

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

280

दूसरा सत्र
(बारहवीं लोक सभा)

59
१-५-९९

12th Lok Sabha



(खण्ड 2 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

श्री एस० गोपालन
महासचिव
लोक सभा

डा० अशोक कुमार पांडेय
अपर सचिव
लोक सभा सचिवालय

श्री सुरेन्द्र कौशिक
निदेशक
लोक सभा सचिवालय

श्री प्रकाश चन्द्र भट्ट
मुख्य सम्पादक
लोक सभा सचिवालय

श्री केवल कृष्ण
वरिष्ठ सम्पादक

श्री जे०एस० वत्स
सम्पादक

श्री पीयूष चन्द्र दत्त
सहायक सम्पादक

लोक सभा वाद-विवाद
 हिन्दी संस्करण
 गुस्वार, 4 जून, 1998/14 ज्येष्ठ, 1920 शक
 का
 शुद्धि-पत्र
 ...

<u>कॉलम</u>	<u>पीकत</u>	<u>के स्थान पर</u>	<u>पीढ़</u>
विषय-सूची(ii) नीचे से 11 288 289	नीचे से 3 12, 16 और 22]	श्री तपन सिकन्दर	श्री तपन सिकन्दर
10	1 और 12	डा. सरोज वी	डा. सरोजा वी.
11	9	लौडिंग सिस्टम	लौडिंग सिस्टम
72	नीचे से 6	सूमे	सूमे
94	25	श्री विन्शा पटेल	श्री दिन्शा पटेल
152	13	श्री चन्द्रशेखर साहू	श्री चन्द्रशेखर साहू
186	नीचे से 8	श्री गिरधारी लाल भार्गव	श्री गिरधारी लाल भार्गव
218	23	श्रीग और शिच	श्रीग से शिच
266	15	श्री अजीत नागी	श्री अजीत जोगी
269	22	श्री के.भेरननायडू	श्री के. येरननायडू
299	नीचे से 4	निगम क्या	निगम द्वारा
342	8	श्रीमती सूर्यकांत पाटिल	श्रीमती सूर्यकांत पाटील

विषय-सूची

[द्वादश माला, खंड 2, दूसरा सत्र, 1998/1920 (शक)]

अंक 7, गुरुवार, 4 जून, 1998/14 ज्येष्ठ, 1920 (शक)

विषय	कालम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 122 से 124 और 127	1-28
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 125, 126 और 128 से 141	29-48
अतारांकित प्रश्न संख्या 1267 से 1462	48-261
सभा पटल पर रखे गये पत्र	261-264
राज्य सभा से संदेश	
और	
राज्य सभा द्वारा यथापारित विधेयक — सभा पटल पर रखे गए	264
नियम 377 के अधीन मामले	
(एक) राजस्थान में राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता	
श्री गिरधारी लाल भार्गव	299
(दो) अनिवासी भारतीय डाक्टरों को, जो भारत के नागरिक नहीं हैं, भारत में प्रैक्टिस करने के लिए स्वदेश वापसी की सुविधाएं प्रदान करने हेतु कदम उठाए जाने की आवश्यकता	
डा० रमेश चन्द तोमर	299
(तीन) भारतीय खाद्य निगम द्वारा मध्य प्रदेश के भिण्ड जनपद में लाभकारी मूल्यों पर गेहूं की खरीद सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता	
डा० राम लखन सिंह	299-300
(चार) डाक विभाग के विभागेतर कर्मचारियों की सेवा शर्तों के सम्बन्ध में तलवार समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित किए जाने की आवश्यकता	
श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	300-301
(पाँच) महाराष्ट्र में मेडिकल कालेजों में प्रवेश के लिए इस वर्ष प्री-मेडिकल परीक्षा आयोजित करने के निर्णय को लागू न किए जाने की आवश्यकता	
श्री विलास मुत्तेमवार	301-302
(छह) रबड़ और रबड़ उत्पादों के आयात पर रोक लगाने तथा रबड़ की खरीद के लिए लाभकारी मूल्य निर्धारित किए जाने की आवश्यकता	
श्री पी०सी० चाक्को	302

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

विषय	कालम
(सात) केरल में कालीकट में राजधानी एक्सप्रेस के लिए आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता प्रो० ए०के० प्रेमाजम	302
(आठ) रोजगार के लिए विदेश जा रहे श्रमिकों के लिए बेहतर अवसर प्रदान करने हेतु श्रम मंत्रालय के अधीन एक विभाग स्थापित किए जाने की आवश्यकता प्रो० प्रेम सिंह चन्द्रमाजरा	302-303
(नौ) तमिलनाडु को 205 टीएमसी पानी देने के लिए कर्नाटक सरकार को निर्देश दिए जाने की आवश्यकता श्री एम० सेल्वारासु	303
(दस) श्रीलंका की नौसेना द्वारा तमिलनाडु के मछुआरों पर किए जा रहे हमलों से इन मछुआरों के हितों की रक्षा के लिए उपाय किए जाने की आवश्यकता श्री वैको	303-304
(ग्यारह) कर्नाटक के तुमकुर जिले में टेलीफोन एक्सचेंज खोले जाने की आवश्यकता श्री एस० मल्लिकार्जुनय्या	304
राष्ट्रीय औषध शिक्षा और अनुसंधान संस्थान (दूसरा) अध्यादेश का निरनुमोदन किए जाने के बारे में सांविधिक संकल्प - वापस लिया गया	
और	
राष्ट्रीय औषध शिक्षा और अनुसंधान संस्थान विधेयक - पारित	
विचार करने के लिए प्रस्ताव	
श्री बसुदेव आचार्य	304
सरदार सुरजीत सिंह बरनाला	305
श्री टी० सुब्बारामी रेड्डी	306
श्री तपन सिकन्दर	308
श्री मोहन सिंह	308
डा० रामचन्द्र डोम	309
डा० शकील अहमद	311
श्री गिरधारी लाल भार्गव	312
श्री चन्द्रशेखर साहू	313
प्रो० जोगेन्द्र कवाड़े	314
श्री शैलेन्द्र कुमार	316
श्री शीश राम ओला	317
खंड 2 से 37 और 1	322
पारित करने के लिए प्रस्ताव	322

रेल सम्बन्धी स्थिति पत्र पर विचार करने के बारे में प्रस्ताव

रेल बजट, 1998-99 — सामान्य चर्चा

और

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1995-96

श्री नीतीश कुमार	322
श्री पी० उपेन्द्र	323
श्रीमती सुमित्रा महाजन	338
श्री बसुदेव आचार्य	344
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव	353
श्री शैलेन्द्र कुमार	356
मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम.	360
श्री हीरा लाल राय	366-368

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

गुरुवार, 4 जून, 1998/14 ज्येष्ठ, 1920 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न 11 बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[हिन्दी]

रोजगार के अवसर

•122. श्री थावरचन्द गहलोत : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1996-97 तथा 1997-98 के दौरान रोजगार के अवसर उपलब्ध करने हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ख) निर्धारित लक्ष्य की तुलना में लाभान्वित हुए लोगों की राज्यवार कुल संख्या कितनी है; और

(ग) उन राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने उक्त अवधि के दौरान वास्तविक लक्ष्य प्राप्त नहीं किये हैं?

[अनुवाद]

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेटमलानी) : (क) से (ग) विवरण सदन के पटल पर रखा है।

विवरण

(क) से (ग) इस मंत्रालय द्वारा 30.11.1997 तक केन्द्र प्रवर्तित दो स्कीमें यथा नेहरू रोजगार योजना और प्रधान मंत्री की एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम चलाई जा रही थी। इन दोनों स्कीमों के बदले 1.12.97 से स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना शुरू की गई है।

नेहरू रोजगार योजना

इस योजना के अन्तर्गत वर्ष 1996-97 और 1997-98 में नियत लक्ष्य व उपलब्धियों तथा लाभान्वित व्यक्तियों का ब्यौरा अनुबंध-I में है।

प्रधानमंत्री का एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम :

इस कार्यक्रम में राज्य-वार या वर्ष-वार कोई लक्ष्य नहीं रखे गए। तथापि, 1995-96 से 1999-2000 तक कार्यक्रम के अन्तर्गत देश के 5 मिलियन शहरी गरीबों को लाभ पहुंचाने का लक्ष्य रखा गया था। कार्यक्रम की उपलब्धियाँ अनुबंध-II में हैं।

स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना :-

यह अभी प्रारंभिक चरण में है और इस समय उपलब्धियों के बारे में बताना सम्भव नहीं है।

अनुबंध-एक

नेहरू रोजगार योजना

(लाख में)

क्र. सं०	राज्य/संघ क्षेत्र	सूमे के तहत लाभार्थियों की संख्या				सूबे के तहत सृजित श्रम दिनों की संख्या			
		1996-97		1997-98 (30.11.97 तक)		1996-97		1997-98 (30.11.98 तक)	
		लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	10985	18315	2787	59709	2.18	1.59	1.87	12.43
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	813	611	-	0.18	1.47	0.20	-
3.	असम	1278	-	1586	-	1.13	0.85	0.85	0.57
4.	बिहार	9283	428	1590	-	2.80	-	1.20	-
5.	गोवा	-	-	56	1023	0.05	-	0.08	0.71
6.	गुजरात	-	1512	-	1159	0.65	0.38	0.46	0.30
7.	हरियाणा	1211	1644	548	1338	0.48	-	0.42	-
8.	हिमाचल प्रदेश	667	108	167	-	0.36	-	0.08	-
9.	जम्मू व कश्मीर	778	2386	389	500	0.31	1.80	0.19	-
10.	कर्नाटक	-	4358	-	-	1.48	0.70	1.21	-
11.	केरल	2981	-	766	-	0.94	-	0.79	-
12.	मध्य प्रदेश	7944	16581	6156	15281	2.38	0.30	2.06	11.04

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13.	महाराष्ट्र	13736	13441	4585	5968	3.62	-	1.61	-
14.	मणिपुर	444	-	732	-	0.33	-	0.20	-
15.	मेघालय	278	1415	488	-	0.16	0.11	0.10	-
16.	मिजोरम	167	-	488	130	0.12	-	0.17	0.30
17.	नागालैंड	-	-	-	-	-	-	-	-
18.	उड़ीसा	-	3408	737	-	1.08	1.50	0.47	1.54
19.	पंजाब	1106	3931	548	1344	1.01	-	0.87	0.35
20.	राजस्थान	4889	12140	2529	5199	1.92	1.15	1.69	1.20
21.	सिक्किम	222	406	111	111	0.09	0.78	0.06	0.50
22.	तमिलनाडु	11497	26618	3406	165	2.59	2.52	1.09	-
23.	त्रिपुरा	167	119	610	1676	0.72	-	0.18	0.41
24.	उत्तर प्रदेश	19328	24833	8097	14426	7.53	7.72	3.35	5.75
25.	पश्चिम बंगाल	-	-	-	2055	2.00	1.99	0.85	0.35
26.	अंडमान व नि.द्वी.	186	328	46	19	0.04	0.02	0.01	0.03
27.	चंडीगढ़	-	64	-	-	0.07	-	0.02	0.11
28.	दादर एंड नगर ह०	-	40	14	23	0.03	0.01	0.01	-
29.	दमन व द्वीव	-	245	28	59	0.10	-	0.01	3.53
30.	दिल्ली	-	518	-	192	-	-	-	-
31.	पाण्डिचेरी	-	616	55	266	-	-	-	0.09
कुल :-		87147	134267	37130	110643	34.35	22.89	20.10	38.99

सूमे :- शहरी लघु उद्यम स्कीम

सूबे :- शहरी मजदूरी रोजगार स्कीम

अनुबंध-दो

प्रधान मंत्री की एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत उपलब्धि (30.11.1997) तक

क्रम सं०	राज्य/संघ क्षेत्र	कस्बावार तैयार परियोजना रिपोर्ट (कस्बे)	सर्वेक्षण किए गए परिवार (कस्बे)	स्वरोजगार घटक के तहत आवेदन संख्या		आश्रय उन्नयन घटक के तहत आवेदन सं०		लघु उद्यम स्थापना में लगाने के लिए प्रशिक्षित लाभार्थी
				बैंको बि. संस्था को भेजे गए	अनुमोदित	बैंको हडको को प्राप्त	अनुमोदित	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आन्ध्र प्रदेश	34	34	9651	1368	3286	152	1121
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	-	-	-	-	-	-
3.	असम	-	-	-	-	-	-	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4.	बिहार	24	-	-	-	-	-	-
5.	गोवा	1	1	275	84	-	-	38
6.	गुजरात	-	27	-	-	-	-	-
7.	हरियाणा	8	8	-	-	1090	1090	-
8.	हिमाचल प्रदेश	7	7	-	-	-	-	-
9.	जम्मू व कश्मीर	-	-	-	-	-	390	-
10.	कर्नाटक	17	16	216	-	390	390	-
11.	केरल	9	9	2951	907	1650	1650	1113
12.	मध्य प्रदेश	26	26	9510	4155	1219	297	3610
13.	महाराष्ट्र	28	28	3834	415	625	625	-
14.	मणिपुर	-	-	-	-	-	-	-
15.	मेघालय	3	3	-	-	-	-	-
16.	मिजोरम	2	2	155	-	146	-	100
17.	नागालैंड	-	-	-	-	-	-	-
18.	उड़ीसा	10	10	1169	466	-	-	273
19.	पंजाब	5	18	1855	481	899	91	208
20.	राजस्थान	20	20	7228	1304	4100	3343	1172
21.	सिक्किम	-	-	-	-	-	-	-
22.	तमिलनाडू	41	41	6437	1144	1769	-	697
23.	त्रिपुरा	-	-	253	253	139	139	-
24.	उत्तर प्रदेश	53	50	5134	1142	8469	8469	444
25.	पश्चिम बंगाल	16	16	466	14	1343	1343	391
26.	अंडमान. नि. द्वी. समूह	-	-	-	-	-	-	-
27.	पाण्डिचेरी	-	1	113	39	145	25	-
कुल :-		304	317	49247	11772	25270	18004	9400

[हिन्दी]

श्री थावरचन्द्र गहलोत : माननीय अध्यक्ष महोदय, जो शारी रोजगार योजनाएं इस समय देश में चलाई जा रही हैं, उनकी स्थिति बहुत खराब है। माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिया है उससे भी यही दिखाई देता है कि बैंको में जितने प्रकरण स्वीकृति के लिए भेजे गये थे उनके एक-चौथाई भी उन्होंने स्वीकृत नहीं किये हैं। हुडको को जो प्रकरण भेजे गये थे उनमें आधे से कम को उन्होंने स्वीकृति दी है। माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में यह भी बताया है कि इन योजनाओं के अन्तर्गत राज्यवार कोई लक्ष्य नहीं दिया गया लेकिन कस्बेवार योजनाएं बनाई जाती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि देश में कुल कितने कस्बे हैं, उन कस्बों में क्या अभी तक इन योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए सर्वे कराया

गया है? यदि कराया गया है तो विभिन्न कस्बों में इन योजनाओं के अन्तर्गत आने वाले लोगों की संख्या बताएं और यह भी बताएं कि बैंको को जो प्रकरण भेजे गये थे उनमें एक-चौथाई से कम प्रकरणों को स्वीकृति क्यों दी गयी है, उसके क्या कारण हैं?

[अनुवाद]

श्री राम जेटमलानी : महोदय, माननीय सदस्य ने जो भी कहा है वह पूर्णतः सही है। यह ऊँट के मुँह में जीरे के समान है। यदि गरीबी रूपी समुद्र में आप एक बूँद डाल दें तो इसका कोई असर नहीं होगा। दोनो ही योजनाएं पूर्ण रूप से अप्रभावशाली रही हैं। मुझे विश्वास है कि मेरे मित्र राजस्थान से हैं। यदि आप अनुबन्ध-एक को देखें (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री थावरचन्द्र गहलोत : सर मैं मध्य प्रदेश से हूँ ।

[अनुवाद]

श्री राम जेठमलानी : मुझे खेद है। उदाहरण के लिए यदि आप मध्य प्रदेश के आंकड़े देखें तो आप पाएंगे कि मुश्किल से कोई आवेदन प्राप्त हुआ था तथा दी गई अनुराशी बहुत कम थी। केन्द्रीय निधि कुल धनराशी का केवल एक भाग थी। महोदय, इसका कोई भी प्रभाव नहीं पड़ा। इसलिए ये दोनों योजनाएँ बन्द कर दी गईं। अब 1.12.1997 से उन्होने एक तीसरी योजना प्रारंभ की है। पूर्व की दो योजनाओं की कुछ खराब बातों को दूर कर दिया गया है। लेकिन फिर भी मुझे स्वीकार करना चाहिए कि तीसरी नई योजना भी उतनी ही अप्रभावी है इसका कोई प्रभाव नहीं है। समस्या जिसके बारे में माननीय सदस्य चिन्तित है और ठीक ही चिन्तित है उसका वास्तविक समाधान हमारे मौखिक मामलों का व्यापक प्रबन्ध है। उदाहरण के लिए जब हम दो मिलियन मकान बनाते हैं और जब मकान बनाने का कार्यक्रम प्रारंभ होता है, यदि आप कहते हैं कि प्रति मकान केवल एक व्यक्ति को लगाया जाएगा, तो आपके दो मिलियन लोगों को रोजगार दे सकते हैं। लेकिन यहाँ आपको अनुबंध दो में चिन्तनीय आंकड़े मिलेंगे सम्पूर्ण राजस्थान राज्य में लगभग 1150 व्यक्तियों को ही तीन महीने के लिए रोजगार मिला। अब, इसे इस देश के लोगों की आर्थिक दशा से क्या लेना है? महोदय, ये योजनाएँ काफी जोश-खरोश के साथ व्याप्त हैं लेकिन यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस का कार्यानिष्पादन बिल्कुल खराब है। मैं अधिक कठोर भाषा का इस्तेमाल नहीं करना चाहता हूँ।

[हिन्दी]

श्री थावरचन्द्र गहलोत : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने जो प्रश्न पूछा था उसका आधा उत्तर आया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले मंत्री जी उसकी पूरी जानकारी दे दें।

देश में कितने कस्बे हैं क्योंकि कस्बे स्तर पर ये योजनाएँ कार्यान्वित की जाती हैं? उन कस्बों में इस योजना की परिधि में आने वाले कितने लोग हैं जो सर्वे करने पर पाए गए? अगर मंत्री जी इन दोनों चीजों के आंकड़े बता दें तो मैं फिर दूसरा प्रश्न करूंगा?

अध्यक्ष महोदय : एक ही प्रश्न काफी है।

श्री थावरचन्द्र गहलोत : (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, मैं आपका संरक्षण चाहता हूँ।

[अनुवाद]

श्री राम जेठमलानी : मुझे माननीय सदस्य के सामने यह स्पष्ट रूप से स्वीकार करना चाहिए कि मेरे पास राज्यवार ब्यौरा आ गया है लेकिन प्रत्येक राज्य का नगर-वार ब्यौरा मेरे पास नहीं है।

[हिन्दी]

श्री थावरचन्द्र गहलोत : टोटल आबादी के हिसाब से बताएँ (व्यवधान) टोटल आबादी सर्वे के अन्तर्गत आती है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री राम जेठमलानी : यदि माननीय सदस्य अनुबंध एक और दो को देखें और ध्यानपूर्वक पढ़ें तो उन्हें आंकड़ों के बारे में सभी उत्तर मिल जाएंगे। आप मुझसे गणितीय हिसाब न करायें।

[हिन्दी]

श्री थावर चन्द्र गहलोत : माननीय मंत्री जी जो कह रहे हैं, मैं उससे सहमत हूँ। मैंने अनैक्सचर देखा है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री राम जेठमलानी : महोदय, किसी ने अब हिसाब लगाया है। पूरे देश में 3698 शहरों को शामिल किया गया था तथा सम्पूर्ण देश में लक्षित मुद्दों की संख्या 7.63 करोड़ है। ये आंकड़े भी ऐसे हैं जिनमें कुछ लोगों को 5,000 रुपये मिला तथा कुछ को 10,000 रुपये मिलें। मुझे माननीय सदस्य को बताना है कि इस पूरी योजना के बारे में सबसे बड़ा मजाक यह है कि बैंकों ने कभी भी इन योजनाओं की व्यवहार्यता को स्वीकार नहीं किया है। इसलिए जब इन्हे कहता हूँ कि आप किसी को 10,000 रुपये दीजिए तो बैंक कहता है कि वे केवल 1,000 रुपये ही देंगे। अतः केन्द्र की राज सहायता 250 रुपये ही रह जाती है। इसलिए आप पाएंगे कि कागजों में जहाँ लक्षित आंकड़े 5,000 कहते हैं तो वास्तव में लाभार्थी 20,000 हैं। यह बड़ा कार्यानिष्पादन दिखता है लेकिन वास्तव में यह कोई कार्यानिष्पादन नहीं है। क्योंकि जिन 5000 लोगों को 1000 रुपये मिलने थे उनमें से प्रत्येक को केवल 250/- रुपये मिले, अतः ये आंकड़े भी अंकित करने वाले हैं।

[हिन्दी]

श्री थावरचन्द्र गहलोत : मेरा दूसरा प्रश्न भी है। मुझे पहली बार बोलने का अवसर मिला है।

अध्यक्ष महोदय : आपका कोई दूसरा प्रश्न नहीं है।

श्री लक्ष्मण सिंह : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में बताया कि ये योजनाएँ पूरी तरह से सफल नहीं हो पाई हैं। मैं इससे सहमत नहीं हूँ। हो सकता है कि वे पूरी तरह नहीं हुई हों लेकिन वे कुछ हद तक सफल हुई हैं। जो योजनाएँ पूरी तरह से सफल नहीं हुई हैं, उनके पीछे कारण यह था कि केन्द्र सरकार का राज्य सरकार से समन्वय नहीं हो पाया। समन्वय बनाने का एक ही माध्यम है और वह है संसद सदस्य। चूंकि ये केन्द्र सरकार की योजनाएँ हैं इसलिए पिछली लोक सभा में भी यह प्रश्न उठा था कि इन योजनाओं को क्रियान्वित करने में संसद सदस्यों की भागीदारी होनी चाहिए। उस समय आश्वासन दिया गया था, लेकिन वह लोक सभा अपना कार्यकाल पूरा नहीं कर पायी, शायद इसीलिए वह योजना क्रियान्वित नहीं हुई। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि चूंकि यह केन्द्र सरकार की योजना है और आप एक नई योजना बनाने जा रहे हैं, इसके क्रियान्वयन में क्या आप संसद सदस्यों को भी भागीदार बनाएंगे?

अध्यक्ष महोदय : आप सप्लीमेंटरी क्वेश्चन पूछिए।

श्री लक्ष्मण सिंह : मैं वही पूछ रहा हूँ। क्या आप इस योजना में

संसद सदस्यों को भागीदार बनाएंगे। हमें सच्ची-झूठी आस पर कब तक जीना पड़ेगा ? सभी संसद सदस्यों की यह भावना है कि आप समन्वय समिति में हमें भागीदार बनाएं।

[अनुवाद]

श्री राम जेठमलानी : महोदय, माननीय सदस्य द्वारा दिया गया सुझाव बहुत समझदारी वाला है। इस पर सादर विचार किया जाएगा और शायद अनुसरण किया जाएगा।

श्री लक्ष्मण सिंह : आप कहते हैं कि इस पर विचार किया जाएगा तथा इसे क्रियान्वित किया जाएगा ?

[हिन्दी]

श्री मोतीलाल चोरा : अध्यक्ष महोदय, शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम की आपने कस्बेवार जो रिपोर्ट तैयार करायी थी, वह 304 कस्बों की कारायी थी और उसमें 317 कस्बों का सर्वेक्षण कराया गया था। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि बैंकों को जितने आवेदन-पत्र भेजे गए, उनकी संख्या 49247 है उनमें से 11772 आवेदन-पत्र बैंकों ने मंजूर किए।

अध्यक्ष महोदय, हुडको को जो आवेदन-पत्र भेजे गए, उनकी संख्या 25,270 है जिसमें से उन्होंने 18,400 मंजूर किये। क्या माननीय मंत्री महोदय राष्ट्रीयकृत बैंकों के अधिकारियों को बुलाकर इस बात का निर्देश देंगे कि गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के अंतर्गत जितने आवेदन उन्हे भेजे जाते हैं, बैंकों के अधिकारी किसी की बात सुनने को तैयार नहीं होते, चाहे यहाँ आपकी सरकार रही हो या कोई भी सरकार रही हो। लेकिन आपकी सरकार ने वचनबद्धता की बात कही है। प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि

[अनुवाद]

प्रत्येक अधिकारी की जवाबदेही पर विचार किया जाएगा।

मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि क्या वे बैंक प्राधिकारियों को बुलाएंगे और बताएंगे कि वे इन सभी समस्याओं को इस महीने के अन्त तक निपटान चाहते हैं। मैं जानता हूँ कि मंत्री जी काफी साहसी व्यक्ति हैं। वे विधिविद भी हैं। वे बैंक अधिकारियों को लताड़ सकते हैं। अतः मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी एक मंत्री होते हुए अपनी सभी शक्तियों का इस्तेमाल करेंगे। क्या वे ऐसा करेंगे ?

श्री राम जेठमलानी : मैंने पहले ही अपने उत्तर में इस बात की ओर इशारा किया है कि पहली दो योजनाएँ अब विद्यमान नहीं हैं। उनकी जगह अब एक तीसरी योजना आ गई है। तीसरी योजना के कार्यकरण के बारे में अभी कोई जानकारी नहीं है। हमने सभी राज्यों से जानकारी देने के लिए कहा है। केवल दो राज्यों ने ही आंशिक जानकारी दी है जिनके आधार पर मैं कोई निष्कर्ष नहीं निकाल सकता। जैसे ही नई योजना, जो 1.12.1997 को प्रारम्भ हुई थी, के कार्यकरण के बारे में थोड़ी बहुत जानकारी मिल जाएगी तो मैं माननीय सदस्य द्वारा कही गई बात को ध्यान में रखूँगा तथा उनके सुझाव गए तरीके के अनुसार बैंक कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही करूँगा।

श्री मोती लाल चोरा : कृपया बैंक प्राधिकारियों को जल्दी ही बुलाइए।

डा. सरोज वी. : मैं माननीय मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि क्या सरकार को पंजीकृत बेरोजगारों के बारे में मालूम है। वर्ष 1992 के दौरान शहरी और ग्रामीण दोनों को मिलाकर यह लगभग 2.2 करोड़ थे। वर्ष 1977 के दौरान 80 लाख प्रति वर्ष की दर से बढ़कर यह 5.8 करोड़ हो गए।

मैं माननीय मंत्री जी से केन्द्र सरकार द्वारा किये जाने वाले उपचारात्मक उपायों के बारे में जानना चाहूँगा। एक विधेयक है विधेयक सं० 19 जो बेरोजगारी भत्ते से सम्बन्ध रखता है। उसमें यह कहा गया है कि बेरोजगार युवकों को तीन श्रेणियों में बांटा गया है। दसवीं, ग्यारहवीं और व्यवसायिक। मैं सुझाव देना चाहता हूँ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना अनुपूरक प्रश्न पूछिए।

डा० सरोज वी. : क्या मैं माननीय मंत्री जी से राज्य सरकार के साथ समन्वय से जिला स्तर पर एक उच्च शक्ति प्राप्त समिति के गठन के इस सुझाव पर विचार करने का अनुरोध कर सकती हूँ। तमिलनाडु में हमने इसे रोजगार कार्यालयों के साथ समन्वय करके क्रियान्वित किया है।

श्री राम जेठ मलानी : मैं इस सभा के पुरुष सदस्यों के सभी सुझाव पर विचार करने के लिए सहमत हुआ हूँ। मैं एक महिला सदस्य से आए सुझाव पर विचार करने से कैसे मना कर सकता हूँ। और विशेषकर तब जब कि वह सदस्य मेरी पार्टी की हों। मैं इस पर सादर विचार करूँगा।

डा० असीम बाला : बेरोजगारी किसी भी सरकार के लिए एक सिरदर्द है। मैं सरकार तथा मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहती हूँ कि पिछली लोक सभा में सरकार की प्रमुख पार्टी ने अपने घोषणा-पत्र में प्रत्येक वर्ष एक करोड़ लोगों को रोजगार देने का वादा किया था। मैं सरकार से उनके घोषणा-पत्र के कार्यक्रम के बारे में जानना चाहती हूँ। क्या वे इसे क्रियान्वित करने जा रहे हैं? यदि वे इसे क्रियान्वित करने जा रहे हैं तो उन्होंने क्या कदम उठाए हैं?

श्री राम जेठमलानी : इस प्रश्न का उत्तर देना अभी जल्दबाजी होगी। इस मामले पर विचार किया जा रहा है तथा नीति वक्तव्य पर ध्यानपूर्वक विचार किया जाएगा तथा इस सभा में प्रस्तुत किया जाएगा और इसके बाद इस पर चर्चा के लिए काफी समय होगा।

श्री पी.एम.सईद : कल भी ऐसा ही प्रश्न आया था। दूसरा प्रश्न डी आर डी ए योजना को क्रियान्वित करने के बारे में था। रोजगार सृजन का प्रश्न भी आया था। माननीय प्रधान मंत्री जी ने बड़ी दयालुता से कहा था कि संपूर्ण योजना की पुनरीक्षा की जाएगी। लगभग 2700 करोड़ रुपये खर्च नहीं हुए है।

कल मैंने आपके वक्तव्य में देखा था कि क्रियान्वयन स्तर पर निगरानी समितियाँ और ग्राम समितियों की भी व्यवस्था की गई है। मैं पिछले तीन दशकों से संसद सदस्य हूँ। इस योजना के प्रारम्भ से मैंने उस स्तर पर किसी ऐसी समिति को कार्य करते हुए नहीं देखा है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या वे इस सभा को आश्वासन देने के लिए लालायित हुए हैं, कि वे ऐसे सभी सुझावों का स्वीकार करने जा रहे हैं। यदि पुनरीक्षा होती है, यदि उस समिति के चुने हुए जन-प्रतिनिधियों के हाथ मजबूत किए जाते हैं, तो गरीबी उन्मूलन कार्यक्रमों के उद्देश्यों को पूरा किया जा सकता है। क्या माननीय मंत्री जी ऐसी समितियों में जन-

प्रतिनिधियों को शामिल करने के बारे में आश्वासन दे सकते हैं और यदि आवश्यक हो तो ऐसी समितियों को सुदृढ़ बनाया जाएगा तथा उनकी बात बैंकरो पर भी अन्तिम रूप से लागू होगी।

श्री राम जेठ मलानी : हालांकि मैं माननीय सदस्य द्वारा कही गई प्रत्येक बात को स्वीकार करने का पूर्ण आश्वासन नहीं दे सकता परन्तु ये सुझाव भी अन्य सुझावों का ही एक हिस्सा हैं। लेकिन आश्चर्य रहिए कि जब हम माननीय प्रधान मंत्री द्वारा कही गई पुनरीक्षा करेंगे तो इन सभी विचारों को बहुत ध्यानपूर्वक दिभाग में रखा जाएगा।

विमान पतनों पर इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम

*123. डा० विजय सोनकर शास्त्री : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या थोड़ी खराबी के कारण दिल्ली विमान पतनन पर श्रेणी दो-इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम कुछेक वर्षों से कार्य नहीं कर रहा है।

(ख) यदि हां, तो यह सिस्टम कब स्थापित किया गया था और इस खराबी के ठीक न कर पाने के क्या कारण हैं,

(ग) क्या खराब मौसम के कारण उड़ानों में कई-कई घंटे विलम्ब हो जाता है, और

(घ) यदि हां, तो इस विलम्ब को दूर करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं?

नागर विमानन मंत्री: (श्री अनंत कुमार): (क)से (घ) एक विवरण सभा-पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) और (ख) दिल्ली हवाई अड्डे पर द्वितीय श्रेणी की उपकरण अवतरण प्रणाली मई, 1995 में संस्थापित की गयी थी इसे श्रेणी-1 के रूप में प्रचालित किया जा रहा है क्योंकि यह उपस्कर अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की विनिर्दिष्टियों को पूरा नहीं करता। भा०वि०प्रा० ने अनियमितता दूर करने की आवश्यकता तथा प्रणाली को श्रेणी-2 प्रचालनों के लिए प्रचालनात्मक बनाने का मुद्दा आपूर्तिकर्ता के साथ उठाया है।

(ग) और (घ) विमानकंपनी प्रचालक श्रेणी-2 की परिस्थितियों में प्रचालन करने के लिए अपनी न्यूनतम अपेक्षाएं निर्धारित करते हैं तथा विलंब की अवधि हर विमानकंपनी के लिए अलग-अलग होती है। किसी भी भारतीय प्रचालक को श्रेणी-2 की परिस्थितियों में प्रचालन करने का अनुमोदन प्राप्त नहीं है। उपस्कर को श्रेणी-2 के रूप में प्रचालनात्मक हो जाने के बाद लगभग 20 विदेशी प्रचालक लाभान्वित होंगे क्योंकि उन्होंने श्रेणी-2 की न्यूनतम अपेक्षाएं फाइल कर दी हैं। मौजूदा परिस्थितियों में, जैसे ही मौसम/दृश्यता की परिस्थितियां अनुमति देती हैं, विमानों को उड़ान भरने दी जाती है।

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री (सैंदपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन को एक बहुत बड़े धोटेले की जानकारी देना चाहता हूँ। जैसा कि मंत्री जी ने उत्तर दिया है, उसमें मैंने पूछा था कि गत दिनों जो इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम हमारे यहाँ लाया गया था, दो साल से वह खराब

पड़ा हुआ है, उसके खराब होने का कारण क्या है। क्यों उसका प्रयोग सही ढंग से नहीं हो रहा है? इस प्रश्न के उत्तर में एक नई बात हमें समझ में आई। जैसा मंत्री जी ने कहा कि कैटेगरी-2 जो एक अत्याधुनिक उपकरण है, जो पिछली सरकार के समय आया था, वर्तमान में कैटेगरी-1 के रूप में इसका प्रयोग किया जा रहा है। यह मेरे प्रश्न की शुरुआत है कि आई.सी.ए. के अधिकारियों ने कैटेगरी-2 का इंस्ट्रूमेंट लेने के लिए कोई स्पेसिफिकेशन दिया होगा, क्या वह कैटेगरी-2 उसके अनुरूप रही है। मैं इसी संदर्भ में अपना प्रश्न कर रहा हूँ। यह मेरे प्रश्न का पहला भाग है कि जग कैटेगरी-2 आधुनिक उपकरण के लिए ऑर्डर दिया गया था तो वह उपकरण कैटेगरी-2 में प्रयोग क्यों नहीं हो रहा है।

मेरे प्रश्न का भाग-ख यह है कि कैटेगरी-2 का स्पेसिफिकेशन क्या आई.सी.ए.ओ. के अनुसार है या नहीं? भाग-ग है कि अगर था तो आई.सी.ए. के द्वारा प्रदत्त स्पेसिफिकेशन में कौन लोग जिम्मेदार थे..(व्यवधान)

भाग-घ है कि इस बारे में अब तक क्या कार्रवाई हुई है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री शास्त्री, कृपया आप अपने प्रश्न पूछिए, आपको सम्पूर्ण चीज पढ़ने की आवश्यकता नहीं है।

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : क्या सरकार इस धोटेले के लिए कोई श्रवण पत्र जारी करने की सोच रही है?

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : माननीय सदस्य ने एक अनुपूरक प्रश्न में कई पूरक प्रश्न पूछे हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप केवल एक अनुपूरक प्रश्न का उत्तर दें।

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : ये एक ही प्रश्न के भाग हैं।

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : बात यह है कि हमने श्रेणी एक इंस्ट्रूमेंट के लिए क्रयादेश दिया है लेकिन श्रेणी दो के इंस्ट्रूमेंट की आपूर्ति की गई है। उसके साथ चर्चा भी की गई है। विशिष्टियों के अनुसार आपूर्ति न करने के कारण धनराशि रोक दी गई है। अब वे नये श्रेणी-दो के इंस्ट्रूमेंट्स की आपूर्ति कर रहे हैं जिन्हें अगले छः माह में स्थापित कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, इनका कहना यह है।

अध्यक्ष महोदय : आप सप्लीमेंट्री पूछिये।

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, पहले इसकी बात हो जायें। इसमें पिछली सरकार ने जो गड़बड़ियां की हैं और कैटेगरी-टू के लिए जो इंस्ट्रूमेंट खरीदा गया है। उसका इस्तेमाल कैटेगरी-वन के लिए हो रहा है। ऐसी स्थिति में इस लेन-देन में क्या गड़बड़ियां हुई हैं, उसके

बारे में मंत्री जी क्या कार्यवाही कर रहे हैं, यह मेरा प्रश्न था।

अध्यक्ष महोदय : आप सप्लीमेंट्री पूछिये।

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, मैं चाहता हूँ कि इस प्रकरण की जांच हो और उस पर एक श्वेत पत्र जारी किया जाये।

दूसरा, उपकरण खरीदारी के इस घोटाले की वजह से अथवा तकनीकी गड़बड़ी की वजह से अनेक गड़बड़ियाँ हो रही हैं। उसका कारण 4 दिसम्बर 1997 को एक ही दिन सुबह के समय लगभग 16 फ्लाइट्स लेट हुईं। जो लोग विमान से यात्रा करते हैं, वे बहुत ज्यादा पैसा खर्च करते हैं। उनके पीछे उनकी मंशा होती है कि वे अपने समय को बचा सकें और अपने निर्धारित कार्यक्रमों को सही ढंग से कर सकें।

अध्यक्ष महोदय : आप सप्लीमेंट्री पूछिये।

डा० विजय सोनकर शास्त्री : मेरा सप्लीमेंट्री यह है कि इस तरह की इन्स्ट्रूमेंट की गड़बड़ी की वजह से जो फ्लाइट्स लेट हुईं उसके लिए कौन लोग जिम्मेदार हैं, उसके अलावा जो लोग विमानों में यात्रा करते हैं उनको भी इससे नुकसान हो रहा है। इस बारे में सरकार क्या सोच रही है? इसके साथ-साथ दिल्ली और मुम्बई में आधुनिकीकरण करने की जो योजना बनाई गयी है, उसके लेट होने का क्या कारण है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न दिल्ली विमानपत्तन पर इन्स्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम से संबंधित है।

श्री अनंत कुमार : महोदय बात यह है कि हमने श्रेणी दो के इन्स्ट्रूमेंट के लिए कहा था और श्रेणी-दो के इन्स्ट्रूमेंट की आपूर्ति करने की बजाय उन्होंने ऐसे इन्स्ट्रूमेंट की आपूर्ति की जो श्रेणी-एक और श्रेणी-दो का कार्यसंचालन सम्भालने में सक्षम है। दो आधारों पर वर्गीकरण किया जाता है। एक आधार धुंध की वह ऊँचाई है जिस पर पृथ्वी से उड़ान भरी जा सकती है अथवा नहीं भरी जा सकती और दूसरा न्यूनतम रनवे दृश्य रेंज है। श्रेणी एक में 60 मीटर की ऊँचाई पर से निर्णय लेना सम्भव हो सकता है और रनवे दृश्य रेंज 800 मीटर की होगी। श्रेणी दो में यह क्रमशः 30 मीटर और 400 मीटर की होगी। उन्होंने हमें ऐसा इन्स्ट्रूमेंट उपलब्ध कराया है जो श्रेणी एक और श्रेणी दो का कार्यसंचालन सम्भालने में सक्षम है।
... (व्यवधान)

श्री चमनलाल गुप्त : यह कैसे सम्भव हो सकता है? श्रेणी-दो काफी बेहतर है और एक धटिया है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया इस तरह बातें न करें।

श्री अनंत कुमार : महोदय, मैं माननीय सदस्य श्री चमन लाल गुप्त को सन्तुष्ट करना चाहता हूँ कि इस प्रकार वर्गीकरण किया गया है। श्रेणी एक धटिया है और श्रेणी दो अधिक बेहतर है। लेकिन वे दूसरी बातें ही बता रहे हैं। ... (व्यवधान)

श्री दिग्विजय सिंह : नहीं वे वही बातें बता रहे हैं।

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, कैटेगरीजेशन,

आधुनिकीकरण और ऑपरेशन की स्थिति को देखते, ऐसा उपकरण मंगाया गया था ... (व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : श्रेणी तीन (क) अधिक बेहतर है। हमने श्रेणी दो के लिए मांग की थी लेकिन केवल दिल्ली में कौहरा पड़ता है और वह भी सात आठ दिन तक। इसलिए श्रेणी दो को केवल दिल्ली और कुछ उत्तरी विमान पत्तनों पर ही आवश्यकता है। मूल रूप से दिल्ली में 50% विमान यातायात है। इस श्रेणी दो इन्स्ट्रूमेंटेशन का उपयोग करने के लिए विमान में भी तदनरूपी इन्स्ट्रूमेंट होने चाहिए। इसलिए यह इन्स्ट्रूमेंट देश विशेष रूप से पूर्वी, पश्चिमी और दक्षिणी भाग के लिए विमानों के लिए अव्यवहार्य बन गया है। उन हवाई पट्टियों में कोहरे की समस्या के कारण श्रेणी दो कार्यक्षम नहीं है। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, फॉग की प्रब्लम तो हमारे बनारस में भी होती है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : महोदय, मैं माननीय सदस्य की बात से सहमत हूँ हमने पहले ही श्रेणी दो के इन्स्ट्रूमेंट के लिए कहा है। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, इस पर एक श्वेत पत्र जारी होना चाहिए। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं ऐसी बात नहीं है। यह प्रश्न काल है न कि शून्य काल।

[हिन्दी]

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, मेरे प्रश्नों का उत्तर सही ढंग से नहीं दिया गया है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : सरकार किसी भी व्यक्ति का बचाव नहीं कर रही है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न काल हैं। यह शून्य काल नहीं है।

श्री अनंत कुमार : भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण ने पहले हीसे परामर्श कर लिया है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, अभी नहीं।

डा० विजय सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, मेरे सवाल का उत्तर पूरा नहीं हुआ। दिनांक चार दिसम्बर को जो 16 फ्लाइट्स डिले हुई थी,

उसके बारे में मैं पूछना चाहता हूँ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री शास्त्री जी, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

श्री पी.सी. चाक्को : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर में कई अत्यधिक गंभीर मुद्दों का उल्लेख किया गया है। उत्तर में इस बात का उल्लेख है कि श्रेणी दो प्रणाली के लिए मई 1995 में क्रयादेश दिया गया था और श्रेणी एक प्रणाली की आपूर्ति की गई जो अत्यधिक घटिया प्रणाली है। उत्तर के अंतिम भाग में यह बताया गया है कि वर्तमान परिस्थितियों में ज्योही मौसम/दृश्यता परिस्थिति अनुकूल होगी विमान के लिए स्वीकृति प्रदान कर दी जाएगी।

महोदय, दिल्ली में बार-बार हो रही दुर्घटनाएं सम्पूर्ण देश के लिए चिन्ता का विषय हैं। अब दिल्ली का हवाई क्षेत्र जो कि कौहरा और दृश्यता समस्याओं से अत्यधिक प्रभावित है, पूर्णतः दृश्यता परिस्थितियों पर निर्भर करता है। हमारे पास दिल्ली के लिए अपेक्षित इन्स्ट्रुमेंट लैंडिंग सिस्टम नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने आपूर्तिकर्ता के खिलाफ कोई निश्चित कार्यवाही की है और यदि हाँ तो आपूर्तिकर्ता के खिलाफ क्या कार्यवाही की गई है। आपूर्तिकर्ता कौन था? दिल्ली विमानपत्तन को घटिया प्रणाली की आपूर्ति किसने की। दिल्ली में उन्नत प्रणाली अर्थात् श्रेणी-दो कब तक स्थापित कर दी जायेगी और इसे कब तक चालू कर दिया जायेगा?

श्री अनंत कुमार : मैं अपने माननीय साथी श्री पी.सी.चाक्को द्वारा व्यक्त की गई चिन्ता से सहमत हूँ। श्रेणी-11 का इन्स्ट्रुमेंट दिल्ली विमानपत्तन पर छह महीने के भीतर चालू कर दिया जायेगा। इस विषय पर मैसर्स रत्न के साथ बातचीत की गई है और इसे हल कर लिया गया है। इसका अनुपालन न करने की स्थिति में धनराशि रोककर रखी गई है।

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण : कितनी?

श्री अनंत कुमार : मैसर्स रत्न को 6.44 मिलियन डालर की धनराशि रोककर रखी गई है जोकि अनुबंध राशि की 7.5% है। तथापि मैसर्स रत्न द्वारा नई श्रेणी-11 का इन्स्ट्रुमेंट हमें बिना लागत के दिया जा रहा है।

श्री राजेश पायलट : अध्यक्ष महोदय, केवल आधे प्रश्न का ही उत्तर दिया गया है। मैं भी इसके बारे में उत्सुक था। जब इस प्रकार के महत्वपूर्ण इन्स्ट्रुमेंट के लिए क्रयादेश दिया जा रहा हो तो इस पर काफी विचार किया जाता है। मेरा प्रश्न यह है कि क्या श्रेणी-11 का यह इन्स्ट्रुमेंट कार्य नहीं कर रहा है क्योंकि इसकी प्रणाली विमान में उपलब्ध नहीं है। अथवा दिल्ली विमान पत्तन श्रेणी-11 इन्स्ट्रुमेंट पर कार्य संचालन नहीं कर सकता है। पूर्व के मामले में उनका उत्तर भिन्न है। वह उत्तर दे रहे हैं कि 20 अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में श्रेणी दो प्रणाली उपलब्ध है। इसका तात्पर्य यह हुआ कि यदि दिल्ली में श्रेणी-11 प्रणाली उपलब्ध है तो 20 विमान सेवाओं के विमान भी इससे वंचित नहीं होने चाहिए। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह बहुत ही दुख की बात है कि विश्व के सभी अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों में श्रेणी-11 का इन्स्ट्रुमेंट उपलब्ध है। दिल्ली के लिए हम पिछले चार अथवा पांच वर्षों से इसके लिए सुन रहे हैं। मैं इस तथ्य से इन्कार नहीं करता कि 1995 में यह हमारी ही सरकार थी जिसने सदन में आश्वासन दिया था। इसके अलावा उन्होंने हमें पुनः आश्वासन दिया है कि छह महीने की अवधि में इसे स्थापित कर दिया जायेगा। मैं इसके लिए उन्हे शुभकामना देता हूँ और आशा करता हूँ कि वह इस सरकार में छह महीने तक मंत्री बने रहेंगे। क्या हमें इसे एक आश्वासन के रूप में मानना चाहिये कि वह छह महीने के भीतर पुनः वापस आएंगे?

श्री अनंत कुमार : पहली बात तो यह है कि हमारी सरकार अगले पांच वर्षों तक बनी रहेगी। दूसरे मैं छह महीने के भीतर प्रणाली के पूरी तरह से स्थापित होने और इसके द्वारा कार्य आरम्भ करने का आश्वासन देता हूँ।

श्री राजेश पायलट : क्या यही उत्तर है?

श्री अनंत कुमार : जी हाँ।

प्रो० ए०के० प्रेमाजम : महोदय, यह बहुत ही चिन्ता का विषय है क्योंकि वे उन लोगों के जीवन के साथ खिलवाड़ कर रहे हैं जो विमान यात्रा करते हैं। मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर के अनुसार श्रेणी-11 इन्स्ट्रुमेंट लैंडिंग सिस्टम दिल्ली विमानपत्तन पर मई 1995 में स्थापित किया गया था और इसे श्रेणी-11 के इन्स्ट्रुमेंट के रूप में संचालित किया जा रहा है क्योंकि इस उपकरण में आई.सी.ए.ओ. विशिष्टताएं नहीं हैं। क्या आपूर्ति की गई मद की जांच करने के लिए कि क्या यह विशिष्टियों के अनुरूप है अथवा नहीं कोई तंत्र है?

माननीय मंत्री द्वारा दिये गये उत्तर में यह बताया गया है कि "भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण ने विसंगति को दूर करने की आवश्यकता और प्रणाली को श्रेणी-11 कार्य संचालन के लिए शुरू करने की आवश्यकता के बारे में आपूर्ति कर्ता के साथ बातचीत की है। उसके पश्चात तीन वर्ष समाप्त हो चुके हैं। क्या मंत्री जी यह बतायेंगे कि विशिष्टियों के अनुरूप इन्स्ट्रुमेंट की आपूर्ति न करने के लिए आपूर्तिकर्ता के विरुद्ध क्या कार्यवाही ही गई है?

श्री अनंत कुमार : महोदय, जहाँ तक विशिष्टियों का सही न होने का संबंध है मैं पहले ही बता चुका हूँ कि यंत्र स्थापित किये जाने के पश्चात ही संचलनात्मक अनुपालन की जाँच की जा सकती है।

दूसरे, जहाँ तक अनुपालन न करने का संबंध है मैं पहले ही उत्तर दे चुका हूँ कि अनुबंध राशि की 7.5% धनराशि को रोककर रखा गया है और उनके द्वारा नई श्रेणी-11 का इन्स्ट्रुमेंट बिना किसी लागत के स्थापित किया जा रहा है।

अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन

+

*124. श्री माणिकराव होडल्या गावीत :
श्री डी०एस०अहिरे :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार आने वाले वर्षों में देश में और अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डों का निर्माण करने का है,

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

(ग) अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे के निर्माण के लिए निर्धारित मानदंड क्या है,

(घ) क्या अमृतसर हवाई अड्डे को अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित करने का कोई प्रस्ताव है जैसाकि 8 मई, 1998 के 'द हिन्दुस्तान टाइम्स' में इस बारे में उल्लेख किया गया है, और

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

नागर विमानन मंत्री : (श्री अनंत कुमार) (क) से (ड.) एक विवरण सभा-पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) और (ख) इस समय बेंगलूर, गोवा और मुम्बई में अन्तरराष्ट्रीय स्तर के नये हवाई अड्डे के विकास का प्रस्ताव विचाराधीन है। इसके अतिरिक्त, कोचीन में, केरल सरकार द्वारा अंतरराष्ट्रीय स्तर के एक नये हवाई अड्डे का विकास किया गया है। इसमें केरल सरकार अग्रणी संवर्धक रही है।

(ग) अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे की स्थापना के लिए अपनाया गया मुख्य मानदंड यातायात संभाव्यता, विमानकंपनियों की मांग, हवाई अड्डे के विस्तार/ आधुनिकीकरण के लिए पर्याप्त भूमि की उपलब्धता के साथ-साथ आर्थिक और प्रचालनात्मक व्यवहार्यता के लिए पर्याप्त भूमि उपलब्धता है।

(घ) और (ड.) अमृतसर हवाई अड्डे पर विद्यमान सुविधाओं के स्तरोन्नयन का प्रस्ताव है ताकि 120 करोड़ रु० की अनुमानित लागत पर बोइंग 747 प्रकार के विमानों की जरूरतों को पूरा किया जा सके। इसमें अंतरराष्ट्रीय टर्मिनल भवन का निर्माण नए अन्तर्देशीय टर्मिनल भवन का निर्माण और भू-स्थल प्रकाश सुविधाओं तथा दिक्चालनात्मक सुविधाओं का स्तरोन्नयन शामिल है। प्रस्तावित स्तरोन्नयन में एक कागों परिसर की स्थापना करना भी परिकल्पित है।

[हिन्दी]

श्री माणिकराव होडल्या गावीत : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपनी पहली सप्लीमेंटरी पूछना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र में नासिक-धुले हवाई अड्डे के लिए भूमि लेकर राज्य सरकार ने वहाँ हवाई अड्डा बनाया है जो कि तैयार है वहाँ कभी-कभी प्राइवेट विमान उड़ान भरते हैं। नासिक-धुले में नियमित उड़ानों को शुरू किए जाने के बारे में मंत्री जी क्या विचार रखते हैं तथा पिछड़ें और आदिवासी इलाकों का विकास करने के लिए उन्होने क्या योजना बनाई है? मुम्बई-नासिक में पहले वायुदूत की सेवा चालू थी, अब उसे बंद कर दिया गया है। नासिक में उद्योग बढ़ रहे हैं, वहाँ विमान सेवा शुरू करने का सरकार का क्या विचार है, कब तक वह शुरू हो जाएगी, यदि नहीं तो क्यों नहीं?

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : महोदय, यह प्रश्न अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों से संबंधित है और माननीय सदस्य ने आपके माध्यम से नासिक में क्षेत्रीय विमानपत्तन के बारे में पूछा है, मेरे विचार से इस पर अलग से विचार किया जा सकता है।

[हिन्दी]

श्री माणिकराव होडल्या गावीत : मुम्बई-नासिक विमान सेवा में बोइंग उड़ान शुरू करने की भी मैं मांग करता हूँ। पहले यहाँ सेवाएं चलती थी। मंत्री जी बताएं कि कब तक इसे शुरू करा देगे और नहीं तो क्यों नहीं?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों से संबंधित है।

[हिन्दी]

श्री माणिकराव होडल्या गावीत : मुम्बई-सूरत में भी पहले विमान सेवा चालू थी। मैं धरेलू विमान सेवा की बात कर रहा हूँ। वहाँ बोइंग विमान चल रहा था। सूरत में टैक्सटाइल का उत्पादन बढ़े पैमाने पर हो रहा है। मुम्बई के बिजनसमैन वहाँ आते जाते रहते हैं इसलिए क्या सरकार

मुम्बई-सूरत के बीच बोइंग विमान सेवा शुरू करने का विचार रखती है, यदि हां, तो कब तक और नहीं तो क्यों नहीं?

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : महोदय, मैं माननीय सदस्य के सुझाव से पूर्णतः सहमत हूँ कि हमें मुम्बई और सूरत के बीच तथा मुम्बई और नासिक के बीच भी और क्षेत्रीय विमान सम्पर्क की आवश्यकता है। मेरे विचार से हम इस प्रश्न पर अलग से विचार कर सकते हैं? परंतु इस समय यह अनुपूरक, मुख्य प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता है।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक : सरदार वल्लभभाई पटेल इंटरनेशनल एयरपोर्ट अहमदाबाद के अपग्रेडेशन की सारी औपचारिकताएँ पूरी हो गई हैं। एक्वीजिशन आफ लैंड कम्प्लीट हो गया है, उसका सर्वे हो गया है। वर्तमान में रनवे की लम्बाई 9000 फीट है, उसे 11500 फीट करने के लिए एयरपोर्ट अथॉरिटी के एरिया में आने वाली जमीन के नीचे अहमदाबाद कापेरिशन की जो पानी की लाइनें शिफ्ट करनी थी, वह काम भी पूरा हो गया है, यानी सारी औपचारिकताएँ पूरी हो गई हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि सरदार वल्लभभाई इंटरनेशनल एयरपोर्ट अहमदाबाद के अपग्रेडेशन का काम कब तक शुरू करेंगे? इसी के साथ मैं यह भी जानना चाहूँगा कि जैसे ही काम पूरा हो जाएगा, तो क्या मंत्री महोदय गुजरात की राजनैतिक राजधानी अहमदाबाद को इंटरनेशनल एयरपोर्ट का स्टेटस देंगे?

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं अहमदाबाद विमानपत्तन के उन्नयन के मुद्दे पर माननीय सदस्य से पूर्णतः सहमत हूँ। वास्तव में अहमदाबाद के करनावती विमानपत्तन में रनवे विस्तार तथा टर्मिनल विस्तार सहित अग्रभाग ऊपर उठाने के संबंध में विभिन्न कार्य चल रहे हैं। हमने विमानपत्तन आधारभूत ढांचे के संबंध में एक नीति बनाई है जिसके अंतर्गत हमने अंतरराष्ट्रीय केंद्रों, क्षेत्रीय केंद्रों तथा अन्य चालू विमानपत्तनों जैसे अनेक प्रकार के विमानपत्तनों का वर्गीकरण किया है। आज हमारे यहाँ दिल्ली, मुम्बई, चेन्नाई, कलकत्ता, थिरुवनंथपुरम में हैं। (व्यवधान)

श्री हरिन पाठक : महोदय, मेरा प्रश्न बहुत विशिष्ट है। मैं माननीय मंत्री ही से यह जानना चाहता हूँ कि वास्तव में कार्य कब शुरू होगा।

श्री अनंत कुमार : महोदय, मुझे मेरी बात समाप्त करने दीजिए। इस पर सक्रिय रूप से विचार चल रहा है कि बंगलौर, हैदराबाद, अहमदाबाद अमृतसर तथा गुवाहाटी के विमानपत्तनों को भी इस अंतरराष्ट्रीय श्रेणी में शामिल किया जा सकता है। (व्यवधान)

श्री मोतीलाल चोरा : भोपाल का क्या हुआ?

डा० टी० सुब्बाराामी रेड्डी : आपको विशाखापत्तनम को भी इस सूची में शामिल करना चाहिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : डा. सुब्बाराामी रेड्डी, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। यह शून्य काल नहीं है। यह प्रश्न काल है।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह : अध्यक्ष महोदय, उत्तरप्रदेश भारत का सबसे बड़ा सूबा ही नहीं है, बल्कि एशिया में बहुत सारे देशों के बराबर एक देश है। (व्यवधान) मैं कहना चाहता हूँ, उत्तर प्रदेश की आबादी इन देशों से अधिक है। ईस्ट एशिया में, अरब देशों में उत्तर प्रदेश के लोग रहते हैं। करीब-करीब आधा पाकिस्तान, उत्तर प्रदेश में रहता है। जब पाकिस्तान

से रिश्ते खराब हो तो सबसे ज्यादा परेशानी उत्तर प्रदेश को होती है। हर साल दर्जनों बारातें पाकिस्तान जाती हैं और पाकिस्तान से आती हैं। सारे बुद्धिस्ट स्थल, जो अंतरराष्ट्रीय ख्याति प्राप्त हैं, उत्तर प्रदेश में हैं, लेकिन उत्तर प्रदेश में एक भी अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या चाराणसी या लखनऊ को अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डा बनाने पर विचार करेंगे?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : सभी को महत्वपूर्ण प्रश्न पूछना है।

श्री अनंत कुमार : महोदय, मैं इस सभा के अनेक माननीय सदस्यों की अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन की इच्छा को समझता हूँ। मैं उनसे इस बात से सहमत हूँ कि हमें देशभर में तथा सीमापार वाणिज्य के बेहतर विकास के लिए अधिक गेटवे विमानपत्तनों की आवश्यकता है। परन्तु अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन की स्थापना करने के लिए मानदण्ड रहे हैं जिसमें यातायात संभावना, एयरलाइन्स के माध्यम से मांग तथा विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए पर्याप्त भूमि की उपलब्धता पर विचार किया जाता है। एक और मुख्य बात यह है कि अवसर विश्वभर में गेटवे विमानपत्तनों को अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों के रूप में विकसित करने की पद्धति अपनाई जाती है। अब हमारे पास ऐसे पांच विमानपत्तन हैं और हम पाँच और विमानपत्तनों का उन्नयन करने पर विचार कर रहे हैं। सरकार इन्हें अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन बनाने हेतु सक्रिय रूप से विचार कर रही है।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप त्रिवेन्द्रम के बारे में कुछ कहना चाहते हैं?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थानों पर बैठ जाएं। मंत्री ही आपके प्रश्न का उत्तर दे रहे हैं। कृपया उन्हें अपनी बात कह लेने दीजिए। यह प्रक्रिया नहीं है। मंत्री जी आपके प्रश्न का उत्तर दे रहे हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री वीरा, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी आपके प्रश्न का उत्तर दे रहे हैं। उन्हें अपनी बात कह लेने दीजिए। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

श्री अनंत कुमार : अंतर्देशीय विमानपत्तनों के संबंध में प्रायः घरेलू विमानपत्तनों पर इनका संचालन छोड़ दिया जाता है। हमारे देश में अंतर्देशीय विमानपत्तनों को अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन बनाने की अनुमति नहीं है। यह वास्तविक स्थिति है।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं एक नए सदस्य श्री सत्पथी को बोलने का अवसर दे रहा हूँ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

श्री तथागत सत्पथी : महोदय, जब विपक्ष के सदस्य शोर मचा रहे हो तो मैं कुछ नहीं कह सकता वे किसी को बोलने का मौका नहीं देते हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

श्री तथागत सत्पथी : महोदय, ये लोग ठीक बर्ताव नहीं कर रहे हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने श्री सत्पथी का नाम लिया है। मैं आपका भी नाम लूंगा।

श्री तथागत सत्पथी : महोदय, आपने कई बार याद दिलाया है कि पूरा देश हमें देख रहा है परंतु ये लोग किस तरह का बर्ताव कर रहे हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : केवल श्री सत्पथी का भाषण कार्यवाही - वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : श्री चव्हाण, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

श्री तथागत सत्पथी : महोदय, मैं माननीय सदस्य का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहूँगा कि देश के पूर्वी भाग में केवल एक ही अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन है और वह है दमदम।

अध्यक्ष महोदय : कृपया इस बात को समझिए कि यह शून्य काल नहीं है।

श्री तथागत सत्पथी : परंतु प्रतिकूल मौसम तथा अत्यधिक पक्षी संकट के कारण अंतरराष्ट्रीय एयरलाइन्स दमदम विमानपत्तन का समर्थन नहीं कर रही है। अतः सरकार ने पहले दक्षिण पूर्व भारत के अंतर्देश अर्थात् उड़ीसा, दक्षिणी बंगाल तथा आंध्रप्रदेश में विमान सेवा प्रदान करने हेतु भुवनेश्वर को वैकल्पिक विमानपत्तन बनाने के बारे में विचार किया था। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूँगा कि क्या सरकार भुवनेश्वर विमानपत्तन का उन्नयन करने पर विचार कर रही है क्योंकि माननीय मंत्री जी ने कहा है कि वे पांच और ऐसे विमानपत्तनों का उन्नयन करना चाहते हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या भुवनेश्वर विमानपत्तन उनमें से एक है। यदि हाँ, तो रनवे की लम्बाई बढ़ाने के अलावा भुवनेश्वर में और क्या किया जा रहा है? क्या अवतरण के लिए भू-स्तर पर वैमानिक प्रणालियों अर्थात् आई.एल.एस. तथा अन्य प्रणालियों का उन्नयन करने का कोई प्रस्ताव है?

अध्यक्ष महोदय : यह एक विरिष्ट प्रश्न है।

श्री तथागत सत्पथी : क्या सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव है यदि नहीं, तो क्या उनके पास भुवनेश्वर के लिए कुछ करने का प्रस्ताव है?

अध्यक्ष महोदय : अब कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

श्री अनंत कुमार : दिनांक 17 मार्च को मैं व्यक्तिगत रूप से भुवनेश्वर विमानपत्तन गया तथा वहाँ का निरीक्षण किया और वहाँ पर प्रधानमंत्री श्री अटलबिहारी वाजपेयी भी थे जिन्होंने भुवनेश्वर विमानपत्तन का नाम बदलकर बीजू पटनायक विमानपत्तन रखना था। भुवनेश्वर विमानपत्तन में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण उन्नयन का कार्य कर रही है जिसमें एक खूबसूरत नये टर्मिनल का निर्माण जो 500 यात्रियों की व्यवस्था कर सकता है, रनवे का विस्तार, टैक्सीमार्ग का विस्तार तथा एप्रेन का भी विस्तार शामिल है वे इस पर 35 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। (व्यवधान)

श्री तथागत सत्पथी : महोदय, यह वातानुकूलित भी नहीं है।

श्री अनंत कुमार : व्यक्तिगत रूप से निरीक्षण करने के पश्चात मुझे पता चला कि तकनीकी आवश्यकताओं के अनुसार विमानपत्तन रनवे का इस सीमा तक विस्तार करना है कि उसमें बोर्डिंग 737 तथा अंतरराष्ट्रीय माल वाहक विमान समायोजित हो सके।

* कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री तथागत सत्पथी : इसका पहले से ही विस्तार किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय : कृपया उन्हें अपनी बात पूरी कर लेने दीजिए।

श्री अनंत कुमार : हम कार्य कर रहे हैं। हमें 200 एकड़ से अधिक भूमि की आवश्यकता है। इस मामले पर मुख्यमंत्री जी से भी चर्चा हुई है। उस क्षेत्र में रेल लाइन तथा राजमार्ग है। अतः हम उनसे बातचीत कर रहे हैं। परंतु इस समय भुवनेश्वर विमानपत्तन में सुविधाओं के उन्नयन के लिए केवल एक प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

श्री विट्ठल तुपे : गोवा, बंगलौर, मुम्बई आदि में इंटरनेशनल एयरपोर्ट का विकास करने का प्रस्ताव है जैसे ही पुणे भी एक महत्वपूर्ण सिटी है, क्या पुणे को भी इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने का कोई प्रयोजन है? (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, मैंने उन्हें अनुमति दी है। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। मैंने आपके दल के आदमी को अनुमति दी है। आप आपत्ति क्यों कर रहे हैं?

(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि जहाँ अंतरराष्ट्रीय गेटवे विमानपत्तन है वे केवल गेटवे विमानपत्तन हो सकते हैं। जिनका अंतरराष्ट्रीय स्तर में उन्नयन किया जाना है। परन्तु जहाँ अंतरदेशीय विमानपत्तन है वहाँ हम सुविधा का उन्नयन कर सकते हैं परन्तु हम उन्हें अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन का दर्जा नहीं दे सकते हैं क्योंकि विश्वभर में किसी देश में अंतरदेशीय विमानपत्तन का उपयोग धरेलू एयरलाइन्स के लिए होता है। यह आपस में जोड़ने वाला विमानपत्तन हो सकता है परन्तु स्वयं में अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन नहीं हो सकता।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : माननीय मंत्री जी ने अभी-अभी कहा कि जहाँ गेटवे विमानपत्तन है उन्हें अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन बनाया जा सकता है। तृतीकोरिन पत्तन के बाद मद्रुरै हो सकता है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या माननीय मंत्रीजी अथवा मंत्रालय ने मद्रुरै को अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन बनाने के बारे में कोई विचार किया है। यह एक मंदिर का शहर भी है। बड़ी संख्या में पर्यटक यहाँ आते हैं। लोग यहाँ रामेश्वरम से भी आते हैं। यदि भाजपा नेतृत्व वाली गठबंधन सरकार अयोध्या से अधिक दक्षिण भारत में रूचि ले तो मद्रुरै को अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन बनाया जाना चाहिए। माननीय मंत्री जी से मेरा यही प्रश्न है।

श्री अनंत कुमार : अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों का धार्मिक आधार पर निर्णय नहीं दिया जाता है। यह मुख्यतः परिवहन, वाणिज्य तथा अंतरराष्ट्रीय आवश्यकताओं का मामला है। इस समय पांच विमानपत्तनों पर विचार चल रहा है। वे हैं बंगलौर, हैदराबाद, मद्रुरै, अमृतसर तथा गुवाहाटी।

[हिन्दी]

श्री कांतिलाल भूरिया : अध्यक्ष महोदय, हम भी इस महत्वपूर्ण विषय

पर बोलना चाहते हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया समझिए। यदि आप केवल इस प्रश्न के साथ कुछ और प्रश्न पूछेंगे तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है। मैंने श्री ए०सी०जोस को अनुमति दी है।

श्री ए०सी०जोस : मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में बताया है कि अंतरराष्ट्रीय मानकों पर आधारित विमानपत्तन का निर्माण कोचीन के मुख्य संवर्धक के रूप में केरल सरकार ने किया है। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। यह बहुत अच्छी प्रकार से चल रही है। हमारे मुख्यमंत्री ने वादा किया है कि इसे दिसम्बर तक पूरा कर लिया जाएगा। क्या माननीय मंत्री विमानपत्तन प्राधिकरण अधिकारियों को कोचीन भेजने की कृपा करेंगे? माननीय मंत्री भुवनेश्वर गए थे। मैं माननीय मंत्री को कोचीन आने के लिए आमंत्रित करना चाहता हूँ क्योंकि वहाँ पर कार्य की प्रगति के तरफ से देखना बहुत अच्छा होगा। विमानपत्तन प्राधिकरण को यथासंभव मशीनरी और अन्य चीजें भी भेजनी चाहिए ताकि कोचीन में विमानपत्तन को इस नये दिसम्बर तक चालू किया जा सके।

अध्यक्ष महोदय : यह एक सुझाव है।

श्री अनंत कुमार : माननीय सदस्य के सुझाव को अच्छी प्रकार से लिया गया है। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री एम०वी० पाटील : पहले आप डोमौष्टिक एयरपोर्टों को मजबूत करें, छोटे-छोटे एयरपोर्ट बनाए फिर इंटरनेशनल एयरपोर्ट की बात करें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नहीं। आपके ऐसे बोलने की अपेक्षा नहीं की जाती है।

रेल दुर्घटनाएं

+

*127. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :
डा०टी० सुब्बाराामी रेड्डी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत एक वर्ष के दौरान अब तक जोन-वार हुई मालगाड़ियों की दुर्घटनाओं सहित रेल दुर्घटनाओं/गाड़ी के पटरि से उतरने की घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) उन दुर्घटनाओं के कारणों का दुर्घटनावार ब्यौरा क्या है;

(ग) प्रत्येक दुर्घटना में कितने लोग मारे गए/ घायल हुए और इनके कारण कितने मूल्य की सरकारी सम्पत्ति क्षतिग्रस्त हुई;

(घ) दुर्घटना के कारणों की जांच के लिए उपरोक्त अवधि के दौरान कितने आयोग नियुक्त किए गए;

(ङ) इन जांच आयोगों के महत्वपूर्ण निष्कर्ष क्या थे और इन आयोगों

द्वारा की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाई की गई;

(च) दुर्घटना के शिकार हुए लोगों को सरकार द्वारा कितना मुआवजा दिया गया।

(छ) क्या सरकार ने रेल सुरक्षा में सुधार करने और ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कोई कार्य योजना बनाई है; और

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

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : (क) से (ज) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) पिछले एक वर्ष (अर्थात् अप्रैल 1997 से मार्च 1998 और 31 मई 1998 तक) के दौरान माल गाड़ियों के पटरी से उतरने सहित परिणामी* गाड़ी दुर्घटनाओं और उसमें हताहतों को रेलवे जोन-वार ब्यौरा इस प्रकार है:-

रेलवे	गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या	मारे गए व्यक्तियों की संख्या	घायल हुए व्यक्तियों की संख्या
मध्य	73	17	166
पूर्व	31	18	67
उत्तर	56	108	161
पूर्वोत्तर	26	39	86
पूर्वोत्तर सीमा	28	15	28
दक्षिण	78	15	32
दक्षिण-मध्य	53	47	21
दक्षिण-पूर्व	73	111	415
पश्चिम	49	30	79
मेट्रो	1	-	-
कॉकण रेल निगम	3	-	1
जोड़	471**	400**	1056**

नोट : *टक्करों, गाड़ियों के पटरी से उतरने, समपारों पर दुर्घटनाओं और गाड़ियों में आग लगने की घटनाओं को परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं कहा जाता है।

** आंकड़े अनंतिम हैं।

ये दुर्घटनाएं मुख्यतः मानवीय चूक, उपस्करों की खराबी और तोड़फोड़ के कारण होती हैं। 1997-98 और 1998-99 (31 मई 1998 तक) की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं के कारणों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

कारण	1997-98	1998-99 (31 मई 1998 तक)
रेल कर्मचारियों की गलती	262	37
रेल कर्मचारियों से इतर व्यक्तियों की गलती	53	13

कारण	1997-98	1998-99 (31 मई 1998 तक)
उपस्करों की खराबी	12	6
तोड़-फोड़	18	1
मिश्रित कारणों से	22	1
आनुषंगिक	8	1
कारण, जिनका अंततः पता नहीं चल सका	3	-
जिनकी जांच की जा रही है	18	16
कुल जोड़	396	75

नोट : आंकड़े अनंतिम हैं।

इन परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप रेलवे सम्पत्ति को हुई क्षति की लागत अनंतिम रूप से 43.13 करोड़ रुपये आंकी गई है:-

(ध) और (ड.) दुर्घटनाओं के कारणों की जांच करने के लिए पिछले एक वर्ष के दौरान कोई जांच आयोग गठित नहीं किया गया है, इसलिए किसी सिफारिश पर कार्यवाई नहीं की जानी थी।

(च) पिछले एक वर्ष (अप्रैल 1997 से मार्च 1998), के दौरान रेलों द्वारा गाड़ी दुर्घटनाओं के शिकार व्यक्तियों को मुआवजे के रूप में 240.89 लाख रुपये की राशि का भुगतान किया गया है।

(छ) और (ज) संरक्षा में सुधार लाने और दुर्घटनाओं को रोकने के लिए किए गए कुछ उपाय इस प्रकार हैं :-

- I ट्रंक मार्गों और अन्य महत्वपूर्ण मुख्य लाइनों पर रेलपथ परिपथन के काम में तेजी लाई गई है।
- II दुर्घटनाओं में मानवीय भूल की संभावनाओं को कम करने के लिए, सिगनलिंग प्रणाली में आशोधन किया जा रहा है।
- III मुंबई उपनगरीय खंडों पर चलती गाड़ी के ड्राइवर के सिगनलों के बारे में अग्रिम चेतावनी देने के लिए, सहायक चेतावनी प्रणाली शुरू की गई है।
- IV रेलपथ के अनुरक्षण के लिए टाईटमिंग और मिट्टी छनाई मशीनों के उपयोग में उत्तरोत्तर वृद्धि की गई है।
- V रेलपथ ज्यामिति और रेलपथ की चालन संबंधी विशेषताओं पर निगरानी रखने के लिए, परिष्कृत रेलपथ अभिलेखी यान, दोलनलेखी यान और सुवाह्य त्वरणमापियों का उत्तरोत्तर प्रयोग किया जा रहा है।
- VI कई डिपुओं में सवारी और माल डिब्बों के अनुरक्षण की सुविधाओं को आधुनिक बनाया गया है और उन्हें अपग्रेड किया गया है।
- VII धुरों की कोल्ड ब्रेकेज के मामलों की रोकथाम के लिए धुरों में समय पर दोषों का पता लगाने के लिए नेमी ओवरहाल डिपुओं में अल्ट्रासोनिक टेस्टिंग उपस्कर लगाए गए हैं।
- VIII बिना चौकीदार वाले समपारों पर सीटी बोर्डों/गति रोधकों और सड़क

चिन्हों की व्यवस्था की गई है और डाइवरो के लिए दृश्यता में सुधार किया गया है।

- IX सड़क उपयोगकर्ताओं को यह समझाने के लिए कि समपारों को सुरक्षित ढंग से कैसे पार करना है, दृश्य-श्रव्य प्रचार अभियान आवधिक रूप से चलाए जाते हैं।
- X यात्री गाड़ियों में ज्वलनशील तथा विस्फोटक सामग्री ले जाने पर रोक लगाने के लिए कदम उठाए गए हैं।
- XI डाइवरो, गाड़ों और गाड़ी परिचालन के काम में लगे कर्मचारियों की प्रशिक्षण संबंधी सुविधाओं को आधुनिक बनाया गया है। इसमें डाइवरो के प्रशिक्षण के लिए सिमुलेटरो का उपयोग भी शामिल है।
- XII विशिष्ट अंतराल पर नियमित रूप से पुनश्चर्या पाठ्यक्रम आयोजित किए जाते हैं।
- XIII गाड़ी परिचालन के काम में लगे कर्मचारियों के कार्य-निष्पादन पर निरंतर निगरानी रखी जा रही है और जिन कर्मचारियों के काम में कमी पायी जाती है उन्हें त्वरित प्रशिक्षण के लिए भेजा जाता है।
- XIV कर्मचारियों में संरक्षा की भावना पैदा करने के लिए, समय-समय पर संरक्षा अभियान चलाए जाते हैं।

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : अध्यक्ष महोदय, अगर हम माननीय मंत्री जी द्वारा दी गयी तालिका को देखे तो हमें ज्ञात होगा कि वर्ष 1997-98 के दौरान सबसे ज्यादा रेल दुर्घटनाएं दक्षिण रेलवे में हुई हैं। ये दुर्घटनाएं मुख्यतः रेलवे कर्मचारियों की भूल के कारण हुई हैं।

क्या मैं माननीय मंत्री जी से जान सकता हूँ कि मानवीय भूल की संभावनाओं को कम से कम करने के लिए क्या ठोस कदम उठाए गये हैं?

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : महोदय, सबसे अधिक रेल दुर्घटनाएं ह्यूमन एरर के कारण ही होती हैं, इसके कारण विवरण में विस्तार से दिए गए हैं। ह्यूमन एरर कम से कम हो इसके लिए लगातार स्टाफ की ट्रेनिंग का कार्यक्रम चलता रहता है। एक नहीं, अनेक प्रकार के ह्यूमन फेल्ट्योर्स हो सकते हैं। जब भी कोई इस प्रकार की दुर्घटना होती है, उसके बारे में विस्तृत अध्ययन किया जाता है। उन कारणों का पता लगाने के बाद उसमें जो भी ह्यूमन रिसोर्स डवलपमेंट के लिए कदम उठाने जरूरी होते हैं, उनको उठाया जाता है।

[अनुवाद]

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : मंगलौर-चेन्नई रेलवे लाइन अंग्रेजों द्वारा बिछाई गयी सबसे पुरानी रेलवे लाइनों में से एक है। किन्तु मंगलौर से शोरनूर तक रेलवे लाइनों में कोई सुधार नहीं किया गया है और न ही उनके उचित रख-रखाव की व्यवस्था की गई है। पटरियों में अक्सर दरार पड़ जाती है जिससे वहाँ बड़ी संख्या में मालगाड़ियाँ पटरी से उतर जाती हैं।

क्या मैं माननीय मंत्री जी से जान सकता हूँ कि मंगलौर से शोरनूर के बीच रेलवे लाइनों की मरम्मत और उनके उचित रख-रखाव के लिए

क्या ठोस कदम उठाए जा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य जनरल सबजेक्ट से स्पैसिफिक सबजेक्ट पर पहुँच गए हैं। उन्होंने एक खास रूट के बारे में जिक्र किया है। मैं उस रूट के बारे में पता लगा कर इनको सूचना दे दूंगा। जहाँ तक ट्रेक मेन्टेनेन्स का सवाल है, वह काम चलता रहता है। ट्रेक रिन्यूअल के सम्बन्ध में गत सप्ताह एक सवाल के उत्तर में विस्तृत उत्तर दिया जा चुका है। ट्रेक रिन्यूअल का काम जारी है। इस बार के बजट में भी ट्रेक रिन्यूअल के लिए पिछले साल की तुलना में अधिक प्रावधान रखा गया है।

[अनुवाद]

डा० टी सुब्बाराणी रेड्डी : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलमंत्री जी से एक बात जानना चाहूँगा। इन दिनों लोग रेल से यात्रा करने में बहुत ज्यादा डरते हैं। वे महसूस करते हैं कि रेल की अपेक्षा नाव, वायुयान तथा कार द्वारा यात्रा करना सुरक्षित है। निःसंदेह, वह एक बहुत साधारण सा जवाब देंगे। कि "वे प्रयास कर रहे हैं; उन्होंने जाँच आयोग बैठा दिया है और परिणामों की प्रतीक्षा कर रहे हैं"। ये बातें भिन्न हैं। श्री नीतीश कुमार जी ज्यादा प्रगतिवादी और समाजवादी व्यक्तित्व वाले हैं। अब, मैं यह प्रश्न पूछना चाहता हूँ। स्थिति को सुधारने की दिशा में पूर्वमंत्री द्वारा की गई कार्यवाही के अलावा आप क्या कार्यवाही करने जा रहे हैं। इस देश के रेलयात्रियों के मस्तिष्क में आप क्या प्रभाव उत्पन्न करने जा रहे हैं।

सिगनलों तथा सुरक्षा व्यवस्था के लिए कुल 400 करोड़ रुपये दिये जाने की आशा की गई है किन्तु आपने सिर्फ 200 करोड़ रुपये प्रदान किये हैं। अतः मैं जानना चाहता हूँ की ऐसा क्यों नहीं किया गया है। यह पहला प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न सिर्फ एक है। कोई दूसरा प्रश्न नहीं है।

(व्यवधान)

डा० टी सुब्बाराणी रेड्डी : 400 करोड़ रुपये के आवंटन के अलावा आपको डाइवरो तथा समन्वय समितियों के बीच वॉकी-टॉकी प्रणाली की भी व्यवस्था करनी चाहिए जिससे स्थिति में भी सुधार होगा। इसलिए मैं जानना चाहता हूँ कि भारत के नागरिकों को अधिक सुरक्षा प्रदान करने के लिए आप कौन सी नई व्यवस्थाएँ और नई प्रौद्योगिकी आरंभ करने जा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : अध्यक्ष महोदय, रेलवे में सेफ्टी को बहुत प्राथमिकता दी जाती है और देखा जाता है कि किस तरह सेफ्टी की स्थिति को सुधारा जाए। अभी रेड्डी साहब ने सवाल पूछा कि हम सिग्नलिंग और टेलीकम्युनिकेशन के क्षेत्र में क्या करना चाहते हैं? मैं उनको जानकारी देना चाहता हूँ कि सिग्नलिंग और टेलीकम्युनिकेशन के क्षेत्र में इस बार के बजट में काफी बढ़ोतरी की गई है। जहाँ इसके लिए पिछली बार 201 करोड़ रुपये का प्रावजन था, वह इस बार बढ़ा कर 361 करोड़ रुपये किया जा रहा है। जहाँ तक वॉकी-टॉकी प्रोवाइड करने या अन्य सिस्टम प्रयोग में लाने का सवाल है, हम ऑर्गिजलिअरी वार्निंग सिस्टम प्रयोग कर रहे हैं।

समर्थन रूट्स पर कर रहे हैं और अन्य जगहों पर करेंगे। रेल ट्रैक के साथ जो औक्विजलरी वार्निंग सिस्टम में मैग्नेटिक डिवाइस लगे होते हैं, वे चोरी हो जाते हैं। इसकी चर्चा हमने इस वर्ष के बजट भाषण में भी की है। अब प्रयास किया जा रहा है कि चोरी न किये जा सकने वाले उपकरण लगाए जाएं लेकिन इन तमाम चीजों के लिए संसाधनों की जरूरत है और उतने संसाधन उपलब्ध नहीं हैं, लेकिन जो संसाधन उपलब्ध हैं। (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह : वित्त मंत्री देंगे नहीं क्योंकि आप उनकी पार्टी के नहीं हैं। (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : ऐसी बात नहीं है। वित्त मंत्री ने पिछले साल से बजटरी सपोर्ट बढ़ा दिया है। और इस बार 2200 करोड़ रुपये का बजटरी सपोर्ट है, यह मैं आपकी जानकारी के लिए बता रहा हूँ। लेकिन रेड्डी साहब अच्छी तरह से जानते हैं कि रिसोर्सिज की अपनी सीमाएं हैं। उन सीमाओं के अंदर भी सिगनल और टेलीकम्यूनिकेशन क्षेत्र में काफी वृद्धि की गई है।

[अनुवाद]

डा०टी० सुब्बाराजी रेड्डी : सुरक्षा लोगों के लिए महत्वपूर्ण है। आपको इसे उच्च प्राथमिकता देनी चाहिए।

श्री नीतीश कुमार : हमने लोगों की सुरक्षा को बड़े उच्च प्राथमिकता दी है।

[हिन्दी]

श्री राम नगीना मिश्र : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि देश में जितनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, पहले की अपेक्षा वे दिनोदिन बढ़ती चली जा रही हैं। इसके लिए अनेक आयोग बने हैं, आयोगों की रिपोर्ट भी आई है। क्या यह सच है कि कुछ घटनाएं रेल कर्मचारियों की गैर-जिम्मेदारी से हुई हैं और क्या यह भी सच है कि कुछ घटनाएं आंतकवादियों द्वारा साजिश के कारण हुई हैं दक्षिण भारत और बिहार में कुछ नट-बोल्स खोले गए हैं? इनकी रोकथाम के लिए मंत्री जी क्या उपाय कर रहे हैं, यह मैं जानना चाहता हूँ।

श्री नीतीश कुमार : अध्यक्ष महोदय, पहले जैसा माननीय सदस्य ने कहा है कि रेल दुर्घटनाएं बढ़ती चली जा रही हैं, उसका मैं खंडन करना चाहता हूँ। यह सत्य से परे है और तथ्य से कोसों दूर है। 1960-61 में हुई कुल ट्रेन दुर्घटनाएं 2131 थी जो लगातार घटती चली आ रही है और 1996-97 में यह घटकर 381 हो गई। थोड़ी वृद्धि इनमें 1997-98 साल में हुई है जब 396 दुर्घटनाएं हुई हैं और इस साल की 31 मई तक का जो आंकड़ा उपलब्ध है, उसमें कुल 75 रेल दुर्घटनाएं हुई हैं जिसमें ट्रेन की टक्कर भी शामिल है, डीरेलमेंट भी शामिल है और लेवल क्रॉसिंग तथा आग लगाने की दुर्घटनाएं भी शामिल हैं। इनको मिलाकर ट्रेन दुर्घटनाओं में लगातार कमी आती जा रही है। इसलिए यह सच नहीं है कि ट्रेन दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। यह बहुत ही चिन्ता का विषय है कि ट्रेन में दुर्घटनाएं बिल्कुल ही नहीं होनी चाहिए और उसे शून्य पर लाने का हमारा प्रयास होना चाहिए। उस दिशा में लगातार काम जारी है, लेकिन कई प्रकार की दुर्घटनाएं ऐसी होती हैं जिसका जिक्र माननीय सांसद ने किया। सेबोटज के कारण जो दुर्घटनाएं होती हैं उसकी रोकथाम के लिए राज्य सरकारों को भी पहल करनी होगी और राज्य

सरकारें अगर उसमें कार्यवाई नहीं करेंगी। तो इस तरह की घटनाओं पर काबू पाना रेलवे के बूते के बाहर की चीज है, क्योंकि कानून और व्यवस्था की जवाबदेही रेलवे की नहीं है, कानून और व्यवस्था की जवाबदेही राज्यों की है। दुर्घटनाएं जब भी घटती हैं, उसके बाद कुछ प्रमुख घटनाओं के सिलसिले में कमिश्नर ऑफ रेलवे सेप्टी इनक्वायरी करते हैं।

(व्यवधान) केवल सेप्टी पर ही बात कर रहा हूँ। इन्होंने सेबोटज की बात कही। (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, अगर माननीय सदस्य का कोई सवाल हो तो वह पूछ लें, मैं उनके सवाल का उत्तर दे दूंगा। जहां तक कुछ प्रमुख घटनाओं का सवाल है, जिनमें जाने जाती है, कमिश्नर ऑफ रेलवे सेप्टी द्वारा इनकी जांच कराई जाती है और इनकी रिपोर्ट आने के बाद हर घटना पर ऐहतियाती कार्रवाही की जाती है।

अपराह्न 12.00 बजे

[अनुवाद]

श्री वारकला राधाकृष्णन : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा

अध्यक्ष महोदय : आप सिर्फ उसी विषय से संबंधित पूरक प्रश्न पूछें अन्यथा आप के प्रश्न का कोई उत्तर नहीं दिया जाएगा। बारह बज चुके हैं।

श्री वारकला राधाकृष्णन : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से (अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग) के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के बारे में पूछना चाहता हूँ। केरल में बड़ी संख्या में बिना चौकीदार वाले समपार (अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग) हैं। इस कारण हमने बहुमूल्य जाने गवाई हैं। इस (बिना चौकीदार वाले समपारों) (अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग) के कारण प्रत्येक सप्ताह तीन से चार व्यक्तियों की मृत्यु होती है।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इन (बिना चौकीदार वाले समपारों) (अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग) पर चौकीदार को नियुक्त करने के लिए तत्काल कदम उठाए। यह राज्य पर अतिरिक्त भार डालने वाला आवर्ती व्यय होगा। किन्तु प्रश्न यह है कि वहाँ इसे नियंत्रित करने के लिए व्यक्ति होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : श्री राधाकृष्णन् आप कृपया पूरक प्रश्न पूछें।

श्री वारकला राधाकृष्णन् : यह मानवीय अधिकार की भी समस्या है इसीलिए मैं माननीय मंत्री से आग्रह करूंगा कि वे केरल में भी इस संबंध में कदम उठाएं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : अध्यक्ष महोदय, लैवल क्रॉसिंग्स पर एक्सीडेंट्स होते हैं, अनमैन्ड क्रॉसिंग्स पर भी एक्सीडेंट्स होते हैं और मैन्ड क्रॉसिंग्स पर भी एक्सीडेंट्स होते हैं। जहां तक अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग्स को मैन्ड करने का सवाल है, इसके लिए भी राज्य सरकारों को अपने हिस्से का अंशदान करना होता है। जहां अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग्स हैं, मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि अपनी राज्य सरकार को तैयार करे, रेलवे की तरफ से हम पूरी मदद देने के लिए तैयार हैं।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

प्राइवेट एयर लाइंस कम्पनियों के विरुद्ध सुरक्षा संबंधी मामले

*125. श्री एस. एस. ओवेसी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) निजी विमान कम्पनियों के विरुद्ध सुरक्षा का उल्लंघन करने संबंधी कितने मामले पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार की जानकारी में आए हैं;

(ख) क्या सरकार ने इस विमान कम्पनियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की है;

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

(घ) क्या सरकार का विचार निजी विमान कम्पनियों के लिए इस संबंध में नये दिशा-निर्देश बनाने का है;

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

(च) इन दिशा-निर्देशों को कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) विगत तीन वर्षों में निजी प्रचालकों द्वारा सुरक्षा उल्लंघन के किसी भी मामले की सूचना सरकार को नहीं मिली है।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

(घ) अनुसूचित विमान प्रचालकों के लिए समय-समय पर जारी अनुदेश निजी विमान प्रचालकों पर भी लागू होते हैं। एक नया नागर विमानन अधिनियम बनाया जा रहा है जो निजी विमान कम्पनियों सहित सभी विमान प्रचालकों पर लागू होगा।

(ड.) और (च) ये प्रश्न नहीं उठते।

जुल्का समिति का प्रतिवेदन

*126. श्री मोहन रावले : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने विमान यातायात नियंत्रण के संबंध में जुल्का समिति के प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों की जांच के लिए कोई-उप-समिति गठित की है;

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

(ग) क्या उक्त उप-समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है;

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

(ड.) यदि नहीं, तो इस रिपोर्ट के कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) से (ड) जुल्का समिति की सिफारिशों के वित्तीय तथा प्रशासनिक प्रभावों और इसके संगठन पर सम्पूर्ण प्रभावों के अध्ययन के लिए एक कार्य दल का गठन किया गया

था। इस दल में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) के वित्त और कार्मिक विभागों से प्रतिनिधियों को शामिल किया गया था। तथापि, विमान यातायात नियंत्रण गिल्ड द्वारा औद्योगिक कार्यवाही को ध्यान में रखकर, जुल्का समिति की विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए, गिल्ड के प्रतिनिधियों और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के प्रबंधकवर्ग के बीच सीधे समझौते किये गये हैं और 19.11.1997 को एक समझौते पर हस्ताक्षर किये गये थे।

विमानपत्तनों का आधुनिकीकरण/विस्तार

*128. श्री ए०सी० जोस :

श्री रंजीव बिस्वाल :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों के विस्तार/आधुनिकीकरण निर्माण कार्य में विमानपत्तनवार कितनी प्रगति हुई है;

(ख) इन परियोजनाओं पर परियोजनावार कितनी राशि व्यय हुई है;

(ग) उक्त कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है;

(घ) क्या सरकार ने चेन्नई विमानपत्तन के विस्तार के योजना को भी मंजूरी दे दी है;

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

(च) क्या सरकार का नए विमान पत्तनों के निर्माण के लिए विदेशी पूंजी आमंत्रित करने का प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) से (ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा विभिन्न हवाई अड्डों पर किये जाने वाले विस्तार/परिवर्धन और निर्माण को दिखाने वाला एक विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ड.) जी, हां। चेन्नई हवाई अड्डे के अन्ना अंतरराष्ट्रीय टर्मिनल भवन के विस्तार के लिए निम्नलिखित कार्य को अनुमोदित किया गया है :-

1. अन्ना अंतरराष्ट्रीय टर्मिनल भवन का 24,670 वर्गमीटर और विस्तार।
2. दो एरोब्रिजों वाले एरोलैंक कॉरिडोर का निर्माण।
3. ऐट्रियम को कवर करना।
4. शहर की ओर केनोपी का निर्माण करना।

(च) और (छ) हवाई अड्डों के विकास हेतु निजी निवेश को अनुमति दिए जाने की वांछनीयता पर प्रारंभिक अध्ययन किए गए हैं। इन विमानपत्तनों के विकास का निधि पोषण करने के लिए इस क्षेत्र में निजी निवेश के (विदेशी सहित) समावेश की व्यवहार्यता के साथ-साथ विदेशी सहायता, विदेशी वाणिज्यिक ऋण, पब्लिक इश्यू इत्यादि जैसे अतिरिक्त निधि स्रोतों का और अधिक सहारा लेने की व्यवहार्यता की जांच की जा रही है।

विवरण

31.3.98 की स्थिति के अनुसार विमानपत्तनों के विस्तार/परिवर्धन कार्य की प्रगति

(करोड़ रुपयों में)

क्र.सं.	विमानपत्तन	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत	किया गया व्यय	पूरा होने की संभावित तिथि	स्थिति
1	2	3	4	5	6	7
उत्तरी क्षेत्र						
1.	आगरा	टर्मिनल भवन का विस्तार/परिवर्धन	10.20	9.30	12/98	91%
2.	कांगील	नए हवाई अड्डे का निर्माण	19.94	17.69	11/98	38%
3.	लखनऊ	हवाई अड्डे का विस्तार और सुदृढीकरण	11.81	0.10	3/99	5%
4.	आईजीआई एयरपोर्ट	आंतरिक निर्यात कार्गो का निर्माण (चरण-2)	18.50	4.71	3.99	23%
		टर्मिनल 1-ए का पुनर्निर्माण	26.00	21.03	6/98 (अधिकृत किया जाना है)	100%
पूर्वी क्षेत्र						
1.	भुवनेश्वर	नया टर्मिनल भवन	17.77	15.42	9/98 (4/98 में भवन अधिकृत किया गया)	97%
		थावनपथ का 9000 फीट तक विस्तार	12.62	2.49	12/99	32%
2.	पटना	टर्मिनल भवन का विस्तार	8.90	6.00	6/98	95%
3.	पोर्ट-ब्लेयर	नया टर्मिनल भवन	15.75	3.50	3/99	1.5%
4.	कलकत्ता	अंतरराष्ट्रीय टर्मिनल भवन का परिवर्धन	10.78	0.62	12/99	12%
		नये अंतर्देशीय टर्मिनल में एरोलिंक्स, सुरक्षा होल्ड तथा एप्रन का निर्माण	6.87	1.80	1/98	35%
उत्तर-पूर्वी क्षेत्र						
1.	गुवाहाटी	टर्मिनल भवन का विस्तार	12.45	12.77	5/99	68%
		एप्रन का विस्तार	2.51	2.15	5/98	98%
2.	सिल्वर	टर्मिनल भवन का विस्तार/परिवर्धन	3.87	3.42	6/98	75%
3.	लीलाबाड़ी	थावनपथ का विस्तार और सुदृढीकरण	13.89	3.08	3/99	32%
		नया टर्मिनल भवन	14.47	4.70	7/99	17%
4.	तूरा	नया विमानपत्तन	12.25	3.20	3/99	73%
5.	इम्फाल	टर्मिनल भवन का विस्तार	17.94	4.12	3/99	55%
6.	बागडोगरा	टर्मिनल भवन का विस्तार	11.43	2.13	2/2000	2.5%

