

छोड़ कर किसी अन्य पत्तन न्यास ने पिछले दो वर्षों के दौरान अपने फिशिंग बंदरगाहों में बर्थ भाड़ा प्रभारों को संशोधित नहीं किया है। अन्य पत्तन न्यासों के मामले में न्यू मंगलूर में फिशिंग जहाजों को छोड़ कर पत्तन प्रभारों में सामान्य वृद्धि के एक भाग के रूप में बर्थ भाड़ा प्रभारों को संशोधित किया गया है।

(ख) बढ़ रहे प्रचालन खर्च को पूरा करने के लिए दरें संशोधित की गई थीं।

(ग) बर्थिंग प्रभारों को कम करने का कोई प्रताव नहीं है।

भू-संरक्षण कार्य क्रम के अंतर्गत निधि नियतन

1953. **श्री डी॰ बी॰ पाटिल:**
श्री अमर सिंह राठवा:

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

(क) भू-संरक्षण के विभिन्न कार्यक्रमों के लिए सातवीं योजना के दौरान कितनी धनराशि आवंटित की गयी;

(ख) उसके अंतर्गत निर्धारित लक्ष्यों को अक्तूबर, 1988 तक के गत तीन वर्षों में किस हद तक प्राप्त किया गया; और

(ग) भू-कटाव रोकने हेतु उठाये गये कदमों का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान केन्द्रीय मृदा संरक्षण क्षेत्र की योजनाओं के अंतर्गत जिनमें, नदी घाटी परियोजनाओं तथा बाढ़ प्रवण नदियों के जल ग्रहण क्षेत्रों में मृदा संरक्षण, झूम खेती पर नियंत्रण, बीहड़ क्षेत्रों को ठीक करने, मृदा संरक्षण कार्याकलापों आदि के लिये सहायक सेवायें सुलभ कराने वाली संस्थाओं को मजबूत बनाने की केन्द्रीय प्रायोजित योजनायें शामिल हैं, लगभग 237.88 करोड़ रुपये का वित्तीय परिव्यय रखा गया है। सातवीं योजना के पहले तीन वर्षों में केन्द्रीय मृदा संरक्षण योजनाओं के अंतर्गत 126.89 करोड़ रुपये की लागत से लगभग 0.41 मिलियन हैक्टेयर क्षेत्र का उपचार किया गया है

(ग) भू-क्षरण तथा भूमि के खराब होने पर काबू पाने के लिये राज्य और केन्द्रीय दोनों क्षेत्रों के अंतर्गत पनधारा आधार पर मृदा संरक्षण कार्यक्रम चलाये जाते हैं। राज्य क्षेत्र के मृदा संरक्षण कार्यक्रमों के अंतर्गत बहुत से कार्यक्रम आते हैं। कृषि, वन तथा अन्य भूमि जैसी सभी प्रकार की जमीन की आवश्यकता के अनुसार उपचार किया जाता है। मृदा संरक्षण उपचार उपायों में वानस्पतिक, इंजीनियरी तथा बेहतर प्रबंध की विधियां शामिल हैं जो इस प्रकार है—बांध बनाना, टैरेस बनाना, उन्नत फसल उत्पादन प्रौद्योगिकी, बागवानी, रोपण, पेड़ लगाना, घास स्थली का विकास करना, गली-नियंत्रण, धारा के किनारों का नियंत्रण, नियंत्रक बांध, पानी जमा करने के ढांचे, गाद रोकने के ढांचे आदि भू-क्षरण की समस्या से निपटने और भूमि

को खराब होने से रोकने के लिए इस समय लागू किये जा रहे महत्वपूर्ण विकास कार्यक्रम इस प्रकार हैः—

(1) नदी घाटी परियोजनाओं के जल ग्रहण क्षेत्रों में मृदा संरक्षण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।

(2) बाढ़ प्रवण नदियों के जल ग्रहण क्षेत्रों में समेकित पनधारा प्रबंध की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।

(3) वर्षा-सिंचित क्षेत्रों में राष्ट्रीय पनधारा विकास कार्यक्रम।

(4) विश्व बैंक की सहायता प्राप्त—

(i) आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र के वर्षा सिंचित क्षेत्रों में पनधारा विकास की प्रायोगिक परियोजना।

(ii) उत्तर प्रदेश में हिमालयी पनधारा प्रबंध।

(5) यूरोपीय आर्थिक समुदाय की सहायता प्राप्त—

(i) उत्तर प्रदेश में चंबल तथा यमुना के बीहड़ क्षेत्रों में समेकित पनधारा प्रबंध

(ii) गुजरात में समेकित पनधारा प्रबंध परियोजना।

(6) मध्य प्रदेश, राजस्थान और उत्तर प्रदेश में डाकू प्रवण जिलों में बीहड़ क्षेत्रों को ठीक करना।

(7) झूम खेती पर नियंत्रण।

(8) हिमालयी क्षेत्र में मृदा, जल और वृक्ष संरक्षण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।

(9) सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम।

(10) मरुस्थल विकास कार्यक्रम।

(11) मृदा संरक्षण के राज्य क्षेत्र के कार्यक्रम।

महिलाओं को दर्जा

1954. **डा॰ फूलरेणु गुहाः क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) सरकार ने भारत में महिलाओं का दर्जा संबंधी समिति द्वारा की गयी सिफारिशों में से कितनी सिफारिशें स्वीकार की हैं; और

(ख) सरकार द्वारा अब तक कार्यान्वित की गयी सिफारिशों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क): भारत में महिलाओं का दर्जा संबंधी समिति की 52 सिफारिशों में से 20 सिफारिशें ज्यों की त्यों और 19 सिफारिशें अधिकार प्राप्त समिति द्वारा यथा-संशोधित स्वीकार कर लीं और कार्यान्वयन के लिए सिफारिश की गई थी।

(ख) अद्यतन स्थिति के बारे में सूचना एकत्र की जा रही है।

सहकारी दुग्ध उत्पादन कार्यक्रम

1955. **श्री राधाकांत डिगल:**
श्री भद्रेश्वर तांती:
क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न सहकारी दुग्ध उत्पादन कार्यक्रमों का ग्रामीण जनसंख्या पर क्या प्रभाव पड़ा है; और

(ख) इन कार्यक्रमों के माध्यम से ग्रामीण लोगों को अपनी आर्थिक स्थिति सुधारने में कितनी सहायता मिली है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव):

(क) और (ख): आपरेशन फ्लड एक बड़ा डेयरी विकास कार्यक्रम है जिसे "आनन्द पैटर्न" जैसी डेयरी सहकारी संस्थायें बनाने के लिये तैयार किया गया है। यह कार्य दुग्धशालाओं में आर्थिक दृष्टि से व्यावहारिक ग्रामीण सहकारी संस्थाओं के माध्यम से दुग्ध उत्पादकों को लाभकारी मूल्य दिलाकर दूध की प्राप्ति आयोजित करके तथा ग्रामीण क्षेत्रों में उत्पादित दूध तथा डेयरी उत्पादों के लिये कुशल विपणन् व्यवस्था करके किया जाता है। आपरेशन फ्लड के कार्यान्वयन के जरिए देश भर में लगभग 58,000 डेयरी सरकारी समितियां स्थापित की गई हैं जिनके सदस्य किसानों की संख्या 60 लाख है। औसतन् 90 लाख लीटर दूध प्रतिदिन एकत्र किया जाता है। दूध के तैयार और नियमित क्रेयता के रूप में सरकारी ढ़ाचे की स्थापना से किसानों को दिए जाने वाले मूल्यों में आमतौर पर वृद्धि हुई है और इससे उन्हें आय का नियमित साधन सुलभ कराने में मदद मिली है।

मध्य प्रदेश और उड़ीसा में टिन की खोज

1956. **डा॰ कृपासिंधु भोई:** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश में बस्तर के आदिवासी क्षेत्र में टिन के बहुत बड़े भंडारों का पता लगाया है;

(ख) यदि हां, तो दोनों राज्यों में अनुमानतः कितने टन टिन के भंडारों का पता लगा है; और

(ग) इन दोनो राज्यो में टिन के विभिन्न भंडार क्षेत्रों का ब्योरा क्या है?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम० एल० फोतेदार):

(क) भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण ने संबंधित राज्य सरकारों के भूविज्ञान एवं खनन निदेशालयो के सहयोग से मध्य प्रदेश के बस्तर जिले तथा उड़ीसा के कोरापुट जिले के कुछ भागों में टिन के छोटे निक्षेपों की खोज की है।

(ख) और (ग) कुल दोहन योग्य टिन धातु भण्डार बस्तर जिले में 3237 टन तथा कोरापुट जिले मे 48 टन हैं। भंडारों का आकलन बस्तर जिले के बोदावाड़ा कटकल्यान और गोविन्दापाल-टोंगपाल क्षेत्रों में तथा कोरापुट के मुँड़गुड़ा प्रखण्ड में किया गया है।

पत्तनों पर भीड़भाड़

1957. **श्री हरिहर सोरन:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री **यह** बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कौन-कौन से प्रमुख पत्तनों पर भीड़-भाड़ की समस्या बनी रहती है, और

(ख) उक्त पत्तनों पर निर्यात माल के सुव्यवस्थित संचालन हेतु उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट):

(क) विगत में कुछ महापत्तनों जैसे कांडला, बम्बई, न्यू मंगलूर और मद्रास को विभिन्न कारणों जैसे जहाजों का एक साथ आ जाना, भारी वर्षा, औद्योगिक संबधों से संबंधित समस्याओं, इत्यादि की वजह से समिति अवधियों के लिए भीड़-भाड़ का सामना करना पड़ा।

(ख) सभी महापत्तनों में समितियां गठित की गई हैं जिनकी निर्यातकर्ताओं के साथ आवधिक बैठकें होती हैं और उनकी समस्याओं का समाधान करती हैं।

उपुर्यक्त के अलावा, निर्यात के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:—

बम्बई:— कन्टेनर युक्त निर्यात कार्गो का सुचारू रूप से मूवमेंट सुनिश्चित करने के लिए जहाजों के आगमन की सम्भावित तारीख से 14 दिन पहले कार्टिंग दे दी जाती है ताकि कन्टेनरों में समय पर माल भरा जा सके और उन्हें जहाज के आगमन पर तत्काल लोडिंग के लिए तैयार रखा जा सके। जहां तक ब्रेक बल्क निर्यात का संबंध है, सामान्यतः जहाज के आगमन के पहले कार्टिंग दे दी जाती है ताकि जब जहाज वर्थ पर लग

जाए तो पर्याप्त कार्गों तैयार रखा जा सके। इस प्रकार बम्बई से निर्यात कार्गों का मूवमेंट बिना अधिक बाधा के हो रहा है।

कांडा:— मौजूदा बर्थिंग प्रक्रियाओं के अंतर्गत बर्थ के आबंटन के प्रयोजनार्थ जहाजों का पांच श्रेणियों में वर्गीकरण किया गया है। एक बर्थ केवल श्रेणी ।। के तहत निर्यात कार्गों की लोडिंग वाले जहाजों के लिए नियत की गई है। जो जहाज अपना लोडिंग कार्य 72 घंटों के अन्दर पूरा कर लेते हैं, उन्हें भी श्रेणी IV के तहत बर्थ दी जाती है।

मद्रास:— कामगारों के एक वर्ग द्वारा हड़ताल किए जाने के कारण भीड़-भाड हुई, जिसे हल कर लिया गया है। निर्यात कार्गों के मूवमेंट के लिए वहां अन्य कोई समस्या नहीं है।

न्यू मंगलूर:— लौह अयस्क के निर्यात के लिए एक साथ जहाजों के आ जाने के कारण भीड़-भाड पैदा हुई। इसे भी धीरे-धीरे समाप्त किया जा रहा है।

प्रकाशन उद्योग

1958. **श्री खुर्शीद अहमद:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुस्तकों के प्रकाशन की दृष्टि से प्रकाशन के क्षेत्र में देश सातवें स्थान से पिछडकर ग्यारहवें स्थान पर पहुंच गया है और देश में प्रकाशित की जाने वाली पुस्तकों की संख्या धीरे-धीरे घट रहीं है;

(ख) यदि हां, तो देश में वर्ष 1986 से पुस्तकों के प्रकाशन में प्रति वर्ष कितने प्रतिशत कमी आयी है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस स्थिति के लिये कागज के मूल्यों में निरन्तर वृद्धि किस सीमा ता उत्तरदायी है और सरकार का इस समस्या को किस प्रकार समाधान करने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) और (ख): यूनेस्कों सांख्यिकी वार्षिक पुस्तक में विभिन्न देशों में प्रकाशित पुस्तकों की संख्या के संबंध में सांख्यिकी सूचना दी गई है। इस पुस्तक के 1987 के संस्करण के अनुसार संसार में भारत का स्थान 17 वां है यह कहना गलत है कि देश में प्रकाशित पुस्तकों की संख्या में कमी हो रही है। राष्ट्रीय पुस्तकाल, कलकत्ता के अनुसार, जो भारत में आंकडे एकत्र करने के लिए उत्तरदायी है, वर्ष 1983-84 से 1986-87 तक के दौरान प्रकाशित शीर्षकों की संख्या निम्नलिखित है:—

1983-84	14,202
1984-85	15,091
1985-86	15,720
1986-87	16,970

तथापि, भारत में प्रकाशन उद्योग ने 1 कई अन्य देशों में प्रकाशन उद्योग के विकास के साथ गति को नहीं बनाये रखा है।

(ग): पुस्तकों के उत्पादन में कागज एक महत्वपूर्ण पहलु है अतः कागज के मूल्यों में वृद्धि से पुस्तकों के मूल्यों पर प्रभाव पड़ता है। देश में कागज बोर्ड का मूल्यों पर कोई संवैधानिक नियन्त्रण नहीं है।

(हिन्दी)

बलेसेरा, जिला गोपालगंज, बिहार में नवोदय विद्यालय

1959. **श्री काली प्रसाद पांडेय: क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या बिहार के गोपालगंज जिले में उच्चगांव में बलेसेरा ग्राम में एक नवोदय विद्यालय खोलने हेतु केन्द्रीय सरकार से सिफारिश की गई है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस विद्यालय को कब तक खोला जायेगा?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० साही): (क) और (ख) जी, हां। वित्तीय बाधाओं को ध्यान में रखते हुए नवोदय विद्यालय समिति की कार्यकारिणी समिति द्वारा हाल ही में यह निर्णय किया गया है कि देश में वर्ष 1989-90 के दौरान नये नवोदय विद्यालय खोलने के कार्यक्रम को धीमा किया जाये।

राजस्थान में प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र

1960. **श्री शांति धारीवाल: क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) इस समय राजस्थान में निरक्षरता दूर करने के लिये कितने प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र चल रहे हैं;

(ख) क्या प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों के लिये राज्य सरकारों को पूरी तरह केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई जा रही है; और

(ग) यदि हां, तो राजस्थान सरकार को कितनी सहायता प्रदान की जा रही है और उससे कितने व्यक्तियों को प्रौढ़ शिक्षा प्रदान की जा रही है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही):(क) प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम को विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत राजस्थान में इस समय कार्य कर रहे प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की कुल संख्या **18727 है।**

(ख) पूर्ण केन्द्रीय सहायता केवल इन ग्रामीण कार्यात्मक साक्षरता परियोजनाओं के अन्तर्गत चलने वाले केन्द्रों को प्रदान की जाती है।

(ग) राजस्थान सरकार को 564039 अनुमानित नामांकित लाभार्थियों के लिए 470.68 लाख रुपये की कुल राशि संस्वीकृत और जारी की गई है।

अनुवाद

पशुओं की संख्या

1961. **श्री वीरेन्द्र सिंह:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में कुल कितने पशु हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार पशुओं की नस्ल सुधारने का है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) 1982 को पशु गणना के अनुसार पशुओं (संकर नस्ल और देशी) की कुल संख्या लगभग 1924 लाख है।

(ख) और (ग) जी, हां। सरकार का पशुओं की नस्ल सुधारने का विचार है। अपनाई जानी वाली नीति और कार्यविधियां निम्न प्रकार है:—

(1) विदेशी डेयरी नस्लों के साथ अज्ञात नस्ल के पशुओं का संकर प्रजनन करना और स्थापित देशी पस्लों के देशी क्षेत्रों में संकर प्रजनन से बचना;

(2) संतति परीक्षित सांडों के इस्तेमाल द्वारा संकर प्रजनित पशुओं के बीच चयन परक प्रंजनन के कार्यक्रम को सुदृढ़ बनाना ताकि अन्ततः देश के विभिन्न कृषि जलवायु क्षेत्रों के लिए उपयुक्त संकर प्रजनित पशुओं की नस्ल तैयार की जा सके;

(3) भारवाही पशु और दोहरे प्रयोजन वाली किस्मों के पशुओं और भैसों की देशी नस्लों का विकास

(4) चुनिंदा प्रजनन द्वारा भैंसों का सुधार;

(5) विभिन्न पशुधन विकास कार्यक्रमों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अच्छी प्रजनन सामग्री उपलब्ध कराने के लिए फार्मों के बुनियादी ढांचे को सुदृढ़ करना / उसका विस्तार करना।

(हिन्दी)

राजस्थान की ग्रामीण जलपूर्ति योजना

1962. **श्री वृद्धि चन्द्र जैनः** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केन्द्रीय सरकार के पास राजस्थान सरकार की ग्रामीण जल पूर्ति योजना से संबंधित कितनी योजनाएं मंजूरी हेतु लम्बित पड़ी हुई है; और प्रत्येक योजना की अनुमानित लागत कितनी है; और

(ख) इन योजनाओं को मंजूरी कब तक दी जाएगी?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) राजस्थान सरकार से 15 फरवरी, 1989 से पूर्व प्राप्त हुई सभी ग्रामीण जल सप्लाई योजनाएं केन्द्रीय सरकार द्वारा मंजूर कर दी गई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

[अनुवाद]

प्रोढ़ शिक्षा कार्यक्रम के अन्तर्गत निरक्षरता उन्मूलन

1963. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़:

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

(क) सातवीं योजना मे निरक्षरता उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत प्रोढ़ शिक्षा योजना पर 31 दिसम्बर। 1988 तक किये गये आवंटन की तुलना में राज्य वार कितनी धनराशि व्यय की गई;

(ख) क्या इस कार्यक्रम के अन्तर्गत प्रोढ़ों को शिक्षित करने के लिए निर्धारित लक्ष्य पूरे देश और विशेषतः गुजरात राज्य में पूरे कर लिए जायेंगे;

(ग) यदि हां, तो लक्ष्यों का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है और सातवीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम चार वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष क्या उपलब्धिया रहीं; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही):

(क) योजना आयोग द्वारा मंत्रालय की विभिन्न प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रमों के लिए राशियों का आवंटन राज्य वार नहीं किया जाता है। फिर भी राज्य सरकारों ने अपने राज्य के प्र ढ़ शिक्षा कार्यक्रमों को चलाने के लिए पृथक रूप से धन प्राप्त किया। सातवीं योजना के दौरान 21.12.1988 तक प्रोढ़ शिक्षा कार्यक्रमों की विभिन्न योजनाओं के लिए 277.00 करोड़ रुपये का कुल आवंटन किया गया था और यह राशि खर्च की जा चुकी है।

(ख) प्रौढ़ शिक्षा का कार्यक्रम राज्य सरकारों के निकट सहयोग से चल रहा है। यद्यपि, लक्ष्य तक पहुचने के सभी प्रयत्न किये जा रहे हैं फिर भी अखिल भारतीय स्तर और गुजरात दोनों के मामलों में उपलब्धि प्राप्त करने में विभिन्न कारणों से कमियां रह गई है जिसमें केन्द्रों को तकनीकी शिक्षा शास्त्र निवेश के प्रावधान की कमी भी शामिल है।

(ग) और (घ): पिछले चार वर्षों में लक्ष्य के अखिल भारतीय आंकड़ों की उपलब्धि दर 62 से 63% के बीच है और गुजरात के मामले में 51 से 72% के बीच है। विस्तृत ब्यौरे इस प्रकार है:-

(आंकड़े लाखों में)

	भारत			गुजरात		
वर्ष	लक्ष्य	नामांकन	साक्षर किये गये व्यक्ति	लक्ष्य	नामांकन	साक्षर किये गये व्यक्ति
1985-86	75.46	66.53	47.26	4.15	3.33	2.15
1986-87	83.60	81.59	52.7	4.61	4.31	2.57
1987-88	89.23	80.29	44.96	4.61	4.22	3.06
1988-89	99.13	81.47	*प्रतीक्षित अस्थायी	4.85	5.75	प्रतीक्षित

बाल भवन

1964. **श्री अनादि चरण दास: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:**

(क) देश में राज्य-वार कितने बाल-भवन चल रहे हैं;

(ख) उनमें से कितने बाल भवनों का केन्द्रीय सरकार द्वारा पूर्णतः / कितने बाल-भवनों को आंशिक रूप से वित्त पोषण किया जाता है और इनसे अब तक कितने बच्चों को लाभ पहुंचा है; और

(ग) जवाहरलाल नेहरू शताब्दी वर्ष में अधिक छात्रों / बच्चों को लाभान्वित करने के लिए कितने बाल भवन खोलने तथा कितने बाल भवनों का वित्त पोषण करने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) देश में बाल भवनों की संख्या 68 है।

(ख) बाल भवन सोसाइटी (भारत) को भारत सरकार द्वारा शतप्रतिशत अनुदान दिया जाता है। अन्य बाल भवनों को भारत सरकार द्वारा वित्तीय सहायता नहीं दी जाती है। तथापि, बाल भवन सोसाइटी (भारत) निम्नलिखित कार्यकलापों के लिए राज्यों में बाल भवनों को वित्तीय सहायता प्रदान करती है :-

(1) सर्वेक्षण तथा अनुसंधान और विकास।

(2) स्कूल प्रणाली में बाल भवन गतिविधि को आरम्भ करने के लिए एक स्कूल के लिए एक बार में 5,000/- रुपये का अनुदान।

(3) विशेष कार्यकलापों तथा नवाचार कार्यक्रमों के लिए 5,000/- रुपयों से 20,000/- रुपये तक भिन्न-भिन्न सीमा में।

(4) क्षेत्र के लाभ हेतु क्षेत्रीय तथा राज्य प्रशिक्षण कार्यक्रम।

(5) बाल भवन गतिविधि को आगे बढ़ाने के लिए प्रकाशनों की आपूर्ति।

(6) एकीकरण, साहसिक कार्य यात्राएं (ट्रेक) तथा विशेष प्रशिक्षण शिविर आयोजित करना।

(7) युवा समुद्र-विज्ञानी, भूगोलवेत्ताओं आदि के लिए सम्मेलन।

(8) शिल्पकार जनजातीय बच्चों तथा विकलांगों आदि के लिए राष्ट्रीय शिविरों को आयोजित करना।

(9) प्रशिक्षण विशेषज्ञता, संसाधन किटें प्रदान करना तथा प्रदर्शनियां और विशेष कार्यशालाएं आयोजित करना।

(ग) यह राज्य सरकारों की जिम्मेवारी होती है कि वे अपने-अपने राज्य में बाल भवन खोले और उनको चलाने के लिये उनका वित्त पोषण करें। दिल्ली में बाल भवन सोसाइटी (भारत) ने विभिन्न स्थानों में विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों में गरीब, अशिक्षित, विकलांग बच्चों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 48 बाल केन्द्र स्थापित किए हैं ताकि वे सृजनात्मक कार्यकलापों में आसानी से भाग लेकर उनसे लाभान्वित हो सकें।

विभिन्न देशों की जेलों में बन्द भारतीय नागरिक

1965. **श्री कमल चौधरी:** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 31 दिसम्बर, 1988 की स्थिति के अनुसार विभिन्न देशों की जेलों में देश-वार कितने भारतीय नागरिक बन्द हैं;

(ख) सरकार ने उनको छुडाने के लिए तत्संबंधी देशों के साथ देश-वार कितने मामले उठाये; और

(ग) वर्ष 1988 के दौरान प्रत्येक देश द्वारा कितने भारतीय छोडे गये?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० नटवर सिंह): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभी पटल पर रख दी जाएगी।

महाराष्ट्र में जल संदूषण को समाप्त करने की योजना

1966. **श्री प्रकाश वी० पाटिल:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या किसी सर्वेक्षण से पता चला है कि महाराष्ट्र में जल स्रोतों में प्राकृतिक कारणों से संदूषण हो रहा है जिनसे ग्रामीण लोगों के स्वास्थ्य को खतरा पैदा हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कितने क्षेत्रों का पता लगा है; और

(ग) इस प्रकार के संदूषण को रोकने के लिए बनाई गई केन्द्रीय सहायता योजना का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) जी हां, प्राकृतिक कारणों जैसे पेयजल स्रोत में लौह, फ्लोराइड, लवणता की अधिकता की वजह से ग्रामीण लोगों के स्वास्थ्य पर प्रभाव पड़ा है।

(ख) विभिन्न विशेष समस्याओं के अन्तर्गत निम्नलिखित क्षेत्रों का पता लगाया गया है:-

1. लौह की अधिकता वाले	49 गांव
2. फ्लोराइड की अधिकता वाले	82 गांव और एक वादी
3. खारेपन वाले	209 गांव और 10 वादियां
4. गिनी-कृमि वाले	थाने, राजगढ़, रत्नगिरी, बीड़ तथा परभनी जिलों के 475 गांव

(ग) केन्द्रीय सरकार राष्ट्रीय पेयजल मिशन के अन्तर्गत इन समस्याओं से निपटने के लिए वैकल्पिक स्रोतों अथवा जल अभिक्रिया संयंत्रों की स्थापना करके शुद्ध पेयजल सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु सहायता देकर राज्य सरकार की मदद कर रही है। लौह दूर करने वाले 200 संयंत्रों, 5 फ्लोराइड दूर करने वाले संयंत्रों तथा 3 लवण दूर करने वाले संयंत्रों की स्थापना के लिए अनुमोदन दे दिया गया है। भारत सरकार ने गिनी

49/19/LS/89-11

कृमि से प्रभावित जिलों में 38 लाख रुपए की अनुमानित लागत से 182 स्टेप कुंओं के सेनिटरी कुंओं में परिवर्तित करने की योजना को भी मंजूरी दे दी है, जिसमें से 19 लाख रुपए की राशि रिलीज कर दी गई है। जीवाणु संदूषण के नियंत्रण के लिए 3 जिला स्तरीय प्रयोगशालाओं की स्थापना के लिए 4.40 लाख रुपए की सहायता भी दी गई है।

दस जमा दो प्रणाली में तकनीकी शिक्षा

1967. **श्री आर० एम० भोये:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार दस जमा दो शिक्षा प्रणाली में तकनीकी शिक्षा के लिए राज्यों को पूंजी व्यय हेतु धनराशि दे रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस आवंटन का स्वरूप क्या है और इस राशि को विभिन्न शिक्षा संस्थाओं, विशेषरूप से गैर-सरकारी संस्थाओं में कैसे वितरित किया जाता है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) और (ख): माध्यमिक शिक्षा का व्यावसायी-करण करने की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अन्तर्गत, + 2 स्तर पर, व्यावसायिक पाठयक्रमों को आरंभ करने के लिए अनुमोदित पद्धति के अनुसार राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। अन्य बातों के साथ-साथ, एक वर्कशेड के निर्माण के लिए अधिकतम 75,000/- रु० की वित्तीय सहायता और एक व्यावसायिक पाठ्यक्रम के उपकरण के क्रय हेतु उसके बराबर की राशि प्रदान की जाती है। राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को सहायता-अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता संस्वीकृत की जाती है जो बाद में संस्थाओं को, जिनमें निजी निकायों द्वारा चलाए जाने वाली संस्थाएं शामिल है; को राशि वितरित करते हैं। भारत सरकार निजी स्कूलों को वित्तीय सहायता देने के अनुरोधों पर सीधे विचार नहीं करती है क्योंकि उनका प्रबन्ध करना संभव नहीं होगा।

महाराष्ट्र में रेतीले इलाके

1968. **श्री आर० एम० भोये:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में छोटे-छोटे गर्म रेतीले इलाकों का ब्यौरा क्या है तथा इनका कुल क्षेत्रफल कितना है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान उक्त क्षेत्रों को उपजाऊ बनाने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं;

(ग) क्या सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम के अंतर्गत विश्व बैंक आर्थिक सहायता देता है;

(घ) यदि हां, तो महाराष्ट्र को पिछले तीन वर्ष के दौरान दी गई धनराशि का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इन गर्म इलाकों/क्षेत्रों को उपजाऊ बनाने हेतु निकट भविष्य मे क्या विशेष उपाय करने का विचार है?

कृषि मंत्रालय के ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) से (ङ): मरुभूमि विकास कार्यक्रम के अंतर्गत महाराष्ट्र के किसी भी क्षेत्र को गर्म रेतीले क्षेत्र के रूप में निर्दिष्ट नहीं किया गया है। तथापि, 1.16 लाख वर्ग किलोमीटर क्षेत्र को कवर करते हुए राज्य के

12 जिलों के 74 खंडों को सूखाग्रस्त क्षेत्र कार्यक्रम के अंतर्गत कवर किया गया है जिसका उद्देश्य पारिस्थितिक संतुलन बनाए रखने के लिए भूमि, जल, पशुधन और मानव संसाधनों का अधिकतम उपयोग करने हेतु समन्वित क्षेत्र विकास करना तथा सूखे के प्रभाव को कम करना है। इस कार्यक्रम में अब मुख्य बल पारिस्थितिक संतुलन बनाने, जल संसाधन संरक्षण और जल एकत्रीकरण, भूमि विकास तथा नमी संरक्षण, वनरोपण आदि जैसी योजनाओं के जरिए सूखे को रोकने पर दिया गया है। सूखाग्रस्त क्षेत्र कार्यक्रम के अंतर्गत इन क्षेत्रों के लिए विश्व बैंक द्वारा कोई सहायता नहीं दी जा रही है।

इन्दिरा गांधी मुक्त विश्वविद्यालय के क्षेत्रीय केन्द्र

1969. **प्रो० नारायण चन्द्र पराशर** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या इन्दिरा गांधी मुक्त विश्वविद्यालय के कुछ नये क्षेत्रीय केन्द्र स्थापित करने का विचार है;

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

(ग) ये केन्द्र कब तक स्थापित किए जायेंगे?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) जी, हां।

(ख) और (ग): इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय का महाराष्ट्र, हिमाचल प्रदेश तथा बिहार में एक-एक क्षेत्रीय केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है। इन केन्द्रों की स्थापना के लिए आवास व अन्य भौतिक सुविधाओं की व्यवस्था हेतु राज्य सरकारों से संपर्क किया गया है। इन केन्द्रों का स्थान तथा ये कार्य कब शुरू करेंगे, सम्बंधित राज्य सरकारों की प्रतिक्रिया पर निर्भर करता है।

सातवीं योजना के दौरान नए मुक्त विश्वविद्यालय खोलने के लिए राज्यों से प्रस्ताव

1970. **प्रो० नारायण चन्द्र पराशर**: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार और विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को सातवीं योजना के दौरान नए मुक्त विश्वविद्यालय खोलने के लिए राज्यों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये प्रस्ताव कब तक मंजूर कर लिए जाएंगे और विश्वविद्यालय खोल दिए जायेंगे और प्रस्तावों को मंजूरी प्रदान करने में देरी के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या नये मुक्त विश्वविद्यालय्र खोले जाने और इंदिरा गांधी मुक्त विश्वविद्यालय के मध्य कोई समन्वय सुनिश्चित किया गया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) और (ख): सितम्बर, 1985 में इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालयों की स्थापना के बाद, अनेक राज्य सरकारें राज्य मुक्त विश्वविद्यालय की स्थापना के प्रस्तावों पर विचार करती रही हैं। बिहार सरकार ने मार्च, 1987 में नालन्दा मुक्त विश्वविद्यालय की स्थापना की। राजस्थान सरकार ने भी अगस्त, 1987 में कोटा मुक्त विश्वविद्यालय की स्थापना की। कुछ अन्य राज्य सरकारों ने, जो मुक्त विश्वविद्यालय की स्थापना के प्रस्तावों पर विचार कर रही थी, (केरल, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल,

मध्य प्रदेश, गुजरात, आदि) इस समय मुक्त विश्वविद्यालयों की स्थापना के अपने प्रस्तावों को या तो छोड़ दिया है अथवा स्थगित कर दिया है।

(ग) जी हां।

संयुक्त राष्ट्र संघ शैक्षिक, वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संगठन की विश्व विरासत सूची में स्मारकों को शामिल करना

1971. **प्रो० नारायण चंद पराशर:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के लाहौल स्पीती जिले में टाबों और क्ये मठ तथा कांगड़ा जिले के मसरूर गांव में पत्थर काटकर बनाए गए मन्दिर, संयुक्त राष्ट्र संघ शैक्षिक वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संगठन की विश्व विरासत सूची में शामिल किये गये हैं; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार उक्त स्मारकों को विश्व विरासत सूची में शामिल करने के लिए सिफारिश करेगी और यह कार्य कब तक किये जाने की संभावना है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल०पी० शाही): (क) जी, नहीं।

(ख) इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

स्मारकों का अनुरक्षण

1972. **प्रो० नारायण चंद पराशर:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सातवीं योजना के दौरान हिमाचल प्रदेश सहित विशेष श्रेणी के राज्यों में स्मारकों और पुरातत्व की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थलों के अनुरक्षण के लिए कोई कदम उठाये हैं;

(ख) यदि हां, तो पुरातत्व विभाग ने इस संबंध में किस प्रकार के कदम उठाये हैं और ऐसे स्मारकों की सूची क्या है जिन्हें संरक्षित घोषित किया गया है; और

(ग) क्या कुछ और स्थलों/स्मारकों को संरक्षित समारक घोषित करने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) और (ख): जी, हां। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने, अनावृत इमारतों को जलरोधी बनाकर, इमारतों के क्षतिग्रस्त भागो का संरक्षण करके, निचले भाग का पुनर्निर्माण करके तथा जोड़ों को मिलाकर और अवशेषों तथा स्मारकों के परिरक्षण के लिए रासायनिक उपचार करके केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों/स्थलों के संरक्षण के लिए कदम उठाए हैं। विशेष वर्ग के राज्यों के केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों की सूची विवरण के रूप में संलग्न है।

(ग) केंद्रीय सरकार द्वारा संरक्षण के लिए जिन स्थलों/स्मारकों पर विचार किया जा रहा है उनके ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:-

(i) शैल निर्मित चार सशस्त्र बौधिस्तव, मुलबाक, कार्गिल लदाख (जम्मू और काश्मीर)

(ii) फाऊ गुफा और बौद्ध मठ तथा मिरकुला देवी मंदिर, उदयपुर, लाहुल स्पिति जिला; हिमाचल प्रदेश।

(iii) पश्चिम पिलाक दक्षिण त्रिपुरा स्थित प्राचीन टीला जिसे पूजा खोल कहा जाता है।

(iv) पश्चिम पिलाक त्रिपुरा स्थित प्राचीन टीला जिसे ठकुरानी टीला कहा जाता है।

(v) जलबेरी दक्षिण त्रिपुरा स्थित प्राचीन टीला जिसे श्याम सुंदर आश्रम टीला कहा जाता है।

विवरण

जम्मू और कश्मीर

क्र०सं०	स्थान	स्मारक/स्थल का नाम
1	2	3
		जिला अनन्तनाग
1.	अवन्तीपुर	अवन्तीश्वर मंदिर
2.	अवन्तीपुर	अवन्ती स्वामी मंदिर
3.	चक्रधर	प्राचीन स्थल
4.	कम्बरपुर	प्राचीन मंदिर
5.	खरेऊ (शिकारगढ़)	लघु एकाश्म मंदिर
6.	-वही-	प्राचीन मंदिर के अवशेष
7.	लाधव	प्राचीन मंदिर
8.	मार्लंगपुर	मार्लंगपुरी के ऊपर के स्तूप के अवशेष
9.	मटट्न	कुमहुवा गुफा और मंदिर
10.	पायार	प्राचीन मन्दिर
11.	राम्पुर	प्राचीन मंदिरो के अवशेष
12.	रणधीर सिंघपुर	मार्तण्ड मंदिर
13.	शोपियान	अल्बाड़ सराय
14.	शोपियान	मुरपुरा सराय
15.	शोपियान	खानपुरा सराय
16.	वेरीनाग	झरने के चारों ओर की मुगल इमारत
		जिला बारामुला
17.	बान्दी	दैया मंदिर
18.	बुनियार	प्राचीन मंदिर
19.	फतेगढ़	प्राचीन मंदिर
20.	पारसपुर	स्तूप के अवशेष
21.	पारसपुर	मठ के अवशेष
22.	पारसपुर	चैत्य अवशेष
23.	पाट्टन	सुगन्देश मंदिर
24.	पाट्टन	शंकर गौरीशंकर मंदिर

1	2	3
25.	सुम्बल	प्राचीन स्थल
26.	तापर	प्रतापस्वामी मंदिर
27.	ठशकुरा	उत्खनित अवशेष और प्राचीन स्थल
28.	वुलरलेक	टापू की मस्जिद और दूसरे प्राचीन अवशेष
		जिला जम्मू
29.	अखनूर	अम्बारान के अवशेष
		जिला कठुआ
30.	बासोहिल	शेर पर सवार देवी की चट्टान पर की गई नक्काशी
31.	-वही-	सीतला, नारद, भामा एवं राधा कृष्ण की चट्टान पर की गई नक्काशी
32.	-वही-	विसेवरा गुफा मंदिर और अन्य गुफा मंदिर
33.	बिलासपुर	प्राचीन मंदिर समूह
34.	महाघोरा	त्रिलोचननाथ मंदिर
		जिला श्रीनगर
35.	बुजहोम	महापाषाणो वाला प्राचीन स्थल
36.	दुर्गनाम	शंकराचार्य मंदिर
37.	हरी पर्वत	प्राचीन मंदिर
38.	-वही-	किले के परकोटे के द्वार
39.	-वही-	अखुन मल्ला शाह की मस्जिद
40.	श्रीनगर	बाहदरेथान स्थित प्राचीन स्थल
41.	-वही-	बोहरी कदल स्थित प्राचीन मंदिर
42.	हरवान	बोहरी कदल स्थित प्राचीन मंदिर
43.	श्रीनगर	पान्द्रेथान के उत्खनित अवशेष
44.	-वही-	शाह हम्दान का खान-गढ़
45.	-वही-	परी महल के नाम से प्रसिद्ध स्मारक
46.	-वही-	पान्द्रेथान मंदिर
47.	-वही-	पत्थर मस्जिद
48.	-वही-	जैन-उल-अबीदीनी की माँ का मकबरा
49.	वेंगथ	छः प्राचीन मंदिर
		जिला ऊधमपुर
50.	बाबौर	प्राचीन स्थल
51.	-वही-	प्राचीन मंदिर समूह
52.	किरमची	चार मंदिरों का समूह
53.	रामनगर	राजा सुचेत सिंह को समर्पित किला
54.	रामनगर	राजा सुचेत सिंह को समर्पित महल
55.	रामनगर	राजा सुचेत सिंह की रानी की समाधि
		लेह जिला लद्दाख
56.	लेह का प्राचीन महल	

1	2	3
57.	हेमीस गुम्फा	
58.	थिकसे की प्राचीन गुम्फा	
59.	शेई का प्राचीन महल	
60.	बौद्धिक गुम्फा फ्यांग	
61.	पुराना किला लेह	
62.	अल्ची का बौद्ध मठ	
63.	तिसेरु का स्तूप	
		हिमाचल प्रदेश
		जिला चम्बा
1.	धरमौर	गणेश मंदिर
2.	-वही-	लक्ष्मी (लखाणा) मंदिर
3.	-वही-	मनी महेश मंदिर
4.	-वही-	नरसिंह मंदिर
5.	चम्बा	श्री बजेश्वरी मंदिर भरदीयथ
6.	-वही-	श्री बंसी गोपाल मंदिर
7.	-वही-	श्री चामुंडा देवी मंदिर
8.	-वही-	श्री हरि राय मंदिर
9.	-वही-	मौहल्ला हाट्टनाला में श्री लक्ष्मी नारायण मंदिर समूह
10.	-वही-	सीताराम, हनुमान इत्यादि को दिखाने वाली शिलामूर्ति, सरोथा
11.	-वही-	मौहल्ला बंगोटा में श्री सीता राम मंदिर
12.	छतरानी	श्री शक्ति देवी मंदिर
		जिला कांगड़ा
13.	आशापुरी	मंदिर
14.	बैजनाथ	बैजनाथ और सिद्धनाथ के मंदिर
15.	बाजौरा (काल्लु)	बशेशर महादेव के मंदिर
16.	चैतरु	पीम टीला से प्रसिद्ध बुद्ध स्तूप
17.	दसाल	टीले के साथ गौरीशंकर का मंदिर
18.	जगत सुख	छोटे छोटे पत्थरों का बना शिव मंदिर
19.	कांगड़ा	ध्वस्त किला
20.	कन्हयारा	शिलालेख
21.	कोटला	किला
22.	नसरुर	चट्टान को काटकर बना मंदिर जिसके अंदर और बाहर मूर्तियां है
23.	नागर	गौरीशंकर मंदिर जिसमें इसकी मूर्ति है
24.	नूरपूर	ध्वस्त किला
25.	पतियार	शिलालेख
26.	टीरा सुजानपुर	कटोच महल

1	2	3
27.	अपर धर्मशाला	लार्ड एल्गिन का मकबरा
28.	सुजानपुर	नर्वदेश्वर मंदिर और उसके अंदर के चित्र और साथ ही साथ परिसर दीवार के अंदर के गौण लघु मंदिर
		जिला मण्डी
29.	मण्डी	बारसेला स्मारक
30.	-वही-	पंचवक्त्रा मंदिर
31.	-वही-	त्रिलोकीनाथ मंदिर
32.	-वही-	अर्द्धनारीश्वर मंदिर
		लाहौल और स्पीती
33.	ताम्बो	बौद्ध मठ
		अरूणाचल प्रदेश
		जिला कामेंग
1.	भालुकपोंग .	भग्नावशेष
		जिला लोहित
1.	मरिहा (मिश्मे गांव)	बिशमक नगर में अवशेष
2.	ना-सदिया	सम्राट शेरशाह की बंदूक
3.	-वही-	मुगल नव्वारा की दो घूमने वाली तोपें
4.	पाया के पास	ताम्र मंदिर के भग्नावशेष
		असम
		जिला कछार
1.	खासपुर	कचारी भग्नावशेषः- 1. अधूरा लघु निवास गृह 2. बाराद्वारी 3. पूर्वी कुआँ 4. सिंह दरवान 5. स्नान मंदिर 6. रणचंडी का मंदिर और 7. दो लघु मंदिर
		जिला दरंग
2.	विश्वनाथ	डोरडोल मंदिर
3.	-वही-	लेफ्टीनेंट लेविस वान की कब्र
4.	-वही-	लैफ्टीनेंट थामस कनेडी की कब्र
5.	-वही-	"विश्वनाथ शिवलिंग" नाम से प्रसिद्ध चट्टान
6.	-वही-	"उमातुमनि" टापु पर "सकरेश्वर" नाम से प्रसिद्ध चट्टान
7.	एन० सी० कामदयाल	धांडी मंदिर

1	2	3
8.	सिंगरी पहाड़ी	भग्नावशेष
9.	तेजपुर	बामुनी पहाड़ियों पर राजगिरी अवशेष
10.	-वही-	शैल मंदिर का टीला और भग्नावशेष
11.	-वही-	तेजपुर से लगभग दो किलोमीटर नीचे ब्रह्मपुत्र के किनारे चट्टान और उस पर उत्कीर्ण लेख
12.	-वही-	चुनेरी परिसर में मूर्तियां
		जिला गोलपाड़ा
13.	गोलपाड़ा	मि॰ बी॰ जे॰ स्टान की कब्र पर स्मारक
14.	-वही-	लेफ्टीनेंट ओरेसवेल का मकबरा
15.	जोगीघोपा	प्राचीन मंदिर
16.	रंगभूमि पहाड़ी	ईदगाह
17.	-वही-	रंगमति मकबरा और उससे लगा प्रक्षालन तलाब
18.	दसभुजा देवस्थान	श्री सूर्य पहाड़ भग्नावशेष
		जिला कामरूप
19.	गुवाहाटी	उर्वशी टापू पर उत्कीर्ण लेख, शिलालेख और स्तंभ
20.	-वही-	स्थानीय रूप से विष्णु जनार्दन नाम से प्रसिद्ध विष्णु के दिखाने वाली शैल निर्मित मूर्ति
21.	हाजो	"पाओ मक्का मस्जिद" के अंदर शिलालेख
22.	कामाख्या पहाड़ी	दुआरगरिता पहाड़ी शिलालेख
23.	-वही-	शैल निर्मित आकृतियां
		1. नृत्य करता हुआ भैरव (स्थानीय रूप से बाल भैरव नाम से प्रसिद्ध)
		2. गणेश की प्रतिमाएं-2
		3. नरकासुर की प्रतिमा-1
		4. चार सिर वाला भैरवी-1
		5. लघुकायु सिखरा सराय-4
		6. शिवलिंग-12
		7. शैल निर्मित द्वार-1
		8. दो हाथों वाला भैरवी-1
		जिला सिबसागर
24.	गढ़गांव	अहोम महल
25.	गौरी सागर	विष्णु डोल
26.	-वही-	देवी डोल
27.	-वही-	शिव डोल
28.	जोयसागर	विष्णु डोल
29.	-वही-	देवी डोल
30.	-वही-	घनश्याम का घर
31.	-वही-	गोलघर अथवा मैगजीन
32.	जोयसागर (सिल्लाकुटी और मेटेका बोनगांव मौजस)	अहोम राजाओं का खरेंग घर
33.	-वही-	रंघर भग्नावशेष
34.	जोयसागर	शिवाडोल
35.	कसोमढ़ी पठार	एकास्म

1	2	3
36.	मटलिया	रंगनाथडोल
37.	नेगरीतिंग	शिवाडोल
38.	सिवसागर	विष्णुडोल
39.	-वही-	देवी डोल
40.	-वही-	शिवसागर तालाब के किनारे अहोम काल की आठ तोपें
41.	-वही-	शिवाडोल
42.	चारैदू	चार मैदान का समूह
43.	गौरीसागर	गौरीसागर तालाब
		उत्तर कछार पर्वतीय जिला
44.	मेबोंग	शैल-निर्मित मंदिर
45.	-वही-	दो उत्कीर्ण किए हुए पत्थर
46.	उत्तर कछार पर्वत श्रृंखला	बोलोसन एकाश्म प्रस्तर समूह
47.	-वही-	देरेबारा एकाश्म प्रस्तर समूह
48.	-वही-	खोटोंग एकाश्म प्रस्तर समूह
49.	-वही-	कोबाक एकाश्म प्रस्तर समूह

मणिपुर राज्य

इम्फाल जिला

1.	दिनेशपुर	विष्णु मंदिर

मेघालय राज्य

संयुक्त खासी और जैन्तिक मिलिया जिला

1.	जराओम तथा सिंडाल के बीच	उम-न्याकनेह पर बड़े पत्थरों का बना पुल
2.	भोई देश	यू-नमथोह-दुर का पत्थर का स्मारक
3.	चेरापूंजी	स्कॉट का स्मारक
4.	खासी एवं जैंतिया पर्वत श्रृंखला	नानीपुर स्मारक
5.	नापुत	जवाई और जरदीन के बीच थुल-उम-वी के रूप में प्रसिद्ध बड़े पत्थरों का पुल
6.	नरतियांग	यू-माथा-दुर-श्री के पत्थर का स्मारक
7.	सिंदई के समीप	उम-कुम्बेह पर बड़े पत्थरों का पुल
8.	सिंदई	तालाब

नागालैंड राज्य

तुएनसांग जिला

1.	दीमापुर	एक किले के अवशेष (दीमापुर खंडहर)
2.	खोनोमा	श्री जी॰ एस॰ बेनाडर नाजोर सी॰ आर॰ कुक तथा सुबेदार नरदीर साही के स्मारक
3.	कोहिमा	श्री लेमाडर की यादगार में पत्थरों का स्तूपाकार ढेर
4.	सुचिमा	लेफ्टीनेन्ट एच॰ फोर्ब की कब्र

सिक्किम राज्य

1.	पाम[illegible]गीज मठ स्थल का जंगल क्षेत्र	सिक्किम की प्राचीन राजधानी का रेडबन्टस स्थल
2.	[illegible]ओचांड फालवी	दुबदी मठ
3.	खेचोंथांड फालवी	युकसम के पास नोर बुंजांग का सिंहासनारोहण

1	2	3
		त्रिपुरा राज्य
		त्रिपुरा
1.	राधा किशोरपुर	गुनावती मंदिर समूह
2.	-वही-	चतुर्दास देवता का मंदिर
3.	राजनगर	भुवनेश्वरी मंदिर
4.	उनाकुटी रांगे	उनाकुटी तीर्थ की मूर्तियां और चट्टान काटकर बनाए गए उद्‌भुत-चित्र
5.	बुकोहानगर	प्राचीन स्थल

भारतीय इस्पात प्राधिकरण के एककों का आधुनिकीकरण

1973. **श्री लक्ष्मण मलिक:** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड ने विभिन्न इस्पात संयंत्रों के लिए अपनी व्यापक आधुनिकरण परियोजनाओं को अनेक पृथक-पृथक टर्नकी पैकेजो में बांटने का निर्णय किया है, जिसमें पहले की भांति विभिन्न कार्यों के लिए विभिन्न ठेकेदारों को ठेका देने के बदले केवल एक ठेका लेने वाली कम्पनी को पूरी जिम्मेवारो सौंपी जाएगी; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में योजना का ब्यौरा क्या है?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) और (ख): स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया (सेल) ने कार्यकारी एजेंसियों की बहुलता के कारण कार्यान्वयन में विलम्ब की संभावनाओं को दूर करने के उद्‌देश्य से दुर्गापुर इस्पात कारखाने तथा राऊरकेला इस्पात कारखाने के चरण-1 के आधुनिकीकरण की योजनाओं के कार्यों को पृथक कार्यकलापों वाली अनेक समरूप पैकेजों में बांट दिया है। टर्न-की आधार पर एक-मुश्त सौदे के कार्य के कार्यान्वयन की पूरी जिम्मेवारी सफल बोली लगाने वाले प्रत्येक एक-मुशत सौदों के ठेकेदार को सौंप दिए जाने की परिकल्पना की गई है।

दुर्गापुर इस्पात कारखाने के आधुनिकीकरण के कार्य को 16 टर्न-की पैकेजों में बांट दिया गया है जिसमें 6 अन्तर्राष्ट्रीय तथा 10 देशी हैं। इन 16 पैकेजों में से 12 पैकेजों के लिए ठेके सौंप दिए गए हैं जबकि शेष 4 पैकेजों के संबंध में कार्रवाई की जा रही है। राऊरकेला इस्पात कारखाने के चरण-1 का आधुनिकीकरण 12 टर्न-की पैकेजों की मार्फत कार्यान्वित किया जाना है जिसमें से एक पैकेज को सौंप दिया गया है तथा अन्य के संबंध में कार्रवाई की जा रही है। अन्य इस्पात कारखानों के आधुनिकीकरण के बारे में कार्यान्वयन नीति को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

केरल में केन्द्रीय विद्यालय

1974. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन** : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में कितने केन्द्रीय विद्यालय चल रहे हैं;

(ख) क्या वहां और अधिक केन्द्रीय विद्यालय खोलने के कोई प्रस्ताव हैं; और

(ग) यदि हां, तो उन स्थानों का ब्योरा क्या है जहां इन विद्यालयों को खोलने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) केरल में 21 केन्द्रीय विद्यालय काम कर रहें है।

(ख)और(ग): सत्र 1989-90 में नये केन्द्रीय विद्यालयों के गठन के सम्बंध में अभी तक निर्णय नहीं लिया गया है।

सेंट्रल प्लांटेशन क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट, कासरगोड के लिए आवंटन

1975. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन**: क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने केरल में स्थित सेंट्रल प्लांटेशन क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट कासरगोड के लिए अनुसंधान और विकास कार्य हेतु कितनी बार धनराशि आवंटित की है; और

(ख) इस केन्द्र द्वारा किए गए अनुसंधान संबंधी अध्ययनों का ब्योरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभागों में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री):(क) महोदय, सेंट्रल प्लांटेशन क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट के लिए सातंवी योजना के बजट में तीन सौ लाख रुपयों का प्रावधान किया गया है। वर्ष 1988-89 के लिए गैर- योजना (नान प्लान) प्रावधान 278.25 लाख रुपये का है।

(ख) इस केन्द्र में आरंभ किया गया अनुसंधान अध्ययन निम्नलिखित के विकास से संबधित है-(i) किस्मों और संकर किस्मों (ii) समुचित उत्पादन सुरक्षा और सवंर्धन प्रौद्योगिकियों (iii) सस्य प्रणाली का विकास और (iv) नारियल, सुपारी, ऑयलपाम और कोकोआ जैसी बागानी फसलों से संबंधित फसलों से संबंधित प्रौद्योगिकी स्थानान्तरण पर अनुसंधान अध्ययन।

संस्कृत भाषा के प्रसार को बढ़ावा देने के लिए कदम उठाना

1976. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की संस्कृत भाषा के प्रसार को बढ़ावा देने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो संस्कृत भाषा के संवर्धन के लिय उठाये गये कदमों का ब्योरा क्या है; और

(ग) संस्कृत भाषा सीखने वाले छात्रों को दिये गये प्रोत्साहन का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) जी, हां।

(ख) संस्कृत के संवर्धन के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं। जिनके ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:-

(i) मानव संसाधन विकास मंत्रालय के आधीन एक स्वायत्त सगंठन राष्ट्रीय संस्कृत संस्थान, जिसकी स्थापना 1970 में की गई थी, अनुसन्धान, प्रकाशन, पाण्डुलिपियों को एकत्र करने और उनके परिरक्षण और परम्परागत पद्धति पर संस्कृत के अध्यापन में अपने आठ केन्द्रीय संस्कृत विद्यापीठों सहित कार्य में लगा हुआ है। इस संस्थान से 30 से अधिक संस्थाएं सम्बद्ध हैं।

(ii) संस्कृत अध्ययन प्रदान करने के लिए मंत्रालय के सीधे नियन्त्रण में 14 आदर्श संस्कृत पाठशालाएं/शोध संस्थाएं स्थापित की गई हैं।

(iii) शास्त्रों में गहन अध्ययन प्रदान करने के लिए अनेक सीनियर प्रतिष्ठित संस्कृत विद्वानों की सेवाओं का उपयोग किया जा रहा है।

(iv) संस्कृत अध्ययन को बढ़ावा देने के लिए अधिकांश स्वैच्छिक संस्कृत संगठनों को वित्तीय-सहायता प्रदान की जा रही है।

(v) ऐतिहासिक सिद्धान्तों पर एक संस्कृत शब्दकोश तैयार करने के लिए पुणे स्थित दक्कन कालेज की संस्कृत-शब्दकोश परियोजना के लिए वित्तीय सहायता दी जा रही है, जो पुराने और संस्कृत के कठिन पाठों की व्याख्या में अनुसंधान विद्वानों के लिए सहायक होगी।

(vi) अलग-अलग व्यक्तियों, जिनमें समकालीन लेखक/स्वैच्छिक संस्कृत संस्थाएँ शामिल हैं, संस्कृत पत्र-पत्रिकाओं में सुधार लाने के लिए संस्कृत प्रकाशन हेतु तथा दुर्लभ संस्कृत पाण्डुलिपियों के प्रकाशन के लिए वित्तीय-सहायता दी जाती है।

(vii) संस्कृत के प्रतिष्ठित विद्वानों को भारत के राष्ट्रपति द्वारा सम्मान प्रमाण पत्र प्रदान किये जाते हैं।

(viii) अखिल भारतीय वैदिक सम्मेलन आयोजित करना।

(ix) अखिल भारतीय संस्कृत वाक् प्रतियोगिता आयोजित करना।

(x) प्राचीन संस्कृत पाठ में निहित ज्ञान को आधुनिक वैज्ञानिक ज्ञान के साथ सह-सम्बद्ध करने के लिए राष्ट्रीय वेद विद्या प्रतिष्ठान की स्थापना।

(xi) परम्परागत संस्कृत पाठशालाओं/संस्थाओं के छात्रों के लिए विशेष अनुस्थापन पाठयक्रम संचालित करने के लिए पंजीकृत स्वैछिक संगठनों को वित्तीय सहायता की स्वीकृति।

(xii) अभावग्रस्त परिस्थितियों में रह रहे प्रतिष्ठित संस्कृत पंडितों को वित्तीय सहायता प्रदान करना।

(ग) संस्कृत भाषा का अध्ययन करने वाले छात्रों को छात्रवृत्ति/वज़ीफों के रूप में प्रोत्साहन दिया जाता है। राष्ट्रीय संस्कृत संस्थान, आदर्श संस्कृत पाठशालाओं और स्वैच्छिक संस्कृत संगठनों द्वारा कई छात्रवृत्ति योजनाएं चलाई जाती हैं, जिनके ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:-

राष्ट्रीय संस्कृत संस्थान

(i) अनुसंधान छात्रवृत्तियां	-	300/- रु० प्रति माह तथा 2 वर्षों के लिए 500/- रु० प्रतिवर्ष का आकस्मिक अनुदान।
(ii) इण्टरमीडिएट और इसके समकक्ष	-	10 महीने के लिए 50/- रु० प्रतिमाह।
(iii) बी० ए० तथा इसके समकक्ष	-	10 महीने के लिए 75/- रु० प्रतिमाह
(iv) एम० ए० और इसके समकक्ष	-	10 महीने के लिए 100/- रु० प्रतिमाह

II. **आदर्श संस्कृत पाठशालाएं:**

(i) प्राक शास्त्री-दूसरा वर्ष	10 महीने के लिए 40/- रु० प्रतिमाह

(ii) शास्त्री पहला तथा दूसरा वर्ष 10 महीने के लिए 50/- रु० प्रतिमाह

(iii) आचार्य-पहला, दूसरा और तीसरा वर्ष 10 महीने के लिए 75/- रु० प्रतिमाह

III. वेदपाठशालाएं, वैदिक छात्रों के लिए 150/- रु० प्रतिमाह की दर से छात्रवृत्तियों के लिए मंत्रालय से 95 प्रतिशत अनुरक्षण अनुदान प्राप्त कर रही हैं।

IV. स्वैच्छिक संस्कृत संगठन, जिन्हें मंत्रालय से 75 प्रतिशत अनुदान मिलता है, अनुदान सम्बन्धी समिति द्वारा की गई सिफारिशों पर आवासीय छात्रों को छात्रवृत्तियां भी प्रदान करते हैं।

V. राज्य सरकारों को माध्यमिक स्कूलों में संस्कृत का अध्ययन कर रहे छात्रों को छात्रवृत्तियां प्रदान करने के लिए वित्तीय सहायता दी जाती है।

VI. राज्य सरकारों को संस्कृत पाठशालाओं के आधुनिकीकरण तथा माध्यमिक स्कूलों में संस्कृत के अध्यापन के लिए सुविधाओं की व्यवस्था करते हेतु अनुदान दिए जाते हैं।

VII. वैदिक पाठों की मौखिक परम्परा के परिरक्षण के लिए स्वअध्ययन को 1250/- रु० प्रतिमाह की दर से मानदेय तथा छात्रों को 175/- रु० प्रतिमाह की दर से वजीफा दिया जाता है।

राष्ट्रीय बीज निगम द्वारा बीजों का आयात

1977. **श्री जगन्नाथ पटनायक:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय बीज निगम द्वारा अथवा इसकी तरफ से किसी अन्य एजेन्सी के माध्यम से देश में वितरण के लिए बीज आयात किये जाते हैं ;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान कितने बीज का आयात किया गया तथा इस आयात पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च की गई ;

(ग) सरकार का गांवों में उचित दर के डिपो खोलने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान राष्ट्रीय बीज निगम ने वर्ष-वार कितना लाभ अर्जित किया?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) राष्ट्रीय बीज निगम, चुनिंदा आधार पर सीमित मात्राओं में बीजों का आयात करता है ।

(ख) 1985-86 और 1986-87 के दौरान राष्ट्रीय बीज निगम ने बीजों का कोई आयात नहीं किया था । 1987-88 के दौरान राष्ट्रीय बीज निगम ने 42,600 किलोग्राम बीजों का आयात किया, जिनकी कीमत लगभग 62,14,070 रुपये थी ।

(ग) राष्ट्रीय बीज निगम के देश के विभिन्न भागों में 118 महत्वपूर्ण केन्द्रों में अपने स्वयं के बिक्री डिपो हैं, इसके अलावा बीजों की बिक्री करने के लिए राष्ट्रीय बीज निगम के पास 2,500 डीलरों का एक नेटवर्क है । राष्ट्रीय बीज निगम ने राज्य सरकारों के विभिन्न अभिकरणों के माध्यम से भी बीज वितरित किये हैं । गांवों में खुली उचित मूल्य की दुकानें खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

(घ) राष्ट्रीय बीज निगम ने पिछले तीन वर्षों के दौरान कोई लाभ नहीं कमाया । निगम को पिछले तीन वर्षों के दौरान हुई वर्षवार हानि नीचे दी गई है:-

1985-86	—	317.45 लाख रुपये
1986-87	—	440.48 लाख रुपये
1987-88	—	190.50 लाख रुपये (अनुमानित)

ग्रामीण क्षेत्रों में प्रौढ़ शिक्षा योजनायें

1978. **श्री जगन्नाथ पटनायक:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने प्रौढ़ शिक्षा योजना को ग्रामीण क्षेत्रों में कार्यान्वित करने हेतु इसका पुनर्गठन अथवा पुनर्निर्माण किया है;

(ख) यदि हां, तो तसमबन्धी बयौरा क्या है;

(ग) क्या इस सम्बंध में रेरणा देने वालों को कोई प्रोत्साहन दिया गया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) जी हां।

(ख) प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम को अब पुनः संगठित किया गया है तथा मिशन का रूप दिया गया है। राष्ट्रीय स्तर पर राष्ट्रीय साक्षरता मिशन प्राधिकरण मुख्यतः इसके दो खंडों अर्थात् परिषद् और कार्यकारी समिति के साथ गठित की गई है तथा राज्य स्तर पर भी इसी प्रकार के निकाय स्थापित किए जा रहे हैं। जबकि विद्यमान कार्यक्रमों को पुनः संगठित किया गया है तथा उन्हें लागत प्रभावी और परिणामोन्मुख बनाने के लिए संशोधित किया गया है। संपूर्ण कार्यक्रम को जन आन्दोलन बनाने के लिए नए तरीके अपनाए जा रहे हैं। ऐसे उद्देश्य के लिए नीति तैयार करते वक्त परम्परागत केन्द्र आधारित कार्यक्रम की विषयवस्तु और कोटि में सुधार करने तथा प्रशासनिक तन्त्र को सुदृढ़ करने के लिए संसाधन प्रदान करते समय "प्रत्येक एक को पढ़ाए" के सिद्धान्त पर आधारित व्यक्तिगत स्वंयसेवी शिक्षु आधारित कार्यक्रम को प्रोन्नत करने के उपायों को ध्यान में रखा गया है।

(ग) और (घ): प्रयोजन को प्रेरणा देने के लिए कार्यक्रम में अन्तर्निहित कार्यविधि का गठन किया जाएगा। ग्रामीण कार्यात्मक साक्षरता परियोजनाओं की केन्द्रीय प्रायोजित योजना में क्षेत्रीय कार्यकर्ता है जो प्रेरक के नाम से जाने जाते हैं तथा जो प्रौढ़ शिक्षुओं को प्रेरित करेंगे।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के अन्तर्गत केन्द्रीय खरीद अभिकरण

1979. **श्री जगन्नाथ पटनायक:** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में केन्द्रीय सरकार ने भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के अन्तर्गत किसी केन्द्रीय खरीद अभिकरण की स्थापना करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

बंगलौर जिले में विश्व बैंक की सहायता से तालाबों की गाद का साफ किया जाना

1980. **श्री वी. एस. कृष्ण अय्यर:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक बंगलौर जिला परिषद् को जिले में तालाबों की गाद साफ करने हेतु सहायता प्रदान करने पर सिद्धांततः सहमत हो गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार को राज्य सरकार से विश्व बैंक की सहायता के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ग) यदि हां, तो कुल कितनी सहायता मांगी गई है; और

(घ) इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जर्नादन पुजारी): (क) जी नहीं

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

मदर डेयरी द्वारा ठोस दुग्ध पदार्थों का प्रयोग

1981. **श्रीं पी॰ आर॰ कुमारमंगलम:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मदर डेयरी, यूरोपीय आर्थिक समुदाय की वस्तुओं में से आयातित दान के रूप में प्राप्त ठोस दुग्ध पदार्थों का सर्दी के मौसम में भी लगभग 80 प्रतिशत प्रयोग करता रहा है जबकि इसके एकत्रित प्रचुर भंडार का उपयोग सामान्यतः दूध की कमी वाले गर्मी के मौसम में ही किया जाता था; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख) मदर डेयरी, दिल्ली, यूरोपीय आर्थिक समुदाय से उपहार के रूप में प्राप्त वस्तुओं में से तथा "एकत्रित" जमा भण्डार में से लगभग 80 प्रतिशत ठोस दुग्ध पदार्थों का इस्तेमाल सर्दी के मौसम में नहीं करता रहा है। सर्दी (नवंबर, दिसम्बर, जनवरी और फरवरी) के पिछले चार मौसमों के दौरान पुनर्मिश्रण के लिए इस्तेमाल किये गये कुल ठोस पदार्थों की प्रतिशतता इस प्रकार है:—

वर्ष		मदर डेयरी दिल्ली, द्वारा बेचे गए कुल दूध में पुनर्मिश्रित कुछ ठोस पदार्थों की प्रतिशतता
1985-86	—	7.04
1986-87	—	19.70
1987-88	—	54.27
1988-89 (20.2.89 तक)	—	42.66

इन वस्तुओं का प्रयोग दूध में अधिक वसा की मात्रा को कम करने तथा ताजे दूध की प्राप्ति कम होने पर बटर ऑयल / सफेद मक्खन के साथ स्किम दुग्ध पाउडर को मिलाकर सप्लाई बढ़ाने के लिए किया जाता है।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड में ठेका श्रमिक

1982. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक:**

श्री प्रकाश चन्द्र:

श्री एम० रघुमा रेड्डी:

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

(क) क्या हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि० विशाखापटनम में भारी संख्या में लोग ठेका श्रमिक के रूप में कार्य कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो उनकी संख्या कितनी है और ये कब से कार्य कर रहे हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार वहां ठेका प्रणाली को समाप्त करने तथा इन श्रमिकों को स्थायी करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) और (ख): हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड छुट-पुट कार्यों के लिए, जो अनवरत प्रकार के नहीं होते, श्रमिक सोसाइटियों के माध्यम से प्रतिदिन औसतन लगभग 450 श्रमिकों को काम पर लगाता है। 1971 से सोसाइटियों के माध्यम से ऐसे श्रमिक लगाए जाते रहे हैं।

(ग) और (घ): आंध्र प्रदेश सरकार ने अपने जी ओ एम स० 375 दिनांक 5 जून 1981 के माध्यम से हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड में जहाज निर्माण, चिपिंग एण्ड पेंटिंग में इंसुलेशन कार्य में ठेका-श्रमिकों को रोजगार देने पर प्रतिबंध लगा दिया है। हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड द्वारा राज्य सरकार को दिए गए अभ्यावेदन के निपटान के लंबित रहने तक उपरोक्त आदेश अभी लागू नहीं हुए हैं।

सियाचीन ग्लेशियर से सैनिकों की वापसी

1983. **श्री एस० बी० सिदनाल:**

श्री दिलीप सिंह भूरिया:

श्री कमल नाथ:

प्रो० के० वी० थामस:

श्री एस० एम० गुरड्डी:

डा० गौरीशंकर राजहंस:

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

(क) क्या पाकिस्तान के प्रधान मंत्री ने यह कहा है कि भारत को दोनों देशों के बीच संबंधों में सुधार लाने के लिए सियाचिन ग्लेशियर से सैनिकों को वापिस बुला लेना चाहिए; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० नटवर सिंह): (क) यू० एन० आई को हाल ही में दी एक भेंटवार्ता में प्रधानमंत्री बेनजीर भूट्टो ने सियाचिन को भारत-पाकिस्तान द्विपक्षी संबन्धों में एक अनावश्यक रोड़ा'' बताया है और साथ यह भी कहा कि पाकिस्तान उम्मीद करता है कि भारत अपनी फौजों को शिमला समझौते से पूर्व की स्थिति पर लौटा लेगा''।

(ख) भारत और पाकिस्तान के रक्षा सचिवों की वार्ता का अगला दौर शीघ्र होने की उम्मीद है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में शीतागारों की क्षमता

1984. **श्री हरीश रावत:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) उत्तर प्रदेश में चालू योजना में निर्धारित लक्ष्य की तुलना में शीतागारों की कुल भण्डारण क्षमता कितनी है; और

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा फल और सब्जी उत्पादकों के लाभ के लिए राज्य में शीतागार भंडारण क्षमता में वृद्धि करने हेतु राज्य सरकार को किस प्रकार सहायता देने का विचार है?