1	2	3	4	5	6	7
7.	तेजपुर	नये सिविल एन्कलेव का निर्माण	18.60	10.48	12/98	50%
8.	अगरतला	टर्मिनल भवन का विस्तार	18.45	3.35	5/2000	1%
		एप्रन का विस्तार	4.95	1.01	12/98	12%
दक्षिण क्षेत्र						
1.	बंगलौर	नया टर्मिनल भवन	21.83	6.35	12/98	66%
2.	हैदराबाद	अंतर्देशीय टर्मिनल भवन का विस्तार	43.66'	25.27	10/98 (नया एकीकृत भवन 3/97 में पूरा किया गया)	72%
3.	कालीकट	थावनपथ का 9000 फुट तक विस्तार	102.87	54.53	1/2000	63%
4.	तिरुपति	नया टर्मिनल भवन	5.07	3.15	10/98	70%
5.	विजयवाड़ा	थावनपथ का सुदृढीकरण	7.83	0.62	6/99	12%
6.	त्रिवेन्द्रम	एप्रन का विस्तार	6.95	3.75	12/98	55%
		टर्मिनल भवन का अंतरिम परिवर्धन	2.02	1.60	12/98	75%
7.	चैन्नै	थावनपथ का सुदृढीकरण 12/30	9.92	0.45	10/99	4%
		प्रशासन कार्यालय सहित इंटिग्रल कार्गो परिसर/मॉड्यूल-1 का निर्माण	42.85	Nil	10.99	-
पश्चिमी क्षेत्र						
1.	इंदौर	तकनीकी ब्लॉक	5.76	2.64	6/98	91%
2.	रायपुर	नया टर्मिनल भवन	8.55	4.11	5/98	96%
3.	जबलपुर	थावनपथ का 6500 फीट तक सुदृढीकरण और विस्तार	11.76	7.82	9/99	67%
4.	औरंगाबाद	थावनपथ का सुदृढीकरण	4.90	3.54	6/98	95%
5.	मुम्बई	मुख्य थावनपथ तक टैक्सी ट्रैक पार्लर(चरण-3) का निर्माण	3.26	0.30	12/99	4%
		नये आंतरिक टर्मिनल परिसर (चरण-3) का निर्माण	142.32	94.36	8/98	70%
		पुराने कन्वेयर प्रणाली का प्रतिस्थापन	10.33	5.68	12/99	50%

पूर्वोत्तर क्षेत्र में धरेलू विमान कंपनियों को हुआ घाटा

*129. श्री के०एस० राव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र में कार्यरत धरेलू विमानकंपनियों को प्रचालन संबंधी घाटा हो रहा है तथा उन्होने इस घाटे को पूरा करने के लिए राजसहायता की मांग की है, और

(ख) यदि हां, तो उनकी मांग पर अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जायेगा ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) और (ख) जी, हां। तत्काल राज सहायता अनुदान संबंधी प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

कश्मीर में सेना के लिए उपकरणों की खरीद :

*130. प्रो० अजित कुमार मेहता :
श्री मोहन सिंह :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कश्मीर, पूर्वोत्तर क्षेत्र तथा देश के अन्य भागों में आतंकवाद का मुकाबला करने के लिए सेना द्वारा अपेक्षित बुलेट प्रूफ जैकेटों सहित

आतंकवाद रोधी उपकरणों की कम आपूर्ति की जाती है तथा उनकी खरीद संबंधी प्रस्ताव कई सालों से लंबित पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो इन उपकरणों की खरीद में विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ग) आतंकवाद रोधी ऐसे कार्यों में लगे सेना तथा अन्य सुरक्षा कर्मियों को इन उपकरणों की नियमित तथा पर्याप्त मात्रा में आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) से (ग) विद्रोही कार्रवाईयों से निबटने के लिए सैनिकों को अपेक्षित उपस्कर आवश्यकतानुसार निरंतर रूप से उपलब्ध कराए जाते हैं। इसी प्रकार बुलैट प्रूफ जैकेटों जैसी अन्य मदों की अधिप्राप्ति भी नियमित आधार पर की जाती है। ऐसे उपकरणों की व्यवस्था प्राथमिकता के आधार पर और रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया के अनुसार की जाती है।

इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा अर्जित लाभ

*131. डा०लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान नई दिल्ली से प्रकाशित समाचार-पत्र 'द टाइम्स आफ इण्डिया' के 18 मार्च, 1998 के अंक में 'आई०ए० बोर्ड्स प्राफिट चार्टर हिट्स एनाअदर एयर पाकेट' शीर्षक के अन्तर्गत छपे समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

नागर विमानन मंत्री : (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) जी, हां। इस मद का संबंध कार्गो, स्थल सहायता, सहायक पावर यूनिट इत्यादि जैसे प्रभागों के लिए लाभप्रद केन्द्रों के सृजन से है।

(ग) कतिपय गतिविधियों के लिए लाभप्रद केन्द्रों का सृजन टर्न अराउन्ड रणनीति का एक अनिवार्य हिस्सा है ताकि इन्हें और अधिक आकर्षक, लचीला और भरोसेमंद बनाया जा सके। इंडियन एयरलाइन्स में पहले से ही कुछ लाभप्रद केन्द्र विद्यमान हैं। इनसे उत्पादकता और परिलब्धियों के बीच एक सीधा संपर्क विकसित हुआ है जिससे औद्योगिक संबंधों की समस्याएं कम होंगी।

रेल पथों का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण

*132. श्री आदित्यनाथ :

श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछली तीन वर्षों में ऐसे रेल मार्गों का राज्य-वार/जोन-वार ब्यौरा क्या है जिनका दोहरीकरण और विद्युतीकरण किया गया;

(ख) परियोजना-वार इन पर कितना व्यय किया गया है;

(ग) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान ऐसे रेलमार्गों का राज्य-वार/जोन-वार ब्यौरा क्या है जिनका दोहरीकरण/विद्युतीकरण किया जाना है; और

(घ) परियोजना-वार इन पर कुल कितना व्यय आने की संभावना है ?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) (क) और (ख) ब्यौरा इस प्रकार से है :-

I-दोहरीकरण

क्र.सं.	खंड का नाम	कि.मी.	किया गया खर्च (करोड़ रु.में)	जोन	राज्य
1	2	3	4	5	6
1.	दिवा-पनवेल	20	49.83	मध्य रेल	महाराष्ट्र
2.	गुमा-अशोक नगर हबरा (दत्तापुकर-हबरा)	10	16.76	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
3.	साहिबगंज-न्यू फरक्का- मालदा टाउन (भाग)	21	59.35	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
4.	झपटरढाल-गुस्कारा (भाग)	5	8.65	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
5.	सोननगर-मुगलसराय (भाग)	53	161.50	पूर्व रेल	बिहार
6.	बिथुरा-बरेली (रामपुर- बरेली)	19	42.73	उत्तर रेल	उत्तर प्रदेश
7.	अलुआबाड़ी-किशनगंज और न्यू जलपाईगुड़ी- अंबारी फलकाटा	32	48.77	पूर्वोत्तर सीमा रेल	पश्चिम बंगाल
8.	शोरूवण्णूर-मंगलौर (भाग)	21	49.92	दक्षिण रेल	केरल
9.	व्हाइटफील्ड-मलूर (व्हाइट फील्ड-कुप्पम)	20	32.77	दक्षिण रेल	कर्नाटक
10.	करुनागपल्ली-कोल्लम (कायनकुलम-कोल्लम)	28	53.17	दक्षिण रेल	केरल
11.	तालचेर-हिंडोल रोड	32	57.57	दक्षिण पूर्व रेल	उड़ीसा
12.	धेनकौनाल-हिंडोल (जोरांदा-हिंडोल रोड)	20.5	30.61	दक्षिण पूर्व रेल	उड़ीसा
13.	अकलतरा-बिलासपुर	34	27.09	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश
14.	रायगडा-लड्डा (अंबोडोला बिस्सामकटक और थेरुबली-गुम्दा)	8	89.20	दक्षिण पूर्व रेल	उड़ीसा
15.	गुम्दा-बोबिली	38	36.39	दक्षिण पूर्व रेल	आन्ध्र प्रदेश
16.	बोबिली-गजपतिनगरम	32	31.88	दक्षिण पूर्व रेल	आन्ध्र प्रदेश
17.	सारगबुंदिया-उरंगा (कोरबा-सारगबुंदिया)	6	12.43	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश
18.	अकलतरा-नलिया (अकलतरा-चांपा)	16	39.58	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश
19.	उर्कुरा-रायपुर (उर्कुरा-रायपुर-सरोना)	6	14.88	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश

1	2	3	4	5	6
20.	गजपतिनगरम- विजयनगरम	22	32.98	दक्षिण पूर्व रेल	आंध्र प्रदेश
21.	बैरागढ़-बकानिया भौरी-फांदा	16	16.15	पश्चिम रेल	मध्य प्रदेश
22.	अनास ब्रिज (तीन एकल लाइन टुकड़े)	1	12.64	पश्चिम	मध्य प्रदेश गुजरात
23.	पीरुमरोध-बेड़चा	12	7.79	पश्चिम रेल	मध्य प्रदेश

(ii) रेल विद्युतीकरण

क्र.सं.	खंड/परियोजना का नाम	मार्ग कि.मी.	मार्च 98 तक खर्च (करोड़ रु.में)	जोन	राज्य
1	2	3	4	5	6
1.	तोती-पतरातू (सोननगर पतरातू - भाग)	65	170.21	पूर्व रेल	बिहार
2.	चित्तरंजन-जसीडीह नरगुंगू और झाझाक्यूल (सीतारामपुर- मुगलसराय का भाग)	187	203.80	पूर्व रेल	बिहार
3.	करलाल-अंबाला लुधियाना (दिल्ली अंबाला-लुधियाना का भाग)	192	199.56	उत्तर रेल	हरियाणा पंजाब
4.	ईरोड-पालक्काट पुंकुन्नम (ईरोड एर्णाकुलम का भाग)	238	127.62	दक्षिण रेल	तमिलनाडु केरल
5.	मुस्तबादा-विशाखा- पत्तनम और सिंहाचलम् कोट्टवलासा (विजयवाड़ा- विशाखापत्तनम का भाग)	371	230.47	दक्षिण मध्य रेल	आन्ध्र प्रदेश
6.	जमदोबा-मोहुदा	22	8.43	दक्षिण पूर्व रेल	बिहार
7.	गुमिया-पतरातू	72	32.76	पूर्व रेल	बिहार
8.	चांडिल-मुरी बरकाकाना	126	31.52	दक्षिण पूर्व रेल	बिहार पश्चिम बंगाल
9.	अंबाला-सहारनपुर (अंबाला-मुरादाबाद का भाग)	79	45.68	उत्तर रेल	हरियाणा उत्तर प्रदेश
10.	बोंडामुंडा-बिमलगढ़ बरसुआं और बिमलगढ़ रंगडा और बोकारोधागांव (बोकारो बरसुआं का भाग)	93	150.59	दक्षिण पूर्व रेल	बिहार उड़ीसा

1	2	3	4	5	6
11.	आंद्रा-बांकुणा- भेदवासोल (आंद्रा मिदनापुर का भाग)	60	43.25	दक्षिण पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
12.	कोट्टवलासा-आलमांदा (भुवनेश्वर कोट्टवलासा का भाग)	21	18.00	दक्षिण पूर्व रेल	उड़ीसा
13.	बंडेल-कटवा	105	41.56	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल

(ग) और (घ) (i) दोहरीकरण

नौवीं योजना में दोहरीकरण किए जाने वाले मार्गों की अभी तक पूरी पहचान नहीं हो पाई है। जिन खंडों को 1998-99 में पूरे किए जाने का लक्ष्य है, वे निम्नलिखित हैं :-

क्र.सं.	खंड का नाम	कि.मी.	प्रत्याशित लागत (करोड़ रु.में)	जोन	राज्य
1	2	3	4	5	6
1.	दिवा-वसई (भाग)	17	91.31	मध्य रेल	महाराष्ट्र
2.	हेतमपुर-घेर	7	42.16	मध्य रेल	मध्य प्रदेश
3.	सेवाग्राम-चितौडा भाग	4	4.55	मध्य रेल	महाराष्ट्र
4.	खाना-सैंथिया (चरण-1) (भाग) (खाना-झपटरदाल)	5.5	12.27	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
5.	झपटरदाल-गुकारा (भाग)	9.81	11.46	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
6.	गुसकारा-बोलपुर (भाग)	6.5	24.14	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
7.	पटना-पारसबाजार	7.5	7.00	पूर्व रेल	बिहार
8.	साहिबगंज-न्यूफरक्का मालदा(भाग)	15.8	62.35	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
9.	चंदनपुर-गुरुप (भाग)	6	23.82	पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
10.	देहरी-ऑन-सोन मुगलसराय (भाग)	30	248.00	पूर्व रेल	बिहार
11.	गाजियाबाद-हापुड (भाग)	7	37.68	उत्तर रेल	उत्तर प्रदेश
12.	किशनगंज-दलखोला (भाग)	17	43.73	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल
13.	कुट्टिपुरम-कालीकट मंगलौर (भाग)	21	552.30	दक्षिण रेल	केरल
14.	कोल्लम-तिरुवनंतपुरम (भाग)	10	95.77	दक्षिण रेल	केरल

1	2	3	4	5	6
15. मल्लूर-बंगारपेट		27	105.00	दक्षिण रेल	कर्नाटक
16. रजतगढ़-नेरगुंडी(भाग)		24	60.00	दक्षिण रेल	उड़ीसा
17. रघुनाथपुर-रहमा		29	53.36	दक्षिण पूर्व रेल	उड़ीसा
18. सरगबुंदिया-कोरबा (भाग)		10	27.59	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश
19. सरगबुंदिया-चंपा		18	39.74	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश
20. नलिया-चंपा		11	39.40	दक्षिण पूर्व रेल	मध्य प्रदेश
21. कोटा-गुर्ला चंबल ब्रिज	1		11.68	दक्षिण पूर्व रेल	राजस्थान

(ii) रेल विद्युतीकरण

नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जिन रेलवे मार्गों का विद्युतीकरण किया जाना है, जोनवार तथा उन पर संभावित खर्च का परियोजना-वार ब्यौरा इस प्रकार से है :-

क्र.सं.	खंड/परियोजना का नाम	मार्ग कि.मी.	नौवीं योजना में संभावित खर्च (करोड़ रु.में)	जोन	राज्य
1	जसीडीह-मुगलसराय (सीतारामपुर-मुगलसराय का भाग)	451	160.28	पूर्व रेल	उत्तर प्रदेश बिहार और पश्चिम बंगाल
2	रामगढ़हॉल्ट-लटिंडा तिरुलडीह (चांडिल-मुरी बरकाकाना का भाग)	82	32.99	दक्षिण पूर्व रेल	बिहार पश्चिम बंगाल
3	दनिया-गुमिया (गुमिया-पतरातू का भाग)	18	3.00	पूर्व रेल	बिहार
4	जगाधरी कारखाना सहारनपुर (अंबाला मुरादाबाद का भाग)	46	21.89	उत्तर रेल	हरियाणा उत्तर प्रदेश
5	बोकारो-बरसुआं और किरिबुरु पुरुलिया कोटशिला सहित	403	107.55	दक्षिण पूर्व रेल	बिहार उड़ीसा और पश्चिम बंगाल
6	खड़गपुर-भुवनेश्वर	540	293.66	दक्षिण पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल उड़ीसा
7	भुवनेश्वर-कोट्टवलासा	426	292.27	दक्षिण पूर्व रेल	उड़ीसा आन्ध्र प्रदेश

1	2	3	4	5	6
8.	सिंहावलम-कोट्टवलासा (विजयवाड़ा विशाखा-पत्तनम का भाग)	17	12.11	दक्षिण पूर्व रेल	आन्ध्र प्रदेश
9.	आद्रा-मिदनापुर	155	77.17	दक्षिण पूर्व रेल	पश्चिम बंगाल
10.	शोरुण्णूर-एर्णाकुलम (ईरोड-एर्णाकुलम का भाग)	107	56.16	दक्षिण रेल	तमिलनाडु केरल
11.	जलगांव-उधना	306	138.12	पश्चिम रेल	महाराष्ट्र गुजरात
12.	कुसुंदा-जमुनिया तांड	23	13.61	पूर्व रेल	बिहार
13.	अंबाला-कालका और सिरहन्द-नांगल डैम (दिल्ली-अंबाला-लुधियाना का भाग)	189	107.92	उत्तर रेल	हरियाणा पंजाब
14.	कानपुर-लखनऊ	74	49.38	उत्तर रेल	उत्तर प्रदेश
15.	लुधियाना-अमृतसर	136	97.79	उत्तर रेल	पंजाब

[अनुवाद]

सुरक्षा उपायों को सुदृढ़ करना

133. श्रीमती भावना बेनदेवराजभाई चिखलीया : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सुरक्षा उपायों को सुदृढ़ करने विशेषकर दिल्ली के अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर सुरक्षा उपायों को सुदृढ़ बनाने हेतु विमान सुरक्षा बल स्थापित करने का विचार कर रही है,

(ख) यदि हां, तो क्या ये उपाय अन्य अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों पर भी किए जाएंगे, और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (ग) कुछ हवाई अड्डों की सुरक्षा के लिए एक अनन्य सुरक्षा संगठन के गठन हेतु प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

माल भाड़ा शुल्कों में वृद्धि

134. प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा :
श्री चिन्ता मोहन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान रेल भाड़े में काफी वृद्धि की गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं।

(ग) क्या रेलवे द्वारा माल भाड़े में की गई अत्यधिक वृद्धि के कारण विगत कई वर्षों के दौरान देश में कुल माल परिवहन में रेलवे का अंश अत्यधिक कम हो गया है; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में क्या उपचारात्मक उपाय किए जा रहे हैं?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) और (ख) विगत तीन वर्षों के दौरान माल भाड़ा दरों में की गई सामान्य वृद्धि निम्नानुसार है:-

1995-96	1.4.1995 से 7%
1996-97	1.8.1996 से 10%
1997-98	1.4.1997 से 12%। 15.10.1997 से निम्नलिखित वस्तुओं का वर्गीकरण भी संशोधित किया गया था :-

कोयला, रासायनिक खाद डिवीजन 'ए', 'बी', 'सी', अनाज और दालें (डिवीजन 'ए' और 'बी') चीनी, तेल डिवीजन 'ई' (खाद्य), हाइड्रोजेनेटेड तेल, तेल, परिष्कृत वनस्पति डिवीजन 'बी', फल, ताजा अन्य और सब्जियां, अन्य, आलू, शकरकन्द और प्याज, यूरिया, जैविक खाद, अन्य, चारा (खली को छोड़कर), तिलहन, मिट्टी का तेल, अन्य, तरल पेट्रोलियम गैस और पशुधन।

उपर्युक्त प्रतिशत वृद्धि चीनी, नमक, उर्वरक, मिट्टी का तेल और तरल पेट्रोलियम गैस आदि जैसी कुछ अनिवार्य वस्तुओं के संबंध में लागू नहीं की गई थी।

साधन सामग्री की लागत में हुई वृद्धि को पूरा करने और रेल परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए आंतरिक संसाधन सृजित करने के लिए भी इन वर्षों के दौरान माल यातायात की टैरिफ दरों में समायोजन करना आवश्यक हो गया था।

(ग) और (घ) देश में कुल माल परिवहन में रेलवे के हिस्से का अनुमान योजना आयोग द्वारा लगाया जाता है। उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर यह पता चलता है कि रेल परिवहन में उत्तरोत्तर कमी आयी है जो कि 1951 के 89% से घटकर 1996 में लगभग 40% हो गया है। इस कमी का एक मुख्य कारण कुछ पण्यों के लिए माल भाड़े की ऊंची दरें होना है।

रेल की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए निम्नलिखित निवारक उपाय किए गए हैं:-

- लोहा एवं इस्पात, जिप्सम (ढेले और पाउडर), चूना पत्थर और डोलोमाइट के वर्गीकरण को कम करना
- लम्बी दूरी के यातायात को राहत प्रदान करने के लिए सीमेंट, कोयला तथा लोहा एवं इस्पात के टैपर में संशोधन
- वर्ष 1998-99 के लिए माल भाड़ा प्रभागों में कोई सामान्य वृद्धि करने का प्रस्ताव नहीं है।
- उचित मामलों में विशिष्ट वस्तुओं के लिए स्टेशन-से-स्टेशन तक कम दरें भी उद्घृत की जाती हैं।
- एक प्रमुख प्रयास के रूप में भारतीय कंटेनर निगम ने मल्टी-मोडल कंटेनरीकरण का मार्ग अपनाकर गाड़ी भार से कम-फुटकर यातायात को सड़क से रेल की ओर आकर्षित करने के लिए एक पृथक घरेलू संभाग बनाया है।

[अनुवाद]

भारत और सिंगापुर के बीच द्विपक्षीय विमानन समझौता

*135. प्रो०पी०जे० कुरियन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रक्षा मंत्री के चीन से खतरा संबंधी बयान से गत वर्ष सिंगापुर के साथ किये गये द्विपक्षीय विमानन समझौते को स्थगित करने अथवा इसकी समीक्षा करने संबंधी भारत का निर्णय प्रभावित हुआ है,

(ख) यदि हां, तो क्या एअर इंडिया ने हैदराबाद और सिंगापुर के बीच पहले ही नयी उड़ान शुरू कर दी है,

(ग) क्या सिंगापुर एअरलाइन्स ने भी नई दिल्ली के लिए अपनी विमान सेवाओं में वृद्धि की है और इसकी तिरुवनन्तपुरम और बंगलौर के लिए उड़ाने शुरू करने की योजना है,

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

(ड.) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) (क), से (ड) नवम्बर, 1996 में दोनों सरकारों के मध्य हुई द्विपक्षीय वार्ताओं के दौरान समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर होने के परिणामस्वरूप भारत और सिंगापुर दोनों के वाहक प्रति सप्ताह बी-747 क्षमता की दो अतिरिक्त इकाइयों के हकदार हो गए। इन हकदारियों का उपयोग करते हुए सिंगापुर एयरलाइन्स ने 1.1.98 से दिल्ली को अपनी सेवाएं 4 से बढ़ाकर 5 आवृत्ति प्रति सप्ताह कर दी है तथा एअर इंडिया ने 29.3.98 से हैदराबाद और सिंगापुर के बीच सप्ताह में दो बार की सेवा शुरू कर दी है। जुलाई, 1997 में हुई द्विपक्षीय वार्ताओं के अगले चरण में दोनों पक्षों की क्षमता हकदारी में ग्रीष्म-1998 से ग्रीष्म-2000 तक की तीन वर्ष की अवधि में चरणबद्ध तरीके से बी-747 की छह अतिरिक्त इकाइयों की वृद्धि करने पर सहमति हुई। उक्त वार्ताओं के दौरान दोनों प्रतिनिधिमंडलों द्वारा सहमत पैकेज के भाग के रूप में सिंगापुर एयरलाइन्स को तिरुवनन्तपुरम एक अतिरिक्त "प्वाइंट ऑफ कॉल" के रूप में मंजूर किया गया था। तथापि, अभी यह पैकेज सरकार को अनुमोदित करना है।

स्वच्छता कार्यक्रम

*136. श्री अनंत कुमार हेगड़े : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1994-95, 1995-96, 1996-97 और 1997-98 के दौरान राज्य-वार शहरी स्वच्छता कार्यक्रम के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई; और

(ख) इस कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्य-वार कितनी प्रगति हुई है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेटमलानी) : (क) सफाई राज्य का विषय है इसलिए सफाई कार्यक्रम बनाने और उसके निष्पादन की जिम्मेदारी राज्य सरकारों की है। राज्य सरकारों के प्रयासों को बढ़ावा देने के लिए एक केन्द्र प्रवर्तित योजना अर्थात् एकीकृत कम लागत की सफाई योजना भारत सरकार द्वारा आवास और नगर विकास निगम (हडको) के माध्यम से कार्यान्वित की जा रही है। एकीकृत कम लागत की सफाई योजना के तहत भारत सरकार शुष्क शौचालयों को जलवाही शौचालयों में परिवर्तित करने के लिए राज्य सरकार/राज्य सरकार द्वारा नामित कार्यान्वयन एजेंसियों को सहायता प्रदान करती है। आवास और नगर विकास निगम को जारी की गई आर्थिक सहायता की राशि का वर्षवार ब्यौरा निम्नलिखित अनुसार है:-

(करोड़ रुपये)		
क्रम सं०	वर्ष	जारी की गई राशि
1.	1994-95	25.80
2.	1995-96	27.70
3.	1996-97	13.80
4.	1997-98	26.80

इस कार्यक्रम के तहत कोई राज्यवार आबंटन नहीं किया गया है और मंजूर की जाने वाली राशि राज्य सरकारों से प्राप्त प्रस्तावों और पहले से मंजूरशुदा योजनाओं के कार्यान्वयन में राज्य सरकार के कार्य निष्पादन पर निर्भर करती है।

(ख) मार्च, 1998 तक 1195.13 करोड़ रुपये की अनुमानित परियोजना लागत वाली 814 योजनाएँ मंजूर की गई थी, जिसमें 413.71 करोड़ रुपये की आर्थिक सहायता भी शामिल है। 1. स्वीकृत योजनाओं संबंधी राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

31.3.98 में स्वीकृत योजनाओं संबंधी राज्यवार ब्यौरा

(करोड़ रुपये)					
क्रम सं०	राज्य	योजनाओं की सं०	परियोजना लागत	स्वीकृत आर्थिक सहायता	शामिल कस्बे
1	2	3	4	5	6
1.	आन्ध्र प्रदेश	76	111.75	29.65	76
2.	असम	27	39.08	12.85	27
3.	बिहार	9	26.07	11.07	42
4.	गोवा	1	22.43	0.0	1
5.	हरियाणा	85	47.31	20.34	78
6.	जम्मू और कश्मीर	9	19.35	8.27	30
7.	कर्नाटक	66	73.15	15.43	66
8.	केरल	2	6.69	1.59	15
9.	मध्य प्रदेश	32	22.56	9.52	112
10.	महाराष्ट्र	38	64.54	17.16	160
11.	मणिपुर	4	2.75	1.13	10
12.	मेघालय	3	2.54	0.67	3
13.	मिजोरम	1	0.50	0.03	1
14.	उड़ीसा	63	12.19	5.10	63
15.	पंजाब	78	147.35	56.54	75
16.	राजस्थान	149	132.56	50.63	130
17.	तमिलनाडु	87	79.69	18.44	89
18.	त्रिपुरा	1	7.78	2.35	12

1	2	3	4	5	6
19.	उत्तर प्रदेश	69	221.15	97.77	69
20.	पश्चिम बंगाल	13	154.17	54.82	112
21.	अंडमान और निको- बार द्वीप समूह	1	1.51	0.33	1
योग		814	1195.13	413.71	1172

सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना

137. श्री तथागत सत्यथी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेल सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने के संबंध में रेल इंडिया टेक्नीकल एण्ड इकॉनॉमिक सर्विसेज (राइट्स) ने अंतिम सिफारिश कब की थी;

(ख) राइट्स ने व्हील और एक्सल संयंत्र और रेल सवारी डिब्बा कारखाना किन-किन स्थानों पर स्थापित करने का सुझाव दिया था;

(ग) रेल सवारी डिब्बा कारखाना तथा व्हील और एक्सल संयंत्र की स्थापना किन-किन स्थानों पर की गई है;

(घ) क्या उड़ीसा में रेल सवारी डिब्बा कारखाना तथा व्हील और एक्सल संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : (क) रेल सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने के लिए राइट्स द्वारा अंतिम सिफारिश, अगस्त, 1985 में की गई थी।

(ख) (i) पहिया एवं धुरा संयंत्र स्थापित करने के संबंध में राइट्स द्वारा कोई सिफारिश नहीं की गई है।

(ii) राइट्स ने उत्तर प्रदेश राज्य के इज्जतनगर में मीटर लाइन की मौजूदा वर्कशाप का बदलाव करके सवारी डिब्बों का निर्माण करने के लिए रेल सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने की सिफारिश की थी।

(ग) रेल सवारी डिब्बा कारखाना 1988 में कपूरथला (पंजाब) में तथा पहिया एवं धुरा संयंत्र 1984 में बेंगलूरु (कर्नाटक) में स्थापित किए गए थे।

(घ) जी नहीं।

(ड.) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सामान का गुम होना

138. श्री जयसिंह जी चौहान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान रेल में बुक किया गया कितना सामान राज्य-वार/जोन-वार गायब पाया गया;

(ख) इसके क्या कारण हैं तथा इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं; और

(ग) भुगतान किए गए दावों की राज्य-वार राशि कितनी थी ?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) और (ग) भारतीय रेलों द्वारा चोरी तथा गुम होने के कारण क्षतिपूर्ति दावों के भुगतान का ब्यौरा राज्य-वार तथा मात्रा-वार के आधार पर नहीं रखा जाता है। विगत तीन वर्षों के लिए नुकसान तथा चोरी होने के कारण गुम परेषणों पर दावों के भुगतान की संख्या तथा क्षतिपूर्ति के रूप में भुगतान की गई धनराशि का जौन-वार ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

धनराशि लाख रूपयों में

रेलवे	अवधि	परेषणों के गुम/चोरी होने के कारण भुगतान किए गए दावों की संख्या	क्षतिपूर्ति के रूप में भुगतान की गई धनराशि
1	2	3	4
मध्य	1994-95	3960	136.02
	1995-96	5964	144.23
	1996-97	4733	100.56
पूर्व	1994-95	2660	145.91
	1995-96	3341	169.79
	1996-97	3914	215.27
उत्तर	1994-95	7114	476.94
	1995-96	6653	436.38
	1996-97	6695	376.78
पूर्वोत्तर	1994-95	4213	51.62
	1995-96	5419	53.72
	1996-97	4703	53.62
पूर्वोत्तर सीमा	1994-95	948	26.63
	1995-96	1454	47.10
	1996-97	1058	47.58
दक्षिण	1994-95	1133	143.18
	1995-96	1148	196.59
	1996-97	909	122.27
दक्षिण मध्य	1994-95	464	21.64
	1995-96	711	64.21
	1996-97	718	45.54
दक्षिण	1994-95	4016	51.81
	1995-96	4949	80.42
	1996-97	6038	135.76
पश्चिम	1994-95	3000	165.62
	1995-96	3507	126.50
	1996-97	3048	136.66
जोड़	1994-95	27508	1219.57
	1995-96	33146	1318.94
	1996-97	31816	1234.04

वर्ष 1997-98 के आंकड़े संकलित किए जा रहे हैं :-

(ख) बूक किए गए माल के गुम होने के मुख्य कारण हैं - अनुचित पैकिंग, मार्किंग, लेबलिंग, मार्ग में आपराधिक तरीके से छेड़छाड़, कर्मचारियों की लापरवाही, समान का क्षमता से अधिक लदान आदि।

वस्तुओं के गुम होने को रोकने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित निवारक उपाए किए गए हैं :-

- जहां तक संभव होता है, भेद्य खंडों से गुजरने वाली उन गाड़ियों का मार्ग रक्षण प्रदान किया जाता है जिनमें कीमती परेषण बोये जाते हैं।
- यादों तथा अन्य प्रभावित क्षेत्रों/खण्डों में बीट गश्त में तेजी लाना।
- लदे हुए मालडिब्बों तथा उनकी सील की हालत का जायजा लेने के लिए अन्तर्बदल स्थलों पर संयुक्त जांच।
- अपराधी एवं चोरी की वस्तुएं प्राप्त करने वालों को पकड़ने के लिए रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेल पुलिस एवं स्थानीय पुलिस के बीच विभिन्न स्तरों पर निकट समन्वय बनाना।
- चोरी तथा उठाईगीरी के स्थानों तथा उनके कारणों का पता लगाने के लिए यातायात के विशिष्ट रूखों का विशेष अध्ययन एवं की गई तत्संबंधी अनुवर्ती कार्रवाई।
- पैकेजों पर लेबलिंग एवं सही पता लिखना, उचित मार्किंग करना ताकि वे इधर-उधर भटक न जाएं।
- वस्तुओं के लदान के लिए वाणिज्यिक रूप से उपयुक्त माल डिब्बों का चयन करना।
- ट्रंक मार्गों पर विस्तृत युक्तिसंगत लदान कार्यक्रम शुरू करना।
- चीनी, अनाज एवं दालें तथा तिलहन इत्यादि के परेषणों से लदे मालडिब्बों के फलैप दरवाजों की रक्षा के लिए डनेज की व्यवस्था करने पर जोर देना।
- मौजूदा वर्तमान अनुदेशों के अनुसार मालडिब्बों में चोरी को रोकने के लिए कीमती सामान ले जाने वाले माल डिब्बों पर ताला एवं रिबट लगाना।

[अनुवाद]

हवाई अड्डों का निजीकरण

*139. श्री आर० साम्बासिवाराव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागर विमानन नीति के अंतर्गत सरकार द्वारा अंतर राष्ट्रीय केन्द्रों के रूप में ग्यारह हवाई अड्डे विकसित किए जाने थे,

(ख) यदि हां, तो इन सभी हवाई अड्डों को विकसित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं,

(ग) क्या दिल्ली, अहमदाबाद और हैदराबाद हवाई अड्डों को विकसित करने और भावी योजना के लिए माडल के रूप में पहले चरण में उनका निजीकरण करने का विचार है,

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं,

नागर विमानन मंत्री : (श्री अनंत कुमार) (क) एयरपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर संबंधी नीति में माना गया है कि उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के संबंध में दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता, चेन्नै और तिरुवनंतपुरम्

के मौजूदा 5 अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तनों को अंतरराष्ट्रीय कहा जा सकता है। सुविधाओं को वांछित स्तर तक उन्नत कर दिए जाने पर बंगलोर, हैदराबाद, अहमदाबाद, अमृतसर और गुवाहाटी भी इस सूची में शामिल किए जा सकते हैं।

(ख) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 100 करोड़ रु० की अनुमानित लागत से हैदराबाद हवाई अड्डे को स्तरोन्नयन/आधुनिकीकृत किया है और अहमदाबाद हवाई अड्डे को 50 करोड़ रु० की अनुमानित लागत से विकसित किया जा रहा है। गुवाहाटी हवाई अड्डे को 40 करोड़ रु० की अनुमानित लागत से विकसित किया जा रहा है। निजी भागीदार के द्वारा बंगलोर में अंतरराष्ट्रीय स्तर के एक नये हवाई अड्डे की स्थापना का भी प्रस्ताव है।

(ग) से (ङ) हवाई अड्डों के विकास हेतु निजी निवेश को अनुमति दिए जाने की वांछनीयता पर प्रारंभिक अध्ययन किए गए हैं। इन विमानपत्तनों के विकास का निधि पोषण करने के लिए इस क्षेत्र में निजी निवेश के (विदेशी सहित) समावेश की व्यवहार्यता के साथ-साथ विदेशी सहायता, विदेशी वाणिज्यिक श्रृण पब्लिक इश्यू इत्यादि जैसे अतिरिक्त निधि स्रोतों का और अधिक सहारा लेने की व्यवहार्यता की जांच की जा रही है।

कोंकण रेलवे को हुआ घाटा :

*140. श्री चेंगारा सुरेन्द्रन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोंकण रेलवे को भारी घाटा हो रहा है;

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

(ग) इस घाटे को कम करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) कोंकण रेल को, 26 जनवरी, 1998 को सीधे यातायात हेतु खोला गया है और इस रेल को कार्य करते हुए अभी मुश्किल से चार महीने ही हुए हैं। इस पर 6 एक्सप्रेस तथा पैसेंजर गाड़ियाँ पहले ही चल रही हैं। बहरहाल, इसकी क्षमता के अनुरूप इस पर यातायात का विकास अभी प्रारंभिक अवस्था में है। यह स्वाभाविक है कि आरंभ के एक या दो वर्षों में, जब तक कि इस पर पूरा यातायात विकसित नहीं हो जाता, हानि की होगी। इसे नकदी प्रवाह की गणना में ले लिया गया है। बहरहाल, इस हानि को बड़ा घाटा नहीं कहा जा सकता किंतु यह एक ऐसा घाटा है जिसे नियंत्रित किया जा सकता है।

(ख) मौजूदा घाटे का मुख्य कारण, इस लाइन पर अपेक्षित स्तर पर यातायात न होना तथा परिणामस्वरूप आमदनी में कमी होना है। बहरहाल, चालू वित्त वर्ष के अभी 10 माह शेष हैं। अतः इस शेष अवधि के दौरान होने वाले यातायात के आधार पर पूरे वर्ष का परिणाम निर्भर करेगा। यह अनुमान है कि यदि इस वर्ष 380 करोड़ रुपये की आमदनी होती है तो इससे सामान्य परिचालन खर्चों एवं उधार ली गई निधि पर व्याज को चुकाना संभव होगा।

(ग) घाटे को कम करने के लिए विभिन्न उपाए किये जाने का प्रस्ताव है। जैसे ही लाइन चालू की गई, निम्नलिखित एक्सप्रेस गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन करने की कार्रवाई की गई :-

26.1.98 मुंबई-मडगांव एक्सप्रेस (गाड़ी का चालन क्षेत्र बढ़ाया गया)

21.3.98 नेत्रवती एक्सप्रेस

1.4.98 निजामुद्दीन-त्रिवेन्द्रम राजधानी एक्सप्रेस

1.6.98 कुर्ला-मंगलोर एक्सप्रेस (नई गाड़ी)

इसके अलावा, शीघ्र ही निम्नलिखित गाड़ियों को मार्ग परिवर्तित किया जाएगा :-

1. 2617/2618 निजामुद्दीन-मंगलोर मंगला एक्सप्रेस

2. केरल की ओर जाने वाली गुजरात क्षेत्र की गाड़ियां :-

i 6333/6334 त्रिवेन्द्रम-राजकोट एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

ii 6337/6338 कोचीन-राजकोट एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

iii 6335/6336 नगरकोइल-गाँधीधाम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

इन गाड़ियों को मार्ग परिवर्तन करने के लिए शीघ्रता से कार्रवाई की जा रही है क्योंकि प्रत्येक मार्ग परिवर्तित गाड़ी से कोंकण रेल के राजस्व में प्रतिदिन 6 से 7 लाख रुपए की वृद्धि होगी।

इसके अलावा, कोंकण रेल पर सीमेंट, उर्वरक, लोहा अयस्क एवं इस्पात उत्पादों के प्रवाह की पहचान करके माल यातायात में सुधार करने के लिए एक नीति तैयार की जा रही है जिससे कि घाटे में कमी लाई जा सके।

[हिन्दी]

विमान सेवाओं से जुड़े धार्मिक और पर्यटक स्थल

*141. श्री चिन्मयानन्द स्वामी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश में विमान सेवा से जोड़े गये धार्मिक तथा पर्यटक स्थलों के नामों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार अन्य धार्मिक एवं पर्यटक स्थलों को विमानसेवाओं से जोड़ने का है; और

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

नागर विमानन मंत्री : (श्री अनंत कुमार) (क) विगत 3 वर्षों के दौरान इंडियन एयरलाइंस और एलायंस एयर ने निम्नलिखित नए तीर्थस्थलों तथा पर्यटक स्थलों को जोड़ा है :-

स्टेशन का नाम	राज्य/संघ शासित क्षेत्र
1. तिरुपति	- आन्ध्र प्रदेश
2. पुत्तापार्थी	- आन्ध्र प्रदेश
3. जैसलमेर	- राजस्थान
4. अगाती	- लक्ष्यद्वीप का संघशासित क्षेत्र

(ख) और (ग) विमान मार्ग से पहले से ही जुड़े हुए बहुत से स्टेशन पर्यटन तथा धार्मिक अभिरूचि रखने वालों के लिए गेटवे तथा महत्वपूर्ण गन्तव्य स्थल हैं। विमानकंपनियों के प्रचालकों को अपने नेटवर्क में व्यवहार्यता के अध्यधीन नए स्टेशनों को जोड़ने के लिए प्रोत्साहित किया जा रहा है।

[अनुवाद]

रक्षा कर्मियों के वेतन ढांचे में विसंगतियां

1267. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को रक्षा-कर्मियों के वेतन ढांचे में विद्यमान विसंगतियों की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो इन्हें दूर करने के लिये उठाये गये/उठाये जाने वाले कदम क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) और (ख) जी, हां। सरकार ने पाँचवे वेतन आयोग की संस्तुति के परिणामस्वरूप सेना कर्मियों के संशोधन वेतन तथा भत्तों के कार्यान्वयन से उत्पन्न विसंगतियों की जाँच करने के लिए अजीत कुमार समिति नियुक्त की थी। समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। समिति की सिफारिशों इस समय सरकार के विचाराधीन हैं।

[हिन्दी]

वृद्धावस्था पेंशन योजना

1268. श्री मोती लाल बोरा : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में वृद्धावस्था पेंशन योजना लागू कर दी गई है;

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

(ग) क्या यह योजना पूरी तरह से केन्द्र सरकार द्वारा वित्तपोषित है; और

(घ) यदि हां, तो यह सहायता मध्य प्रदेश में कब तक उपलब्ध करा दी जाएगी?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री : (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) से (घ) राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना, राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम के तीन घटकों में से एक घटक है जिसके अंतर्गत 65 वर्ष या उससे अधिक की आयु वाले आश्रित व्यक्तियों को 75 रुपये प्रति माह की दर से सहायता दी जाती है। यह केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना है और इसके अंतर्गत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को शत-प्रतिशत केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई जाती है।

मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना 15 अगस्त, 1995 से लागू है। योजना के प्रारंभ होने से लेकर अब तक मध्य प्रदेश सरकार द्वारा सूचित निधियों के आबंटन/रिलीज, खर्च और लाभार्थियों की संख्या निम्नलिखित विवरण में दी जाती है :

(रुपए लाख में)

वर्ष	मध्य प्रदेश सरकार द्वारा दी गई सूचना			
	आबंटन	रिलीज	खर्च	लाभार्थियों की संख्या
1995-96	2736.86	2736.86	563.70	207219
1996-97	4584.57	3606.73	3580.39	515201
1997-98	4584.53	4870.56	4596.37*	670256*

* अनंतिम

[अनुवाद]

मैत्री आवास योजना

1269. श्री टी. गोविन्दन : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में एक लाख मकानों के निर्माण के लिए " मैत्री आवास योजना" की ई डब्ल्यू एस श्रेणी के लिए ऋण देने का हुडको का प्रस्ताव है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) और (ख) जी हां। हुडको ने केरल सरकार द्वारा नवम्बर, 1996 से चलाई जा रही मैत्री आवास स्कीम के अंतर्गत 52 स्कीमों के क्रियान्वयन के लिए 155.61 करोड़ रुपये को ऋण मंजूर किया है। स्कीम में आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों (ई डब्ल्यू एस) तथा कम आय वर्ग (एल आई जी) के लिए 1 लाख मकान उपलब्ध कराने की परिकल्पना की गई है। हुडको द्वारा मंजूर की गई स्कीमों के ब्यौरे निम्नानुसार है:-

	आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग	कम आय वर्ग	योग
स्कीमों की संख्या	27	25	52
मंजूर किया गया ऋण (करोड़ रु०)	80.80	74.81	(55.61)
आवास यूनिटें	425.25	39375	81900

मंजूर शुदा स्कीमों के अलावा, हुडको को राज्य सरकार से 31 स्कीमों, जिनमें 48,825 आवास यूनिटों के निर्माण के लिए 92.76 करोड़ रुपये का ऋण सहायता मांगी गई है, इन स्कीमों पर 1998-99 में मंजूरी के लिए हुडको द्वारा कार्रवाही की जा रही है।

[हिन्दी]

दिल्ली के लिए नई आवास नीति

1270. श्री दत्ता मेघे : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली के लिए नई आवास नीति बनाने का निर्णय लिया है;

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

(ग) इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेठमलानी) : (क) से (ग) : शासन के लिए राष्ट्रीय एजेन्डा में संकल्पित एक नई आवास नीति तैयार की जा रही है इसे अन्तिम रूप दिये जाने पर यह नीति दिल्ली पर भी लागू होगी, एजेन्डा में, प्रत्येक वर्ष देश में शहरी क्षेत्रों में 7 लाख मकानों का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। राष्ट्रीय एजेन्डा के कार्यान्वयन की प्रक्रियाओं तथा रिहायशी मकानों के निर्माण के लिए राज्य-वार लक्ष्य, राज्य सरकारों/केन्द्र शासित क्षेत्रों से परामर्श करके निर्धारित किए जाएंगे।

[अनुवाद]

छोटे और मझोले शहरों की विकास योजना

1271. श्री गिरिधर गमांग : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा राज्य में छोटे और मझोले शहरों की विकास योजना के अंतर्गत सर्वांगीण विकास के लिए अब तक शामिल की गई अधिसूचित क्षेत्र समितियों और नगरपालिकाओं के नाम क्या हैं और उन्हे कितनी-कितनी

धनराशि दी गई;

(ख) आई.डी.एस.एम.टी. योजना के अंतर्गत शामिल करने हेतु हाल ही में प्रस्तावित और स्वीकृत नये शहरों के नाम क्या हैं; और

(ग) उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों में छोटे और मझोले शहरों की विकास योजना के अंतर्गत अब तक शामिल और शामिल किए जाने वाले छोटे और मझोले शहरों के नाम क्या हैं?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय):

(क) से (ग) केन्द्र प्रवर्तित छोटे और मझोले कस्बों की विकास योजना वर्ष 1979-80 से उड़ीसा सहित सभी राज्यों में लागू है। इस योजना में आरंभ से अब तक उड़ीसा के 41 शहर शामिल हो चुके हैं और कस्बा-वार 1171.70 लाख रुपये की केन्द्रीय सहायता संलग्न विवरण के अनुसार जारी की गई है।

वर्ष 1997-98 में उड़ीसा सरकार से तीन प्राथमिकता शहरों अर्थात् पट्टामुन्डाई, आनंदपुर और सोरो के परियोजना प्रस्ताव मिले। सभी तीनों प्रस्ताव राज्य स्तरीय अनुमोदन समिति से उनकी 19.1.98 की बैठक में अनुमोदित थे।

छोटे व मझोले कस्बों की विकास योजना के दिशानिर्देशों के अनुसार इस योजना में ऐसे मझोले कस्बे ही शामिल होने व धन पाने के पात्र हैं, जिनके आर्थिक विकास और रोजगार के क्षेत्रीय केन्द्रों के रूप में विकसित होने की क्षमता है और अनुसूचित क्षेत्रों के कस्बों को स्कीम में शामिल करने का दिशानिर्देशों में कोई विशेष प्रावधान नहीं है।

विवरण

उड़ीसा के शहरों की सूची, जो आई.डी.एस.एम.टी योजना के तहत शामिल है और जिनके लिए केन्द्रीय सहायता जारी कर दी गई है।

(वर्ष 1979-80 से आज तक)

(लाख रुपये)

क्रम सं०	शहर का नाम	जारी की गई केन्द्रीय सहायता
1.	पुरी	40.00
2.	सम्बलपुर	37.50
3.	बालेश्वर	40.00
4.	राउरकेला	40.00
5.	जयपुर	40.00
6.	धनकनाल	40.00
7.	कओन्झर	54.50
8.	बारीपोडा	46.00
9.	बलंगीर	46.00
10.	पारदीप	36.00
11.	कोरापट	40.00
12.	फूलवनी	29.75
13.	भवानी पटना	46.02

क्रम सं०	शहर का नाम	जारी की गई केन्द्रीय सहायता
14.	केन्द्रपाडा	40.00
15.	अंगुल	25.00
16.	जंजपुर रोड	25.00
17.	बारगढ़	25.00
18.	रायगढ़	15.00
19.	गोपालपुर	40.00
20.	भदरक	20.00
21.	सुन्दरगढ़	20.00
22.	जगतसिंह पुर	20.00
23.	जजपुर	20.00
24.	बसुदेवपुर	25.00
25.	अर्थगढ़	10.00
26.	झरसगंदा	35.00
27.	दिर्गापहन्डी	12.00
28.	भंनजननगर	7.00
29.	टीटीलागढ़	24.00
30.	उमरकोट	12.00
31.	चौदवर	16.00
32.	तारभा	24.00
33.	छत्तरपुर	15.00
34.	परलखम्बुन्डी	36.00
35.	कामकशयनगर	9.00
36.	नबारंगपुर	15.00
37.	बहणापुर	52.00
38.	कोनार्क	16.00
39.	पुरी	45.00
40.	नीलगिरी	16.00
41.	अथमलिक	16.00
कुल :		1170.77

[हिन्दी]

पंचायती राज प्रणाली में महिलाओं का आरक्षण

1272. श्री रामदास आठवले : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार इस बात से अवगत है कि अनेक राज्यों में पंचायती राज प्रणाली के अंतर्गत महिलाओं को 33 प्रतिशत आरक्षण नहीं दिया जा रहा है;

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

(ग) क्या सरकार का तत्संबंधी भिन्न-भिन्न समस्याओं का अध्ययन करने का विचार है ; और

(घ) यदि हां तो पंचायती राज प्रणाली में महिलाओं की रचनात्मक भागीदारी को सुनिश्चित करने के लिए अन्य क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) (क) से (घ) उन सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा महिलाओं के लिए 33% आरक्षण के प्रावधान का अनुपालन किया जा रहा है जहां चुनाव कराए गए हैं। तथापि राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों प्रशासनों को ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय द्वारा महिला सरपंचों को उनके विरुद्ध अविश्वास प्रस्ताव पारित करके हटाने की संभावना के प्रति सतर्क रहने की सलाह दी गई है।

उत्तर प्रदेश के लिए मल-व्ययन योजनाएँ

1273. श्रीमती कमल रानी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्य सरकारों ने नगरीय/उपनगरीय क्षेत्रों के मल-व्ययन प्रणाली में सुधार हेतु स्वीकृति देने और वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने हेतु कुछ योजनाएँ केन्द्र सरकार को प्रेषित की हैं ;

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

(ग) उत्तर प्रदेश के किन-किन शहरों/उपनगरीय क्षेत्रों में ये योजनाएँ आरम्भ की गई हैं ; और

(घ) कब तक इन योजनाओं को स्वीकृति मिलने की संभावना है और इनके निस्तारण में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) चूक सफाई राज्य का विषय है , इसलिए सफाई कार्यक्रमों के लिए योजना बनाना और उसका निष्पादन करना राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। केन्द्रीय योजना के तहत शहरी/उप-शहरी क्षेत्रों में सीवरेज प्रणाली के सुधार के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए कोई केन्द्र प्रवर्तित स्कीम नहीं है। तथापि, उपलब्ध सूचना के अनुसार आवास और शहरी विकास निगम (हडको) ने देश में 502.07 करोड़ रुपये की अनुमानित परियोजना लागत वाली 43 सीवरेज स्कीमें स्वीकृत की हैं जिनमें 283.89 करोड़ रुपये की ऋण, सहायता शामिल है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता ।

[अनुवाद]

बिहार में कमला नदी पर रेल एवं सड़क पुल

1274. श्री सुरेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में सकरी और झंझारपुर के बीच कमला नदी पर सड़क एवं रेल पुल सड़क प्रयोक्ताओं के लिये खतरनाक है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सड़क एवं रेल पुल को चौड़ा करने अथवा वहां रेल पुल से स्वतंत्र एक अलग सड़क बनाने का प्रस्ताव है ;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) से (घ) 1973 में झंझारपुर और लोखा बाजार के बीच रेलवे लाइन के निर्माण के दौरान अपने उपयोग के लिए रेलवे द्वारा मुहैया कराया गया यह अस्थायी पुल था लेकिन 1977 में कार्य पूरा होने पर बिहार सरकार के अनुरोध पर इसे नष्ट नहीं किया जा सका। कई अनुरोधों के बाद भी राज्य सरकारों ने अभी तक सड़क पुल की अलग व्यवस्था नहीं की है। इसकी जिम्मेदारी पूर्ण रूप से राज्य सरकार की है। रेलवे मौजूदा डेकिंग को हटाना चाहती है लेकिन न तो जनता और न ही राज्य सरकार ऐसा करने की अनुमति दे रही हैं।

कोचीन हवाई अड्डे से एयरबस की उड़ान

1275. श्री वी०एम० सुधीरन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कोचीन हवाई अड्डे से एयर बस की उड़ान से संबंधित सभी पहलुओं पर गौर करने के लिए एक समिति गठित की है ;

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

(ग) क्या समिति ने किसी निश्चित निष्कर्ष सहित अपनी रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत की है ; और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (घ) एक समिति का गठन यह निर्धारण करने के लिए किया गया था कि क्या कोचीन हवाई अड्डा के लिए एयरबस ए-320 के प्रचालन सुरक्षित रूप से किए जा सकते हैं। इस समिति में इंडियन एयरलाइंस डीजी सीए, सीटीई, हैदराबाद तथा भा०वि०प्रा० के प्रतिनिधियों को शामिल किया गया था। समिति इस निष्कर्ष पर पहुंची है कि धावन पथ की सीमित लंबाई, एकदिशीय प्रचालन तथा मौसम संबंधी परिस्थितियों के दृष्टिगत, कोचीन के लिए एयरबस ए-320 को प्रचालन करने की अनुमति दी जा सकती है बशर्ते कि कतिपय शर्तों को पूरा कर दिया जाए। इस मामले को तदनुसार, इंडियन एयरलाइंस भा० वि० प्रा० नौ सेना प्राधिकारियों तथा केरल सरकार के साथ उठायी गया है।

कृषि सामग्री का विपणन

1276. श्री संदीपान थोरात : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में कृषि मर्दों के विपणन नेटवर्क को सुदृढ़ बनाने, उसका उन्नयन करने और विस्तार करने के लिए कोई नई पहल की है ;

(ख) यदि हां, तो राज्यों में विशेषकर महाराष्ट्र में कृषि विपणन नेटवर्क को वर्तमान स्थिति को ब्यौरा क्या है और अद्यतन समीक्षा के अनुसार नेटवर्क का उन्नयन/विस्तार करने के लिए कितने समर्थन की आवश्यकता है ; और

(ग) कृषि विपणन संबंधी विशेषज्ञ पैनल की सिफारिशों पर की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) और (ख) कृषि विपणन नेटवर्क को सुदृढ़ बनाना, उसका

उन्नयन करना तथा विस्तार करना निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। कृषि विपणन के विकास के लिए नीति और विभिन्न कार्यक्रम विपणन एवं निरीक्षण निदेशालय द्वारा बनाए जाते हैं जो ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय का सम्बद्ध कार्यालय है। तथापि, वर्तमान में, देश में 21 राज्य कृषि विपणन बोर्ड तथा 7169 थोक बाजार हैं और कृषि विपणन नेटवर्क में भारतीय खाद्य निगम, भारतीय कपास निगम, भारतीय जूट निगम तथा राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम शामिल हैं। इसके अलावा, रबड़ बोर्ड, काफी बोर्ड, तम्बाकू बोर्ड, चाय बोर्ड, मसाला बोर्ड आदि जैसे अलग बोर्ड रबड़, काफी चाय मसाले, तम्बाकू, नारियल, तिलहन, वनस्पति तेल आदि जैसी वस्तुओं के विपणन कार्य करने के लिए पहले से ही कार्य कर रहे हैं।

महाराष्ट्र राज्य में 840 थोक बाजार हैं तथा इन बाजारों की संलचनात्मक गतिविधियां महाराष्ट्र राज्य कृषि विपणन बोर्ड द्वारा नियंत्रित और सुव्यवस्थित की जाती हैं।

(ग) कृषि उत्पाद विपणन समितियों को सुदृढ़ बनाने और विस्तार करने के लिए मार्च 1992 में सरकार द्वारा गठित श्री शंकरलाल गुरू की अध्यक्षता वाली कृषि विपणन संबंधी उच्चाधिकार प्राप्त समिति की अधिकतर सिफारिशें पहले ही मान ली गई हैं और राज्य सरकारों/संघ राज्य प्रशासनों को कार्यान्वयन के लिए भेज दी गई हैं।

नई रेलगाड़ियों का शुरु किया जाना

1277. श्री के०पी० नायडू : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : अप्रैल, 1998 के अंतिम सप्ताह से चलाई गई नई रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है तथा उनकी समय सारणी क्या-क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : अप्रैल, 1998 के अंतिम सप्ताह के बाद भारतीय रेलों पर 7 जोड़ी गाड़िया चलाई गई हैं यथा :-

1.	2619/2620	कुर्ला-मंगलौर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
2.	3147/3148	सियालदह-न्यू कूच बिहार उत्तर बंगा एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
3.	245/232	सोलापुर-बीजापुर पैसेंजर
4.	231/246	होटगी-बीजापुर पैसेंजर
5.	861/862	मैसूर-आरसीकेरे पैसेंजर
6.	864/865	मैसूर-आरसीकेरे पैसेंजर
7.	863/864	आरसीकेरे-सकलेश्वर पैसेंजर

इन गाड़ियों की अनुसूची इस प्रकार है :-

1.	2619 एक्सप्रेस	2620 एक्सप्रेस
	1515 बजे प्रस्थान कुर्ला	आगमन 1250 बजे
	0730 बजे आगमन मंगलौर	प्रस्थान 2100 बजे
2.	3147 एक्सप्रेस	3148 एक्सप्रेस
	2115 प्रस्थान सियालदह	आगमन 0645 बजे
	1300 आगमन न्यू कोचबिहार	प्रस्थान 1515 बजे

3.	246	232	स्टेशन	245	-	231	
-		1530	प्रस्थान सोलापुर	आगमन	15.00	-	
-		1550	आगमन होटगी	प्रस्थान	14.40	-	
08.00		1555	प्रस्थान	आगमन	1435	2235	
11.00		1850	आगमन बीजापुर	प्रस्थान	1140	1935	
4.	865	863	861	स्टेशन	862	864	866
-		14.50	-	प्रस्थान सकलेश्वर	आ.-	14.30	-
-		17.00	-	आगमन आरसीकेरे	प्र.-	12.20	-
0500		-	1720	प्रस्थान आगमन	1200	-	2200
0900		-	2120	बागमन मैसूर	0800	-	1800
				प्रस्थान			

[हिन्दी]

रेल कर्मचारियों के विरुद्ध शिकायतें

1278. श्री अशोक अर्गल :

श्री जयसिंहजी चौहान :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को रेलगाड़ी में स्कूटरों/मोटरसाइकलों का लदान करने और नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर सामान की बुकिंग करने में कुलियों और दलालों के साथ मिलीभगत से बड़ी मात्रा में घूस लेने के बारे में रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कोई शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में भ्रष्टाचार में लिप्त कर्मचारियों को दंडित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

"बाल्को" द्वारा सामान की खरीद

1279. डा० महन्त चरण दास: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत एल्यूमिनियम लिमिटेड कंपनी (बाल्को) का मुख्यालय दिल्ली में है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान बाल्को, कोरबा, द्वारा खरीदे गये सामान का मूल्य क्या है; और

(ग) उपर्युक्त अवधि में बाल्को की सहायक कंपनियों से खरीदे गये सामान का वर्ष-वार मूल्य क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) जी, हां।

(ख) भारत एल्यूमिनियम कंपनी लिमिटेड (बाल्को) द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान खरीदे गए सामान का मूल्य निम्नवत् है :-

(लाख रु० में)

1995-96	21187
1996-97	24806
1997-98	27763

(ग) बाल्कों की कोई सहायक कंपनी नहीं है। तथापि बाल्कों की अनुषंगी इकाइयों से पिछले तीन वर्षों के दौरान खरीदे गए सामान का वर्षवार मूल्य निम्नवत् है :-

(लाख रु० में)

1995-96	373
1996-97	440
1997-98	456

[अनुवाद]

सरकारी आवासों की मरम्मत

1280. श्री जंग बहादुर सिंह पटेल : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली में सरकारी क्वार्टरों को भारी पैमाने पर मरम्मत पर केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा भारी धन-राशि खर्च की जा रही है;

(ख) क्या दिल्ली में आवास 30-40 वर्ष से अधिक पुराने नहीं हैं;

(ग) यदि हां, तो उनमें भारी पैमाने पर मरम्मत करने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या मंत्रालय के सतर्कता विभाग का सरकारी क्वार्टर के निर्माण में घटिया सामग्री के उपयोग के बारे में जांच करवाने का विचार है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय):

(क) जी, नहीं, दिल्ली में सरकारी आवासों की मरम्मत करने हेतु खर्च की गई राशि, आवासों को रहने योग्य स्थिति में रखने के लिए, स्वीकृत, मानदण्ड और मानक के अनुसार है।

(ख) दिल्ली में बड़ी संख्या में सरकारी आवास 30-40 वर्षों से अधिक पुराने हैं।

(ग) उपर्युक्त (क) और (ख) के उत्तर को देखते हुए, इस पर कोई टिप्पणी नहीं की जाती है।

(घ) सरकारी आवासों के निर्माण में घटिया सामग्री प्रयोग में नहीं लाई गई है, इसलिए जांच करने का कोई प्रश्न नहीं उठता। विशेष शिकायतों के मामले में जांच के आदेश दिए गए हैं।

(ङ.) उपर्युक्त (घ) के उत्तर को देखते हुए, इस पर टिप्पणी नहीं की जाती है।

[हिन्दी]

अंडर/ओवर ब्रिज का निर्माण

1281. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीहोर रेलवे स्टेशन (पश्चिम रेलवे) के पास क्रासिंग को भारी रेल यातायात के कारण एक लम्बे समय तक बंद करना पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो क्या उपर्युक्त स्थान पर ओवर/अंडर ब्रिज का निर्माण करने की कोई संभावना है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) समपार सं० 101 के बदले ऊपरी सड़क पुल की व्यवस्था पर विचार किया जा सकता है।

(ग) यदि राज्य सरकार अपने हिस्से की लागत वहन की विधिवत रूप से सहमति तथा समपार को बंद करने की वचनबद्धता देते हुए इस आशय का प्रस्ताव प्रायोजित करे तो लागत में भागीदारी के आधार पर ऊपरी सड़क पुल पर विचार किया जा सकता है।

[अनुवाद]

इस्पात संयंत्रों में उत्पादन

1282. श्री सुनील खां : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिश्रधातु इस्पात संयंत्र में उत्पादन में जानबूझकर कमी की गयी है,

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

(ग) लागत, गुणवत्ता, मात्रा आदि सभी दृष्टिकोणों से पूर्ण क्षमता के साथ संयंत्र को चलाने के लिये क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) मिश्र इस्पात संयंत्र की निर्धारित उत्पादन क्षमता 1,83,000 टन है। तथापि, 1998-99 के दौरान विक्रेय सामग्री की 63,000 टन की माल-सूची के कारण और मंदीयुक्त बाजार के कारण ऑर्डरों के समर्थन के अभाव में इसकी 1,45,000 टन उत्पादन करने की योजना है।

उद्यमशील और ग्राहकोन्मुखी विपणन के जरिए बिक्री में वृद्धि करने तथा उत्पादन और अन्य तकनीकी आर्थिक प्राचलों में सुधार करके लागत में कमी करने पर बल दिया जा रहा है।

गुप हाउसिंग सोसायटी में अनधिकृत निर्माण

1283. श्री अजय चक्रवर्ती : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान दिल्ली की गुप हाउसिंग सोसायटियों में काफी बड़ी संख्या में अनधिकृत निर्माण हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण/दिल्ली नगर निगम/गुप हाउसिंग सोसायटी के रजिस्ट्रार को उक्त अवधि के दौरान हुए अनधिकृत निर्माण संबंधी शिकायतें बहुत बड़ी संख्या में प्राप्त हुई थी;

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

(घ) अनधिकृत निर्माण को कब तक हटा दिए जाने की संभावना है?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय):

(क) जी हां,।

(ख) और (ग) जी, हां दिल्ली विकास, प्राधिकरण ने बताया है कि अधिकतर अवैध निर्माण अलग-अलग किस्म, यथा-बाल्कनी विस्तार, छतों पर कमरा निर्माण, भूतल पर खम्भेदार मेहरावों को कमरे में बदलना, भूतल फ्लैट के चारों ओर चहारदीवारी बनाना, कमरे के आकार में परिवर्तन के हैं, जो बिना अनुमानित किये गये हैं।

(घ) अनधिकृत निर्माण लगातार होता रहता है। अतः आदेश जारी करने के बाद समय-समय पर स्थानीय पुलिस की मदद से ऐसे अवैध निर्माण को सील करने-तोड़ने की कार्रवाई की जाती है।

रोजगार के अवसरों के लिए आवंटन

1284. श्री चमन लाल गुप्त : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश में अकुशल और व्यवसायी शहरी युवाओं के लिए रोजगार के अवसर सृजन करने और उनमें वृद्धि करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा वर्ष-वार और राज्य-वार कितना आवंटन किया गया;

(ख) इस संबंध में क्या उपलब्धि रही; और

(ग) चालू पंचवर्षीय योजनावधि के लिए क्या प्रावधान किए गए हैं?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेटमलानी) : (क) 1.12.97 तक केन्द्र सरकार, प्रधान मंत्री का एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम (1995 से) तथा नेहरू रोजगार योजना (1989 से) कार्यान्वित कर रही थी। इन दोनों स्कीमों के स्थान पर स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना नामक एक नयी स्कीम 1.12.97 से शुरू की गई। नेहरू रोजगार योजना, प्रधान मंत्री का एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम तथा स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना के लिए गत तीन वर्षों के दौरान किये गये नियतन का संलग्न विवरण-1 में दिया गया है।

(ख) नेहरू रोजगार योजना तथा प्रधान मंत्री के एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत उपलब्धियों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-11 में दिया गया है। स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना प्रारम्भिक अवस्था में है; इसलिए किसी उपलब्धि की रिपोर्ट देना अभी संभव नहीं है।

(ग) चूंकि स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना 1.12.97 को शुरू की गई है, इसलिए चालू पंचवर्षीय योजना अवधि के लिए प्रावधान नहीं किया। तथापि, योजना आयोग द्वारा चालू वर्ष 1998-99 के लिए 188 करोड़ रु० की धनराशि मुहैया कराई गई है।

विवरण-1

नेहरू रोजगार योजना

वर्ष 1995-96 के दौरान वास्तविक जारी धन

(रुपये लाखों में)

क्र० सं०	राज्य/संघ प्रदेश का नाम	सूमे सविसडी	प्रशि	सूबे	मास (प्रशि)	ए० व ओ०ई०	शहरी स्थानीय निकाय	गैर सरकारी संगठन	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	197.25	43.60	130.95	19.65	22.40	29.65	20.00	463.50
2.	अरुणाचल प्रदेश	11.00	7.70	15.80	5.50	10.75	5.00	1.50	57.20
3.	असम	23.00	16.10	67.70	11.50	22.40	5.00	1.50	147.20
4.	बिहार	167.10	36.95	167.80	16.65	40.90	25.10	16.95	471.45
5.	गोवा	2.00	1.40	5.45	1.00	1.95	5.00	1.50	18.30
6.	गुजरात	79.15	17.50	72.90	7.90	18.50	11.90	8.05	215.90
7.	हरियाणा	26.15	13.44	41.60	8.00	15.60	5.00	2.20	111.99
8.	हिमाचल प्रदेश	12.00	8.40	21.55	6.00	11.70	5.00	1.50	66.15
9.	जम्मू और कश्मीर	14.00	9.80	26.93	7.00	13.65	5.00	1.50	77.88
10.	कर्नाटक	77.98	17.25	82.63	15.50	19.50	23.50	15.80	252.06
11.	केरल	53.65	11.85	56.60	5.35	13.65	8.05	5.45	154.60
12.	मध्य प्रदेश	171.54	37.91	204.70	14.25	43.85	21.50	14.50	508.25
13.	महाराष्ट्र	247.25	55.50	108.63	21.75	33.25	32.80	22.15	521.33
14.	मणिपुर	9.59	6.72	28.30	4.00	7.80	5.00	1.50	62.91

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15.	मेघालय	5.00	3.50	9.45	2.50	4.85	5.00	1.50	31.80
16.	मिजोरम	3.60	2.52	10.56	1.50	2.90	5.00	1.50	27.58
17.	नागालैण्ड	-	-	-	3.50	-	-	-	3.50
18.	उड़ीसा	50.40	11.15	64.75	5.00	12.65	7.55	5.10	156.60
19.	पंजाब	19.90	4.40	60.60	2.00	11.70	5.00	2.00	105.60
20.	राजस्थान	88.00	19.45	165.77	8.75	26.30	13.20	8.90	330.37
21.	सिक्किम	4.80	3.36	7.90	2.00	3.90	5.00	1.50	28.46
22.	तमिलनाडु	206.95	46.60	222.94	17.75	24.45	26.75	18.05	563.49
23.	त्रिपुरा	3.00	2.10	10.41	1.50	2.90	5.00	1.50	26.41
24.	उत्तर प्रदेश	410.93	92.66	451.70	34.65	61.35	52.30	35.30	1138.89
25.	प० बंगाल	196.90	44.40	120.10	16.70	20.55	25.30	17.05	441.00
26.	अंडमान निकोबार	3.35	2.35	2.50	1.70	3.30	2.50	1.00	10.70
27.	चण्डीगढ़	-	-	6.03	0.85	1.65	2.50	1.00	12.03
28.	दादर नगर हवेली	1.65	1.15	0.85	0.85	1.65	2.50	1.00	9.65
29.	दमन व द्वीप	3.35	2.35	8.40	1.70	3.30	2.50	1.00	22.60
30.	दिल्ली	14.40		NA	NA	4.00	-	-	22.00
31.	पाण्डिचेरी	2.00		5.80	2.00	3.90	2.50	1.00	18.60
योग :		2105.89	525.11	2179.30	247.00	465.20	350.00	211.50	6084.00

नोट : शासू (सब्सिडी)धन जारी नहीं किया गया है

एनए : लागू नहीं।

नेहरू रोजगार योजना

वर्ष 1996-97 के दौरान वास्तविक जारी धन

(लाख रु० में)

क्र० सं०	राज्य/संघ प्रदेश का नाम	सब्सिडी	सूमे प्रशि	सूबे <20,000	>20,000	ए एण्ड ओ ई	शहरी स्थानीय निकाय	गैर सरकारी संगठन	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	197.25	43.00	2.75	128.20	22.40	29.65	20.00	443.15
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	-	11.00	-	10.70	5.00	1.50	28.20
3.	असम	23.00	16.10	29.65	38.05	22.40	5.00	1.50	135.70
4.	बिहार	167.10	36.95	34.90	132.90	40.20	25.10	16.95	454.80
5.	गोवा	-	-	0.76	2.18	1.96	5.00	1.50	11.39
6.	गुजरात	-	-	10.23	29.04	18.50	11.90	8.05	77.72
7.	हरियाणा	21.80	11.20	10.40	18.55	15.60	5.00	2.20	84.75
8.	हिमाचल प्रदेश	12.00	8.40	14.10	7.45	11.70	5.00	1.50	60.15
9.	जम्मू और कश्मीर	14.00	9.80	14.25	4.50	13.65	5.00	1.50	62.70

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10.	कर्नाटक	-	-	32.65	56.37	19.50	23.40	15.80	147.72
11.	केरल	53.65	11.85	1.30	55.30	13.65	8.05	5.45	149.25
12.	मध्य प्रदेश	143.00	31.60	39.70	102.25	43.85	21.50	14.50	396.95
13.	महाराष्ट्र	218.45	48.30	109.00	108.25	29.25	32.80	22.15	568.20
14.	मणिपुर	8.00	5.60	13.30	6.40	7.80	5.00	1.50	47.60
15.	मेघालय	5.00	3.50	6.30	3.15	4.85	5.00	1.50	29.30
16.	मिजोरम	3.00	2.10	4.35	3.00	2.90	5.00	1.50	21.85
17.	नागालैण्ड	-	-	-	-	-	-	-	-
18.	उड़ीसा	-	-	23.95	40.80	12.65	7.55	5.10	90.05
19.	पंजाब	19.90	4.40	20.30	40.30	11.70	5.00	2.00	103.60
20.	राजस्थान	88.00	19.45	47.00	68.40	26.30	13.20	8.90	271.25
21.	सिक्किम	4.00	2.80	4.00	1.50	3.90	5.00	1.50	22.70
22.	तमिलनाडु	178.15	39.40	2.20	153.00	20.45	26.75	18.05	438.00
23.	त्रिपुरा	3.00	2.10	3.40	3.85	2.90	5.00	1.50	21.75
24.	उत्तर प्रदेश	347.15	76.90	214.70	237.00	61.35	52.30	35.20	1025.45
25.	प० बंगाल	-	-	10.30	109.80	16.55	25.30	17.05	179.00
26.	अंडमान निकोबार	3.35	2.35	-	2.50	3.30	2.50	1.00	15.00
27.	चण्डीगढ़	-	-	1.70	2.50	1.65	2.50	1.00	9.35
28.	दादर नगर हवेली	-	-	0.92	-	1.65	2.50	1.00	6.07
29.	दमन व द्वीप	-	-	3.35	2.50	3.30	2.50	1.00	12.65
30.	दिल्ली	-	-	-	-	-	-	-	-
31.	पाण्डिचेरी	-	-	-	-	-	-	-	-
32.	चैन्नई (एम सी)	28.80	7.20	-	-	4.00	-	-	40.0
33.	मुम्बई (एम सी)	28.80	7.20	-	-	4.00	-	-	40.0
योग :		1568.15	390.80	666.46	1358.29	453.30	347.50	210.50	4995.00

नोट : शासू के लिए धन जारी नहीं किया गया।

नेहरु रोजगार योजना

1997-98 के नेहरु रोजगार योजना के अंतर्गत जारी केन्द्रीय धन

(लाख रुपये में)

क्र.सं०	राज्य/संघ प्रदेश का नाम	सूमे सब्सिडी	सूबे (टी एण्ड आई)	सूबे <20,000	सूबे >20,000	ए एण्ड ओ ई	शहरी स्थानीय निकाय	गैर सरकारी संगठन	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	50.16	12.02	2.57	107.56	22.14	32.75	20.82	248.02

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2.	अरुणाचल प्रदेश	11.00	5.35	12.24		7.98	5.60	3.36	45.53
3.	असम	28.54	5.59	11.36	39.82	16.70	5.60	3.36	110.97
4.	बिहार	28.62	6.86	16.36	55.77	40.43	18.69	11.88	178.61
5.	गोवा	1.00	0.70	1.32	3.39	1.92	5.00	1.50	14.83
6.	गुजरात	-	-	4.75	22.62	18.29	18.92	12.03	76.61
7.	हरियाणा	9.87	2.37	9.75	15.55	15.40	5.00	2.05	59.99
8.	हिमाचल प्रदेश	3.00	2.10	3.12	1.87	11.55	5.00	1.50	28.14
9.	जम्मू और काश्मीर	7.00	4.90	8.94	2.64	13.48	5.00	1.50	43.46
10.	कर्नाटक	-	-	28.42	43.90	19.25	26.57	16.90	135.04
11.	केरल	13.78	3.30	1.20	46.41	13.48	8.99	5.72	92.88
12.	मध्य प्रदेश	110.81	34.54	37.24	86.28	43.31	36.17	23.00	371.35
13.	महाराष्ट्र	75.34	18.05	5.15	45.42	28.88	49.18	31.28	299.30
14.	मणिपुर	13.17	3.89	5.10	6.72	5.81	5.60	3.36	43.65
15.	मेघालय	8.78	2.44	2.40	3.32	3.63	5.60	3.36	29.53
16.	मिजोरम	8.78	1.46	3.33	7.10	2.18	5.60	3.36	31.81
17.	उड़ीसा	13.26	3.18	11.23	17.13	12.51	8.66	5.51	71.48
18.	पंजाब	9.87	2.37	19.04	33.79	11.55	5.00	2.05	83.67
19.	राजस्थान	45.53	10.91	44.14	57.40	25.99	14.86	9.45	208.28
20.	सिक्किम	2.00	1.40	2.65	0.75	3.85	5.00	1.50	17.15
21.	तमिलनाडु	54.12	12.96	1.03	64.19	20.21	35.33	22.47	210.31
22.	त्रिपुरा	10.98	1.46	2.61	8.03	2.18	5.59	3.36	34.21
23.	उत्तर प्रदेश	145.76	34.92	100.76	99.43	60.64	47.57	30.25	519.33
24.	प० बंगाल	-	-	4.85	46.07	16.36	19.63	12.48	99.39
25.	अंडमाल निकोबार	0.83	0.59	-	1.25	1.60	2.50	1.00	9.38
26.	चण्डीगढ़	-	-	0.83	1.25	1.60	2.50	-	7.18
27.	दादर नगर हवेली	0.42	0.29	0.42	-	1.60	2.50	1.00	5.23
28.	दमन एण्ड द्वीप	0.84	0.59	0.83	0.62	3.21	2.50	1.00	9.59
29.	पाण्डिचेरी	1.00	0.70	-	-	3.85	2.50	1.00	9.05
30.	मुम्बई (मेट्रो)	7.20	1.80	ला.न.	ला.न.	40.00	ला.न.	ला.न.	13.00
31.	चैन्नई (मेट्रो)	7.20	1.80	ला.न.	ला.न.	40.00	ला.न.	ला.न.	13.00
योग :		668.86	176.54	387.64	818.28	439.19	393.41	234.05	3119.97

वर्ष 1995-96, 1996-97 और 1997-98 के लिए प्रधानमंत्री की समेकित गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के तहत मंजूर धनराशि (30.11.1997) को बंद

प्रधानमंत्री का समेकित गरीबी उन्मूल कार्यक्रम (पीएमआईयूपीईयो) (रुपये लाखों में)

क्र० सं०	राज्य का नाम	मंजूर केन्द्रीय अंश		
		(1995-96)	(1996-97)	(1997-98) (30.11.97 तक)
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	980.58	866.13	372.695
2.	अरुणाचल प्रदेश	68.11	95.8045	-
3.	असम	265.94	314.7863	-
4.	बिहार	819.37	443.0348	-
5.	गोवा	90.00	58.5615	38.730
6.	गुजरात	583.59	315.5450	221.805
7.	हरियाणा	183.59	203.6784	69.565
8.	हिमाचल प्रदेश	87.57	82.6388	58.090
9.	जम्मू व कश्मीर	136.20	128.5492	90.365
10.	कर्नाटक	634.59	343.1226	241.190
11.	केरल	263.20	186.24	100.030

1	2	3	4	5
12.	मध्य प्रदेश	772.87	437.7788	293.755
13.	महाराष्ट्र	948.60	512.9095	360.54
14.	मणिपुर	48.65	68.4318	-
15.	मेघालय	38.92	42.6336	-
16.	मिजोरम	19.46	27.7938	-
17.	नागालैंड	108.65	123.1772	-
18.	उड़ीसा	269.17	145.5448	-
19.	पंजाब	306.30	270.55	116.420
20.	राजस्थान	506.27	447.18	192.420
21.	सिक्किम	38.92	36.7290	-
22.	तमिलनाडु	1046.37	647.00	397.700
23.	त्रिपुरा	19.45	27.37280	-
24.	उत्तर प्रदेश	1584.74	884.3184	621.615
25.	पश्चिम बंगाल	679.43	390.4892	-
26.	अंडमान व निको० द्वीप समूह	50.00	30.00	14.85
27.	पाडिचेरी	30.00	30.00	-
योग		10580.00	7060.00	3189.77

स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना

शहरी स्वरोजगार कार्यक्रम (यूएसपीपी) और वर्ष 1997-98 के लिए शहरी क्षेत्रों में महिला व बाल विकास कार्यक्रम के तहत राज्य-वार केन्द्रीय राशि की मंजूरी (डीडब्ल्यू सी यू ए)

(रुपये लाखों में)

क्र० सं०	राज्य/संघ प्रदेश को नाम	यूएसईपी (सब्सिडी)	यूएसईपी (प्रशिक्षण)	यूएसईपी (अवस्थापना)	डीडब्ल्यूसीयूए (सब्सिडी)	डीडब्ल्यू सीयूए (डीएंडसीएस)	सकल योग
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	435.47	40.52	4.08	41.41	15.65	537.13
2.	अरुणाचल प्रदेश	21.52	7.52	0.76	7.51	2.68	39.99
3.	असम	251.65	22.52	2.14	21.78	8.28	306.37
4.	बिहार	248.53	29.78	3.00	29.77	10.63	321.71
5.	गोवा	8.94	1.42	0.14	1.42	0.52	12.44
6.	गुजरात	251.64	23.41	2.37	23.95	9.05	310.42
7.	हरियाणा	42.83	11.35	1.15	11.35	4.05	70.73
8.	हिमाचल प्रदेश	24.12	8.52	0.85	8.50	3.05	45.04
9.	जम्मू व कश्मीर	28.15	9.93	1.00	9.92	3.54	52.54

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	कर्नाटक	353.37	32.88	3.32	33.60	12.71	435.88
11.	केरल	119.58	11.12	1.12	11.37	4.30	147.49
12.	मध्य प्रदेश	480.98	44.75	4.51	45.74	17.30	593.28
13.	महाराष्ट्र	654.11	60.87	6.14	62.21	23.52	806.85
14.	मणिपुर	58.07	5.21	0.50	5.02	1.91	70.71
15.	मेघालय	38.72	3.46	0.33	3.36	1.28	47.15
16.	मिजोरम	38.72	3.46	0.33	3.36	1.28	47.15
17.	नागालैंड	29.03	2.60	0.48	4.78	1.71	38.60
18.	उड़ीसा	115.12	10.71	1.08	10.94	4.14	141.99
19.	पंजाब	42.83	8.51	0.85	8.50	3.04	63.73
20.	राजस्थान	197.66	18.39	1.85	18.80	7.11	243.81
21.	सिक्किम	8.04	2.84	0.28	2.84	1.01	15.01
22.	तमिलनाडु	469.83	43.72	4.41	44.68	16.89	579.53
23.	त्रिपुरा	48.39	4.34	0.41	4.19	1.60	58.93
24.	उत्तर प्रदेश	632.68	58.88	5.93	60.17	22.76	780.42
25.	पश्चिम बंगाल	261.02	24.29	2.45	24.83	9.39	321.98
26.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	23.41	3.12	3.15	3.34	1.04	34.08
27.	चण्डीगढ़	37.68	3.11	3.29	3.32	1.02	48.42
28.	दमन व दीव	23.41	3.12	3.15	3.34	1.03	34.05
29.	दिल्ली	22.53	2.09	2.12	1.88	1.08	29.70
30.	पाण्डिचेरी	3.47	0.71	0.72	0.62	0.34	5.86
योग		4971.50	503.15	61.91	512.50	191.91	6240.9

स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना-यूडब्ल्यूईपी घटक

(लाख रु०में)

क्र० सं०	राज्य/संघ प्रदेश	यूडब्ल्यूईपी के तहत वर्ष (1997-98) के लिए मंजूर केन्द्रीय राशि
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	265.17655
2.	अरुणाचल प्रदेश	-
3.	असम	171.51315
4.	बिहार	136.13304
5.	गोवा	3.00074
6.	गुजरात	189.43795

1	2	3
7.	हरियाणा	11.54022
8.	हिमाचल प्रदेश	-
9.	जम्मू व कश्मीर	-
10.	कर्नाटक	232.38034
11.	केरल	55.50229
12.	मध्य प्रदेश	291.39860
13.	महाराष्ट्र	467.37257
14.	मणिपुर	39.73950
15.	मेघालय	26.09331
16.	मिजोरम	22.48032
17.	नागालैंड	3.72732

1	2	3
18.	उड़ीसा	70.92211
19.	पंजाब	-
20.	राजस्थान	68.90170
21.	सिक्किम	-
22.	तमिलनाडु	339.97198
23.	त्रिपुरा	31.04640
24.	उत्तर प्रदेश	345.50885
25.	पश्चिम बंगाल	174.15306
26.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	33.10
27.	दादर व नगर हवेली	7.00
28.	दमन व द्वीव	16.00
29.	पाण्डिचेरी	16.80
योग :		3018.90

विवरण-II**नेहरू रोजगार योजना**

वर्ष वार लक्ष्य और 1995-96 के लिए उपलब्धियां

क्र० सं०	राज्यों/संघ क्षेत्रों के नाम	सूमे सहायता प्राप्त लाभार्थियों की संख्या		सूमे सृजित कार्य-मानव दिवस	
		लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	10950	5701	2.18	1.95
2.	अरुणाचल प्रदेश	611	-	0.26	0.53
3.	असम	1278	-	1.13	1.36
4.	बिहार	9283	14026	2.80	-
5.	गोवा	111	10	0.09	0.73
6.	गुजरात	4397	1777	1.22	0.78

1	2	3	4	5	6
7.	हरियाणा	1453	1725	0.69	0.09
8.	हिमाचल प्रदेश	667	1334	0.36	0.53
9.	जम्मू व कश्मीर	778	1489	0.45	1.01
10.	कर्नाटक	4332	-	1.38	-
11.	केरल	2981	1282	0.94	0.49
12.	मध्य प्रदेश	9592	16019	3.42	-
13.	महाराष्ट्र	13736	10649	1.81	20.02
14.	मणिपुर	532	-	0.47	-
15.	मेघालय	278	146	0.16	-
16.	मिजोरम	200	40	0.17	-
17.	नागालैण्ड	-	-	-	-
18.	उड़ीसा	2800	6223	1.08	3.91
19.	पंजाब	1106	2133	1.01	3.08
20.	राजस्थान	4889	9415	2.76	1.93
21.	सिक्किम	266	310	0.13	-
22.	तमिलनाडु	11497	9857	3.72	2.19
23.	त्रिपुरा	167	22	0.17	0.12
24.	उत्तर प्रदेश	22830	24893	7.53	9.69
25.	प० बंगाल	10938	17567	2.00	5.95
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	112	102	0.03	-
27.	चण्डीगढ़	-	135	0.06	0.10
28.	दादर व नगर हवेली	55	37	0.01	-
29.	दमन व द्वीव	112	213	0.09	0.25
30.	दिल्ली	800	-	-	-
31.	पाण्डिचेरी	111	211	0.10	-
योग		116807	125308	36.22	54.64

नेहरू रोजगार योजना

1	2	लाभार्थियों की संख्या सूमे के अंतर्गत				सूमे के अंतर्गत सृजित कार्य के मानव दिवस			
		1996-97		1997-98 (30.11.97 तक)		1996-97		1997-98 (30.11.97 तक)	
		लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	10985	18315	2787	59709	2.18	1.59	1.87	12.43
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	813	611	-	0.18	1.47	0.20	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	असम	1278	-	1586	-	1.13	0.85	0.85	0.57
4.	बिहार	9283	428	1590	-	2.80	-	1.20	-
5.	गोवा	-	-	56	1023	0.05	-	0.08	0.71
6.	गुजरात	-	1512	-	1159	0.65	0.38	0.46	0.30
7.	हरियाणा	1211	1644	548	1338	0.48	-	0.42	-
8.	हिमाचल प्रदेश	667	108	167	-	0.36	-	0.08	-
9.	जम्मू व कश्मीर	778	2386	389	500	0.31	1.80	0.19	-
10.	कर्नाटक	-	4358	-	-	1.48	0.70	1.21	-
11.	केरल	2981	-	766	-	0.94	-	0.79	-
12.	मध्य प्रदेश	7944	16581	6156	15281	2.38	0.30	2.06	11.04
13.	महाराष्ट्र	13736	13441	4585	5968	3.62	-	1.61	-
14.	मणिपुर	444	-	732	-	0.33	-	0.20	-
15.	मेघालय	278	1415	488	-	0.16	0.11	0.10	-
16.	मिजोरम	167	-	488	130	0.12	-	0.17	0.30
17.	नागालैण्ड	-	-	-	-	-	-	-	-
18.	उड़ीसा	-	3408	737	-	1.08	1.50	0.47	1.54
19.	पंजाब	1106	3931	548	1344	1.01	-	0.87	0.35
20.	राजस्थान	4889	12140	2529	5199	1.92	1.15	1.69	1.20
21.	सिक्किम	222	406	111	111	0.09	0.78	0.06	0.50
22.	तमिलनाडु	11497	26618	3406	165	2.59	2.52	1.09	-
23.	त्रिपुरा	167	119	610	1676	0.72	-	0.18	0.41
24.	उत्तर प्रदेश	19328	24833	8097	14426	7.53	7.72	3.35	5.75
25.	प० बंगाल	-	-	-	2055	2.00	1.99	0.85	0.33
26.	अंडमान, निकोबार	186	328	46	19	0.04	0.02	0.01	0.03
27.	चण्डीगढ़	-	64	-	-	0.07	-	0.02	0.11
28.	दादरा व नगर हवेली	-	40	14	23	0.03	0.01	0.01	-
29.	दमन व द्वीव	-	245	28	59	0.10	-	0.01	3.33
30.	दिल्ली	-	518	-	192	-	-	-	-
31.	पाण्डिचेरी	-	616	55	266	-	-	-	0.09
योग		87147	134267	37130	110643	34.35	22.89	20.10	38.99

T - लक्ष्य

A- उपलब्धि

सूमे- शहरी माइक्रो उद्यम स्कीम

सूवे- शहरी मजदूरी रोजगार स्कीम

पी एम आई यू पी ई पी के अन्तर्गत 30.11.1997 तक वास्तविक उपलब्धी

क्र० सं०	राज्यों/संघ क्षेत्रों के नाम	नगरवार तैयार की गई परियोजना रिपोर्ट (नगरों की संख्या)	आयोजित घरेलू सर्वेक्षण (नगरों की संख्या)	स्वरोजगार घटक के अंतर्गत आवेदनों की संख्या		आश्रय उन्नयन घटक के अंतर्गत आवेदन पत्रों की संख्या		माइको प्राइजेज स्थापन हेतु प्रशिक्षण प्रदत्त लाभार्थियों की संख्या
				बैंको/अग्रेषित	अनुमोदित	बैंको/हडको को अग्रेषित	अनुमोदित	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आंध्र प्रदेश	34	34	9651	1368	3286	152	1121
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	-	-	-	-	-	-
3.	असम	-	-	-	-	-	-	-
4.	बिहार	24	-	-	-	-	-	-
5.	गोवा	1	1	275	84	-	-	38
6.	गुजरात	-	27	-	-	-	-	-
7.	हरियाणा	8	8	-	-	1090	1090	-
8.	हिमाचल प्रदेश	7	7	-	-	-	-	-
9.	जम्मू व कश्मीर	-	-	-	-	-	390	-
10.	कर्नाटक	17	16	216	-	390	390	-
11.	केरल	9	9	2951	907	1650	1650	1113
12.	मध्य प्रदेश	26	26	9510	4155	1219	297	3610
13.	महाराष्ट्र	28	28	3834	415	625	625	-
14.	मणिपुर	-	-	-	-	-	-	-
15.	मेघालय	3	3	-	-	-	-	-
16.	मिजोरम	2	2	155	-	146	-	100
17.	नागालैण्ड	-	-	-	-	-	-	-
18.	उड़ीसा	10	10	1169	466	-	-	273
19.	पंजाब	5	18	1855	481	899	91	208
20.	राजस्थान	20	20	7228	1304	4100	3343	1172
21.	सिक्किम	-	-	-	-	-	-	225
22.	तमिलनाडु	41	41	6437	1144	1769	-	697
23.	त्रिपुरा	-	-	253	253	139	139	-
24.	उत्तर प्रदेश	53	50	5134	1142	8469	8469	444
25.	पं० बंगाल	16	16	466	14	1343	1343	391
26.	अंड. निको. द्वीप समूह	-	-	-	-	-	-	-
27.	पाण्डिचेरी	-	1	113	39	145	25	-
योग		304	317	49247	11772	25270	18004	9400

सुरक्षा कार्मिकों को जोखिम भत्ता

1285. श्री सुशील कुमार शिंदे : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार कश्मीर तथा अन्यत्र विद्रोह-रोधी ड्यूटी पर सेना और अन्य सुरक्षा कार्मिकों को " जोखिम भत्ते" का भुगतान करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इस संबंध में क्या निर्णय लिया गया है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (ग) सेना के मामले में, प्रति विद्रोही संक्रियाओं में लगाए गए सैन्य बल निम्नलिखित दरों पर विद्रोह-रोधी संक्रिया भत्ता लेने के अधिकारी हैं बशर्ते कि वे 30 दिन से अधिक अवधि के लिए स्थाई स्थलों से दूर काम पर लगाए जाएं:-

रैंक	भत्ते की दर
ले०कर्मल और उससे ऊपर	1300 रुपये
मेजर	1200 रुपये
कैप्टन	1100 रुपये
लेफ्टिनेंट	1050 रुपये
जे० सी० ओ०	900 रुपये
हवलदार	600 रुपये
सिपाही/नायक	500 रुपये

केन्द्रीय अर्ध सैन्य कार्मिकों के मामलों में, उन्हें विद्रोह-रोधी ड्यूटी पर लगाए जाने पर कोई जोखिम भत्ता स्वीकृत नहीं किया जाता है।

[हिन्दी]

जहाज तोड़ने वाले उद्योग में लगे श्रमिक

1286. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 16 अप्रैल, 1998 के "नवभारत टाइम्स" में "जानलेवा रोगों से जूझ रहे हैं जहाज तोड़ने वाले" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है,

(ख) यदि हां, तो इसमें प्रकाशित तथ्य क्या है, और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई/किए जाने का प्रस्ताव है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) उपरोक्त समाचार के प्रत्युत्तर में गुजरात मैरीटाइम बोर्ड (जी. एम. बी.) जो अलग में पोत भंजन यार्ड विकसित करने के लिए शीर्षस्थ एजेंसी है, ने सूचित किया है कि अलग/सोसिया पोत भंजन यार्ड (याडों) में पोत भंजन कार्यकलापों में केवल 15,000 से 20,000 श्रमिक कार्यरत हैं और वे लाइलाज बीमारियों से नहीं जूझ रहे हैं।

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा की गई कार्रवाई में निम्नलिखित शामिल हैं:-