कृषि मंत्रालय के ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) 31.12.88 की स्थिति के अनुसार उत्तर प्रदेश में कुल 26.03 लाख मीटर टन की भंडारण क्षमता वाले 788 शीतागार हैं। चालू योजना के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है।

(ख) सहकारी क्षेत्र में शीतागारों को उन्नत बनाने और उनका विकास करने के लिए, राज्य-सरकार द्वारा आमतौर पर राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम द्वारा उपलब्ध कराई गई पूरक सहायता सहित, तकनीकी और वित्तय सहायता दी जाती है। सहकारी क्षेत्र में शीतागारों की लागत को संबंधित सहकारी समिति, राज्य-सरकार और राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम द्वारा 1:4:15 के अनुपात में वहन किया जाता है।

खरपतवार-नाशक दवाइयों का छिड़काव

1985. **श्री हरीश रावत:**

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या उत्तर प्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों में लेन्टाना" झाड़िया और तिपतिया" घास जैसे खरपतवारों का कृषि उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो इन खरपतवारों को नष्ट करने तथा इन पर नियंत्रण पाने के लिए किन्हीं खरपतवार नाशक दवाओं का पता लगाया गया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो क्या इस संबंध में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने कोई कार्यवाही योजना तैयार की है; और

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

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री): (क) महोदय, लेन्टान्ना व तिपतिया आमतौर पर बंजर भूमि में ही पाये जाते हैं तथा यह उगाई गई फसलों को नुकसान नहीं पहुंचाते हैं।

(ख) और (ग): तिपातिया के नियंत्रण के लिए 2,4-डी का व्यापक रूप से इस्तेमाल किया जाता है। इससे पत्तियों का केवल अस्थाई रूप से नियंत्रण होता है। इस खरपतवार के नियंत्रण के लिए 1.0 कि०ग्रा० प्रति हैक्टर की दर से पैराक्वेट का बार-बार इस्तेमाल करना कारगर होता है। वैसे ग्लाफोसेट की 1-2 कि०ग्रा० मात्रा का प्रति हैक्टर की दर से इस्तेमाल करना इसके लिए काफी प्रभावशाली होता है। इस खरपतवार के नियंत्रण के लिए दूसरी विश्वसनीय खरपतवार नाशक दवाइयां डायरान, मेट्रीब्यूजिन हैं। अनुसंधान द्वारा यह पता चला है कि लेन्टाना के नियंत्रण के

लिए (1) लेन्टाना की शाखाओं की जमीन से 2-3 की ऊंचाई से कटाई की जाये जहां तक कोशिश हो इसकी कटाई का काम सितम्बर माह के दौरान ही किया जाये। (2) डंठलों पर $1\frac{1}{2}$ 2 महीने तक पत्तियां आने दें, उसके बाद (3) पत्तियों पर ग्लाइफोसेट के 1% घोल का छिड़काव किया जाये, छिड़काव करते समय इस बात का ध्यान रखा जाय कि पत्तियां इस घोल से पूरी तरह से भीग जायें। इस प्रकार खरपतवार का प्रभावशाली ढंग से नियंत्रण किया जा सकता है।

(घ) और (ङ): इसके प्रश्न ही नहीं उठते।

केरल के पालघाट जिले में सोने के निक्षेप की खोज

[अनुवाद]

1986. **श्री वी॰ एस॰ विजयराघवनः** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल के पालघाट जिले में सोने के निक्षेप का पता चला है;

(ख) क्या वाणिज्यिक दृष्टि से इसके दोहन का कोई कार्यक्रम बनाया गया है; और

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

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम॰ एल॰ फोतेदार): (क) केरल के पालघाट जिले में कोई स्वर्ण निक्षेप नहीं मिला है। परन्तु वर्ष 1986-87 में सर्वेक्षण के दौरान पालघाट जिले के मन्नारघाट तालुक में अम्बानद नदी प्रवाह की कंकड़ीली तली, कौंजीरापूजा और थुंप्पानाडुपूजा में मामूली स्वर्णकण अवश्य देखने में आये थे।

(ख) और (ग): प्रश्न नहीं उठते।

सब्जियों की खेती को बढ़ावा देने की योजनायें

1987. **श्रीमती किशोरी सिंहः** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या शहरी जनता की सब्जियों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने तथा इनके मूल्यों में वृद्धि को रोकने के लिए सब्जियों की खेती को बढ़ावा देने हेतु कोई योजनाएं तैयार की गई हैं, और

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

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख) भारत सरकार ने सब्जियों का उत्पादन बढ़ाने के लिए केन्द्रीय क्षेत्र की और केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाएं कार्यान्वित करने का प्रस्ताव किया है ताकि शहरी आबादी की बढ़ती हुई जरूरतों को पूरा किया जा सके और एतद् द्वारा उनकी कीमतों पर नियंत्रण रखा जा सके। इन कार्यक्रमों में विभिन्न सब्जियों के प्रजनक, आधारी और प्रमाणीकृत बीजों का उत्पादन, सब्जियों के बीजों के मिनिकिटों का वितरण, उन्नत कृषि तकनीकों को लोकप्रिय बनाना और विस्तार अधिकारियों तथा किसानों का प्रशिक्षण आदि शामिल हैं।

दिल्ली दुग्ध योजना और मदर डेयरी की लाभ प्रदता पर मूल्य वृद्धि का प्रभाव

1988. **श्रीमती किशोरी सिंहः** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दूध के मूल्यों में हाल ही में की गई वृद्धि का दिल्ली दुग्ध योजना और मदर डेयरी परियोजनाओं के लाभ पर क्या प्रभाव पड़ेगाः

(ख) क्या गत पांच वर्षों के दौरान दूध का उत्पादन और इसकी सप्लाई मूल्य में वृद्धि के अनुरूप रही है; और

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

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) हालांकि दूध के बिक्री मूल्य में हाल ही में की गई वृद्धि, जो 30-12-1988 से प्रभावी हुई, के बाद से मदर डेयरी को कोई हानि नहीं हो रही है, फिर भी चालू वित्तीय वर्ष में दिल्ली दुग्ध योजना की हानि के कुछ हद तक कम हो जाने की आशा है।

(ख) और (ग) दुग्ध उत्पादकता, आपूर्ति एवं मूयों के बीच कोई निश्चित सम्बन्ध स्थापित करने के लिए विशिष्ट अध्ययन नहीं किए गए हैं। तथापि, पिछले दिनों हुए सामान्य अनुभव के पता चला है कि लाभकारी अधिप्राप्ति मूल्य संगठित डेयरी सहकारी क्षेत्र में दूध की आपूर्ति बढ़ाने हेतु दुग्ध उत्पादकों के लिए प्रोत्साहन के रूप में कार्य करते हैं।

मांस पैकिंग उद्योग

1989. **श्रीमती किशोरी सिंहः** क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या मध्य पूर्व के देशों में भारती पैकेट बंद बकरे के मांस की मांग बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या मांस पैकिंग उद्योग की स्थापना के लिए बढ़ावा देने का कोई प्रस्ताव है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) से (ग): भारत से पैकेट बंद बकरे के मांस के निर्यात के बारे में अधिकृत आंकड़े उपलब्ध नहीं है। तथापि, मांस प्रसंस्करण मशीनों और पैकेजिंग मशीनों पर सीमा शुल्क कम कर दिया गया है। इससे मांस प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने के लिए प्रोत्साहन मिलना चाहिए।

भारतीय महोत्सव

1990. **श्री के० पी० उन्नीकृष्णनः** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) वर्ष 1985 से अब तक किन-किन स्थानों पर भारतीय महोत्सव आयोजित किए गए और इनमें से प्रत्येक महोत्सव कितनी अवधि का था;

(ख) इनमें से प्रत्येक महोत्सव पर क्या व्यय हुआ;

(ग) इनमें से प्रत्येक महोत्सव पर कितनी विदेशी मुद्रा व्यय की गई; और

(घ) क्या मंत्रालय अथवा किसी अन्य संगठन द्वारा इन महोत्सवों का कोई मूल्यांकन किया गया है तथा इन महोत्सवों का क्या योगदान रहा?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) 1985 से अब तक भारत महोत्सव निम्नलिखित देशों में उनके समक्ष दर्शायी गई अवधि के लिए आयोजित किए गए :

फ्रांस :	जून, 1985 से जून, 1986 तक
सं० रा० अमरीका :	जून, 1985 से नवम्बर, 1986 तक
सोवियत संघ :	जुलाई, 1987 से जुलाई, 1988 तक
जापान :	अप्रैल, 1988 से अक्तूबर, 1988 तक
स्वीडन :	अगस्त, 1987 से जनवरी, 1988 तक

(ख) इन महोत्सवों में से प्रत्येक पर किया गया व्यय इस प्रकार है:—

	(करोड़ रुपये)
(I) फ्रांस और सं० रा० अमरीका में भारत महोत्सव (31-3-1986 तक)	10.75 रु०
(II) सोवियत संघ में भारत महोत्सव (31-3-1988 तक)	14.48 रु०
(III) जापान में भारत महोत्सव (31-12-1988 तक)	2.17 रु०
(IV) स्वीडन में भारत प्रदर्शन	0.66 रु०

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(घ) जी, नहीं।

मंगलौर और बम्बई के बीच जहाजरानी सेवा

1991. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर**: क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मंगलौर और बम्बई के बीच पहले कोई यात्री जहाजरानी सेवा उपलब्ध थी;

(ख) यदि हां, तो यह कितने समय के लिए चलाई गई थी;

(ग) क्या सरकार का विचार रेल यात्रियों और सड़क वाहनों के यात्रियों में हुई वृद्धि को देखते हुए मंगलौर और बम्बई के बीच यात्री जहाजरानी सेवा प्रारम्भ करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या मंगलौर और बम्बई के बीच गैर-सरकारी जहाजरानी कम्पनियों को ऐसी यात्री सेवायें प्रारंभ करने के लिए अनुमति देने का विचार है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) और (ख) 1964 के आस पास तक बम्बई और मंगलौर के बीच नियमित सेवा थी और उसके बाद 1966 के मध्य तक छुट पुट रूप से सेवा थी।

(ग) भारतीय नौवहन निगम को आठवीं योजना में शामिल करने के लिए रो-रो यात्री-व-कार्गो फेरी सेवा चलाने हेतु तकनीकी-आर्थिक संभाव्यता रिपोर्ट पर प्रारंभिक कार्य शुरू करने के निर्देश दिए गए हैं।

(घ) सरकार को वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम के उपबंधों की शर्त पर किसी प्राइवेट नौवहन कंपनी द्वारा ऐसी सेवा चलाने पर कोई आपत्ति नहीं होगी।

कर्नाटक में कबड्डी को बढ़ावा देना

1992. **श्री वी.एस. कृष्ण अय्यर:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने राज्य में कबड्डी को बढ़ावा देने हेतु केन्द्रीय सहायता मांगी है;

(ख) यदि हां, तो कितनी सहायता मांगी है; और

(ग) क्या यह सहायता दे दी गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा) : (क) से (ग): भारतीय खेल प्राधिकरण (एस.ए.आई.) की देशी खेलों और मार्शल कलाओं को बढ़ावा देने के लिए योजनागत योजना है जिसके अन्तर्गत देशी खेलों की राज्य स्तरीय प्रतियोगिता/प्रदर्शन के आयोजन के लिए 25,000/— रुपये तक की वित्तीय सहायता दी जाती है। कर्नाटक सरकार से फरवरी, 1987 में प्राप्त वित्तीय सहायता के अनुरोध के अनुसार भारतीय खेल प्राधिकरण ने कम्बाला, स्लश रेस और कबड्डी के आयोजन के लिए 75,000/- रुपये मंजूर किए थे। इस उद्देश्य के लिए मार्च, 1987 में 65,000/— रुपये अग्रिम दिए गए थे।

भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद को सहायता अनुदान

1993. **श्री राज कुमार राय:** क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेगें कि:

(क) क्या मानव संसाधन विकास मंत्रालय विदशों को पुस्तकें उपहार के रूप में देने के लिए भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद को पर्याप्त सहायता अनुदान देता है;

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

(ग) क्या मानव संसाधन विकास मंत्रालय परिषद द्वारा पुस्तकों के चयन में शामिल रहता है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के. नटवर सिंह): (क) और (ख) जी, हाँ। 1986-87 से 1988-89 के दौरान अनुदान सहायता में दी गई राशि इस प्रकार है:—

(i) 1986-87	1,21,692.91 रु०
(ii) 1987-88	3,00,000.00रु०
(iii) 1988-89	3,00,000.00,रु०

(ग) और (घ) अनुदान सहायता के उपयोग के बारे में मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा विस्तृत अनुदेश जारी किये गये हैं और इन अनुदेशों का पालन किया जा रहा है।

भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद के अधिकारियों द्वारा विदेशों का दौरा

1994. **श्री राज कुमार राय:** क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद के अधिकारियों ने गत तीन वर्षों के दौरान कौन-कौन से देशों का दौरा किया ;

(ख) प्रत्येक दौरे पर कितनी धनराशि व्यय की गई और प्रत्येक दौरे का क्या प्रयोजन था;

(ग) इन दौरों की क्या उपलब्धियां रहीं; और

(घ) क्या जिस प्रयोजन के लिए ये दौरे किए गये थे, वह प्रयोजन विदेशों में स्थित भारतीय मिशनों को कार्य सौंप कर पूरा किया जा सकता था।

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के॰ नटवर सिंह): (क) से (ग) वर्ष, 1986, 1987 और 1988 के दौरान भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद के अधिकारियों ने जिन देशों की यात्रा की, उनके नाम तथा प्रत्येक देश की यात्रा का उद्देश्य और उसकी उपलब्धि सभापटल पर रखे गये विवरण में दी गई है। **[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या ऐल. टी. 7500/89]**

प्रत्येक यात्रा पर हुए खर्च की राशि के बारे में सूचना एकत्र की जा रही है। और उसे सदन की मेज पर रख दिया जाएगा।

(घ) जी, नहीं।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के पास लंबित योजनायें

1995. **श्री उत्तम राठौड़:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न कालेजों की अपने विश्वविद्यालयों से विधिवत अनुशंसित कई योजनाओं से संबंधित आवेदन स्वकृति हेतु विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के पास लंबित पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यह कब से लंबित पड़े हैं; और

(ग) इन पर निर्णय लेने में विलंब होने के क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल.पी.शाही): (क) से (ग): आयोग प्रत्येक योजना के आरंभ में तैयार किए गए दिशा निर्देशों के आधार पर कालेजों को विकास सहायता प्रदान करता है। ये दिशानिर्देश सहायता देने के लिए योग्यता के मापदंड तथा शर्तों को दिखाता है। केवल वही कालेज जो वि.अ.आ. द्वारा वि.अ.आ. अधिनियम की धारा 2 (च) के अंतर्गत मान्यता प्राप्त है तथा वि.अ.आ. अधिनियम की धारा 12 (ख) के अंतर्गत सहायता के लिए ठीक घोषित किए गये हैं (यदि कालेज जून, 1972 के पश्चात स्थापित हुए हैं) वही आयोग से सहायता प्राप्त करने के योग्य हैं। आमतौर पर आयोग से प्राप्त सहायता पुस्तकों, उपकरण तथा संकाय वृद्धि और स्नातकपूर्व व स्नातकोत्तर शिक्षा के विकास के लिए मौलिक सहायता के रूप में होती है। सातवीं योजना की अवधि में स्नातक पूर्ण शिक्षा के लिए कालेजों को सहायता का स्तर 4 लाख से 8 लाख रु. तक है। देश में कुल 6597 कालेजों में से 3636 कालेज आयोग से सहायता लेने के योग्य हैं। सहायता की विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत कालेजों से प्राप्त तथा आयोग से अनुमोदित प्रस्तावों का विवरण नीचे दिया गया है:—

		प्राप्त प्रस्तावों की संख्या	अनुमोदित प्रस्तावों की संख्या	शेष
1.	बुनियादी सहायता	2840	2720	120
2.	स्नातक पूर्व शिक्षा	2373	1911	462
3.	स्नातकोत्तर शिक्षा	517	327	190
4.	एक संकाय कालेज	136	114	22

लंबित प्रस्तावों को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

फिशिंग वेसल किंग होरांग-II में मारे गये भारतीय पोत चालक मंडल के परिवारों को मुआवजा

1996. **श्री पी. एम. सईद:**
श्री सैफुद्दीन चौधरी:
श्री अजय विश्वास:
श्री मानिक सान्याल:

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

(क) क्या फिशिंग वेसल किंग होरांग-II के नोर्वे के एक पोत से टकराने के परिणामस्वरूप मारे गए भारतीय पोत चालक मंडल के परिवारों हेतु मुआवजे के दावों संबंधी मामलों को फिशिंग कम्पनी के साथ उठाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो किये गये इन प्रयासों से क्या परिणाम प्राप्त हुए हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) और (ख): अगस्त, 1988 में भारतीय कम्पनी मै ब्लू क्रोम लि., नई दिल्ली से जिन भारतीय कर्मियों की मृत्यु हो गई थी उनके परिवारों द्वारा मुआवजे के लिए किए गये दावों को तय करने के लिए कहा गया था। मै. ब्लू क्रोम लि., नई दिल्ली ने सूचित किया है कि मृत भारतीय कर्मियों के वैध वारिसों ने दावे तय करने के लिए आवश्यक कुछेक दस्तावेज अभी तक प्रस्तुत नहीं किए हैं।

अर्जुन पुरस्कार

1997. **श्री वी. तुलसीराम:**
श्री बालासाहिब विखे पाटिल:

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

(क) क्या अर्जुन पुरस्कार और ऐसे ही अन्य पुरस्कार देने के लिए नियमों में संशोधन करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा) (क) और (ख) सरकार ने अर्जुन पुरस्कार के नकद संघटक को 5000/- रुपये से 20,000/- रुपये तक तथा द्रोणाचार्य पुरस्कार को 25,000/- रुपये से 40,000/- रुपये तक बढ़ाने का निर्णय लिया है। अर्जुन पुरस्कार की 5000/- रुपये की राशि को इसलिए बढ़ाया गया है क्योंकि यह कई वर्ष पहले निश्चित की

गई थी और विचार करने पर अपर्याप्त पाई गई, जबकि द्रोणाचार्य पुरस्कार की राशि गुरु-शिष्य सम्बन्धों को ध्यान में रखते हुए अनुपातिक आधार पर बढ़ाई गई है।

कश्मीर के मामले के संबंध में पाकिस्तान के प्रधान मंत्री का वक्तव्य

1998. प्रो. पी. जे. कुरियन:

डा. गौरी शंकर राजहंस:

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

(क) क्या पाकिस्तान के प्रधान मंत्री ने कहा है कि कश्मीर के मामले का समाधान संयुक्त राष्ट्र संघ में रखे गये उसके पक्ष के आधार पर किया जाना चाहिए न कि शिमला समझौते के आधार पर ;

(ख) क्या भारत सरकार ने इस मामले को पाकिस्तान के अधिकारियों के समक्ष उठाया है; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० नटवर सिंह):

(क) यू. एन. आई. के साथ हाल ही की एक भेंटवार्ता में प्रधान मंत्री बेनज़ीर भुट्टो ने कश्मीर के संदर्भ में शिमला समझौते का और संयुक्त राष्ट्र के प्रस्तावों का भी जिक्र किया था। यह कहते हुए कि "शिमाला समझौते में भी कश्मीर के मसले को सुलझाने का आधार मौजूद है", उन्होंने साथ ही यह भी कहा कि "..........शिमला समझौते में ऐसी कोई बात नहीं है, जो संयुक्त राष्ट्र अथवा अन्य अन्तर्राष्ट्रीय मदों की भूमिका को पूरी तरह नकारती हो"।

(ख) और (ग) हम समय-समय पर पाकिस्तान को अपनी इस नीतिगत स्थिति से अवगत कराते आए हैं कि जम्मू और कश्मीर भारत का एक अभिन्न अंग है, और जिस मसले को सुलझाना शेष है, वह सिर्फ यह है कि पाकिस्तान ने भारत के जिस प्रदेश पर गैरकानूनी तरीके से कब्जा कर रखा है, उसे खाली किया जाए। हमारा मत यह है कि दोनों देशों के बीच जो भी मसले हैं उन्हें द्विपक्षीय ढंग से और शिमला समझौते के अनुरूप सुलझाया जाना चाहिए।

केरल स्थित विश्वविद्यालय द्वारा विश्वविद्यालय अनुदान आयोग का अनुदान प्राप्त न करना

1999. प्रो. पी. जे. कुरियन: क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल में ऐसा कोई विश्वविद्यालय है जिसे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने केन्द्र से सहायता लेने के लिये उपयुक्त घोषित किया है, लेकिन यह विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुदान प्राप्त नहीं कर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इसका नाम क्या है और इसे अनुदान न मिलने के क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल. पी. शाही): (क) जी, नहीं। केरल में सभी विश्वविद्यालय, जो सहायता प्राप्त करने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा उपयुक्त घोषित किये गये हैं, वे आयोग से सहायता प्राप्त कर रहे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली के कालेजों में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतनमान और योग्यता के आधार पर पदोन्नति की योजना

2000. **श्री सत्य गोपाल मिश्र:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली के सभी कालेजों में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की कालेज और विश्वविद्यालय के प्राध्यापकों के वेतनमान तथा योग्यता के आधार पर पदोन्नति संबंधी योजना को लागू किया गया है, और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल. पी. शाही): (क) और (ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली प्रशासन और स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार दिल्ली के कालेजों में अध्यापकों के संशोधित वेतनमानों को लागू करने से सम्बंधित स्थिति इस प्रकार है:—

(i) आयुर्वेदिक और यूनानी तिब्बिया कालेज सहित 61 कालेजों ने विश्वविद्यालय और कालेजों में अध्यापकों के संशोधित वेतनमानों की योजना और उच्च शिक्षा के स्तरों को बनाये रखने के अन्य उपायों को लागू किया गया है, जो इस मंत्रालय द्वारा दिनांक 17.6.87 को परिचालित किये गये थे और 22.7.88 को संशोधित किये गये थे (ii) चार तकनीकी संस्थाओं, 3 मेडिकल कालेजों और 1 नर्सिंग कालेज के अध्यापकों को चौथे वेतन आयोग द्वारा प्रस्तावित वेतनमान दिये गये हैं।

भारत सरकार ने 28.2.89 को तकनीकी संस्थाओं के अध्यापकों के वेतनमानों में संशोधन की घोषणा की है जो कि दिल्ली के तकनीकी कालेजों के अध्यापकों पर लागू है। विश्वविद्यालयों और कालेजों के अध्यापकों के संशोधित वेतनमान की योजना और तकनीकी संस्थाओं के अध्यापकों के संशोधित वेतनमान की योजना में यह व्यवस्था है कि अध्यापक योग्यता प्रोन्नति योजना, जहां कहीं भी यह प्रचलन में हो, चुन सकते हैं और संशोधित वेतनमानों की अपेक्षा चौथे वेतन आयोग द्वारा अनुशंसित प्रतिस्थापित वेतनमानों को ले सकते हैं।

ऐतिहासिक स्मारकों का संरक्षण

2001. **श्री बनवारी लाल पुरोहित:**
प्रो॰ राम कृष्ण मोरे:

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

(क) क्या ब्रिटेन के प्रख्यात संरक्षणविद् डा॰ बरनार्ड एम॰ फिल्डन ने हाल ही में हमारे देश में अनेक ऐतिहासिक स्थलों तथा स्मारकों की यात्रा की थी और स्मारकों के संरक्षण की आवश्यकता पर बल दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में उन्होंने क्या सुझाव दिये हैं; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) से (ग): जी, हां। सर बरनार्ड एम॰ फिल्डन ने इन्टेक के आदेश पर हाल ही में भारत में

कई स्थानों का दौरा किया है। उन्होंने जिन स्मारकों का दौरा किया उनके संरक्षण के सम्बन्ध में कोई विशेष सिफारिश नहीं की है।

सर फिल्डन ने "भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण पर कुछ विचार" व्यक्त किए हैं उनमें से कुछ प्राचीन संस्मारक और पुरातत्वीय स्थलों को अभिशासित करने वाले विद्यमान कानूनों के विपरीत हैं जबकि अन्य सामान्य स्वरूप के हैं जिनमें स्थलों के सौन्दर्यकरण, सेवा-निवृत्त विशेषज्ञों को रोजगार और पर्यटन के विकास तथा ऐसे ही अन्य कार्यों पर ज़ोर दिया गया है।

वर्ष 1988 में प्रधान मंत्री के विदेशों के दौरे

2002. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन:** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1988 के दौरान भारत का दौरा करने वाले अन्य देशों के राज्याध्यक्षों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) वर्ष 1988 के दौरान प्रधान मंत्री ने किन-किन देशों का दौरा किया?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कं० नटवर सिंह): (क) सूचना संलग्न विवरण-1 में दी गई है।

(ख) सूचना संलग्न विवरण-2 में दी गई है।

विवरण-1

1988 में शासनाध्यक्षों की भारत-यात्राएं

1.	महामान्य श्री गियोवानी गोरिया इटली के प्रधान मंत्री	8 - 10 जनवरी
2.	महामान्य श्री हुन सेन पोलित ब्यूरो के सदस्य, मंत्रि-परिषद के अध्यक्ष, कम्पूचिया लोक गणराज्य	13 - 15 जनवरी
3.	महामान्य श्री जे० आर० जयवर्धने श्रीलका के राष्ट्रपति	25 - 30 जनवरी
4.	महामान्य श्री ली गुन मो कोरियाई लोक गणराज्य की प्रशासनिक परिषद के प्रधान	18 - 21 फरवरी
5.	महामान्य श्री ली क्वान यू सिंगापुर के प्रधान मंत्री	15 - 17 मार्च
6.	महामान्य डा० नजीबुल्ला अफगानिस्तान के राष्ट्रपति	4 - 6 मई
7.	महामान्य मेजर जनरल जुआ क्विम एडवटो चिसानो मोजाम्बिक के राष्ट्रपति	14 - 16 मई

8.	परम माननीय डा० सैम्सन किसेक्का उगांडा के प्रधान मंत्री (गैर-सरकारी यात्रा)	6 – 9 जुलाई
9.	महामान्य श्री एच० एम० इरशाद बंगला देश के राष्ट्रपति	29 सितम्बर
10.	नेपाल के महामहिम नरेश बीरेन्द्र बीर बिक्रम शाह देव	29 – 30 सितम्बर
11.	महामान्य श्री यासिर अराफात फिलिस्तीनी मुक्ति संगठन के अध्यक्ष	5 अक्तूबर
12.	महामान्य श्री एदुआर्दो दोस सान्तोस अंगोला के राष्ट्रपति	24 – 26 अक्तूबर
13.	महामान्य श्री आर० एफ० एम० लुब्बर्स नीदरलैंड के प्रधान मंत्री	28 – 29 अक्तूबर
14.	महामान्य श्री हुन सेन पोलित ब्यूरो के सदस्य, मंत्रि-परिषद के अध्यक्ष, कम्पूचिया लोक गणराज्य	16 – 17नवम्बर
15.	महामान्य श्री मिखाइल एस० गोर्बाचेव, सोवियत समाजवादी गणतंत्र संघ की सुप्रीम सोवियत के अध्यक्षमण्डल के अध्यक्ष, सोवियत संघ की कम्यूनिस्ट पार्टी की केन्द्रीय समिति के महासचिव	18 – 20 नवम्बर
16.	महामान्य श्री साम नुजोमा, "स्वापो के राष्ट्रपति	23 – 27 नवम्बर
17.	महामान्य श्री मौमून अब्दुल गयूम, माल्दीव के राष्ट्रपति	7 – 8 दिसम्बर

विवरण-2

1988 के दौरान प्रधान मंत्री की विदेश यात्राएं

	देश का नाम जहां की यात्रा की	तारीख
1.	स्वीडन	20 से 23 जनवरी, 1988
2.	जापान और वियतनाम	14 से 16 अप्रैल, 1988
3.	सीरिया, जर्मन संघीय गणराज्य, संयुक्त राज्य अमरीका और हंगरी	4 से 11 जून, 1988
4.	जोर्डन, यूगोस्लाविया, स्पेन और तुर्की	11 से 19 जुलाई, 1988
5.	भूटान	23 से 24 सितम्बर, 1988
6.	चीन	19 से 23 दिसम्बर, 1988
7.	पाकिस्तान	29 से 31 दिसम्बर, 1988

जलपोतों (ट्रालर) से मछली पकड़ने की नई शर्तें

2003. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन:** क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 1988 के दौरान जलपोतों तथा घरेलू नावों से मछली पकड़ने के लिये नई शर्तें रखी थी;

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

(ग) क्या जलपोतों द्वारा प्रतिबन्धित जल क्षेत्र में अवैध रूप से मछली पकड़ने की रिपोर्ट प्राप्त हुई है; और

(घ) यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): (क) और (ख) समुद्री मत्स्यकी जलयानों को प्राप्त करने के लिए कम्पनियों को जारी किए गए अनुमति/आशय पत्रों में 1988 में निम्नलिखित नयी शर्तें लगा दी गई हैं:—

(1) समुद्री मत्स्यकी जलयान इंडियन एक्सक्लूसिव इकॉनमिक जोन (ई॰ई॰जैड॰) में ही काम करेंगे और उन्हें कोस्टलाइन द्वारा कवर किए गए इलाके में और चिल्का (उड़ीसा) के उत्तर में निम्नलिखित स्थानों से सम्बद्ध लाइन और बंगलादेश की सीमा तक मछली पकड़ने की इजाजत नहीं होगी:—

(1)	19°22' एन॰	-	85°30' ई॰
(2)	20° एन॰	-	86° 56' ई॰
(3)	20°42' एन॰	-	88° ई॰
(4)	21°8' एन॰	-	89°7' ई॰
(5)	21°16' एन॰	-	89°14' एन॰

(2) जलयान चलाने के लिए आधार बन्दरगाह नामित अनुसार होगी।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

उड़ीसा के बोलनगीर और कालाहांडी जिलों को केन्द्रीय सहायता

2004. **प्रो० मधु दण्डवते:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा के बोलनगीर और कालाहांडी जिलों में हर साल सूखा पड़ता है ;

(ख) यदि हां, तो क्या राज्य सरकार ने इन दोनों जिलों के लिये केन्द्रीय सरकार से विशेष सहायता मांगी है ;

(ग) यदि नहीं, तो क्या स्वयंसेवी एजेंसियां इन जिलों के संबंध में केन्द्रीय विशेष सहायता के लिये वार्ता करने की मांग करती रही हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इन जिलों के लोगों के कष्ट निवारण के लिये क्या कदम उठाये गये हैं?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) से (घ). जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

विदेशी पोतों पर भारतीय अधिकारियों को बेरोजगार करना

2005. **प्रो० मधु दण्डवते:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी किये गये नो आबजेकशन सर्टिफिकेट की शर्त के कारण विदेशी पोतों पर कार्यरत लगभग 8 हजार भारतीय अधिकारियों के सामने बेकारी की समस्या उत्पन्न होने की संभावना है,

(ख) यदि हां, तो क्या इससे भारत को मिलने वाली विदेशी मुद्रा के अतिरिक्त लगभग 25,000 नाविकों के भी बेरोजगार होने की संभावना है, और

(ग) यदि हां, तो इतने बड़े पैमाने पर होने वाली बेरोजगारी से बचने हेतु क्या कार्यवाही की गई है?

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

(ख) वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 115 के तहत आदेश नाविकों पर लागू नहीं होते।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रमण्डल में पाकिस्तान का पुनः प्रवेश

2006. **श्री ई. अय्यपू रेड्डी:** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पाकिस्तान ने राष्ट्रमण्डल की सदस्यता पुनः प्राप्त करने के बारे में अपनी इच्छा व्यक्त की है;

(ख) क्या भारत ने राष्ट्रमण्डल में उसके पुनः प्रवेश पर अपनी सहमति व्यक्त की है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के. नटवर सिंह): (क) पाकिस्तान ने राष्ट्रमण्डल में पुनः शामिल होने में रुचि व्यक्त की है।

(ख) और (ग): भारत सरकार ने यह मान लिया है कि राष्ट्रमण्डल में पुनः शामिल होने के लिए पाकिस्तान जब भी औपचारिक रूप से प्रार्थना करेगा तो भारत सरकार उनका स्वागत और समर्थन करेगी। आपको याद होगा कि पाकिस्तान में लोकतांत्रिक रूप से चुनी गई एक सरकार ने राष्ट्रमण्डल छोड़ दिया था। उस देश की चुनी गई एक अन्य सरकार अगर राष्ट्रमण्डल में पुनः शामिल होना चाहती है तो भारत उसका समर्थन करेगा।

"फैक्ट" की कैपरोलैक्टम परियोजना

2007. **प्रो॰ के॰ वी॰ थामसः** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में "फैक्ट" (फर्टिलाइजर्स एण्ड कैमिकल्स ट्रावनकोर लि॰) की कैपरोलैक्टम परियोजना चालू होने के लिए तैयार है;

(ख) इसकी मूल अनुमानित लागत का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस परियोजना पर वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर॰ प्रभु): (क) उद्योग मण्डल में फर्टिलाइजर्स एण्ड केमिकल्स ट्रावनकोर लि॰ (फैक्ट) की अमोनिया सल्फेट कैपरोलैक्टम परियोजना का आरम्भ सितम्बर, 1989 तक किया जाना है।

(ख) अगस्त, 1980 के मूल्य स्तर पर परियोजना की मूल वास्तविक अनुमानित लागत 147.94 करोड़ रुपए थी।

(ग) 31 जनवरी, 89 तक 315 करोड़ रुपए के संशोधित लागत अनुमानों में से 245.08 करोड़ रुपए की राशि खर्च की गयी है।

पारादीप पत्तन के विकास के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

2008. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :**
डा॰ कृपासिन्धु भोई :
श्री बृज मोहन महन्ती :

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

(क) क्या दक्षिण कोरिया की मैसर्ज हयून्डई कार्पोरेशन ने पारादीप पत्तन के प्रस्तावित विकास के लिए कोई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत की है;

(ख) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा परियोजना की अनुमानित लागत क्या है;

(ग) क्या सरकार ने परियोजना को मंजूरी दे दी है; और

(घ) यदि हां, तो इस परियोजना के कार्यान्वयन के लिए मैसर्ज हयून्डई कार्पोरेशन द्वारा कितनी धनराशि उपलब्ध कराने का विचार है और केन्द्रीय सरकार द्वारा कितनी धनराशि वहन करने का विचार है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) और (ख): मैसर्स हिडंडई कार्पोरेशन ने एक अंतरिम रिपोर्ट प्रस्तुत की है, जिसमें कोई लागत अनुमान नहीं दिए गए हैं। विभिन्न एजेंसियों की टिप्पणियां प्राप्त हो जाने के बाद वे अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

(ग) और (घ): चूंकि अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई है, अतः प्रश्न नहीं होता।

डेयरी विकास परियोजनायें

2009. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने स्विट्ज़रलैंड की सहायता से कुछ डेयरी विकास परियोजनाओं को लागू करने की मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो किन राज्यों में स्विश सहायता से डेयरी विकास परियोजनाएं लागू की जा रही है और कब से;

(ग) इन परियोजनाओं पर कुल कितना व्यय होने का अनुमान है; और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख): सरकार ने स्विटजरलैंड की सहायता से उत्तरी केरल मे कार्यान्वित किए जाने के लिए एक डेरी विकास परियोजना को स्वीकृति दी है, जिसमें छह जिले कन्नानोर, कासरगोड, वाइनाड, मालापुरम, कालीकट और पालघाट शामिल किए गए हैं। यह परियोजना मार्च, 1987 में स्वीकृत की गई थी और इस परियोजना के लिए स्विटजरलैंड की सहायता के वास्ते एक समझौते पर भारत सरकार और स्विटजरलैंड सरकार के बीच सितम्बर, 1987 में हस्ताक्षर किए गए। इस परियोजना का कार्यान्वयन किया जा रहा है।

(ग) और (घ) छह वर्षों की अवधि में दो चरणों में कार्यान्वित की जाने वाली इस परियोजना की अनुमानित लागत 8.13 करोड़ रुपए है। इसे वित्तपोषित करने की शर्तें वही हैं जो आपरेशन फ्लड के लिए हैं।

[हिन्दी]

बंजरभूमि विकास योजना के अंतर्गत रिलीज की गई अतिरिक्त धनराशि

2010. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बंजरभूमि विकास कार्यक्रम के अंतर्गत कितनी धनराशि आवंटित की गयी;

(ख) इस कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यों को अब तक कितनी धनराशि दी गयी है;

(ग) क्या सरकार का और अतिरिक्त धनराशि देने का विचार है; और

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

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) से (घ): सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए मरूभूमि विकास कार्यक्रम हेतु परिव्यय 245 करोड़ रुपये है जिसमें से राज्यों को अभी तक 134.30 करोड़ रु० रिलीज किए जा चुके हैं। चालू वर्ष (1988-89) के दौरान राज्यों के लिए 49.50 करोड़ रु० के आवंटन में से अभी तक 41.46 करोड़ रु० रिलीज किए गए हैं और 8.04 करोड़ रु० की रिलीज का प्रस्ताव विचाराधीन है। वर्ष 1989-90 के लिए योजना आवंटन 50 करोड़ रु० होने की संभावना है। कोई अतिरिक्त धनराशि रिलीज करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

शैक्षिक सर्वेक्षण के अनुसार 94.60% ग्रामीण जनसंख्या की जरूरतों को या तो बस्तियों में स्थापित प्राथमिक कक्षाओं द्वारा अथवा एक किलोमीटर की पैदल दूरी के अन्दर स्थित कक्षाओं से पूरा किया गया था।

[अनुवाद]

संयुक्त राष्ट्र विश्व खाद्य कार्यक्रम की खाद्य सहायता योजना

2011. **श्री टी॰वी॰ चन्द्रशेखरप्पा:**
श्री शांति लाल पटेल:

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

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र विश्व खाद्य कार्यक्रम की खाद्य, सहायता योजना से लगभग 21.2 लाख महिलाओं और बच्चों का लाभ मिलने की संभावना है; और

(ख) इस योजना का ब्यौरा क्या है और किन-किन राज्यों को यह सहायता दिए जाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) जी, हां।

(ख) विश्व खाद्य कार्यक्रम (डब्ल्यू॰ एफ॰ पी॰) में परियोजना 2206 के अन्तर्गत 6 वर्ष से कम आयु के बच्चों, गर्भवती और शिशुवती महिलाओं को पूरक पोषाहार के लिए मार्च, 1976 से खाद्य सहायता दी जा रही है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत—असम, केरल, मध्य प्रदेश, राजस्थान और उत्तर प्रदेश के पांच राज्यों में लाभप्राप्तकर्ताओं की संख्या 21.2 लाख है। लाभप्राप्तकर्ताओं का राज्यवार तथा प्रतिवर्ष दिए जाने वाले पदार्थों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:—

राज्य का नाम	लाभप्राप्तकर्ताओं की संख्या	वार्षिक खाद्य सामग्री (मीट्रिक टन)	
		सोया फोर्टिफाइड बल्गर व्हीट	आयल
1	2	3	4
असम	1,66,000	3350	412
केरल	10,23,000	20647	2541
मध्य प्रदेश	2,17,000	4380	539
राजस्थान	3,14,000	6337	780
उत्तर प्रदेश	4,00,000	8073	994
जोड़	21,20,000 अथवा 21.2 लाख	42787	5266

LS 89-1 5

महिलाओं को कृषि भूमि का आवंटन

2012. **श्रीमती ऊषा चौधरी:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में कृषि भूमि को विशेष रूप से महिलाओं को आबंटित करने पर विचार कर रही है; और

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

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): (क) और (ख): विभिन्न राज्य सरकारों ने कृषि और आवास-स्थल प्रयोजनों के लिए भूमि के आबंटन के मामले में महिलाओं को संयुक्त स्वामित्व/पट्टा प्रदान करने हेतु छठी योजना के निर्देशों के कार्यान्वयन के लिए कानूनी और प्रशासनिक उपाए किए हैं। दिसम्बर, 1988 में हुए राजस्व मंत्रियों के सम्मेलन में इस बात पर आम राय थी कि भूमि आबंटित करने विशेषकर महिला लाभार्थियों के लिए, विशेष लक्ष्यों पर विचार किया जा सकता है । भूमि राज्य का विषय होने के कारण राज्य सरकारें, इस आम राय के अनुसरण में विशेषकर ग्रामीण निर्धन महिलाओं को भूमि का आबंटन करने हेतु उपाए करने के लिए सक्षम हैं।

साधारण बीमा निगम द्वारा दावों का निपटाया जाना

2013. **श्री जी॰ भूपति:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या साधारण बीमा निगम किसानों द्वारा समूह ऋण बीमा योजना के अन्तर्गत किए गए दावों को निपटाने में विलम्ब कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार का उक्त योजना में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ताकि इससे किसानों को लाभ पहुंचाया जा सके ?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) जी नहीं। भारतीय साधारण बीमा निगम बृहत फसल बीमा योजना के अन्तर्गत क्षतिपूर्ति के दावों का निपटान करने में विलम्ब नहीं कर रहा है ।

(ख) उक्त (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता ।

नाइट्रोजन और फास्फेटिक उर्वरकों का उत्पादन

2014. **श्री जी॰ भूपति:**
श्री कृष्ण सिंह:
श्री लक्ष्मण मलिक:

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

(क) क्या वर्ष 1988-89 के दौरान देश में नाइट्रोजन और फास्फेटिक उर्वरकों का उत्पादन बढ़ा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस समय संयंत्रों की कितनी उत्पादन क्षमता का उपयोग किया जा रहा है;

(ग) दोनों प्रकार की उर्वरकों की वर्तमान मांग क्या है; और

(घ) सातवीं योजना के दौरान उर्वरकों की मांग को पूरा करने तथा उनकी पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर॰ प्रभु): (क) और (ख): जी, हां । अब तक उत्पादन की प्रवृत्तियों को ध्यान में रखते हुए, चालू वर्ष 1988-89 के दौरान नाइट्रोजनयुक्त तथा फास्फेटिक उर्वरकों के उत्पादन में वृद्धि दर्ज किए जाने की सम्भावना है । वर्ष 1988-89 के लिए निर्धारित किए गए 64 लाख टन नाइट्रोजन तथा 22 लाख टन फास्फेटिक उर्वरकों के लक्ष्य को प्राप्त किए जाने की सम्भावना है जबकि 1987-88 में क्रमशः 54.66 लाख टन नाइट्रोजन तथा 16.65 लाख टन फास्फेटिक उर्वरकों का वास्तविक उत्पादन प्राप्त किया गया था। 31 जनवरी, 1988 की स्थिति के अनुसार, संयंत्रों की क्षमता उपयोग की प्रतिशतता नाइट्रोजन और फास्फेटिक उर्वरकों के लिए क्रमशः 85.9 प्रतिशत तथा 95.3 प्रतिशत थी।

(ग) वर्ष 1988-89 के दौरान नाइट्रोजन तथा फास्फेटिक उर्वरकों की अनुमानित मांग क्रमशः 93.79 लाख टन तथा 28.11 लाख टन है ।

(घ) देश के उर्वरक उत्पादक एकक देश की नाइट्रोजनयुक्त तथा फोस्फेटिक उर्वरकों की अधिकांश आवश्यकता को पूरा कर सकते हैं । 1989-90 को समाप्त होने वाली सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान, नाइट्रोजनयुक्त तथा फोस्फेटिक उर्वरकों की अनुमानित आवश्यकताओं तथा स्वदेशी उपलब्धि के बीच के अन्तर को आयातों से पूरा किया जाता है । तथापि, पोटासिक उर्वरकों की आवश्यकताओं को पूर्णतः आयातों से पूरा किया जाता है क्योंकि देश में इस सामग्री के कोई ज्ञात स्रोत नहीं है। नाइट्रोजनयुक्त तथा फोस्फेटिक उर्वरकों के उत्पादन को बढ़ाने तथा आयातों पर निर्भरता को कम करने के लिए नए संयंत्र स्थापित किए जा रहे हैं । इसके अलावा, पुराने एककों के उत्पादन निष्पादन में सुधार लाने के लिए पुनरुद्धार/आधुनिकीकरण जैसी विभिन्न योजनाएं आरम्भ की गयी हैं । जहां कहीं आवश्यक समझा जाता है वहां कैपटिव पावर संयंत्र भी या तो स्थापित किए गए हैं या स्थापित किए जा रहे हैं ताकि पावर कटौती/अस्थिरता के कारण होने वाली उत्पादन हानि से बचा जा सके ।

केरल में झींगा मछली पालन हेतु विदेशी सहायता

2015. **श्री वक्कम पुरुषोत्तमन**: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या केरल में झींगा मछली पालन के लिए कुवैत फंड से आर्थिक सहायता प्राप्त हुई है;

(ख) यदि हां, तो इस उद्देश्य हेतु कितनी धनराशि प्राप्त हुई है और इस योजना के अंतर्गत स्थापित किए जाने वाली परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) झींगा मछली पालन के अंतर्गत खारे पानी का कितना बड़ा क्षेत्र लाया जाएगा और इस उद्देश्य हेतु किन-किन स्थानों का चयन किया गया है;

(घ) यह योजना कब शुरू की जाएगी;

(ङ) इस योजना से कितने लोगों को लाभ होगा; और

(च) इन नई योजनाओं के परिणामस्वरूप झींगा मछली का कितनी मात्रा में उत्पादन होगा ?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) से (ग): भारत सरकार और अरब आर्थिक विकास के लिए कुवैत फंड के बीच फरवरी, 1989 में एक समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं । केरल में खारे पानी वाले क्षेत्रों के लगभग 1500 हैक्टेयर में झींगा मछली पालन शुरू करने के लिए, जिसमें श्रम्प हैचरियां और आहार मिलें स्थापित करना सम्मिलित है, के एफ॰ ए॰ ई॰ डी॰ ने 7 मिलियन कुवैती दीनार (लगभग 35 करोड़ रुपये) का ऋण

बढ़ाया है । झींगा मछली पालन के लिए उपयुक्त क्षेत्रों को पहचान का कार्य केरल सरकार द्वारा अभी हाथ में लिया गया है।

(घ) इस योजना के मई, 1989 से प्रारंभ होने की आशा है ।

(ङ) इस योजना से लगभग 3000 परिवारों को लाभ पहुंचने की आशा है ।

(च) इस योजना के पूर्ण रूप से शुरू हो जाने पर इससे लगभग 3300 टन झींगा मछली के वार्षिक उत्पादन होने की आशा है ।

तिलहन उत्पादन

2016. **श्री वक्कम पुरुषोत्तमन:**

श्री पी॰ आर॰ कुमारमंगलम:

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

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान तिलहन के हुए उत्पादन का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या चालू वर्ष में तिलहन का उत्पादन पिछले वर्ष की तुलना में अधिक होने की आशा है और यदि हां, तो राज्यवार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) अगले वर्ष के लिए तिलहन के उत्पादन के क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान सकल तिहलनों के उत्पादन के राज्य-वार अनुमानों को दशनि वाला विवरण संलग्न है।

(ख) जी, हां। मौजूदा आकलन के अनुसार चालू वर्ष में तिलहनों के उत्पादन के 145 से 155 लाख मीटर टन की रैंज में हो जाने की आशा है, जबकि पिछले वर्ष 123.8 लाख मी. टन उत्पादन हुआ। चालू वर्ष के लिए तिलहनों के उत्पादन का राज्य-वार विवरण राज्यों से अभी देय नहीं है।

(ग) वर्ष 1989-90 के लिए तिलहनों के उत्पादन का लक्ष्य 165.5 लाख मी. टन निर्धारित किया गया है ।

विवरण

सकल तिलहनों के उत्पादन के अनुमान

(हजार मी.टन)

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1985-86	1986-87	1987-88 (अन्तिम)
आन्ध्र प्रदेश	1439.4	1436.3	1853.4
अरुणाचल प्रदेश	13.8	15.5	15.5
असम	150.1	160.5	179.9

1	2	3	4
बिहार	127.1.	124.3	118.5
गुजरात	880.0	1674.1	401.2
हरियाणा	282.3	226.3	333.0
हिमाचल प्रदेश	6.2	5.3	3.3
जम्मू और कश्मीर	70.8	62.6	39.7
कर्नाटक	986.4	1256.4	1570.6
केरल	9.7	9.4	7.9
मध्य प्रदेश	1416.0	1251.6	1464.9
महाराष्ट्र	980.4	838.1	1248.4
मणिपुर	2.9	2.9	2.9
मेघालय	5.9	5.5	5.5
मिजोरम	1.2	1.4	1.5
नागालैंड	6.0	11.3	6.4
उड़ीसा	850.0	798.9	849.6
पंजाब	197.5	166.4	235.9
राजस्थान	912.6	882.6	1230.1
सिक्किम	10.3	11.4	12.1
तमिलनाडु	1233.0	1138.2	1324.4
त्रिपुरा	4.0	4.3	6.0
उत्तर प्रदेश	1007.6	916.7	955.6
पश्चिम बंगाल	233.8	263.8	506.2
दादर और नागर हवेली	0.1	0.1	0.1
दिल्ली	0.2	0.3	0.4
पाण्डिचेरी	5.2	5.5	5.3
अखिल भारत	10832.5	11269.7	12378,3

अधिक एक्सप्रेस मार्गों का निर्माण

2017. **श्री वक्कम पुरुषोत्तमन:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अहमदाबाद और बड़ौदा के बीच छः लेन वाले एक एक्सप्रैस मार्ग का निर्माण किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार देश में इस तरह के और अधिक एक्सप्रैस मार्गों का निर्माण करने का है; और

(ग) यदि हां, तो इसके लिए किन-किन राजमार्गों को चुना गया है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) __अहमदाबाद-वडोदरा एक्सप्रेसवे का चारलेन वाले एक्सप्रेसवे के रूप में निर्माण किया जा रहा है। पूलों में छह लेनें है।

(ख) और (ग) सातवीं योजना में कोई अतिरिक्त एक्सप्रेसवे शामिल नहीं किया गया है।

अतिरिक्त खण्डों को एक्सप्रेसवे के रूप में विकसित करने हेतु हाथ में लेने के लिए आठवीं योजना को अंतिम रूप दिए जाने की प्रतीक्षा की जा रही है।

[हिन्दी]

बम्बई में "अपना उत्सव"

2018. **डा॰ चन्द्रशेखर त्रिपाठी:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बम्बई में आयोजित "अपना उत्सव" काफी सफल रहा था; और

(ख) यदि हां, तो कुल कितनी धन-राशि खर्च की गई तथा "अपना उत्सव" में भाग लेने वाले प्रमुख व्यक्तियों की संख्या कितनी है तथा इनका ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) और (ख): सूचना एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

पटना-इलाहाबाद जल मार्ग का विकास

2019. **डा॰ चन्द्रशेखर त्रिपाठी:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पटना-इलाहाबाद क्षेत्र के जल मार्ग के विकास हेतु प्रायोगिक परियोजना पर कार्य पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो पटना और इलाहाबाद के बीच नियमित जलमार्ग सेवा कब तक प्रारम्भ किये जाने की संभावना है तथा इससे कितने व्यक्तियों को लाभ मिलने का अनुमान है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) पटना और इलाहाबाद के बीच नियमित नदी सेवाएं शुरू करने के लिए अपेक्षित उपायों का पता लगाने के अल्पकालिक उद्देश्य से संबंधित पायलट परियोजना अध्ययनों को जून, 1989 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य रखा गया है।

(ख) इस संबंध में ब्यौरे अभी इंगित नहीं किए जा सकते क्योंकि पायलट परियोजना अभी पूरी नहीं हुई है।

[अनुवाद]

छोटे मछुआरों को सहायता

2020. **श्री हुसैन दलवाई:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा छोटे मछुआरों को उनकी मछली पकड़ने वाली नौकाओं के यंत्रीकरण हेतु दी जाने वाली राज-सहायता बन्द कर दी गई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो गत एक वर्ष के दौरान प्रत्येक राज्य को कितनी धनराशि की राज-सहायता दी गई?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख): सरकार छोटे और परंपरागत मछुआरों को मछली पकड़ने वाली नौकाओं का मोटरीकरण/यंत्रीकरण के लिए राजसहायता प्रदान कर रही है।

(ग) पिछले एक वर्ष के दौरान विभिन्न राज्यों को केन्द्रीय सरकार और राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम द्वारा निर्मुक्त की गई राजसहायता की मात्रा निम्नलिखित है:—

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य का नाम	दी गई राज-सहायता	
		केन्द्रीय सरकार द्वारा	रा. स. वि. नि. द्वारा
1.	आन्ध्र प्रदेश	9.25	27.39
2.	गोवा	3.94	—
3.	गुजरात	—	11.32
4.	कर्नाटक	1.87	—
5.	केरल	5.63	0.21
6.	महाराष्ट्र	—	6.49
7.	उड़ीसा	10.90	8.68
8.	तमिलनाडु	25.12	14.11
9.	पश्चिम बंगाल	—	0.83
	योग:	56.71	69.03

[हिन्दी]

तिलहन उत्पादन

2021. **श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया:**
श्री दिनेश गोस्वामी:

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

(क) क्या तिलहन प्रौद्योगिकी मिशन ने देश के लगभग 180 जिलों में तिलहन उत्पादन को बढ़ावा देने के लिये चालू वर्ष में विशेष प्रयास किये हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस वर्ष तिलहन उत्पादन में पिछले वर्षों की तुलना में वृद्धि हुई है;

(ग) यदि हां, तो कितने जिलों में तिलहन का प्रति हैक्टेयर उत्पादन पूर्व निर्धारित लक्ष्य के अनुरूप रहा है;

(घ) ऐसे कितने जिले हैं जिनमें तिलहन के पूर्व निर्धारित प्रति हैक्टेयर उत्पादन लक्ष्य पचास प्रतिशत और पचास प्रतिशत से कम रहा है; और

(ङ) तिलहन का उत्पादन इसके पूर्व निर्धारित प्रति हैक्टेयर उत्पादन लक्ष्य से आधा भी न होने के क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री): (क) जी हां, तिलहन के उत्पादन को बढ़ाने के लिए भारत सरकार, राष्ट्रीय तिलहन विकास परियोजना (एन. ओ. डी. पी.) तथा तिलहन उत्पादन ट्रस्ट परियोजना (ओ. पी. टी. पी.) नामक दो

परियोजनाओं के माध्यम से राज्य सरकारों को सहयोग देती है। राष्ट्रीय तिलहन विकास परियोजना 17 राज्यों के 180 जिलों में चलाई जा रही है। यह परियोजना केन्द्र और राज्य सरकारों के आर्थिक सहयोग से चल रही है। सातवीं पंचवर्षीय योजना में इस परियोजना पर कुल 170 करोड़ रुपये खर्च हो रहे हैं। जिसमें से केन्द्र 100 करोड़ रुपये तथा राज्य सरकारें रु० 70 करोड़ खर्च कर रही है। सन् 1988-89 के दौरान राज्य सरकारों को भारत सरकार की ओर से 14.5 करोड़ रुपये की राशि दी गयी। राष्ट्रीय तिलहन विकास परियोजना के मूल तत्व इस प्रकार हैः

— सुधरी प्रौद्योगिकी का प्रदर्शन।

— आधारित एवं प्रमाणित बीज का उत्पादन।

— सुधरे हुए कृषि औजारों का वितरण।

— बीज, उर्वरकों एवं मिनीकिट्स का वितरण।

(ख) जी हां, चालू वर्ष में तिलहन उत्पादक किसानों ने अच्छी बारिश तथा आधुनिक प्रौद्योगिकी, सुधरे बीज आदि का इस्तेमाल कर काफी फायदा उठाया है, जिसके परिणामस्वरूप जहां सन् 1983 में खरीफ के मौसम में अधिकतम उपज ली गई थी की तुलना में खरीफ में 85 लाख टन से भी अधिक रिकार्ड उत्पादन होने की संभावना है। सन् 1988-89 में रबी की फसल की अच्छी संभावनाएं हैं, सन् 1987-88 के अधिकतम उत्पादन 123.8 लाख टन तथा सन् 1984-85 में 129.5 लाख टन की तुलना में सन् 1988-89 में वार्षिक उत्पादन 155 लाख टन तक पहुंचने की आशा है।

(ग) से (ङ) मंत्रालय में तिलहन के प्रति हैक्टेयर उत्पादन का जिलेवार लक्ष्य उपलब्ध नहीं है, लेकिन इसके बावजूद देश भर में आमतौर पर अच्छी बारिश हुई और मौसम भी अच्छा रहा इसलिए आशा की जाती है कि अधिकांश राज्यों में तिलहन का उत्पादन अपने निर्धारित लक्ष्य को छू लेगा।

विद्यार्थियों की बढ़ती संख्या के लिए नए प्राथमिक स्कूल

2022. **श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया:**

श्री दिनेश गोस्वामी:

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

(क) क्या सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित किया गया है कि जनसंख्या में प्रतिवर्ष 1.7 करोड़ की दर से वृद्धि होने के कारण अगली पंचवर्षीय योजना के दौरान 1.5 करोड़ अतिरिक्त बच्चों के लिए और अधिक प्राथमिक स्कूल खोलने की आवश्यकता होगी;

(ख) क्या सरकार ने राज्य सरकारों से इस दिशा में तुरन्त कदम उठाने के लिए कहा है;

(ग) क्या सरकार का राज्यों को इस संबंध में अतिरिक्त वित्तीय सहायता देने का विचार है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) यह सच है कि अतिरिक्त जनसंख्या की जरूरतों को पूरा करने के लिए और इस समय गैर-दाखिल बच्चों को दाखिल करने के लिए आठवीं योजना में अतिरिक्त प्राइमरी स्कूलों की जरूरत होगी। 30 सितम्बर, 1986 की संदर्भ तारीख के साथ रा० शै० अ० प० परि० द्वारा आयोजित पांचवें अखिल भारतीय

(ख) से (घ): राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 के कार्यान्वयन के लिए तैयार की गई कार्रवाई योजना में इस बात की परिकल्पना की गयी है कि सभी राज्य सरकारें सुनिश्चित करेंगी कि सातवीं योजना में 300 व्यक्तियों की जन संख्या (जनजातीय, पहाड़ी और रेगिस्तान के क्षेत्रों के मामले में 200) वाली सभी बस्तियों के लिए प्राइमरी स्कूलों की व्यवस्था की जाएगी। तदनुसार सभी राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों से यह अनुरोध किया गया है कि वे जहां आवश्यक हो नए स्कूल खोलें। प्राइमरी शिक्षा के विस्तार का राज्य योजनागत परिव्यय में प्रावधान है। इसके अतिरिक्त, जो बच्चे प्राइमरी स्कूलों में नहीं जा सकते, उनके लिए उनकी बस्तियों में ही केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत काफी बड़ी संख्या में गैर-औपचारिक शिक्षा केन्द्रों की व्यवस्था की जा रही है।

हॉकी के स्तर में सुधार लाना

[अनुवाद]

2023. **श्री टी० बशीर:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आने वाले वर्षों के दौरान देश में हॉकी के स्तर में सुधार लाने के लिए कोई योजना तैयार की है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) और (ख) : देश में हॉकी का स्तर सुधारने हेतु बीजिंग एशियाई खेलों के लिए सम्भावी खिलाड़ियों का पता लगाया गया है तथा 5 दिसम्बर, 1988 से उन्हें गहन प्रशिक्षण दिया जा रहा है। 25 जूनियर सम्भावी खिलाड़ी भी दीर्घकालीन प्रशिक्षण हेतु पता लगाए गए हैं।

दीर्घकालीन प्रशिक्षण के लिए पता लगाए गए सीनियर और जूनियर संभावी खिलाड़ियों के लिए आवधिक अन्तर्राष्ट्रीय अनुभव हेतु 1989 के लिए प्रतियोगिता कैलेंडर बनाया गया है। एशियाई खेलों से पूर्व 1990 के लिए प्रतियोगिता कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है।

इसके अलावा, भारतीय खेल प्राधिकरण देश के विभिन्न भागों से युवा प्रतिभाशालियों का पता लगा रहा है और उन्हें हमारी भावी टीमों के निर्माण के लिए वैज्ञानिक कोचिंग और प्रशिक्षण दे रहा है।

राज्य कृषि विश्वविद्यालयों के प्रवक्ताओं के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतनमान

2024. **श्री अजय मुशरान:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार राज्यों में कृषि विश्वविद्यालयों के प्रवक्ताओं को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के नये वेतनमानों को देने में आने वाले खर्च का 80 प्रतिशत भाग देने पर सहमत हो गयी है;

(ख) यदि हां, तो उन कृषि विश्वविद्यालयों / राज्यों की सूची क्या है, जिन्होंने विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के नए वेतनमान लागू किए हैं; और

(ग) वर्ष 1988-89 के दौरान जवाहरलाल नेहरु कृषि विश्वविद्यालय, जबलपुर को इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गयी है और 1988-89 के लिये कितनी राशि आवंटित करने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री) : (क) जी हाँ।

(ख) विवरण के रूप में सूची संलग्न है।

(ग) कोई नहीं, क्योंकि जवाहर लाल नेहरु कृषि विश्वविद्यालय, जबलपुर में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतनमान लागू है।

विवरण

उन राज्यों सरकारों / कृषि विश्वविद्यालयों की सूची जिन्होंने विश्वविद्यालय आयोग के नये वेतनमानों को लागू करने की इच्छा जाहिर की है।

क्रम सं॰	राज्य सरकार	राज्य कृषि विश्वविद्यालय
1.	असम सरकार	असम कृषि विश्वविद्यालय, जोरहाट
2.	आन्ध्र प्रदेश सरकार	आन्ध्र प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, राजेन्द्र नगर
3.	हिमाचल प्रदेश सरकार	(i) हिमाचल प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, पालमपुर (ii) डॉ॰ वाई॰ एस॰ परमार बागवानी एवं वानिकी विश्वविद्यालय, सोलन
4.	पजाब सरकार	पंजाब कृषि विश्वविद्यालय, लुधियाना
5.	राजस्थान सरकार	राजस्थान कृषि विश्वविद्यालय, बीकानेर
6.	हरियाणा सरकार	हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय, हिसार
7.	कर्नाटक सरकार	(i) कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर (ii) कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, धारवाड़
8.	उत्तर प्रदेश सरकार	(i) गोविन्द बल्लभ कृषि एवं प्रोद्योगिकी विश्वविद्यालय, पंतनगर (ii) सी॰ एस॰ आजाद कृषि विज्ञान एवं प्रोद्योगिकी विश्वविद्यालय, कानपुर (iii) नरेन्द्र देव कृषि विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, फैजाबाद
9.	जम्मू और कश्मीर सरकार	शेरे-कश्मीर कृषि विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, श्रीनगर।

जवाहर लाल नेहरु कृषि विश्वविद्यालय की योजनाएं

2025. **श्री अजय मुशरानः** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) जवाहर लाल नेहरु कृषि विश्वविद्यालय, जबलपुर की कितनी योजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं;

(ख) सातवीं योजना तथा वर्ष 1988-89 के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है; और

(ग) इस संस्थान में किन-किन नई योजनाओं को कार्यान्वित करने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री हरि कृष्ण शास्त्री) : (क) से (ग) : सूचना एकत्र की जा रही है और उसे लोक सभा के पटल पर रख दिया जाएगा।

जबलपुर (मध्य प्रदेश) में खेल परिसर का निर्माण

2026. **श्री अजय मुशरानः** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार का मध्य प्रदेश में जबलपुर में खेल परिसर के निर्माण और उसके विकास के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने का विचार है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) युवा कार्यक्रम और खेल विभाग राज्य सरकार के जरिए खेल परिसर के निर्माण और विकास हेतु वित्तीय सहायता प्रदान करता है। इस संबंध में राज्य सरकार द्वारा प्रस्ताव "राज्य खेल परिषदों को अनुदान आदि" की योजना में निर्धारित पद्धति में भेजने चाहिए। तथापि, विभाग में मध्य प्रदेश सरकार से जबलपुर में खेल परिसर के निर्माण और विकास हेतु अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) चूंकि, अभी तक प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है, अतः ब्यौरे देने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

मध्य प्रदेश में उपयुक्त प्रौद्योगिकी और ग्रामीण विकास संस्थान

2027. **श्री अजय मुशरानः** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री मध्य प्रदेश में उपयुक्त प्रौद्योगिकी और ग्रामीण विकास संस्थान के बारे में 20 नवम्बर, 1986 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2521 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या इस विशेष संस्थान से संबंधित संपूर्ण योजना को अन्तिम रूप दे दिया गया है;

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

(ग) इस संबंध में कब तक निर्णय लिये जाने की संभावना है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही) : (क) से (ग) : ग्रामीण विकास के लिए उपयुक्त प्रौद्योगिकी के विशेष संस्थानों की स्थापना योजना को, अन्य संबंधित विभागों के परामर्श से, अनुमोदन के लिए अंतिम रूप दिया जा रहा है।

केन्द्रीय विद्यालय संस्थान के नये क्षेत्र

2028. **डा॰ सुधीर राय:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय विद्यालयों का 15 या इससे अधिक क्षेत्रों में पुनः वर्गीकरण किया जा रहा है;

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

(ग) उसका आधार क्या है;

(घ) क्या इस संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस बारे में क्या प्रतिक्रिया है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही) : (क) से (ग) : देश के सभी केन्द्रीय विद्यालयों का प्रबंध केन्द्रीय संगठन के 15 क्षेत्रीय कार्यालयों द्वारा किया जाता है। भौगोलिक समीपता, प्रशासनिक औचित्य और परिवहन तथा संचार सम्बंधी सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए केन्द्रीय विद्यालय विभिन्न क्षेत्रों को आबंटित किए जाते हैं। प्रशासनिक अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए जब कभी भी आवश्यकता होती है तो केन्द्रीय विद्यालयों का पुनः वर्गीकरण किया जाता है।

(घ) और (ङ): एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में कुछ स्कूलों को स्थानान्तरित करने हेतु कुछ अभ्यावेदम प्राप्त हुए हैं।

रबी फसलों की खरीद

2029. **श्री लक्ष्मण मलिक:**

श्री श्रीकांत दत्त नरसिंहराज वाडियर:

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

(क) क्या राष्ट्रीय कृषि सहकारी विपणन महासंघ (नेफेड) ने आगामी रबी मौसम में तिलहन, मोटे अनाज और दालों की खरीद के लिये वृहद कार्य योजना को अंतिम रूप दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य योजना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) देश में "नेफेड" द्वारा राज्यवार कितने खरीद केन्द्र खोलने का विचार किया गया है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) जी, हां।

(ख) और (ग): एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(ख) कार्यकारी योजना का ब्यौरा इस प्रकार है:—

(1) नेफेड, निर्धारित श्रेणी की विशिष्टियों के तिलहनों, मोटे धान्यों और दालों की खरीद समर्थन मूल्यों पर सीधे उत्पादकों से राज्य सहकारी एजेंसियों के सहयोग से करेगा, जो मंडी स्तर पर सहकारी विपणन समितियों और ग्राम स्तर पर तिलहन उत्पादक समितियों के माध्यम से काम करती हैं।

(2) निर्धारित गुणवत्ता वाले भंडार के मूल्य समर्थन मूल्यों के स्तर से कम हो जाने के बाद खरीद कार्य शुरु किए जाएंगें और ये तब तक जारी रहेंगे जब तक कि ये मूल्य समर्थन मूल्यों के स्तर से ऊपर स्थिर न हो जाएं।

(3) उत्पादन करने वाले प्रमुख राज्यों में फैले 870 खरीद केन्द्र अभिज्ञात किए गए हैं।

(4) उत्पादकों को शीघ्र और समय पर भुगतान सुनिश्चित करने के लिए समुचित वित्तीय व्यवस्था की जा रही है।

(5) उत्पादकों को इस योजना के बारे में जानकारी देने के लिए प्रचार संबंधी व्यवस्था की जा रही है। इस प्रयोजन के लिए विभिन्न प्रचार माध्यमों का उपयोग किया जा रहा है जिनमें दूरदर्शन, रेडियो, समाचार-पत्र, वाल-पोसटर, बैनरो, इश्तहार आदि शामिल हैं।

(6) पैकिंग की सामग्री और खरीदे गए भंडार के भंडारण के लिए समुचित प्रबंध करने को भी अन्तिम रुप दिया गया है।

(7) समर्थन मूल्य के कार्यों से संबंधित विभिन्न ब्यौरों के बारे में समय पर प्रतिपुष्टि किया जाना सुनिश्चित करने के लिए बाजार आसूचना पद्धति को भी सुदृढ़ किया जा रहा है।

(8) उत्पादन करने वाले विभिन्न राज्यों में दोषपूर्ण केन्द्रों की ओर विशेष ध्यान दिया जाएगा ताकि उत्पादकों के हितों की रक्षा की जा सके।

(ग) खरीद कार्य करने के लिए अभिज्ञात किए गए खरीद केन्द्रों का राज्य-वार / वस्तु-वार ब्यौरा इस प्रकार है:—

क्रम संख्या	राज्य	सरसों बीज / तोरिया	कुसुम	चना	जौ	योग
		के लिए खरीद केन्द्रों की संख्या				
1.	राजस्थान	120	—	78	69	267
2.	उत्तर प्रदेश	105	—	53	59	217
3.	मध्य प्रदेश	46	—	54	—	100
4.	गुजरात	55	—	—	—	55
5.	हरियाणा	31	—	25	13	69
6.	पश्चिम बंगाल	43	—	—	—	43
7.	पंजाब	25	—	12	—	37
8.	महाराष्ट्र	—	57	—	—	57
9.	कर्नाटक	—	25	—	—	25
	योग—	425	82	222	141	870

कीटनाशकों के प्रयोग में हुई वृद्धि

2030. **श्री पी॰ आर॰ कुमारमंगलम:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में कीटनाशकों के प्रयोग में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न योजना अवधियों के दौरान प्रयोग किये गए कीटनाशकों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार देश में राज्य-वार कौन-कौन से कीटनाशक प्रयोग किये गए, उनका ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव) : (क) जी, हां। दीर्घावधि रूप्ख कीटनाशकों के उपयोग में वृद्धि दर्शाता है।

(ख) और (ग): वर्तमान में 131 तकनीकी ग्रेड कीटनाशी और इन कीटनाशियों के 203 नुकसे (फारमुलेशन) के उपयोग की अनुमति है और देश में इनको बिक्री विभिन्न एजेंसियों के 86,000 से अधिक बिक्री केन्द्रों द्वारा की जा रही है। कीटनाशी-वार उपयोग के विस्तृत आंकड़े एकत्र करने की कोई प्रणाली नहीं है।

तथापि, प्रत्येक योजना अवधि के दौरान देश में उपयोग किये गए तकनीकी ग्रेड कीटनाशियों की अनुमानित खपत नीचे दी गई है:—

	मी. टन (तकनीकी ग्रेड)
प्रथम योजना (1955-56)	2,350
द्वितीय योजना (1960-61)	8,620
तृतीय योजना (1965-66)	14,630
चतुर्थ योजना (1973-74)	50,430
पांचवी योजना (1977-78)	58,980
छठी योजना (1984-85)	65,750
सातवीं योजना (1989-90)	86,000 (अनुमानित)

पिछले तीन वर्षों के दौरान (1985-86 से 1987-88 तक) देश में राज्य-वार और वर्ष-वार अनुमानित कीटनाशियों की खपत विवरण के रुप में संलग्न है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान (1985-86 से 1987-88 तक) विभिन्न राज्यों में कीटनाशियों की खपत

क्र.स.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	मीटरी टन (तकनीकी ग्रेड) 1985-86	1986-87	1987-88
1.	आन्ध्र प्रदेश	14,400	9,136	8,860
2.	असम	810	1,410	531
3.	बिहार	1,750	2,000	3,000

क्र.स.	राज्य / संघ शासित क्षेत्र	मीटरी टन (तकनीकी ग्रेड) 1985-86	1986-87	1987-88
4.	गुजरात	4,500	2,090	2,080
5.	हरियाणा	3,608	3,995	3,700
6.	हिमाचल प्रदेश	690	553	545
7.	जम्मू और कश्मीर	748	91.83	85.40
8.	कर्नाटक	3,280	3,265	4,500
9.	केरल	1,130	1,1039	1,059
10.	मध्य प्रदेश	3,400	4,000	3,000
11.	महाराष्ट्र	3,089	6,070	6,090
12.	मणिपुर	43	40	38
13.	मेघालय	40	42	44
14.	नागालैंड	8.65	4	13
15.	उड़ीसा	1,200	1,400	1,700
16.	पंजाब	4,620	5,800	4,860
17.	राजस्थान	2,444	3,240	2,970
18.	सिक्किम	16	18	20
19.	तमिलनाडु	10,000	11,000	11,600
20.	त्रिपुरा	190	160	133
21.	उत्तर प्रदेश	6,010	6,550	6,920
22.	पश्चिम बंगाल	5,000	5,100	4,900
23.	अरूणाचल प्रदेश	17	18	25
24.	गोवा	56	55	11
25.	मिजोरम	6	7	10
26.	अंदमान और निकोबार	7	3.50	3.50
27.	चण्डीगढ़	3	3.65	3.00
28.	दादर और नागर हवेली	3	4	4
29.	दिल्ली	39.6	46	49.50
30.	लक्षद्वीप	3.5	0.65	0.70
31.	दमण और दीव	—	0.60	0.67
32.	पाण्डिचेरी	106.3	127.60	133.70
	योग	67,218.05	67,269.83	66,894.47

टिप्पणी: योजना आयोग को प्रस्तुत किए गए राज्य योजना कागज पत्रों से लिए गए कीटनाशी उपभोग के आंकड़े।

मध्य प्रदेश में जनजातीय क्षेत्रों में सड़कों का निर्माण

2031. **श्री परसराम भारद्वाज:**

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश के जनजातीय गांवों में परिवहन सुविधाओं में वृद्धि के लिए सड़कों के निर्माण का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) 1988-89 के लिए इस कार्य हेतु कितनी रकम निर्धारित की गई है; और

(घ) जनजातीय क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी) : (क) इस प्रकार का कोई प्रस्ताव विभाग में लम्बित नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ): "आदिवासी क्षेत्रों में सड़क विकास" नामक केन्द्रीय प्रायोजित योजना 1987-88 से बंद हो चुकी है तथा निधियां केवल वचनबद्ध दायित्व को ही पूरा करने के लिए दी जा रही हैं।

उड़ीसा में केन्द्रीय पशु प्रजनन केन्द्रों की स्थापना

2032. **श्री जगन्नाथ पटनायक:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा राज्य में कोई नये केन्द्रीय पशु प्रजन्न केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) राज्य में वर्तमान केन्द्रीय पशु प्रजन्न केन्द्र की स्थिति में सुधार करने हेतु सरकार द्वारा अब तक क्या कार्यवाही की गई है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव) : (क) जी, नहीं। और (ख): जी नहीं।

(ग) उड़ीसा में चिप्लिमा (जिला सम्बलपुर) और सुनाबेदा (जिला कोरापुट) स्थित दोनों फार्मों ने अपने-अपने पशुयूथों के सुधार में क्रमिक उन्नति दर्शायी है। तथापि, श्रेष्ठ जर्मप्लाज्म शुरू करके और अन्य आदान उपलब्ध कराकर उनके निष्पादन में सुधार करने के लिए और कदम उठाए जा रहे हैं।

ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अंतर्गत मकानों का आबंटन

2033. **डा. गौरी शंकर राजहंस:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न राज्यों में बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में कमजोर वर्ग के सभी लोगों को उनकी जाति और समुदाय को ध्यान में रखे बिना ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत मकानों के आबंटन हेतु कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

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

(ग) क्या बिहार सरकार से इस तरह का कोई अनुरोध किया गया था; और

(घ) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अंतर्गत लाभार्थियों को दी गई ऋण राशि

2034. **डा॰ फूलरेणु गुहा:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान पश्चिम बंगाल में समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अंतर्गत लाभार्थी महिलाओं को कितनी राशि के ऋण दिये गये?

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी): समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अंतर्गत महिला लाभार्थियों को मंजूर किए गए ऋणों की निगरानी वर्ष 1987-88 से आरम्भ हुई है। समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अंतर्गत 1987-88 से पश्चिम बंगाल में महिला लाभार्थियों को दिए गए ऋणों की राशि नीचे दर्शायी गई है:—

वर्ष	दिया गया ऋण (लाख रुपए में)
1987-88	1510.26
1988-89	1927.72
(दिसम्बर, 1988 तक)	

एशियाटिक सोसाइटी को अनुदान

2035. **डा॰ फूलरेणु गुहा:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान एशियाटिक सोसाइटी को वर्ष-वार कितनी अनुदान राशि दी गई?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): एशियाटिक सोसाइटी, कलकत्ता को पिछले तीन वर्षों के दौरान सहायता-अनुदान के रूप में निम्नलिखित राशियां मुक्त की गईं:

वर्ष	योजनागत	योजनेतर	कुल
		(रु॰ लाखों में)	
1985-86	40.00	32.97	72.97
1986-87	65.00	43.07	108.07
1987-88	28.43	37.19	65.62

ताजमहल पर प्रदूषण का प्रभाव

2036. **श्री राधाकांत डिगाल:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मथुरा तेल शोधक कारखाने के धुएं से ताजमहल पर काले और पीले धब्बों में वृद्धि हो रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस राष्ट्रीय स्मारक को प्रदूषण से बचाने के लिए क्या सुधारात्मक कदम उठाए जा रहे हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम के माध्यम से माल की ढुलाई

2037. **श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम के माध्यम से माल की अधिक ढुलाई करने हेतु क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) निगम द्वारा वर्ष 1987 और 1988 में कुल कितने टन माल की ढुलाई की गई तथा इससे कितनी धनराशि अर्जित की गई?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) छठी पंचवर्षीय योजना में 36.80 करोड़ रुपए की लागत से 42 नए जहाजों के अधिग्रहण, 2.03 करोड़ रुपए की लागत से 29 पुराने जहाजों की व्यापक मरम्मत और 3.75 करोड़ रुपए की लागत से नदी सेवाओं के लिए कतिपय आधारभूत सुविधाओं की संस्वीकृति दी गई थी और उन्हें क्रियान्वित किया गया था। सातवीं पंचवर्षीय योजना में 63.80 करोड़ रुपए की लागत से 63 और नए जहाजों की भी संस्वीकृति दी गई है। इससे बेड़े के आधुनिकीकरण के अलावा सातवीं योजना अवधि के अंत तक सी॰ आई॰ डब्ल्यू टी॰ सी॰ की ढुलाई क्षमता 5 लाख एम॰ टी॰ से बढ़कर 10.75 लाख एम॰ टी॰ हो जाएगी ताकि निगम अधिक कार्गो की ढुलाई कर सके।

(ख) सी॰ आई॰ डब्ल्यू॰ टी॰ सी॰ द्वारा 1986-87 और 1987-88 के दौरान हैंडल किए गए कार्गो का कुल टनेज और मालभाड़ा आय नीचे दी गई है:—

वर्ष	कार्गो की ढुलाई	मालभाड़ा आय
	(एम॰ टी॰)	(लाख रुपए)
1986-87	3,20,997	521.33
1987-88	2,87,689	420.21

क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय, कालीकट और त्रिवेन्द्रम में पासपोर्ट के लिए प्राप्त आवेदन-पत्र

2038. **प्रो॰ के॰ वी॰ थामस:** क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कोचीन, कालीकट और त्रिवेन्द्रम स्थित पासपोर्ट कार्यालयों में वर्ष, 1988 के दौरान पासपोर्ट हेतु कितने आवेदन प्राप्त हुए; और

(ख) आवेदन प्रात होने के 45 दिनों के बाद इन कार्यालयों से कितने पासपोर्ट जारी किये गये?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० नटवर सिंह): (क) केरल के पासपोर्ट कार्यालयों में वर्ष 1988 के दौरान पासपोर्ट आवेदन प्राप्त हुए हैं उनकी संख्या नीचे लिखे अनुसार है:

कोचीन और त्रिवेन्द्रम	1,34,112
कोजीकोड	1,08,057

(ख) संबद्ध कार्यालयों से सूचना मंगाई जा रही है और सदन की मेज पर रख दी जाएगी।

बिक्री के लिये इस्पात का उत्पादन

2039. **डा० कृपासिंधु भोई:**
श्री श्रीबल्लभ पाणिग्राही:

क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1988-89 में सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों में बिक्री के लिए इस्पात का उत्पादन करने का क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था;

(ख) 31 दिसम्बर, 1988 तक सरकारी क्षेत्र के प्रत्येक संयंत्र में इसका वास्तविक उत्पादन कितनी हुआ; और

(ग) वर्ष 1988 में इस्पात के उत्पादन में राउरकेला इस्पात संयंत्र का कार्यनिष्पादन उससे पहले वर्ष की तुलना में क्या रहा?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम० एल० फोतेदार): (क) और (ख) : वर्ष 1988-89 में "सेल" के इस्पात संयंत्रों (इस्को भी शामिल है) के विक्रेय इस्पात के उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य तथा अप्रैल, 88 से दिसम्बर, 88 तक की अवधि के दौरान विक्रेय इस्पात का संयंत्र वार उत्पादन निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

(हजार टन)

संयंत्र	उत्पादन के लक्ष्य (अप्रैल, 88 से मार्च, 89 तक)	वास्तविक उत्पादन (अप्रैल से दिसम्बर 88 तक)
भिलाई	2.67	1.81
दुर्गापुर	0.84	0.59
राउरकेला	1.12	0.83
बोकारो	2.32	1.65
इस्को	0.41	0.34
"सेल"	7.36	5.22

(ग) अप्रैल - दिसम्बर, 88 की अवधि के दौरान राउरकेला इस्पात संयंत्र में 8.28 लाख टन विक्रेय इस्पात का उत्पादन हुआ, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि के 8.01 लाख टन के वास्तविक उत्पादन की तुलना में 3 प्रतिशत अधिक था।

अच्छी पुस्तकें

2040. **श्री प्रतापराव बी० भोसले:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का प्रकाशकों को प्रोत्साहित करने का विचार है जिससे वे अच्छा पुस्तकें उपलब्ध करा सकें; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही किये जाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) और (ख): सरकार ने देश में पुस्तकों की प्रोन्नति के लिए अनेक उपाय किए हैं। राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 में उल्लेख किया गया है कि "जनसंख्या के सभी वर्गों के लिए पुस्तकों की सुगम सुलभता प्राप्त करने के प्रयास किए जाएंगे। पुस्तकों की कोटि में सुधार करने, पढ़ने की आदत को प्रोन्नत करने और सृजनात्मक लेखन को प्रोत्साहित करने के उपाय किए जाएंगे।" सरकार द्वारा एक राष्ट्रीय पुस्तक नीति विकसित करने के लिए 1985 में राष्ट्रीय पुस्तक नीति से संबंधित एक कार्यकारी दल गठित किया गया था। सरकार ने इस कार्यकारी दल की सिफारिशों के आधार पर पुस्तक प्रोन्नति के लिए अनेक निर्णय लिए।

राष्ट्रीय पुस्तक न्यास की स्थापना 1957 में की गई थी जिसका उद्देश्य उचित कीमतों पर पठन-सामग्री तैयार करना तथा प्रोत्साहित करना और लोगों में पुस्तक रुचि पैदा करना है। राष्ट्रीय पुस्तक न्यास पुस्तकों की प्रोन्नति के लिए अनेक योजनाएं कार्यान्वित कर रहा है। राष्ट्रीय शिक्षा नीति तैयार करने के बाद नई योजनाएं शुरू की गई हैं:

(i) आप्रेशन ब्लैक बोर्ड की योजना के अंतर्गत बच्चों के लिए पुस्तकों का निर्माण; और

(ii) नव साक्षरों के लिए पुस्तकों का निर्माण।

दुधारू पशुओं की संख्या

[हिन्दी]

2041. **श्री शांति धारीवाल :** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान देश में पशुओं की अन्धाधुन्ध हत्या किए जाने के कारण पशुधन की संख्या में तेजी से कमी होने की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस समय देश में दुधारू पशुओं की कुल संख्या क्या है;

(ग) देश में प्रतिदिन कितने दुधारू पशुओं का वध किया जा रहा है; और

(घ) दुधारू पशुओं के वध को रोकने के लिए सरकार का क्या ठोस उपाय करने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख): जी नहीं। पशु गणना 1982 के अनुसार दुधारू पशुओं (दूध देने और न देने वाले) की कुल संख्या 547 लाख थी।

(ग) और (घ): पशुवध राज्य विषय है। दुधारू पशुओं के वध संबंधी आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। अधिकतर राज्यों में गो वध पर प्रतिबंध है। तथापि, बूढ़े, अनुत्पादक या दूध के लिए अनुपयुक्त और भारवाही पशुओं का, राज्य सरकार द्वारा पंजीकृत पशुवधशालाओं में, वध करने की अनुमति है।

राज्य सरकार से समय-समय पर प्रतिबंध लागू करने के लिए अनुरोध किया गया है।

कृषि के क्षेत्र में सोवियत संघ का सहयोग

2042. **श्री शांति धारीवाल:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत को कृषि के क्षेत्र में सहयोग प्रदान करने के लिए सोवियत संघ द्वारा एक व्यापक कार्यक्रम तैयार किया गया है;

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

(ग) क्या सोवियत संघ द्वारा भारत को सोवियत ट्रैक्टर दिये गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो भारतीय ट्रैक्टरों से ये किस प्रकार भिन्न हैं?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख): जी हां। भारत गणराज्य के कृषि मंत्रालय और सोवियत समाजवादी गणराज्य संघ को स्टेट-इन्डस्ट्रियल कमेटी के बीच कृषि के क्षेत्र में 2000 ईसवी तक सहयोग के एक दीर्घावधि कार्यक्रम पर फरवरी, 1987 में एक समझौता हुआ।

(ग) और (घ): सरकार ने अधिक हार्स पावर के ट्रैक्टरों (65 अश्व शक्ति) के विनिर्माण के लिए एक भारतीय फर्म और सोवियत समाजवादी गणराज्य संघ को एजेंसी मैसर्स ट्रैक्टरएक्सपोर्ट के बीच एक सहयोग के प्रस्ताव को स्वीकृति दी है।

बम्बई में आयोजित "फ्रांस महोत्सव" पर व्यय

[अनुवाद]

2043. **श्री रणजीत सिंह गायकवाड़:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हाल ही में बम्बई में आयोजित फ्रांस महोत्सव पर केन्द्रीय सरकार द्वारा कितनी धनराशि व्यय की गई ; और

(ख) इन दो देशों के द्विपक्षीयसांस्कृतिक रिश्तों को बढ़ाने में इस महोत्सव का क्या योगदान रहा है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) बम्बई में आयोजित फ्रांस महोत्सव के उद्घाटन पर 28.2.1989 तक संघ सरकार द्वारा 144 लाख रुपये व्यय किए गए हैं।

(ख) महोत्सव के दौरान् अब तक आयोजित कार्यक्रमों से दोनों देशों की संस्कृति को बेहतर ढंग से समझने में मदद मिली है, जिसके फलस्वरूप आपसी सम्मान और मैत्री की भावना बलवती हुई है। महोत्सव के और प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष लाभों का पता तो यथा-समय ही चल सकेगा

गुजरात में स्मारकों का जीर्णोद्धार

2044. **श्री रणजीत सिंह गायकवाड़:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 1989 में, गुजरात में केन्द्रीय सरकार द्वारा आरक्षित पुरातत्वीय स्मारकों के जीर्णोद्धार संबंधी प्रमुख कार्यों को पूरा करने के लिए धनराशि के प्रावधान का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और प्रत्येक स्मारक पर कितनी लागत आयेगी; और

(ग) इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई अथवा करने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) जी, हां। वर्ष 1989-90 के दौरान गुजरात में केन्द्र द्वारा संरक्षित कुछ स्मारकों/स्थलों में

संरक्षण कार्य आरम्भ करने का कार्यक्रम है।

(ख) विवरण इस प्रकार है:—

स्मारक का नाम	राशि (रुपये लाख में)
1. अहमदाबाद के स्मारक	1.65
2. सूर्य मन्दिर, मोधेशा	1.15
3. नवलखा मन्दिर, सेजाकपुर	1.50
4. द्वारकाधीश मन्दिर, द्वारका	2.20
5. रानी-की-वाव, पाटन	1.00
6. शेख फरीद की दरगाह और रोजा, पाटन	1.00
7. पाव गाध में स्मारक समूह	2.20
8. डॉक-यार्ड, लोथल	1.00
9. तम्बेकरवादा, बड़ोदा	1.05
10. अंग्रेज और डच कब्रिस्तान, सूरत	1.00
11. बहलोल खान गाज़ी का मकबरा, ढोलका	1.00
12. खेड और रोड़ा के स्मारक	0.50

(ग) संरक्षण कार्यक्रम का पहले ही अनुमोदन कर दिया गया है। इसके लिए धन का आबंटन अगले वित्तीय वर्ष में किया जाएगा।

उड़ीसा में महिला अध्यापिकाओं की नियुक्ति के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनायें

2045. **श्री अनादि चरण दास:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत दो वर्षों के दौरान प्राथमिक पाठशालाओं में महिला अध्यापिकाओं की नियुक्ति के लिए केन्द्र द्वारा आयोजित योजना के अधीन उड़ीसा के स्कूलों में जिले-वार कितनी महिला अध्यापिकायें नियुक्त की गई; और

(ख) उनमें से कितनी अध्यापिकायें अनुसूचित जातियों/जनजातियों की हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही) : (क) और (ख) : अपेक्षित सूचना राज्य सरकार से अभी तक प्राप्त नहीं हुई है। इस मंत्रालय द्वारा यह सूचना प्राप्त होते ही यथाशीघ्र इसे सभा-पटल पर रख दिया जाएगा।

विकलांगों के लिए समन्वित शिक्षा के अन्तर्गत अध्यापकों को प्रशिक्षण

2046. **श्री डी० बी० पाटिल:** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विकलांगों के लिए समन्वित शिक्षा परियोजना के अन्तर्गत प्राथमिक स्तर पर शिक्षा प्राप्त करने वाले बच्चों में विकलांगताओं का पता लगाने के लिए कितने अध्यापकों को प्रशिक्षित किया गया है; और

(ख) वर्ष 1988-89 के दौरान इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है तथा 31 दिसम्बर, 1988 तक कितनी धनराशि खर्च की गई?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) यूनिसेफ की सहायता से विकलांगों के लिए समन्वित शिक्षा परियोजना (पी॰ आई॰ ई॰ डी॰) के अन्तर्गत प्राथमिक स्तर पर शिक्षा प्राप्त करने वाले बच्चों में विकलांगताओं का पता लगाने के लिए प्रशिक्षित किए गए अध्यापकों की राज्य-वार संख्या नीचे दी गई है:—

हरियाणा	91
मध्य प्रदेश	665
महाराष्ट्र	400
मिजोरम	500
उड़ीसा	422
राजस्थान	287
तमिलनाडु	864
कुल	3229

(ख) विकलांगों के लिए समन्वित शिक्षा परियोजना के अंतर्गत वर्ष 1988-89 के लिए राज्य-वार आवंटन तथा 31 दिसम्बर, 1988 तक खर्च की गई धनराशि निम्न प्रकार से है:—

राज्य	वित्तीय आवंटन	31 दिसम्बर, 88 तक खर्च की गई धनराशि (लाख रुपयों में)
1. हरियाणा	(परियोजना 1989 में शुरू हुई है)	
2. मध्य प्रदेश	1.44	1.17
3. महाराष्ट्र	2.97	0.11
4. मिजोरम	1.28	1.41
5. नागालैंड	4.63	0.39
6. उड़ीसा	3.53	0.12
7. राजस्थान	6.22	0.72
8. तमिलनाडु	5.21	1.86

"आपरेशन ब्लैक बोर्ड" के लिए केरल को मंजूर की गई धन राशि

2047 **श्री पी॰ ए॰ एंटनी**: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) "आपरेशन ब्लैक बोर्ड" कार्यक्रम के लिये केरल को वर्ष 1987 और 1988 में कितनी धनराशि मंजूर की गई;

(ख) क्या इस धनराशि का पूरा उपयोग किया गया है; और

(ग) इस प्रयोजन के लिये राज्य को वर्ष 1979 के दौरान कितनी धनराशि देने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰ पी॰ शाही): (क) नगर पालिका क्षेत्रों और 20% खण्डों में वर्ष 1987-88 में आपरेशन ब्लैक बोर्ड योजना को कार्यान्वित करने के लिए केरल सरकार को 151.11 लाख रुपये की राशि स्वीकृत की गई थी। वर्ष 1988-89 के लिए राज्यस्तरीय अधिकार प्राप्त समिति ने 30% खण्डों और नगर पालिका क्षेत्रों में इस योजना के द्वितीय चरण को कार्यान्वित करने के लिए 223.44 लाख रुपये की संस्वीकृति का अनुमोदन किया है।

(ख) राज्य सरकार ने पूरी राशि का उपयोग नहीं किया है परन्तु अध्ययन शिक्षण सामग्रियों की आपूर्ति और उनके क्रय के लिए राज्य में सिडको तथा उपभोक्ता प्रतिष्ठान को आर्डर दे दिए गए हैं।

(ग) वर्ष 1989-90 में राज्य सरकार को प्रदान की जाने वाली राशि इस संबंध से उनसे प्राप्त किए जाने वाले परियोजना प्रस्ताव पर निर्भर होगी।

आदिवासी लोगों को अनौपचारिक शिक्षा

2048. **श्री हरिहर सोरनः** क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार ने आदिवासी लोगों में अनौपचारिक शिक्षा को बढ़ावा देने की कोई योजना लागू की है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन राज्यों और आदिवासी क्षेत्रों में अनौपचारिक शिक्षा को बढ़ावा दिया जा रहा है; और

(ग) इस संबंध में उड़ीसा में उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल०पी० शाही): (क) और (ख): शैक्षिक रूप से पिछड़े हुए नौ राज्यों असम, आंध्र प्रदेश, उत्तर प्रदेश, राजस्थान, जम्मू और कश्मीर, मध्य प्रदेश, पश्चिम बंगाल, बिहार और उड़ीसा में एक केंद्रीय सहायता प्राप्त योजना के रूप में छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान आरम्भ की गयी अनौपचारिक शिक्षा की योजना का पुनर्गठन किया गया और इसके अलावा वर्ष 1987 में शैक्षिक रूप से पिछड़े हुए राज्य के रूप में अरुणाचल प्रदेश तथा सभी अन्य राज्यों तथा संघ शासित प्रदेशों में कामकाजी बच्चों के दबाव वाले क्षेत्रों सहित शहरी गंदी बस्तियों, पहाड़ी रेगिस्तानी तथा जनजातीय क्षेत्रों को शामिल करने के लिए इसका विस्तार किया गया।

(ग) उड़ीसा में यह योजना वर्ष 1979—88 से क्रियान्वित की जा रही है। चालू वर्ष में 17310 अनौपचारिक शिक्षा केंद्र तथा प्रयोगात्मक तथा नवाचारी परियोजना चलाने के लिए राज्य सरकार तथा 79 स्वैच्छिक एजेंसियों को निधियां प्रदान की गयी है।

अध्यापकों हेतु एकसमान वेतनमान

[हिन्दी]

2049. **श्री दिलीप सिंह भूरिया:**

श्रीमती डी॰के॰ भंडारी:

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

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने चटोपाध्याय आयोग की सिफारिशों के अनुसार सारे देश में अध्यापकों को एक समान वेतनमान दिए जाने के बारे में निर्देश जारी किए हैं;

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

(ग) सरकार ने राज्यों द्वारा ग्रेडों के फरवरी, 1989 तक कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने हेतु क्या कार्यवाही की है; और

(घ) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई, तो इसके क्या कारण हैं और राज्यों द्वारा वेतनमान कब तक लागू किए जाएंगे?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल॰पी॰ शाही): (क) से (घ): राष्ट्रीय शिक्षक आयोग-1, चौथे केन्द्रीय वेतन आयोग तथा राष्ट्रीय शिक्षा नीति की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए, संघ शासित प्रदेशों के अध्यापकों के वेतनमानों को सरकार द्वारा संशोधित कर दिया गया है। राज्यों में अध्यापकों के लिए सरकार का यह विचार है कि वेतनमानों तथा संबंधित सेवा शर्तों में आवधिक संशोधन करने के लिए राज्य सरकारों का अपना तंत्र होता है। यह संबंधित राज्य सरकारों का काम है कि वे अपने अध्यापकों के लिए लागू वेतनमानों में उपयुक्त रूप से संशोधन करें। उपयुक्त कारवाई करने के लिए राष्ट्रीय शिक्षक आयोग-1 की रिपोर्ट सभी राज्य सरकारों को भेज दी गयी हैं।

समुद्र में मत्स्य उद्योग का विकास

[अनुवाद]

2050. **श्री हरिहर सोरन:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने समुद्र में मत्स्य उद्योग की समस्याओं का अध्ययन करने हेतु एक अध्ययन दल नियुक्त किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके द्वारा कब तक प्रतिवेदन दिये जाने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार का समुद्री क्षेत्रों में मत्स्य उद्योग के विकास हेतु बुनियादी सुविधायें जुटाने हेतु राज्य सरकारों का सहयोग लेने का विचार है; और

(घ) समुद्र में मत्स्य उद्योग के विकास हेतु कौन से कदम उठाये गये है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) और (ख): सरकार ने, मात्स्यिकी विकास के सभी पहलुओं की जांच करने और देश में विभिन्न किस्म के मछली पालन, जिसमें समुद्री मात्स्यिकी शामिल हैं, के समेकित विकास के लिए एक वृहत कार्यक्रम के बारे में सुझाव देने के लिए एक अध्ययन दल का गठन किया है। अध्ययन दल ने अब अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।

(ग) सरकार, समुद्री मात्स्यिकी के विकास के लिए आधारीय ढांचे की सुविधाओं का सृजन करने के लिए पहले ही राज्य सरकारों का सहयोग ले रही है।

(घ) समुद्री मात्स्यिकी के विकास के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण कदम इस प्रकार है:—

(1) मात्स्यिकी सर्वेक्षणों को बढ़ावा और समुद्री मात्स्यिकी प्रचालन कर्मचारियों को प्रशिक्षण;
(2) पारंपरिक क्षेत्र द्वारा मछली पकड़े जाने की मात्रा में सुधार करने के लिए पारंपरिक मत्स्यन जलयानों में मोटर लगाने को प्रोत्साहन देना और तट पर लंगर डाले जा सकने वाले जलयानों को आरंभ करना;
(3) संयुक्त उद्यम और चार्टर के माध्यम से देशी और आयातित मत्स्यन जलयानों के विवेकपूर्ण मिश्रित उपयोग के माध्यम से गहरे समुद्र में मत्स्यन करने वाले बेड़े को बढ़ाना;
(4) प्रमुख तथा लघु मत्स्यन बंदरगाहों और अवतरण केन्द्रों का निर्माण और मात्स्यिकी औद्योगिक भू-संपत्ति की स्थापना; और
(5) भारतीय समुद्री क्षेत्र (विदेशी जलयानों द्वारा मत्स्यन का विनियमन) अधिनियम, 1981 के अधिनियम के माध्यम से भारतीय एकमात्र आर्थिक क्षेत्र में विदेशी मत्स्यन जलयानों द्वारा मत्स्यन का विनियमन।

महाराष्ट्र में नकदी फसलों की विकास दर

2C51. **श्री प्रकाश वी॰ पाटिल:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान वर्षवार, महाराष्ट्र में फसलवार, नकदी फसलों के उत्पादन की विकास दर क्या रही;

(ख) क्या सरकार ने महाराष्ट्र में खाद्यानों के उत्पादन में ठहराव और इसके कम होने की प्रवद्धि के कारणों का विश्लेषण किया है;

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

(घ) स्थिति में सुधार लाने के लिए राज्य सरकार को कितनी केन्द्रीय सहायता देने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान, महाराष्ट्र में प्रमुख नकदी फसलों के उत्पादन में वर्षवार और फसलवार वृद्धि दर निम्न प्रकार रही:—

पिछले वर्ष की तुलना में उत्पादन में हुआ प्रतिशत परिवर्तन

फसल	1984-85 की तुलना में 1985-86	1985-86 की तुलना में 1986-87	1986-87 की तुलना में 1987-88
मूंगफली	(-) 35.8	(-) 7.2	(+) 42.1
सकल तिलहन	(-) 30.2	(-) 14.5	(+) 48.9
कपास	(+) 35.7	(-) 55.3	(+) 66.7
गन्ना	(-) 10.1	(+) 1.6	(+) 3.7
प्याज	(-) 12.3	(-) 6.7	(+) 5.0

(ख) और (ग): महाराष्ट्र में अनाजों के उत्पादन में कोई ठहराव नहीं आया है। वास्तव में, 1967-68 से 1986-87 तक की अवधि के दौरान अनाजों की वृद्धि दर 3.11 प्रतिशत प्रति वर्ष रही, जो कि अखिल-भारत की औसत दर 2.90 प्रतिशत प्रतिवर्ष की तुलना में अधिक थी। 1987-88 के दौरान, महाराष्ट्र में अनाजों का उत्पादन 96.5 लाख मीटरी टन हुआ, जो पिछले तीन वर्षों के दौरान हुए उत्पादन की तुलना में अधिक था। तथापि, महाराष्ट्र में अनाजों के उपादन में मुख्यतः वर्षा और मौसम की प्रतिकूल परिस्थितियों के कारण कुछ उतार-चढ़ाव आए।

(घ) महाराष्ट्र में फसलों के उत्पादन की विकास-दर में और सुधार लाने की दृष्टि से गहन कपास विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय जल विभाजक विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय तिलहन विकास कार्यक्रम, तिलहन उत्पादन अभिवृद्धि कार्यक्रम, विशेष खाद्यान्न उत्पादन कार्यक्रम और छोटे और सीमान्त किसानों को सहायता आदि सहित केन्द्रीय क्षेत्र की विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत केन्द्रीय सहायता दी जा रही है।

कृषि विकास के लिए महाराष्ट्र को केन्द्रीय सहायता

2052. **श्री प्रकाश वी॰ पाटिल:** क्या **कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या महाराष्ट्र में कृषि विकास में गतिरोध आ गया है;

(ख) महाराष्ट्र में किसानों को दी गयी वित्तीय और अन्य सहायता का ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय योजना के अन्तर्गत महाराष्ट्र को धनराशि के आवंटन में वृद्धि करने का है?