1. नैदानिक शिविर लगाए गए हैं।
2. अर्नि सुरक्षा उपायों के संबंध में एक कार्यशाला आयोजित की गई।
3. विभिन्न पोत भंजन स्थानों का निरीक्षण करने के लिए एक फैक्टरी निरीक्षक कार्यालय खोला गया है।
4. सुरक्षा उपायों को लागू करने के लिए पोत भंजन संघों के साथ समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं।
5. पोत भंजन कार्यकलापों के लिए विनियमों को संहिताबद्ध करने के लिए एक विशेषज्ञ समिति गठित की गई है।

[अनुवाद]

पेयजल परियोजनाएँ

1287. श्री पी० सी० थामस : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी सरकारों या एजेंसियों द्वारा वित्तपोषित की जाने वाली विविध पेयजल परियोजनाएं सरकार के पास स्वीकृति के लिए लम्बित पड़ी हैं;

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

(ग) इन परियोजनाओं को कब तक मंजूर किए जाने की संभावना है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) विदेशी सरकारों या एजेंसियों द्वारा वित्तपोषित की जाने वाली कोई पेयजल परियोजना सरकार के पास लंबित नहीं पड़ी है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[हिन्दी]

जलापूर्ति तथा स्वच्छता संबंधी परियोजना

1288. श्री सुरेश चन्देल :
श्री ए० वेंकटेश नायक :
श्री नरेश पुगलीया :
श्री सुशील चन्द्र वर्मा :

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

(क) क्या विश्व बैंक और ओवरसीज इकोनोमिक कोऑपरेशन फंड देश में जलापूर्ति और स्वच्छता संबंधी परियोजनाओं को स्वयं शुरू करने/सहायता प्रदान करने पर सहमत हो गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी लागत सहित राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) इन परियोजनाओं के अंतर्गत किन-किन स्थानों में कार्य आरम्भ किया गया है;

(घ) इस संबंध में क्या प्रगति हुई है और इन कार्यों के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है; और

(ङ) जलापूर्ति और स्वच्छता की समस्याओं के राज्य-वार किस सीमा तक हल होने की संभावना है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेटमलानी): (क) विश्व बैंक तथा ओवरसीज इकोनोमिक को-ओपरेशन फंड (ओईसी एफ), जापान उनके द्वारा अनुमोदित कुछ जल आपूर्ति तथा सफाई परियोजनाओं के लिए सहायता मुहैया करा रहे हैं।

(ख) से (घ) उपलब्ध सूचना के अनुसार विश्व बैंक ओ ई सी

एफ की सहायता से चल रही जल आपूर्ति तथा सफाई परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ङ) परियोजनाएं पूरी होने पर, परियोजना क्षेत्रों में जल आपूर्ति तथा सफाई सुविधाओं में सुधार होने की आशा है, जिनका संलग्न विवरण में उल्लेख किया गया है।

विवरण

देश में विश्व बैंक/ओवरसीज इकोनोमिक कोओपरेशन फंड की सहायता से चल रही जल आपूर्ति तथा सफाई परियोजनाएं

सं०	परियोजना का नाम	लागत (करोड़ रु०में)	ऋण सहायता अमेरीका डालर/येन (मितियन)	एजेन्सी	परियोजना क्षेत्र	घटक	किया गया खर्च करोड़	पूरी होने की सहमानित तारीख
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	चेन्नई जल आपूर्ति तथा सफाई	421.40	86.5 अमेरीकी डालर	विश्व बैंक	चेन्नई	शहरी जल वितरण में सुधार प्रथम परियोजना के अपूर्ण कार्य को पूरा करना, जल संरक्षण तथा तकनीकी सहायता।	70.09	30.6.2002
2.	मुम्बई मल-जल निपटान	1131.20	192.0 अमेरीकी डालर	विश्व बैंक	मुम्बई	समुद्र के अन्दर, सुरंगों के जरिए मल जल का सुरक्षित रूप से निपटान, मौजूदा मल जल प्रणाली को सुदृढ़ बनाना तथा शोधन सुविधाओं में सुधार करना, स्लमों में सफाई सुधार।	287.44	31.12.2002
3.	चेन्नई जल आपूर्ति तथा जल निकासी में कियात्मक सुधार	572.09	17,098 मि.येन	ओईसी एफ	चेन्नई	जल आपूर्ति तथा मल जल व्ययन प्रणाली में सुधार संसाधित मल जल का उद्योगिक उपयोग के लिए पुनः इस्तेमाल ताकि घरेलू उपयोग के लिए स्वच्छ जल को संरक्षित किया जा सके।	7.45	30.6.1999
4.	बंगलौर जल आपूर्ति तथा	1072.00	28.452 येन	ओ ई सी एफ	बंगलौर	बंगलौर शहर के लिए प्रतिदिन 270 मिलियन लीटर (एन एल डी) की अतिरिक्त जल आपूर्ति करना जल संवितरण तथा जल निकासी प्रणाली का सुदृढ़ीकरण पर्याप्त मल जल शोधक सुविधाएं मुहैया कराना।	11.40	31.12.2001
5.	केरल जल आपूर्ति	1787.48	11,997 येन	ओ ई सी एफ	तिरुवनंतपुरम कोजी खोड पट्टयम, मीनाड चेरथला तथा आस-पास के गांव	पाँच कस्बों तथा लगे गावों की जल आपूर्ति सुविधाओं में सुधार।	20.492	31.12.2003

[अनुवाद]

उत्तर प्रदेश और बिहार में जल की उपलब्धता

1289. श्री राजवीर सिंह : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश और बिहार में पेयजल की कुल आवश्यकता कितनी है;

(ख) उत्तर प्रदेश और बिहार में उपलब्ध जल की मात्रा कितनी है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार राज्य में जलापूर्ति के विकास के लिए अतिरिक्त धनराशि देने का है; और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) उत्तर प्रदेश और बिहार के ग्रामीण क्षेत्रों में मानदंडों के

अनुसार पेयजल के लिए जल की कुल दैनिक आवश्यकता क्रमशः 44602.56 लाख लीटर और 30008.60 लाख लीटर है।

(ख) केन्द्रीय भूजल बोर्ड द्वारा समेकित आंकड़ों के अनुसार उत्तर प्रदेश और बिहार में सामान्य प्राकृतिक स्रोतों से फिर से भरने वाले भूजल संसाधन प्रति वर्ष क्रमशः 6.34330 मिलियन हेक्टेयर मीटर और 2.83086 मिलियन हेक्टेयर मीटर है।

(ग) और (घ) पेयजल आपूर्ति राज्य का विषय है। तथापि, राज्य सरकारों के प्रयासों को प्रोत्साहन देने के लिए केन्द्रीय सरकार केन्द्र द्वारा प्रायोजित त्वरित ग्रामीण जल आपूर्ति कार्यक्रम के अंतर्गत शत-प्रतिशत सहायता अनुदान के रूप में निधियां प्रदान करती है।

भूतपूर्व सैनिकों को रोजगार

1290. कर्नल सोना राम चौधरी : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भूतपूर्व सैनिकों को पुनः रोजगार देने के लिए विभिन्न विभागों में रिक्तियां आरक्षित की है;

(ख) क्या यह सरकार के ध्यान में लाया गया है कि राजस्थान सरकार सुरक्षा गार्डों, चौकीदारों, अवर श्रेणी लिपिकों आदि की भर्ती में भूतपूर्व सैनिकों के अपेक्षित कोटे को नहीं भर रही है;

(ग) यदि हां, तो गत तीनों वर्षों के संबंध में तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) केन्द्र सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं कि जहां भूतपूर्व सैनिक उपलब्ध है वहां उनके लिए आरक्षित रिक्तियां न तो आगे कभी भरने के लिए छोड़ी जाएं, न ही उन्हें अन्य श्रेणी के अभ्यर्थियों द्वारा भरा जाये?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नांडीज) : (क) केन्द्रीय सरकार ने भूतपूर्व सैनिकों के पुनः नियोजन के लिए सरकारी नौकरियों में निम्नवत् आरक्षण प्रदान किया है :

(i)	केन्द्रीय सरकार	केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम/बैंक
समूह 'ग' पद	10%	14.5%
समूह 'घ' पद	20%	24.5%

(ii) इसके अतिरिक्त अर्ध सैनिक बलों में सहायक कमांडेंट के पदों पर भी 10% आरक्षण प्रदान किया गया है।

(iii) रक्षा सुरक्षा कोर में भर्ती पूरी तरह से भूतपूर्व सैनिकों के लिए नियत की गई है।

(ख) और (ग) राजस्थान सरकार ने राज्य सरकार के विभागों के समूह 'ग' और 'घ' पदों के लिए 12.5% और 15% आरक्षण प्रदान किया है। राज्य सरकार ने भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षण नीति का अनुपालन करने के लिए अपने सभी विभागों को निर्देश जारी कर दिए हैं।

(i) भूतपूर्व सैनिकों को सुरक्षा गार्ड और चौकीदार के पद पर पुनः नियोजित किए जाने के लिए राज्य सरकार ने सभी राज्य बोर्डों और निगमों को यह अनुदेश जारी कर दिए हैं कि केवल भूतपूर्व सैनिकों को ही चौकीदार और सुरक्षा गार्ड के पद पर

नियुक्त किया जाए। अवर श्रेणी लिपिक के पद पर उपयुक्त भूतपूर्व सैनिकों के चयन के लिए राज्य सरकार ने रिक्तियों को भरने की स्वीकृति देते हुए विभागाध्यक्षों से अनुरोध किया है कि भर्ती प्रक्रिया में राज्य सैनिक बोर्ड के सदस्य को भी सम्मिलित किया जाए।

(ii) राज्य में पिछले तीन वर्षों के दौरान पुनः नियोजित किए गए भूतपूर्व सैनिकों का ब्यौरा निम्नलिखित है:-

	1995-96	1996-97	1997-98
समूह 'ग' और 'घ' पद	42	296	767
चौकीदार और सुरक्षा गार्ड	-	-	2817

(घ) केन्द्रीय सरकार ने सभी मंत्रालयों/विभागों/कार्यालयों को यह अनुदेश जारी कर दिए हैं कि खुली प्रतियोगी परीक्षाओं के अलावा, भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षित किसी भी पद को नियुक्ति प्राधिकारी द्वारा सामान्य उम्मीदवार से तब तक नहीं भरा जाना चाहिए जब तक कि रोजगार कार्यालय, महानिदेशक पुनर्वास और श्रम मंत्रालय (डी जी ई टी) द्वारा यह प्रमाण पत्र न प्राप्त कर लिया जाए कि इस पद के लिए कोई उपयुक्त भूतपूर्व सैनिक उपलब्ध नहीं है।

[हिन्दी]

गंगा बैराज

1291. श्री जगतवीर सिंह द्रोण : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उत्तर प्रदेश में कानपुर में गंगा बैराज के निर्माण का कार्य बंद हो गया है;

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

(ग) केन्द्र सरकार और राज्य सरकार द्वारा गंगा बैराज को जल्दी पूरा करने के लिए उठाए गए/उठाए जाने वाले कदम क्या हैं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेटमलानी) : (क) उत्तर प्रदेश सरकार से ऐसी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वर्ष 1998-99 के बजट अनुमानों में, इस मंत्रालय का केन्द्रीय योजना के अंतर्गत 4.50 करोड़ रुपये के नियतन का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

कावेरी जलापूर्ति परियोजना

1292. श्री सी.पी.एम. गिरियप्पा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 'कावेरी जलापूर्ति परियोजना' चतुर्थ चरण" के चालू वित्तीय वर्ष में पूरा हो जाने की संभावना है;

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

(ग) क्या इस परियोजना के लिए जापान की " विदेशी आर्थिक सहयोग निधि" (ओ ई सी एफ) वित्तीय सहायता उपलब्ध करा रही है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेठमलानी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) बंगलौर के लिए 1072 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से कावेरी जल आपूर्ति परियोजना चरण-IV, फेज-1 ओ.ई.सी एफ, जापान की ऋण सहायता, जो 28452 मिलियन जापानी येन है, से निर्माणाधीन है। दिनांक 25.1.96 को ऋण करार पर हस्ताक्षर किए गए थे और ऋण समाप्त होने की तारीख 26.3.2004 है।

[हिन्दी]

बासंवाडी-डूंगरपुर रेल लाइन का सर्वेक्षण

1293. श्री महेन्द्रजीत सिंह मालविया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बासंवाडा से डूंगरपुर तक नई रेल लाइन बिछाने के लिए कोई सर्वेक्षण कराने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त सर्वेक्षण कब तक कराए जाने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां,

(ख) सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है और अब से लगभग एक वर्ष की अवधि में पूरा हो जाने की संभावना है।

रक्षा क्षेत्र में विदेशी सहयोग

1294. श्री मणीभाई रामजी भाई चौधरी:

श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत एक वर्ष के दौरान रक्षा क्षेत्र में सहयोग को बढ़ावा देने के लिए विश्व के कई देशों से सम्पर्क किया है;

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

(ग) रक्षा के क्षेत्र में किए गए समझौतों तथा निकट भविष्य में जिन समझौतों को किए जाने की संभावना है, उनका देशवार ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (ग) सरकार की नीति रक्षा के क्षेत्र में विभिन्न मित्र देशों के साथ सहयोग स्थापित करके चलने की है। इस संबंध में सरकार का यह नजरिया है कि अन्य मित्र देशों के साथ हमारे द्विपक्षीय रक्षा संबंधों में सोच समझकर तथा राष्ट्रीय हित के अनुकूल वृद्धि की जानी चाहिए। पिछले वित्त वर्ष (1997-98) के दौरान रूस, अमरीका, ब्रिटेन, फ्रांस, जर्मनी, जापान, मलेशिया और मालदीव सहित कई देशों के साथ पारस्परिक संबंध बने हैं। किरगिज गणराज्य की सरकार के साथ सैन्य तकनीकी सहयोग संबंधी एक समझौता जापान पर नई दिल्ली में 16 मई, 1997 को हस्ताक्षर किए गए हैं। भारत-रूस रक्षा सहयोग को सन् 2000 के बाद भी जारी रखे जाने के लिए रूसी संघ की सरकार के साथ एक करार पर चर्चा की गई है।

[अनुवाद]

कोलार तथा तिरुपति के बीच रेल लाइन का निर्माण

1295. श्री के०एच० मुनियप्पा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोलार से तिरुपति को बरास्ता बंगारपेट रेल लाइन बिछाने के संबंध में कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

उत्तर प्रदेश में विमान पत्तों का निर्माण

1296. श्री अशोक प्रधान : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने उत्तर प्रदेश में और अधिक विमानपत्तों के निर्माण के लिए कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

जिला मुख्यालयों को रेल लाइनों से जोड़ना

1297. श्री पंकज चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उत्तर प्रदेश में जिला मुख्यालयों को रेल लाइनों से जोड़ने के लिए कोई योजना तैयार की गई है;

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

(ग) उक्त योजना कब से शुरू कर दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

रेल परियोजनाओं का पूरा किया जाना

1298. श्री विक्रम देव केशरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी तटवर्ती रेल डिवीजन और दक्षिण पूर्वी रेल डिवीजन के अंतर्गत चल रही रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा इन परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने के लिए समुचित धनराशि आवंटित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

नई लाइन	धन आवंटन (करोड़ रु० में)	प्रत्येक परियोजना की प्रगति /पूरा करने की लक्ष्य तिथि
1	2	3
1. हावडा-आमता (173.5)	31.200 रुपये	हावडा से बडगछिया तक का कार्य पूरा करने के बाद यह कार्य आस्थगित कर दिया गया था। माननीय सदस्यों द्वारा पुरजोर मांग के बाद यह कार्य बडगछिया से मुंशीरहाट तक के भाग के लिए पुनः शुरु किया गया था। इस 8 कि.मी. लम्बे खण्ड पर कार्य अच्छी प्रगति पर है। बहरहाल, राज्य सरकार ने अभी तक 3 कि.मी. भाग के लिए भूमि नहीं सौंपी है। धारा (4) के अंतर्गत अधिसूचना जारी की जा चुकी है और राज्य सरकार ने सूचना दी है कि जून 1998 तक भूमि उपलब्ध करा दी जाएगी। भूमि उपलब्ध कराने के एक वर्ष के भीतर बडगछिया मुंशीरहाट तक लाइन पूरी कर दी जाएगी।
2. तामलुक-दीघा (87.5 कि.मी.)	38.800 रुपये	मिट्टी संबंधी और छोटे पुलों संबंधी कार्य 0 से 20 तक और हल्दी नदी पर प्रमुख पुल प्रगति पर है। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार इस कार्य को किया जा रहा है। यह लाइन दीघा पर्यटक स्थल को जोड़ेगी परंतु इसकी प्राथमिकता कम है। अभी तक कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है।
3. तालचेर-संबलपुर (174 कि.मी.)	403.980 रुपये	तालचेर-अंगुल (18 कि.मी.) और संबलपुर मानेश्वर (16 कि.मी.) खण्ड पूरे किए जा चुके हैं। जून 1998 तक शेष भाग का कार्य पूरा किए जाने की आशा है।
4. दैतारी-बांसपानी (155 कि.मी.)	195.010 रुपये	यह एक महत्वपूर्ण चालू परियोजना है। कि.मी. 0 से 124 तक मिट्टी और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर है। इस टुकड़े में लगभग 80 कि.मी. तल्प टुकड़ों में तैयार है। कि.मी. 124 से 155 तक वन भूमि का हस्तांतरण क्लीयर हो चुका है और अक्टूबर 1998 तक (14 कि.मी.) वृक्ष गिराने के बाद उपलब्ध हो जाने की आशा है। इस्पात संयंत्रों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए इस लाइन को दिसम्बर 2003 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
5. लांजीगढ़ रोड-जूना गढ (100 कि.मी.)	11.470 रुपये	लांजीगढ़ से भवानीपटना तक कुल 1220 हेक्टेयर में से 623 हेक्टेयर भूमि प्राप्त हो चुकी है और इस टुकड़ों में मिट्टी तथा पुल संबंधी कार्य शुरु कर दिए गए हैं।
6. खुर्दा रोड-बोलनगीर (289 कि.मी.)	5.490 रुपये	खुर्दा रोड और बोलनगीर के बीच अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है और रिपोर्ट 31.12.98 तक आने की आशा है। सर्वेक्षण पूरा हो जाने के पश्चात भूमि अधिग्रहण की कार्रवाही की जाएगी और भूमि उपलब्ध हो जाने के पश्चात कार्य शुरु किया जाएगा।
7. हरिदासपुर-पारादीप (82 कि.मी.)	11.950 रुपए	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है और राज्य सरकार को भूमि अधिग्रहण के लिए 5 करोड़ रुपए की राशि का भुगतान कर दिया गया है। भूमि उपलब्ध होते ही यथाशीघ्र कार्य शुरु कर दिया जाएगा और संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार प्रगति होगी।
8. अंगुल-सुकिंदा रोड (90 कि.मी.)	2.001 रुपए	मैसर्स मोदी प्रोजेक्ट्स द्वारा स्थान निर्धारण सर्वेक्षण शुरु किया गया है और अगस्त 1998 तक पूरा हो जाने की आशा है। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो जाने के बाद भूमि अधिग्रहण के लिए आगे कार्रवाही ही जाएगी।

1	2	3
9. दल्तीराजहरा-जगदलपुर (235 कि.मी.)	6.810 रुपए	यह कार्य रेल बजट में 95-96 से शामिल है। बहरहाल, यह लाइन इस्पात मंत्रालय और मध्य प्रदेश सरकार के साथ लागत में भागीदारी के आधार पर शुरु की जानी है जिसमें दल्तीराजहरा से रावघाट तक प्रथम चरण के कार्य की लागत पूर्णतः इस्पात मंत्रालय द्वारा वहन की जानी है क्योंकि भिलाई को लौह अयस्क के पारगमन के लिए इस लाइन का उपयोग होगा। शेष लाइन के लिए भारतीय इस्पात प्राधिकरण लि. 7% के ब्याज पर 75 करोड़ रुपए तक का धन मुहैया करा रहा है जोकि मालभाड़ा रियायतों के माध्यम से समायोजित किया जाएगा। मध्य प्रदेश सरकार 25 करोड़ रुपये की लागत की भूमि निशुल्क उपलब्ध कर रही है और शेष राशि रेलों द्वारा दी जानी है। एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर हो चुके हैं और भारतीय इस्पात प्राधिकरण लि. द्वारा उनके हिस्से की लागत जमा करने और भूमि उपलब्ध हो जाने के पश्चात यह कार्य शुरु कर दिया जाएगा। इस समय भारतीय इस्पात प्राधिकरण लि. की लागत पर अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है जिन्होंने इसके लिए 50 लाख रुपए जमा कराए हैं। जून 1998 तक अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो जाने की आशा है।
10. विश्रामपुर-अम्बिकापुर (23 कि.मी.)	0.001	अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त हो जाने के बाद यह कार्य शुरु किया जाएगा।
आमान परिवर्तन		
1. नौपाडा-गुनुपुर (90 कि.मी.)	0.001	अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त हो जाने के बाद यह कार्य शुरु किया जाएगा।
2. रांची-लोहारडगा, टोरी तक विस्तार सहित (68.6 कि.मी.)	10.000	चरण-1 अर्थात रांची-लोहारडगा खण्ड पर कार्य शुरु किया जा रहा है। लोहारडगा से टोरी तक (चरण-2) अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है। रांची-लोहारडगा पर मिट्टी और पुल संबंधी कार्य और अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण तथा लोहारडगा- टोरी खण्ड पर भूमि अधिग्रहण के लिए परिव्यय पर्याप्त है।
3. जबलपुर-गोंदिया, बालाघाट-कटनागी सहित (285 कि.मी.)	20.020	ब.ला. के लिए उपयुक्त मार्ग-परिवर्तन निर्धारित करने के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण शुरु किया गया है। उन हिस्सों पर जहां सरेखण नहीं बदलेगा, कार्य शुरु किया जा रहा है।
4. गोंदिया-चंदाफोर्ट (242 कि.मी.)	33..830	गोंदिया-बाबूपेठ के बीच कार्य पूरा हो चुका है। वस्तुपरक आशोधक के रूप में बाबूपेठ बल्लारशाह के बीच समानांतर लाइन पर कार्य भी शुरु किया गया है और दिसम्बर 1998 तक पूरा कर लिया जाएगा।
5. परुसा-बांगरीपोसी (89.4 कि.मी.)	3.880	कि.मी. 0 से 75 तक मिट्टी संबंधी कार्य शुरु किया गया है। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य को किया जाएगा। अभी तक कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।
दोहरीकरण		
1. उरकुरा-रायपुर-सरौना (11.6 कि.मी.)	22.780	उरकुरा-रायपुर (6.5 कि.मी.) पूरा हो चुका है। शेष भाग पर कार्य अच्छी प्रगति पर है और संपर्क कार्य पूरा हो चुका है। विद्युतीकरण सहित दोनों खण्ड जून 1998 तक चालू कर दिए जाएंगे।
2. अकलतारा-चम्पा (25.6 कि.मी.)	39.390	अकलतारा-नलिया (16 कि.मी.) पूरा हो चुका है। जून 1998 में गैर-अंतर्पाशन शुरु किया जाएगा और जून 1998 के अंत तक खण्ड खोल दिया जाएगा। जून 1999 तक नलिया-चम्पा (12 कि.मी.) पूरा कर लिया जाएगा।
3. कोरबा-सरबगुंडिया (12.5 कि.मी.)	24.430	यह कार्य प्रगति पर है और सितम्बर 1998 तक सरबगुंडिय-ऊरगा (6.5 कि.मी.) और जनवरी 1999 तक शेष कार्य पूरा हो जाएगा।

1	2	3
4. बिलासपुर-उरकुरा (110 कि.मी.)	0.010	विस्तृत आयोजना और अनुमानों की तैयारी प्रगति पर है। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य को शुरु किया जाएगा और इसमें प्रगति होगी।
5. चम्पा-सरबगुंडिया (30 कि.मी.)	10.000	विस्तृत आयोजना और अनुमानों की तैयारी प्रगति पर है। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य को शुरु किया जाएगा और इसमें प्रगति होगी।
6. कोरबा-गेरवा रोड	0.010	1998-99 के बजट में शामिल नया कार्य।
7. रघुनाथपुर-रेहामा (28.40 कि.मी.)	48.360	मिट्टी, प्रमुख और छोटे पुल संबंधी कार्य प्रगति पर है। यह कार्य 1998-99 में पूरा करने का लक्ष्य है।
8. रजतगढ़-नेरगुंडी (28 कि.मी.)	52.270	सितम्बर 1998 तक रजतगढ़ से सालेगांव (24 कि.मी.) तक का खण्ड पूरा किए जाने की आशा है। 4 कि.मी. के शेष खण्ड में फ्लाई ओवर है और जून 1999 तक तैयार हो जाएगा बशर्ते कि राज्य सरकार द्वारा भूमि उपलब्ध करा दी जाए।
9. तालचेर-कटक-पारादीप (महानदी और बिरुपा पर दूसरा पुल) (192 कि.मी.)	17.920	मिट्टी जांच और बिरुपा पुल पर विस्तृत अभिकल्प पूरे हो चुके हैं और आरेखण तैयार किए जा रहे हैं। महानदी के लिए जांच और अभिकल्प के लिए निविदाएं खोल दी गई हैं और इन पर कार्रवाई की जा रही है।
10. टिटलागढ़-लांजीगढ़ (47 कि.मी.)	13.020	आयोजना तथा अनुमानों की तैयारी और भूमि अधिग्रहण योजना शुरु की गई है।
11. रेहाना-पारादीप (23 कि.मी.)	9.060	आयोजना और अनुमानों की तैयारी शुरु की गई है। भूमि अधिग्रहण के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है और कार्य शुरू किया जा रहा है।
12. नेरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर (35.35 कि.मी.)	9.000	आयोजना तथा अनुमानों की तैयारी और भूमि अधिग्रहण योजना शुरु की गई है।
13. गोलकेरा-मनोहर तीसरी लाइन (चक्रधरपुर-बोंडामुंडा खण्ड) (34.8 कि.मी.)	10.000	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण और भूमि अधिग्रहण योजना तथा दस्तावेजों की तैयारी शुरु की गई है। निशेजित गतिविधियों के लिए परिष्वय पर्याप्त है।
14. गजपतिनगरम-विजयनगरम (22 कि.मी.)	34.000	गजपतिनगरम-गोतलम (16 कि.मी.) पूरा हो चुका है और 31.7.98 तक गोतलम-विजयनगरम पूरा हो जाएगा। विजयनगरम यार्ड के ढांचे में परिवर्तन भी प्रगति पर है।

[हिन्दी]

उपरिपुल का निर्माण

1299. श्री रामानन्द सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मध्य प्रदेश में मेहर कस्बे में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 7 पर उपरिपुल का निर्माण करने की मंजूरी दी गई थी; और

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त पुल की वर्तमान स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं

(ख) प्रश्न नहीं उठता

[अनुवाद]

कन्याकुमारी में विमानपत्तन

1300. श्री एन० डेनिस: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कन्याकुमारी में विमानपत्तन स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) कन्याकुमारी तिरुवनंतपुरम हवाई अड्डे से 60 कि.मी. की दूरी पर स्थित है जहां सड़क/रेल सेवा पर्याप्त है। इसके अतिरिक्त

कन्याकुमारी के लिए उड़ाने प्रचालित करने हेतु किसी भी विमानकंपनी ने अपनी योजना नहीं बनाई है।

कालीकट विमानपत्तन पर हवाई यातायात

1301. श्री ई०अहमद : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कालीकट विमानपत्तन से जुड़े विभिन्न क्षेत्रों में वर्ष 1996-97 और 1997-98 के दौरान घरेलू हवाई यातायात में कितनी गिरावट/वृद्धि दर्ज की गई है,

(ख) क्या भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों में अतिरिक्त उड़ानें शुरू करने और जिन क्षेत्रों में यातायात में कमी दर्ज की गई है उनमें उड़ानों की संख्या कम करने का निर्णय लिया गया है;

(ग) यदि हां, तो निजी क्षेत्र और सरकारी क्षेत्र दोनों के अंतर्गत कालीकट विमानपत्तन से आने वाली और जाने वाली उड़ानों का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इस वर्ष हज यात्रा के संबंध में कालीकट-मुम्बई, कालीकट-खाड़ी देशों अथवा कालीकट विमानपत्तन से जुड़े किसी अन्य क्षेत्र में अतिरिक्त उड़ानें शुरू की गई हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस विमानपत्तन से कुल कितने हज यात्रियों को ले जाया गया ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) वर्ष 1996-97 तथा 1997-98 के दौरान अन्तर्देशीय विमान यात्री यातायात क्रमशः 2,30,853 तथा 2,17,509 था, जो गिरावट दर्शाता है।

(ख) और (ग) कालीकट को और वहां से प्रचलित उड़ानों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(घ) और (ङ) जी, हां। इंडियन एयर लाइन्स/एलायंस एयर और एयर इंडिया ने अतिरिक्त उड़ानें प्रचालित की थी। जबकि इंडियन एयरलाइंस ने कालीकट से मुंबई के लिए 1730 हज तीर्थ यात्रियों का, एयर इंडिया ने मुंबई से आगे के लिए कालीकट के 1489 हज तीर्थ यात्रियों का, वहन किया था।

विवरण

कालीकट से/को उड़ानों का विवरण

सेक्टर	उड़ानें (प्रति सप्ताह)
क. इंडियन एयरलाइंस	
अंतर्देशीय	
कालीकट/कोयम्बटूर/चेन्नई	3
कालीकट/चेन्नई	1
कालीकट/कोयम्बटूर/मुम्बई	प्रतिदिन
अंतरराष्ट्रीय	
मुम्बई/कालीकट/शारजाह	प्रतिदिन
कालीकट/दोहा/बहरीन	प्रतिदिन
कालीकट/रास-अल-खैमाह/शारजाह	1

सेक्टर	उड़ानें (प्रति सप्ताह)
कालीकट/शारजाह	2
कालीकट/फुजेराह/कुवैत	1
कालीकट/गोवा/कुवैत	2
कालीकट/दुबई	4
कालीकट/आबू धाबी	4 (एअर इंडिया के साथ संयुक्त उड़ानों के रूप में)
कालीकट/मस्कट	4
(ख) जेट एयरवेज सिर्फ अंतर्देशीय कालीकट/मुम्बई	13

राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद का गठन

1302. श्री मुकुल वासनिक :

श्री चमनलाल गुप्त :

श्री संदीपान धोरात :

श्री पृथ्वीराज दा० चव्हाण :

श्री आर० साम्बासिवाराव :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद के गठन, भूमिका और कार्यों के बारे में कार्यदल की सिफारिशें मिल गई हैं;

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

(ग) इन सिफारिशों पर अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा ?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

रेलवे के नए जोनों और मंडलों की स्थापना

1303. श्री खारबेल स्वाई :

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन :

श्री नृपेन गोस्वामी :

श्री विजय गोयल :

श्रीमती सूर्यकांता पाटील :

श्री पुनू लाल मोहले :

श्री चंद्रशेखर साहू :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विगत तीन वर्षों के दौरान राज्य सरकारों और संसद सदस्यों की ओर से अपने-अपने राज्यों में नए जोनल/मंडलीय मुख्यालय स्थापित करने के संबंध में केन्द्र सरकार को प्राप्त हुए अभ्यावेदनों की राज्यवार संख्या क्या है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार ने नए जोन और नए मंडल स्थापित करने का निर्णय लिया है;

(ग) यदि हां, तो उनके मुख्यालयों के स्थान सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और केन्द्र सरकार द्वारा इन पर कितना खर्च वहन किया जाएगा;

(घ) क्या नए जोनों और नए मंडलों के क्षेत्राधिकार के बारे में अंतिम निर्णय ले लिया गया है;

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

(च) यदि नहीं, तो नए जोनों और नए मंडलों के क्षेत्राधिकार संबंधी अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा और ये कब तक कार्य करना आरंभ कर देगे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) पिछले तीन वर्ष के दौरान नए जोन/मंडल मुख्यालयों की स्थापना के संबंध में राज्य सरकारों और संसद सदस्यों से केन्द्र सरकार द्वारा प्राप्त राज्यवार अभ्यावेदनों की संख्या निम्न प्रकार है:-

राज्य का नाम	निम्नलिखित के लिए प्राप्त अभ्यावेदनों की संख्या	
	जोन मुख्यालय	मंडल मुख्यालय
आन्ध्र प्रदेश	2	11
असम	-	19
बिहार	19	6
गुजरात	3	9
कर्नाटक	20	1
केरल	6	2
महाराष्ट्र	1	9
मध्य प्रदेश	34	2
उड़ीसा	4	3
राजस्थान	8	-
तमिलनाडु	-	6
उत्तर प्रदेश	3	2

(ख) और (ग) जी हां, सरकार ने 6 नए जोन जिनका मुख्यालय भुवनेश्वर, इलाहाबाद, हाजीपुर, जयपुर, बेंगलूर और जबलपुर में और आगरा, पुणे, रांची रायपुर, रंगिया, गुन्डूर, सिंगरौली और अहमदाबाद में 8 नए मंडलों की स्थापना करने को निर्णय लिया है। 1997-98 तक सरकार द्वारा किए गए खर्च का ब्यौरा निम्न प्रकार है:-

जोन/मंडल का नाम	1997-98 तक किया गया खर्च (लाख रुपयों में)
पूर्व-मध्य जोन/हाजीपुर	747.21
दक्षिण-पश्चिम जोन/बेंगलूरु	547.48
पूर्व तटीय जोन/भुवनेश्वर	440.24
पश्चिम मध्य जोन/जबलपुर	196.01
उत्तर मध्य जोन/इलाहाबाद	468.85
उत्तर पश्चिम जोन/जयपुर	212.33

जोन/मंडल का नाम	1997-98 तक किया गया खर्च (लाख रुपयों में)
आगरा मंडल	कुछ नहीं
पुणे मंडल	48.37
सिंगरौली मंडल	कुछ नहीं
रंगियां मंडल	12.25
गुन्डूर मंडल	कुछ नहीं
रायपुर मंडल	कुछ नहीं
रांची मंडल	7.29
अहमदाबाद मंडल	25.26

(घ) से (च) पूर्व-मध्य रेलवे/हाजीपुर और उत्तर-पश्चिम रेलवे/जयपुर के क्षेत्राधिकार को अन्तिम रूप दे दिया गया है।

पूर्व-मध्य रेलवे : मौजूदा पूर्व रेलवे का दानापुर मंडल मौजूदा पूर्वोत्तर रेलवे के सोनपुर और समस्तीपुर मंडल और मौजूदा पूर्वोत्तर रेलवे का कटिहार मंडल।

उत्तर-पश्चिम रेलवे : पश्चिम रेलवे का मौजूदा जयपुर मंडल और पुनर्गठित अजमेर मंडल और मौजूदा उत्तर रेलवे का जोधपुर मंडल और पुनर्गठित बीकानेर मंडल। शेष नए जोन और मंडलों के क्षेत्राधिकार को अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। बहरहाल, इन नए जोनों द्वारा एक/दो मंडलों को कुछ विशिष्ट आंशिक कार्य के लिए लिया गया है। 60 महीने का अवधि में चरणबद्ध तरीके से नए जोनों की स्थापना करने की योजना है।

रेलवे की भूमि पर झुग्गीवासी

1304. श्री विन्शा पटेल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रमुख शहरों की रेल लाइनों के दोनों ओर पड़ी खाली भूमि पर झुग्गी वासियों ने अतिक्रमण कर लिया है अथवा शौचस्थल के लिए उपयोग किये जा रहे हैं परिणामतः आस-पास का वातावरण प्रदूषित हो रहा है और स्वास्थ्य के लिए खतरा उत्पन्न हो रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) रेलवे भूमि पर अतिक्रमण को हटाना एक सतत् प्रक्रिया है। रेलवे भूमि पर अनधिकृत अधिभोक्ताओं के विरुद्ध सरकारी स्थान (अप्रधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के उपबंधों के अंतर्गत कार्रवाई की जाती है।

त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे का विकास

1305. श्री एन०के० प्रेमचन्द्रन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने त्रिवेन्द्रम अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर

विकास संबंधी क्रियाकलापों को स्थगित करने के संबंध में कोई निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी कारण क्या हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) और (ख) जी, नहीं। त्रिवेन्द्रम अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे की विस्तार योजना में 8.97 करोड़ रु० की लागत से विद्यमान टर्मिनल भवन के आंतरिक परिवर्धन तथा एप्रन विस्तार के साथ-साथ 200 करोड़; रु० की अनुमानित लागत से एक नए टर्मिनल परिसर के निर्माण कार्य की संकल्पना है।

आमान परिवर्तन

1306. श्री सीताराम यादव :

डा. शकील अहमद :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दरभंगा जयनगर और दरभंगा-नरकटिया बरास्ता सीतामढ़ी रेल लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) उपर्युक्त रेल लाइनों का निर्माण कार्य कब तक आरंभ किया जाएगा और कब तक पूरा हो जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) कार्य बजट में पहले ही शामिल है तथा अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो जाने के बाद शुरू किया जाएगा। स्वीकृति प्राप्त करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है। अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो जाने और कार्य शुरू हो जाने के बाद ही समापन तिथि निर्धारित की जा सकती है।

रेलवे उपरि पुल का निर्माण

1307. श्री के०सी० कौंडय्या : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बंगलौर-मैसूर बड़ी रेलवे लाइन के साथ-साथ सिंचाई नहरों के ऊपर दो रेल पुलों के निर्माण को स्वीकृति दे दी है;

(ख) यदि हां, तो इन रेल पुलों के निर्माण में कितनी प्रगति हुई है तथा अब तक कितनी धन राशि खर्च की गई है; और

(ग) इन रेल पुलों का निर्माण कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां। सिंचाई विभाग, कर्नाटक सरकार के 'निक्षेप' कार्य के रूप में।

(ख) कि.मी. 110/3-4 पर पुल का कार्य मार्च, 1997 में शुरू किया गया था परन्तु यह जन आन्दोलन, जिसमें आसपास समुदाय की मांग की गई थी और तत्पश्चात परिचालनिक समस्याओं के कारण बन्द रहा। अब दूसरी एजेंसी द्वारा मई, 1998 में कार्य पुनः शुरू किया गया है और अभी तक 10,81,711 रुपये की राशि खर्च की गई है। कि.मी. 40/2-3 पर पुल का कार्य कि.मी. 110/3-4 पर पुल के पूरा होने पर शुरू किया

जाएगा। बहरहाल, टेंडर का कार्य प्रक्रियाधीन है। अभी तक इस कार्य पर कोई राशि खर्च नहीं की गई है।

(ग) कि.मी. 110/3-4 पर पुल अप्रैल, 1999 तक तथा कि.मी. 40/2-3 पर दिसम्बर 1999 तक।

रेल फाटक पर उपरि पुल का निर्माण

1308. श्री सतनाम सिंह कैथ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि फगवाड़ा-नकोदर सड़क पर रेल फाटक हर दिन अधिक समय तक बंद रहता है;

(ख) यदि हां, तो क्या लोगों के आवागमन के सुविधाजनक बनाने के लिए इस रेल फाटक (जे. सी. टी. मिल फगवाड़ा के निकट) पर उपरि पुल बनाने की भारी मांग की जा रही है;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गये हैं; और

(घ) इस पुल का कब तक निर्माण किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) और (ख) जी हां,

(ग) ऊपरी सड़क पुल की व्यवस्था पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते कि राज्य सरकार लागत में भागीदारी के आधार पर अपने हिस्से की लागत को विधिवत् रूप से वहन करने की सहमति तथा समुदाय को बंद करने, जिसके लिए राज्य सरकार से कई बार अनुरोध किया था, की सहमति देते हुए प्रस्ताव प्रायोजित करें।

(घ) उपरोक्त को देखते हुए ज्ञात नहीं है।

कृषि उत्पाद विपणन समितियों का विकास

1309. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात सरकार ने राज्य में कृषि उत्पाद विपणन समितियों के विकास के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना को पुनः चालू करने के लिए कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

धारंगधारा कूडा लाइन का आमान परिवर्तन

1310. श्री शान्तिलाल पुरुषोत्तमदास पटेल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने धारंगधारा कूडा लाइन में आमान परिवर्तन की व्यवहार्यता का आकलन किया है; और

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त कार्य के कब तक आरंभ हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) गुजरात सरकार और उद्योग मंत्रालय की लागत में भागीदार के आधार पर कार्य निष्पादित किया जाना है और सहभागीदारों के हिस्से की धनराशि प्राप्त होते ही कार्य शुरू कर दिया जाएगा। रेलवे ने 1998-99 के बजट में अपने पूर्ण शेयर की धनराशि की व्यवस्था कर दी है।

गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम

1311. श्री नृपेन गोस्वामी : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबी उन्मूलन और विकास कार्यक्रमों की देख-रेख के लिए कोई संचालक दल गठित किया गया है;

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

(ग) क्या समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम (आई.आर.डी.पी.) को स्वरोजगार के लिए ग्रामीण युवाओं को प्रशिक्षण (ट्राइसेम) और ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं एवं बच्चों का विकास डी०डब्ल्यू०सी०आर०ए० कार्यक्रमों के साथ मिलाना संतोषजनक नहीं रहा है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में कौन से सुधारात्मक उपाए किए जाने का विचार है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) और (ख) गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम को सुदृढ़ करने, उसमें सुधार करने और उसे सुप्रवाही बनाने के संबंध में उपाय सुझाने के लिए योजना आयोग ने नौवीं पंचवर्षीय योजना के लिए ग्रामीण भारत में गरीबी उन्मूलन और क्षेत्र विकास संबंधी एक संचालक दल का गठन किया था ताकि कार्यक्रमों के लाभ ग्रामीण गरीबों तक पहुँच सकें।

(ग) और (घ) हाशिम समिति की सिफारिशों के अनुसरण में यह मंत्रालय समस्त स्व-रोजगार कार्यक्रमों को पुनर्गठित करने पर विचार कर रहा है ताकि समूह रचना, प्रशिक्षण और ऋण के साथ-साथ प्रौद्योगिकी, विपणन और बुनियादी सुविधाओं के बीच समन्वय में सुधार किया जा सके।

[हिन्दी]

सशस्त्र बलों के लिए आबंटन

1312. श्री अजीत जोगी : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आई.ए.एफ. के द्वारा अधिक निधियों के आबंटन का अनुरोध किया गया है क्योंकि पाकिस्तान के द्वारा रक्षा के लिए भारी धनराशि रखी गई है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) जी, नहीं। तथापि, भारतीय वायुसेना ने आग्रह किया है कि उनकी विभिन्न आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए उन्हें धनराशि आबंटित की जानी चाहिए।

(ख) इस संबंध में ब्यौरे प्रकट करना राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में वांछनीय नहीं समझा गया है।

[अनुवाद]

महाराष्ट्र के लिए जलापूर्ति और मलव्ययन परियोजनायें

1313. श्री माधवराव पाटील : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र राज्य सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार की उनकी मंजूरी के लिए जलापूर्ति तथा मलव्ययन परियोजना भेजी है;

(ख) यदि हां, तो इसकी स्थिति क्या है;

(ग) क्या इन परियोजनाओं को नौवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल कर लिया गया है;

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेठमलानी) : (क) जी हां।

(ख) राज्य योजना के अंतर्गत जीवन बीमा निगम (एल.आई.सी) से ऋण सहायतार्थ और त्वरित शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम (ए यू डब्ल्यू एस पी) के अंतर्गत सहायता के संबंध में तकनीकी स्वीकृति के लिए प्राप्त स्कीमों का ब्यौरा उनकी वस्तुस्थिति सहित संलग्न विवरण-1 और !! में दिया गया है।

(ग) योजना आयोग द्वारा नौवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण-1

राज्य योजना/जीवन बीमा निगम के तहत वित्तीय सहायता से कार्यान्वयन के संबंध में तकनीकी स्वीकृति के लिए मंत्रालय में प्राप्त शहरी जल आपूर्ति और स्वच्छता स्कीमों की स्थिति

राज्य-महाराष्ट्र

26.5.98 की स्थिति
(लाख रुपये में)

क्र०सं०	स्कीमें	अनु० लागत	प्राप्ति ता०	स्थिति
1	2	3	4	5
1.	ओमर्गा जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन ता० ओमर्गा जिला, उस्मानाबाद	2081.982	23.7.97	तकनीकी रूप से स्कीम की जांच की गई स्कीम को संशोधित करने और 20.10. 97 तक पुनः प्रस्तुत करने के अनुरोध के साथ महाराष्ट्र जल आपूर्ति स्कीम को 22.9.97 की टिप्पणियाँ भेजी गई।

1	2	3	4	5
2.	रिसोद जल आपूर्ति का आवर्धन ता० रिसोद जिला अकोला	2067	27.8.97	स्कीम की तकनीकी रूप से जांच की गई और 17.11.97 को महाराष्ट्र जीवन प्राधिकरण को टिप्पणियां भेजी गईं 12.1.98 व 1.4.98 को अनुस्मरण भेजे गए, राज्य सरकार का उत्तर अपेक्षित है।
3.	वारुड जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन जिला अमरावती	1516.19	27.8.97	टिप्पणियां 8.1.98 को भेजी गईं, तकनीकी जांच पर 13.4.98 को प्राप्त उत्तर अपूर्ण पाया गया।
4.	अंजन गांव सुर्जजल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन जिला अमरावती	1841.25	22.12.97	स्कीम की तकनीकी रूप से जांच की गई टिप्पणियां 21.4.98 को भेजी गईं राज्य सरकार से उत्तर अपेक्षित है।
5.	चन्द्रापुर नगर, जिला चन्द्रापुर के लिए वितरण प्रणाली में सुधार के लिए जल आपूर्ति स्कीम	3846.00	9.2.98	टिप्पणियां 3.4.98 को भेजी गईं। राज्य सरकार के उत्तर अपेक्षित है।
6.	नांदेड वितरण प्रणाली तथा नांदेड कस्बे के आस पास 6 गांवों का आवर्धन वा. नांदेड जिला नांदेड	5870.72	16.4.98	तकनीकी जांच
7.	मांजलगांव और आस-पास के गांवों की जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन ता. मांजलगांव	1722.15	16.4.98	तकनीकी जांच
8.	ज्योराण जल आपूर्ति स्कीम चरण-II का आवर्धन ता. ज्योराण, जिला-बी	1923.00	16.4.98	प्रस्ताव अपूर्ण 20.4.98 को राज्य सरकार का इंजीनियर नक्शे भेजने का अनुरोध किया गया, उत्तर 14.5.98 को प्राप्त जो अपर्याप्त पाया गया।

एम डब्ल्यू एस एस - महाराष्ट्र जल आपूर्ति स्कीम
एम जे पी - महाराष्ट्र जीवन प्राधिकरण

राज्य : महाराष्ट्र

26.5.98 की स्थिति
(लाख रुपये में)

क्र०सं०	स्कीम	अनु० लागत	प्राप्ति की तारीख	स्थिति
1	2	3	4	5
9.	जिंतूर जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन ता. जिंतूर जिला-परभानी	1530.37	16.4.98	प्रस्ताव अपूर्ण 20.4.98 को इंजीनियरी नक्शे भेजने के लिए राज्य सरकार से अनुरोध किया गया और तकनीकी जांच के लिए उत्तर 14.5.98 को मिला
10.	अतांजोगाई जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन, माजरा डाम	1722.50	16.4.98	-वही-
11.	सिन्नार जल आपूर्ति का आवर्धन, जिला नासिक	1486.00	14.5.98	क्रम संख्या 11.22 तक की स्कीमें तकनीकी जांच के लिए प्राप्त हुईं।
12.	धरन गांव जल आपूर्ति को आवर्धन ता. एरनाडोल, जिला महाराष्ट्र	1486.00	14.5.98	
13.	बीड जिले में बोर्ड जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन	9553.00	14.5.98	
14.	लातूर जिले में उदगिर नगर के लिए रिमडिलिंग जल आपूर्ति प्रणाली	1879.87	14.5.98	
15.	औरंगाबाद जिले सीलिड डब्ल्यू/एस. स्कीम का आमोदित आवर्धन	1248.65	14.5.98	

1	2	3	4	5
16.	प्रभणी जिले में सजू जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन	1520.69	14.5.98	
17.	औरगाबाद में कन्नड़ जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन	1097.36	14.5.98	
18.	बीड जिले में वली जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन	2697.73	14.5.98	
19.	औरगाबाद में जल आपूर्ति स्कीम का आवर्धन	6730.00	14.5.98	
20.	जालना जलपद में जालना जल आपूर्ति स्कीम चरण-II	5771.98	14.5.98	
21.	नादेड़ जिले में वाघला जल आपूर्ति स्कीम	1412.00	14.5.98	
22.	अहमद नगर जिले में श्री गोंडा जल आपूर्ति स्कीम	2132.00	26.5.98	

विवरण-II

राज्य-महाराष्ट्र

वस्तुस्थिति : 28.5.98

त्वरित शहरी जल आपूर्ति योजना के अंतर्गत स्वीकृत जल आपूर्ति परियोजनाएं

क्र० सं०	कस्बे का नाम	परियोजना लागत (लाख रुपये में)
1.	पटूर	51.03
2.	दिउलगांव राजा	160.22
3.	लोनार	98.18
4.	मेन दार्गी	42.21
5.	तेलहारा	18.37
6.	कन्दलवाडी	145.10
7.	सेदूरजनाघाट	117.78
8.	ससवाड़	213.55
9.	इंदापुर	324.47
10.	दुधानी	200.19
योग :		1317.10

त्वरित शहरी जल आपूर्ति योजना के अंतर्गत अन्य जल आपूर्ति स्कीमों की स्थिति

क्र० सं०	कस्बे का नाम	परियोजना लागत	अभ्युक्तियां (लाख रुपये में)
1	2	3	4
1.	रहटपिम्पलास	490.00	जांच की 1 स्कीम को तत्काल संशोधित करने के लिए महाराष्ट्र

1	2	3	4
			सरकार के अधिकारियों से सितम्बर, 97 में चर्चा की। राज्य सरकार से उत्तर आना बाकी है। बजट संसाधनों की कमी के कारण क्रम संख्या 2-19 तक की स्कीमें स्वीकृत नहीं की गई हैं।
2.	सिन्धी	366.57	
3.	मूल	462.81	
4.	कलाम	808.85	
5.	वाडगांव	284.96	
6.	कमलेश्वर	117.53	
7.	सवादा	470.79	
8.	धागुर	263.50	
9.	सोनीपेठ	169.57	
10.	परांधा	286.28	
11.	बिलोली	272.65	
12.	हाडगांव	332.77	
13.	भूम	357.49	
14.	नीलदुर्गा	208.84	
15.	सेवनर	467.88	
16.	मुखेड	714.18	
17.	दिओली	190.42	
18.	खापा	65.85	
19.	कंधार	629.41	
कुल :		7020.35	

मंत्रियों द्वारा भारतीय वायुसेना के
विमान का उपयोग

1314. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उन्हें सरकारी और गैर सरकारी प्रयोजन हेतु भारतीय वायुसेना के विमान को उपयोग में लाने का अधिकार प्राप्त है;

(ख) इनके पूर्ववर्ती मंत्री ने विगत वर्षों के दौरान वायुसेना के विमान का कितनी अवधि तक उपयोग किया और तिथि-वार गन्तव्य स्थान का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या तत्कालीन रक्षा मंत्री द्वारा गैर-सरकारी यात्राओं के खर्च

की अदायगी कर दी गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो बकाया राशि की वसूली हेतु प्रयास किये जा रहे हैं;

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) क्या रक्षा मंत्री अपने कर्तव्यों/कार्यों का निर्वाह करने के लिए भारतीय वायुसेना के वायुयानों का इस्तेमाल करने के लिए प्राधिकृत हैं।

(ख) पूर्व रक्षा मंत्री द्वारा भारतीय वायुसेना के वायुयानों का उपयोग किए जाने संबंधी ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) रक्षा मंत्री भारतीय वायुसेना के वायुयानों का सरकारी इस्तेमाल निःशुल्क करने के लिए हकदार है। संलग्न विवरण में उल्लिखित सभी यात्राएं सरकारी बताई गई हैं।

विवरण

पिछले दो वर्षों के दौरान पूर्व रक्षा मंत्री द्वारा भारतीय वायुसेना के वायुयानों के उपयोग का ब्यौरा

क्र०सं.	दिनांक	सेक्टर	वायुयान की किस्म	कुल उड़ान घंटे
1	2	3	4	5
1.	5.6.96	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	1:00
2.	6.6.98	लखनऊ-मैनपुरी-लखनऊ	एमआई-8	8:30
	7.6.98	लखनऊ-इटावा-लखनऊ		
	8.6.98	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	1:00
2.	19.6.96	दिल्ली-लखनऊ	एचएस-748	9:15
	20.6.96	लखनऊ-बरेली-लखनऊ	"	
3.	24.6.96	दिल्ली-श्रीनगर	एचएस-740	3:30
	25.6.96	श्रीनगर-जम्मू-दिल्ली	"	5:30
4.	28.6.96	दिल्ली-लखनऊ	"	3:20
	1.7.69	लखनऊ-दिल्ली	"	3:10
5.	2.7.96	दिल्ली-लखनऊ	"	3:20
	5.7.96	लखनऊ-टखा-अलीगढ़-लखनऊ	एमआई-8	10:00
	7.7.96	लखनऊ-दिल्ली	एचएम-748	3:20
6.	12.7.96	ग्वालियर-झांसी-कानपुर	एमआई-8	7:55
	" "	कानपुर-लखनऊ	एचएस-748	0:30
7.	13.7.96	लखनऊ-सीतापुर-लखनऊ	एमआई-8	7:00
8.	13.7.96	लखनऊ-इलाहाबाद-दिल्ली	एचएस-748	5:35
9.	18.7.96	दिल्ली-लखनऊ	"	3:20
	19.7.96	लखनऊ-वाराणसी-आजमगढ़-वाराणसी	"	11:00
	20.7.96	लखनऊ-गोरखपुर	"	3:15
	" "	गोरखपुर-फैजाबाद-लखनऊ	एमआई-8	2:55
	21.7.96	लखनऊ-बरेली	एचएस-748	4:00
	" "	बरेली-मुरादाबाद-दिल्ली	एमआई-8	9:30
				107:00

1	2	3	4	5
10.	25.7.96	दिल्ली-लखनऊ	एचएस-748	3:05
	26.7.69	लखनऊ-फतेहगढ़-लखनऊ	एमआई-8	1:40
	29.7.96	लखनऊ-दिल्ली	एचएस-748	3:00
11.	30.7.96	दिल्ली-रामपुर-दिल्ली	एमआई-8	2:30
12.	02.8.69	दिल्ली-आगरा	एचएस-748	1:55
	"	आगरा-इटावा	एमआई-8	4:30
	3.8.96	इटावा-लखनऊ	एच आई-8	4:30
	5.8.96	लखनऊ-दिल्ली	एचएस-748	3:05
13.	7.8.96	दिल्ली-इटावा-लखनऊ	एम आई -8	6:25
	10.8.96	लखनऊ-आजमगढ़-गोरखपुर-लखनऊ	एम आई-8	7:00
	11.8.96	लखनऊ-भूदौरिया-औंराव-कानपुर	एम आई-8	6:55
		कानपुर-दिल्ली	एच एस-748	3:15
14.	19.8.96	दिल्ली-इलाहाबाद-आगरा	एच एस-748	5:40
		मणिपुर-आगरा-दिल्ली		
15.	17.8.96	दिल्ली-लखनऊ	"	3:05
	18.8.96	लखनऊ-कानपुर-लखनऊ	"	4:15
	20.8.97	लखनऊ-बीसवान-लखनऊ	चेतक	5:15
16.	22.8.96	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:10
	24.8.96	दिल्ली-लखनऊ	"	3:25
	25.8.96	लखनऊ-मणिपुर-लखनऊ	एम आई-8	8:15
	28.8.96	इटावा-लखनऊ	"	7:10
	29.8.96	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:05
17.	19.10.96	दिल्ली-सेहसवान	एम-आई-8	8:10
		नाधा-नदियाल-सफमदी		
		तथामदी-बरेली-लखनऊ	एच एस-748	4:40
	20.10.96	अजमाल-कानपुर-इटावा-आगरा	चेतक	5:10
		आगरा-दिल्ली	एच एस-748	4:40
18.	24.10.96	दिल्ली-लखनऊ	"	3:10
	27.10.96	लखनऊ-दिल्ली	"	3:05
				115.35
19.	31.10.96	दिल्ली-तेराघाट-भवानीपुर	एम आई-8	11.55
	1.11.96	कदराबाद-भवानीपुर-इटावा		
	2.11.96	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:05
20.	4.11.96	दिल्ली-जम्मू-दिल्ली	"	4:20
	"	जम्मू-वैष्णो देवी-जम्मू	चेतक	7:05

1	2	3	4	5
21.	5.11.96	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
	6-11-96	लखनऊ-दिल्ली	"	3:10
22.	9.11.96	दिल्ली-आगरा	"	2:10
	12.11.96	आगरा-कैकना-लखनऊ	एम आई-17	6:20
	"	लखनऊ-नगलामस्त्रीखा-दिल्ली	"	6:00
23.	15.11.96	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
	16.11.96	लखनऊ-दिल्ली	"	3:15
24.	17.11.96	बम्बई-राजभवन	चेतक	3:15
25.	18.11.96	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
26.	22.11.96	हिंडन-लखनऊ-बरांकी-लखनऊ	एम आई-8	14:45
	23.11.96	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	6:20
27.	24.11.96	दिल्ली-जामनगर		
	25.11.96	जामनगर-द्वारका-जामनगर	एम आई-8	6:20
28.	26.11.96	जामनगर-लखनऊ	एच एस-748	2:00
	27.11.96	लखनऊ-करहल-दिल्ली	एम आई-8	9:35
29.	28.11.96	दिल्ली-आगरा-दिल्ली	एच एस-748	3:00
	"	दिल्ली-लखनऊ	"	3:05
30.	30.11.96	एन डी. ए-पुणे-दिल्ली	एम आई-8	6:45
31.	1.12.96	दिल्ली-आगरा-लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	7:00
32.	7.12.96	जैसलमेर-जबलपुर-लखनऊ	"	5:00
	8.12.96	लखनऊ-वाराणासी-मऊ-वाराणासी-लखनऊ	"	19:05
	9.12.96	लखनऊ-दिल्ली		
33.	13.12.96	लखनऊ-वाराणासी-मिर्जापुर-वाराणासी	"	6:50
34.	16.12.96	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	1:55
				151:30
35.	19.12.96	पालम-बुलंदशहर-दादरी-पालम	एम आई-17	4:23
36.	20.12.96	दिल्ली-बम्बई	बी-737	4:00
	22.12.96	बम्बई-दिल्ली		
37.	23.12.96	दिल्ली-इलाहाबाद-दिल्ली	"	4:05
38.	24.12.96	दिल्ली-आगरा-इटावा	एच एस-748	2:15
	25.12.96	इटावा-लखनऊ	एम आई-17	2:00
39.	26.12.96	लखनऊ-मोहकमपुर-दिल्ली	एम आई-17	8:10
40.	27.12.96	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	6:20
	28.12.96	लखनऊ-दिल्ली		

1	2	3	4	5
41.	29.12.96	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
	30.12.96	लखनऊ-जागीर-लखनऊ	एम आई-8	9:40
	31.12.96	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
				49:05
42.	4.1.97	दिल्ली-आगरा-दिल्ली	एच एस-748	2:00
	"	आगरा-मैनपुरी	एम आई-8	1:20
43.	5.1.97	सफदरजंग-पिलखुआ-सफदरजंग	एम आई-17	3:05
	6.1.97	दिल्ली-बरेली-दिल्ली	एच एस-748	3:00
44.	8.1.97	दिल्ली-कलकत्ता	बी-737	
	10.1.97	कलकत्ता-बंगलूर-दिल्ली		
45.	8.1.97	लखनऊ-इलाहाबाद	एच एस-748	4:05
	8.1.97	इलाहाबाद-बागडोगरा	बी-737	5:10
	9.1.97	पुर्णिया-लखनऊ-दिल्ली		
	9.1.97	बागडोगरा-अराविया-पुर्णिया	एम आई-17	10:05
46.	11.1.97	दिल्ली-जयपुर-दिल्ली	एच एस-748	4:00
47.	14.1.97	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:05
	15.1.97	दिल्ली-लखनऊ-वाराणसी	"	5:00
	16.1.97	वाराणसी-सैदपुर-वाराणसी	एम आई-8	3:50
	"	पुलिस लाइन-वाराणसी		
	"	वाराणसी-दिल्ली	बी-737	1:00
48.	17.1.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	5:50
	"	लखनऊ-रायबरेली-लखनऊ	एम आई-17	3:10
	18.1.97	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:15
49.	19.1.97	पालम-इटावा-झांसी	एम आई-17	17:55
	20.1.97	गोल्फ-एच पी-बाबीना-बबीना रेंज-परीचा-इटावा		
				76:30
50.	23.1.97	इटावा-दिल्ली	एम आई-17	3:30
51.	28.1.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:10
	29.1.97	दिल्ली-लखनऊ		
52.	29.1.97	लखनऊ-फैजाबाद-लखनऊ	एम आई-17	6:30
53.	9.2.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	6:20
	10.2.97	लखनऊ-दिल्ली		
54.	12.2.97	पालम-लेखराजपुर-लखनऊ		
	13.2.97	वाराणसी-बनारी-बलिया-वाराणसी	एम आई-8	17:05

1	2	3	4	5
55.	13.2.97	लखनऊ-वाराणसी-लखनऊ	एच एस-748	3:30
	14.2.97	लखनऊ-फर्रुखाबाद-दिल्ली	एम आई-8	4:35
56.	16.2.97	दिल्ली-लखनऊ-चकरी-लखनऊ	डोर्नियर	2:25
	17.2.97	लखनऊ-गंगा जमुना-दिल्ली	एम आई-8	9:40
57.	19.2.97	दिल्ली-सैफई	एम आई-8	6:50
	20.2.98	सैफई-दिल्ली		
58.	21.2.97	दिल्ली-लखनऊ-वाराणसी-बागडोगरा	एच एस-748	12:50
	23.2.97	पटना-मधुबन-बलिया-गोरखपुर	एम आई-17	17:05
	23.2.97	गोरखपुर-दिल्ली	एच एस-748	2:30
59.	24.2.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
60.	25.2.97	दिल्ली-मुजफ्फर नगर-दिल्ली	एम आई-8	2:40
61.	25.2.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:05
	27.2.97	लखनऊ-सैफई-दिल्ली	एम आई-8	6:00
62.	28.2.97	दिल्ली-गोवा	बी-737	6:00
	1.3.97	गोवा-लखनऊ-दिल्ली		
				116:50
63.	3.3.97	दिल्ली-भोपाल	एच एस-748	4:05
	4.3.96	भोपाल-दिल्ली		
64.	6.3.97	दिल्ली-ग्वालियर	एच एस-748	3:00
	6.3.97	ग्वालियर-झांसी-इंजी-कालोज-लखनऊ	एम आई-8	8:55
	7.3.97	लखनऊ-सैफई-लखनऊ		
65.	8.3.97	लखनऊ-कानपुर-बम्बई	बी-737	5:20
	9.3.97	बम्बई-दिल्ली	बी-737	4:00
66.	10.3.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	2:50
	11.3.97	लखनऊ-दिल्ली		
67.	16.3.97	सफदरजंग-हरिद्वार-गुणिया-सफदरजंग	एम आई-17	10:50
68.	17.3.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:10
69.	18.3.97	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:15
70.	20.3.97	दिल्ली-लखनऊ		
	21.3.97	इलाहाबाद-लखनऊ-दिल्ली	डोर्नियर	4:40
	21.3.97	इलाहाबाद-इंडिया-इलाहाबाद	चेतक	5:55
71.	23.3.97	लखनऊ-उन्नाव-सैफई		
	24.3.97	सैफई-लखनऊ	एम आई-8	4:55
	25.3.97	लखनऊ-दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	6:15

1	2	3	4	5
72.	26.3.97	लखनऊ-कानपुर-लखनऊ	एम आई-8	3:15
	27.3.97	लखनऊ-वाराणसी-दिल्ली	एच एस-748	6:15
	27.3.97	वाराणसी-कोरापुट-आजमगढ़-वाराणसी	एम आई-8	2:35
				79:15
73.	1.4.97	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	4:10
	2.4.97	लखनऊ-ग्वालियर	एच एस-748	
		ग्वालियर-झांसी-ग्वालियर	एम आई-8	4:10
	3.4.97	ग्वालियर-लखनऊ-दिल्ली	एम एस-748	6:10
74.	6.4.97	दिल्ली-गोरखपुर-दिल्ली	बी-737	2:40
		गोरखपुर-कसिया-गोरखपुर	एम आई-8	3:00
75.	7.4.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	3:15
76.	8.4.97	दिल्ली-वाराणसी-दिल्ली	बी-737	2:40
		वाराणसी-पुलिस लाइन-वाराणसी	एम आई-8	2:05
77.	9.4.97	दिल्ली-मेरठ-दिल्ली	एम आई-8	3:10
78.	24.4.97	दिल्ली-लखनऊ	एच एस-748	2:35
		लखनऊ-विधुना-लखनऊ	एम आई-17	6:15
79.	27.4.97	सफदरजंग-मेरठ-सफदरजंग	एम आई-8	6:55
80.	28.4.97	दिल्ली-अलीगढ़-लखनऊ	एम आई-8	3:05
81.	29.4.97	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	3:05
82.	8.5.97	सफदरजंग-गुल्लावती-सफदरजंग	एमआई-8	23:15
	10.5.97	लखनऊ-फिरोजाबाद-करनाल-इटावा हिम्मतपुर-अलीगंज		
83.	10.5.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:05
	11.5.97	हरदोई-सीतापुर-लखनऊ	एम आई-8	2:05
		लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:05
84.	14.5.97	दिल्ली-वाराणसी-लखनऊ	बी-737	3:20
		वाराणसी-सेवरिया-वाराणसी	एम आई-8	5:15
				91:20
85.	15.5.97	लखनऊ-दिल्ली	ए एन-32	3:00
86.	16.5.97	दिल्ली-मैनपुरी-दिल्ली	एम आई-8	6:40
87.	17.5.97	दिल्ली-सरसावा-लखनऊ-वाराणसी	ए एन-32	2:35
		सरसावा-अल्लंडीपुर-सरसावा	एम आई-8	6:00
88.	18.5.97	लखनऊ-दिल्ली	ए एन-32	3:00
	20.5.97	लखनऊ-गोरखपुर-लखनऊ	एम आई-32	4:45
		गोरखपुर-लार-लखनऊ	एम आई-8	8:15

1	2	3	4	5
89.	21.5.97	लखनऊ-करावली-लखनऊ	एम आई-8	6:50
		लखनऊ-दिल्ली	ए एन-32	3:30
90.	26.5.97	दिल्ली-लखनऊ	ए एन-32	3:00
	27.5.97	लखनऊ-सुखोपुर-इटावा-दिल्ली	एम आई-8	17:15
91.	30.5.97	दिल्ली-लखनऊ-वाराणसी-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	5:15
	31.5.97	लखनऊ-लालुमार-वाराणसी-मुरदी-वाराणसी	एम आई-8	8:55
92.	4.6.97	दिल्ली-गोरखपुर-दिल्ली	बी-737	2:35
93.	5.6.97	सफदरजंग-मुजफ्फरनगर-सफदरजंग	एम आई-17	3:20
94.	8.6.97	लखनऊ-करण-मुरलीपुर-लखनऊ	एम आई-8	6:55
		लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:05
95.	13.6.97	सफदरजंग-मवाना-दिल्ली	एम आई-17	9:55
96.	13.6.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:30
	14.6.97	लखनऊ-मैनपुरी-इटावा-लखनऊ	एम आई-8	23:05
		बल्लीपुर-लखनऊ		
				123:25
97.	15.6.97	लखनऊ-मिट्टी-लखनऊ	एम आई-8	2:00
98.	17.6.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	
99.	18.6.97	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
	19.6.97	दिल्ली-लखनऊ-दिल्ली	"	4:15
	21.6.97	लखनऊ-दिल्ली	"	2:00
100.	22.6.97	दिल्ली-लखनऊ	"	2:00
	"	लखनऊ-तुलशीपुर-लखनऊ	एम आई-8	15:10
	23.6.97	लखनऊ-इटावा-पुलिस लाईन-फतेहपुर-दिल्ली	"	
101.	27.6.97	लखनऊ-कानपुर-लखनऊ	आर एस-748	2:30
	28.6.97	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
102.	29.6.97	दिल्ली-इलाहाबाद-दिल्ली	बी-737	3:00
	"	इलाहाबाद-पृथ्वीगंज-इलाहाबाद	एम आई-8	3:55
				38:50
103.	1.7.97	दिल्ली-औरंगाबाद	बी-737	3:30
	6.7.97	औरंगाबाद-लखनऊ	बी-737	4:25
	7.7.97	लखनऊ-दिल्ली	ए एन-32	3:00
104.	9.7.97	दिल्ली-बदायूं	एम आई-8	9:50
105.	11.7.97	दिल्ली-पटना	बी-737	3:05
	12.7.97	पटना-लखनऊ	"	3:30
	13.7.97	लखनऊ-दिल्ली	"	2:00

1	2	3	4	5
106.	14.7.97	दिल्ली-जयपुर-दिल्ली	बी-737	1:45
107.	15.7.97	दिल्ली-लखनऊ-दिल्ली	ए एल-32	6:00
108.	22.7.97	दिल्ली-इलाहाबाद-दिल्ली	बी-737	2:30
	"	इलाहाबाद-शोखरगढ़-इलाहाबाद	एम आई-8	7:05
109.	18.7.97	दिल्ली-लखनऊ	ए एन-32	2:30
	19.7.97	लखनऊ-दिल्ली	"	
110.	22.7.97	लखनऊ-गोरखपुर-दिल्ली	बी-737	2:00
	"	गोरखपुर-सिओरवा	एम आई-8	4-00
		गिधां-गोरखपुर		
111.	26.7.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:00
112.	30.7.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:00
	31.7.97	लखनऊ-कायमगंज-लखनऊ	एम आई-8	6:05
	1.8.97	लखनऊ-आगरा-लखनऊ	एन-32	5:00
	2.8.97	लखनऊ-दिल्ली	"	3:00
113.	8.8.97	दिल्ली-लखनऊ	ए एन-32	4:15
114.	10.8.97	लखनऊ-दिल्ली	"	3:00
	16.8.97	दिल्ली-लखनऊ	"	4:00
	17.8.97	लखनऊ-कानपुर-दिल्ली		
				84:30
115.	19.8.97	दिल्ली-वाराणसी-दिल्ली	बी-737	2:40
	"	वाराणसी-बलिया-वाराणसी	एमआई-8	7:15
116.	20.8.97	दिल्ली-गोरखपुर-दिल्ली	बी-737	2:45
	"	गोरखपुर-मुबारकपुर-मऊ-गोरखपुर	एमआई-8	3:30
117.	21.8.97	दिल्ली-आगरा	बी-737	1:40
	22.8.97	आगरा-इकोला-इटावा	एमआई-8	7:20
	23.8.97	इटावा-लखनऊ		
	25.8.97	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
118.	27.8.97	दिल्ली-चंडीगढ़-दिल्ली	बी-737	1:40
119.	1.9.97	दिल्ली-रामपुर-दिल्ली	एमआई-8	4:55
120.	4.9.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:00
121.	10.9.97	दिल्ली-गोरखपुर-मद्रास	"	6:40
	"	गोरखपुर-रामकोला-गोरखपुर	एमआई-8	2:35
	11.9.97	गोरखपुर-चेन्नई-दिल्ली	बी-737	4:40
122.	6.9.97	लखनऊ-सैदालपुर-आगरा	एमआई-8	9:00
	"	आगरा-लखनऊ-आगरा	ए एन-32	1:45

1	2	3	4	5
123.	12.9.97	दिल्ली-कलकत्ता	बी-737	4:15
	13.9.97	कलकत्ता-दिल्ली-लखनऊ	"	4:10
	14.9.97	लखनऊ-इलाहाबाद-दिल्ली	"	4:10
124.	19.9.97	दिल्ली-वाराणसी-लखनऊ-दिल्ली	"	2:55
	"	वाराणसी-दासीचौरा-वाराणसी	एम आई-8	9:00
125.	17.9.97	दिल्ली-आगरा-दिल्ली	बी-737	1:20
126.	"	आगरा-जोजूमियां-आगरा	एमआई-8	7:35
127.	22.9.97	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:30
128.	23.9.97	सफदरजंग-बेवार-सफदरजंग	एमआई-8	2:30
129.	26.9.97	दिल्ली-लेह	बी-737	2:30
	"	लेह-कारगिल-लेह	एम आई-17	6:25
	27.9.97	थोयसी-दिल्ली	बी-737	2:40
				110:25
130.	29.9.97	लखनऊ-दिल्ली	एच एस-748	2:15
131.	28.9.97	दिल्ली-इटावा-महमूदाबाद-लखनऊ	एम आई-8	8:20
132.	2.10.97	दिल्ली-इटावा-परयौरीपुर-पियूर-चकेरी-	एम आई-8	12:25
	"	कानपुर-दिल्ली	ए एन -32	2:30
133.	3.10.97	दिल्ली-लखनऊ	ए एन-32	7:30
	4.10.97	लखनऊ-इलाहाबाद-लखनऊ		
	5.10.97	लखनऊ-दिल्ली		
134.	13.10.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:00
	13.10.97	लखनऊ-कर्वी-हथौडा-लखनऊ	एमआई-17	14:25
	14.10.97	औरैया-चकेरी		
	14.10.97	लखनऊ-वाराणसी-लखनऊ	बी-737	3:35
	14.10.97	वाराणसी-रायजीपुर-वाराणसी	एम आई-8	
	15.10.97	लखनऊ-कलकत्ता	बी-737	9:25
	17.10.97	कलकत्ता-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	
135.	19.10.97	दिल्ली-इलाहाबाद-दिल्ली	एएन-32	6:15
	19.10.97	इलाहाबाद-हडिग-कोटवान	एम आई-8	7:15
		इलाहाबाद	चेतक	3:15
136.	20.10.97	दिल्ली-लखनऊ	एचएस-748	3:05
	21.10.97	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
137.	24.10.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:45
	25.10.97	लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00

1	2	3	4	5
138.	26.10.97	सफदरजंग-मेरठ-गजरौला-सफदरजंग	एमआई-8	5:10
139.	28.10.97	दिल्ली-वाराणसी-पटना-दिल्ली	बी-737	3:45
	28.10.97	वाराणसी-देव-औरंगाबाद- जहानाबाद-पटना	एमआई-8.	12:05
	31.10.97	लखनऊ-इलाहाबाद-लखनऊ	ए एन-32	3:00
				113:00
140	1.11.97	और लखनऊ-नगनागणिर्या-इटावा	एमआई-8	12:30
	2.11.97	दिल्ली		
141.	4.11.97	दिल्ली-कानपुर-उन्नाव-हरपालपुर	एन एन-32 और	4:00
		कानपुर-दिल्ली	एम आई-8	6:50
142.	6.11.97	दिल्ली-कानपुर-लखनऊ	ए एन-32	4:30
और	7.11.97	कानपुर-फुफंड-कानपुर	एम आई-17	6:30
		लखनऊ-फतेहगढ़.	"	
143.	8.11.97	सफदरजंग-गाजियाबाद-सैफई-आगरा	एम आई-8	7:45
144.	11-13.11.97	दिल्ली-लखनऊ-आगरा-लखनऊ	एएन-32	8:15
	14.11.97	लखनऊ-खेराहलू-हितपुरा-इटावा-लखनऊ	एम आई-8	11:20
145.	15.11.97	दिल्ली -लखनऊ-चेन्नई-दिल्ली	बी-737	5:10
146.	17.11.97	दिल्ली-मुजफ्फरनगर-दिल्ली	एमआई-8	2:50
147.	19.11.97	दिल्ली-मेरठ-दिल्ली	एमआई-8	2:15
148.	20.11.97	दिल्ली-हरिद्वार-दिल्ली	एम आई-8	7:50
	21.11.97	दिल्ली-हरिद्वार-दिल्ली		
		दिल्ली-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
149.	23.11.97	लखनऊ-फैजाबाद-लखनऊ	एमआई-8	4:10
150.	27.11.97	दिल्ली-पटना-दिल्ली	बी-737	7:20
		पटना-सुपौल-पटना	एमआई-17	5:20
151.	29.11.97	दिल्ली-पूर्णमा-दिल्ली	बी-737	7:20
152.	1 एवं 2.12.97	दिल्ली-बरेली-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	3:20
		बरेली-शाहजहांपुर-लखनऊ	एमआई-8	11:00
				120:55
153.	5.12.97	दिल्ली-लखनऊ	बी-737	2:00
154.	7.12.97	दिल्ली-वाराणसी-दिल्ली	बी-737	
		वाराणसी-मानसनगर-वाराणसी	एमआई-8	3:10
155.	8.12.97	लखनऊ-पटना-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	5:15
		पटना-अरवाल-पटना	एमआई-8	6:25

1	2	3	4	5
156.	9.12.97	दिल्ली-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
157.	12.12.97	दिल्ली-लखनऊ-इलाहाबाद-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	3:45
158.	16-22.12.97	दिल्ली-लखनऊ-इलाहाबाद-लखनऊ-दिल्ली		
		दिल्ली-हैदराबाद-अहमदाबाद-लखनऊ-गोरखपुर-कलकत्ता-दिल्ली	बी-737	9:50
159.	14.12.97	लखनऊ-मुम्बई-लखनऊ	बी-737	8:05
160.	27.12.97	लखनऊ-भुवनेश्वर-दिल्ली	बी-737	9:30
		भुवनेश्वर-चाँदीपुर-भुवनेश्वर	एमआई-8	7:30
161.	2.1.98	दिल्ली-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	2:00
162.	12-14.1.98	दिल्ली-लखनऊ-दिल्ली	बी-737	6:05
		लखनऊ-सेफाई-लखनऊ	एमआई-8	6:10
				71:45
उड़ान घंटों का सकल योग				1449:55

[हिन्दी]

अंतरराष्ट्रीय उड़ानों से इंडियन एयरलाइंस का राजस्व

1315. श्रीमती शीला गौतम : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1997-98 के दौरान इंडियन एयरलाइंस की अंतरराष्ट्रीय उड़ानों द्वारा लाए ले जाए गये माल(कार्गो) और यात्रियों का अलग-अलग ब्यौरा क्या है, और

(ख) इससे कितना राजस्व अर्जित किया गया?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) इंडियन एयरलाइंस ने वर्ष 1997-98 के दौरान अपनी अंतरराष्ट्रीय उड़ानों से 11,12,651 यात्रियों का वहन किया जबकि इसने 11,914 टन कार्गो की दुलाई की। इसने उन उड़ानों से कमशः 666 करोड़ रु० तथा 37 करोड़ रु० का राजस्व अर्जित किया।

[अनुवाद]

तिरुपति और चेन्नई के बीच नई रेलगाड़ियां चलाना

1316. श्री कै० येरननायडू : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार तिरुपति और चेन्नई के बीच नई रेलगाड़ियां चलाने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़-उदयपुर रेल लाइन का आमान परिवर्तन

1317. श्री रामपाल उपाध्याय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राजस्थान में अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़-उदयपुर रेल लाइन को बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन किये जाने के लिए अब तक कितनी धनराशि आबंटित तथा जारी की गई है;

(ख) क्या यह सच है कि 26 किमी. लंबे अजमेर-नसीराबाद रेल मार्ग के लिए धनराशि रक्षा मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई जा रही है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा बाकी लाइन के लिए कब तक निधि उपलब्ध कराए जाने/जारी किए जाने की संभावना है और उक्त रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य कब तक शुरू होने तथा पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) 20,49,06,000/-रुपये।

(ख) जी नहीं।

(ग) कार्य शुरू कर दिया गया है तथा 9वीं पंचवर्षीय योजना के भीतर पूरा हो जाने की संभावना है बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध है।

[हिन्दी]

जमालपुर कारखाना का बन्द किया जाना

1318. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :
श्री प्रभुनाथ सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार जमालपुर रेल कारखाने को धीरे-धीरे बंद कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या उक्त कारखाने के श्रमिकों की संख्या भी घटायी गयी है;

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

(ङ) सरकार ने उपर्युक्त कारखाने की पूरी क्षमता के उपयोग के लिए क्या कदम उठाए हैं;

(च) क्या उपर्युक्त कारखानों में निर्मित कई उत्पादों का लागत खुले बाजार से खरीदी जाने वाली उत्पादों से कम है; और

(छ) यदि हां, तो उन उत्पादों के खुले बाजार से खरीदे जाने के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) कर्मचारियों की संख्या में निम्नानुसार कमी हुई है:-

तिथि	कर्मचारियों की संख्या
1.4.1995	11,766
1.4.1996	11,461
1.4.1997	11,383
1.4.1998	11,104

अधिवाषिता की आयु प्राप्त कर लेने पर कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति के कारण कर्मचारियों की संख्या में कमी आई है।

(ङ) जमालपुर कारखाने में निम्नलिखित गतिविधियां शुरू की गई है :-

- (i) डीजल रेल इंजन की आवधिक ओवर हालिंग
- (ii) 20 टी और 140 टी डीजल क्रनों की निर्माण
- (iii) 25 टी जैकों का निर्माण
- (iv) यू०आई०सी० बोगियों का निर्माण
- (v) टावर कारों का निर्माण
- (vi) ब्रेक ब्लाकों का निर्माण
- (vii) सवारी एवं मालडिब्बों के कलपुर्जों का निर्माण
- (viii) बाक्स माल डिब्बों का पुनःनिर्माण
- (ix) क्रनों की आवधिक ओवर हालिंग
- (x) टावर कारों की आवधि ओवर हालिंग क्षमता का और अधिक उपयोग करने के लिए बड़ी लाइन

के मालडिब्बों की प्रतिमाह 400 चौपहिया इकाई की आवधिक ओवरहालिंग शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है। निर्माण कार्यक्रम 1998-99 में कार्य प्रस्तावित किया गया है।

(च) और (छ) साधारणतया निर्णय निर्माण करने की सामर्थ्य, क्षमता, कार्यभार के स्वरूप तथा लागत पर आधारित होती है। बहरहाल, निर्मित की जा रही कुछ मर्दों की लागत की तुलना बाजार से अधिक की जा सकती है। प्रयुक्त मानदंड हैं:-

उपलब्ध संसाधनों-अवसंरचना और जनशक्ति का पूर्ण उपयोग। अपने उपयोग के लिए कलपुर्जों की समय पर आपूर्ति और गुणवत्ता पर नियंत्रण। जमालपुर कारखाना प्रतिवर्ष लगभग 40 करोड़ रुपये के कलपुर्जों का उत्पादन करता है। कतिपय मर्दों, जिनके लिए कारखाने में निर्माण करने की सुविधाएं मौजूद नहीं हैं, यथा रबर, बिजली संबंधी कलपुर्जे, मूल इंजन निर्माताओं से विशिष्ट प्रकार की मर्दों, बड़ी संरचना मद आदि बाजार से खरीदी जाती हैं। हार्डवेयर मर्दों, जिनका बोल्ट एवं नट, रिबट, वाशर आदि जैसी मर्दों के निर्माण में पूर्णतया लगी अन्य फैक्ट्रियों द्वारा सस्ता उत्पादन किया जा सकता है, भी बाजार से खरीदी जाती हैं। सभी कच्ची सामग्री भी बाजार से खरीदी जाती है।

[अनुवाद]

सलेम-कुड्डालोर रेल लाइन का आमाम परिवर्तन

1319. डा० सरोजा वी० : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या सलेम जंक्शन कुड्डालोर जंक्शन के मध्य रेल लाइन के आमाम परिवर्तन का कार्य शुरू हो गया है;

(ख) यदि हां, तो इसकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) इस परियोजना के लिए अब तक कुल कितनी धनराशि आवंटित की गई है; और

(घ) कब तक उक्त परियोजना पूरी कर ली जायेगी ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) से (घ) सेलम जंक्शन से कुड्डालोर जंक्शन तक आमाम परिवर्तन के लिए एक सर्वेक्षण शुरू किया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट उपलब्ध हो जाने के बाद ही परियोजना पर आगे विचार करना संभव होगा।

मरुभूमि विकास कार्यक्रम

1320. श्री गिरिधारी लाल भार्गव : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विगत में राजस्थान के मरुभूमि विकास कार्यक्रम के अंतर्गत "शेल्टर बेल्ट प्लांटेशन" और "रोड साइड प्लांटेशन" कार्य चलाए गए तथा इसके अच्छे परिणाम निकले;

(ख) क्या पनधारा विकास पर प्रतिबंध लगाते हुए नये मार्गनिर्देश जारी किए गये थे;

(ग) क्या राजस्थान सरकार ने "रोड साइड प्लांटेशन" और "शेल्टर बेल्ट प्लांटेशन" कार्य पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है और मरुभूमि विकास कार्यक्रम के अंतर्गत शेल्टर बेल्ट प्लांटेशन कार्य चालू करने के लिए सरकार की स्वकृति के लिए एक प्रस्ताव भेजा है; और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) जी हां। राजस्थान में 'शेल्टर बेल्ट प्लांटेशन' और 'रोड साइड प्लांटेशन' 'मरुभूमि विकास कार्यक्रम में ' वनरोपण और चरागाह विकास' की महत्वपूर्ण क्षेत्रीय गतिविधि के भाग के रूप में शुरू किया गया था।

(ख) जी नहीं। मरुभूमि विकास कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए नए दिशा-निर्देश 1994 में जारी किए गए हैं जिसके अंतर्गत वाटरशेड विकास नीति अपनाई गई है।

(ग) और (घ) शेल्टर बेल्ट प्लांटेशन और रोड साइड प्लांटेशन को मरुभूमि विकास कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के लिए वाटरशेड विकास के नए दिशानिर्देशों के अंतर्गत वाटरशेड परियोजना के अभिन्न घटक के रूप में लगाने की पहले ही अनुमति दी जा चुकी है। तथापि, इन गति-विधियों को वाटरशेड परियोजना क्षेत्र के बाहर शुरू करने के राजस्थान सरकार के प्रस्ताव को मंत्रालय द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया था।

महाराष्ट्र में रेल पुल

1321. श्री संदीपान थोरात : क्या रेल मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे

कि:

(क) महाराष्ट्र में 1997-98 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार निर्माणाधीन रेल पुलों/उपरिपुलों की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या बड़ी संख्या में परियोजनाएं अपने निर्धारित समय से काफी पीछे चल रही हैं;

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

(घ) महाराष्ट्र से ऐसे पुलों के संबंध में प्राप्त नए प्रस्ताव यदि कोई हों, क्या है तथा उन पर क्या कदम उठाए गए हैं;

(ङ) महाराष्ट्र के लिए विगत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार उपलब्ध कराई गई धनराशि कितनी है; और

(च) नौवां पंचवर्षीय योजना के दौरान इन पुलों के कार्य को पूरा करने की चरणबद्ध योजना क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) एक विवरण संलग्न है।

क्र० सं०	समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल	कार्य की लागत		टिप्पणी
		रेलवे	निक्षेप (लाख रु० में)	
1	2	3	4	5
1.	कि.मी. 30/19-31/1 पर मुलंद के निकट समपार सं. 20/सी के बदले ऊपरी सड़क पुल	177	311	कार्य प्रगति पर है, 60% पूरा हो गया है।
2.	कि.मी. 88/19-20 पर बदलापुर के निकट समपार सं. 10/बी के बदले ऊपरी सड़क पुल	190	215	अनुमान प्रक्रियाधीन है अभिकल्प और आरेखण संबंधी कार्य के लिए निविदा आमंत्रित कर दी गई है।
3.	कि.मी. 53/23-27 पर कल्याण के निकट समपार सं० 41/स्ये. के बदले ऊपरी सड़क पुल	180	185	कार्य प्रगति पर है, 40% पूरा हो गया है।
4.	कि.मी. 798/8-9 पर बोरखेडी के निकट समपार सं. 107/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	139	222	अभिकल्प और आरेखण अनुमोदित हो गये हैं। उपसंरचना के लिए ठेका दे दिया गया है।
5.	कि.मी. 792/2-3 पर हिंगणघाट के निकट समपार सं. 44/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	237	238	प्रगति कुछ नहीं राज्य सरकार से पहुंच अनुमान की प्रतीक्षा है।
6.	कि.मी. 218/8-9 पर निफाद के निकट समपार सं. 99/बी के बदले ऊपरी सड़क पुल	74	54	प्रगति कुछ नहीं। सड़क पहुंच मार्गों के लिए अनुमान प्राप्त हो गये हैं। स्वीकृति के लिए संयुक्त अनुमान प्रक्रियाधीन है।

1	2	3	4	5
7.	कि.मी. 286.99 पर नंदगांव के निकट समपार सं. 114/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	98	70	प्रगति कुछ नहीं। राज्य सरकार से अनुमोदन के लिए अनुमान की प्रतीक्षा है।
8.	कि.मी. 433/15-18 पर नसीराबाद के निकट समपार सं. 154/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	129	136	सामान्य प्रबंध आरेखण को अंतिम रूप दे दिया गया है। पी.डब्ल्यू.डी इस का निर्माण बोट आधार पर कराने की संभाव्यता का पता लगा रहा है।
9.	कि.मी. 450/3-4 पर फेकरी के निकट समपार सं.1/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	66	66	प्रगति कुछ नहीं। सड़क पहुंच मार्गों के लिए अनुमान प्राप्त हो गये हैं। स्वीकृति के लिए संयुक्त अनुमान प्रकियाधीन है।
10.	कि.मी. 371/12-13 पर देहेरे के निकट समपार सं. 30/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	51	41	समेकित अनुमान राज्य सरकार को स्वीकृति के लिए भेजा गया है। महाराष्ट्र सरकार इस कार्य को बोट आधार पर शुरू करने के लिए जांच कर रही है।
11.	कि.मी. 7/3-4 पर सेफड़ी के निकट समपार सं. 7/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	195	521	पी.डब्ल्यू.डी. द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किया गया है। पी. डब्ल्यू.डी. द्वारा आरंभिक औपचारिकताएं अभी पूरी की जानी हैं। बी.पी.टी. और एम. ए. एच. सरकार के बीच पट्टे पर भूमि को देने संबंधी विवाद को पुल: हल किया जाना है।
12.	कि.मी. 13/12-13 पर चुनाभट्टी के निकट समपार सं. 1/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	128	178	बी. एम. सी. द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किया गया है। बी. एम. सी. द्वारा आरंभिक औपचारिकताएं अभी पूरी की जानी हैं। हालांकि बी.एम.सी. से अनुकूल प्रत्युत्तर की संभावना में ऊपरी सड़क पुल के कार्य को 97-98 के रेल निर्माण कार्यक्रम में शामिल कर लिया गया है।
13.	कि.मी. 22/11-12 पर वीखरोल्ली के निकट समपार सं. 14/सी के बदले ऊपरी सड़क पुल	242	337	बी. एम. सी. द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किया गया है। बी. एम. सी. द्वारा आरंभिक औपचारिकताएं अभी पूरी की जानी हैं। यह कार्य विश्व बैंक ऋण जिसके लिए एम.एम.आर.डी.ए. समन्वय एजेंसी है के अंतर्गत एमयूपीटी-॥ चरण-2 के अंतर्गत करने की योजना बनायी गई है। यह कार्य बी.एम.सी द्वारा उनके पर्यवेक्षण के अंतर्गत निष्पादित किया जाएगा।
14.	कि.मी. 80/4-5 पर नवाडे के निकट समपार सं. 12/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	229	504	कार्य को 97-98 के निर्माण कार्यक्रम में शामिल किया गया था। लगभग सभी औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं। जी ए डी को अंतिम रूप दिया जा रहा है।
15.	कि.मी. 265/3-4 पर दौंड के निकट समपार सं. 18/बी के बदले ऊपरी सड़क पुल	118	147	राज्य सरकार से पहुंच मार्ग अनुमान की प्रतीक्षा है। राज्य सरकार इस कार्य को बोट आधार पर शुरू करने का पता लगा रही है। जी ए डी को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

1	2	3	4	5
16.	कांदावली-मलाड खंड पर समपार सं. 31 के बदले ऊपरी सड़क पुल	604	2025	विस्तृत अनुमान नवंबर 96 में स्वीकृत किया गया है। कार्य यथा शीघ्र शुरू किया जाएगा क्योंकि बी. एम. सी. ने पहुंच मार्गों के सरेखण पर कार्य शुरू किया है जिसे राज्य सरकार द्वारा अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।
17.	सांताक्रूज-विलेपार्ले खंड पर समपार सं. 21 के बदले ऊपरी सड़क पुल	609	2514	विस्तृत अनुमान नवंबर 96 में स्वीकृत किए गए हैं। स्थान जांच संबंधी कार्य पूरा हो गया है। बी. एम. सी. द्वारा जैसे ही पहुंच मार्गों पर कार्य शुरू किया जाएगा तो रेलवे के हिस्से का कार्य शुरू किया जाएगा।
18.	बोरीवली-पर समपार सं. 33 के बदले ऊपरी सड़क पुल	583	2109	विस्तृत अनुमान नवंबर 96 में स्वीकृत किया गया है। रेलवे के हिस्से के निविदा को अंतिम रूप दिया जा रहा है। पश्चिम साइड के पहुंच मार्गों पर कार्य बीएमसी द्वारा लगभग पूरा होने वाला है।
19.	विलेपार्ले पर समपार सं. 22 के बदले ऊपरी सड़क पुल	283	283	ऊपरी सड़क पुल को सितम्बर 97 में यातायात के लिए खोल दिया गया है
20.	बोयसर पर समपार सं. 91 के बदले ऊपरी सड़क पुल	352	1807	राज्य सरकार ने डायवर्जन संबंधी कार्य को शुरू किया है। समपार को शिफ्ट करने के लिए ठेका दे दिया गया है। कार्य प्रगति पर है।
21.	भायंदर पर समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल	462	-	अनुमान जुलाई 97 में स्वीकृत किया गया है। राज्य सरकार ने पहुंच मार्ग संबंधी कार्य शुरू कर दिया गया है। स्थान जांच संबंधी कार्य पूरा हो गया है निविदा आमंत्रित की जा रही है।

(ख) जी हां।

(ग) भाग (क) के उत्तर के संबंध में संलग्न विवरण में ब्यौरे दर्शाए गए हैं। सामान्यतः राज्य सरकार पहुंच मार्गों के लिए भूमि के अधिग्रहण, पहुंच मार्गों पर पड़ने वाले अतिक्रमण को हटाने

ऊपरी पुल के शुरू होने पर समपार को बंद करने की वचनबद्धता, योजना, अभिकल्प और अनुमान की स्वीकृति, अपने निर्माण कार्यक्रम में यथोचित प्राथमिकता देने आदि की प्रारंभिक पूर्व अपेक्षाएं पूरी नहीं करती है।

(घ)

क्र० सं०	समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल	टिप्पणी
1	2	3
1.	कि.मी.57/9-10 पर उल्हासनगर के निकट समपार सं. 3/सी के बदले ऊपरी सड़क पुल	प्रारंभिक, प्रस्ताव प्राप्त हो गया है और रेलों द्वारा जांच की जा रही है
2.	कि.मी.194/12-13 पर मुंघवा के निकट समपार सं. 68/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
3.	कि.मी. 185/11-12 खडकी के निकट समपार सं. 63/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
4.	कि.मी. 194/10-11 पर धोरापाडी के निकट समपार सं० 586/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-

1	2	3
5.	कि.मी. 1042/100 पर मंगलवाड़ी के निकट समपार सं. 297/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
6.	कि.मी. 196/5-6 पर शिलापुर के निकट समपार सं. 91/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
7.	कि.मी. 180/10-11 पर कासारवाही के निकट समपार सं. 61/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
8.	कि.मी. 178/10-11 पर पिंपरी के निकट समपार सं. 60/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
9.	कि.मी. 91/1-2 पर खारपाडा के निकट समपार सं. 7/स्पे.के बदले ऊपरी सड़क पुल	राज्य सरकार द्वारा बोट पर प्रस्तावित कार्य की समग्र लागत निजी उद्यमियों द्वारा वहन की जाएगी।
10.	कि.मी. 817 पर चूटीबोरी के निकट समपार सं. 113/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
11.	कि.मी. 860/14-15 पर तादाली के निकट समपार सं. 38/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
12.	कि.मी. 875/6-7 पर चंद्रपुर के निकट समपार सं. 41/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
13.	कि.मी. 791/15 पर हिंगणघाट के निकट समपार सं. 13/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
14.	कि.मी. 622.33 पर मुर्तिजापुर के निकट समपार सं. 51/स्पे. के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
15.	कि.मी. 135/16-17 पर मालावली के निकट समपार सं. 36/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
16.	कि.मी. 353/13-14 पर नेपती के निकट समपार सं. 26/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
17.	कि.मी. 386/11-12 पर राहुरी के निकट समपार सं. 38/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
18.	कि.मी. 837/19-20 पर मनकापुर के निकट समपार सं. 291/सी के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
19.	कि.मी. 880/4-5 पर बाबूपेठ के निकट समपार सं. 44/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
20.	कि.मी. 547/22-24 पर शेगांव के निकट समपार सं.27/बी के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
21.	कि.मी. 983/22-24 पर काटोल के निकट समपार सं. 283/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
22.	कि.मी. 872/16-17 पर विवेकानन्द के निकट समपार सं. 40/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	राज्य सरकार द्वारा निक्षेप शर्तों पर प्रस्तावित/ प्रस्ताव जांचाधीन है।
23.	कि.मी. 456/0-1 पर रामवाड़ी के निकट समपार सं. 275/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
24.	कि.मी. 966/2-3 पर नरखेड के निकट समपार सं. 275/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	-वही-
25.	कि.मी. 218/8-9 पर कुंडेवाड़ी के निकट समपार सं. 99/बी के बदले ऊपरी सड़क पुल	राज्य सरकार द्वारा निक्षेप शर्तों पर प्रस्तावित/ प्रस्ताव जांचाधीन है।

1	2	3
26.	कि.मी. 522/6-7 पर नंदुरा के निकट समपार सं. 20/ए के बदले ऊपरी सड़क पुल	राज्य सरकार द्वारा निक्षेप शर्तों पर प्रस्तावित/प्रस्ताव जांचाधीन है।
27.	बोट योजना के आधार पर कि.मी.1125/14 पर नागपुर (कलमना) में ऊपरी सड़क पुल	भूमि के पट्टे पर देने संबंधी औपचारिकताओं को राज्य सरकार के साथ अंतिम रूप दिया जा रहा है।
28.	तुमसर-तिरोडा-गोंदिया रोड पर कि.मी. 1052/2 पर देवादा में ऊपरी सड़क पुल	राज्य सरकार की ओर से 50% की लागत में भागीदारी की सहमति के प्रतीक्षा की जा रही है।
29.	तुमसर-तिरोडा-गोंदिया रोड पर कि.मी. 1024/2 पर कचवाडी में ऊपरी सड़क पुल	चूंकि टी वी यू 1 लाख से कम है इसलिए इस निक्षेप शर्तों पर निष्पादित करने के लिए राज्य सरकार की पुष्टि की प्रतीक्षा है।
30.	(क) कि.मी. 1128/पर इतवारी रेलवे स्टेशन पर दो लेन वाले ऊपरी सड़क पुल का चार लेन वाले ऊपरी सड़क पुल में बदलना।	राज्य सरकार कार्य को निक्षेप शर्तों पर निष्पादित करने के लिए सहमत है और जी ए डी को अंतिम रूप दिया जा रहा है।
30.	(ख) मल्कासाथ (हतवारी रेलवे स्टेशन के निकट) में मौजूदा एक लेन वाले ऊपरी सड़क पुल का दो लेन वाले ऊपरी सड़क पुल का बदलाव	-यथोक्त-
31.	कि.मी. 1126/23 पर बी श्रेणी समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल का निर्माण।	निक्षेप शर्तों पर प्रस्ताव प्राप्त हुआ है और यह प्रक्रियाधीन है।
32.	कि.मी. 1037/19-21 ऊपरी सड़क पुल	राज्य सरकार बोट के आधार पर निर्माण का पता लगा रही है।
33.	कामठी और कन्हान के बीच कि.मी. 1115/11-13 पर ऊपरी सड़क पुल	प्रारंभिक प्रस्ताव प्राप्त हो गया है जिसकी जांच की जा रही है।

(ड) लाख रु० में

1995-96	-	160.64
1996-97	-	246.70
1997-98	-	1296.60

(च) इन पुलों का पूरा होना संबंधित राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों को पूरा करने तथा मौजूदा नियमों के अंतर्गत अपेक्षित कुछ प्रारंभिक पूर्व अपेक्षाओं के पूरा करने पर भी निर्भर करता है। अतः योजना वार कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया जा सकता है।

[हिन्दी]

ग्रामीण क्षेत्रों के विकास हेतु सहायता

1322. श्री चिन्मयानंद स्वामी : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में ग्रामीण क्षेत्रों के विकास के लिए विश्व बैंक द्वारा कोई वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई गई है; और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) और (ख) कर्नाटक, महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश में गत तीन वर्षों के दौरान विश्व बैंक की सहायता से कमशः निम्नलिखित परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं:-

(1) कर्नाटक सकीकृत ग्रामीण जल आपूर्ति और पर्यावरणीय स्वच्छता परियोजना जिसका लक्ष्य 92 मिलियन अमरीकी

डॉलर की लागत से कर्नाटक की 4.8 मिलियन ग्रामीण जनसंख्या को लाभान्वित करना है।

(II) महाराष्ट्र ग्रामीण जल आपूर्ति और पर्यावरणीय स्वच्छता परियोजना जिसका लक्ष्य 140.7 मिलियन अमरीकी डॉलर की लागत से महाराष्ट्र की 17.5 मिलियन ग्रामीण जनसंख्या को लाभान्वित करना है।

(III) उत्तर प्रदेश ग्रामीण जल आपूर्ति और पर्यावरणीय स्वच्छता परियोजना जिसका लक्ष्य 71.0 मिलियन अमरीकी डॉलर की लागत से उत्तर प्रदेश की 1.2 मिलियन ग्रामीण जनसंख्या को लाभान्वित करना है।

[अनुवाद]

हल्के लडाकू विमान को वायुसेना में शामिल करना

1323. श्री हरिन पाठक: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में भारत ने अपना हल्का लडाकू विमान (एल० सी० ए०) तैयार किया है; और

(ख) यदि हां, तो कब तक व्यापक रूप से इसके निर्माण की संभावना है और इन लडाकू विमानों को वायुसेना में कब तक शामिल किए जाने की संभावनाएं हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) स्वदेश में विकसित प्रथम हल्का युद्धक वायुयान 17 नवम्बर, 1995 को तैयार कर दिया गया था।

(ख) हल्के युद्धक वायुयान को 2003 से आगे वायुसेना में शामिल किए जाने की योजना है। उत्पादन आयोजना प्रगति पर है।

गांधीधाम और मुंबई के लिए सुपरफास्ट रेलगाड़ियां

1324. श्री पी०एस० गढ़वी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गांधीधाम और मुंबई रेल लाइन पर भीड़ से निपटने के लिए प्रतिवर्ष चलाई जाने वाली विशेष रेलगाड़ियों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या गांधीधाम और मुंबई के लिए एक और सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाने के लिए मंत्रालय के पास काफी लंबे समय से मांग लम्बित है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी क्या है. और

(घ) इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है अथवा करने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) 1997 के दौरान 201 विशेष गाड़ियां (120) ग्रीष्मकाल और 81 शीत काल में चलाई गई थीं। ग्रीष्मकाल 1998 के दौरान गांधीधाम और मुंबई के बीच 120 विशेष गाड़ियों की योजना बनाई गई है।

(ख) और (ग) श्री अनंत डी. दवे, संसद सदस्य और श्री पी. एस. गढ़वी, संसद सदस्य सहित बहुत से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(घ) मुम्बई सेंट्रल और गांधीधाम के बीच गाड़ी चलाने की जांच की गई लेकिन परिचालनिक कठिनाइयों और संसाधनों की तंगियों के कारण व्यावहारिक नहीं पाया गया।

असम में रूपसी विमानपत्तन के उपयोग के लिए गैर-सरकारी विमान कंपनियों को अनुमति

1325. श्री अब्दुल हमीद : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम में धुलरी में रूपसी हवाई अड्डे का निर्माण ब्रिटिश शासनकाल में किया गया था तथा यह 1983 ई० तक भलीभांति काम में आ रहा था;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस हवाई अड्डे को पुनः चालू करने के लिए क्या कदम उठाए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार आर्थिक उदारीकरण के अंतर्गत निजी विमान कंपनियों को इस हवाई अड्डे के उपयोग के लिए अनुमति प्रदान करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी हां।

(ख) इस समय हवाई अड्डा क्षेत्र के अत्यधिक नवीकरण/परिवर्धन की आवश्यकता है, जिसे विमानकंपनियों की मांग पर पूरा किया जा सकता है। अनुसूचित तथा निजी विमानकंपनियों का आसाम के रूपसी हवाई अड्डे से होकर प्रचालन करने के लिए स्वागत है। तथापि, यह संबंधित विमानकंपनियों पर है कि वे आर्थिक व्यवहार्यता तथा यातायात संभाव्यता के आधार पर अपनी आवश्यकताएं बतलाएं।

वायु यातायात नियंत्रण टावर की ऊँचाई

1326. श्री अमर रायप्रधान : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आई.सी.ए.ओ.) के मापदंडों के अनुसार विमान यातायात नियंत्रण (ए. टी. सी.) टावर की अधिकतम अनुमत्य ऊँचाई 24 फीट है;

(ख) यदि हां, तो देश में ऐसे विमानपत्तनों के नाम सहित उनके विमान यातायात नियंत्रण टावरों की क्रमशः ऊँचाई कितनी है, जहां ए. टी. सी. टावरों की ऊँचाई अनुमत्य ऊँचाई से अधिक है; और

(ग) अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आई.सी.ए.ओ.) के मापदंडों को नजर अंदाज करते हुए ऐसी परियोजनाओं को स्वीकृति देने वाले व्यक्तियों के खिलाफ सरकार का क्या कार्रवाई करने का विचार है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, नहीं। कंट्रोल टावरों की कोई एक समान विशिष्ट ऊँचाई नहीं है। इकाओं यह अपेक्षा करता है कि कंट्रोल टावरों की ऊँचाई इस तरह होनी चाहिए कि विमान यातायात नियंत्रक को हवाई अड्डा क्षेत्र तथा इसके समीपवर्ती क्षेत्र के चारों ओर दिखाई दे। टावर हवाई अड्डा पर प्रचालन संबंधी सेवाओं से संबंधित सिफारिश प्राप्त व्यवहार्यताओं की पुष्टि भी करे।

(ख) और (ग) मुम्बई और चेन्नई हवाई अड्डों पर ए.टी.सी. टावर की स्वीकार्य ऊँचाई के संबंध में कुछ प्रश्न उठाए गए हैं। इकाओ विशेषज्ञों की राय मांगी गयी है और रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद उपयुक्त कार्रवाही करने का निर्णय लिया जाएगा।

बंगलौर हवाई अड्डा परियोजना की समीक्षा

1327. श्री राघवेन्द्र सिंह : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 3 अप्रैल, 1998 के 'द टाइम्स आफ् इण्डिया' में 'बंगलौर एयरपोर्ट प्रोजेक्ट मे टेक ऑफ' शीर्षक के अंतर्गत छपे समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

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

(ग) उक्त परियोजना की कब तक समीक्षा किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (ग) जी, हां। परियोजना संबंधी प्रस्ताव केन्द्र सरकार के विचाराधीन है और इस संबंध में शीघ्र ही कोई निर्णय ले लिया जाएगा।

'राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम' के उद्देश्य

1328. श्री अशोक नामदेवराव मोहोल :

श्री ए० वेंकटेश नायक :

श्री माधवराव पाटील :

श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक :

क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संविधान के नीति निर्देशक सिद्धांतों को पूरा करने की दिशा में 1995 में शुरू की गई केन्द्र द्वारा प्रायोजित 'राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम' की मुख्य विशेषताएं तथा उद्देश्य क्या है,

(ख) इस कार्यक्रम के आरम्भ से इसके कार्यान्वयन पर प्रत्येक राज्य को कितनी निधि आबंटित की गई है,

(ग) इस कार्यक्रम के अन्तर्गत प्राप्त राज्यवार परिणाम क्या है;

(घ) क्या सभी राज्यों को पूरी धनराशि जारी कर दी गई है, और

(ड) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम केन्द्र द्वारा प्रायोजित कार्यक्रम है जो 15 अगस्त, 1995 से आस्तित्व में आया। इसके तीन घटक हैं अर्थात् राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना, राष्ट्रीय परिवार लाभ योजना तथा राष्ट्रीय मातृत्व लाभ योजना। इसका उद्देश्य राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना के अंतर्गत 65 वर्ष अथवा उससे अधिक की आयु के दीन-हीन लोगों को प्रतिमाह 75 रुपए, राष्ट्रीय परिवार लाभ योजना के अंतर्गत गरीबी की रेखा से नीचे जीवन बसर करने वाले परिवारों के मुख्य जीविकोपार्जक की मृत्यु हो जाने पर शोक-संतप्त परिवार को दुर्घटना के कारण मृत्यु होने पर 10,000 रुपये तथा स्वाभाविक मृत्यु होने पर 5,000 रुपए, और राष्ट्रीय मातृत्व लाभ योजना के अंतर्गत परिवारों की गर्भवती महिलाओं को पहले दो जीवित बच्चों तक 300 रुपए वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम संविधान के अनुच्छेद 41 एवं

42 में वर्जित नीति-निदेशक सिद्धांतों को पूरा करने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है, जिसमें इस मामले में केन्द्र और राज्य का मिलाजुला उत्तरदायित्व स्वीकृत किया गया है।

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम के अंतर्गत पात्र लाभार्थियों को शत-प्रतिशत केन्द्रीय सहायता दी जाती है।

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम को पंचायतों और नगर पालिकाओं के जरिए देश में कार्यान्वित किया जा रहा है। राज्य स्तर के साथ-साथ जिला स्तर पर गठित समितियों द्वारा इसकी निगरानी की जा रही है।

(ख) से (ड) राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम के तीन घटकों के अंतर्गत 15-8-95 से योजना का राज्यवार आबंटन निधियों की रिलीज और उपलब्धियाँ संलग्न विवरण-I, II और III में दिए गए हैं।

कुछ राज्यों में निधियां पूरी तरह रिलीज नहीं की जा सकीं क्योंकि कुछ शर्तें जैसे लेखा परीक्षा रिपोर्ट, उपयोग प्रमाण-पत्र आदि को पूरा नहीं किया गया।

विवरण-II

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम
योजना : राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1995-96			1996-97			1997-98		
		आबंटन	रिलीज	खर्च	आबंटन	रिलीज	खर्च	आबंटन	रिलीज	खर्च
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आन्ध्र प्रदेश	2593.74	2593.74	2578.16	4403.02	4315.02	4183.51	4361.76	4327.75	2500.02
2.	अरुणाचल प्रदेश	9.45	4.68	0.00	46.30	2.02	2.47	45.86	15.20	4.28
3.	असम	396.55	190.83	80.54	602.45	340.17	252.52	656.14	333.25	248.34
4.	बिहार	4306.54	2109.72	1449.66	7318.08	4275.06	3483.14	7248.38	4766.66	2809.98
5.	गोवा	12.30	6.09	0.68	20.79	9.94	9.03	10.30	7.73	8.46
6.	गुजरात	890.42	441.10	255.02	1512.94	828.57	586.24	749.27	360.90	537.80
7.	हरियाणा	209.75	209.75	192.14	356.27	349.48	236.86	352.87	274.96	188.74
8.	हिमाचल प्रदेश	64.56	64.56	26.90	109.62	85.55	88.54	108.58	97.79	95.84
9.	जम्मू व कश्मीर	147.86	147.86	85.01	251.37	225.45	172.23	248.98	138.24	108.22
10.	कर्नाटक	1755.94	670.28	798.80	2988.09	3873.75	3661.66	2959.63	1771.37	2498.80
11.	केरल	796.65	364.55	169.55	1365.33	1045.08	688.07	676.26	815.67	653.71
12.	मध्य प्रदेश	2736.86	2786.86	495.53	4628.61	3650.81	3580.39	4584.53	4870.56	4504.44
13.	महाराष्ट्र	2785.13	1300.40	15.18	4741.06	128.27	997.32	2347.96	2423.45	1383.51
14.	मणिपुर	19.47	9.65	8.29	98.28	48.98	26.25	97.34	33.69	3.94
15.	मेघालय	18.40	9.08	5.63	95.45	63.27	42.87	94.54	34.07	12.51
16.	मिजोरम	7.96	3.86	3.77	37.80	18.85	16.93	37.44	21.72	4.67
17.	नागालैंड	13.31	13.31	7.68	67.10	42.88	26.69	66.46	37.18	7.65

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
18.	उड़ीसा	1583.99	784.08	375.60	2678.13	2578.35	2231.46	2652.62	2550.36	2261.55
19.	पंजाब	202.23	202.23	100.09	344.90	338.35	313.04	341.64	170.82	197.39
20.	राजस्थान	1114.67	552.07	23.98	1890.00	976.28	634.26	936.00	495.33	613.18
21.	सिक्किम	4.50	3.85	असूचित	22.68	11.30	8.53	11.23	6.72	0.00
22.	तमिलनाडु	2179.81	2179.81	1311.92	3703.45	2573.19	2875.12	3668.18	3679.66	2513.12
23.	त्रिपुरा	20.47	20.47	14.78	147.42	73.49	51.07	146.02	124.32	121.28
24.	उत्तर प्रदेश	5727.83	5727.83	3707.14	9709.67	9019.54	6362.21	9617.40	8676.49	7760.47
25.	पश्चिम बंगाल	1971.02	976.31	194.48	3344.35	2404.54	1814.55	3312.50	2431.37	1829.03
26.	अंडमान व नि. द्वीप समूह	3.39	1.68	असूचित	5.67	0.05	0.07	2.81	0.00	असूचित
27.	चंडीगढ़	7.20	0.00	0.00	12.29	9.79	9.21	0.08	2.92	9.21
28.	दा.व.ना. हवेली	1.73	0.85	0.69	2.84	1.43	1.76	2.81	1.41	असूचित
29.	दमन व द्वीप	1.18	0.52	0.42	1.89	0.95	0.98	0.94	0.94	0.44
30.	रा.रा. क्षेत्र दिल्ली	105.60	0.00	0.00	170.55	90.63	92.28	177.84	177.84	121.92
31.	लक्षद्वीप	0.64	0.30	0.00	0.95	0.48	1.06	0.94	0.47	1.51
32.	पाण्डिचेरी	8.35	4.16	0.00	14.18	0.13	3.38	14.04	21.06	असूचित
कुल		29706.66	21614.62	11901.65	50761.41	37381.65	32453.72	45537.34	38629.05	31000.70

एन०आर०—असूचित

•विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा सूचित खर्च

विवरण-II

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम

राष्ट्रीय परिवार लाभ योजना

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1995-96			1996-97			1997-98		
		आबंटन	रिलीज	खर्च	आबंटन	रिलीज	खर्च	आबंटन	रिलीज	खर्च
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आन्ध्र प्रदेश	1334.93	1334.93	262.03	2269.58	2238.12	1782.43	2247.96	2211.43	2639.16
2.	अरुणाचल प्रदेश	3.47	1.71	0.00	23.10	2.03	0.92	22.88	5.52	2.11
3.	असम	378.85	188.21	51.13	652.58	212.30	200.73	646.36	309.02	134.47
4.	बिहार	2151.32	1090.36	257.48	3655.58	583.17	785.97	1810.38	1114.28	871.72
5.	गोवा	6.80	3.37	1.10	11.55	10.19	12.78	11.44	5.72	8.20
6.	गुजरात	448.49	222.33	6.81	762.30	7.26	11.35	377.52	0.00	25.40
7.	हरियाणा	92.39	45.72	1.70	155.93	36.52	50.44	77.22	53.92	14.88
8.	हिमाचल प्रदेश	24.17	11.95	3.55	40.43	11.57	13.48	20.02	20.67	15.95
9.	जम्मू व कश्मीर	55.24	27.3	22.17	92.40	62.48	40.25	45.76	26.74	24.87

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10.	कर्नाटक	775.07	383.69	209.67	1310.93	12.49	104.64	649.22	18.91	63.31
11.	केरल	206.13	90.57	10.29	340.73	205.51	198.82	168.74	193.89	224.23
12.	मध्य प्रदेश	1661.31	823.85	233.08	2835.53	2246.62	1635.32	1404.26	2595.08	2418.05
13.	महाराष्ट्र	1225.51	606.69	0.75	2073.23	36.74	221.77	1026.74	658.57	488.42
14.	मणिपुर	6.93	3.42	3.38	28.87	14.41	8.99	28.60	9.85	असूचित
15.	मेघालय	6.66	3.27	2.31	34.64	2.61	2.61	34.32	9.78	4.35
16.	मिजोरम	3.49	1.7	1.66	11.55	5.36	5.36	11.44	6.64	0.97
17.	नागालैंड	3.53	3.53	2.03	17.33	8.64	7.18	17.16	5.01	1.62
18.	उड़ीसा	1029.29	510.69	1.85	1761.38	224.11	487.42	872.30	699.34	586.93
19.	पंजाब	75.59	37.38	28.91	127.05	124.62	91.93	125.84	62.92	71.95
20.	राजस्थान	539.04	266.89	0.00	912.45	24.97	19.77	451.88	252.66	279.49
21.	सिक्किम	3.20	1.67	असूचित	5.78	2.28	2.83	2.86	2.28	असूचित
22.	तमिलनाडु	1130.00	11.30	540.94	1923.08	1357.93	1329.93	1904.78	1758.69	1386.08
23.	त्रिपुरा	10.4	10.4	2.12	51.98	25.00	16.23	51.48	39.63	33.46
24.	उत्तर प्रदेश	3147.28	3147.28	2062.93	5359.20	2221.30	1827.39	2654.08	1452.17	1569.50
25.	पश्चिम बंगाल	1071.36	531.09	72.96	1824.90	966.50	336.92	903.76	206.88	288.24
26.	अंडमान व नि. द्वीप समूह	3.35	1.69	असूचित	5.78	0.08	0.35	2.86	0.00	असूचित
27.	चंडीगढ़	3.42	0.00	0.00	5.78	1.36	0.35	2.86	0.00	1.30
28.	दा.व.ना. हवेली	3.31	1.65	असूचित	5.78	2.92	2.76	2.86	4.29	असूचित
29.	दमन व द्वीप	3.31	1.48	1.27	5.78	2.92	3.08	2.86	2.88	2.05
30.	रा.रा. क्षेत्र दिल्ली	38.08	0.00	0.00	63.53	32.06	9.75	31.46	31.48	37.30
31.	लक्षद्वीप	3.30	1.62	0.00	5.78	2.81	1.15	2.86	0.00	2.55
32.	पांडिचेरी	3.43	1.68	0.00	5.78	0.06	1.75	2.86	1.42	असूचित
कुल		15448.65	10486.11	3780.10	26380.29	10686.22	9214.65	15615.60	11760.21	11196.56

एन०आर०--असूचित

•विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा सूचित खर्च

विवरण-III

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम

राष्ट्रीय मातृत्व लाभ योजना

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1995-96			1996-97			1997-98		
		आबंटन	रिलीज	खर्च	आबंटन	रिलीज	खर्च	आबंटन	रिलीज	खर्च
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आन्ध्र प्रदेश	746.75	746.75	588.78	1222.83	1205.32	813.13	1211.18	1191.39	1130.75
2.	अरुणाचल प्रदेश	3.93	1.95	0.00	19.53	0.06	0.37	19.34	1.72	एन.आर.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.	असम	176.01	87.79	35.41	295.16	145.47	74.89	292.34	99.54	44.67
4.	बिहार	1164.19	5.72	211.54	1898.82	697.55	614.77	940.37	990.54	408.30
5.	गोवा	5.03	2.6	0.00	8.82	0.08	0.14	4.37	0.00	0.26
6.	गुजरात	240.69	118.25	0.00	392.49	3.74	5.41	194.38	3.48	2.56
7.	हरियाणा	72.38	35.72	24.25	120.33	64.14	48.93	59.59	61.33	25.40
8.	हिमाचल प्रदेश	21.23	13.42	1.8/	45.68	8.00	13.46	22.62	23.36	8.84
9.	जम्मू व कश्मीर	62.15	30.8	20.46	104.58	36.05	26.16	51.79	26.02	13.33
10.	कर्नाटक	483.61	237.96	196.04	792.23	7.54	45.55	392.34	162.90	22.31
11.	केरल	147.01	64.88	13.42	236.57	86.35	68.33	117.16	64.18	63.82
12.	मध्य प्रदेश	933.18	457.6	17.79	1539.72	400.74	440.57	762.53	386.55	260.81
13.	महाराष्ट्र	735.62	361.76	0.07	1201.41	11.44	137.22	594.98	299.81	224.46
14.	मणिपुर	8.23	4.07	3.87	40.95	20.41	11.99	40.56	14.09	2.15
15.	मेघालय	7.60	3.74	2.50	39.69	3.17	4.19	39.31	11.36	6.52
16.	मिजोरम	3.26	1.58	1.58	16.06	8.01	7.18	15.91	7.96	एन.आर.
17.	नागालैंड	5.59	5.59	3.15	26.04	19.99	12.98	27.77	12.05	5.66
18.	उड़ीसा	488.07	240.06	4.91	798.21	435.53	318.51	395.30	286.06	306.26
19.	पंजाब	51.82	25.48	9.36	84.74	28.11	18.50	41.96	9.13	22.62
20.	राजस्थान	410.00	202.67	0.00	683.87	6.51	2.30	338.68	83.57	76.40
21.	सिक्किम	1.90	0.94	एन.आर.	9.45	1.53	0.63	4.68	2.34	एन.आर.
22.	तमिलनाडु	563.60	563.6	155.80	915.08	571.21	569.28	453.18	368.65	462.18
23.	त्रिपुरा	12.34	12.34	3.77	61.43	30.62	21.11	60.84	35.95	32.62
24.	उत्तर प्रदेश	1777.92	1777.92	1264.47	2922.26	2416.61	1695.47	1447.21	1111.56	900.76
25.	पश्चिम बंगाल	558.14	274.49	35.23	911.61	529.17	285.78	451.46	199.23	178.34
26.	अंडमान व नि. शीप समूह	1.34	69	एन.आर.	2.21	0.02	0.02	1.09	0.00	एन.आर.
27.	चंडीगढ़	3.19	0.00	0.00	5.36	0.05	0.00	2.05	0.00	एन.आर.
28.	दा.व.ना. हवेली	0.61	29	एन.आर.	0.95	0.48	0.44	0.47	0.71	एन.आर.
29.	दमन व द्दीप	0.41	18	0.09	0.63	0.24	0.18	0.31	0.04	0-10
30.	रा.रा. क्षेत्र दिल्ली	44.34	0.00	0.00	74.66	37.68	4.89	36.97	0.00	12
31.	लक्षद्वीप	0.23	22	0.00	0.32	0.01	0.03	0.16	0.00	0.07
32.	पांडिचेरी	3.56	1.78	0.00	5.99	0.06	1.64	2.96	4.44	एन.आर.
कुल		8736.53	5847.13	2594.15	14479.68	6757.44	5244.05	8024.48	4957.96	4200.33

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में रेल लाइन का निर्माण

1329. श्री लरंग साय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश के बस्तर, सरगुजा, झाबुआ और सीधी इलाकों को रेल लाइन से जोड़ने को कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त क्षेत्र को अब तक रेल लाइन से नहीं जोड़ने के क्या कारण हैं; और

(ग) उपर्युक्त क्षेत्रों को कब तक रेल लाइन से जोड़ दिया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) से (ग) सरगुजा में सीधी और विश्रामपुर-अम्बिकापुर लाइन पर रीवा सिंगरौली लाइन बजट में शामिल कर ली गई है और अपेक्षित स्वीकृति मिलने पर कार्य शुरू किया जाएगा जिसकी कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

बस्तर में दल्लीराजहरा-जगदलपुर लाइन लागत में भागीदारी के आधार पर स्वीकृत कर दी गई है और सेल द्वारा लागत का अपना हिस्सा जमा कराते ही यह शुरू कर दी जाएगी। इस संबंध में समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर पहले ही हो चुके हैं।

जहां तक ज़ाबुआ में मकसी-देवास इंदौर-गोधरा लाइन का संबंध है, यह स्वीकृत कार्य है और फिलहाल देवास और मकसी के बीच चल रहा है जो इस परियोजना का प्रथम चरण है और नौवी योजना में पूरा कर लिया जाएगा। इंदौर से गोधरा का दूसरा चरण इसके बाद शुरू किया जाएगा।

महू-नीमच रेल लाइन का आमान परिवर्तन

1330. श्री कांतिलाल भूरिया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महू-नीमच रेल लाइन के आमान परिवर्तन की योजना का अनुमोदन कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यह कार्य कब तक शुरू होने और कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) नीमच-रतलाम खंड पर कार्य पहले से ही प्रगति पर है तथा 9 वीं योजना के भीतर पूरा हो जाने का लक्ष्य रखा गया है। शेष खंड अर्थात् रतलाम-मऊ का आमान परिवर्तन अभी स्वीकृत नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में विदेशी अवैध शिकारियों की घुसपैठ

1331. श्री मनोरंजन भक्त : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में विदेशी अवैध शिकारियों की नियमित घुसपैठ से अवगत है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान पकड़े गए अवैध शिकारियों एवं उनके जलयानों की संख्या कितनी है तथा जब्त किए गए हथियारों और गोलाबारूद की मात्रा कितनी है एवं इस संबंध में क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है; और

(ग) अंडमान और निकोबार द्वीप समूह की रक्षा एवं सुरक्षा के लिए क्या कार्यवाही करने पर विचार किया गया है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नांडीज) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

1. पकड़े गए जलयानों और कर्मियों का वर्षवार ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

वर्ष	जलयानों की संख्या	कर्मियों की संख्या
1995	6	48
1996	15	140
1997	39	150
1998 (मई, 98 तक)	12	154

2. पकड़े गए सभी जलयानों और कर्मियों के विरुद्ध भारतीय सामुद्रिक क्षेत्र अधिनियम तथा नियमों के अन्तर्गत समुचित कार्रवाई किए जाने के लिए उन्हें अंडमान और निकोबार प्रशासन के हवाले कर दिया गया था।

3. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में अवैध गतिविधियों को रोकने तथा वहां की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए तटरक्षक पोत एवं वायुयान, नौसेना की सहायता से उस क्षेत्र की निरंतर निगरानी तथा चौकसी करते हैं। उपर्युक्त के अलावा, आवश्यकतानुसार सेना और वायुसेना यूनिटों को भी निगरानी बढ़ाने के लिए इस्तेमाल किया जाता है।

[हिन्दी]

भारत एल्यूमिनियम कंपनी लिमिटेड

1332. श्रीमती सूर्यकान्ता पाटील : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बाल्को लिमिटेड संयंत्र के विभिन्न कार्यों के लिए पंजीकृत अनुषंगी इकाइयों की संख्या कितनी है;

(ख) इन इकाइयों को किन कार्यों के लिए पंजीकृत किया गया है; और

(ग) पंजीकृत होने वाली नई अनुषंगी इकाइयों का ब्यौरा क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) विभिन्न कार्यों के लिए भारत एल्यूमिनियम कम्पनी लि० (बाल्को) के पास इस समय 13 अनुषंगी इकाइयां पंजीकृत हैं।

(ख) इन इकाइयों को मुख्य रूप से लौह तथा अलौह कार्स्टिंग, जला चूना, मशीनी मर्दे, गढाई, कवरिंग फलेक्स डेगासर आदि कार्यों के लिए पंजीकृत किया गया है।

(ग) इस समय बाल्को का नई अनुषंगी इकाइयों को पंजीकृत करने से संबंधित कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

पिछड़े क्षेत्र को मुख्य रेल लाइन से जोड़ा जाना

1333. प्रो० जोगेन्द्र कवाडे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र के पिछड़े इलाकों को मुख्य रेल लाइनों से जोड़े जाने के संबंध में प्रस्तावित योजना का ब्यौरा क्या है;

(ख) बोंडिया-नागभंड-मूल गरचीरोली-चन्देरपुर रेल लाइन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या वरोरा उमरेर-चिमूर रेल लाइन के संबंध में सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है।

(घ) कब तक उपर्युक्त लाइन का निर्माण कार्य शुरू तथा पूरा किए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या नागपुर-नागभीर संकरी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव है; और

(च) यदि हां, तो उपर्युक्त लाइन को कब तक पूरा कर लिया जाएगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) महाराष्ट्र के पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ने के लिए बहुत सी नई रेल लाइन परियोजनाएं शुरू की गई हैं। ये इस प्रकार हैं:-

परियोजना का नाम नई लाइनें	वर्तमान प्रगति
1. अमरावती-नरखेड	कार्य प्रगति पर है। 27 खंडों में से 18 खंडों पर मिट्टी संबंधी कार्य शुरू किया गया है और अमरावती स्टेशन इमारत का 90% कार्य पूरा हो गया है।
2. अहमदनगर-बीड-पली बैजनाथ	अहमदनगर छोर से 15 कि.मी के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है और बीड पर स्टेशन इमारत के निर्माण सहित भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही चल रही है। राज्य सरकार द्वारा भूमि उपलब्ध करा दिये जाने पर कार्य शुरू किया जाएगा।
3. बारामती-लोनन्द बरास्ता फाल्टन	कार्य 1997-98 में शामिल किया गया है और अपेक्षित बजट स्वीकृति प्राप्त हो जाने के बाद कार्य शुरू किया जाएगा।

(ख) गोंदियास्नागभीड़-चांदा फोर्ट खंड का आमान परिवर्तन पूरा हो गया है। चांदा फोर्ट-बल्लारशाह के बीच समानांतर अतिरिक्त लाइन पर कार्य चल रहा है और फिलहाल इसके पूरा होने का लक्ष्य 31.12.98 है।

(ग) जी हां।

(घ) लाइन की अलाभप्रद प्रकृति और रेलों को पेश आ रही संसाधनों की तंगियों के कारण परियोजना पर आगे विचार नहीं किया जा सका।

(ङ) और (च) नागपुर-नागभीड़ लाइन के आमान परिवर्तन के लिए एक सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट उपलब्ध हो जाने के बाद परियोजना पर आगे विचार करना संभव हो सकेगा।

[अनुवाद]

गंदी बस्ती सुधार कार्यक्रम

1334. श्री ए. सिदराजू : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1997-98 के दौरान राज्य-वार स्लम सुधार कार्यक्रमों के लिए कितनी धनराशि जारी की गई; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान कितनी गंदी बस्तियों का सुधार किया गया ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेट्मलानी): (क) और (ख) राष्ट्रीय स्लम विकास कार्यक्रम (एन एस डी पी) के अन्तर्गत 1997-98 के दौरान व्यय विभाग द्वारा राज्यों के लिए अतिरिक्त सहायता के रूप में 268.39 करोड़ रुपए जारी किए गए। राज्य-वार जारी की गई निधियां संलग्न विवरण में दी गई हैं। यह कार्यक्रम राज्य स्तर पर मानीटर किया जाता है। जुलाई, 1996 से पूर्व शहरी स्लम का पर्यावरणीय सुधार (ई आई यू एस) न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम का अंग था, बाद में इसे बदलकर बुनियादी न्यूनतम सेवा कार्यक्रम कर दिया गया। अतएव वार्षिक योजना 1996-97 से योजना आयोग न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अंतर्गत अनुमोदित परिव्ययों को आयोग द्वारा जारी किए गए अनुमोदन पत्रों में अलग से विनिर्दिष्ट नहीं करता है। इस मंत्रालय में उपलब्ध सुचना के अनुसार वर्ष 1997-98 के दौरान, फरवरी, 1998 तक इस कार्यक्रम के अन्तर्गत लगभग 8.85 लाख स्लमवासी लाभान्वित हुए।

विवरण

स्लम विकास स्कीम 1997-98 के लिए जारी की गई अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता

(लाख रु० में)

सं०	राज्य	आबंटित राशि	जारी राशि
1	2	3	4
I. विशेष श्रेणी राज्य			
1.	अरुणाचल प्रदेश	100	88
2.	असम	284	207
3.	हिमाचल प्रदेश	100	88
4.	जम्मू और कश्मीर	418	374
5.	मणिपुर	100	88
6.	मेघालय	100	88

1	2	3	4
7.	मिजोरम	100	88
8.	नागालैण्ड	100	88
9.	सिक्किम	100	88
10.	त्रिपुरा	100	88
जोड़		1502	1,286

II. गैर विशेष श्रेणी राज्य

1.	आंध्र प्रदेश	2945	2205
2.	बिहार	2425	1818
3.	गोवा	100	88
4.	गुजरात	1830	1368
5.	हरियाणा	469	429
6.	कर्नाटक	1621	1455
7.	केरल	932	847
8.	मध्य प्रदेश	1898	1738
9.	महाराष्ट्र	4573	4191
10.	उड़ीसा	577	528
11.	पंजाब	904	825
12.	राजस्थान	1345	1232
13.	तमिलनाडू	2442	2233
14.	उत्तर प्रदेश	4011	3674
15.	पश्चिम बंगाल	3166	2893
योग-II		29238	25554
कुल जोड़ (I+II)		30740	26839

माल डिब्बों का आयात

1335. श्री रामकृष्ण बाबा पाटील : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने माल डिब्बों के आयात संबंधी निर्णय पर रोक लगा दी है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क)जी नहीं। भारतीय रेलों द्वारा रेल मालडिब्बों के आयात के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

गुलबर्गा विमानपत्तन

1336. श्री वासवराज पाटील सेडाम : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुलबर्गा विमानपत्तन कंब से निर्माणाधीन है और कार्य प्रगति क्या है;

(ख) अब तक इस पर कितनी धनराशि खर्च की गई है, इसके लिए वर्ष-वार कितनी धनराशि आबंटित की गई; और

(ग) यह कार्य कब पूरा हो जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (ग) गुलबर्गा हवाई अड्डा कर्नाटक राज्य सरकार का है।

खनिजों का निर्यात

1337. श्री चन्द्रशेखर साडू: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय खनिज विकास निगम अपने उत्पादों का निर्यात स्वयं ही करता है,

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान निर्यात किए गए उत्पादों का ब्यौरा क्या है और वर्ष-वार उनका मूल्य क्या था, और

(ग) सरकार द्वारा इन उत्पादों का निर्यात बढ़ाने के लिए क्या प्रयास किए गए हैं?

इस्पात तथा खान मंत्री (श्री नवीन पटनायक) : (क) नेशनल मिनरल डेवलपमेंट कारपोरेशन लि०(एन.एम.डी.सी.) लौह अयस्क का निर्यात एम.एम.टी.सी. लिमिटेड के माध्यम से करती है। जिसे मौजूदा निर्यात-आयात-नीति के अनुसार 64% से अधिक लौहांश वाले लौह अयस्क का निर्यात करने के लिए माध्यमीकरण एजेन्सी के रूप में नामजद किया गया है।

(ख) सूचना एकत्र की जा रही है।

(ग) लौह अयस्क के निर्यात में वृद्धि हेतु सरकार द्वारा उठाए गए/उठाए जा रहे कुछ कदम निम्नानुसार हैं :-

- (1) लौह अयस्क के निर्यात हेतु मात्रात्मक सीमा की समांक्षा।
- (2) 64% तक लौहांश लौह अयस्क के निर्यात को प्रतिबंधो से मुक्त करना
- (3) लौह अयस्क के निर्यात हेतु नए बाजारों में प्रवेश करना।
- (4) लौह अयस्क के निर्यात हेतु दीर्घकालिक करार करना।

नये वायुमार्गों पर हवाई सेवा आरम्भ किया जाना

1338. श्री दत्ता मेघे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में ऐसे नये वायुमार्गों के नाम क्या हैं जहां वर्ष 1998-99 के दौरान विमान सेवा आरम्भ किए जाने की सम्भावना है, और

(ख) ऐसे कौन से देश हैं जहां के लिए नई विमान सेवाएं प्रारंभ होंगी?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) अन्तर्देशीय प्रचालक सरकार द्वारा निर्धारित मार्ग वितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों की शर्तों का अनुसरण करते हुए अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर नए स्टेशनों को हवाई मार्ग से जोड़ने के लिए स्वतंत्र है। विदेशी विमान वाहक कंपनियों भी उन मार्गों पर सेवाएं प्रचालित कर सकती हैं जहां उनको द्विपक्षीय करारों के अंतर्गत भारत सरकार तथा उनके देश की सरकार के मध्य यातायात संबंधी अधिकार उपलब्ध हों। इस समय इंडियन एयरलाइंस तथा एयर इंडिया की विमान द्वारा नए सम्पर्क प्रदान करने की कोई योजनाएं नहीं है।

[अनुवाद]

नई रेल लाइनों का निर्माण

1339. श्री ए. वेंकटेश नायक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए 1996 से आज तक किए गए सर्वेक्षणों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या महबूब नगर-कोप्पल बरास्ता रायचूर एक नई रेल लाइन का भी सर्वेक्षण किया गया है;

(ग) यदि हां, तो इस परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) निर्माण कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख जाएगी।

[हिन्दी]

रेल स्टेशनों पर स्टालों का आवंटन

1340. श्री हरिकेवल प्रसाद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुंबई हाई कोर्ट ने रेल स्टेशनों पर खान-पान स्टालों के सीधे आवंटन पर स्थगन आदेश है;

(ख) यदि हां, तो दिल्ली, नई दिल्ली, निजामुद्दीन और अन्य रेल स्टेशनों पर पेप्सी और कोका कोला जैसी बहुराष्ट्रीय कंपनियों को किन आधारों पर स्टाल आवंटित किए जा रहे हैं;

(ग) क्या यह कदम बहुराष्ट्रीय कंपनियों को विशेष सुविधाएं देने के बराबर है; और,

(घ) यदि हां, तो क्या भारतीय खान-पान ठेकेदारों को भी यह सुविधा दी जाएगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां। लेकिन बाद में स्थगन आदेश निरस्त कर दिया गया है।

(ख) स्टालों का सीधा आवंटन नहीं किया जा रहा है। निर्धारित प्रकिया और दिशा निर्देशों के अनुसार महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर भारतीय एवं बहुराष्ट्रीय कंपनियों के गर्म और ठंडे पेय पदार्थों की बिक्री के लिए आटोमेटिक डिस्पेंसिंग मशीनें स्थापित की जा रही है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

डालर में किराए का भुगतान

1341. श्री माधवराव सिंधिया : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या धरेलू विमान कम्पनियों ने सरकार से रुपये के अवमूल्यन के संदर्भ में डालर में भुगतान किए जाने वाले किराए में वृद्धि किए जाने के प्रस्ताव किए हैं;

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

(ग) सरकार ने उन पर क्या निर्णय लिया है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

जीर्ण-शीर्ण सवारी डिब्बे

1342. श्री पी. शंकरन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मंगलौर, शोरुवण्णपुर, कालीकट और पालघाट के बीच चल रही कुछ रेलगाड़ियों में लगे हुए जीर्ण-शीर्ण सवारी डिब्बों को हटाने के लिए कोई कदम उठाया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) मंगलौर-शोरुवण्णपुर, कालीकट और पालक्काड खंडों के बीच चल रही किसी गाड़ी में कोई खराब सवारी डिब्बे नहीं लगाए जाते हैं। इसके अलावा, इस क्षेत्र में चल रही गाड़ियों में प्रयुक्त सवारी डिब्बे अपनी आर्थिक सेवा आयु के अंतर्गत अच्छे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कम मूल्य के रत्नों की बिक्री से हुई हानि

1343. डा० टी० सुब्बाराामी रेड्डी : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश राज्य सरकार को सरकार के खनन विभाग के अधिकारियों की बेरूखी और असहयोग के कारण करोड़ों रुपये का घाटा हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या पड़ोसी राज्य स्थानीय कम मूल्य के रत्नों (रंगीन, रत्नों) को अंतर्राष्ट्रीय बाजार में उच्च प्रीमियम पर बेच रहे हैं;

(ग) यदि हां, जो राज्य सरकार और खनिज विभाग द्वारा गैर-कानूनी गतिविधियों को रोकने और व्यापार को सुचारू बनाने के लिए क्या गंभीर प्रयास किए गए हैं;

(घ) क्या केन्द्र सरकार ने वर्ष 1996 में इन खानों को प्रायोजित आधार पर नीलाम करने का निर्णय लिया था; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार का आंध्र प्रदेश में कम मूल्य के पत्थरों

के अवैध व्यापार को रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ड) आंध्र प्रदेश राज्य सरकार से सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

फ्लोराईड युक्त पेयजल

1344. श्री रामपाल उपाध्याय: क्या ग्रामीण क्षेत्र रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में फ्लोराईड युक्त पेयजल के कारण अनेक ग्रामीण प्रभावित हुए हैं,

(ख) यदि हां, तो इससे प्रभावित गांवों के नाम क्या हैं,

(ग) फ्लोराईड प्रभावित गांवों के लोगों को राहत पहुंचाने के लिए चालू वित्तीय वर्ष के दौरान कोई धनराशि प्रदान की गई है, और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) से (घ) राज्य सरकार की रिपोर्टों के अनुसार, राजस्थान राज्य में लगभग 0.14 लाख बलावटें पेयजल में अत्यधिक फ्लोराईड से प्रभावित हैं। भारत सरकार स्वच्छ पेयजल उपलब्ध कराने के लिए योजनाओं के कार्यान्वयन हेतु राज्य सरकार को निधियां उपलब्ध करा रहा है। 1.4.98 के पश्चात् राज्यों को अत्यधिक फ्लोराईड सहित जल गुणता के मामलों से निपटने के लिए पूर्ण शक्तियां प्रदान की गई हैं।

[अनुवाद]

रक्षा उत्पादनों के लिए भंडारण सुविधा

1345. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हमारे गोला बारूदों तथा अन्य विस्फोटों के सुरक्षित भंडारण सुविधा में कमी है; और

(ख) गोला बारूद, बमों आदि जैसे रक्षा उत्पादों के लिए सुरक्षित भंडारण सुविधा उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम, यदि कोई, उठाए जा रहे हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नांडीज) : (क) और (ख) जी, हां। भंडारण सुविधा की कमी है। तथापि, इन सुविधाओं की कमी के बावजूद गोलाबारूद को सुरक्षित रखने के लिए सभी प्रकार के प्रयास किए गए हैं। गोलाबारूद डिपुओं में भंडारण सुविधा बढ़ाने के लिए कई परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं और उन्हें 1998-99 के लिए बृहत निर्माण कार्य कार्यक्रम में शामिल किया गया है।

[हिन्दी]

रूग्ण लौह अयस्क खानें

1346. श्रीमती कमल रानी: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश में इस समय कितनी लौह अयस्क खानें रूग्ण हैं;

(ख) इसके क्या कारण हैं और इन्हें कब से रूग्ण घोषित किया गया है;

(ग) क्या सरकार का इनका पुनरूद्धार करने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार, उत्तर प्रदेश में इस समय कोई लौह अयस्क खान नहीं है। अतः उनके रूग्ण होने का प्रश्न नहीं उठता।

(ख) से (घ) ऊपर दिए गए भाग (क) के उत्तर को मद्देनजर रखते हुए, प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

रेल कार्यशाला की स्थापना

1347. श्रीमती जयन्ती पटनायक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मधेश्वर को छोड़कर पूर्व तटीय रेलवे जोन में कोई रेल कार्यशाला नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार पूर्व तटीय रेलवे के अतर्गत बरहामपुर में एक रेल कार्यशाला की स्थापना करने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस उद्देश्य हेतु किस स्थान की पहचान की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) पूर्व तटीय जोन सहित भारतीय रेल पर नव सृजित जोनों को मौजूदा कारखानों का अभी वितरण नहीं किया गया है।

(ख) जी नहीं।

(ग) रेलों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए मौजूदा कारखानों में चल स्टॉक अनुरक्षण सुविधाएं पर्याप्त समझी जाती हैं और नए कारखाने की स्थापना करने की फिलहाल कोई योजना नहीं है।

[हिन्दी]

नीमच के लिए हवाई सेवा

1348. डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश के मंदसौर जिले में नीमच में हवाई सेवा शुरू करने का कोई अनुरोध किया गया है;

(ख) क्या उपरोक्त हवाई पट्टी हवाई अड्डे के रूप में विकास के लिए उपयुक्त है; और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) से (ग) जी, नहीं। नीमच हवाई पट्टी केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल की है। अनुसूचित विमानकंपनियों ने नीमच होकर प्रचालन करने की कोई योजनाएं प्रक्षेपित नहीं की हैं।

भारतीय वायु मार्ग पर निजी क्षेत्र की एयरलाइंस का संचालन

1349. श्री विजय गोयल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत कुछ वर्षों के दौरान कुछ निजी क्षेत्रों की विमान कंपनियों को भारतीय आकाश में वायु सेवा संचालन की अनुमति दी गई थी और उन कंपनियों की संख्या क्रमशः कितनी है जो अभी भी अपनी सेवाएं चला रही हैं तथा जिन्हें बन्द कर दिया गया है;

(ख) इनमें से उन कंपनियों की संख्या कितनी है जो नागर विमानन के महानिदेशक द्वारा जारी किए गए मार्ग-निर्देशों का अनुसरण कर रही हैं; और

(ग) उन कंपनियों के नाम क्या हैं जो इन मार्ग-निर्देशों का अनुसरण नहीं कर रही हैं और सरकार द्वारा उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) इस समय 5 निजी अनुसूचित एयरलाइनें हैं:-

1. मैसर्स अर्चना एयरवेज
2. मैसर्स जेट एयरवेज
3. मैसर्स सहारा इंडिया एयरलाइंस
4. मैसर्स एनईपीसी एयरलाइंस
5. मैसर्स स्काईलाइन एनईपीसी लिमिटेड

इनमें से केवल पहली तीन एयरलाइनें अनुसूचित सेवाओं का प्रचालन कर रही हैं। प्रचालनात्मक विमान की अनुपलब्धता सहित विभिन्न कारणों से अन्य दो प्रचालन में नहीं हैं। मैसर्स ईस्ट/वेस्ट एयरलाइंस और मोदीलुपथ लिमिटेड के प्रचालन परमिटों की समयावधि पूरी हो गयी है। उन्होंने अनुसूचित विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए पुनः आवेदन किया है।

(ख) और (ग) सभी निजी विमान कम्पनियों को नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा जारी मार्गदर्शी सिद्धांतों का अनुपालन करना होता है। तथापि, प्रचालकों के निगरानी और सुरक्षा ऑडिट किये जाने के दौरान, नागर विमानन महानिदेशालय को विनियमों और कार्यविधियों के उल्लंघन के कुछ बड़े मामलों का पता चला है और उन पर कार्रवाही की गयी है जिसके ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए हैं।

विवरण

मामलों का ब्यौरा	की गई कार्रवाई
1. मैसर्स मोदीलुपथ, ईस्ट वेस्ट एयरलाइंस स्काईलाइन एनईपीसी और सहारा इंडिया एयरलाइंस द्वारा मार्ग वितरण मार्गदर्शी सिद्धांतों का पालन न किया जाना।	श्रेणी-1 (ट्रंक मार्गों) पर उड़ानों में कटौती की गयी थी।
2. मैसर्स दमानिया एयरवेज और इंडिया इंटरनेशनल एयरवेज द्वारा सुरक्षा नियमों और विनियमों का अनुपालन न किया जाना।	प्रचालन परमिट रद्द कर दिए गए थे।
3. सराया एविएशन, जैगसन, एयरलाइंस, सहारा इंडिया एयरलाइंस द्वारा कुछ अनुरक्षण कार्य के लिए निर्धारित कार्यविधि और सुरक्षा अपेक्षाओं का पालन न किया जाना।	कुछ अनुरक्षण कार्य करने के लिए दिए गए अनुमोदन निलंबित कर दिए गए थे।
4. अनेक विमानचालकों और इंजीनियरों द्वारा निर्धारित सुरक्षा नियमों/विनियमों और सुरक्षा कार्यविधियों का अनुपालन न किया जाना।	लाइसेंस रद्द कर दिये गये थे।

माल की दुलाई

1350. श्री मोहन सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड तथा भारतीय रेल के बीच माल दुलाई संबंधी समझौते का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड द्वारा बुक किए गए माल जो रेलवे के परिसरों में क्षतिग्रस्त हो गया था, हो जाता है के लिए रेलवे को जिम्मेवार ठहराया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस क्षति हेतु किस एजेंसी को जिम्मेदार ठहराया गया है तथा किनके विरुद्ध नियमों के तहत मुआवजे के दावे दायर किए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) रेल मंत्रालय और कंटेनर कांफोरिशन आफ इण्डिया लिमिटेड (कानकोर) के बीच हुए समझौते में भारतीय रेलों द्वारा दुलाई के लिए कंटेनरीकृत यातायात की बुकिंग और सुपूर्दगी, उससे संबंधित मालभाड़ा और अन्य प्रभारों की वसूली, संबंधित रेलों को कानकोर द्वारा दुलाई प्रभार के भुगतान, उससे संबंधित दस्तावेजों के रख रखाव, ग्राहकों आदि के दावों के निपटान और विशेषकर समय-समय पर दोनों पार्टियों के बीच हुए समझौते के अनुसार रेल से संबंधित सभी अन्य मामलों से संबंधित दिशा-निर्देश शामिल हैं।

(ख) और (ग) जी हां। रेल अधिनियम, 1989 के उपबंधों के अनुसार रेलें कानकोर द्वारा निपटाए गए कंटेनर यातायात, जब ऐसे कंटेनर रेलवे की अभिरक्षा में थे, पर सभी दावों की क्षतिपूर्ति करती हैं। बहरहाल, कानकोर उनके द्वारा बुक किए गए यातायात के कारण उत्पन्न सभी दावों के लिए उत्तरदायी हैं।

पंचायती राज संस्थाओं को धन दिया जाना

1351. श्री मोतीलाल बोरा: क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1997-98 के दौरान पंचायती राज संस्थाओं के प्रशिक्षुओं अथवा पदाधिकारियों के लिए कितनी धनराशि को राज्य-वार आवंटन किया गया,

(ख) क्या मध्य प्रदेश को मंजूर की गई धनराशि राज्य में ऐसी संस्थाओं की संख्या की तुलना में पर्याप्त है,

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार राज्य को और अधिक निधियां आवंटित करने का है, और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) से (घ) वर्ष 1997-98 के दौरान पंचायती राज के अंतर्गत सभी गतिविधियों के लिए 3 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया था जिसमें से राज्य सरकारों की मांग के आधार पर पंचायती राज संस्थान के चयनित सदस्यों और कार्यकर्ताओं के प्रशिक्षण और उनमें जागरूकता पैदा करने के लिए सीमित वित्तीय सहायता प्रदान की गई थी। वर्ष 1997-98 में मध्य प्रदेश द्वारा मांग किए जाने पर ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार

मंत्रालय ने प्रशिक्षण और जागरूकता के लिए 74.72 लाख रुपए जारी किए थे।

[अनुवाद]

**मदुरै-क्विलोन यात्री गाड़ी का मार्ग
आगे बढ़ाया जाना**

1352. श्री वी.एम. सुधीरन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को मदुरै-क्विलोन यात्री गाड़ी को अल्लेपी तक चलाने और कायानकुलम-अल्लेपी-एर्णाकुलम क्षेत्र में अतिरिक्त पुश-पुल रेलगाड़ी शुरू करने की लोगों की नितांत आवश्यक मांग की जानकारी है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) मदुरै-कोल्लम पेसेजंर को अलेपी तक बढ़ाने और कायानकुलम-अलेपी एर्णाकुलम सेक्टर पर अतिरिक्त पुश-पुल गाड़ियां चलाने के लिए मांगे प्राप्त हुई हैं। इसकी जांच की गई है लेकिन परिचालनिक कठिनाइयों और संसाधन की तंगी के कारण व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

स्पंज आयरन का उत्पादन

1353. श्री के.पी. नायडू: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने स्पंज आयरन संयंत्रों को प्रोत्साहन देने हेतु कोई दीर्घकालीन नीति बनाई है,

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

(ग) देश में स्पंज आयरन के राज्यवार उत्पादन का वर्तमान स्तर क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) जी हां।

(ख) महत्वपूर्ण नीतिगत उपाय निम्नलिखित हैं:-

1. स्थान संबंधी कुछ प्रतिबन्धों को छोड़कर इस क्षेत्र को लाइसेंस लेने और पंजीकरण करवाने की आवश्यकता से मुक्त करना,
2. साम्या की 74% राशि तक विदेशी प्रत्यक्ष निवेश करने की अनुमति देना तथा 20 लाख अमरीकी डालर तक स्वतः मंजूरी पद्धति के आधार पर विदेशी प्रौद्योगिकी सहयोग संबंधी करार करना,
3. कोयला और प्राकृतिक गैस का आबंटन प्राप्त करने में इस क्षेत्र की मदद करना।

(ग) 1997-98 के दौरान देश में स्पंज लोहे का उत्पादन 53.1 लाख टन (अनन्तिम) था। राज्यवार ब्यौरा निम्न प्रकार है:-

राज्य	उत्पादन (दस लाख टन)
आन्ध्र प्रदेश	.083
बिहार	.145
गुजरात	1.701
कर्नाटक	.055
मध्य प्रदेश	.940
महाराष्ट्र	2.161
उड़ीसा	.218
तमिलनाडु	.009
कुल:	5.312

**इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया के
अलाभकारी अंतरराष्ट्रीय मार्ग**

1354. श्री माणिकराव होडल्या गावीत : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया द्वारा अलाभकारी मार्गों के रूप में किन-किन अंतरराष्ट्रीय मार्गों का पता लगाया है; और

(ख) इन अलाभकारी अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर निजी एयरलाइंस के प्रचालन की अनुमति न दिए जाने के क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) इंडियन एयरलाइंस को वाराणसी/काठमांडू मार्ग पर घाटा उठाना पड़ रहा है।

एयर इंडिया को अमेरिका, कनाडा, यूके, यूरोप, पूर्वी अफ्रीका, हांगकांग, जापान, इजराइल, सिंगापुर तथा दक्षिणी कोरिया के लिए अपनी प्रचालन सेवाओं पर घाटा उठाना पड़ रहा है।

(ख) चालू नीति के अधीन, सरकार अंतरराष्ट्रीय सेक्टरों पर प्रचालन करने के लिए निजी विमानकंपनियों को नामित नहीं करती।

जम्मू और कश्मीर की खनिज सम्पदा

1355. श्री चमन लाल गुप्त: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा जम्मू और कश्मीर की खनिज सम्पदा के उपयोग के लिए गत तीन वर्षों में किए गए प्रयासों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार अब तक किए गए प्रयासों से संतुष्ट है; और

(ग) यदि नहीं, जो इस संबंध में सरकार की अगली योजना क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण ने पिछले तीस वर्षों के दौरान जम्मू और कश्मीर के कटुआ, उधमपुर और लेह जिलों में प्लेटिनाईड समूह के खनिजों, स्वर्ण और लिथियम के लिए खनिज अन्वेषण किए जिनका ब्यौरा निम्न प्रकार है:-

- (1) उधमपुर के सलाल क्षेत्र की चट्टानों में कम आर्थिक महत्त्व के निम्न लिथियम अंश का विश्लेषण किया गया है।

(2) लेह जिले के शुरोक-सुम्दा क्षेत्र की चट्टान में स्वर्ण और प्लेटिनाईड का अंश बहुत कम और उत्साहजनक नहीं है।

(ख) जी, हां। सरकार जम्मू और कश्मीर में खनिज संसाधनों के गवेषण के लिए किए गए प्रयासों से संतुष्ट है तथापि इनमें निम्न धातु अंश होने के कारण इनका विज्ञेहन संभव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

एम०ई०एस० द्वारा बिजली के सामान की खरीद

1356. डा० विजय सोनकर शास्त्री : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सैन्य अभियंत्रण सेवा एम.ई.एस. द्वारा बिजली के सामानों की खरीद में व्याप्त भ्रष्टाचार का मामला प्रकाश में आया है।

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

(ग) इस प्रकार की खरीद में सैन्य अभियंत्रण सेवा (एम.ई.एस.) ने क्या प्रक्रिया अपनायी है और गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष अनियमितताओं और भ्रष्टाचार की कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(घ) सैन्य अभियंत्रण सेवा (एम.ई.एस.) द्वारा बिजली के सामान की खरीद की पद्धति को दोषरहित बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही किये जाने का विचार है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) सेना इंजीनियरी सेवा द्वारा गदों की खरीद सामान्यतः मांग तथा पूर्ति महानिदेशालय की दर संविदा के आधार पर की जाती है और केवल तात्कालिक आवश्यकताओं के मामले में ही स्थानीय बाजार से खरीद करना प्राधिकृत किया जाता है जिसके लिए प्रतियोगी टेंडर/कोटेशन मंगाए जाते हैं। सेना इंजीनियरी सेवा द्वारा अपनाई जा रही मौजूदा खरीद प्रक्रिया सुचारू रूप से चल रही है।

वेस्टलैण्ड हेलीकॉप्टर

1357. श्री मोहन रावले: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वेस्टलैण्ड हेलीकॉप्टरों को कितनी लागत पर खरीदा गया था तथा उनका जीवनकाल कितना है; और

(ख) इन हेलीकॉप्टरों को खरीदने के क्या कारण थे?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) उस समय के भारतीय हेलीकॉप्टर्स निगम लि०अब पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि० द्वारा अर्जित 21 वेस्टलैण्ड हेलीकॉप्टरों की लागत 65 मिलियन पौंड थी जो यू.के. सरकार से तत्काल अनुदान के रूप में प्राप्त हुई। इन हेलीकॉप्टरों की सेवा अवधि की कोई नियत मियाद नहीं है।

(ख) ये हेलीकॉप्टर अपतटीय तेल खोज सेक्टर के लिए पहाड़ी तथा अगम्य क्षेत्रों में प्रचालन करने तथा यात्रा व पर्यटन के संबर्धन हेतु उपलब्ध चार्टर उड़ानों की व्यवस्था करने के लिए समर्थित सेवाएं मुहैया कराने के लिए अधिग्रहीत किए गये थे।

खनिजों की रायल्टी दर

1358. श्री रंजीव बिस्वाल: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खनिजों की पिछली संशोधित रायल्टी दर का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या निकट भविष्य में खनिजों की रायल्टी दर में संशोधन किए जाने का प्रस्ताव है; और

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

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) प्रमुख खनिजों (कोयला और लिग्नाइट को छोड़कर) पर रायल्टी की दरों को संशोधित करने संबंधी दिनांक 11.4.1997 की सरकारी राजपत्र अधिसूचना जी.एस.आर. संख्या 214 (ई) दिनांक 8.5.1997 को लोक सभा के पटल पर रख दी गई थी।

(ख) और (ग) खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की धारा 9 (3) के प्रावधानों के अनुसार तीन वर्ष की किसी अवधि के दौरान रायल्टी की दरों को एक से अधिक बार नहीं बढ़ाया जा सकता और इसके परिणामस्वरूप रायल्टी की दरों में अगला संशोधन अभी नहीं किया जाना है।

निर्धनता उन्मूलन कार्यक्रम

1359. श्री तथागत सत्पथी :

श्रीमती कमल रानी :

श्री एन.डैनिंस :

क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने सन् 2000 तक निर्धनता उन्मूलन का वचन दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने रोजगार के और अधिक अवसर उत्पन्न करने और परिसम्पत्तियों को सृजन करने, उत्पादक कौशल प्रदान करने और आय के स्तरों को बढ़ाना सुनिश्चित करने के लिए अनेक निर्धनता उन्मूलन कार्यक्रम कार्यान्वित किए हैं;

(ग) यदि हां, तो इन योजनाओं को किस सीमा तक कार्यान्वित किया गया है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य वार निर्धनता उन्मूलन कार्यक्रमों के अंतर्गत किए गए आबंटन का ब्यौरा क्या है;

(ङ) उन राज्यों द्वारा क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं और उक्त अवधि के दौरान इन योजनाओं के अन्तर्गत राज्यवार कितना कवरेज रहा; और

(च) गरीबी उन्मूलन के लिए वर्ष 1998-99 के दौरान कौन कौन सी अन्य योजनाएं शुरू की जाएंगी?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) से (ग) सरकार ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले परिवारों के जीवन स्तर को सुधारने तथा गरीबी उन्मूलन के लिए अतिरिक्त मजदूरी और स्वरोजगार सृजन करने, टिकाऊ स्वरूप की परिसम्पत्तियों का सृजन करने तथा कौशल को उन्नत बनाने हेतु जवाहर रोजगार योजना, सुनिश्चित रोजगार योजना, दस लाख कुओं की योजना,

समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम, ग्रामीण क्षेत्रों में महिला एवं बाल विकास तथा ग्रामीण युवा एवं रोजगार प्रशिक्षण जैसे अनेक गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम कार्यान्वित कर रही है।

(घ) और (ङ) विगत तीन वर्षों के दौरान इन गरीबी उन्मूलन कार्यक्रमों

के अंतर्गत निधियों के आवंटन, लक्ष्य तथा वास्तविक कवरेज के राज्य-वार ब्यौरे संलग्न बितरण-1 से VI में दिए गए हैं।

(च) परंतु, 1998-99 के दौरान किसी नई योजना को शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण-1

1995-96 से 1997-98 के दौरान जवाहर रोजगार योजना के अंतर्गत निधियों के कुल आवंटन और वास्तविक लक्ष्यों तथा उपलब्धियों के ब्यौरे

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	कुल आवंटन			वास्तविक उपलब्धि (लाख श्रमदिन)					
		1995-96	1996-97	1997-98	95-96		96-97		97-98	
		(रु० लाख में)			लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	37232.40	17372.39	19410.49	700.08	701.57	373.67	329.75	336.97	219.31
2.	अरुणाचल प्रदेश	329.58	178.30	199.21	7.99	8.24	4.42	2.79	4.94	2.23
3.	असम	10820.18	5718.18	6389.03	178.63	179.08	98.77	91.54	110.36	73.29
4.	बिहार	78598.18	34075.58	38073.25	1245.86	1197.03	489.25	460.02	546.64	533.04
5.	गोवा	356.09	192.65	215.25	7.96	8.38	4.39	5.30	3.32	2.55
6.	गुजरात	14754.11	6376.25	7124.30	213.23	209.42	109.14	105.20	69.00	82.81
7.	हरियाणा	3398.28	1531.81	1711.53	34.63	33.50	15.73	13.08	16.11	11.12
8.	हिमाचल प्रदेश	1149.09	612.16	683.98	24.27	21.45	7.63	10.82	8.52	9.13
9.	जम्मू व कश्मीर	3381.00	1243.93	1389.86	90.94	48.23	47.27	18.36	22.64	15.71
10.	कर्नाटक	24422.41	11665.34	13033.90	491.56	524.89	255.74	250.94	222.78	265.91
11.	केरल	8029.34	4244.16	4742.08	108.01	127.75	59.73	55.45	66.74	41.82
12.	मध्य प्रदेश	51119.46	22014.51	24597.23	849.29	759.46	444.97	349.02	329.89	281.69
13.	महाराष्ट्र	41658.79	18937.55	21159.28	910.75	1014.47	469.32	455.08	524.38	527.74
14.	मणिपुर	425.45	228.63	255.34	5.70	9.34	3.20	3.49	3.15	2.16
15.	मेघालय	496.31	267.40	298.78	7.88	4.86	4.35	6.96	4.87	3.30
16.	मिजोरम	208.04	112.66	125.86	4.15	5.20	2.29	2.46	1.59	1.91
17.	नागालैण्ड	626.28	286.64	320.26	11.82	5.76	6.54	11.65	7.30	7.71
18.	उड़ीसा	30642.94	14093.11	15746.50	623.47	678.31	321.32	314.19	299.18	201.82
19.	पंजाब	1969.93	1089.39	1217.19	28.25	6.44	15.62	7.85	11.95	12.83
20.	राजस्थान	20825.10	9146.40	10219.44	300.89	361.72	162.92	168.12	182.03	196.14
21.	सिक्किम	341.93	104.36	116.60	5.38	9.27	1.49	2.63	1.66	1.34
22.	तमिलनाडु	32634.06	15704.96	17547.45	853.09	1069.75	406.90	488.60	312.56	388.81
23.	त्रिपुरा	558.65	296.83	331.65	12.40	18.43	6.35	10.38	5.91	7.31
24.	उत्तर प्रदेश	87188.55	42334.91	47301.56	1320.54	1532.46	603.21	658.18	561.71	599.49
25.	पश्चिम बंगाल	33287.71	15569.34	17395.93	433.38	414.75	221.86	178.53	206.58	84.60

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
26.	अं व नि. द्वी.स.	154.18	84.41	94.31	2.26	2.59	1.25	0.82	1.04	0.13
27.	दादर व नागर हवेली	83.92	45.81	51.18	1.42	0.64	0.65	1.02	0.73	0.49
28.	दमन व द्वीप	49.28	26.99	30.16	1.55	1.11	0.85	0.50	0.45	0.56
29.	लक्षद्वीप	76.70	42.32	47.28	1.45	1.05	0.80	0.88	0.90	1.46
30.	पांडिचेरी	151.86	82.64	92.34	3.16	3.10	1.74	2.91	1.00	0.51
अखिल भारत		484869.76	223679.48	249921.18	8480.07	8958.25	4141.37	4006.52	3864.90	3576.92

विवरण-II

1995-96, 96-97, 97-98 के दौरान सुनिश्चित रोजगार योजना के अंतर्गत उपलब्ध
निधियों तथा वास्तविक उपलब्धियों के ब्यौरे

क्र० सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	उपलब्ध	उपलब्ध	उपलब्ध	वास्तविक उपलब्धि*		
		निधियां 1995-96	निधियां 1996-97 (रु० लाख में)	निधियां 1997-98	1995-96	1996-97	1997-98
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	19321.80	32209.76	24213.64	252.42	437.35	505.06
2.	अरुणाचल प्रदेश	2824.77	2994.47	3304.06	50.67	39.05	28.58
3.	असम	13324.10	17026.12	14192.75	181.82	162.38	141.53
4.	बिहार	27914.60	41569.73	33983.10	254.44	324.49	420.45
5.	गोवा	0.00	100.00	275.00	0.00	0.00	2.92
6.	गुजरात	11837.57	13398.42	10486.83	92.45	122.98	92.71
7.	हरियाणा	5504.62	5039.90	5983.08	52.11	24.10	18.45
8.	हिमाचल प्रदेश	1113.76	2645.71	4548.99	6.86	13.44	35.65
9.	जम्मू व कश्मीर	10683.95	8793.46	10185.99	129.96	91.64	90.84
10.	कर्नाटक	16722.36	19027.45	18152.92	268.73	314.18	349.41
11.	केरल	2664.92	3985.52	6890.83	32.47	28.76	47.28
12.	मध्य प्रदेश	33501.25	38887.30	38318.70	388.02	379.22	328.71
13.	महाराष्ट्र	18611.64	16728.65	20250.62	293.23	309.72	363.24
14.	मणिपुर	1743.09	1755.98	1314.53	31.21	16.72	13.75
15.	मेघालय	1246.62	1359.32	538.29	8.30	5.90	9.46
16.	मिजोरम	1572.66	1500.00	1005.54	40.91	32.26	17.88
17.	नागालैण्ड	2949.98	4631.78	3707.05	49.00	72.65	68.17
18.	उड़ीसा	16578.71	23979.35	20997.61	311.06	439.36	382.14
19.	पंजाब	0.00	1225.00	2397.43	0.00	असूचित	1.12

1	2	3	4	5	6	7	8
20.	राजस्थान	22684.19	20901.63	19538.55	288.02	212.65	250.06
21.	सिक्किम	494.19	275.00	280.02	16.01	4.45	7.41
22.	तमिलनाडु	12029.93	22854.95	25900.63	211.35	468.42	558.28
23.	त्रिपुरा	1950.00	2700.00	2504.92	43.20	44.73	54.46
24.	उत्तर प्रदेश	27139.35	37038.31	56775.10	318.23	319.94	522.76
25.	पश्चिम बंगाल	14399.53	17182.85	16445.11	143.08	162.76	100.07
26.	अ.व.नि.द्वी. समूह	45.48	35.20	89.60	0.11	0.32	0.14
27.	दा.व न. हवेली	50.33	90.16	40.55	0.23	0.47	0.35
28.	दमन व दीव	21.54	28.49	20.89	0.36	0.02	0.34
29.	लक्षद्वीप	214.06	309.73	116.47	1.02	2.06	1.28
30.	पांडिचेरी	NR	60.00	120.00	0.00	असूचित	0.06
अखिल भारत		267145.00	338334.23	342588.79	3465.27	4030.02	4412.54

•सुनिश्चित रोजगार योजना के अंतर्गत कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए जाते चूंकि यह एक मांग आधारित योजना है।

विवरण-III

1995-96, से 97-98 के दौरान दस लाख कुओं की योजना के अंतर्गत निधियों का आबंटन और वास्तविक उपलब्धि के ब्यौरे

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	निधियों का कुल आबंटन (केन्द्र + राज्य)			1995-96		1996-97		1997-98	
		1995-96	1996-97	1997-98	लक्ष्य•	उपलब्धि	लक्ष्य•	उपलब्धि	लक्ष्य•	उपलब्धि
					(संख्या)	(संख्या)	(संख्या)	(संख्या)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	4342.14	4342.14	4342.14		10899		13169		7952
2.	अरूणाचल प्रदेश	44.58	44.58	44.58		130		89		19
3.	असम	1429.41	1429.41	1429.41		1865		2332		993
4.	बिहार	8516.94	8516.94	8516.94		25476		22911		23307
5.	गोवा	48.16	48.16	48.16		37		33		16
6.	गुजरात	1593.91	1593.91	1593.91		4107		3148		2773
7.	हरियाणा	382.68	382.88	382.88		572		363		483
8.	हिमाचल प्रदेश	153.04	153.04	153.04		138		570		602
9.	जम्मू व कश्मीर	310.99	310.99	310.99		1673		1544		1182
10.	कर्नाटक	2915.55	2915.55	2915.55		5236		3004		3096
11.	केरल	1060.71	1050.71	1060.71		3468		2258		3976
12.	मध्य प्रदेश	5502.11	5502.11	5502.11		35654		19950		15295

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13.	महाराष्ट्र	4733.53	4733.53	4733.53		8770		8002		8324
14.	मणिपुर	57.14	57.14	57.14		520		429		218
15.	मेघालय	-66.85	66.85	66.85		732		885		468
16.	मिजोरम	28.16	28.16	28.16		425		483		325
17.	नागालैण्ड	71.65	71.66	71.66		0		80		608
18.	उड़ीसा	3522.49	3522.49	3522.49		24263		18349		15798
19.	पंजाब	272.28	272.28	272.28		0		0		0
20.	राजस्थान	2256.93	2285.93	2285.93		2457		2369		2128
21.	सिक्किम	26.09	26.09	26.09		364		91		89
22.	तमिलनाडु	3925.23	3925.23	3925.23		10899		5962		3626
23.	त्रिपुरा	74.21	74.21	74.21		2049		1221		801
24.	उत्तर प्रदेश	10581.64	10581.64	10581.64		518		43		44
25.	पश्चिम बंगाल	3891.19	3891.19	3891.19		2402		1461		403
26.	अं. व नि. द्वी. समूह	21.11	21.11	21.11		6		13		4
27.	दा. व न. हवेली	11.46	11.46	11.46		24		8		15
28.	दमन व दीव	6.76	6.76	6.76		0		0		2
29.	लक्षद्वीप	10.58	10.58	10.58		0		0		140
30.	पंडिचेरी	20.66	20.66	20.66		1		0		0
	योग	55907.36	55907.36	55907.35		142035		108897		92689

*दस लाख कुओं की योजना के अंतर्गत लक्ष्य निर्धारित नहीं किए जाते हैं।

विवरण-IV

1995-96 से 1997-98 के दौरान समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अंतर्गत निधियों के कुल आवंटन तथा वास्तविक लक्ष्यों के ब्यौरे

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	वित्तीय निष्पादन (रु० लाख में)			वास्तविक उपलब्धि (परिवारों की संख्या)		
		1995-96	1996-97	1997-98	1995-96	1996-97	1997-98
		के दौरान कुल आवंटन			(अनंतिम)		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	8336.41	8336.41	8612.22	122863	203135	127776
2.	अरुणाचल प्रदेश	623.43	623.43	644.06	14381	10695	5744
3.	असम	2743.50	2743.50	2834.24	59030	38087	26560
4.	बिहार	16218.24	16218.24	16754.80	265525	244764	196685
5.	गोवा	141.87	141.87	146.58	1486	1982	897
6.	गुजरात	3059.22	3059.22	3160.44	55686	47545	41822

1	2	3	4	5	6	7	8
7.	हरियाणा	735.33	735.33	759.66	29771	17202	10853
8.	हिमाचल प्रदेश	239.78	239.78	247.72	6606	7990	5548
9.	जम्मू व कश्मीर	999.09	999.09	1032.16	13189	11474	8487
10.	कर्नाटक	5594.91	5594.91	5780.00	119685	116900	94688
11.	केरल	2036.15	2036.15	2103.50	43357	48690	44191
12.	मध्य प्रदेश	10565.39	10565.39	10914.94	210692	168123	138810
13.	महाराष्ट्र	9087.73	9087.73	9388.40	181597	161018	147640
14.	मणिपुर	449.59	449.59	464.48	6077	7256	4258
15.	मेघालय	477.57	477.57	493.36	4534	6822	5167
16.	मिजोरम	201.82	201.82	208.50	5085	3059	2876
17.	नागालैण्ड	335.69	335.69	346.80	2531	2064	835
18.	उड़ीसा	6763.85	6763.85	6987.62	120669	102741	75343
19.	पंजाब	521.53	521.53	538.78	11786	7160	6107
20.	राजस्थान	4388.01	4388.01	4533.18	92818	70304	45408
21.	सिक्किम	55.95	55.95	57.80	2843	2249	1792
22.	तमिलनाडु	7537.14	7537.14	7786.50	1838951	152597	180696
23.	त्रिपुरा	641.42	641.42	662.64	14657	13725	4911
24.	उत्तर प्रदेश	20316.50	20316.50	20988.66	355916	364552	351146
25.	पश्चिम बंगाल	7472.20	7472.20	7719.42	161724	110280	73770
26.	अ.व.नि.द्वी.समूह	70.94	70.94	73.29	832	591	480
27.	दा. व न. हवेली	14.99	14.99	15.49	274	168	179
28.	दमन व दीव	27.97	27.97	28.90	310	304	181
29.	लक्षद्वीप	6.99	6.99	7.22	18	30	27
30.	पांडिचेरी	57.95	57.95	59.87	1563	1293	898
अखिल भारत		109721.16	109721.16	113351.23	20894.00	1922800	1603775

विवरण-V

1995-96, 1996-97 और 1997-98 के दौरान ट्राइसेम के अंतर्गत निधियों के आबंटन
और वास्तविक लक्ष्य तथा उपलब्धियों का विवरण

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	वित्तीय निष्पादन (रु० लाख में)			वास्तविक उपलब्धि (संख्या में)					
		वर्ष के दौरान कुल आबंटन			95-96		96-97		97-98	
		1995-96	1996-97	1997-98	लक्ष्य	प्रशिक्षित युवाओं की संख्या	लक्ष्य	प्रशिक्षित युवाओं की संख्या	लक्ष्य	प्रशिक्षित युवाओं की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आन्ध्र प्रदेश	684.92	290.64	684.92	38271	19846	38534	83716	38534	14214

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.	अरुणाचल प्रदेश	51.22	9.06	51.22	1000	1277	1200	739	750	252
3.	असम	225.40	105.45	225.40	9000	10317	9000	6277	9278	2290
4.	बिहार	1274.48	248.30	1274.48	56370	26287	56370	34477	56370	24146
5.	गोवा	11.66	5.84	11.66	3000	3896	2000	3863	2000	1339
6.	गुजरात	251.34	302.39	251.34	8976	10958	7500	9371	5700	7284
7.	हरियाणा	60.40	25.69	60.40	1010	3582		3519		1379
8.	हिमाचल प्रदेश	19.80	65.23	19.80	707	894		803	707	545
9.	जम्मू व कश्मीर	140.00	27.84	140.00	5023	4326		4294	0	1847
10.	कर्नाटक	459.84	164.55	459.84	18251	16602	16422	18096	16422	15914
11.	केरल	167.28	65.16	167.28	6080	4860	6080	5036	6080	3019
12.	मध्य प्रदेश	867.96	360.40	867.96	68850	60107	34425	39806	18360	8785
13.	महाराष्ट्र	746.64	256.17	746.64	14290	5764	21500	21447	20100	18234
14.	मणिपुर	36.94	9.24	36.94	717	117	717	362		766
15.	मेघालय	39.24	5.34	39.24	791	292		352	0	258
16.	मिजोरम	16.58	8.30	16.58	770	692	1200	445	501	370
17.	नागालैण्ड	27.58	13.78	27.58	617	227	720	486	0	0
18.	उड़ीसा	555.72	199.51	555.72	18840	6388	18840	18555	18840	10354
19.	पंजाब	43.00	16.46	43.00	3210	2670	2376	1824	1800	1656
20.	राजस्थान	360.52	72.80	360.52	10000	9269	10000	5766	10000	3179
21.	सिक्किम	4.60	2.30	4.60	633	408		660	600	0
22.	तमिलनाडु	619.24	235.67	619.24	0	11561		7687		7280
23.	त्रिपुरा	52.68	19.36	52.68	2500	3838	2000	2597	2500	2775
24.	उत्तर प्रदेश	1669.12	752.00	1669.12	60400	63721	60400	69272	55330	32662
25.	पश्चिम बंगाल	613.84	187.75	613.84	23704	22557		24199	23560	16088
26.	अ.व.नि.द्वी.समूह	11.74	7.72	11.74 ^c	420	279	420	486	320	58
27.	दा. व न. हवेली	2.48	1.24	4.62	0	0		75	0	120
28.	दमन व दीव	4.62	2.31	2.48	0	87	75	107	75	82
29.	लक्षद्वीप	1.16	0.58	1.16	50	3	50	12	0	0
30.	पांडिचेरी	5.00	5.00	5.00	500	625	250	8	200	138
अखिल भारत		9025.00	3466.08	9025.00	353980	291450	290079	364337	288027	175034

विवरण-VI

1995-96 से 1997-98 के दौरान डबाकरा के अंतर्गत निधियों के आबंटन और वास्तविक लक्ष्य तथा उपलब्धियों के ब्यौरे

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	निधियों का कुल आबंटन (रु०लाख में)			1995-96		1996-97		1997-98	
		1995-96	1996-97	1997-98	वास्तविक लक्ष्य (समूहों की संख्या)	बनाए गए समूह	वास्तविक लक्ष्य (समूहों की संख्या)	बनाए गए समूह	वास्तविक लक्ष्य (समूहों की संख्या)	बनाए गए समूह
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आन्ध्र प्रदेश	431.25	540.82	359.38	2875	17164	2875	17737	2875	7178
2.	अरुणाचल प्रदेश	26.85	22.38	22.30	179	174	179	126	179	103
3.	असम	170.25	213.70	141.99	1135	856	1135	823	1135	29
4.	बिहार	456.30	380.25	380.25	3042	2697	3042	2415	3042	1767
5.	गोवा	5.40	4.50	4.50	36	36	36	36	136	36
6.	गुजरात	154.95	194.65	129.13	1033	1092	1033	1026	1033	1194
7.	हरियाणा	87.90	98.45	73.25	586	571	586	711	1586	442
8.	हिमाचल प्रदेश	45.60	44.30	38.00	304	265	304	129	304	283
9.	जम्मू व कश्मीर	132.00	110.00	110.00	880	642	880	705	690	472
10.	कर्नाटक	232.20	290.52	193.50	1548	755	1548	2128	1548	2229
11.	केरल	108.00	135.36	90.00	720	797	720	962	720	1201
12.	मध्य प्रदेश	419.25	349.38	349.00	2795	1592	2795	1136	2795	2717
13.	महाराष्ट्र	343.20	286.00	386.00	2288	2175	2288	2522	2268	1699
14.	मणिपुर	36.75	30.63	30.63	245	259	245	265	245	90
15.	मेघालय	66.00	55.00	55.00	440	192	440	360	440	201
16.	मिजोरम	10.20	8.50	8.50	68	46	69	66	68	68
17.	नागालैण्ड	18.30	15.25	15.25	122	106	122	170	122	13
18.	उड़ीसा	243.45	202.88	202.88	1623	1730	1623	2034	1623	1340
19.	पंजाब	99.45	82.88	52.86	663	625	663	492	663	439
20.	राजस्थान	185.70	154.74	154.74	1230	982	1238	600	1236	173
21.	सिक्किम	26.10	21.75	21.75	174	135	174	25	114	85
22.	तमिलनाडु	292.65	243.88	243.88	1951	1363	1951	1549	1951	1271
23.	त्रिपुरा	13.50	11.25	11.25	90	143	90	149	80	139
24.	उत्तर प्रदेश	610.20	764.28	508.50	4068	2252	4068	3494	4068	5574
25.	पश्चिम बंगाल	270.90	225.75	225.75	1806	388	1806	1758	1806	1619
संघ राज्य क्षेत्र										
1.	अ.व.नि.द्वी.समूह	5.80	9.77	7.25	29	26	29	59	29	19
2.	दा. व न. हवेली	3.20	3.50	3.50	14	20	14		14	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.	दमन व दीव	2.80	4.00	4.00	16	16	16	9	16	0
4.	लक्षद्वीप	3.20	4.00	4.00	16	7	16	2	16	6
5.	पांडिचेरी	3.20	4.00	4.00	16		16	14	16	14
अखिल भारत		4504.550	4512.370	3761.405	30000	37576	30000	41462	30000	30396

[हिन्दी]

भूमि के उपयोग में परिवर्तन

1360. श्री किशन सिंह सांगवान: क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली में भूमि उपयोग में परिवर्तन के लिए स्वीकृत किए गए मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ख) भूमि उपयोग में परिवर्तन के लिए अनुमति प्रदान करने हेतु कितनी अवधि निर्धारित की गई है;

(ग) क्या भूमि उपयोग में परिवर्तन के मामले लम्बित हैं जिनको निर्धारित अवधि में अनुमति प्रदान नहीं की गई; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेटमलानी): (क) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने सूचित किया है कि 1.8.90 से मई, 1998 तक की अवधि के दौरान एम पी डी -2001 में भूमि उपयोग परिवर्तन के 64 मामले अधिसूचित किए गए हैं।

(ख) दिल्ली विकास अधिनियम में इसके बारे में अनुमति प्रदान करने की कोई समय सीमा नहीं है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता। तथापि, 8 मामले हैं, जो भू-उपयोग परिवर्तन हेतु प्रक्रिया में हैं।

दिल्ली-बरेली-लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस आरम्भ करना

1361. श्री राजवीर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली-बरेली-लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस आरम्भ करने की कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्यमंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों का विकास

1362. श्री एस.एस.ओवेसी: क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार आन्ध्र प्रदेश में पक्की सड़कों के निर्माण हेतु अतिरिक्त सहायता प्रदान करने का है,

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

(ग) क्या सरकार का विचार नौवी योजना के दौरान देश में सभी गांवों को सड़क मार्ग से जोड़ने का है,

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

(ङ) आठवीं योजना के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था और इस संबंध में क्या उपलब्धियां रहीं?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) और (ख) आन्ध्र प्रदेश में पक्की सड़कों के निर्माण के लिए अतिरिक्त सहायता प्रदान करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) नौवी योजना को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

(ङ) आठवीं पंचवर्षीय योजना में न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अंतर्गत 1000 और उससे अधिक की जनसंख्या वाले सभी गांवों को सड़कों से जोड़ने की परिकल्पना की गई थी। उपलब्ध सूचना के अनुसार देश के ऐसे लगभग 85% गांवों को 1995-96 के अंत तक बारहमासी सड़कों से जोड़े जाने का अनुमान था।

[हिन्दी]

घटिया किस्म के राडारों का प्रतिस्थापन

1363. श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी:
श्री माधवराव सिंधिया:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न विमानपत्तनों पर प्रतिस्थापित राडार अंतरराष्ट्रीय मानकों को पूरा नहीं करते हैं,

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

(ग) क्या घटिया किस्म के राडारों को प्रतिस्थापित करने के लिए कोई जिम्मेदारी निर्धारित की गई है, और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) जी, नहीं। देश के विभिन्न हवाई अड्डों पर संस्थापित सभी राडार अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुरूप हैं और ये इकाओं की अपेक्षाओं की पूरी तरह पूर्ति करते हैं।

(ख) से (घ) ये प्रश्न नहीं उठते।

रांची से इंडियन एयरलाइंस की उड़ाने

1364. श्री रामटहल चौधरी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रांची से दिल्ली और रांची से मुम्बई के लिए इंडियन एयरलाइंस की दैनिक उड़ान शुरू की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके कारण क्या है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (ग) इंडियन एयरलाइंस दिल्ली/पटना/रांची/दिल्ली मार्ग पर दैनिक उड़ान प्रचालित करती है। अपर्याप्त यात्री मांग के कारण इंडियन एयरलाइंस की मुम्बई/रांची सेक्टर पर सेवा प्रचालित करने की कोई योजनाएं नहीं है। तथापि, दिल्ली होकर मुम्बई तथा रांची के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए सुविधाजनक दैनिक विमान सेवाओं की व्यवस्था की गई है।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइंस के बेड़े में विस्तार की योजना

1365. श्री सुशील कुमार शिंदे: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार ने इंडियन एयरलाइंस की बेड़ा विस्तारण (फ्लीट एक्सपैन्शन) संबंधी योजना को मंजूरी दी है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना के अन्तर्गत खरीदे जाने वाले विमानों की संख्या तथा प्रकार क्या है तथा उनकी कुल लागत कितनी आयेगी?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) इंडियन एयरलाइंस ने अपने विभाग बेड़े में मई, 1998 के दौरान ड्राईलीज पर एक ए-300 विमान को शामिल कर लिया है। शीघ्र ही बेड़े में एक और ए-300 विमान के भी ड्राई लीज पर शामिल किए जाने की आशा है। ए-300 विमान को बेड़े में शामिल किए जाने की लागत लगभग 12 करोड़ रु० प्रति विमान प्रति वर्ष होगी। अक्टूबर/नवम्बर, 1998 के दौरान चार ए-320 विमानों को पट्टे पर लिए जाने का प्रस्ताव है और इस संबंध में टेंडर नोटिस पहले ही जारी कर दिए गए हैं। इंडियन एयरलाइंस छह 50 सीटों वाले विमानों के अधिग्रहण संबंधी प्रस्तावों का मूल्यांकन भी कर रही है।

[हिन्दी]

माल डिब्बों (बैगनों) की जरूरत

1366. श्री अशोक प्रधान: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश, विशेषकर पश्चिमी उत्तर प्रदेश में, गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न ताप विद्युत संयंत्रों को कोयले की आपूर्ति के लिए कितने माल डिब्बे उपलब्ध कराए गए हैं;

(ख) क्या आवंटित माल डिब्बों की संख्या मांग के अनुरूप थी; और

(ग) यदि नहीं, तो उत्तर प्रदेश में विभिन्न विद्युत संयंत्रों की मांग के अनुसार कोयले की आपूर्ति के लिए माल डिब्बों के आवंटन हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री

तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान उत्तर प्रदेश में विभिन्न ताप विद्युत संयंत्रों को कोयले की सप्लाई हेतु उपलब्ध कराए गए माल डिब्बों का वर्षवार ब्यौरा निम्न प्रकार है:

(आंकड़े प्रतिदिन चौपहिया मालडिब्बों के हिसाब से)

वर्ष	सप्लाई किए गए मालडिब्बों की संख्या (दैनिक औसत)
1995-96	1955
1996-97	2009
1997-98	2202

पिछले तीन वर्षों के दौरान पश्चिमी उत्तर प्रदेश अर्थात् परीछ, दादरी और हरदुआगंज के ताप विद्युत संयंत्रों को कोयला सप्लाई करने हेतु उपलब्ध कराए गए मालडिब्बों का वर्षवार ब्यौरा निम्न प्रकार है:

वर्ष	सप्लाई किए गए वैगनों की संख्या (दैनिक औसत)
1995-96	500
1996-97	659
1997-98	727

(ख) जी हां,

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

तत्काल आरक्षण योजना

1367. श्री के०एस० राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत वर्ष के दौरान विविध जोनल रेलों द्वारा तत्काल आरक्षण योजना से कितनी राशि अर्जित की गई;

(ख) क्या इस योजना के विरुद्ध सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है,

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) तत्काल आरक्षण योजना 20.12.1997 से शुरू की गई है। 20.12.97 से 29.5.98 तक की अवधि के लिए तत्काल सेवा से कुल आय (किराया और तत्काल सेवा प्रभार) लगभग 4.23 करोड़ रुपये है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

ललितपुर और सिंगरौली के बीच रेल लाइन का निर्माण

1368. श्री रामानन्द सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ललितपुर से सिंगरौली तक रेल लाइन के निर्माण करने का प्रस्ताव था;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त लाइन का सर्वेक्षण करा लिया गया है, और