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): (क) महाराष्ट्र में कृषि उत्पादन में कोई गतिरोध नहीं आया है। वास्तव में, 1967-68 से 1986-87 तक की अवधि के दौरान अनाजों, दलहनों, गन्ना, कपास और तिलहनों के उत्पादन की विकास दर क्रमशः 3.11, 2.21, 5.01, 1.21 और 2.81 प्रतिशत प्रति वर्ष रही।

(ख) महाराष्ट्र में फसल उत्पादन की विकास दर में और सुधार लाने के उद्देश्य से 1988-89 के दौरान विभिन्न फसल विकास योजनाओं के अन्तर्गत निर्मुक्त की गई केन्द्रीय सहायता की राशि निम्न प्रकार है:—

(लाख रुपये में)

योजना का नाम	निर्मुक्त की गई राशि
1	2
1. गहन कपास विकास कार्यक्रम	12.95
2. छोटे और सीमान्त किसानों को सहायता	256.52
3. छोटे और सीमान्त किसानों को सहायता (उथले नलकूप)	391.10

1	2
4. राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम	12.50
5. राष्ट्रीय जलविभाजक विकास कार्यक्रम	317.30
6. राष्ट्रीय तिलहन विकास कार्यक्रम	97.91
7. तिलहन उत्पादन अभिवृद्धि कार्यक्रम	275.36
8. विशेष खाद्यान्न उत्पादन कार्यक्रम—चावल	268.76

(ग) इस समय, केन्द्रीय फसल विकास योजनाओं के अन्तर्गत, सरकार महाराष्ट्र सरकार को धनराशि के आंबटन में वृद्धि करने से सम्बन्धित किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

राज्य मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने संबंधी लंबित प्रस्ताव

2054. **श्री सैयद शाहबुद्दीन:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य मार्गों को राष्ट्रीय मार्गों में बदलने हेतु विभिन्न राज्यों / संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा दिये गये प्रस्तावों का, जो इस समय केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन हैं, राज्य वार ब्यौरा क्या है;

(ख) विचाराधीन प्रस्तावों में से प्राथमिकता के आधार पर चुने जाने हेतु मानदण्ड क्या हैं; और

(ग) प्रत्येक राज्य और प्रत्येक संघ राज्य क्षेत्र में इस समय प्रति यूनिट जनसंख्या-वार और प्रति यूनिट क्षेत्र-वार राष्ट्रीय राजमार्ग की लम्बाई मीलों में कितनी-कितनी है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): (क) इस समय कोई नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं होता

(ग) अपेक्षित ब्योरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

1.3.1989 को मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्य वार लम्बाई और प्रति 1000 वर्ग कि. मी. क्षेत्र और प्रति लाख आबादी में राष्ट्रीय राजमार्गों की सघनता

क्रम	राज्य का नाम	राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई कि.मी. में (अनंतिम)	कुल लंबाई में राष्ट्रीय राजमार्गों का प्रतिशत	1000 वर्ग कि. मी. क्षेत्र	1000 वर्ग कि. मी. में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई	आबादी लाखों में 1981 की जनगणना पर आधारित	लाख आबादी में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	2519	7.5	276.8	9.11	535.50	4.71
2.	अरुणाचल प्रदेश	330	0.98	83.6	3.94	6.32	52.20
3.	असम	2296	6.83	78.5	29.24	198.97	11.53
4.	बिहार	2117	6.29	173.9	12.17	699.15	3.03

1	2	3	4	5	6	7	8
5.	चण्डीगढ़	24	0.07	0.1	240.00	4.52	5.31
6.	दिल्ली	72	0.22	1.5	48.00	62.20	1.16
7.	गोवा	229	0.69	3.8	60.28	10.87	21.07
8.	गुजरात	1631	4.85	196.0	8.32	340.86	4.78
9.	हरियाणा	698	2.08	44.2	15.81	129.23	5.27
10.	हिमाचल प्रदेश	854	2.55	55.7	15.33	42.81	20.00
11.	जम्मू एवं काश्मीर	648	1.92	222.2	2.91	59.87	10.82
12.	कर्नाटक	1996	5.93	191.8	10.48	379.56	5.37
13.	केरल	940	2.79	38.9	24.18	254.56	3.69
14.	मध्य प्रदेश	2946	8.77	442.5	6.66	521.71	5.65
15.	महाराष्ट्र	2918	8.68	307.8	9.49	627.84	4.65
16.	मणिपुर	431	1.28	22.4	19.24	14.21	30.33
17.	मेघालय	472	1.40	22.5	22.98	113.36	35.33
18.	मिजोरम	551	1.64	21.1	26.11	4.94	111.53
19.	नागालैंड	113	0.33	16.5	6.85	7.75	14.58
20.	उड़ीसा	1649	4.90	155.8	10.58	263.70	6.25
21.	पंजाब	892	2.65	50.4	17.70	167.89	5.31
22.	राजस्थान	2931	8.72	342.2	8.87	312.62	9.38
23.	सिक्किम	62	0.18	7.3	8.49	3.16	19.62
24.	तमिलनाडु	1996	5.64	130.1	14.58	484.08	3.92
25.	त्रिपुरा	200	0.59	10.5	19.05	20.53	9.74
26.	उत्तर प्रदेश	2613	7.78	294.4	8.86	1118.62	2.36
27.	पश्चिम बंगाल	1561	4.65	87.8	17.78	545.81	2.86
28.	पांडिचेरी	23	0.06	0.5	46.00	6.04	3.81
		33612	100.00	3287.6	10.23	6840.65	4.91

उर्वरक कारखानों को राज सहायता

2055. **श्री प्रताप राव बी० भोसले:** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उर्वरक कारखानों को देय राज सहायता निर्धारित करने के लिए प्रत्येक उर्वरक कारखाने के लेखों की जांच स्वतंत्र सरकारी एजेंसियों द्वारा की जाती है अथवा कारखानों के लेखा परीक्षित लेखों को राज-सहायता के निर्धारण का आधार बनाया जाता है;

(ख) उर्वरक कारखानों को देय से अधिक राजसहायता देने से बचने के लिये यह सुनिश्चित करने हेतु सरकार द्वारा क्या उपाय किये गये हैं कि उर्वरक कारखानों द्वारा लेखों का रख-रखाव सही ढंग से किया जाये;

(ग) क्या राज सहायता प्रति वर्ष वर्ष के अन्त में दी जाती है अथवा मासिक आधार पर दी जाती है; और

(घ) यदि मासिक आधार पर दी जाती है, तो उसका हिसाब लगाने का आधार क्या है?

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर. प्रभु): (क) प्रतिधारण मूल्य तैयार करने तथा मूल्य निर्धारण अवधि के दौरान देय आर्थिक सहायता का निर्धारण करने के लिए, अलग-अलग संयंत्रों के संबंध में विस्तृत तकनीकी और लागत अध्ययन किए जाते है। उर्वरक उत्पादक कम्पनियों द्वारा दी गयी सूचना की एक स्वतंत्र सरकारी अभिकरण अर्थात् उर्वरक उद्योग समन्वय समिति (एफ आई सी सी) द्वारा संबंधित कम्पनी के लेखा परीक्षकों द्वारा किए गए सत्यापन के अतिरिक्त मूल रिकार्ड के संदर्भ में जांच की जाती है।

(ख) से (घ): मासिक आधार पर फैक्टरी से बाहर भेजे गए माल पर आर्थिक सहायता का भुगतान किया जाता है। उर्वरक एककों द्वारा उत्पादन / प्रेषण के संबंध में रखे गए मूल रिकार्डों तथा उनकी पुष्टि करने वाले दस्तावेजों का वर्ष में एक बार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाता है।

केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के लिए संशोधित वेतन योजनायें

2056. **श्री सैयद शाहबुद्दीन: क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री विश्वविद्यालय के अध्यापकों के **साथ हुए समझौते** को लागू करने के बारे में 25 फरवरी, 1988 के तारांकित प्रश्न संख्या 59 के उत्तर के बारे में **यह बताने की** कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अध्यापकों की वेतन योजना में संशोधन करके उसे केन्द्रीय विश्वविद्यालयों द्वारा लागू किये जाने हेतु अन्तिम रूप दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो अन्तिम योजना का संक्षिप्त ब्यौरा क्या है; और

(ग) केन्द्रीय विश्वविद्यालयों द्वारा इसे लागू किए जाने की वर्तमान स्थिति क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री एल० पी० शाही): (क) से (ग): सरकार द्वारा 22 जुलाई, 1988 को 17 जून, 1987 की पूर्व योजना में कुछ संशोधन निगमित करने वाली संशोधित योजना की घोषणा की गई थी। सभी केन्द्रीय विश्वविद्यालयों द्वारा यह संशोधित योजना पहले ही से कार्यान्वित कीं जा चुकी है। संशोधित योजना में निम्नलिखित मुख्य संशोधन शामिल किए हैं:—

(I) जून, 1987 की अधिसूचना में रीडरों के लिए दो वेतनमानों का प्रावधान था। इन दोनों को 3700-5700 रुपये के एक एकल ग्रेड में संयोजित कर दिया गया है।

(II) वे सभी लेक्चरर, जिनकी 16 वर्ष की कुल सेवा है, जिनके पास पी.एच.डी. डिग्री है और जो अपेक्षित विद्वता स्तर, निष्पादन-मूल्यांकन, आदि को पूरा करते हैं, रीडरों के रूप में पदोन्नति के पात्र होंगे। पदोन्नति एक चयन प्रक्रिया के माध्यम से होगी।

(III) उन लेक्चररों को, जो विद्वता और अनुसंधान स्तरों को पूरा नहीं करते हैं परन्तु पद के लिए निर्धारित अन्य मानदंड पूरा करते हैं, उनको चयन समिति की सिफारिशों के आधार पर 3700-5700 रुपये के ग्रेड में प्रतिस्थापित किया जाएगा और उन्हें लेक्चरर (प्रवरण ग्रेड) के रूप में पदनामित किया जाएगा।

(IV) उन लेक्चररों को, जिनके पास उनकी भर्ती के समय पी.एच.डी. / एम.फिल. अर्हताएं हैं,

सेवा-वर्षों में तदनुरूपी लाभों सहित तीन और एक अग्रिम सेवावृद्धि संस्वीकृत की जाएगी। अनुसंधान डिग्रियों वाले मौजूदा लेक्चरर केवल सेवा में लाभ के लिए पात्र होंगे। जिनके पास अनुसंधान डिग्रियां नहीं हैं वे जब भी अनुसंधान डिग्रियां हासिल कर लेंगे, सेवा में समान लाभ के लिए पात्र होंगे।

(V) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की योग्यता पदोन्नति योजना अथवा 1.1.1986 से 17 जून, 1987 तक के बीच की किसी अन्य ऐसी योजना के अंतर्गत पदोन्नतियां फिर से नहीं शुरू की जाएंगी। तथापि, ऐसे मामलों में संशोधन का लाभ केवल पदोन्नति की तारीख से दिया जाएगा।

(VI) केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में कुलपतियों का संशोधित वेतनमान 7600/- रुपये (निर्धारित) होगा।

(VII) प्रतिष्ठा प्राप्त प्रोफेसर की योजना की समीक्षा की जाएगी।

कोचीन शिपयार्ड को बिक्री कर से मुक्त रखना

2057. **प्रो० के० वी० थामस:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या केरल सरकार कोचीन शिपयार्ड को बिक्री कर से मुक्त रखने के लिए सहमत हो गई है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट): जी, नहीं।

उड़ीसा में भारत एल्यूमिनियम कंपनी लिमिटेड की बाक्साइट परियोजना के लिए पर्यावरण संबंधी स्वीकृति

2058. **श्री राधाकान्त डिगाल:** क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उड़ीसा के गंधमर्दन नामक स्थान पर भारत एल्यूमिनियम कंपनी लिमिटेड की बाक्साइट परियोजना के लिए पर्यावरण संबंधी स्वीकृति अभी तक प्रदान नहीं की है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

इस्पात और खान मंत्री (श्री एम० एल० फोतेदार): (क) और (ख) भारत एल्यूमिनियम कंपनी लि० (बाल्को) की गंधमर्दन बाक्साइट परियोजना को पर्यावरण संबंधी स्वीकृति इस शर्त पर दी गई है कि परियोजना पर तब तक कोई काम शुरू नहीं किया जाएगा, जब तक कि संशोधित पर्यावरण प्रबंध योजना, इस प्रयोजन हेतु गठित पर्यावरण प्रबंध प्राधिकरण (ई० एम० ए०) को प्रस्तुत नहीं की जाती और उसके द्वारा उसका अनुमोदन नहीं हो जाता तथा पर्यावरण एवं वन मंत्री तथा इस्पात और खान मंत्री उसका अवलोकन नहीं कर लेते।

12.00 मध्याह्न

[हिन्दी]

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप क्या कर रहे हैं।

[अनुवाद]

मेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या आप अपनी बात कह चुके हैं? अब समय की काफी बर्बादी हो चुकी है? आप सोचते हैं कि मैं एक साथ आप सबकी बात सुन सकता हूं। यह क्या हो रहा है? कुछ समझदार बनिये। मैं आप सबकी बात एक साथ नहीं सुन सकता।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब प्रो० दंडवते, आप अपना प्रस्ताव रखियें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय प्रत्येक कार्य नियमों के अनुसार किया जा रहा है। अब प्रो० दंडवते बोलें।

श्री शांताराम नायक (पणजी) : हम उस प्रस्ताव का विरोध करते हैं। पहले ऐसी कोई चर्चा नहीं हुई है।

अध्यक्ष महोदय : इससे कोई फर्क नहीं पड़ता। परन्तु मैं आपके कहने के मुताबिक नहीं बल्कि नियमों के अनुसार कार्य करना चाहता हूं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री शांताराम नायक यदि आपने किताब नहीं पढ़ी है तो मैं क्या कर सकता हूं? क्या आपने नियम पढ़े हैं?

श्री शांताराम नायक : जी हां। ऐसा कोई उदाहरण नहीं है जिसमें विशेषाधिकार समिति के प्रतिवेदनों पर चर्चा की गयी हो। **(व्यवधान)** अरूण शौरी पुनः अवमानना कर रहे हैं। वह समिति की अवमानना कर रहे हैं।

कुमारी ममता बनर्जी (जादवपुर) : यह सभा की परम्पराओं के विरुद्ध है।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : मैं नियम 315 के अधीन प्रस्ताव कर रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय: प्रो० साहब मैं यही उद्धृत कर रहा हूं। मैं आपको कुछ नियम बताना चाहता हूं। नियम 315 (1) में निम्नलिखित उल्लेख है:

कि प्रतिवेदन के उपस्थित किये जाने के बाद, सभापति या समिति का कोई सदस्य या कोई अन्य सदस्य यह प्रस्ताव कर सकेगा कि प्रतिवेदन पर विचार किया जाये, जिसके बाद अध्यक्ष प्रश्न को सभा के सामने रख सकेगा।

(व्यवधान)

* कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : इसलिए वह इस नियम के अधीन यह प्रस्ताव कर रहे हैं।

श्री शांताराम नायक : मैं इसका विरोध करना चाहता हूं। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप सही ढंग से क्यों नहीं बैठते? यह सबसे गलत कार्य हो रहा है। मैं नहीं जानता कि आप जैसे सभ्य लोग, जो इस देश की जनता का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं, एक साथ शोर क्यों मचा रहे हैं? यदि पचास व्यक्ति चिल्लायें तो मैं कैसे सुन सकता हूं? मैं क्या कर सकता हूं। यह सभा में प्रतिदिन हो रहा है। क्या यह शर्म की बात नहीं है? इसके लिए आपको शर्म आनी चाहिए। आपको प्रत्येक अवसर मिला है। मैंने कभी किसी चर्चा पर प्रतिबन्ध नहीं लगाया है। सत्तारूढ़ दल की तरफ से अथवा विपक्ष की तरफ से कोई भी प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा सकता है। मैंने कभी किसी बात पर रोक नहीं लगायी। परन्तु यदि 50 व्यक्ति खड़े होकर इस प्रकार चिल्लाने लगें तो मैं क्या कर सकता हूं? मैं सर्वज्ञ नहीं हूं जो प्रत्येक व्यक्ति की बात एक साथ सुन सकूं। आप यह अनुभव नहीं करते कि हममें कुछ कमी है? हमारे बारे में लोग क्या सोचेंगे? कम से कम आपको यह तो जानना चाहिए कि हम क्या कर रहे हैं। मैं प्रत्येक व्यक्ति को नियमों के अनुसार बोलने की अनुमति दूंगा। मैं आपको आश्वासन देता हूं कि मैं अपने वायदे से नहीं मुकरूँगा कि मैं सभा में प्रत्येक विषय पर विचार-विमर्श करने की अनुमति दूंगा परन्तु इस तरह नहीं। हाँ, प्रो० साहब अब आप अपना प्रस्ताव प्रस्तुत कीजिए।

प्रो० मधु दंडवते : मैंने दो प्रस्ताव रखे हैं। एक प्रस्ताव तिब्बत में मार्शल लॉ लागू होने के कारण उत्पन्न गम्भीर स्थिति के सम्बन्ध में है।

अध्यक्ष महोदय : आप विशेषाधिकार प्रस्ताव प्रस्तुत कीजिए। वह दूसरी बात है।

प्रो० मधु दंडवते : मैं आपको सिर्फ यह बताना चाहता था कि मैंने दो प्रस्ताव रखे हैं।

अध्यक्ष महोदय: मुझे इसे सभा के मतदान के लिये रखना पड़ेगा।

प्रो० मधु दंडवते: नियम 315 के अन्तर्गत यह मेरा पूर्ण अधिकार है।

अध्यक्ष महोदय: इसलिये मैंने आपके प्रस्ताव को अनुमति दी है।

प्रो० मधु दंडवते: मैं आपके विनिर्णय का स्वागत कर रहा हूं। यदि हम आपका स्वागत करते हैं तो आप नाराज हो जाते हैं। **(व्यवधान)**

12.08 म० प०

विशेषाधिकार समिति

चौथे प्रतिवेदन पर विचार करने के लिए प्रस्ताव

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर): मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि यह सभा 7 मार्च, 1989 को सभा में प्रस्तुत किये गये विशेषाधिकार समिति के चौथे प्रतिवेदन पर विचार करती है।"

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है......

(व्यवधान)

श्री शांताराम नायक (पणजी) : हम इसका विरोध करते हैं।

अध्यक्ष महोदय: आप नहीं कह सकते हैं।

(व्यवधान)

प्रो॰ मधु दंडवते: इसके सम्बन्ध में आधे घंटे की चर्चा हो सकती है।

अध्यक्ष महोदय: मैं इसे सभा के मतदान के लिए रखता हूं। सभा इसका निर्णय करेगी।

श्री शांताराम नायक: इसे सभा के मतदान के लिए रखने से पहले उन्होंने इसे प्रस्तुत कर दिया।(व्यवधान) कोई भाषण न दें।

प्रो॰ मधु दंडवते: मैं नियम 315 के भाग (2) का उल्लेख करता हूं। इसमें कहा गया है: "प्रश्न को सभा के सामने रखने से पूर्व अध्यक्ष प्रस्ताव पर वाद-विवाद की अनुज्ञा दे सकेगा-----------------"

अध्यक्ष महोदय: यह मेरा विवेकाधिकार है। मुझे कोई व्यक्ति नहीं बतायेगा कि मेरी अंतरात्मा मुझे आदेश देगी।

(व्यवधान)

प्रो॰ मधु दंडवते: मैं नियम 315 (2) का उल्लेख करता हूं।

अध्यक्ष महोदय: मैं इसके बारे में जानता हूं।

प्रो॰ मधु दंडवते: सभा को इसके सम्बन्ध में जानना चाहिए। मैं आपकी सहायता कर रहा हूं ताकि सभा में कोई बाधा न हो।

अध्यक्ष महोदय: मुझे किसी सहायता की आवश्यकता नहीं है।

प्रो॰ मधु दंडवते: नियम 315 (2) में कहा गया है:

> "कि प्रश्न को सभा के सामने रखने से पूर्व अध्यक्ष प्रस्ताव पर वाद-विवाद की अनुज्ञा दे सकेगा जिसकी अवधि आधे घंटे से अधिक नहीं होगी और ऐसे वाद-विवाद में प्रतिवेदन के ब्यौरों का उससे अधिक निर्देश नहीं किया जाएगा जितना यह सिद्ध करने के लिए आवश्यक हो कि सभा द्वारा प्रतिवेदन पर विचार किया जाए।"

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपको इसका विरोध करने से किसने रोका है? क्या आपको किसी ने रोका है? उन्हें कुछ भी कहने दो। प्रो॰ साहब आप जो कुछ भी कहना चाहते हैं दो मिनट में कह दीजिये।

(व्यवधान)

प्रो॰ मधु दंडवते: मैं आपके निर्देश का पालन कर रहा हूं। मैं यह कह रहा हूं कि यदि अध्यक्ष ने प्रस्ताव के सम्बन्ध में आधा घण्टे से अधिक चर्चा करने की अनुमति नहीं दी है तो सबसे पहले मैं आपसे यह जानना चाहता हूं कि क्या हमें इस आधे घंटे की चर्चा में मुद्दे उठाने की अनुमति दे रहे हैं।

श्री शांताराम नायक: वह इस का लाभ उठा रहे हैं ताकि आधे घण्टे की चर्चा हो सके।

अध्यक्ष महोदय: इधर देखिये, एक मिनट इन्तजार कीजिये। मुझे उनके निवेदन पर विचार करना पड़ेगा।

श्री 127 पाल दास (तेजपुर): उसके सम्बन्ध में हम कुछ बातें कहना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको भी अनुमति दूंगा, कोई समस्या नहीं है।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): आध घंटे की चर्चा की अनुमति दीजिए।

अध्यक्ष महोदय: नहीं। मैं सामान्यतः यह कह रहा हूं कि मैंने प्रो॰ दंडवते को उनका प्रस्ताव रखने की अनुमति दी है। मैं उन्हें प्रस्ताव रखने की अनुमति दे रहा हूं। मैं यह निर्णय करूंगा कि क्या इसे चर्चा से पहले अथवा बाद में सभा के समक्ष रखा जाए क्योंकि मैं आधी नहीं बल्कि पूरी चर्चा चाहता हूं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: तत्पश्चात् मैं इसे सभा के समक्ष रखूंगा। परन्तु प्रो॰ साहब यदि आप प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो कीजिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसे तुरंत प्रस्तुत कीजिए।

प्रो॰ मधु दंडवते: मैं पहले ही इसे प्रस्तुत कर चुका हूं।

अध्यक्ष महोदय: इसे प्रस्तुत तो करना होगा।

प्रो॰ मधु दंडवते: मैंने कह दिया कि मैं इसे पहले ही प्रस्तुत कर चुका हूं।

अध्यक्ष महोदय: आप इसके बारे में कुछ कहिये। तत्पश्चात् मैं विषय के सम्बन्ध में नहीं बल्कि यह पूछूंगा कि आप इसे क्यों रख रहे हैं।

प्रो॰ मधु दंडवते: मैं कुछ टिप्पणियां करना चाहता हूं क्योंकि नियमों के अनुसार वे स्वीकार्य हैं। मैं नहीं ....(व्यवधान)

श्री शांताराम नायक: आधा घण्टे की चर्चा की अनुमति न दी जाए।

अध्यक्ष महोदय: यह चर्चा नहीं है। वह प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं।

प्रो॰ मधु दंडवते: मैंने प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। **(व्यवधान)** मैं कह रहा हूं कि मैंने प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: आप यह बतायें कि आप इसे क्यों रख रहे हैं क्योंकि मुझे इसे सभा के समक्ष रखना पड़ेगा।

प्रो॰ मधु दंडवते: महोदय, मेरी बात सुनिये **(व्यवधान)**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप आराम से बैठेंगे तो बात बनेगी, ऐसे काम नहीं चलेगा।

[अनुवाद]

मैं किसी के दबाव में नहीं आऊंगा।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी॰ शिव शंकर): क्या मैं एक बात कह सकता हूं?

प्रो॰ मधु दंडवते: उस सदस्य को कुछ बातें कहने की अनुमति दी जाती है जो कोई प्रस्ताव रखता है।

अध्यक्ष महोदय: मैं यही आपसे कह रहा हूं।

प्रो॰ मधु दंडवते: यह ठीक है। परन्तु वे बाधा डाल रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य: वे नियम नहीं जानते हैं।

प्रो॰ मधु दंडवते: यह ठीक है। मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि विशेषाधिकार समिति की रिपोर्ट 7 तारीख को पेश की गयी। हमने इस पर सावधानीपूर्वक गौर किया। कार्यवाही सारांश में असहमति भी व्यक्त की गयी है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जब विशेषाधिकार समिति आरोप से उत्पन्न समस्या पर विचार विमर्श कर रही थी तो कुछ सदस्यों ने चाहा कि दो अनाधिकृत और अवैध खातों के मामले का भी जिक्र किया जाना चाहिए ....**(व्यवधान)**

श्री बिपिन पाल दास: वे विषय वस्तु की जांच नहीं कर सकते। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, मैं इसकी जांच करूंगा।

श्री पी॰ शिव शंकर: मैं एक व्यवस्था का प्रश्न उठा रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय: वह व्यवस्था का प्रश्न क्या है?

श्री पी॰ शिव शंकर: व्यवस्था का प्रश्न यह है। मेरा निवेदन यह है कि नियमों के अनुसार जब एक बार प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है तो आप अपने स्वविवेक के अनुसार सदन में प्रश्न प्रस्तुत करने से पहले उस प्रस्ताव पर चर्चा करने की अनुमति दे सकते हैं।

मैं आपसे केवल यह निवेदन कर रहा हूँ कि क्या आप उस प्रस्ताव पर चर्चा करने की अनुमति दे रहे हैं जिसके बारे में हमें कुछ कहना है।

श्री बसुदेव आचार्य: वे पहले ही अनुमति दे चुके हैं।

श्री पी॰ शिव शंकर: क्योंकि यदि यह एक चर्चा का प्रश्न है तो हमें इस बारे में कुछ कहना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: आपको समय दिया जायेगा।

श्री पी॰ शिव शंकर: चर्चा की अनुमति से पहले ....**(व्यवधान)** मुद्दा यह है कि क्या चर्चा की अनुमति दी जानी चाहिए। यह मुद्दा है **(व्यवधान)** मुद्दा यह है कि क्या इस चर्चा की अनुमति दी जा रही है। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है कि जब किसी सदस्य को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाती है तो उसे उस प्रस्ताव के बारे में कुछ कहने की अनुमति भी दी जाती है।

श्री पी॰ शिव शंकर: जहां तक नियमों का सम्बंध है ऐसा करने की अनुमति नहीं है। नियम ऐसा करने की अनुमति नहीं देते। नियम यह है कि चर्चा से पहले ····**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: आप सभी लोग एक साथ क्यों बोल रहे हैं? वे पहले ही बहुत बोल रहे हैं। उलझन बढ़ाने की कोशिश मत कीजिये। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: श्री भोलानाथ सैन आप क्या कहना चाहते हैं?

श्री भोलानाथ सेन (कलकत्ता दक्षिण): मैं यह कहता हूँ कि वे इस बारे में प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकते हैं कि रिपोर्ट के बारे में विचार किया जाये जिसके बारे में अध्यक्ष महोदय सदन में प्रश्न प्रस्तुत करने से पहले प्रस्ताव पर आधे घन्टे की चर्चा की अनुमति दे सकते हैं और ऐसी चर्चा का उल्लेख रिपोर्ट के विवरण में नहीं किया जायेगा।अब वे ऐसा कर रहे हैं मेरे पास उपलब्ध समाचार पत्र से मैं पढ़ता हूँ—नोटिस में यह उल्लेख किया गया है कि क्योंकि रिपोर्ट से यह जाहिर होता है कि दस्तवेजों के बारे में कुछ बातों की व्याख्या करने में वित्त मंत्रालय असफल रहा है......

अध्यक्ष महोदयः मैं यह कहता हूं....

श्री भोलानाथ सेनः विस्तृत विवरण पर चर्चा कैसे की जा सकती है।

प्रो॰ एन॰जी॰रंगा (गुन्टूर): आप हमारे सदस्यों की बात में कई बार हस्तक्षेप करते है और हम उलझन में पड़ जाते हैं। आप को कुछ तो विचार करना चाहिए। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदयः प्रो॰ साहब, मैं सुन चुका हूं। मुझे किसी सलाह की जरूरत नहीं। मैं जानता हूं कि मैं क्या कर रहा हूं। मुझे जो कुछ करना चाहिए मैं वही काम करता हूं। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदयः प्रो॰ दंडवते मैं आपसे केवल यह कहना चाहता हूं कि नियमों के अनुसार आप विस्तृत विवरणों का उल्लेख नहीं करेंगे।**(व्यवधान)**

श्री दिनेश गोस्वामी (गुवाहटी): महोदय मैं एक व्यवस्था का प्रश्न उठा रहा हूं।

अध्यक्ष महोदयः आपका व्यवस्था का प्रश्न क्या है?

श्री दिनेश गोस्वामीः महोदय श्री सेन ने नियम के दूसरे भाग का उल्लेख नहीं किया है। इसमें कहा गया है:

"ऐसे वाद-विवाद में प्रतिवेदन के ब्यौरों का उससे अग्रेतर निर्देश नहीं किया जायेगा जितना यह सिद्ध करने के लिए आवश्यक हो कि सभा द्वारा प्रतिवेदन पर विचार किया जाये।"[1]

अतः रिपोर्ट पर विचार करने के लिए मामले का पता लगाने के लिए सभी आवश्यक वास्तविकताओं को आपके सामने प्रस्तुत करने का अधिकार सदन और प्रो॰ दंडवते को है। **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदयः वह मेरा स्वनिर्णय है। मैं यह कहूंगा कि क्या यह आवश्यक है अथवा नहीं है।**(व्यवधान)**

श्री दिनेश गोस्वामी : आप सुनने के बाद यह निर्णय ले सकते हैं। **(व्यवधान)**

श्री पी॰ शिव शंकरः मैं एक मिनट के लिए आपसे बात करना चाहूंगा। मेरा निवेदन यह है कि सबसे पहलें प्रो॰ दंडवते ने प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। फलस्वरूप अध्यक्ष महोदय सदन में प्रश्न प्रस्तुत कर सकते हैं। दूसरा भाग यह है कि सदन में प्रश्न प्रस्तुत करने से पहले अध्यक्ष महोदय प्रस्ताव पर एक चर्चा की अनुमति दे सकते हैं। अब मैं यह निवेदन कर रहा था कि क्या आप उन्हें आधे घन्टे तक चर्चा जारी रखने की अनुमति देने के लिए सहमत हैं जिसके बारे में हमें आपत्ति है क्योंकि प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा चुका है। हम इसी मुद्दे को उठा रहे हैं। इसका कोई पूर्वोदाहरण नहीं है ....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदयः मैं केवल यही चाहता हूं कि प्रो॰ दंडवते प्रस्ताव प्रस्तुत करे और नियम के अन्तर्गत कार्यवाही करें। **(व्यवधान)**

प्रो॰ मधु दंडवतेः आप कृपया यह निर्णय दीजिये कि **इसकी सीमायें क्या है** सदन ...**(व्यवधान)** महोदय आपको दिया गया मेरा मूल प्रस्ताव यह है कि श्री कमल संध्या सदन के अवैध विदेशी खातों के आरोप के बारे में 7 मार्च, 1989 को सदन में प्रस्तुत की गई विशेषाधिकार समिति की चतुर्थ रिपोर्ट पर सदन विचार करे।

महोदय, विशेषाधिकार समिति ने उन्हें सौंपी गई सम्पूर्ण समस्या की **ध्यानपूर्वक** जांच की है-...**(व्यवधान)**

श्री आशुतोष लाहा (दमदम): मैं एक व्यवस्था का प्रश्न कह रहा हूं। क्या वे प्रस्ताव को उपनियम (1) अथवा (2) के अर्न्तगत प्रस्तुत कर रहे है? यदि वह उपनियम (1) के अन्तर्गत है तो

वे ये सभी बातें नहीं कह सकते। उपनियम (2) के अन्तर्गत आप उन्हें ये सभी बातें कहने की अनुमति दे सकते हैं। परन्तु उपनियम (1) के अन्तर्गत वे ऐसा नहीं कर सकते ....**(व्यवधान)**

प्रो॰ मधु दंडवते: महोदय, मेरा तर्क यह है कि जब समस्या को विशेषाधिकार समिति को सौंप दिया गया था और जिस व्यक्ति के विरुद्ध विशेषाधिकार नोटिस दिया गया था उसे समिति के समक्ष उपस्थित होने का निर्देश दिया जाता है, वह इस दृष्टिकोण को प्रस्तुत करना चाहता है कि कुछ छापे डाले गये हैं और इस बारे में पहले ही कार्यवाही की जा रही थी। फिर एक टेलीफोन काल आती है और सारा मामला खत्म कर दिया जाता है.............**(व्यवधान)**

श्री बिपिन पाल दास: महोदय, क्या वे विस्तृत विवरण दे सकते हैं?

अध्यक्ष महोदय: उनकी आपत्ति को कायम रखा जाता है। प्रो॰ महोदय, आप मामले का विस्तृत उल्लेख नहीं करेंगे।

(व्यवधान)

प्रो॰ मधु दंडवते: महोदय, यदि मैं विस्तृत जानकारी प्रस्तुत करता हूं तो वे और अधिक नाराज होंगे। मैं विस्तृत जानकारी नहीं दे रहा हूं। . . . . . **(व्यवधान)**

श्री दिनेश गोस्वामी: महोदय, रिपोर्ट पर विचार करने के लिए उन्हें सभी आवश्यक वास्तविकताओं को प्रस्तुत करने का अधिकार है।

अध्यक्ष महोदय: यह निर्णय मैं करूंगा कि क्या आवश्यक है।

(व्यवधान)

प्रो॰ मधु दंडवते: मैं विस्तृत उल्लेख नहीं करूंगा। परन्तु महोदय, मुझे कुछ ऐसी मूल वास्तविकतायें सदन के समक्ष प्रस्तुत करनी पड़ेंगी जिनकी अनुमति नियमों के अनुसार दी गई है। मुझे क्या कहना चाहिए? क्या मैं यह कहूंगा कि "अध्यक्ष महोदय आपका क्या हाल चाल है?" "मैं बिलकुल ठीक हूं।" क्या मैं इस प्रकार बातचीत कर सकता हूं? **(व्यवधान)**

अब वह व्यक्ति जिसके विरुद्ध विशेषाधिकार नोटिस दिया गया है स्वयं कुछ लिखित साक्ष्य प्रस्तुत करता है—मैं पुनः इसके विस्तार में नहीं जा रहा हूं, यह आपके लिए सौभाग्य की बात है कि मैं दस्तावेज में उल्लिखित जानकारी को टाल रहा हूं क्योंकि वह जानकारी पहले ही प्रैस में आ चुकी है—उसमें तारीख, संख्या और कुछ विस्तृत जानकारी दी गई है। मैं विस्तृत जानकारी देने नहीं जा रहा हूं। मैं केवल यह कहता हूं कि आपके निर्देश के कारण मैं कुछ बातों का विस्तृत उल्लेख नहीं करना चाहता। अब जब वे रिपोर्ट में प्रस्तुत किये गये दस्तावेजों की प्रमाणिकता का पूरा उत्तरदायित्व लेते हैं तो समिति वित्त मंत्रालय से यह पूछती है कि उसी तारीख के उनके द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज और जिस व्यक्ति के विरुद्ध विशेषाधिकार प्रस्ताव का निर्देश दिया गया है उस व्यक्ति द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज में विसंगति क्यों है।

श्री बिपिन पाल दास: यह एक व्यवस्था का प्रश्न है। आपने प्रो॰ दंडवते को निवेदन करने, प्रस्ताव प्रस्तुत करने के कारण बताने की अनुमति दी है। ये वे कारण नहीं है जिन कारणों से वे प्रस्ताव प्रस्तुत कर रहे हैं। वे विस्तृत चर्चा कर रहे हैं। वे ऐसा नहीं कर सकते हैं। . . . . . .**(व्यवधान)**

श्री ई॰ अय्यपू रेड्डी (कुरनूल) : मैं एक व्यवस्था की बात पर हूं। जब आपने माननीय सदस्य को प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति दी है और जब अन्य सदस्यों को उस प्रस्ताव पर मतदान करने के लिए कहा जाता है तो प्रस्ताव प्रस्तुत करने की इच्छा और उद्देश्य को जानना अन्य सदस्यों का

मूल अधिकार है। जब आपने उन्हें प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति दी है तो आपको हमारे अधिकार की रक्षा भी करनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: आपका अधिकार तब होगा जब हम खुली चर्चा करेंगे उससे पहले नहीं।

श्री ई० अय्यपू रेड्डी: हमें उस प्रस्ताव पर मतदान करने के लिए कहा जायेगा। अतः उससे पहले हमें यह जानना चाहिए कि............**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: मतदान मत कीजिये, निष्पक्ष रहिये।

प्रो० मधु दंडवते: वे इस बारे में निष्पक्ष नहीं रहेंगे। हमारी गुटनिरपेक्ष नीति सम्पूर्ण राष्ट्र के लिए है सदन के लिए नहीं।

मैं पुनः आपसे यह उल्लेख करूंगा कि मैं बिना विस्तृत विवरण के कुछ सतही टिप्पणियां करूंगा। नियम 315 (2) में पहले ही यह उल्लेख किया गया है कि ऐसे वाद-विवाद में प्रतिवेदन के ब्यौरों का उससे अग्रेतर निर्देश नहीं किया जायेगा जितना यह सिद्ध करने के लिए आवश्यक हो कि सभा द्वारा प्रतिवेदन पर विचार किया जाये। मैं आवश्यकता से अधिक उल्लेख नहीं करूंगा।

अध्यक्ष महोदय: मैं यह निर्धारित करूंगा।

प्रो० मधु दंडवते: हम दोनों सहमत हैं। केवल उनके विचार भिन्न हैं।

अध्यक्ष महोदय: मैं यह निश्चित करूँगा कि हम कितने सहमत हैं और कितने असहमत हैं।

प्रो० मधु दंडवते: यह ठीक है।

मैं इस मामले को इस प्रकार ले रहा हूं कि जब किसी व्यक्ति को एक समिति के सम्मुख उपस्थित होने के लिए बुलाया जाता है और उस पर यह आरोप है कि उसने विशेषाधिकार का उल्लंघन किया है तो उसका यह अधिकार है कि वह कुछ दस्तावेज प्रस्तुत कर सकता है। यदि दस्तावेजों के बारे में किसी को संदेह है और मैं यह नहीं कहूंगा कि दस्तावेजों में क्या उल्लिखित है लेकिन विशेषाधिकार समिति के सभापति यही पूछ सकते हैं कि: " क्या आप दस्तावेज के प्रमाणित होने का पूरा दायित्व लेते हैं?" और जब वह दस्तावेज की प्रमाणिकता का पूर्ण दायित्व ले लेता है और कहता है कि यह दस्तावेज है, उसकी प्रतियां देता है, कार्बन प्रतिलिपियां देता है, फिर आप सरकार से पूछते हैं कि विस्तृत रिपोर्ट क्या है यह कैसे हुआ और अन्य बातें पूछी जाती हैं। वित्त मंत्रालय एक दस्तावेज प्रस्तुत करता है जो लगभग ऐसा ही है लेकिन इसमें कुछ गड़बड़ी तथा फर्क होता है। फिर इस बारे में वित्त मंत्रालय को विशेषाधिकार समिति को स्पष्टीकरण देना होता है। प्रतिवेदन में यह कहा गया है कि जब समिति ने वित्त मंत्रालय से कहा कि इन दो दस्तावेजों में यह त्रुटि कैसे है तो जिस व्यक्ति के खिलाफ विशेषाधिकार का नोटिस लम्बित था, उसके द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज में की गई ऐसी तब्दीली के बारे में मंत्रालय कुछ भी नहीं कह सका। और जब ऐसी विकृतियां हैं तो मैं इस प्रतिवेदन के सही होने को चुनौती देता हूं.......**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: क्या आप इस बारे में कुछ कहना चाहते हैं?

प्रो० मधु दंडवते: महोदय, मुझे अपनी बात पूरी करने दें। मेरा कथन व्याकरण के मुताबिक कार्यवाही वृत्तान्त में गलत नहीं होना चाहिए। मैं कह रहा था कि इसलिए यह अति आवश्यक है कि यदि प्रस्तुत दस्तावेज में कुछ विकृतियां है और जो कुछ वित्त मंत्रालय ने प्रस्तुत किया है उसे स्पष्ट नहीं किया जाता है, उन असंगतियों को स्पष्ट नहीं किया जाता है और यदि इन असंगतियों के बावजूद विशेषाधिकार समिति कुछ निष्कर्ष निकालती है और विमत टिप्पण देने वाले विकृतियों और विसंगतियों के बारे में कहते है तो ऐसी स्थिति में विशेषाधिकार समिति के सभापति से इन मुद्दों को उठाने वाले

सभी सदस्यों के मत का संरक्षण किये जाने की अपेक्षा की जाती है। हम यह नहीं पाते कि इस पहलू पर विचार किया गया है, इसलिए मैं चाहता हूं कि इस पर पूर्ण वाद-विवाद हो।

अध्यक्ष महोदय: श्री भोलानाथ सेन, बोलिए।

श्री भोलानाथ सेन: महोदय, इस पुस्तक के पृष्ठ 31 पर सिफारिश है ....**(व्यवधान)**

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया): महोदय, वह प्रतिवेदन में से उद्धृत कर रहे हैं ....**(व्यवधान)**

श्री भोलानाथ सेन: मैं तो सिर्फ सिफारिश के बारे में कह रहा हूं। यह ब्यौरा नहीं है ....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: इसका मैं निर्णय करूंगा । यह मैंने आपके लिए भी कहा है और उनके लिए भी यही कहता हूं। निर्णय आपको नहीं, मुझे करना है। आप मेरे मालिक नहीं हैं, आप मेरे परामर्शदाता नहीं हैं। जो कुछ निर्णय करना है वह मुझे करना है। उनके बारे में मैंने निर्णय दिया और उनके बारे में भी मैं निर्णय दूंगा .... उनके बोलने से पूर्व ही..........

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या मामला है? चर्चा का कोई मुद्दा नहीं है। जो मुझे ठीक लगता है उसके मुताबिक मैं निर्णय देता हूं, महोदय ....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं सभी जगह यह एक जैसा ही है।

संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री एच॰ के॰ एल॰ भगत): महोदय, आपने सही कहा कि आपने इस मामले पर किसी भी वाद-विवाद की अभी तक अनुमति नहीं दी है। आपने श्री मधु दंडवते को केवल एक अनुरोध करने का अवसर दिया था। आपने ऐसा करते समय इस पर वाद-विवाद की अनुमति नहीं दी थी।वह जो बात कह रहे हैं समिति ने इसे पूर्णतया स्पष्ट किया है। उन दस्तावेज के बारे में कोई विवाद नहीं है ....**(व्यवधान)**। मैं इसके गुणों की बात नहीं कर रहा हूं ......**(व्यवधान)** किसी भी वाद-विवाद का कोई भी मुद्दा नहीं है ऐसा कोई भी मुद्दा नहीं है। लेखों की वैधता के बारे में भी दस्तावेज प्राप्त किए गए हैं अतः कुछ भी नहीं है। वह पूर्णतयाः, अप्रासंगिक मुद्दे ला रहे हैं। वाद-विवाद का प्रश्न ही नहीं उठता ..... **(व्यवधान)**

प्रो॰ मधु दंडवते: मुझे बताइए कि पृष्ठ संख्या 34, 37 और 38 पर क्या है। तभी मुझे पता लगेगा कि आपने प्रतिवेदन पढ़ा है या नहीं। मैं मंत्री महोदय से कहता हूं कि आप अनभिज्ञता के मौलिक अधिकार का उपयोग न करें। क्या आपने पृष्ठ 34, 37 तथा 38 को पढ़ा है।

श्री एच॰ के॰ एल॰ भगत: आप अप्रासंगिक बातें कर रहे हैं समीति ने सब स्पष्ट किया है।

श्री भोलानाथ सेन : महोदय, समीति ने यह निर्णय दिया है कि आगे कार्यवाही करने की जरूरत नहीं है। क्या वह इससे सहमत हैं या असहमत हैं या क्या वह इसमें संशोधन चाहते हैं? ऐसा कुछ भी नहीं कहा गया है।

अध्यक्ष महोदय : अब प्रश्न यह है.....

(व्यवधान)

प्रो॰ मधु दंडवते : महोदय, मैं चाहता हूं कि विशेषाधिकार के प्रस्ताव पर और आगे जांच की जाए, क्योंकि उन्होंने मुझ से एक प्रश्न किया है, मुझे उत्तर देना चाहिए..... **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि..... **(व्यवधान)**

श्री दिनेश गोस्वामी : महोदय, मैं व्यवस्था का प्रश्न करना चाहता हूं.....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मैंने किसी वाद-विवाद की अनुमति नहीं दी.....

(व्यवधान)

श्री दिनेश गोस्वामी: महोदय, मेरा यह अधिकार है कि मैं व्यवस्था का प्रश्न कर सकता हूं । कृपया व्यवस्था के बारे में मेरा प्रश्न सुनें।

अध्यक्ष महोदय : आपका व्यवस्था का प्रश्न क्या है?

श्री दिनेश गोस्वामी : महोदय, नियम 315 में यह शर्तें हैं.....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मैं यह पहले ही पढ़ चुका हूं।

श्री दिनेश गोस्वामी : महोदय, कृपया मेरे व्यवस्था के प्रश्न को सुनिए। आप मेरे व्यवस्था के प्रश्न को खारिज कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे अब दस बार पढ़ चुका हूं।

श्री दिनेश गोस्वामी : महोदय, नहीं, कृपया मेरी बात सुनिए। नियम 315 के अधीन सदस्य को प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अधिकार है.....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : यही मैंने किया है।

श्री दिनेश गोस्वामी : आपको चर्चा की अनुमति न देने का अधिकार है। लेकिन यदि आप उप-नियम (2) के अन्तर्गत चर्चा की अनुमति देते हैं, तब ----**(व्यवधान)** आपने चर्चा की अनुमति दी है। आपने प्रो॰ मधु दंडवते को अनुमति दी है.....**(व्यवधान)** जब आपने नियम 315(2) के अन्तर्गत चर्चा की अनुमति दी है तो मुझे यह अनुरोध करने का अधिकार है.....**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मैंने एक अनुरोध को अनुमति दी थी। अब मैं इसे मतदान के लिए सभा के समक्ष रख रहा हूं.....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है :

"कि यह सभा 7 मार्च, 1989 को सभा में प्रस्तुत किए गए विशेषाधिकार समिति के चौथे प्रतिवेदन पर विचार करती है।"

लोक सभा में मत-विभाजन हुआ

मत-विभाजन संख्या- 1 **12.39 म०प०**

पक्ष में

अताउर्रहमान, श्री
अब्दुल हमीद, श्री
अय्यर, श्री वी०एस०कृष्ण
आचार्य, श्री बसुदेव
कुरुप, श्री सुरेश
गोस्वामी, श्री दिनेश
चौधरी, श्री सैफुद्दीन

जगतरक्षकन, डा० एस०
डोरा, श्री एच०ए०
तिरकी, श्री पीयूष
तुलसीराम, श्री वी०
थामस, श्री तम्पन
थोटा, श्री गोपाल कृष्ण
दण्डवते, प्रो० मधु
देव, श्री वी०किशोर चन्द्र एस०
पटेल, डा० ए० के०
पटेल, श्री एच०एम०
पटेल, श्री शांतिलाल
पेंचालैया, श्री पी०
मलिक, श्री पूर्ण चन्द्र
महाता, श्री चित्त
मूर्ति, श्री भट्टम श्रीराम
रमैया, श्री सोडे
राजू, श्री विजय कुमार
राम बहादुर सिंह, श्री
रामूवालिया, श्री बलवन्त सिंह
राय, डा० सुधीर
रायप्रधान, श्री अमर
राव, श्री श्रीहरि
रेड्डी, श्री ई० अय्यपू
रेड्डी, श्री के० रामचन्द्र
रेड्डी, श्री सी० जंगा
रेड्डी, श्री बेजावाड़ा पपी
रेड्डी, श्री एम० रघुमा
रेड्डी, श्री सी० माधव
रेड्डी, श्री एस० जयपाल
वालिया, श्री चरनजीत सिंह
शाहबुद्दीन, श्री सैयद
साहा, श्री अजित कुमार
साहा, श्री गदाधर
सिंह, श्री विश्वनाथ प्रताप
सैकिया, श्री गोकुल
सोमू, श्री एन० वी० एन०
हन्नान मोल्लाह, श्री

विपक्ष में

अंसारी, श्री अब्दुल हन्नान

अख्तर हसन, श्री

अब्दुला, बेगम, अकबर जहां

अवस्थी, श्री जगदीश

अहमद, श्री सरफराज

उरांव, श्रीमती सुमति

एन्टनी, श्री पी॰ ए॰

ओडेयर, श्री चनैया

किन्दर लाल, श्री

कुंवर राम, श्री

कुन्जम्बु, श्री के॰

कुरियन, प्रो॰ पी॰ जे॰

कृष्ण सिंह, श्री

क्षीरसागर, श्रीमती केसरबाई

खत्री, श्री निर्मल

खां, श्री खुर्शीद आलम

खां, श्री मोहम्मद अयूब

गंगा राम, श्री

गढ़वी, श्री बी॰ के॰

गहलोत, श्री अशोक

गायकवाड़, श्री उदयसिंहराव

गावित, श्री माणिकराव होडल्य

गुप्त, श्रीमती प्रभावती

गुहा, डा॰ फूलरेणु

घोष, श्री विमल कान्ति

घोषाल, श्री देवी

चतुर्वेदी, श्री नरेश चन्द्र

चतुर्वेदी, श्रीमती विद्यावती

चन्द्रेश कुमारी, श्रीमती

चव्हाण, श्री अशोक शंकरराव

चौधरी, श्री कमल

चौधरी, श्री ए॰ बी॰ ए॰ गनी खान

चौधरी, श्री जगन्नाथ
चौधरी, श्री नन्दलाल
चौधरी, श्री मनफूल सिंह
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जदेजा, श्री डी॰ पी॰
जाटव, श्री कम्मोदीलाल
जितेन्द्र प्रसाद, श्री
जीवरत्नम, श्री आर॰
जुझार सिंह, श्री
जेना, श्री चिन्तामणि
जैन, श्री निहाल सिंह
जैन, श्री वृद्धि चन्द्र
जैनुल बशर, श्री
झिकराम, श्री एम॰ एल॰
टाइटलर, श्री जगदीश
ठाकुर, श्रीमती ऊषा
डेनिस, श्री एन॰
ढिल्लों, डा॰ जी॰ एस॰
तपेश्वर सिंह, श्री
तम्बि दुराई, श्री एम॰
तारिक अनवर, श्री
तोमर, श्रीमती ऊषा रानी
त्रिपाठी, डा॰ चन्द्र शेखर
दलबीर सिंह, श्री
दास, श्री बिपिन पाल
दास मुन्शी, श्री प्रिय रंजन
दिग्विजय सिंह, डा॰
दिघे, श्री शरद
दिनेश सिंह, श्री
दीक्षित, श्रीमती शीला
दुबे, श्री भीष्म देव
देव, श्री सन्तोष मोहन
धारीवाल, श्री शंति

नामग्याल, श्री पी०
नायक, श्री जी० देवराय
नायक, श्री शांताराम
नायकर, श्री डी० के०
नेगी, श्री चन्द्र मोहन सिंह
नेताम, श्री अरविन्द
पंत, श्री कृष्ण चन्द्र
पंवार, श्री सत्यनारायण
पटनायक, श्री जगन्नाथ
पटनायक, श्रीमती जयन्ती
पटेल, श्री यू० एच०
पनिका, श्री राम प्यारे
पराशर, प्रो० नारायण चन्द
पांडेय, श्री काली प्रसाद
पायलट, श्री राजेश
पाटिल, श्री उत्तमराव
पाटिल, श्री बालासाहिब विखे
पाठक, श्री चन्द्र किशोर
पासवान, श्री राम भगत
पुजारी, श्री जनार्दन
पुरुषोत्तमन, श्री वक्कम
पुरोहित, श्री बनवारी लाल
पुष्पा देवी, कुमारी
प्रधान, श्री के० एन०
प्रभु, श्री आर०
बनर्जी, कुमारी ममता
बासवराजु, श्री जी० एस०
बाली, श्रीमती वैजयन्तीमाला
वीरेन्द्र सिंह, श्री
बूटा सिंह, सरदार
बेरवा, श्री बनवारी लाल
भगत, श्री एच० के० एल०
भरत सिंह, श्री

भारद्वाज, श्री परसराम
भूमिज, श्री हरेन
भूरिया, श्री दिलीप सिंह
भोई, डा० कृपासिंधु
मनोरमा सिंह, श्रीमती
मकवाना, श्री नरसिंह
मलिक, श्री धर्मपाल सिंह
महावीर प्रसाद, श्री
माधुरी सिंह, श्रीमती
माने, श्री मुरलीधर
मिश्र, श्री उमाकान्त
मिश्र, श्री राम नगीना
मिश्र, श्री श्रीपति
मिश्र, डा० प्रभात कुमार
मीना, श्री राम कुमार
महेता, श्री हरुभाई
मोदी, श्री विष्णु
याजदानी, डा० गुलाम
यादव, श्री कैलाश
यादव, श्री श्याम लाल
रंगनाथ, श्री के० एच०
रंगा, प्रो० एन० जी०
रघुराज सिंह, चौधरी
रण वीर सिंह, श्री
राउत, श्री भोला
राजहंस, डा० गौरी शंकर
राठौड़, श्री उत्तम
राम, श्री राम रतन
राम, श्री रामस्वरूप
राम अवध प्रसाद, श्री
रामचन्द्रन, श्री मुल्लापल्ली
राम समुझावन, श्री
राम प्रकाश, चौधरी
राव, श्री आई० रामा

राव, श्री के॰ एस॰
राव, श्री जे॰ चोक्का
राव, श्री पी॰ वी॰ नरसिंह
राव, श्री वी॰ कृष्ण
रावत, श्री कमला प्रसाद
रावत, श्री हरीश
लाहा, श्री आशुतोष
वनकर, श्री पूनम चन्द मीठाभाई
वर्मा, श्रीमती ऊषा
वर्मा, डा॰ सी॰ एस॰
विजयराघवन, श्री वी॰ एस॰
व्यास, श्री गिरधारी लाल
शंकर लाल, श्री
शंकरानन्द, श्री बी॰
शर्मा, श्री चिरंजी लाल
शर्मा, श्री नन्द किशोर
शर्मा, श्री प्रताप भानु
शास्त्री, श्री हरि कृष्ण
शाह, श्री अनूपचन्द
श्रीनिवास प्रसाद, श्री वी॰
संकटा प्रसाद, डा॰
सकरगयेन, श्री कालीचरण
सत्येन्द्र चन्द्र, श्री
सलाउद्दीन, श्री
साठे, श्री वसंत
साही, श्रीमती कृष्णा
साहु, श्री शिव प्रसाद
सिंह, श्री एन॰ टोम्बी
सिंह, श्रीमती किशोरी
सिंह, श्री कमला प्रसाद
सिंह, श्री कृष्ण प्रताप
सिंह, श्री चन्द्र प्रताप नारायण
सिंह, श्री लाल विजय प्रताप

सिंह, श्री एस० डी०

सिंह, श्री संतोष कुमार

सिंदनाल, श्री एस० बी०

सुन्दर सिंह, चौधरी

सुमन, श्री राम प्यारे

सुल्तानपुरी, श्री के० डी०

सूर्यवंशी, श्री नरसिंह

सेठी, श्री अनन्त प्रसाद

सोज, प्रो० सैफुद्दीन

सोडी, श्री मानकूराम

सोलंकी, श्री कल्याण सिंह

स्वामी प्रसाद सिंह, श्री

स्यैरो, श्री आर० एस०

षण्मुखं, श्री पी०

हाल्दर, प्रो० एम० आर०

अध्यक्ष महोदयः शुद्धि के अ *धीन मत विभाजन का परिणाम यह है:

पक्ष में : 44

विपक्ष मे : 180

पक्ष में : श्री सीता राम गावली, श्री मोहम्मद महफूज अली खां, श्री राम नारायण सिंह, प्रो० पराग चालिहा और श्री सैफुद्दीन अहमद।

विपक्ष में : श्री भोलानाथ सेन, डा० बी० एल० शैलेश, श्री विलियमसन संगमा, श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही, श्रीमती चन्द्रा त्रिपाठी, श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह, श्री रणजीत सिंह गायकवाड़, श्री दीप नारायण वन, श्री मोहम्मद अयूब खां(ऊधमपुर) श्री जुल्फिकार अली खां।

कुमारी ममता बनर्जी (जादवपुर): भूतपूर्व सैनिकों के बारे में क्या कहना है?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदयः लिख कर दीजिए, फिर देखेंगे।

श्री धर्मपाल सिंह मलिकः मेरा प्रिविलेज मोशन है।

अध्यक्ष महोदयः आप मुझे देंगे तो मैं देखुंगा।

---

*निम्नलिखित सदस्यों ने भी अपना मतदान किया:

12.36 म॰प॰

सभा-पटल पर रखे गए पत्र

विदेश मंत्रालय की वर्ष 1989-90 की अनुदानों की विस्तृत मांगें

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री (श्रीमती शीला दीक्षित): श्री के॰ नटवर सिंह की ओर से मैं विदेश मंत्रालय की वर्ष 1989-90 की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिंन्दी* तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰टी॰ 7459/89]

धान-कुटाई उद्योग (विनियमन और अनुज्ञापन) दूसरा संशोधन नियम, 1988

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): मैं धान-कुटाई उद्योग (विनियमन) अधिनियम 1958 की धारा 22 की उपधारा (4) के अर्न्तगत धान-कुटाई उद्योग (विनियमन और अनुज्ञापन) दूसरा संशोधन नियम, 1988, जो 27 दिसम्बर 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1210 (अ) में प्रकाशित हुए थे, कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰टी॰ 7460/89]

दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे तथा इन्हें सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण;

क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, दुर्गापुर, सरदार वल्लभ भाई क्षेत्रीय इंजीनियरिंग तथा प्रौद्योगिकी कालेज सूरत, क्षेत्रीय प्रौद्योगिकी संस्थान, जमशेदपुर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे आदि

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाईटलर): श्री एल॰पी॰ शाही की ओर से मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰टी॰ 7461 / 89]

(3) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, दुर्गापुर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰टी॰ 7462 / 89]

(4) सरदार वल्लभ भाई क्षेत्रीय इंजीनियरिंग तथा प्रौद्योगिकी कालेज, सूरत के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰टी॰ 7463 / 89]

(5) क्षेत्रीय प्रौद्योगिकी संस्थान, जमशेदपुर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰टी॰ 7464 / 89]

(6) मोती लाल नेहरू क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, इलाहाबाद के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰ टी॰ 7465 / 89]

(7) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, कालीकट के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल॰ टी॰ 7466 / 89]

(8) कर्नाटक क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, सूरथकल के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7467 / 89]

(9) भारतीय प्रबन्ध संस्थान, बगलौर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7468 / 89]

(11) (एक) भारतीय प्रोद्योगिकी संस्थान, बम्बई के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, बम्बई के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7469 / 89]

(12) (एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल॰ टी॰ 7470/89]

(13) (एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल॰ टी॰ 7471/89]

(14) (एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) भारतीय प्रौद्योगिक संस्थान, मद्रास के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7472/89]

(15) प्रौद्योगिकी संस्थान अधिनियम, 1961 की धारा 23 की उपधारा (4) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):—

(एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, बम्बई के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7473/89]

(दो) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7474/89]

(तीन) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7475/89]

(चार) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7476/89]

(पांच) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, कानपुर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7477/89]

(16) उपर्युक्त (11) से (15) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7469 से 7477/89]

(17) (एक) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी, दिल्ली के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(18) उपर्युक्त (17) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 7478/89]

(19) कालीकट, दुर्गापुर, सिल्चर, सुरथकल, जयपुर तथा हमीरपुर स्थित क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेजों, के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदनों तथा इलाहाबाद, श्रीनगर, सूरत, कालीकट, जमशेदपुर, दुर्गापुर, सिल्चर, तिरुचिरापल्ली, सूरतकल, जयपुर तथा हमीरपुर स्थित क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेजों, के लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष की समाप्ति के पश्चात् 9 महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारण स्पष्ट करने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल॰ टी॰ 7479/89]

उर्वरक (संचलन नियंत्रण) (संशोधन) आदेश, 1988

कृषि मंत्रालय में उर्वरक विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर॰ प्रभु): मैं आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उप-धारा (6) के अंतर्गत उर्वरक (संचलन नियंत्रण) (संशोधन) आदेश, 1988, जो 12 दिसम्बर, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का॰ आ॰ 1162 (अ), में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखा गया, देखिये संख्या एल॰टी॰ 7480/89]

कर्नाटक कृषि उद्योग निगम लिमिटेड के वर्ष 1986-87 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण का समीक्षा तथा पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण तथा राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड को वर्ष 1987-88 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा

कृषि मंत्रालय में कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मंत्री (श्री श्याम लाल यादव): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):—

(एक) कर्नाटक कृषि उद्योग निगम लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1986-87 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) कर्नाटक कृषि उद्योग निगम लिमिटेड, बंगलौर का वर्ष 1986-87 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल॰ टी॰ 7481/89]

(3) (एक) राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड अधिनियम, 1983 की धारा 16 की उपधारा (4) और धारा 14 की उपधारा (4) के अंतर्गत राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति तेल विकास बोर्ड के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रंथालय मे रखी गई, देखिये संख्या एल॰ टी॰ 7482/89]

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की अधिसूचनाओं के अन्तर्गत मद्रास पत्तन न्यास का वर्ष 1987-88 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा

जल भू-तल परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी॰ नामग्याल): मैं सभा पटल पर निम्नलिखित पत्र रखता हूं:

(1) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 124 की उपधारा (4) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):—

(एक) सा॰ का॰ नि॰ 1037 (अ) जो 27 अक्तूबर, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कोचीन पत्तन न्यास (खतरनाक परिसंकटमय स्थोरा वाले माल-भाड़ा पात्रों की उठाई धराई) विनियम, 1987 अनुमोदित किये गये हैं।

(दो) सा॰ का॰ नि॰ 2 (अ), जो 3 जनवरी, 1989 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा काण्डला पत्तन न्यास (नोभरकों को अनुज्ञापन) उपांतरित विनियम, 1988 अनुमोदत किये गये हैं।

(तीन) सा॰ का॰ नि॰ 14 (अ), जो 9 जनवरी, 1989 के भारत के राज पत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा मद्रास पत्तन न्यास (खतरनाक/परिसंकटमय स्थोरा वाले माल-भाड़ा पात्रों की उठाई-धराई) विनियम, 1987 अनुमोदित किये गये हैं।

(चार) सा॰ का॰ नि॰ 40 (अ), जो 19 जनवरी, 1989 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा बम्बई पत्तन न्यास (जलयान करस्थम् या बन्दी बनाना और विक्रय) विनियम, 1988 अनुमोदित किये गये हैं।

[ग्रन्थालय में रखे गये, देखिये संख्या एल॰टी॰ 7483/89]

(2) (एक) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल॰ टी॰ 7484/89]

(4) (एक) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 103 की उपधारा (2) के अर्न्तगत काण्डला पत्तन न्यास के वर्ष 1987-1988 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) काण्डला पत्तन न्यास के वर्ष 1987-88 के लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिये संख्या एल॰ टी॰ 7485 / 89]

12.38 म॰प॰

राज्य सभा से सन्देश

महासचिव: मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्न संदेश की सूचना सभा को देनी है "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियमों के नियम 186 के उप-नियम (6) के उपबन्धों के अनुसरण में, मुझे प्रत्यक्ष कर विधि (संशोधन) विधेयक, 1989 को, जिसे लोक सभा द्वारा अपनी 23 फरवरी 1989 की बैठक में पारित किया गया था और राज्य सभा को उसकी सिफारिशों के लिए भेजा गया था, वापस लौटाने और यह बताने का निदेश हुआ है कि इस सभा को इस विधेयक के सम्बन्ध में कोई सिफारिश नहीं करनी है।"

12.39 म॰प॰

सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति

54वां प्रतिवेदन

श्री वक्कम पुरुषोत्तमन (अलप्पी): महोदय, मैं इंडियन एयर लाइन्स-यात्री सेवाओं के संबंध में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के 34वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ठ सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही के बारे में समिति का 54वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

12.40 म॰प॰

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

नियम 357 के अधीन वक्तव्य

श्री सी॰ जंगा रेड्डी (हनमकोंडा): महोदय, भारतीय जनता पार्टी की राष्ट्रीय कार्यकारिणी का तीन दिन का सम्मेलन पिछले सप्ताह उदयपुर में हुआ था। कार्यकारिणी ने दो संकल्प स्वीकृत किये जो देश में व्याप्त राजनैतिक स्थिति के संबंध में थे, देशभक्ति से भरे थे और उनमें राष्ट्रीय एकता के बारे में चिंता व्यक्त की गयी थी।

इस सभा के माननीय सदस्य प्रो॰ सैफुद्दीन सोज़ ने मेरे दल की अनुचित आलोचना करने के लिए इस सभा का उपयोग किया है। विगत मंगलवार को प्रो॰ सोज़ ने कहा था कि भारतीय जनता पार्टी के संकल्पों से

सांप्रदायिकता फैली है। मुझे उनकी टिप्पणियों पर आपत्ति है और मैं स्पष्टीकरण देना चाहता हूं। मेरे दल के विरुद्ध प्रो० सोज़ के आरोप मुख्यतः दो आधारों पर आधारित हैं—

—पहला यह है कि भारतीय जनता पार्टी अनुच्छेद 370 के निरसन करने का समर्थन करती है।

—दूसरा यह है कि भारतीय जनता पार्टी चाहती है कि अल्पसंख्यक आयोग को समाप्त किया जाए।

भारतीय जनता पार्टी का विश्वास है कि हमारे संविधान निर्माताओं ने अनुच्छेद 370 की अस्थायी व्यवस्था की थी और संविधान में भी ऐसा ही बताया गया है। स्वतंत्रता के 40 वर्षों के बाद भी जम्मू और कश्मीर तथा अन्य राज्यों के बीच केवल मनोवैज्ञानिक भेदभाव ही नहीं है बल्कि इससे पंजाब और देश के दूसरे क्षेत्रों में पृथकतावादी ताकतों को यह मांग करने का प्रोत्साहन मिल रहा है कि उन क्षेत्रों को भी इसी के समान विशेष दर्जा दिया जाए। इसलिए भारतीय जनता पार्टी का विचार है कि इस व्यवस्था को जितनी जल्दी समाप्त किया जाएगा, उतना ही अच्छा होगा। **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तांत में कुछ सम्मिलित नहीं किया जायेगा जैसी कि अनुमति दी गयी है कि सिर्फ व्यक्तिगत स्पष्टीकरण को ही कार्यवाही वृतांत में सम्मिलित किया जायेगा।

(व्यवधान)*

श्री सी० जंगा रेड्डी: जहां तक अल्प संख्यक आयोग का सम्बन्ध है । न्यायाधीश बेग ने कहा है: "अल्प संख्यक समुदायों अथवा अनुसूचित जातियों के नाम पर आयोगों का गठन स्वंय मे भ्रांतिपूर्ण है इससे पृथकतावादी ताकतों को प्रोत्साहन मिलता है।" **(व्यवधान)**

न्यायाधीश बेग ने सुझाव दिया था कि धर्मनिरक्षेप परम्पराओं और राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने के लिए "राष्ट्रीय तथा मानव अधिकार आयोग का गठन किया जाए।"

भारतीय जनता पार्टी इसका पूरा समर्थन करती है और उसका विश्वास है कि यदि अल्प संख्यक आयोग के स्थान पर मानव अधिकार आयोग का गठन कर दिया जाए तो यह देश के हित मे होगा जिसका कार्य यह सुनिश्चित करना होगा कि धर्म, जाति, भाषा आदि के आधार पर किसी व्यक्ति अथवा समूह के साथ भेदभाव नहीं किया जाए । **(व्यवधान)** श्री सोज़ हमारे विचार से पूर्णतः असहमत हो सकते हैं परन्तु मैं यह बताना चाहता हुं कि भारतीय जनता पार्टी की ये दो मागें साम्प्रदायिक नहीं है। **(व्यवधान)**

12.43 म० प०

नियम 357 के अधीन वैयक्तिक स्पष्टीकरण

श्रीमती वैजयन्तीमाला बाली (मद्रास दक्षिण): उपाध्यक्ष महोदय, मैंने नेहरु दौड़ के बारे में जो कुछ था उसका स्पष्टीकरण देना चाहती हूं । मुझे यह कहते हुए खेद है कि समाचार पत्रों मे छपा है कि मैंने नेहरु दौड़ को संसाधनों और मानव शक्ति का भारी अपव्यय बताया है । सच तो यह है कि हंगामे के कारण मेरे कथन के बाद के भाग को नहीं सुना गया । मैंने जो कुछ कहा था वह समाचार पत्रों

* कार्यवाही वृतान्त में सम्मलित नहीं किया गया।

मे पूर्णतः नहीं छपा है । मैंने कल कहा था कि दौड़ मे ऊर्जा का इस दृष्टि से अधिक अपव्यय हुआ कि उसमें अनेक लोगों ने दौड़ मे भाग लेने वाली युवा लड़कियों और महिलाओं से छेड़छाड़ का प्रयास किया था। दुर्भाग्यपूर्ण समाचार पत्रों मे दौड़ का उद्देश्य उस ढंग से नहीं उद्धृत किया गया जैसा मैंने कहा था । **(व्यवधान)**