(ग) यदि हां, तो उक्त रेल लाइन पर निर्माण कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) और (ख) जी हां।

(ग) ललितपुर से सिंगरौली तक एक नई रेल लाइन 1997-98 के बजट में शामिल की गई है। अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो जाने के बाद कार्य शुरू किया जाएगा।

[अनुवाद]

बंगलौर में रिंग रेलवे प्रणाली

1369. श्री सी०पी०एम० गिरियप्पा : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बंगलौर में रिंग रेलवे प्रणाली के निर्माण की मांग लम्बे समय से लम्बित है; और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री(श्री बंडारू दत्तात्रेय):

(क) कर्नाटक सरकार से बंगलौर में रिंग-रेलवे प्रणाली के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

रेल की भूमि का वाणिज्यिकीकरण

1370. श्री मुकुल वासनिक :

श्री एस०एस० ओवेसी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की अतिरिक्त रेल भूमि का वाणिज्यिक उद्देश्य से तथा मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध करवाने हेतु उपयोग संबंधी कोई योजना है;

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

(ग) क्या सरकार ने ऐसी अतिरिक्त भूमि एवं मूलभूत सुविधाओं की पहचान कर ली है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार अतिक्रमण की गई अतिरिक्त भूमि पर अपने कर्मचारियों के लिए रेलवे क्वार्टरों का निर्माण करने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) से (घ) जी नहीं। रेलवे के पास कोई फालतू भूमि नहीं है। रेलवे के पास खाली पड़ी भूमि निकट भविष्य में विस्तार तथा

विकासात्मक कार्यों के लिए अपेक्षित है। बहरहाल, संसाधन बढ़ाने के लिए रेलों का रेल संरचनाओं/यादों में ऊपरी स्थान का वाणिज्यिक उपयोग करने का प्रस्ताव है। बांद्रा में एक ऐसी परियोजना की पहचान की गई है।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

कापार्ट के अन्तर्गत परियोजनाएं

1371. श्री अनंत कुमार हेगडे : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कर्नाटक में ग्रामीण प्रौद्योगिकी की प्रोन्नति परिषद के लिए केन्द्रीय सहायता के अन्तर्गत शुरू की गई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है, और

(ख) इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास परिषद, जो ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास की परियोजनाओं और लोक विकास कार्यक्रम (भारत) (पाडी) के कार्यान्वयन के लिए केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराता था, को 1986 में मिलाकर लोक कार्यक्रम और ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास परिषद (कपार्ट) का गठन किया गया था। ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास योजना के अन्तर्गत कपार्ट ने गत तीन वर्षों (1995-96 से 1997-98) के दौरान कर्नाटक में सात परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए सहायता प्रदान की है जिसके लिए 45.5 लाख रुपये की राशि स्वीकृत की गई थी।

(ख) (1) वास्तविक प्रगति : सात परियोजनाओं में से एक परियोजना पूरी हो चुकी है और बकाया छह परियोजनाएं कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है।

(2) वित्तीय प्रगति : स्वीकृत किए गए 45.5 लाख रुपये में से 25.43 लाख रुपये की राशि जारी की गई है।

बहुमूल्य धातुओं के भण्डार

1372. श्री सुरेश चन्देल : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमालय क्षेत्र में कुछ पहले किसे गये सर्वेक्षण में अनेक बहुमूल्य धातुओं के भण्डारों का पता चला है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने इन धातुओं की खुदाई के लिए कोई योजना तैयार की है; और

(घ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) जी, हां। भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण द्वारा हिमालय क्षेत्र में पता लगाई गई कीमती धातुओं के भण्डारों का ब्यौरा निम्न प्रकार है:-

उत्तर प्रदेश: नैनीताल जिले के टनकपुर क्षेत्र के सारदा और गौला नदियों के बीच किए गए पूर्वक्षेप से बहुत कम स्वर्ण अंश का पता चला है।

हिमाचल प्रदेश: ऊना जिले के मुबारकपुर क्षेत्र के ऊपरी शिवालिक की तलछटी में स्वर्ण की मात्रा बहुत कम है।

सिक्किम: पेशकानी, रोराथंग और रिलिप नामक क्षेत्रों में सल्फाइड खनिजीकरण में स्वर्ण की मात्रा बहुत कम है।

उपरोक्त सभी स्वर्ण भण्डारों का बहुत ही कम आर्थिक महत्व है।

(ग) और (घ) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 3 की उपधारा (1) में यथा परिभाषित कोई भी भारतीय नागरिक या कंपनी खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 के प्रावधानों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अनुसार खनन पट्टा प्राप्त करने के बाद खनिज भण्डारों का विदोहन करने के लिए स्वतंत्र है।

इंडियन बिल्डिंग कांग्रेस सम्मेलन

1373. श्री के०सी० कौंडय्या: क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 28 अप्रैल, 1998 को दिल्ली में सम्पन्न हुए इंडियन बिल्डिंग कांग्रेस के वार्षिक सम्मेलन में सरकारी और निजी भागीदारों द्वारा गांवों के तीव्र विकास की आवश्यकता पर बल दिया गया था,

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

(ग) सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) और (ख) माननीय राष्ट्रपति ने आदर्श गांव की अवधारणा, जिसकी राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने परिकल्पना की थी, का उल्लेख करते हुए कहा कि गांवों को इतना आकर्षक बनाया जाना चाहिए कि भावी शहर गांवों का सुव्यवस्थित रूप लें जहां लोगों को सभी आधुनिक आवश्यकताएं उपलब्ध होंगी।

(ग) ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय रोजगार सृजन, परिसम्पत्ति सृजन, पेयजल और आवास की व्यवस्था तथा पंचायतों को अधिकार देने पर केन्द्रित बहु-आयामी विकास कार्यक्रमों के जरिए ग्रामीण क्षेत्रों के उत्थान के लिए प्रतिबद्ध है।

जालंधर और चण्डीगढ़ के बीच नई रेल लाइन का निर्माण

1374. श्री सतनाम सिंह कैंथ:
श्री सत्यपाल जैन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चण्डीगढ़ को सीधे जालंधर और लुधियाना से जोड़ने के लिए नवांशहर-समराला-खरड़ और मोहाली होते हुए कोई नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) लुधियाना से चंडीगढ़ तक एक नई रेल लाइन के निर्माण का प्रस्ताव है। प्रस्तावित सरेखण समराला, खरड़ और मोहाली से होकर गुजरेगा न कि नवांशहर से।

(ख) कार्य को बजट 1997-98 में शामिल किया गया है लेकिन कार्य अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो जाने के बाद शुरू किया जाएगा। स्वीकृति प्राप्त करने के लिए कार्रवाई प्रारंभ कर दी गई है और इसके प्राप्त हो जाने के बाद कार्य शुरू किया जाएगा।

असम में रोजगार योजनाएं

1375. श्री नृपेन गोस्वामी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) असम के शहरी क्षेत्रों में चल रही रोजगार योजनाओं के नाम क्या हैं; और

(ख) इसके लिए कितनी धनराशि दी गई तथा गत तीन वर्षों में प्रत्येक के दौरान और आज तक कुल कितने कार्य दिवसों का सृजन किया गया?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) :

(क) शहरी गरीब लाभार्थियों को रोजगार के अवसर प्रदान करने के लिए वर्ष 1989 में नेहरू रोजगार योजना प्रारम्भ की थी। 30.11.97 को यह स्कीम समाप्त हुई।

1.12.97 से स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार (एस.जे.एस.आर.वाई.) आरम्भ की गई। स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना सभी शहरी क्षेत्रों में लागू है और यह शहरी बेरोजगार अथवा अल्प रोजगार-शुदा गरीबों, जो गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करते हैं, के लिए स्वरोजगार उद्यम लगाने अथवा मजदूरी रोजगार को प्रोत्साहन देने के माध्यम से लाभप्रद रोजगार प्रदान करती है।

(ख) असम में गत तीन वर्षों के दौरान नेहरू रोजगार योजना के मजदूरी रोजगार घटक के तहत दी गई धन-राशि और सृजित श्रम दिवस का विवरण इस प्रकार है:-

वर्ष	नेहरू रोजगार योजना के तहत मजदूरी रोजगार के लिए दी गई धन-राशि (लाख रुपये)	सृजित श्रम दिवस (लाख में)
1995-96	67.70	1.36
1996-97	67.70	0.85
1997-98	28.54	0.57

शहरी मजदूरी रोजगार कार्यक्रम (यू.डब्ल्यू.ई.पी) घटक के तहत असम को स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना के अंतर्गत 171.51 लाख रुपये की केन्द्रीय धन-राशि जारी की गई, जबकि वर्ष 1997-98 के दौरान शहरी स्वरोजगार कार्यक्रम (यू.डब्ल्यू.ई.पी) के तहत 251.65 लाख रुपये की धन-राशि जारी की गई।

आन्ध्र प्रदेश में नई रेल लाइन बिछाना

1376. श्री के० येरननायडू :
श्री जी० गंगा रेड्डी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि आन्ध्र प्रदेश में सम्पूर्ण तेलंगाना और रायलसीमा प्रदेशों में रेल सम्पर्क बहुत खराब है और इससे प्रदेश के विकास पर गम्भीर प्रभाव पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का उक्त प्रदेशों विशेष रूप से आन्ध्र प्रदेश में रेल लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) से (ग) सरकार ने निम्नलिखित नई लाइनों के निर्माण के जरिए इन क्षेत्रों में रेल अवसंरचना का विकास शुरू कर दिया है:

परियोजना का नाम	क्षेत्र	वर्तमान प्रगति
1. नंदयाल-येरागुंला	रायलसीमा	यह एक चालू कार्य है जिसके लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण संबंधी कागजात और योजनाएं तैयार की जा रही हैं। राज्य सरकार द्वारा भूमि उपलब्ध कराते ही कार्य शुरू कर दिया जाएगा।
2. पेद्दापल्ली-करीमनगर- निजामाबाद	तेलंगाना	कार्य चरणों में शुरू कर दिया गया है। प्रथम चरण में पेद्दापल्ली और करीमनगर के बीच मिट्टी संबंधी कार्यवाही और पुल संबंधी कार्य अच्छी प्रगति पर हैं। फिलहाल इस चरण के नौवीं योजना में पूरा किए जाने का लक्ष्य है करीमनगर से निजामाबाद तक लाइन के दूसरे चरण का कार्य प्रथम चरण के पूरा हो जाने के बाद शुरू किया जाएगा।
3. माचेरला-नलगोंडा- रायचूर	तेलंगाना	कार्य अनुदान की पूरक मांगे 1997-98 में शामिल कर लिया गया है और अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो जाने के बाद कार्य शुरू किया जाएगा।

[हिन्दी]

इस्पात का निर्यात

1377. श्री जगत वीर सिंह द्रोण: क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इस्पात के निर्यात को बढ़ावा देने के लिए कोई नई नीति बनाई है, और

(ख) यदि हां, तो यह नीति कब बनाई गई और इसका ब्यौरा क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) सरकार ने विकास आयुक्त, लोहा और इस्पात की अध्यक्षता में हाल ही में इस्पात निर्यातक मंच गठित किया है। अन्य बातों के साथ-साथ इस मंच के उद्देश्यों में निम्नलिखित शामिल हैं:-

- ऐसे तरीकों द्वारा लोहे और इस्पात के निर्यात का समर्थन संरक्षण, अनुरक्षण, वृद्धि और संवर्धन करना जो आवश्यक अथवा शीघ्र हों।

- संघन बाजार और आर्थिक अध्ययनों के जरिए सम्भाषित निर्यात बाजार का पता लगाना और अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में विशिष्ट मांग को पूरा करने के लिए उत्पादों का विकास करना।

निर्यात की सुविधा के लिए सरकार द्वारा समय-समय पर किए गए उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं:-

- निर्यात आय की बाजार विनिमय दर पर पूर्णतः परिवर्तनीयता,
- अग्रिम लाइसेंसिंग योजना के अन्तर्गत बिना शुल्क के कच्चे माल की अपनी आवश्यकता का आयात करने के लिए निर्यातकों को सुविधा उपलब्ध है।
- निर्यात वस्तुओं के विनिर्माण में प्रयुक्त किसी आयातित अथवा शुल्कयोग्य सामग्री पर भुगतान किये गए शुल्क को वापिस करना।
- धारा 80 एच एच सी के अन्तर्गत निर्यात आय को आयकर से छूट देना।
- लोहे और इस्पात के निर्यात को प्रोत्साहित करने के लिए लोहे और इस्पात की अधिकांश मदों की ड्यूटी इन्टाइटेल्मेन्ट पास बुक (डी.ई.पी.बी.) योजना के अंतर्गत शुल्क शाख दरों में वृद्धि करना।

एयर इंडिया द्वारा ईंधन पर किया गया व्यय

1378. श्री रामदास आठवले : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर इंडिया ने चालू वित्तीय वर्ष के दौरान ईंधन पर मूल अनुमानों से अधिक व्यय किए हैं,

(ख) यदि हां, तो अनुमानित धन राशि की तुलना में ईंधन पर वास्तविक व्यय कितना किया गया,

(ग) यह अतिरिक्त व्यय करने के क्या कारण हैं, और

(घ) इस संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): (क) और (ख) जी, नहीं। वर्ष 1997-98 के दौरान एअर इंडिया को ईंधन संबंधी व्यय 794.33 करोड़ रु० के बजट अनुमान की तुलना में 649 करोड़ रु० का था।

(ग) और (घ) ये प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

परती भूमि विकास कार्यक्रम के अंतर्गत प्रोत्साहन

1379. श्री गिरधारी लाल भागवत: क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार निगमित क्षेत्र द्वारा परती भूमि विकास कार्यक्रम में योगदान करने हेतु इन्हे कतिपय प्रोत्साहन देकर प्रेरित करने तथा इस कार्यक्रम के अंतर्गत कर छूट देने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक अंतिम रूप दिए जाने की संभावना है;

(ग) क्या राजस्थान राज्य की परती भूमि संबंधी कोई परियोजना

केन्द्र सरकार के पास मंजूरी हेतु लंबित है,

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन परियोजनाओं को कब तक मंजूरी दिए जाने की संभावना है,

(ङ) क्या सरकार राज्य की भौगोलिक स्थिति और प्रतिकूल जलवायु परिस्थितियों के मद्देनजर परती भूमि विकास कार्यक्रम पर होने वाली प्रति हैक्टेयर पर लागत को संशोधित करने पर विचार कर रही है,

(च) यदि हां, तो यह संशोधन कब तक किए जाने की संभावना है, और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) और (ख) केन्द्र तथा राज्य सरकारों, पंचायतों, ग्राम समुदायों, किसानों आदि की वनेतर क्षेत्रों में स्थित बंजरभूमि के विकास के लिए वित्तीय संस्थाओं बैंकों, निगमित निकायों आदि से वित्तीय संसाधन सुलभ कराने/जुटाने के उद्देश्य से केन्द्रीय क्षेत्र की एक निवेश संवर्धन योजना 1994-95 के दौरान शुरू की गई थी। तथामि, शहरी एवं ग्रामीण विकास संबंधी संसदीय स्थायी समिति की सिफारिशों के आधार पर योजना की पुनर्संरचना की जा रही है और इसमें शीघ्र ही अंतिम रूप दे दिए जाने की संभावना है।

(ग) और (घ) केन्द्रीय क्षेत्र की समेकित बंजरभूमि विकास परियोजना स्कीम के अंतर्गत राजस्थान राज्य सरकार से प्राप्त लंबित पड़े तीन परियोजना प्रस्तावों में से दो परियोजनाओं के बारे में राजस्थान सरकार से अतिरिक्त सूचना की प्रतीक्षा की जा रही है तथा तीसरे परियोजना प्रस्ताव पर कार्रवाही की जा रही है। इन परियोजनाओं की स्वीकृति राजस्थान राज्य सरकार के उत्तर तथा अन्य पहलुओं जैसे व्यवहार्यता, मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुरूप होना तथा बजटीय संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगी और इसलिए समय सीमा नहीं बतायी जा सकती है।

(ङ) से (छ) ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के वाटरशेड विकास के संबंध में सामान्य मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार बंजरभूमि विकास कार्यक्रम के लिए लागत प्रति हैक्टेयर 4000/- रुपये तय की गई है, तथापि, राज्य वाटरशेड कार्यक्रम कार्यान्वयन तथा समीक्षा समिति को विपरीत जलवायु परिस्थिति वाले भौगोलिक स्थानों के लिए लागत मानदंडों में संशोधन कर इसमें वृद्धि करने का अधिकार प्राप्त है।

शहरी स्थानीय निकाय

1380. श्री गिरिधर गमांग : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री 30.7.1997 के अतारारकित प्रश्न सं० 1137 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों में शहरी स्थानीय निकायों के नाम क्या हैं;

(ख) क्या राज्य के अनुसूचित क्षेत्रों में स्थित अधिसूचित क्षेत्र समितियों और नगरपालिकाओं के कुछ नामों का लोप हुआ है;

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

(घ) शहरी स्थानीय निकायों का विकास करने के लिये केन्द्र सरकार और राज्य सरकार द्वारा क्या प्राथमिकताएं और कार्यक्रम शुरू किये गये हैं?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय):

(क) उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों में स्थित नोटीफाइड एरिया कमेटी तथा नगर पालिकाओं की पूरी सूची संलग्न विवरण-1 में दी गई है।

(ख) और (ग) उड़ीसा सरकार से प्राप्त नवीनतम सूचना के अनुसार, लोक सभा के दिनांक 30.7.97 के अतारारकित प्रश्न सं० 1137 के साथ प्रस्तुत सूचना के अलावा, निम्नलिखित नगर पालिकाओं नोटीफाइड एरिया कमेटी (एन ए सी) के नाम शामिल किए गए हैं:-

1. जोड़ा (नगर पालिका)
2. फूलबनी (एन ए सी)
3. बालीमेला (एन ए सी)
4. मलकानगिरी (एन ए सी)
5. उमेरकोट (एन ए सी)
6. नवरंगपुर (नगर पालिका)
7. गुदारी (एन ए सी)
8. गुनुपुर (एन ए सी)
9. रायगडा (एन ए सी)

नीलगिरी (एन ए सी) का नाम, अब राज्य सरकार ने, अनुसूचित क्षेत्रों के शहरी स्थानीय निकायों की सूची से हटा दिया है। पूर्व में उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों में 18 नगर पालिकाओं तथा नोटीफाइड एरिया कमेटियों के नाम उड़ीसा सरकार की तत्कालीन सूचना पर लोक सभा के दिनांक 30.7.97 के प्रश्न सं० 1137 के उत्तर में हमने दर्शाए थे।

(घ) चूंकि नगर पालिका प्रशासन राज्य का विषय है, इसलिए इस बावत कार्रवाई करना राज्य सरकार का काम है। जहां तक शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय की बात है, इसके द्वारा उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों के शहरी स्थानीय निकायों में चलाई जा रही केन्द्र प्रवर्तित/कार्यक्रमों का ब्यौरा संलग्न विवरण-11 में दिया गया है।

विवरण-1

क्र० सं०	जिला	नगरपालिका	अधिसूचित क्षेत्र नोटीफाइड एरिया कमेटी
1.	मयूरभंज	बारीपाड़ा	रायरंगपुर उदाला करंजिया
2.	क्योझर	क्योझरगढ़	बारबिल जोड़ा
3.	सुन्दरगढ़	सुन्दरगढ़	राजारांगपुर वीरापत्रपुर राउकेला
4.	फूलबनी		फूलबनी जी-उदयगिरी
5.	कोरापुट	जैपोर	कोरापुट कोटपाड़ सुनाबेडा
6.	मलकानगिरी		बालीमेला मलकानगिरी
7.	नवरंगपुर	नवरंगपुर	उमेरकोट
8.	रायगडा	रायगडा	गुदारी, गुनुपुर
9.	गंजाम		तोरड़ा
10.	देवगढ़		कूचिडां

विवरण-II

1. स्कीम का नाम-छोटे मझोले कस्बों का एकीकृत विकास- यह स्कीम 1979-80 से उड़ीसा सहित सभी राज्यों में चल रही है।

1979-80 से लेकर आज तक उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों में निम्न-लिखित कस्बों को इस स्कीम में शामिल किया गया है। स्कीम के अन्तर्गत जारी केन्द्रीय सहायता का ब्यौरा प्रत्येक कस्बे के नाम के सामने दिया गया है

क्र० सं०	कस्बे का नाम	जारी केन्द्रीय सहायता (रु० लाखों में)
1.	राऊरकेला	40.00
2.	जैपोर	40.00
3.	क्योडार	54.50
4.	बारीपड़ा	46.00
5.	कोरापुर	40.00
6.	फुलबनी	29.75
7.	राजगड़ा	15.00
8.	सुन्दरगढ़	20.00
9.	उमरकोट	12.00
10.	नबरंगपुर	15.00

2. स्कीम का नाम-त्वरित शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम- इस कार्यक्रम के अन्तर्गत वालीभेला (एन ए सी) 83.65 लाख रु० की लागत की तथा मलकण्णगिरी, 219.00 लाख रु० की कुल परियोजना लागत की दो स्कीमें इस मंत्रालय द्वारा मंजूर की गई है।

3. स्कीम का नाम-कम लागत की एकीकृत सफाई स्कीम-31.12.97 तक उड़ीसा के अनुसूचित क्षेत्रों में निम्नलिखित कस्बों के लिए स्कीमें मंजूर की गई है। प्रत्येक कस्बे की परियोजना लागत उसके नाम के सामने दी गई है।

क्र० सं०	कस्बे का नाम	जारी केन्द्रीय सहायता (रु० लाखों में)
1	2	3
1.	सुनाबेडा	23.65
2.	गुनुपुर	9.70
3.	राऊरकेला	46.90
4.	उड़ाला	4.55
5.	रायरंगपुर	2.55
6.	उमरकोट	4.94
7.	सुन्दरगढ़	26.99
8.	बालीमेला	20.10
9.	राजारंगपुर	36.68

1	2	3
10.	जोड़ा	24.56
11.	बारबिल	15.52
12.	कोटपाढ	15.00
13.	रामगडा	21.50
14.	मलकानगिरी	20.10

आमान परिवर्तन

1381. श्री हरिन पाठक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का गुजरात में सभी नैरो/मीटर गेज रेल लाइनों को ब्राड गेज में बदलने का प्रस्ताव है;

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

(ग) यह परिवर्तन कब तक होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क)जी नहीं। परिचालनिक/सामरिक आवश्यकताओं और उनकी विकासात्मक संभाव्यता के आधार पर चुनी नई लाइनों का ही आमान परिवर्तन किया जा रहा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

रोजगार गारंटी योजना के अन्तर्गत धनराशि की निगरानी

1382. कर्नल सोनाराम चौधरी :

श्री नृपेन गोस्वामी :

क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रोजगार गारंटी योजना के अंतर्गत राज्यों को धनराशि के आवंटन की निगरानी के लिए प्रभावकारी कदम उठाये गए हैं;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्यों को रोजगार गारंटी योजना के अंतर्गत राज्यवार बिक्राने धनराशि जारी की गई और उसका उपयोग कैसे हुआ; और

(घ) इस योजना के अन्तर्गत धनराशि के उपयोग न करने के क्या कारण हैं?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील): (क) जी, हां।

(ख) सुनिश्चित रोजगार योजना की केन्द्र में राज्यों से प्राप्त मासिक प्रगति रिपोर्टों और छमाही प्रगति रिपोर्टों के जरिए निगरानी की जा रही है। योजना को नई दिल्ली में सम्पन्न हुए राज्य सचिवों के सम्मेलन में समीक्षा भी की गई थी। राज्य स्तर पर योजना की राज्य सरकारों द्वारा ग्रामीण विकास कार्यक्रमों की राज्य स्तरीय समन्वय समिति और प्रत्येक जिले और खण्ड में जिला सुनिश्चित रोजगार योजना समिति और

खण्ड सुनिश्चित रोजगार योजना समिति की मदद से निगरानी की जाती है।

(ग) जानकारी संलग्न विवरण I, II और III में दी गई है।

(घ) सुनिश्चित रोजगार योजना एक मांग आधारित योजना है और कोई भी जिला खण्ड के लिए उपलब्ध कराई गई निधियों के 50% प्रयोग

के बाद अगली किस्त जारी करने के लिए आवेदन कर सकता है। इस प्रकार जिले के पास हर समय आबंटित निधियों की 50% राशि उपलब्ध रहेगी। किसी जिले के लिए वर्ष में जारी निधियों को उसी वर्ष में ही खर्च करना जरूरी नहीं है क्योंकि यह एक निरंतर चलने वाली योजना है।

विवरण-I

1995-96 के दौरान सुनिश्चित रोजगार योजना के अंतर्गत वित्तीय निष्पादन

(रुपये लाख में)

क्रम सं०	राज्य/संघ क्षेत्र	1.4.95 तक अप्रयुक्त निधियां	केन्द्रीय रिलीज	राज्य सदृश अंश	कुल (केन्द्र + राज्य)	कुल उपलब्ध निधियां	खर्च	कुल उपलब्ध निधियों का प्रतिशत खर्च
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आन्ध्र प्रदेश	1134.30	14550.00	3637.50	18187.50	19321.80	12249.54	63.40
2.	अरूणाचल प्रदेश	501.02	1859.00	464.75	2323.75	2824.77	1956.55	69.26
3.	असम	3299.10	8020.00	2005.00	10025.00	13324.10	9822.98	73.72
4.	बिहार	7627.10	16230.00	4057.50	20237.50	27914.60	10901.12	46.22
5.	गुजरात	3125.07	6970.00	1742.50	8712.50	11837.57	5751.65	48.59
6.	हरियाणा	1354.62	3320.00	830.00	4150.00	5504.62	3814.72	69.30
7.	हिमाचल प्रदेश	551.26	450.00	112.50	562.50	1113.73	455.55	40.90
8.	जम्मू व कश्मीर	2258.95	6740.00	1685.00	8425.00	10683.95	6715.49	62.86
9.	कर्नाटक	3009.86	10970.00	2742.50	13712.50	16722.36	12144.91	72.63
10.	केरल	352.42	1850.00	462.50	2312.50	2664.92	2241.90	84.13
11.	मध्य प्रदेश	4826.25	22940.00	5735.00	28675.00	33501.25	22951.66	68.51
12.	महाराष्ट्र	4285.54	11460.00	2865.00	16325.00	18611.64	10295.49	55.32
13.	मणिपुर	618.09	900.00	225.00	1125.00	1743.09	1337.11	76.71
14.	मेघालय	934.12	250.00	62.50	312.50	1246.62	499.80	40.09
15.	मिजोरम	72.56	1200.00	300.00	1500.00	1572.66	2023.87	128.69
16.	नागालैण्ड	349.98	2080.00	520.00	2600.00	29649.98	1800.70	61.04
17.	उड़ीसा	2253.71	11660.00	2865.00	14325.00	16578.71	13133.80	79.22
18.	राजस्थान	5146.69	14030.00	3507.50	17537.50	22684.19	16770.06	65.11
19.	सिक्किम	81.69	330.00	82.50	412.50	494.19	778.31	157.49
20.	तमिलनाडु	1517.63	8410.00	2102.50	10512.50	12029.93	7581.23	63.02
21.	त्रिपुरा	0.00	1560.00	390.00	1950.00	1950.00	2085.78	106.96
22.	उत्तर प्रदेश	7689.35	15560.00	3890.00	19450.00	27139.35	16731.98	61.65

1	2	3	4	5	6	7	8	9
23.	पश्चिम बंगाल	2849.53	9240.00	2310.00	11550.00	14399.53	9929.18	68.95
24.	अं. व नि. द्वीप समूह	5.48	40.00	0.00	40.00	45.48	10.28	22.60
25.	दादरा व नगर हवेली	20.33	30.00	0.00	30.00	50.33	20.17	40.08
26.	दमन व दीव	1.54	20.00	0.00	20.00	21.54	13.05	60.58
27.	लक्षद्वीप	114.06	100.00	0.00	100.00	214.06	44.33	20.71
	अखिल भारत	53981.25	170569.00	42594.75	213163.75	267145.00	172061.21	64.41

विवरण-II

1996-97 के दौरान सुनिश्चित रोजगार योजना के अंतर्गत वित्तीय निष्पादन

(रुपये लाख में) (02.07.97 तक की स्थिति)

क्रम सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	माह कोड	1.4.95 तक अप्रयुक्त निधियां	केन्द्रीय रिलीज	राज्य सदृश अंश	कुल (केन्द्र + राज्य)	कुल उपलब्ध निधियां	वास्तविक खर्च	कुल उपलब्ध निधियों का प्रतिशत खर्च
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	3	7072.26	20110.00	5027.50	25137.50	32209.76	25509.86	79.20
2.	अरुणाचल प्रदेश	3	868.22	1701.00	425.25	2126.25	2994.47	2054.94	68.62
3.	असम	3	3501.12	10820.00	2705.00	13525.00	17026.12	8790.06	51.63
4.	बिहार	3	15013.48	21245.00	5311.25	26556.25	41569.73	20868.18	50.20
5.	गोवा	3	0.00	80.00	20.00	100.00	100.00	0.00	0.00
6.	गुजरात	3	6085.92	5850.00	1462.50	7312.50	13398.42	7570.85	56.51
7.	हरियाणा	3	1689.90	2680.00	670.00	3350.00	5039.90	2447.56	48.56
8.	हिमाचल प्रदेश	3	658.21	1590.00	397.50	1987.50	2645.71	1051.14	40.11
9.	जम्मू व कश्मीर	3	3968.46	3860.00	965.00	4825.00	8793.46	5318.68	60.48
10.	कर्नाटक	3	4577.45	11560.00	2890.00	14450.00	19027.45	14307.22	75.19
11.	केरल	3	423.02	2850.00	712.50	3562.50	3985.52	2083.44	51.77
12.	मध्य प्रदेश	3	10549.59	22670.17	5667.54	28337.71	38887.30	24229.95	62.31
13.	महाराष्ट्र	3	8316.15	6730.00	1682.50	8412.50	16728.65	11876.27	70.99
14.	मणिपुर	3	405.98	1080.00	270.00	1350.00	1755.98	1131.87	64.46
15.	मेघालय	3	746.82	490.00	122.50	612.50	1359.32	368.40	27.10
16.	मिजोरम	3	0.00	1200.00	300.00	1500.00	1500.00	1509.45	100.63
17.	नागालैंड	12	1149.28	2786.00	596.50	3482.50	4631.78	1143.18	24.68
18.	उड़ीसा	3	3444.91	16427.55	4106.89	20534.44	23979.35	19778.31	82.43
19.	पंजाब		NR	980.00	245.00	1225.00	1225.00	NR	0.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20.	राजस्थान	3	7914.13	10390.00	2597.50	12987.50	20901.63	12609.31	60.33
21.	सिक्किम	3	0.00	220.00	55.00	275.00	275.00	322.00	117.24
22.	तमिलनाडु	3	4448.70	14725.00	3681.25	18406.25	22854.95	17014.19	74.44
23.	त्रिपुरा	3	0.00	2160.00	540.00	2700.00	2700.00	1905.08	70.56
24.	उत्तर प्रदेश	3	10407.37	21304.75	5326.19	26630.94	37038.31	19833.03	35.55
25.	पश्चिम बंगाल	3	4470.35	10170.00	2542.50	12712.50	17182.85	11729.24	68.26
26.	अंडमान व नि.द्वी.स.	3	35.20	0.00	0.00	0.00	35.20	25.23	71.68
27.	दादर व नगर हवेली	3	30.16	60.00	0.00	60.00	90.16	51.05	56.62
28.	दमन व दीव	3	8.49	40.00	0.00	40.00	48.49	0.98	2.02
29.	लक्षद्वीप	3	169.73	140.00	0.00	140.00	309.73	100.36	32.40
30.	पांडिचेरी		NR	60.00	0.00	60.00	60.00	NR	0.00
अखिल भारत			95954.90	193979.47	48419.87	242399.34	338354.23	213620.28	63.14

एन. आर. अनंतिम

विवरण-III

1997-98 के दौरान सुनिश्चित रोजगार योजना के अंतर्गत वित्तीय निष्पादन

मार्च, 1998 तक

(रुपये लाख में)

क्रम सं०	राज्य/संघ क्षेत्र	माह कोड	1.4.95 तक अप्रयुक्त निधियां	केन्द्रीय रिलीज	राज्य सदृश अंश	कुल (केन्द्र + राज्य)	कुल उपलब्ध निधियां	वास्तविक खर्च	कुल उपलब्ध निधियों का प्रतिशत खर्च
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	3	3288.64	16740.00	4185.00	20925.00	24213.64	29338.06	121.16
2.	अरूणाचल प्रदेश	2	941.56	1890.00	472.50	2362.50	3304.06	1757.23	53.18
3.	असम	2	3452.75	8592.00	2148.00	10740.00	14192.75	8543.86	60.20
4.	बिहार	12	11190.60	18234.00	4558.50	22792.50	33983.10	19687.31	57.93
5.	गोवा	12	100.00	140.00	35.00	175.00	275.00	82	0.00
6.	गुजरात	2	5086.83	4320.00	1080.00	5400.00	10486.83	5082.75	48.41
7.	हरियाणा	3	2645.58	2670.00	667.50	3337.50	5983.08	2629.20	43.94
8.	हिमाचल प्रदेश	3	1361.49	2550.00	637.50	3187.50	4548.99	2322.29	51.05
9.	जम्मू व कश्मीर	2	4235.99	4760.00	1190.00	5950.00	10185.99	6439.88	63.22
10.	कर्नाटक	3	4912.92	10600.00	2650.00	13250.00	18162.92	16628.38	91.55
11.	केरल	2	1904.58	3989.00	997.25	4986.25	6890.83	3369.94	48.90
12.	मध्य प्रदेश	2	11433.89	21507.85	5376.96	26884.81	38318.70	23959.32	62.53

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13.	महाराष्ट्र	2	6082.48	11334.51	2833.63	14168.14	20250.62	9614.10	47.48
14.	मणिपुर	2	302.03	810.00	202.50	1012.50	1314.53	712.33	54.19
15.	मेघालय	2	263.29	220.00	55.00	275.00	538.29	514.08	95.50
16.	मिजोरम	2	5.54	800.00	200.00	1000.00	1005.54	789.80	78.54
17.	नागालैंड	1	1082.05	2100.00	525.00	2625.00	3707.05	2840.45	76.62
18.	उड़ीसा	2	2595.63	14721.58	3680.40	18401.98	20997.61	14815.92	70.56
19.	पंजाब	2	97.43	1840.00	460.00	2300.00	2397.43	444.87	18.56
20.	राजस्थान	3	7957.30	9265.00	2316.25	11581.25	19538.55	14417.75	73.79
21.	सिक्किम	2	5.02	220.00	55.00	275.00	280.02	282.41	100.85
22.	तमिलनाडु	2	2500.63	18720.00	4680.00	2300.00	25900.63	25884.84	99.94
23.	त्रिपुरा	2	704.92	1440.00	360.00	1800.00	2504.92	2724.92	108.78
24.	उत्तर प्रदेश	2	17465.02	31448.06	7862.02	39310.08	56775.10	29777.95	52.45
25.	पश्चिम बंगाल	1	6707.61	7790.00	1947.50	9737.50	16445.11	8085.26	49.92
26.	अंडमान व नि.द्वी.स.	2	9.60	80.00	0.00	80.00	89.60	13.37	14.97
27.	दादर व नगर हवेली	12	10.55	30.00	0.00	30.00	40.55	32.51	80.17
28.	दमन व दीव	2	20.89	0.00	0.00	0.00	20.89	19.46	93.15
29.	लक्षद्वीप	2	116.47	0.00	0.00	0.00	116.47	67.71	58.14
30.	पांडिचेरी	08	60.00	60.00	0.00	60.00	120.00	0.00	0.00
अखिल भारत			96541.29	196872.00	49175.50	246047.50	347588.79	230795.75	67.37

एन. आर. अनंतिम

**मोड़नागुरी से जोगीगोपा तक नई रेल
लाइन बिछाया जाना**

1383. श्री अब्दुल हमीद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर सीमांत रेल के अंतर्गत मोड़नागुरी (उत्तरी बंगाल) से जोगीगोपा (असम) तक नई बड़ी रेल लाइन बिछाने संबंधी कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) परियोजना की प्रारंभिक कार्य के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) से (ग) न्यूमैनागुरी-माथाभंगा-न्यू कूच बिहार से जोगीगोपा तक बरास्ता धुबडी एक नई रेल लाइन के निर्माण के लिए एक सर्वेक्षण शुरू किया गया है। परियोजना की लागत का पता सर्वेक्षण पूरा होने पर लग पाएगा। सर्वेक्षण रिपोर्ट उपलब्ध हो जाने के बाद ही परियोजना पर आगे विचार करना संभव होगा।

भारतीय वायुसेना के विमानों की दुर्घटना

1384. श्री अमर राय प्रधान : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय वायुसेना के विमान दुर्घटनाओं में पिछले तीन वर्षों में प्रतिवर्ष मारे गए नागरिकों और चालक दल के सदस्यों की संख्या कितनी है, तिथिवार और स्थानवार विवरण क्या है; और

(ख) इन दुर्घटनाओं में मारे गए रक्षा कर्मियों और नागरिकों में से प्रत्येक को कितना मुआवजा दिया गया है ?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज) : (क) विगत तीन वर्षों के दौरान भारतीय वायुसेना के वायुयान दुर्घटनाओं में मारे गए सिविलियनों और वायु कर्मियों की संख्या का ब्यौरा, उपलब्ध सूचना के अनुसार संलग्न विवरण-1 में दिया गया है। "आपरेशन मेघदूत" के दौरान दुर्घटनाओं में मारे गए वायुकर्मियों और सिविलियनों की संख्या अलग से दे दी गई है क्योंकि इन्हें युद्ध हताहतों में माना जाता है।

(ख) वायुयान दुर्घटनाओं में मारे गए सभी (सेना/नौसेना/वायुसेना) वायुयान कर्मियों के निकटतम संबंधी को एक लाख रुपये अनुग्रह (मुआवजा) राशि के रूप में दिए जाते हैं। "आपरेशन मेघदूत" के दौरान मारे गए वायुयान कर्मियों को उदार पेंशन दी जाती है। सिविलियनों को

दिए गए मुआवजे का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

विवरण-I

वर्ष 1995-96, 1996-97 और 1997-98 के दौरान भारतीय वायु सेना की वायुयान दुर्घटनाओं में मारे गए वायुयान कार्मिकों और सिविलियनों के ब्यौरे

तारीख	दुर्घटना स्थल	मारे गए वायु-यान कार्मिकों की संख्या	मारे गए सिविलियनों की संख्या
1	2	3	4
1995-96			
6 मई, 95	कलईकुंडा रेंज	1	—
6 जून, 95	ए०एल०जी० से 25 कि०मी० पश्चिम में	6	—
25 जून, 95	गोरखपुर एयर-फील्ड के पास	—	2
17 अगस्त, 95	डुंडीगल, हैदराबाद के निकट कौंडापुर में	1	—
5 सितंबर, 95	नलिया एयरफील्ड के निकट	1	—
22 सितंबर, 95	डुंडीगल हैदराबाद 30 कि.मी.	1	—
16 अक्टूबर 95	नल की उत्तर दिशा में 24 समुद्री मील	1	—
26 अक्टूबर 95	इलाहाबाद	2	—
15 नवंबर 95	हाकिमपेट के निकट	1	1
29 नवंबर 95	जामनगर के निकट	1	—
26 दिसंबर 95	आदमपुर के निकट	—	2
9 फरवरी 96	नल की उत्तर दिशा में 30 कि.मी.	1	—
12 फरवरी 96	सिरसा	1	—
15 मार्च 96	जामनगर	—	2
1996-97			
4 अप्रैल 96	तेजपुर के पश्चिम में 40 कि.मी.	1	1
30 मई 96	भूटान की सीमा के 5 कि.मी. अंदर	1	—
8 अगस्त 96	एस.के. रेंज लुधियाना	1	—
4 नवंबर 96	इलाहाबाद	1	1
24 दिसंबर 96	नेल्लोर के निकट	5	—

1	2	3	4
21 जनवरी 97	पुणे एयरफील्ड	1	—
1997-98			
21 जून 97	छबुआ	2	—
14 दिसंबर 97	सिरसा के निकट	2	—

“आपरेशन मेघदूत” की कार्रवाई के दौरान मारे गए वायुकर्मियों और सिविलियनों के ब्यौरे

तारीख	दुर्घटना स्थल	मारे गए वायु-यान कार्मिकों की संख्या	मारे गए सिविलियनों की संख्या
26 अगस्त 96	होशियार डी. बेड	6	—
02 जुलाई 97	बेस कैम्प	2	—

विवरण-II

सिविलियनों को दी गई मुआवजा राशि

सिविलियन का नाम	राशि (रुपये में)
स्वर्गीय श्रीमती चन्द्रावती	63,668/-
स्वर्गीय मास्टर सुदेश मोहन	85,000/-
स्वर्गीय कटकम रूक्मिणी	99,000/-
कुमारी मोनिका	50,000/-
मास्टर शिव कुमार	25000/-
स्वर्गीय श्रीमती पुरी बहन	मुआवजा राशि
स्वर्गीय श्री अकूबा सिंह जडेजा	अभी प्राप्त नहीं
प्रभू सहाय	हुई है।
कुमारी सविता	42,000/-
	दावा राशि सरकार को भेजी गई है।

महाराष्ट्र में सूखे का खतरा

1385. श्री अशोक नामदेवराव मोहोल : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- क्या महाराष्ट्र सूखे के खतरे का सामना कर रहा है;
- यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- इस संबंध में क्या उपाय किए गए हैं/किए जाने का विचार है ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) से (ग) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

बिहार में खनिज भण्डार

1386. श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय भू-सर्वेक्षण विभाग ने बिहार में खनिजों के गवेषण के लिए कोई सर्वेक्षण किया है;

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

(ग) इन खनिजों को निकालने के लिए क्या कदम उठाये गये अथवा उठाए जाने का विचार है ?

इस्पात और खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) जी, हाँ। भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण ने बिहार राज्य में खनिजों के लिए गवेषण किया है।

(ख) निम्नलिखित खनिजों का पता लागाया गया है :-

बाक्साल्ट : रांची, लोहारडगा तथा पलामू जिलों में बागरूपट, दुधापट, दिपाकुजम, अम्टीपानी इत्यादि।

तांबा-सीसा-जस्ता : सिंहभूम जिले में सिंहभूम तांबा क्षेत्र, धोबानी कान्यालुका, मोसाबनी, पाथरगोडा, सुरदा, राखा खारस्वान आदि; बांका, देवधर जामवी जिलों में बिहार-बांडी, चारकी पहाड़ी पिन्डारा इत्यादि।

स्वर्ण : सिंहभूम जिले में कुन्दरकोचा, पहाडदता, अंकुआ, लावा, मैसेरा, बारुनिया, रूदिया तथा ताराम्बा, रांची जिले में बबाइकुंडी, नालान्दा जिले में सिथौरा, जामावी जिले में सोनो।

लौह अयस्क : सिंहभूम जिले में नोआमुन्दी, जामदा, क्यूबा, पलामू जिले में सुआ बिबाहाथन इत्यादि।

कोयला : झरिया कोल-फील्ड, पूर्वी बोकारो, पश्चिम बोकारो, उत्तर तथा दक्षिण करनपुरा कोलफील्ड, रामगढ़ कोलफील्ड, गिरीडीह कोलफील्ड, औरंगा कोलफील्ड, डाल्टनगंज कोलफील्ड, नूटार कोलफील्ड।

एपेटाइट : सिंहभूम जिले में नन्दुप, पाथरगोडा, सुनारी आदि।

एस्बेस्टोस : सिंहभूम जिले में रोरो, कालीमाटी, बिचाबुरु, नुरदा, गिटिलता इत्यादि।

फैल्सपार : गिरीडीह तथा नवादा जिलों में गावन, ढाब साफिटोला आदि।

फायरक्ले : झरिया कोलफील्ड, बोकारो कोलफील्ड, उत्तर तथा दक्षिण करनपुरा कोलफील्ड, डाल्टनगंज एंड हुटार कोलफील्ड।

ग्रेफाइट : पलामू जिले में खामदीप, भांग, पारसिया, मारोवर, कोरम, टोंगारी, लाट इत्यादि।

क्यनाटाइट : सिंहभूम जिले में दाप्साबुरु, शिराइडुंगरी इत्यादि।

चूनापत्थर : रोहतास जिले में जारादाग, रामधिरा इत्यादि, काडवा जिले में भाउनाथपुर।

अभ्रक : कोदरमा तथा गिरीडीह जिलों में बिहार अभ्रक पट्टी में भास, गावन, तिसरी बिंगरो आदि।

टिन : गिरीडीह जिले में पिहरा तथा नूरुगो और रांची जिले में पहाडसिंधा।

वर्मीकुलाइट : चाटरा जिले में जालेद तथा गिरीडीह जिले में कुबरी।

लेपेडोलाइट : गिरीडीह तथा कोदारमा जिले में पिहरा और भूलाडीह।

पारमाइट : सिंहभूम जिले में कोलपाटका, प्रधानपाली धारपाल तथा गढ़वा जिले में सिंधिताल्ली क्षेत्र।

आरसेनिक : कोदरमा, गिरीडीह तथा नवादा जिलों में डाबर, ढाब और साफिटल।

हीरा : पलामू जिले में सिमा, गुमला जिले में संख नदी घाटी।

(ग) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 3 की उपधारा (1) में यथा परिभाषित कोई भारतीय नागरिक या कंपनी, खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 के प्रावधानों तथा उनके तहत बनाए गए नियमों के अनुसार खनन पट्टा प्राप्त करने के बाद खनिज निक्षेपों का विदोहन कर सकता है।

[अनुवाद]

विदेशी कम्पनियों द्वारा इस्पात का डम्पिंग

1387. श्री पी०जे० कुरियन : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय इस्पात उद्योग इन दिनों विदेशी कम्पनियों द्वारा इस्पात की डम्पिंग के कारण गंभीर संकट का सामना कर रहा है; और

(ख) इस संबंध में भारतीय इस्पात उद्योग को बचाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने का विचार है ?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) और (ख) सी आई एस देशों से होने वाले आयात के कारण भारतीय इस्पात उद्योग प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहा है। मैसर्स सेल और मैसर्स एस्सार स्टील लिमिटेड द्वारा घरेलू इस्पात उत्पादकों की ओर से कस्टम टैरिफ अधिनियम के प्रावधानों के अन्तर्गत वाणिज्य मंत्रालय में नामजद प्राधिकारी के पास रूस, यूक्रेन और कजाकिस्तान से एच.आर. क्वायलों/चादरों/प्लेटों के पाटन का आरोप लगाते हुए पाटन रोधी याचिका दायर की गई थी। इस याचिका का अन्य प्रमुख उत्पादकों जैसे टिस्को और लॉयड स्टील ने समर्थन किया है। प्रारंभिक अधिसूचना वाणिज्य मंत्रालय द्वारा 6-10-1997 को जारी की गई थी। नामजद प्राधिकारी के प्रारंभिक निष्कर्ष शीघ्र प्राप्त होने की संभावना है।

1998-99 के बजट में घोषित सीमा शुल्क में वृद्धि होने से लोहे और इस्पात के आयात में कमी होने की संभावना है।

अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में बेरोजगारी की समस्या

1388. श्री मनोरंजन भक्त : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में व्याप्त बेरोजगारी की गंभीर समस्या की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इन द्वीप समूहों में प्रायोजित विभिन्न रोजगार योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और इनकी उपलब्धियां क्या रहीं ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) और (ख) अंडमान व निकोबार द्वीप समूह सहित देश में शहरी बेरोजगारी की समस्या को देखते हुए, केन्द्रीय सरकार ने पूर्व नेहरू रोजगार योजना तथा प्रधानमंत्री के शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के स्थान पर 1.12.97 से स्वर्ण जयंती शहरी रोजगारी योजना शुरू की है, जिसका उद्देश्य गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन कर रहे शहरी बेरोजगारों अथवा अल्प रोजगार श्रुदा व्यक्तियों को, स्वरोजगार उद्यम लगाने अथवा मजदूरी रोजगार के लिए प्रोत्साहित करके लाभप्रद रोजगार मुहैया कराना है।

केन्द्रीय सरकार से अंडमान व निकोबार द्वीप समूह को, उसकी स्कीमों के, शहरी रोजगार घटकों के लिए अब तक निम्नलिखित धनराशि जारी की है :-

1. नेहरू रोजगार योजना (1989 से 30.11.97 तक) 42.21 लाख रु०
2. प्रधानमंत्री का शहरी (1995 से 30.11.97 तक) 94.85 लाख रु० गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम
3. स्वर्ण जयंती शहरी (1.12.97 से) 67.16 लाख रु० रोजगार योजना

[हिन्दी]

इस्पात की कीमतों में वृद्धि

1389. श्रीमती सूर्यकांता पाटील : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस्पात की कीमतों में वृद्धि के क्या कारण हैं तथा इसका उत्पादन एवं मांग पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है;

(ख) क्या सरकार "सेल", "इस्सार", "टिस्को" और किसी अन्य निजी इस्पात कम्पनी के उत्पादों की कीमतों को कम करने पर विचार कर रही है; और

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

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) और (ख) जनवरी, 1992 में इस्पात का नियंत्रण समाप्त करने के बाद इस्पात की मांग, उत्पादन और मूल्य बाजार ताकतों द्वारा शासित होते हैं। प्रमुख उत्पादकों द्वारा उत्पादित इस्पात का मूल्य निर्धारित करने में सरकार की कोई भूमिका नहीं है। गौण उत्पादक 1992 से पहले भी, अपने मूल्य स्वयं निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र थे। इस्पात के खुले बाजार मूल्यों में विगत एक वर्ष में कोई अधिक वृद्धि नहीं हुई। इसका कारण यह है कि बाजार इस्पात की उच्च लागत को कायम रखने में सक्षम नहीं है।

(ग) उपरोक्त (क) और (ख) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

रेल-बस दुर्घटना

1390. प्रो० जोगेन्द्र कबाडे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने फरवरी, 1998 में महाराष्ट्र में अर्जुनी-मोरेगांव

में हुई रेल-बस दुर्घटना के संबंध में कोई जांच की है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम रहे हैं;

(ग) क्या दुर्घटना के शिकार लोगों/मारे गए व्यक्तियों के निकट संबंधियों को समुचित मुआवजा दिया गया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी हां, चौकीदार रहित समपारों पर दुर्घटना की जांच अधिकारियों की एक समिति द्वारा की गई थी जिसने यह निष्कर्ष निकाला कि समपरि को पार करने से पहले मोटर वाहन अधिनियम की धारा 131 के अंतर्गत यथा उल्लिखित सावधानियां बरतने के लिए बस ड्राइवर की ओर से लापरवाही और त्रुटि के कारण यह दुर्घटना हुई।

(ग) और (घ) चौकीदार रहित समपार पर दुर्घटना के मामले में शिकार हुए व्यक्तियों के निकट संबंधियों को कोई मुआवजा देय नहीं है। बहरहाल, विशेष मामले के रूप में रेलों ने निम्नलिखित अनुग्रह राशि का भुगतान किया है :-

1. मृत व्यक्ति के निकट संबंधी को कुल 48,000/- रुपये।
2. घायल व्यक्तियों को कुल 15,000/- रुपये।

[अनुवाद]

म्यांमार में चीनी अधिकारी

1391. श्री रामकृष्ण बाबा पाटील :
श्री ए०सी० जोस :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 10 मई, 1998 के "सन्डे पायनर" में चायनीज ऑफिशियल्स वर्किंग ऑन म्यांमार बेसेस" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित कराया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में तथ्य क्या हैं ?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नांडीज) : (क) जी, हां।

(ख) आसूचना रिपोर्टों के अनुसार चीन बंगा की खाड़ी में म्यांमार को उसके कुछ द्वीपों में निगरानी और संचार प्रणालियां लगाने में सहायता करता आ रहा है। इस संबंध में चीन के कार्मिक म्यांमार का दौरा करते रहे हैं। म्यांमार के प्राधिकारियों ने हमें बताया है कि वे किसी भी दूसरे देश के सैन्य कार्मिकों को अपने यहां ठहरने की अनुमति नहीं देते हैं। उन्होंने यह भी बताया है कि निगरानी सुविधाओं का उपयोग उनके विशिष्ट आर्थिक क्षेत्र की निगरानी के लिए किया जा रहा है।

स्टेनलैस स्टील का आयात

1392. श्री सुनील खां : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अच्छी गुणवत्तायुक्त स्टेनलैस स्टील का कचरे अथवा दूसरे दर्जे के इस्पात के रूप में आयात में किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे आयातित इस्पात की मात्रा कितनी है;

(ग) क्या इसका एलाय स्टील प्लांट, दुर्गापुर और अन्य स्वदेशी

इस्पात निर्माताओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) और (ख) आयात के बारे में गलत घोषणा की रोकथाम करने के लिए कस्टम टैरिफ अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों में प्रावधान है। पिछले 3 वर्षों के दौरान बेदाग इस्पात की कुछ मर्दों के आयात में वृद्धि का रूख रहा है। पिछले तीन वर्षों के दौरान हुए आयात का ब्यौरा नीचे दिया गया है :-

(मात्रा हजार टन)

	1995-96	1996-97	अप्रैल- दिसम्बर, 97
परिसञ्चित बेदाग इस्पात			
उत्कृष्ट	46.5	33.1	13.7
घटिया	2.1	3.4	9.9
कुल	48.6	36.5	23.6

(ग) और (घ) दोगम दर्जे के बेदाग इस्पात के आयात में वृद्धि करने और बेदाग इस्पात के घरेलू उत्पादकों के निष्पादन के बीच सीधा संबंध स्थापित करना मुश्किल है। तथापि, 1998-99 के बजट में घोषित सीमा शुल्क में वृद्धि करने की घोषणा से उत्कृष्ट और दोगम दर्जे के बेदाग इस्पात के आयात में कमी होने की संभावना है।

[हिन्दी]

आमान परिवर्तन के ठेके प्रदान करने में अनियमितता

1393. श्री अजीत जोगी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आमान परिवर्तन के ठेके देने में घोर अनियमितताएं बरती जाती हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे मामलों की जांच केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंप दी गई है; और

(ग) यदि हां, तो ऐसे कितने मामले केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंपे गए हैं और इन मामलों की जांच कब तक पूरी कर ली जाएगी ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) से (ग) विभिन्न रेलों पर आमान परिवर्तन कार्यों के लिए दिए गए विभिन्न ठेकों में अनियमितता के कुछ मामले नोटिस में आए हैं जिनकी रेलवे सतर्कता एवं सी०बी०आई० द्वारा जांच की गई थी/की जा रही है।

सी०बी०आई० ने 8 मामलों की जांच की थी जिनमें ठेके देने में प्रथम दृष्टया अनियमितताओं का पता चला था। केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से 3 मामलों में कार्रवाई शुरू कर दी गई है। शेष पांच मामले केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से रिपोर्ट पर विचार करने के बाद बंद कर दिए गए हैं। इस समय 5 मामलों की सी०बी०आई० द्वारा जांच की जा रही है। जांच शीघ्र पूरा करने के लिए सी०बी०आई० के साथ मामले पर कार्रवाई की जा रही है।

[अनुवाद]

दिल्ली तथा मुम्बई के विमानपत्तनों का आधुनिकीकरण

1394. श्री माधवराव सिंधिया :

श्रीमती सूर्यकांता पाटील :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा अमरीका के मैसर्स रेथियन के बीच आपसी समझ तथा समन्वय की कमी के कारण दिल्ली तथा मुम्बई के विमानपत्तनों पर वायु यातायात नियंत्रण प्रणाली के आधुनिकीकरण में अनावश्यक रूप से एक वर्ष का विलम्ब तथा लागत व्यय में वृद्धि हो गयी है;

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

(ग) विलम्ब तथा लागत व्यय में वृद्धि को कम से कम करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अतंत कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) परियोजना के पूरा होने में यह विलंब सिविल/विद्युत कार्यों के पूरा होने से संबंधित समस्याओं, उपस्कर के देर से संस्थापन, संस्थापन/ परीक्षण में विघटित तकनीकी खराबियों, अनुपयुक्त संघटकों के आयात तथा मरम्मतों के बाद उनके पुनः आयात, आदि के कारण हुआ। अब परियोजना अंतिम चरण में है। दिल्ली हवाई अड्डे पर यह प्रणाली मार्च, 1998 में मै० रेयोन से प्राप्त की गई है और यह 90 दिन की नियत पारगमन अवधि के बाद जुलाई, 1998 में चालू हो जाएगी। मुंबई हवाई अड्डे पर प्रणाली का एकीकृत परीक्षण किया जा रहा है जिसके जून, 1998 में पूरा हो जाने की संभावना है और इस प्रणाली के सितम्बर, 1998 तक चालू हो जाने की प्रत्याशा है।

[हिन्दी]

हीरे का खनन

1395. श्री सुरील चंद्र वर्मा : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में रायपुर जिले के देवभोग क्षेत्र में हीरे के खनन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने अपनी माइनिंग कांफ़िडेंसियल के नाम पर निजी कम्पनियों से हीरे के खनन के लिए प्रस्ताव आमंत्रित किए थे;

(ग) क्या मध्य प्रदेश सरकार को ऐसा करने का प्राधिकार है;

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

(ङ) क्या मध्य प्रदेश में पन्ना स्थित खान को छोड़कर किसी अन्य स्थान पर हीरे का खनन किया जा रहा है; और

(च) यदि हां, तो ये कौन-कौन से स्थान हैं ?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) मध्य प्रदेश सरकार द्वारा दी गई सूचना के अनुसार मध्य प्रदेश के रायपुर जिले के देवभोग क्षेत्र में हीरे का कोई खनन कार्य नहीं हो रहा है।

(ख) जी, हाँ। मध्य प्रदेश सरकार ने हीरों के सर्वेक्षण, गवेषण, पूर्वेक्षण तथा उसके पश्चात खनन तथा विपणन के लिए मध्य प्रदेश राज्य खनन निगम लिमिटेड के साथ संयुक्त क्षेत्र की कंपनी बनाने के लिए

सभी इच्छुक पार्टियों से प्रस्ताव आमंत्रित किये थे।

(ग) और (घ) खनन अधिकार, खान और खनिज (विनियमन और विकास अधिनियम, 1957 तथा उसके तहत बनाए गए नियमों के अनुसार, संबंधित राज्य सरकारों द्वारा दिये जाते हैं। लेकिन खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट किसी खनिज के लिए पूर्वेक्षण लाइसेंस या खनन पट्टा, केन्द्र सरकार के पूर्व अनुमोदन के बिना नहीं दिया जाएगा। "हीरे" इस अधिनियम की उपरोक्त प्रथम अनुसूची में आते हैं।

(ड) जी, नहीं।

(च) ऊपर भाग (ड) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

आई०एन०एस० दर्शक का जल में उतारा

1396. श्री ए०सी० जोस : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आई०एन०एस० दर्शक नामक सर्वेक्षण पोत को हाल ही में जल में उतारा गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी क्या विशेषताएँ हैं ?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज) : (क) जी, हां।

(ख) विनिर्दिष्टियों की एक प्रति विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

विनिर्दिष्टियों - आई०एन०एस० दर्शक

पोत के मुख्य विवरण

(क) लंबाई	-	87.75 मी०
(ख) शहतीर (बोम)	-	12.80 मी०
(ग) ड्रॉट	-	3.43 मी०
(घ) डिस्प्लेसमेंट	-	1820 टन
(ड) कॉम्पलीमेंट	-	178 कार्मिक
(च) अधिकतम गति	-	16 (नॉट)

आन्ध्र प्रदेश के लिए अतिरिक्त धनराशि का आबंटन

1397. श्री आर० साम्बासिवा राव : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हडको ने आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार को विभिन्न आवास परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त धनराशि स्वीकृत की है;

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

(ग) अतिरिक्त धनराशि का प्रयोग किस सीमा तक किये जाने की संभावना है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) हडको का वार्षिक आवास ऋण आवंटन, राज्यों/केन्द्र शासित क्षेत्रों के बीच दो चरणों में किया जाता है। क्षेत्रफल और जनसंख्या

मानदण्ड के आधार पर आबंटन का 50%, वित्तीय वर्ष के प्रारम्भ में वितरित किया जाता है राज्यों/केन्द्र शासित क्षेत्रों की मांग तथा निष्पादन के साथ-साथ क्षेत्रफल और जनसंख्या के आधार पर राज्यों को शेष 50%, बाद में आबंटित किया जाता है। 1998-99 के दौरान आवास स्कीमों के लिए आंध्र प्रदेश को 50% आरम्भिक आबंटन के रूप में 54.01 करोड़ रुपए दिए गए हैं। चूंकि राज्य की मांग के आधार पर अंतिम आबंटन अभी किया जाना है, इसलिए इस स्तर पर अतिरिक्त निधियां स्वीकृत करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

हैदराबाद-मक्का के बीच एयर इंडिया की सीधी उड़ान

1398. डा० टी० सुब्बाराजी रेड्डी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया ने हैदराबाद से मक्का के बीच रास्ते में कहीं न रुकने वाली एक सीधी अंतर्राष्ट्रीय विमान उड़ान शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो क्या हैदराबाद और मक्का के बीच सप्ताह में दो बार एयर बस (ए 310) उड़ान को चलाए जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या हैदराबाद से सिंगापुर के बीच भी सीधी विमान उड़ान संबंधी कोई प्रस्ताव है, और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिया जायेगा ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) एयर इंडिया ने 29 मार्च, 1998 से हैदराबाद तथा सिंगापुर के बीच सप्ताह में दो बार प्रचालन सेवाएं शुरू की हैं।

इस्पात संयंत्रों का विस्तार

1399. श्री माणिकराव होडल्या गावीत : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सार्वजनिक क्षेत्र के ऐसे कितने इस्पात संयंत्र एकक हैं जो विस्ताराधीन हैं और अभी चालू किए जाने हैं;

(ख) क्या ऐसे कई एकक हैं जो पहले ही चालू किए जा चुके हैं परन्तु निष्क्रिय पड़े हैं अथवा अपनी उपयोग क्षमता से कम कार्य कर रहे हैं; और

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

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया (लि०) (सेल) के निम्नलिखित दो इस्पात संयंत्रों का विस्तार/आधुनिकीकरण किया जा रहा है और सभी नियोजित सुविधाएं अभी चालू की जानी हैं :

1. राउरकेला इस्पात संयंत्र
2. बोकारो इस्पात संयंत्र

(ख) और (ग) दुर्गापुर इस्पात संयंत्र का विस्तार/आधुनिकीकरण कार्यक्रम पहले ही पूरा किया जा चुका है और चालू किए जाने के पश्चात

कोई इकाई निष्क्रिय नहीं हैं तथापि, आधुनिक सुविधाएं स्थिरीकरण की प्रक्रिया में हैं, अतः इन सुविधाओं के संबंध में पूर्ण क्षमताओं का उपयोग अभी किया जाना है।

भारतीय नौसेना द्वारा पकड़े गये हथियारों की खेप

1400. डा० विजय सोनकर शास्त्री : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में भारतीय नौसेना ने अंडमान में "लांगाफ" द्वीप पर हथियारों की खेप पकड़ी है;

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

(ग) क्या यह पता लगने के लिए कोई जांच करायी गई है कि इन हथियारों की खेप के पीछे किन लोगों का हाथ था और यह खेप कहां भेजी जानी थी तथा किन व्यक्तियों द्वारा इसे प्रयोग में लाया जाना था ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले और वायु सड़क तथा जल मार्ग को सुदृढ़ करने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज) : (क) और (ख) सेना, नौसेना, वायुसेना और तटरक्षक बल द्वारा 10/11 फरवरी, 98 को अंडमान तथा निकोबार द्वीप समूहों में की गई संयुक्त सैन्य कार्रवाई के दौरान 73 गन रनर और हथियार एवं गोला-बारूद से भरी हुई दो गन बोट और दो ट्रालर्स पकड़े गए।

(ग) और (घ) इस मामले की जांच का कार्य केंद्रीय जांच ब्यूरो को सौंपा गया है जो निर्णयाधीन है। इस स्तर पर और ब्यौरा देना वांछनीय नहीं होगा। पूर्वोत्तर क्षेत्र में समुद्र के रास्ते और सीमापार से पड़ोसी देशों के जरिए हथियारों की तस्करी रोकने के लिए सशस्त्र सेनाएं समुचित सावधानी बरत रही हैं।

रांची हवाई अड्डे का विकास

1401. श्री रामटहल चौधरी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रांची हवाई अड्डे पर रात्रि के समय विमान नहीं उतर सकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या उस क्षेत्र में वायु सेवाओं की मांग को देखते हुए रात्रि के समय विमानों के उतरने तथा उड़ने की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए प्रयास किए गए हैं; और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अंनंत कुमार) : (क) से (ग) रांची हवाई अड्डे पर उपकरण अवतरण प्रणाली सहित रात्रि अवतरण संबंधी सुविधाएं उपलब्ध हैं। तथापि, पशु संत्रास तथा हवाई अड्डा क्षेत्र के चारों ओर बसे ग्रामीण वासियों द्वारा परिसर दीवार में ही गई शौड-फोड के कारण रात्रि के समय अवतरण की सिफारिश नहीं की गई है। राज्य सरकार से रात्रि के समय अवतरण करने वाले प्रचालनों हेतु पर्याप्त सुरक्षा की व्यवस्था करने का अनुरोध किया गया है।

[अनुवाद]

चीता हेलीकॉप्टर का दुर्घटनाग्रस्त होना

1402. श्री मोहन रावले : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 15 नवंबर, 1997 को अरुणाचल प्रदेश के तवांग जिले में सेना का एक हेलीकॉप्टर, चीता दुर्घटनाग्रस्त हो गया :

(ख) यदि हां, तो कितने आदमी मारे गये तथा इसका क्या कारण था;

(ग) क्या इस दुर्घटना की उच्चस्तरीय जांच के आदेश दे दिए गये हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा जांच के क्या परिणाम रहे; और

(ङ) इस पर सरकार द्वारा क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज) : (क) 14 नवंबर, 1997 को अरुणाचल प्रदेश के तवांग जिले में धलसेना का चीता नामक एक विमानन हेलीकॉप्टर, दुर्घटनाग्रस्त हो गया था

(ख) इसमें मौजूद सभी चार व्यक्ति दुर्घटना में मारे गए। इसमें सवार लोगों के नाम हैं:-

- (1) श्री एन.वी.एन. सोमू-तत्कालीन रक्षा राज्य मंत्री- यात्री
- (2) मेजर जनरल रमेश नागपाल, वि. से. मे. जनरल अफसर कमांडिंग 5 माउंटन डिवीजन- यात्री
- (3) मेजर पी. के. अग्रवाल, 21(1) रैंकी और आब्जर्वेशन फ्लाइट-पायलट
- (4) मेजर पी. सी. शर्मा, 21(1) रैंकी और आब्जर्वेशन फ्लाइट-सह पायलट

(ग) जी, हां ।

(घ) और (ङ) उच्च स्तरीय जांच अदालत का गठन निम्नवत हैं:-

- (1) अध्यक्ष : ब्रिगेडियर (सेना विमानन)
- (2) थल सेना विमानन सदस्य : कर्नल मेजर-
- (3) चिकित्सा अधिकारी : मेजर -
- (4) तकनीकी सदस्य : लेफ्टि० कर्नल-
(विद्युत एवं यांत्रिकी इंजीनियर कोर।)

(5) अन्य उपस्थित सदस्य:

- (1) हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड - 2
- (2) मुख्य आवासी निरीक्षक (इंजीनियर) -
अनुमोदन एवं गुणता आश्वासन महानिदेशालय
- (3) मुख्य आवासी निरीक्षक। हेलीकॉप्टर - 1
वैमानिकी गुणता आश्वासन महानिदेशालय
- (4) सेना उड़ान उपयुक्त और - 1 प्रमाणन केन्द्र

जांच अदालत ने कार्य पूरा कर लिया है किन्तु उसमें निर्णायक रूप से दुर्घटना का कोई कारण निश्चित नहीं किया जा सका है। हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड से यह कहा गया है कि इंजन के मलबे और मुख्य गियर बाक्स की विस्तृत जांच करवाई जाए। उसकी अंतिम रिपोर्ट प्राप्त होने के पश्चात सरकार आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई करेगी।

निजी विमान कंपनियां

1403. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) भारत में कार्यरत निजी विमान कंपनियों का ब्यौरा क्या है;
- (ख) 31 मार्च, 1998 को सरकार का इन निजी विमान कंपनियों पर बकाया राजस्व तथा अन्य देनदारियों का ब्यौरा क्या है;
- (ग) सरकार द्वारा इनकी वसूली के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;
- (घ) क्या इन निजी विमान कंपनियों में से किसी कंपनी के द्वारा और अधिक विमानों के खरीदे जाने का प्रस्ताव है; और
- (ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) निजी अनुसूचित/ गैर-अनुसूचित। (एयर टैक्सी) प्रचालकों के नामों की सूची संलग्न विवरण-1 में दी गई है

(ख) संलग्न विवरण II में ब्यौरे दिए गए हैं।

(ग) तेल कंपनियां निजी विमान कंपनियों से देय धनराशियों को वसूल करने के लिए विधिक कार्रवाई कर रही हैं।

भारतीय विमानपत्तन प्रधिकरण द्वारा देय धनराशियों को वसूली के लिए सभी प्रयास किए गए हैं। चूक करने वाली विमान कंपनियों को देय रकमों की चुकौती करने के लिए नियमित रूप से अनुस्मारक भेजे जाते हैं। देय रकमों की अदायगी न करने की स्थिति में देय रकमों की एवज में उनके जमानत जमा का समायोजन किया जाता है। इसके अलावा, कुछ मामलों में क्रेडिट सुविधा भी समाप्त कर दी गयी है।

आईएटीटी की वसूली के लिए चूक करने वाली विमान कंपनियों के विरुद्ध कानून के अनुसार कार्रवाई की जाती है। इसमें विमानों को रोका जाना भी शामिल है।

(घ) और (ङ) मै० जेट एयरवेज, मै० सहारा इंडिया एयरलाइंस तथा मै० स्काईलाइन-एनईपीसी ने क्रमशः 14 विमानों, 13 विमानों व 5 हेलीकॉप्टरों तथा विभिन्न किस्म के 2 विमानों के आयात के संबंध में अनुमति संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं।

विवरण-1

निजी अनुसूचित/हवाई टैक्सी प्रचालकों के नाम

क. अनुसूचित प्रचालक

1. जेट एयरवेज
2. स्काईलाइन-एनईपीसी।
(जिसका नाम पहले दमानिया एयरवेज था)
3. एनईपीसी एयरलाइंस*
4. अर्चना एयरवेज*
5. सहारा इंडिया एयरलाइंस

* प्रचालनात्मक विमान की अनुपलब्धता सहित विभिन्न कारणों के कारण वर्तमान में प्रचालन नहीं कर रही हैं। एनईपीसी फरवरी, 1998 से तथा स्काईलाइन एनईपीसी जून, 1997 से।

नोट: चूकि मैसर्स मोदीलुफ्थ लि० तथा मैसर्स ईस्ट-वेस्ट एयरलाइनों के अनुसूचित प्रचालक परमिट समाप्त हो गए हैं, उन्होंने अनुसूचित विमान सेक्टर प्रचालित करने हेतु अनापत्ति प्रमाण-पत्र प्रदान करने के लिए आवेदन किया है।

ख. गैर-अनुसूचित/हवाई टैक्सी प्रचालक

1. जैगसन एयरलाइंस
2. इंडिया इंटरनेशनल एयरवेज
3. ट्रांसभारत एविएशन
4. एरियल सर्विसेज प्रा० लि०
5. एस एयरवेज लि०
(पहले दिल्ली गल्फ एयरवेज के नाम से जाना जाने वाला)
6. सराया एविएशन
7. यू. बी. एयर
8. उड़ान अनुसंधान एवं फ्लाईंग अकादमी
9. मेगापोड एयरलाइंस
10. स्थान एविएशन (आई) लिमिटेड
11. मेस्को एयरलाइंस
12. वीआईएफ एयरलाइंस*
13. गुजरात एयरवेज लिमिटेड
14. पल्यी एयरलाइंस (कार्गो)
15. यू. पी. एयर
16. स्पान एयर प्रा० लिमिटेड
17. ईस्टर्न एयरवेज
18. रेमण्ड लिमिटेड
19. ब्ल्यू डार्ट एविएशन लिमिटेड (कार्गो)
20. ईस्ट इंडिया होटल्स लिमिटेड
21. टाटा टी लिमिटेड
22. सेंचुरी टेक्सटाइल्स एण्ड इंडस्ट्रीज लिमिटेड
23. डेक्कन एविएशन
24. इंडो पेसिफिक एविएशन
25. तनेजा एरोस्पेस एण्ड एविएशन लिमिटेड
26. विधुत ट्रेवल्स सर्विसेज लिमिटेड

* प्रचालनात्मक विमान की अनुपलब्धता के कारण प्रचालन कर रही हैं।

नोट: मैसर्स कैटीनॅटल एविएशना, सिटीलिक तथा केसीवी एयरवेज के परमिट समाप्त हो गए हैं तथा वे प्रचालन नहीं कर रहे हैं।

विवरण-II

तेल कंपनियों, अंतर्देशीय हवाई यात्रा कर तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की बकाया धनराशि

(करोड़ रुपयों में)

क्र० सं०	विमानकंपनियों का नाम	तेल कंपनियों का बकाया (30.6.97 के अनुसार)	अंतर्देशीय हवाई यात्रा कर (सीमा-शुल्क) (31.3.98 के अनुसार)	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का बकाया (31.3.98 के अनुसार)
1.	2	3	4	5
1.	मोदीलुफ्थ	18.16	20.16	03.264
2.	जेट एयरवेज	13.94	—	04.006
3.	अर्चना एयरवेज	—	—	00.118
4.	स्काईलाइन-एनईपीसी	20.56	14.45	02.007
5.	सहारा इंडिया	04.97	—	03.286
6.	यू.पी. एयरवेज	—	01.66	00.180
7.	ईस्ट वेस्ट एयरलाइंस	02.62	06.49	15.773
8.	टावर एयर	—	—	—
9.	एनईपीसी एयरलाइंस	—	04.57	01.174
10.	वीआईएफ एयरवेज	00.01	00.46	00.177
11.	एरियल सर्विसेज	—	—	00.011
12.	ब्ल्यू डार्ट एयरलाइंस	—	—	00.022
13.	एल्बी एयरलाइंस	—	—	00.287
14.	गुजरात	—	01.30	00.028
15.	मेगापोड एयरलाइंस	—	—	00.002
16.	स्पान एविएशन	—	—	00.206
17.	सिटीलिक एयरलाइंस	00.51	01.27	00.014
18.	राज एविएशन	00.38	00.98	00.016
19.	कंटीनेंटल एविएशन	00.13	01.61	00.310
20.	इंडिया इंटरनेशनल एयरवेज	—	—	00.002
21.	ट्रांसभारत एविएशन	—	—	00.167
22.	जैगसन एयरलाइंस	—	00.05	—
23.	सराया एविएशन	—	—	—
24.	केसीवी एयरलाइंस	—	—	00.045
25.	ईस्टर्न एयरवेज	—	—	00.005

1	2	3	4	5
26.	मेस्को	—	—	00.013
27.	एसीई एयरवेज	—	—	00.076
28.	बंगाल एयरवेज	—	—	00.064
29.	ईस्ट इंडिया होटल्स	—	—	00.007
30.	एयर एशियाटिक लि०	—	01.55	—
31.	गोवा वेज	—	—	—
32.	यू. बी. एयर	—	—	00.005
योग		61.28	54.55	31.265

एलायंस कंपनी के विमान में सवारी को दिल का दौरा

1404. श्री वी०एम० सुधीरन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 6 मई, 1998 के 'टाइम्स ऑफ इंडिया' में छपी खबर 'एलायंस एयर पैसेजर सकम्ब्स टू हार्ट अटेक' की ओर दिलाया गया है,

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

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच कार्य शुरू किया है;

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

(ङ) क्या सरकार ने इस तरह की आपात स्थितियों से निपटने के लिए विमानपत्तनों पर चिकित्सा की कोई व्यवस्था की है, और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) दिनांक 4 मई, 1998 को दिल्ली, ग्वालियर-भोपाल-इंदौर-मुम्बई सेक्टर पर प्रचालनरत एलायंस एयर उड़ान सीडी-433 पर एक व्यक्ति को लगभग 2105 बजे दिल का दौरा पड़ा। यात्रियों में से दो डाक्टरों ने मरीज यात्री की देख-भाल की और उसे अस्पताल भेजने की सलाह दी। तदनुसार रोगी को चार कि०मी० दूर स्थित अस्पताल ले जाया गया। तथापि, अस्पताल के डाक्टरों ने जांच-पड़ताल के बाद यात्री को मृत घोषित कर दिया।

(ग) जी, हां।

(घ) सरकार ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को पहले ही मामले की जांच करने और जिम्मेदारी निर्धारित करने के निदेश दे दिए हैं।

(ङ) जी, हां।

(च) हवाई अड्डे पर प्रथमोचार की व्यवस्था उपलब्ध है और आकस्मिकता योजना के अनुसार, कंट्रोल टावर में डाक्टरों से संपर्क साधने के लिए डाक्टरों के नामों की सूची पहले से ही उपलब्ध है।

[हिन्दी]

इंडियन एयरलाइंस द्वारा ऋण लिया जाना

1405. डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस ने अपने वित्त प्रबंध के लिए एएनजेड इन्वेस्टमेंट बैंक से ऋण लिया है;

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

(ग) क्या इस ऋण हेतु कोई गारंटी दी गई है; और

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

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) इंडियन एयरलाइंस ने एएनजेड इन्वेस्टमेंट बैंक द्वारा व्यवस्थित 17 मिलियन अमेरिकी डॉलर का ऋण प्राप्त कर लिया है, जिसमें से 15 मिलियन अमेरिकी डॉलर नई वास्तविक समय आरक्षण प्रणाली (न्यू रियल टाइम्स रिजर्वेशन) के अधिग्रहण संबंधी वित्त-व्यवस्था हेतु है और 2 मिलियन अमेरिकी डॉलर सामान्य चलती पूंजी संबंधी अपेक्षाओं की पूर्ति हेतु है। ऋण संबंधी मुख्य शर्तें निम्नानुसार हैं:-

ब्याज : अमेरिकी डॉलर लिबोर पर 0.55 % प्रति वर्ष

चुकौती : ऋण लेने की तारीख से 12 माह बाद शुरू होने वाली, 9 एक समान अर्ध-वार्षिक किस्तों में।

व्यवस्था शुल्क : 0.82-5% फ्लैट।

प्रतिबद्धता शुल्क : बकाया के रूप में देय ऋण राशि के आहरण न किए गए अंश पर 0.25% प्रति वर्ष।

एजेंसी शुल्क : 7500 अमेरिकी डॉलर प्रति वर्ष।

पॉकेट व्यय से : 14000 अमेरिकी डॉलर के अध्यक्षीय वास्तविक विधिक शुल्क आकड़े।

तथा अन्य

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

डी०आर०डी०ए० फंड

1406. श्री मुकुल वासनिक : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जिला परिषदों के प्रधानों को जिला समिति के चेयरमैन के रूप में नामित करने के लिए राज्य सरकारों को निर्देश दिए हैं ताकि वे विभिन्न विकास कार्यक्रमों के लिए जिला ग्रामीण विकास एजेंसी के कोष को अनुमोदित व आवंटित कर सकें;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि कुछ एक राज्य अभी भी मुख्य कार्यकारि अधिकारी को उपर्युक्त समिति का चेयरमैन नामित कर रहे हैं;

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

(घ) सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाने की

योजना बना रही है कि जिला परिषद के प्रधान को उक्त समिति का चेयरमैन नामित किया जाए?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) जी नहीं। तथापि इस मंत्रालय ने नवम्बर, 1995 में राज्यों को यह सुझाव देते हुए दिशा निर्देश जारी किए हैं कि जिला परिषद के अध्यक्ष को जिला ग्रामीण विकास एजेंसी के शासी निकाय का अध्यक्ष बनाया जाए।

(ख) जी, हां।

(ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार गुजरात और महाराष्ट्र राज्यों में जिला परिषद के मुख्य कार्यकारी अधिकारी को जिला ग्रामीण विकास एजेंसी के शासी निकाय के अध्यक्ष के रूप में नामित किया जाता है।

(घ) मंत्रालय मामले को राज्यों के साथ उठा रहा है।

टांडा-गुरदासपुर सड़क की रक्षा सड़क के रूप में घोषणा

1407. श्री सतनाम सिंह कॅथ : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पंजाब की जनता की ओर से टांडा से बरास्ता श्री हरगोविन्दपुर गुरदासपुर तक सड़क मार्ग को रक्षा सड़क घोषित करने के संबंध में भारी मांग की जा रही है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नांडीज) : (क) पंजाब सरकार की ओर से अनुरोध किया गया है कि टांडा से हर-गोविंद पुर होते हुए गुरदासपुर को जाने वाली सड़क को रक्षा मार्ग घोषित किया जाय।

(ख) सक्रियतात्मक दृष्टिकोण से इस सड़क को प्राथमिकता वाली सड़क नहीं समझा गया है।

[हिन्दी]

नंगल-ऊना-तलवारा रेल लाइन को पूरा किया जाना

1408. श्री सुरेश चन्देल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हिमाचल प्रदेश में ऊना-नंगल-तलवारा बड़ी रेल लाइन हेतु गत वर्ष के दौरान कितनी धनराशि प्रदान की गई ;

(ख) सरकार द्वारा इसे शीघ्र पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) इसका निर्माण कार्य कब तक पूरा कर लिया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) 5 करोड़ रुपये।

(ख) भूमि अधिग्रहण संबंधी कार्य राज्य सरकार द्वारा किया जा रहा है। जहां-कहीं भूमि उपलब्ध है वहां कार्य में प्रगति हो रही है।

(ग) 10 वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, बशर्त कि संसाधन उपलब्ध हों।

[अनुवाद]

कर्नाटक राज्य को सेना की भूमि देना

1409. श्री के.सी. कौंडय्या : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेना अपने अधिकारियों के लिए कोरामंगला राष्ट्रीय खेल गाँव में 214 फ्लैटों के बदले में कर्नाटक सरकार को 8 एकड़ भूमि देने के लिए सहमत हो गई है; और

(ख) इस समय इस प्रस्ताव की क्या स्थिति है और इस मामले में कब तक निर्णय लिए जाने की सम्भावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज) : (क) और (ख) जी, हाँ। रक्षा मंत्रालय कर्नाटक सरकार द्वारा 214 बने-बनाए फ्लैटों, 20 एकड़ राज्य सरकार की भूमि और 4.38 लाख रुपये अदा करने के बदले कर्नाटक सरकार को 85.10 एकड़ रक्षा भूमि देने के लिए सहमत हुई है। अभी तक रक्षा मंत्रालय ने 160 फ्लैटों पर कब्जा ले लिया है जिसके बदले में 17 एकड़ रक्षा भूमि कर्नाटक सरकार को दी गई है। कर्नाटक सरकार द्वारा करार की शेष शर्तें पूरी करने पर शेष रक्षा भूमि उन्हें सौंप दी जाएगी।

पनडुब्बियों के लिए कलपुर्जे की खरीद

1410. श्री के. येरननायडू : क्या रक्षा मंत्रालय यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में रूसी फर्म के जरिए पनडुब्बियों हेतु कलपुर्जे की खरीद में कुछ शिकायतें मिली हैं;

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

(ग) इन आरोपों की जांच के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) इसके क्या परिणाम निकले?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज) : (क) और (घ) नौसेना मुख्यालय ने सूचित किया है कि फ्लैज [ब्रोज] पार्ट संख्या 585-35-443 के परिमाणों आदि में छुट-पुट फेरबदल होने कि घटना उनकी जानकारी में आई है और इन घटनाओं को गारंटी/वारंटी की सामान्य शर्तों के अनुसार निपटाया जाता है। खरीददारी में रिश्वत का कोई मामला अंतर्ग्रस्त नहीं है।

सार्वजनिक क्षेत्र के एकक

1411. श्रीमती कमल रानी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में विशेषरूप से उत्तर प्रदेश में रेल के कलपुर्जे का विनिर्माण कर रही सार्वजनिक क्षेत्र की कितनी कम्पनियाँ रूपण हो गई हैं; और

(ख) इन कलपुर्जे का विनिर्माण कर रही कम्पनियों में कितने कर्मचारी और श्रमिक कार्य कर रहे हैं और सरकार द्वारा उनके पुनर्वास के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) रेलों को सामग्रियों की सप्लाई करने वाली सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों सहित काफी उद्योग हैं। बहरहाल, ऐसे सार्वजनिक क्षेत्र की यूनिटों के रूपण होने की सूचना नहीं रखी जाती है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

लघु आई०टी०आई०की स्थापना

1412. श्री गिरधारी लाल भार्गव : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले परिवारों के युवकों को स्वरोजगार में समर्थ बनाने हेतु उन्हें प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए लघु आई०टी०आई० (ट्रेनिंग सेन्टर फार स्किल डेवलपमेंट) की स्थापना के लिए समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम संबंधी उच्चस्तरीय विशेष समिति की सिफारिशों स्वीकार कर ली हैं;

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में राज्य सरकारों को जारी किए गए अनुदेशों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कुछ राज्य सरकारों ने सूचित किया है कि लघु आई०टी०आई० की स्थापना बहुत उपयोगी नहीं रही है;

(घ) क्या कुछ राज्यों ने सकारात्मक परिणाम न मिलने के कारण पहले ही ऐसे लघु आई०टी०आई० को बंद कर दिया है;

(ङ) क्या राजस्थान सरकार ने "ट्राइसेम" अवसंरचना के अंतर्गत ब्लाक स्तर पर पूर्ण विकसित आई०टी०आई० की स्थापना का कोई प्रस्ताव भेजा है; और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) जी हाँ।

(ख) राज्य सरकारों को जारी किए गए अनुदेशों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) और (च) लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने को योजना, जिन्हें विशिष्ट ट्राइसेम प्रशिक्षण केन्द्र कहा जाता है, वर्ष 1995-96 के दौरान शुरू की गई थी। इन संस्थानों की उपयोगिता/कार्यकुशलता पर टिप्पणी करना जल्दबाजी होगी। राजस्थान राज्य, जिसने लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों की बजाय पूर्ण विकसित औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना के लिए सहायता देने का अनुरोध किया था, को छोड़कर किसी भी राज्य सरकार ने न तो इन संस्थानों की अनुपयोगिता अथवा न ही इनको बंद करने की सूचना दी है। राज्य सरकार के अनुरोध पर इस मंत्रालय में विचार किया गया था और चूंकि पूर्ण विकसित औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना करना इस मंत्रालय के कार्यक्षेत्र में नहीं आता, अतः राज्य सरकार का अनुरोध माना नहीं जा सकता।

विवरण

संख्या आर.-19011/9/95-आई.आर.डी.-11

दिनांक 16.10.95

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय
ग्रामीण रोजगार और गरीबी उपशमन
विभाग, भारत सरकार
कृषि भवन, नई दिल्ली

सेवा में,

सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के
मुख्य सचिव

महोदय,

मुझे समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम की नियम पुस्तक के पैरा 11.14 और ट्राइसेम तथा डवाकरा (अप्रैल, 1991) के सम्बद्ध कार्यक्रम के प्रावधानों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करने का निदेश हुआ है।

इस पैराग्राफ में ट्राइसेम के अंतर्गत केन्द्र, राज्य सरकारों और स्वैच्छिक संगठनों से संबंधित प्रशिक्षण संस्थानों को केन्द्रीय सहायता देने का प्रावधान है। आपके ध्यान में यह बात भी लाई जाती है कि ट्राइसेम के अंतर्गत प्रशिक्षण ढांचे संबंधी आवश्यकता के अन्तर को ध्यान में रखते हुए श्री डा० आर० मेहता की अध्यक्षता में समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम संबंधी विशेषज्ञ समिति ने प्रत्येक विकास खंड में लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों अथवा ग्रामीण पोलिटेक्नीकों की स्थापना करने की सिफारिश की थी। स्वतंत्र रूप से ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री ने भी चयनित व्यवहार्य आर्थिक उद्यमों और व्यवसायों जिनमें परम्परागत शिल्प और ग्रामीण कारीगरों के व्यवसाय जैसे मछुआरा, मल्लाह, तेली, कुम्हार आदि शामिल हैं जिनके लिए फिलहाल कोई प्रशिक्षण सुविधा उपलब्ध नहीं है, में बड़े पैमाने पर युवा उद्यमियों के प्रशिक्षण की महसूस की गई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए खण्ड स्तर पर इन संस्थानों की स्थापना के लिए प्रयास किए थे। इस मामले के सभी पहलुओं पर विचार करने के बाद भारत सरकार ने यह निर्णय लिया है कि लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों जहां कहीं इसकी ज़रूरत है, को यथाशीघ्र देश के विकास खण्ड में स्थापना की जाये।

2. राज्य ऐसे लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों को उन विकास खण्डों में चरणबद्ध तरीके से स्थापना करने के उपाय प्रारम्भ कर सकता है जहां गैर सरकारी संगठन/सरकार द्वारा चलाया गया कोई औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान उपलब्ध नहीं है अथवा राज्य अथवा केन्द्र सरकार अथवा किसी गैर सरकारी संगठन की किसी एजेंसी द्वारा इन्हें लगाए जाने की योजना नहीं है। इससे संसाधनों का आवश्यक दोहरापत और बर्बादी नहीं होगी। किसी भी स्थिति में नए औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना करने से पूर्व इन संस्थानों को खंडवार पूर्ण सूची बनाई जानी चाहिए और जिला ग्रामीण विकास एजेंसी/राज्य स्तर पर इसकी जांच की जानी चाहिए।

3. लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान का आकार प्रशिक्षित किए जाने वाले लोगों की संख्या और व्यवसायों अथवा लघु उद्यमों, जिसमें प्रशिक्षण दिया जाना है, की संख्या और स्वरूप पर निर्भर करेगा और इसका निर्णय सम्बन्धित जिला ग्रामीण विकास एजेंसियों पर छोड़ दिया जाना चाहिए। स्थानीय रूप से उपलब्ध संसाधनों की प्रकृति जिसके आधार पर इसके विकास के लिए प्रशिक्षण दिया जायेगा, से लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों के स्वरूप और विषय-वस्तु का भी पता लगेगा।

4. प्रत्येक लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान स्थान के अनुरूप 3-4 चुने हुए व्यवसायों/उद्यमों को चलायेगा। राज्यों को ऐसी योजना बनानी चाहिए। कि प्रत्येक लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान विकास खण्डों के 3-4 सतत समूहों के लिए अधिक से अधिक व्यवसाय चला सके। इस प्रकार एक खण्ड के प्रशिक्षार्थी को पास के विकास खण्ड में भेजा जा सके, क्योंकि ऐसा हो सकता है कि उसके विकास खण्ड में स्थापित लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान में वांछित व्यवसाय की प्रशिक्षण सुविधा उपलब्ध न हो। इस बात की अत्यधिक सावधानी बरती जानी चाहिए कि कोई भी लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान निष्क्रिय न रहे और प्रत्येक लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान की क्षमता का पूरे वर्ष इस्तेमाल किया जाए।

5. लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना के लिए गैर आवर्ती खर्चों को ट्राइसेम ढांचा, आई०आर०डी०पी० ढांचा और जे०आर०वाई० आवंटनों (भवन निर्माण के लिए श्रमिक) में उपलब्ध प्रावधानों में से वहन किया जायेगा। आवर्ती खर्चों के लिए राज्य सरकारों को संसाधनों का पता लगाना होगा। तथापि, वे इस उद्देश्य के लिए प्रशिक्षण प्रशिक्षकों के मानदेय के लिए रखी गई निधियों का इस्तेमाल कर सकते हैं।

6. ट्राइसेम के अंतर्गत एक बार लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान लगाए जाने पर इसका प्रबंध अथवा प्रशिक्षण मानदंड का रख रखाव जिला

ग्रामीण विकास एजेंसी द्वारा राज्य के तकनीकी शिक्षा निदेशालय के समग्र मार्गदर्शन के अंतर्गत किया जाना चाहिए। जिला स्तर पर जिला ग्रामीण विकास एजेंसी के परियोजना निदेशक की अध्यक्षता में इन सभी प्रशिक्षण संस्थानों के लिए एक शासी निकाय होना चाहिए न कि सदस्य महाप्रबंधक, डीआईसी, लीड बैंक ऑफिसर और जिला ग्रामीण विकास एजेंसी के अंतर्गत ट्राइसेम के प्रभारी ए पी ओ हों। अन्य सदस्यों पर राज्य ग्रामीण विकास निदेशालय द्वारा निर्णय लिया जायेगा।

7. कर्मचारियों आदि की भर्ती राज्य तकनीकी शिक्षा निदेशालय के नियमों और मानदंडों के अनुसार की जायेगी। राज्य इस बात को ध्यान में रखेंगे कि आवर्ती स्थापना खर्च उनके द्वारा किया जायेगा। इस उद्देश्य के लिए अल्पकालिक प्रशिक्षकों, अध्यापकों, मास्टर, शिल्पकारों, स्वतंत्र परामर्शदाओं अथवा गैर सरकारी संगठनों की सेवाएं भी मानदेश देकर ली जा सकती है।

8. लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, विशेष रूप से ट्राइसेम प्रशिक्षार्थियों के लिए होंगे। यदि ट्राइसेम प्रशिक्षार्थियों की पर्याप्त संख्या उपलब्ध नहीं होगी तभी जिला ग्रामीण विकास एजेंसी के अनुमोदन से बाहरी प्रशिक्षार्थियों को दाखिला मिल सकेगा। लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान पुनश्चर्चा पाठ्यक्रम भी आयोजित करेगा और प्रशिक्षण देने के बाद उचित अनुवर्ती कार्रवाई के लिए रजिस्टर रखेगा।

9. यह सुनिश्चित करना भी आवश्यक है कि संस्थानों में ट्राइसेम प्रशिक्षार्थियों के दाखिले के समय समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम ऋण के लिए उनके आवेदन प्रपत्र आदि भरकर लिए जाने चाहिए। यह सुनिश्चित करना संबंधित जिला ग्रामीण विकास एजेंसी और संस्थान की जिम्मेदारी होगी कि इन प्रशिक्षार्थियों को उद्यमों की स्थापना के लिए ऋण का वितरण प्रशिक्षण के पूरा होते ही कर दिया जाये जिससे वे गरीबी के स्तर से ऊपर उठ सकेंगे। व्यक्तिगत व्यवसायों अथवा उद्यमों के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रशिक्षण की अवधि के दौरान ही तैयार की जानी चाहिए और उन्हें अन्तिम रूप दिया जाना चाहिए।