12.44 म०प०

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) उत्तर बिहार के गांवों की बाढ़ से रक्षा करने के लिए कमलाबलान बांध के कोठराम से कुरसेला तक विस्तार किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री राम भगत पासवान (रोसड़ा): उत्तर बिहार मे कमला बलान बांध का विस्तार कोठराम से कुरसेला तक होना आवश्यक है। इसके विस्तार न होने से उत्तर बिहार के हजारों गांव बाढ़ की धारा मे बह जाते हैं जिससे हजारों परिवार गृहविहीन हो जाते हैं तथा करोड़ों रुपये के जान-माल की क्षति होती है । गरीब किसानों की लगभग तीनों फसलें नष्ट को जाती हैं तथा कालाजार, मलेरिया, कालरा इत्यादि भयंकर बीमारियों का प्रकोप हो जाता है । इस बाढ़ की धार मे कुशेश्वरस्थान, विरौल, घनश्यामपुर, सिंधिया, रोसरा, वारिसनगर, हसनपुर, तथा झंझारपुर प्रखण्डों मे समुद्र का दृश्य उपस्थिति हो जाता है ।

अतः भारत सरकार से आग्रह है कि इस कमला बलान बांध को कोठराम से कुरसेला तक बढ़ा कर इस धारा को गंगा की धारा मे मिलाने का कष्ट करें ।

(दो) बम्बई मे कांदीवली और बोरीवली के बीच दत्ता पाड़ा रेलवे फाटक पर ऊपरी पुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री अनुप चंद शाह (बम्बई उत्तर): मैं रेलमंत्री का ध्यान इस मांग की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं जिसे बम्बई विशेषतः बम्बई उप-नगर की जनता बहुत दिनों से कर रही है कि कांदीवली और बोरीवली के बीच दत्ता पाड़ा रेलवे फाटक पर एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाए । अंधेरी और बोरीवली के बीच पूर्वी-पश्चिमी यातायत के आवागमन हेतु कोई ऊपरी पुल नहीं है । मेरा मंत्री महोदय से विनम्र निवेदन है कि इस ऊपरी पुल के कार्य को यथा शीघ्र शुरु करने के लिए विभाग को निदेश दें।

[तीन] बाह्य दिल्ली के गांवों को पानी की नियमित आपूर्ति सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री भरत सिंह (बाहय दिल्ली): उपाध्यक्ष महोदय, मेरे इलाके आउटर दिल्ली, जिसमें नजफगढ़, औचन्दी, कुतुबगढ़, टिकरी कलां, हिरकुदना तथा बहुत से और गांव भी शामिल हैं, खारा पानी है, अतः वहां हैदरपुर टैंक का पानी दिया जाता रहा है। परन्तु इन सब गांवों में पीने के पानी की बहुत कमी है। दो साल पहले तक इन सब गांवों में पीने का पानी मिलता था, परन्तु जब से रोहिणी, विकासपुरी, पश्चिम बिहार, प्रीतमपुरा बसे हैं, और वहां लोग रहने लगे हैं, पानी की खपत इन्हीं में हो जाती है और तब भी इन नई बसी कॉलोनियों में पीने का पानी प्रति दिन दो घण्टे भी नहीं मिल पाता। हांलांकि हैदरपुर टैंक, हैदरपुर गांव की जमीन पर है परन्तु

हैदरपुर गांव वालों को उसका पानी नहीं मिलता। हर गांव में पीने का पानी मिले, इसके लिये हैदरपुर में तुरन्त दूसरा प्लांट लगाया जाये, जिससे सब गांव वालों को पीने का पानी मिल सके। जहां पानी की कमी है, वहां तब तक टैंकरों द्वारा पानी भेजने का प्रबन्ध करने की कृपा करें जब तक कि उन गांवों में पीने का पानी नहीं मिलने लग जाता।

(चार) महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र में एक पृथक दूर संचार निदेशालय स्थापित किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री अशोक शकरराव चव्हाण (नान्देड): मैं महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र में दूर संचार निदेशालय का कार्यालय स्थापित करने के बारे में प्रश्न पूछना चाहता हूँ। मराठवाड़ा क्षेत्र में सात जिले हैं। दूर संचार के लिए इन सात जिलों को तीन पृथक निदेशकों के अधीन कर दिया गया है अर्थात नांदेड और प्रभावी जिलों को दूर संचार निदेशक, नागपुर, औरंगाबाद और जालना जिलों को दूर संचार निदेशक, नासिक और लातूर, बीड तथा ओसमानाबाद जिलों को दूर संचार निदेशक कोल्हापुर के अधीन कर दिया गया है। इस क्षेत्र के समन्वित तथा क्रमबद्ध विकास के लिए यह आवश्यक है कि इस पिछड़े क्षेत्र में एक पृथक दूर संचार निदेशालय स्थापित किया जाए। इससे तकनीकी समेत सभी बाधाएं दूर की जा सकती हैं। इस निदेशालय की स्थापना से इस क्षेत्र की समस्याओं को तीन स्थानों पर हल करने के बजाए एक ही स्थान पर हल किया जा सकता है। मेरा संचार मंत्री से अनुरोध है कि इस प्रस्ताव पर सहानुभूति पूर्वक विचार करें।

(पांच) नारियल की अधिक उपज वाली किस्म तैयार किए जाने के लिए अनुसंधान किए जाने की आवश्यकता

श्री आई० रामा राय (कासरगौड) ग्रामीण केरल वासियों की अर्थ व्यवस्था नारियल द्वारा प्राप्त आय पर निर्भर करती है। खाद्य तेल और नारियल की रस्सी आदि बनाने वाले परम्परागत कारखानों मे भी नारियल की खपत होती है। इन सब के अतिरिक्त भारत सरकार देश के उन राज्यों में जहाँ नारियल नहीं होता है, नारियल पैदा करने के लिये प्रयत्नशील है। लेकिन यह निराशाजनक बात है कि सेन्ट्रल प्लान्टेशन रिसर्च इन्स्टीट्यूट, कासरगौड, केरल जो कि भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के अन्तर्गत एक राष्ट्रीय संस्था है की भाँति अन्य अनुसंधान केन्द्र जड़ को नुकसान पहुँचाने वाले रोगों की रोकथाम और 'टिशू कल्चर' के विकास में सफलता प्राप्त नहीं कर पाया है। इस उद्देश्य की पूर्ति के लिये बचे हुए नारियल के पौधों को विभिन्न रोगों से विशेष कर केरल में फैले हुए जड़ को नुकसान पँहुचाने वाले रोगों से बचाया जाना चाहिए। नये बगीचे लगाने के लिये अधिक फसल देने वाले पौधों की भारी मात्रा में जरूरत है। इस बात को ध्यान में रख सरकार द्वारा वैज्ञानिकों की 'टिशू कलचर' पर और अनुसंधान करने तथा अधिक फसल देने वाले पौधों की पैदावार को बढ़ावा देना चाहिए। इस मुद्दे को भारत सरकार द्वारा गंभीरता पूर्वक लेना चाहिए और इस विशेष क्षेत्र में यदि अनुसंधान कार्य में यदि कोई त्रुटि हो तो उसे दूर करना चाहिए।

(छः) बी० ई० सी० उर्वरक संयंत्र, सिरीगाही (मध्यप्रदेश) के प्रबन्धकों के विरुद्ध वातावरण को प्रदूषित किए जाने के लिए कार्यवाही किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

डा० प्रभात कुमार मिश्र (जंजगीर): उपाध्यक्ष महोदय, मध्यप्रदेश के बिलासपुर जिले के मेरे निर्वाचन क्षेत्र स्थिति सिरीगाही औद्योगिक नगरी स्थित बी० ई० सी० फर्टीलाइजर प्लांट द्वारा प्रदूषण बहुत अधिक मात्रा में फैलाया जा रहा है। लगे गांव कोरमी की ग्रामीण जनता इससे बहुत तंग है। प्लांट की गैस छोड़ने से सब्जियां एवं फसल खराब हो रहे हैं। प्रदूषण के कारण कोरमी बसिया के निकट वाले नाले का पानी दूषित हो रहा है जिससे जानवरों की मृत्यु हो रही है। 5, 6 महीने पूर्व वहां गैस रिसन भी हुआ था तथा

[डा० प्रभात कुमार मिश्र]

कुछ लोग कारखाने में बेहोश हो गये थे परन्तु उसे दबा दिया गया। आगे कोई भोपाल गैस जैसी भंयकर दुर्घटना हो सकती है। बिलासपुर का पब्लिक हैल्थ इंजीनियरिंग विभाग उनके प्रभाव में आकर उनको विशेष सुविधायें दे रहा है। ग्राम की जल योजना से गांवों वालों को पानी न देकर कारखाने में दे रहे हैं जिससे गांवों का जल स्तर नीचे चला गया है। कुएं सूख गए हैं लोग पीने के पानी व सिंचाई से वंचित हो रहे हैं। ग्रामीण भूमि बंजर हो रही है।

अतः पर्यावरण मंत्री महोदय से निवेदन है कि बी० ई० सी० फर्टीलाइजर प्लान्ट का तुरन्त निरीक्षण कर उसके द्वारा जलवायु दूषित करने के अभियोग पर उनके खिलाफ कार्यवाही की जाए।

[अनुवाद]

(सात) पंजाब सरकार के कर्मचारियों की मांगे माने जाने की आवश्यकता

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया (संगरूर): तृतीय पंजाब वेतन आयोग की सिफारिशों के प्रति पंजाब सरकार के कर्मचारियों में भारी असंतोष व्याप्त है। वहां के चिकित्सक भूख हड़ताल पर हैं और पंजाब रोडवेज के कर्मचारी हटाये जाने के विरुद्ध आन्दोलन कर रहे हैं। आंगनबाडी के कर्मचारी नौकरी को विनियमित करने और कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों के बराबर वेतन के लिये आन्दोलन कर रहे हैं; शिक्षक भी आन्दोलन के पथ पर हैं। सरकार और कर्मचारियों के बीच की दरार बढ़ रही है। राज्य प्रशासन को कर्मचारियों की उचित माँगों को स्वीकार कर लिये जाने का निर्देश दिया जाना चाहिए।

(आठ) उन चिकित्सकों को, जिनके पास एम० बी० बी० एस० या एम० डी० की डिग्रियां नहीं हैं, मान्यता दिए जाने की आवश्यकता

श्री श्रीहरि राव (राजामुन्द्री): .देश में, गांवों में तथा शहरों और नगरों की निर्धन बस्तियों में 3.5 लाख के करीब निजि चिकित्सक हैं जो अपने अनुभव के आधार पर ऐलोपैथी चिकित्सा द्वारा जन स्वास्थ्य की रक्षा करते हैं।इस शहर में, जहांकिसी एम० बी० बी० एस०डाक्टर का परामर्श शुल्क 50 रू० से कम नहीं है ये व्यवसायी गरीब लोगो की सेवा करते हैं और उनका सेवाएं 24 घंटे उपलब्ध रहती हैं।

यद्यपि इन चिकित्सकों के पास कोई डिग्री/डिप्लोमा नहीं है लेकिन चिकित्सा विज्ञान का उनका लम्बा अनुभव ही उनकी योग्यता है। इसे स्वीकार करते हुए हमारे प्रथम प्रधान मंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू ने कहा है:

"डिग्री और डिप्लोमा का अपना महत्व है लेकिन अनुभव किसी भी प्रकार डिग्री से कम नहीं है।"

इन अनुभवी चिकित्सकों को अभी तक किसी भी प्रकार की मान्यता नहीं मिली है। जब भारतीय चिकित्सा परिषद् अधिनियम, 1956 विचाराधीन था तो कुछ विधायकों का मत था कि इन चिकित्सकों पर अधिनियम का खण्ड 15(2) लागू नहीं किया जाना चाहिये और इसके अनुसार चिकित्सा क्षेत्र में व्यवसाय करने के लिये उन्हें दंडित नहीं किया जा सकता है। डिग्री प्राप्त शिक्षित चिकित्सक गांवों में जाने के लिये राजी नहीं होते है और चिकित्सकों की अनुपस्थिति में वहां लोग काल ग्रसित होते रहते हैं।

अतः मैं केन्द्र सरकार से एक अधिनियम बनाने और उन चिकित्सकों को चिकित्सा व्यवसाय शुरू करने देने की अनुमति देने का अनुरोध करता हूं जिन्हें किसी एम० बी० बी० एस०/एम० डी० चिकित्सक के साथ काम करने का 10 वर्षों का अनुभव हो।

12.55 म० प०

रेल बजट, 1989-90 सामान्य चर्चा — (जारी)

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा में 1989-90 के रेल बजट पर और आगे सामान्य चर्चा की जायेगी।

श्री काली प्रसाद पाण्डेय...........

[हिन्दी]

श्री काली प्रसाद पांडेय (गोपालगंज): उपाध्यक्ष जी, माननीय रेल राज्य मंत्री द्वारा वर्ष 1989-90 का जो रेल बजट रखा गया है, मैं चन्द शब्दों में इस बारे में अपनी बात को रखना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष जी, एक बड़ी अजीब घटना इस रेल बजट के सम्बन्ध में हुई है। घटना का तात्पर्य यह है कि "म" नाम की शब्दाबली से माधव जी नाम आता है और "म" नाम की शब्दावली से ही महाबीर जी का नाम आता है। लेकिन "म" नाम की शब्दाबली से मैं किसी प्रदेश का नाम नहीं लेना चाहूंगा। अगर गोरखपुर से मध्य प्रदेश को जोड़ा गया है तो महाबीर बाबू ने यह कृपा नहीं की कि कम से कम उनके बगल में छपरा और सीबान है व पूर्वी और पश्चिमी चम्पारण भी है जहां से गांधी जी ने आन्दोलन शुरू किया, वहां तक भी कोई गाड़ी को पहुंचा दिया जाये। इसमें जितना भी डाटा दिया गया है उसको देखने से यह पता लगेगा कि कोई भी गाड़ी यहां तक पहुंचती नहीं है। मुझे खुशी है कि सिंधिया जी ने मध्य प्रदेश को देश के अन्य भागों से जोड़ा। मुझे किसी प्रान्त से कोई आपत्ति नहीं है लेकिन आपत्ति इस बात से है कि आपके ऊपर मेरा अधिकार है और आप मेरे बगल के हैं। आपने कभी यह जानने की कोशिश कि की कोई गाड़ी छपरा व सोनपुर तक जा रही है या नहीं? मैं एक शेर सुनाना चाहता हूं—

"मुबारक हो खुशियां गमे दिल की दुआयें ले लें,
बचा रखी हैं बिहार बासियों ने ये दुआयें,
यह वफा प्यार का ले लो।"

सभी माननीय सदस्यों ने कहा कि आजादी के बाद रेलों का जो विकास हुआ है उसमें से बिहार को पांच प्रतिशत भी हिस्सा नहीं मिला। आप सलाहकार समिति की मीटिंग में यह कह कर निकल जाते हैं कि छितौनी रेल पुल को बनवाने के लिये बिहार और उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री नहीं मानते हैं। 1974 में इस रेलवे पुल का श्रीमती गांधी ने शिलान्यास किया था। अब आपका दायित्व बनता है कि आप इसे बनायें। वहां पर तो संगमरमर के पत्थर लगे थे आज उनको कुत्ते चाट रहे हैं और अन्य जो सामान सप्लाई किया गया था कि उसको अन्य जगह भेज दिया गया है।

महाबीर बाबू जानते हैं कि ट्रेनों की कमी छपरा और देवरिया के बीच में जोरों से है। मैंने मांग की थी कि गोरखपुर से छपरा तक छोटी लाइन जो कि गोपालगंज होकर जाती है, उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये। मैं मानता हूं आपके यहां धन की कमी है। जहां रेलवे को पहले 11 प्रतिशत धन दिया गया था वहां दूसरी तरफ सातवीं पंचवर्षीय योजना आते-आते तक यह घटकर 6.9 प्रतिशत हो गया। हमारे महाबीर बाबू जब गोरखपुर में जाते हैं तो लोग उनसे पूछते हैं कि मंत्री होने के नाते आपने इस इलाके के लिये क्या किया? हर सवाल का जवाब मंत्री पद पर रहते हुए आप देते हैं। कल जब मंत्री जी भाषण कर रहे थे तो उनसे कई माननीय सदस्यों ने यह कहा कि सरल हिन्दी का प्रयोग करें। महाबीर बाबू जब गोरखपुर जाते हैं तो

[श्री काली प्रसाद पांडेय]

हम भी उनके साथ अक्सर होते हैं। हर व्यक्ति उनसे जब ऐसे सवाल पूछता है तो उनका जवाब उनके पास नहीं होता है।

आपने बहुत सी लाइनों का विद्युतीकरण किया। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहूंगा कि आप कम से कम थोड़ा सा हिस्सा इसमें से हमें दें कि विद्युतीकरण के संबंध में लखनऊ से गोरखपुर और गोरखपुर से छपरा सोनपुर तक कम से कम विद्युतिकरण होना चाहिए लेकिन क्या इस बजट में इसके लिए कहीं कोई प्रावधान है? आपने भटनी बनारस का प्रावधान किया है लेकिन मैं आपसे पूछूं कि योजना कब तक तैयार हो जानी चाहिए थी? अर्थ वर्क हो गया, ब्रिज का काम हो गया लेकिन ट्रैक का कहीं पता नहीं चला। इसी तरह से मैं मांग करता हूं कि खासकर जिस क्षेत्र से मैं आता हूं वहां अगर भटनी और थाने को जोड़ दिया जाता, उसी तरह से कोसीनगर से थाने को जोड़ दिया जाता तो आप स्थिति में आमूल परिवर्तन पाते।

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके समय से मात्र एक दो मिनट का समय ज्यादा लूंगा।

प्रश्न यह है कि आपने रेलवे से लोगों को अनेकों सुविधायें दीं लेकिन उन सुविधाओं की उपयोगिता मैं तब समझूंगा जब महाबीर बाबू अपनी स्पीच में कम से कम अपने नाम के अनुकूल रहकर यह घोषणा करें कि वैशाली जब यहां से चलती है तो ए० सी० गोरखपुर में काट दिया जाता है, जो ट्रेन यहां से चलती है उसको गोरखपुर में रोक दिया जाता है। यह नहीं होगा। आप केवल गोरखपुर के ही तो मंत्री नहीं हैं, आप पूरे हिन्दुस्तान के मंत्री हैं, अगर गोरखपुर के लोग आपका स्वागत करते हैं तो आप हर ट्रेन को अगर सोनपुर और छपरा बरौनी तक बढ़ाएंगे तो सारे बिहारवासी आपका स्वागत करेंगे। आज यह मूल प्रश्न है, सिन्धिया जी पर कुछ लोगों ने आरोप लगाया कि मध्य प्रदेश में उन्होंने यह किया, उन्होने किया तो कोई गलत नहीं किया। आपने प्रायः देखा होगा कि पहले जो मंत्री थे, उन्होंने भी किया, एल०एन० मिश्र जी मंत्री थे तो उन्होंने भी बिहार के लिए किया लेकिन मैं आपसे पूछता हूं कि आपने गोरखपुर के मंत्री होकर क्या किया? मेरा आप पर अधिकार है, मैं आपसे कह रहा हूं। जहां तक दोहरीकरण लाइन का प्रश्न है, आपने उस योजना को ले लिया, लेकिन उसमें क्या हुआ। गोपालगंज स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया जायेगा, रेलवे कंसलटेटिव कमेटी की बैठक में आपने यह घोषणा की थी लेकिन आज वहां के हालात को देखें तो उसकी कबाड़ी स्टेशन से भी बदतर हालत है जबकि गोपालगंज जिला मुख्यालय है।

सिन्धिया जी को मैं धन्यवाद देता हूं कि कम से कम साल भर उनको काम करने का मौका मिला लेकिन अगर आप रेलवे में सुधार करना चाहते हैं, अगर आप चाहते हैं कि रेलवे में काम करने वाला हर प्राधिकारी अमन-चैन से अपनी ड्यूटी करे तो सबसे पहले आप विजिलेंस विभाग में यह करिये कि पूर्वी रेलवे में जिसका घर है, जो पूर्वी रेलवे का वासी है, उन विजिलेंस इंसपैक्टर्स को आप वहां से स्थानांतरित कीजिए, अगर नहीं करते हैं तो आज यह स्टेशन मास्टर के लिए बड़ा भारी सिरदर्द है इसलिए आप इसको ठीक कर दो। अगर नहीं करते हैं तो विजिलेंस इंसपैक्टर ऊपर हो जाता है, मैंने इसी तरह सिवाना की घटना में दिया लेकिन जांच करने वाले कौन लोग हैं, वही विजिलेंस के लोग हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुरजोर शब्दों में मांग करता हूं कि आप कम से कम गोरखपुर से छपरा तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन करें। खासकर भटनी बनारस तीर्थस्थल है, उसको जोड़ने के लिए जितनी जल्दी हो, आप कदम उठायें।

इसके साथ ही हिन्दुस्तान में रेलवे की जितनी खाली जमीन पड़ी है वहां कोई मार्केट का निर्माण करायें जिससे खाली पड़ी हुई जमीनों से रेलवे को आय हो, वहां दुकानें बनें। मुजफ्फरपुर में 25 एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है, आप वहां कोई फैक्टरी लगायें।

उपाध्यक्ष जी, आपने समय दिया, उसके लिए धन्यवाद। मंत्री जी को भी धन्यवाद।

[अनुवाद]

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी० नामग्याल): बहुत से माननीय सदस्य हैं जो इस बहस में भाग लेना चाहते हैं। अतः मेरा सुझाव है कि हमें मध्यान्ह भोजनावकाश स्थगित करके बहस जारी रखनी चाहिए।

अनेक माननीय सदस्यः जी हां, महोदय।

उपाध्यक्ष महोदयः आज मध्यान्ह भोजन का अवकाश नहीं रहेगा।

***श्रीमती केसरबाई क्षीरसागर** (बीड़): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल-मंत्री द्वारा 1989-90 के लिए प्रस्तुत किये गये रेल बजट का मैं समर्थन करती हूँ। देश की अर्थव्यवस्था के विकास का मेरुदंड संचार व्यवस्था को समझा जाता है। यह उद्योग और कृषि के विकास में सहायता पहुँचाता है और सरकार के राजस्व में मदद करता है। आम जनता और हमारे समाज के कमजोर वर्ग के हितों को ध्यान में रख कर रेल बजट तैयार करने के लिये मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देना चाहूँगी। इस बजट की एक महत्वपूर्ण विशेषता यह है कि यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस आधार पर माननीय मंत्री बधाई के हकदार हैं। द्वितीय दर्जे के 65 वर्ष की उम्र के वृद्ध व्यक्तियों के 500 कि.मी. की यात्रा में 25% की रियायत बजट की कुछ महत्वपूर्ण विशेषताओं में से एक है। मैं अनुरोध करती हूँ कि 25% रियायत के बदले वृद्ध व्यक्तियों को 50% रियायत दी जानी चाहिए। मैं यह भी अनुरोध करती हूँ कि 500 कि.मी. की यात्रा की सीमा 250 कि.मी. कर दी जानी चाहिए। हम लोग देखते हैं कि अनेक युवा व्यक्ति शादी-ब्याह या तीर्थ स्थलों की यात्रा में अपने माता-पिता की उपेक्षा कर उन्हें अपने साथ ले जाने से कतराते हैं वृद्ध व्यक्तियों की रक्षा के लिये कदम उठाने और उन्हें यह सुविधा प्रदान करने के लिए मैं सरकार को धन्यवाद देती हूँ। मैं अनुरोध करती हूँ कि वृद्ध व्यक्तियों के धर्म-पत्नियों 65 वर्ष की अवस्था न होने पर भी यह सुविधा प्रदान की जानी चहिए इससे वृद्ध व्यक्तियों की सपत्नीक यात्रा करने में सुविधा होगी।

अर्जुन पुरस्कार और द्रोणाचार्य सम्मान विजेताओं और युद्ध में हताहत सैनिकों की विधवाओं को 50% रियायत प्रदान करने के लिए मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देती हूँ। सीजन टिकटों की दर में भी कोई वृद्धि नहीं हुई है। कुछ जरुरी सामानों जैसे नमक, सब्जी, खाद, खाद्य तेलों को भाड़े की वृद्धि से मुक्त रखा गया है। यह रियायत प्रदान करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देती हूँ।

अब मैं अपने क्षेत्र के विषय में कुछ शब्द कहना चाहूँगी। महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि बीड महाराष्ट्र का अत्यन्त पिछड़ा जिला है। रोजगार की तलाश में प्रतिवर्ष 3 से 4 करोड़ लोग इस जिले से दूसरें स्थानों को जाते हैं। अहमदनगर-बीड-पराली लाईन का सर्वेक्षण किया जा चुका है। मैं इस बजट में 5 करोड़ रु. प्रदान करने और इस रेलवे लाइन का काम शुरू करने के लिए आपसे अनुरोध करती हूँ।

पराली रेलवे स्टेशन में ओवर ब्रिज नहीं है। परिणामस्वरूप रेल फाटक पर अनेक दुर्घटनायें होती हैं। पराली में एक ताप विद्युत घर है अतः इस रेलवे स्टेशन पर बहुत भीड़ रहती है। अक्सर होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के उद्देश्य से पराली रेलवे स्टेशन में ओवर-ब्रिज बनाने का अनुरोध मैं आपसे करती हूँ।

पराली और औरंगाबाद की घोषणा आदर्श रेलवे स्टेशनों के रूप में की जा चुकी है। लेकिन इन रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन में बदलने का कार्य अब तक वहाँ शुरू नहीं किया गया है। पराली ज्योतिलिंग के महत्वपूर्ण स्थानों में से एक है। प्रतिवर्ष हजारों के तीर्थयात्री वहाँ आते है उसी प्रकार औरंगाबाद

*मूलतः मराठी में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

[श्रीमती केसरबाई क्षीरसागर]

1.00 म० प०

मराठवाड़ा में पिछले दस वर्षों से बड़ी लाइन बिछाने का मामला अपर्याप्त बजट सम्बंधी आवंटन के कारण लम्बित पड़ा है। मैं मंत्री जी से कम से कम 10 करोड़ रुपये देने और बड़ी लाइन अर्थात औरंगाबाद पाराली लाइन का कार्य शुरू करने का अनुरोध करती हूं। बजट सम्बंधी आवंटन बहुत कम है इसलिए कार्य में प्रगति नहीं हो रही है। मैं आपसे कम से कम 25 करोड़ रुपये का आवंटन करने और औरंगाबाद-बीड-पाराली-आदीलाबाद रेलवे लाइन का कार्य शुरू करने का अनुरोध करती हूं। इसी तरह मैं मंत्री जी को मीरिज-खुर्दबडी-लेटूर रेलवे लाइन के निर्माण के लिए कम से कम एक करोड़ रुपये आवंटित करने का अनुरोध करती हूं। अपर्याप्त आवंटन के कारण इस लाइन के कार्य में प्रगति नहीं हुई है। पारभानी-पूर्णना-मुकन्द लाइन को इस बजट में केवल एक हजार रुपये दिये गये हैं। यह धन बहुत कम है। मैं मंत्री जी से कम से कम एक करोड़ रुपये आवंटित करने और कार्य शुरू करने का अनुरोध करती हूं। जलाना-बुलधाना रेलवे लाइन का पहले ही सर्वेक्षण किया जा चुका है लेकिन कम आवंटन के कारण कार्य शुरू नहीं किया गया है। मैं रेलवे मंत्री से एक करोड़ रुपये आवंटित करने और कार्य शुरू करने का अनुरोध करती हूं। मैं अहमदनगर बीड-पाराली रेलवे लाइन के लिए कम से कम पाँच करोड़ रुपये आवंटित किए जाने का अनुरोध करती हूं।

अब मैं यात्रियों को सुविधाएँ देने के बारे में कुछ कहना चाहती हूं। यह देखा गया है कि दूसरे दर्जे के डिब्बे बहुत गन्दे रहते हैं और वहाँ पीने का पानी तथा अन्य सुविधाएँ उपलब्ध नहीं कराई जाती। डिब्बों में अच्छी स्वास्थ्यप्रद सुविधाएँ उपलब्ध कराना बहुत जरूरी है अन्यथा लोगों के स्वास्थ्य पर बुरा असर पड़ेगा। मैं मंत्री जी से डिब्बों में साफ सफाई रखने के लिए उपाय करने का अनुरोध करती हूं। इसी तरह सभी डिब्बों में बिजली के पंखे और बिजली उपलब्ध कराई जानी चाहिए और अगर वे खराब हो गई हों तो तुरन्त ठीक करानी चाहिएं।

एक आम आदमी की बुनियादी आवश्यकताएँ रोटी कपड़ा और मकान है। वस्त्र के मालभाड़े में वृद्धि से निश्चय ही कपड़े के मूल्य में वृद्धि होगी। मैं आपस मालभाड़े में 5% वृद्धि को कम करने का अनुरोध करती हूं। इसी तरह मिट्टी के तेल निर्माण सम्बंधी वस्तुओं में मालभोड़ में वृद्धि की गई है जो साधारण व्यक्ति के लिए जरूरी चीजें हैं इस वृद्धि को वापिस लिया जाना चाहिए, अन्यथा इससे मूल्यों में वृद्धि होगी और इससे आम व्यक्ति के जीवन पर प्रभाव पड़ेगा। इसलिए इन आवश्यक वस्तुओं के माल भाड़े में वृद्धि को वापिस लिया जाना चाहिए। अन्त में अहमदाबाद- पाराली बड़ी लाइन के लिए अधिक धन देने का अनुरोध करती हूं। इन शब्दों के साथ में इस वर्ष के लिए रेलवे बजट का समर्थन करता हूं और अपनी भाषण समाप्त करती हूं।

[हिन्दी]

श्री बालासाहिब विखे पाटिल (कोपरगांव): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूं।

रेल मंत्री जी ने यात्री किराये में वृद्धि नहीं की है, इस के लिए उन को धन्यवाद देता हूं और संलक्टिव चीज़ों पर भाड़े को बढ़ाया है क्योंकि और जगह से धनराशि रेलवे की प्रगति के लिए नहीं मिल रही है।

मैं ... यह मानता हूं कि रेलवे की सर्विसेज में काफ़ी सुधार हुआ है। पहले स्टेशनों पर पानी नहीं मिलता था, वह अब मिलने लगा है और स्टेशनों पर क्लीनलीनेस नहीं थी, उस में भी सुधार आया है और जो कुछ स्टेशनों पर कॉफी और चाय नहीं मिलती थी, उस का प्रबन्ध किया गया है और रेलवे में क्षमता बढ़ा कर सरप्लस बजट इस साल में पेश किया गया है लेकिन मैं एक बात यह कहना चाहूंगा कि रेलवे लाइनों का विस्तार होना चाहिए। स्वतन्त्रता से पहले 52 हजार किलोमीटर रेल थी और आजादी के 40 साल बाद खाली 8,000 किलोमीटर इस का विस्तार हुआ है। इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए इस चीज़ को सब बेसिक चीज़ मानते हैं और जहां पर रेलों का विस्तार हो जाता है, तो वहां के लोगों को एम्पलायमेंट मिल जाता है और वहां पर इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट भी बढ़ जाता है। आप इंडस्ट्री के लिए काफ़ी सुविधाएं और इंसेंटिव देते हैं। मैं चाहूंगा कि रेलों के विस्तार के लिए आपको योजना मंत्री जी से ज्यादा पैसा लेना चाहिए और साथ ही साथ मेरा यह सुझाव रहेगा कि जब आप एन० आर० आईज से ज्यादा इन्वेस्टमेंट चाहते हैं, तो क्यों नहीं आप एन० आर० आईज को एक निजी क्षेत्र दे देते। वे रेलों के विस्तार का काम करें और कमर्शियल लाइन्स पर इन्हें चलाने की कोशिश करें। पैसे बिना आप इस बारे में कुछ नहीं कर सकेंगे। जहां रेलवे लाइन के इन्फ्रास्ट्रक्चर के कारण काफ़ी उद्योग बढ़ गये हैं, वहां पर आप कुछ सेंस लगाइए और वह पैसा रेलवे विभाग को जाए और जो पिछड़े इलाके हैं, वहां पर रेल लाइन बिछाने में उस पैसे को लगाएं। 40 साल में केवल 8,000 किलोमीटर रेल लाइन हम ने बढ़ाई है, तो यह कोई खास बात नहीं है। रेलों के लिए लोग चिंतित हैं और सब लोग यह चाहते हैं कि उन के क्षेत्रों में रेल लाइन हो।

सेफ्टी के बारे में यह कहना चाहूंगा कि जो प्रोग्रेस आप ने की है, वह ठीक तो है लेकिन ड्राइवर, क्लीनर और स्टेशन मास्टर के नीचे के जितने लोग हैं, उन सब के लिए रिफ्रेशर ट्रेनिंग कोर्स चलाए जाएं क्योंकि ज्यादातर एक्सीडेंटस जो हुए हैं, वे रेलवे स्टाफ के कारण हुए हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि इस में कुछ और सुधार करना चाहिए।

दूसरी बात यह कहना चाहूंगा कि जो रेलवे लाइन होती है, उस पर जो क्रोसिंग हैं, उन में बहुत सी जगहों पर ब्रिज नहीं हैं। महाराष्ट्र स्टेट के कई क्रोसिंग के केसेज आपके यहां पेन्डिंग हैं। कुछ क्रोसिंग पर गैट भी नहीं है। तो कम से कम गेट्स का इन्तजाम तो आप कर दीजिए और वहां पर आप लोगों को काम पर लगाइए। नहीं तो एक्सीडेंटस होते रहेंगे। इस तरफ़ भी आप ध्यान दें।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि बिजली, इर्रीगेशन और बेरोजगारी यानी ग्रामीण विकास को सरकार प्राथमिकता देती है। वैसे ही सेन्ट्रल बजट के अन्दर रेलवे को भी सपोर्ट दी जाए और रेलवे को भी प्राथमिकता दी जाए ताकि वह विस्तार के लिए कुछ न कुछ कर सके। रेलवे का डिवीडेन्ड सेन्टरल एक्सचेकर में जाता है और वह जो राशि है, उस में आप को रेलों का विस्तार करना चाहिए। विस्तार करने के लिए मेरा एक सुझाव यह रहेगा कि जब हर एक राज्य सरकार रेलों का विस्तार चाहती है, तो आप उन को खुलेआम यह इजाजत दीजिए कि जो राज्य सरकार अपना बोंड या डिबेंचरस निकालना चाहती है, वह अपना बोंड फ्लोट कर सकती है और उस से वह जहां रेल का विस्तार करना चाहे और जहां डबल रेल लाइन करना चाहे, तो वह कर सकती है। महाराष्ट्र ने एक साल से इस की मांग की है। आप प्रिंसिपल तो मानते हैं, लेकिन अभी तक इस की इजाजत नहीं दी है। जो जो राज्य इस को चाहते हों, उन को आप परमिशन दीजिए और मार्केट बारोइंग्स को भी एक्सप्लायट करने की कोशिश कीजिए। राज्य भी बोंड निकाले जैसे विकास पत्र निकले हैं उसी लाइन पर ऐसा विकास विस्तार पत्र निकालें। उन से जो पैसे आए, वह रेलों के विस्तार में लगाया जाए। वह पैसा काले धन का पैसा है या सफेद धन का पैसा है और वह कहां से आया है, इस के

[श्री बालासाहिब विखे पाटिल]

बारे में मत सोचिए। इससे रेल विस्तार के साथ-साथ रेल पत्रों की धनराशी भी जमा होगी जिसको कि रेल के विस्तार में अधिक से अधिक लगाया जा सकेगा। इससे रेलों का काम बढ़ेगा चूंकि मेरे पास समय की कमी है इसलिए इसके विस्तार में मैं नहीं जाना चाहूंगा।

पिछड़े क्षेत्रों में उद्योग लगाने के लिए भारी मात्रा में इन्सेन्टिव दिया जाता है। लेकिन कुछ साल के बाद वे उद्योग घाटे में चले जाते हैं। वे क्यों घाटे में जाते हैं उसके बारे में कोई पूछता नहीं है। जिस प्रकार से पब्लिक सेक्टर की अंडरटेकिंग्ज को बजटरी सपोर्ट मिलती है उसी प्रिंसिपल के आधार पर रेलवे मंत्रालय पिछड़े क्षेत्रों में रेलों का विस्तार करे क्योंकि वहां उद्योगों के चलते रहने का एक रास्ता यह भी है। वहां के उद्योगों को इंफ्रास्ट्रक्चर की जरूरत है। रेल मंत्री जी से मेरी दरख्वास्त है कि वे इन क्षेत्रों में रेलों का विस्तार करें।

मेरा एक सुझाव और भी है। आप बिलो पावर्टी लाइन के जो लोग हैं उनको आप रेलों में किराये में राहत दें। बिलो पावर्टी लाइन में 90 प्रतिशत लोग मजदूर यात्रा करते हैं। वे मजदूरी ढूंढ़ने और काम करने के लिए रेलों में चलते हैं। आप उन्हें राहत देंगे तो ऐसे लोगों को काफी राहत मिलेगी।

मैं सिंधिया जी का शुक्रगुजार हूं कि उन्होंने अहमदनगर जिले में तीन स्टेशन नये खोले हैं। मैंने उनसे दरख्वास्त की थी और चिट्ठी लिखी थी। येवला-कोपरगांव का प्रपोजल आपके सामने पेंडिंग है। मेरे ख्याल में वह भी आप कर रहे हैं। अगर यह आप कर देते हैं तो उस लाइन का काम ठीक हो जाएगा।

वहां येवला टू मनमाड की नार्थ और साउथ लिंक लाईन है। मैं हरेक साल मांग करता हूं कि यह डिफेंस के लिए महत्वपूर्ण लाइन है। इसको डबल करना जरूरी है। मैं समझता हूं कि इसकी पहले जो प्रायोरिटी थी वह अब नीचे चली गयी है। साथ ही साथ बेलापुर और कोपरगांव एक इंडस्ट्रियल बेल्ट बन गया है और वह इंडस्ट्रियल क्षेत्र हो रहा है। इस निगाह से भी वहां गाड़ी बढ़ाना जरूरी है। अहमदनगर के बगल में निंबलक स्टेशन है। उसको कारगो के लिए ट्रांसफर कर दिया गया है। आपका कानून है कि 15 या 20 किलोमीटर के अंदर दूसरे स्टेशन से कारगो नहीं आने देंगे। इसलिए आप कारगो के लिए निंबलक स्टेशन का विस्तार कीजिये और उस पर और भी सुविधाएं दीजिये।

आपने अहमदनगर का जो विस्तार किया है वह इतना मामूली विस्तार किया है कि न उससे कारगो को राहत मिलती है न पैसेंजर को राहत मिल रही है।

आपने कर्नाटक एक्सप्रेस हर दिन कर दी है। मैं मंत्री जी को चिट्ठी भी लिख चुका हूं और इस हाउस में भी बोल चुका हूं कि इस गाड़ी को बेलापुर स्टेशन पर रोकना चाहिए। इस गाड़ी में वहां के जो रहने वाले लोग हैं उनके लिए थोड़ा कोटा भी बढ़ाना जरूरी है। क्योंकि उसके बगल में प्रवरानगर में एक विद्यानगर हो गया है। वहां हिन्दुस्तान के कोने कोने से बच्चे पढ़ने के लिए आते हैं। वे उस स्टेशन पर आते हैं, उनके माता-पिता, रिश्तेदार भी वहां आते हैं। वहां गाड़ी नहीं रुकने के कारण उन लोगों को बड़ी परेशानी होती है। वह बड़ा स्टेशन नहीं होने के कारण वहां होटल या अन्य सुविधाएं नहीं हैं। इससे भी यात्रियों को बड़ी परेशानी हो जाती है। इसलिए वहां गाड़ी रुकना जरूरी है। मुझे उत्तर दिया गया कि वहां इतना लोड नहीं है। आप वहां के स्टेशन मास्टर से पूछिये तो आपको पता चलेगा कि वहां काफी विद्यार्थी, उनके माता-पिता और रिश्तेदार आते-जाते हैं जो वहां तीन-तीन, चार-चार दिन रहते हैं। मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि इसकी वहां बड़ी जरूरत है।

वहां से जो पैसेंजर गाड़ी चलती थी उसमें फर्स्ट क्लास डिब्बा होता था। पता नहीं कौन सी एडवायजरी कमेटी के कहने से उसको खत्म कर दिया गया। आप एक-दो स्लीपर लगाते हैं। इस फर्स्ट क्लास को उस गाड़ी से निकाल देने से बम्बई जाने वाले एम० एल० एज० और एम० पीज० को काफी असुविधा हो

गयी है। वहां काफी इंडस्ट्रीज हैं, 10-12 मिल्स हैं और छोटी-छोटी तालुका इंडस्ट्रीज हैं। वहां से अहमदनगर, पुणे, मावमाड़ जाना पड़ता है। उसमें आप फर्स्ट क्लास का डिब्बा लगाएं। उन यात्रियों को इससे सुविधा रहेगी जिनको मनमाड, पुणे और बम्बई जाना पड़ता है और लोगों को भी राहत मिलेगी।

एक बात और मैं दोहराना चाहूंगा कि मनमाड रेलवे स्टेशन इगतपुरी के लिए एक लोकल ट्रेन चलाना जरूरी है। क्योंकि वहां जो दूर की गाड़ियां आती हैं उनसे नजदीक वाले पेसेंजरों को बड़ी तकलीफ होती है। मैंने पिछले बजट में भी मांग की थी कसवारा बोम्बे लोकल ट्रेन चल रही है। नासिक एक पास्ट ग्रोइंग इंडस्ट्रियल सिटी है। मनमाड़ से नासिक आते हैं और अगल-बगल के कई स्थानों के लोग यहां पर आते हैं, इसलिए यहां पर एक लोकल ट्रेन चलाने की बहुत आवश्यकता है। इसको चलाने से वहां के लोगों को बहुत लाभ मिलेगा।

इसी तरह से अहमद नगर-परड़ी बैजनाथ रेलवे लाइन का सर्वे जल्दी पूरा कराइए, यहां पर अगल बगल पहाड़ हैं। बामौरी स्टेशन पर अच्छा काम हो गया है, इसको जल्दी कार्यरूप में परिणत करना चाहिए।

कुड़वारी, लातूर, वाया पिढरपुर का मीटर गेज से ब्राडगेज में कनवर्शन का काम भी शीघ्र कराया जाना चाहिए।

इतना कह कर आपने बोलने का समय दिया इसके लिए धन्यवाद देता हूं।

श्री चन्द्र किशोर पाठक (सिहरसा): उपाध्यक्ष जी, एक अच्छा बजट पेश करने के लिए मैं सिंधिया जी और उनके सहायक मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। आज की स्थिति में इससे अच्छा बजट कोई दूसरा नहीं हो सकता। इसमें एक तरफ सैनानियों को, जवानों को, वृद्धों को, कलाकारों को आदर देते हुए छूट दी गई है और दूसरी तरफ यात्री किराए में भी वृद्धि नहीं की गई है। अखरने वाली बात सिर्फ यह है कि सहूलियतें देने की लिस्ट में स्वतंत्रता सैनानियों को भी संलग्न करना चाहिए था।

कई लोगों ने इस बजट को मध्य प्रदेश का बजट बताया है, यह कहना सिंधिया जी पर गलत आरोप लगाना है। यह सारे हिन्दुस्तान का बजट है, हर प्रदेश का खयाल इसमें रखा गया है, हर प्रदेश को लाइन देने की कोशिश की गई है, इसलिए यह आरोप निराधार और गलत है।

भारतीय रेल विश्व में दूसरे स्थान पर और एशिया में पहले स्थान पर है। यह हजारों मीलों तक फैला हुआ है, सिंधिया जी के समय में इसमें बहुत काम हुआ है, अभी तक इनके समय में हड़ताल नहीं हुई है। राजस्व में वृद्धि हुई है, यात्रियों को लाने ले जाने के प्रतिशत में 19 प्रतिशत की वृद्धि हुई है और माल की ढुलाई में 29 प्रविशत की वृद्धि हुई है, यह सब उनकी कार्य-कुशलता की ही देन है। इसलिए मैं उनको पुनः धन्यवाद देना चाहता हूं।

इस बजट पर बोलते हुए विरोध पक्ष के श्री वासुदेव आचार्य जी ने बहुत तीखे शब्दों में आलोचना की है और साथ-साथ कई सहूलियतों की भी मांग की है। रेलें जहां कोयले से चलती हैं वहां डीजल से चलाई जाएं, जहां डीजल से चलती हैं वहां बिजली से चलाई जाएं, लेकिन भाड़े में वृद्धि की आलोचना की। तो क्या विदेशों से कर्ज लेकर या जय विलास पैलेस बेच कर सिंधिया जी इन सुविधाओं को बढ़ाएगें। अगर कर्ज लेंगे तो उसकी भी आप आलोचना करेंगे। हर विकासशील देश में मूल्य-वृद्धि होती है और यह विकास का प्रतीक है। विपक्षी सदस्यों के बारे में तो एक कहावत याद आती है—चाकर ऐसा चाहिए, मांग तांग कर खाए, पर घर कभी न जाए। टैक्स भी न बढ़ाये, भाढ़ा भी न बढ़ाइए और सारी सुविधाएं भी दीजिए। मुझे यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि विपक्षी नेताओं की स्थिति उस मेमने जैसी है जिसके गले में रस्सी डालकर चलाओं तो भी भाएं बोलेगा, गोदी में लेकर चलो तब भी वह भाएं बोलेगा और कंधे पर रखकर चलो तब भी वह भाएं ही बोलेगा। केवल विरोध करना ही विपक्ष का काम हो गया है। मैं उनको सुझाव दूंगा कि वे

[श्री चन्द्र किशोर पाठक]

रचनात्मक विरोध करें जिससे उनकी प्रतिष्ठा बढ़ेगी। नहीं तो लोग समझेंगे कि इनकी आदत है विरोध करने की इसलिए विरोध कर रहे हैं। जो सुविधा सम्पन्न प्रान्त हैं उनकी तरफ थोड़ा कम ध्यान देकर पिछड़े इलाकों की तरफ अधिक ध्यान दिया जाए। बम्बई से दिल्ली, दिल्ली से कलकत्ता, पटना से दिल्ली, दिल्ली से त्रिवेन्द्रम या त्रिवेन्द्रम से कोचीन आदि जो ट्रेनें चलती हैं उनकी तरफ दो-तीन वर्षों तक उपेक्षा करके जो अधिक पिछड़े हुए क्षेत्र हैं उनकी तरफ दो-तीन वर्ष तक ध्यान ज्यादा दें तो अच्छा दृष्टिकोण होगा। स्वस्थ शरीर वही कहलाता है जिसके सभी अंग स्वस्थ हों। जांग मोटी हो, अंगुली पतली हो, पेट ऊंचा हो और छाती भीतर हो तो वह अस्वस्थ शरीर के लक्षण हैं। इसलिए जो उन्नत इलाके हैं उनकी तरक्की को अगर दो-तीन वर्षों तक रोकना भी पड़े तो रोककर पिछड़े इलाकों की तरफ ध्यान दें। मैं, सहरसा, बिहार से आता हूं जो पिछड़ा क्षेत्र है। वहां की दस किलोमीटर रेल लाइन सन् 37-38 ई० में कोसी नदी में बह गई थी। उस दस किलोमीटर की दूरी को तय करने के लिए वहां के लोगों को निर्मली ब्लाक प्रखंड के हैडक्वार्टर में ढाई सौ-तीन सौ किलोमीटर चार डिस्ट्रीक्ट हेडक्वाटर होते हुए जाना पड़ता है। मैंने बराबर इस लाईन के पुनर्निर्माण की ओर सरकार का ध्यान खींचा है। हसनपुर-सकरी लाईन का सर्वे काफी समय पहले हो चुका है लेकिन आज तक काम शुरु नहीं हुआ। हमारे क्षेत्र में छोटी लाईन है। अपने डिस्ट्रीक्ट मुख्यालय से राजधानी पटना जो ढ़ाई सौ किलोमीटर की दूरी है उसमें 18 घंटे लगते हैं। आपने एक नयी ट्रेन दिल्ली से कटिहार को दी है इसकी बजाय मानसी से फारबीसगंज लाईन का परिवर्तन कर देते तो वहां के लोगों को बहुत ज्यादा सुविधा मिल जाती। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री पीयूष तिरकी (अलीपुरद्वार): उपाध्यक्ष महोदय, क्योंकि समय कम है मैं मंत्री जी का ध्यान मालभाड़े में वृद्धि की ओर दिलाना चाहता हूं जो 11 प्रतिशत है। राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था की खराब दशा के कारण और अन्य घटकों के कारण भी उन्होंने मालभाड़े में वृद्धि की है। सार्वजनिक आलोचना के डर के कारण उन्होंने यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं की है। अतः उन्होंने वित्तीय स्थिति और अन्य बातों पर आरोप लगाते हुए चुपचाप वृद्धि कर दी है।

मैं यह भी उल्लेख करना चाहता हूं कि पूर्वी क्षेत्र के लिए कोई नया प्रस्ताव नहीं है। यह बहुत उपेक्षित क्षेत्र रहा है। क्या आप पूर्वी क्षेत्र के महत्व को जानते हो? यह दिल्ली से दूर है। पूर्वी क्षेत्र विभिन्न देशों भूटान, बंगलादेश, चीन और बर्मा की सीमाओं से घिरा हुआ है।

यह देश का एक महत्वपूर्ण पत्तन है और इस क्षेत्र की ओर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए। गेज बदलने या लाइनों को दोहरा करने या विद्युतीकरण के प्रस्ताव के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है।

पन्द्रह नई गाड़ियाँ चलायी गई हैं। अन्य क्षेत्रों की तुलना में यह बहुत अच्छा क्षेत्र है लाभदायक क्षेत्र है लेकिन इसकी हमेशा सरकार द्वारा उपेक्षा की गई है। जब मंत्री जी ने 15 नई गाड़ियों का प्रावधान किया था तो उन्होंने पूर्वी क्षेत्र के लिए दो नई गाड़ियाँ क्यों नहीं दी मेरी माँग है कि डिब्रूगढ़ से बम्बई तक वाया कटिहार-राँची-सांभलपुर-नागपुर-बम्बई के लिए एक लम्बी दूरी की सीधी रेल चलाई जानी चाहिए। यह माँग लम्बे समय से की जा रही है और मंत्री जी को इस बारे में सोचना चाहिए क्योंकि पूर्वी क्षेत्र को भारत व बम्बई से जोड़ना बहुत महत्वपूर्ण है। अलीपुरद्वार-कूच बिहार से स्यालदह तक एक नई गाड़ी चलाये जाने की भी माँग रही है। यह भी बहुत जरूरी माँग है और मंत्रालय को इस पर विचार करना चाहिए। उन्हें जयन्ती-कूच-बिहार गाड़ी को बहाल करना चाहिए ताकि इस क्षेत्र से डोलोमाइट और वन-उत्पाद विभिन्न स्थानों को भेजा जा सके। अलीपुरद्वार जंक्शन या नया अलीपुरद्वार में नये स्टोर हाऊस बनाये जाने चाहिए ताकि चाय बागान के मालिक अपनी चाय दूसरे स्थानों पर भेज सकें जो अब सड़क के रास्ते से भेजी जा रही है राष्ट्र के

विकास के लिए करोड़ों रुपये की विदेशी मुद्रा कमाने वाले उनके कीमती सामान की सुरक्षा और समय पर न पहुंचाने के कारण उनका रेलवे पर से विश्वास उठ गया है रेलवे अधिक धन कमा सकता है अगर वे चाय बागानों के मालिकों का आर्डर ले। यह प्रस्ताव है कि 575 दूसरे दर्जे के शयनयान और जोड़े जायेंगे। ऐसी आशंका है कि इस क्षेत्र में चलने वाली गाड़ियों में यह शयनयान नहीं लगेंगे क्योंकि हमें हमेशा पुराने शयनयान मिलते है इसीलिए गाड़ियां समय पर नहीं आ रही हैं और पटरियों की स्थिति भी अच्छी नहीं है, स्टेशनों पर भी उचित रख रखाव का प्रबंध नहीं है। वहां पर कोई सुख सुविधा नहीं है। स्टेशनों पर पीने का पानी उपलब्ध नहीं होता है। प्लेटफार्म की स्थिति अच्छी नहीं है। वहां पर पर्याप्त विश्रामग्रह नहीं है और उनमें उपलब्ध फर्नीचर भी अच्छा नहीं है इसे बदलने के लिए क्या कहें बल्कि यह तो शर्म की बात है।

आपने दूसरे दर्जे के यात्रियों को गद्देदार कुर्सियां देने का आश्वासन दिया था। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में शायद हमें उसके लिए 100 वर्षों तक इन्तजार करना पड़ेगा। इस वर्ष के बजट में ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

पूर्वोत्तर रेलवे सीमा में बहुत से नैमित्तिक श्रमिक है। यह आश्वासन दिया गया था कि इन नैमित्तिक श्रमिकों को पूर्णकालिक रेलवे कर्मचारी बना दिया जायेगा। 20-30 वर्ष बीत गये है लेकिन उन पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। वे अभी भी नैमित्तिक श्रमिक है और उन्हें पूरा वर्ष कार्य नहीं मिल रहा है। अनुकम्पा के आधार पर भी नौकरी नहीं दी जा रही है। प्राकृतिक मृत्यु अथवा सेवा में मृत्यु होने पर भी रिक्तियां नहीं भरी जा रही हैं और इसके विपरीत कई मामलों में पद समाप्त किए जा रहे हैं। अतः रेलवे में बेरोजगारी बढ़ रही है।

रेलवे कर्मचारियों के लिए किसी प्रकार की सुविधाओं का उल्लेख नहीं है। यहां तक कि उनमें से कुछ लोग बिना क्वार्टर प्राप्त किये ही सेवानिवृत्त हो जाते हैं और उन्हें काफी नुकसान होता है। रेलवे को अपने कर्मचारियों को कम से कम पांच या दस वर्षों के लिए क्वार्टर दे दिया जाना चाहिए और उन्हें अन्य सभी सुविधांए दी जानी चाहिए। अन्यथा वे रेलवे में काम क्यों कर रहे हैं? स्वाभाविक रूप से जो कर्मचारी लम्बे समय तक सेवा करता है उसे कुछ लाभ दिये जाने चाहिएं। भली प्रकार जीवन व्यतीत करने के लिए उन्हें क्वार्टर दिया जाना चाहिए।

एक बार फिर मैं कहता हूं यह शर्म की बात है सदस्यों द्वारा माँग किये जाने के बावजूद भी पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे की ओर कुछ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं मंत्री जी से अन्य क्षेत्रों की तुलना में इस क्षेत्र को भी कुछ नई रेलवे लाइनें दिये जाने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

श्री सलाउद्दीन (गोड्डा): माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं रेल बजट 1989-90 का स्वागत और समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। इस अवसर पर मैं रेल मंत्रालय और रेल परिवार को बधाई देना चाहता हूं और मुझे आशा है कि हमारे सामने जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उससे पूरे देश के लोगों को एक नया आसरा बंधा है तथा लोग पूरे तौर से इस बात पर विश्वास करने लगे हैं कि भारतीय रेलवे में क्रान्तिकारी प्रगति हुई है, विकास हुआ है। मैं तो यहां तक कहूंगा कि आम जनता में यह राय बन गयी है कि रेलवे निस्संदेह प्रगति को दौड़ में सबसे आगे है। हमारे सामने कितनी मुश्किलें आयीं, एन०ई० रीजन में पिछले दिनों बाढ़ आयी, कुछ हिस्सों में सूखा भी पड़ा परन्तु रेलवे ने वार-फुटिंग पर काम करके लोगों को राहत पहुंचायी और जो बाढ़ में लाइनें बह गयी थी, उन्हें भी दिन-रात काम करके रैस्टोर किया।

समय की कमी के कारण मैं निर्णय नहीं ले पा रहा हूं कि रेलवे बजट पर कुछ बोलूं या अपने क्षेत्र की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करू। हमारे देश में जो विकास की गति होनी चाहिये, उसमें हमें कभी कभी दूसरी तरफ भी सोचना पड़ता है। जहां तक रेलवे में इलैक्ट्रिफिकेशन का सवाल है, आजादी

[श्री सलाउद्दीन]

के 40 साल बाद भी हम केवल 13 परसेंट तक ही पहुंचे हैं। नई रेलवे लाइनें बिछाने में हमारी जो गति होनी चाहिये, उसमें भी हम बहुत पीछे हैं। इसमें हमारी जो कमी है, उसे मैं स्वीकार करता हूं।

हमारे यहां इलैक्ट्रिफिकेशन के साथ साथ ट्रैक की रिन्युअल का काम भी हुआ है, जिसके लिये मैं रेल मंत्रालय को विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूं।

बिहार में हमारे सामने कई प्रश्न आये, और रेलों के मामले में बिहार को जो हिस्सा मिलना चाहिये था, बिहार में जितने विकास के काम होने चाहिये, वे नहीं हो पाये। आज बिहार में कुल 5,305 रूट किलोमीटर रेलवे का ट्रैक है। यदि हम नेशनल ऐवरेज से उसकी तुलना करें, तो वह बहुत कम नहीं कहा जा सकता परन्तु जब हम दूसरे दृष्टिकोण से देखते हैं, बिहार की ज्योग्राफिकल कण्डीशन्स के हिसाब से देखते है, नौर्थ बिहार और साउथ बिहार, दोनों के बीच में गंगा नदी है जो उसे दो हिस्सों में बांटती है, उसकी आबादी के दृष्टिकोण से देखें तो बिहार में रूट किलोमीटर कम है, मैं समझता हूं कि इसे और आगे बढ़ाया जाना चाहिये। रेलवे में जो एस॰ सी॰ टी॰ सी॰ का कोटा होना चाहिए था, मुझे इस बात पर बहुत ही गर्व है कि रेलवे ही एकमात्र संस्था है जिसने आणाक्षण की इस नीति को पूरे तौर पर लागू किया है। मैं समझता हूं कि 18.61 परसैंट रेलवे में शिड्यूल्ड कास्ट्स के कर्मचारी हैं। 5.24 परसैंट शिड्युल्ड ट्राइब्ज़ को रेलवे में आरक्षण दिया गया है। रेलवे मंत्रालय ने आरक्षण की नीति का जिस तरीके से पालन किया है, उससे दूसरे मंत्रालयों को भी सबक सीखना चाहिए, इसको फालो करना चाहिए।

एम्प्लायमैंट का जहां तक सवाल है, 1987 में 16,11,486 हमारे कर्मचारी थे और 1988 में ये बढ़कर 16,17,613 हो गए इस तरह हमारी बढ़ोत्तरी 6,127 कर्मचारियों की हुई है। बढ़ोतरी का जो फिगर दिया गया है, इसमें हमारे वर्कशाप में जो मजदूर काम कर रहे हैं, नए कारखाने खुले हैं, उनकी नई नियुक्तियों का फिगर इसमें जोड़ दिया गया है।

मैं बहुत ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, अपने क्षेत्र की बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं तीन सालों से एक मांग करता आ रहा हूं कि बिहार में संथाल परगना सबसे पिछड़ा क्षेत्र है, उसके नाम से ही पता लगता है कि वहां संथालों की आबादी है लेकिन उसके डिविजनल हैडक्वाटर दुमका को अभी तक रेल लाइन से नहीं जोड़ पाए हैं। मैं मांग करता हूं कि इस पर पूरी ईमानदारी से विचार किया जाए।

एन॰ टी॰ पी॰ सी॰ की लाइन का लाल भटिया से फरक्का तक तो हम इस्तेमाल कर सकते हैं लेकिन अगर गुड्डा तक इसको बढ़ा सकें तो हमारा मकसद पूरा हो सकता है। वहां रेलगाड़ी चलाएं और एन॰ टी॰ पी॰ सी॰ के साथ समझौता करते हैं तो उस लाइन का हम इस्तेमाल कर सकते हैं। यह हमारा एक प्रस्ताव है और मैं समझता हूं कि रेल मंत्रालय जरूर इस पर विचार करेगा।

हमारे यहां स्टीम लोको का एक शैड था, वह खत्म हो गया। मैं चाहता हूं कि हमारे यहां एक डीज़ल शैड दिया जाए ताकि जो पिछड़े हुए इलाके में हमें पोलिटिकल धक्का लगा हुआ है, अगर यह वर्कशाप आप हमें दे देंगे तो हम उस पोलिटिकल धक्के से अपने को रेस्टोर कर सकते हैं।

एम्प्लायमैंट के मामले में आप रेलवे में एक आइडिएंटी पहचान करें कि जो एम्प्लाई रेलवे से रिटायर कर गए हैं, कम से कम उनके घर से एक लड़के को आप रेलवे में जरूर रखें।

अपनी बात खत्म करने से पहले मैं आपको कहना चाहूंगा कि हमारे मधुपुरा-जगदीशपुर स्लीपर फैक्टरी में लोकल आदमी रखे जाऐ। अभी वहां पर बाहर के लोगों को लाते हैं। मैं वहां का रहने वाला हूं, प्रतिनिधि हूं इसलिए चाहता हूं कि वहां पर लोकल लोगों को रखा जाए।

[अनुवाद]

***श्री वी॰ कृष्ण राव** (चिकबल्लापुर): उपाध्यक्ष महोदय, मै तहेदिल से वर्ष 1989-90 के

*मूलतः कन्नड में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

रेलवे बजट का समर्थन करता हूं। मेरे बहुत से सहयोगियों ने पहले ही यह उल्लेख कर दिया है कि यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इसके अतिरिक्त, बुजुर्गों, खिलाड़ियों अर्जुन पुरस्कार विजेताओं और अन्य लोगों को बजट में काफी रियायते दी गई हैं। मैं माननीय मंत्री से आग्रह करूंगा कि बुजुर्ग व्यक्तियों की पत्नियों को भी ये रियायतें दी जानी चाहिए।

मैं अपनी रेलवे प्रणाली की तुलना जापान और अन्य देशों की रेलवे प्रणाली से नहीं करना चाहता। मैं केवल यह आग्रह करता हूं कि रेल यात्रियों के लिए न्यूनतम सुविधाओं की व्यवस्था की जानी चाहिए।

रेलगाड़ियों में दिया जाने वाला खाना अच्छा नहीं होता। पेयजल सुविधा भी संतोषजनक नहीं होती। अधिकांश डिब्बे गन्दे होते हैं। मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वे इन मूल समस्याओं की जांच करें और मूल सुविधाओं की व्यवस्था करके रेल यात्रियों की सहायता करें।

रेल मंत्रालय द्वारा दक्षिण भारत, विशेष रूप से कर्नाटक की उपेक्षा की गई है। अब नई रेल लाइनों की स्वीकृति दी गई है। बजट में किसी भी लाइन के विद्युतीकरण की कोई गुंजाइश नहीं है। कर्नाटक में कोई नया रेल विकास संबंधी कार्य शुरू नहीं किया गया है। वास्तव में माननीय मंत्री से कई बार अनुरोध करने पर भी काफी समय से लम्बित पड़े कार्यों को पूरा नहीं किया गया है।

बंगलौर और हैदराबाद के बीच की रेल लाइन सबसे अधिक महत्वपूर्ण और भीड़ भाड़ वाली है। इन दोनों शहरों का विकास तेजी से हो रहा है और इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में विलम्ब करने से कई उलझने उत्पन्न होंगी। अब नई दिल्ली और बंगलौर के बीच चलने वाली कर्नाटक एक्सप्रैस काफी लम्बी दूरी तय करके बरास्ता गुन्टाकल, वाडी चलती है। यदि इसे करनूल के रास्ते चलाया जाये तो लगभग 250 किलोमीटर की दूरी को कम किया जा सकता है।

मैसूर-बंगलौर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम अभी तक स्वप्न ही बना हुआ है। वास्तव में पूर्व आकलन के अनुसार, इस लाइन को वर्ष 1978 तक ही पूरा कर लिया जाना चाहिए था। चालू बजट में इसके लिए 17 करोड़ रुपये की धनराशि आबंटित की गई है और इसे पूरा करने में 6 वर्ष और लग सकते हैं। अतः बड़ी लाइन में बदलने के इस कार्य के लिए आबंटन को बढ़ाना आवश्यक है।

बंगलौर-मिराज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य भी काफी समय से लम्बित पड़ा है। यह लाइन उत्तर भारत और दक्षिण भारत के बीच एक सम्पर्क लाइन है। अतः इसे यथा-शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

चित्रदुर्ग और रायदुर्ग तथा चामराजनगर और सत्यमंगलम के बीच की रेल लाइनों के कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है।

मेरे चुनाव क्षेत्र में एक बहुत पुरानी छोटी रेल लाइन है। यह लाइन बंगलौर और जौलारपेट के बीच बरास्ता चिकबल्लापुर है। इस लाइन पर चलने वाली गाड़ी एक खिलौने जैसी है। बच्चों के लिए इसमें बैठकर खेलना लाभकारी है। इस रेलगाड़ी से केवल वही लोग यात्रा कर सकते हैं जिन्हें कोई काम नहीं है। मेरे चुनाव क्षेत्र में भारी मात्रा में आलू उगाया जाता है और इसे देश के विभिन्न भागों तथा रंगून और अन्य देशों में भेजा जाता है। किसानों को प्रतिदिन सैकड़ों वैगनों की आवश्यकता पड़ती है। वर्तमान समय में उन्हें प्रतिदिन लाखों रुपये की हानि हो रही है। अतः मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूं कि इस मामले की गम्भीरतापूर्वक जांच की जाये और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के इस कार्य को तुरंत पूरा किया जाये।

[श्री बी० कृष्ण राव]

के०जी०एफ०—बंगारपेट लाइन को भी बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। बंगलौर और कलकत्ता के बीच कोई सीधी गाड़ी नहीं है कर्नाटक के लोगों को मद्रास जाकर कलकत्ता के लिए अन्य गाड़ी पकड़नी पड़ती है। अतः बंगलौर और कलकत्ता के बीच तुरंत ही सीधी रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। बंगलौर और वाराणसी के बीच भी एक सीधी गाड़ी चलाई जानी चाहिए क्योंकि हजारों कन्नड़ भाषी लोग प्रतिदिन पवित्र स्थल की यात्रा करना चाहते हैं।

बंगलौर और बम्बई के बीच चलने वाली उद्यान एक्सप्रैस में दो इंजन लगवाने की भारी मांग की गई है। उद्यान एक्सप्रैस द्वारा यात्रा को सुनिश्चित करने के लिए हमें कम से कम दो महीने पहले अपनी टिकटें आरक्षित करानी होती हैं।

कुप्पम और व्हाइटफील्ड के बीच लाइन को दोहरा बनाने का कार्य तुरन्त पूरा किया जाना चाहिए। इसी प्रकार बंगलौर और जोलारपेट के बीच की लाइन के विद्युतीकरण का कार्य यथासंभव शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए।

पहले बंगलौर में एक महाप्रबन्धक होता था। परन्तु अब वहां केवल एक मुख्य अभियन्ता ही है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि बंगलौर में एक महाप्रबन्धक को नियुक्त किया जाये।

यह एक दुर्भाग्य की बात है कि हमारे राज्य को अलग-अलग हिस्सों में बांट दिया गया है तथा प्रत्येक भाग अलग-अलग रेल जोनों में मिला दिया गया है। राज्य का एक भाग दक्षिण-पूर्व क्षेत्र में आता है तो दूसरा भाग दक्षिण-मध्य क्षेत्र में आता है। अतः मैं यह मांग करता हूं कि बंगलौर में दक्षिण-पश्चिम रेलवे जोन की स्थापना की जानी चाहिए। वर्तमान समय में कन्नड़भाषी लोगों को चतुर्थ श्रेणी की नौकरियां भी नहीं मिल रही हैं। राज्य के अधिकांश लोग इस मामले को लेकर उत्तेजित हैं। अतः बंगलौर में दक्षिण-पश्चिम जोन की स्थापना अति आवश्यक है।

महोदय, मैं एक बार फिर रेलवे बजट का स्वागत करता हूं और मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं तथा इन शब्दों के साथ मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूं।

श्री अशोक शंकर राव चव्हाण (नांदेड) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थ करता हूं। सामान्य व्यक्तियों में यह संतुष्टि है कि इस वर्ष यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है तथा दैनिक उपयोग और उपभोग की वस्तुओं के माल भाड़े में की गई 11 प्रतिशत की वृद्धि से छूट दी गई है। रेलवे ने अच्छे कार्य-निष्पादन की अपनी प्रसिद्धि को बनाये रखा है। उन्होंने भार क्षमता उपयोग में विश्व भर में अग्रणी होने की अपनी प्रतिष्ठा को बनाये रखा है। विशेष रूप से आर० आई० टी० इ० एस० का कार्य-निष्पादन उत्तम रहा है। इसी प्रसिद्धि के कारण उसे कड़ी प्रतियोगिता के बावजूद भी अन्तर्राष्ट्रीय ठेके प्राप्त करने में सफलता मिली है।

मैं विशेष रूप से मराठवाड़ा क्षेत्र की समस्याओं का उल्लेख करना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र में औरंगाबाद, परभनी, जालना, नान्देड, बीड, उस्मानाबाद और लातूर जिले सम्मिलित हैं। मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि हमारे क्षेत्र में अभी तक कोई राजमार्ग नहीं है। केवल उस्मानाबाद के कुछ भाग से होकर एक राजमार्ग का छोटा सा हिस्सा गुजरता है। इसके साथ ही निजाम के समय जो रेल लाइन बिछाई गई थी वह मनमाड, औरंगाबाद, जालना, परभनी और नान्देड से होकर सिकन्दराबाद तक जाती है। यह लाइन निजाम के समय बिछाई गई थी और उस समय से लेकर आज तक इस क्षेत्र में कोई विशेष सुधार नहीं किया गया है। यह लाइन एक छोटी लाइन है जिसके कारण औद्योगिक प्रगति भी बहुत धीमी है। मनमाड में सामान का वाहनांतरण होता है। इसके साथ ही यात्रियों का रात्रि के 12 बजे बम्बई से मराठवाडा और मराठवाडा से बम्बई जाना एक दयनीय स्थिति है। उन्हें अपनी रेलगाड़ी बदलकर मराठवाडा अथवा बम्बई की ओर जाने

वाली रेलगाड़ी पकड़नी होती है। मध्य रात्रि को 12 बजे यह वास्तव में एक दयनीय स्थिति होती है। लोगों को आरक्षण कराने के लिए भागना पड़ता है। जब किसी कारणवश रेलगाड़ियां लेट हो जाती हैं तो यात्री पुष्टिकृत आरक्षण के बिना कई घंटों तक असहाय हो जाते हैं।

कुछ वर्षों पहले किये गये सामाजिक आर्थिक सर्वेक्षण से यह पता लगता है कि मनमाड और अन्य स्थानों पर वाहनांतरण के कारण मराठवाड़ा के किसानों को बम्बई तथा अन्य महानगरों में भेजे जाने वाले अपने सामान का लाभ लगभग 15 प्रतिशत कम मिलता है। इसके अलावा, ये सामान जल्दी नष्ट होने वाला होता है। अतः मैं यह कहूंगा कि इस क्षेत्र के भावी विकास के लिए मराठवाडा क्षेत्र की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना बहुत अनिवार्य है।

इस लाइन की ओर कुछ ध्यान देने के लिए मैं माधवराव जी को धन्यवाद दूंगा। पिछले दो-तीन वर्षों के दौरान कुछ महत्वपूर्ण निर्णय लिये गये हैं। जैसे हाल ही में नान्देड-मनमाड एक्सप्रैस गाड़ी का उद्घाटन किया गया है। इसके साथ ही इस क्षेत्र के कुछ रेलवे स्टेशनों में कुछ सीमा तक सुधार कार्य किया गया है। नान्देड में एक रेलवे डिविजन की अनुमति दी गई है। महाराष्ट्र सरकार को ऋणपत्र जारी करने की अनुमति देने के प्रश्न पर हाल ही में रेल मंत्री, योजना मंत्री, वित्त मंत्री और महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री की एक संयुक्त बैठक हुई थी। मैं नहीं जानता कि क्या इस बात को सैद्धान्तिक तौर पर स्वीकृत किया गया है अथवा नहीं। परंतु मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री द्वारा दिये जाने वाले अन्तिम उत्तर में हमें इस बारे में सूचना मिलेगी कि ऋणपत्र जारी करने के प्रश्न पर वे क्या करने जा रहे हैं। 354 किलोमीटर लम्बी मनमाड-औरंगाबाद-परभनी-पारली-वैजनाथ और परभनी-पूर्णा-मुदखेड-अदिलाबाद लाइनों पर काम की गति बहुत धीमी है। मनमाड-औरंगाबाद-परभनी-पारली-वैजनाथ; परभनी-पूसा-मुदखेड-अदिलाबाद; अदिलाबाद-पिम्पालखुट्टी लाइनों की कुल लागत इस समय 264 करोड़ रुपये है। इस वर्ष मनमाड से पारली वैजनाथ लाइन के लिए केवल 15 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है और परभनी-अदिलाबाद लाइन के लिए केवल 1 हजार रुपये की नाम मात्र की राशि दी गई है। यह संपूर्ण राशि मात्र 20 करोड़ और 1 हजार रुपये का अनुदान है। इस गति से इस संपूर्ण लाइन को पूरा करना बहुत कठिन होगा। मैं जानता हूं कि संसाधनों की कमी है। मैं यह भी अच्छी तरह जानता हूं कि यदि धन उपलब्ध नहीं कराया जाता तो इस लाइन को जल्द ही पूरा करना संभव नहीं है। इस प्रकार, प्रतिवर्ष 10 या 15 करोड़ रुपये देने से परियोजना की कुल लागत में और भी वृद्धि होगी। परियोजना की लागत पहले ही बढ़कर 264 करोड़ रुपये हो चुकी है। इस समस्या का एक अच्छा समाधान यह है कि राज्य सरकार को ऋणपत्र जारी करने की अनुमति दे दी जाये जिसके द्वारा इस संपूर्ण राशि को एकत्रित किया जा सके और इसके लिए एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाने की आवश्यकता है तथा उसमें क्षेत्र के लोगों के प्रति यह वचनबद्धता होनी चाहिए कि इस कार्य को अमुक समय में पूरा कर लिया जायेगा, और उसमें यह भी उल्लेख होना चाहिए कि कितनी धनराशि का आवंटन किया जायेगा। ऐसा केवल तभी संभव है जब ऋणपत्र जारी करने की अनुमति दे दी जाये।

इस लाईन को शीघ्र पूरा करने का एक और कारण यह है कि इस समय पारली थर्मल पावर स्टेशन और नासिक थर्मल पावर स्टेशन के लिए कोयला बलहारशाह, सिकंदराबाद और पारली के रास्ते आता है। यदि आदिलाबाद-नान्देड-परभनी-पारली बड़ी लाईन को यथा शीघ्र बिछा दिया जाता है तो इससे लगभग 50 प्रतिशत दूरी कम होगी। यदि ऋणपत्र जारी करने की अनुमति दी जाती है तो मैं समझता हूं कि महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड भी लागत-भागेदारी फार्मूला के आधार पर इसमें भागीदार बन सकता है क्योंकि इससे उस राज्य बिजली बोर्ड को भी लाभ होगा। अतः राज्य सरकार और केन्द्रीय सरकार की भागेदारी अति उपयोगी होगी। मैं समझता हूं कि इस लाइन को पूरा करने के लिए संसाधन जुटाने का यही एकमात्र तरीका है। मैं एक

[श्री अशोक शंकरराव चव्हाण]
अन्य बात का उल्लेख करना चाहूंगा कि आपने निजामाबाद और सिकन्दराबाद के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाई है। मैं यह अनुरोध करूंगा कि इस नई रेलगाड़ी को नान्देड तक बढ़ाया जाये, जहां तक पहुंचने में निजामाबाद से केवल 1-1/2 घन्टा लगता है। नान्देड़ महाराष्ट्र का एक सीमावर्ती जिला होने के कारण, इस क्षेत्र के लोग भी हैदराबाद की ओर जा सकते हैं यदि यह रेल गाड़ी नान्देड तक बढ़ा दी जाती है।

मंत्री ने नान्देड में एक विभाग कार्यालय की स्वीकृति भी दे दी है और कोई 200 एकड़ भूमि प्राप्त करने का काम भी हो रहा है। मैं निवेदन करता हूं कि 45 लाख से 50 लाख रुपये की राशि का आवंटन किया जाए क्योंकि कलक्टरी और रेल अधिकारियों ने जो मूल्यांकन किया है उसके अनुसार 200 एकड़ की पूरी भूमि प्राप्त करने के लिए लगभग 50 लाख रुपये चाहिए। मैं निवेदन करता हूं कि अपेक्षित राशि की मंजूरी दे दी जाए ताकि भूमि का अधिग्रहण हो सके और नान्देड में विभागीय कार्यालय के निर्माण का पहला चरण आरंभ हो।

दूसरा मुद्दा जिसकी ओर ध्यान देना है यह है कि मराठवाड़ा में दक्षिण मध्य रेल के डिब्बे बहुत पुराने हैं। इनको बदल दिया जाना चाहिए। और इन में गद्दे लगने चाहिए महाराष्ट्र के इस भाग को बहुत पुराने डिब्बे दिए जाते हैं। अच्छे डिब्बे आंध्र प्रदेश के अन्य भागों में भेज दिए जाते हैं।

2.00 म॰ प॰

मैं निवेदन करता हूं कि हमारे क्षेत्र के लिए जो डिब्बे हैं उनमें उचित गद्दों की व्यवस्था होनी चाहिए।

इस खंड में अधिकतर आंध्र प्रदेश के लोगों को नियुक्त किया जाता है। जबकि महाराष्ट्र के लोगों को रेलवे में सेवा करने का कोई अवसर नहीं दिया गया है। मैं निवेदन करता हूं कि इस पर विचार किया जाए।

मराठवाड़ा से बम्बई जाने वाले यात्रियों को पंचवटी एक्सप्रैस की दो-मंजिला गाडी में स्थान दिया जाता है। मैं सुझाव देता हूं कि लम्बी दूरी को जाने वाले यात्रियों को पंचवटी एक्सप्रैस में एक मंजिले में ही स्थान दे दिया जाए।

साथ ही, आप को यह जानकर आश्चर्य होगा कि मनमाड और सिकंदराबाद के बीच मीटर गेज लाइन पर खान-पान की कोई सुविधा नहीं है। मैं निवेदन करता हूं कि कम से कम कुछ गाड़ियों में खान-पान सुविधाएं भी उपलब्ध की जाए।

[हिन्दी]

श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी (हैदराबाद) : डिप्टी स्पीकर साहब, हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने जो बजट पेश किया है, वह इलेक्शन का बजट है और उन्होंने कुछ लोगों को रियायतें देकर बहुत कुछ हासिल कर लिया है। जब कल हमारे रेलवे के डिप्टी मिनिस्टर साहब तकरीर कर रहे थे, तो हमें उनकी तकरीर सुनना और समझना मुश्किल हो रहा था और बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उनकी तकरीर इतनी ज्यादा हिन्दी और संस्कृत आमेज थी कि हम उसको न समझ सके। इस सिलसिले में मुझे गालिब का एक शेर याद आता है:

कुछ न समझे खुदा करे कोई
बक रहा हूं जनून में क्या क्या
कुछ न समझे खुदा करे कोई।

यह शेर गुनगुनाते हम उठ कर चले गयें। इस शेर की आप भी दाद देंगे क्योंकि यह बहुत अच्छा शेर है।

बहरहाल मुझे यह कहना है और क्योंकि आप वक्त ज्यादा नहीं देते हैं, मैं सिर्फ आन्ध्र प्रदेश के बारे में कहना चाहूंगा। सवाल यह पैदा होता है कि आप ने आन्ध्र प्रदेश के लिए क्या दिया। सिटी हैदराबाद के अन्दर आप एक ओवर ब्रिज का काम कर रहे हैं लेकिन मैं चाहूंगा कि उसके बनाने की आप टाइम लिमिट करें। आप कब तक उसको पूरा करेंगे। क्या आप उस को 1990 में करेंगे या 1995 में करेंगे। उसके न बनने से लोगों को इतनी तकलीफ़ हो रही है कि लोग यह कहने पर मजबूर हो गये हैं कि अरे इससे तो पहले ही अच्छे थे, तकलीफ़ से चले तो जाते थे लेकिन अब जा भी नहीं सकते क्योंकि रास्ते बंद कर दिये गये हैं। जहां आप ने काम करने के लिए हाथ डाला, वहां पर लोगों को मुसीबत में फँसाते गये। सिटी हैदराबाद में जहां ओवरब्रिज होना चाहिए। वहां आप बनाते नहीं हैं। हैदराबाद हिन्दुस्तान का इतना बड़ा शहर है लेकिन अफ़सोस है कि उस पर आप तवज्जह नहीं देते हैं। जहां आप ओवरब्रिज बना रहे हैं, वहां के लिए आप को पहले मालूम कर लेना चाहिए था कि यह जमीन मिल सकती है या नहीं। बखाराबाद में दो दो घंटे और चार चार घंटे ट्रेफिक रुका रहता है और उससे लोगों को बड़ी तकलीफ़ होती है। आप ने जहां ओवरब्रिज बनाना शुरू किया, वहां के लोग हाई कोर्ट में चले गये और उन्होंने केस कर दिया और वह केस तीन वर्ष से चल रहा है लेकिन उसका तस्फिया होता नज़र नहीं आता, जिसकी वजह से लोगों को काफ़ी तकलीफ़ हो रही है। आप का रेलवे डिपार्टमेंट क्या कर रहा है। जहां पर 75 परसेन्ट आबादी रहती है, वहां के लोगों को नामपल्ली स्टेशन की बजाए सिकन्दराबाद स्टेशन जाना पड़ता है और जो ट्रेनें दिल्ली को जाती हैं या बम्बई को जाती हैं, उनके लिए सिकन्दराबाद जाना पड़ता है, जहां पर 25 परसेन्ट आबादी है और जहां की 75 फ़ीसदी आबादी है, वहां पर नामपल्ली में स्टेशन तो है लेकिन उनको टिकट के लिए सिकन्दराबाद जाना पड़ता है। क्योंकि वहां से आपने गाड़ी शुरू की है। इसके अलावा सिकन्दराबाद के लिए जो कोटा है वह ज्यादा है और जहां 75 परसेन्ट आबादी रहती है, वहां कम है। उसके लिए आप को ज्यादा कोटा देना चाहिए। लोगों को एक घंटा ट्रेफिक के अंदर से गुजरना पड़ता है। आखिर यह कौन-सा जुल्म है हमारी समझ में नहीं आता। यह वहां का हाल है।

दूसरी तरफ रेलवे की पटरियों का यह हाल है कि जब ट्रेन दौड़ने लग जाती है और उनमें इतने पेसजर चलने लगते हैं तो ऐसा लगता है कि कोई नाचने वाली कमर को मटका रही हो। यह रेल नहीं चल रही है।

आजकल अजीबोकिस्म के डिब्बे बनाये जा रहे हैं। निजाम के जमाने में जो बोगियां बनायी जाती थीं उनमें आदमी आराम से सफर कर सकते थे। लेकिन आज जो बोगियां बनायी जाती हैं तो उनके बाथरूम में आप बैठ नहीं सकते क्योंकि जिस्म आपका बाथरूम की दीवार से लग जाता है। उनमें पानी के जो नलके लगे होते हैं उनको खोलने के लिए पहलवान की सी ताकत चाहिए। पहलवान की ताकत से अगर आप उसको दबाएं तो उसमें से पानी आता है। ये ऐसी मामूली मामूली चीज़ें हैं जिनके लिए मुसाफिरों को तकलीफ होती है। बाथरूम में जो सावर लगे होते हैं उनसे बूंद बूंद कर पानी टपकता रहता है। कोई मुंह धोने जाए तो वह पैर से लेकर सिर तक सारा भीग जाता है। आपकी जो ऊपर की बर्थ होती हैं उन पर कीड़े रहते हैं। उन कीड़ों का यह मेरे सिर पर निशान है। यह आपकी रेलों का तोहफा है।

आप इन चीजों को दुरस्त नहीं कर सकते क्योंकि मिनिस्टर साहब अगर रेलों से सफर करें तो उनको पता चले। वे तो बजाए रेलों के हवाई-जहाज से सफर करते हैं (व्यवधान) एकाध मर्तबा करने से कुछ नहीं होता। हमेशा करें तो लोगों की परेशानियां आपके सामने आएं। रेलों के अंदर पानी नहीं होता, सफाई नहीं होती। आपके लिए जो बोगीज बनायी जाती हैं वे उमदा किस्म की बोगीज बनायी जाती हैं। वैसी बोगीज

आम लोगों के लिए नहीं बनायी जाती। इस तरह की बातें काबिले तारीफ नहीं कही जा सकती। आप अंदाजा कीजिए कि किस तरह से मुसाफिरों को तकलीफ हो रही है।

[2.08 म०प०]

(श्री शरद दिघे पीठासीन हुए)

आप इन सब बातों पर गौर करें। आपने उसी तरह से घंटी बजा दी है जिस तरह से रेलों में बजती है। बहरहाल मैं आपका मशकूर हूं कि आपने मुझे अपनी बातें कहने का वक्त दिया। आप मेरी बातों पर तवज्जो दीजिये, तभी मसले हल हो सकते हैं शुक्रिया।

شری سلطان صلاح الدین اویسی (حیدرآباد) : ڈپٹی اسپیکر صاحب ہمارے ریلوے منسٹر صاحب نے جو بجٹ پیش کیا ہے وہ الیکشن کا بجٹ ہے اور انہوں نے کئی لوگوں کو رعایتیں دے کر بہت کچھ حاصل کر لیا ہے ۔ جب کہ ہمارے ریلوے کے ڈپٹی منسٹر صاحب تقریر کر رہے تھے تو ہمیں ان کی تقریر سننا اور سمجھنا مشکل ہو رہا تھا اور بڑے افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ ان کی تقریر اتنی زیادہ ہندی اور سنسکرت آمیز تھی کہ ہم اس کو نہ سمجھ سکے ۔ اس سلسلے میں مجھے غالب کا ایک شعر یاد آتا ہے ۔ ۔

"بک رہا ہوں جنون میں کیا کیا
کچھ نہ سمجھے خدا کرے کوئی ۔"

یہ شعر گنگناتے ہم اٹھ کر چلے گئے ۔ اس شعر کی آپ بھی داد دیں گے کیونکہ یہ بہت اچھا شعر ہے ۔

بہر حال مجھے یہ کہنا ہے اور کیونکہ آپ وقت زیادہ نہیں دیتے ہیں میں صرف آندھرا پردیش کے بارے میں کہنا چاہوں گا ۔ ۔ سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ آپ نے آندھرا پردیش کیلئے کیا دیا ۔ سٹی حیدرآباد کے اندر آپ ایک اوور برج کا کام کر رہے ہیں لیکن میں جاننا چاہوں گا کہ اس کے بنانے کیلئے آپ ٹائم لمٹ کریں ۔ آپ کب تک اس کو پورا کریں گے ۔ کیا آپ اس کو سنہ ۱۹۹۰ء میں کریں گے یا سنہ ۱۹۹۵ء میں کریں گے ۔ اس کے نہ بننے سے لوگوں کو اتنا تکلیف ہو رہی ہے کہ لوگ یہ کہنے پر مجبور ہو گئے ہیں کہ اس سے تو پہلے ہی اچھے تھے تکلیف سے چلے تو جاتے تھے لیکن اب جا بھی نہیں سکتے کیونکہ راستے بند کر دئیے گئے ہیں ۔ جہاں آپ نے کام کرنے کے

لئے جائداد ۱۷ وہاں پر لوگوں کو مصیبت میں پھنسائے گئے - سٹی حیدر آباد میں جہاں اوور برج ہونا چاہئے وہاں آپ بناتے نہیں ہیں - حیدر آباد ہندوستان کا اتنا بڑا شہر ہے لیکن افسوس ہے کہ اس پر آپ توجہ نہیں دیتے ہیں - جہاں آپ اوور برج بنا رہے ہیں وہاں کے لئے آپ کو پہلے معلوم کر لینا چاہئے تھا کہ وہ زمین مل سکتی ہے یا نہیں - ہمارا آباد میں دو دو گھنٹے چار چار گھنٹے ٹریفک رکا رہتا ہے اور اس سے لوگوں کو بڑی تکلیف ہوتی ہے - آپ نے جہاں اوور برج بنانا شروع کیا وہاں کے لوگ ہائی کورٹ میں چلے گئے اور انہوں نے کیس کر دیا اور وہ کیس تین سال سے چل رہا ہے لیکن اس کا تصفیہ ہوتا نظر نہیں آتا جس کی وجہ سے لوگوں کو کافی تکلیف ہو رہی ہے - آپ کا ریلوے ڈیپارٹمنٹ کیا کر رہا ہے - جہاں پر ۷۵ فیصد آبادی رہتی ہے وہاں کے لوگوں کو ناما پلی اسٹیشن کے بجائے سکندرہ آباد اسٹیشن جانا پڑتا ہے اور جو ٹرین دلّی کو جاتی ہیں یا بمبئی کو جاتی اُن کیلئے سکندرہ آباد جانا پڑتا ہے جہاں پر ۲۵ فیصد آبادی ہے اور جہاں کی ۷۵ فیصدی آبادی ہے وہاں پر ناما پلی میں اسٹیشن تو ہے لیکن ان کو ٹکٹ کے لئے سکندرہ آباد جانا پڑتا ہے کیونکہ وہاں سے آپ نے گاڑی شروع کی ہے - اس کے علاوہ سکندرہ آباد کیلئے جو کوٹہ ہے وہ زیادہ ہے اور جہاں ۷۵ فیصد آبادی رہتی ہے وہاں کم ہے - اس کے لئے آپ کو زیادہ کوٹہ دینا چاہئے - لوگوں کو ایک گھنٹہ ٹریفک کے اندر سے گزرنا پڑتا ہے - آخر یہ کون سا ظلم ہے ہماری سمجھ میں نہیں آتا - یہ وہیں کا حال ہے -

دوسری طرف ریلوے کی پٹریوں کا یہ حال ہے کہ جب ٹرین دوڑنے لگ جاتی ہے اور ان میں اتنے ہچکولے چلنے لگتے ہیں تو ایسا لگتا ہے کہ کوئی ناچنے والی کمر کو مٹکا رہی ہو - یہ ریل نہیں چل رہی ہے -

آج کل عجیب قسم کے ڈبّے بنائے جا رہے ہیں - نظام کے زمانے میں جو بوگیاں بنائی جاتی تھیں ان میں آدمی آرام سے سفر کر سکتے تھے - لیکن آج جو بوگیاں بنائی جاتی ہیں تو ان کے باتھ.. میں آپ بیٹھ نہیں سکتے کیونکہ جسم آپ کا باتھ روم کی دیوار سے لگ جاتا ہے - ان میں پانی

کے جو تلکے لگے ہوئے ہیں ان کو کھولنے کے لئے پہلوان کی سی طاقت چاہئے - پہلوان کی طاقت سے آپ اسکو دبائیں تو اس میں سے پانی آتا ہے - یہ ایسی معمولی معمولی چیزیں ہیں جن کے لئے مسافروں کو تکلیف ہوتی ہے - باتھ روم میں جو شاور لگے ہوئے ہیں ان سے بوند بوند کر کے پانی ٹپکتا رہتا ہے - کوئی منہ دھونے جائے تو وہ پیر سے لیکر سر تک سارا بھیگ جاتا ہے - آپ کی جو اوپر کی برتھ ہوتی ہیں ان پر کوڑے رہتے ہیں - ان کوڑوں کا یہ میرے سر پر نشان ہے - یہ آپ کی ریلوں کا تحفہ ہے -

آپ ان چیزوں کو درست نہیں کر سکتے کیونکہ منسٹر صاحب اگر ریلوں سے سفر کریں تو ان کو پتہ چلے - وہ تو بجائے ریلوں کے ہوائی جہاز سے سفر کرتے ہیں - ... (انٹر رپشن) ... ایک آدھ مرتبہ کرنے سے کچھ نہیں ہوتا - ہمیشہ کریں تو لوگوں کی پریشانیاں آپ کے سامنے آئیں- ریلوں کے اندر پانی نہیں ہوتا - صفائی نہیں ہوتی - آپ کے لئے جو بوگیز بنائی جاتی ہیں وہ عمدہ قسم کی بوگیز بنائی جاتی ہیں - ویسی بوگیز عام لوگوں کے لئے نہیں بنائی جاتی ہیں - اس طرح کی باتیں قابل تعریف نہیں کہی جا سکتیں - آپ اندازہ کیجئے کہ کس طرح سے مسافروں

14.08 hrs.