10. राज्यों से ऐसे लघु औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना के लिए तत्काल कार्रवाई प्रारंभ करने और भारत सरकार को तत्काल प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।

भवदीय

सचिव (ग्रामीण रोजगार और गरीबी उपशमन)

इस्पात का उत्पादन

1413. श्री के०पी० नायडू : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या इस्पात उत्पादन में गिरावट आई है,
- (ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं,
- (ग) क्या देश में इस्पात की मांग बढ़ रही है, और
- (घ) यदि हां, तो सरकार का विचार इस्पात की भावी मांग को किस प्रकार पूरा करने का है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) 1996-97 की तुलना में 1997-98 में परिसज्जित (कार्बन) इस्पात के उत्पादन में सीमान्त रूप से 0.7% की गिरावट आई।

(ख) उत्पादन में गिरावट के प्रमुख कारणों में इस्पात खपत क्षेत्र में मांग आई गिरावट और देश में समग्र आर्थिक मन्दी शामिल हैं।

(ग) विगत 3 वर्षों के दौरान परिसज्जित (कार्बन) इस्पात की मांग और प्रतिशत वृद्धि निम्नानुसार हैं :-

वर्ष	मांग (दस लाख टन)	पिछले वर्ष की तुलना में % वृद्धि
1995-96	21.29	14.09 %
1996-97	22.12	3.89 %
1997-98	22.38	1.17 %

(घ) इस समय, अधिकांश इस्पात मर्दों की कोई कमी नहीं है। बाजार की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस्पात के उत्पादक अपने उत्पाद मिश्र को निरन्तर बाजारोन्मुख बना रहे हैं। इस उद्देश्य के लिए सेल के इस्पात संयंत्रों का आधुनिकीकरण और विस्तार कार्य शुरू किया गया है। 1991 से निजी क्षेत्र में इस्पात के उत्पादन की अतिरिक्त क्षमता के सृजन को प्रोत्साहित करने के लिए सरकार ने अनेक नीतिगत उपाय किए हैं। नीति के अनुसार मात्रा और गुणवत्ता, दोनों की दृष्टि से घरेलू उपलब्धता में वृद्धि करने के लिए इस्पात की सभी मर्दों का आयात निर्बाध रूप से करने की अनुमति है। पिछले दो वर्षों में अनेक मर्दों पर आयात शुल्क में कमी की गई है।

मालडिब्बों का गायब हो जाना

1414. श्री हरिन पाठक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल बोर्ड ने जनवरी, 1996 से गुजरात सरकार तथा गुजरात विद्युत बोर्ड द्वारा मालडिब्बों के गायब हो जाने के संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त किया है;

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

(ग) तब से कितने मालडिब्बों गायब पाए गए; और

(घ) गुजरात विद्युत बोर्ड द्वारा अब तक कितनी राशि के दावे प्रस्तुत किए गए तथा कितनी राशि के दावे निपटाए गए?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) से (घ) एक विवरण सलंगन है।

विवरण

गुजरात बिजली बोर्ड (जीईबी) के बिजली घरों के उपयोग हेतु कोयले के रेक के गायब हो जाने के संबंध में गुजरात सरकार से एक पत्र प्राप्त हुआ है।

गुजरात बिजली बोर्ड (जीईबी) ने जनवरी 1996 से दिसंबर 1997 की अवधि के दौरान रेलों से 75464 कोयले के कम मालडिब्बे प्राप्त होने का दावा किया है। बुक किए गए मालडिब्बों के प्रति गुजरात बिजली बोर्ड को 76552 कोयले के मालडिब्बों की अनुरूपी सुपुर्दगी की गई है। कमी के प्रति इन बिजली घरों को सुपुर्दगी के लिए असंबद्ध/डायवर्ट कोयले के मालडिब्बों के साथ गुजरात बिजली बोर्ड के कोयले के गायब मालडिब्बों का समाधान एक सतत् प्रक्रिया है और अप्रैल 1998 के समाप्ति पर गुजरात बिजली बोर्ड को 1088 अतिरिक्त कोयले के मालडिब्बे सप्लाई किए गए हैं।

चूंकि दावों का समाधान मालडिब्बा के आधार पर अनुरूपी समायोजन द्वारा किया जाता है। इसलिए दावे के मूल्य का हिसाब नहीं रखा जाता है।

उड़ीसा में निर्माणाधीन रेल परियोजनाएँ

1415. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा में निर्माणाधीन रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और उन परियोजनाओं की मूल अनुमानित लागत क्या है;

(ख) इन परियोजनाओं में से प्रत्येक परियोजना के लिए अब तक कितनी राशि आबंटित की गई है; और

(ग) प्रत्येक परियोजना की आज तक कितनी प्रगति हुई है और ये कब तक पूरी हो जायेगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): (क) से (ग) नई लाइनें

क्र.स.	परियोजना का नाम	मूल लागत (करोड़ ₹० में)	आबंटित धन (करोड़ ₹० में)	प्रत्येक परियोजना की प्रगति/पूरा करने की लक्ष्यतिथि
1	2	3	4	5
1.	तालचेर-संबलपुर	218.31	403.98	तालचेर-अगुल (18 कि.मी.) और संबलपुर-मानेश्वर (16 कि.मी.) खण्ड पूरे किए जा चुके हैं। जून 1998 तक शेष भाग का कार्य पूरा किए जाने की आशा है।
2.	दैतारी-बांसपानी	346.00	195.96	यह एक महत्वपूर्ण चालू परियोजना है। कि.मी. 0 से 124 तक मिट्टी और पूल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं। इस टुकड़े में लगभग 80 कि.मी. तल्प टुकड़ों में तैयार है। कि.मी. 124 से 155 तक वन भूमि का हस्तांतरण क्लीयर हो चुका है और अक्टूबर 1998 तक (14 कि.मी.) वृक्ष गिराने के बाद उपलब्ध हो जाने की आशा है। इस्पात संयंत्रों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए इस लाइन को दिसम्बर 2003 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
3.	लांजीगढ़ रोड़-जूनागढ़	100.00	11.47	लांजीगढ़ से भवानीपटना तक कुल 1220 हेक्टेयर में से 623 हेक्टेयर भूमि प्राप्त हो चुकी है और इस टुकड़े में मिट्टी तथा पुल संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

1	2	3	4	5
4.	खुर्दा रोड़-बोलनगीर	355.38	5.49	खुर्दा रोड़ और बोलनगीर के बीच अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है और रिपोर्ट 31.12.98 तक आने की आशा है। सर्वेक्षण पूरा हो जाने के पश्चात भूमि अधिग्रहण की कार्रवाई की जाएगी और भूमि उपलब्ध हो जाने के पश्चात कार्य शुरू किया जाएगा। लक्ष्यतिथि अभी निर्धारित नहीं की गई है।
5.	हरिदासपुर-पारादीप	121.89	11.95	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है और राज्य सरकार को भूमि अधिग्रहण के लिए 5 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान कर दिया गया है। भूमि उपलब्ध होते ही यथाशीघ्र कार्य शुरू कर दिया जाएगा और संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार प्रगति होगी। लक्ष्यतिथि अभी निर्धारित नहीं की गई है।
6.	अंगुल-सुकिदा रोड़	245.89	2.002	मैसर्स मोदी प्रोजेक्ट्स द्वारा अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण शुरू किया गया है और अगस्त 1998 तक पूरा हो जाने की आशा है। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो जाने के बाद भूमि अधिग्रहण के लिए आगे कार्रवाई की जाएगी। लक्ष्यतिथि अभी निर्धारित नहीं की गई है।

दोहरीकरण

1.	रघुनाथपुर-रेहामा	49.50	53.36	मिट्टी, प्रमुख और छोटे पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं। यह कार्य 1998-99 में पूरा करने का लक्ष्य है।
2.	रजतगढ़-रेहामा	37.63	52.07	सितम्बर 1998 तक रजतगढ़ से सालगांव (24 कि.मी.) तक का खण्ड पूरा किए जाने की आशा है। 4 कि.मी. के शेष खण्ड में प्लाई-ओवर है और जून 1999 तक तैयार हो जाएगा बशर्ते कि राज्य सरकार द्वारा भूमि उपलब्ध करा दी जाए।
3.	तालचर-कटक-पारादीप	93.10	15.74	मिट्टी जांच और बिरुपा पुल पर विस्तृत अभिकल्प पूरे हो चुके हैं और आरेखण तैयार किए जा रहे हैं। महानदी के लिए जांच और अभिकल्प के लिए निविदाएं खोल दी गई हैं और इन पर कार्रवाई की जा रही है।
4.	टिटलागढ़-लाजीगढ़	66.61	0.02	आयोजना तथा अनुमानों की तैयारी और भूमि अधिग्रहण योजना शुरू की गई है।
5.	रेहामा-पारादीप	37.35	9.06	आयोजना और अनुमानों की तैयारी शुरू की गई है। भूमि अधिग्रहण के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है। और कार्य शुरू किया जा रहा है।
6.	नेरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर	105.32	9.00	आयोजना तथा अनुमानों की तैयारी और भूमि अधिग्रहण योजना शुरू की गई है।

आमान परिवर्तन

1.	रुपसा-बांगरीपोसी	57.95	3.880	कि.मी. 0 से 75 तक मिट्टी संबंधी कार्य शुरू किया गया है। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य को किया जाएगा। अभी तक कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।
2.	नौपाडा-गुनुपुर	47.00	0.001	अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त हो जाने के बाद यह कार्य शुरू किया जाएगा।

[हिन्दी]

निःशुल्क रेल पासों को रद्द करना

1416. श्री मोती लाल चोरा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न श्रेणी के लोगों को निःशुल्क रेल पास जारी करने के क्या मानदंड हैं;

(ख) विगत तीन वर्षों में रेलवे द्वारा जारी किए गए पासों की श्रेणीवार संख्या कितनी हैं;

(ग) इसके कारण रेलवे पर पड़ने वाला वार्षिक वित्तीय बोझ कितना है;

(घ) क्या रेलवे द्वारा पूर्व में सामाजिक कार्यकर्ताओं, राजनीतिक कार्यकर्ताओं और अन्य श्रेणी के लोगों को जारी किए गए निःशुल्क रेल पासों को 30 अप्रैल, 1998 से रद्द करने का निर्णय किया है; और

(ङ) यदि हां, तो रद्द किए गए पासों की श्रेणीवार कुल संख्या कितनी है तथा इनके रद्द करने के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) समय-समय पर घोषित योजना के अनुसार मानार्थ कार्ड पास भूतपूर्व संसद सदस्यों, स्वतंत्रता सेनानियों, भूतपूर्व रेल मंत्रियों, वीरता पुरस्कार (सेना और पुलिस) विजेताओं, अर्जुन पुरस्कार आदि जैसी विभिन्न कोटियों को जारी किए जाते हैं। इसके अलावा, दिशा-निर्देशानुसार मानार्थ कार्ड पास प्रतिष्ठित व्यक्तियों और सामाजिक, सांस्कृतिक, शैक्षणिक, खेलकूद तथा समाज कल्याण गतिविधियों में लगे हुए संगठनों तथा अनुकंपा एवं चिकित्सा के आधार पर रेल मंत्री के अपने विवेक से भी जारी किए जाते हैं। रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री अथवा रेलवे बोर्ड के सदस्यों के अनुमोदन से अनुकंपा, चिकित्सा आदि के आधार पर पात्र मामलों में विशिष्ट यात्रा के लिए भी मानार्थ चैक पास जारी किए जाते हैं।

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न कोटियों को जारी किए गए पासों की संख्या निम्नानुसार है।

क्र.सं.	कोटियां	1995-96	1996-97	1997-98
1.	स्वतंत्रता सेनानी	41,999	38,881	31,174
2.	रेल मंत्री जी के विवेक से	315	425	518
3.	भूतपूर्व रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री तथा रेल उप मंत्री	4	5	14
4.	भूतपूर्व संसद सदस्य	1301	1670	1694
5.	अर्जुन पुरस्कार विजेता/ ओलंपिक पदक विजेता/एशियन एवं कॉमनवेल्थ पदक विजेता	-	337	342
6.	वीरता पुरस्कार विजेता (रक्षा)	-	467	714
7.	वीरता पुरस्कार विजेता (पुलिस)	-	243	687
8.	भारतीय खेल कूद सचों के अध्यक्ष/सचिव	-	46	46
9.	हिंदी सलाहकार समिति के गैर-सरकारी सदस्य	27	27	37

(ख) चैक पास

1.	विवेकाधीन शक्ति के अंतर्गत चैक पास	3273 (7914 व्यक्ति)	6161 (15,483 व्यक्ति)	4018 (11,473 व्यक्ति)
2.	लाइसेंसधारी भारक (कुली) के लिए प्रतिवर्ष चैक पास		40,000	

(ग) चंकि पास मानार्थ किस्म के हैं इसलिए इनकी लागत की गणना नहीं की जाती है।

(घ) जी नहीं।

(ङ.) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

बिहार में इस्पात संयंत्र लगाना

1417. श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बिहार में स्थानवार सार्वजनिक/निजी क्षेत्र में कितने इस्पात संयंत्र लगाने का प्रस्ताव है;

(ख) प्रत्येक परियोजना के संबंध में क्या-क्या प्रगति हुई है; और

(ग) सार्वजनिक/निजी क्षेत्र की उन कंपनियों का ब्यौरा क्या है जो इस राज्य में थे इस्पात संयंत्र लगा रही है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) से (ग) जुलाई, 1991 में घोषित नई औद्योगिक नीति के अंतर्गत लोहा और इस्पात को सरकारी क्षेत्र के लिए आरक्षित उद्योगों की सूची से छूट दे दी गई है। तथा इसको अनिवार्य रूप से लाइसेंस बनवाने की जरूरत से भी मुक्त कर दिया गया है अतः कुछ स्थान संबंधी प्रतिबंधों को छोड़कर, लोहा एवं इस्पात के उत्पादन/संसाधित करने संबंधी सुविधाएं देने के लिए किसी औद्योगिक लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है। अतः उद्यमी देश में कहीं भी अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर ऐसी सुविधाएं स्थापित करने के लिए स्वतंत्र है। उपलब्ध जानकारी के अनुरसार न तो केन्द्र सरकार का बिहार में कोई इस्पात संयंत्र लगाने का प्रस्ताव है और न ही निजी क्षेत्र द्वारा वहां इस्पात संयंत्र लगाने का कोई प्रस्ताव है।

रेल इंजनों/सवारी डिब्बों/माल डिब्बों का निर्माण

1418. श्री मोहन सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विदेशी सहायता से रेल इंजनों, सवारी डिब्बों और माल डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो उन कारखानों के नाम और उनकी उत्पादन क्षमता क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

भूतपूर्व सैनिकों हेतु पेंशन संबंधी लाभ

1419. प्रो० पी. जे. कुरियन : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को भूतपूर्व सैनिकों के पेंशन संबंधी लाभों में वृद्धि करने हेतु अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने उस के बाद इस संबंध में कोई समिति गठित की है; और

(घ) यदि हां, तो उसके विचारार्थ विषय क्या हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) जी, हां।

(ख) अभ्यावेदनों में मुख्यतः निम्न तीन मार्गों दी गई हैं:

1. "एक रैंक पेंशन" की मांग को स्वीकार करना अथवा इसके विकल्प के रूप में 01 जनवरी, 1996 से पहले तथा याद सेवानिवृत्त सैनिकों के बीच पेंशन के अंतर को दूर करने के लिए पेंशन में "एक बार की वृद्धि" प्रदान करना।
2. सेवानिवृत्त/कार्यमुक्त होने पर सेवा की अवधि पर ध्यान दिए बिना पूर्ण पेंशन (फिलहाल, इसकी गणना 33 वर्ष की सेवा के आधार पर की जाती है) प्रदान किया जाना।
3. पुराने निशक्तता पेंशन-भोगियों को पूर्वव्यापी प्रभाव से लाभान्वित करने के निशक्तता पेंशन से संबंधित पाचवें वेतन आयोग की सिफारिशें लागू किया जाना।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में पेय जल परियोजनाएं

1420. श्रीमती सूर्यकांता पाटील : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में भारत-जर्मनी के सहयोग से चल रही पेयजल परियोजनाओं के स्थानवार नाम क्या हैं;

(ख) मंजूर/खर्च की गई धनराशि का परियोजनावार ब्यौरा क्या है; और

(ग) परियोजनाओं की परियोजना-वार मौजूदा स्थिति/उन्हें पूरा करने के लिए लक्षित समय क्या हैं?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) महाराष्ट्र जीवन प्राधिकरण ने बताया है कि महाराष्ट्र में कोई भारत-जर्मनी सहयोग (कोलबोरेटेड) से चालू जल आपूर्ति परियोजना नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

कपार्ट के द्वारा वित्तीय आवंटन

1421. श्री अनंत कुमार हेगड़े : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि: विगत दो वर्षों के दौरान देश में विभिन्न परियोजनाओं पर "कौंसिल फोर एडवांसमेंट आफ पीपुल्स एक्शन एण्ड रूरल टेक्नोलोजी(कपार्ट) के द्वारा दिए गए वित्तीय आवंटन का राज्यवार ब्यौरा क्या है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : लोक कार्यक्रम और ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास परिषद (कपार्ट) द्वारा 01.04.1996 से 31.03.1998 तक की अवधि के दौरान देश में विभिन्न परियोजनाओं को दिए गए राज्यवार वित्तीय आवंटन का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

विवरण

लोक कार्यक्रम और ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास परिषद (कपार्ट) द्वारा 01.04.1996 से 31.03.1998 तक की अवधि के दौरान देश में विभिन्न परियोजनाओं को दिए गए राज्यवार वित्तीय आवंटन का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

(रुपये लाख में)

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	परियोजना की संख्या	स्वीकृत राशि
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	555	1948.33
2.	अरुणाचल प्रदेश	4	6.73
3.	असम	69	419.34
4.	बिहार	283	675.30
5.	चंडीगढ़	1	1.33
6.	दिल्ली	14	144.23
7.	गुजरात	184	577.99
8.	हरियाणा	21	148.20
9.	हिमाचल प्रदेश	20	151.87
10.	जम्मू व कश्मीर	11	37.22
11.	कर्नाटक	88	383.03
12.	केरल	117	790.76
13.	मध्य प्रदेश	77	281.01
14.	महाराष्ट्र	81	436.37
15.	मणिपुर	61	212.89
16.	मेघालय	2	12.67
17.	मिजोरम	15	151.29
18.	नागालैंड	10	17.22
19.	उड़ीसा	205	436.56
20.	पाड़िचेरी	1	3.99
21.	पंजाब	4	15.68
22.	राजस्थान	58	176.05
23.	तमिलनाडु	207	924.27
24.	त्रिपुरा	6	18.99
25.	उत्तर प्रदेश	337	741.43
26.	प. बंगाल	311	1028.50
कुल		2742	9711.25

•अंतिम

[अनुवाद]

इंटर सिटी रेलगाड़ियां

1422. श्री राजवीर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश में कितनी इंटर सिटी रेलगाड़ियां चल रही हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार दिल्ली-बरेली के बीच वाया मुरादाबाद एक इंटर सिटी रेलगाड़ी चलने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) 3 जोड़ी शताब्दियों सहित 16 जोड़ी इंटर सिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ियां (दिन के समय) उत्तर प्रदेश को सेवित करती हैं।

(ख) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) परिचालनिक कठिनाइयों और संसाधन तंगी।

ग्रेनाइट भण्डार

1423. श्री तथागत सत्पथी :

श्री रंजीब बिस्वाल :

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

(क) देश में ग्रेनाइट खान राज्यवार और स्थानवार कहाँ-कहाँ हैं;

(ख) उन खानों में ग्रेनाइट भण्डार की प्रमात्रा तकरीबन कितनी है;

(ग) उन निजी तथा सरकारी क्षेत्र के उपकर्मों के नाम क्या-क्या हैं; जिन्हें ये खानें पट्टे पर दी गई हैं;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान ग्रेनाइट का कुल कितना उत्पादन हुआ; और

(ड.) उड़ीसा राज्य में पाए गए पत्थरों की गुणवत्ता कैसी है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) और (ग) खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की धारा 3 (ड) के अनुसार ग्रेनाइट एक गौण खनिज है इसलिए ग्रेनाइट के लिए खनिज रियायतें संबंधित राज्य सरकारों द्वारा बनाए गए गौण खनिज रियायत नियमों के अनुसार दी जाती हैं। उपरोक्त को देखते हुए, केन्द्र सरकार के पास ग्रेनाइट के लिए पट्टे पर दिये गए राज्यवार क्षेत्र की सूचना नहीं है।

(ख) भारतीय खान ब्यूरो द्वारा ग्रेनाइट के बारे में 1.4.1995 को तैयार की गई राष्ट्रीय खनिज सूची के अनुसार देश में ग्रेनाइट के कुल अन्तिम प्राप्य निक्षेप 1027.42 मिलियन घन मी. हैं जिसमें से 243.54 मिलियन घन मी. काला ग्रेनाइट, 771.12 मिलियन घन मी. रंगीन ग्रेनाइट तथा शेष 12.76 मिलियन घन मी. अवर्गीकृत श्रेणी का है।

(घ) गौण खनिज होने के कारण ग्रेनाइट उत्पादन के आंकड़े केन्द्र सरकार द्वारा नहीं रखे जाते।

(ड.) भारतीय खान ब्यूरो के पास उपलब्ध सूचना के अनुसार उड़ीसा के लगभग सभी जिलों से आयामी पत्थर (ग्रेनाइट)के भण्डारों की सूचना मिली है। ये पत्थर भूरे, गुलाबी, काले से नीचे अलग-अलग रंगों तथा इन रंगों के विभिन्न मिले जुले शेड के हैं। इनकी संरचना भी उत्तम से मध्यम से अपष्कृत वर्गीकृत तथा रंगबिरंगी आकृति के बैंड, फूल, वस्त्र तथा वाल पेपर डिजाइनों जैसी होती है।

[हिन्दी]

मालिकाना हक

1424. प्रो० जोगेन्द्र कवाडे : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली की पुनर्वास कालोनियों में रह रहे निर्धनों को मालिकाना हक देने की सरकार की कोई नीति है, और

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

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय):

(क) जी, हां।

(ख) जे. जे. आर. स्कीम के अन्तर्गत पुनर्वास कालोनियों में प्लॉटों/विकसित/निर्मित मकानों के आर्बंटियों को कालोनियों पट्टाधिकार प्रदान करने के लिए सेवा सलंगन विवरण में दी गई हैं।

विवरण**पट्टाधिकार के लिए सेवा शर्तें**

(क) पट्टाधिकार, आर्बंटी द्वारा प्लॉट/मकान की पूरी लागत के भुगतान पर दिया जाए। 25 वर्ग गज के लिए, जो 1250/- एक हजार दो सौ पचास रुपये मात्र (से अधिक न हो, बशर्ते कि नीचे दिए गए उप पैरा (ख) के अन्तर्गत अंतरण प्रतिबंधित न हो।

(ख) आर्बंटियों को स्वतंत्र रूप से प्लॉट अंतरण करने का अधिकार नहीं होगा। फिर भी भुगतान की गई राशि दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा वापस करने पर दिल्ली विकास प्राधिकरण को प्लॉट वापस करने का विकल्प आर्बंटियों के लिए खुला रहेगा।

(ग) प्लॉटों/मकानों की कीमत एकमुश्त वसूल की जाएगी लेकिन उनके मामले में जो किस्तों में भुगतान करना चाहते हैं, को समान रूप से 15 वर्ष की अविध की अनुमति दी जाएगी।

(घ) 15 मार्च 1977 के पश्चात आर्बंटियों द्वारा दिये गये किराये को प्लॉटों/मकानों की लागत में समायोजित किया जाएगा। पट्टाधिकार, अंतरण से पूर्व आर्बंटियों को बकाया किराया, यदि कोई हो, का भुगतान कर देना चाहिए।

(ड.) आर्बंटियों से प्लॉटों/मकानों की वसूल की जाने वाली लागत पर 16 मार्च 1977 से समान रूप से 5 प्रतिशत की दर से ब्याज लिया जाएगा। किस्त भुगतान में निरन्तर चूक की दशा में स्वामित्व अधिकारों का निरस्तीकरण तथा वेदखली की कार्यवाही की जाए।

(च) आर्बंटियों से ढाई प्रतिशत प्रति वर्ष की न्यूनतम दर से भूमि किराया वसूल किया जाए।

[अनुवाद]

सेना में पूर्वोत्तर क्षेत्र से युवाओं की भर्ती

1425. श्री चमनलाल गुप्त : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का सेना में युवाओं की विशेष रूप से पूर्वोत्तर राज्यों और जम्मू और कश्मीर से युवाओं की भर्ती हेतु एक विशेष अभियान शुरू करने का विचार है;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान और इस वर्ष अब तक, सेना में जम्मू और कश्मीर के युवाओं की भर्ती हेतु चलाए गये अभियानों का ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) से (ग) सरकार ने पूर्वोत्तर तथा जम्मू और कश्मीर राज्यों से सेना में युवाओं की भर्ती करने के लिए विशेष अभियान चलाने का निर्णय लिया है।

संबंधित आंचलिक भर्ती कार्यालयों को इस अभियान के लिए निम्नलिखित उपाय करने के निर्देश दिए गए हैं :-

1. पूर्वोत्तर राज्यों में विशेष अभियान के बारे में पर्याप्त प्रचार सुनिश्चित करना।
2. पूर्वोत्तर राज्यों के लिए विस्तृत भर्ती कार्यक्रम बनाना।
3. भर्ती रैलियों का आयोजन करते समय सभी पूर्वोत्तर राज्यों की पर्याप्त सहभागिता सुनिश्चित करना।
4. कश्मीर घाटी तथा जम्मू कश्मीर के पुंछ-राजौरी क्षेत्र में भर्ती रैलियां आयोजित करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं।

पूर्वोत्तर राज्यों को 1998-99 की दूसरी तिमाही में 300 अतिरिक्त रिक्तियां आबंटित की गई हैं। दूसरी तिमाही में वास्तविक भर्ती और इन रिक्तियों का उपयोग करने के लिए पूर्वोत्तर राज्यों की क्षमता का मूल्यांकन करने के बाद तीसरी तथा चौथी तिमाही में अतिरिक्त रिक्तियां आबंटित की जाएगी। इसी तरह यदि आवश्यक समझा गया तो जम्मू कश्मीर के लिए भी अतिरिक्त रिक्तियां आबंटित की जाएगी।

3. वर्ष 1994 से 1998 तक की अवधि के दौरान सेना द्वारा जम्मू कश्मीर में आयोजित भर्ती रैलियों का ब्यौरा सलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

वर्ष 1994 से 1998 के दौरान भर्ती के लिए आयोजित की गई भर्ती रैलियों का ब्यौरा

क्रम सं०	स्थान	तारीक/अवधि	शाखा भर्ती कार्यालय/ भर्ती कार्यालय(मु०)	शामिल क्षेत्र
1	2	3	4	5
01 अप्रैल, 1994 से 31 मार्च, 1995 तक				
1.	तंगधार	07-08 जुलाई, 94 (02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
2.	डोडा	27-30 जुलाई, 94(04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
3.	सूरणकोट	19-22 अगस्त, 94(04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
4.	उरी	01-02 सितंबर, 94(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
5.	उधमपुर	15-17 सितंबर, 94(03 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
6.	द्रुगमूला	15-16 सितंबर, 94(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, बारामूला, लेह और कारगिल
7.	चताणा	17-19 अक्टूबर, 94(03 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
8.	रामबन	12-13 नवंबर, 94(02 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
9.	राजौरी	10-12 जनवरी, 95(03 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
01 अप्रैल, 1995 से 31 मार्च, 1996 तक				
10.	रामबन	29-30 जून, 95(02 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
11.	कारगिल	17-18 जुलाई, 95(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल

1	2	3	4	5
12.	राजौरी	30-31 जुलाई, 95(02 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
13.	गुरेज	11-12 अगस्त, 95(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
14.	लेह	21-26 अगस्त, 95(06 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
15.	दराम और कारगिल	22-24, अगस्त, 95(03 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
16.	कुलगाम	14-17 सितम्बर, 95(04 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
17.	डोडा	11-14 अक्टूबर, 95(04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
18.	द्रुगमूल	12-14 अक्टूबर, 95(03 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
19.	उरी	26-28 अक्टूबर, 95(03 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
20.	पुंछ	08-11 नवंबर, 95(04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
21.	राजौरी	23-25 जनवरी, 96(03 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
22.	कुलगाम	30-31 मार्च, 96(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
01 अप्रैल, 1996 से 31 मार्च, 1997 तक				
23.	चन्द्रकोट	01-05 मई, 96 (05 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
24.	गुल	10-13 जून, 96(04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
25.	गुरेज	01-03 अगस्त, 96(03 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
26.	राजौरी	01-04 अगस्त, 96(04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
27.	दराम और लेह	20 अगस्त, 96(01 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
28.	तंगधार	03-04 अक्टूबर,96(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
29.	उरी	24-25 अक्टूबर, 96(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
30.	धरमाड़ी	09-11 दिसंबर, 96 (03 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा
31.	कुलगाम	26-29 दिसंबर, 96 (04 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
32.	श्रीनगर	29-30 अप्रैल, 97 (02 दिन)	श्रीनगर	-वही-
33.	किश्तवाड़	11-12 मई, 97 (02 दिन)	श्रीनगर	-वही-
34.	डोडा	21-22 अगस्त, 97 (02 दिन)	श्रीनगर	जम्मू, कथुवा, पुंज, राजौरी और डोडा
35.	राजौरी	10-13 सितंबर, 97 (04 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा

1	2	3	4	5
36.	लेह	22-23 सितंबर, 97 (02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
37.	पल्लनवाला	04 अक्टूबर, 97(01 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ, पुंछ, राजौरी और डोडा।
38.	तंगाधार	13-14 अक्टूबर, 97(02 दिन)	श्रीनगर	श्रीनगर/अनंतनाग, कुपवाड़ा, वडगाम, पुलवामा, बारामूला, लेह और कारगिल
39.	श्रीनगर	09-10 दिसंबर, 97(02 दिन)	श्रीनगर	-वही-
40.	डोडा	19-21 जनवरी, 98 (03 दिन)	जम्मू	जम्मू, कथुआ,पुंछ, राजौरी और डोडा।

फरीदाबाद रेलवे स्टेशन पर रेल दुर्घटनाएं

1426. श्री सी.पी. एम. गिरियप्पा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या न्यू टाउन, फरीदाबाद रेलवे स्टेशन में अक्सर दुर्घटनाएं होती हैं;

(ख) यदि हां तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या रेलवे स्टेशन के एक बड़े भू-भाग पर अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा अतिक्रमण किया गया है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में कौन से उपचारात्मक उपाय किए जा रहे हैं;

(ङ) क्या यह भी सही है कि बाटा चौक एक और दो नंबर इत्यादि, की तरफ से आने वाले यात्री रेल पथ पार किए बगैर प्लेटफार्म तक नहीं पहुंच पाते, जिसके बारे में कहा जाता है कि यह देश का व्यस्ततम पथ है; जहां रोज कई दुर्घटनाएं होती हैं; और

(च) इस संबंध में सरकार द्वारा कौन-कौन से उपचारात्मक कदम उठाए जाने की संभावना है;

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी नहीं। 1997-98 के दौरान केवल दो गाड़ी दुर्घटनाएं फरीदाबाद न्यू टाउन रेलवे स्टेशन पर, जिसमें एक गाड़ी के पटरी से उतरने की घटना तथा एक टक्कर शामिल है, हुई थीं। गाड़ी के पटरी से उतरने की घटना कांटों की गलत सेंटिंग के कारण हुई थी जबकि टक्कर की दुर्घटना गाड़ी के ड्राइवर द्वारा सिगनल की अनदेखी के कारण हुई थी।

(ग) जी हाँ, न्यू टाउन फरीदाबाद रेलवे स्टेशन के एक छोटे से भाग पर अतिक्रमण किया गया है।

(घ) ₹०.५० करोड़/₹०.५० करोड़ पुं तथा राज्य सरकारों की सहायता से अतिक्रमण हटाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

(ङ) बाटा चौक साइड, जो स्टेशन के पश्चिम में है, से स्टेशन के लिए कोई अधिकृत प्रवेश द्वार नहीं है। स्टेशन इमारत तथा परिचलन क्षेत्र पूर्व की तरफ है जहां पर एक उपरी पैदल पुल मौजूद है जो तीनों

प्लेटफार्मों से जुड़ा है। बाटा चौक साइड में रहने वाले यात्री मौजूदा समपार के जरिए पूर्व साइड की ओर क्रास कर सकते हैं तथा वे नियमित प्रवेश द्वार के जरिए स्टेशन में प्रवेश कर सकते हैं। लेकिन बाटा चौक साइड के कुछ लोग रेलपथ पार करके सीधे प्लेटफार्म पर पहुंच जाते हैं।

(च) जनता की सुविधा के लिए मौजूदा समपार के बदले एक ऊपरी सड़क पुल का निर्माण 1997-98 की पिक बुक के 1997-98 के निर्माण कार्यक्रम में पहले से ही शामिल है।

गुवाहाटी की गन्दी बस्तियों का विकास

1427. श्री नृपेन गोस्वामी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने असम के गन्दी बस्ती वाले क्षेत्रों के विकास के लिए कोई आर्थिक सहायता उपलब्ध कराई है;

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

(ग) क्या गुवाहाटी शहर में परनालों के निर्माण और गन्दी बस्तियों के विकास हेतु असम सरकार द्वारा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है, और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) और (ख) भारत सरकार 1996-97 से, शहरी इलाकों में गन्दी बस्तियों वाले राज्यों/संघ प्रदेशों के विकास के लिए अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता दे रही है। इस स्कीम के तहत असम सरकार को 1996-97 तथा 1997-98 में क्रमशः 222 लाख रु० तथा 207 लाख रु० की राशि दी गई है। इस कार्यक्रम के तहत भारत सरकार ने न तो कोई शहरी विशेष अनुदान जारी किया और न कोई विशेष स्कीम ही मंजूर की है।

(ग) और (घ) भारत सरकार के आर्थिक कार्य विभाग ने असम सरकार से प्राप्त एक गुवाहाटी मैट्रोपोलिटन क्षेत्र में बरसाती नाला सुधार कार्यक्रम नामक परियोजना प्रस्ताव इस मंत्रालय को टिप्पणी/विचारों हेतु भेजा है। मंत्रालय ने विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की जांच करके अपनी तकनीकी टिप्पणियां असम के नगर तथा ग्राम नियोजन विभाग को इस अनुरोध के साथ भेजी हैं कि परियोजना में संशोधन करके पुनः प्रस्तुत करें। इस मंत्रालय ने आर्थिक कार्य विभाग को ये प्रोजेक्ट ओ.ई.सी एफ के 1998-99 पैकेज के तहत (जापान) सहायता के लिए भेजने का भी

अनुरोध किया था। किन्तु आर्थिक कार्य विभाग ने बताया है कि ओईसीएफ द्वारा वह प्रस्ताव सहायता योग्य नहीं समझा गया है।

बागडोगरा में नया टर्मिनल भवन

1428. श्री अमर राय प्रधान : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रक्षा सेवाओं द्वारा की गई आपत्तियों के कारण बागडोगरा विमानपत्तन पर नए टर्मिनल भवन का निर्माण कार्य रुक गया है,

(ख) यदि हां, तो उठाई गई मुख्य आपत्तियों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार ने उन आपत्तियों के समाधान हेतु क्या कदम उठाए हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) सिविल एन्क्लेव की अवस्थिति और एक पृथक् पहुँचमार्ग के निर्माण के बारे में रक्षा प्राधिकारियों द्वारा उठाई गई आपत्तियों के बाद यह स्थल फरवरी, 1998 में भा०वि०प्रा० को सौंप दिया गया था तथा इस पर विचार-विमर्श कर उमका हल निकाल लिया गया था। यह कार्य अप्रैल, 1998 में प्रारंभ हो गया है।

[हिन्दी]

रेल परियोजनाओं का उद्घाटन

1429. श्री रामदास आठवले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है जिनका गत दो वर्षों के दौरान शिलान्यास कर उद्घाटन किया गया; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान सरकार द्वारा इन परियोजनाओं का शिलान्यास करने तथा उद्घाटन करने संबंधी विज्ञापन देने तथा पोस्टर और समारोह करने पर कितना खर्च किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

इस्पात क्षेत्र को आधार भूत उद्योग का दर्जा देना

1430. श्री के. एस. राव : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस्पात विनिर्माता संघ ने इस्पात विनिर्माता क्षेत्र को आधारभूत उद्योग का दर्जा देने की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और इस पर सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) इस्पात क्षेत्र के लिए उपलब्ध रियायतों का ब्यौरा क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) और (ख) जी हां। कुछ इस्पात विनिर्माताओं और एसोसिएशनों ने इस्पात क्षेत्र को अवसंरचना का दर्जा देने की मांग की है, ताकि अवसंरचना क्षेत्र

को मिलने वाले प्रोत्साहनों का लाभ उठाया जा सके। तथापि, सरकार ने अभी इस अनुरोध को स्वीकार नहीं किया है।

(ग) औद्योगिक नीति के अंतर्गत इस्पात क्षेत्र को प्राथमिकता का दर्जा दिया गया है। इसके तहत इसे किसी इस्पात परियोजना में 74 प्रतिशत साम्या तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश करने तथा विदेशी प्रौद्योगिकी समझौता, जिसमें 20 लाख अमरीकी डॉलर तक शुल्क शामिल है, के लिए स्वतः ही अनुमति प्राप्त है। इसके आतिरिक्त, निर्यात-आयात नीति के अंतर्गत इस्पात परियोजनाएं रियायती शुल्क, निर्यात संवर्धन पूंजीगत माल योजना के अंतर्गत पूंजीगत माल का आयात करने के लिए शून्य शुल्क सहित, का लाभ प्राप्त कर सकती हैं।

सियालदह-कंचनजंगा एक्सप्रेस का पटरी से उतरना

1431. श्री माणिकराव होडल्या गावीत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सियालदह-कंचनजंगा एक्सप्रेस 6 मई, 1998 को आजमगढ़ रेलवे स्टेशन के नजदीक पटरी पर से उतर गई;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) इसमें कितने व्यक्ति हताहत हुए तथा इससे कितनी सरकारी सम्पत्ति का नुकसान हुआ;

(घ) पीड़ितों को कितनी राशि का मुआवजा दिया गया;

(ङ) क्या इस संबंध में कोई जांच करवाई की गई है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी हां। 6.5.98 को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार मंडल के शामशी और कुमारगंज स्टेशनों के बीच 5658 कंचनजंगा एक्सप्रेस के 4 डिब्बे पटरी से उतर गए थे। इस दुर्घटना का कारण मानवीय चूक था।

(ग) इस दुर्घटना में कोई व्यक्ति न तो मारा गया और न ही घायल हुआ। सरकारी सम्पत्ति की हानि का अनुमान 0.09 लाख रुपये लगाया गया था।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) इस दुर्घटना की जांच अधिकारियों की एक समिति द्वारा की गई थी जिसने इंजीनियरी विभाग के कर्मचारियों को इस दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराया।

हवाई अड्डों का पुनर्वर्गीकरण

1432. श्री मोहन रावले : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली और मुम्बई स्थित हवाई अड्डों का पुनर्वर्गीकरण करने और उन्हें एम्सटर्डम तथा फ्रैंकफर्ट की तरह अंतरराष्ट्रीय केन्द्रों (हब्स) के रूप में विकसित करने का है,

(ख) यदि हां तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (ग) एयरपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर संबंधी नीति में, हवाई अड्डों के विकास की दृष्टि से उनका वर्गीकरण तथा तीन श्रेणियों यथा अंतरराष्ट्रीय हब, क्षेत्रीय हब तथा अन्य हवाई अड्डे में करने का प्रयास किया गया है ताकि यात्री तथा कार्गो यातायात संबंधी भावी संवृद्धि की पूर्ति की जा सके। दिल्ली तथा मुम्बई हवाई अड्डों को अंतरराष्ट्रीय हब के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

केरल में रेलवे फाटक

1433. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केरल में चौकीदार सहित और चौकीदार रहित अलग-अलग कितने रेलवे फाटक हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान ऐसे रेलवे फाटकों पर कितनी रेल दुर्घटनाएं हुई;

(ग) क्या इसमें से अनेक दुर्घटनाएं चौकीदार रहित रेलवे फाटकों पर हुई;

(घ) यदि हां, तो ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है;

(ङ) क्या सरकार का विचार केरल में चौकीदार सहित और चौकीदार रहित और कोई रेलवे फाटक स्थापित करने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) केरल में चौकीदार वाले और बिना चौकीदार वाले समारों की संख्या इस प्रकार है:-

चौकीदार वाले -413 अदद

बिना चौकीदार वाले -227 अदद

(ख) विगत के 3 वर्षों के दौरान ऐसे समारों पर हुई दुर्घटनाओं की संख्या

क्र० सं०	वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या
1.	1995-96	2
2.	1996-97	1
3.	1997-98	2
जोड़		5

(ग) जी नहीं। बिना चौकीदार वाले समारों पर दुर्घटनाएं मुख्यतः सड़क उपयोगकर्ताओं की लापरवाही के कारण होती हैं जो इन समार फाटकों पर उपलब्ध सड़क संकेतों और मोटर वाहन अधिनियम, 1988 में निहित उपबन्धों का पालन करने में विफल रहते हैं।

(घ) बिना चौकीदार वाले समारों पर दुर्घटना रोकने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

1. समारों के पहुंच मार्गों पर उचित सड़क चिह्न मुहैया कराए

गए हैं ताकि सड़क वाहन चालक को इस बात की जानकारी हो सके कि आगे समार फाटक है।

- समार फाटकों के पहुंच मार्गों पर गति अवरोधक/ धड़धड़ पट्टियों की व्यवस्था की गई है ताकि सड़क वाहन चालक को अपनी गति कम करने के लिए याद दिलाया जा सके।
- समारों के पहुंच मार्गों पर रेलपथ के साथ साथ सीटी बोर्ड भी मुहैया कराए गए हैं। सड़क उपयोगकर्ता का आने वाली गाड़ी के बारे में चेतावनी देने के उद्देश्य से चालक का सीटी बोर्ड से उस समय तक सीटी देना अपेक्षित होता है जब तक कि गाड़ी समार फाटक से गुजर नहीं जाती।
- बिना चौकीदार वाले समारों पर संरक्षा में सुधार करने के लिए कुछ चुनिंदा समार फाटकों पर परीक्षण के तौर पर प्रोटोटाइप इलेक्ट्रॉनिक श्रव्य दृश्य चेतावनी उपकरण संस्थापित किए गए हैं।
- सड़क उपयोगकर्ता मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की तेज गतियों से अभी तक अनभिज्ञ हैं। 90 कि० मी० प्रति घंटा की रफतार से चल रही गाड़ी प्रति सैकण्ड 25 मीटर की दूरी तय करती हैं। हालांकि सड़क उपयोगकर्ता को गाड़ी 150 मीटर दूर दिखलाई पड़ती है जबकि उसके पहुंचने में मात्र 6 सैकण्ड का ही समय लगता है। यह संदेश, उत्तरोत्तर उन्हें विभिन्न प्रचार माध्यमों से दिया जा रहा है।
- बिना चौकीदार वाले समारों पर संरक्षा के बारे में सड़क चालकों को शिक्षित करने के लिए टेलीविजन पर क्विकज सिनेमा स्लाइडो, पोस्टरों, रेडियों पर बातचीत, समाचार पत्रों में विज्ञापनों और नुक्कड़ नाटिकाओं आदि विभिन्न मीडिया के माध्यम से आवधिक प्रचार अभियान चलाए जाते हैं।
- बिना चौकीदार वाले समारों पर दुर्घटनाएं सड़क उपयोगकर्ता की लापरवाही के कारण होती हैं, राज्य सरकारें ड्राइविंग लाइसेंस, विशेषकर ट्रक, बस और अन्य भारी वाहनों के चालकों को, जारी करते समय गहन जांच करके सहायता कर सकती हैं। सड़क उपयोगकर्ता को शिक्षित करने में सहयोग देने के लिए सभी मुख्य सचिवों से अनुरोध किया गया है।
- मोटर वाहन अधिनियम, 1988 और रेल अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के अंतर्गत दोषी सड़क वाहन चालकों को पकड़ने के लिए सिविल प्राधिकारियों के साथ संयुक्त घात लगाकर जांच की जाती है।
- अधिक यातायात घनत्व वाले समारों को योजनाबद्ध आधार पर सिगनलों के साथ उत्तरोत्तर अंतर्पाशित किया जा रहा है।
- समार फाटकों के अंतर्पाशन के अलावा सभी चौकीदार वाले समारों पर धीरे धीरे टेलीफोन की व्यवस्था की जा रही है।
- गेटमैन के चौकन्नेपन की जांच करने के लिए अचानक जांच और रात्रिकालीन निरीक्षण नियमित रूप से किए जा रहे हैं।
- रेल जन जागरूकता कार्यक्रम में गावों की पंचायतों को भी शामिल किया जा रहा है।

13. ग्राम पंचायत कार्यालयों पर समपार संरक्षा पोस्टर लगाने के लिए कुछ राज्य सरकारों से अनुमति ले ली गई है। ये पोस्टर फिलहाल छप रहे हैं और यह कार्य निकट भविष्य में शुरू किया जाएगा।
14. खुदरा पेट्रोल पम्पों पर समपार संरक्षा पोस्टर लगाने के लिए आई ओ सी/ एच पी सी/ बी.पी.सी. से भी अनुमति ले ली गई है। ये पोस्टर फिलहाल छप रहे हैं और यह कार्य निकट भविष्य में शुरू किया जाएगा।

(ड) जी हां। "निक्षेप" शर्त पर दो नए चौकीदार वाले समपारों के निर्माण का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। जो विचाराधीन है।

- (च) 1. कि०मी० 822/11-12 पर बकल रेसोर्ट डवलपमेंट कांफेरेशन लि०, कसारागोड़ द्वारा प्रायोजित समपार।
2. त्रिस्सोर जिले में पुडुक्काड और ओल्लूर रेलवे स्टेशनों के बीच कि० मी० 44/2-3 पर एराबक्काड में केरल सरकार द्वारा प्रायोजित समपार।

गढ़वाल और रायचुर के बीच रेल लाइन का निर्माण

1434. श्री के. येरननायडू : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का संसद सदस्यों की मांग पर आंध्र प्रदेश में गढ़वाल और रायचुर के बीच प्राथमिकता के आधार पर एक नई रेल लाइन का निर्माण शुरू करने का विचार है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी हां। परियोजना को 1998-99 के बजट में शामिल कर लिया गया है लेकिन अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त होने के बाद ही कार्य शुरू किया जाएगा।

खनन क्षेत्र में राज्यों को शक्तियां

1435. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारें खनन के क्षेत्र में और शक्तियां लेने की मांग कर रही हैं;

(ख) क्या राज्य सरकारों की मांगों को देखते हुए सरकार का केन्द्रीय खनन विधान अधिनियम में परिवर्तन करने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस दिशा में क्या कदम उठाए हैं?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) जी, हां। राज्य सरकारें पूर्वेक्षण लाइसेंस और खनन पट्टा आदि देने और नवीकरण करने से संबंधित और अधिक शक्तियों की मांग समय-समय पर करती रही हैं।

(ख) और (ग) केन्द्र सरकार ने सचिव, खान मंत्रालय, भारत सरकार की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया। उड़ीसा, राजस्थान, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, आंध्रप्रदेश, बिहार, गुजरात, असम और हिमाचल प्रदेश राज्य सरकारों के खनन सचिव, भारतीय खनिज उद्योग परिषद के महा सचिव और भारतीय खान ब्यूरो के महानियंत्रक आदि इस समिति के सदस्य हैं। समिति के विचारार्थ विषयों में, अन्य बातों के साथ-साथ, खनिजों के विनियमन और विकास संबंधी मौजूदा कानूनों तथा प्रक्रियाओं की समीक्षा

करना तथा इन्हें नीतिगत परिवर्तनों के अनुरूप बनाने के लिए उपायों की सिफारिश करना और पूर्वेक्षण लाइसेंस/खनन पट्टे देने/नवीकरण करने में होने वाले विलम्ब की अवधि को कम करने के उपाय सुझाना शामिल थे। समिति ने राज्य सरकारों को पूर्वेक्षण लाइसेंस/खनन पट्टा देने/नवीकरण करने से संबंधित और शक्तियां प्रत्यायोजित किए जाने के संबंध में विचार करना था तथा अवैध खनन को रोकने के लिए किए जाने वाले उपाय भी सुझाने थे। समिति ने अपनी रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी है तथा आगामी अपेक्षित कार्रवाई शुरू की जा चुकी है।

मुम्बई और नई दिल्ली में राडारों की स्थापना

1436. श्री आर० साम्बासिवा राव : क्या नागर विमान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने मुम्बई और नई दिल्ली में शीघ्रता से आधुनिक द्वितीयक निगरानी राडार (एस०एस०आर०) स्थापित करने का आग्रह किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या नई दिल्ली विमानपत्तन की वर्तमान निपटान क्षमता केवल 12 से 15 मुवमेन्ट्स प्रति घंटा है;

(ग) यदि हां, तो क्या लाहोटी रिपोर्ट में अत्यधिक यातायात वाले दोनों ही विमानपत्तनों पर शीघ्रता से द्वितीयक निगरानी राडार (एस०एस०आर०) स्थापित करने की सिफारिश की गई है; और

(घ) यदि हां, तो क्या लाहोटी आयोग की कितनी सिफारिशों को स्वीकार कर लिया गया है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) और (घ) जबकि लाहोटी आयोग की रिपोर्ट विचाराधीन हैं भा०वि०प्रा० ने मुम्बई तथा दिल्ली हवाई अड्डों पर संरक्षा तथा विमान यातायात हैडलिंग क्षमता को बढ़ाने की दृष्टि से विमान यातायात सेवाओं के आधुनिकीकरण के भाग के रूप में गौण निगरानी राडारों की संस्थापना हेतु कदम उठाए हैं।

इंडियन एयरलाइन्स में ए-320 विमानों को शामिल किया जाना

1437. डा०टी० सुब्बाराणी रेड्डी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स ने दो ए-300 विमानों के अतिरिक्त चार ए-320 विमानों को ड्राई लीज पर अपने बेड़े में तुरन्त शामिल करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह निर्णय लिया गया था कि इंडियन एयरलाइन्स के बेड़े की क्षमता की कमी को दूर करने के लिए चार ए-320 विमानों को तुरन्त शामिल किया जाना आवश्यक है ?

(ग) यदि हां, तो क्या यातायात मांग से वृद्धि तथा अप्रैल, 1998 से नौ ए-320 विमानों की सेवा स्थगित करने के परिणामस्वरूप क्षमता में कमी उत्पन्न हुई है; और

(घ) यदि हां, तो इंडियन एयरलाइन्स द्वारा विमानों की कमी को दूर करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं।

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) इंडियन एयरलाइन्स के निदेशक-मंडल ने वर्ष 1998-99 की शीतकालीन यातायात

अपेक्षाओं की पूर्ति हेतु ड्राई लीज के लिए चार ए-320 विमानों (दो-अक्टुबर, 1998 से तथा दो-नवम्बर, 1998 से) के संबंध में "सिद्धांत रूप में" अपनी स्वीकृति दे दी है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इस्पात का निर्यात

1438. श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत वर्ष के दौरान इस्पात के निर्यात में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है; और

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

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) 1996-97 की तुलना में 1997-98 के दौरान विशेष इस्पात के निर्यात में 15.6% की वृद्धि हुई है।

1997-98 और 1996-97 के दौरान मुख्य और गौण उत्पादकों द्वारा किए गए निर्यात का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(हजार टन)

	1997-98 (अनन्तिम)	1996-97
सेल	703.0	487.0
टिस्को	420.6	400.4
आर. आई. एन. एल.	305.0	482.0
गौण उत्पादक	700.0	550.0
योग	2218.6	1919.4

[अनुवाद]

ग्रामीण विकास में गैर सरकारी संगठनों की भागीदारी

1439. श्री अनंत कुमार हेगड़े : क्या ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्य-वार ग्रामीण विकास परियोजनाओं पर गैर सरकारी संगठनों के कार्यकरण का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने उन्हें कोई सहायता प्रदान की है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या मानदण्ड अपनाये गये हैं?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबागौड़ा पाटील) : (क) लोक कार्यक्रम और ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास परिषद (कपार्ट) द्वारा इसके शुरू होने से लेकर 31-3-1998 तक ग्रामीण विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए गैर-सरकारी संगठनों को दी गई सहायता का राज्य वार ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ख) जी हां, सरकार ग्रामीण विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए गैर-सरकारी संगठनों को कपार्ट के जरिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराती है।

(ग) कपार्ट ने इसके शुरू होने से लेकर और 31-3-1998 तक गैर-सरकारी संगठनों को 17677 ग्रामीण विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए 475.04 करोड़ रुपये की सहायता मंजूर की है। कपार्ट से सहायता प्राप्त करने का मानदंड निम्नानुसार है:-

1. आवेदक गैर-सरकारी संगठन को सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम, 1860 अथवा उसके राज्य संशोधन, भारतीय ट्रस्ट अधिनियम, 1882 अथवा धार्मिक और धर्मार्थ संस्थान रजिस्ट्रेशन अधिनियम 1920 के अंतर्गत पंजीकृत होना चाहिए।
2. आवेदक गैर-सरकारी संगठन का गत तीन वर्षों से बैंक अथवा डाकघर में खाता होना चाहिए।
3. आवेदक गैर-सरकारी संगठन ग्रामीण क्षेत्रों में लाभार्थियों के साथ कार्य कर रहा हो यदि उसका मुख्यालय शहरी क्षेत्र में स्थित हो।
4. आवेदक गैर-सरकारी संगठन को कपार्ट की उस संगठन सूची में न रखा गया हो जिसके लिए वित्त-पोषण रोक दिया गया है।

विवरण

लोक कार्यक्रम और ग्रामीण प्रौद्योगिकी विकास परिषद द्वारा इसके प्रारंभ होने से लेकर 31-3-1998 तक ग्रामीण विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए गैर-सरकारी संगठनों को दी गई सहायता का राज्यवार ब्यौरा

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	कपार्ट द्वारा सहायता प्राप्त गैर-सरकारी संगठनों की संख्या
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	765
2.	अरुणाचल प्रदेश	4
3.	असम	93
4.	बिहार	750
5.	चंडीगढ़	5
6.	दिल्ली	174
7.	गोवा	3
8.	गुजरात	172
9.	हरियाणा	94
10.	हिमाचल प्रदेश	50
11.	जम्मू व कश्मीर	17
12.	कर्नाटक	227
13.	केरल	218
14.	मध्य प्रदेश	186
15.	महाराष्ट्र	262

1	2	3
16.	मणिपुर	197
17.	मेड्यालय	8
18.	मिजोरम	21
19.	नागालैंड	26
20.	उड़ीसा	375
21.	पाड़िचेरी	4
22.	पंजाब	6
23.	राजस्थान	198
24.	तमिलनाडु	506
25.	त्रिपुरा	6
26.	उत्तर प्रदेश	1189
27.	प. बंगाल	845
कुल		6401

आमान परिवर्तन

1440. श्री राजवीर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विगत तीन वर्षों के दौरान बड़ी लाइन में बदली गई मीटर गेज रेल लाइन की कुल लम्बाई तथा तत्संबंधी खंडों का ब्यौरा जोनवार तथा राज्यवार क्या है;

(ख) क्या इन आमान परिवर्तन संबंधी परियोजनाओं की प्रगति निर्धारित समय के अनुसार हो रही है;

(ग) यदि हां, तो उपर्युक्त आमान परिवर्तन के कार्य पर कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) जी हां।

(ग) 3494.31 करोड़ रुपये।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

विगत तीन वर्षों के दौरान बड़ी लाइन में परिवर्तित किए गए खंडों का जोन/राज्य-वार ब्यौरा निम्नानुसार है :-

1995-96	कि.मी.	जोन	राज्य
हरलापुर-हासपेट	67	द.म.रेलवे	कर्नाटक
हासपेट-स्वामाहल्ली	60	-वही-	-वही-

1995-96	कि.मी.	जोन	राज्य
लॉडा-कैसलरॉक	25	-वही-	-वही-
मुदखेड़-नांदेड़	23	-वही-	आन्ध्रप्रदेश
नेलालुंग-दीमापुर	38	पू.सी. रेलवे	असम
येलहंका-चिकबल्लापुर	46	द. रेलवे	कर्नाटक
मकराना-परबतसर	21	उ. रेलवे	राजस्थान
समस्तीपुर-दरभंगा	37	पूर्वो रेलवे	बिहार
गिद्दालूर-नांदयाल	69	द.म. रेलवे	आन्ध्रप्रदेश
गुंडा रोड़-कोट्टूर	50	-वही-	कर्नाटक
औँडिहार-छपरा	171	पूर्वो रेलवे	उत्तर प्रदेश
यशवंतपुर-सेलम	46	द.रेलवे	कर्नाटक/तमिलनाडु
छिंदवाड़ा-परसिया	28	म. रेलवे	मध्य प्रदेश
दीमापुर/फरकटिंग	70	पू.सी.रेलवे	असम
गुवाहाटी-कामाख्या	07	पू.सी.रेलवे	असम

जोड़ 758 कि.मी.

1996-97

वाडसा-नागबीर	28	द.पू. रेलवे	महाराष्ट्र
अरसीकेरे-हसन	47	द.रेलवे	कर्नाटक
होसूर-सेलम	151	द.रेलवे	तमिलनाडु
मऊ-शाहगंज	99	पूर्वो रेलवे	उत्तर प्रदेश
हसन-होलेनरसीपुर	30	द.रेलवे	कर्नाटक
मेहसाणा-मारवाड़-अजमेर	423	प.रेलवे	राजस्थान
गुंतकल-नांदयाल	136	द.म.रेलवे	आन्ध्रप्रदेश
सगौली-नरकटियागंज	59	पूर्वो रेलवे	बिहार
कैसलरॉक-वास्को	87	द.म. रेलवे	गोवा
फरकटिंग-मरियानी	193	पू.सी.रेलवे	असम
तिनसुकिया-डिब्रूगढ़	48	-वही-	-वही-
तिनसुकिया-लेखापानी	63	-वही-	-वही-

जोड़ 1364 कि.मी.

1997-98

हसन-सकलेशपुर	42	द.रेलवे	कर्नाटक
कोलार-बंगारपेट	18	-वही-	-वही-
त्रिचि-तंजाऊर	50	-वही-	तमिलनाडु
हाजीपुर-बछवाड़ा	71	पूर्वो रेलवे	बिहार

1995-96	कि.मी.	जोन	राज्य
जोधपुर-मारवाड़	103	उ.रेलवे	राजस्थान
होलेनरसीपुर-होसा-अग्राहारा	19	द.रेलवे	कर्नाटक
द्रोणचलम-मेहबूबनगर	185	द.म.रेलवे	आन्ध्रप्रदेश
होटगी-बीजापुर	97	-वही-	कर्नाटक
जोरहाट-फरकंटिंग	87	पू.सी.रेलवे	असम
नागबीर-चांदाफोर्ट	11	द.पू. रेलवे	महाराष्ट्र
सिमलगुड़ी-शिवसागर	16	पू.सी.रेलवे	असम
होसा-अग्राहारा-मैसूर	68	द.रेलवे	कर्नाटक
जोड़	840 कि.मी.		

रेलगाड़ियों का चलाया जाना

1441. श्री तथागत सत्पथी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उड़ीसा में कटक और तालचेर के बीच रेल सेवा का विस्तार करने का है; और

(ख) यदि हां, तो नौवीं पंचवर्षीय योजना में कटक और तालचेर के बीच कितनी नई पैसेंजर रेलगाड़ियां शुरू करने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी हां। कटक-तालचेर क्षेत्र सहित भारतीय रेलों पर गाड़ियों का चलाना एक सतत प्रक्रिया है जो परिचालनिक व्यवहार्यता, संसाधनों की उपलब्धता और यातायात के औचित्य पर निर्भर करती है। यह विनिश्चय किया गया है कि 1998-99 के दौरान कटक को तालचेर से जोड़ते हुए निम्नलिखित सेवाएं शुरू की जाएं :-

1. भुवनेश्वर और राउरकेला के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी;
2. तालचेर और सम्बलपुर के बीच एक जोड़ी पैसेंजर गाड़ी जो मौजूदा डी एम यू के साथ मेल की व्यवस्था करती है ताकि झारसुगुडा/सम्बलपुर के यात्री कटक/पुरी तक यात्रा कर सकें।

आगरा सिटी हजरत-निजामुद्दीन इंटरसिटी ट्रेन का विस्तार

1442. श्री सी.पी. एम. गिरियप्पा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार आगरा सिटी हजरत-निजामुद्दीन इंटरसिटी ट्रेन को नई दिल्ली तक बढ़ाने तथा फरीदाबाद न्यू टाउन रेलवे स्टेशन पर भी रोकने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

केरल जाने वाले यात्रियों की आरक्षण संबंधी समस्याएं

1443. प्रो० पी०जे० कुरियन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गर्मी के मौसम में केरल जाने वाले यात्रियों को दिल्ली में आरक्षण प्राप्त करने में अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ग) व्यवस्था को सुधारने और जनता की कठिनाइयों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) कुछ यात्री प्रतीक्षा में रह गए थे।

(ग) फिलहाल दिल्ली क्षेत्र से केरल जाने वाले यात्रियों के लिए 6 गाड़ियां उपलब्ध हैं। जब कभी आवश्यक होता है, यात्रियों की भीड़ कम करने के लिए अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाए जाते हैं।

[हिन्दी]

छिन्नौनी-बगहा रेल लाइन पर सड़क पुल का निर्माण

1444. श्री मोहन सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उत्तर प्रदेश को बिहार से जोड़ने के लिए पूर्वोत्तर रेल के अन्तर्गत छिन्नौनी-बगहा रेल लाइन पर सड़क पुल के निर्माण का प्रस्ताव था;

(ख) यदि हां, तो क्या उत्तर प्रदेश और बिहार की सरकारों ने इस योजना के लिए अपना अंशदान दे दिया है; और

(ग) यदि हां, तो उक्त पुल का निर्माण कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) पुल के दो वर्षों में पूरा हो जाने की संभावना है।

[अनुवाद]

दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा दुकानों/फ्लैटों को रद्द करना

1445. डा० विजय सोनकर शास्त्री : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण ने दुकानों/फ्लैटों के आबंटियों द्वारा समय पर भुगतान न करने के कारण उनके आबंटन रद्द कर दिए हैं,

(ख) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण आबंटियों से पूर्ण भुगतान प्राप्त करने के बाद भी निर्धारित समय में दुकानों/फ्लैटों का कब्जा देने में असमर्थ रहा है,

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या दिशा-निर्देश/नियम निर्धारित किए गए हैं, और

(घ) आबंटियों को ऐसी दुकानों/फ्लैटों का कब्जा, कब तक दे दिए जाने की संभावना है?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेठलानी) : (क) जी, हां। निर्धारित समयावधि के भीतर भुगतान न करने पर दुकानों/फ्लैटों आबंटन रद्द कर दिए जाते हैं। तथापि ब्याज भुगतान पर 180 दिन तक की छुट प्रदान की जाती है।

(ख) और (ग) जी, नहीं। उन मामलों के अलावा जहां बुनियादी सेवाएं उपलब्ध नहीं हैं।

(घ) सामान्यतः भुगतान तथा अपेक्षित दस्तावेजों की प्राप्ति पर 60 दिनों के भीतर दुकानों/फ्लैटों का कब्जा सौंप दिया जाता है।

मालगाड़ी में आग लगना

1446. श्री माणिक राव होडल्या गावीत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मई, 1998 के पहले सप्ताह में जबलपुर रेलवे स्टेशन के निकट मालगाड़ी के डिब्बे में बड़े पैमाने पर आग लगने की घटना घटित हुई थी; और

(ख) यदि हां तो इसके क्या कारण हैं; और इससे कितनी सम्पत्ति की क्षति हुई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी, हां। आग लगने की इस दुर्घटना का कारण आयल टैंक मालडिब्बों के जर्नल के कोल्ड ब्रेकज के कारण गाड़ी का पटरी से उतरना है। इस दुर्घटना में क्षतिग्रस्त संपत्ति का मूल्य 67.40 लाख रुपये है।

वरिष्ठ नागरिकों को सुविधाएं

1447. श्री मोहन रावले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे द्वारा वरिष्ठ नागरिकों को उपलब्ध कराई जा रही सुविधाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार वरिष्ठ नागरिकों को कुछ और सुविधाएं देने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) 65 वर्ष और इससे ऊपर की आयु के वरिष्ठ नागरिकों के लिए मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के दूसरे और शयनयान दर्जे के किराये में 25% की रियायत अनुमेय है।

(ख) जी हां।

(ग) 1998-99 के बजट प्रस्ताव में 25% की रियायत को बढ़ाकर 30% करने और यह रियायत राजधानी और शताब्दी गाड़ियों सहित सभी श्रेणियों और गाड़ियों में देने का प्रस्ताव है।

केरल में उपरिपुल का निर्माण

1448. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :
श्री टी० गोविंदन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केरल में रेलवे फाटकों पर उपरिपुलों के निर्माण के संबंध में कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या सरकार का विचार केरल में रेलवे फाटकों पर कुछ उपरिपुलों का निर्माण करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी स्थान-वार ब्यौरा क्या है;

(ङ) उक्त उपरिपुलों का निर्माण कब तक किए जाने की सम्भावना है;

(च) पहले से ही निर्माणाधीन उपरिपुलों का ब्यौरा क्या है और उन पर अनुमानित कितना व्यय किए जाने की सम्भावना है; और

(छ) इन पुलों को कब तक पूरा किए जाने की सम्भावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) राज्य सरकार ने निम्नलिखित ऊपरी सड़क पुलों के निर्माण का प्रस्ताव दिया गया था:

क्र० सं०	समपार संख्या के बदले ऊपरी सड़क पुल	रेलवे (कि.मी.)	रेलवे-स्थान
1	2	3	4
1.	9	15/6-7	वडक्काचेरी-कट्टिलांगगडि
2.	186	666/11-12	वेस्ट हिल (कोजिकोड़े)
3.	38	67/13-14	कोरट्टी
4.	48	62/9-10	चलाकुडी
5.	71	102/13-14	इदापल्ली
6.	178	662/5-6	पन्नियंकारा
7.	215	713/10-11	चोरोडे
8.	196	679/1-2	वेंगलम
9.	192	673/8-9	वेंगाली
10.	232	738/7-8	मुशुपल्लियांकेडी
11.	272	810/1-2	पदनकाड
12.	269	805/5-6	

1	2	3	4
13.	-	-	पानलकाड शहर में बीओसी रोड और वी एच रोड को जोड़ने वाला ऊपरी सड़क पुल
14.	177	660/4-5	मीनाचन्दा रोड(फेरोके और कल्लई)
15.	8	8/17-18	तिरुपुनिथुरा

नोट :- मद संख्या 1 और 15, कार्य स्वीकृत किए गए थे परन्तु रोक

दिए गए क्योंकि आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करने हेतु कार्रवाई करने में राज्य सरकार विफल रही।

(ग) जी हां।

(घ) एर्णाकुलम और तिरुपुनीथारा के बीच कथरीकदवू पर कि.मी. ई क्यू 1/11-12 पर समपार संख्या 1 के बदले एक ऊपरी सड़क पुल 1998-99 के रेल बजट में शामिल कर लिया गया है।

(ङ) संसद द्वारा रेल बजट पास होने पर यह स्वीकृत माना जाएगा। तत्पश्चात् अगली कार्रवाई की जाएगी।

(च) और (छ) लागत की हिस्सेदारी के आधार पर निर्माणाधीन ऊपरी सड़क पुल।

विवरण	कार्य की लागत		टिप्पणी
	रेलवे का हिस्से	राजमार्ग का हिस्से	
1. कि.मी. 19/0-1 पर शोरू-वण्णूर-कोचीन मुलागुन्ना-थुकानू खंड में समपार सं० 13 एवं 15 के बदले में ऊपरी सड़क पुल।	48.04	47.90	रेलवे का 25% भाग पूरा हो गया है। सड़क प्राधिकारियों द्वारा पहुंच मार्गों के लिए भूमि अधिग्रहण संबंधी कार्य प्रगति पर है।
2. कायनकुलम-अलेप्पी खंड पर विलिंगटन-आइसलैण्ड और कोचीन बाईपास को जोड़ने के लिए लिंक रोड एच एच 47 ए पर ऊपरी सड़क पुल	375.95	375.95	रेलवे का 50% भाग पूरा हो गया है और पहुंच मार्ग का 60% भाग पूरा हो गया है।
3. कोल्लम-तिरुवंतपुरम खंड पर वरकला के समीप कि.मी. 179/13-14 पर समपार सं. 561 के बदले निचला सड़क पुल।	236.93	304.75	ठेका दे दिया गया है और कार्य शीघ्र ही पूरा हो जाएगा।
4. तेल्लीचेरी के समीप कि.मी. 732/9-10 पर समपार के बदले कि.मी. 732/12-13 पर ऊपरी सड़क पुल।	91.88	91.8	रेलवे के हिस्से का 90% और राज्य सरकार का 55% कार्य पूरा हो गया है।

कार्य के 30.04.99 तक पूरा होने की संभावना है।

रेलवे में दूरसंचार तन्त्र

1449. डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेल इंटरनेट सेवा उपलब्ध कराने में सक्षम है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे अपनी दूरसंचार लाइनों को दूरसंचार विभाग द्वारा पेशकश की गई लागत के 80 प्रतिशत पट्टे पर देने को तैयार है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी हां।

(ख) जी नहीं। सही टैरिफ अभी निश्चित किया जाना है।

(ग) रेल इंटरनेट सेवा के लिए टेलीकॉम बैकअप मुहैया कराने की तकनीकी और वित्तीय फलितार्थी का अध्ययन की रही है।

[हिन्दी]

बिहार हेतु आवास निर्माण योजना

1450. श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार सरकार ने कोई आवास निर्माण योजना मंजूरी और वित्तीय सहायता के लिए भेजी है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) इन परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) इनमें से प्रत्येक योजना को सहायता के रूप में कितनी राशि दी जाएगी ?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय) : (क) और (ख) जी, हां। बिहार में विभिन्न एजेन्सियों ने हडको से 37.43 करोड़ रुपये की ऋण सहायता प्राप्त करने के लिए 10 आवास परियोजनाएं प्रस्तुत की हैं। स्कीम-वार ब्यौरा सलंगन

में दिया गया है।

(ग) और (घ) हडको की वित्त-पोषण पद्धति के अनुसार, स्वीकार्य

ऋण राशियां हडको के मार्गदर्शी सिद्धान्तों के अनुरूप इन स्कीमों का मूल्यांकन किए जाने के बाद जारी की जाएंगी।

विवरण

बिहार राज्य में प्रक्रियाधीन आवास योजनाएं

क्र० राज्य/ सं० एजेन्सी	स्कीम का नाम	आवास इकाइयां	ऋण राशि					अन्य	योग	
			बी.डब्ल्यू एस(रि.)	बी.डब्ल्यू (एस(इ))	एल आई जी	एम आई जी	एच आई जी			
बिहार										
1.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	778.53	778.53
2.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	बहादुरपुर पटना में एमआईजी आवास पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	0.00	0.00	104.27	0.00	0.00	104.27
3.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	बहादुरपुर पटना में एमआईजी आवास पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	0.00	0.00	153.45	0.00	0.00	153.45
4.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	दरभंग में एमआईजी आवास पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	0.00	0.00	0.00	60.57	0.00	60.57
5.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	रांची मे एचआई जी आवास पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	0.00	0.00	29.20	0.00	0.00	29.20
6.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	डलटानगंज में एमसीडी पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	5.57	10.70	14.37	0.00	0.00	30.64
7.	बिहार राज्य आवास बोर्ड	हजारीबाग में एमपीडी पैकेज ऋण स्कीम	0	0.00	8.11	7.77	13.89	11.17	0.00	40.94
8.	बिहार राज्य आवास सहकारी संघ लि०	बिहार में नकद ऋण स्कीम	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2500.00	2500.00
9.	मुंगेर नगर निगम	कोया मैदान नगर महापालिका बाजार	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.17	15.17
10.	मुंगेर नगर निगम	ललित नारायण बाजार	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	30.72	30.72
				13.68	18.47	315.18	71.74	3324.42	3723.49	

[अनुवाद]

उग्रवाद विरोध कार्यों में मारे गए सेना के जवान

1451. प्रो० पी०जे० कुरियन : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान उग्रवाद विरोधी कार्यों में मारे गए सेना के अधिकारियों तथा जवानों की वर्षवार तथा राज्यवार संख्या कितनी है; और

(ख) इन घटनाओं को कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) हमारे सैनिक कम से कम संख्या में हताहत हों, इसके लिए विभिन्न उपाय किए जा रहे हैं। इनमें से कुछ उपाय इस प्रकार हैं - सैनिकों को प्रतिविद्रोही कार्रवाई में शामिल करने से पहले उन्हें गहन प्रशिक्षण देना, सैन्य कार्रवाइयों में शामिल होने वाले और उन्हें छोड़कर जाने वाले सैनिकों को एक महीने के लिए एक साथ सैन्य कार्रवाइयों में तैनात करना ताकि

उन्हें पर्याप्त कार्य ("ऑन द जॉब") प्रशिक्षण सुनिश्चित किया जा सके, सैनिकों के लिए बुलेटप्रूफ जैकेटों सहित समुचित उपस्करों/शस्त्रों की व्यवस्था करना तथा उग्रवादियों की गतिविधियों और उनके द्वारा अपनाई जा रही रणनीति पर कड़ी नजर रखना।

विवरण

वर्ष	जम्मू-कश्मीर			पूर्वोत्तर क्षेत्र			
	अफसर सी ओ	जे रैंक	अन्य कुल	अफसर सी ओ	जे रैंक	अन्य कुल	कुल
1995	19	25	209	06	02	41	49
1996	20	17	223	06	05	54	65
1997	23	20	228	13	16	78	97
			784				211

उड़ीसा में इस्पात संयंत्र

1452. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा में कितने इस्पात संयंत्रों का निर्माण हो रहा है;

(ख) प्रत्येक संयंत्र की अनुमानित लागात क्या है और इसे पूरा करने के लिए क्या तिथि निर्धारित की गई है; और

(ग) आज की तारीख के अनुसार प्रत्येक संयंत्र के निर्माण कार्य की प्रगति क्या है?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस) : (क) और (ख) उड़ीसा में जाजपुर जिले में देतारी नामक स्थान पर 1510 करोड़ रुपये के निवेश से एक इस्पात संयंत्र अर्थात् मैसर्स नीलांचल इस्पात निगम लिमिटेड (एन. आई. एन. एल.) निर्माणाधीन है। आशा है कि यह संयंत्र निर्माण कार्य शुरू करने की तारीख (09 मई, 1997) से 3 वर्ष में चालू हो जाएगा। तथापि, कच्चे लोहे का उत्पादन निर्माण कार्य शुरू होने की तारीख से 27 माह के पश्चात शुरू होगा।

(ग) उपलब्ध जानकारी के अनुसार इस्पात संयंत्र के कार्य की प्रगति निम्न प्रकार है:-

- (1) 2406.52 एकड़ भूमि पहले ही एन. आई. एन. एल को सौंप दी गयी है;
- (2) इस्पात संयंत्र लगाने के लिए सभी प्रकार की सांविधिक मंजूरी प्राप्त कर ली गई है;
- (3) इस परियोजना के संबंध में वित्तीय संस्थानों द्वारा तकनीकी और वित्तीय रूप से मूल्यांकन कर लिया गया है;
- (4) एक दूसरी हस्त धमन भट्टी, इटली से उद्गमित, को कार्य स्थल पर लगाने के लिए पुनः कार्योपयोगी बनाया जा रहा है।

रेलों से समयबद्धता में सुधार

1453. श्री आर. साम्बासिवा राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने राज्य सरकारों से देश में रेलगाड़ियों की

समयबद्धता बनाए रखने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या राज्य सरकारों द्वारा रेलगाड़ियों से कुचले जाने, जंजीर खींचे जाने, रेल पटरियों की तोड़फोड़ और आंदोलनों जैसे वाह्य कारकों की बढ़ती हुई घटनाओं को रोकने हेतु सहायता दिए जाने की आवश्यकता है;

(ग) क्या रेलवे ने ऐसे अपराधों को रोकने के लिए और अधिक पुलिस कार्मिकों की उपलब्धता के संबंध में राज्य सरकारों से भी अनुरोध किया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) और (ख) जी हां। पुलिस व्यवस्था राज्य का विषय होने के कारण चलती गाड़ियों सहित रेलों पर अपराध पर नियंत्रण रखना तथा कानून और व्यवस्था बनाए रखना संबंधित राज्य सरकार की जिम्मेदारी है जिन्हें वे अपनी राजकीय रेलवे पुलिस के माध्यम से निपटाती है। बहरहाल, रेलों अपनी ओर से विशेषकर कानून एवं व्यवस्था बनाए रखने तथा अपराध नियंत्रण की गतिविधियों पर रा.रे.पु. के साथ निकट समन्वय बनाए रखती हैं। जब कभी कानून एवं व्यवस्था की स्थिति में कोई कमी आती है तो उसे तत्काल राज्य सरकार के प्राधिकारियों के ध्यान में लाया जाता है। कानून और व्यवस्था से संबंधित मामलों में रेलवे पदाधिकारियों और राज्य पुलिस प्राधिकारियों के साथ नियमित समन्वय बैठकें आयोजित की जाती हैं जिनमें कानून एवं व्यवस्था के मामले पर विचार-विमर्श किया जाता है। गाड़ी से कुचले जाने, खतरे की जंजीर खींचने, रेलपथ की तोड़फोड़ और आंदोलनों आदि की घटनाओं के मामले में उपयुक्त कार्रवाई हेतु रा. रे.पु. के नोटिस में शीघ्र लाए जाते हैं। जब कभी परिस्थितिवाश अधिक रा. रे. पु. कर्मियों की आवश्यकता होती है तो वृद्धि के लिए राज्य पुलिस से अनुरोध किया जाता है।

आई०ए०टी०ए०टी०सी० द्वारा इंडियन एयरलाइंस और एअर इंडिया को काली सूची में शामिल करना

1454. श्री के० येरननायडू : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ तकनीकी समिति/(आई०ए०टी०ए०टी०सी०) ने इंडियन एयरलाइंस और एअर इंडिया को छोटे सर्वाधिक जोखिमभरे एअरलाइंस की श्रेणी में डाला है और उन्हें 32 एअरलाइनों के साथ काली सूची में डाल दिया है,

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

(ग) छवि में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ (आयटा) ने अपनी संरक्षा रिपोर्ट में एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस सहित, किसी विशिष्ट विमानकंपनी की संरक्षा निष्पादन से संबंधित किसी प्रकार के आंकड़े शामिल किए जाने से इंकार कर दिया है।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

बसन्त कुंज फ्लेटों की स्थिति

1455. श्री डी०एस० अहिरे : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 1 अप्रैल, 1998 को "टाइम्स ऑफ इंडिया" में "डीडीए इन दी डार्क ओवर स्टेट्स आफ 74 बसन्त कुंज फ्लैट्स" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसमें दिए गए तथ्यों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस संबंध में कोई जांच की गई है; और

(घ) क्या यदि हां, तो इसमें सम्मिलित अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेठमलानी) : (क) जी, हां।

(ख) पात्र पंजीकृत लोगो को आंबटित किये जाने वाले बंसत कुंज के कुछ फ्लैटों के संबंध में दिनांक 29-3-98 को टाइम्स ऑफ इंडिया और जनसत्ता में प्रकाशित समाचार मद डी.डी.ए. द्वारा प्रेस विज्ञापन पर आधारित है। वर्ष 1989-90 से कथित फ्लैटों के परिसम्पत्ति रजिस्टर की प्रविष्टि में कमी के कारण डी.डी.ए. इन फ्लैटों की वास्तविक स्थिति का पुनः सत्यापन कराना चाहता था।

डी.डी.ए. इस विज्ञापन के माध्यम से इन फ्लैटों में अधिकृत अथवा अनधिकृत रूप में रह रहे लोगों से है, अथवा जिन्हें इन फ्लैटों के आंबटन में कोई आपत्ति है, उनसे इस नोटिस के प्रकाशन की तिथि से 10 दिन के अंदर आपत्तियां जानना चाही है। प्रतिवेदन प्राप्त होने के बाद प्रतीक्षित/पात्र पंजीकृत व्यक्तियों के लिए स्पष्ट स्थिति वाले फ्लैटों के ड्रा निकाले गये।

(ग) और (घ) डी.डी.ए. ने इस मामले की जांच अपने सतर्कता विभाग को सौंप दी है।

रेल परियोजनाओं के संबंध में स्थिति पत्र

1456. श्री पृथ्वीराज दा० चव्हाण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार रेल परियोजनाओं के साथ-साथ चालू रेल परियोजनाओं तथा उनकी वित्तीय व्यवहार्यता के बारे में स्थिति पत्र तैयार कर रही है;

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

(ग) इन परियोजनाओं के लिए अब तक कुल कितनी धनराशि जारी की गई है;

(घ) सरकार द्वारा चालू परियोजनाओं के समय पर पूरा होने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है; और

(ङ) ये रेल परियोजनाएं कब तक पूरी हो जाएंगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) भारतीय रेलों पर एक स्थिति पत्र तैयार किया गया है और 27.5.98 को संसद में पहले ही प्रस्तुत कर दिया गया है। स्थिति पत्र में भारतीय रेलों की समग्र स्थिति होती है और इसमें पृथक रेल परियोजनाएं शामिल नहीं होती हैं। स्वीकृति से पहले योजना की कार्य की मात्रा, आवश्यकता एवं वित्तीय अर्थक्षमता के मूल्यांकन की विस्तृत जांच की जाती है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) चल रही सभी परियोजनाओं को प्राथमिकता दी गई है, और परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निधियां प्राथमिकता के अनुसार आंबटित की जाती हैं।

दैतारी-बन्सपानी रेल लाइन को पूरा करना

1457. श्री रंजीब बिस्वाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा में स्थित दैतारी-बन्सपानी रेल लाइन को पूरा करने के लिए क्या समय सीमा निर्धारित की गई है;

(ख) उक्त लाइन के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ग) वर्ष 1997-98 के दौरान उक्त लाइन के लिए कितनी धनराशि आंगटित की गई है; और

(घ) उक्त लाइन के निर्माण कार्य को तेजी से पूरा करने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) दैतारी-बन्सपानी लाइन के पूरा होने की मौजूदा लक्ष्य तिथि दिसंबर, 2003 है, बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध हों।

(ख) फिलहाल बांसपानी से 0 कि०मी० से 124 कि०मी० के बीच कार्य प्रगति पर है और तल्प का लगभग 60% (80 कि०मी०) टुकड़ों में तैयार है। 354 छोटे पुलों में से 124 पुल पूरे हो गए हैं। 26 छोटे पुलों में से 16 पुलों के लिए निविदाओं को अंतिम रूप दे दिया गया है तथा 10 पुलों की निविदाएं आमंत्रणाधीन हैं।

124 कि०मी० से 155 कि०मी० तक भूमि के लिए दूसरे स्तर की स्वीकृति प्राप्त हो गई है तथा पेड़ काटने का कार्य प्रगति पर है।

(ग) 25 करोड़ रुपये, जिसे आलोच्य वर्ष के दौरान बढ़ाकर 32 करोड़ रुपये कर दिया गया है।

(घ) 1998-99 में धनराशि में आंबटन पर्याप्त रूप से बढ़ा करके 49.05 करोड़ रुपये कर दिया गया है।

पूँजी निवेश के लिए केलकर समिति की सिफारिशें

1458. श्री के०एस० राव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आपके मंत्रालय ने इंडियन एयर लाइन्स में 920 करोड़ रुपये के पूँजी निवेश के लिए केलकर समिति की सिफारिशों को स्वीकार किया है;

(ख) यदि हां, तो 1998-99 के दौरान केलकर समिति की सिफारिशें किस हद तक स्वीकार कर ली जाएंगी और कौन-कौन सी मुख्य बातें कार्यान्वित की जाएंगी; और

(ग) 920 करोड़ रुपये में से कितनी धनराशि का उपयोग किया जायेगा?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) से (ग) केलकर समिति की महत्वपूर्ण सिफारिशें निम्नलिखित से संबंधित हैं:-

1. वित्तीय पुनर्संरचना, जिसमें क्षतिपूर्ति के रूप में 922 करोड़ रु० का पूँजी अन्तःक्षेपण, अधीनवर्ती ऋण, इक्विटी और

इंडियन एयर लाइंस तथा इसके कर्मचारियों द्वारा अंशदान शामिल है। इसमें से 475 करोड़ रु० सरकार द्वारा दिया जाना है।

2. विमान-बेड़ा आयोजना
3. मार्ग युक्तिकरण
4. संगठनात्मक पुनर्संरचना
5. मानव संसाधन प्रबंधन

सरकार द्वारा इक्विटी अंशदान हेतु वर्ष 1998-99 के लिए बजट में पहले ही 125 करोड़ रु० की राशि की व्यवस्था कर दी गई है। प्रत्याशित है कि इस वर्ष के दौरान अतिरिक्त धन-राशि की व्यवस्था करनी होगी।

नागर विमानन निधि का सृजन

1459. श्री माधव राव सिंधिया : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने 40 प्रतिशत विदेशी इक्विटी भागीदारी के साथ टाटा एयरलाइन्स को स्वीकृति दे दी है;

(ख) यदि हां, तो विदेशी सहयोग को दर्शाते हुए विदेशी इक्विटी भागीदारी तथा परियोजना का ब्यौरा क्या है तथा प्रौद्योगिकी जानकारी के आयात पर कितनी धनराशि खर्च होगी; और

(ग) यह सहयोग नई संशोधित विमानन नीति के कितना अनुरूप है?

नागर विमानन मंत्री (श्री अनंत कुमार) : (क) और (ख) जनवरी, 1998 में, मै० टाटा इंडस्ट्रीज ने विदेशी संस्थागत निवेशकों के लिए 83.00 मिलियन अमेरिकी डालर के बराबर रुपया को एक अधिकतम सीमा के इक्विटी शेयरों के दृश्य और आबंटन द्वारा मै० टाटा एयरलाइन्स प्रा० लि० में 332 करोड़ रु० की धनराशि के 40% की विदेशी इक्विटी हेतु विदेशी निवेश संवर्धन बोर्ड (एफआईपीबी) को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। इस प्रस्ताव में मै० सिगांपुर एयरलाइंस द्वारा तकनीकी सहयोग की बात भी थी। प्रस्ताव में 5 वर्षों में 18 विमानों के एक बेड़े की संकल्पना है। 197 करोड़ रु० का तकनीकी सेवा सहमति शुल्क है। यह प्रस्ताव एफआईपीबी के विचाराधीन है।

इसके अतिरिक्त, अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं के प्रचालन हेतु अनापत्ति प्रमाण-पत्र हेतु दिसम्बर, 1997 में प्रस्तुत कंपनी प्रस्ताव भी विचाराधीन है।

(ग) अन्तर्देशीय विमान परिवहन सेवाओं में अप्रत्यक्ष/प्रत्यक्ष विदेशी इक्विटी भागीदारी/सहयोग' संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांत तैयार किए जा रहे हैं। मै० टाटा एयरलाइन्स प्रा० लि० के प्रस्ताव की अनुमोदित मार्गदर्शी सिद्धांतों के अन्तर्गत जांच की जाएगी।

नई रेल परियोजनाएं

1460. श्री के०एस० राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या योजना आयोग और वित्त मंत्रालय ने इच्छा प्रकट की है कि रेलवे नई रेल परियोजनाओं को अर्थक्षम नहीं होने के आधार पर समाप्त कर सकती है;

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

(ग) क्या सरकार ने रेल सेवाओं में सुधारों के उपाय सुझाने के लिए बनाई गई कुछ रेल सलाहकार समितियों को भी समाप्त करने का निर्णय किया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

एजीमाला नौसेना अकादमी

1461. श्री. टी० गोविन्दन : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केरल के एजीमाला में प्रस्तावित नौसेना अकादमी के निर्माण कार्य की मौजूदा स्थिति क्या है और अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) क्या वित्त के अभाव में अकादमी निर्माण कार्य में रुकावट आ रही है;

(ग) यदि हां, तो इस बारे में क्या उपचारी उपाय किए गए हैं;

(घ) इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई थी तथा अभी तक उसमें से कितनी धनराशि का उपयोग हो पाया है; और

(ङ) अकादमी को कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज) : (क) केरल राज्य सरकार द्वारा मुहैया कराए जाने वाली अपेक्षित आधारभूत सुविधाएं पूरा होने की विभिन्न अवस्थाओं में हैं। मौजूदा इमारतों के नवीकरण से संबंधित सिविल कार्य जून, 1998 तक पूरा होने की संभावना है। वास्तुकार के साथ 9 जनवरी, 1998 को परामर्श-करार कर लिया गया है। वास्तुकार ने सर्वेक्षण कार्य पहले ही शुरू कर दिया है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न के भाग (ख) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(घ) इस परियोजना के लिए 31 मार्च, 1998 तक 600 लाख रुपये आवंटित कर दिए गए थे जिसमें से 31 मार्च, 1998 तक 426.88 लाख रुपये खर्च कर दिए गए हैं।

(ङ) सन् 2001 के अंत तक।

विदेशी निवेश

1462. श्री सी०डी० गामीत : क्या शहरी कार्य और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नई राष्ट्रीय आवास नीति की आधारशिला रखने के लिए कम लागत वाली आवास योजनाओं में निवेश करने हेतु कई अनिवासी भारतीयों और बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को आमंत्रित किया है;

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

(ग) इस आवास समस्या को कब तक सुलझा दिए जाने की संभावना है?