[Shri Sharad Dighe in the Chair]

کو تکلیفیں ہو رہی ہیں

آپ ان سب باتوں پر غور کریں - آپ نے اسی طرح سے گھنٹی بجا دی ہے جس طرح سے ریلوں میں بجتی ہیں - بہر حال میں آپ کا مشکور ہوں کہ آپ نے مجھے اپنی باتیں کہنے کا وقت دیا آپ میری باتوں پر توجہ دیجئے تبھی مسئلے حل ہو سکتے ہیں - شکریہ -

[हिन्दी]

श्रीमती ऊषा रानी तोमर (अलीगढ़): माननीय सभापति जी, माननीय सिंधिया जी को, रेल के कर्मचारियों को भारतीय रेलों की उपलब्धियों के लिए बधाई देती हूं और इस रेल बजट का समर्थन करती हूं। एक तरफ मंत्री जी ने रेलों की गति को बढ़ाया है और दूसरी तरफ रेलों में बहुत काम किये हैं।

मान्यवर, अलीगढ़ का एक अपना स्थान है। क्योंकि वहां पर अलीगढ़ मुस्लिम यूनीवर्सिटी है। जहां देश-विदेश के विद्यार्थी पढ़ने के लिए आते हैं। वहां ताला उद्योग है। वहां के ताले अलीगढ़ के तालों के नाम से प्रसिद्ध हैं। इस बजट से मुझे ऐसा लगा कि शायद मंत्री जी ने अलीगढ़ को वह महत्व नहीं दिया जिसका कि वह पात्र है। इसलिए मैं मंत्री जी को बधाई देने के साथ-साथ उनसे अपने क्षेत्र के बारे में शिकायत भी करना चाहती हूं।

मान्यवर, रेलों की उत्तर प्रदेश की समय सारणी में किये गये परिवर्तन से अलीगढ़ के लोगों में काफी रोष है। अलीगढ़ पर रुकने वाली गाड़ियों के समय में परिर्वतन और न ठहरने के कारण अलीगढ़ में रेल सुविधाएं न के बराबर रह गई हैं। इलाहाबाद मण्डल में अलीगढ़ का स्थान दूसरा है, पहला स्थान कानपुर का है वहां पर प्रतिदिन 14-15 हजार यात्री प्रति दिन चढ़ती उतरते हैं और अलीगढ़ का दूसरा स्थान होने के यहां पर भी 12-13 हजार यात्री प्रतिदिन चढ़ते उतरते हैं। मान्यवर इन 3 सालों के अंदर दिल्ली-हावड़ा मुख्य लाइन की विशेष रूप से उपेक्षा की गई है। कुछ पुरानी गाड़ियां बंद कर दी गई हैं, जिसमें आसाम मेल को रद्द कर चलाई गई नार्थ ईस्टर्न एक्सप्रेस गाड़ी है जो टुंडला और इटावा पर रुकती है, लेकिन अलीगढ़ पर नहीं रुकती जबकि अलीगढ़ का इलाहाबाद मण्डल में दूसरा स्थान है।

दूसरी गाड़ी अमृतसर से टाटानगर जाने वाली भी कानपुर और दिल्ली के मध्य समस्त स्टेशनों के लिए उपयोगी थी, पहली नवंबर से नई समय-सारिणी के अनुसार अलीगढ़ रेल सुविधाओं से पूरी तरह वंचित हो गया है। यहां से प्रातः कानपुर जाने और सांय लखनऊ कानपुर से अलीगढ़ आने के लिए नीलांचल और पुरी दो महत्वपूर्ण गाड़ियां थीं, किन्तु इनके समय में परिवर्तन होने से अलीगढ़ के लिए ये अनुपयोगी हो गई हैं। अब ये दोनों गाड़ियां रात्रि को अलीगढ़ से गुजरेगी। मान्यवर अब सुबह के वक्त कोई गाड़ी यहां से कानपुर की ओर जाने के लिए नहीं है, जिससे अलीगढ़ आया जा सके। कालका मेल जो प्रातः 8 बजे यहां से कानपुर की ओर जाती है उसमें किलोमीटर का प्रतिबंध होने से लोग उसमें नहीं बैठ पाते। अलीगढ़ से दिल्ली आने जाने वाले दैनिक यात्री बड़ी कठिनाई का सामना करते हैं, विशेषकर दफ्तर जिनको वक्त पर आना पड़ता है और वापिस प्रतिदिन अपने घर जाना होता है। मान्यवर ट्रेनों का उपयोग ज्यादातर गरीब वर्ग करता है और आज जहां चारों तरफ ट्रेनों का जाल बिछा हुआ है, वहीं अलीगढ़ से एक दो गाड़ियों को छोड़कर सभी पर दूरी प्रतिबंध लगा हुआ है। इससे वहां की आम जनता उन गाड़ियों से सफर नहीं कर पाती। इसलिए मेरी माननीय मंत्री जी से अपील है कि वे अलीगढ़ की जनता की तरफ ध्यान दें और सुबह के वक्त जो नार्थ ईस्ट एक्सप्रैस नई दिल्ली से चलती है उसका स्टापेज अलीगढ़ होना चाहिए। दूसरी सरयू-यमुना एक्सप्रेस भी अलीगढ़ में रुकनी चाहिए और ट्रेनों में अलीगढ़ का कोटा बढ़ाया जाना चाहिए। वैशाली एक्सप्रैस और तिनसुकिया पर भी अलीगढ़ से दूरी प्रतिबंध लगाया हुआ है, इसको दूर करना चाहिए और सुपर चार्ज भी हटाना चाहिए।

इसी तरह से अलीगढ़ से रामघाट रोड पर काफी दिनों से एक पुल की मांग काफी दिनों से चली आ रही है, वहां पर जो फाटक है वहां पर आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं, इससे मंत्री जी भी भलीभांति अवगत हैं। वह फाटक जिस जगह पर है वहां से कालेज के बच्चे जाते हैं और वह आम रास्ता है और वहां पर 1-2 छुटपुट दुर्घटनाएं रोज होती हैं। इसलिए मेरी वहां की जनता की तरफ से आपसे अपील है कि आप इस पुल के निर्माण के लिए जल्दी आदेश दें और इन मांगों की तरफ अवश्य ध्यान दें, जिससे वहां की जनता को राहत मिल सके।

[श्रीमती ऊषा रानी तोमर]

इन शब्दों के साथ मैं एक बार फिर रेल बजट के लिए धन्यवाद देती हूं और समर्थन करती हूं और अलीगढ़ के लिए जो मांगें मैंने रखी हैं, आशा है आप उन पर अवश्य विचार करेंगे। धन्यवाद।

श्री जगन्नाथ चौधरी (बलिया): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं जो आपने रेल बजट पर बोलने का मुझे समय दिया। मान्यवर मैं भारत के प्रधान मंत्री माननीय राजीव गांधी के प्रति विशेष रूप से आभार प्रकट करता हूं जिन्होंने उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल की गरीबी को दूर करने के लिए बलिया को बड़ी लाइन से जोड़ने का निर्णय लिया है। मान्यवर बलिया बड़ी लाइन से जोड़ने पर निश्चित रूप से उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल और बिहार के पश्चिमांचल की गरीबी में कमी आएगी। माननीय राजीव गांधी जी ने एक बार नहीं बल्कि कई बार अपने भाषण में यह कहा था कि मैं उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल की गरीबी दूर करने के प्रयास में जुटा हूं। मैं गत चार वर्षों से यही बात माननीय प्रधान मंत्री जी को याद दिलाता रहा। अब मैं चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल की गरीबी को दूर करने के लिए आप कोई ठोस कदम उठायें। उन्होंने मुझसे सुझाव मांगा तो मैंने उनसे आग्रह किया कि आप औड़िहार, गाजीपुर, बलिया और छपरा को बड़ी लाईन से जोड़ दें। उसके बाद ये जिले खुशहाल हो जायेंगे, यहां पर बड़े-बड़े कल-कारखाने लग जायेंगे और यहां के पढ़े-लिखे लोगों को रोजगार मिलने लगेगा। इन जिलों के जो मजदूर बिखरे हुए हैं वे अपने स्थान पर वापिस आ जायेंगे और उन्हें काम करने का मौका मिलेगा। मुझे आज इस बात की खुशी है कि प्रधान मंत्री जी ने और रेल मंत्री जी ने इस लाईन को स्वीकार करके इस बजट में 85 करोड़ 13 लाख रुपए की प्रावधान किया है। इसके लिए मैं उनको हार्दिक बधाई देता हूं। लेकिन जितनी जल्दी इस लाईन को तैयार कर देंगे उतना ही पूर्वांचल के जिलों का विकास तेज गति से होगा। अगर वाराणसी और भटनी की तरह कम पैसा देकर विलम्ब किया तो उतने ही विलम्ब से इन जिलों का विकास होगा। मुझे अपने प्रधान मंत्री जी पर पूर्ण विश्वास है कि वे पूर्वांचल की गरीबी को दूर करेंगे और अधिक से अधिक जोर देकर बड़ी लाईन को तैयार करवा देंगे। बलिया जिला उत्तर प्रदेश के पूर्वी छोर पर बसता है। वैसे यह छोटा जिला है, आर्थिक दृष्टिकोण से बहुत कमजोर है लेकिन राजनैतिक दृष्टि से हिन्दुस्तान में पहला स्थान रखता है। आजादी की लड़ाई में बलिया का स्थान सर्वप्रथम रहा है। जब पूरा हिन्दुस्तान आजाद हुआ तो उससे पन्द्रह दिन पहले बलिया आजाद हो गया और कलैक्टर की कुर्सी पर वहां के शेरे चित्तु पांडे बैठ गए थे। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि आजादी के चालीस वर्ष बीत जाने पर भी बलिया के विकास की तरफ ध्यान नहीं दिया गया। मुझे प्रसन्नता है कि चालीस वर्ष के बाद हमारे नौजवान प्रधान मंत्री जी ने मेरे आग्रह को स्वीकार कर बलिया और पूर्वांचल के विकास की ओर सोचा है। बलिया भृगु मुनि का स्थान है जहां पर दूर-दूर से लोग दर्शन करने के लिए आते हैं। सलाहकार समिति में भी मैंने माननीय मंत्री जी से और अन्य अधिकारियों से आग्रह किया था कि आप बलिया स्टेशन का नवीनीकरण करावें और वहां के लोगों के ठहरने के लिए बीस बैड का रिटायरिंग रूम बनवा दें ताकि लोग आसानी से ठहर सकें और भृगु जी के दर्शन कर सकें। हमें आश्वासन मिला है किन्तु गति दिखाई नहीं दे रही है। माननीय महाबीर प्रसाद जी से अनुरोध करूंगा कि जल्दी से स्वयं चलकर नवीनीकरण के लिए और बीस बैड के लिए शिलान्यास कर दें। गत वर्ष के बजट में बलिया रेलवे स्टेशन के पश्चिम की तरफ क्रासिंग पर ओवर-ब्रिज बनाने के लिए साढ़े पांच करोड़ रुपए की स्वीकृति दी गई किन्तु अभी उसमें कार्य की कोई तेज गति दिखाई नहीं दे रही है। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उसका शिलान्यास कर जल्दी से जल्दी बनवा दें, बड़ी कृपा होगी।

जहां तक रेल बजट का सवाल है मैं माननीय सिंधिया जी के कार्यों और अपने परम सहयोगी महावीर जी के कार्यों के बारे में स्वतः जानता हूं और देखता हूं कि ये दोनों आदमी अपने रेलवे मंत्रालय से

इतना लगाव रखे हैं जिससे ज्यादा से ज्यादा लोगों को सुविधा दे सकें और निःसन्देह इन लोगों को इसमें सफलता मिली है। चार बरस का कार्यकाल समाप्त हुआ, लेकिन किसी प्रकार का आन्दोलन, हड़ताल या सत्याग्रह की बात रेलवे में देखने को नहीं आई। यह सिद्ध करता है कि हमारे राज्य मंत्री और उप मंत्री दोनों मिलकर अपने अधिकारियों के साथ इतना सुन्दर व्यवहार रखते हैं जिससे रेल मंत्रालय में कहीं आदोलन, हड़ताल नहीं हुई और चारों तरफ से इन लोगों के कार्यों की प्रशंसा हुई है। मैं आग्रह करता हूं कि यह और मजबूती और तेजी के साथ काम करें ताकि जनता ज्यादा से ज्यादा लाभान्वित हो और आप लोगों को आशीर्वाद दे। उस आशीर्वाद से आप रेल मंत्रालय के कामों को और आगे बढ़ा सकें। हमारे बलिया और छपरा के बीच में एक छोटा सा स्थान है दल छपरा हाल्ट। जो बड़ा महत्वपूर्ण है। काफी लोग यहां से बलिया और छपरा आते-जाते हैं। दल छपरा हाल्ट को स्टेशन बना दें तो बड़ी कृपा होगी। ऐसे ही छपरा के निकट सुरेमनपुर स्टेशन है। पहला स्टेशन घाघरा नदी में कटाव से कट गया था, अब यह दक्षिण में दूसरा स्टेशन बन गया है। वहां लोग इतने आते जाते हैं कि वह गाजीपुर से अधिक आमदनी वाला हो सकता है। मैं चाहूंगा कि इस स्टेशन का नवीनीकरण किया जाये और वहां पर मुसाफिरों के ठहरने की उचित व्यवस्था की जाये। मैं आपका अधिक समय नहीं लेना चाहता! मैं रेलवे मंत्रालय के कर्मचारियों और अधिकारियों,को बधाई देना चाहता हूं जो मंत्रीगण से सहयोग करके रेलवे की प्रगति में चार चान्द लगा रहे हैं। हमें उम्मीद है कि भविष्य में हमारे रेलवे के अधिकारी और कर्मचारी हमारे मंत्रिगण के साथ सहयोग करके जनता की सुविधाओं के लिए काम करते रहेंगे। हमारे बहुत से रेलवे के कर्मचारी ऐसे हैं जिनकी सर्विस तीन साल से ऊपर की हो गई है। लेकिन उनको अभी नियमित नहीं किया गया है। मैं चाहूंगा कि उनके ऊपर भी आप सहानभुतिपर्वक विचार करें और समय के मुताबिक उनको नियमित कर दें। जिससे उनका भी मनोबल ऊंचा होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं सर्वप्रथम प्रधानमंत्री जी को बधाई देता हूं जिनके कारण हमें बलिया तक बड़ी लाइन मिली। इसके साथ ही मैं दोनों मंत्रीयों को बधाई देता हूं। आखिर में मैं रेल मंत्रालय के बजट का समर्थन करता हूं इस उम्मीद के साथ कि हमारे मंत्रीगण जनता को अधिक से अधिक सुख देने का प्रयास करेंगे।

[अनुवाद]

श्री जगन्नाथ पटनायक (कालाहांडी): मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। आरंभ में मैं समस्त रेलवे परिवार को रेलवे के सभी क्षेत्रों में विशेषकर रेलवे के अंतगर्त विभिन्न सार्वजनिक क्षेत्रों में प्राप्त की गई उपलब्धियों पर बधाई देता हूं। इन्होंने अच्छा नाम कमाया है और अंतराष्ट्रीय क्षेत्र में भी सद्भाव स्थापित किया है। रेलवे देश को एक करने वाली शक्ति ही नहीं है किंतु यह राष्ट्रीय जीवन रेखा भी है। यह हमारे प्रगतिशील देश को विकासशील अर्थव्यवस्था प्रदान करने का बृहद मूलभूत ढांचा है। हमें उस दृष्टि से रेलवे के संबंध में विचार करना चाहिए। मैं इस मुद्दे को अधिक विस्तार नहीं देना चाहता हूं क्योंकि इस पक्ष के अनेक माननीय सदस्य और भूतपूर्व रेल मंत्री प्रो॰ दंडवते ने भी अपने भाषणों में स्पष्ट रूप से कहा है। हम पूरी तरह से सहमत हैं और सदन को भी यही विचार होना चाहिए कि रक्षा, उपभोक्ता वस्तुओं, कोयले, इस्पात आदि के मामले में रेलवे महत्वपूर्ण कार्य कर रहा है।

योजना आयोग को इन सभी बातों की ओर ध्यान देना चाहिए। सदन के सभी सदस्यों को योजना आयोग से निवेदन करना चाहिए कि रेलवे के लिए अधिक राशि आवंटित की जाए।

यह कहते हुए, क्या मैं रेलवे तथा योजना आयोग का ध्यान इस बात की ओर आकर्षिक करूँ कि यही उचित समय है जब उन्हें हमारी उस सामाज़िक विचारधारा के संबंध में सकारात्मक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए जिसके मुख्य समर्थक पंडित नेहरू थे। राज्यों के बीच और राज्यों के अन्दर क्षेत्रीय असंतुलन को दूर

[श्री जगन्नाथ पटनायक]

करना है। क्षेतीय असंतुलन को दूर किए बिना हमारी प्रगति को समाजवादी प्रगति नहीं कहा जा सकता है और हम सब से अधिक गरीब लोगों को अधिकतम लाभ पहुँचाने का लक्ष्य पूरा नहीं कर सकेंगे जो गांधीवादी विचारधारा का लक्ष्य है। इस बात को ध्यान में रखते हुए, रेलवे को इस बात की ओर भी ध्यान देना चाहिए। मानदण्डों के निर्धारण के समय योजना आयोग की सभी मापदंडों तथा प्रतिबन्धों को छोड़ना चाहिए। उन्हें ऐसे पिछड़े क्षेत्रों तथा सामरिक महत्त्व के क्षेत्रों के संबंध में उदार होना चाहिए जो रक्षा के दृष्टिकोण से महत्त्वपूर्ण हैं।रेल सुधार समिति ने यह टिप्पणी की है कि समस्त योजना प्रयासों को फिर से ठीक करना चाहिए और इनका नए सिरे से गठन किया जाना चाहिए जिसमें नए ढंग से समेकित रूप से काम किया जाए।

अब मैं अपने राज्य, उड़ीसा के संबंध में कहता हूं। मैं इस सदन में क्षेत्रीय भावनाओं के विचार से नहीं बोल रहा हूं। हमारी योजना की मुख्य धारना क्षेत्रीय असंतुलन को मिटाना है। आज तक उड़ीसा आर्थिक दृष्टि से एक पिछड़ा हुआ राज्य है। यद्यपि यह राज्य उद्योग और कृषि के क्षेत्रों में सुधार कर रहा है। फिर भी रेलवे को इस राज्य की ओर पर्याप्त ध्यान देना है। यह राज्य खनिज, जल संसाधन, वन, लौह अयस्क आदि में समृद्ध है। उड़ीसा अपने आप में सक्षम होने के अतिरिक्त भारत के औद्योगिक और आर्थिक विकास में अत्यधिक महत्वपूर्ण हो सकता है इस पर उचित ध्यान दिया जाना चाहिए ताकि उड़ीसा आर्थिक दृष्टि से उन्नति करे। फिर उड़ीसा (देश की प्रगति में) अधिक सहयोग दे सकता है। यह देश की अर्थव्यवस्था को औद्योगिक रूप से उन्नति की ओर ले जाने में सहायक होगा।

इसको ध्यान में रखते हुए रेलवे लाइनों (रेल मार्गों) के लिए सर्वेक्षण के नए क्षेत्र हैं : खुर्दा-बोलंगीर, अंबागुदा-लंगीगढ़, मलकनगढ़ी-जेपुर और बोनैगढ़-रायपुर । यह पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास और देश के राज्य के विकास के लिए भी महत्वपूर्ण है ।

आप जानते हैं कि जाखपुरा-बांसपानी ऊपरि पुल की स्वीकृति एक दशक पूर्व दे दी गई थी किंतु यह अभी पूरा होना बाकी है । यही स्थिति दैतारी-क्योंगढ़ खंड के द्वितीय चरण की है ।

आप जानते होंगे कि अब दक्षिण कोरिया की हुण्डी कार्पोरेशन पाराद्वीप बन्दरगाह के लिए समझौता करने को तैयार है । वे इस बन्दरगाह का विकास करेंगे और उसके बदले वे 4000 लाख टन लौह अयस्क लेंगे ।

रूपसा-बंगरीपोसी और नौपाडा-गुणुपुर खंडों में छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की पुरानी मांग है । इसे आरंभ किया जाना चाहिए ।

केसिंगा-तितिलागढ़ जैसे अनेक ऊपरि-पुलों और पुराने पुलों की मरम्मत और रेलवे प्लेटफार्म और यात्री सुविधाओं की ओर उचित ध्यान देना है ।

तीन चार तत्वों को ध्यान में रखते हुए उड़ीसा की जनता में अत्यन्त दुख और आक्रोश है । आप जानते हैं कि यह एक पुरानी मांग है । उड़ीसा की अत्यन्त नाजुक स्थिति है । एक नया खंड चक्रधर पुर से बिलासपुर बनाया जाना चाहिए और दक्षिण-पूर्वी क्षेत्र के महत्वपूर्ण अधिकारी और मुख्यालय उड़ीसा में कानूनी तौर पर लाए जाएं ।

ब्रिटिश काल से चलने वाली अनेक गाड़ियां जैसे जनता एक्सप्रेस जो पुरी-आसनसोल पुरी-तिरूपति और झारसूगोडा-तितिलागढ़ खंडों में चलती थी, बन्द कर दी गयी हैं । इन गाड़ियों को पुनः चलाया जाना चाहिए । हमने इस संबंध में अनेक बार चर्चा की है । रेल मंत्री ने उड़ीसा के संसद सदस्यों के साथ भी चर्चा की है ।

छत्तीसगढ़ लिंक ऐक्सप्रैस, जो छत्तीसगढ़ क्षेत्र से सीधी दिल्ली को जाती है, उड़ीसा के जनजातीय तथा पिछड़े इलाकों जैसे बोलंगीर, कोरापुट कालाहांडी और आन्ध्र प्रदेश में पार्वतीपुरम और बोबली से होते हुए जाती है । इस रेल गाड़ी को फिर से चलाया जाए और इस के चलने में सुधार किया जाना चाहिए ।

झारसूगूडा-तितिलागढ़ यात्री गाड़ी को रायगढ़ तक बढ़ाया जाना चाहिए और हीराखंड को सुपर-फास्ट एक्सप्रेस बनाया जाना चाहिए ।

पट्टे पर भूमि देने के संबंध में उड़ीसा सरकार ने सुलभ शौचालय नगरपालिका को दो लाख रुपये दिए हैं । मैं निवेदन करता हूं कि मंत्री जनता की हित और यात्रियों के हित के लिए भूमि उपलब्ध कराएं । बोकारो-मद्रास के लिए रसोई-यान तथा वातानूकूलित 2-टियर जोड़ दिया जाना चाहिए । इसकी ओर उचित ध्यान दिया जाना चाहिए। रायपुर से अहमदाबाद, सारनाथ, हावड़ा, बम्बई जाने वाली रेलगाड़ियों का आरक्षण रायपुर से किया जाना चाहिए, ताकि कसिंगा, तितिलागढ़ जैसे निकट स्टेशनों के लोगों को आरक्षण में कोई कठिनाई नहीं हो । मैं यह निवेदन भी करता हूं कि समलेश्वरी जी सम्बलपुर से हावड़ा और वहां से कलकत्ता जाती है उस को रायागोड़ा तक बढ़ा दिया जाना चाहिए । और इसमें एक और डिब्बा जोड़ दिया जाना चाहिए ताकि इससे 6 से 7 जिलों को लाभ होगा । हम ने चित्तौड़गढ़ और पश्चिमी उड़ीसा से होते हुए पुरी से बनारस जाने वाली एक नई गाड़ी की भी मांग की है ताकि धार्मिक श्रद्धालु सीधे इन स्थानों पर पहुंच सकें ।

गतवर्ष जब हम रेल मंत्री से चर्चा कर रहे थे, तो हमने उनसे निवेदन किया कि बौदपुर और भद्रक के बीच रंडिया में एक ऊपरि पुल का निर्माण किया जाना चाहिए । इसको उचित प्राथमिकता दी जानी चाहिए। सम्बलपुर में जारी परियोजना को अधिक राशि आवंटित की जानी चाहिए ताकि काम समय पर पूरा हो जाए और सम्बलपुर खंड के लिए भी अधिक राशि आवंटित की जानी चाहिए ।

अन्त में उड़ीसा के लोगों में फैले वर्तमान असन्तोष और क्रोध के संबंध में रेलवे मंत्रालय को उचित ध्यान रखना चाहिए क्योंकि उनकी उपेक्षा की गई है। आज रोजगार के अवसर बहुत कम हैं। इसलिए उड़ीसा के लोगों और उड़ीसा के युवकों को रोजगार का उचित अवसर प्रदान किया जाना चाहिए। मुख्यालय भुवनेश्वर में होना चाहिए। वापिस ली गई सभी रेलगाड़ियों को पुनः चालू किया जाना चाहिए ताकि उड़ीसा के लोगों के मन में यह भावना पैदा की जा सके कि रेलवे और संघ सरकार उनकी भावनाओं पर उचित ध्यान देते हैं और जिससे क्षेत्रीय असंतुलन को समाप्त करने के हमारी समाजवादी योजना का मूल उद्देश्य पूरा हो सके। हम 21 वीं सदी में केवल तभी पहुँच सकते हैं जब हम यह वचन दें कि गरीब से गरीब तबके को उचित अवसर दिया जाएगा।

श्री चरनजीत सिंह वालिया (पटियाला): इस वर्ष के रेलवे बजट का अध्ययन करने के बाद ऐसा लगता है कि रेलवे मंत्री अपने राज्य मध्यप्रदेश या देश के कुछ चुनिंदा भागों के लिए ही अधिक चिन्तित हैं। देश के अन्य भागों की उपेक्षा की गई है और विशेषकर, मैं यह कहना चाहूँगा कि पंजाब की हमेशा उपेक्षा की गई है और उसके साथ भेद-भाव बरता गया है चाहे यह नई रेलगाड़ियाँ शुरू करने के संबंध में हो या रेलों का विद्युतीकरण करने के बारे में हो या नई रेलवे लाइन बिछाने के संबंध में हो हमारे देश की आजादी के बाद से पंजाब में बहुत कम रेलवे मार्ग का निर्माण किया गया है। इस बात में कोई संदेह नहीं है कि इस वर्ष गोविन्दवाल साहिब तक रेलवे लाइन का निर्माण किया गया है जिसका कारण मंत्रालय या रेलवे मंत्रालय भलीभाँति जानता है अन्यथा पंजाब की हमेशा उपेक्षा की गई है। मैं रेलवे मंत्री से यह माँग करता हूँ कि पंजाब में दिल्ली से अमृतसर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए और योजना मंत्री तथा योजना आयोग को इस बात के लिए राजी किया जाना चाहिए। जब से चंडीगढ़ बना है तब से ही लगातार माँग की जा रही है कि इसे मुख्य रेल लाइन से जोड़ा जाना चाहिए किन्तु इस पर भी सहमति प्रकट नहीं की गई है।

49/19/LS/89-25

[श्री चरनजीत सिंह वालिया]

जैसा कि हम इस बात पर जोर देते रहे हैं कि पटियाला पंजाब का बहुत ही महत्वपूर्ण नगर है। इसमें विश्वविद्यालय सीट, डी॰सी॰ डब्ल्यू; सेना का कोर मुख्यालय, उत्तरी क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र और राष्ट्रीय खेल संस्थान जैसी संस्थाएं हैं। यहां बहुत ही महत्वपूर्ण संगठन है और यह राज्य का खेल तथा शैक्षिक प्रशासनिक केन्द्र है किन्तु जहाँ तक नई रेलगाड़ियों और नई रेल लाइनों के निमार्ण जैसी सुविधाओं का संबंध है इसकी हमेशा उपेक्षा की गई है।

हम पटियाला को चंडीगढ़ के साथ राजपुरा से और समना तथा पटराना से होकर जाखल के साथ जोड़ने की माँग कर रहे हैं। इस क्षेत्र का विकास इन प्रस्तावों पर निर्भर करता है। हम कुछ एक्सप्रैस/मेल गाड़ियों का मार्ग पटियाला से होकर करने की माँग कर रहे हैं। चालीस-पंचास वर्षों की माँग के बाद रेलवे मंत्रालय ने मूरी एक्सप्रैस का मार्ग पटियाला, धूरी से बदलने की कृपा की किन्तु किसी न किसी कारण से, किसी न किसी बहाने से उन्होंने इसे रद्द कर दिया और इस रेलगाड़ी का पटियाला से होकर जाना बन्द कर दिया। इन दिनों मूरी एक्सप्रैस इस बहाने से पटियाला से होकर नहीं गुजरती है कि इन रेलगाड़ियों की कोई सुरक्षा नहीं है जबकि उसी लाइन पर अम्बाला छावनी से भटिंडा तक चंडीगढ़ एक्सप्रेस चल रही है और मद्रास जम्मूतवी एक्सप्रैस भी उन्हीं मार्गों पर चल रही है। मुझे ऐसा कोई कारण नजर नहीं आता जिससे यह पता लगे कि मूरी एक्सप्रैस रेलगाड़ी पटियाला,धूरी,मलेरकोटला आदि से होकर क्यों नहीं गुजरती।

इसके बाद, जम्मूतवी एक्सप्रैस रेलगाड़ी मद्रास से जम्मूतवी, वाया सुनाम,संगरुर और धूरी, दैनिक रेलगाड़ी थी किन्तु इसे भी पूर्णरूप से बंद कर दिया गया। उस क्षेत्र की लगातार माँग और आन्दोलन से इसे पुनः चालू किया गया किन्तु यह अब एक सप्ताह में तीन या चार बार ही चलती है। मेरा अनुरोध है कि यह गाड़ी इस लाइन पर रोजाना चलनी चाहिए।

अम्बाला-भटिंडा ब्राँच लाइन की तो बिल्कुल ही उपेक्षा की गई है। मैं अनुरोध करता हूं शान-ए-पंजाब जैसी कुछ महत्वपूर्ण रेलगाड़ियाँ राजपुरा में रुकनी चाहिए। राजपुरा से पटियाला और भंटिड़ा तक सभी क्षेत्रों तक जाने की व्यवस्था है। डीलक्स और शान-ए-पंजाब जैसी कुछ महत्वपूर्ण रेलगाड़ियाँ राजपुरा रुकनी चाहिएँ ताकि जनता को इन रेलगाड़ियों में यात्रा करने की सुविधा हो सके।

रेलवे मंत्री ने देश के वृद्ध लोगों के लिए रियायत देने की घेषणा की है। वास्तव में यह बहुत अच्छा कार्य है किन्तु मैं मंत्री महोदय से 65 वर्ष की आयु को कम करके 60 वर्ष करने का अनुरोध करता हूं। और 500 कि॰मी॰ की दूरी की सीमा भी नहीं होनी चाहिए क्योंकि इतनी वृद्ध अवस्था में लोग लम्बी दूरी तक यात्रा करने योग्य नहीं होते हैं। इसलिए दूरी पर कोई प्रतिबंध नही होना चाहिए।

हमने सुना है कि देश के लगभग सभी राज्यों में मॉडल (आदर्श) स्टेशनों का निर्माण किया जा रहा है। मुझे पता लगा है कि इस प्रयोजन के लिए अमृतसर के हक की उपेक्षा करके जो बहुत ही महत्वपूर्ण और ऐतिहासिक स्थान है, जालन्धर को चुना गया है। मैं मंत्रालय और अपने माननीय रेल मंत्री से माँग करता हूं कि अमृतसर स्टेशन का विकास मॉडल स्टेशन के रूप में किया जाए।

पटियाला में नगर के विकास के लिए और साथ ही रोजगार की संभाव्यता बढ़ाने के लिए डी॰सी॰डब्ल्यू॰ का गठन किया गया था। मैं माननीय मंत्री महोदय से मामले की पूरी जाँच कराने का अनुरोध करता हूं। डी॰सी॰डब्ल्यू॰ में भर्ती किए गए स्थानीय लोगों की संख्या 20 या 25 प्रतिशत से अधिक नहीं है। इसलिए राज्य के स्थानीय लोगों की भर्ती के संबंध में इस योजना के उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए इनकी प्रतिशतता में वृद्धि की जानी चाहिए और स्थानीय जनता की यह प्रतिशतता कम से कम 80% की जानी चाहिए।

महोदय, इसमें कोई संदेह नहीं है कि मंत्री महोदय ने यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की है किन्तु माल भाड़े में 11 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का उपभोक्ता वस्तुओं पर श्रृंखलाबद्ध असर पड़ेगा जो कि आम लोगों और गरीब लोगों को अत्यधिक प्रभावित करेगा। इसलिए मैं मिट्टी के तेल, पैट्रोलियम उत्पादों और ऐसी ही अन्य वस्तुओं को माल भाड़े में वृद्धि के लिए छूट दिए जाने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, हम प्रायः रेलवे प्लेटफार्म पर ऐसे नारे लिखे देखते हैं कि रेलवे सुरक्षा, समयनिष्ठता और सेवा में विश्वास रखता है किन्तु मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि सफाई की स्थिति चाहे रेलों में हो या प्लेटफार्मों पर, बहुत खराब है। रेल डिब्बों और रेलवे स्टेशनों की सफाई की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। जनता को अन्य सुविधाएं और सुख सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिएं।

अन्त में, मैं मंत्री महोदय से रेलवे के कामगारों और कर्मचारियों को सुविधाएं प्रदान कराने का अनुरोध करता हूं क्योंकि यदि वे सन्तुष्ट होते हैं तो वे लोगों की भलाई के लिए और यात्रियों की भलाई के लिए अच्छे ढंग से कार्य करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री जैनुलबशर (गाजीपुर) : माननीय सभापति जी, रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट का मैं समर्थन करता हूं और साथ ही साथ कुछ बातें कहना चाहता हूं।

सबसे पहले तो मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं कि उनकी वजह से छपरा-औड़िहार छोटी लाइन को बड़ी लाइन कराए जाने की स्वीकृति इस बजट में दी गई है। यह पूर्वी उत्तर प्रदेश के क्षेत्र के लोगों की बहुत दिनों से मांग थी और सन् 1980 में बजट प्रस्तुत करते समय उस समय के रेल मंत्री, माननीय पंडित कमलापति त्रिपाठी जी, ने उसके सर्वेक्षण की व्यवस्था की थी। लेकिन उसके बाद से हम लोगों की तीव्र मांग के बावजूद भी उस काम की स्वीकृति रेल मंत्रालय के द्वारा नहीं मिल सकी। इस वर्ष ही यह स्वीकृति मिली है तथा प्रधान मंत्री जी के विशेष दिलचस्पी लेने से वरना शायद इस वर्ष भी यह काम नहीं हो पाता। इसलिए हम सब लोग, हमारे क्षेत्र के सारे लोग प्रधान मंत्री जी के कृतज्ञ हैं कि उनकी वजह से यह बहुत बड़ी मांग पूरी हुई है।

सभापति जी, मैं कुछ कहूं, इसके पहले मैं समस्याओं के बारे में ही कह देना चाहता हूं क्योंकि यह प्रत्येक वर्ष का तरीका हो गया है कि हम अपने क्षेत्र की बातें, रेल से संबंधित समस्याओं को इस बजट में रखते हैं, यह जानते हुए कि ये बातें मानी नहीं जायेंगी। जिन समस्याओं को मैं रख रहा हूं, पिछले अनेक वर्षों से रखता आ रहा हूं और हमारे छपरा और औड़िहार रेल लाइन को बड़ी लाइन बनाए जाने के अलावा अभी तक कोई दूसरी बात नहीं मानी गई है। एक समस्या मैं रख रहा हूं, हमारे यहां दिलदार नगर एक रेलवे जंक्शन है। दिलदार नगर एक ब्रान्च लाइन के जरिए गाजीपुर मुख्यालय से जुड़ा हुआ है और हर तरह से वह जिले का एक स्टेशन है। सारे ज़िले के लोग वहां से गाड़ियां पकड़ते हैं। बहुत दिनों से हम मांग कर रहे हैं कि उस स्टेशन पर मगध एक्सप्रैस का ठहराव किया जाए। इस बारे में अनेक बार रेल मंत्रालय को लिखा है और मंत्री जी से भी कई बार कहा है, लेकिन यह मांग हमारी अभी तक मानी नहीं जा रही है और इस के लिए वहां के लोग काफी उत्तेजित हैं। मुझे डर है कि अगर अब की बार यह मांग नहीं मानी गई, तो हो सकता है कि इसके लिए वहां आन्दोलन हो, एजीटेशन हो और अप्रिय घटनायें भी हो सकती हैं। हमारे रेलवे मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं विशेषकर उनकी तवज्जह चाहूंगा कि दिलदार नगर में मगध एक्सप्रैस रोके जाने में कोई हर्ज नहीं है। बक्सर में गाड़ी रुकती है, तो दिलदार नगर में क्यों नहीं रुक सकती है। इसी तरह से भदोरा में हावड़ा-अमृतसर एक्सप्रैस रोके जाने के लिए बहुत दिनों से मांग चल रही है। उस स्टेशन पर हावड़ा-अमृतसर एक्सप्रैस गाड़ी को रोके जाने का भी मैं निवेदन कर रहा हूं। ये सारे स्टेशन दानापुर मंडल में आते हैं। इसी

[श्री जैनुलबशर]

प्रकार बम्बई-जनता को मैं रोके जाने का निवेदन कर रहा हूं। पिछले कई वर्षों से मैं बम्बई-जनता को रोके जाने के लिए लिखता रहा हूं। मुझे मंत्री जी का जवाब आता है कि अगर गहमर में यह गाड़ी रुकने लगती है तो उस जैसे अनेक स्टेशनों से यह मांग आएगी और उन मांगों का पूरा करना कठिन होगा। यह बहुत अच्छा तर्क है और मैं इस तर्क को मान भी सकता हूं, लेकिन दुःख तब होता है जब गहमर से छोटे स्टेशन पर यह गाड़ी रूकने लगती है और गहमर जैसे स्टेशन पर नहीं रुकती है। गहमर के पास ही एक छोटा स्टेशन चौसा है। बिहार में यह छोटा स्टेशन और गहमर का उस स्टेशन से कोई मुकाबला नहीं है, लेकिन चौसा में यह गाड़ी रुकती है और गहमर स्टेशन पर रोकने के लिए लगातार कई वर्षों से कहने के बावजूद भी नहीं रोकी। यह हो सकता है कि गहमर का प्रतिनिधि एक मामूली सा संसद सदस्य है और चौसा का प्रतिनिधि एक मिनिस्टर है। इस वजह से वह ट्रेन आप ने एक छोटी सी जगह रोक दी और हम को यह नसीहत करते हैं, हम को यह कहते हैं कि इस जैसे स्टेशन पर अगर गाड़ी रुकेगी, तो अनेक मागें आएंगी। यह क्या तर्क है, इस का क्या नैतिक आधार है। नहीं रोकनी थी, तो कहना चाहिए था कि नहीं रोकेंगे लेकिन यह तर्क क्यों देते हैं जबकि और जगह गाड़ी को किसी दबाव के कारण रोक सकते हैं और हमारे यहां गहमर में गाड़ी को नहीं रोक सकते। मेहरबानी कर के आप बम्बई जनता गाड़ी को वहां रुकवा दीजिए, इस के लिए हम आप का बहुत आभार मानेंगे।

एक समस्या गाजीपुर शहर की है। मंत्री जी जानते हैं कि वहां पर ओवरब्रिज न होने के कारण रास्ता बराबर जाम रहता है और लोगों को बहुत परेशानी होती है शहर में इधर से उधर जाने में। मैं आप का आभार मानूंगा यदि आप गाजीपुर में एक ओवरब्रिज बनाने की व्यवस्था कर दें।

सभापति महोदय, उत्तर प्रदेश आबादी के हिसाब से सब से बड़ा प्रदेश है। जितनी रेल सुविधाएं उस प्रदेश में होनी चाहिए उतनी नहीं हैं। यहां कुछ माननीय सदस्यों ने इस तरफ़ के भी और उस तरफ़ के भी, यह शिकायत की कि उन के प्रदेशों की तरफ़ ध्यान नहीं दिया गया और रेलवे मंत्री जी ने मध्य प्रदेश पर, जहां से वे आते हैं, विशेष ध्यान दिया है। मध्य प्रदेश रेल की दृष्टि से एक पिछड़ा प्रदेश है। अगर क्षेत्रफल के हिसाब से रेल लाइन का प्रतिशत निकाला जाए, तो इसमें दो राय नहीं होगी कि सारे देश में मध्य प्रदेश सब से नीचे आएगा लेकिन उसी तरह से अगर आबादी के हिसाब से रेल लाइन का प्रतिशत निकाला जाए, तो उत्तर प्रदेश सब से नीचे आएगा। उत्तर प्रदेश के बारे में आप यह कह रहे हैं कि बड़ी रेलवे लाइन हैं, आप लम्बी लम्बी दूरी की रेलवे लाइन देख रहे हैं और रेल मंत्री जी ने कमाल किया कि गाड़ी यू॰ पी॰ से शुरू की और मध्य प्रदेश से गुजारते हुए उसे हर जगह ले गये। .... **(व्यवधान)** .... यह अक्लमन्दी हम लोगों को समझानी चाहिए, मैं नुक्ताचीनी नहीं कर रहा हूं। मध्य प्रदेश डिजर्व करता है। आजादी के बाद से 100 किलोमीटर नई रेलवे लाइन भी उत्तर प्रदेश में नहीं बनी होगी। मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस तरफ़ दिलाना चाहता हूं, हमारी रेल उप-मंत्री जी सौभाग्य से या दुर्भाग्य से उस क्षेत्र से संसद सदस्य हैं, जहां पर रेलवे लाइन नहीं है। मैं उसी तरफ़ इन का ध्यान दिला रहा हूं। इन के क्षेत्र में रेलवे लाइन नहीं है। इसलिए मैं यह चाहता हूं कि गोरखपुर से दोहरीघाट होते हुए, मऊ होते हुए, गाजीपुर होते हुए दिलदार नगर तक एक नई रेलवे लाइन बनाई जाए क्योंकि गाजीपुर से लेकर मऊ के बीच और मऊ से लेकर गोरखपुर के बीच कोई रेलवे लाइन आप की नहीं है। इस में आप का क्षेत्र भी आता है और मेरा क्षेत्र भी आता है हालांकि हम आप से काफ़ी दूर हैं। इस पर विशेष ध्यान दीजिए और गोरखपुर से दोहरीघाट, मऊ, गाजीपुर होते हुए दिलदार नगर तक एक नई रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाए।

सभापति जी, मैं अपने पड़ोस के शहर वाराणसी की तरफ़ आता हूं। वाराणसी हम सब लोगों का दरवाजा है। वहां से हो कर हम कहीं भी आ और जा सकते हैं।

पिछले कई वर्षों से वाराणसी क्षेत्र के हम संसद सदस्य इस बात की मांग करते रहे हैं कि वाराणसी से दिल्ली के लिए एक रात्रि गाड़ी चलायी जाए। आप हर जगह के लिए रेल गाड़ियां चला रहे हैं, पता नहीं हमारी इस मांग को आप क्यों नहीं स्वीकार कर रहे हैं। हम 35 संसद सदस्यों ने यह मांग प्रधान मंत्री जी को और रेल मंत्री जी को भी लिख कर दी है। एक गाड़ी वहां से सरयू यमुना एक्सप्रेस चलती है। वह वाराणसी से पता नहीं कहां कहां होते हुए 20-22 घंटों में दिल्ली पहुंचती है। अगर आप वाराणसी से मुगलसराय, ब्लाकहट, इलाहाबाद होते हुए मेनरूट से गाड़ी को दिल्ली ले आएं तो मुश्किल से 13-14 घंटों में वह सफर पूरा हो सकता है। इसके लिए मैं फिर से आप से निवेदन करता हूं।

मेरी आप से यह भी मांग है कि आप वाराणसी से बंगलौर तक ट्रेन चलाएं। अभी पटनायक जी भी कह रहे थे, मैं भी आपसे कहता हूं कि वाराणसी से पुरी तक भी रेल गाड़ी चलाने की आवश्यकता है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं। आप रेलवे के इलेक्ट्रीफिकेशन पर ध्यान दीजिये। इसके बारे में कई कमेटियों की रिपोर्ट भी हैं कि इलेक्ट्रीफिकेशन ज्यादा से ज्यादा किया जाए। यह सस्ता भी है और इससे रफ्तार भी तेज की जा सकती है। आपने दिल्ली से हावड़ा तक का इलेक्ट्रीफिकेशन किया है। लेकिन गाजियाबाद से लखनऊ, लखनऊ से बनारस, और पटना से बर्दवान तक आपका इलेक्ट्रीफिकेशन नहीं है। गाजियाबाद से लखनऊ, बनारस, पटना और बर्दवान यह जो दूसरी समानांतर लाईन हावड़ा के लिए जा रही है और यह जिस क्षेत्र को कवर करती है यह देश का हार्टलैंड है। यह यू०पी०, बिहार और बंगाल को यह लाईन जाती है। इसको भी इलेक्ट्रीफाई किया जाए। **(व्यवधान)** पटना से सिलीगुड़ी तक भी किया जाए। यह मैं आप से निवेदन करता हूं। मुझे आशा है कि आप इस पर ध्यान देंगे।

श्री प्रताप भानू शर्मा (विदिशा): माननीय सभापति महोदय, देश की अर्थ व्यवस्था में रेल परिवहन की सब से महत्वपूर्ण भूमिका होती है, इससे कोई इंकार नहीं कर सकता है। यदि हम कहें कि देश की अर्थ व्यवस्था और परिवहन प्रणाली एक दूसरे की पूरक हैं तो कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी।

पिछले चार वर्षों में, इस सातवीं पंचवर्षीय योजना में रेल मंत्रालय ने रेलों में चहुंमुखी विकास किया है। रेलों में आधुनिकीकरण हुआ है और यात्रियों को सुविधाएं मिली हैं। इसके लिए निश्चित रूप से हमारे देश के नौजवान प्रधान मंत्री आदरणीय श्री राजीव गांधी जी, रेल राज्य मंत्री माननीय सिंधिया जी, और उपमंत्री श्री महाबीरप्रसाद जी बधाई के पात्र हैं। इनका रेल विभाग, विभाग के अधिकारी, इंजीनियर, और रेल विभाग के सभी कर्मचारियों जिन्होंने कि पूरी मुस्तैदी से चुनौतियों को स्वीकार किया है, और राष्ट्र की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को देखा है और सभी परियोजनाओं को समय पर पूरा किया है, सभी प्रशंसा के पात्र हैं। उन्होंने देश की रेल के मामले में नितांत आवश्यकताओं को, चाहे वे रेल के विस्तार की हों, चाहे नवीनीकरण की हों, चाहे विद्युतीकरण की हों, यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करने की बात हों, कम्प्युटरीकरण की बात हो सभी क्षेत्रों में पूरा कर नये कीर्तिमान स्थापित किये हैं। इसलिए सभी लोग बधाई के पात्र हैं।

रेल विभाग ने माल ढोने का जो हमारा 318 मिलियन का टारगेट था उससे अधिक उसको अचीव किया है।

3.00 म०प०

[श्री वक्कम पुरुषोत्तमन, पीठासीन हुए]

इसके लिए 87-88 वर्ष में आप बधाई के पात्र हैं। 88-89 में सूखे के कारण कुछ विपरीत असर पड़ा है, लेकिन मुझे इस बात की खुशी है कि 89-90 के बजट में आपने इस लक्ष्य को 345 मिलियन टन से बढ़ाकर प्रारंभिक भार ढोने का निश्चय किया है। इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहूंगा। इससे अधिक आमदनी होगी और आवागमन तथा परिवहन के साधन भी प्रदेश के लोगों को अधिक मिलेंगे। नए बजट में

[श्री प्रताप भानू शर्मा]

67 नए स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने का प्रावधान रखा गया है, इस पर 100 करोड़ रुपया खर्च होगा, इसके लिए भी रेल मंत्रालय बधाई का पात्र है। ये वे सभी प्रमुख स्टेशन हैं, जिला मुख्यालय हैं या पर्यटन स्थल हैं और जहां पर आवागमन की दृष्टि से यात्रियों को सुविधाएं मुहैया कराना नितांत आवश्यक है। इसी तरह से यात्रियों की सुविधा के लिए छठवीं पंचवर्षीय योजना में 5.1 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष खर्च किए जाते थे, सातवीं पंचवर्षीय योजना में 15.8 करोड़ रुपए प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और योजना के अंत तक 25 करोड़ रुपए यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाने के लिए प्रावधान किया गया है, इस सब के लिए रेल मंत्रालय बधाई का पात्र है।

ट्रेक रिन्यूअल का काफी काम मंत्रालय ने अपने हाथ में लिया है। जब सातवीं पंचवर्षीय योजना प्रारंभ हुई थी तो 196 रूट किलोमीटर ट्रेक रिन्यूवल का काम बैलेंस में था। इस काम को करना बहुत आवश्यक था क्योंकि इलेक्ट्रीफिकेशन तथा तेज गति की गाड़ियां निरंतर बढ़ रही हैं, माल ढुलाई के लिए भी यह आवश्यक था, इसके लिए बजट में संकल्प लिया गया है कि आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक 196 रूट किलोमीटर का नवीनीकरण का काम कर दिया जाएगा। यह अच्छा प्रयास है और इस कार्य को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इसकी पूर्ति इंटरनल रेसेंसिस तथा अन्य साधनों द्वारा की जानी चाहिए, इसके लिए अधिक आवंटन देने की आवश्यकता है।

इसी तरह से दिल्ली, मद्रास, बंबई, हावड़ा के बीच 1990 तक विद्युतीकरण का कार्य पूरा करने की बात कही गई है। यह प्रशंसनीय है, सातवीं पंचवर्षीय योजना में 3150 रूट किलोमीटर के विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त करने की बात कही गई है, यह पिछली पंचवर्षीय योजना से दुगना लक्ष्य है और जिस समयबद्ध ढंग से कार्यक्रम चल रहा है और काम को पूरा किया जा रहा है, इसकी जितनी प्रशंसा की जाए वह कम है। मध्यवर्ती क्षेत्र में विद्युतीकरण बढ़ाकर भोपाल तक किया गया है, इससे शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली से भोपाल तक संभव हो सकी है, जो कि पहले झांसी तक थी। इसके लिए मैं रेल विभाग को बधाई देना चाहता हूं। शताब्दी एक्सप्रेस जो जवाहर लाल नेहरू शताब्दी वर्ष के विचार से पेस्टीजियस ट्रेन है, इससे देश के लोगों की भावनाओं को जोड़ने का काम होगा, पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा, विदेशो पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा, क्योंकि कई अंतर्राष्ट्रीय महत्व के पर्यटन केन्द्र इसके अंतर्गत आते हैं। आगरा, खजुराहो और भोपाल के नजदीक सांची जो कि अंतर्राष्ट्रीय बौद्ध महत्व का स्थान है, मेरे संसदीय क्षेत्र में आता है, उसके लिए भी शताब्दी एक्सप्रेस चलने से यात्रियों को सुविधा होगी। (व्यवधान)

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी(खजुराहो): खजुराहो तो वहां से 200 किलोमीटर दूर है।

श्री प्रताप भानु शर्मा: ललितपुर से खजुराहो को जोड़ने की बात रखी गई है, इसके लिए भी मैं बधाई देना चाहूंगा।

जैसा कि हमारी माननीय सदस्या ने बताया, मैं यह भी मांग रखूंगा कि ललितपुर और खजुराहो को रेल लाईन से जोड़ने का प्रस्ताव रखा जाए। आपने कम्प्युटरीकरण को नये स्टेशन्स से जोड़ने की बात कही है इनमें अहमदाबाद, बैंगलोर, भोपाल, लखनऊ और सिकन्दराबाद; ये पांच परियोजनाएं चालू हैं। 1990 के अंत तक इनको प्राप्त कर लिया जायेगा। भुवनेश्वर, कटक, गोरखपुर, गोहाटी, जम्मू-तवी, पटना, पूना और तिरुअनंतपुरम का भी हम स्वागत करते हैं। इस तरह से बजट में जो प्रावधान रखे हैं। कहीं से भी इस बात को नहीं कहा जा सकता कि किसी विशेष प्रदेश या किसी सदस्य विशेष को ध्यान में रख कर यह किया गया है। इस रेल बजट में पूरे देश की आवश्यकताओं, रेल परिवहन की बढ़ती हुई आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए प्राथमिकताएं निर्धारित की हैं और उस दिशा में रेल विभाग ने ठोस प्रयास किए हैं। इसके लिए

माननीय माधवराव सिंधिया जी और माननीय महावीर प्रसाद जी या एम०एम० एक्सप्रेस कहें, बधाई के पात्र हैं। एक एम०एम० एक्सप्रेस भारत सरकार की है और एक एम०एम० एक्सप्रेस दिल्ली से भोपाल तक जाती है। मैं माननीय उप-मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की छोटी-मोटी समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहूंगा और आशा है वे मेरी इन मांगों को माननीय सिंधिया जी तक पहुंचाकर पूरा कर देंगे। इन्दौर से हावड़ा एक्सप्रेस अभी सप्ताह में एक बार जाती है। इस ट्रेन के महत्व को देखते हुए इसको प्रतिदिन कर देना चाहिए जिससे उस रूट से निकलने वाला ट्रैफिक हमारे पूर्वांचल से जुड़ सके और देश का मध्य भाग देश के पूर्वी हिस्से से जुड़ सकेगा। इसी तरह से भोपाल से बिलासपुर बीना होकर भोपाल बिलासपुर एक्सप्रेस में आज भी स्टीम इंजिन चल रहा है। वह चार-चार घंटे लेट हो जाती है। काफी डीजल इंजिन का इलैक्ट्रीफिकेशन होने की वजह से डीजल इंजिन फालतू निकल आए होंगे, उसमें से एक डीजल इंजिन इसमें लगाकर इसकी गति को बढ़ाया जा सकता है। इसी तरह फिरोजपुर से बम्बई, पंजाब मेल, वह भी काफी घंटों में सफर तय करता है। इसको डबल हैडेट करके सुपरफास्ट ट्रेन कर दिया जाए तो हमारे मध्य रेलवे के लिए बड़ा उपयोगी होगा। इसी तरह से विदिशा और सांची हिस्टोरिकल इम्पारटेंस के रेलवे स्टेशन हैं। जब माननीय मंत्री जी दौरे पर गए थे तो उन्होंने विदिशा और सांची को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए क्षेत्र की जनता को विश्वास दिलाया था कि अगले बजट में इसको सम्मिलित कर लिया जायेगा। मैं पुनः स्मरण कराना चाहूंगा कि विदिशा और सांची को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करना चाहिए और अगले बजट में सम्मिलित करके अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के स्थल के रूप में विकसित किया जाना चाहिए। झेलम एक्सप्रैस का स्टाप भी विदिशा में होना चाहिए। महाराष्ट्र के पूना वाले हिस्से को जोड़ने के लिए कोई अन्य रेल विदिशा और भोपाल से उपलब्ध नहीं होती है। अगर आगामी मई से विदिशा में झेलम का स्टाप कर सकेंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा। इसी तरीके से गुलाबगंज में अमृतसर एक्सप्रेस के स्टापेज की भी हमारी मांग है। इसी तरह बुधनी जो मेरे संसदीय क्षेत्र का हिस्सा है वहां भी महानदी एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि इन सुविधाओं को मेरे क्षेत्र में दिलाने में अवश्य मदद करेंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि बुधनी तक जो सर्वे रखा है ब्राड गेज लाइन का, उसके लिए तो उनको बधाई देता हूं, मैं चाहता हूं इसको इन्दौर, बुधनी सागर तक का सर्वेक्षण कर दीजिए। जिससे भविष्य के अन्दर रेल लाइन कोई नई भूमिका बनती है तो उसमें वह आ सके। आपने समय दिया उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्री नित्यानन्द मिश्र (बोलनगीर): इस महान सदन के समक्ष रखे गये बजट के समर्थन में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। रेलवे मंत्री बधाई के पात्र हैं क्योंकि उन्होंने भली प्रकार सोच विचार कर और संतुलित बजट बनाया है।

बजट प्रस्तावों के अनुसार मालभाड़े में 11 प्रतिशत की वृद्धि की गई है जिससे 876 करोड़ रुपये का कुल अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। यह वृद्धि रेलवे की बढ़ती हुई जरूरतों के लिए आवश्यक थी विपक्ष के सदस्यों ने यह आशंका व्यक्त की है कि मालभाड़े में वृद्धि से आवश्यक वस्तुओं जैसे कोयला, इस्पात, उर्वरकों के मूल्यों में वृद्धि होगी और इससे अर्थव्यवस्था में मुद्रास्फीति बढ़ेगी लेकिन विशेषज्ञों के अनुसार इस वृद्धि का आम उपभोग की वस्तुओं के दामों पर मामूली प्रभाव पड़ेगा और मुद्रास्फीति नहीं बढ़ेगी। इसलिए ऐसी किसी प्रकार की आशंका व्यक्त करना उचित नहीं है कि मुद्रास्फीति बढ़ेगी।

यात्रा भाड़ा स्थिर हो गया है। इसमें गरीब और मध्यमवर्ग के यात्रियों का ध्यान रखा गया है जो अधिक भाड़े का भुगतान नहीं कर सकते। लेकिन कुछ आलोचकों ने यह दलीलें दी हैं कि योजना आयोग ने सिफारिश की है कि मालभाड़े में वृद्धि के अतिरिक्त यात्री भाड़े में भी कुछ वृद्धि की जानी चाहिए। और

[श्री नित्यानन्द मिश्र]

क्योंकि यात्री यातायात लागत बढ़ गई है और यात्री भाड़े अधिक रियायती दरों पर हैं, इसलिये उनमें कुछ वृद्धि की जानी चाहिए। लेकिन यह सभी लोग जिनका यह विचार है वह किरायों में जरा सी भी वृद्धि होने पर एक दम विपरीत रूख अपना लेंगे और बजट प्रस्तावों तथा रेल मंत्री की कड़ी आलोचना करनी शुरू कर देंगे। मंत्री महोदय का यह विचार स्वागत योग्य है।

कुछ लोग कहते हैं कि बजट में गतिशीलता नहीं है हमें ऐसी प्रतिक्रिया के पीछे कोई मूलाधार या औचित्य नजर नहीं आता है। जब रेलवे के कार्य निष्पादन में काफी सुधार हुआ है, उत्पादकता में वृद्धि हुई है, रेलवे किरायों में स्थिरता है और आने वाले वर्षों में इसमें काफी विकास होने की संभावना है फिर यह प्रतिक्रिया व्यक्त करना कि बजट में गतिशीलता नहीं है एकदम निराधार है।

रेलवे का अच्छा कार्यनिष्पादन कुशलप्रबंध और सम्पत्तियों के प्रभावशाली उपयोग के कारण संभव हुआ है। मेरे विचार से इतनी कमियाँ होने के बावजूद भी रेलवे ने अच्छी प्रगति की है। हम रेलवे में कार्यरत व्यक्तियों की प्रशंसा करते हैं जिन्होंने रेलवे के कार्यनिष्पादन में काफी बड़ा योगदान दिया है।

हम महसूस करते हैं कि महत्वपूर्ण क्षेत्रों में सुधार की आवश्यकता है। उत्पादकता में और वृद्धि की जा सकती है। उस दिशा में रेलवे मंत्रालय को कुछ कदम उठाने चाहिए।

परिचालन लागत जो अधिक है। उसे भी कम किया जा सकता है। अतः इस दिशा में कदम उठाएं जाने चाहिए। इन दो उपायों से काफी धन बचाया जा सकता है जिससे रेलवे का आधुनिकीकरण, विकास और विस्तार किया जा सकता है।

हमारे देश में कुछ पिछड़े और अविकसित क्षेत्र हैं जहाँ रेलवे संचार नहीं है। वहाँ प्रचूर मात्रा मे प्राकृतिक संसाधन है लेकिन वहाँ पर बुनियादी सुविधाएँ जैसे रेलवे संचार व्यवस्था न होने के कारण वे आर्थिक रूप से विकसित नहीं हो सकते। अतः इन क्षेत्रों में रेलवे संचार सुविधाएँ उपलब्ध कराई जानी चाहिए जिससे कि आर्थिक विकास के लिए लोगों की न्यायसंगत आकांक्षाओं को पूरा किया जा सके।

सभापति महोदयः क्या आपको अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ नहीं कहना है?