शहरी कार्य और रोजगार मंत्री (श्री राम जेठमलानी) : (क) से (ग) जी, नहीं। सरकार ने कम लागत की आवास योजनाओं में निवेश करने हेतु अनिवासी भारतीयों और बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को विशेष रूप से आमंत्रित नहीं किया है। तथापि, आवास तथा शहरी विकास क्षेत्र में निवेश हेतु भारतीय राष्ट्रीयता/मूल के अनिवासियों और विदेशी निगमित निकायों को जिनमें अनिवासी भारतीयों/पी आई ओ का कम से कम 60% तक स्वामित्व हो, प्रोत्साहन देने की एक स्कीम है। यदि कोई कम्पनी तैयार प्लाटों के विकास अथवा आवासीय, वाणिज्यिक-परिसरों आदि सहित इमारती आवासीय परिसरों रीयल एस्टेट के निर्माण में सलंगन है तो स्कीम में मौजूदा अथवा नई कम्पनियों, निजी तथा सार्वजनिक लि०, दोनों को भारतीय राष्ट्रीयता/मूल के अनिवासियों के लिए 3 वर्ष की निर्धारित अवधि के पश्चात् 100% तक स्वदेश भेजने वाले इक्विटी/शेयर/परिवर्तनीय डिबेंचर जारी करने की अनुमति प्रदान की गई है। कम लागत की आवास परियोजनाओं में अनिवासी भारतीयों/पी आई ओ की भागीदारी पर कोई रोक नहीं है। फिलहाल, इस क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) करने की अनुमति नहीं है। तथापि, सरकार आवास क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति देने पर विचार कर रही है। सरकार के राष्ट्रीय एजेण्डे में राज्य एजेन्सियों, निजी क्षेत्र, गैर-सरकारी संगठनों, सहकारी समितियों तथा असंगठित क्षेत्र की भागीदारी से शहरी क्षेत्रों में प्रत्येक वर्ष 7 लाख अतिरिक्त आवास यूनिटों के निर्माण का प्रावधान है। यद्यपि हाल के वर्षों के दौरान सम्भावित विदेशी निवेश का इतनी जल्दी सही अनुमान लगाना मुश्किल है फिर भी, राष्ट्रीय एजेण्डों के तहत लक्ष्य प्राप्त हेतु बड़ी मात्रा में निवेश मिलने का अनुमान है।

अपराहन 12.0½ बजे

[अनुवाद]

सभा पटल पर रखे गए पत्र

वायुयान अधिनियम, 1934 के अन्तर्गत अधिसूचना और रेल सुरक्षा आयोग का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन

नागर विधानन मंत्री (श्री अनंत कुमार): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) वायुयान अधिनियम, 1934 की धारा 14क के अंतर्गत वायुयान (संशोधन) नियम, 1997, जो दिनांक 24 जुलाई, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 404(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा व्याख्यात्मक टिप्पण।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 379/98]

- (2) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 10 के अंतर्गत रेल सुरक्षा आयोग के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 380/98]

गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा के वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 381/98]

(ख) (एक) भारत इलैक्ट्रानिक्स लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारत इलैक्ट्रानिक्स लिमिटेड, बंगलौर का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 382/98]

(ग) (एक) हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1996-97 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 विलंब के कारण दर्शाने वाले तीन विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 383/98]

- (3) (एक) इंस्टिट्यूट फार डिफेंस स्टडीज एंड अनैलिसिस, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंस्टिट्यूट फार डिफेंस स्टडीज एंड अनैलिसिस, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 384/98]

- (5) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा संस्करण)

(एक) गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लि० और रक्षा उत्पादन तथा पूर्ति विभाग, रक्षा मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 385/98]

(दो) भारत अर्थ मूवर्स लि० और रक्षा उत्पादन तथा पूर्ति विभाग, रक्षा मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 386/98]

[श्री जार्ज फर्नान्डीज]

- (6) वर्ष 1998-99 के लिए रक्षा मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 387/98]

- (7) वर्ष 1998-99 के लिए रक्षा सेवाओं के प्राकलनों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 388/98]

लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) अध्यादेश, 1998

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा० एम० तम्बीदुरई): महोदय, मैं लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) अध्यादेश, 1998 द्वारा तुरन्त विधान बनाये जाने के कारण दर्शाने वाला एक व्याख्यात्मक, विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये सं० एल० टी० 389/98]

भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन

इस्पात और खान मंत्री (श्री नवीन पटनायक): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 389/98]

(ख) (एक) नेशनल एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड, भूवनेश्वर के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) नेशनल एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड, भूवनेश्वर के वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 390/98]

(ग) (एक) मैगनीज और (इंडिया) लिमिटेड, नागपुर के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) मैगनीज और (इंडिया) लिमिटेड, नागपुर के वर्ष 1996-97 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 वाले तीन विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 391/98]

- (3) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(एक) भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लि० और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 392/98]

(दो) नेशनल एल्यूमीनियम कम्पनी लि० और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 393/98]

(तीन) मैगनीज और (इंडिया) लि० और इस्पात मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 394/98]

(चार) हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कन्स्ट्रक्सन लि० और इस्पात मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 395/98]

(पांच) मेटालर्जिकल एण्ड इंजीनियरिंग कन्सल्टेंट्स (इंडिया) लि० और इस्पात मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 396/98]

(छह) मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन लि० और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 397/98]

अपराहन 12.02 बजे

[अनुवाद]

राज्य सभा से संदेश और राज्य सभा द्वारा यथापारित विधेयक

महासचिव : महोदय, मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित दो संदेशों की सूचना देनी है:-

(एक) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियमों के नियम 111 के उपबंधों के अनुसरण में, मुझे लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, 1998, जिसे राज्य सभा द्वारा अपनी 2 जून, 1998 को हुई बैठक में पारित किया गया है, की एक प्रति भेजने का निदेश हुआ है।"

(दो) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्यसंचालन नियमों के नियम 111 के उपबंधों के अनुसरण में मुझे वाणिज्य नौबहन (संशोधन) विधेयक, 1998, जिसे राज्य सभा द्वारा अपनी

3 जून, 1998 को हुई बैठक में पारित किया गया है, को एक प्रति भेजने का निदेश हुआ है।"

2. महोदय, मैं राज्य सभा द्वारा कमरा: 2 और 3 जून, 1998 को यथा पारित लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, 1998 और वाणिज्य नौबहन (संशोधन) विधेयक, 1998 को सभा पटल पर रखता हूँ।

[अनुवाद]

डा० वाई० एस० राजशेखर रेड्डी (कुडप्पा): अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ . . . (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों, कृपया बैठ जाइए। मैंने डा० राजशेखर रेड्डी को अपनी बात कहने की अनुमति दी है।

(व्यवधान)

श्री भुवनेश्वर कालिता (गुवाहटी): महोदय, बोड़ो उग्रवादियों ने सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र में संचार व्यवस्था को अस्त व्यस्त कर दिया है। वहाँ कोई सड़क यातायात और रेल यातायात नहीं है। लोगों को आवश्यक वस्तुएं नहीं मिल पा रही हैं। वहाँ स्थिति काफी गम्भीर है। (व्यवधान) सभा को पूर्वोत्तर क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति पर चर्चा करनी चाहिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं। अब मैंने डा० राजशेखर रेड्डी को अनुमति दी है। मैं आपको भी अनुमति दूंगा। कृपया बैठ जाएं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया (चुरु): अध्यक्ष महोदय, राजस्थान में पानी की बहुत कमी हो गई है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आपका नाम शून्य काल की सूची में नहीं है। मैं आपको बाद में अनुमति दूंगा। कृपया अब बैठ जाएं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य कृपया मेरी बात समझिए। शून्य काल की आज की सूची में 43 नाम हैं और मैं उन सभी को अवसर देने का प्रयास करूँगा। कृपया मेरे साथ सहयोग करें।

श्री भुवनेश्वर कालिता : परन्तु पूर्वोत्तर की स्थिति के बारे में क्या हुआ।

अध्यक्ष महोदय: श्री कालिता, कृपया बैठ जाएं। मैं आपको बाद में अनुमति दूंगा।

श्री भुवनेश्वर कालिता: हम इसे बाद में उठा सकते हैं परन्तु कम से कम हमसे वायदा करें कि हम इस पर चर्चा करेंगे . . . (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाएं। डा० रेड्डी को अपना मुद्दा उठाने दें।

डा० वाई० एस० राजशेखर रेड्डी : महोदय, राज्य व्यापार निगम ने लगभग 1000 करोड़ रुपये मूल्य का गेहूँ आयात किया है। पर नीति पूर्णतः कृषक विरोधी नीति है . . . (व्यवधान) राज्य व्यापार निगम ने 1000 करोड़ मूल्य का गेहूँ आयात किया है।

फरवरी, 1998 में यह सब किया गया है। उचित निविदा मांगें बिना

यह सब किया गया है। यह नीति पूर्णतः किसान विरोधी है। जब खाद्य मंत्रालय और कृषि मंत्रालय ने स्पष्ट रूप से बताया था कि गेहूँ के आयात की कोई आवश्यकता नहीं है, तो भी वाणिज्य मंत्रालय ने आगे आकर गेहूँ का आयात किया।

दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि किसानों के गेहूँ का खरोद मूल्य 510 रुपये है और आयातित गेहूँ का मूल्य 850 रुपये प्रति क्विन्टल है। यह बेकार की बात है।

इस पर कांग्रेस पार्टी ने अनेक प्रस्तावों के नोटिस दिये हैं और हम सभा में चर्चा कराना चाहते हैं। दुर्भाग्य से इसकी अनुमति नहीं दी जा रही है। कृपया इस विषय पर चर्चा की अनुमति दें। यह अत्यधिक महत्वपूर्ण है। सरकार की किसान विरोधी नीति पर भी चर्चा की जानी चाहिए। इस सम्पूर्ण मामले में कम से कम 100 करोड़ रुपये की रिश्वत शामिल है। हम इसे गेहूँ घोटाला कर रहे हैं। इस मामले पर चर्चा की जाए। कृपया इस पर शीघ्र चर्चा की अनुमति दीजिए।

श्री अजीत नागी (रायगढ़): इस पर हमने स्थगन प्रस्ताव और ध्यानाकर्षण के नोटिस दिये हैं। यह एक बहुत गंभीर मामला है।

श्री राजेश पायलट (दौसा): सरकार को स्वयं आगे आना चाहिए।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): अध्यक्ष जी, मैंने इसलिए जो डेट रखा है . . . (व्यवधान) आपने जो मामला उठाया है, वह वर्तमान सरकार का नहीं है। . . . (व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिए। . . . (व्यवधान) मैंने इसलिए कहा कि जैसे हमारे (व्यवधान) मेरा कहना यह है कि यह सरकार पारदर्शक है, जवाबदेह है। . . . (व्यवधान) आप पूरी बात सुन लीजिए। . . . (व्यवधान) आप माननीय सदस्यों को बुला लें, लीडर्स को बुला लें। आपके पास नोटिस दे दें और आप जो फैसला करेंगे, वह हमें मंजूर होगा। . . . (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, इन्होंने अभी डिस्कशन की मांग की है। . . . (व्यवधान) आपने अभी जीरो ऑवर में डिस्कशन की मांग की है। . . . (व्यवधान) पर आप बुलाकर बात कर लें। . . . (व्यवधान)

हमने कोई ऑर्डर नहीं किया। . . . (व्यवधान) वह पहले का ऑर्डर था। . . . (व्यवधान) मैंने भी देखा है। . . . (व्यवधान)

आपने इस समय डिस्कशन की मांग की है जिसे हम मान रहे हैं। . . . (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: एक ही बात को कितने मैम्बर्स बोलेंगे।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब श्री सुब्बाराजी रेड्डी।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं श्री सुब्बाराजी रेड्डी को बोलने के लिए कहा है। हम बाद में तय करेंगे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मंत्री ने स्पष्ट रूप से उत्तर दे दिया है। हम तय करेंगे।

(व्यवधान)

डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी: यह आप पर सीधा आरोप है। वे आरोप लगा रहे हैं कि आप सभा में इस पर चर्चा की अनुमति नहीं दे रहे हैं। कृपया इसके बारे में कुछ कीजिए। हम इस पर चर्चा करना चाहते हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हम निर्णय लेंगे। हम इस पर चर्चा करना चाहते हैं।

श्री राजेश पायलट: माननीय मंत्री जी कह रहे हैं कि यह निर्णय पिछली सरकार का था। मैं इस बात से सहमत हूँ कि जब यह निर्णय लिया गया था तो पिछली सरकार सत्ता में थी। (व्यवधान) आज आप सरकार में हैं। आप भुगतान न करें, आर्डर को रद्द कर दें यदि आप में हिकमत है तो आप ऐसा क्यों नहीं करते?

[हिन्दी]

श्री मदनलाल खुराना: अभी जो आपने डिस्कशन की मांग की, मैंने कहा कि ठीक है। (व्यवधान) अभी आपने जो मांग की है, वह डिस्कशन की मांग की है। (व्यवधान) इन्होंने यह प्रश्न उठाया है और डिस्कशन की मांग की है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री राजेश पायलट: मैं कह रहा हूँ कि आप आर्डर रद्द कर दें और इसकी जांच का आदेश दें। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदनलाल खुराना: मैं कोई भी कैसे होता हूँ।

[अनुवाद]

श्री राजेश पायलट: यदि आप आर्डर रद्द करते हैं तो संसद में चर्चा आवश्यक नहीं है। क्या आप इसे करने के लिए तैयार हैं? (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़): आपकी भी जांच करा लें। 100 करोड़ रुपये का घोटाला है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने डा० सुब्बाराजी रेड्डी को बोलने के लिए कहा है।

(व्यवधान)

डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी: महोदय, पिछली सरकार और यह सरकार दोनों इसमें शामिल हैं। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री चन्द्रशेखर साहू (महासुमन्द): माननीय सदस्य को बोलने के लिए बुला लिया, फिर ये क्यों बोल रहे हैं? . . . (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): महोदय, शून्यकाल को न छोड़ा जाए। . . . (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री कांतिलाल भूरिया (झाबुआ): माननीय खुराना जी, इस आर्डर को कैंसिल करो। इसको कैंसिल कर दो, फिर चर्चा की कोई बात नहीं है।

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाई: अध्यक्ष महोदय, शून्य काल अत्यधिक महत्वपूर्ण है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाएं। मैंने डा० सुब्बाराजी रेड्डी को बुलाया है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: डा० राज शेखर रेड्डी कृपया अपना स्थान पर बैठ जाएं। उन्होंने इसका उत्तर पहले दे दिया है।

डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी: वर्तमान सरकार भी इसमें शामिल है। कृपया इस पर चर्चा की अनुमति दें। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री महोदय ने पहले ही कहा है कि इस पर चर्चा करने में उन्हें कोई आपत्ति नहीं है।

(व्यवधान)

डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी: हम इस पर आपका निर्णय चाहते हैं न कि सरकार का निर्णय। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाई: आपको हमें अनुमति देनी पड़ेगी। हमने नोटिस भी दिया है। यह कैसे संभव है कि हर समय वे लोग ही बोल सकते हैं। मैं भी इस सम्माननीय सभा का एक सदस्य हूँ मेरे अधिकार में कटौती क्यों की जा रही है। मैं यह जानना चाहता हूँ। मुझे भी बोलने का अधिकार है। आपको हमें भी सुनना पड़ेगा। मैं भी बोलूँगा और आपको सुनना पड़ेगा। (व्यवधान)

डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी: आपकी व्यवस्था का क्या हुआ।

अध्यक्ष महोदय: मैं अपनी व्यवस्था बाद में दूँगा।

(व्यवधान)

प्रो० पी० जे० कुरियन : महोदय, हम इस पर चर्चा करना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : प्रो० कुरियन, इस बात पर माननीय मंत्री सहमत हो गये हैं। मैं नोटिस की जांच करूँगा।

(व्यवधान)

प्रो० पी० जे० कुरियन: मैं इसे सुन नहीं पाया। किन्तु, यदि सरकार को आपत्ति नहीं है तो हम अभी चर्चा क्यों नहीं कर लेते हैं।

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री इस बात पर सहमत हो गये हैं।

(व्यवधान)

डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी: हम आरोप लगा रहे हैं कि इस चर्चा की अनुमति प्रदान नहीं करने के लिए आप जिम्मेवार हैं। (व्यवधान)

अपराहन 12.13 बजे

इस समय डा० वाई० एस्० राजशेखर रेड्डी तथा कुछ अन्य माननीय सदस्य आये और सभा पटल के निकट फर्श पर खड़े हो गये।

अध्यक्ष महोदय: डा० रेड्डी, वह चर्चा के लिए सहमत हो गये हैं। कृपया अपने स्थान पर जाइये।

(व्यवधान)

श्री विजय गोयल (चांदनी चौक): अध्यक्ष महोदय, यह उचित तरीका नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: डा० रेड्डी, हमें शून्य काल के निवेदनों को पहले समाप्त करना चाहिए। मैं आपके मनोभाव को समझता हूँ। मैं माननीय सदस्यों के मनोभाव को समझता हूँ। माननीय मंत्री जी भी चर्चा के लिए सहमत हो गए हैं। मैं अब इसकी कैसे अनुमति दे सकता हूँ। मैं आगे की तिथि निर्धारित करूंगा। कृपया अब अपने स्थान पर जाइए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: डा० रेड्डी, यहां एक प्रक्रिया है। मुझे नोटिस की जांच करनी पड़ेगी।

(व्यवधान)

अपराहन 12.14 बजे

इस समय डा० वाई० एस० राजशेखर रेड्डी तथा कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने अपने स्थानों पर वापस गये।

अध्यक्ष महोदय: डा० सुब्बाराामी रेड्डी, मैंने आपसे बोलने के लिए कहा है। आप बोलने जा रहे हैं या नहीं। कृपया आरंभ करें अन्यथा सूची में से मैं अगले माननीय सदस्य को बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

श्री के० भेरननायडू (श्रीकाकुलम): महोदय, डा० राजशेखर रेड्डी ने अध्यक्षपीठ पर आपेक्ष किये हैं। उन्हें या तो उन टिप्पणियों को वापस लेना चाहिए या उन्हें शब्दशः कार्यवाही से निकाल दिया जाना चाहिए। (व्यवधान) उन्होंने आरोप लगाया है, "इस विषय पर चर्चा की अनुमति नहीं देने के लिए अध्यक्षपीठ जिम्मेवार है।" कृपया उन शब्दों को रिकार्ड से निकाल दिया जाए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि कुछ भी आपत्तिजनक है तो इसे रिकार्ड से निकाल दिया जाएगा।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजेश पायलट: स्पीकर साहब, इसमें दो बातें होनी चाहिए। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सरकार 'हां' या 'ना' नहीं कह सकती हैं। अगर सरकार कहती है कि भ्रष्टाचार नहीं है तब हम चर्चा के लिए तैयार हैं। (व्यवधान) किन्तु वे सिर्फ इतना कह रहे हैं कि वे चर्चा के लिए तैयार हैं। कृपया यह स्पष्ट करे कि क्या भ्रष्टाचार है या नहीं।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: आपके माननीय सदस्य ने अपना पक्ष पेश करते हुए यह कहा कि डिसकशन चाहते हैं, मैंने तुरंत कह दिया कि ठीक है सरकार इसके लिए तैयार है। (व्यवधान) आप भी तैयार हो जाएं। लेकिन मंत्री जी को जवाब देने के लिए कुछ समय तो चाहिए। आप तो मंत्री रहे हैं, आपको सब पता है। (व्यवधान)

श्रीमती मीरा कुमार (करोल बाग): हम भी चाहते हैं कि डिसकशन हो, देखते हैं कि इसमें कितना भ्रष्टाचार है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री चर्चा के लिए सहमत हो गये हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री विजय गोयल : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : जीरो ऑवर में कोई पाइंट आफ ऑर्डर नहीं होता।

[अनुवाद]

डा० टी० सुब्बाराामी रेड्डी (विशाखापत्तनम): महोदय, मुझे प्रसन्नता हो रही है कि माननीय मंत्री चर्चा के लिए सहमत हो गये हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने किसी को बोलने की अनुमति नहीं दी है। मैं सिर्फ डा० सुब्बाराामी रेड्डी को बोलने की अनुमति दे रहा हूँ।

(व्यवधान)

डा० टी० सुब्बाराामी रेड्डी: माननीय मंत्री चर्चा के लिए सहमत हो गये हैं। अतः इस कारण से कोई समस्या नहीं है। अब यह मामला समाप्त होता है। (व्यवधान)

महोदय, यह अत्यधिक दुर्भाग्यपूर्ण है कि प्रत्येक वर्ष मक्का में हज के दौरान बड़ी संख्या में हज यात्रियों की मृत्यु हो जाती है (व्यवधान) इस वर्ष भी मीना में कम से कम 24 भारतीय मुसलमान जिसमें 11 महिलाएं शामिल हैं मारे गये (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्रीमती मीरा कुमार, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। आप अपने ही सदस्य को बोलने नहीं दे रही हैं।

(व्यवधान)

श्री भुवनेश्वर कालिता: महोदय, यह विषय बहुत महत्वपूर्ण है। आप अभी चर्चा की अनुमति नहीं दे रहे हैं

(व्यवधान)

डा० टी० सुब्बाराामी रेड्डी: लगभग 97,000 भारतीय मुसलमान केन्द्रीय हज समिति के माध्यम से गये थे तथा अन्य स्वयं ही व्यवस्था करके गए थे (व्यवधान) यह सत्य है कि लाखों की संख्या में मुसलमान हज की तीर्थयात्रा करते हैं और सभी यात्रियों के लिए पूर्ण व्यवस्था करना साऊदी अरब सरकार के लिए संभव नहीं है। (व्यवधान) अतः मेरा सुझाव है कि सभी समन्वय एजेंसियों को सख्त निर्देश दिये जाने चाहिए

अध्यक्ष महोदय: डा० रेड्डी आप पढ़ नहीं सकते। आप केवल अपने मुद्दे उठा सकते हैं।

(व्यवधान)

डा० टी० सुब्बाराामी रेड्डी : महोदय, भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जबकि यह हमारी सरकार के अधिकार क्षेत्र में नहीं है, यह सरकार का नैतिक कर्तव्य है कि सभी समन्वय एजेंसियों को जैसे जेददा में भारत के कन्सुलेट जेनरल और विदेश मंत्रालय को हज तीर्थयात्रा करने वाले भारतीय मुसलमानों का ध्यान रखने के लिए निर्देश दें। (व्यवधान)

श्री पी० आर० किन्डिया (शिलांग): महोदय, मैं यह बात सभा के समक्ष लाना चाहूंगा कि सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र शेष भारत से कट गया है (व्यवधान) यह मंगलवार की प्रातः हुए बम विस्फोट के कारण हुआ है जिससे रेल यातायात अवरुद्ध हो गया है। इन बम विस्फोटों के कारण संचार व्यवस्था कट गयी है जिसके कारण सात पूर्वोत्तर राज्यों में आवश्यक वस्तुओं तथा अन्य चीजों की दुलाई प्रभावित हुई है।

अध्यक्ष महोदय: कृपया प्रत्येक सदस्य केवल दो मिनट का समय लें क्योंकि 43 सदस्य हैं जो बोलना चाहते हैं।

श्री पी० आर० किन्डिया : महोदय, मुझे यह मालूम है। सात पूर्वोत्तर राज्यों में यात्रियों को कठिनाई हो रही है। आवश्यक वस्तुओं की दुलाई नहीं हो पाने के कारण आज लोग अत्यंत कठिनाई में हैं। यह अत्यंत महत्वपूर्ण है कि सरकार को रेल यातायात को प्रभावी बनाने और संचालित करने हेतु तरीके ढूढ़ने चाहिए। मेरा यह आशय है कि इस तथ्य के बावजूद कि बम विस्फोट एक नियमित घटना बन चुकी है, फिर भी केन्द्र और राज्य स्तर पर प्रशासन ऐसी घटनाओं को रोकने में सक्षम नहीं रहा है। सात राज्यों वाला सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र आज शेष भारत से पूरी तरह कटा हुआ है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि आप एक ही मुद्दे पर बोलना चाहते हैं तो मैं प्रत्येक सदस्य को एक मिनट का समय दूंगा।

(व्यवधान)

श्री भुवनेश्वर कालिता : महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र के मुद्दे को उठाने के लिए समय देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

आज, पूर्वोत्तर क्षेत्र में स्थिति बदतर है। सड़क और रेल सम्पर्क भारत के दूसरे भागों से बाधित है। एक भी आवश्यक वस्तु उस तरफ नहीं जा रही है और लोग इस समस्या के कारण पीड़ित हैं। राज्य के दूर-दराज के क्षेत्रों को छोड़िए यहां तक कि गोवाहाटी के शहरी क्षेत्रों में भी आवश्यक वस्तुएं नहीं पहुंच रही हैं। यह एक नियमित समस्या बन गई है। मैं रेल मंत्री और जल-भूतल परिवहन मंत्री से वैकल्पिक योजना के लिए अनुरोध करता हूँ। रेल यातायात क्यों नहीं चल रहा है? महोदय, उन्होंने आमतौर पर दुर्घटनाओं के बारे में बताया है लेकिन तोड़-फोड़ द्वारा हुई घटनाओं के बारे में आप क्या कहेंगे? क्या रेल लाईनों पर गश्त लगाई जा रही है? क्या राजमार्गों पर गश्त लगाई गई है? मैं नियम 193 के अंतर्गत सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति के संबंध में चर्चा चाहता हूँ। मैं सरकार की प्रतिक्रिया जानना चाहता हूँ। (व्यवधान) हमारे क्षेत्र में संचार में बाधा आई है। मैं सरकार की प्रतिक्रिया जानना चाहता हूँ, क्या वे पूर्वोत्तर क्षेत्र की स्थिति के बारे में चर्चा के लिए तैयार हैं? (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: महोदय, मैं आपकी भावना को संबंधित मिनिस्टर तक पहुंचा दूंगा (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री राजेश पायलट: अध्यक्ष महोदय, इन सभी बातों की ओर ध्यान आकर्षित करना विपक्ष का कर्तव्य नहीं है। सरकार को स्वतः ही इस पर प्रतिक्रिया करनी चाहिए। सरकार को पूर्वोत्तर में स्थिति के बारे में एक वक्तव्य देना चाहिए। हम उस पर बोलना चाहते हैं (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने पहले ही इसे नोट कर लिया है

(व्यवधान)

श्री राजेश पायलट: सरकार को वहां पर कानून व्यवस्था की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य देना चाहिए। वहां पर 'बोड़ो' लोगों को मार रहे हैं और आप चुप हैं। यह सब क्या है? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी बोल रहे हैं। श्री थामस आप बैठ जाइए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: मैंने निवेदन किया है कि आपकी भावना को संबंधित मिनिस्टर को पहुंचा दूंगा और तथ्य इकट्ठे करके सदन में प्रस्तुत करेंगे (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

(व्यवधान)

श्री भुवनेश्वर कालिता: महोदय, सम्पूर्ण पूर्वोत्तर शेष भारत से कटा हुआ है और आपको इसकी कोई चिंता नहीं है। क्या आप नहीं मानते कि पूर्वोत्तर भी भारत का एक हिस्सा है? सरकार को वहां की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य देना चाहिए? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जवाब दे रहे हैं। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: महोदय, यह कभी हुआ है कि जीरो आवर में जो भी सवाल उठायें, उसपर तुरन्त एक्शन होना चाहिए। मैंने आपसे निवेदन किया है कि आपकी भावनाओं को माननीय मंत्री जी के पास पहुंचा दूंगा और संबंधित मंत्री जी से बात करूँगे। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री उत्तर दे रहे हैं। यह क्या है?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अपना स्थान ग्रहण कीजिए। अब श्री गौरी शंकर चतुर्भुज बिसेन बोलेंगे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं-नहीं, कृपया बैठ जाओ।

डा० जयन्त रंगपी (स्वशासी जिला-असम): महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों की आवाज भी सुनी जानी चाहिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री बिसेन के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री गौरी शंकर चतुर्भुज बिसेन (बालाघाट): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ (व्यवधान)

श्री मदन लाल खुराना : समस्या की गंभीरता को देखते हुए, सदन के सदस्यों की जो भावनाएं हैं उसके लिए मैं गृह मंत्री जी से कहूंगा कि

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

तथ्य इकट्ठे करके आपको बताएं। ... (व्यवधान) गृह मंत्री जी तक मैं आपकी भावनाओं को पहुंचा दूंगा। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह क्या है?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री जी बोल रहे हैं। कृपया उन्हें सुनिए।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: मैं आपसे कह रहा हूँ कि तथ्य इकट्ठे करके आपको बताएँगे। ... (व्यवधान) मैं जब कह रहा हूँ कि तथ्यों को इकट्ठा करके आपके सामने रखेंगे। ... (व्यवधान)

श्री राजेश पायलट: अध्यक्ष महोदय, हमारे साथी नार्थ-ईस्ट से आते हैं। खुराना जी, कह रहे हैं कि मैं आपकी भावनाओं को सरकार तक पहुंचा दूंगा। यह सवाल भावना का नहीं है, सवाल देश की स्थिति का है। ... (व्यवधान)

श्री मदन लाल खुराना : हम स्टेटमेंट देंगे।

[अनुवाद]

श्री राजेश पायलट: अध्यक्ष महोदय, पहले ही एक वायदा किया गया था। ... (व्यवधान) माननीय गृह मंत्री को वक्तव्य देना चाहिए ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने पहले ही इस बात को नोट कर लिया है। वे बाद में सभा को बताएँगे।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना : मैं आपको बता दूंगा। आज देंगे या कब देंगे, मैं आपको भोजनावकाश के बाद बता दूंगा।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है।

[अनुवाद]

श्री भुवनेश्वर कालिता (गुवाहटी): महोदय, यह एक बहुत गंभीर मामला है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब श्री बिसेन बोलेंगे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

[हिन्दी]

श्री गौरी शंकर चतुर्भुज बिसेन : माननीय अध्यक्ष महोदय, भारत सरकार का अत्यंत ही महत्वपूर्ण उपक्रम ... (व्यवधान)

श्री मदन लाल खुराना : मैं मंत्री जी से पूछ कर ही तो आपको बताऊंगा। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया एक मिनट के लिए इन्तजार कीजिए। श्री पी० ए० संगमा

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

श्री पूर्णा ए० संगमा (तुरा) : अध्यक्ष महोदय, मैंने कोई सूचना नहीं दी है। लेकिन यह बहुत ही गंभीर मामला है। संपूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र पूर्ण रूप से अलग-थलग पड़ गया है। यदि इस समय तत्काल कोई कार्यवाही नहीं की गई तो संपूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र का नुकसान होगा। मेरे विचार से सरकार को इस मामले को बहुत गंभीरता से लेना चाहिए।

मैं बताना चाहूंगा कि राज्य सभा में सभापति ने यह कहते हुए निर्देश दिया है कि यह गंभीर मामला है और सभा को इस पर चर्चा करनी चाहिए। हमें पूर्वोत्तर की समस्याओं को समझना चाहिए। मैं सरकार से इस मामले पर चर्चा हेतु तरीका निकालने और सभी उपचारात्मक कदम उठाने का सादर अनुरोध करता हूँ। वस मैं आपसे इतना ही अनुरोध करना चाहता हूँ।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: हमने पहले ही कह दिया है कि रिसेस के बाद होममिनिस्टर से बात करूंगा, या तो वे स्वयं आयेंगे या मैं उनकी तरफ से किस दिन यह डिस्कशन होना है, आपको बता दूंगा ... (व्यवधान) आज या कल मैं बता दूंगा। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नहीं-नहीं, मामला अब समाप्त हो चुका है।

[हिन्दी]

श्री गौरी शंकर चतुर्भुज बिसेन : अध्यक्ष महोदय, भारत सरकार का अत्यंत ही महत्वपूर्ण उद्यम हिंदुस्तान कोपर लिमिटेड है। भारत सरकार की कच्चे माल कापर की जो आयात नीति है उसमें जो शुल्क का निर्धारण पिछले साल में किया गया है, उसमें विशेष छूट दी गयी है, जिसके कारण देश के कौपर के प्रोजेक्ट्स करोड़ों रुपये के घाटे में जा चुके हैं। बालाघाट जिले का मलाछखंड कौपर प्रोजेक्ट करोड़ों रुपये के घाटे में जा चुका है और उसका घाटा दिन-प्रति-दिन बढ़ता जा रहा है। यदि भारत सरकार ने समय रहते इस पर ध्यान नहीं दिया तो एक दिन ऐसा आएगा कि आदिवासी और पिछड़े क्षेत्रों में जो उपक्रम लगे हैं वे बंद होने के कगार पर आ जाएंगे और इनमें काम करने वाले लाखों श्रमिकों के परिवारों का भविष्य अंधकारमय हो जाएगा। यह जो कौपर की आयात नीति है इसके संदर्भ में मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरकार इसमें गंभीरता से चिंतन करे और कम से कम इस तरह का डिजीजन रखे कि भारत में पैदा होने वाला कौपर दुनिया के बाजार को फेंक कर सके। भारत में पैदा होने वाले कौपर की कोस्ट ज्यादा रहने का कारण हमारी पुरानी प्रौद्योगिकी है। यह कौपर की आयात नीति और मार्किट को बैलेंस करने का महत्वपूर्ण विषय है। आपके माध्यम से मैं भारत सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस्पात और खान मंत्री, वित्त मंत्री इसकी चिंता करें और बैठकर इसके ऊपर निर्णय लें जिससे कि हिंदुस्तान का कौपर दुनिया के बाजार में अपना स्थान बना सके, नहीं तो पूरा कौपर उद्योग रसातल में चला जाएगा।

[अनुवाद]

श्री खारवेल स्वाई : महोदय, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने यह स्वीकृति प्रदान की है कि उत्तरी उड़ीसा में एक विश्वविद्यालय की स्थापना की जायेगी। ऐसा इसलिए है क्योंकि वर्तमान विश्वविद्यालय पर अत्यधिक भार है और वह इस भार को वहन करने में सक्षम नहीं है। लेकिन अब जब कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने यह निर्णय लिया है कि उत्तरी उड़ीसा में एक विश्वविद्यालय की स्थापना की जायेगी, दो जिले नामतः मयूरभंज और बालासोर इसके मुख्यालय के स्थल के चयन करने के बारे में आपस में लड़ रहे हैं। एक विशिष्ट स्थिति उत्पन्न हो

[श्री खारवेल स्वाई]

गयी है क्योंकि उड़ीसा सरकार, जो प्रस्तावित विश्वविद्यालय के मुख्यालय के स्थल का चयन नहीं कर पा रही हैं, ने एक विशिष्ट तरीके से भुवनेश्वर में विश्वविद्यालय का मुख्यालय बनाया है, जो स्थल से 200 किलो मीटर दूर है।

महोदय, इस समस्या को निपटाने के लिए मैं आपके माध्यम से माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि एम० पी० सी० कालेज बारीपाडा को एक मानद विश्वविद्यालय के रूप में घोषित किया जाए और उत्तरी उड़ीसा में प्रस्तावित विश्वविद्यालय बालासोर में स्थापित किया जाए।

श्री एस० मल्लिकार्जुनय्या (तुमकुर): महोदय, इस वर्ष के दौरान जब ग्रीष्म लहर भारत के उत्तरी भाग को झुलस रही है, गुलबर्ग, रायचूर जैसे स्थानों और कर्नाटक के कुछ भागों में गरीब लोग ग्रीष्म लहर के कारण लू के शिकार हो रहे हैं।

इसलिए, मैं सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि यह सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी कदम उठाये कि गरीब लोगों की ग्रीष्म लहर से पर्याप्त रूप से सुरक्षा की गई है ताकि वे लू के शिकार न हों।

अध्यक्ष महोदय: श्री खुराना जी, क्या आप इस पर प्रतिक्रिया व्यक्त करना चाहेंगे, क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है और ग्रीष्म लहर और इसके परिणामस्वरूप लू के कारण हुई मौतों के इस विषय पर कई-माननीय सदस्यों ने बोलने की सूचना दी है।

[हिन्दी]

श्री कृष्ण कुमार चौधरी (गया): अध्यक्ष महोदय, मैं उद्योग मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जब से आर्थिक खुलापन और विदेशी पूंजी निवेश शुरू हुआ, तब से बिहार में विदेशी पूंजी निवेश की वर्तमान स्थिति क्या है तथा किन-किन क्षेत्रों में नए उद्योग लगाने के लिए आपके पास प्रस्ताव हैं? बिहार जैसे अति पिछड़े राज्य में औद्योगिक विकास को बढ़ाया देने के लिए सरकार क्या कदम उठाने जा रही है? खासकर बिहार में पहले से बहुत-सी इंडस्ट्रीज बंद पड़ी हैं और कुछ बंद होने के कगार पर हैं। उनको पुनः चालू करने के लिए सरकार क्या कदम उठाने जा रही है? गया जिले में गुरार चीनी मिल बंद पड़ी है। गया कॉटन और जूट मिल बंद होने के कगार पर हैं। ऐसी परिस्थिति में केन्द्र सरकार बंद पड़े उद्योग एवं बंद होने के कगार पर खड़े उद्योगों को पुनः स्थिति में लाने के लिए क्या योजना बना रही है?

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर): अध्यक्ष जी, मैं आपका ध्यान जम्मू-कश्मीर की ओर खींचना चाहता हूँ। मेरे दल के अध्यक्ष और भूतपूर्व केन्द्रीय गृह राज्य मंत्री मकबूल डार साहब का जीवन खतरे में है। उनके साले की हत्या आज से चार-पांच दिन पहलै कर दी गई। उनके भाई का अपहरण कर लिया गया। वह जैड प्लस कैटेगिरी में है। दुर्भाग्य की बात है कि सेंट्रल गर्वनमेंट वी०आई०पी० के लिए जो कैटेगिरी तय करती है, राज्य सरकार द्वारा उसका सही अनुपालन नहीं हो पाता। उनकी भी यही शिकायत है। वह न केवल जनता दल के प्रेजिडेंट हैं बल्कि देश के एक नागरिक भी हैं और भूतपूर्व गृह राज्य मंत्री भी हैं। इसलिए मैं भारत सरकार से मांग करूंगा कि उनके जीवन की रक्षा की जाए। उनके भाई का तत्काल पता लगाया जाए।

[अनुवाद]

श्री जयपाल रेड्डी (महबूबनगर): मैं श्री पासवान की बात से सहमत हूँ (व्यवधान) श्री मकबूल डार केवल गृह राज्य मंत्री ही नहीं थे, बल्कि वे भारत के हित के लिए कार्यरत पक्के राष्ट्रवादी भी रहे हैं।

उनका जीवन खतरे में है। इसलिए सरकार को इस संबंध में तत्काल उपाय करने चाहिए।

[हिन्दी]

श्री चमन लाल गुप्त : अध्यक्ष जी, यह मामला मकबूल डार का नहीं है। वहां पर सारे पॉलिटिकल लीडर्स की लाइफ खतरे में है।

अध्यक्ष महोदय : यह क्वेश्चन ऑवर नहीं है। यह जीरो ऑवर है।

श्री चमन लाल गुप्त : मैं चाहता हूँ कि केन्द्र सरकार वहां की सरकार को बाकायदा यह हिदायत दे कि जितने भी पॉलिटिकल वर्कर्स हैं, उनकी लाइफ की सुरक्षा के लिए वह बंदोबस्त करें। होता यह है कि वह केवल नेशनल कांग्रेस के कुछ लोगों की चिन्ता करते हैं। बाकी पार्टी के लोग जो जान हथेली पर रख कर वहां उग्रवाद के साथ लड़ते हैं, उनकी तरफ पूरा ध्यान नहीं दिया जाता है। इसलिए हम चाहते हैं कि सब की तरफ ध्यान दिया जाए। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सैफुद्दीन सोज (बारामूला): श्री चमनलाल गुप्त ने यह पूर्णतः गलत वक्तव्य दिया है जब उन्होंने यह कहा है कि केवल नेशनल कांग्रेस से संबंधित लोगों की सुरक्षा की जा रही है (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

(व्यवधान)•

डा० बी० एन रेड्डी (मिरयालगुडा): मैं इस माननीय सभा का ध्यान सरकार के राष्ट्रीय एजेंडे की ओर दिलाना चाहता हूँ जिसमें स्वयं प्रधानमंत्री ने यह कहा है कि संपूर्ण देश में विशेषकर गरीब लोगों को, जिन्हें पानी की कमी के कारण कष्ट हो रहा है, पेयजल की आपूर्ति सुनिश्चित करने को उच्च प्राथमिकता दी जायेगी। न केवल आंध्र प्रदेश में बल्कि देश के अधिकांश भागों में पानी में अधिक फ्लोरिन तत्व की समस्या है जिसके कारण लोग असाध्य बीमारियों से पीड़ित होते हैं। हमने इस संबंध में कई बार राज्य सरकार तथा केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है, लेकिन अब तक कुछ नहीं किया गया है। मैं प्रधानमंत्री से यह अनुरोध करता हूँ कि वे राज्यों को पर्याप्त धनराशि प्रदान करें क्योंकि राज्य सरकार जो कुछ कार्य कर रही है वह पर्याप्त नहीं है। हमें पहले यह सुनिश्चित करना पड़ेगा कि सम्पूर्ण देश में विशेषकर गरीब लोगों को स्वच्छ पेयजल उपलब्ध कराया गया है।

आंध्र प्रदेश में सूखे की स्थिति उत्पन्न हो रही है। वहां पानी की अत्यधिक कमी है। पानी में फ्लोरिन तत्व इतने अधिक हैं कि लोग कई असाध्य बीमारियों का शिकार हो रहे हैं। मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इस समस्या को दूर करने के लिए पर्याप्त धनराशि जारी करे।

श्री नरेन्द्र बुडानिया (चुरु): अध्यक्ष महोदय, मैं इसी विषय पर बोलना चाहता हूँ। मैं तीन दिन से लगातार नोटिस दे रहा हूँ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: वे आंध्र प्रदेश से संबंधित मामले का उल्लेख कर रहे हैं।

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री नरेन्द्र बुडानिया: महोदय, मैं इसी विषय पर बोलूंगा।

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको बाद में अनुमति दूंगा। अब श्री सुनील खां बोलेंगे।

श्री सुनील खां (दुर्गापुर): महोदय, मैं सभा और इस्पात मंत्री का ध्यान एच० एस० सी० एल० की दुर्गापुर इकाई के आठ सौ श्रमिकों की दुर्दशा की ओर दिलाना चाहता हूँ जिन्हें मार्च से वेतन प्राप्त नहीं हो रहा है। इस संबंध में विभिन्न क्षेत्रों पर कई बार चर्चा की गयी। यहां तक कि उन्होंने इस्पात मंत्री को भी एक फ़ैक्स संदेश भेजा लेकिन मंत्री महोदय ने अभी तक एच० एस० सी० एल० श्रमिकों को कोई उत्तर नहीं दिया है। यह एक गंभीर मामला है। इकाई में औद्योगिक संबंधों की गंभीर समस्या उत्पन्न होने की संभावना है। वे 20 जून से कलकत्ता में अपने मुख्यालय के सामने भूख हड़ताल पर बैठने जा रहे हैं।

मैं इस्पात मंत्री से यह आग्रह करता हूँ कि वह प्रबंध निदेशक, दुर्गापुर इस्पात संयंत्र को 105 करोड़ रुपये की राशि जारी करने का आदेश दें जो आधुनिकीकरण कार्य के पश्चात दुर्गापुर इस्पात संयंत्र पर देय है।

अध्यक्ष महोदय: श्री सुधीर गिरि, श्री असीम बाला, डा० रामचन्द्र डोम और श्री बसुदेव आचार्य सभी ने इसी विषय पर सूचनाएं दी हैं। क्या वे इस मामले पर अपने विचार प्रस्तुत करना चाहेंगे?

डा० असीम बाला (नवद्वीप): महोदय, मेरी सूचना भारतीय साइकिल निगम के बारे में थी। इसके कर्मचारियों को दिन में दो वक्त का भोजन भी नहीं मिल रहा है।

श्री प्रमथेस मुखर्जी (बरहामपुर प० बंगाल): महोदय, मैं ग्रामीण बैंकों के कर्मचारियों का मामला उठाना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: मैं उसी पर आ रहा हूँ। श्री मोहन सिंह।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : अध्यक्ष महोदय, हमारे निर्वाचन क्षेत्र में जहरीली शराब पीने से 100 से अधिक लोगों की अकाल मृत्यु हो गई और लगभग 100 लोग विकलांग हो गए, अंधे हो गए, लंगड़े हो गए। दुर्भाग्य की बात है कि जो अवैध शराब है वह पुलिस स्टेशन से बेची गई। उसको बारात में बिहार से आए हुए लोगों ने पिया। उसको पीने के बाद दर्जनों की संख्या में बिहार के नागरिक और उत्तर प्रदेश के नागरिक उसी रात मर गए। इस संबंध में प्रदेश सरकार निश्चित भाव से लेटी हुई है। वे गरीब लोग थे, निरीह लोग थे, कमजोर वर्ग के लोग थे। उनकी सहायता के लिए प्रदेश सरकार कोई कदम नहीं बढ़ा रही है। मैं भारत सरकार से इस मामले में हस्तक्षेप करने की मांग करता हूँ और जो लोग जहरीली शराब पीकर दिवंगत हुए हैं, उनके परिवार को आर्थिक सहायता केन्द्र द्वारा ही भेजने की मांग करता हूँ। वह इसलिए कि शराब पिलाई आपने और आपकी पुलिस ने। उस शराब की स्मगलिंग सस्ते रेट पर की गई। इसके लिए वहां का मंत्री भी जिम्मेदार है जिसका वह निर्वाचन क्षेत्र भी है और आबकारी विभाग भी उनके पास है। (व्यवधान) आपने उनको मजबूर किया वह शराब पीने के लिए और थाने से सस्ते दाम पर वह शराब बिकवाई गई जिसके कारण वे लोग दिवंगत हुए। इसलिए मैं केन्द्र सरकार से हस्तक्षेप की मांग करता हूँ और मृतक लोगों के परिवारों को आर्थिक सहायता देने की मांग करता हूँ।

श्री राम नगीना मिश्र (पडरौना): हमको भी बोलने का मौका दीजिए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं सूची के अनुसार चल रहा हूँ। कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाएं।

श्री वीरेन्द्र सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन का ध्यान एक बहुत ही महत्वपूर्ण घटना की तरफ दिलाना चाहता हूँ। यह चर्चा कई बार सदन में हो चुकी है और जब भी यह घटना घट जाती है तो हम यहां इस पर चिन्ता व्यक्त करते हैं।

अभी कुछ दिनों पहले हार्लैंड में विश्व कप हॉकी की प्रतियोगिता हुई थी। भारत की टीम वहां पर हाकी खेलने के लिए गई थी। दुनिया में पहले से यह चर्चा होती रही है कि भारत की हाकी की टीम बड़ी प्रसिद्ध रही है। लेकिन अध्यक्ष महोदय मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि जब भी कोई ओलम्पिक खेल होता है या विश्व कप का आयोजन होता है या कोई अन्य प्रतियोगिता होती है तो उसके पहले हम चिन्ता करते हैं। मैं बार-बार इस सदन में यह सवाल उठाता रहा हूँ। जब हम हारकर चले आते हैं तो यह चर्चा बहुत होती है। मैं समझता हूँ विश्व कप हाकी में हुई हार पर पूरा सदन एकमत होगा। हमें इस बात पर चिन्ता होनी चाहिए कि हमारी हार क्यों हुई? इस पर एक जांच होनी चाहिए कि हमारी हाकी की टीम कैसे हारी। 1968 में मैक्सिको ओलम्पिक में जब हमारी टीम को तीसरा स्थान मिला था तो एक जांच कमेटी गठित हुई थी और उस जांच कमेटी ने जांच करके बताया था कि हाकी की टीम क्यों हारी? उसके बाद फिर हमारी हाकी की टीम जीतने लग गई थी।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से एक सुझाव देना चाहता हूँ कि हाकी की टीम के प्रशिक्षक के तौर पर विदेशी कोच मंगाये जा रहे हैं और उन पर लाखों रुपये खर्च होते हैं जबकि अपने देश में उससे अच्छे प्रशिक्षण प्राप्त प्रशिक्षक उपलब्ध हैं। अतः मैं सरकार को यह सुझाव देना चाहता हूँ (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं उन सभी माननीय सदस्यों को बुला रहा हूँ जिनके नाम सूची में दिए गए हैं। परेशान न हों।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री वीरेन्द्र सिंह, कृपया अपना भाषण पूरा करें।

[हिन्दी]

श्री वीरेन्द्र सिंह (मिर्जापुर): मेरा यह सुझाव है कि हाकी की टीम के चयन में किसी प्रकार की बेईमानी नहीं होनी चाहिए। हाकी टीम के अध्यक्ष के इशारे पर टीम का जो चयन हुआ है, उसमें आपको आश्चर्य होगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री वीरेन्द्र सिंह, कृपया अपनी बात समाप्त करें। अन्य माननीय सदस्यों को भी बोलना है।

[हिन्दी]

श्री वीरेन्द्र सिंह : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण घटना है। बनारस, उत्तर प्रदेश से पहले तीन-चार अच्छे प्रशिक्षण प्राप्त खिलाड़ी हुआ करते थे उनको हाकी टीम में सम्मिलित नहीं किया गया। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि एक जांच कमेटी गठित की जाए और विश्व कप हाकी में हार कैसे हुई, इसकी जांच कराई जाए। कुछ लोग हाकी संघ के पदाधिकारी बनाये जाते हैं जिनका खेल से दूर का भी संबंध नहीं है, श्री के० पी० एस० गिल को हाकी संघ का अध्यक्ष बनाया गया है जिनका

[श्री वीरेन्द्र सिंह]

खेल से दूर का भी संबंध नहीं है। कुश्ती संघ के अध्यक्ष बनाये जाते हैं। जिनका कुश्ती के अखाड़े से दूर का भी संबंध नहीं होता है। हाकी संघ के वर्तमान अध्यक्ष का हाकी से दूर का संबंध नहीं है, इनको बदला जाना चाहिए। मैं सरकार से मांग करता हूँ कि आपको इस ओर पूरा ध्यान देना चाहिए कि ऐसे लोगों को वहाँ पर पदाधिकारी बनाइये जिनका खेल से संबंध रहा हो। (व्यवधान)

श्रीमती मीरा कुमार: अध्यक्ष महोदय, मैं दिल्ली से अपोजीशन की एकमात्र सदस्या हूँ, अतः दिल्ली की बिजली, पानी की समस्याओं को मुझे ही उठाना है। मैं आपको एक हफ्ते से नोटिस दे रही हूँ, आज भी समय समाप्त होने जा रहा है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्रीमती जी, मैं आपको समय दूंगा। मैं 13.30 बजे तक समय बढ़ा दूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री सुधाकर रेड्डी।

श्री एस० सुधाकर रेड्डी (नालगोंडा): अध्यक्ष महोदय, मैं सभा का ध्यान एक प्रतिष्ठित सरकारी उपक्रम इंडियन ड्रम्स एंड फार्मास्यूटिकल लिमिटेड की दुर्घटना की ओर दिलाना चाहता हूँ जिसमें आठ हजार कर्मचारियों के अलावा दैनिक कर्मचारी भी हैं। वे पिछले 35 वर्षों से कई जीवन रक्षक औषधियों का उत्पादन कर रहे हैं और इनकी सस्ते मूल्यों पर लोगों को आपूर्ति की जाती है। आई० डी० पी० एल० ने प्लेग और मलेरियों के इलाज के लिए कई महत्वपूर्ण औषधियों का उत्पादन किया है। सभी पांचों संयंत्रों में उत्पादन अक्टूबर 1996 से बंद हो गया है। मार्च 1998 से वेतन का भुगतान नहीं किया गया है। कर्मचारियों को कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। आई० डी० पी० एल० के प्रबंधन ने 449 करोड़ रुपये की पुनरुद्धार योजना प्रस्तुत की है और इसके लिए सभी श्रमिक संघों तथा निदेशक मंडल द्वारा 24.10.97 को स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। वास्तव में पिछली सरकार ने 249 करोड़ रुपये के पैकेज पर सहमति व्यक्त की थी। मैं इस विषय को इसलिए उठाना चाहता हूँ क्योंकि माननीय वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तावित बजट में आई० डी० पी० एल० की पुनरुद्धार योजना के लिए कोई आवंटन नहीं किया गया है।

मैं यह अनुरोध करता हूँ कि चालू वर्ष के बजट में नया आवंटन किया जाए ताकि पुनरुद्धार योजना को क्रियान्वित किया जा सके और यह सुनिश्चित किया जा सके कि सरकारी क्षेत्र की इस प्रतिष्ठित इकाई को बचाने के लिए इसके कर्मचारियों को नियमित रूप से भुगतान किया जाता है।

श्री प्रमथेस मुखर्जी: महोदय, माननीय मंत्री यहां उपस्थित हैं। आई० डी० पी० एल० एक बहुत महत्वपूर्ण विषय है। उन्हें इस प्रश्न का उत्तर देना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: मैं माननीय मंत्री को उत्तर देने के लिए बाध्य नहीं कर सकता।

(व्यवधान)

श्री प्रमथेस मुखर्जी: महोदय, आपको माननीय मंत्री को निदेश देना चाहिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि माननीय मंत्री उत्तर देना चाहते हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन मैं उन्हें बाध्य नहीं कर सकता।

[हिन्दी]

श्री जगत वीर सिंह द्रोण (कानपुर): आदरणीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से संसद के द्वारा वर्ष 1981 में लिए गए एक निर्णय ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन के अन्तर्गत आने वाली सूती कपड़ा मिले और ऊन मिलों के संबंध में कुछ बात कहना चाहता हूँ। ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन के अन्तर्गत आने वाले तीन सूती मिलें एलगिन मिल नं० वन, एलगिन मिल नं० टू और कानपुर टेक्सटाइल, इन सबका अधिग्रहण केन्द्र सरकार ने पार्लियामेंट में एक्ट बनाकर 11 जून, 1981 को किया था। उस समय केन्द्र सरकार ने इसके तीन उद्देश्य दिये थे कि मिलों को मिल मालिकों के चंगुल से बचाना और उनमें लगे श्रमिकों को रोजगार प्रदान करना। दूसरा, इन मिलों का आधुनिकीकरण करके वर्तमान प्रतियोगिता में भाग लेना। तीसरा, इन मिलों के द्वारा सस्ता लेकिन अच्छी क्वालिटी का कपड़ा देशवासियों को मिले। केन्द्र सरकार का दायित्व था कि वह उनमें कार्यशील पूंजी देगी, उनको प्रशासन देगी, तकनीकी ज्ञान देगी और समय समय पर उनकी देखभाल करेगी। मैं अत्यंत खेद के साथ कहना चाहता हूँ कि मेरे द्वारा अनेक बार उठाये गये प्रश्नों के द्वारा भी केन्द्र सरकार ने बराबर इसकी अवहेलना की। अपने कर्तव्य का पालन नहीं किया। इस नाते जो मिल अधिग्रहण के समय लाभ में चलती थी, वह घाटे में चलती चली गयी। इन मिलों का घाटा इतना बढ़ा कि इसको बी० आई० एफ० आर० को रैफर करना पड़ा। बी० आई० एफ० आर० में केन्द्र सरकार, वस्त्र मंत्रालय ने उनकी पैरवी नहीं की। उनके बंदी के आदेश हो गये तब अपील में ए० आई० एफ० आर० इलाहाबाद में गये और वहाँ अन्य किसी कार्यक्रम के आधार पर नहीं बल्कि पूर्व मोर्चा सरकार के इस आधार पर कि वर्तमान में केन्द्र सरकार उनमें (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें। जब बजट पर चर्चा की जा रही हो तो आप इन प्रश्नों को उठा सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री जगत वीर सिंह द्रोण: इस कारण कि केन्द्र सरकार इसमें पूंजीनिवेश करने के लिए तैयार नहीं है। ए० आई० एफ० आर० ने इनके बंदी के आदेश दिये और पूर्व मोर्चा सरकार ने उनकी बंदी का कैबिनेट में भी निर्णय ले लिया। यह मिलें 11 अगस्त को बंद हो जानी थी। तब से मैं प्रयासरत हूँ और पूर्व प्रधान मंत्री श्री इन्द्र कुमार गुजराल जी ने इस समस्या को समझा पर निर्णय भी टालते रहे। वर्तमान में मेरा वर्तमान सरकार मुख्य रूप से प्रधान मंत्री और वस्त्र मंत्री जिनसे मैं अनेक बार मिल चुका हूँ, से निवेदन करना चाहता हूँ कि यह समस्या कानपुर महानगर के लिए बहुत गंभीर है। कानपुर महानगर जो उत्तर भारत का औद्योगिक केन्द्र माना जाता है, उसका स्वरूप बिगड़ता चला जा रहा है। एलगिन जैसा ब्रांड नाम, कोलटेक्स जैसा ब्रांड नेम, लालईमली जैसा ब्रांड नेम और धारीवाल जैसा ब्रांड नेम जो विश्व में बहुत प्रसिद्ध हैं। अगर यह मिल बंद हो जायेगी तो कानपुर का अस्तित्व समाप्त हो जायेगा। दूसरी और नेशनल टेक्सटाइल कार्पोरेशन के अन्तर्गत आने वाली 124 मिलों को केन्द्र सरकार बैठे बैठे वेतन दे रही है। उनको प्रतिवर्ष 400 करोड़ रुपये दे रही है। जब तक वह निर्णय ले तब तक एन० टी० सी० के अन्तर्गत आने वाली सूती मिलें और बी० आई० सी० के अन्तर्गत आने वाली इन तीन सूती मिलों को एक साथ लेकर निर्णय लें। इन तीन मिलों को अकेला छोड़कर बंद न करें अन्यथा वहाँ के श्रमिक जो कि वर्तमान मिल में 5 हजार 300 हैं, के जीवन-मरण का प्रश्न उत्पन्न हो गया है और वहाँ उद्योग में अशांति हो गयी है।

वहाँ के श्रमिकों ने 72 घंटे तक मेरे घर को घेरे रखा था। मैं पुनः केन्द्र सरकार विशेषकर प्रधान मंत्री और वस्त्र मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि अपनी नीति को रखते हुए कोई उद्योग बंद नहीं होगा, कोई

श्रमिक बेकार नहीं होगा, उसके लिए आप बजट में उनके वेतन का प्रावधान करें और एन० टी० सी० के साथ जो भी निर्णय लें उसमें इन तीन सूती मिलों का भी निर्णय लें।

श्री राम नगीना मिश्र : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का और पूरे सदन का ध्यान एक अत्यंत विषय की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

मान्यवर, अखबारों में भी आया है कि अमेरिका ने कश्मीर को विवादित क्षेत्र करार दिया है। जिनेवा में जो पांच परमाणु सम्पन्न राष्ट्रों का सम्मेलन होने जा रहा है, उसमें भी इस बात को रखा जा रहा है। यह देश के लिए बहुत संकट का समय है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूँगा कि सारे मसलों को छोड़कर पूरा सदन एकमत हो। इसके पूर्व एक प्रस्ताव पास किया था कि कश्मीर का जो अन्य भाग पाकिस्तान के अधीन है, वह भारत का है और उसे भी पूरा लिया जायेगा। वह तो अलग है, लेकिन अभी जो हमारा कश्मीर है, उसके ऊपर विवाद किया जा रहा है और भारत के विशाल क्षेत्र को देखते हुए चीन और अमेरिका यह चाहते हैं कि पाकिस्तान को माध्यम बनाकर गृह युद्ध कराया जाये और भारत की शक्ति न बढ़ने दी जाए, इसलिए आपसे निवेदन है कि पूरा सदन सर्वसम्मति से प्रस्ताव पास करे कि कश्मीर भारत का अभिन्न अंग है, हम इसपर किसी की मध्यस्थता स्वीकार नहीं करेंगे, यह मेरा आपसे निवेदन है।

[अनुवाद]

श्री के० येरननायडू : महोदय, मैं माननीय वित्त मंत्री का ध्यान एक महत्वपूर्ण मामले की ओर दिलाना चाहता हूँ। आज क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के हजारों कर्मचारी देश के विभिन्न भागों से आए हैं और संसद की ओर बढ़ रहे हैं। वे संसद के समक्ष यह मांग कर रहे हैं कि राष्ट्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण पंचाट के निर्णय को लागू किया जाये। उच्चतम न्यायलय ने भी इस निर्णय को लागू करने का निदेश दिया था। माननीय वित्त मंत्री को इसकी जानकारी है। श्री चन्द्रशेखर सरकार के कार्यकाल के दौरान भी वह वित्त मंत्री थे। उस समय उन्होंने उस निर्णय को लागू किया था। उसके बाद किसी ने कोई कार्यवाही नहीं की।

यहां 196 क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक हैं और पूरे देश में इनकी 15,000 शाखाओं का नेटवर्क है। ये बैंक ग्रामीण लोगों विशेषरूप से छोटे और सीमांत कारीगरों की काफी सेवा में लगे हुए हैं। इस मुद्दे का शीघ्र निपटारा किया जाए। अन्यथा, हमारी अर्थव्यवस्था गड़बड़ा जाएगी और गरीब लोगों को भुगतना पड़ेगा। मैं माननीय वित्त मंत्री जी का ध्यान इस मुद्दे की ओर दिलाना चाहता हूँ और उनसे इस सत्र में ही मामले पर वक्तव्य देने का अनुरोध करता हूँ।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के हजारों कर्मचारी दिल्ली आए हुए हैं। और जंतर मंतर पर धरना दे रहे हैं। वे छोटे द्विपक्षीय समझौते को क्रियान्वित करने की मांग कर रहे हैं। राष्ट्रीयकृत बैंकों के संबंध में इसे क्रियान्वित किया गया था परंतु क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के संबंध में इसे लागू नहीं किया गया।

महोदय, राष्ट्रीय औद्योगिक न्यायाधिकरण ने निर्णय दिया है कि क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के कर्मचारियों का वेतनमान राष्ट्रीयकृत बैंकों के कर्मचारियों के बराबर होना चाहिए। महोदय, यद्यपि तीन वर्ष पहले यह द्विपक्षीय समझौता हो चुका था फिर भी क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के कर्मचारियों के संबंध में इसे लागू नहीं किया गया है।

महोदय, मैं मांग करता हूँ कि सरकार को क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक कर्मचारियों के वेतनमानों में संशोधन के संबंध में छोटे द्विपक्षीय समझौते को क्रियान्वित करने हेतु तत्काल कदम उठाने चाहिए।

अपराह्न 12.59 बजे

[श्री के० येरननायडू पीठासीन हुए]

दूसरी मांग है भारतीय राष्ट्रीय ग्रामीण बैंक का गठन। यह मांग इस सभा के सभी दल कर रहे हैं। यह इस सभा की सर्वसम्मति मांग है।

महोदय, मैं मांग करता हूँ कि छोटे द्विपक्षीय समझौते को क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के कर्मचारियों पर भी शीघ्र लागू किया जाना चाहिए और सरकार को भारतीय राष्ट्रीय ग्रामीण बैंक के गठन के लिए तत्काल कदम उठाने चाहिए।

अपराह्न 1.00 बजे

श्री प्रमथेस मुखर्जी : महोदय मैं भी इसी मुद्दे पर कहना चाहता हूँ।

सभापति महोदय : यह आवश्यक नहीं है। आपके दल के एक सदस्य बोल चुके हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : जी नहीं, महोदय। वह आर० एल० पी० के सदस्य हैं।

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाड़ा) : महोदय, मैं और मेरा दल भी इस मुद्दे से जुड़ा हुआ है।

सभापति महोदय : ठीक है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : सूची के अनुसार मैं सभी को बोलने का मौका दूंगा। कृपया बैठ जाएं।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, वह आर० एल० पी० के सदस्य हैं।

सभापति महोदय : मैं आपको बोलने का मौका दूंगा।

(व्यवधान)

श्री प्रमथेस मुखर्जी : महोदय, मैं बहुत संक्षिप्त भाषण दूंगा। (व्यवधान)

सभापति महोदय : सूची के अनुसार मैं सभी को मौका दूंगा। श्री प्रमथेस मुखर्जी, कृपया आप बोलें।

श्री प्रमथेस मुखर्जी : महोदय, यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है। आज क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक के हजारों कर्मचारी अपनी मांगों के समर्थन में धरना देने के लिए पार्लियामेंट स्ट्रीट, नई दिल्ली में एकत्रित हुए हैं।

महोदय, ये ग्रामीण बैंक हमारे देश में कुछ खास स्थानों पर गरीब लोगों की स्थिति बेहतर करने हेतु स्थापित किए गए थे। यह महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। ये हमारे देश की जनता के लाखों लोगों की बैंकिंग आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। परंतु सरकार द्वारा स्थिति के गलत ढंग से निपटारा के कारण क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक की सामाजिक-आर्थिक व्यवहार्यता को समाप्त कर दिया है। इसके परिणामस्वरूप हजारों कामगार अपने मांगों के समर्थन में धरना देने के लिए सड़क पर आ गए हैं। उनकी मांगें हैं— छोटे द्विपक्षीय वेतन समझौते का क्रियान्वयन, प्रायोजक बैंकों के कर्मचारियों के समान ग्रामीण बैंकों को लाभ देना तथा राष्ट्रीय ग्रामीण बैंक का गठन। अतः मैं सरकार तथा वित्त मंत्री से आग्रह करता हूँ कि वे इस समझौते को तत्काल लागू करें और इस प्रकार उनकी मांगों को पूरा करें।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा): सभापति महोदय, रीवा मेडिकल कालेज की मान्यता खतरे में है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: आप कृपया प्रतीक्षा करें। मैं एक-एक करके सभी को मौका दूंगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : मेरे पास सूची है, ये पहले सूचना दे चुके हैं। मैं एक-एक करके मौका दूंगा। जब आपका नाम आता है आप अपना मुद्दा उठाएं।

[हिन्दी]

श्री आदित्यनाथ (गोरखपुर): माननीय सभापति जी, गोरखपुर की एक बहुत बड़ी समस्या की ओर मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान आकर्षित करता हूँ। महोदय, गोरखपुर में धर्मशाला बाजार में एक रेलवे पुल है, जिसके नीचे से होकर सारा ट्रैफिक जाता है। वर्षा होने पर वहाँ चार से छः फीट तक पानी भर जाता है और घंटों यातायात जाम रहता है। महाराजगंज, पडरौना और नेपाल जाने के लिए वही एकमात्र रास्ता है। इसके साथ बौद्धिस्ट तीर्थस्थलों के लिए, अयोध्या में श्री राम मंदिर और वाराणसी के लिए भी वही रास्ता है। हमारी वर्षों से रेल मंत्रालय से यह मांग रही है कि रेलवे पुल के ऊपर ब्रिज बनाया जाए। मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करूंगा कि जिस प्रकार से उसने मऊ में, पूर्वी उत्तर प्रदेश में यह कार्य किया है, वैसे ही हमारे गोरखपुर में धर्मशाला बाजार में ऊपर से ब्रिज बनाया जाए।

मैं एक अन्य महत्वपूर्ण विषय की ओर भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। (व्यवधान) आप लोग तो रोज ही बोलते हैं, मैं पहली बार सदन में बोल रहा हूँ। मैं बहुत कम शब्दों में अपनी बात कहूंगा। सभापति महोदय, गोरखपुर में बी.आर.डी. मेडिकल कालेज की मान्यता एम.सी.आई. के द्वारा समाप्त की जा रही है। उन्होंने जो उसके कारण दिए हैं, वे हैं: शिक्षकों के पद रिक्त होना, विभिन्न विभागों में टाइपिस्ट, लिपिक, स्टेनो, नर्सों की कमी और छात्रावास की कमी होना।

जो भी कारण दिए गए हैं, उनमें छात्रों की क्या गलती है। NCI द्वारा कालेज की मान्यता समाप्त करने के लिए केन्द्रीय सरकार को लिखा गया है सदन में मंत्री जी बैठे हुए हैं, मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूँ कि इस कालेज के MBBS के छात्रों के भविष्य के साथ जो खिलवाड़ किया जा रहा है, उसको रोका जाए।

श्री मोतीलाल चौरा (राजनांदगांव): महोदय, पिछले तीन-चार महीनों से जब से यह सरकार आई है, तब से दूरसंचार विभाग पूरी तरह से स्वतन्त्र हो गया है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र सर्वाधिक आदिवासी क्षेत्र है। इस क्षेत्र में पिछले तीन-चार महीनों से करीब पांच हजार टेलीफोन खराब पड़े हैं। सरकार के संचार मंत्री को मैंने कई पत्र लिखे हैं, पहले तो पत्रों का जवाब आ जाता था, लेकिन जब से यह सरकार आई है, तब से कुछ मंत्रियों ने मानकर रख लिया है कि पत्रों का जवाब नहीं देना है। मैं भी सरकार में मंत्री रहा हूँ, मुझे मालूम है, यह परम्परा केन्द्रीय सरकार में पहले नहीं थी। नीतीश कुमार के पत्रों का जवाब बराबर आता है। मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि आदिवासी अंचल तीन सौ किलोमीटर लम्बा है, अगर दूरसंचार विभाग इस प्रकार सोता रहा, तो ग्राम पंचायती राज की स्थापना में जो गति लाने का हमारा निर्णय है, वह अपने आप में शून्य की भांति रह जाएगा। एक स्थिति यह भी है कि शून्यकाल में मंत्रियों की अनुमति स्थिति खलने वाली है, क्योंकि हमारी बातों का जवाब नहीं आता है। यदि मंत्री

महोदय सदन में रहे, तो वे परिस्थिति को समझ कर त्वरित गति से निर्णय ले सकेंगे।

श्री रामजी दास ऋषिदेव (अररिया): महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र का और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। यह क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र की जनता जोगबनी कटिहार बड़ी रेल लाइन के बारे में मांग करती रही है, जिसको अभी तक पूरा नहीं किया गया है। इस क्षेत्र में जूट मिल के लिए सरकार द्वारा जमीन खरीदी गई है लेकिन उसकी स्थापना अभी तक नहीं हुई है। इस क्षेत्र में जूट की खेती अधिक है और यहां के किसानों के पास अभी भी जूट लाखों क्विंटल पड़ा हुआ है और सरकार द्वारा जूट का समर्थन मूल्य भी नहीं दिया गया है, जिससे यहां के किसानों को परेशानी हो रही है। इस क्षेत्र के विकास के लिए अभी तक गांवों में बिजली, सड़क की सुविधा नहीं है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करना चाहता हूँ इस क्षेत्र के सर्वांगीण विकास के लिए कोई कारगर कदम उठाए।

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर): सभापति महोदय, नई सरकार के नेशनल एजेंडे ने बुनकरों के उत्थान के लिए, उनके विकास के लिए एक योजना बनाने तथा उनको न्याय देने के बारे में स्पष्ट आश्वासन दिया है, लेकिन अभी तक कोई ठोस नीति सामने नहीं आई है और राज्य सरकारों को भी इस दिशा में कोई निर्देश नहीं दिए गए हैं। मैं विदर्भ से आता हूँ और यहां बुनकरों की करीब 25 लाख संख्या है।

अपनी कला की वजह से एक जमाने में, अपने हैडलूम के उद्योग की वजह से हमारा विदर्भ मानवेस्टर कहलाता था और 25 लाख लोग इस व्यवसाय से जुड़े हुए थे, लेकिन बाद में इस उद्योग पर न जाने किस की नजर लग गई और आज यह उद्योग वहां खत्म हो रहा है, उनकी तरफ किसी का ध्यान नहीं है। जो बुनकर आदिवासी कहलाते थे, उनकी सहुलियतें और स्कॉलरशिप रद्द कर दी गई। वे न ओ०बी०सी० में हैं और न आदिवासी हैं। इस तरह उनकी शिक्षा का भी बहुत बड़ा मामला सरकार के सामने न्याय के लिए प्रलंबित है। (व्यवधान)

सभापति महोदय, इन बुनकरों का उद्योग चलना चाहिए, इसके लिए सरकार को कोई ठोस नीति अपनानी चाहिए। मैं नागपुर का एक उदाहरण आपको बताता हूँ। (व्यवधान) आज से 40 साल पहले बुनकर नेता श्री देवधरे ने बुनकरों के योगदान से एक को-आपरेटिव सूत मिल का निर्माण किया था, जो नागपुर दिवाकर को-आपरेटिव सोसायटी के नाम से जानी जाती है। जिसमें 1400 लोग काम करते थे, लेकिन पिछले डेढ़ साल से यह मिल बंद हो गई है, जिससे 1400 लोगों को भुखमरी का सामना करना पड़ रहा है और जिस पर करीबन छह हजार लोग आश्रित हैं।

महोदय, मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि महाराष्ट्र सरकार का इसकी ओर ध्यान नहीं है। उन्होंने इस प्रश्न की तरफ से अपनी आंखें मूंद ली हैं और कान बंद कर लिए हैं। (व्यवधान) मेरा आग्रह है कि केन्द्रीय सरकार इसमें हस्तक्षेप करे और आज जो वहां के वक्रर आंदोलन के मार्ग पर हैं, उनके पास काम नहीं है, यह विदर्भ का बहुत पुराना उद्योग है इसलिए इस विदर्भ के उद्योग की तरफ ध्यान दें। यह जो मिल है, जिसे केवल सात करोड़ रुपये में फिर से चालू किया जा सकता है। वैसे तो सिक मिल को चालू करने के लिए सरकार कई योजनाएं अपना रही हैं तो केवल सात करोड़ रुपये में यह मिल चालू हो सकती है तो करायी जानी चाहिए आज नयी मिल लगाने के लिए करीब 60 करोड़ रुपए लगता है तो यह भी बचेगी और इस मिल की आज जो प्रोपर्टी है वह सौ करोड़ की है। दुर्भाग्य से वहां के कुछ स्थानीय मंत्री और नेतागण इस मिल को षडयंत्र से कौड़ी के दाम में बेचने की कोशिश कर रहे हैं, इसकी तरफ अविलम्ब ध्यान दिया जाना चाहिए। ऐसी जो

हरकत और कोशिश हो रही है, उसको रोकना चाहिए। उसकी जांच भी होनी चाहिए।

महोदय, मैं सदन से और वस्त्र मंत्रालय से आग्रह करता हूँ कि इन्होंने जो बुनकरों के विकास का कमिटेमेंट दिया है उसके मातहत नागपुर बुनकर सहकारी सोसायटी की अविलम्ब शुरू करने के लिए कोशिश करें। इन्ही शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ, जो मुझे बोलने की अनुमति दी।

[अनुवाद]

श्री एन०के० प्रेमचन्दन (क्विलोन): माननीय सभापति महोदय, मैं राष्ट्रीय महत्व के इन तत्कालिक मामले को उठाने हेतु अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

सम्पूर्ण देश में बीएड प्रशिक्षण स्कूलों के प्रशासन में कुछ कड़े नियामक उपयों के साथ राष्ट्रीय शैक्षिक परिवह उभर आया है। पहले अध्यापकों विद्यार्थियों का अनुपात 1:3 था। अब उन्होंने इस प्रावधान में संशोधन किया है और इसे 1:10 किया है। यहां एक प्रासंगिक बात नोट की जाए कि केरल में सभी बीएड प्रशिक्षण कालेज के अध्यापकों तथा कर्मचारियों को केरल सरकार वेतन दे रही है। इन कॉलेजों को 1:10 के अनुपात में चलना बहुत कठिन है।

अतः, मैं भारत सरकार, विशेषरूप से मानव संसाधन विकास मंत्रालय, जिसका शिक्षा के विषय से संबंध है, से आग्रह करता हूँ कि इस मामले में हस्तक्षेप करें और इन विनियमों को वापस ले जो बीएड प्रशिक्षण कॉलेज चलाने में असंख्य कठिनाईयाँ पैदा कर रहे हैं। इस संबंध में तत्काल हस्तक्षेप करने की आवश्यकता है।

मैं सभा की जानकारी में यह बात भी लाना चाहता हूँ कि फिलहाल कठोर विनियमों की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि बीएड प्रशिक्षण कोर्स अगले सप्ताह अथवा अगले माह शुरू हो जाएंगे। अतः, इस समय कोई भी कठोर प्रावधान लागू नहीं किए जाने चाहिए।

प्रो० सैफुद्दीन सोज (बारामूला): मैं केवल अभी नहीं बल्कि पहले से भारत सरकार से आग्रह करता रहा हूँ कि केन्द्र सरकार का जम्मू और कश्मीर पर 1,450 करोड़ रुपये का संचित ऋण माफ किया जाए क्योंकि ये ऋण गलत वित्तपोषण अनुपात के कारण संचित हुआ जो शुरू से ही जम्मू और कश्मीर के साथ भेदभाव पूर्ण रहा है। जम्मू और कश्मीर राज्य एक विशेष श्रेणी का राज्य है और अनुदान के रूप में 90 प्रतिशत तथा ऋण के रूप में 10 प्रतिशत का अनुपात होना चाहिए जबकि इस राज्य पर गलत वित्तपोषण अनुपात लागू किया गया था जिसमें ऋण के रूप में 70 प्रतिशत तथा अनुदान के रूप में केवल 30 प्रतिशत का अनुपात था। इसे वर्ष 1991 में सही किया गया। परंतु उस समय तक ऋण के ब्याज के रूप में काफी ऋण संचित हो गया अर्थात् ब्याज के द्वारा 300 करोड़ रु० से अधिक की राशि काट ली। इसका अर्थ है कि यह राज्य के विकास पर रोक है। अतः, जम्मू और कश्मीर सरकार तथा जम्मू और कश्मीर राज्य की जनता की ओर से यह मांग है कि ये ऋण माफ कर दिए जाने चाहिए क्योंकि इसके लिए पूर्ण औचित्य है। वित्तमंत्री जो इस समय यहां उपस्थित नहीं हैं तथा माननीय गृह मंत्री ने लिखित में यह बताया है कि इस मामले को ग्यारवें वित्त आयोग के समक्ष रखा जाएगा। यह मुझे स्वीकार्य नहीं उन्होंने पंजाब में यह बात लागू क्यों नहीं की? मैं इस सरकार को दोष नहीं देता हूँ। सरकार एक चलने वाला संस्थान है। इस सरकार का दायित्व है कि वह उस सरकार द्वारा की गई वचनबद्धता को पूरा करे और जहां कहीं अंतराल है, इस सरकार को उस स्थिति का उत्तर

देना है। वे पंजाब में 85 करोड़ रु० के ऋण को किस प्रकार माफ कर सकते हैं? यहां 1,450 करोड़ रु० की बात है और प्रत्येक पैसा भारत की संचित निधि से आता है। मैं इन पत्रों का औचित्य समझ नहीं पाता हूँ जिसमें यह कहा गया है कि मामले को भारत के वित्त आयोग के समक्ष रखा जाएगा। मंत्रिमण्डल के वरिष्ठ सदस्य यहां पर उपस्थित हैं। इनमें से एक मुझे सदस्य आश्चर्य करें कि वे मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। वे थोड़ा समय ले सकते हैं। परंतु कुछ तर्क होना चाहिए। वे किस तरह पंजाब में ऋण माफ कर सकते हैं और अब वे कहते हैं कि वे ग्यारहवें वित्त आयोग के पास जाएंगे। अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूँ इनमें से एक सदस्य मुझे आश्चर्य करे। श्री फर्नांडीज, श्री नीतिश कुमार, श्री बरनाला यहां उपस्थित हैं। इनमें से कोई भी आश्चर्य कर सकता है कि (व्यवधान)

सभापति महोदय : प्रो० सोज, आप भूतपूर्व मंत्री हैं और आप शून्यकाल के बारे में जानते हैं। शून्य काल के दौरान उठाए गए सभी मामलों का सरकार उत्तर नहीं देगी।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : महोदय, मैं जानता हूँ परंतु आप इनमें से किसी एक को कह सकते हैं (व्यवधान)

सभापति महोदय : डा० असीम बाला।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया : सर, मैं दो दिन से बोलने के लिए इंतजार कर रहा हूँ।

[अनुवाद]

डा० असीम बाला : महोदय, भारतीय साइकिल निगम लि० एक सरकारी उपक्रम है और यह एक रुग्ण एकक है। बी. आई. एफ. आर. ने भी अपना अंतिम फैसला दे दिया है। इस कम्पनी में कार्यरत लगभग 200 कर्मचारी वर्ष 1995 में सेवानिवृत्त हो गए हैं परंतु उन्हें ग्रेज्युटी तथा भविष्य निधि 1 की राशि नहीं दी गई है। ग्रेज्युटी की राशि केवल 1:5 करोड़ रु० है तथा भविष्य निधि की राशि मात्र 1 करोड़ रु० है। परंतु सरकार ने अभी तक इसका भुगतान नहीं किया है। यह हमारे लिए दुःखद स्थिति है। सेवानिवृत्त कर्मचारी और वर्तमान कर्मचारी तथा उनके परिवार के सदस्य बहुत कठिन दौर से गुजर रहे हैं। वे भूख से मर रहे हैं। इन परिस्थितियों के अंतर्गत सरकार को इन सभी कारकों पर विचार करना चाहिए। मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि वे गंभीरतापूर्वक मामले की जांच करें ताकि सरकार द्वारा सेवानिवृत्त कर्मचारियों तथा वर्तमान कर्मचारियों की सम्पूर्ण बकाया राशि का भुक्तान तुरन्त किया जा सके।

[हिन्दी]

डा० सी० पी० ठाकुर (पटना): सभापति जी, बिहार के बारे में हाईकोर्ट ने कहा है कि बिहार में सरकार नाम की कोई चीज नहीं है। उसी कोर्ट ने एक महीने पहले कहा कि बिहार में गवर्नमेंट की बात तो छोड़ दीजिए, कोई गवर्नमेंट नहीं है। मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करूंगा कि बिहार में केवल हत्याएं ही नहीं अपहरण भी एक उद्योग बन गया है। स्कूल और कालेज बंद हैं, यूनिवर्सिटी में स्ट्राइक है। कोरपोरेशन के लोगों को पैसा नहीं मिल रहा है, वित्तीय क्राइसेज है। मेरा अनुरोध है कि होम-मिनिस्टर साहब बिहार सरकार को जल्दी बर्खास्त करें और वहां के 10 करोड़ लोगों को इस सरकार से मुक्ति दिलाएं। हमारे जार्ज फर्नान्डीज जी और नीतीश जी बैठे हैं। (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): यह बिहार के महान लोगों के खिलाफ षडयंत्र चल रहा है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : यह सदस्य का अधिकार है। वे शून्यकाल के दौरान मामला उठा रहे हैं।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री रघुवंश प्रसाद सिंह, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। यह सदस्य का अधिकार है। आप क्यों अनावश्यक रूप से हस्तक्षेप कर रहे हैं? कृपया बैठ जाएं।

[हिन्दी]

डॉ. सी०पी० ठाकुर : यह हाईकोर्ट का जजमेंट है, यह किसी व्यक्ति का जजमेंट नहीं है।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: बिहार की जन आकांक्षाओं के खिलाफ अगर इस सरकार ने कोई काम किया तो यह साम्प्रदायिक सरकार चकनाचूर हो जाएगी। (व्यवधान)

श्री बची सिंह रावत 'बचदा' (अल्मोड़ा): माननीय सभापति जी, देश के पर्वतीय क्षेत्रों में सरकारी गल्ले की दुकानों पर खाद्यान्न की कमी रहती है। संयुक्त मोर्चा सरकार ने वहां जो सार्वजनिक वितरण प्रणाली शुरू की। उसके अन्तर्गत 10 किलो खाद्यान्न प्रति माह आवंटित किया जाता है। इससे पर्वतीय क्षेत्र प्रभावित हैं क्योंकि 10 किलो खाद्यान्न से उनकी पूर्ति नहीं होती। दुर्गम तथा पहाड़ी क्षेत्र होने के कारण वहां खाद्यान्न की कमी रहती है। उत्तरांचल में सरकारी गल्ले की दुकानों पर खाद्यान्न उपलब्ध नहीं रहता है जिससे आम जनता को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इससे गरीब परिवार के लोगों का जीवन दूभर हो गया है। मेरा केन्द्र सरकार और उसके खाद्य मंत्री जी से विशेष अनुरोध है कि वह इस तरफ ध्यान दे। मैं इस मामले को नियम 377 के अधीन भी उठा चुका हूँ लेकिन इस पर कोई संतोषजनक कार्यवाही नहीं हुई पर्वतीय क्षेत्र में पहले की तरह जो आर० पी० डी० एस के साथ-साथ पी०डी०एस० की प्रणाली थी, उसको पुनः लागू किया जाए और दुर्गम व पहाड़ी क्षेत्रों में पर्याप्त खाद्यान्न की आपूर्ति सुनिश्चित करायी जाए।

श्री माणिकराव होडल्या गावीत (नन्दुरबार): महोदय, मैं सरकार का ध्यान गुजरात और महाराष्ट्र राज्य में स्थित सरदार सरोवर परियोजना की ओर दिखाना चाहता हूँ। इससे महाराष्ट्र राज्य के आदिवासी गांव डुबाव क्षेत्र में आ गए। उनके पुनर्वास का पूरी तरह से नहीं चल रहा है। यहां के आदिवासियों को बहुत ही घटिया और अशोभनीय माना जाता है। प्रभावित आदिवासियों को खेती करने के लिए एक-दो हैक्टेयर जमीन देने की बात कही गई थी लेकिन अभी तक उन्हें कोई जमीन नहीं मिली जबकि सरकार की ओर से लिखित रूप में कहा गया था कि उनको जमीन का कब्जा मिलेगा। बहुत से आदिवासियों को 1993-94 में जमीन का कब्जा दिया गया था। लेकिन अभी भी बहुत से लोगों को जमीन का कब्जा नहीं मिला। मेरी मांग है कि उस योजना से प्रभावित लोगों को चार-पांच साल का मुआवजा दिया जाए। इनकी खेती के लिए सिंचाई की व्यवस्था की जाए वहां पर वाल्हेटी, रायपुर, आमलीबाडी और एम्. ऑय टैंक की योजना है। ये योजनाएं कार्यान्वित कर उनके लिए सिंचाई की व्यवस्था की जाए। जिन आदिवासियों को पुराने गांव से नए गांव में लाया गया है, उनको मुआवजा मिलने में भारी कठिनाई हो रही है। एक डेढ़ साल से कई लोगों को मुआवजा नहीं मिला। इससे प्रभावित लोग बहुत परेशान हैं। उनके लिए तुरन्त मुआवजे की घोषणा की जाए ताकि प्रभावित आदिवासियों की समस्या का निराकरण हो सके।

[अनुवाद]

डॉ. वी० सरोजा (रासीपुरम): सभापति महोदय, मैं दिनांक 3.6.98 और 4.6.98 के "दि हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित समाचार के परिपेक्ष्य में यह प्रश्न उठाना चाहती हूँ। गुर्दे की बीमारियों के कारण मृत्यु की अंतिम अवस्था से गुजर रहे रोगियों के लिए डायलिसिस एक अति महत्वपूर्ण जीवन रक्षक प्रक्रिया है। अतः मैं इस सम्माननीय सभा का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगी। रोगियों के गुर्दा प्रत्यारोपण से पूर्व यह प्रक्रिया गुर्दा विशेषज्ञों द्वारा अपनायी जाती है। यद्यपि यह एक प्रारंभिक प्रक्रिया है, फिर भी प्रत्यारोपण सर्जरी करने से पूर्व हम इसी प्रक्रिया को अपनाते हैं। एक समाचार आया है कि गुर्दा विशेषज्ञ डायलिसिस का बहिष्कार कर रहे हैं। 'दिल्ली नेफ्रोलॉजिस्ट सोसायटी' के सचिव ने सही कहा है कि मानव अंगों का व्यापार शर्मनाक घटना है।

किन्तु यह भी समान रूप से निंदा योग्य है कि उन डाक्टरों, जो प्रथम दृष्टया मामलों को स्थापित किये बगैर अपराधियों की जीवन रक्षा करते हैं, को तुलना उन डाक्टरों से की जाती है जो गुर्दे को व्यापार में लिप्त हैं। आज का समाचार पत्र बताता है सिर्फ निजी चिकित्सा केन्द्रों द्वारा ही नहीं बल्कि सरकारी संस्थान भी इस बहिष्कार का समर्थन कर रहे हैं क्योंकि चार डॉक्टरों को लम्बे समय के लिए नजर बंद रखा गया है। मैं इन चिकित्सकों की ओर से एक अनुरोध करना चाहूंगी। क्या यह सरकार उन डाक्टरों, जो लम्बे समय के लिए नजर बंद रखे गये हैं, को मुक्त करने के बारे में विचार करेगी? साथ ही साथ, इस मामले में एक जांच प्रारम्भ की जाए। तत्पश्चात मानव अंग प्रत्यारोपण अधिनियम, जो भारत सरकार द्वारा सन 1994 में लाया गया था, को लागू करने के बारे में तत्काल कदम उठाए जाने चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया आप अपना अनुरोध संबंधित माननीय मंत्री जी को बताएं। आपको पूरी बात पढ़ने की आवश्यकता नहीं है।

डॉ. वी० सरोजा: महोदय, मुख्य बात यह है कि यह अधिनियम असंबंधित दाताओं के बारे में स्पष्ट नहीं है। यही समस्या है जो आज डॉक्टरों द्वारा महसूस की जा रही है। अतः, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगी कि असंबंधित दाताओं की समस्या को विनियमित करने हेतु संशोधन करें।

[हिन्दी]

श्री राम टहल चौधरी (रांची): सभापति महोदय, मैं रांची और बर्नांचल की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। पूर्व की सरकार ने घोषणा की थी कि 10,000 रुपये तक किसानों का ऋण माफ होगा और जब वहां किसान पैसा देने जाता था तो बैंक वाले कहते थे कि माफ हो जाएगा इस लिए तुम लोगों को पैसा देने की आवश्यकता नहीं है। अब जितना मूलधन था, उससे चौगुना और दस गुना सूद बढ़ गया है और लोगों को जेल हो रही है और यातनाएं दी जा रही हैं। इसके अलावा मैंने बार-बार कहा था कि जब सरकार ने घोषणा की है तो वह उसको पूरा करे और ऋण माफ करे, परंतु ऐसा नहीं किया गया है। आज किसानों और गरीबों की बात होती है मगर किसानों के साथ वहां जुल्म किया जा रहा है। मैं केन्द्रीय सरकार से आग्रह करता हूँ कि वह ऋण माफ कर दें और अगर ऋण माफ नहीं कर सकती है तो कम से कम सरकार की गलत घोषणा से जो सूद बढ़ा है, वह माफ कर दे और मूलधन के लिए एक साल का समय दे जिसमें वह इस्टालमेंट में पैसा वापस करें।

श्री तपन सिकंदर (दमदम): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से गृह मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। बंगाल में पंचायत चुनावों के पहले और पंचायत चुनावों के बाद 14 शेड्यूल्ड कास्ट्स और

शेडयूल्ड ट्राइब्स की हत्या हो गई और 125 शेडयूल्ड कास्ट और शेडयूल्ड ट्राइब्स और महिलाओं पर ऐसे अत्याचार हुए कि उनके घर जला दिये गए। यहां आर० एस्० पी० के लोग बैठे हुए हैं। वे भी जानते हैं कि दो लोगों को जिन्दा जलाया गया—(व्यवधान) महिलाओं के साथ बलात्कार किया गया। (व्यवधान)

[अनुवाद]

ड० रामचंद्र डोम (बीरभूम): सभापति महोदय, यह पूर्णतः गलत है। (व्यवधान)

सभापति महोदय: यह सदस्य का अधिकार है। उन्हें कहने दें जो कुछ भी वह कहना चाहते हैं।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री तपन सिकंदर ने जो कुछ कहा है उसके अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाता।

(व्यवधान)•

[हिन्दी]

श्री तपन सिकंदर: शेडयूल्ड कास्ट्स और ट्राइब्स की महिलाओं के साथ बलात्कार किया गया जिसकी ओर मैं गृह मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अजय मुखोपाध्याय: सभापति महोदय, मैं जानना चाहूंगा कि क्या अनुमति प्रदान करेंगे।

श्री तपन सिकंदर: महोदय, यह अत्याचार और जन संहार से संबंधित मुद्दा है।

सभापति महोदय: आपकी बात पूरी हो गयी है। कृपया आप बैठ जाए।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया बैठ जाए। माननीय सदस्य कृपया सहयोग प्रदान करें।

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया): महोदय, आपके राज्य आन्ध्र प्रदेश से हजारों की संख्या में किसान और कृषि मजदूर दिल्ली आये हैं और जन्तार मंतर पर धरने पर बैठे हुए हैं। उनका प्रतिनिधिमंडल माननीय अध्यक्ष महोदय से शाम में मिलेगा। माननीय अध्यक्ष महोदय ने शाम में उनसे मिलना स्वीकार कर लिया है। आन्ध्र प्रदेश के कृषि मजदूरों तथा किसानों के नौ संगठन आये हैं। वे लोग दिल्ली शहर में यह प्रदर्शन कर रहे हैं।

महोदय, जैसा की आप जानते हैं गत वर्ष 1107 मंडलों में से 872 मंडलों को सूखा ग्रस्त घोषित किया गया था। इस वर्ष स्थिति ज्यादा बुरी है और इस कारण 350 किसानों और खेती हर मजदूरों ने आत्म हत्या कर ली हम सभी इस विषय पर चर्चा कर चुके हैं। ये लोग यहां आये हैं। किन्तु सरकार आवश्यक कदम नहीं उठा रही है। उनकी मांगे इस प्रकार हैं:- (एक) आपदा राहत कोष से स्थिति के बचाव के लिए लगभग 500 करोड़ रु० जारी की जानी चाहिए; (दो) छोटे तथा मध्यम किसानों के लिए संस्थागत फसल ऋणों को माफ करना; (तीन) निजी तौर पर धन उधार देने को विनियमित करना और कड़ाई से अनुपालन करना और दोषियों

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

को दंड देना; (चार) व्यापक फसल बीमा योजना को अधिनियमित और लागू करना; (पांच) बीजों, कीटनाशकों और खादों में मिलावट करने पर नियंत्रण करने संबंधी विधेयक का उचित संशोधन करना; (छ) सभी फसलों के लिए लाभप्रद मूल्यों की घोषणा करना; (सात) तम्बाकू बोर्ड की तरह कपास और मिर्च के लिए केन्द्रीय बोर्ड गठित करना; (आठ) आन्ध्र प्रदेश में सभी लंबित सिंचाई योजनाओं को मंजूरी देना; (नौ) कृषि आदानों के लिए राज सहायता की राशि बढ़ाना।

वे इन नौ मांगों को उठाने के लिए यहां आए हैं। वे आज माननीय अध्यक्ष जी से मिलेंगे। मैं सरकार से इन मांगों को स्वीकार करने के लिए और आन्ध्र प्रदेश की जनता, किसानों और कृषि मजदूरों की रक्षा करने का आग्रह करता हूँ।

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाड़ा): महोदय, मैं भी इस विषय पर बोलना चाहता हूँ।

सभापति महोदय: वे पहले ही नोटिस दे चुके हैं। मैं आपको बाद में बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री रतिलाल वर्मा, मैं आपको बाद में बुलाऊंगा क्योंकि ये इसी विषय पर बोलना चाहते हैं।

श्री पी० उपेन्द्र : सभापति महोदय, श्री हन्नान मोल्लाह द्वारा किए गये आग्रह का मैं पूर्ण समर्थन करता हूँ और इस मुद्दे को उठाने के लिए हम सभी उनके आभारी हैं। आन्ध्र प्रदेश से बड़ी संख्या में किसान अपनी शिकायत व्यक्त करने आये हैं। ये घटनाएं देशभर में किसानों की दुर्दशा को उजागर करती हैं।

एक विशेष प्रश्न जो मैं पूछना चाहूंगा वह यह है कि कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री ने 27 मई को संस्थागत वित्त से लिखे गये ऋणों पर ब्याज को माफ करने के बारे में घोषणा की थी। किन्तु यह पूरी तरह स्पष्ट नहीं है कि क्या यह राज्य में उन सभी प्रभावित परिवारों पर लागू होती है या सिर्फ केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा पता लगाए गये चार जिलों पर लागू होती है। मैं यह भी बताना चाहूंगा कि आत्म हत्या से प्रभावित 325 परिवारों में से सिर्फ 142 परिवारों को अभी तक राज्य सरकार द्वारा सहायता दी गई है। मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करूंगा कि यह बात राज्य सरकार की जानकारी में लाए और यह भी देखे कि उन सभी को सहायता दी जाए।

यहां एकत्रित हुए लोगों द्वारा की गई नौ मांगों का मैं भी पूर्णतः समर्थन करता हूँ। मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि उन पर तत्काल कार्यवाही करें।

श्री जयपाल रेड्डी : सभापति महोदय का धन्यवाद। कपास उत्पादक कृषक जो स्वयं को बुरी दुर्दशा में पा रहे हैं सभी तरफ से सभा और देश का ध्यान आकृष्ट करने के लिए हजारों की संख्या में दिल्ली पहुंच गये हैं। महोदय, जैसा की आप जानते हैं सभी दशकों में आन्ध्र प्रदेश के किसान पूरे देशभर में भारत के अन्न दाता के रूप में जाने जाते रहे हैं और ये किसान आत्महत्या करने को मजबूर हो रहे हैं।

मैं समझता हूँ कि लगभग 200 कपास उत्पादक कृषक आत्म हत्या कर चुके हैं और इसके अनेक कारण हैं। निःसंदेह एक कारण निजी साहूकारों का दबाव है। इस मामले में निजी साहूकारों के खिलाफ कार्यवाही करने की आवश्यकता है। व्यवस्था द्वारा आपूर्ति किये गए नकली बीजों और कीटनाशकों के कारण भी किसान प्रभावित हुए हैं। किसानों को उपलब्ध कराया गया संस्थागत वित्त आवश्यकता से बहुत कम था और

[श्री जयपाल रेड्डी]

इसी कारण उन्हें यह रास्ता अपना पड़ा है। आन्ध्र प्रदेश सरकार ने ऐसे परिवारों, जो किसानों की आत्म हत्या से प्रभावित हुए हैं, को अनुग्रह अनुदान देने की घोषणा की थी।

सभापति महोदय : हम लोगों ने कल इसी विषय पर काफी विस्तार से चर्चा की है।

श्री जयपाल रेड्डी : मेरा विचार है कि भारत सरकार को भी इन प्रभावित परिवारों को अनुग्रह राशि का भुगतान करना चाहिए और उन्हें यह भी देखना चाहिए की अगले वर्ष के लिए कपास उत्पादकों को कपास की गारंटी शुदा कीमत के द्वारा उनका ध्यान रखा जाए। अन्यथा भारत को कपास की कमी का सामना करना पड़ेगा और कोई भी आन्ध्र अथवा और अन्य कहीं पर कपास नहीं उगाएगा।