श्री नित्यानन्द मिश्रः जी हाँ, मैं उस पर भी आऊँगा।

सभापति महोदयः कृपया अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में बोलिये तथा अपना भाषण समाप्त कीजिए। मैं आपको अधिक समय नहीं दे सकता।

श्री नित्यानन्द मिश्रः महोदय, स्वतन्त्रता के बाद से, उड़ीसा राज्य के लोग सम्बलपुर और तालचेर रेलवे लाइन के निर्माण की माँग करते रहे हैं। यह राज्य के संचार की मुख्य रक्षारेखा है जो राज्य के तटीय क्षेत्रों को पश्चिम हिस्से से जोड़ती है। राज्य का आर्थिक विकास इस रेलवे लाइन के निर्माण पर निर्भर करता है। दुर्भाग्य से इस परियोजना का क्रियान्वयन बहुत धीमा है। बजट पत्रों के अनुसार अगले वर्ष तालचेर से अनुगल तक की लाइन का केवल थोडा सा हिस्सा पूरा किया जायेगा अगर इस लाइन का निर्माण इसी मन्थरगति से चलता है तो मेरे विचार से इस महत्वपूर्ण लाइन को पूरा करने में दशक लग जायेंगे। मैं रेलवे मंत्री जी से इस लाइन को अधिक प्राथमिकता देने और यह देखने कि यह कम से कम समय में पूरी हो जाये का अनुरोध करता हूँ।

यह निर्णय लिया गया था कि पश्चिम उड़ीसा के लिये एक अलग मंडल बनाया जाएगा जिसका सम्बलपुर में रेलवे मुख्यालय बनाया जायेगा। इस का उद्घाटन कुछ वर्ष पूर्व श्री राजीव गांधी द्वारा किया गया था। लेकिन दुर्भाग्य से कुछ कारणों से इसका क्रियान्वयन नहीं किया गया। मेरे विचार से रेलवे मंत्री को इस पहलू पर भी ध्यान देना चाहिए।

कुछ समय पहले बोलनगीर-खुर्दा लाइन के निर्माण पर विचार किया गया था जिस से तीन जिलों बोलनगीर, फूलबनी और पुरी को लाभ होगा पिछले वर्ष हमें मंत्री जी की प्रतिक्रिया से पता चला था कि यह आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य नहीं है। अतः इस लाइन पर कार्य नहीं किया जायेगा। यह रेलवे लाइन पिछड़े क्षेत्रों जैसे बोलनगीर, फुलबनी और पुरी जिलों से होकर निकलती है। इन पिछड़े जिलों में आर्थिक विकास की अत्यधिक संभावनाएँ और क्षमता है क्योंकि वहाँ प्रचुर मात्रा में प्राकृतिक साधन है। इस रेलवे लाइन के निर्माण के बिना इस क्षेत्र का आर्थिक विकास संभव नहीं है। मैं जानना चाहता हूं ये कहने के क्या कारण हैं यह विशेष लाइन व्यवहार्य है या व्यवहार्य नहीं है। अगर यह व्यवहार्य नहीं है तो फिर मेरे विचार से देश का कोई पिछड़ा क्षेत्र आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य नहीं होगा। इसलिए, मेरे विचार से यह और कुछ नहीं बल्कि रेलवे प्रशासन के कतिपय दफ्तरशाहों की ऐसी धारणा है। इसलिए मैं मंत्री जी से इस पिछड़े क्षेत्र की ओर ध्यान देने और रेलवे लाइन की मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

तितलागढ़ से राऊरकेला के लिए एक रेलगाड़ी थी। साठवें दशक के प्रारम्भ में तितलागढ़ से सम्बलपुर रेलवे लाइन के निर्माण के समय से ही यह रेलगाड़ी चलाई जा रही है लेकिन दुर्भाग्य से कुछ वर्ष पूर्व इस लाइन को बन्द कर दिया गया है जिसका कोई औचित्य नहीं था। यह गाड़ी कोरापुट, कालाहांडी, बोलनगीर और सम्बलपुर जिलों के राऊरकेला के 50,000 कर्मचारियों को लाती ले जाती थी। यह बहुत लोकप्रिय गाड़ी थी और इसकी सर्विस बहुत अच्छी थी। अतः मैं मंत्री महोदय से इस गाड़ी को पुनः चलाने का अनुरोध करता हूं।

लिंक एक्सप्रेस तीन राज्यों मध्यप्रदेश, उड़ीसा और आन्ध्र प्रदेश को जोडती थी और हमे इससे काफी फायदा हुआ था। लेकिन दुर्भाग्य से उस गाड़ी को बन्द कर दिया गया। मैं मंत्री जी से इन राज्यों के लोगों के लाभ के लिए इस लिंक एक्सप्रेस को पुनः चलाने का अनुरोध करता हूं।

मैं मंत्री जी को लूथर बन्द पर यात्री हाल्ट की मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं जिससे इस क्षेत्र के यात्री रेलगाड़ी की सुविधाएं प्राप्त कर सकेंगे।

सभापति महोदय: अब आप अपनी सीट पर बैठिये। मैंने आपको अधिक समय दिया है।

श्री नित्यानन्द मिश्र: मैं उड़ीसा में रेलवे के बारे में कह रहा हूं।

सभापति महोदय: आपकी पार्टी के प्रत्येक सदस्य के लिए केवल 6 मिनट के समय की अनुमति है। मैंने आपको दस मिनट दिये हैं। अतः मैं आपको अधिक समय नहीं दे सकता।

श्री नित्यानन्द मिश्र: पांच मिनट और दीजिए।

सभापति महोदय: नहीं, कृपया आप अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

श्री नित्यानन्द मिश्र: महोदय, मंत्री जी ने सिफारिश की है।

सभापति महोदय: मंत्री जी का समय पर कोई नियन्त्रण नहीं है। केवल ह्विप ही समय पर नियन्त्रण कर सकता है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: मंत्री जी आपको समय नहीं दे रहे हैं। मंत्री जी बता रहे हैं कि प्रत्येक सदस्य को केवल पाँच मिनट दिये हैं। आपने सोचा कि वह आपको अधिक समय दे रहे हैं। अगर आप अपना भाषण जारी रखेंगे तो कुछ भी कार्यवाही वृतान्त में शामिल नहीं किया जायेगा कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

अब, प्रो. सैफुद्दीन सोज़।

प्रो० सैफुद्दीन सोज़ (बारामूला): सभापति महोदय, आप पहले ही कह चुके हैं कि हमें केवल निर्वाचन क्षेत्रों की ही बात करनी है। इस सुझाव के लिए आपका धन्यवाद। मैं अपने निर्वाचन-क्षेत्र के विषय में संक्षेप में बोलूँगा। जहां तक रेलवे की सामान्यतः प्रगति का प्रश्न है, मैं महसूस करता हूं और मैं अधिकांश संसद-सदस्यों के विचार से सहमत हूं कि रेलवे के कामकाज में कुछ सुधार हुआ है, कुछ आधुनिकीकरण हुआ है, कुछ सीमा तक समय का पालन भी हो रहा है। हम देखते हैं कि कुल मिला कर कुछ सुधार हुआ है। मैंने रेलवे पर श्री मधु दंडवते का भाषण सुना। वह एक अनुभवी व्यक्ति हैं। उन्होंने कुछ मुद्दे उठाएं हैं। वह महसूस करते हैं कि विकास की गति थम गई है। यदि श्री सिंधिया इस विषय में अपनी टिप्पणी देते हैं तो मैं समझता हूं कि वह उचित भी होगा क्योंकि उनका भाषण अत्यन्त संतुलित था और मैं भी प्रो० मधु दंडवते से सहमत हूं कि रेलवे को सरकार से समुचित धनराशि नहीं मिलती है। श्री सिंधिया तथा उनके साथियों का कर्तव्य है कि वे योजना आयोग या वित्त मंत्रालय से रेलवे के लिए धन जुटाएं, परन्तु मैं महसूस करता हूं कि हमें मंत्री महोदय की अधिक धन की मांग का भी समर्थन करना चाहिए, मैंने देखा है कि पहली योजना के दौरान रेलवे को कुल आवंटन का 5.99 प्रतिशत भाग मिला और अब सातवीं योजना में यह 6.9 प्रतिशत है। इसका अर्थ है कि जहां तक वित्तीयन का सम्बन्ध है, रेलवे की स्थिति वही है जो बहुत पहले थी। इसलिए मेरा पुरजोर आग्रह है कि देश में रेलवे के विकास के लिए अधिक धन दिया जाना चाहिए। आधुनिकीकरण और सुधार कार्य साथ-साथ हुए हैं। जब श्री माधवराव सिंधिया ने रेल मंत्री का कार्यभार संभाला था, मैंने कहा था कि वह सभा में यह कहें कि वह रेलवे में गुणवत्ता की दृष्टि से परिवर्तन लाएंगे और कहेंगे कि, "रेलगाड़ियां समय पर चलेंगी।" खेद है उन्होंने ऐसा नहीं कहा और वह हमें आश्वासन नहीं दे रहे कि रेलगाड़ियां समय पर चलेंगी। मैं महसूस करता हूं कि यह सुस्ती है अन्यथा, मैं दो बातें महसूस करता हूं। पहली बात यह है कि मेरी धारणा यह है कि उपलब्ध संसाधनों से ही आप आधुनिकीकरण और सुधार कर सकते हैं बशर्ते आप भारत में जीवन स्तर बेहतर बना सकें। दूसरी बात यह है कि यदि आप अनुशासन थोपना चाहते हैं, आप थोप सकते हैं। मैं एक प्रश्न पूछता हूं कि राजधानी सायं 5.00 बजे दिल्ली से रवाना होकर 10.55 बजे कलकत्ता कैसे पहुँच जाती है। पिछले साल ही मुझे पता लगा। मैं हमेशा कलकत्ता जहाज द्वारा जाता हूं। मैंने कभी सोचा भी नहीं था कि कोई गाड़ी समय पर पहुँच सकती है और मुझे 18 घन्टे में कलकत्ता पहुँचा देगी। जब हम बर्दवान से चले तो एक घोषणा हुई कि रेलगाड़ी 10 मिनट देर से पहुँचेगी, और हम उसे ठीक समय पर पहुँचाने की कोशिश करेंगे। इससे मेरी ढाढ़स बंधी। यूरोप में, ऐसी घोषणा सुनने को मिलती है। बम्बई या कलकत्ता जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस की तुलना यूरोप की रेलगाड़ियों से की जा सकती है। जब मैंने पहली बार सुना कि रेलगाड़ी 10 मिनट विलम्ब से पहुँचेगी और उसे समय पर पहुँचाने का प्रयास किया जाएगा। मेरे देश में रेलगाड़ियाँ समय पर चल सकती हैं। निसन्देह, सुधार की गुंजाइश है। अतः जो सुविधा आप दिल्ली से कलकत्ता या दिल्ली से बम्बई के लिए प्रदान कर सकते हैं वह सुविधा आप जम्मू व कश्मीर राज्य तथा भारत के अन्य राज्यों को क्यों नहीं दे सकते? रेल गाड़ियाँ बहुत देर से क्यों पहुँचती हैं? मैं अपने माननीय मित्र श्री महावीर प्रसाद को बहुत समय से जानता हूँ। उन्होंने बहुत अच्छा भाषण दिया। हालांकि उनका भाषण बहुत कठिन संस्कृतनिष्ठ हिन्दी में था। वह और माधवराव सिंधिया जी मेरे विचारों से सहमत होंगे कि अनुशासन बनाए रखने के लिए वचनबद्ध हों और हमें आश्वासन दें कि रेलगाड़ियां समय पर चलेंगी। आमतौर पर एक्सप्रेस गाड़ियाँ ही जम्मू जाती हैं और जम्मू पहुँचते-पहुँचते वे 4-5 घन्टे लेट हो जाती हैं। जब ये 2 घन्टे लेट होती है तो लोग कहते हैं "समय पर है।" आप दोहरे मानदण्ड नहीं अपना सकते। आप कलकत्ता जाने वाले यात्रियों को कोई सुविधा दें और जम्मू-कश्मीर जाने वालों के लिए न दें। वहां भी वही ड्राइवर चलते हैं, वही रेल लाइनें हैं। इस प्रकार यह ढिलाई है और रेल मंत्रालय को हमारी शिकायत की ओर ध्यान देना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि गाड़ियाँ समय पर चलें।

मैं सलाह के तौर पर रेल मंत्रालय को कुछ कहना चाहता हूं। सभापति महोदय, आपने मुझे चेतावनी दी है कि मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात ही करनी चाहिए। मैं सिंधिया जी का सम्मान करता हूं। वह काफी मेहनत कर रहे हैं। वह एक बुद्धिमान मंत्री हैं। उन्होंने शताब्दी एक्सप्रेस शुरू की। हम इसका स्वागत करते हैं। कुछ लोग दोष निकालते हैं क्योंकि वे कहते है कि सभी मंत्री अपने निर्वाचन क्षेत्रों का ही ध्यान रखते है। उन्हें पूरे देश का ध्यान रखना चाहिए। मैं उस रेलगाड़ी के शुरू होने का स्वागत करता हूं। परन्तु आगरा के बाद, उससे आय नहीं होती। परन्तु मैं आपको एक सुझाव देता हूं। आप खुजराहों को भूल रहे हैं जोकि एक अत्यन्त महत्वपूर्ण केन्द्र है। परन्तु मैं आपको बताता हूं कि वैष्णोदेवी भी अत्यन्त महत्वपूर्ण है। वैष्णोदेवी के दर्शन करने के लिए 10 लाख लोग जम्मू जाते हैं। उनके लिए आपने क्या प्रबन्ध किया है? उनके लिए आपने कोई अन्य गाड़ी नहीं चलाई। उनके लिए जेहलम एक्सप्रेस, जम्मू मेल, शालीमार एक्सप्रेस हैं। परन्तु ये गाड़ियाँ पर्याप्त नहीं हैं। हम आपसे जम्मू के लिए दिन में कोई गाड़ी चलाने के लिए कहते आ रहे हैं। आपको अधिक राजस्व मिलेगा। आप शयन सीटें उपलब्ध न कराएं परन्तु जम्मू के लिए दिन में चलने वाली चेयर कार की सुविधायुक्त एक गाड़ी दीजिए। वह गाड़ी सांयकाल जम्मू पहुँच जाएगी। यात्री अगली सुबह वैष्णो देवी चले जाएंगे। वे पूरा दिन वहाँ बिता कर वापस आकर दिल्ली के लिए गाड़ी पकड़ लेंगे। आपने इस पर विचार नहीं किया। आपको अधिकतम राजस्व मिलेगा क्योंकि, मैं आपको आश्वासन दे सकता हूं कि इस रूट पर कोई यात्री बिना टिकट यात्रा नहीं करता।

अनुशासनहीनता के कारण जेहलम से यात्रा करने वाले यात्री जंजीर खींचते हैं। टिकट कलैक्टर नहीं होते हैं। आपके पास कोई पुलिस बल आदि भी नहीं है। इसलिए मैं पुरजोर अपील करता हूं कि आपको जम्मू के लिए दिन में गाड़ी चलानी चाहिए जिसका नाम वैष्णो देवी एक्सप्रेस रखा जा सकता है।

एक और बात है। हमारा क्षेत्र विश्व के पर्यटन मानचित्र में है। इसका कारण आपके वर्तमान प्रयास नही हैं बल्कि इसका कारण हमारे परम्परागत स्वास्थ्यवर्धक स्थल हैं। हमारे यहां गुलमर्ग और पहलगांव है। विश्व भर में हमारे क्षेत्र का नाम है। पहलगांव और श्रीनगर के लिए लोग हमारे राज्य की यात्रा करते हैं। परन्तु आप रेलगाड़ियाँ प्रदान कर उन्हें लाभान्वित नहीं कर रहे हैं। इसलिए मैं केवल एक रेलगाड़ी की मांग नहीं कर रहा हूं: मैं दो गाड़ियों के लिए कहूँगा। परन्तु उनमें से एक दिन की गाड़ी होनी चाहिए।

हम चाहते हैं कि जम्मू-काश्मीर रेलवे मानचित्र पर उभरे। मैंने सर्वश्री बंसीलाल जी, बरकतउल्ला खान और श्री माधवराव सिंधिया से बात की। हमने कहा कि जम्मू काश्मीर का नाम भारतीय मानचित्र पर होना चाहिए। इन्दिरा जी ने इस विषय में गहरी दिलचस्पी दिखाई थी कि जम्मू और ऊधमपुर के बीच रेल लाइन होनी चाहिए। आठ वर्ष पूर्व इस बारे में निर्णय लिया गया था उस समय इस परियोजना का अनुमानित व्यय 70 करोड़ रु० था, अब मूल्य वृद्धि के कारण यह राशि बढ़ कर 113 करोड़ रु० हो गई है और अब तक आपने 13 करोड़ रु० से अधिक राशि खर्च नहीं की है। यदि आप इसी रफ्तार से कार्य करेंगे तो हम 21वीं सदी में चले जायेंगे परन्तु ऊधमपुर के लिए गाड़ी नहीं मिलेगी।

इसलिए मैं चाहता हूं कि ऊधमपुर तक रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए अधिक धनराशि प्रदान की जानी चाहिए। मुझे अपने सुझावों का कोई उत्तर नहीं मिला है जो मैंने हाल ही में श्री सिंधिया के इस कथन पर दिए थे कि भूमि का अधिग्रहण करने में कठिनाई है। मैं आपको आश्वासन देता हूं कि श्री फारूख अब्दुल्ला भूमि के अधिग्रहण के मामले में सहायता देने के लिए बहुत उत्सुक हैं। इसमें कोई समस्या नहीं है। परन्तु आप तीन वर्ष की अवधि में रेलवे लाइन पूरी कीजिए और ऊधमपुर तक रेलगाड़ी पहुँचाइए। इसके बाद सर्वेक्षण कराएं कि श्रीनगर तक गाड़ी कैसे जा सकती है। काजीगुन्ड और बारामूला के बीच रेल लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है। इसलिए यह सर्वेक्षण कराके हमें भारतीय रेलवे मानचित्र में स्थान दिलाने का आपके पास यह अच्छा अवसर है। इसमें कोई समस्या नहीं है क्योंकि भारत में आधुनिक प्रौद्योगिकी से कितनी भी सुरंगें खोद सकते हैं। इस समय इस क्षेत्र में कोई मजबूत सड़क नहीं है। इस सड़क

[प्रो० सैफुद्दीन सोज़]
की हालत बहुत खस्ता है। अच्छी सड़क न होने की स्थिति में रेलवे हमारे लिए सहायक है। इसलिए मैं पुरजोर अपील करता हूं कि रेल विभाग हमें भारतीय रेलवे मानचित्र में स्थान दे।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अयूब खां (झुनझुनू): मोहतरम चेयरमैन सर, मैं रेल बजट के समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मै आदरणीय प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी को मुबारकबाद पेश करता हूं कि उनकी सरपरस्ती में इतना अच्छा रेल बजट पेश हुआ। साथ ही मैं रेल मंत्री श्री माधव राव सिंधिया जी और महाबीर प्रसाद जी को भी बधाई देता हूं कि इन्होंने इतनी सूझ-बूझ से यह रेल बजट तैयार किया। मैं अपना हक बजानिब समझता हूं कि हमारे रेलवे कर्मचारी सभी मुबारकबाद के मुस्तहक हैं। जिन्होंने कड़ी मेहनत करके इस रेल बजट को इतना अच्छा बनाया। इतना अच्छा ही नहीं बनाया, मुल्क के एक करोड़ 10 लाख यात्री आज मुलक के एक सिरे से दूसरे सिरे तक 7 हजार सवारी गाड़ियों के अन्दर 37 हजार डिब्बों के साथ सफर करते हैं। आज हमारे मुल्क की रेलवे लाइन दुनिया के चार मुल्कों में से एक है। यह एक कीर्तिमान है। हमें रेलवे फैमिली पर गर्व है, हमें फक्र करना चाहिए कि हमारे मादरे वतन की अफ्दाह बाद में रेलवे फैमिली ही ऐसी है जिस पर हमारे मुल्क के सब लोगों को नाज़ करना है। हमें चाहिए कि इस फैमिली के लिए जितनी सुविधाएं हम और दे सकें दें ताकि जो कीर्तिमान कायम किया है, उसमें और तरक्की हो और उसमें तरक्की-बर-तरक्की हो। इसके लिए इन कर्मचारियों के बच्चों के लिए तालीम का बन्दोबस्त रेलवे मंत्री जी को करना चाहिए, साथ ही साथ उनकी हाउसिंग का बन्दोबस्त भी करना चाहिए। रेलवे हास्पिटल्स में आज काफी डाक्टर्स की कमी है, उसको पूरा करना चाहिए।

मेरा आग्रह होगा कि रेलवे फैमिली का जब एक मैंबर रिटायर हो, तो उनको पूरा आश्वासन हो कि रेलवे का एक आदमी हमेशा उनकी जगह सर्विस में लिया जाए ताकि यूनिटी कायम हो सके और जितने पब्लिक सैक्टर हैं, उन को इससे नसीहत हो सके कि जब एक तरह से रेलवे फैमिली इतना अच्छा काम कर सकती है, तो दूसरे सैक्टर काम क्यों नहीं कर सकते।

अब मैं चन्द सुझाव आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं। रेलवे के अन्दर काम्यूनिकेशन सिस्टम गार्ड और इंजन के बीच में हर ट्रेन के अन्दर हर हालत में होना चाहिए। इंजन के अन्दर एक ऐसी विन्डो हो, जो लैजर विन्डो कहलाए, जो हर ड्राइवर को अगले स्टेशन तक का काम्यूनिकेशन उस विन्डो में हो, ताकि कभी एक्सीडेंट न हो सके। उसी इंजन ड्राइवर का काम्यूनिकेशन अगले स्टेशन मास्टर से भी हो। अगर ये चीज़े की जायेंगी तो काफी से ज्यादा एक्सीडेंट से हम बच सकेंगे। साथ ही मेरा सुझाव होगा कि जो रेलवे लाइन बाबा आदम के ज़माने में हमने बनाई हैं, क्या उसमें इम्प्रूवमेंट नहीं हो सकता है। क्यों न हम ऐसी रेलवे लाइन या ऐसी चीज़ें बनायें जिस में लेबर कम हो और उसकी लाइफ ज्यादा हो। फिर आगे चल कर ऐसा बन्दोबस्त हो कि एक रेलवे लाइन ज़मीन पर चले और दूसरी रेलवे लाइन हवा में चले, ताकि हमारा मुल्क जब आगे बढ़ेगा तो हमारा मुल्क किसी मुल्क से पीछे न रह जाए।

दूसरी बात मैं स्टेशनों की हालत के बारे में कहना चाहता हूं। जितनी गन्दी हम करते हैं, वह ऐसी जगह की जाये, ताकि बाहर से देखने वालों को नजर न आए। एक मॉडल स्टेशन के तौर पर हमारे स्टेशन हों। इस बजट के अन्दर जो एवार्डिस लोग हैं, जिन्होंने मुल्क के लिए काम किया है, जिन्होंने मुल्क की सरहदों की हिफाजत की हो और उनको एवार्ड मिला हो, उनका सम्मान किया हो, उन लोगों के लिए बहुत कुछ किया है। साथ ही साथ बुजुर्गों के लिए पहली बार इस बजट में ख्याल रखा गया है कि जिनकी आयु 65 साल की है, उनको ट्रेन में रियायत दी गई है। यह बहुत बड़ा

सराहनीय काम है और यह एक बहुत बड़ा काम है। दूसरे फौज के अन्दर जिन लोगों को एवार्ड मिला हो, महावीर चक्र मिला हो, वीरचक्र मिला हो, जिन लोगों को हम ने सम्मान दिया हो, जिससे फौज के लोगों के दिलों में बहुत बड़ा मान और आदर पैदा हुआ है, उन लोगों के लिए भी ख्याल किया गया है। उसी तरह से पुलिस के लिए और स्पोर्ट्समैन के लिए भी किया गया है। अब मैं अपने क्षेत्र की बातें आपसे निवेदन करना चाहता हूं।

राजस्थान को पहली बार सवाईमाधोपुर से जयपुर के लिए बड़ी लाइन से जोड़ा गया है। इसके लिएँ आप बधाई के पात्र हैं । लेकिन मेरा निर्वाचन क्षेत्र झुन्झुनू है और झुन्झुनू से आज तक दिल्ली के लिए भी डे-टाइम में रेलवे लाइन नहीं है। स्पीकर साहब जो कि सीकर से आते हैं और मैं झुन्झुनू से, दोनों कान्स्टीचूयेंसी के लिए ऐसी कोई भी ट्रेन नहीं चलती, जिस से दिल्ली का कोई संबंध दिल में हो जाए। मेरा मंत्री जी से आग्रह होगा कि वहां से एक ऐसी ट्रेन चलाई जाए या ट्रेन का टाइमिंग एडजैस्ट किया जाए, जिससे वहां के यात्री दिन के समय चल कर दिल्ली आ सकें और दिल्ली से सुबह के टाइम में चल कर शाम तक वहां पहुंच सकें। एक बीकानेर एक्सप्रैस दिल्ली से सुबह 8.40 बजे चलती है और लोहारू 12 बजे पहुंचती है। अगर उसी ट्रेन में एक शैटल जोड़ दी जाएं तो वह लोहारु से बाइफरकेट हो कर झुन्झुनू और सीकर होते हुए जयपुर जा सकती है। उसी तरह से जयपुर से चल कर सीकर और झुन्झुनू होते हुए और लोहारु से दिल्ली आ सकती है।

मेरी एक मांग और भी है। डाबरा-सिंघाना रेलवे लाइन 1958 की रेलवे लाइन है, जिस पर खेतड़ी कॉपर प्रोजैक्ट के लिए माल गाड़ी आती है। मैं चार साल से इस बात की कोशिश कर रहा हूं कि उस मालगाड़ी में दो-तीन सवारी डिब्बे लगा दिए जायें, तो 15-20 हज़ार कर्मचारी डेली जो काम करने के लिए आते हैं, वे उस सुविधा से वंचित हैं। उस क्षेत्र के लोगों को आज तक रेल सवारी नसीब नहीं हुई है। मेरा मंत्री जी से आग्रह होगा कि उस मालगाड़ी में दो-तीन सवारी डिब्बे लगाए जायें, तो उस क्षेत्र के लोगों को राहत मिल सकेगी। मुझे उम्मीद है कि ऐसी स्थिति में उस ट्रेन के साथ सवारी डिब्बे लगाए जायेंगे, ताकि उन लोगों को सुविधा मिल सके।

हमारा क्षेत्र फौजियों का इलाका है। बल्कि मुल्क में सबसे ज्यादा फौजी झुन्झुनू से आते हैं और उसी तरीके से सबसे ज्यादा बीसनैसमैन झुन्झुनू से आते हैं। उस झुन्झुनू के लोग बम्बई, अहमदाबाद, कलकत्ता और असम ज्यादातर जाते हैं। उनके रिजर्वेशन के लिए बहुत बड़ी समस्या है और कोई भी ट्रेन बम्बई अहमदाबाद के लिए शेखावटी स्टेशन के लिए नहीं है। ट्रेन न भी हो, लेकिन कम से कम उनको रिजर्वेशन तो मिल सके।

अभी कोई भी रिजर्वेशन नही है। जनता गाड़ी के अन्दर 8 सीटों का रिजर्वेशन हो और बम्बई, अहमदाबाद जाने वाले जो झुन्झुनू के पेसैन्जर होते हैं, उन के लिए डीलक्स के अन्दर 5 सीटों का और फ्रान्टियर के अन्दर 5 सीटों का कम से कम बन्दोबस्त हो और जनता गाड़ी के अन्दर 10 सीटों का बन्दोबस्त हो। हमारे जो लोग कलकत्ता और आसाम की तरफ जाते हैं, उन झुनझुनू के पैसेन्जरों के लिए दिल्ली के अन्दर कालका में 5 सीटों का रिजर्वेशन और आसाम मेल के अन्दर 5 सीटों का रिजर्वेशन हो। हम ने पांच, पाँच सीटों की मांग की है और मुझे उम्मीद है कि हमारे क्षेत्र के लोगों के लिए यह सुविधा आप देंगे।

एक और बात कहना चाहता हूं। जितने भी लेविल क्रोसिंग होते हैं, उन पर सब से ज्यादा एक्सीडेंट्स होते हैं। वहां पर अन्डरग्राऊन्ड, जमीन के नीचे पुलिया बना दें, तो उस से लोग आसानी से आ जा सकते हैं। नीचे से आदमी जाएंगे, तो उस से ट्रेफिक नहीं रुकेगा।

आप ने स्वार्डीज को कन्संशन दिया है। उस के बाद से मेरे पास लगातार टेलीफोन आ रहे हैं कि आदमी को तो कन्संशन मिल गया लेकिन उस की घर वाली को कन्सेशन नहीं मिला। इसलिए मेरा कहना

[श्री मोहम्मद अयूब खां]

यह है कि 65 साल से ज्यादा उम्र वाले लोगों की वाइव्ज को भी कन्सेशन मिलना चाहिए और जो स्वार्डीज है, उन की मिसेज को भी इस में शामिल किया जाना चाहिए।

आखिर में मेरा यह सुझाव है कि जो भी ट्रेनों के लिए और सुविधा के लिए मैंने मांग की है, उस पर आप ध्यान दें और झुन्झुनू और सीकर को मद्देनज़र रखते हुए, दिन के समय एक ट्रेन का जरूर बन्दोबस्त करें ताकि झुन्झुनू और सीकर के लोग दिन में चल कर शाम को दिल्ली पहुंच सकें। इसी तरह से दिन के समय दिल्ली से ट्रेन चले और शाम को झुन्झुनू पहुंचे। इसी तरह से डावड़ा-सिंघाना लाइन पर जो माल गाड़ी चलती है। खेतड़ी प्रोजेक्ट के लिए, उस में दो, तीन सवारी डिब्बे जोड़े जाएं, ताकि 15-20 हज़ार कर्मचारी जो प्रोजेक्ट में काम करते हैं, वे इस पर सफर कर सकें। इस क्षेत्र में रेल सेवा नही है और ऐसा करने से उन लोगों को फ़ायदा होगा।

यह जो बजट पेश किया गया है, यह काबिले-तारीफ है और रेल मंत्री जी ने जो इतना अच्छा बजट पेश किया है, उस के लिए जितनी भी उनको मुबारकबाद दी जाए, वह कम है।

श्री कैलाश यादव (जलेसर): सभापति महोदय, जो रेलवे बजट सिंधिया जी ने प्रस्तुत किया है, उस के समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूं। इस में शक नहीं है कि प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में सिंधिया जी ने और महावीर प्रसाद जी ने जो बजट देश के लोगों को दिया है, वह बहुत ही संतुलित बजट है। इस में काफी सुविधाएं दी गई हैं देश के लोगों को। यह खुशी की बात है कि कोई पैसेन्जर रेट्स वगैरह नहीं बढ़ाए गये हैं। कुछ थोड़ा सा गुड्स ट्रैफिक पर जरूर बढ़ाया गया है। इस का परसेन्टैज कुछ ज्यादा है। मैं सिंधिया जी से निवेदन करूंगा कि मिट्टी के तेल और चीनी पर कुछ राहत देने की जरूरत है।

रेलवे हमारे देश की एक महत्वपूर्ण संस्था है और यह देश की आर्थिक विकास की रीढ़ है। इस के बगैर देश में कोई विकास की कल्पना नहीं की जा सकती लेकिन हम यह देखते हैं कि रेलवे के विकास के मामले में प्लानिंग कमीशन हमेशा ही बहुत ही कंजूसी का रवैया अख्तियार करता है। रेलवे के मंत्री-गण और अधिकारी-गण का यह काम है कि वे देश के विकास के लिए प्लानिंग कमीशन से ज्यादा से ज्यादा पैसा लें ताकि इस विभाग को सरसब्ज बनाया जा सके। प्लानिंग कमीशन को यह सोचना चाहिए कि यह काफी महत्वपूर्ण विभाग है और इस का बजट कम नहीं करना चाहिए। दूसरे विभागों को काफ़ी पैसा दे दिया जाता है और वहां उस का दुरुपयोग होता है। इसलिए मेरा कहना यह है कि रेलवे के बजट को बढ़ाया जाए। मान्यवर, देश के जिस हिस्से में विकास करना है, वहां रेल की पटरी बिछा दी जाए तो वहां का विकास स्वतः ही हो जाएगा। आज सिंधिया जी और महावीर प्रसाद जी के नेतृत्व में रेलों ने जो प्रगति की है और रेलों की जो कार्य-कुशलता बढ़ी है, वह सराहनीय काम है। माल भाड़े की ढुलाई के मामले में एक कीर्तिमान दुनिया में स्थापित किया है। यह एक अच्छी बात है। इन सब बातों के साथ रेलवे ने जो अच्छे काम किये हैं उनके लिए मैं माननीय मंत्री श्री सिंधिया जी, महावीर प्रसाद जी और रेल के सभी अधिकारियों को बधाई देता हूं।

मेरे क्षेत्र में चार ट्रेंस आती हैं। वहां की कुछ समस्याएं हैं जिनके बारे में मैं समय-समय पर आगाह करता रहा हूँ। आज भी मैं आपको सुझाव दूंगा कि मथुरा से जलेसर रोड एवं एटा से कासगंज को मिलाने की मांग 30-35 वर्ष पुरानी है। लगातार क्षेत्र से दबाव पड़ रहा है कि मथुरा से जलेसर रोड एवं एटा, कासगंज को बड़ी लाईन से जोड़ दिया जाए। मान्यवर इसका सर्वे भी हुआ था, पता नहीं उसको कहां दबा दिया गया। मैं चाहूँगा पुनः एक बार सर्वे कराया जाए और यह जो पिछड़ा, बैकवर्ड क्षेत्र है इसको एक रेलवे लाईन से जोड़ दिया जाए। यह इस क्षेत्र की बीसियों साल की मांग है। मैं माननीय सिंधिया जी और महावीर प्रसाद जी से उम्मीद करूंगा कि वे इस मांग को पूरा करेंगे।

इसके अलावा एटा-बरहन रेलवे लाईन सन् 62 में खोली गयी थी। उस रेलवे लाईन के एटा से बरहन तक रेलवे स्टेशन टूटे-फूटे पड़े हैं। गाड़ी की हालत खराब है। यद्यपि कुछ कार्य वहां हुआ है, डीजल वगैरह का। लेकिन रेलवे लाईन पर जब तक प्लास्टर और पत्थर नहीं डाला जाएगा तब तक उस लाईन पर तेज रफ्तार की गाड़ी नहीं लायी जा सकती। इसीलिए एटा से दिल्ली कोई सीधा रेल से नहीं आ सकता है। बस से आना पड़ता है और उसमें पांच घंटे लगते हैं। अगर वहां रेल की सुविधा बढ़ा दी जाए तो आदमी तीन घंटे में दिल्ली आ सकता है। मान्यवर मैं यह भी चाहता हूं कि टूंडला लोको शेड, डीजल इंजन वगैरह की सुविधाएं भी बढ़ा दी जाएं ताकि वहां के बहुत बड़ी संख्या में कर्मचारियों को बाहर न जाना पड़े। इससे टूंडला स्टेशन का महत्व भी कम नहीं होगा। टूंडला ब्रिटिश टाईम से एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। रेलवे अधिकारी वहां सुविधाएं बढ़ाने के बजाए कुछ न कुछ सुविधाएं काटते रहते हैं। इससे वहां बड़ा असंतोष है। यह मेरे संसदीय क्षेत्र का बहुत बड़ा रेल बेस है।

मान्यवर, अभी एक नयी शताब्दी एक्सप्रेस चलायी जा रही है। मैं चाहता हूं कि इस शताब्दी एक्सप्रेस को दिल्ली कानपुर के बीच दो मिनट के लिए टूंडला पर रोक दिया जाए। यह वहां की जनता की बहुत बड़ी मांग है।

अपर इंडिया एक्सप्रेस और असम मेल दो पापुलर गाड़िया थीं जिनको समाप्त कर दिया गया है। इनकी जगह पर कोई गाड़ी ऐसी नहीं दी गयी जो वहां की आवश्यकता की पूर्ति कर सके। वहां पर अपर इंडिया को रेस्टोर कर दिया जाए और असम मेल की जगह कोई नई गाड़ी चलायी जाए। दुर्भाग्य से ये दोनों गाड़ियो समाप्त कर दी गयी हैं। मैं चाहूंगा कि पुरी एक्सप्रेस को जलेसर रोड़ और बरहन स्टेशन पर रोका जाए। मैंने जलेसर रोड़, बरहन पर ये दोनों गाड़िया रुकवायी थीं।

मान्यवर, छोटी लाईन 25 अप और 26 डाऊन मथुरा-लखनऊ ट्रेन को मारहरा पर रोकें। 513-514 मरूधर एक्सप्रेस को सहावर पर रोकने की वहां बड़ी मांग है।

मान्यवर, गत कई वर्षों से वहां के लोग कह रहे हैं कि अवध एक्सप्रेस में जो कि बड़ी लम्बी गाड़ी है उसमें एक ए० सी० स्लीपर का डिब्बा लगाया जाए। लेकिन वह डिब्बा वायदा किये जाने के बाद भी अभी तक नहीं लगा है।

मैं एक और सुझाव देना चाहूंगा। रेलवे में जो कांट्रेक्टर सिस्टम है उसको रेलवे की कोआप्रेटिव सोसायटीज को नेगलेक्ट, बाईपास करके चलाया जा रहा है। परसनल आदमियों को काम दिया जाता है। इसमें भ्रष्टाचार की बू आती है। जब रेलवे में कोआप्रेटिव सोसायटीज बनी हैं तो उनको काम देना चाहिए। कोआप्रेटिव सोसायटीज बड़ी संख्या में काम भी कर रही हैं।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः इस बजट का स्वागत करता हूं।

श्री के० जे० अब्बासी (डुमरियागंज) : सभापति जी, मैं आपका बड़ा आभारी हूं कि आपने मुझे इस बजट पर बोलने का मौका दिया। माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है उसके समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूं।

इसमें कोई शक नहीं है कि रेलों में सुविधाएं बढ़ी हैं और यह जो बजट आया है इसका बड़ा स्वागत हुआ है। क्योंकि गरीब आदमी पर कोई किराया नहीं बढ़ा है। इसके साथ-साथ बूढ़े लोगों को सफर में सुविधाएं दी गयी हैं। इसके साथ-साथ बहुत से मामलों में, किसानों के कल्याण के लिए भी बहुत सारी रियायतें दी गई हैं, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में एक बात लाना चाहता

[श्री के० जे० अब्बासी]

हूं। बस्ती जिले में कोयला धनबाद से आता है, बड़ी लाइन से घूमकर बाराबंकी से बस्ती आता है, इसमें काफी खर्चा होता है। इसका किराया भी कम नहीं किया गया है, वहां से मुझे तार प्राप्त हुआ है कि इससे वहां पर चीजों की कीमतें बढ़ जाएंगी, जिनको गरीब आदमी इस्तेमाल करता है, हर गरीब के घर में इन चीजों की जरूरत होती है। इसलिए मेरा कहना है कि जहां बहुत सी चीजों में रियायत दी गई है वहां कोयले को भी उसमें शामिल कर लिया जाना चाहिए। इसके साथ-साथ यह जो पुराना रास्ता रखा हुआ है बाराबंकी से लाने का इसको बदलकर सीधा गोरखपुर करना चाहिए।

इसके साथ-साथ मैं कहना चाहूंगा कि मेरा जिला बस्ती तकसीम हो गया है और नया जिला सिद्धार्थ नगर बना है। मंत्री जी आ गए हैं, उनको मैं बताना चाहता हूं कि सिद्धार्थ नगर जिला जो बना है, उसमें सिर्फ एक छोटी लाइन है, जो गोंडा से लेकर गोरखपुर तक जाती है, दो तीन छोटे-छोटे स्टेशंस कवर करती है। यहां पर लोगों को काफी असुविधा है, पूरे जिले में 5 असेंबली कांस्टीट्वेंसीज में से 2 में रेलवे है और 3 में नहीं है। एक अरसा हुआ, 10-15 साल पहले एक रेल स्कीम सहजनवा से बांसी, डुमरियागंज आदि से होते हुए बलरामपुर जाती थी, जनता पार्टी के जमाने में उसका सर्वे हो गया था, लेकिन बाद में धनाभाव के कारण आज तक वैसे ही पड़ी हुई है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि इस रेलवे लाइन की ओर तवज्जह दें, क्योंकि सिद्धार्थ नगर से यह लाइन संबंधित है। इसी तरह से जहां सन 81 में बस्ती की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर के लाभ पहुंचाया है, वैसे ही सिद्धार्थ नगर की छोटी लाइन को भी बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। वहां से मैं ही एम० पी० हूं और इसलिए मुझे ही वहां की बात रखनी है। आज अगर आप नक्शा बनाएंगे तो 7-8 साल में वह हो पाएगा। इसलिए सिद्धार्थ नगर के लिए यह सुविधा अवश्य दी जाए। सिद्धार्थ नगर को गौतम बुद्ध के नाम से बनाया गया है और पर्यटन की दृष्टि से भी इसको बढ़ावा देने से बहुत फायदा होगा। यहां पर बाहर से काफी लोग आते हैं और काफी तरक्की वहां पर हो रही है, इसलिए उसको जिला बनाया गया है मैं चाहूंगा कि इसकी तरफ और तवज्जह दी जाए। खासकर नौगढ़ स्टेशन के बारे में कहना चाहूंगा कि उसकी हालत बहुत खराब है। छोटी लाइन है और बाहर से लोग आते हैं, उनको काफी तकलीफ होती है, रिटायरिंग रूम उसमें बनाया जाए, उसकी हालत सुधारी जाए ताकि बाहर से आने वालों को तकलीफ न हो। कई बार लिखा जा चुका है, बड़ी छोटी सी बात है कि फर्स्ट क्लास के डिब्बों को जिनको आप आगे नहीं रखने वाले हैं, लेकिन उनके बाथरूम अगर रिपेयर करा दिए जाएं तो मेरे ख्याल से काफी कम खर्चा इसमें आएगा और लोगों को सुविधा भी होगी।

हमारे यहां जो वैशाली चलती है, उसका टाइम आपने ठीक कर दिया है, उसमें उसके लिए हम आपके आभारी हैं, सात बजे चलकर साढ़े सात बजे सुबह पहुंच जाते हैं। मैं चाहूंगा कि उसमें आरक्षण बढ़ाया जाए क्योंकि रोजाना ही तकलीफ होती है। हमें भी तकलीफ होती है तथा दूसरे लोगों को भी तकलीफ होती है। बम्बई आने-जाने के लिए एक ही ट्रेन है और उसका टाइम भी ठीक नहीं है। मैं चाहूंगा कि बम्बई से डायरेक्ट ट्रेन बस्ती के लिए एक और बढ़ाई जाए ताकि वहां के लोगों को आने-जाने में सुविधा हो सके। कई माननीय सदस्यों ने भी कहा है और मैं भी कहना चाहता हूं कि खाने की क्वालिटी में सुधार नहीं हो पाया है। इस तरफ तवज्जुह दी जाए चाहे ~~कीमत न बढ़ाई~~ जाए लेकिन क्वालिटी बढ़ायी जाए। आपने रेल बजट पेश करके जो सुविधाएं लोगों को दी हैं और किराया नहीं बढ़ाया है, उसके लिए हम आपके आभारी हैं। मुझे उम्मीद है जो सुझाव मैंने रखे हैं उन पर आप अवश्य ध्यान देंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम): आदरणीय सभापति महोदय, इस वर्ष रेल बजट वृद्धि रहित बजट के रूप में परिलक्षित किया जा रहा है। जैसा कि आप जानते हैं, मालभाड़े में 11 प्रतिशत वृद्धि से देश भर में मालभाड़े की स्थिति पर प्रभाव पड़ेगा। विशेषतौर पर केरल में जहाँ का मैं और आप भी प्रतिनिधित्व करते हैं, सभी वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि होगी। हम देश के दक्षिणी भाग के निवासी हैं। लगभग सभी वस्तुओं के लिए जिनमें दिन-प्रतिदिन की वस्तुएं भी शामिल हैं, हमें दूसरे राज्यों पर निर्भर करना पड़ता है। इस प्रकार 11 प्रतिशत की इस वृद्धि का सबसे बुरा प्रभाव केरल पर पड़ेगा।

मैं इस मामले के विस्तार में नहीं जाऊँगा क्योंकि मेरा भाषण का समय बहुत सीमित है। दूसरी बात मंगलौर-बम्बई रेल लाईन के विषय में है। मुझे खुशी है कि मंगलौर-बम्बई रेल लाइन के लिए कुछ राशि का प्रावधान किया गया है। केरल की जनता की यह बहुत पुरानी माँग है। यदि यह रेल लाइन तैयार हो जाती है तो पूरा केरल और विशेषतौर पर सम्पूर्ण मालाबार क्षेत्र लाभान्वित होगा। केरल जाने वाले यात्रियों के आँकड़े हैं। इस रेल लाइन को रोकने के लिए परिवहन की एक मजबूत लाबी काम कर रही है। मंत्री जी को शायद इसकी जानकारी हो। यदि मंगलौर-बम्बई रेल लाइन का कार्य हो जाए तो मैं केरल के लिए कोई अन्य रेल लाइन की माँग नहीं करूँगा।

सभापति महोदय: यह बात पहले ही स्वीकार की जा चुकी है।

श्री सुरेश कुरूप: यह बात पहले ही स्वीकार की जा चुकी है परन्तु मंत्री जी को सुनिश्चित करना चाहिए कि इस रेल लाइन का निर्माण हो।

4.00 म॰ प॰

एक अन्य बात दुर्घटनाओं के बारे में है जोकि केरल में एरनाकुलम और त्रिवेन्द्रम रेलवे के बीच प्रायः बार-बार हो रही है। मैं जानता हूं कि श्री माधवराव सिन्धिया एक बहुत ही सक्षम और कुशल मंत्री हैं। मुझे मालूम नहीं कि क्या उनके पास इसकी रिपोर्ट आती है अथवा नहीं क्योंकि यहां तक कि दुर्घटनाओं के बाद, 8-9 महीनों की अवधि में, एरनाकुलम और त्रिवेन्द्रम रेल लाइन के बीच दस से 15 बार गाड़ियाँ पटरी से उतर गई हैं। केरल के लगभग सभी दैनिक समाचार पत्रों ने उनका सर्वेक्षण किया था और उनकी रिपोर्ट प्रकाशित की थी। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय अपने कुछ अधिकारियों को उन्हें अनुवाद करवाने के लिए कहेंगे और उन सर्वेक्षणों के बारे में रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे। जब हम कहते है कि ऐसी रेल पटरी तथा रेल डिब्बों के दोषपूर्ण होने की वजह से है तो दक्षिण दक्षिणी रेलवे के अधिकारी बार बार इसे मना करते हैं। तब उन्हें केरल के लोगों को बताना चाहिए कि इन दुर्घटनाओं का कारण क्या है। सम्पूर्ण केरल इसके बारे में भयभीत है। सौभाग्यवश अधिकतर गाड़ियां माल गाड़ियां थी। इसी वजह से किसी जान का नुकसान नहीं हुआ। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि इन बातों की वह व्यक्तिगत रूप से जांच करें। ऐसा समाचार था कि दक्षिण रेलवे के महा प्रबन्धक ने दक्षिण रेलवे के उच्च अधिकारियों के साथ एरनाकुलम और त्रिवेन्द्रम के बीच दो अथवा तीन दिनों तक पटरी की जांच की थी और मुझे मालूम नहीं कि क्या उन्होनें मंत्री महोदय को कोई रिपोर्ट भेजी है। मुझे आशा है कि वह इस वाद-विवाद का उत्तर देते समय मेरे इन प्रश्नों का उत्तर देंगे।

अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा रेलवे के पालघाट डिवीजन में ट्रेड यूनियन कार्यकर्ताओं के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही करने के बारे में है। वहां पर रेल अधिकारियों और कर्मचारियों के बीच सम्बन्ध बहुत ही खराब हैं। उन्होनें पालघाट में रेलवे प्रभागीय प्राधिकारी के कार्यालय के सामने धरना दिया था और घेराव किया था। वे ट्रेड यूनियन कार्यकर्ताओं को परेशान कर रहे हैं और सभी झूठे आरोपों में उनके विरुद्ध कार्यवाही की जा रही है। यूनियन के कुछ महत्वपूर्ण पदाधिकारियों को निलम्बित कर दिया गया है उनके विरुद्ध जांच लम्बित पड़ी है, उनमें से कुछ को नौकरी से बरखास्त कर दिया गया है। अतः मैं मंत्री से

[श्री सुरेश कुरुप]
अनुरोध करता हू कि वह इसकी व्यक्तिगत रूप से जांच करे और मुझे आशा है कि इस वाद-विवाद का उत्तर देते समय वा: इसका भी उत्तर देंगे।

श्री शरद दिघे (बम्बई उत्तर मध्य): सभापति महोदय, मैं इस सभा में प्रस्तुत किये गए उस रेल बजट का तहेदिल से समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं । मुझे खेद है कि इस सभा के बहुत से सदस्य रेल मंत्रालय के अच्छे कार्यनिष्पादन की प्रशंसा करने के बजाए, यहां वहां विभिन्न मुद्दों के बारे में आम बजट के बारे मे चर्चा मे लगे हुए हैं जिनकी इस बजट मे तत्काल ध्यान नहीं रखा गया है । मैं उन्हें दोष नहीं देता क्योंकि अंततः यह ऐसा अवसर होता है जब वे अपने निर्वाचन क्षेत्रों की मांगों को यहां उठाते हैं और शायद यह इस सभा का अन्तिम बजट अधिवेशन होगा .....

सभापति महोदय: यदि यह ऐसा नहीं होता तो भी यह समाचार पत्रों मे आ जाता।

श्री शरद दिघे: वे उत्सुक थे । वे ऐसा महसूस करते हैं कि अपनी मांगों को रखना उनका कर्तव्य है। इस बजट के प्रति मेरा दृष्टिकोण अलग है । मेरा ऐसा विचार है और मैं चाहता हूं कि इस सभा को रेल मंत्रालय के कार्यनिष्पादन की, जहां तक इस बजट का प्रश्न है, पूरी तरह से प्रंशसा करनी चाहिए ।

विभिन्न रेलवे लाइनों के बारे में, जिनका ध्यान नहीं रखा गया है, बहुत कुछ कहा गया है । मेरा यह निवेदन है कि इन परिस्थितियों मे रेल मंत्रालय को कुछ प्राथमिकताओं के बारे मे निर्णय करना होगा । जैसाकि पैरा 12.2 मे बताया गया है पूर्वोत्तर क्षेत्र के विकास की ओर विशेष ध्यान दिया जाना था । मैं भी ऐसा महसूस करता हूं कि यह पूर्ण खाका, रक्षा विभाग और योजना आयोग के सुझाव और जरूरत पर आधारित है। अतः हमे इन कार्यनिष्पादनों को राष्ट्रीय दृष्टि से देखना होगा और यह भी देखना होगा कि सम्पूर्ण देश के लिए रक्षा और अन्य मुद्दों के लिए आवश्यक प्राथमिकताएं भी पूरी हों ।

इसके बाद महोदय, वर्ष 1989-90 के बजट अनुमानों में समस्या यह है कि अन्ततः 9857 करोड़ रुपये की सकल प्राप्तियों और 9788 करोड रुपए के सकल व्यय को ध्यान मे रखते हुए रेल मंत्री के पास केवल 69 करोड़ रुपए शेष बच जाते हैं । इसके अलावा 805 करोड़ रुपए की लाभांश देनदारियां भी पूरी करनी हैं । अतः 736 करोड़ रुपए की अतिरिक्त धनराशि कुछ अन्य स्त्रोत से जुटानी होगी और उसके लिए मुझे प्रसन्नता है कि मंत्री महोदय सामान्य टिकट; अथवा सीजन टिकट की दरों को बढ़ाने के लिए उत्सुक नहीं थे जैसाकि उनके भाषण में पैरा 27.4 में बताया गया था: "जहां तक यात्रियों का सम्बन्ध है मध्य और निम्न आय वर्ग के अधिकतर लोग रेलवे का उपयोग करते हैं।" अतः उनके हितों को ध्यान में रखते हुए, उन्होंने टिकट की दरों में वृद्धि नहीं की है । मुझे बहुत ही प्रसन्नता हुई है कि इस बजट में इस सिद्धांत का पालन किया गया है और मुझे आशा है कि आने वाले वर्षों में भी इसका पालन किया जाएगा ।

इसके लिए अन्य विकल्प यह था कि भाड़े में कुछ वृद्धि की जाए और इसीलिए उन्होंने इसे 11 प्रतिशत तक ही सीमित रखा है और फलों, सब्जियों और ऐसी अन्य वस्तुएं जो आम आदमियों और कृषकों के लिए जरूरी होती हैं, उन्हें इसमें छूट दी गई है।

मालभाड़े ढांचे को युक्तिसंगत बनाए जाने का भी प्रस्ताव था और पार्सल तथा सामान की दरों में 11 प्रतिशत की वृद्धि किये जाने का भी प्रस्ताव था । इसमें उन्हें 140 करोड़ रुपए की अतिरिक्त धन राशि प्राप्त होगी । हमें इस बात की प्रशंसा करनी चाहिए कि जब तक यह लाभांश देनदारी पूरी नहीं की जाती, इसमें हमारे आम बजट पर भी प्रतिकूल असर पड़ेगा। वह इस लाभांश देनदारी को आस्थाकित कर सकते थे और भाड़े में कोई वृद्धि किये बिना वह मुनाफे का बजट दिखा सकते थे लेकिन वह हमारे आम बजट के हित में न होता। अन्ततः उसमें आम बजट में घाटा अधिक हो जाता और उसमें मूल्यों में वृद्धि होती । लेकिन ऐसा करने की बजाए

उन्होंने बहुत ही बुद्धिमता से माल के भाड़े की दरों में न्यूनतम वृद्ध की है । फिर भी कुछ सदस्य इस बात की शिकायत कर रहे हैं कि इससे आम मूल्यों में वृद्धि होगी, ऐसा अनुमान लगाया गया है कि इस 11 प्रतिशत की वृद्धि के कारण थोक मूल्यों में केवल 0.3 प्रतिशत की वृद्धि होगी। अतः चीनी, गेंहू, दालों सहित खाद्यानों के मूल्यों में केवल 4 से 6 पैसे प्रति किलोग्राम की वृद्धि होगी। अतः जहां तक 11 प्रतिशत वृद्धि का सम्बन्ध है उसके कारण यह मामूली वृद्धि होगी ।

पुनर्गठन किया गया है जिसमें कुछ वृद्धि तो होगी लेकिन जैसाकि मैंने कहा था रेल मंत्री के पास इन बातों के अलावा कोई विकल्प नहीं था । ऐसा करके उन्होंने बजट को ठीक तरह से सन्तुलित रखा है और हमें इस बात की प्रशंसा करनी चाहिए कि इन सभी वर्षों में भारतीय रेलवे की स्थिति अच्छी रही है । यदि हम कुल शुरू के माल ढुलाई ग्राफ को देखें कि वर्ष 1975-76 में यह 223 मिलियन टन से बढ़कर 332 मिलियन टन हो गया है और लक्ष्य 345 मिलियन टन का रखा गया है। और जो बहुत ही महत्वपूर्ण बात है वह यह है कि यह वर्ष 1978-79 और 1979-80 में सबसे कम था और वह 223 और 218 मिलियन टन था । यह कब था ? यह तब था जब प्रो० मधु दंडवते रेल मंत्री थे । इसीलिए वह बहुत ही क्षमायाचक थे और उन्होंने केवल सुझाव ही दिए हैं और चुप रहे हैं उन्हें रेलवे के कार्यनिष्पादन के बारे मे कोई गिला नहीं है। जैसाकि मैंने कहा है कि वह शान्त रहे हैं क्योंकि अन्यथा वह इसका पर्दाफाश करते, क्योंकि सबसे घटिया कार्यनिष्पादन उनके कार्यकाल के दौरान रहा था ।

जहां तक मालभाड़े की ढुलाई के निबल किलोमीटर का सम्बन्ध है, यह वर्ष 1978-79 और 1979-80 में सबसे कम था। यह तब 155 बिलियन था और अब यह 231 बिलियन है तथा इसके लिए लक्ष्य 252 बिलियन का है।

इन सभी आंकड़ों से यह पता चलता है कि सबसे कम घटिया कार्यनिष्पादन प्रो० मधु दंडवते के दिनों में था जब वह जनता शासन में रेल मंत्री थे ।

हमें रेलवे के इस कार्यनिष्पादन को देखना चाहिए और इस संबंध मे उसके बाद रेलवे द्वारा की गई प्रगति को देखना चाहिए।

रेल मंत्री के सामने एक दो अन्य कठिनाई थीं वह यह कि योजना आयोग ने सातवीं योजना के लिए किए गये आवंटनों को बहुत हद तक कम अर्थात् 16917 करोड़ रुपये से 16358 करोड़ कर दिया था। अतः उन्हें उन सीमाओं के अंदर ही पूरा करना था, लेकिन फिर भी आशाजनक तरीके से उन्होंने माल ढुलाई के लक्ष्य आदि आदि को पार किया है और सातवीं पंचवर्षीय योजना की समाप्ति से पहले ही लक्ष्यों को पाप्त कर लिया है। इस बात की भी प्रंशसा करनी होगी। लेकिन जैसाकि उन्होंने बताया है, अब समय आ गया है कि यह स्थिति चरम सीमा तक पहुंच गई है और इसीलिए अतिरिक्त आवंटन आवश्यक है जैसाकि माननीय सदस्यों ने पहले ही इसका समर्थन किया है।

इसीलिए भारतीय रेलवे की सामान्य स्थिति को देखते हुए, और विशेषकर जनता शासन के दौरान सबसे घटिया कार्य-निष्पादन को देखते हुए, हमें इस बजट का समर्थन करना चाहिए, और ऐसा करना अखिल भारतीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए भी आवश्यक है और हमें अनावश्यक रूप में किसी न किसी कारण से केवल इसकी शिकायत ही नहीं करनी चाहिए।

जब रेलवे में आम तौर पर सुधार हो रहा है तो उससे विभिन्न क्षेत्रों की सभी आवश्यकताएं अवश्य पूरी होंगी। अतः इस बात को भी ध्यान में रखते हुए मैं इस बजट का तहेदिल से समर्थन करता हूं।

श्रीमती किशोरी सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, मुझे आशंका है कि मैं अपने सभी मुद्दों को इतने कम समय और एक निश्चित समय के अन्दर उठाने में सक्षम होऊंगा। फिर भी, मैं रेल बजट का स्वागत करता हूं। रेलवे ने अपनी उन्नती को जारी रखते हुए अपने लक्ष्य को प्राप्त किया है । अगर हम इसकी तुलना विगत कई पांच सालों से करते हैं तो यह एक रिकार्ड उपलब्धी है। रेल मंत्री, श्री माधव राव सिंधिया इसके लिये बधाई के पात्र हैं जिन्होंने इसे अपने नेतृत्व में सही दिशा दी है।

पहली बार रेलवे ने अपने सामान्य खर्चों पर नियंत्रण किया है जिससे इसके कुल लाभ में वृद्धि हुई है। जबकि संशोधित प्राक्कलन की तुलना में 1989-90 के बजट प्राक्कलन में सकल यातायात प्राप्तियों में 1257 करोड़ रुपये की बढ़ोतरी हुई है। इसके काम-काज के खर्चे में केवल 698 करोड़ रुपये की वृद्धि की संभावना है अर्थात् प्राप्तियों में केवल 50 प्रतिशत वृद्धि हुई है। इसीलिये इसके अनुरूप मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में 200 करोड़ रुपये की वृद्धि तथा सेवानिवृत्ति निधि में 150 करोड़ रुपये की वृद्धि के बावजूद कुल यातायात प्राप्तियों में 190 करोड़ रुपये और कुल राजस्व में 200 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है। सामान्य राजस्व को अधिकतम लाभांश देने के बाद इससे अधिक बचत होगी।

हमें याद है कि इस दशक के शुरू के सालों में रेलवे को बराबर अनेक कमियों का सामना करना पड़ रहा था जिसके कारण उसे सामान्य राजस्व से ऋण लेकर लाभांश के दायित्व को पूरा करना पड़ता था।

4.13 म०प०

[श्री शरद दिघे पीठासीन हुए]

रेलवे अब लाभ में चल रहा है इसके लिए उनकी सराहना की जानी चाहिए। रेलवे मंत्री ने गर्व से इस बात की घोषणा की कि रेलवे ने अपने यातायात के रिकार्ड को सुधारा है जो कि न्यायसंगत है। माल भाड़े के यातायात में करीब 27 प्रतिशत की वृद्धि हुई है और यात्री यातायात कि०मी० में करीब 19 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। और इस यातायात रिकार्ड और माल भाड़े और यात्री दरों में वृद्धि के कारण ही यह सुखद आर्थिक स्थिति प्राप्त हो सकी है।

हमें यह भी याद है कि कुछ समय पूर्व बोर्ड के अध्यक्ष ने यातायात भाड़े के संबंध में कुछ नई नीतियों पर निर्णय लिया था जिसमें लम्बी माल गाड़ियां ज्यादा विद्युत और डीजल संकर्षण, भाप से चलने वाली ट्रेनों को तेजी से समाप्त करना और वैगनों का अधिक निर्माण इत्यादि शामिल थे। ऐसा करके वे रेलवे कर्मचारियों में एक वाणिज्यिक चेतना को जागृत करना चाहते थे। मूलतः रेलवे को एक वाणिज्यिक संगठन के रूप में काम करना चाहिये जिससे सेवा की गुणवत्ता प्रभार के अनुरूप होनी चाहिए। रेलवे को इसलिये बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों के प्रति सतर्क रहना चाहिये। वास्तविक यात्रियों को अक्सर ही अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है जबकि बिना टिकट यात्री डिब्बे में घुस जाते हैं। टिकिट निरीक्षकों का काम केवल टिकटों की एक बार जांच करना ही नहीं होना चाहिये बल्कि उन्हें यह भी देखना चाहिये कि बिना टिकट यात्री डिब्बे में न घुसने पायें। डिब्बों के आवंटन और आवाजाही में कुछ कमियां हैं ये सब चीजें समाप्त की जानी चाहिये। मैं सभा को सावधान करते हुए कहती हूं कि रेलवे समाज सेवा संगठन के रूप में काम नहीं कर सकती और जब भी सरकार को सामाजिक दायित्व को पूरा करने के लिये रेलवे की जरूरत हो तो उसे उसकी सेवा का भार चुकाया जाना चाहिये।

मैं रेल मंत्री और उनके कर्मचारियों को अधिकतर माल भाड़े और यातायात वहन करने तथा अब 400 मिलियन टन तक के यातायात के लिये अपने आपको तैयार करने के लिये धन्यवाद देती हूं। वह रेल मंत्रालय द्वारा लक्षित ढुलाई का उच्च स्तर प्राप्त कर सकने में सक्षम रहे हैं ।

मैं उन्हें यह सुझाव दूंगी कि उन्हें ज्यादा ध्यान यात्री गाड़ियों की समय की पाबंदी पर देना चाहिये । ये ट्रेनें स्वभावतः ज्यादा देरी से चलती हैं। आप यात्रियों की कठिनाइयों और मानसिक तनाव का अंदाजा लगा सकते हैं जब ये ट्रेनें समय पर अपने गंतव्य पर नहीं पहुंचती । मैं रेलवे मंत्री से आग्रह करती हूं कि वे स्वयं

इस संबंध में रूचि लें । दूसरी ओर, मैं उनका ध्यान डिब्बों के रख-रखाव और यात्रियों को दी जाने वाली अन्य सुविधाओं की ओर आकृष्ट करना चाहती हूं । राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन के स्तर और सेवा अत्यंत सराहनीय है पर यह बात अन्य अति तीव्र गाड़ियों के लिये सही नहीं है, खासकर दूसरे दर्जा के शयन डिब्बों में । जब आप वातानुकुलित शयन डिब्बों में तिलचट्टे पा सकते तब आप दूसरे दर्जों के डिब्बों का अंदाजा लगा सकते हैं ।

मैं रेल मंत्री को दिल्ली से हावड़ा वाया पटना होकर डीलक्स गाड़ी को सप्ताह में दो से चार दिन करके उसकी प्राथमिकता को बढ़ाने के लिये ओर हमारी विनती को स्वीकारने के लिये धन्यवाद देती हूं।

यह ज्यादा अच्छा होता जबकि डीलक्स ट्रेन को सप्ताह में तीन दिन पटना होकर और राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन पटना होकर चलाया जाता, साथ ही मैं यह भी आग्रह करती हूं कि डीलक्स ट्रेन तथा अन्य तीव्र गति की ट्रेनों का समय दिल्ली और पटना के बीच दो घंटे कम किया जाना चाहिये । एक एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली से मुगलसराय बिना रूके हुए चलनी चाहिये और आगे पटना तक यह दूरी 12 घंटे में तय की जा सकती है ।

जबकि हम सब रेलवे की हर दिशा में हुई तरक्की के लिये खुश हैं, पर बिहार की उपेक्षा पर मुझे दुख है । रेल मंत्री ने कोई भी नई लाइन बिहार को नहीं दी है । जो बिहार के सदस्यों ने इस संबंध में एक ज्ञापन दिया है ।

यहां तक कि बिहार में नई लाइनों का सर्वेक्षण भी नहीं शुरू किया गया । मैं इस बात से ज्यादा नाखुश हूं क्योंकि मेरे बार-बार आग्रह करने पर भी मेरे चुनाव क्षेत्र वैशाली, जहां पर पर्यटक यातायात की काफी संभावनाएं हैं खासकर बौद्ध देशों से, इसलिये वहां हाजीपुर से लालगंज-वैशाली-साहेबगंज-नरकटीयागंज इत्यादि तक ट्रेन सुविधा होनी चाहिये । यह लाइन नेपाल से भी इन क्षेत्रों को जोड़ेगी । लेकिन इस लाइन के सर्वेक्षण के लिये भी आज्ञा नहीं दी गयी । मेरे पत्र के जबाव में यह कहा गया कि गंगा पर पुल बन जाने के कारण अब इस रेल लाइन की कोई आवश्यकता नहीं है । इसमें कोई औचित्य नहीं है । मैं एक बार फिर मंत्री से आग्रह करती हूं कि यातायात की संभाव्यता को देखते हुये इस लाइन के सर्वेक्षण के लिये आज्ञा दी जाये । मैं आशा करती हूं कि वह हमारी विनती और आग्रह पर ध्यान देंगे । मैं अपना दुःख अत्याधिक रेल दुर्घटनाओं पर भी जाहिर करती हूं । दुर्घटनाओं की संख्या पिछले साल की तुलना में तो कम है फिर भी टकराव संबंधी दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई है जोकि सोचनीय है । ऐसा लगता है कि या तो लोग गलतियां करते हैं या उपकरण में कुछ त्रुटि है । दुर्घटनाओं के कारण हुई मौत से हम अनभिज्ञ नहीं रह सकते भले ही इसकी संख्या कम हो । मैं रेल मंत्री की इस बात से सहमत हूं कि सुरक्षा के मामले में कोई समझौता नहीं होना चाहिये । मैं आशा करती हूं कि रेल यात्रा को सुरक्षित करने के लिये आवश्यक कदम उठाये जायेंगे ।

मेरे विचार से अगर रेलवे को अपने मालभाड़ा यातायात को सन् 2000 तक -बम्बई-दोहरा करना है तो उसे आवश्यक आग्रिम कार्यवाही करनी होगी। गोल्डन ट्राईएंगल के रास्ते-दिल्ली-हावड़ा-बम्बई-दिल्ली के वहन क्षमता में भी सुधार करने की आवश्यकता है । इसमें कोई संदेह नहीं कि मंत्री महोदय ठीक दिशा में इस रास्ते पर तीव्र यातायात का सही प्रयोग कर रहे हैं । तेज से तेज यातायात भी इस समस्या को सुलझाने का एक साधन है । साथ ही यह भी आवश्यक है कि एक दूसरा रेल मार्ग विकल्प के रूप में तैयार रखा जाना चाहिये जिससे की किसी उस रास्ते पर अवरोध या फिर उस मार्ग पर अत्यधिक दबाव होने पर उसका उपयोग किया जा सके । ऐसे विकल्प रेल मार्ग को तैयार करने में बहुत खामियाँ हैं । जैसे, गरूहा रोड, अम्बिकापुर । साथ ही गया-पटना, पटना-किऊल रेल मार्ग को सुधारा जाना चाहिए और उसे दोहरा किया गया तो एक विकल्प मार्ग तैयार करके नवमार्ग बनाया जा सकता है। साथ ही, रेलवे को अपने दूसरे कार्य जैसे 6000 अश्व शक्ति के उच्च शक्ति के इंजन पर भी विचार करना चाहिये। यूरोप और

[श्रीमती किशोरी सिंह]

जापान में अति-तीव्र-गति के रेल-मार्ग जिस पर कि रेलगाड़ियां 262-300 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलती हैं जैसे फ्रांस में टीजीभी और जापान में बुलेट ट्रेन। भविष्य के लिए यही प्रणाली अपनायी जानी चाहिए।

400 मिलियन टन के माल भाड़ा यातायात और यात्रियों की बहुतायता और लम्बी दूरी के रेलवे के लक्ष्य को देखते हुए रेलवे की संगठनात्मक संरचना को ध्यान में रखते हुये भविष्य के बारे में सोचना होगा। वर्तमान व्यवस्था धीमी गति के यातायात को ध्यान में रखकर बनाया गया था। अब स्थिति बदल चुकी है। व्यापारिक चेतना तो परिचालन कर्मचारियों में दिखती है पर अक्सर रखरखाव के स्तर पर कर्मचारियों में यह नहीं दिखती है। दि हिन्दुस्तान टाइम्स के एक पत्रकार ने हाल ही में यह सुझाव दिया है कि इन दिनों को एक-दूसरे से अलग कर देना चाहिये जिससे की इन्हें ज्यादा लचीला उत्तरदायी और प्रभावी बनाया जा सके। रेल मार्ग को भारी बोझ ढोने के लिये सक्षम बनाना होगा। मैं आशा करती हूं कि भविष्य की चुनौती को देखते हुये मंत्री महोदय मेरे सुझाव पर ध्यान देंगे। इक्कीसवीं शताब्दी में कदम रखने के लिये मंत्री महोदय को मेरे सुझाव को ध्यान में रखना चाहिए। रेलवे ने अच्छा काम किया है और मैं आशा करती हूं कि भविष्य में वह और भी अच्छा काम करेंगे।

[हिन्दी]

श्री कुंवर राम (नवादा): माननीय सभापति महोदय, यद्यपि रेल बजट के प्रशंसकों की सूची में मैं अपने को सम्मिलित करना चाहता हूं परन्तु यह अपार कष्ट के साथ कहना पड़ता है कि बावजूद सभी क्षेत्रों में, जहां रेल मंत्रालय ने जन सुविधाओं के क्रम में कुछ भी दिया हो परन्तु आज भी बिहार में, खास कर हमारे क्षेत्र में जो सदियों से पिछड़े हैं...**(व्यवधान)**

मैं माननीय रेल मंत्री श्री माधव राव सिन्धिया जी से अर्ज करूंगा कि मेरी ओर भी थोड़ा सा मुखातिब हों। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी थोड़ी सी हमारी बात भी सुनने का कष्ट करें।

जो क्षेत्र वर्षों से पिछड़ा हुआ है खासकर रेल मार्गों के मामले में और रेल की सुविधाओं के मामले में, उस की ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वर्ष के प्रारंभ में जब हमें माननीय रेल मंत्री जी की नव-वर्ष पर शुभ कामना मिली, तो मुझे ऐसा लगा कि रेल मंत्री जी का ध्यान हमारे उस बैकवर्ड क्षेत्र पर जरूर गया है, जहां का मैं प्रतिनिधित्व कर रहा हूं। मुझे बहुत प्रसन्नता हुई कि उन का ध्यान हमारे बैकवर्ड क्षेत्र की तरफ जाने का संकेत मिला है लेकिन जब मैंने बजट में या उन के भाषण में अपने क्षेत्र के संबंध में कुछ नहीं देखा और यह देखा कि वहां कोई विकास सी बात नहीं होगी, तो मेरा सिर जिल्लत से झुक गया। आमरण अनशन की अगर हमें आवश्यकता पड़ी, तो मंत्री जी के घर के दरवाजे पर अनशन करना पड़ेगा। इस रेल बजट में हमारे क्षेत्र के विकास के लिए कोई सुविधा नहीं है। मैं अपने माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र में जो स्टेशन पर प्लेटफार्म बने हुए हैं, उन की हालत बहुत खराब है। गाड़ी एक लाइन पर चलती है गया से नवादा तक, तो ग्रान्ड कार्ड लाइन और मेन लाइन, दोनों को जोड़ती है। वहां पर प्लेटफार्म ऐसा है कि जैसे संडास बना रखा हो और वहां पर बहुत ज्यादा गन्दगी रहती है और हमारे क्षेत्र के लोग उस संडास रूपी प्लेटफार्म पर खड़े होते हैं और जब मैं वहां पहुंचता हूं तो हमारी बहुत खिचाई होती है। हमारी क्या हालत होती है, यह हम ही जानते हैं। मैंने इस पर मंत्री जी का बराबर ध्यान दिलाया। 23 तारीख को जब मंत्री जी, यहां बजट पेश कर रहे थे, तो मुझे पता लगा कि इस्टर्न रेलवे के जो प्रबन्धक हैं, वह हमारे क्षेत्र में जा रहे हैं। मैं इसलिए वहां दौड़ कर गया कि जब वे वहां जा रहे हैं, तो उन का ध्यान इन सब चीज़ों पर दिलाऊंगा और किस हालत में हमारा क्षेत्र पड़ा हुआ है, यह बताऊंगा लेकिन हमारी कोई

सुनवाई नहीं हुई। आप इस मामले को बड़ी गम्भीरता से लें, नहीं तो आप के दरवाजे के सामने हमें आमरण अनशन के लिए बैठ जाना पड़ेगा क्योंकि मैं उस क्षेत्र का प्रतिनिधि हूं। मैं उस क्षेत्र के लोगों को क्या जवाब दूं। 9 वर्ष से मैं चिल्ला रहा हूं और वहां पर किसी प्रकार का रेल संबंधी विकास नहीं हुआ। जब ऐसा होगा, तो हमें आमरण अनशन करने की तैयारी करनी पड़ेगी। मैं हर साल बजट के समय यह मांग करता चला आ रहा हूं। हालांकि आप हमारी बात नहीं सुनते हैं, फिर भी हम इस बात को जरूर कहेंगे कि मैं बजट के प्रशंसकों की सूची में अपना नाम जरूर दर्ज कराना चाहता हूं इसलिए कि इस बजट ने एक नई रोशनी दी है। बजट ने गरीबों को राहत दी है। इस को देखते हुए हमें ऐसा लगता है कि हम अपने स्वार्थ को ले कर ऐसी बात न कहें जिससे सारे देश पर और सारे समाज पर बुरा असर पड़े। इसलिए मैं प्रशंसकों की सूची में अपना नाम दर्ज कराना चाहता हूं और आप ने जो बजट प्रस्तुत किया है, वह स्वागत-योग्य है लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि मैंने कई बार आप से बात की है, रोड पर रोक कर बात की है और पार्लियामेंट में जब आप अपनी गाड़ी के लिए इन्तजार कर रहे हैं, तो हाथ जोड़ कर यह निवेदन किया है कि आप हमें एक ट्रेन दीजिए। एक एक्सप्रेस ट्रेन : गया-नवादा-क्यूल होती हुई हावड़ा तक जाए और हावड़ा से लौट कर फिर दिल्ली आए।

इसके लिए हमने 9 वर्षों से निवेदन किया है और आपने कहा भी है कि हम इसको दिखलाएंगे और इसको कराने की कोशिश करेंगे। 72-73 में एक बार एक्सप्रेस गाड़ी उस रूट से चली थी, लेकिन उसको बाद में नहीं किया गया। यह बड़ी गंभीर बात है। हम आपसे विनती करेंगे कि इस विषय पर गंभीरता से विचार कीजिए। नहीं तो हम चुनाव नहीं लड़ेंगे, बिल्कुल नहीं लड़ेंगे। यह बहुत बड़ा सवाल हमारे क्षेत्र का है। मैं सच बोल रहा हूं, कोई राजनीतिक भाषा में नहीं बोल रहा हूं। यह वहां की जनता की मांग है और मैं खुद इसकी झलक को देखते हुए यह बात कह रहा हूं। यह वहां की दस लाख जनता की आवाज है। मैं वहां की जनता की भावनाओं को व्यक्त कर रहा हूं। अगर आप इनको गंभीरता से लेने की कोशिश करेंगे तो मेहरबानी होगी। नहीं तो मुझे कुछ अजीब ढंग से सोचना पड़ेगा।

मान्यवर, बहुत सारी बातें हैं। मगध एक्सप्रेस गाड़ी जो कि पटना से चलती है वह गाड़ी अधिकांशतः दिल्ली लेट पहुंचती है। गत 9 वर्षों में, मैं समझता हूं कि 5 परसेंट वह गाड़ी दिल्ली समय पर पहुंची होगी, 95 परसेंट लेट पहुंची है। हम ऐसा भी मान लेते हैं कि उसको आप टाइम घटा देंगे तब भी मेरे दिमाग में रहता है कि जिस समय पर उस गाड़ी को खुलना चाहिए वह उस समय पर नहीं खुलती।

जो लापरवाही बरती जाती है उसका एक नमूना मैं पेश करना चाहता हूं। 15 तारीख को मगध गाड़ी राईट टाइम पर मुगलसराय से चली और वह जाकर के कहनगर के पास खड़ी हो जाती है। जब पूछा जाता है कि वहां गाड़ी को क्यों रोका गया तो जवाब मिलता है कि राजधानी एक्सप्रेस को पार करना है। फिर जब गाड़ी खुलती है तो कह दिया जाता है कि राजधानी एक्सप्रेस नहीं आयी है। ऐसी हालत में हम डेढ़ घंटे लेट यहां पहुंचे। यह जो लापरवाही होती है इस पर रेल प्रशासन को ध्यान देना चाहिए।

पटना बिहार की राजधानी है। वहां से नवादा जाने के लिए सीधे रेल की कोई व्यवस्था नहीं है। वहा से सीधे हम नवादा नहीं जा सकते। हमारे संसदीय क्षेत्र में तीन विधान सभाई क्षेत्र ऐसे हैं जहां के लोगों ने कभी रेल नहीं देखी। ऐसी हालत में आप सोच सकते हैं कि मेरे बारे में वहां के लोग क्या सोचते होंगे कि मैं पार्लियामेंट में क्या करता हूं।

अंत में मैं अनुरोध करूंगा कि मुगलसराय से पटना होते हुए जो लाईन जाती है उसको इलेक्ट्रिफाई किया जाए। उसको कब तक आप करना चाहते हैं? यह बड़ी आवश्यक चीज़ है। उस लाइन पर बहुत गाड़िया चलती हैं। सवारियां बहुत चलती हैं। बहुत-सी मालगाड़ियाँ भी जाती हैं। वह लाइन भी काफी मजबूत है। आप उसको इलेक्ट्रिफाई करने में क्या दिक्कत महसूस करते हैं? मेरी समझ में नहीं आता कि क्यों इस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता?

[श्री कुवंर राम]

मैं आपको धन्यवाद देता हूं और इस बजट का हृदय से स्वागत करता हूं। अंत में उन प्रशंसकों की सूची में मैं अपने आप को भी सम्मिलित करता हूं जिन्होंने इस बजट की प्रशंसा की है।

श्री सी॰ जंगा रेड्डी (हनमकोंडा): माननीय सभापति जी रेल मंत्री जी को बधाई देने में कभी कभी संकोच होता है। मैंने एक हफ्ते के अंदर उन्हें चार चिट्ठियां लिखी हैं। मैं जो उनसे पूछता हूं उसके खिलाफ मुझे उनसे जवाब मिलता है। जो मैं चाहता हूं उसके माफिक वे जवाब नहीं देते हैं।

उन्होंने बहुत सारे काम किये हैं, ऐसा कहा जाता है। लेकिन रेलवे टाइम टेबिल का भाव बढ़ा दिया है। वह पांच रुपये कर दिया है। वह मिलता भी नहीं है। रेल में सुविधाएं देने के लिए आप टाइमटेबल 5 रुपए का बेचते हैं, इसको सबसीडाइज्ड रेट पर 2 रुपए का बेचिए।

अगर हम कहीं पर रेल रुकवाने की बात करते हैं तो जवाब आता है कि आगे जाने वाले यात्रियों को ज्यादा समय लगेगा, इसलिए यह मुनासिब नहीं होगा, इसका मतलब है कि वहां के लोगों को उस सुविधा से वंचित रखा जाए। इसके लिए आप कोई नियम बनाएं कि इतनी आबादी वाले स्टेशन पर, या तहसील हैडक्वार्टर पर या इस इस स्थान पर रेल रुकेगी, कोई एक नियम बना दीजिए। कोणार्क एक्सप्रेस, मीनार बंबई एक्सप्रेस हैदराबाद से चलकर काजीपेठ रुकती है. काजीपेठ, कमम और कमम से चलकर विजयवाड़ा, लेकिन बीच में मदुर्ई-पर रोक दिया, क्योंकि वेंगलराव साहब ने कह दिया, 15 हजार की आबादी वहां की है, इससे पहले 20-25 हजार आबादी वाले स्टेशनों के लिए मना कर दिया गया। हम यह कहना चाहते हैं कि जहाँ पर बस की व्यवस्था नहीं है, रेल सुबह जाती है तो शाम को रेल नहीं होती, जहां पर 3 करोड़ रुपए की सालाना मिर्चों का एक्सपोर्ट होता है बंबई के लिए, वहां के लिए चिट्ठियां लिखने के बाद बहुत मुश्किल से गोलकुंडा में रेल रोकने की इजाजत दी गई। सुबह रेल है तो शाम को नहीं, शाम को है तो सुबह नहीं है। कागज नगर आदिलाबाद जिले में है जहां पर नक्सलवादी ज्यादा हैं, वहां के निवासियों को हैदराबाद पहुंचने में ज्यादा समय लगता है, 24 घंटे लगते हैं और दिल्ली अगर बल्लारशाह से आकर तमिलनाडु एक्सप्रेस में बैठ जाएं तो 20-22 घंटे में पहुंच सकते हैं। भाग्यनगर एक एक्सप्रेस चलाई गई है जो सुबह 4 बजे चलती है और 11-12 बजे पहुंचती है, वहां से काम कर के लोग वापिस नहीं आ सकते। इसलिए एक ट्रेन उधर से वापसी के लिए भी चलाई जानी चाहिए, एक इधर से चले, एक उधर से चले, तभी लोगों को लाभ मिल सकता है। इसी तरह से सरकारी कर्मचारियों के लिए कागजिया एक्सप्रेस सुपरफास्ट ट्रेन चलाई है, सरकारी कर्मचारी समय पर पहुंचें इसके लिए सुपर एक्सप्रेस ट्रेन को रोककर भी इसको छोड़ा जाता है। हम चारमीनार एक्सप्रेस से 6 बजे चलकर साढ़े नौ बजे पहुंचते हैं, बीच में कोई रुकावट नहीं है, सिवाए सिंकदराबाद के। कहीं बीच में रोकने की मांग करते हैं तो कहते हैं कि सुपरफास्ट रेल है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि जब एम पीज किसी बात को कहते हैं तो उस पर ध्यान दिया जाना चाहिए, लेकिन अफसोस है कि उस पर ध्यान नहीं दिया जाता। **(व्यवधान)**

काकेनाड़ा एक्सप्रेस, गौतमी एक्सप्रेस सामरकोंडा से एक स्टेशन है काकेनाड़ा, उसके लिए गोदावरी एक्सप्रेस जाती है विशाखापट्टनम वाली, गौतमी एक्सप्रेस जाती है काकेनाड़ा के लिए, उसके डिब्बों को अलग-अलग कर दिया है, बस लगा दिया है। इस गाड़ी को वारंगल, कमम किसी स्टेशन पर नहीं रोकते, फास्ट गाड़ी है। हम पूछना चाहते हैं कि जलगांव रोकने के लिए तो कहा जाता है कि क्या जरूरत है, वहां से कागजिया एक्सप्रेस से या दूसरी गाड़ी से काजीपेट जाकर दूसरी गाड़ी में बैठा जा सकता है। वहां पर नारियल, आम, केले का व्यापार होता है, मैं कहना चाहता हूं कि गौतमी एक्सप्रेस, गोदावरी एक्सप्रेस आदि गाडियां आंध्र प्रदेश के लोगों की सुविधा के लिए चलाई गई हैं, अगर ये गाड़ियां आंधप्रदेश में तहसील

हैड-क्वार्टर पर ताल्लुका हैडक्वार्टर पर नहीं रुकेंगी तो इनसे क्या लाभ होगा। दूसरे स्टेशन पर जाकर गाड़ी पकड़ी जा सकती है, इसलिए बताया जाता है कि वहां पर कोई दिक्कत नहीं है। एक सुपरफास्ट ट्रेन काकेनाड़ा के लिए होनी चाहिए। वहां के चैम्बर आफ कामर्स वालों ने डी० आर० एम० का सम्मान किया तो उन्होंने मंत्री जी जैसा आश्वासन दे दिया । जो काम मंत्री जी नहीं कर सकते वहां का डी० आर० एम० कर सकता है। जनरल मैनेजर या कामर्शियल डिपार्टमेंट से आपके ताल्लुकात अच्छे हैं तो मंत्री जी को पत्र लिखने की कोई आवश्यकता नहीं है। काकतिया एक्सप्रेस सुबह जाती है और शाम को वापिस आती है। उसी तरह से वारंगल और भाग्यनगर में भी पैसेन्जर गाड़ियां आपने कैन्सिल की हैं उनको फिर से शुरू किया जाए क्योंकि छोटे स्टेशन पर जाने वालों को बहुत दिक्कत होती है। वहां पर फास्ट पैसेन्जर ट्रेन लगायी जाए। नेशनल इंटीग्रेशन के नाम पर आपने हमारी काजीपेट की कोच फैक्टरी पंजाब को दे दी। जो खालिस्तान की मांग कर रहे हैं उनको आपने कोच फैक्टरी दे दी है जिससे उन्हें रोजगार मिलेगा। काजीपेट में आपने इलैक्ट्रीकल लोको शेड बनाने के लिए ज़मीन ली थी, उसको दोबारा से बेचा जा रहा है। सभापति जी, आपके घंटी बजाने से मेरे दिल में भी घंटी बजने लगती है। कोच फैक्टरी नहीं दी तो कम से कम इलैक्ट्रीक लोको शेड तो बनाया जाए। इसी तरह मद्रास जाने वाली गाड़ियों का डायवरसन बीबीनगर और नडिकुडी की तरफ से होना चाहिए जिससे यात्रियों को सुविधा हो सके। इसी प्रकार आदिलाबाद के लिए भी कोई ट्रेन नहीं है जब कि वह बहुत बड़ा जिला है। जयपुर और अजमेर जाने के लिए दो दिन लगते हैं इसलिए एक सुपर फास्ट ट्रेन लगायी जानी चाहिए। गोलकुंडा एक्सप्रेस में तिरूपति जाने के लिए कोई बर्थ नहीं है। काकीनाडा से आने वाली जो तिरूमाला एक्सप्रेस है, उसको अटैच करने के लिए शन्टिंग करना पड़ता है। कुछ डिब्बे विजयवाड़ा से लगते हैं और कुछ काकीनाड़ा से लगते हैं तब दोनों को मिलाकर तिरूमाला एक्सप्रैस बनती है। गोलकुंडा एक्सप्रैस में स्लीपर की व्यवस्था नहीं है। बाल-बच्चों के साथ कैसे बारह-चौदह घंटे बैठकर जा सकते हैं। इस बारे में आप नहीं सोचते हैं। जो डायरेक्ट् कंपार्टमेंट था उसको हटा दिया गया, शन्टिंग की व्यवस्था नहीं है। काकीनाड़ा से छह डिब्बे आते हैं, दो डिब्बे और लगने चाहिऐं। मुझे भी सिकन्दराबाद से गोलकुंडा जाने के लिए तीन घंटे वेट करना पड़ा। यह भी घोषणा नहीं होती कि कौन से प्लेटफार्म पर गाड़ी आयेगी। फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम की व्यवस्था नहीं है। एक किलो मीटर की दूरी पर वेटिंग रूम है। इसको जल्दी से जल्दी ठीक किया जाना चाहिए। तमिलनाडु एक्सप्रैस में बैड-रोल नहीं होता है, टावेल भी रूमाल से दुगुना होता है। खाना खाने के बाद हाथ पोंछने के काम आता है। पैसे देते हैं, आप मुफ्त में सप्लाई नहीं करते हैं। प्राईवेट पार्टी को देंगे तो वह अच्छा माल सप्लाई करेगा। ए० पी० एक्सप्रैस में बड़ा टावेल मिलता है। इसी प्रकार हावड़ा एक्सप्रैस में पीने के पानी की व्यवस्था ठीक नहीं है। इसमें सुधार होना चाहिए। मुझे तो सांसद होने के कारण आरक्षण मिल गया, लेकिन मेरे कम्पेनियन को आरक्षण नहीं मिला, क्योंकि हम दोनों का वेटिंग में था। इसलिए उसको नहीं मिला। अगर कम्पेनियन के रूप में मेरी पत्नी है तो उसको आरक्षण नहीं मिलता तो इससे दिक्कत हो सकती है। अब मैं हवाई जहाज में उसको ले जाऊं, यह अफोर्ड नहीं कर सकता। इसलिए आप अपने नियमों में बदलाव करके इसको सही करें। साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि वाराणसी से इलाहाबाद के बीच लाइन पर जो लैंड ग्रैब हुआ उसके बारे में मैंने आपको चिट्ठी लिखी थी, लेकिन उसका जवाब नहीं आया। इसके साथ ही मैंने विजयवाड़ा में विद्युतीकरण जो लाइनों का हुआ है उसमें दो करोड़ रुपये के घपले के बारे में भी आपको लिखा था, लेकिन अभी तक उसकी जांच नहीं हुई। यह इस संसद का अन्तिम रेल बजट है। आप दुबारा चुनकर आयेंगे, लेकिन क्या पता रेल मंत्री बनते हैं या मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री या कुछ और। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि वाराणसी-इलाहाबाद लाइन पर जो लैंड ग्रैब हुआ उसकी जांच कराकर मुझे बतायें। ऐसे ही विजयवाड़ा में दो करोड़ का जो घपला हुआ कम से कम उसका जवाब मुझे दिसम्बर के पहले-पहले देने की कृपा करें।

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो): सभापति जी, प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में जो रेल बजट माननीय रेल मंत्री जी ने रखा है वह वाकई में बहुत सराहनीय है। रेलवे के विकास के क्षेत्र में एक मिसाल है

[श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी]

और स्वच्छ प्रशासन के लिए रेल मंत्री और रेल मंत्रालय ने जो कार्य किया है वह प्रशंसनीय है। पिछले चार वर्षों में रेलवे का सर्वांगीण विकास हुआ है उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को और उनके विभाग को बहुत-बहुत बधाई देती हूं। अभी यहां कई भाषण चल रहे थे, आपने भी सुना होगा, ऐसा वातावरण बनाया गया जिससे यह साबित हो कि मध्य प्रदेश से हमारे रेल मंत्री आये हैं और सारे का सारा बजट मध्य प्रदेश में खर्च किया जा रहा है, सारी की सारी लाइनें मध्य प्रदेश में निकाल दी जा रही हैं। जबकि इसके विपरीत मध्य प्रदेश की जितनी उपेक्षा हो रही है और इन चालीस वर्षों में जितनी उपेक्षा हुई है वह वास्तविकता है। मैं आपसे मंत्री जी बड़ी उम्मीद रखती हूं और मुझे आशा थी कि आप हमारा प्रदेश जो रेलवे में पिछड़ा हुआ है उसमें विकास लायेंगे। मध्य प्रदेश का जो सबसे ज्यादा खनिज पदार्थ वाला इलाका है, वैसे तो पूरा मध्य प्रदेश ही खनिज पदार्थों से भरपूर है। लेकिन उनका दोहन नहीं हो पा रहा है वह इसलिए नहीं हो पा रहा है कि वहां आवागमन के लिए रेल नहीं है, इसलिए कोई उद्योगपति वहां जाने के लिए तैयार नहीं है। मध्य प्रदेश के अन्दर एक जिला जो कि केरल राज्य के बराबर बसता है, लेकिन वहां एक टुकड़ा भी रेल लाइन का नहीं है बुंदेलखण्ड में विंध्याचल जहां से मैं आती हूं रेल के आवागमन की सुविधा नहीं है। हम 21 वीं सदी की ओर जा रहे हैं, लेकिन मेरे क्षेत्र में ऐसे लोग हैं जिन्होंने रेल लाइन नहीं देखी। और यहां पर यह कहा जा रहा है कि रेल मंत्री सब कुछ मध्य प्रदेश के लिए ले जा रहे हैं। मध्य प्रदेश रेल के विकास में सबसे पिछड़ा हुआ है। जो एक हजार स्क्वायर किलोमीटर एरिया का रूल है, उसमें जो औसत रेल लाइन है वह प्रदेशवार क्या है इसको आप भी देखें । वैस्ट बंगाल में 43.4, उत्तर प्रदेश में 30.3, पंजाब में 42.6, बिहार में 30.5, हरियाणा में 33.4 और मध्य प्रदेश में 13.0 है.....उड़ीसा में 12.0 है, वह हमसे भी कम है.....हम इस बात को मानते हैं और उड़ीसा की तरफ हमारे रेल मंत्री जी विशेष ध्यान दे रहे हैं उसके लिए बजट में प्रावधान किया गया है। मध्य प्रदेश से भी यदि कोई राज्य रेलों के मामले में पीछे है तो वह उड़ीसा है, लेकिन हमें यह नहीं भूलना चाहिये कि मध्य प्रदेश भारत के मध्य में पड़ता है, आप कोई उत्तर से दक्षिण तक गाड़ी चलाइये, मध्य प्रदेश से होकर जायेगी, कोई गाड़ी पूर्व से पश्चिम की ओर चलाइये, मध्य प्रदेश से होकर गुजरेगी, किसी न किसी कोने से होकर जायगी। यदि आप उन रेलवे लाइनों को निकाल दें तो ऐवरेज में मध्य प्रदेश का स्थान उड़ीसा के भी बाद आयेगा आप आंकड़ों से देख लीजिये। हम आपसे न्याय की अपेक्षा रखते हैं, हमें न्याय मिलना चाहिये। हम नहीं चाहते कि किसी के साथ अन्याय हो, लेकिन हमारे साथ न्याय हो। मैं जानती हूं आप भावुक है, संवेदनशील हैं, इसलिए बराय-मेहरबानी आप मध्य प्रदेश के साथ अन्याय मत करिये,बल्कि मध्य प्रदेश के पिछड़ेपन को दूर करने का प्रयास कीजिये। मध्य प्रदेश का विकास करना आपका भी फर्ज है। हमारा भी फर्ज है।

अब मैं आपका ध्यान खजुराहो की ओर आकर्षित करना चाहूंगी। मंत्री जी, हमें आजाद हुए 40 साल हो गये हैं, फिर भी हम आज तक खजुराहो जैसे विश्व-विख्यात पर्यटक स्थल तक रेल क्यों नहीं चला सके जब कि दूसरी कई छोटी-छोटी जगहों के लिए रेल लाइनें बिछा दी गयी हैं। मैं समझती हूं कि खजुराहो में लाखों की संख्या में देश और विदेश से पर्यटक आते हैं, हमें पर्यटकों को लाने-ले जाने के लिये तीन-तीन बार हवाई जहाज चलाना पड़ता है, उसके बावजूद पूरा नहीं पड़ता है। चालीस सालों में आपका ध्यान खजुराहो की तरफ नहीं गया। अभी हमारे श्रीलंका के राष्ट्रपति श्री जयवर्धन वहां गये थे, दूसरे कई गणमान्य विश्व के नेता जाते रहते हैं, उन्हें कितनी परेशानी उठानी पड़ती है। ऐसी मुख्य जगह पर आप रेल नहीं पहुंचा सके, इससे ज्यादा शोचनीय बात और क्या हो सकती है।

अब मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगी। झांसी और मानिकपुर रेलवे लाइन बहुत पुरानी है.मेरा अनुरोध है कि आप उसे मीटरगेज से ब्रौडगेज में परिवर्तित कीजिये। मैं अभारी

हूं कि आपने ग्वालियर से हावड़ा तक एक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी, उसे यदि आप हफ्ते में 4 दिन कर दें तो लोगों को बड़ी सुविधा हो जायगी। दूसरे रेलवे स्टेशनों पर उसके टिकट मिलना भी शुरू कराइये, क्योंकि वहां टिकट नहीं मिलते हैं। यदि ट्रेन जा रही हो, टिकट न मिले तो मैं उसमें कैसे बैठ सकती हूं। कल आपके अधिकारी कहेंगे कि यह गाड़ी प्रोफिट में नहीं चल रही है, इसलिये बंद कर दी जाये और आप उसे बंद कर देंगे इसलिए मेरा अनुरोध है कि जहां आप उसे हफ्ते में चार दिन चलायें, उस के टिकट दिलवाने की व्यवस्था भी करें।

हमारे यहां हरपालपुर नामक स्थान पर, रिवर के पास चपरन नाम की जगह है, जो रेलवे स्टेशन के बिल्कुल पास है। वहां आये-दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं क्यों कि क्रोसिंग पर कोई गेट नहीं है। कई बार बच्चे ट्रेन की चपेट में आने से बच जाते हैं, अनेक जानवर और दूसरी दुर्घटनाएं होती रहती हैं, मैं चाहूंगी कि आप उस तरफ ध्यान दें।

आपने रेल बजट में अनेक तरह की छूटें दी हैं और जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, बहुत सराहनीय है, मैं आपसे निवेदन करूंगी कि आप स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को हर साल मत भटकाइये। कितने बुजुर्ग और संख्या में कितने कम रह गये हैं। आप बराय मेहरबानी उन्हें तीन साल के लिए एक बार ही टिकट दे दीजिये। तीन साल बाद रिन्यू की बात सोची जा सकती है। दूसरे आपने 65 साल के वृद्ध लोगों को 25 परसेंट की छूट दी है, आप क्यों नहीं दूसरे लोगों की तरह इस छूट को भी 50 परसेंट कर देते । मैं स्वयं कुछ दिनों बाद उसी श्रेणी में आने वाली हूं। ग्वालियर-हावड़ा एक्सप्रैस की बात मैंने आपसे कह दी। वैसे तो लोग कहते हैं कि आपने टैक्स लगाये हैं, परन्तु मैं आपसे केवल एक बात जानना चाहती हूं कि जब हम शुरू से ही पंचवर्षीय योजनाओं को लेकर चले हैं, आज तक आप आंकड़े उठा कर देख लीजिये कि हर पंचवर्षीय योजना में हम रेलवे बजट को ही कम कर रहे हैं। एक तरफ सबसे ज्यादा मांग रेलवे की है, सबसे ज्यादा हम रेलवे का विकास चाहते हैं और बजट में जो उसके लिए धन का प्रावधान होता है, उसको हर पंचवर्षीय योजना में कम करते जा रहे हैं, मेहरबानी कर के योजना आयोग से इस बात के लिए कहें कि रेलवे के लिए वह अधिक से अधिक धन जुटाए। जो छूट आपने दी है वह बहुत सही है।

मालवा एक्सप्रैस का ललितपुर में एक स्टाप कर दीजिए। भोपाल और इंदौर से जो लोग टीकमगढ़ के लिए जाते हैं तो ललितपुर ही एक स्टेशन ऐसा पड़ता है जो टीकमगढ़ के लिए खासतौर से सुविधाजनक है अतः मालवा का आप स्टाप जरूर कर दें तो बड़ी मेहरबानी आपकी होगी।

मैं मंत्री महोदय का धन्यवाद करती हूं कि उन्होंने खजुराहो-ललितपुर के सर्वे के लिए घोषणा की है, मैं इसके लिए आभारी हूं। लेकिन इसे खजुराहो तक ले जाकर, जो हमारे लखनऊ-कानपुर का जंक्शन खैरादा पड़ता है, जो कुछ किलोमीटर आगे है, इसको आप खैरादा तक ले जाइए। बराय मेहरबानी इसका सर्वे ही न कराइए क्योंकि सर्वे तो कई बार को चुके हैं, बल्कि इसको प्रैक्टिकल रूप में योजना आयोग से पास करवाकर इसे करवा दीजिए, यह आपकी शक्ति में है कि इसे योजना आयोग के पास भेजें। इस क्षेत्र की जो 9 वर्ष की बात हमारे एक साथी कह रहे हैं, मैं तो 22 वर्ष से कहती आ रही हूं कि वहां की जनता आपकी तरफ आशाओं की निगाह से देख रही है। उनकी आकांक्षाओं को मद्देनजर रखते हुए उस क्षेत्र के लिए इस लाइन पर जल्दी से जल्दी काम कराने के लिए आप घोषणा कर दें इसके साथ मैं बजट का समर्थन करती हूं और आपको बढ़िया बजट लाने के लिए धन्यवाद देती हूं।

[अनुवाद]

डा॰ फूलरेणु गुहा (कन्टई): सभापति महोदय, हर सदस्य को छः मिनट दिए गए हैं। आप तो जानते हैं कि हम छः मिनट में कुछ नहीं कर सकते हैं। लेकिन फिर भी मैं निर्णय का सम्मान करता हूं।

[डा० फूलरेणु गुहा]

मैं शुरू में प्रधान मंत्री तथा रेल मंत्री द्वारा 1989-90 के लिए काफी सोच विचार करने के बाद रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ, यह रेल व्यवस्था की समस्याओं के प्रति अत्यधिक वैज्ञानिक दृष्टिकोण प्रदर्शित करता है। अपना कार्य निष्ठापूर्वक अथक प्रयासों से करते रहने के लिए मैं सक्षम रेल मंत्री तथा उप मंत्री और लाखों रेल कर्मियों की प्रशंसा करता हूँ। मुझे अत्यधिक खुशी है कि योग्य नागरिकों को कुछ रियायतें दी गई है लेकिन माल भाड़े में वृद्धि की गई है इसका परिणाम यह होगा कि आम आदमी के दैनिक उपयोग की कुछ वस्तुओं के मूल्य बढ़ जाएंगे।

रेलवे को सबसे ज्यादा आमदनी द्वितीय श्रेणी के यात्रियों से होती है। इसलिए उच्च श्रेणी को दी जा रही सुविधाओं के अनुसार ही द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को भी सभी सुविधाएं देने की व्यवस्था की जाए।

ज्यादातर रेलवे स्टेशनों पर कोई पर्याप्त खानपान व्यवस्था नहीं है। छोटे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर छत नहीं है। सभी जंक्शन स्टेशनों पर प्रतीक्षालय होने चाहिएं।

मुझे खुशी है कि कुछ नई लाइनों का भी प्रावधान है लेकिन मुझे खेद है कि पश्चिम बंगाल में ऐसी कोई नई लाइन नहीं है।

जब तक प्रारम्भ हो चुकी लाईनों को शीघ्रतापूर्वक पूर्ण नहीं किया जाता है। इनके निर्माण की लागत बढ़ती जाएगी और इन क्षेत्रों का विकास भी प्रभावित होगा। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह यह सुनिश्चित करें कि इस समय चल रही परियोजनाएं बगैर देरी के शीघ्र पूर्ण हों।

5.00 म०प०

महोदय, पश्चिम बंगाल में दिघा ही ऐसा स्थान है जहाँ लोग समुद्र के समीप अवकाश हेतु जा सकते है। दिघा-तामलुक लाइन के लिए पिछले वर्ष लगभग 3 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे। लेकिन माननीय मंत्री द्वारा पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री को इस रेलवे लाइन के लिए जमीन अधिग्रहण के लिए पत्र लिखने के बावजूद, कुछ भी नहीं हुआ है। इसका परिणाम यह है कि इसके लिए निर्धारित बड़ी राशि का इस वर्ष उपयोग नहीं होगा।

इस संबंध में मैं दुख के साथ एक महत्वपूर्ण मुद्दे का उल्लेख करना चाहता हूँ। एशिया में सबसे बड़ी जलजीवशाला दिघा में निर्माणाधीन है। कार्य लगभग पूर्ण हो गया है लेकिन तकनीशियनों के आवास बनाने के लिए कुछ जमीन की आवश्यकता है। लेकिन अभी तक जमीन अधिग्रहण नहीं की गई है। दिघा में विदेशी सैलानियों को आकर्षित करने को ध्यान में रखकर केन्द्र सरकार के पर्यटन विभाग ने लॉज तथा कमरे बनाने के लिए धनराशि मंजूर की है। कुछ धनराशि तो पहले ही पश्चिम बंगाल सरकार को दी जा चुकी है। लेकिन अभी तक निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ है।

महोदय, मैं कलकत्ता की मैट्रो रेलवे तथा सरकुलर रेलवे परियोजनाओं का उल्लेख भी करना चाहूंगा। इन दोनों परियोजनाओं में भी इसलिए देरी हो रही है क्योंकि राज्य सरकार जमीन नहीं दे रही है और विद्यमान रेलवे पर अतिक्रमणों को नहीं हटा रही है। पश्चिम बंगाल सरकार के रवैये को समझना मुश्किल है। वे धनराशि न देने के लिए केन्द्र सरकार को दोषी ठहरा रहे हैं। मैंने कुछ उदाहरण उद्धृत किए हैं जिनमें केन्द्र सरकार ने तो धनराशि आवंटित की लेकिन पश्चिम बंगाल सरकार ने आगे कार्यवाही नहीं की। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि यदि वह ऐसा कर सकते हैं तो और अधिक प्रयास करते हुए इन महत्वपूर्ण लाइनों को पूर्ण करवाएं। मैं तामलुक-दिघा लाइन का विशेष रूप से उल्लेख करता हूं। यह अति महत्वपूर्ण परियोजना है। इसके लिए वर्ष 1989-90 के लिए केवल 3 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। मैं जानता हूँ कि इस परियोजना में देरी क्यों हो रही है। यह इसलिए है कि राज्य सरकार ने अभी तक रेलवे

को अपेक्षित जमीन नहीं दी है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह भूमि की अधिग्रहण प्रक्रिया को तेजी से पूर्ण करने के लिए राज्य सरकार पर दबाव डाले ताकि कार्य अच्छी तरह चल सके।

महोदय, मैं रेल बजट का स्वागत करता हूं और माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं कि मेरे सुझावों पर पूरा ध्यान दिया जाए।

[हिन्दी]

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाड़मेर): सभापति महोदय, रेलवे बजट 1989-90 जो सदन में प्रस्तुत हुआ है, मैं उसका स्वागत करता हूं। इस बजट की सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि इसके द्वारा मुसाफिर गाड़ियों का किराया नहीं बढ़ा है। यह एक सराहनीय कदम है और जनता ने भी इसका स्वागत किया है। मालभाड़े की दर जो 11 प्रतिशत बढ़ायी है वह बढ़ानी आवश्यक थी। अगर यह नहीं बढ़ायी जाती तो विकास की ओर हमारे कदम नहीं बढ़ सकते थे और 805 करोड़ रुपये का पूर्ण लाभांश का भुगतान जो हमें करना था, वह भी नहीं हो पाता। मैं इन सब का स्वागत करता हूं। मैं एक सुझाव यह देना चाहता हूं कि अनाज, चीनी और दाल आदि चीजों पर भी रियायत दी जाये इससे जनता बहुत प्रसन्न होगी।

हमारे युवा मंत्री जी ने 65 वर्ष के बूढ़ों को जो रियायत दी है वह भी एक सराहनीय, कदम है लेकिन इसमें जो 500 किलोमीटर की शर्त रखी है वह शर्त आपको नहीं रखनी चाहिए। अगर यह शर्त नहीं रखी जाएगी तो उसका और भी स्वागत किया जायेगा। इस सम्बन्ध में मेरा यह भी कहना है कि महिलाओं के लिए यह आयु सीमा 60 वर्ष की रखी जाये। इससे पति-पत्नी दोनों लाभ उठा सकेंगे। मैं ऐसा समझता हूं कि यह जो मैं आपको सुझाव दे रहा हूं इसका अवश्य स्वागत किया जएगा।

इस अवसर पर मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूं।

बाड़मेर से आगरा फोर्ट की 900 किलोमीटर की दूरी है और बीच में जयपुर राजधानी आती है और जोधपुर भी आता है। इस गाड़ी के कोचेज पैसेंजर गाड़ी से भी खराब हालत में है, उसकी बहुत ही दुर्दशा है। बाड़मेर से आगरा फोर्ट की जो यह महत्वपूर्ण रेल है इसके कोचेज तुरन्त ही बदलने चाहिए और नये कोचेज की व्यवस्था करनी चाहिए। आज यदि देखें तो उसमें फर्स्ट क्लास में जो कोचेज हैं, वह दूसरे रूट्स के एक्सप्रैस गाड़ियों के सैकेण्ड क्लास के कोचेज के बराबर भी नहीं हैं, उससे भी खराब हैं, इन कोचेज को बदलने की आवश्यकता है। यह ट्रेन बाड़मेर से जयपुर पहुंचती है और जयपुर से आगरा पहुंचती है तो इसकी शक्ल पैसेंजर ट्रेन की हो जाती है। अगरा ताज एक्सप्रैस से इसका सम्बन्ध कर दिया जाये तो यह महत्वपूर्ण गाड़ी हो जायेगी और कोचेज की व्यवस्था करने में सुविधा होगी, मैं यह सुझाव देना चाहता हूं।

इस अवसर पर दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि गत वर्ष हमने बहुत तकलीफ सहन की, इस दृष्टिकोण से कि बाड़मेर से बालोतरा तक रेलगाड़ी एक महीने तक बन्द रही और बाड़मेर से मुनावा तक दो महीने गाड़ी बन्द रही, धूल भरी आंधियों के कारण। इस समस्या को मंत्री महोदय भी समझ गये हैं। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि आने वाले गर्मियों के दिनों में टैम्परेरी मैजर के लिए बुलडोजर लगाकर सैण्ड ड्यूंस को हटा दिया जाये। बाड़मेर से बालोतरा, बाड़मेर से मुनावा, जैसलमेर से जोधपुर लाइनों पर बुलडोजर के जरिये सैण्ड ड्यूंस हटा दिये जायें और एफॉरेस्टेशन की स्कीम का क्रियान्वयन अभी स्पीडली नहीं हो रहा है तो इसका क्रियान्वयन भी किया जाये।

सवाई माधोपुर से जयपुर, फुलेरा, मेड़ता से जोधपुर पर सर्वेक्षण के लिए प्लानिंग कमीशन ने मान्यता दे दी है और सर्वेक्षण का काम आपने कम्पलीट कर लिया है। मध्य प्रदेश में भी मैंने यह स्थिति देखी है कि मध्य प्रदेश भी रेलों के दृष्टिकोण से आगे बढ़ा हुआ नहीं है बल्कि अविकसित क्षेत्र है, वैसे ही राजस्थान भी रेलों के दृष्टिकोण से, विकास की दृष्टि से बहुत ही पिछड़ा हुआ है और जयपुर कैपिटल में भी कोई ब्रॉड गेज लाइन नहीं है। इस सम्बन्ध में आप अगर हमे संतुष्ट करना चाहते है तो 1989-90 के बजट में प्रोवीजन

[श्री वृद्धि चन्द्र जैन]

करके इस वर्ष ही रेलवे लाइन का काम शुरू कर दिया जाये तब हमें विश्वास होगा, नहीं तो विश्वास नहीं होगा क्योंकि हमारे साथ पहले ही चोट हुई है। अहमदाबाद दिल्ली के बीच में ज़यपुर भी आता है और 20 साल पहले उसका सर्वेक्षण हो चुका है परन्तु उसके बाद उसके बारे में कोई कदम नहीं उठाया गया और न ही बजट में कोई प्रोविजन ही रखा गया है इसलिए बजट में इस साल प्रोविजन रखा जाये। आपने फर्स्ट फेज़ में जोधपुर तक मिलाने का रखा है और सैकेण्ड फेज़ में बाड़मेर और जैसलमेर को मिलााने के बारे में निर्णय लिया है लेकिन अभी बाड़मेर और जैसलमेर के सर्वेक्षण का भी जिक्र नहीं है। जैसलमेर में जो लाइम स्टोन निकला है, उसका बड़ा महत्व है, वह बहुत ही उच्च कोटि का है। अभी वह लाइम स्टोन बोकारो स्टील प्लाट और राउरकेला स्टील प्लाण्ट के लिए भेजा जा रहा है, स्टील के शुद्धिकरण में यह काम आता है। अभी यह जापान से मंगाना पड़ता है। स्टील प्लाण्ट और रक्षा विभाग ने भी इस सम्बन्ध में कण्ट्रीब्यूट करने की रिक्वेस्ट आप से की है। आपका डिपार्टमेण्ट, स्टील प्लाण्ट और रक्षा विभाग सभी मिलकर अगर इस सम्बन्ध में कदम उठायें तो जैसलमेर तक रेलवे लाइन बन सकती है। ब्रॉड गेज बनने से लाइम स्टोन काम आने लगेगा और उससे जो लाभ होगा वह उससे भी ज्यादा लाभदायक होगा जितनी कास्ट आपकी इस लाइन के बनाने में लगेगी इसलिए यह आवश्यक और जरूरी है कि आप सवाई माधोपुर से जयपुर होते हुए जोधपुर जैसलमेर और बाड़मेर तक ब्रॉड गेज लाइन जल्दी से जल्दी बनायें, इस सम्बन्ध में आपके कदम उठाने की आवश्यकता है, यह मैं आपसे रिक्वेस्ट करना चाहता हूं। प्लान एलोकेशन्स के बारे में यह कहना चाहता हूं कि उस का जो प्रोविजन है, वह कम है। आप सेन्ट्रल गवर्नमेंट से और प्लानिंग डिपार्टमेंट से मिल कर इस को बढ़वाइए, ताकि आप ज्यादा डवलपमेंट के कार्य कर सकें।

एक निवेदन यह करना चाहता हूं कि पी०एस०एल०जो पचपदरा से चलता है, उस को बालोतरा होते हुए बाड़मेर तक बढ़ा दिया जाए। वह कमर्शियल प्लान्ट आफ़ व्यू से लाभदायक है। इस संबंध में मैंने आवेदन-पत्र प्रस्तुत किया है। इस के अलावा 62 डाउन मंडोर एक्सप्रेस में से जो थ्री-टियर के दो कोचेज को हटा दिया गया है, उन को फिर से लगाया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूं।

5.11 म०प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[अनुवाद]

श्री अताउर्रहमान (बारपेटा): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अधिक प्रशंसा पाने वाले अपने अत्यंत लोकप्रिय मंत्री श्री माधव राव सिंधिया को परेशान नहीं करना चाहता हूं। वह भारत सरकार में एक ऐसे मंत्री हैं जिन्हें सबसे अधिक बधाइयां मिली हैं। उन्होंने रेल बजट को पेश करने में बहुत अच्छा कार्य किया है। वह इस तरह तो एक अच्छे व्यख्याता हैं। उन्होंने आंकड़ों की मदद से बहुत अच्छी तस्वीर पेश की है।

महोदय, लेकिन आंकड़े कभी-कभी भ्रमात्मक भी हो सकते हैं। लोग रेलवे प्लेटफार्म पर या यात्रा करते समय आंकड़े नहीं देखते हैं। वे तो यात्रा करते समय आराम और सुरक्षा चाहते हैं। मैं यह नहीं कहता कि सुधार नहीं हुआ है। सुधार हुआ है लेकिन हम और भी अधिक सुधार चाहते हैं। निःसन्देह इसके लिए वित्त की कमी है। यहां हरेक ने यही कहा है कि वित्त की उपलब्धता नहीं है लेकिन भारत जैसे आकार के देश में जो 10-12 वर्षों में चीन की जनसंख्या से भी आगे हो जाएगा वहां क्या हमें कुछ और

ही नहीं सोचना चाहिए? क्या हमें भारत से बाहर के स्रोतों, अंतर्राष्ट्रीय स्रोतों से वित्त की व्यवस्था नहीं करनी चाहिए और यह जरूरी नहीं कि ऐसा हम विश्व बैंक से ही करें? हम देश से बाहर मुद्रा बाजार से भी वित्त की व्यवस्था कर सकते हैं और योजना आयोग की बजाय उसी से रेलवे की समस्याओं का समाधान होगा।

योजना आयोग तो सदा यही कहेगा कि हमारे संसाधन सीमित हैं। उन्हें हरेक को खुश करना होता है। रेलवे तो ऐसा विषय है जिसके लिए अंतर्राष्ट्रीय स्रोतों से धनराशि लेने पर विचार करना चाहिए। मैं नहीं जानता कि ऐसे किसी स्रोत का उपयोग हो रहा है लेकिन मैं जानता हूं और मुझे यह जानकारी है कि यदि पर्याप्त कदम उठाए जाएं तो ऐसी धनराशि उपलब्ध हो सकती है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र के साथ सदा ही उपेक्षा तथा भेदभाव हुआ है। सिर्फ पूर्वोत्तर ही नहीं बल्कि बिहार और पश्चिम बंगाल की भी उपेक्षा हुई है। दो वर्ष पूर्व मैंने 70 से 80 संसद सदस्यों द्वारा हस्ताक्षरित एक प्रतिवेदन रेल मंत्री को दिया था जिसमें कहा गया था कि बिहार और पश्चिम बंगाल सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र में यात्रा सुविधाओं में सुधार किया जाए। मैं नहीं जानता कि इस बारे में क्या किया गया। हमने विशेष रूप से रेलवे लाइनें दोहरी करने के लिए कहा था। मुझे बताया गया है कि कुछ कार्य हुआ है लेकिन विकास बहुत धीमा है। अतः मैं रेलवे लाइनों को दोहरा करने का आग्रह करता हूं।

हमारी अधिक विशेष जरूरतें हैं। लेकिन मैं इन्हें कम करते हुए कहता हूं कि मेरी मांगें ये हैं: पहले तो गुवाहटी तक रेलवे लाइन दोहरा करें, इसे आंशिक रूप में ही किया जा रहा है। दूसरा सप्ताह में दो बार माल गाड़ी चलाएं। खाद्य पदार्थों के मामले में असम सबसे महंगा राज्य है। यह कहा जाता है कि विश्व में स्वेज नहर के पश्चिम में पूर्वी क्षेत्र में असम में जीवन यापन की लागत सबसे ज्यादा है। अतः सप्ताह में दो बार चलने वाली मालगाड़ी आवश्यक है। हमें यह शुरू करनी चाहिए। यातायात काफी है। हर रोज हजारों बसें आ जा रही हैं। एक ट्रक वालों का गुट है जो दिल्ली और गुवाहटी के बीच इस मालगाड़ी को नहीं चलने देगा। मैं इसके लिए पहले से सावधान करता हूं। मुझे आशा है कि हमारे रेल मंत्री नीचे से आने वाले ऐसे ज्ञापनों पर गौर नहीं करेंगे। लेकिन मैं जानता हूं कि सप्ताह में दो बार चलने वाली इस मालगाड़ी को प्रारम्भ करने के मुद्दे पर थोड़ा दबाव तो सदा ही रहेगा।

हमने गुवाहटी के निकट क्षेत्रों के लिए शटल गाड़ियां चलाने के लिए कहा था क्योंकि हमारे यहां सड़कें कम हैं। हमारी ज्यादातर सड़कें तथा भूमि रेलवे ने ले रखी है। यदि आप रेलवे लाइन का स्थान नहीं बदलते तो कम से कम प्रारम्भ में शटल गाड़ियां ही चलाइए। हम अपने लोगों को यह कह सकते हैं: देखिए यह सब कार्य रेलवे ने किया है। लेकिन इस संबंध में असम के लोगों की मदद के लिए कुछ अधिक कार्य नहीं किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय: ज्यादातर समय आपने मंत्री महोदय की प्रशंसा की है। अतः वह विचार करेंगे। चिन्ता मत कीजिए। अब आपकी क्या मांग है?

श्री अताउर्रहमान: मैंने दिल्ली-गुवाहटी रेलवे लाइन दोहरी करने तथा शटल गाड़ियां चलाने के बारे में पहले ही कहा है, अब ऊपरी पुलों के बारे में कहता हूं।

एक और मुद्दा दिल्ली और गुवाहटी के बीच यात्रा समय को घटाना है। हम महसूस करते हैं कि हम बहुत पीछे रह गए हैं, हम भारत की मुख्य भूमि से अलग हैं। हम दिल्ली के निकट आना चाहते हैं। अतः हम यात्रा समय में कमी चाहते हैं। यदि यह रास्ते में आने वाले छोटे स्टेशनों के हितों के विरुद्ध है तो मैं समझता हूं कि रेल मंत्री कम से कम दो गाड़ियां दिल्ली से गुवाहटी सीधे चलवाएंगे और इसके लिए एक गाड़ी तो असम मेल को लेंगे। वह रास्ते में लोगों की सुविधा के अनुसार आवश्यक अनेक स्थानों पर गाड़ी रोक सकते हैं।

[श्री अताउर्रहमान]

मेरा अगला महत्वपूर्ण मुद्दा यह है कि बजट में सुरक्षा के बारे में नहीं बताया गया है। कानून और व्यवस्था राज्य का मामला है। लेकिन कानून और व्यवस्था विशेषकर गाड़ियों में अपराध भी महत्वपूर्ण मामला है जिसका उल्लेख रेल मंत्री के भाषण में होना चाहिए था लेकिन यह नहीं है। अतः मैं सुझाव देता हूं कि भविष्य में अपराध और सुरक्षा के इस मुद्दे को भी रेल मंत्री के भाषण में प्रदर्शित किया जाए। यह तभी प्रदर्शित होता है जब कानून और व्यवस्था के बारे में गृह मंत्री से चर्चा होती है। लेकिन यह रेल कार्यों का एक महत्वपूर्ण भाग है। अन्यथा जनता सुरक्षित महसूस नहीं करेगी। चल रही गाड़ियों में सुरक्षा के पहलु पर कहने के लिए अनेक बातें हैं। क्योंकि समय समाप्त हो रहा है और आप मुझे पहले ही चेतावनी दे चुके हैं अतः मैं और नहीं बोलूंगा।

[हिन्दी]

श्री विष्णु मोदी (अजमेर): माननीय उपाध्यक्ष महोदय। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उनके कार्यकाल में रेलवे का सर्वांगीण विकास हुआ है। जो अनुशासन उनके समय में रेल मंत्रालय में आया है, उससे उसका चहुंमुखी विकास हुआ है।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने पूर्व-वक्ताओं की इस बात से सहमत हूं कि योजना आयोग एक तरफ कहता है कि आठवीं पंचवर्षीय योजना में इंडस्ट्रियल ग्रोथ 6 परसेंट नहीं आ पाएगी क्योंकि रेलवे ट्रांसपोर्टेशन का इनफ्रास्ट्रकचर नहीं है। दूसरी तरफ जब एलोकेशन की बात आती है तो उससे लगता है कि सौतेला व्यवहार हो रहा है। चारों तरफ से रेल मंत्री जी पर मांगों की बौछार आती है, उससे इस तरह की समस्या होना स्वाभाविक है। मैं वैसे तो बहुत सारी बातें सोचकर आया था, लेकिन वित्तीय स्थिति और बजट की स्थिति को देखते हुए मैं एक बात पर मुख्य रूप से मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा।सवाई माधोपुर से जोधपुर ब्राडगेज लाइन निकाल रहे हैं, यह जयपुर से फुलेरा जाएगी, यह मढ़ेत होते हुए जाएगी, इसमें बहुत ज्यादा धन की आवश्यकता नहीं होगी, अजमेर एक मुख्य जगह है, यहां पर किसी जमाने में रेजीडेंट बैठा करता था और इसको आप अन्यथा नहीं लेंगे कि ग्वालियर ने ही ब्रिटिश को अजमेर बीच में दिया था रेजीडेंट का आफिस बनाने के लिए, वहां से राजस्थान, मध्यप्रदेश और गुजरात तक वह गवर्न करता था। बाद में जब देश आजाद हुआ तो अजमेर अपने आप में एक स्टेट था। वहां पर ख्वाजा साहब की दरगाह है, हिन्दुओं का तीर्थराज पुष्कर है। आप मढ़ेत से ब्राडगेज ले जाएंगे, स्टेट गवर्नमेंट का कहना है कि मीटरगेज को कनवर्ट करेंगे तो उसमें 20 लाख रुपया प्रति किलोमीटर खर्च आएगा और नई लाइन डालेंगे तो 30 लाख रुपए खर्च आएंगे। इसमें और रेल मंत्रालय के आंकड़ों में कुछ फर्क हो सकता है, मेरा विनम्र निवेदन है कि आप फुलेरा से रूपनगढ़ होते हुए अजमेर तक इसको कराएं और मढ़ेत से इसको जोड़ दें, इससे हिन्दू और मुसलमानों का तीर्थ स्थल इससे जुड़ जाएगा और वहां के लोग हमेशा के लिए आपके आभारी होंगे।

मान्यवर इसके अलावा अजमेर जहां स्थित है वहां से राजस्थान के हृदय-स्थल, मेवाड़ और मारवाड़ के लिए रास्ता होकर जाता है। आगरा से जयपुर तक सुपरफास्ट ट्रेन चलती है। मेरा निवेदन है कि उस ट्रेन को अजमेर से शुरू करें तो उससे मेवाड़, मारवाड़ के सारे लोगों को सुविधा होगी और सबका संबंध यू॰पी॰ से हो जाएगा। आपरेशनल समस्याएं हो सकती हैं, लेकिन मैं समझता हूं कि यह करने से न केवल अजमेर के लोगों को लाभ होगा, बल्कि सारे राजस्थान के लोगों को बहुत बड़ी सुविधा होगी।

अंत में मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान अजमेर के कुछ गरीब तबके की ओर दिलाना चाहता हूं। ये लोग मूढ़े का व्यापार करते हैं। पहले यह माल वजन से जाता था, लेकिन अब जबकि चारों तरफ से पैसे की जरूरत पड़ी है तो चारों तरफ हाथ भी मारा जाता है, इसलिए उसको बजाए वजन के वाल्यूम के आधार पर कर दिया गया है। मेरा निवेदन है कि बहुत ही छोटे तबके के लोग हैं और छोटा उनका व्यापार है जो कि

इसके बाद से करीब करीब बंद हो रहा है, इससे उनकी रोजी रोटी का सवाल जुड़ा हुआ है, इसको फिर से वज़न के आधार पर किया जाए, यह मेरा विनम्र निवेदन है।

अंत में मैं यही कहना चाहता हूं कि ब्राडगेज लाइन जो निकाल रहे हैं, उसको अजमेर से, पुष्कर से जोड़ें, इससे बहुत ज्यादा आर्थिक समस्या नहीं आएगी और लोगों को बहुत लाभ होगा। इसके अलावा जो ट्रेन आगरा से जयपुर सुपरफास्ट है, उसे अजमेर से चलाएं और मूढ़ा व्यवसाय जो खत्म होता जा रहा है, उसका किराया वजन के अनुसार लिया जाए। आशा है मेरी बातों पर मंती महोदय अवश्य ध्यान देंगे। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री चनैया ओडेयर** (दावनगरे): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे वर्ष 1989-90 के रेलवे बजट की चर्चा में भाग लेते हुए बहुत प्रसन्नता है। मंत्री महोदय ने देश में रेलवे के सुधार के लिए अनेक क्षेत्रों में बड़ी उपलब्धि प्राप्त की है। अनेक नयी लाइनों को मंजूरी दी गयी। मैं मन्त्री महोदय को उनकी उपलब्धियों के लिए बधाई देता हूं। मुझे आशा है कि वह वित्तीय कठिनाइयों को समाप्त करेंगे और अधिक प्रशंसा प्राप्त करेंगे।

मुझे इस सम्मानित सभा को सूचित करते हुए खेद है कि रेल मंत्रालय ने कर्नाटक की उपेक्षा की है। मैं अपने राज्य कर्नाटक के प्रति रेल मंत्रालय की इस उपेक्षा की आलोचना करना चाहता हूं क्योंकि उन कार्यों को आज तक पूरा नहीं किया गया है जो पहले शुरू किये गये थे।

मैसूर और बंगलौर के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कार्य विगत अनेक वर्षों से लंबित है। इस कार्य के लिए आबंटित धनराशि बहुत कम है इस तरह से लाइन परिवर्तन का कार्य अनेक वर्षों में भी पूरा नहीं हो पायेगा। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि यह लाइन परिवर्तन का कार्य शीघ्रता से पूरा किया जाए। मंत्री महोदय ने रायदुर्गा-चित्रादुर्गा लाइन की तरफ कतई ध्यान नहीं दिया है। कोट्टूर-हरिहर लाइन की रेल मंत्रालय ने पूर्णतः उपेक्षा की है जो एक महत्वपूर्ण लाइन है। बेलरी में खनिज अयस्क प्रचुर मात्रा में है, इन अयस्कों का मंगलौर तक परिवहन पूर्णतः इसी रेल मार्ग पर निर्भर है। दुर्भाग्यवश, इस में कोई सुधार नहीं हुआ है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि इसके सम्बध में शीघ्र निर्णय करें। बम्बई-मिराज बड़ी लाइन को बड़ी लाइन के रूप मे बंगलौर तक बढ़ाया जाना चाहिए। यह परिवर्तन का कार्य भी शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए। महालक्ष्मी एक्सप्रेस मिराज से बंगलौर तक चलती थी। परन्तु इस ट्रेन को आरासीकीरी स्टेशन पर रोक कर मंगलौर की तरफ फेरबदल करने का एकाएक निर्णय लिया गया इससे उन लोगों को बड़ी असुविधा होगी जो राज्य की राजधानी तक जाना चाहते हैं। मैं यह नहीं समझता कि यह एकाएक परिवर्तन क्यों किया गया। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस मामले में संशोधन किया जाए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र दावनगरे की जनसंख्या बहुत अधिक है। दावनगरे शहर का विकास बहुत तेजी से हो रहा है तथा इसकी जनसंख्या तीन लाख से अधिक है। रेलवे लाइन इस शहर के बीच में है इसकी दूर-संचार सम्बन्धी अनेक समस्यायें हैं । जनता में बडा असन्तोष है। इसलिए शीघ्रता से इस शहर में एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाना चाहिए तथा इसे शीघ्र ही पूरा किया जाना चाहिए।

जगनभारती विश्वविद्यालय परिसर बंगलौर शहर से 16 कि॰मी॰ दूर है। अनेक छात्रों, अध्यापकों और विश्वविद्यालय के अन्य कर्मचारियों को प्रतिदिन बंगलौर से विश्वविद्यालय तक आना जाना पड़ता है। यदि

*मूलतः कन्नड में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री चनैया आडेयर]

बंगलौर और मैसूर के बीच चलने वाली ट्रेन यहाँ रुकने लगे तो बड़ी सुविधा होगी। विश्वविद्यालय के कर्मचारियों की सुविधा के लिए यहाँ एक प्लेटफार्म का निर्माण किया जाना चाहिए।

नयी दिल्ली और बंगलौर के बीच चलने वाली कर्नाटक एक्सप्रेस 45 घण्टे से अधिक का समय लेती है और यात्रा नीरस हो जाती है। इसलिए कर्नाटक की जनता की माँग है कि देश की राजधानी और कर्नाटक राज्य की राजधानी के बीच एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस चलायी जानी चाहिए।

मुझे आशा है कि मंत्री महोदय उन मामलों की जांच करेंगे जो मैंने यहाँ उठाये हैं और उनके सम्बन्ध में तुरंत कार्यवाही करेंगे। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ क्योंकि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया, इन शब्दों के साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्ट्सगंज): उपाध्यक्ष महोदय, यह बात सही है कि आर्थिक विकास के लिए परिवहन एक महत्वपूर्ण माध्यम है। जब सातवीं पंचवर्षीय योजना शुरू हुई तो शुरू में ही महत्वपूर्ण कदम उठाने के बाबत बुनियादी बातें कही गई थीं। इस योजना का लक्ष्य, यूटिलाइजेशन, उत्पादन में वृद्धि करना और सिस्टम का आधुनिकीकरण करना था। हमने देखा कि रेलवे ने इन चार-पांच सालों में और खासकर पिछले तीन सालों के अन्दर इन क्षेत्रों में बहुत महत्वपूर्ण उपलब्धि प्राप्त की है। हमारे साथी चाहे इधर के हों या उधर के हों उन्होंने रेलवे के सम्बन्ध में जो उपलब्धियों की चर्चा की है और रेल मंत्री को धन्यवाद दिया है उसमें मैं स्वयं को भी सम्मिलित करता हूं और इस रेल बजट का पुरजोर शब्दों में समर्थन करता हूं। रेल मंत्रालय में मंत्री पिछले दस साल में जो-जो रहे हैं हम उनके बहुत ऋणी हैं, लेकिन इन सालों में एक और बात रही कि रेलवे में घाटे की अर्थव्यवस्था चलती रही। आप पिछले चार वर्षों में देखें तो घाटे की बात तो दूर हमने जनरल रेवेन्यू इतनी पैदा की कि योजना आयोग ने जो दूसरी पचंवर्षीय योजना से हम देखें कि 15 प्रतिशत से घटते-घटते एलोकेशन 9 प्रतिशत पर आ गया, उस रेवेन्यू में हमने वृद्धि की। हमें जो रोलिंग स्टाक मिला था जो लाइनें मिली थीं, मरम्मत के लिए उन सबके बावजूद जो प्रगति की है वह वहुत प्रशंसनीय है। मैं कहना चाहता हूं कि देश की अर्थव्यवस्था पिछले तीन-चार सालों में सूखे और बाढ़ की विभीषिका के बावजूद अगर बढ़ी है तो उसका काफी श्रेय रेल मंत्रालय को जाता है। मधु दण्डवते जी यहां बोल रहे थे, उनके राज में सबसे कम उपलबिधयां रेलवे में रहीं। उनके समय में पावर हाऊसेज़ के लिए कोयला ढोना तो दूर बल्कि उस समय रेलों में रेलों के स्वयं के लिए कोयला उपलब्ध नहीं था। कोयले का इतना अभाव था। लेकिन पिछले तीन-चार वर्ष में पावर हाऊसेज़ को कोयला लाकर देने का काम रेलवे ने बहुत बखूबी किया है लेकिन हम रेलवे की इस उपलब्धि को कैसे भुला सकते हैं कि आज हिन्दुस्तान के हर सुपर थर्मल पावर स्टेशन पर एक सप्ताह से लेकर एक महीने तक का कोयला जमा है। हमने पुराना जमाना भी देखा था। आज आवश्यकता इस बात की है कि हम उन मुद्दों को भी देखें जिन पर हमें सफलता मिली है। उसका कारण हमारे रेल मंत्री जी की पैनी दृष्टि रही है। मैं यहां आंकड़ों में ज्यादा नहीं जाना चाहता, लेकिन शौर्ट में आपको बताना चाहता हूं कि वर्ष 1987-88 में हमने 663.86 करोड़ रुपया कमाया, हमने केवल यही लाभांश नहीं दिया, बल्कि 84.29 करोड़ का सरप्लस दिया। वर्ष 1988-89 में 719 करोड़ रुपया कमाया और इस साल हम 805 करोड़ रुपये से भी अधिक कमाने जा रहे हैं। आप देखें कि कुछ समय पहले जो घाटे का रुख नजर आता था, हमारे रेल मंत्री जी की दूरदर्शी नीतियों के कारण, रेल कर्मचारियों के कठोर श्रम के कारण रेल विभाग उत्तरोत्तर प्रगति करता जा रहा है और प्रौफिट में जा रहा है। इतना ही नहीं, रेलवे विभाग ने लगभग हर क्षेत्र में नये कीर्तिमान स्थापित किये हैं, चाहे आप ढलाई को देख लीजिए, पेसेंजर्स अमैनिटीज को देख लीजिये, किसी भी क्षेत्र में देख लीजिये, हमने जो

लाइन रेनोवेशन का लक्ष्य रखा था, उस लक्ष्य से भी हम हर मामले में आगे गये हैं। पहले छठी पंचवर्षीय योजना में पैसेंजर अमैनिटीज के लिए हर साल 5 करोड़ रुपया रखा जाता था, सातवीं पंचवर्षीय योजना में उसे बढ़ाकर 15 करोड़ किया गया लेकिन इस वर्ष उसे 25 करोड़ कर दिया गया। जब हमारे रेल मंत्री जी ने देखा कि पैसेंजर्स की सुविधाओं के लिए एक सैपरेट डायरेक्टरेट की आवश्यकता है, उन्होंने सैपरेट डायरेक्टरेट खोल दिया मुझे विश्वास है कि अब तक पैसेंजर्स को जो छोटी मोटी असुविधायें होती थीं, उनसे उन्हें छुटकारा मिल सकेगा। यहां हमारे सुयोग्य रेल मंत्री पर और मंत्रालय पर पक्षपात का आरोप लगाया जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि हमारे विपक्ष के साथियों के पास यदि बजट पढ़ने का समय नहीं है तो जो साहित्य उन्हें उपलब्ध कराया गया है वही पढ़ लें। मेरी निश्चित मान्यता है कि उसके बाद उनकी धारणा बिल्कुल बदल जायेगी।

आप चूंकि घंटी बजा रहे हैं, इसलिए मैं ज्यादा न कहकर यही बताना चाहता हूं कि रेलें हमारी लाइफ लाइन हैं, चाहे डबलिंग का मामला हो, कम्प्यूटराइजेशन का मामला हो, हर क्षेत्र में समान रूप से रेलों के मामले में बंटवारा हुआ है। धन आवंटन के समय हर क्षेत्र का पूरा ध्यान रखा गया है। जो क्षेत्र आगे बढ़ गये हैं और जो पीछे रह गये हैं, उनमें समायोजन करके सभी के हितों का ध्यान रखते हुए आवंटन किया गया है। मैं समझता हूं कि इस बजट के प्रावधानों से किसी को असंतोष नहीं हो सकता। इसके बावजूद भी यदि कुछ लोग यहां मध्य प्रदेश के साथ भेदभाव किए जाने की बात करते हैं तो मैं उसे बड़ा अफसोसनाक मानता हूं। मुझे आश्चर्य होता है कि इतने सुन्दर बजट की, जिसमें इकौनौमी को मैनेज करने का प्रयास किया गया है, आलोचना होती है। हमारे सी० पी० एम० के एक माननीय सदस्य, जो पी० ए० सी० के चेयरमैन भी हैं, ने कुछ राजनैतिक आधार पर बातें कहीं, वैसे तो इस सदन का कोई भी सदस्य पी० ए० सी० का चेयरमैन हो सकता है, परन्तु उन्होंने रेलवे द्वारा फण्ड न दिये जाने के संबंध में स्टेटमेंट दिया, मेरी निजी जानकारी है कि वहां की स्टेट गवर्नमैंट ने जमीन नहीं दी। यदि राज्य सरकार जमीन दे देती तो उसके लिए बजट में प्रावधान किया जा सकता था।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): वह स्टेटमेंट नहीं है, पी० ए० सी० की रिपोर्ट है।

श्री राम प्यारे पनिका: लेकिन पी० ए० सी० सदन की महत्वपूर्ण कमेटी है, उसका सहारा लेकर उन्होंने सदन में और सदन के बाहर भी जो ध्यान दिया है, वह सदन का अपमान है, कमेटी का अपमान है। उन्होंने पोलिटिकली मोटिवेट होकर तथ्यों से परे जाकर, बयानबाजी की है। मैं जानता हूं हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था में पिछले दिनों जिस तरह से सुधार आया है, इस देश के ही नहीं, दुनिया के अर्थशास्त्रियों ने उसकी प्रशंसा की है। हमारे रेलमंत्री जी ने रेलों में घाटे की परिपाटी छोड़कर लाभ कमाना शुरू कर दिया है। इसके बावजूद हमारे विपक्ष के लोगों को हर तरफ से दिवालियापन नजर आता है जबकि दुनिया के लोग आश्चर्यचकित हैं कि हिन्दुस्तान ने इन्फ्लेशन को कैसे कन्ट्रोल कर लिया, भले ही हमने कुछ कदम उठाये, परन्तु हमने संतुलन बनाये रखा। इन्होंने मंहगाई को भयंकर सूखे में कन्ट्रोल किया और उन कठिन परिस्थितियों में यही नहीं कि उन्हें गल्ला और राशन पहुंचाया हो बल्कि कई जगह इन्होंने पानी पहुंचाने के लिए पानी के टैंकर भी चलाए। हमको यह भूलना नहीं चाहिए। यही नहीं जब भी जरूरत कहीं पड़ी इन्होंने लोगों की मदद की।

मैं धन्यवाद देता हूं कि इस साल हिन्दुस्तान की ही नहीं बल्कि दुनिया की निगाह लगी हुई थी कि ये कुम्भ मेले की कैसी व्यवस्था करते हैं। आपने किस ढ़ग से पेसेन्जरों को सुविधा दः है, उसकी भूरि-भूरि प्रशंसा देश में हो रही है कि कैसी सुन्दर व्यवस्था थी, किसी को कोई कठिनाई नहीं हुई।

[श्री राम प्यारे पनिका]

देश में बिजली का 25 परसैंट उत्पादन होता है और रेल 56 परसैंट पर चली गई है।

जो लोग गलत आरोप लगाते हैं, उनको मैं बताना चाहता हूं कि उनको यह दिखाई नहीं देता है, रेलवे ने जो सर्वांगीण विकास किया है, भारतवर्ष की अर्थव्यवस्था को बढ़ाया है और जो हम 15 अगस्त और 26 जनवरी को लोगों को सम्मानित करते हैं, उनमें रेलवे के लोगों को भी सम्मानित करना चाहिए। इन्होंने गवर्नमैंट अंडरटेकिंग्ज़ और पब्लिक अंडरटेकिंग्ज़ में सिद्ध कर दिया है कि इन्हें लाभप्रद तरीके से चलाया जा सकता है। राइट्स और इरकान जो संस्थाएं रेलवे में स्थापित हुई हैं उनसे जितना हमने चाहा था उससे कहीं अधिक सफलता हमें मिली है।

अन्त में मैं पुनः मंत्रालय के लोगों को धन्यवाद देता हूं और खासतौर से मंत्री महोदय को कि उन्होंने इतना बैलेन्स्ड, संतुलित बजट देश की जनता की आकांक्षाओं के अनुसार रखा।

श्री जनक राज गुप्त (जम्मू): उपाध्यक्ष जी, देश के नेता राजीव गांधी जी ने देश के गरीब आवाम, मजदूर, किसान और छोटे मुलाज़मीन के लिए और देश से गुरबत को दूर करने के लिए, गरीबी हटाने के लिए बहुत से प्रोग्राम बनाए हैं और उनको अमली जामा भी पहनाया है और उनसे देश में काफी तरक्की हुई है। माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है यह भी उसी प्रोग्राम की एक कड़ी है।

माननीय मंत्री जी ने बजट पेश करते हुए जो इकदामात उठाए हैं, उनसे इस वर्ष किराऐ में कोई बढ़ोत्तरी नहीं हुई और वह चीजें जो यहां का किसान, मजदूर, जमींदार पैदा करता है, उसमें भी कोई किराया नहीं बढ़ाया है। बहुत से बुजुर्ग लोग, गैलेनटरी एवार्ड पाने वाले और फ्रीडम फाइटर्स को कन्सैशन्ज दी गई हैं। देश से गुरबत को दूर करने के लिए और गरीब आवाम की बेहतरी के लिए इन्होंने ये इकदामात उठाए हैं और यह बजट पेश किया है इसके लिए मैं मुबारकबाद देता हूं।

जहां इन्होंने इस बार किराये नहीं बढ़ाए हैं इसके अलावा बहुत सी ऐसी बातें की हैं जिससे रेलवे में काफी एक्सपैंशन हो और काफी लोगों को फायदा पहुंचे और दूर-दराज और पहाड़ी इलाकों को फायदा पहुंचे। जो पिछड़े इलाके हैं - चाहे वह जम्मू कशमीर हो, हिमाचल प्रदेश हो या नार्थ ईस्टन स्टेट्स हों वहां लोगों की बेहतरी के लिये जो काम होंगे उससे काफी फायदा होगा।

इतना ही नहीं रेलवे डिपार्टमेंट में जो गरीब मुलाजिम हैं उनकी भलाई के लिये भी काफी कदम उठाये गये हैं। गरीब मुलाजिमों के बच्चों के लिये स्कूल बनाने का इस बजट में प्रावीजन है और उन्हें मकान आदि बनाने के लिये कर्जा देने का प्रावीजन है। यह एक बहुत बड़ी बात है। वैसे तो गरीब आदमियों को कई दूसरी योजनाओं के द्वारा कर्जा मुहैय्या हो जाता है लेकिन इससे उनको और सहूलियत कर्जा मिलने में होगी। रेल मंत्रालय और रेलें चलाने का सारा दारोमदार इन रेल कर्मचारियों के ऊपर है। कहने का मतलब यह है कि उनको बहुत बड़ी रियायत दी गई है। इसके लिये मैं माननीय मंत्री जी को मुबारकबाद देता हूं।

जनाबआला, जितने भी माननीय सदस्यों ने अपनी तकरीर रखीं वह चाहे विरोधी दल के हों या कांग्रेस पार्टी के सब ने यह मांग की है कि उनके क्षेत्रों में रेल गाड़ियां अधिक चलें और लोगों को पूरी

सुविधायें मिलें। मैं जानता हूं कि सिंधिया जी बड़े नेक आदमी है और इनके दिल में दर्द है हर जगह लोगों को सहूलियत पहुंचाने के लिये, लाइन बिछाने के लिये और रेलगाड़ियों पहुंचाने के लिये। लेकिन इन सब के लिये सबसे ज्यादा जरूरत है फंड्स की। मेरे ख्याल में यहां इस बारे में कोई रैजोल्यूशन पास करने की जरूरत नहीं है। मैं प्लैनिंग कमीशन के चेयरमैन और उनके मैम्बरान को यह कहना चाहता हूं कि वह हमारे पार्लियामेंट के मैम्बरों की मांग को देखते हुए, सिंधिया साहब के नेक इरादे को देखते हुए वह ज्यादा फंड मुहैय्या करें ताकि यह लोगों के जज़्बात को पूरा कर सकें।

जनाबआला, जहां तक मेरे क्षेत्र का ताल्लुक है मैं इनको धन्यवाद देता हूं कि इन्होंने जम्मू के लिये दो नई ट्रेनें चलायीं। यह ट्रेन चलाने की हमारी बहुत पुरानी मांग थी। सब जानते हैं कि वैष्णो देवी के दर्शन करने के लिये कम से कम 20 लाख लोग हर साल जाते हैं और आगे हमें उम्मीद है कि दुगने लोग वहां जायेंगे। इसी प्रकार कश्मीर 11 लाख लोग हर साल जाते हैं। अब जो बदले हुए हालात हैं उनसे लगता है कि और लोग वहां जायेंगे। इस इलाके की भलाई के लिये मंत्री जी ने जो कुछ किया है उसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। लेकिन इसके सिवाय और भी सुविधाओं देने की जरूरत है — जैसे कि वहां सराय बनाने की ताकि लोग वहां रह सकें और रिजर्वेशन की सुविधा भी यात्रियों को देनी चाहिये। इतना ही नहीं ज्यादा सैकिण्ड क्लास ए० सी० स्लीपर लगाये जायें जिससे लोगों को सहूलियत मिले यह केवल जम्मू-कश्मीर के फायदे की बात नहीं होगी बल्कि सारे देश के लोगों के फायदे की बात होगी। हमारे मेम्बरान जहां जो बैठे हैं इनके क्षेत्र से भी बहुत से लोग आते हैं उनको भी यह सुविधायें मिलने से फायदा होगा। मैं तो यह कहता हूं कि आप जम्मू-कश्मीर को जर्नी करने वालों को ज्यादा कन्सैशन दीजिए जिससे कि हर साल ज्यादा लोग वहां जा सकें।

सब जानते हैं कि हमारी स्टेट एक सैंसटिव स्टेट है, बैकवर्ड है, बार्डर स्टेट है और एक पहाड़ी इलाका है। टूरिज्म पर भी इसका सारा दारोमदार है। हमारे साथ मिलता हुआ हिमाचल प्रदेश है जो हमारे सुल्तानपुरी जी का इलाका है और वहां पर भी इसका असर पड़ता है। मैं चाहूंगा कि वहां जम्मू से एक या दो डेली डे-ट्रेन चलनी चाहिये। इसके साथ उसमें डाइनिंग चेयर-कार का भी प्रावीजन रखना चाहिए। ताकि लोग फायदा उठा सकें।

इन्होंने अपने मुलाज़मीन की तारीफ की है, मैं कहता हूं कि वाकई इनके जो मुलाज़मीन हैं, कर्मचारी हैं, चाहे बड़े हों या छोटे हों या आफिसर साहिबान हैं, वे इस मुबारकबाद के मुस्तहक हैं। उन्होंने जिस लगन, डैडीकेशन और मशक्कत से काम किया है, उसके लिए मैं मुबारकबाद देता हूं। मैं हमेशा कहता हूं लेकिन यह ध्यान नहीं देते हैं, खास तौर से इनका जो प्राइवेट स्टाफ है, इनके प्राइवेट सैक्रेटरी खन्ना साहब हैं, वह लोगों से जिस तरह से मिलते हैं, जिस तरह से लोगों की मदद करते हैं और गरीब लोगों के साथ बरताव करते हैं, वह काबिलेतारीफ है।

दूसरी बात, इस बार बहुत सीवियर फ्लड था और इस कारण जम्मू में काफी दिन तक ट्रेन नहीं जा सकी। वहां के स्टाफ में श्री वाई० आर० गुप्ता और उनके जो सहयोगी थे उन्होंने जिस तरह से लोगों से बरताव किया, उसके लिए भी मैं इनको मुबारकबाद देता हूं। जब ऊपर अच्छा आदमी होता है तो नीचे के लोग भी अच्छे हो जाते हैं।

एक सेजशन देता चाहता हूं। दिल्ली और बेड स्टेशनों पर क्वार्टर्स का कोई प्रोवीजन नहीं है, क्वार्टर्स

[श्री जनक राज गुप्त]

नहीं मिलते है यदि कभी इमरजेंसी हो जाय तो डाक्टर्स एवेलेबल नहीं हैं। वहां डाक्टर्स का प्रोवीजन रखना चाहिए।

मैं एक बार फिर इनको मुबारकबाद देना चाहता हूं और आपका भी मशकूर हूं।

[अनुवाद]

*श्री श्रीहरि राव (राजा मुन्द्री) उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूं क्योंकि आपने मुझे रेलवे बजट की चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया। किसी देश का विकास उसकी परिवहन सुविधा पर निर्भर करता है। परिवहन भी सस्ता होना चाहिए। यह किसी देश की उन्नति के लिए सबसे पहली आवश्यकता है। केवल रेलवे ही सस्ती परिवहन सुविधा प्रदान कर सकती है। यदि हम देश का विकास चाहते हैं तो हर जगह रेलवे होनी चाहिए। केवल तभी द्रुत और संतुलित विकास किया जा सकता है। आज अनेक लोग ग्रामीण क्षेत्रों से शहरी क्षेत्रों में जा रहे हैं। गांव अविकसित रह गए हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि हमारे गांव और कम से कम तालुक मुख्यालय रेलवे लाइनों से जुड़े होने चाहिए। इससे हमारे ग्रामीण क्षेत्र के चहुँमुखी विकास में सहायता मिलेगी।

मुझे खुशी है कि इस बजट में यात्री किराये में वृद्धि नहीं हुई है। परन्तु साथ ही माल भाड़े में अभूतपूर्व वृद्धि हुई। इसका आम आदमी पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा। मूल्य निर्धारण का माल-भाड़े से सम्बन्ध है इसलिये यदि माल-भाड़े में कोई वृद्धि होती है तो उसका सभी वस्तुओं के मूल्य पर प्रभाव पड़ेगा। सभी आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि हो जायेगी। सरकार इस सचाई का आज नहीं तो निकट भविष्य में अनुभव करेगी। एक आम आदमी यात्री बना दिया गया है परन्तु उपभोक्ता नहीं। माल-भाड़े की वृद्धि से देश के प्रत्येक व्यक्ति पर बुरा प्रभाव पड़ेगा।

कुछ श्रेणी के लोगों को कुछ रियायतें दी गयी हैं, मैं इसका स्वागत करता हूं। 65 वर्ष से अधिक आयु वाले वृद्धों को 500 किमी॰ की यात्रा करने के लिए रियायत दी गयी है। मैं इससे खुश हुं। परन्तु वृद्ध 500 किमी॰ की यात्रा नहीं कर सकते इसलिये दूरी को ध्यान में न रखते हुए रियायत दी जानी चाहिए। हमारे युवा और उत्साही रेल मंत्री ने इस देश के वृद्ध नागरिकों को यह सुविधा प्रदान की है। वह इतने उदार बनें कि यह सुविधा देने के लिए 500 किमी॰ की शर्त न रखें। मैं आशा करता हूं कि अपने जवाब के दौरान वह इस बाधा को दूर करने की घोषणा करेंगे। अन्यथा मुझे भय है कि इस रियायत का कोई अर्थ नहीं होगा।

दूसरी महत्वपूर्ण बात मैं रेलवे स्टेशनों की सफाई के बारे में कहना चाहता हूं। रेलवे ने स्टेशनों की सफाई पर बहुत अधिक ध्यान नहीं दिया है। यदि कोई किसी स्टेशन पर जाये तो वह यह जान जायेगा कि हमारे स्टेशन कितने गंदे हैं। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन तथा भारत की राजधानी के मुख्य रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म और रेलमार्ग भी इतने गंदे हैं कि किसी को एक सप्ताह तक खाना अच्छा नहीं लगेगा। मल-मूत्र रेलमार्ग पर बिखरा हुआ है जिससे दुर्गन्ध निकलती है। इससे देश की छवि खराब होती है। यदि कोई विदेशी अथवा अन्य व्यक्ति स्टेशन पर जाये तो वह तुरंत समझ जायेगा कि यह बहुत पिछड़ा देश है। पर्यटकों की मंत्री और मंत्रालय के अन्य उच्च अधिकारियों के बारे में बहुत गलत बनेगी। इसलिये गंदगी के कारण इस

*मूलतः तेलगु में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

गलत धारणा से केवल रेलवे को ही नहीं बल्कि देश को बचाने के लिए विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। कोई भी व्यक्ति प्लेटफार्म पर एक मिनट नहीं ठहर सकता चाहे दिल्ली हो अथवा बम्बई हो अथवा हैदराबाद हो। इसका क्या कारण है? यूरोप के देशों में कोई भी प्लेटफार्मों पर सो सकता है। वहाँ प्लेटफार्म इतने स्वच्छ हैं। विदेशों में प्लेटफार्मों को गंदगी और हानिकारक परिस्थितियों से बचाने के लिए ट्रेनों में विशेष व्यवस्था है। शौचालयों में लगे हुए स्पेयर टैंक ट्रेन के स्टेशन पर पहुँचने से पहले स्वतः ही बंद हो जाते हैं और ट्रेन के प्लेटफार्म से चलने के बाद कुछ किमी॰ के पश्चात खुल जाते हैं। अपने देश में भी ऐसी ही व्यवस्था होनी चाहिए। प्रत्येक ट्रेन में स्वतः बंद होने वाले स्पेयर टैंक की व्यवस्था होनी चाहिए जो ट्रेन के स्टेशन पर पहुँचने से पहले मानव उत्सजित पदार्थों को एकत्रित करते हैं। यदि हमारी ट्रेनों में ऐसी व्यवस्था होगी तो स्टेशन की सफाई करने की आवश्यकता नहीं होगी। स्टेशन साफ रहेंगे। विदेशियों में भारत के बारे में बहुत गलत धारणा है क्योंकि हमारे स्टेशन और ट्रेने साफ नहीं हैं। किसी भी तरह इस गलत धारणा को समाप्त किया जाना चाहिए। केवल तकनीकी उन्नति से देश का विकास नहीं होगा। हमें भारतीय रेल जैसे महत्वपूर्ण स्थानों पर सफाई रखने के लिए कठिन प्रयास करना चाहिए। मंत्री महोदय केवल नई दिल्ली रेलवे स्टेशन ही नहीं बल्कि अन्य स्टेशनों का अचानक दौरा करें। इससे स्टेशनों पर सफाई रहेगी। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि मेरी बातों पर ध्यान दें। ये बहुत महत्वपूर्ण हैं।

स्टेशनों का अकस्मात निरीक्षण किया जाना चाहिए। यदि वह एकाएक दौरा करेंगे तो उन्हें स्टेशनों पर व्याप्त हानिकारक परिस्थितियों और रेलमार्गों पर मानव उत्सर्जित पदार्थों की दुर्गन्ध का पता लग जायेगा विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत केवल धनराशि के आबंटन से रेलवे अथवा देश की छवि नहीं सुधरेगी। यदि हमारे स्टेशन साफ होंगे तो विदेशी यात्रियों की देश के बारे में अच्छी धारणा होगी। वे तुरंत अनुभव करेंगे कि भारतीय रेलवे विश्व में सर्वोत्तम है और देश की तरक्की के बारे में उचित राय व्यक्त करेंगे। इसके अतिरिक्त इससे गरीब लोगों का स्वास्थ्य अच्छा रहेगा। इसलिये मैं एक बार पुनः मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि हमारे रेलवे प्लेटफार्मों पर सफाई बनाये रखने के लिए विशेष कदम उठायें। ट्रेनों के शौचालयों में स्वतः बंद होने वाले स्पेयर टैंक की व्यवस्था करके विशेष प्रबन्ध करें जिसका मैंने पहले उल्लेख किया है। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस-दिशा में तुरंत कदम उठायेंगे।

मैं रेल मंत्री से काकीनाडा-कोटिपल्ली रेलवे लाइन को पुनः शुरू करने का अनुरोध कर रहा हूँ। इसका सर्वेक्षण भी किया गया था। यह महत्वपूर्ण रेलवे लाइन युद्ध से पहले चालू थी। उन दिनों के दौरान भी इस लाइन से रेलवे को बहुत आय प्राप्त होती थी जब कि इस क्षेत्र की जनसंख्या मुश्किल से तीन लाख थी। अब जनसंख्या में वृद्धि हो गयी। है। इसके अतिरिक्त इस क्षेत्र में प्राकृतिक गैस और तेल के भंडार हैं। सम्पूर्ण क्षेत्र कार्य में व्यस्त है। यात्री और माल-भाड़े के आवागमन में तेजी से वृद्धि हुई है। रेलवे की पहले से ही 8 करोड़ रूपये की सम्पत्ति है। यह पुरानी लाइन है जिसे मात्र शुरु करना है यह नयी लाइन नहीं है। रेलवे बोर्ड के समक्ष प्रस्ताव लंबित है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस प्रस्ताव पर सहानुभूति पूर्वक विचार करें। इस क्षेत्र में तेल और प्राकृतिक गैस के अनेक कुंए मिले हैं जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। इस रेलवे लाइन से ओ॰ एन॰ जी॰ सी॰ के कार्यों में वृद्धि होगी। गैस और तेल के लिए एक पाइप लाइन बिछाने का प्रस्ताव है। इस रेलवे लाइन को पुनः शुरू करने से बहुत लाभ होगा। इसके अलावा लाइन के परिवर्तन जैसी कोई समस्या नहीं है। अधिक पूँजी निवेश किये बिना ही रेलमार्ग बनाकर और उस पर ट्रेनें चलाकर इस लाइन को पुनः चालू किया जा सकता है। अंधेरी के लोगों की भावना है कि रेलवे ने उनके राज्य की उपेक्षा की है। इस भावना को समाप्त करने के लिए रेलमंत्रालय को कम से कम इस लाइन को पुनः चालू करने के

[श्री श्रीहरि राव]

लिए तुरंत कदम उठाने चाहिए। इस लाइन को पुनः चालू करके रेलवे अधिक धन खर्च करके अधिक लाभ कमा सकता है। मुझे उम्मीद है कि इस सम्बन्ध में सकारात्मक निर्णय लिया जायेगा।

इस सभा में अनेक बार आश्वासन दिया गया कि हैदराबाद और सिकन्दराबाद के छोटे शहरों में परिक्रमा रेल चलाये जायेगी। परन्तु वह आश्वासन आश्वासन ही रहा। मेरा अनुरोध है कि कम से कम हैदराबाद और सिकन्दराबाद के छोटे शहरों के चारों तरफ परिक्रमा रेल का निर्माण करने के लिए कदम उठाये जाने चाहिए।

मैं इसके लिए आपको एक बार पुनः धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया और मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री० पी० नामग्याल) क्योंकि बहुत से सदस्यों को अभी भाषण देना है अतः मैं अनुरोध करता हूं कि सदन की कार्यवाही को बढ़ा दिया जाए जिससे कि सभी सदस्य बोल सकें।

उपाध्यक्ष महोदय: क्या सदन माननीय मंत्री के प्रस्ताव से सहमत है?

कई माननीय सदस्य: हां।

श्री चिंतामणि जेना (बालासोर): महोदय, सबसे पहले मुझे चर्चा में भाग लेने की अनुमति देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा ।

मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1989-90 के लिए प्रस्तावों और बजट मांगों का समर्थन करता हूं क्योंकि ये बजट प्रस्ताव समय के अनुसार उचित हैं । विरोधी पक्ष के सदस्य चाहे यह कहें कि यह एक चुनावी बजट है परन्तु मुझे माननीय मंत्री को इस बात की बधाई देनी चाहिए कि संसाधनों की कमी के बावजूद उन्होंने यात्री किरायों को नहीं बढ़ाया है । माल भाड़े में भी नाममात्र की वृद्धि की गई है। बहुत सी आवश्यक वस्तुओं के माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है । अतः इसके लिए मुझे माननीय मंत्री को धन्यवाद देना चाहिए।

संसाधनों की कमी के बावजूद माननीय मंत्री महोदय ने चालू वर्ष में दी जा रही रियायतों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है ।

6.00 म० प०

उन्होंने यह प्रस्ताव भी किया है कि वर्ष 1989-90 के बजट में खेलों के प्रमुख प्रशिक्षकों, वीरता पुरस्कार विजेताओं, राष्ट्रपति पदक और पुलिस पदक विजेताओं और उनकी विधवाओं को भी रियायतें दी जाएं। इसके अतिरिक्त 65 वर्ष से अधिक आयु के व्यक्तियों को 500 किलोमीटर से अधिक यात्रा करने पर 25 प्रतिशत रियायत दी जायेगी । मैं माननीय मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि इस दूरी को घटाकर 200 किलोमीटर करने के बारे में विचार किया जाये । कुछ माननीय सदस्यों ने यह आरोप लगाया है कि माल भाड़े में इस वृद्धि के परिणामस्वरूप कीमतों में वृद्धि और मुद्रा स्फीति की स्थिति उत्पन्न हो सकती है । इस सम्बन्ध में मैं यह कहूंगा कि इससे अगर मूल्य वृद्धि हुई भी तो केवल नाममात्र की होगी और उससे आम

आदमी पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा । मैं यह अनुरोध करूंगा कि मिट्टी का तेल और डीजल को इस माल भाड़े में 11 प्रतिशत वृद्धि से छूट दी जानी चाहिए । हम सभी लोग यह जानते हैं कि वर्तमान रेल मंत्री द्वारा अपना पद ग्रहण करने के बाद पिछले 3-4 वर्षों में माल परिवहन और यात्री परिवहन में भारी वृद्धि हुई है। रेलवे के रिकार्ड कार्य-निष्पादन और रेल मंत्री महोदय की उदारता के लिए मुझे उन्हें बधाई देनी चाहिए ।

महोदय, रेलों का उपयोग करने वाले हम लोग सदैव अधिक सुविधाओं अधिक रेलगाड़ियों, अधिक रेलवे लाइनों और यात्रियों के लिए अधिक सुख सुविधाओं की मांग करते रहे हैं जोकि हमारे देश जैसे एक विकासशील देश में बिल्कुल स्वाभाविक है । परन्तु जब हम पिछले एक दशक से रेलवे को दिये गये आबंटन को देखते हैं तो ऐसा प्रतीत होता है कि इसके आंकड़ों में वृद्धि तो हुई है परन्तु यह वृद्धि पर्याप्त और वास्तविक नहीं है । यदि हम जी॰ एन॰ पी॰ की बात पर जाते हैं तो उसकी प्रतिशतता कितनी है? उसकी प्रतिशतता नाममात्र है। माननीय मंत्री मेरी बात से सहमत होंगे कि बेहतर कार्य-निष्पादन के कारण मांगें और बढ़ती हैं । उनके अच्छे कार्य-निष्पादन के कारण हम सभी लोग अधिकाधिक मांग करते हैं जोकि नहीं किया जाना चाहिए । हमें अवैध और अनुचित मांगें नहीं करनी चाहिएं । परन्तु एक विकासशील देश में यह एक आवश्यक बात है और हम सभी लोग अधिक सुविधाओं, अधिक रेलगाड़ियों और अन्य सुविधाओं की मांग कर रहे हैं ।

मुझे यह सुनकर अफसोस हुआ कि मेरे एक माननीय मित्र यह अन्तिम चेतावनी दे रहे थे कि वे माननीय रेल मंत्री के निवास स्थान के सामने जाकर भूख हड़ताल पर बैठ जायेगें । मैं यह अनुरोध करूंगा कि इसके बजाय हमें रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहिए कि वे योजना आयोग और वित्त मंत्रालय के सामने जाकर भूख हड़ताल पर बैठ जायें । मैं यह नहीं समझता कि इससे समस्या का समाधान हो सकता है अथवा नहीं । हड़ताल, भूख हड़ताल और आंदोलन करने से कोई लाभ नहीं होता। मुझे इस बात पर तहेदिल से धन्यवाद देना चाहिए कि वित्तीय कठिनाइयों और दुर्घटनाओं, विपत्तियों जैसी कमियों, मुसीबतों के बावजूद बजट आंकलन के अनुसार 69 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि के बजाय 84.29 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि की उपलब्धि रही है । और सामान्य राजस्व में 638.66 करोड़ रुपये के लाभांश भी जमा कराये जा सकते है ।

महोदय, पूंजी ढांचे संबंधी समिति की सिफारिश के अनुसार पिछड़े क्षेत्रों में अधिक रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाना चाहिए और छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों मे बदला जाना चाहिए । इसके अतिरिक्त उड़ीसा, मध्य प्रदेश और पूर्वोत्तर क्षेत्र जैसे पिछड़े क्षेत्रों में नई रेलवे लाइन बिछाने और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। परन्तु कुछ माननीय सदस्य यह आरोप लगा रहे हैं कि यह बजट मध्य प्रदेश, राज्य का बजट है। क्या मैं यह पूछ सकता हूं कि क्या मध्य प्रदेश हमारे देश में नहीं है ? बजट में मध्य प्रदेश उड़ीसा और पूर्वोत्तर क्षेत्र सभी सम्मिलित हैं । **(व्यवधान)**

मैं यह कहना चाहूंगा कि प्रशासन को विकेन्द्रीत करने के लिए रेलवे सुधार समिति ने अधिक क्षेत्रीय मुख्यालय बनाने की सिफारिश की है। इस संदर्भ में मैं यह अनुरोध करता हूं कि उड़ीसा विधान सभा द्वारा एक नया जोन बनाने का प्रस्ताव रखा गया था । इस बारे में उड़ीसा सरकार ने रेल मंत्रालय से भी अनुरोध किया था। उड़ीसा विधान सभा ने एकमत से यह प्रस्ताव पारित किया था कि एक क्षेत्रीय मुख्यालय भुवनेश्वर अथवा सम्भलपुर में स्थापित किया जाये जिसमें मध्य प्रदेश, बिहार और उड़ीसा के क्षेत्र सम्मिलित हों।

इन शब्दों के साथ मैं तहेदिल से आपका समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री निर्मल खत्री (फैजाबाद): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से माननीय सिंधिया जी द्वारा प्रस्तुत बजट प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूं और इस आधार पर करता हूं कि उन्होंने बजट के माध्यम से हिन्दुस्तान के गरीब यात्रियों पर कोई भार नहीं डाला, उनकी कोशिश रही और उन्होंने रेलवे को एक साफ-सुथरा प्रशासन दिया । रेलवे जो हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा यातायात का साधन है, उसको कैसे चुस्त-दुरूस्त बनाया जाए, वह चुस्ती हमको पिछले कुंभ मेले के अवसर पर रेलवे की व्यवस्था द्वारा देखने को मिली। इन बजट प्रस्तावों द्वारा कई नई रेलें चलाने की घोषणा मंत्री महोदय ने की है, वहीं पर 67 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनानें का लक्ष्य रखा गया है और इन सारी चीजों को घाटे की व्यवस्था से ऊपर लाभ का बजट रखते हुए करने की कोशिश हमेशा उनकी नजर आई।

आज एक बात उठी कि मध्य प्रदेश के साथ कुछ पक्षपात रेल-मंत्रालय द्वारा किया गया है। मान्यवर मैं उत्तरप्रदेश से आता हूं और मेरा यह अनुभव है कि हर वह समस्या जो मैं अपने क्षेत्र फैजाबाद के बारे में लेकर गया या किसी नई ट्रेन सुविधा के बारे में लेकर गया, उत्तर प्रदेश के सांसद की हैसियत से मैंने किसी भी समस्या को मंत्री महोदय के समक्ष रखा, वित्तीय संसाधनों को देखते हुए, तकनीकी पहलुओं को देखते हुए, मैंने कभी यह नहीं पाया कि उत्तरप्रदेश का सांसद होने के नाते मेरी समस्या सुनी न गई हो। फैजाबाद में पिछले 4 वर्षों में रेल-मंत्रालय द्वारा सिंधिया जी के आने के बाद से काफी कार्य हुआ है, काफी योजनाएं हमको मिली हैं और सुविधाएं मिली हैं, जितनी कि आजादी के बाद से लेकर सन् 1984 तक किसी भी दशक में फैजाबाद को नहीं मिली थीं। इसलिए इस आरोप में कोई दम न होने की बात मैं आपके सामने रखते हुए सिर्फ अपनी मांगों और समस्याओं को आपके सामने रखना चाहूंगा। सबसे पहली बात यह है कि अयोध्या में सरयु नदी पर रेलवे पुल बनाने की बात वर्षों से की जा रही है। बहुत बड़ी योजना है। प्लानिंग कमीशन की स्वीकृति की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय को कम से कम उसके सर्वेक्षण के लिए ज़रूर आगे बढ़ना चाहिए। जब वित्तीय संसाधन प्राप्त हो जाएं तो तब देखें कि कैसे हो सकता है। मैं समझता हूं, माननीय मंत्री जी सरयु नदी पर रेलवे पुल की योजना को प्राथमिकता देंगे। फैजाबाद व बम्बई के बीच सप्ताह में एक दिन नयी ट्रेन चलती है। वह ट्रेन फैजाबाद व पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों को ज्यादा से ज्यादा संख्या में बम्बई ले जाती है। अगर उसको सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए तो इससे काफी समस्या हल हो सकती है। अयोध्या जैसी प्रसिद्ध नगरी का नाम भी आदर्श स्टेशनों की सूची में जुड़ना चाहिए। अयोध्यापुरी और जनकपुरी हमारे पुराने धार्मिक और पौराणिक स्थल हैं। आपने कटिहार, नयी दिल्ली और पटना को नयी ट्रेन चलाने का प्रस्ताव रखा है। अगर अयोध्या होकर ट्रेन चलाएं तो काफी हद तक समस्या हल हो सकती है। 29 दून एक्सप्रैस और सियालदाह एक्सप्रैस वहां से जाती हैं। दोनों फैजाबाद और गया से गुजरती हैं। इनमें से एक ट्रेन वाया पटना कर दें तो मैं समझता हूं अयोध्यापुरी और जनकपुरी के लिए बिना किसी नये प्रबंध से काम हो सकता है। आपकी कृपा से दिल्ली और फैजाबाद के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन मिली जिसका दिल्ली पहुंचने का समय दिन में बारह बजे है। उसको वाराणसी ऐसे समय पर चलाने की आवश्यकता है जो सुबह यहां पर पहुंच जाए। मुझे बताया गया कि प्लेटफार्म खाली न होने की वजह से सुबह यहां पर ट्रेन नहीं आ सकती। जब वैशाली एक्सप्रैस का समय सुबह कर दिया गया तो इसका क्यों नहीं हो सकता। इसी तरह वाराणसी एक्सप्रेस का भी सुबह पहुंचने का इंतजाम किया जा सकता है। फैजाबाद शहर में जी० आइ० सी० राजकीय इंटरकालेज के पीछे क्रासिंग पर रेलवे ब्रिज की बात काफी समय से चल रही है। मेरी जानकारी में राज्य सरकार ने इस बारे में रेल मंत्रालय को प्रस्ताव भेज दिया है। उसकी स्वीकृति की अपेक्षा रखता हूं। दो स्टापेज की बात भी करना चाहता हूं। 83 अप 84 डाउन गंगा-यमुना एक्सप्रैस को सोहावल स्टेशन पर और 51-अप सियालदाह एक्सप्रैस को पटरंगा स्टेशन पर रोका जाए। हजारों दैनिक यात्री रोजाना फैजाबाद से लखनऊ आते-जाते हैं। सियालदाह एक्सप्रैस सुबह छह बजे फैजाबाद से

चलती है और शाम को लखनऊ से छह बजे चलकर नौ बजे फैजाबाद आती है। उसमें एक-दो कोच फैजाबाद से जोड़ दें तो काफी सुविधाजनक हो जायेगा। जो पहले से रिजर्व सीट पर सफर कर रहे होते हैं उनको भी असुविधा नहीं होगी क्योंकि अब मजबूरन दैनिक यात्रियों को उनकी सीट पर बैठना पड़ता है। मुझे आशा है, मैंने जो सुझाव दिए हैं उन पर ध्यान दिया जायेगा। मैं इन शब्दों के साथ रेल बजट का समर्थन करता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री डालचन्द्र जैन (दमोह): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा 1989-90 का जो रेल बजट रखा गया है उसका समर्थन करता हूं। मैं उनको बधाई भी देना चाहता हूं, क्योंकि हमारे विरोधी भाइयों ने उनको यह कहकर पसन्द किया है कि यह चुनाव का बजट है। कहने का तात्पर्य यह है कि उन्होंने भी इस बजट की तारीफ की है। हमारे रेल मंत्रालय की उपलब्धियां वाकई में काबिले तारीफ हैं और इसके लिए हमारे मंत्री जी तथा उनका रेल मंत्रालय का स्टाफ बधाई के पात्र हैं। मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें कहना चाहूंगा। इन्दौर-हावड़ा एक्सप्रैस जो सप्ताह में एक दिन चलती है वह हमारे उज्जैन के क्षेत्र को, प्रयाग को और बनारस को जोड़ती है। उसमें आरक्षण के लिए हमारे यहां के लोग महीनों से प्रतीक्षा करते हैं। मैं चाहूंगा इस रेल को सप्ताह में कम से कम तीन दिन चलाया जाये। एक और गाड़ी उत्कल एक्सप्रैस दिल्ली से पुरी के लिए चलती है वह दिल्ली दिन में एक बजे पहुंचती है और अक्सर लेट हो जाती है इससे दिल्ली आने वाले यात्रियों को काफी परेशानी होती है। इसके दिल्ली से चलने का समय भी दिन में एक बजे का है। आप इसके समय में परिवर्तन कीजिए और इसे यहां पर 11 बजे पहुंचना चाहिए और 11 बजे यहां से रवाना होना चाहिए। रेलवे की ओवर ब्रिज बनाने की नीति के अनुसार रेलवे प्रशासन सिर्फ पटरी के ऊपर का ब्रिज का हिस्सा बनाते हैं बाकि हिस्सा राज्य सरकार को बनाना होता है और इस झमेले में बहुत से ओवर ब्रिज नहीं बन पाते या बनने की कार्यवाही शुरू नहीं हो पाती। मैं चाहूंगा कि कुछ ऐसी नीति निर्धारित की जाये कि वह ओवर ब्रिज रेलवे प्रशासन बनाये यह सास और बहू के झगड़े जैसा झगड़ा है केन्द्र और राय के बीच का। इससे वहां के स्थानीय लोगों को भुगतना पड़ता है। जब हम यह कहते हैं कि बीना और कटनी के ट्रैक पर रेल गाड़ी चलाई जाये तो उसको इसलिए छोड़ दिया जाता है कि वहां पर कोयला लेने जाने वाली ट्रेन्स का ट्रैफिक बहुत ज्यादा है। यह तो ठीक है और हमें इसमें कोई शिकायत भी नहीं है। लेकिन इस कारण जो यात्री उस ट्रैक पर रहने वाले हैं उनको बहुत परेशानी होती है। इससे सीधा प्रभाव यह पड़ता है कि इस क्षेत्र के जन प्रतिनिधि अपनी बात ठीक ढंग से नहीं रख पाते इसलिए उनकी बात नहीं मानी जाती। जितनी तादाद में उस ट्रैक पर मालगाड़ियां चलती हैं उससे कहीं अधिक दूसरे ट्रैक पर चलती हैं और वहां अनेकों गाड़ियों के होने के बावजूद नई ट्रेन्स शुरू कर दी जाती हैं। तो इस ट्रैक के यात्रियों ने क्या गुनाह किया है कि उनकी उपेक्षा की जाती है। आपको सभी तरफ के यात्रियों के साथ समान व्यवहार करना चाहिए। माननीय रेल मंत्रीजी ने जो रियायतों की घोषणा की है उसके साथ उन्होंने कुछ इस तरह के बंधन लगाये हैं जैसे पांच सौ किलोमीटर का सफर होना चाहिए, मेरा ख्याल है कि वह बंधन नहीं होना चाहिए। स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों के लिए एक साल के लिए उनको सम्मान पूर्वक रेलवे ने पास दिया था। इस साल के लिए फिर वह रिन्यू किया गया है, मेरा सुझाव है कि उसको स्थाई कर देना चाहिए। मैं रेलमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे यहां एक नई रेल लाइन का सर्वे किए जाने का आदेश दिया, जो सतना से पन्ना, पन्ना से छत्तरपुर, छत्तरपुर से महोबा, महोबा से हीराकुंड होते हुए ललितपुर और दमोह तक जायेगी। इसका एक बार पहले भी सर्वे हो चुका है, लेकिन मैं सर्वे के आदेशों से ही संतोष नहीं करना चाहता। मैं चाहता हूं कि सर्वे के बाद इस लाइन का कार्य अविलम्ब शुरू होना चाहिये। माननीय रेल मंत्री जी चर्चा का उत्तर देते हुए इस लाइन के बारे में भी घोषणा करें।

हमारे यहां बीना इटारसी पैसेंजर ट्रेन, वाया कटनी, हफ्ते में तीन दिन भोपाल तक चलायी जाती है।

[श्री डालचन्द्र जैन]

इसके सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि आगे बढ़ाकर इसे बीना तक ले जाया जाये और सर्कुलर ट्रेन के रूप मे चलाया जाए। हमारे यहां ट्रेनें अक्सर लेट चलती हैं। जब बिलासपुर एक्सप्रैस बीना पहुंचती है तो बम्बई और दिल्ली की ओर जाने वाली अनेक गाड़ियां, जिनमें लोगों का रिजर्वेशन होता है, समय से निकल जाती हैं। इससे यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के सामने एक नई ट्रेन अहमदाबाद से भोपाल, बीना, कटनी होते हुए बनारस तक चलाये जाने का सुझाव पेश करता हूं, जिसका सर्वे कार्य अविलम्ब शुरू होना चाहिये। हमारे यहां फर्स्ट क्लास कोचेज़ की हालत बहुत खराब है और दिनों-दिन खराब होती जा रही है। मैं चाहता हूं कि उनका सही रखरखाव होना चाहिये। हमारे यहां स्टेशनों पर गाड़ियों के बारे में सही सूचना उपलब्ध नहीं होती, इससे भी यात्रियों को भारी कठिनाई होती है। मेरा निवेदन है कि हर स्टेशन पर यात्रियों को सही सूचना उपलब्ध करायी जाये।

अब मैं आपका ध्यान पिछली 22 फरवरी को दिल्ली से हावड़ा की ओर जाने वाली गाड़ियों के परिचालन में आयी बाधा की ओर दिलाना चाहता हूं। जो ट्रेनें कानपुर से होकर जाती थीं, कानपुर में मजदूरों की हड़ताल के कारण उन्हें दूसरे रूट से ले जाया गया जिससे यात्रियों को भारी कठिनाई हुई। मैं चाहता हूं कि आगे ऐसी कोई कठिनाई यात्रियों को न हो, इस तरफ रेल मंत्रालय का ध्यान जाना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

* **श्री अजित कुमार साहा** (विष्णु पुर): उपाध्यक्ष महोदय, यह सच है कि इस वर्ष के रेलवे बजट में यात्री किरायों को नहीं बढ़ाया गया है। परन्तु माल भाड़े में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। पहले किसी भी रेलवे बजट में माल भाड़े में इतनी अधिक वृद्धि नहीं की गई थी। इस वृद्धि से निस्सन्देह सभी आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि होगी। निस्सन्देह माननीय रेल मंत्री ने कुछ रियायतें दी हैं परन्तु इन रियायतों के आम आदमी तक पहुँचने से पहले ही सभी वस्तुओं की कीमतों में भारी वृद्धि हो जायेगी। उदाहरणतया पेट्रोल उत्पादों को ही लीजिये। उनके लिये माल भाड़े में कोई रियायत नहीं दी गई है। सामान्य बजट में पेट्रोल उत्पादों पर कोई नया कर नही लगाया गया है परन्तु अधिक माल भाड़े के परिणाम स्वरूप पैट्रोल उत्पादों के मूल्यों में भी वृद्धि होगी और बहुत सी अन्य वस्तुओं के मूल्यों पर भी प्रभाव पड़ेगा। महोदय मैं इस बजट के विभिन्न पहलुओं का विस्तृत उल्लेख नहीं करूंगा । मैं अपने पिछड़े क्षेत्र के बारे में कुछ बातों का उल्लेख करना चाहूँगा । रेलवे एक जन उपयोगी सेवा है और इसे लाभ-प्रेरित नहीं होना चाहिए। इसे लोगों के लाभ के लिये आवश्यक सेवाओं की व्यवस्था करने का प्रयास करना चाहिए। महोदय आप जानते हैं कि पश्चिमी बंगाल में बांकुरा और पुरुलिया पिछड़े जिले हैं । पिछड़े क्षेत्रों में गत् 40 वर्षों में कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई है अपितु अंग्रेजों के जमाने से चली आ रही वर्तमान रेलवे लाइनों को ही बन्द करने की कोशिश की जा रही है। रेलवे की निगमित योजना में बांकुरा- दामोदर- रेना (बी०डी०आर०) रेलवे को समाप्त करने की योजना बनाई गई थी। स्थानीय लोगों के भारी विरोध के कारण ऐसा नहीं किया जा सका। यह बी०डी०आर० एक छोटी रेलवे लाइन है। फिर यह कहा गया कि इन छोटी लाइनों को पुनः चालू किया जाना चाहिए। परन्तु रेल मंत्रालय इन छोटी लाइनों को पुनः चालू करने के बारे में कोई कार्यवाही नहीं कर रहा है। सदियों पुराने रेलमार्गों का उचित रखरखाव और मरम्मत नहीं की जा रही है। पुराने भाप के इंजनों की हालत खराब है। इस रेलवे को पुन

* मूलतः बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

चालू करने के लिए रेलों मे डीजल इंजन लगाना और रेल मार्गों का उचित रखरखाव करना आवश्यक है। यह कार्य अवश्य किया जाना चाहिए।

महोदय, आप जानते हैं कि पश्चिमी बंगाल विधान सभा में एक मत से प्रस्ताव पारित किया गया था जिसमे यह मांग की गई थी कि ई॰सी॰एल की रानीगंज, आसनसोल, तथा अन्य कोयला खानों से मेझिया तापीय विद्युत संयंत्र में कोयला पहुचाने के लिए एक नई रेलवे लाइन बिछाई जाये। इस कार्य के लिए एक नई रेलवे लाइन आवश्यक है। ताप संयंत्र इस लाइन के एक भाग का निर्माण करने के लिए तैयार है। रेलवे ने इस लाइन के लिए सर्वेक्षण किया था और यह रिपोर्ट दी थी कि बांकुरा-रानीगंज-मेझिया रेलवे लाइन अति आवश्यक है। यह लाइन न केवल मेझिया ताप संयंत्र के लिए आवश्यक है अपितु इससे रानीगंज इत्यादि क्षेत्रों से टूटी कोरीन, मद्रास इत्यादि दक्षिणी स्थानों मे कोयला ले जाने मे भी सुविधा होगी। इस समय उन स्थानो को कोयला हावड़ा के निकट अन्दुल से होकर एक चक्रीय रास्ते से ले जाया जाता है। अतः इस नई रेलवे लाइन से मेझिया ताप संयंत्र और दक्षिण भारत मे कोयला ले जाने मे आसानी होगी। परन्तु मुझे यह कहते हुए खेद है कि इस सर्वेक्षण और अनुकूल सर्वेक्षण रिपोर्ट के बावजूद इस रेलवे लाइन के निर्माण के बारे मे अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। महोदय आप जानते हैं कि जब तक पर्याप्त मूल भूत ढांचा नहीं होता तब तक पिछड़े क्षेत्रों में कोई भी उद्योग स्थापित नहीं किया जा सकता और इस बारे में भी रेलवे महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। यहां मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि आसनसोल-पुरी यात्री रेलगाड़ी, हावड़ा-गोमोह यात्री गाड़ी, हतिया-हावड़ा यात्री गाड़ी आदि बहुत सी रेलगाड़ियां जो पहले बंकुरा और पुरुलिया से होकर हावड़ा या पुरी तक चलती थी अब बंद कर दी गई हैं। हावड़ा-गोमोह यात्री गाड़ी का मार्ग खड़गपुर से कर दिया गया है और हतिया-हावड़ा यात्री गाड़ी का मार्ग बदल कर खडग पुर से कर दिया गया है। इससे पूर्व ये रेलगाड़ियां हावड़ा तक जाती थीं और इन क्षेत्रों के बहुत से लोग इन सेवाओं का लाभ उठाते थे। मेरे इलाके के बहुत अधिक संख्या में पान-सुपारी और सब्जी उत्पादक इन रेलगाड़ियों से बिहार और अन्य स्थानों में अपने उत्पादक भेजते थे। अब उनका व्यवसाय ठप्प हो चुका है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से इन रेलगाड़ियों को हावड़ा तक चलाने का अनुरोध करता हूं। महोदय, हमें लम्बे अर्से के संघर्ष के बाद एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी दी गई है। इस रेलगाड़ी का नाम "पुरुलिया एक्सप्रेस" है। मेरी समझ में यह नहीं आता कि "एक्सप्रेस रेलगाड़ी" से क्या तात्पर्य है। इस रेलगाड़ी की अधिकतम गति 40 कि॰मी॰ प्रति घण्टा है। इसका नाम एक्सप्रेस रेलगाड़ी रखकर केवल जनता से यात्रा के लिए अधिक धन ऐंठना है। यह रेलगाड़ी कभी भी समय पर नहीं पहुचती है। दूसरे, महोदय, हमें लंबे अर्से के संघर्ष के बाद "पुरी-नई दिल्ली एक्सप्रेस "रेलगाड़ी, मिली जो बंकुरा और पुरुलिया से होकर पुरी और नई दिल्ली तक चल रही है किन्तु मुझे यह कहते हुए दुःख का अनुभव हो रहा है कि उड़ीसा के मुख्यमंत्री के लिए इस रेलगाड़ी के समय में परिवर्तन कर दिया गया। हम, पश्चिम बंगाल, उड़ीसा और अन्य राज्यों के सांसदों ने इस सदन में ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से समय में परिवर्तन किए जाने का विरोध किया। किन्तु अभी तक पहले वाले समय लागू नहीं किए गए हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से जनता की सुविधा के लिए तत्काल इस रेलगाड़ी के पूर्व समय को बहाल करने का अनुरोध करूंगा। महोदय, इसके साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

(हिन्दी)

श्री राम नगीना मिश्र (सलेमपुर): उपाध्यक्षजी, मैं बहुत शुक्रगुजार हूं कि बड़ी मेहनत-मशक्कत के बाद हमारे साथी ने 64 नम्बर पर मेरा नाम ले लिया, हम तो डर रहे थे कि शायद अपनी बात हम कह ही न पाएंगे।

[श्री राम नगीना मिश्र]

मैं शिष्टाचार का निर्वाह नहीं करूंगा बल्कि अपनी बात कहूंगा। सारी बातें हो चुकी है, और शिष्टाचार में बहुत समय लग जाता है ।

जब भी रेल मंत्रालय का वजट पेश होता है मैं बहुत दिनों से बनारस से भटनी तक बड़ी रेलवे लाइन के लिए जिक्र करता हूं कि कई सालों से यह मुद्दा चला आ रहा है। पर साल के बजट में 71 करोड़ रुपया था और 22 करोड़ 25 लाख खर्च हुआ था। कहा गया था कि 40 करोड़ और लगेगा। इस बजट में हम देख रहे हैं कि 70 करोड़ 75 लाख की लागत है। आज तक 29 करोड़ 62 लाख रुपया खर्च हो चुका है। 23 करोड़ हमें आप दे रहे हैं। सौभाग्य से हमारे मंत्री जी यहां मौजूद हैं। उनका इससे सीधा सम्बन्ध है । मैं समझता हूं कि मंत्री जी जब अपने क्षेत्र में जाते हैं तो उनसे लोग यही प्रश्न करते हैं कि वाराणसी से भटनी रेल लाइन का क्या होगा? आप भुक्तभोगी हैं। इसलिये इस बात को अच्छी तरह से जानते होंगे। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि यह काम कब तक पूरा होगा? वहां पर सारा काम हो चुका है। पुल बन गया है, पटरियां बिछ गयी गई हैं। 23 करोड़ में यह काम कैसे निपट सकेगा ? आप कम से कम एक मुश्त 40 करोड़ देकर यह काम पूरा करवा दें। हम देखते हैं कि आपके खर्चे रोज बढ़ते जा रहे हैं। बजट में जो 23 करोड़ का प्रावीजन किया है वह कोई मायने नहीं रखता है। जो 18 करोड़ रिजर्व में रखा गया है उसको मिला कर आप 40 करोड़ दे दें जिससे यह रेल लाइन बिछ जाये। सब लोगों को बहुत परेशानी हो रही है और लोगों का वहां जाना दूभर हो गया है। आप दबाव डालकर वाराणसी से भटनी रेल लाइन इस सैशन में जरूर बनवा दें।

10 साल से ऊपर हो गये हैं हमारे देश की प्रधानमंत्री इन्दिरा जी ने छितौनी बगहा रेल पुल का शिलान्यास किया था। वैसे तो हम इन्दिरा जी की जयजयकार करते हैं और उनके आदर्शों पर चलने के लिये लोगों को कहते हैं लेकिन उनके द्वारा शिलान्यास किये गये काम को पूरा नहीं करते हैं। जब रेल बजट पेश हो रहा था तो मैं सोच रहा था कि ऐसा प्रावीजन उसमें अवश्य होगा लेकिन मुझे बहुत निराशा हुई। आपने केवल टोकन के रूप में धनराशि रख दी है। आज वहां की हालत बहुत खराब हो गई है। वहां पर एक जंगल पार्टी है जो लोगों का अपहरण करती है और लाखों रुपया फिरौती के रूप में लेती है। अगर रेल पुल बन जायेगा तो यह बीमारी दूर हो जायेगी। मैंने रेल मंत्रालय को एक पत्र भी लिखा था। रेल मंत्री जी द्वारा मुझे यह जवाब मिला हैं कि बिहार और उत्तर प्रदेश के मुख्मंत्री हिस्सा नहीं दे रहे हैं जिस की वजह से इसे नहीं बनवा रहे हैं। मेरी उत्तर प्रदेश और बिहार के मुख्यमंत्री जी से बात हुई है। वे हिस्सा देने के लिये तैयार हैं। मैं जानता हूं कि यह बहुत बड़ा काम है। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि सारे देश में उजाला है मेरे घर में अन्धेरा है। चारों तरफ तारीफ हो रही है लेकिन पता नहीं देवरिया नगर में चिराग क्यों नहीं जल रहा है। मैंने जो दो मांगे मंत्री जी के सामने रखी हैं उनको पूरा करने के लिये आग्रह करता हूं।

मैं फिर से यही आग्रह करना चाहूंगा कि वाराणसी से भटनी बड़ी रेल लाइन 1990 तक बन जानी चाहिए। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी अपने जवाब में यह बनाने का ऐलान जरूर करें। इसके साथ यह भी बताये कि छितौनी बगहा रेल पुल बन जायेगा या नहीं।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मंत्री जी तो मंत्री हैं इस कारण वह कह नहीं सकते हैं इसलिये उनकी तरफ से भी यह बात मैं कह रहा हूं।

श्री गिरधारी लाल व्यास (भीलवाड़ा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने 4 दिन की प्रतीक्षा कराई और अब नम्बर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं आपसे कहना चाहता हूं और आपके जरिये से उपमंत्री जी को भी कहना चाहता हूं कि राजस्थान में एक मीटर गेज जोन आपके रेल विभाग ने तय किया

था लेकिन राजस्थान के साथ सदैव से अन्याय होता आया है। पहले तो राजा महाराजा हमारे यहां अन्याय करते थे और अब आपका विभाग हमारे साथ अन्याय कर रहा है। मीटर गेज जोन तय हो जाने के बाद भी, आज 140 करोड़ रुपये का मुनाफा है, पिछले साल तो आपने कहा था कि हमारे यहां घाटा है, इस वजह से हम नहीं कर सकते लेकिन इस बार तो 140 करोड़ रुपये का फायदा रहा और आपने लिख दिया कि हम एमीनिटीज पर इसको खर्च करेंगे, हमें नहीं चाहिए, हमें आप बड़ी दे रहे हैं, हमारे यहां पुरानी गाड़ियां चलती हैं जिससे हमको जान का खतरा है, कभी तो आग लग जाती है और कभी गाड़ियां उलट जाती हैं, क्या हो जाता है, कभी मर जाते हैं, कितने एक्सीडैण्ट्स हुए हैं, आपके जमाने में। लाल बहादुर शास्त्री ने तो एक एक्सीडैण्ट हुआ उसी में इस्तीफा दे दिया और आपको कुछ ख्याल ही नहीं है। रेल्वे बोर्ड का इतना बड़ा खर्च आप बर्दाश्त कर रहे हैं, जो अधिकारी लोग बैठे हुए हैं इनको तो कतई ध्यान नहीं कि कितने एक्सीडैण्ट्स हुए हैं। इन सब को इस्तीफा दे देना चाहिए, आपके लिए तो नहीं कहता हूं, आप इस्तीफा दो या मत दो लेकिन रेलवे के बड़े-बड़े, उच्च अधिकारियों को इस्तीफा दे देना चाहिए क्योंकि इतने बड़े एक्सीडैण्ट्स हुए हैं। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि मीटर गेज जोन का तय किया है, आप रेल्वे कमेटी के मार्फत उसको लागू करिये और राजस्थान में मीटर गेज जोन बनाइये। आप हमको कोई लाइन नहीं देते, हमने एक लाइन मांगी, अब से दस साल पहले कमला पति त्रिपाठी जब रेल मंत्री थे, तब हमने कहा था कि टोडारायसिंह से नाथद्वारा मिला दो। जयपुर से टोडारायसिंह मिली हुई है, उधर उदयपुर से नाथ द्वारा बनी हुई है, बीच में 60-70 किलोमीटर का मामला है, अगर यह लाइन मिल जाती है तो ठेठ जयपुर से अहमदाबाद लाइन मिल जायेगी। इतनी छोटी सी लाइन का प्रपोजल दिया जिसको आपका रेलवे बोर्ड कहता है कि नुकसान का सौदा है। इसमें नुकसान क्या होगा? अब जयपुर से टोडारायसिंह छोटी सी लाइन आप चलाते हो, जिसमें सवारी नहीं मिलती तो आप कहते हो कि घाटे का सौदा है। घाटे का सौदा कैसे रहेगा जब यह लिंक मिल जायेगा, उसके बाद जयपुर से अहमदाबाद एक रेलवे लाइन मिलेगी तो कितने रुपये का फायदा होगा, जयपुर से अहमदाबाद कितनी सर्विस मिलती है, जो आपकी सीधी लाइन चलती है इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि टोडारायसिंह से नाथद्वारा की लाइन दी जाय। अभी हमारे प्रधान मंत्री जी दौरे पर गये थे, उनसे भी हमने निवेदन किया, उन्होंने हमसे कहा, खास तौर से जनता के सामने कहा कि हम इस चीज को देखेंगे और जल्दी से जल्दी किस प्रकार से इस सुविधा को उपलब्ध करा सकें, इसकी व्यवस्था करने की कोशिश करेंगे। जब प्रधान मंत्री जी ने इस बात को देखने का आश्वासन दिया है तो रेल मंत्री जी इसको कानों से सुनकर इम्पलीमैण्ट करने की व्यवस्था करिये और अपने रेल मंत्रालय से कहिये कि जल्दी से जल्दी इस लाइन को बनाने की कोशिश करे ताकि इस क्षेत्र के लोगों को इन्साफ मिल सके और वहां का डवलपमैण्ट तेजी के साथ हो सके।

आपने हमारे यहां कोटा-देवगढ़ का सर्वे कराया है जो आगे जाकर जयपुर, उदयपुर और अहमदाबाद में मिल सकती है, ब्रोडगेज लाइन का, जिसका दो-दो, तीन-तीन बार सर्वे हो चुका है लेकिन उसके बाद इम्पलीमैण्टेशन का कोई सवाल नहीं।

इसी तरह से आपने एक छोटे से टुकड़े का और सर्वे कराया है, लाडनूं पिंजौर का, आज 10 साल हो गये, मेरी यह दूसरी टर्म खत्म हो रही है। आइंदा पता नहीं आप टिकट दोगे या नहीं दोगे, आयेंगे कि नहीं आयेंगे, जनता हमको वोट देगी या नहीं देगी, चुनकर आयेंगे या नहीं आयेगा मगर इन 10 वर्षों में आपने हमको एक भी लाइन नहीं दी और कोई स्टेशन भी नहीं दिया। आपसे हमने कहा कि गुलाबपुरा बहुत बड़ा स्टेशन है उसको आप पूरा स्टेशन बना दो, उसको आप स्टेशन भी नहीं बना सके। वहां एक मामूली सा फोर्थ क्लास का आदमी टिकट वाला बाहर का रख रखा है, बड़ा स्टेशन है, जहान से बहुत सवारियां बैठती हैं, वहां कोई पूरा स्टेशन बनना चाहिए, उसको आप स्टेशन नहीं बना सकते।

आप भीलवाड़ा में चेतक एक्सप्रैस, मीनाक्षी एक्सप्रैस और अन्य दूसरी गाड़ियों में, 71-72 में रिजर्वेशन की सीटस भी नहीं बढ़ाते। छोटी-छोटी बातों के लिए हम आपको बार-बार निवेदन करते हैं, आप

[श्री गिरधारी लाल व्यास]

कोई काम नहीं करते, इस प्रकार का आपका विभाग है। बहुत से लोग आपकी तारीफ कर रहे हैं, मगर मेरे पास आपकी तारीफ करने के लिए कोई शब्द नहीं हैं, मैं आपकी तारीफ नहीं करूंगा क्योंकि रेल विभाग ने हमारे यहां किसी प्रकार का कोई काम नहीं किया, हमारे क्षेत्र को आगे बढ़ाने का कोई काम नहीं किया और रेल विभाग ने राजस्थान को सबसे पीछे रखा है। आपने हमारा जोन क्रिएट नहीं किया जिसकी वजह से आज हमारा डवलपमैण्ट रुक गया है इसलिए आप इस व्यवस्था को करिये और 71-72 को रायला रोड, गुलाबपुरा पर भी रुकवाने की व्यवस्था करिये। आपने माडल स्टेशन बनाने की बात की है, भीलवाड़ा बहुत बड़ा स्टेशन है। आप अजमेर से रतलाम के सारे स्टेटिस्टिक्स देखिये..... आप देखिए कि किससे सबसे ज्यादा आमदनी होती है। जो इतना महत्वपूर्ण स्टेशन है, उसको आप छोड़ रहे हैं। इसलिए आपको चाहिए कि आप जल्दी से जल्दी व्यवस्था करें। बहुत से माननीय सदस्यों ने आपकी तारीफ की है कि आपने फ्रेट रेट बढ़ा दिए हैं और पैसेंजर के रेट नही बढ़ाए हैं। आपने जो फ्रेट-रेट बढ़ाए हैं, तो खाना खाने की चीजों तो आप के रेल के द्वारा ही आयेंगी और जब अनाज के ऊपर 11 परसेंट फ्रेट बढ़ाया है, तो उसका असर जनता पर पड़ेगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि नैसेसीटीज़-आफ-लाइफ, जितनी खाना खाने की वस्तुयें आपके यहां से आती हैं, उन पर आप फ्रेट-रेट कम करिए। यह ठीक है कि आपने नमक को छोड़ दिया है और कहा है कि कीमतें नहीं बढ़ेंगी, लेकिन मेरा निवेदन है कि आप फ्रेट रेट कम करिए। आपने 65 वर्ष की आयु के बुजुर्गों के लिए 500 किलोमीटर के बाद आपने छूट दी है, मेरा निवेदन है कि आप उनको पूरी छूट दीजिए, ताकि बुजुर्ग लोगों को भी मालूम हो कि रेल विभाग ने हमारे लिए कुछ किया है।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

श्री चिरंजी लाल शर्मा (करनाल): उपाध्यक्ष महोदय, यह संयोग ही है कि प्रायः जब आप पीठासीन होते हैं तभी मुझे बोलने के लिए कहा जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय: तब, आप भी अपने समय के अनुसार बोलिए।

श्री चिरंजी लाल शर्मा: महोदय, जब समय की घंटी आपके पास है और यदि हम उसका निरादर करें तो यह अच्छा नहीं लगता।

मैं बजट का समर्थन करता हूँ और मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में भी कुछ कहना ही चाहिए। इसमें कोई संदेह नहीं है कि रेल किराये में कोई वृद्धि नहीं हुई है और कुछ वस्तुओं के लिए भाड़े में भी छूट दी गई है।

मैं एक बात जरूर कहना चाहूँगा कि रेलवे मंत्री प्राप्त किए गए पत्रों की पावती भेजने में कोई देरी नहीं करते। हालांकि जब कार्रवाई किए जाने के बाद हमें उत्तर प्राप्त होते हैं तो कोई ठोस परिणाम नहीं निकलते क्योंकि प्रायः सरकारी मशीनरी उत्तर तैयार करती है और मंत्री इस पर हस्ताक्षर कर देता है।

एक राजनीतिज्ञ के दृष्टिकोण, जनता के प्रतिनिधि जो लाखों लोगों का प्रतिनिधित्व करता है, जो लोगों की भावनाओं का समझता है, जो लोगों की समस्याओं को जानता है और कुर्सी पर बैठे अधिकारी के बीच की दुनिया में बहुत भारी अन्तर होता है। जब हम लोगों की शिकायतों को दूर करने की माँग करते हैं तो उसमें ऐसा कुछ निहित नहीं होता, मेरा तात्पर्य यह है कि, उसमें अपना उल्लू सीधा नहीं किया जाता। हम उनकी शिकायतों को देखने और उन्हें दूर करने के लिए ही यहाँ बैठे हैं। किन्तु जब हमारी ही बात नहीं सुनी जाती तो हमें अपना-सा मुँह लेकर जाना पड़ता है और फिर हम जनता का सामना नहीं कर सकते।

उत्तर रेलवे जो दिल्ली को उत्तर से जोड़ती है—पाँच राज्यों: पंजाब, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, और संघ शासित प्रदेश चंडीगढ़ को जोड़ती है। आप इस रेलगाड़ी के महत्व को अच्छी तरह समझ सकते है जो देश की राजधानी को पाँच राज्यों से जोड़ रही है। महोदय यह तो वही बात हुई हर जगह पानी ही पानी है किन्तु पीने के लिए एक बूंद भी नहीं है। रेलगाड़ियाँ हरियाणा से होकर गुजरती हैं। दिल्ली से चलने के बाद "शान-ए-पंजाब" रेलगाड़ी अम्बाला रुकती है। दिल्ली से हरियाणा के बीच की दूरी 200 कि॰ मी॰ है। किन्तु अम्बाला और अमृतसर के बीच की दूरी केवल 248 कि॰मी॰ है। इतनी दूरी में इस रेलगाड़ी के तीन पड़ाव हैं—लुधियाना, जालन्धर, और अमृतसर। और अब फगवाड़ा भी जोड़ दिया गया है। फगवाड़ा मात्र एक तहसील मुख्यालय है। क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से एक स्पष्ट प्रश्न करने का साहस कर सकता हूँ, इस रेलगाड़ी को हरियाणा के किसी भी स्टेशन पर क्यों नहीं रोका जा सकता? इसे पानीपत स्टेशन पर क्यों नहीं रोका जा सकता। पानीपत 2 लाख आबादी वाला शहर है और यह बड़ा औद्योगिक नगर है। हम प्रायः गला फाड़कर चिल्लाते रहे हैं किन्तु सब व्यर्थ। हमारी आवाज तो नक्कारखाने में तूती जैसी हुई।

वे फिर दिल्ली और जम्मू के बीच एक नई रेलगाड़ी चला रहे हैं—संभवतः यह रेलगाड़ी 1 मई से शुरु होगी। मैं माननीय मंत्री महोदय से रेलगाड़ियों को पानीपत और कुरुक्षेत्र स्टेशनों पर रुकवाने का प्रबंध कराने का अनुरोध करूँगा। कुरुक्षेत्र ऐतिहासिक महत्व का स्थान है। सूर्य ग्रहण के अवसर पर लाखों लोग कुरुक्षेत्र देखने जाते हैं। इसलिए मैं कुरुक्षेत्र पर गाड़ी रोकने की बात कर रहा हूँ। महोदय, पानीपत अम्बाला और दिल्ली के बीच पड़ता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से एक बार फिर इस पर ध्यान देने का अनुरोध करूँगा। अभी कुछ दिन पहले महा-प्रबंधक, मुख्य इंजीनियर आदि सहित उत्तर रेलवे के अधिकारी—वरिष्ठ अधिकारी लोगों की शिकायतें सुनने के लिए पानीपत गए थे। मुझे भी उनके दौरे की सूचना दी गई। मैंने उनसे पानीपत में मुलाकात की। वहाँ जनता यात्रीगाड़ी को रद्द करने का प्रस्ताव रखा गया, जो दिल्ली से लगभग छः बजे चलती है और हर स्टेशन पर रुकती है। सैकड़ों लोगों ने उनके सामने अपनी नाराजगी ज़ाहिर की और उस रेलगाड़ी को रद्द न करने का अनुरोध किया। वे इस पर सहमत नहीं हुए। इसे रद्द कर दिया गया। किन्तु प्रति-दिन यात्रा करने वालों ने हिमालयन क्वीन और बम्बई एक्सप्रेस को विभिन्न स्टेशनों पर जंजीर खींचकर ठीक तरह से नहीं चलने दिया। इसका परिणाम यह हुआ कि अगले ही दिन से गाड़ी को बहाल कर दिया गया। क्या हम लोगों से इस तरह का व्यवहार करने के लिए कहें? हम लोगों से दिल्ली से किसी भी रेलगाड़ी में चढ़ने के लिए कह सकते हैं और यदि आप पानीपत और करनाल स्टेशनों पर इसके रुकने का प्रबंध नहीं करते हैं तो हम उन्हें जंजीर खींचने के लिए भी कह सकते हैं। किन्तु यह हमें शोभा नहीं देता। हम कानून के रक्षक हैं न कि कानून तोड़ने वाले। किन्तु लोगों की भावनाओं, खासकर जब उन्हें कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा हो, का ध्यान रखा जाना चाहिए। जम्मू में वैष्णो-देवी के दर्शन के लिए हर वर्ष 20 लाख से अधिक लोग जाते हैं। यदि आप दिल्ली से जम्मू तक कोई रेलगाड़ी चलाते हैं तो हर वर्ष हजारों लोग जम्मू जा सकते हैं। क्या उन्हें पहले दिल्ली आकर जम्मू जाना चाहिए? यदि आप पानीपत में गाड़ी रुकने की व्यवस्था कर दें तो रोहतक, सोनीपत और अन्य पड़ौसी राज्यों के लोग भी पानीपत से गाड़ी पकड़ सकते हैं।

178 डाउन झेलम एक्सप्रेस स्थायी रूप से समाँलखा जिले, करनाल में रुकनी चाहिए। 1 अप कलकत्ता हावड़ा मेल और 2 डाउन कलकत्ता हावड़ा मेल समाँलखा स्टेशन पर स्थायी रूप से रुकनी चाहिए। जब हम दिल्ली से उत्तर की ओर जाते हैं तो समाँलखा मेरे निर्वाचन क्षेत्र का पहला स्टेशन है और जब हम अमृतसर की ओर से आते हैं तो इस रेलवे लाइन पर समाँलखा मेरे निर्वाचन क्षेत्र का आखरी स्टेशन है। वहाँ एक बड़ी मण्डी सहित 60 ढलाई-कारखाने हैं और बहुत सी संस्थाएँ हैं। दिल्ली से समाँलखा आने-जाने वाले सैकड़ों यात्री है और समाँलखा में कोई स्टॉप नहीं है। यहाँ स्टॉप होना

[श्री चिरंजी लाल शर्मा]

चाहिए। मैंने रेलवे मंत्री को इसका हवाला दिया है। उन्होंने मुझे अपने पत्र संख्या 87/सी०एच०जा० I/13/एन/63 तारीख 20 फरवरी, 1989 में यह बताने की कृपा की है कि भेनी-खुर्द स्टेशन पर 2 पी०यू० (शटल रेलगाड़ी) का स्टॉप बहुत कम यात्रियों अर्थात एक दिन में स्टेशन पर केवल दो यात्रियों का आना, आने के कारण 1 अक्तूबर 1984 से रद्द करना पड़ेगा। किन्तु जहाँ केवल दो टिकट बेची जाती है वहाँ लगभग 80 कर्मचारियों की स्थापना का क्या औचित्य है और वहाँ स्टेशन ही क्यों बनाया गया? यह तो हद है।

शालीमार एक्सप्रेस जो दिल्ली से अमृतसर तक जाती थी अब उसका मार्ग बदल कर वह अब मेरठ और सहारनपुर द्वारा जाती है। मैंने माननीय मंत्री महोदय से एक स्टॉप प्रदान करने का अनुरोध किया था और उन्होंने मेरे पत्र का लिखित में यह उतर दिया कि पानीपत और करनाल स्टेशनों पर नई रेलगाड़ियाँ शुरू होने पर स्टॉप प्रदान किए जाएंगे। मैं इस पहलू पर भी उनका ध्यान आकर्षित कराना चाहूँगा।

इसके बाद ऊपरी पुलों की बात आती है। पानीपत और सोनीपत बड़े शहर हैं। सोनीपत जिला मुख्यालय है। पानीपत बहुत बड़ा औद्योगिक नगर है। इन दो नगरों के बीच रेलवे लाइन का विभाजन होता है और ऊपरी पुलों की कमी के कारण लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। प्रस्ताव दिए गए हैं और निर्णय भी लिए गए हैं किन्तु उन निर्णयों को लागू नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय से सड़क पर ऊपरी पुल बनाए जाने का अनुरोध करता हूँ।

चौथे झज्जर हरियाणा का अत्यधिक महत्वपूर्ण स्थान है जो हमारी सेना में बहुत योगदान देता है। वे लोग सैनिक भेजते हैं। वे हमारी सीमाओं की सुरक्षा कर रहे हैं और झज्जर को रेलवे से नहीं जोड़ा गया है। यदि रेलवे सुविधाएँ प्रदान की जाएं तो यह क्षेत्र अत्याधिक प्रगति कर सकता है। मैंने माननीय मंत्री महोदय को इस बारे में लिखा है। उन्होंने मुझे यह सूचित किया कि सर्वेक्षण किया जा रहा है और मुझे बताया गया कि सर्वेक्षण पूरा हो जाना चाहिए और फरुखाबाद से झज्जर तक रेलवे लाइन को बढ़ाया जा सकता है यह कोई बड़ी समस्या नहीं है।

[हिन्दी]

श्री मनफूल सिंह चौधरी (बीकानेर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह रेल बजट बहुत अच्छा आया है इसकी भूरि भूरि प्रशंसा लोग करते हैं।

बजट में उद्योगों, कृषकों, शूरवीरों, बहादुरों, खिलाड़ियों, श्रद्धाजनों, यात्रियों को प्रोत्साहन मिला है। सब से बड़ी बात यह है कि वित्तीय अर्थ क्षमता इस बजट में बरकरार रही है। इसी तरह रेल गाड़ियों का भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है। इसकी भी लोगों ने बड़ी भारी प्रशंसा की है।

गत वर्ष बड़ा भारी अकाल पड़ा था। लेकिन माल ढोने मे कोई कमी नहीं आयी। उसके बावजूद पूर्ण भुगतान के बाद 719 करोड़ रुपये का लाभांश हुआ। मैं इस बजट को बहुत अच्छा बजट समझता हूँ। यात्री गाड़ियों का चालन भी बढ़ा है। रेल यातायात की ढुलाई भी बहुत अधिक हुई है।

रेल विभाग में रीप्रोफाइलिंग की दो मशीनें खरीदी गयी हैं। यह बहुत बड़ी उपलब्धि है। इससे रेलों के एक्सीडेंट कम होगें। पहले ही यह पता चल जायेगा कि कौन-सी पटरी खराब है, कौन-सी रेल खराब है। अभी तो दो मशीनें खरीदी हैं। और ज्यादा मशीनें खरीद कर सारे रेल विभाग में इसका प्रसार किया जाएगा। इससे बहुत बड़ा आधुनिकीकरण होगा।

सिगनलों का दो बड़े स्टेशनों पर आधुनिकीकरण किया गया है। सिगनलों की वजह से ज्यादा जो एक्सीडेंट होते थे वे अगर इस तरह से आधुनिकीकरण किया गया तो वे एक्सीडेंट रुक जाएंगे। भाप इंजनों की

जगह डीजल इंजनों को सब जगह लगाया जा रहा है। इससे रेल की कार्यक्षमता बढ़ जाएगी और समय की भी बचत होगी।

इसलिए इन प्रावधानों की वजह से मैं इस बजट को बहुत अच्छा बजट समझता हूं। रेल कर्मचारियों को रिहाइश के लिए पहले से दुगने क्वार्टर्स उपलब्ध कराने की बात कही गई है, इससे उनको कार्यक्षमता बढ़ेगी और विभाग की कार्यक्षमता बढ़ेगी।

इस बजट में कुछ लोगों ने यह भी आरोप लगाया है कि यह मध्यप्रदेश का बजट है, इसमें कोई तथ्य नहीं है। वास्तव में इस बजट के अंदर तमाम भारत का ध्यान रखा गया है और उस हिसाब से सब जगह जो भी सुविधाएं दी जा सकती थीं, उनको दी गई हैं। माधव राव सिंधिया एक डायनामिक मंत्री हैं, उन्होंने रेल विभाग को आगे बढ़ाया है, इसमें चार चांद लगाए हैं और इन सब की मैं प्रशंसा करता हूं। मैं यहां तक कहना चाहता हूं कि स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जी ने एक रेल दुर्घटना के समय इस्तीफा दिया था, उसके बाद कई रेल मंत्री हुए, बहुत से एक्सीडेंट हुए, पर किसी ने इस्तीफा नहीं दिया। एक बहुत बड़ा एक्सीडेंट होने के बाद सिंधिया जी ने इस्तीफा दिया जो कि हमारे प्रधानमंत्री जी ने इनकी कार्यकुशलता को देखते हुए वापिस कर दिया।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ बात बताना चाहता हूं। सबसे पहले मैं इस बात की प्रशंसा करूंगा कि मेरे क्षेत्र में 170 किलोमीटर सूरतगढ़ से लेकर लालगढ़ तक कन्वर्शन किया गया है, यह सिंधिया जी की ही कृपा है और सूरतगढ़ से अनूप गढ़ 65 किलोमीटर कन्वर्शन किया गया है, यह भी सिंधिया जी की कृपा है। इसी तरह से बीकानेर से दिल्ली एक नई लिंक ट्रेन शुरू की गई और बीकानेर मेल में एक ए॰सी॰ टू टायर लगाया गया। इसी तरह से बहुत से सम्पार थे, ब्राडगेज होने के बाद रेल लाइन ऊंची हो गई थी जिससे आवागमन मुश्किल हो गया था, उन सम्पारों को भी मंजूर किया गया है। फिर भी कुछ सम्पार ऊंचे होने बाकी हैं। इसी तरह से कम से कम 10 स्टेशन ब्राडगेज लाइनों पर बनाए गए हैं और वे जनता द्वारा बनाए गए, यहां तक कि टिकटें आदि देने-लेने का सब काम जनता द्वारा किया जा रहा है।

एक बहुत बड़ी मांग अपने इलाके की रखना चाहता हूं, गंगानगर एक्सप्रेस जो गंगानगर से जयपुर जाती है, जो कि 400 किलोमीटर का रास्ता 15 घंटे में तय करती है, जिसमें डीजल इंजिन लगाकर समय की काफी बचत की जा सकती है। इसमें ए॰सी॰ टू टायर भी लगाया जाना चाहिए, इससे लोगों को सुविधा होगी। डीजल इंजिन लगाने से समय में 6 घंटे की बचत हो सकती है। इसी तरह से मेरे इलाके में इंदिरा गांधी नहर बहुत बड़े क्षेत्र से जाती है, सारा बियाबान तथा जरखेज इलाका है, वहां पर कोई रेल नहीं है, वहां पर रेल का प्रावधान किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ एक बार फिर मैं रेल मंत्री जी को इस बजट के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं और जैसे व्यास जी ने कहा कि भीलवाड़ा को माडल स्टेशन नहीं किया गया है, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि बीकानेर के अंदर लालगढ़ को आदर्श स्टेशन बनाया गया है और मेरे ख्याल से पूरे नार्दर्न इंडिया में प्रथम नंबर का वह माडल स्टेशन होगा। इसी तरह से सूरतगढ़ में माडल स्टेशन का प्रावधान किया गया है, जिसका काम शुरू है। इसी तरह से बीकानेर के अंदर ओवरब्रिज बनाया गया है, बीकानेर दो टुकड़ों में बंटा हुआ था, 3 करोड़ रुपया रेल विभाग ने इसके लिए दिया है, इसके लिए रेल विभाग को मैं धन्यवाद देता हूं और कर्मचारियों तथा अधिकारियों का बहुत आभारी हूं। मंत्री महोदय ने जो हमारी हमेशा बात सुनी है, बहुत अच्छा काम मेरे क्षेत्र में हुआ है और बहुत बड़ा बजट बीकानेर के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए रखा गया था इसके लिए मैं उनको पुनः धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदयः अब 7.00 बज चुके हैं। मेरी सूची में अभी छः सदस्य बोलने की प्रतीक्षा में हैं। क्या हम आधा घण्टे के लिए और समय बढ़ाएं।

अनेक माननीय सदस्यः जी हाँ।

उपाध्यक्ष महोदयः मैं माननीय सदस्यों से अपना भाषण संक्षिप्त में समाप्त करने का अनुरोध करता हूं जिसके लिए प्रत्येक सदस्य पाँच मिनट से अधिक समय न ले। समय 7.30 म० प० तक बढ़ाया जाता है।

[हिन्दी]

श्री तपेश्वर सिंह (विक्रमगंज): उपाध्यक्ष महोदय, 89-90 का जो रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया गया है, उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। यह बजट बहुत ही जनप्रिय है और सब जगह से इसकी प्रशंसा आ रही है। सिंधिया जी डायनामिक, डेडीकेटेड हैं और अपने कर्तव्य को कुशलतापूर्वक करना जानते हैं। उनके सहयोगी महाबीर बाबू बड़े कुशल मंत्री हैं और अपने पदाधिकारियों तथा कर्मचारियों से भी उन्हें पूर्ण सहयोग मिलता रहा है। मैं ज्यादा समय न लेकर अपने क्षेत्र की समस्या रखना चाहता हूं। पहली बार मैं सन् 80 में इस सदन का सदस्य चुनकर आया और तभी से अपने निर्वाचन क्षेत्र की समस्या रखता आ रहा हूं। बड़े जोर से उसकी सुनवाई हुई। कमलापति जी ने भी हमारे यहां सर्वे कराया था। आरा से सासाराम टोटल बासठ मील है जहां पर 1910 में अंग्रेजों ने ट्रेन चलाई थी। रोज़ाना वहां पन्द्रह गाड़ियां आती थीं और इतनी ही जाती थीं। सन् 78 में जनता पार्टी के समय उस रेल को हटा दिया गया। तकरीबन् सत्तर साल यानी पांच जनरेशन का समय बीत जाता है, वहां के लोगों ने उस गाड़ी का इस्तेमाल किया। लेकिन सर्वेक्षण होने के बाद लोगों में एक नयी जागृति आई है। तकरीबन् सौ किलोमीटर है जिसका सर्वे हुआ है। किसानों की ज़मीन जो बड़ी उपजाऊ है, वह नापी गई। हमारा क्षेत्र बिहार का खास भण्डार माना जाता है। स्व० केदार पांडे और श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने जनसभा में कहा कि यह रेल लाईन बनेगी, लेकिन आज तक कुछ नहीं हो सका। कई बार हम रेल मंत्री जी से इस बारे में रिकवेस्ट कर चुके हैं। हमने कहा कि जहां के लोगों ने रेल लाईन नहीं देखी, वहां आप रेल लाईन दे रहे हैं लेकिन जहां के लोग रेल का इस्तेमाल करते थे, वहां से छीन लिया है। इसको रेस्टोर करिये। चाहे सड़ी-गली जनता सरकार हो या कोई और सरकार हो। सभी सरकारें जनता के लिए है, लेकिन वहां काम आज तक नहीं हुआ। अपने मित्र महावीर बाबू से मैं पुनः आग्रह करना चाहता हूं। यह हमारा इस संसद में पांचवा बरस है, मुझे पता नहीं कि अगले बजट सेशन में मैं रहूंगा या नहीं रहूंगा, लेकिन वहां की जनता की तरफ से मैं मांग करता हूं और आप अपने पिछले सालों के बजट चर्चाओं को उलटकर देख लें मैंने हमेशा आग्रह किया है और आज भी कर रहा हूं कि इस रेल लाइन को आप रेस्टोर कीजिए चाहे एक साल के अन्दर या पांच साल के अन्दर बने। टेक्नीकल विभाग वाले कहते हैं कि वह बायबल नहीं है। हम कहते हैं हमारे क्षेत्र से लाखों टन अनाज निकलता है कलकत्ता, धनबाद और जमशेदपुर जाता है। जब अंग्रेजों के समय में बायबल था तो फिर आज क्यों नहीं बन सकती। हमने यह भी लिखा है कि हमारे क्षेत्र में एक रेलवे क्रासिंग बने, लेकिन उसका जवाब मिला है कि वह राज्य सरकार से बात करिये। मैं चाहता हूं कि आप नीति में परिवर्तन करें, आप यह क्रासिंग रेलवे प्रशासन द्वारा बनवाइये और राज्यों के जिम्मे मत छोड़िये।

श्री निहाल सिंह जैन (आगरा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर विचार व्यक्त करने के लिए जो समय दिया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। माननीय रेलमंत्री जी ने 1989-90

का रेल बजट प्रस्तुत किया है उसको सामान्य जनता के अनुकूल जन-साधारण का बजट निसंकोच कहा जा सकता है। यात्री किराये में वृद्धि न होने से जनता की आशंकायें निर्मूल सिद्ध हुई हैं। मैं उसके लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं इस बजट का समर्थन करता हूं। समय का चूंकि अभाव है इसलिए मैं विस्तार में न जाते हुए अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं की तरफ ध्यान आकर्षित करूंगा। यह ठीक है कि रेलों का प्राथमिक स्थल और गंतव्य स्थल बहुत महत्वपूर्ण होते हैं, लेकिन साथ ही इन दोनों के बीच जिन क्षेत्रों से होकर रेल गुजरती है उनमें भी बहुत से स्थान महत्वपूर्ण हुआ करते हैं। ऐसा ही एक स्थान है, आगरा। वहां पर ज्यादातर रेलें आती हैं वह और स्थानों से आती हैं और उस स्थल से होकर गुजरती हैं। लेकिन यह मानकर कि जहां से रेल शुरू हों या खत्म हो उन्हीं स्थानों पर सारी सुविधायें उपलब्ध कराई जायें वह किसी तरह से उचित नहीं है। आगरा पर्यटन की दृष्टि से विशेष रूप से विश्व में अपना महत्वपूर्ण स्थान रखता है। उसके नाते वहां पर लाखों पर्यटक साल में आते हैं और देश को विदेशी मुद्रा भी अर्जित होती है, लेकिन आगरा में हमेशा रेलों के सम्बन्ध में जो समस्या है उसकी उपेक्षा की जाती है। मैं समझता हूं जो सुविधायें रेल मंत्रालय के द्वारा आगरा को मिलनी चाहिए वह नहीं के बराबर है और उन सुविधाओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं कि आगरा से जो पर्यटक जाते हैं देश में पूर्वोत्तर की तरफ या पूरब की तरफ हावड़ा के लिए जाना चाहते हैं तो उनके लिए कोई रेल आगरा से नहीं जाती है। केवल एक गाड़ी जाती है तूफान एक्सप्रेस करके, वह बहुत धीमी गति से चलती है जिस पर सफर करके वह अपना समय नष्ट नहीं करना चाहते हैं। मैंने पहले भी इस ओर मंत्रालय का ध्यान आकर्षित किया था तो मुझे खेद है मंत्रालय का जो जवाब प्राप्त हुआ उसमें इनका कहना है कि आगरा के पास टुण्डला स्टेशन है जहां से गाड़ियां जाती हैं, जो भी यात्री चाहे उस सुविधा का लाभ उठा सकता है। अगर यही दृष्टिकोण मंत्रालय का है तो मैं समझता हूं कि हिन्दुस्तान मे किसी भी जगह अब गाड़ी चलाने की कोई आवश्यकता नहीं है . . . कहीं न कहीं, किसी न किसी गाड़ी से जाकर उसका लिंक हो जायेगा और सारी व्यवस्था हो जायेंगी। अगर मान भी लिया जाये कि टुंडला से सारी सुविधायें उपलब्ध करायी जा सकता हैं तो हमें फिलहाल उसमें भी कोई ऐतराज नहीं है लेकिन तीव्रगति से चलने वाली गाड़ियों में बिना आरक्षण के अभाव में कोई यात्री याला नहीं कर सकता। यदि ऐसी गाड़ियों में बिना आरक्षण के कोई यात्री चढ़ भी जाता है तो उसे कुछ आगे चलकर उतरने के लिए मजबूर होना पड़ता है। अतः मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि फिलहाल टुंडला से ही जाने की यदि कोई स्थिति है तो मेहरबानी करके, टुंडला से जाने वाली जितनी सुपरफास्ट ट्रेनें या मेल गाड़ियां हैं, उनमें आगरा से कुछ कोटा निश्चित करा दीजिये। उसके बाद ही हमारी समस्या कुछ हद तक हल हो पायेगी।

चूंकि आप समय नहीं दे रहे हैं, इसलिए मैं शॉर्ट में ही दो-तीन प्वाइंटस आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं। आगरा और उसके आसपास के इलाके से उच्च न्यायालय जाने के लिये कोई सीधी ट्रेन की व्यवस्था आगरा से इलाहाबाद तक नहीं है। पहले दो बोगियां बरेली पैसेंजर में लगकर जाया करती थीं जो आगे जाकर अपर इण्डिया एक्सप्रेस में जुड़ जाती थीं। अब अपर इण्डिया एक्सप्रेस के बंद हो जाने से वह सुविधा भी समाप्त हो गयी है। मेरा आपसे निवेदन है कि पहले की भांति बरेली पैसेंजर से दो बोगियां आगरा से चलें, जो आगे जाकर टुंडला से चलने वाली संगम एक्सप्रेस में जोड़ दी जायें। इससे आगरा और उसके आसपास के लोगों को उच्च न्यायालय जाने में सुविधा हो जायेगी।

अवध एक्सप्रेस रतलाम से गोरखपुर तक जाती है। इस गाड़ी के सम्बन्ध में मैं अनेकों बार निवेदन कर चुका हूं कि एक द्वितीय श्रेणी शयनयान तथा एक ए॰सी॰ स्लीपर इसमें और जोड़ दिया जाये। इससे हमारे यहां से स्टेट कैपिटल जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो जायेगी।

एक बड़ी विचित्र स्थिति की ओर मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं कि आपने आगरा स्टेशन पर कर्नाटक एक्सप्रेस के क्षणिक ठहराव की व्यवस्था तो कर दी है लेकिन

[श्री निहाल सिंह जैन]

आरक्षण के अभाव में कोई व्यक्ति उस ट्रेन से यात्रा नहीं कर सकता। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि आगरा से उस गाड़ी में आरक्षण दिए जाने की तत्काल व्यवस्था करायें।

देश के अनेक पर्यटक स्थलों पर रेलवे द्वारा होलीडेहोम की व्यवस्था की गयी है लेकिन पर्यटन की दृष्टि से आगरा का विशिष्ट स्थान होने के बावजूद, वहां अभी तक कोई होलीडे होम नहीं बनाया गया है। मेरा निवेदन है कि रेलवे को शीघ्र आगरा में एक होलीडे होम स्थापित करना चाहिये।

आप समय समय पर आगरा में रेलवे के अनेक खेलों की प्रतियोगिताएं आयोजित कराते रहते हैं, आगरा में क्रीड़ा स्थल है, परन्तु इसके बावजूद कई सुविधाओं का अभाव है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हं कि आगरा में आप एक छोटे स्टेडियम की व्यवस्था जल्दी से जल्दी करायें ताकि वहां होने वाली प्रतियोगिताओं में खिलाड़ियों को अधिक से अधिक सुविधाएं मिल सकें। इन शब्दों के साथ मैं आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया और मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

श्री नरेन्द्र बुदानिया (चुरू): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिये में आपका आभार प्रकट करता हूं और धन्यवाद देता हूं । माननीय श्री माधवराव सिंधिया जी ने देश की जनता के सामने बहुत ही सुन्दर बजट पेश किया है, जिसके लिए में सारे देश की जनता की ओर से उन्हें बधाई देना चाहता हूं । इस बजट में उन्होंने इस देश के किसानों, बहादुरों, स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों, खिलाड़ियों, बच्चों और उद्योगों का विशेष रूप से ख्याल रखा है, सुविधायें प्रदान की हैं, जनता को कई सुविधायें दी हैं, जिसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं ।

आपने मुझे बहुत कम समय दिया है, इधर माननीय मंत्री जी कह रहे हैं कि में अपने निवार्धन क्षेत्र के सम्बन्ध में बात करूं, मैं यहां चुरू जिला से चुनकर आता हूं जों राजस्थान का रेगिस्तानी और पिछड़ा हुआ क्षेत्र है । मैं पिछले तीन सालों से लगातार रेल विभाग से इस जिले में सुविधायें बढ़ाने के लिये सम्पर्क करता आ रहा हूं. हमें बहुत-सी सुविधायें प्रदान भी की गयी हैं, जिनके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और साथ-साथ निवेदन भी करना चाहता हूं कि हमारा जिला इतना पिछड़ा हुआ है कि बहुत से लोगों ने आज तक रेलगाड़ी के दर्शन भी नहीं किये । मेंने पिछले बजट में और उससे पिछले बजट में भी निवेदन किया था। आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से मै यह कहना चाहता हूं कि हमारे जिले चूरू की तहसील तारानगर, जिसकी आबादी करीब 2 लाख है वह तहसील रेल से वंचित है । जब हम वहां जाते हैं तो वहां के लोग कहते हैं कि हमने गाड़ी देखी ही नहीं है। राजीव जी के नेतृत्व में कांग्रेस शासन में काफी तीव्र गति से हमारा देश आगे बढ़ा है, मेरा निवेदन है कि चूरू जिले की तारानगर तहसील को आप रेल लाइन से जोड़िये ताकि वहां के लोगों को रेल की सेवाएं प्राप्त हो सकें ।

इसके साथ ही सरदार शहर हमारी एक बहुत बड़ी तहसील है और वहां बहत बड़ी मंडी भी है । वहां के लोगों ने और हमने बार-बार निवेदन किया है कि सरदार शहर को हनुमानगढ़ से जोड़ा जाए, इससे हमारे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा होगा ।

इसके साथ ही कुछ गाड़ियां बढ़ाने के लिए मैंने निवेदन किया है और आज पुनः आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि जयपुर से चूरू तक एक पेसेन्जर ट्रेन चलती है इसको चूरू से आगे सार्दुलपुर तक बढ़ा दिया जाए । इससे सार्दुलपुर तहसील के लोगों को ही फायदा नहीं होगा बल्कि सार्दुलपुर हनुमानगढ़ से जुड़ा हुआ है तो इससे हनुमानगढ़ के लोग सीधे गंगानगर से जुड़ सकेंगे और रेल से फायदा उठा सकेंगे ।

2 आर॰ एम॰ जो गाड़ी मेड़ता सिटी से रतनगढ़ तक चलती है इस गाड़ी को जिला मुख्यालय तक 45 किलोमीटर बढ़ाने के लिए बारबार निवेदन किया है लेकिन बहुत अफसोस से कहना पड़ता है कि वह

गाड़ी साढ़े 9 बजे रतनगढ़ पहुंचती है और शाम को 5 बजे तक वहीं पर खड़ी रहती है । अगर इसे 45 किलोमीटर आगे बढ़ा दिया जाए तो इससे 4 तहसील जिला मुख्यालय की जुड़ सकती हैं और लाखों लोगों को इससे फायदा होगा और रेलवे का रैवेन्यू बढ़ेगा। चूरू में सब सुविधाएं उपलब्ध हैं, गाड़ी ठहरने के लिए जगह है, सफाई करने के लिए वहां जगह है, कोई तकलीफ नहीं है, मेरा निवेदन है कि इस गाड़ी को तुरन्त चूरू तक बढ़ाया जाए ।

रेल मंत्री ने देश को बड़ी-बड़ी रेल सुविधाएं प्रदान की हैं, जबकि हम सुनते हैं, देख नहीं पाते हैं । चूरू और उसके आसपास का क्षेत्र इस बात को चाहता है कि तीव्र गति की गाड़ी चलाई जाए । मेरा निवेदन है कि दिल्ली से जोधपुर वाया चूरू, सुजानगढ़ लाडलू, डीगवाला होकर एक तीव्र गति की गाड़ी चलाई जाए ताकि वहां के लोगों को फायदा पहुंच सके ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेगिस्तानी क्षेत्र का रहने वाला हूं, मुझे कुछ समय और देने की कृपा करें।

मेरे क्षेत्र में कुछ जगह ऐसी हैं जहां पर गाड़ियां नहीं ठहरती हैं और इससे लोगो को बहुत परेशानी होती है । छापरा और बड़ियाला ऐसी जगहें हैं जहां पर पहले जोधपुर मेल जो कि जोधपुर से दिल्ली तक चलती है, वह गाड़ी पहले वहां ठहरती थी, लेकिन जनता शासन में उस गाड़ी का वहां ठहरना बन्द कर दिया गया । इससे वहां के लोगों को बड़ा रोष है । मेरा निवेदन है कि सुजानगढ़ और लाडलू से जयपुर मेल में एक थ्री-टायर कोच लगाया जाए और इसके साथ ही जो गाड़ी बीकानेर से दिल्ली के लिए चलती है, उस एक्सप्रेस गाड़ी में एक ए॰ सी॰ टू-टायर का कोच भी लगाया जाए । अन्त में मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया ।

चौधरी सुन्दर सिंह (फिल्लौर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं श्री माधवराव सिंधिया और महावीर प्रसाद दोनों का दिली शुक्रिया अदा करता हूं । उन्होंने हरेक कांस्टीट्यूएंसी में बड़ा अच्छा काम किया है, कई जगह त्रुटियां होती हैं, हरेक आदमी अपने लिए कोशिश करता है । मैं ज्यादा नहीं कहता, लेकिन मेरे एक-दो प्वाइन्ट नोट कर लें जो कि मुझे चाहिएं ।

शाह सिकन्दर एक जगह है जो कि मेरे रास्ते से गांव में जाता है । शाह सिकन्दर गुरदासपुर से 11 मील के फासले पर है, जहां फाटक पर कोई न कोई चौकीदार अवश्य रखना चाहिए ताकि सहूलियत हो जाये। इसके साथ पठानकोट पर रेलवे पुल बनना चाहिये । वहां पर बहुत ज्यादा भीड़ रहती है ।

नवां शहर के नजदीक जो राऊन टाऊन है वहां से सभी गाड़िया गुजरनी चाहियें । यह मेरे हलके में आता है । शाने-पंजाब जो गाड़ी चलती है उसमें इतनी भीड़ होती है कि कुछ कहा नहीं जा सकता है । उसमें कोई टी॰ टी॰ नहीं रहता है । वहां पर इसकी सुविधा अवश्य रखें जिससे लोगों को सहूलियत हो । जब गाड़ी स्टेशन पर आती है तो बहुत धक्का-मुक्की होती है । गाड़ी में चढ़ते-चढ़ते लोगों को चोट तक लग जाती है । मैं जो भी मांगें आपके सामने रख रहा हूं आप उन सब को अपने दिमाग में रख लें।

गाड़ियों के अन्दर जो अकेला शोचालय बना होता है वह अक्सर गन्दा रहता है और उसमें से बहुत बदबू आती है । जैसे कि बाहर के मुल्कों में इन जगहों में सफाई का इंतजाम होता है वैसा इंतजाम आप भी यहां करें । हरेक आदमी का यह कर्त्तव्य होना चाहिये कि वह इन जगहों को साफ रखें ।

अगर आप मेरे ये 2-3 प्वाइंट मान लेंगे तो मुझे बहुत खुशी होगी । इन शब्दों के साथ मैं आपको शुक्रियों अदा करता हूं ।

श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दरबार): महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया इसलिये आपका आभारी हूं । मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । हमारे युवा प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी ने पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास के लिये जो कार्यक्रम रखे हैं वह स्वागत योग्य हैं । रेल बजट

[श्री मणिकराव होडल्य गावित]

में भी मैं पिछड़े क्षेत्रों के विकास की बात देख रहा हूं । इसके लिये मैं सिंधिया जी और महाबीर प्रसाद जी का आभारी हूं। 4-5 सालों से योजना आयोग ने भी राशि रेलवे विभाग को ठीक से दी है । इसके लिये मैं योजना आयोग को धन्यवाद देना चाहता हूं। 15 नई रेल गाड़ियां चलाने का जो निर्णय किया गया है और 5 गाड़ियों के फेरे और चालन क्षमता बढ़ाने का जो निर्णय किया गया है उसके लिये मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा । इसके अलावा बम्बई क्षेत्र में 27 अतिरिक्त बिजली गाड़ियां चलाने का भी निश्चय किया गया है यह भी एक स्वागतयोग्य कदम है ।

महोदय मेरा निर्वाचन-क्षेत्र नन्दबार है । वहां पर सूरत-भुसावल लाइन है । इस लाइन पर सुपर फास्ट गाड़ियां चलती हैं । अब हम यह सुन रहे हैं कि कुछ गाड़ियां इस लाइन पर से हटायी जाने वाली हैं । मेरा आपसे निवेदन है कि आप उन गाड़ियों को उसी पुराने रूट पर चलाने की इजाजत दें ।

बुजुर्ग लोगों को, स्वतंत्रता सेनानियों को जो आपने सुविधा दी है उसके लिये मैं रेल मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहता हूं। सूरत-भुसावल रेलवे लाइन पर रेलवे का एक प्लेटफार्म है वहां की स्वच्छता की तरफ आपको ज्यादा ध्यान देना चाहिए । रेलवे स्टेशन पर सुविधा के लिए भी ध्यान देना चाहिए और प्रशासन की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। मेरा सुझाव है कि यात्रियों के साथ अधिकारी और कर्मचारी ठीक से बात करें। आज सूरत-भुसावल लाइन को दोहरा करने की जरूरत है, यह लाइन बहुत जरूरी है और प्रशासन के लिए भी आवश्यक है। सूरत भुसावल लाइन पर विद्युतिकरण करना बहुत जरूरी है। सुरत भुसावल लाइन पर कण्क्रीट स्लीपर लगाना भी बहुत जरूरी है। नवापुर स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म और शेड बनाना जरूरी है। दाडाइचा स्टेशन पर प्लेटफार्म और शेड बनाना आवश्यक है। सूरत भुसावल लाइन पर चलने वाली गाड़ियों में डीजल इंजन लगाना चाहिए क्योंकि कोयले की वजह से गाड़ियां दो तीन घण्टे देरी से चलती हैं इसलिए यात्रियों को आगे कनैक्टिंग ट्रेन नहीं मिलती। बम्बई महाराष्ट्र की राजधानी है और मेरा ट्राइबल इलाका है। ट्रेन नहीं होनें से बम्बई जाने में दिक्कत होती है। मालेगांव, धुले, नाढाणा, इंदौर रेल लाइन बनाने के लिए 20 साल पहले सर्वेक्षण हो चुका है, उस रेलवे लाइन का फिर सर्वेक्षण कराया जाय।

मुझे समय दिया गया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

श्री सत्य नारायण पंवार (उज्जैन) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया।

वर्ष 1989-90 का रेल बजट का मैं समर्थन करता हूं और इस बजट में यात्री किराये में माननीय रेल मंत्री जी ने वृद्धि नहीं करके आम लोगों को रियायत दी है। इस बजट में शूरवीरों के लिए, बहादुरों के लिए तथा वरिष्ठ नागरिकों के लिए सम्मान प्रदर्शित करने के लिए जो छूट दी है उस के लिए मैं रेल मंत्री जी और रेल उप-मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूं।

इस बजट में सर्वांगीण विकास की दृष्टि से 15 स्थानों पर नई ट्रेनें चलाने का प्रस्ताव है, 5 जगह 5 ट्रेनों के फेरे बढ़ाने का प्रस्ताव है, इससे निश्चित रूप से आम नागरिकों को लाभ मिलेगा।

इसके साथ ही मैं विशेषकर रेल मंत्री जी का इसलिए भी धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने उज्जैन जैसे धार्मिक स्थान से दूसरे धार्मिक स्थान हरिद्वार के लिए सप्ताह में दो दिन ट्रेन चलाने के लिए बजट में प्रावधान रखा है। इस क्षेत्र की कुछ कठिनाइयां भी हैं, उनकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वर्तमान में इन्दौर से कोचीन तक सप्ताह में एक दिन ट्रेन चलती है जिससे कि आम लोगों को

काफी कठिनाई होती है इसलिए उस ट्रेन को प्रतिदिन चलाना चाहिए। इसी प्रकार से इन्दौर से हावड़ा ट्रेन भी सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे भी प्रतिदिन करना चाहिए। इन्दौर से उज्जैन की 80 किलोमीटर की दूरी है और बहुत से कर्मचारी प्रतिदिन उज्जैन से इन्दौर जाते हैं लेकिन उनके आने जाने के लिए ट्रेन की सुविधा नहीं है, कम है। इन्दौर से देवास तक एक शटल चलाई जाती है, उसे उज्जैन तक बढ़ा दिया जाय तो उससे लोगों को लाभ भी होगा और रेलवे को आय होगी। नागदा एक औद्योगिक नगर है और उज्जैन से नागदा कुछ लोग प्रतिदिन जाते हैं, वहां से रतलाम नज़दीक पड़ता है लेकिन सुबह से दोपहर 12 बजे तक उज्जैन से रतलाम के लिए कोई ट्रेन नहीं है इसके लिए आपको अतिरिक्त ट्रेन की आवश्यकता नहीं पड़ेगी, अगर उज्जैन से नागदा ट्रेन रतलाम तक बढ़ा दी जाती है तो निश्चित रूप से वहां के यात्रियों को लाभ मिलेगा। इसके साथ ही इन्दौर और बम्बई के बीच एक एक्सप्रैस ट्रेन को रोकने का प्रस्ताव इस बजट के अन्दर नहीं है, उज्जैन के नजदीक तहसील प्लेस खाचरोल है इसलिए वहां भी इस ट्रेन को रोका जाय ... उज्जैन सेनागदा और महितपुर इस पर पैसेंजर के छोटे स्टेशन रहते हैं और वहां के लोगों को आने-जाने में सुविधा नहीं है। सारी यहां पर फास्ट ट्रेन चलती हैं। इससे वहां के छोटे किसानों को कोई लाभ नहीं मिल पाता है। मेरा निवेदन है कि वहां के लिए एक नई ट्रेन चलाई जाए। मैं आपको यह भी बताना चाहता हूं कि उज्जैन में दो साल के बाद सिंहस्त पर्व होने वाला है और वहां कुम्भ मेला आयोजित होगा। सिंहस्त पर्व को दृष्टि में रखते हुए, उज्जैन नगर की साइड पर प्लेटफार्म का विस्तार करना चाहिए और नया प्लेटफार्म बनाना चाहिए, जिससे आने वाले सिंहस्त पर्व पर यात्रियों को सुविधा प्रदान की जा सके।

इन शब्दों के साथ मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री के० डी० सुल्तानपुरी (शिमला) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सिंधिया जी और माननीय प्रसाद जी द्वारा माननीय सदन में जो रेलवे बजट पेश किया गया है, मैं उस का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं उनको मुबारकबाद देता हूं कि रेलवे विभाग ने बड़ी कार्यकुशलता से काम किया है, जो राष्ट्र को फायदा दे रहे हैं। रेलवे लाइनों का विस्तार और उसमें सुधार करने के लिए वे कदम उठा रहे हैं।

मैं अपने क्षेत्र के बारे में मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं। वैसे तो हिमाचल प्रदेश में कोई खास रेलवे लाइन नहीं है, लेकिन जो प्रपोजल राज्य सरकार की तरफ से रेलवे मंत्रालय को दिया गया है, उस पर अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। इस सदन में पंडित कमलापति त्रिपाठी जी जब रेल मंत्री थे, उनके समक्ष यह बात कही गई थी कि हमारे नालागढ़, जो कि सोलन क्षेत्र में आता है, में रेलवे लाइन बिछी हुई थी, उसको वहां से अंग्रेज उठा कर ले गए। वहां ट्रैक बना हुआ है। वह हिमाचल प्रदेश का बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान है, वहां पर बड़े-बड़े उद्योग लग रहे हैं, इसलिए वहां रेलवे लाइन का होना जरूरी है। इस पर रेलवे विभाग का थोड़ा खर्च आएगा। अगर रोपड़ से नालागढ़ तक रेलवे लाइन बिछाई जाए तो वहां के लोगों को इससे लाभ हो सकता है। इसके साथ-साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं, मेरे पास पत्र भी आया है कि आप ने शिमला रेलवे स्टेशन को नए तरीके से बनाने का निर्णय लिया है। इसके साथ-साथ मैं यह मांग करता हूं कि कालका-शिमला तक जो रेलवे लाइन जाती है, उस लाइन के बीच में कोई भी प्लानटेशन नहीं है। जो प्लानटेशन है भी वह चीड़ के पेड़ों का है। जिनमें टक लगे हुए हैं ओर वे गिर रहे हैं, जिसकी वजह से भूमि में कटाव हो रहा है और इस कटाव की वजह से रेलवे लाइन को खतरा पैदा हो सकता है। मैं आपसे मांग करूंगा कि वहां पर प्लानटेशन होना चाहिए, ताकि वहां ग्रीनरी नज़र आए। वह सारे राष्ट्र का टूरिस्ट हैडक्वार्टर है।

मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूं कि रेलवे विभाग में शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स का जो बैकलॉग है, जो अभी तक भरा नहीं गया है, उस के बारे में कहना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि इस बैकलॉग को आप टाइम बाउण्ड कार्यक्रम बनाकर रेलवे विभाग में भर्ती

[श्री के०डी० सुल्तानपुरी]

कराइए, ताकि इन लोगों को जो नौकरियां नहीं मिलती है, उन लोगों को नौकरी प्राप्त हो सके। इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि कालका अमृतसर जो ट्रेन जाती थी, उसको बन्द कर दिया गया था, लेकिन अब उसको नए सिरे से चालू किया जाए। जोधपुर के सारे कैदी आ गए हैं, हमारे जो हिमाचल प्रदेश के लोग हैं, जो अमृतसर जाना चाहें या और स्थानों पर जाना चाहें, तो उनको परेशानी होती है। इसलिए कालका अमृतसर जो पुरानी गाड़ी है, उसको बहाल किया जाए। आप उसके लिए कोशिश करें ताकि हिमाचल प्रदेश के लोगों को उस का फायदा हो सके। एक बार जगाधरी-राजबन रेलवे लाइन का प्रावधान कमलापति त्रिपाठी जी जब रेल मंत्री थे, तब किया गया था। उनका भाषण एक रेल मंत्री जी की हैसियत से हुआ था, लेकिन अभी तक उस पर कोई काम नहीं हुआ है सिमोर और देहरादून के साथ जो पैंटासाहिब है, उस के लिए जगाधरी और पैंटासाहिब के लिए भी विस्तार करना है, वह बिल्कुल नहीं हुआ है। इसलिए मैं यह प्रार्थना करूंगा कि जो कुछ मैंने कहा है, उस पर ध्यान दिया जाए। मैं दोनों मंत्रियों को, श्री सिंधिया जी और श्री महावीर प्रसाद जी को मुबारकबाद देता हूं और जो रेलवे में कर्मचारी हैं उन को भी मुबारकबाद देता हू अच्छे काम के लिए लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि वे कम से कम हमारी तरफ भी ध्यान दें और जैसे दूध में छाछ होती है, उसी रेशों में हिमाचल प्रदेश को भी सुविधाएं दें ताकि हमारा प्रदेश रेलवे लाइन के मामले में आगे बढ़ सके।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं कि आप ने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा कल 11 बजे पुनः समवेत होने तक के लिए स्थगित होती है।

7.35 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 10 मार्च 1989
19 फाल्गुन, 1910 (शक) के ग्यारह बजे म० पू० तक
के लिए स्थगित हुई