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) : सभापति जी, गुजरात के अंदर 35 लाख ऐसी फैमिलीज हैं जो गरीबी रेखा के नीचे रह रही हैं। पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम के अन्तर्गत भारत सरकार की ओर से गुजरात को जो गेहूँ और चीनी आबंटित की जाती है, वह बहुत कम है। परिणामस्वरूप वहाँ के लोगों को पूरा अनाज नहीं मिल पाता। 1991 सैन्सस के मुताबिक जनवरी 1996 से 17,557 मीट्रिक टन लैवी चीनी आबंटित की जाती है जिससे प्रत्येक कुटुम्ब को 425 ग्राम के बदले 400 ग्राम चीनी दी जाती है। यह बहुत कम है इसलिए मेरी मांग यह है कि गुजरात सरकार को 1997 सैन्सस को मदेनजर रखकर 29,557 मीट्रिक टन लैवी चीनी के रूप में देनी चाहिए। इस तरह गेहूँ के मामले में गुजरात को अप्रैल 1998 में 29,500 मीट्रिक टन ए० पी० एल० गेहूँ और 20 हजार मीट्रिक टन बी० पी० एल० चावल यानी कुल मिलाकर 49,500 मीट्रिक टन गेहूँ और 18000 मीट्रिक टन ए० पी० एल० चावल आबंटित किया गया है लेकिन यह बहुत कम है।

गुजरात के अंदर कोई भी भूखा न रहे, ऐसा वहाँ की सरकार ने निर्णय किया है। मेरी भारत सरकार से विनती है कि प्रति व्यक्ति 9 किलोग्राम बी० पी० एल० गेहूँ और 350 ग्राम बी० पी० एल० चावल जो न्यूनतम परिमाण निश्चित किया गया है, उसके मुताबिक राज्य सरकार को प्रति मास बी० पी० एल० गेहूँ 29,700 मीट्रिक टन गेहूँ और 11,500 मीट्रिक टन चावल देने का प्रबन्ध किया जाये।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : सर्वप्रथम हम शून्यकाल को पूरा करेंगे और तत्पश्चात हम अन्य चीजों पर चर्चा करेंगे।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया (चुरु) : सभापति जी, हमने भी जीरो ऑवर में बोलने के लिए नोटिस दिया है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री नरेन्द्र बुडानिया मैं आपको बाद में बुलाऊंगा। श्री थापर चन्द्र गहलौत का नाम क्रम सं० सात पर है। उन्होंने नोटिस दिया है। मैं आप को बाद में बुलाऊंगा।

[हिन्दी]

श्री थावरचन्द्र गहलौत (शाजापुर) : सभापति महोदय, केन्द्र सरकार की ओर से संसदीय क्षेत्र विकास योजना के अन्तर्गत सांसदों को एक

करोड़ रुपये तक की राशि के निर्माण कार्य की अनुशंसा करने के अधिकार दिये गये हैं। इस योजना के अन्तर्गत यह भी अधिकार दिये गये हैं कि हम कलैक्टर को लिखकर देंगे और कलैक्टर एजेंसी फिक्स करेगा कि वह निर्माण विकास कार्य कौन सी एजेंसी से कराये किन्तु मध्य प्रदेश सरकार की ओर से अभी 28 नवम्बर को योजना आर्थिक एवं सांख्यिकी विभाग द्वारा एक सेक्युलर जारी किया गया कि तीन लाख रुपये तक के निर्माण कार्य जो सांसद निधि से होने हैं, वे अनिवार्य रूप से पंचायत के माध्यम से कराए जाएं। मध्य प्रदेश में छह महीने बाद विधान सभा के चुनाव होने वाले हैं और भारतीय जनता पार्टी के सांसद वहाँ सर्वाधिक हैं। सांसदों पर अंकुश लगाने के लिए ताकि वह निर्माण और विकास कार्य अपनी इच्छानुसार नहीं कर सकें, इस प्रकार से बाधा पहुंचाने की दृष्टि से यह आदेश जारी कर दिया गया है। उसके कारण हम जो एजेंसी प्रोवाइड करते हैं या निर्देशित करते हैं। उसका अनुसरण वे नहीं करते। कलैक्टर भी राज्य सरकार का आदेश मानने के लिए बाध्य हो गये। मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो दिशा निर्देश केन्द्र सरकार की ओर से सांसद क्षेत्र विकास योजना में दिये गये हैं, उनका अनुसरण, उनका पालन मध्य प्रदेश सरकार करे, ऐसे आदेश दिलवाये जायें।

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : महोदय, मैं भी इसी मामले पर बोलना चाहता हूँ। यह विशेषाधिकार का मामला है। यह विशेषाधिकार का प्रश्न है कि ग्रामीण विकास निधि या सांसद निधि हेतु नीति निर्देशक सिद्धांत होने के बाद भी अगर राज्य सरकार उसके विपरीत काम करती है तो राज्य सरकार को उसके बारे में कहा जाना चाहिए कि जो नीति निर्देशक सिद्धान्त तय किये गये हैं, उसी के अनुसार गाइडलाइंस हैं, वे दिशा निर्देशों के विरुद्ध कार्य कर रहे हैं। वे ऐसा कैसे कर सकते हैं।

इसलिए यह उनके सरक्यूलर अवव्यवस्था बदल देने का मामला है, लेकिन हम प्रिवलेज के अन्दर इसको नहीं उठ रहे हैं। केन्द्र सरकार को राज्य सरकार को निर्देशित करना चाहिए कि गाइडलाइंस का पूरी तरह से पालन करे।

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा) : सभापति महोदय, रीवा मैडीकल कालेज की मान्यता को खत्म करने का मैडीकल कौंसिल ऑफ इंडिया ने राज्य शासन को चेतावनी दी है। 1968 में मैडिकल कालेज रीवा की स्थापना हुई थी। रीवा देश का सबसे उपेक्षित इलाका है। 1968 में स्थापित मैडिकल कालेज है, वहाँ वर्षों से डीन का पद खाली है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि 28 प्रोफेसर्स के पदों में केवल आठ भरे गये हैं। एसोसिएट प्रोफेसर के पद खाली है, व्याख्याता के पद खाली हैं, मैडीसिन विभाग में 50 सी० जी० की मशीन तक नहीं है और मैडीकल कौंसिल ऑफ इंडिया ने राज्य शासन को लिखकर दिया है कि अगर मार्च तक ये सारे पद नहीं भरे गये तो मैडीकल कालेज की मान्यता खत्म कर दी जायेगी। वहाँ के प्रोफेसर, वहाँ के विद्यार्थी हड़ताल पर गये, तब जुलाई तक का मैडीकल कौंसिल ऑफ इंडिया ने समय दिया है। मैं केन्द्र सरकार से मांग करना चाहूंगा कि रीवा मैडीकल कालेज की मान्यता को बचाये रखने के लिए प्रदेश सरकार से कहे कि मैडीकल कालेज, रीवा के सारे पद भरे जायें ताकि उसकी मान्यता बची रहे।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : अब श्री नरेन्द्र बुडानिया बोलेंगे।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : केवल एक या दो माननीय सदस्य बोलने वाले हैं। मैं आपको बाद में बुलाऊंगा।

श्री नरेन्द्र बुडानिया : सभापति महोदय, मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा आपके माध्यम से आपके सामने, सरकार के सामने और इस हाउस के

सामने रखना चाहता हूँ। जिस वक्त प्रधान मंत्री जी ने यहां विश्वास मत प्राप्त करते वक्त अपना व्याख्यान दे रहे थे, तब उन्होंने कहा था कि अब कोई युद्ध नहीं होगा। होगा तो पीने के पानी की समस्या के समाधान के लिए चौथा युद्ध होगा। पूरे देश को ऐसा लगा था कि अब पीने के पानी जैसी समस्याओं को प्राथमिकता दी जायेगी और गांवों में जो आदमी बैठा था, जो गरीब आदमी है, जो पीने के पानी के लिए जूझता है, उसके मन में कुछ बात बैठी थी, लेकिन मैं आपके सामने यह बात कहना चाहता हूँ कि पूरे देश में पीने के पानी की समस्या है, लेकिन राजस्थान के अन्दर आज पीने के पानी की समस्या इतना भयंकर रूप धारण कर चुकी है कि लोगों के पास पीने का पानी नहीं है। राजस्थान के लोग पीने के पानी के लिए 20-20 किलोमीटर, 30-30 किलोमीटर एक घड़ा पानी लेने के लिए वहां जाते हैं, फिर भी उनको पीने का पानी नहीं मिलता है। पीने के पानी की समस्या के समाधान के लिए बराबर राजस्थान के अन्दर सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया, चाहे वह धरने के माध्यम से किया गया, चाहे वह प्रदर्शन के माध्यम से किया गया, चाहे महिलाओं के द्वारा घड़े फोड़ कर सरकार के सामने अपना दुख प्रकट किया गया। लेकिन सरकार का इस ओर बिल्कुल ध्यान नहीं है। एक गांव का व्यक्ति जब जाकर कहता है, हाथ से इशारा करके कहता है कि मैं प्यासा मर रहा हूँ, मेरे पास एक बूंद पानी पीने के लिये नहीं है, मेरी आंखों से पानी गिर रहा है, पीने का पानी नहीं है। लेकिन वहां सुनने वाला अधिकारी भी मौजूद नहीं है। राजस्थान में कांग्रेस कमेटी ने वहां पर एक तारीख को जयपुर में धरना दिया, प्रदर्शन किया, गिरफ्तारियां दीं, यह बताने के लिए कि राजस्थान सरकार की आंख खुलेगी। लेकिन एक तारीख को इतना बड़ा प्रदर्शन करने के बाद भी और हजारों लोगों की गिरफ्तारी के बाद भी सरकार की आंख नहीं खुली।

सभापति महोदय: समाप्त करें।

श्री नरेन्द्र बुडानिया: मैं बहुत ही संक्षेप में कहना चाहता हूँ।

श्री अशोक गेहलोत (जोधपुर): इन्हें कहने दें। वहां लोग बिना पानी के मर रहे हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए। आपको कोई भाषण नहीं देना है। आपको सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहिए ताकि वे इसे समझ सकें। आम बजट पर चर्चा के दौरान काफी समय उपलब्ध है। कई सदस्य बोलने के अवसर का इंतजार कर रहे हैं।

(व्यवधान)

श्री अनिल बसु (आरामबाग): वे प्रदेश कांग्रेस-कमेटी के अध्यक्ष हैं। कृपया उन्हें बोलने दीजिए। वे उसी मुद्दे पर बोलना चाहते हैं।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं जानता हूँ।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया (चुरु): राजस्थान के जिस रेगिस्तानी क्षेत्र से मैं चुनकर आता हूँ, उस चुरु जिले में और उसके पास बीकानेर, नागौर, झुंझुनू तथा सीकर जिलों में पानी की समस्या बहुत विकराल है। सभापति महोदय, आप ताज्जुब करेंगे कि मेरे क्षेत्र से करीब पांच हजार लोग 450 किलोमीटर दूर जयपुर में पानी की समस्या को लेकर राज्य सरकार से बात करने आए और यह कहने लगे कि हम प्यासे मर रहे हैं। लेकिन चुरु जिले के लोगों ने महसूस किया कि राजस्थान सरकार का मुख्य मंत्री जो गहरी नींद सो रहा है और इतने बड़े आंदोलन के बाद भी उसकी आंख नहीं खुली, उसके बजाय राज्य सरकार के मुख्य सचिव से मिला जाए।

उसके बाद वे पांच हजार लोग राजस्थान के मुख्य सचिव के पास गए और कहा कि आप हमारी बात को सुन लीजिए। सभापति महोदय, मुझे कहते हुए बहुत दुख होता है कि दो मिनट के लिए भी वे उन लोगों की बात सुनने के लिए तैयार नहीं हुए। मैं आपके सामने इस अखबार को दिखाना चाहता हूँ जिसमें 76 वर्षीय वयोवृद्ध नेता, जो राजस्थान विधान सभा का कई बार प्रतिनिधित्व कर चुके हैं और वहां के वित्त मंत्री भी रह चुके हैं तथा हृदय के मरीज हैं, उनको सड़क पर लिटा रखा है और पुलिस लाठी से पीट रही है। वे लोग वहां पीने के पानी की बात करने गए थे, उन्होंने मुख्य मंत्री को ज्ञापन देने के बजाए मुख्य सचिव को देना उचित समझा इसलिए उनको मारा गया। वहां की राज्य सरकार लोगों को पानी मुहैया नहीं करा सकी, वह पूरी तरह से फेल हो चुकी है इसलिए लोगों ने मुख्य सचिव को ज्ञापन दिया। पीने के पानी को लेकर इस प्रकार की घटनाएं हो रही हैं। मैं आपको और सदन को आगाह करना चाहता हूँ तथा प्रधान मंत्री जी को भी आगाह करना चाहता हूँ कि यदि पानी की समस्या के ऊपर राजस्थान में ध्यान नहीं दिया गया तो वहां का किसान बाहर निकल आएगा और खुन-खराबा होगा। एक तरफ किसान आत्महत्या कर रहे हैं और दूसरी तरफ पीने के पानी के लिए त्राहि-त्राहि कर रहे हैं। मेरे क्षेत्र से लोग पलायन कर रहे हैं, क्षेत्र खाली हो गया है।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अब मैं श्री विजय कृष्ण हाण्डिक को बोलने के लिए बुला रहा हूँ।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं आपको बुलाऊंगा। कृपया पीठासीन अधिकारी के साथ सहयोग कीजिए। मैंने आपको मौका दिया है। यह शून्य काल है। शून्य काल के दौरान सभी सदस्यों को बोलने की अनुमति नहीं दी जायेगी। मैं नहीं चाहता कि सदस्य एक ही बात कहें। मैं इसकी इजाजत नहीं दूंगा। आपको इसे समझना चाहिए।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया समझिए कि अन्य सदस्यों को भी बोलना है। अन्यथा, यदि आप सहयोग नहीं करेंगे तो मैं सभा स्थगित कर दूंगा। यह कार्य करने का उचित तरीका नहीं है। सूचना दिये बिना मैंने आपको मौका दिया है। मैं आपको और इजाजत नहीं दूंगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में नहीं जायेगी।

(व्यवधान)•

सभापति महोदय: कोई वितर्क नहीं। कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री विजय कृष्ण हाण्डिक की बात के अलावा कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में नहीं जायेगी।

(व्यवधान)•

सभापति महोदय: कृपया बैठ जाइए। आपको उत्तर नहीं देना है।

(व्यवधान)

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय: मैं आपको बुलाऊंगा।

सभापति महोदय: श्री बसु आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं। कृपया सहयोग कीजिए यह शून्य काल है।

(व्यवधान)

श्री अनिल बसु: महोदय, कृपया आप सरकार से इस बहुत ही संगत मामले पर चर्चा के लिए राजस्थान के सभी संसद सदस्यों को बुलाने के लिए कहिए। (व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया मेरी बात सुनिए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): माननीय मंत्री जी यहां आए हुए हैं। उनसे मिल लीजिएगा। (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह: मंत्री जी राजधानी छोड़कर भाग आए हैं और लोग वहां तबाह हो रहे हैं। (व्यवधान)

श्री गिरधारी लाल भार्गव : यह कहना गलत है, मंत्री महोदय वहां से भाग आए हैं। (व्यवधान) सच्चाई यह है कि मेरे मुख्य मंत्री सचेत हैं, मेरे मुख्य मंत्री सजग हैं, मेरे मुख्य मंत्री प्रयत्नशील हैं। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: हर कोई जानता है कि पेयजल एक गंभीर मामला है। हमारे माननीय संसदीय कार्य मंत्री इसका ध्यान रखेंगे। वे पेयजल के प्रभारी मंत्री, जो राजस्थान के सभी संसद सदस्यों की बैठक बुलाएंगे, को सूचित करेंगे। आप अपनी समस्या मंत्री महोदय के समक्ष रख सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया: महोदय, यह राजस्थान पत्रिका है और यह मुख्य द्वार है। (व्यवधान)

श्री गिरधारी लाल भार्गव: आप मुख्य मंत्री जी से मिल लीजिएगा, अधिकारियों से मिल लीजिएगा। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: यह इस मामले को उठाने का तरीका नहीं है। सभी मामले महत्वपूर्ण मामले हैं। इसलिए हम इस पर शून्य काल में चर्चा कर रहे हैं। यदि मामला महत्वपूर्ण न होता तो हम इस पर शून्य काल में चर्चा कैसे करते? आप अन्य सदस्यों को परेशान कर रहे हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया : आप मेरी डिमांड तो सुन लीजिए। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : बहुत अधिक हो गया। कृपया मेरी बात सुनिए।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र बुडानिया : महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लोग

30-30, 40-40 किलोमीटर दूर पानी लेने के लिए जाते हैं। अपनी मांगों को लेकर जब वे राजधानी में आए, तो उनकी निर्मम पिटाई हुई। (व्यवधान)

श्री गिरधारी लाल भार्गव : माननीय मंत्री जी यहाँ आए हुए हैं, आप चाहें तो उनसे मिल लें। (व्यवधान)

अपराह्न 1.54 बजे

तत्पश्चात श्री नरेन्द्र बुडानिया और कुछ अन्य सदस्य सभा भवन से बाहर चले गये।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया पीठसीन अधिकारी को सम्बोधित कीजिए!

[हिन्दी]

श्री चन्द्रशेखर साहू : महोदय, मैं आपका ध्यान एक महत्वपूर्ण समस्या की ओर दिलाना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश में गरमी और लू से अब तक 40 लोगों की मृत्यु हो चुकी है। अकेले रायपुर में, सभापति महोदय, आज की दिनांक तक 22 लोग मारे जा चुके हैं।

पूरा सरकारी अस्पताल खाली पड़ा है, क्योंकि जितने स्वास्थ्य कर्मी हैं, नर्सों का स्टाफ है तथा और भी जो एम्बुलेंस है उनकी हड़ताल जारी है।

सभापति महोदय, ज्यों- ज्यों गरमी बढ़ी है त्यों- त्यों लोगों की मौतों का सिलसिला भी बढ़ा है और ऐसी स्थिति है कि वहाँ जो हालात हैं उस पर केन्द्र की नजर और केन्द्र का हस्तक्षेप जरूरी है, इस पर आपका और सदन का ध्यान आकर्षित करते हुए मैं केन्द्र से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो चिकित्सकीय सहायता हो सकती है। वह उपलब्ध कराएँ और जो सरकार की बेशर्मी है कि एक तरफ लोगो में गरमी और मौसम में गरमी है तथा दूसरी तरफ मध्य प्रदेश सरकार की बेशर्मी है, दोनों भयंकर हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि सरकार इस पर हस्तक्षेप करे। लोगों को मरने से बचाए, इतना ही मेरा आपसे कहना है।

[अनुवाद]

श्री जी. एम. बनातवाला (पोन्नानी): सभापति महोदय, मैं प्रधानमंत्री का ध्यान बढ़ती हुई बहुत गंभीर समस्या की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। बहुत गंभीर रिपोर्टें हैं कि बाबरी मस्जिद के स्थान पर भव्य मंदिर के निर्माण कार्य की तैयारियां चल रही हैं। विश्व हिन्दू परिषद के संचालकों तथा अन्य लोगों द्वारा खुले दावे किये जा रहे हैं। राम जन्म भूमि समिति के एक सह-संयोजक ने इस हद तक कह दिया है कि जयपुर और अन्य जगहों से लाये गये पत्थरों से स्तंभों का निर्माण किया जा रहा है तथा बहुत जल्द मंदिर का निर्माण हो जायेगा।

अब, केन्द्र सरकार इस स्थान की संरक्षक है। मामला न्यायालयों के समक्ष है तथा न्यायालय के आदेश हैं कि यथास्थिति बनाये रखी जाये। इसलिए न्यायालय के आदेशों का बहुत गंभीर उल्लंघन हुआ है। अब मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि अयोध्या में बाबरी मस्जिद के स्थान पर उभर रही स्थिति के संबंध में संपूर्ण राष्ट्र को विश्वास में लिया जाना चाहिए। लोगों को वास्तविकता का पता लगना चाहिए।

दूसरे पूर्ण सुरक्षा प्रदान की जानी चाहिए तथा उस जगह की सुरक्षा सुनिश्चित की जानी चाहिए। न्यायालय के आदेशों को उचित रूप से माना जाना चाहिए क्योंकि संपूर्ण देश में बहुत तनाव चल रहा है। प्रधानमंत्री को आक्रोश का समय से ध्यान रखना चाहिए तथा उस स्थान की सुरक्षा के लिए कदम उठाये जाने चाहिए। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: महोदय, इस तरह के स्टेटमेंट से देश में कहीं कंप्यूजन न फ़ैले इसलिए मैं स्थिति को स्पष्ट करना चाहता हूँ। कोर्ट के आर्डर को स्ट्रीमली फॉलो किया जा रहा है ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री बेनी प्रसाद वर्मा, कृपया बैठ जाइए और माननीय मंत्री को बोलने दीजिए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना : स्टेटस को मेनटेन किया जा रहा है। साइट पर मंदिर बनाने की कोई सूचना हमारे पास नहीं है, अगर कहीं घर में या किसी अन्य स्थान पर कोई मंदिर बनाता है तो उस बारे में अगर कोर्ट कोई आदेश दे दे तो हम उसकी आशा का भी पालन करेंगे, लेकिन अगर कोई अपने घर में मंदिर बनाता है तो हम उसमें क्या कर सकते हैं। ... (व्यवधान) जहां तक कोर्ट के आर्डर की बात है, मैंने आपसे कहा कि उसका पूरी तरह से पालन किया जा रहा है। ... (व्यवधान) अगर हिन्दुस्तान के किसी कोने में कोई मंदिर बन रहा है तो उसके बारे में ये स्टे आर्डर ले आए, (व्यवधान) हम उसका भी पालन करेंगे।

(व्यवधान)

श्री जी.एम. बनातवाला: किसी कोने की बात नहीं हो रही है, बाबरी मस्जिद की जगह की बात हो रही है। ... (व्यवधान) वहां के बारे में क्लेम किए जा रहे हैं।

[شری جی ایم بنات والا (پونڈانی): کسی کے کسی بات نہیں ہو رہی ہے، باری مسجد کی جگہ کی بات ہو رہی ہے۔ ... (مواظت) وہاں کے بارے میں: کلمے کے جارے ہیں۔]

[अनुवाद]

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम): महोदय, ऐसी रिपोर्ट हैं कि वहां पर मंदिर का निर्माण किया जा रहा है। सरकार इस बारे में क्या कहती है? (व्यवधान)

अपराह 2.00 बजे

सभापति महोदय : यह शून्य काल है। माननीय मंत्री जी ने पहले ही आपको उत्तर दे दिया है। आप दोबारा फिर से स्पष्टीकरण मांग रहे हैं। नहीं।

[हिन्दी]

श्रीमती कैलाशो देवी (कुरुक्षेत्र): मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान तीन मुद्दों की ओर दिलाना चाहती हूँ। सबसे पहली बात तो यह है कि हरियाणा में नर्सों की हड़ताल को 15 दिन हो चुके हैं और अब यह हड़ताल समस्त हरियाणा प्रदेश की हड़ताल बन चुकी है। उन नर्सों ने हड़ताल इसलिए की है कि केन्द्र सरकार उनको समान वेतनमान और अन्य सुविधाएं दे। अध्यक्ष महोदय, उनकी मांगे जायज भी हैं क्योंकि नर्सों को चाहे किसी भी स्टेट से संबंधित हों या केन्द्र से संबंधित हों, उनको कार्य ब्रायंग ही ब्रगन पड़ना है; इसलिए मेरी तो केन्द्र सरकार से यह पुरजोर अपील है कि वह हरियाणा सरकार की नर्सों को केन्द्र सरकार की तरह वेतनमान देने के लिए बाध्य करे। नर्सों का जन्म तो सेवा के लिए ही हुआ है और वे अपने मरीज की सेवा अपने बच्चे से भी ज्यादा करती हैं। तो जाहिर है कि उनकी मांगे बिना मांगे ही मानी जानी चाहिए। चुनाव से पूर्व हरियाणा सरकार ने नर्सों से वायदा किया था कि यदि चुनाव

के बाद उनकी पार्टी सरकार में आई तो उनकी तमाम मांगों को माना जाएगा। लेकिन अब वे अपने चुनावी वायदे से मुकर गये हैं। इसलिए केन्द्र सरकार नर्सों की सभी मांगों पर सहानुभूति पूर्वक विचार करते हुए राज्य सरकार को हर हाल में बाध्य करे, ताकि नर्सों की हड़ताल समाप्त की जा सके और वहां स्वास्थ्य सेवाएं पुनः बहाल की जा सकें। वहां पर स्वास्थ्य सेवाएं तहस-नहस हो चुकी हैं, जिसके कारण मरीजों को बड़ी भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है, तथा स्वास्थ्य सेवाओं के चौपट हो जाने से वहां पर त्राहि-त्राहि मची हुई है। इस समस्या का शीघ्र ही समाधान किया जाना चाहिए।

आप सभी जानते हैं कि कुरुक्षेत्र विश्व-प्रसिद्ध तीर्थ-स्थल है। रोहतक और चंडीगढ़ जैसे शहरों में मैडीकल कालेज है और पी०जी०आई भी बन चुके हैं लेकिन कुरुक्षेत्र जैसे विश्व-प्रसिद्ध तीर्थ-स्थान पर एक भी मैडीकल कालेज न होने की वजह से उस स्थान के विद्यार्थियों को मैडीकल में दाखिला लेने के लिए कहीं अन्यत्र जाना पड़ता है, जबकि अन्य विषयों में विदेशों के छात्र भी वहां शिक्षा लेने आते हैं। अतः कुरुक्षेत्र में मैडीकल कालेज की स्थापना हेतु केन्द्र सरकार को शीघ्र से शीघ्र कदम उठाने चाहिए।

माननीय रेलवे मंत्री अभी अभी उठकर गये हैं। मेरी तीन समस्याएं रेलवे से संबंधित भी हैं। ... (व्यवधान) यमुना नगर, शाहबाद और कैथल में ओवर-ब्रिज बनाने की समस्या है। हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी पंचायत में हम बैठे हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया भाषण मत दीजिए। यह शून्य काल है। कृपया समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

श्रीमती कैलाशो देवी : यदि इनको लागू करने में इस पंचायत ने देरी होगी तो दूसरी संस्थाओं को इससे क्या सबक मिलेगा। मेरी तो केन्द्र सरकार से यही पुरजोर अपील है कि यहां पर सांसद महोदय जो भी सुझाव दें, उनको केन्द्र सरकार शीघ्र से शीघ्र लागू करने के लिए निर्देश जारी करे, तभी यह कार्य प्रभावी रूप से हो पाएंगे, अन्यथा हमारा यहां बोलने का कोई भी फायदा नहीं होगा और न ही कोई कार्य भलीभांति हो जाएगा। मैंने अपने हलके के लिए जो तीन ओवर-ब्रिजों की समस्याओं की ओर ध्यान दिलाया है, यदि इस समस्या का हल नहीं किया गया, तो मैं अपनी समस्याओं के हल के लिए आमरण करूंगी।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : शेष मामलों पर कल विचार किया जाएगा। सभा अपराहन 3.00 बजे समवेत होने के लिए स्थगित हुई।

अपराह 2.03 बजे

तत्पश्चात लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराहन 3.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह 3.04 बजे

मध्याह्न भोजन के पश्चात लोक सभा अपराहन 3.04 बजे पुनः समवेत हुई।

[श्री रघुवंश प्रसाद सिंह पीठामीन हुए]

संसदीय कार्य और पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): महोदय, शून्य काल के दौरान कई माननीय सदस्यों ने असम में बम विस्फोट का प्रश्न उठाया जो मैंने सभा को यह आश्वासन दिया था कि मैं यह मामला गृह मंत्री को भेज दूंगा और उनसे अनुरोध करूंगा कि वे एक वक्तव्य दें। क्योंकि हाल ही में गृह मंत्री जी से बात की और वे कल वक्तव्य देने पर सहमत हो गए हैं।

अपराह्न 3.04¼ बजे

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) राजस्थान में राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): सभापति महोदय, राजस्थान सरकार को राष्ट्रीय राजमार्गों के रखरखाव हेतु अधिक धनराशि प्रदान करनी चाहिए क्योंकि राजस्थान में अन्य राज्यों के मुकाबले अधिक राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, परन्तु राजस्थान प्रदेश को केन्द्र सरकार से बहुत कम धनराशि दी जाती है। राज्य में कई जगह सड़के टूट गई हैं जिससे यातायात में बहुत बाधाएं आती हैं। इसलिए सड़कों की मरम्मत के लिए अधिक धनराशि की आवश्यकता है।

इसलिए केन्द्रीय सरकार से मेरी मांग है कि राजस्थान राज्य के राष्ट्रीय राजमार्गों के रखरखाव के लिए अन्य राज्यों की तुलना में अधिक धनराशि देने की व्यवस्था की जाए।

[अनुवाद]

(दो) अनिवासी भारतीय डाक्टरों को, जो भारत के नागरिक नहीं हैं, भारत में प्रैक्टिस करने के लिए स्वदेश वापसी की सुविधाएं प्रदान करने हेतु कदम उठाए जाने की आवश्यकता

डा० रमेश चन्द्र तौमर (हापड़): भारतीय अर्थव्यवस्था को खोलने के साथ ही काफी अनिवासी भारतीय व्यवसायिक और व्यवसायी भारत लौट आये हैं अथवा गम्भीरता से भारत लौटने का विकल्प ढूंढ़ रहे हैं। भारतीय मूल के काफी डाक्टर ब्रिटेन, अमरीका, कनाडा आदि जैसे देशों में स्थित हैं। उनमें से अधिकांश बेहतर ढंग से व्यवसाय कर रहे हैं और अत्यधिक आय अर्जित कर रहे हैं। उनमें से अधिकांश भारत में आकर भारत में उपलब्ध चिकित्सा सेवाओं के बढ़ाने में अपनी विशेषज्ञता का प्रयोग तथा स्वास्थ्य चिकित्सा क्षेत्र में अपना सार्थक योगदान करना चाहते हैं। यह प्रतिभा पलायन को रोकने और चिकित्सा क्षेत्र में अत्यधिक आवश्यक विशेषज्ञता प्राप्त करने का सुनहरा अवसर है हो कि सरकारी नीति के अनुरूप है। तथापि, भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम ऐसे अनिवासी भारतीयों, यदि वे भारतीय नागरिक नहीं हैं, को भारत में प्रैक्टिस करने से रोकता है।

मैं केन्द्र सरकार से यह आग्रह करता हूँ कि वह अनिवासी भारतीय डाक्टरों, जो भारतीय नागरिक नहीं हैं, को भारत में प्रैक्टिस करने के लिए उनकी वापसी को सुविधाजनक बनाये।

[हिन्दी]

(तीन) भारतीय खाद्य निगम क्या मध्य प्रदेश के भिण्ड जनपद में लाभकारी मूल्यों पर गेहूँ की खरीद सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता।

डा० राम लखन सिंह (भिण्ड): सभापति महोदय, मध्य प्रदेश के भिण्ड

जनपद में किसानों का गेहूँ भारतीय खाद्य निगम द्वारा नहीं खरीदा जा रहा है और घटिया गेहूँ बताकर किसान को वापिस कर दिया जाता है जिसके कारण किसान बहुत परेशान हो रहा है। जब किसान वही गेहूँ व्यापारी के पास ले जाता है तो व्यापारी किसान का गेहूँ बहुत ही सस्ते दामों में खरीद लेता है और भारतीय खाद्य निगम को अच्छे दामों पर बेच देता है, जिससे व्यापारियों को अधिक लाभ प्राप्त होता है और गेहूँ का उत्पादन करने वाले किसानों को उनकी मेहनत का उचित मूल्य नहीं मिल पा रहा है, जबकि सरकार किसानों को उनकी फसल का उचित लाभ पहुंचाना चाहती है।

अतः आपके माध्यम से संबंधित मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के भिण्ड जनपद के किसानों का गेहूँ भारतीय खाद्य निगम उचित मूल्य पर खरीदे ताकि किसानों को सस्ते दामों पर व्यापारियों को न बेचना पड़े।

[अनुवाद]

(चार) डाक विभाग के विभागेतर कर्मचारियों की सेवा शर्तों के संबंध में तलवार समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित किये जाने की आवश्यकता

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन (कन्नानौर): डाक विभाग में कार्यरत लगभग साढ़े तीन लाख विभागेतर कर्मचारियों की संचार विभाग में अत्यधिक उपेक्षा की गई है। ये कर्मचारी इस विभाग में बंधुआ मजदूरों के रूप में कार्य कर रहे हैं। कई माननीय सदस्यों ने राजनैतिक सम्बन्धों से ऊपर उठकर इस प्रतिष्ठित सभा में इन विभागेतर कर्मचारियों की दुखद दुर्दशा का मामला बार बार उठाया था। अन्त में भारत सरकार ने तलवार समिति नियुक्त की जिसने केन्द्र सरकार से यह सिफारिश की कि वह इन विभागेतर कर्मचारियों को सिविल कर्मचारियों के रूप में मान्यता प्रदान करे। इसने वेतन-वृद्धि, पेंशन, ग्रेजुटी, अवकाश आदि सहित वेतनमान की भी सिफारिश की थी, जैसाकि स्थायी कर्मचारियों को दिया जा रहा है। इस समिति को सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत किए एक वर्ष का समय बीत गया है, फिर भी इस रिपोर्ट पर सरकार द्वारा अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

अब जबकि हम अपनी स्वतंत्रता की स्वर्ण जयंती मना रहे हैं, संचार विभाग अभी भी 1932 के टेलीग्राफ अधिनियम द्वारा निर्देशित किया जाता है। मैं माननीय संचार मंत्री से यह अपील करता हूँ कि वह तलवार समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए तत्काल कदम उठाए ताकि विभागेतर कर्मचारियों को हो रही वास्तविक समस्याओं को कम किया जा सके और उन्हें सिविल कर्मचारियों के रूप में माना जा सके। (व्यवधान)

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा): महोदय, यह नोट किया जाये कि सभी सदस्य दवंगत, भावनाओं से ऊपर उठ कर इस प्रश्न को काफी लम्बे समय से उठा रहे हैं। कल भी इस प्रश्न को उठाया गया था (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, कल भी इस प्रश्न को उठाया गया था। (व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय : नियम 377 के अधीन इसकी स्वीकृति दी गई थी और माननीय सदस्य ने जो सवाल उठाया था, वही लिया जा रहा है। (व्यवधान) इसका कोई मतलब नहीं है, कोई क्या लिखेगा। सरकार ध्यान देगी, इसका लिखित उत्तर आयेगा।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, हम अध्यक्षपीठ से निवेश चाहते हैं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : हम लोग आपसे डाइरेक्शन मांगते हैं।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : मामला महत्वपूर्ण है, माननीय सदस्यों की भावनाओं को सरकार देखेगी।

श्री बसुदेव आचार्य : आप सरकार को डाइरेक्शन दीजिए कि इसको जल्दी से जल्दी इम्प्लीमेंट करे। आप डायरेक्ट कर सकते हैं।

सभापति महोदय: नियम 377 के अधीन उस पर कार्यवाही होगी।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, आप संसदीय कार्य मंत्री को निदेश दे सकते हैं। (व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय: माननीय मंत्री जी सुन रहे हैं, वे आपकी भावनाओं की कद्र करेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य: मंत्री जी क्या सुन रहे हैं। (व्यवधान)

श्रीमती गीता मुखर्जी : यह क्या सुन रहे हैं। (व्यवधान)

सभापति महोदय: आप लोग शांति रखिये। नियम 377 के मामलों में ऐसी परिपाटी नहीं है।

[अनुवाद]

(पांच) महाराष्ट्र में मेडिकल कालेजों में प्रवेश के लिए इस वर्ष प्री-मेडिकल परीक्षा आयोजित करने के निर्णय को लागू न किये जाने की आवश्यकता।

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर): मेडिकल कालेजों में प्रवेश के लिए प्री-मेडिकल परीक्षा आयोजित करने को महाराष्ट्र सरकार द्वारा किए गये अचानक निर्णय से पांच लाख विद्यार्थियों और उनके माता-पिता को दुख हुआ है।

इस वर्ष इतनी अल्पसूचना पर प्री-मेडिकल परीक्षा आयोजित करना व्यवहार्य नहीं है। अब तक मेडिकल कालेजों में प्रवेश 12वीं स्टेन्डर्ड की परीक्षा में प्राप्त अंकों पर निर्भर करता था। महाराष्ट्र सरकार ने अब तक न तो पाठ्यक्रम और परीक्षा की पद्धति और न ही स्थान की घोषणा की है।

यद्यपि सरकार के इस निर्णय से संपूर्ण महाराष्ट्र और विशेषकर विदर्भ में समस्या उत्पन्न हो गई है अतः विद्यार्थी अत्यधिक प्रतिबंध सिमित में पहुंच गए हैं क्योंकि प्री-मेडिकल कालेज की तैयारी के लिए कोई कोचिंग कक्षा की सुविधा उपलब्ध नहीं है। प्री-मेडिकल परीक्षा आयोजित करने के लिए सरकार के पास भी विभिन्न स्थानों पर प्रभावी और प्रशिक्षित कर्मचारी अपना आवश्यक आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं।

वे विद्यार्थी जिन्होंने 10वीं के पश्चात् अंकगणित के बदले मत्स्य पालन प्री-मेडिकल का विकल्प चुना है उनके पास इंजीनियरिंग, आक्रिटेक्चर पाठ्यक्रमों में प्रवेश प्राप्त करने का कोई आधार नहीं होता है। सरकार

के इस निर्णय से इन विद्यार्थियों के साथ अन्याय हुआ है।

प्री-मेडिकल परीक्षा अन्य राज्यों की तरह महाराष्ट्र में भी अनिवार्य नहीं है क्योंकि सभी विद्यार्थियों को वही पाठ्यक्रम होता है और वही प्रश्न-पत्र होते हैं और मूल्यांकन की पद्धति भी समान होती है।

मेडिकल कॉलेजों में दाखिले के लिए विद्यार्थियों को 92 प्रतिशत अंक से अधिक अंकों की आवश्यकता है और इसके लिए उन्होंने दो वर्ष की तैयारी की है।

प्रधानमंत्री तथा केन्द्र सरकार का ध्यान तत्काल इस ओर आमंत्रित किया जाता है। कि वे महाराष्ट्र सरकार को उचित सावधानी तथा पूर्व धोषणा के अगले शैक्षिक वर्ष से मेडिकल पूर्व परीक्षा कराने हेतु परामर्श देते हुए महाराष्ट्र के पांच लाख विद्यार्थियों के जीवन की रक्षा करें।

(छह) रबड़ और रबर उत्पादों के आयात पर रोक लगाने तथा रबड़ की खरीद के लिए लाभकारी मूल्य निर्धारित किए जाने की आवश्यकता

श्री पी० सी० चावको (इदुक्की): प्राकृतिक रबड़ के मूल्य काफी कम हुए हैं। लगभग एक लाख किसान, इनमें से अधिकांश छोटे और सीमांत किसान हैं, छह लाख टन प्राकृतिक रबड़ का उत्पादन कर रहे हैं जो भारतीय उद्योग की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं हैं। उद्योग में मंदी के कारण माल की उठई और भी कम हुई है और देश में प्राकृतिक रबड़ अधिशेष हो गया है। सरकार विभिन्न बहाने बनाकर रबड़ तथा रबड़ उत्पादों का आयात करने दे रही है। इससे किसानों की समस्या बढ़ गई है। सरकारी एजेंसियों द्वारा यथाशीघ्र न्यूनतम वाजिब दाम निर्धारित किए जाने चाहिए तथा नए निर्धारित मूल्य पर शीघ्र खरीद की जानी चाहिए। सरकार पॉलीरिथेन सहित रबड़ तथा रबर उत्पादों के आयात पर अब रोक लगाए। सरकार से आग्रह है कि वह इस मामले में शीघ्र निर्णय ले।

(सात) केरल में कालीकट में राजधानी एक्सप्रेस के लिए आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

प्रो० ए० के० प्रेमाजम (बडागरा): यद्यपि राजधानी एक्सप्रेस जो नई दिल्ली से त्रिवेन्द्रम और फिर वापस नई दिल्ली आती है, कालीकट (केरल) में रुकती है फिर भी कालीकट रेलवे स्टेशन में आरक्षण सुविधाएं (कोटा) उपलब्ध नहीं हैं। इसके कारण केरल के उत्तरी भाग के यात्रियों को बेवजह असुविधा होती है क्योंकि आरक्षण सुविधाएं केवल कोचीन और त्रिवेन्द्रम में उपलब्ध हैं। कालीकट से चढ़ने और यहां उतरने वाले यात्रियों को अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ता है क्योंकि उन्हें कालीकट के स्थान पर कोचीन अथवा त्रिवेन्द्रम की टिकटें खरीदनी पड़ती हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे मामले की जांच करें तथा कालीकट रेलवे स्टेशन पर यथाशीघ्र आरक्षण सुविधाएं प्रदान कराने हेतु आवश्यक कदम उठाने की कृपा करें।

[हिन्दी]

(आठ) रोजगार के लिए विदेश जा रहे श्रमिकों के लिए बेहतर अवसर प्रदान करने हेतु श्रम मंत्रालय के अधीन एक विभाग स्थापित किये जाने की आवश्यकता

प्रो० प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (पटियाला): अध्यक्ष महोदय, भारत एक बहु जनसंख्यक देश है। यहां श्रम सस्ता है परन्तु यहां का श्रमिक गैर उपयोगी नहीं। विश्व के आंकड़े दर्शाते हैं कि विश्व में भारतीय मूल के नागरिकों ने अपनी सूझबूझ और कड़े परिश्रम से अपना विशेष स्थान संसार

[प्रो० प्रेम सिंह चन्द्रमाजरा]

में कायम किया है। मेरा सुझाव है कि देश की इस अतिरिक्त श्रम शक्ति को विदेशी मुद्रा कमाने के लिए प्रोत्साहित किया जाये। अभी भी बहुत बड़ी तादाद में भारतीय श्रमिक विश्व के देशों में प्रतिवर्ष जा रहे हैं और विदेशी मुद्रा कमा कर देण में भेज रहे हैं। अभी और भी संभावना है कि इस क्षेत्र में श्रमिकों को प्रोत्साहित किया जा सकता है। अभी निजी क्षेत्र में होने वाला शोषण सामान्य श्रमिक को बाधा पहुंचा रहा है।

अतः मेरा निवेदन है कि श्रम मंत्रालय के तहत एक विभाग कायम किया जाये जो देश के श्रमिकों को विदेशों में जाने के लिए प्रोत्साहित करे और देश को विदेशी मुद्रा कमाने में सहयोग करे।

[अनुवाद]

(नौ) तमिलनाडु को 205 टी० एम० सी० पानी देने के लिए कर्नाटक सरकार को निर्देश दिये जाने की आवश्यकता

श्री एम० सेल्वारसु (नागापट्टीनम): मैं, सरकार का ध्यान कावेरी जल विवाद न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए अंतरिम आदेश को क्रियान्वित न किए जाने की ओर दिलाना चाहता हूँ।

चूंकि तटवर्ती तमिलनाडु तथा कर्नाटक राज्यों के बीच वार्ता विफल हो गई थी, इसलिए तत्कालीन प्रधानमंत्री, श्री वी० पी० सिंह ने न्यायमूर्ति चित्तघोष मुखर्जी की अध्यक्षता में एक न्यायाधिकरण का गठन किया था। न्यायाधिकरण ने 205 टी० एम० सी० पानी तमिलनाडु को जारी करने का सर्वसम्मति से आदेश दिया था।

इस वर्ष, मानसून न आने तथा अधिक तापमान के कारण कावेरी डेल्टा में सूखे की सी स्थिति है। प्रत्येक वर्ष, 12 जून को मैदूर बांध से जारी पानी का कृषि प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाता था। इस वर्ष मैदूर बांध का जल स्तर काफी कम है। अतः मैं सरकार से न्यायाधिकरण के फैसले को मानने का अनुरोध करता हूँ और वह कर्नाटक सरकार को कृष्णा राजा सागर बांध से तत्काल 205 टी० एम० सी० पानी जारी करने का अनुरोध दूँ।

श्री वैको (शिवकाशी): महोदय, जो कुछ श्री सेल्वारसु ने कहा, उसका मैं समर्थन करता हूँ।

(दस) श्रीलंका की नौसेना द्वारा तमिलनाडु के मछुआरों पर किए जा रहे हमलों से इन मछुआरों के हितों की रक्षा के लिए उपाय किये जाने की आवश्यकता

श्री वैको (शिवकाशी): महोदय, मैं श्रीलंकाई नौसेना द्वारा तमिलनाडु के मछुआरों की कथित हत्याओं का मामला केन्द्र सरकार की जानकारी में लाना चाहूँगा।

पिछले अनेक वर्षों से हम सरकार से अपने मछुआरों को बचाने हेतु समुचित कार्यवाही करने का अनुरोध करते रहे हैं। परंतु दुर्भाग्यवश श्रीलंका की ओर से गोलाबारी जारी है। वर्ष 1974 में कच्चाथीवू द्वीप श्रीलंका को दिए जाने के पश्चात् हमारे मछुआरों की समस्या शुरू हुई। यद्यपि कच्चाथीवू श्रीलंका को दे दिया गया परंतु भारत तथा श्रीलंका दोनों द्वारा किए गए समझौते के अंतर्गत तमिलनाडु के मछुआरों के पारम्परिक मछुवाही अधिकार सुरक्षित हैं। परंतु पिछले 10 वर्षों से जब हमारे मछुआरे मछली पकड़ने जाते हैं तो श्रीलंका की ओर से इन पर गोलाबारी होती रही है।

अब तक अनेक निर्दोष मछुआरे मारे गए हैं। अनेक मछुआरे गंभीर रूप से घायल हुए हैं। मछली पकड़ने वाली अनेक नौकाएं क्षतिग्रस्त हुई हैं। यह दुःख की बात है कि भारतीय समुद्र में हमारे मछुआरों पर हमला किया जाता है।

श्रीलंका की सरकार से अनुरोध किया जाए कि वह 1974 के समझौते का पूर्णतः सम्मान करे। जब कभी मछुआरे मछली पकड़ने के लिए जाते हैं तो भारतीय नौसेना को उनकी सुरक्षा करनी चाहिए। चूंकि मछली पकड़ना हमारे मछुआरों के लिए जीने मरने का प्रश्न है, इसलिए मैं भारत सरकार से अपील करता हूँ कि वह उनकी जीविका की सुरक्षा के लिए आवश्यक कार्यवाही करे तथा तमिलनाडु के मछुआरों को बचाने हेतु स्थायी समाधान निकालें।

(ग्यारह) कर्नाटक के तुमकुर जिले में टेलीफोन एक्सचेंज खोले जाने की आवश्यकता

श्री ए० मल्लिकार्जुनय्या (तुमकुर): महोदय, कर्नाटक के तुमकुर जिले के ग्रामीण भागों और विशेषकर टीपटूर, हलपलया, और गुबी शहरों क्यातासंदा में नियमित बाजार के एक हिस्से तथा तुमकुर क्षेत्रों में टेलीफोन अच्छी सेवाएं देने के मामले में बहुत ही खराब स्थिति में है। सेवाएं अत्यधिक खराब दशा में हैं। पंचायत मुख्यालयों तथा महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्रों जैसे ग्रामीण क्षेत्रों के अधिकांश स्थानों पर टेलीफोन एक्सचेंज खोलने की मांग है तथा तुमकुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में कनेक्शन दिये जाने चाहिए।

मैं सरकार से इस मामले पर ध्यान देने का आग्रह करता हूँ।

अपराह 3.21 बजे

[अनुवाद]

राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान (दूसरा)
अध्यादेश का निरनुमोदन किए जाने के बारे
में सांविधिक संकल्प

और

राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान विधेयक*

सभापति महोदय: श्री आरिफ मोहम्मद खां, उपस्थित नहीं हैं। श्री बसुदेव आचार्य।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करने की अनुमति चाहता हूँ:

“कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 23 अप्रैल, 1998 को प्रख्यापित राष्ट्रीय औषध-शिक्षा अनुसंधान संस्थान (दूसरा) अध्यादेश, 1998 (1998 का संख्यांक 9) का निरनुमोदन करती है।”

महोदय, मेरा उद्देश्य इस विधेयक का विरोध करना नहीं है। मैं यहां पर जो कहना चाहता हूँ वह यह है कि इस विधेयक को तीन मार्च, 1997 को ग्यारहवीं लोक सभा में पुरःस्थापित किया गया था। उस समय ऐसे महत्वपूर्ण विधेयक को पारित नहीं किया गया था। 3 मार्च 1997 को इस विधेयक के पुरःस्थापन के बाद काफी गुंजाइश थी। 11वीं लोक सभा के भंग होने के साथ ही यह विधेयक व्यपगत हो गया था। तब अध्यादेश को प्रख्यापित करने की आवश्यकता पड़ी। 21 जनवरी 1998 को अध्यादेश प्रख्यापित किया गया था। संसद के पुनः समवेत होने के छः महीने के बाद वह अध्यादेश भी व्यपगत हो गया था। अध्यादेश के प्रख्यापित होने के बाद जब मार्च के महीने में लोक सभा पुनः समवेत हुई तो अध्यादेश के स्थान पर विधेयक लाने की काफी गुंजाइश थी।

* भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-दो, खण्ड-2, दिनांक 4.6.98 में प्रकाशित।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : माननीय आनन्द मोहन जी, आपने दो बार फ्लोर क्रॉस किया है। अपनी सीट पर जाकर क्षमा माँगिए।

[अनुवाद]

कुछ माननीय सदस्य : बिल्कुल ठीक है। ... (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : अध्यादेश को व्यपगत होने दिया गया ... (व्यवधान) सरकार ऐसे महत्वपूर्ण विधेयक के बारे में गंभीर नहीं है।

इस विधेयक को लाने में सरकार की मंशा तथा उद्देश्य औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान को राष्ट्रीय दर्जा देने का था। जब ऐसा उद्देश्य था तो सरकार को अध्यादेश के स्थान पर विधेयक पारित कराने के बारे में अधिक गंभीर होना चाहिए था और न कि अध्यादेश को व्यपगत होने दिया जाता। सत्रावकाश के दौरान कम-से-कम नौ अध्यादेश प्रख्यापित किये गये। पीठासीन अधिकारी द्वारा कई निर्देश दिये गये कि आम तौर पर अध्यादेशों को प्रख्यापित न किया जाए, लेकिन इस मामले में मैं महसूस करता हूँ कि इसकी जरूरत थी क्योंकि अध्यादेश को व्यपगत होने दिया गया। इससे सरकार की लापरवाही का पता चलता है। सरकार को सभा के सामने स्पष्टीकरण देना चाहिए कि क्यों पहले अध्यादेश के प्रख्यापन के बाद अध्यादेश को व्यपगत होने दिया गया जबकि अध्यादेश के स्थान पर विधेयक लाने की गुंजाइश थी। इससे सभा के शुरू होने के छः सप्ताह समाप्त होने के बाद दूसरे अध्यादेश के प्रख्यापन की आवश्यकता पड़ी। ऐसा किये जाने की जरूरत इसलिए पड़ी क्योंकि अन्यथा छात्रों के पंजीकरण की प्रक्रिया में कुछ समस्याएं हो गयी होती। अतः 21 जनवरी, 1998 को राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान अध्यादेश प्रख्यापित किया गया। उस समय यही आवश्यकता थी परंतु 5 मई, 1998 को अध्यादेश व्यपगत हो गया। उससे पहले अध्यादेश के स्थान पर विधेयक क्यों नहीं लाया गया? इस संबंध में सरकार को सभा में स्पष्टीकरण देना चाहिए।

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा खाद्य और उपभोगता मामले मंत्री (सरदार सुरजीत सिंह बरनाला): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ :*

“कि राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान नाम से ज्ञात, संस्था को राष्ट्रीय महत्व की संस्था घोषित करने और उसके निगमन तथा उससे संसक्त विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

महोदय, औषध में डिप्लोमा और डिग्री पाठ्यक्रमों के लिए देश में बड़ी संख्या में महत्वपूर्ण शिक्षण संस्थान हैं, लेकिन अन्य क्षेत्रों जैसे इंजीनियरिंग प्रौद्योगिकी, चिकित्सा शिक्षा आदि के समान कोई अच्छा संस्थान उपलब्ध नहीं है। प्रारंभ से ही राष्ट्रीय औषध शिक्षा और अनुसंधान संस्थान का उद्देश्य औषध-शिक्षा अनुसंधान और प्रशिक्षण के क्षेत्र में नेतृत्व प्रदान करने का रहा है।

राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान से शिक्षा के पारम्परिक और पुराने तरीकों से अलग होकर चलने की अपेक्षा की गई है। राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान के उद्देश्यों और क्रियाकलापों के व्यापक दायरे ने स्वायत्ता, विशेषकर शिक्षा और प्रशिक्षण पाठ्यक्रम को स्वीकार करने में प्रगति के संबंध में पर बल दिया। ऐसी स्वायत्ता और लचीलापन जो कि आई० आई० टी० जैसे संस्थान में उपलब्ध है, तभी दी जा सकती है जब राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान को राष्ट्रीय महत्व का संस्थान घोषित किया जाए तथा अपना स्वयं का पाठ्यक्रम अपनाने और डिग्री अवार्ड्स, फ़ैलोशिप आदि प्रदान करने की शक्ति दी जाए। संस्थान

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

का प्रमुख उद्देश्य भावी अध्यापकों, अनुसंधान वैज्ञानिकों तथा उद्योग के प्रबंधकों को प्रशिक्षण द्वारा औषध-शिक्षा और अनुसंधान के स्तर को बढ़ाना है। औषध उद्योगों तथा अन्य अनुसंधान और शिक्षण संस्थानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए राष्ट्रीय केन्द्रों के सृजन, विश्वव्यापी चुनौतियों का सामना करने में भारतीय उद्योग की सहायता करना, नशीली औषधियों के उपयोग और दुरुपयोग के पहलुओं की सामाजिक अध्ययन तथा ग्रामीण फार्मसी आदि को विधेयक में सम्मिलित किया गया है।

अपराह 3.32 बजे

[श्री पी० एम् सईद पीठासीन हुए]

सत्र 1998-99 हेतु अपने शैक्षिक कार्यक्रम को प्रारंभ करने में संस्थान को सक्षम बनाने की दृष्टि से 23 अप्रैल, 1998 को राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान (दूसरा) अध्यादेश, 1998 (1998 का संख्यांक 9) प्रख्यापित किया गया था जिससे कि संस्थान को राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान के रूप में एक राष्ट्रीय महत्व का संस्थान जाना जाए तथा इसके अनुषंगी मामले को इसमें शामिल किया जाए।

राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान विधेयक, 1998 का आशय इस अध्यादेश का स्थान लेना है।

सभापति महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुए :-

“कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 23 अप्रैल, 1998 को प्रख्यापित राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान (दूसरा) अध्यादेश, 1998 (1998 का संख्यांक 9) का निरनुमोदन करती है।”

“कि राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान नाम से ज्ञात, संस्था को राष्ट्रीय महत्व की संस्था घोषित करने और उसके निगमन तथा उससे संसक्त विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

श्री टी० सुब्बाराजी रेड्डी (विशाखपट्टनम): सभापति महोदय, मेरा आग्रह है कि यह आदेश महाभारत में अर्जुन के पशुपतास्ता की तरह होना चाहिए।

[हिन्दी]

इसको बार-बार यूज नहीं करना है। जब बहुत ज्यादा अवसर होता है तब यूज करना है।

[अनुवाद]

लेकिन मैंने यह पाया कि राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान विधेयक 3 मार्च 1997 को पुनः स्थापित किया गया था तथा इसे लोक सभा के भंग होने के बिल्कुल पहले न्यायगत होने दिया गया। मैं जानना चाहता हूँ कि अध्यादेश जारी करने की क्या आवश्यकता थी जबकि पता था कि नई सरकार अप्रैल में कार्यभार संभाल लेगी। यह अच्छा होता यदि उन्होंने इन्तजार किया होता या इस संस्थान की सामाजिक-आर्थिक आवश्यकताओं पर विचार करते हुए पूर्व संशोधनों के साथ एक नया विधेयक पुरः स्थापित किया होता।

विधेयक का विशिष्ट उद्देश्य छात्रों को शिक्षा देना तथा प्रशिक्षित करना है और विशेषकर गांवों में रह रहे लोगों को विभिन्न औषधालयों के बारे में प्रशिक्षित करना है। विधेयक के पीछे उद्देश्य तथा मंशा अच्छी है। मुझे केवल दो सुझाव देने हैं अन्यथा मैं विधेयक पर ऐसे ही सहमत हूँ।

मेरा सुझाव है कि इस संस्थान के अंतर्गत देश के विभिन्न भागों विशेषकर

[श्री टी० सुब्बारामी रेड्डी]

उत्तर-प्रदेश, राजस्थान, मध्य-प्रदेश, बिहार, गुजरात, आंध्र-प्रदेश जैसे ग्रामीण क्षेत्रों में विभिन्न कालेज और संस्थान खोले जाने चाहिए।

सभापति महोदय : कृपया दूसरे सदस्यों के साथ विमर्श मत कीजिए अन्यथा आपके पास कम समय रह जाएगा।

श्री टी० सुब्बारामी रेड्डी : मुझे दो मिनट का समय दिया गया है तथा मुझे इससे ज्यादा की आवश्यकता नहीं है।

अतः मेरा सुझाव है कि इस संस्थान के अंतर्गत देश के विभिन्न भागों में विभिन्न कॉलेज और संस्थान खोले जाने चाहिए ताकि, फार्मसी में अध्ययन हेतु अधिक से अधिक लोगों को प्रोत्साहित किया जा सके। हमें केवल लाभ कमाने वाला संस्थान नहीं बनाया जाना चाहिए और योग्यता से प्राथमिकता दी जानी चाहिए। विशेष रूप से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों तथा अन्य बहुत पिछड़े पूर्वोत्तर राज्यों को रियायत देने का भी उपबंध किया जाना चाहिए। पिछड़े वर्गों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

खासतौर पर मालद्वीप, अंडमान और निकोबार द्वीप समूहों तथा लक्ष्यद्वीप में रहने वाले लोगों को उच्च प्राथमिकता प्रदान की जानी चाहिए।

श्री सी० पी० राधाकृष्णन (कोयम्बटूर) : महोदय मालद्वीप हमारे देश का हिस्सा नहीं है।

श्री ए० सी० जोस (मुकुन्दपुरम) : महोदय, मैं माननीय सदस्य से जानना चाहता हूँ कि हमें बताएं की क्या लक्ष्यद्वीप भारत में है या नहीं।

सभापति महोदय : ऐसा प्रतीत होता है कि वह इसे किसी भी तरह यहां लाना चाहते हैं। मैं क्या कर सकता हूँ।

डा० टी० सुब्बारामी रेड्डी : महोदय, मालद्वीप को लाना गलत है लेकिन लक्ष्यद्वीप के बारे में सही बताया है।

श्री चंद्रशेखर साहू (महासमुन्द) : महोदय, डा० सुब्बारामी रेड्डी की अखंड भारत में काफी रूचि है।

डा० टी० सुब्बारामी रेड्डी : मैं वाद-विवाद को जीवंत बनाना चाहता हूँ।

महोदय, इस संस्था को ज्यादा प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए ताकि देश में कम कीमतों पर फार्मास्यूटिकल दवाएँ उपलब्ध हों और अपने ही देश में नई दवाओं का विकास किया जा सके। इस संस्थान का उद्देश्य ऐसा होना चाहिए की भारत की जनता इस बात पर प्रसन्नता और गर्व का अनुभव कर सके कि मंत्री जी के गतिशील नेतृत्व में संस्थान भारत की जनता के लिए आश्चर्यजनक, खासकर कैंसर, एड्स तथा हृदय संबंधी रोग जैसी गंभीर बीमारियों के क्षेत्र में कार्य कर रहा है।

यह एक अत्यधिक स्वागत योग्य उपाय है। इससे हमारे घरेलू फार्मास्यूटिकल उद्योग को प्रोत्साहन मिलेगा और फार्मास्यूटिकल कार्य संस्कृति के विकास में सहायता होगी जोकि बदलती विश्व प्रवृत्तियों तथा फार्मास्यूटिकल शिक्षा की पद्धतियों के अनुसार है। इस संस्थान को नये ज्ञान के स्रजन तथा फार्मास्यूटिकल क्षेत्र में विद्यमान जानकारी के आदान प्रदान के लिए विश्वस्तर का एक केन्द्र विकसित करना चाहिए। संस्थान को स्वयं राष्ट्रीय शिक्षा और व्यवसायिक तथा औद्योगिक वचनबद्धताओं पर ध्यान देना चाहिए।

एक स्वागत योग्य उपाय है क्योंकि इससे अन्ताराष्ट्रीय स्तर पर फार्मास्यूटिकल औषधियों के क्षेत्र में हमारे वैज्ञानिकों और उद्योग के लिए रास्ता खुल जायेगा। इसलिए, मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ हालांकि

पहले मैं इससे असहमत था।

सभापति महोदय : श्री गिरधारी लाल भार्गव।

यह बहुत ही अनापेक्षित है कि वे यहां उपस्थित नहीं हैं। अन्यथा वे यहां हमेशा उपस्थित रहते हैं। मैं नहीं जानता कि आज वे इस अवसर से कैसे चूक गए।

[हिन्दी]

श्री तपन सिकन्दर (दमदम) : अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान विधेयक जो पहले 1997 में पेश किया गया था, बाद में जिसे फिर से 1998 में पेश किया गया, मैं इसका समर्थन करता हूँ। मुझे लगता है कि ऐसे अनुसंधान संस्थान होने चाहिए जो अलग-अलग किस्म की चुनौतियों का सामना कर सके।

एक माननीय सदस्य : दमदम में भी होना चाहिए।

श्री तपन सिकन्दर : मैं केवल दमदम में नहीं चाहता हूँ, सारे देश में चाहता हूँ। जैसे सारे देश में इंजीनियरिंग, कम्प्यूटर तथा और दूसरे संस्थान है वैसे ही फार्मास्यूटिकल संस्थान होने से हम बी.बी.सी. की तरह फरिन एक्सचेंज भी बचा पाएंगे, नये-नये लोगों को एजूकेट कर पाएंगे। आज फार्मास्यूटिकल संस्थानों का डैक्लपमेंट देश में उस दृष्टि से नहीं हो पाया है जैसे बाकी और संस्थानों का हुआ है। मुझे लगता है कि इस विषय में भी उसी तरह से काफी डैक्लपमेंट होना चाहिए जैसे बाकी संस्थानों का हुआ है।

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : औषध विज्ञान के क्षेत्र में ऊंची पढ़ाई और शोध के लिए, डाक्टरी डिग्री हासिल करने के लिए एक राष्ट्रीय ख्याति का संस्थान बनाने से किसी को एतराज नहीं हो सकता है। जिन्होंने इसे पेश किया है और जो इसे पास करा रहे हैं उन दोनों लोगों को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। लेकिन इसके साथ ही साथ जितने भी हम राष्ट्रीय प्रतिष्ठा के संस्थान बना रहे हैं या अब तक बने हैं उनका हथ्र बाद में चलकर क्या हो रहा है। पहले हमने बहुत सारे संस्थान राष्ट्रीय महत्व के बनाए हैं और वे सब आर्थिक लूटपाट के केन्द्रों में परिणत हो गये। कहीं वही स्थिति इस संस्थान की भी न हो जाए। इसलिए कुछ सावधानी भी इसी विधेयक के जरिये होनी चाहिए। जिस रूप में आपने विधेयक को प्रस्तुत किया है और जिस रूप में उसका प्रशासकीय और प्रबंधकीय संगठन होगा, उससे मुझे लगता है कि उसका पूरा ढांचा नौकरशाही के चंगुल में रहेगा, उसके हाथ में रहेगा और उसका लोकतांत्रिक स्वरूप नहीं रहेगा। एक से एक संस्थान हम राष्ट्रीय महत्व के बना रहे हैं और सबके विजिटर हम महामहिम राष्ट्रपति को मान ले रहे हैं।

राष्ट्रपति जी का जो दायित्व है। इस तरह की संस्थाएं उनकी परिधि से, उनकी देखरेख से बाहर होती चली जा रही है। आजकल बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के नौजवान इस नगर में आए हुए हैं। वे भारत के गृह मंत्री और शिक्षा मंत्री से मिले। केन्द्र सरकार की देखरेख में चलने वाला एक महान शिक्षण संस्थान जो एशिया की एक अद्भुत शिक्षण संस्था है, उसको मालवीय जी ने गठित किया था लेकिन आज वह जिस रूप में है, जिस तरह की आर्थिक लूटपाट उस संस्थान में चल रही है, भारत की संसद, भारत की सरकार उससे निरपेक्ष सी हो गई है। जिस तरह का प्रबंधकीय इंतजाम जैसा आपने इसमें प्रस्तावित किया है, यदि इसी तरह की पद्धति भविष्य में भी सभ्य संस्थाओं के लिए जारी रखें तो उनकी अंतिम परिणति लूटपाट में हो जाएगी और वे हमारी परिधि से बाहर रहेंगी। इसलिए उसके प्रबन्ध व्यवस्था का लोकतांत्रिककरण होना चाहिए।

उसमें जितने कार्य समिति के सदस्य होंगे, प्रबन्ध मंडल के सदस्य होंगे, वे सभी किसी न किसी सरकारी ओहदे पर विद्यमान एक्स ऑफिशियो

मैम्बर होंगे। राष्ट्रपति उस संस्थान के चेयरपर्सन को नियुक्त करेंगे। उसकी कमेटी ही उसके आर्डिनैन्स, उसकी नियमावली, उसके संचालन के तौर-तरीकों को फाइनल करने की अंतिम संस्था होगी। केवल संसद को उससे अवगत करा दिया जाएगा। जब वहां कोई आर्थिक विसंगति होगी, कोई अनियमितता होगी, कोई भ्रष्टाचार होगा और कोई शिकायत उनको उपलब्ध होगी तो राष्ट्रपति उसकी जांच करने के लिए कमेटी नियुक्त करने के लिए अधिकृत होंगे। क्या हम ऐसी कोई व्यवस्था नहीं कर सकते कि इस तरह की स्थिति ही उत्पन्न न हो। सी० ए० जी० की रिपोर्ट से संसद भी हर साल अवगत होती रहे, इस तरह का इंतजाम हम को करना चाहिए। इसी सुझाव के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ, इस बात की चेतावनी देते हुए कि सरकार उसके प्रबंध में इस तरह की व्यवस्था करे कि इस संस्थान का जो उचित मकसद है, वह उसे हासिल कर सके। वह लूटपाट, या गलत कामों का अड्डा बन कर न रह जाए। इस चेतावनी के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ।

[अनुवाद]

डा० रामचंद्र डोम (वीरभूम) : अध्यक्ष महोदय, कुछ टिप्पणियों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

महोदय, नेशनल इंस्टीट्यूट आफ फार्मास्यूटिकल एडुकेशन एंड रिसर्च विधेयक 1998 एक महत्वपूर्ण विधेयक है। पहले हमारे नेता ने कहा था कि इस लम्बे समय से लम्बित विधेयक को सभा से मंजूरी की प्रतीक्षा है। अध्यादेश दो बार जारी कर दिये गये थे। इस प्रकार के पूर्व दृष्टांत वहां नहीं होने चाहिए। इस विधेयक का मुख्य उद्देश्य इस संस्थान को राष्ट्रीय क्षेत्र में लाना तथा संस्थान को राष्ट्रीय महत्व का बनाना है। यह एक महान उद्देश्य है।

हमारे देश में मूलतः यह क्षेत्र उपेक्षित है। विशेषकर अनुसंधान तथा विकास सबसे अधिक उपेक्षित है। विगत वर्षों में इस क्षेत्र को स्वदेशी अनुसंधान के क्षेत्र में उचित विशेषाधिकार नहीं मिला था। इसी कारण से प्रारम्भ ही मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि इस संस्थान को केवल राष्ट्रीय महत्व प्रदान करना ही पर्याप्त नहीं है। इस महत्वपूर्ण फार्मास्यूटिकल क्षेत्र में विशेषतौर पर स्वदेशी अनुसंधान पर बल डालते हुए अनुसंधान और विकास को ईमानदारी से विकसित किया जाना चाहिए।

हमारे देश में कुछ वर्षों से प्रत्येक क्षेत्र में विशेषतौर पर फार्मास्यूटिकल क्षेत्र में अनुसंधान और विकास उपेक्षित रहा है। हमारे भारत की गरीब जनता की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए इस क्षेत्र की वर्तमान मांगों जैसे गुणवत्तापूर्ण औषध, जीवन रक्षक तथा आवश्यक औषधियों के उत्पादन पर उचित ध्यान नहीं दिया गया है। बजट भी प्रस्तुत किया जा चुका है किन्तु इन शंकाओं के निदान पर वहां भी उचित ध्यान नहीं दिया गया है। सरकारी क्षेत्र की उपेक्षा हो रही है। इसी कारण से मेरे मस्तिष्क में उन बातों के बारे में गंभीर शंकाएँ हैं।

श्री बी० सत्यमूर्ति (रामनाथपुरम) : सभापति महोदय, इस माइक्रोफोन में कुछ गड़बड़ी है। हमें हमेशा तीसरे चैनल से अंग्रेजी और अंग्रेजी में मूल भाषण का अनुवाद प्राप्त होता था, किन्तु कुछ समय से इसमें खराबी हो रह रही है और हमें यह सब तीसरे चैनल से प्राप्त नहीं होता है।

सभापति महोदय : इस बात को नोट कर लिया गया है। यह व्यवस्था सही कर दी जाएगी।

डा० रामचंद्र डोम : मेरा निवेदन यह है कि फार्मास्यूटिकल जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्र में केवल अध्यापन, प्रशिक्षण और अनुसंधान ही नहीं बल्कि उत्पादन पर भी उचित ध्यान दिया जाना चाहिए।

सरकारी क्षेत्र की आइ० डी० पी० एल०, बंगाल केमिकल्स इत्यादि जैसी

अग्रणी फार्मास्यूटिकल कम्पनियों विगत कुछ दशकों से बीमार चल रही है। उन पर उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उनका आधुनिकीकरण नहीं किया गया है। हमारे देश की अग्रणी फार्मास्यूटिकल कम्पनी आइ० डी० पी० एल० जो भारत की गरीब जनता को कम कीमतों पर गुणवत्तापूर्ण दवाईयाँ तथा जीवन रक्षक दवाईयाँ दे रही थी को सरकार ने बंद करने का निर्णय लिया है। वह उस कम्पनी ने सुनिश्चित किया था। लेकिन अब उस विशेषाधिकार अथवा उस अधिकार की उपेक्षा की गई है। यह एक गंभीर स्थिति है।

यद्यपि यह मुद्दा इस विधेयक से संबंधित नहीं है। फिर भी इस समस्या को इस माननीय सभा में उठाने के अपने विशेषाधिकार का प्रयोग करता हूँ कि तत्काल राष्ट्रीय महत्व के इस मुद्दे पर भविष्य में पर्याप्त ध्यान दिया जाना चाहिए। अन्यथा हमारे देश में फार्मास्यूटिकल उद्योग संकट में पड़ जाएगा।

महोदय, वर्तमान में कई व्यावसायिक संस्थानों को निजी क्षेत्र को सौंपा जा रहा है। व्यावसायिक तथा तकनीकी शिक्षा का निजीकरण और वाणिज्यिकरण हो रहा है। मेडिकल, इंजीनीयरिंग तथा डेंटल कॉलेजों को वाणिज्यिक लाभों के लिए निजी क्षेत्रों को सौंपा जा रहा है। मेरा यह निवेदन है कि भविष्य में इस प्रकार के तकनीकी और व्यावसायिक कॉलेजों को निजी क्षेत्र को नहीं सौंपा जाना चाहिए। यह हमारे देश की जनता के हित में नहीं है।

महोदय, इस समस्त अवलोकन के साथ-साथ, मुझे इस विधेयक में कुछ आपत्तियाँ भी हैं। मैं उन्हें बताना चाहता हूँ। इस विधेयक में अध्याय-दो में 'संस्थान' खंड-4-(3) शीर्षक में बताया गया है:-

"संस्थान का बोर्ड आफ गवर्नर निम्नलिखित सदस्यों से मिलकर बनेगा, अर्थातः---"

खंड-4-(3) में नामांकन के उपबंध के बारे में उल्लेख है। खंड 4(3) (ज) और खंड 4(3)(ट) के अनुसार विजिटर इंडियन ड्रग्स मैनुफैक्चरर्स एसोसियेशन के प्रेसीडेंट जैसे गैर-सरकारी संगठनों में से निम्नलिखित व्यक्तियों को पदेन सदस्य नाम-निर्देशित करेगा; आर्गेनाइजेशन ऑफ फार्मास्यूटिकल प्रोड्यूसर्स आफ इंडिया के प्रेसीडेंट को पदेन सदस्य। खंड 4(3)(ड) के अनुसार, विजिटर केन्द्रीय सरकार द्वारा तैयार किये गए पेनल से 2 फार्मास्यूटिकल उद्योगपतियों को नाम-निर्देशित करेगा।

ये सभी बातें समान हैं। मैं नहीं जानता कि इन लोगों में से सदस्य नामनिर्देशित करने का क्या तर्क है। इन लोगों को संस्थान के सदस्य के रूप में नाम निर्देशित करने का क्या तर्क है जो कि एक शैक्षिक संस्थान है और जो शिक्षण, प्रशिक्षण और अनुसंधान के संवर्धन में लगा हुआ है। इसलिए मैं इस मुद्दे पर अपनी गंभीर आपत्ति व्यक्त करता हूँ और मैं इस खंड को स्वीकार नहीं करता। मेरी विमत टिप्पणी के बावजूद यदि सरकार इसी स्थिति को बनाए रखना चाहती है, तो मैं यहां वैकल्पिक सुझाव देना चाहता हूँ। यदि उद्योगपतियों को नामित किया जाता है, तो श्रमिक संघ नेताओं को भी क्यों नहीं नामित किया जाता है? श्रमिक संघ नेताओं को नामित किया जाना चाहिए। वह प्रावधान होना चाहिए। इसी कारण से मैं इस खंड के संबंध में अपनी आपत्ति प्रस्तुत करता हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी से अपील करता हूँ कि इस खंड में संशोधन करें और इससे एक अच्छा संदेश जाएगा। अन्यथा हम इस खंड का विरोध करेंगे।

इन्हीं निवेदनों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। मैं इस विधेयक को इस माननीय सभा में प्रस्तुत करने के लिए माननीय मंत्री जी का भी धन्यवाद करता हूँ।

[हिन्दी]

डा० शकील अहमद (मधुबनी): सभापति महोदय, नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन का बिल लाने के लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद करता हूँ। यह एक अच्छी बात है, लेकिन यह कोई नई बात मंत्री जी ने नहीं की है। कांग्रेस सरकार ने भी इसका प्रयास किया था। इसके बाद राष्ट्रीय मोर्चा की सरकार की ओर से भी इसका प्रयास हुआ था, लेकिन समयाभाव के कारण यह नहीं हो सका था, आप इसको लाये हैं, इसके लिए मैं आपको साधुवाद देता हूँ। लेकिन सिर्फ कानून बना देने से किसी समस्या का समाधान नहीं होता है। कानून बनाने के बाद उस पर अमल करना भी जरूरी होता है। चिकित्सा की दुनिया में फार्मासिस्टों का उतना ही महत्व है, जितना कि चिकित्सकों का महत्व है। सभापति महोदय, पेनिसिलीन की उपलब्धि की कहानी इस सदन के काफी लोगों को मालूम है। एक आदमी के पांव में घाव था। गरीब आदमी था, इलाज नहीं करा सकता था, फिर भर उसने काफी इलाज कराया, लेकिन घाव नहीं भरा। वह एक रास्ते से पानी में से होकर बार-बार गुजरता था। एकाएक उसका घाव भर गया। जब वह डाक्टर के पास गया तो उसने पूछा कि उसका घाव कैसे भरा। इस प्रकार उस जड़ी-बूटी की खोज हुई जो उसको पानी क्रॉस करते हुए लगती थी। बाद में पता चला कि यह पेनिसिलीन है और इससे घाव में फायदा होता है, यह एंटी बॉयोटिक है। इस तरह से पेनिसिलीन की खोज हुई। इसलिए फार्मसी की दुनिया में अच्छे फार्मासिस्टों का होना बहुत ही आवश्यक है। लेकिन आप जो बिल लाये हैं, उसमें आपने जो चेयरमैन के नोमिनेशन की बात चेप्टर-2 में कही है, सभापति जी, मैं चाहूंगा कि आप भी उसे देखें:-

[अनुवाद]

“(क) एक सभापति, जो प्रख्यात शैक्षिक, वैज्ञानिक अथवा प्रोद्योगविज्ञ अथवा व्यावसायिक होगा, वीजिटर द्वारा नामनिर्देशित किया जायेगा”।

[हिन्दी]

इकनोमी का आदमी हो तो वह भी एकेडमीशियन, लिटरेचर का आदमी तो हो वह भी एकेडमीशियन, अंग्रेजी का आदमी हो तो वह भी एकेडमीशियन। आप उसको फार्मास्युटिकल इंस्टीट्यूशन का डायरेक्टर या चेयर पर्सन नहीं बना सकते। आपको स्पेसिफिकली बताना पड़ेगा कि साईंसटिस्ट हो या एमीनेट, वह चेयरमैन होगा।

दूसरा मेरा सुझाव है कि अपनी पसंद के लोगों को नामिनेट करने के लिए जो प्रोविजन किया जा रहा है, उस पर मेरी आपत्ति है, बिल पर मेरी कोई आपत्ति नहीं है। माननीय साथी ने कहा कि इंडस्ट्रियलिस्ट फार्मासिस्ट है। वह इंस्टीट्यूशन में क्यों रहेंगे? वह इसलिए रहेंगे कि उनकी कम्पनी में जो दवाइयां बनती हैं, उनके बारे में रिसर्च करवाकर गलत-गलत रिपोर्ट तैयार करवा लें। इसलिए मेरा और मेरी पार्टी का इसमें बहुत सीरियस विरोध है। पढ़ने लिखने के विंग में इंडस्ट्रियलिस्ट कदापि नहीं रहने चाहिए।

तीसरी बात यह है कि आज रिसर्च पर सबसे ज्यादा महत्व दिया जाना चाहिए। बहुत छोटी छोटी बीमारियों का दुनिया भर में रिसर्च हो रहा है और हमारे यहां भी रिसर्च होना चाहिए। ब्लड-प्रेसर जैसी आम बीमारी के बारे में हम पता नहीं कर पाये कि उसका कारण क्या है और उस पर कौन सी दवा कारगर होती है। इसलिए मेरा आग्रह है कि जो इंस्टीट्यूशन है, वह रिसर्च के काम में ज्यादा ध्यान दे ताकि उसका इलाज हो सके। मुझे एक बात और कहनी है जो कि सबसे महत्वपूर्ण है। आज दवाओं की जो कम्पनियां हैं, जो स्टैंडर्ड दवाओं की कम्पनियां हैं, पूरे हिन्दुस्तान में आपको जानकर आश्चर्य होगा कि 55 हजार से ज्यादा दवा की छोटी-छोटी कम्पनियां सीरियस स्पूरियस ड्रग्स बनाती हैं। वे लेप्स डेट की दवा इस्तेमाल

करती हैं और घटिया मैटीरियल देकर लोगों के जीवन के साथ खिलवाड़ करती हैं। उनके जो बड़े मालिक होते हैं, वे राजनीतिज्ञों की मदद से हास्पिटल के बोर्ड में, इंस्टीट्यूशन के बोर्ड में घुस जाते हैं और जो घटिया दवाइयां होती हैं उन्हें सप्लाय करने का काम करते हैं। इसलिए मेरा मानना है कि दवा की कम्पनियों की फार्मासिस्टों की तरफ से जांच करायें कि जो स्टैंडर्ड फार्मासिस्टों की कम्पनियां हैं, उन्हीं को बढ़ावा दिया जाये। जो जाली कम्पनियां हैं, जो निम्न स्तर की दवाइयां बनाती हैं उनसे कोई हमदर्दी नहीं की जानी चाहिए और उनका विरोध करना चाहिए।

अंत में मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। दवाओं के लाइसेंस के लिए फार्मसी का होना जरूरी है। अक्सर देखा जाता है कि एक फार्मासिस्ट ने अपनी डिग्रियों की कापी करवाकर पांच दुकानों पर लगवा रखी हैं और उस फार्मासिस्ट के नाम पर पांच दुकानें चल रही हैं। यह कदापि नहीं होना चाहिए। मैं चाहता हूँ कि इसकी भी रोकथाम होनी चाहिए। इन्हीं बातों के साथ मंत्री जी को साधुवाद देना हूँ कि मेरी पार्टी ने जो पूर्व में प्रयास किया था और समयाभाव के कारण उसे नहीं कर सकें, उसे आप कर रहे हैं इसलिए साधुवाद मगर इसमें सुधार की आवश्यकता है।

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): मैं आज उधर नहीं इधर बैठा हूँ।

सभापति महोदय : मैं देख रहा हूँ।

श्री गिरधारी लाल भार्गव : डिसएप्रुवल का जो प्रस्ताव मैं दिया करता था, वह अधिकार मेरे से छिन गया।

सभापति महोदय: क्या आप इधर आना चाहते हैं?

श्री गिरधारी लाल भार्गव : मैं इस बात का समर्थन करने के लिए खड़ा हूँ और समर्थन करना मेरा धर्म है।

[अनुवाद]

“विधेयक के खण्ड 26 के साथ पठित खण्ड 8(2)(ड.) में बोर्ड को शिक्षण विभागों के गठन के मामलों के सम्बंध में समिति बनाने का अधिकार प्रदान किया गया है”।

[हिन्दी]

पढ़ने वालों की एप्वाइंटमेंट का, उनकी पेंशन का, उनके इश्योरेंस का, उनके प्राविडेंट फंड का, उनके हास्टल का आदि सब प्रकार का प्रबन्ध, जो संस्था बनेगी, वह करेगी। मात्र यह बात कही गयी है। मैं इस बात का बिल्कुल समर्थन कर रहा हूँ और सरकार को धन्यवाद देता हूँ कि देश में दवाओं की कमी को ध्यान में रखते हुए उन्होंने यह आवश्यक समझा है कि दवा के क्षेत्र में विधिवत अध्ययन हो, इसलिए यह बिल लाया गया है। इसकी हम आशा करते हैं। स्वायत्तता प्राप्त यह संस्था इस महत्वपूर्ण कार्य को करेगी और सभी दवाओं में शोध होगा, इस संबंध में प्रयास होगा और लोगों को लाभ होगा।

अपराह 4.00 बजे

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि ऐसे स्वायत्त संस्थान अपनी प्राथमिकताओं को देश के सामने रखें। यह भी आवश्यक है कि इस देश में अनावश्यक और कई प्रकार की नुकसानदायक दवाएं जो चल रही हैं, उनपर भी विधिवत शोध होना जरूरी है क्योंकि कई बार दवाओं में भी मिलावट होती है। लोग कहते हैं कि शिक्षा के क्षेत्र में मिलावट नहीं होती लेकिन और हर क्षेत्र में होती है। यदि कोई इंजीनियर बन गया तो गड़बड़ी कर सकता है, कोई डाक्टर बन गया तो पानी का इंजेक्शन लगा देगा ताकि व्यक्ति

बराबर उसकी सेवा में आ सके। इसलिए दवाओं में भी मिलावट होती है। मेरा निवेदन है कि दवाओं में मिलावट रोकने के संबंध में भी यह संस्था शोध करके उसे दृढ़तापूर्वक लागू करे।

नुकसान के बारे में सरकार को जो जानकारी हो, वह भी समय-समय पर दी जाए। आज हर वस्तु का पेटेंट हो रहा है, नीम का पेटेंट हो रहा है, अन्य बातों का पेटेंट हो रहा है। सदियों से चिकित्सा क्षेत्र में जो नान-अर्जित क्षेत्र हैं, यह संस्था पेटेंट कराने के बारे में भी सरकार की मदद करे।

अंतिम निवेदन यह है कि इसकी जानकारी लोक सभा को भी होनी चाहिए। लोक सभा को इसकी जानकारी तब होगी जब इसके बोर्ड में संसद सदस्यों को लिया जाएगा। दो हो या चार हों, लेकिन वे बीमार नहीं होने चाहिए। मेरा कहना यह है कि मेरे जैसे 18 वर्ष के तंदरुस्त व्यक्ति को उसमें लिया जाए। (व्यवधान)

श्री आनन्द मोहन (शिवहर): सभापति महोदय, ये कहते हैं कि हम 18 वर्ष के हैं। यदि ये 18 वर्ष के हैं तो पार्लियामेंट के मੈम्बर कैसे हो गए।

श्री गिरधारी लाल भार्गव : ठीक है, मैं 25 साल का हो गया। (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री गिरधारी लाल भार्गव : मैं समाप्त कर रहा हूँ। मैं तो आजकल बहुत कम बोलता हूँ। मेरा बोलना बंद हो गया है। (व्यवधान)

मेरा निवेदन है कि कृपा करके स्वस्थ व्यक्ति को उस बोर्ड का मੈम्बर बनाया जाए। उसमें पार्लियामेंट के मੈम्बर को भी रखा जाए ताकि पार्लियामेंट को समय-समय पर उसकी जानकारी हो सके।

मैं ईमानदारी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस बिल को हम लाए हैं, यदि कांग्रेस पार्टी को इसका श्रेय देना चाहें जो अलग बात है। जिसके समय में बिल आता है श्रेय उसे दिया जाता है। इसलिए मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। यह संस्था बननी चाहिए। ऐक्वाइंटमेंट के बारे में, पेंशन के बारे में, प्रोवीडेंट फंड के बारे में, गलत दवाओं की रोकथाम के बारे में इस संस्था की बात माननी चाहिए।

मैं फिर से अपील करता हूँ कि यह दवाओं का मामला है, इसलिए हर व्यक्ति को इस बिल का सर्वसम्मति से समर्थन करना चाहिए।

श्री चन्द्रशेखर साहू (महासुमन्द): सभापति महोदय, आज सदन में एक ऐसे बिल पर चर्चा हो रही है जिसका वास्तव में बहुत पहले पारण हो जाना चाहिए था। 5 मई को अध्यादेश लागू करना जरूरी हो गया था क्योंकि जनवरी में एक बार और अध्यादेश जारी हो चुका था। अध्यादेश प्रख्यापित हुआ और आज माननीय मंत्री जी ने इस बिल को लोक सभा में विचार और पारण के लिए प्रस्तावित किया है। आज मुख्य रूप से हमारे सामने यह दृष्टिकोण होना चाहिए कि जो वैश्वीकरण का युग चालू हुआ है।

इस वैश्वीकरण के युग में आज भी आम आदमी के लिए चिकित्सा, औषधि और उसकी स्वास्थ्य सेवा, ये बहुत अहम बातें हो गई हैं। ग्लोबलाइजेशन को होते हुए भी यदि देखे तो यूनाइटेड स्टेट्स में जो मैडीकल फैसिलिटीज हैं, वे भारत की तुलना में अत्यधिक होते हुए भी कितनी महंगी हैं, यह सदन को बताने की जरूरत नहीं है। यह जो नेशनल इंस्टीट्यूट स्थापित करने के लिए माननीय मंत्री जी ने शुरूआत की है, जो विधेयक के माध्यम से सदन के सामने मामला आया है, उसके बारे में मेरा इतना ही कहना है कि आप फार्मसी को ग्रास रूट लेविल पर कैसे एजुकेंट कर

सकते हैं, इसकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। ऑल इंडिया टैक्नीकल इंस्टीट्यूट, जो आलरेडी एजुकेशन के लिए एक संस्था है, उसके स्वायत्त रूप और इसके स्वायत्त रूप में क्या बेसिक अन्तर हो सकता है, इसको भी आप दिखवा लें। इसमें जो धारा सात है, उसकी जो उपधारा 10 है, वह बहुत मायने रखती है। उसमें साफ तौर पर जो उद्धृत है कि ग्रामीण जनता द्वारा देश में सामाजिक, आर्थिक परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखते हुए औषधियों के वितरण और प्रयोग सम्बन्धी अध्ययनों पर सम्यक ध्यान देना, यह संस्थान के कृत्य में शामिल है, फंक्शन ऑफ इंस्टीट्यूट में, तो उसमें मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान उस ओर आकर्षित करता चाहूंगा, जिसे सम्माननीय नानाजी देशमुख ने सतना जिले के चित्रकूट में चालू किया है। दुनिया में जितनी औषधियां होती हैं, उन सब के दुर्लभ वृक्षों की, दुर्लभ प्लांटों का एक विशाल क्षेत्र उन्होंने स्थापित किया है। क्यों नहीं हम औषधि खेती को इसके माध्यम से प्रोत्साहन न दें और यदि यह सम्भव है तो जो एन० जी० ओ० (नॉन गवर्नमेंटल आर्गनाइजेशंस) के द्वारा यह काम हो रहा है, उनको सीधे-सीधे जोड़ना चाहिए।

मैं आपसे माध्यम से माननीय मंत्री जी से यही निवेदन करना चाहता हूँ कि इस विधेयक के उद्देश्यों और कारणों के बारे में बताया है, उसमें तो किसी की इसमें कोई दो राय नहीं हो सकती। संविधान की सातवीं अनुसूची में जो शैड्यूल एक है, उसके प्रविष्टि 64 में इसको शामिल कर रहे हैं और आज जो विपक्ष के सदस्य बैठे हुए हैं, वे कुछ विरोध का स्वर भी जाहिर कर रहे थे और कई माननीय सदस्य तो इसके लिए स्टेचुटरी रैजुल्युशन लाये हैं, निरनुमोदन का संकल्प लाये हैं। जिसमें हमारे डॉ० रेड्डी साहब जैसे जागरूक सदस्य और बहुत ही सक्रिय सदस्य से यह अपेक्षा नहीं थी कि उनकी ही सरकार के द्वारा पहले यह बिल लाया गया था, जिसको आज तक पारित हो जाना था, उसका उन्होंने निरनुमोदन का संकल्प दिया है।

मैं अंत में आपसे यह कहते हुए कि उन क्षेत्रों में, जहां पर गम्भीर किस्म के रोग पाये जाते हैं और उनकी कोई औषधि नहीं है, जैसे मध्य प्रदेश में पिछड़े बहुत क्षेत्र में एक सिकल शैल की बीमारी निकली है, दुनिया में उसकी कोई इलाज नहीं है, लाखों लोग पीड़ित हैं। जो वहां पर प्रीमिटिव ट्राइबल्स हैं, विलुप्त प्राय जनजातियां हैं, उनको याद नामक बीमारी हो रही है, उसकी भी कोई औषधि नहीं है। अनेक ऐसी बीमारियां हैं। मैं इस सदन में कहना चाहता हूँ कि दुनिया में जितना अधिक मैडीकल साइंस का डवलपमेंट हो रहा है, उतनी अधिक बीमारियों में जटिलता आ रही है। ऐसी स्थिति में औषधियों के लिए कोई विशेष राष्ट्रीय महत्व का संस्थान होना चाहिए, खासकर आर० एण्ड डी० के मामले में होना निहायत आवश्यकता और अनिवार्यता का विषय है। इसलिए मेरी और मेरे दल के सभी सदस्यों की भावना इस विधेयक को पारित करने में जुड़ी हुई है। मैं अपने साथ अपनी समस्या जनता की ओर से इस विधेयक का समर्थन करता हूँ और आपसे निवेदन करता हूँ कि जो बिन्दु यहां पर उठये गये हैं, उनपर युक्तियुक्त ढंग से विचार किया जाये।

आपने समय दिया, इसके लिए बहुत धन्यवाद।

श्री जोगेन्द्र कवाडे (चिमूर): आदरणीय सभापति महोदय, सदन के सामने जो नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्यूटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च बिल आया है, यह राष्ट्रीय दृष्टिकोण से अपने आप में एक महत्वपूर्ण बिल है। मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस बिल के जरिये यह संस्थान राष्ट्रीय स्तर पर एक संस्था बनने जा रहा है। औषधी शास्त्र के विकास के लिए, उसकी शिक्षा के लिए और उसके शोध के लिए यह संस्थान पहले ही बन जाना चाहिए था। लेकिन देर से ही सही, यह प्रस्ताव सदन के सामने आया है, इसका हम स्वागत करते हैं। देश में कई ऐसे फार्मास्यूटिकल इंस्टीट्यूट्स हैं, जैसा अभी हमारे काबिल मित्रों ने कहा कि बहुत सारे फार्मास्यूटिकल इंस्टीट्यूट्स औषधियों का निर्माण

[प्रो० जोगेन्द्र कवाडे]

करते हैं। बहुत सारी नकली दवाएं बाजार में आ जाती हैं, जिसकी वजह से अस्पतालों में मरीजों का इलाज बराबर नहीं हो सकता। इस कारण कई बार ऐसे हादसे हो जाते हैं जिससे मरीजों को मौत के मुंह में जाना पड़ता है। आत्महत्या से भी खतरनाक यह बात औषध क्षेत्र में चल रही है, इस पर प्रतिबंध लगाने की भी व्यवस्था अगर इस बिल में हो तो ज्यादा अच्छा होगा।

सभापति महोदय, इस बिल के जरिए राष्ट्रीय स्तर पर यह संस्थान बनने जा रहे हैं। हमारे देश में कई ऐसी बीमारियां हैं, जिनका आज तक कोई इलाज नहीं खोजा गया है। विदेशों में, खासकर यूरोपीय देशों और पश्चिमी राष्ट्रों में एड्स, कैंसर और अन्य तमाम बीमारियों के ऊपर अनुसंधान किया जा रहा है और खोजबीन की जा रही है। यह संस्थान भी इस प्रकार की रिसर्च हाथ में ले तो हमारे देश के लिए यह गौरवशाली बात होगी और देश को नहीं, दुनिया को हम अच्छी सेवा दे सकेंगे।

संस्थान बहुत बनते हैं, लेकिन फिजूलखर्चों की वजह से उन संस्थानों का नाम बदनाम हो जाता है। कहीं ऐसा न हो कि बहुत से संस्थान जो इस संसद द्वारा स्थापित किए गए हैं और सफेद हाथी बनकर सरकारी खजाने को लूट रहे हैं, इसमें भी यह बात लागू न हो जाए। यदि यह एक सफेद हाथी बन गया तो स्वाभाविक रूप से हमारे देश के लिए अत्यधिक दूर्भाग्यपूर्ण होगा।

इसलिए मेरी गुजारिश है कि यह संस्थान एक काबिल और कारगर संस्थान बने। देश में एक आदर्श संस्थान बने और औषधि निर्माण में दुनिया में देश का नाम रोशन करने वाला संस्थान बने, ऐसी हमारी अपेक्षा है।

[अनुवाद]

विधेयक के खण्ड 4 (3) में यह कहा गया है:-

“संस्थान में निम्नलिखित व्यक्तियों वाला शासीमण्डल शामिल होगा अर्थात:

“(क) एक सभापति जो प्रख्यात शैक्षिक वैज्ञानिक अथवा प्रोद्योगिकी अथवा व्यावसायिक होगा जिसे वीजिटर द्वारा नाम निर्देशित किया जायेगा”।

[हिन्दी]

सभापति महोदय, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जो चेयर परसन है वह फार्मास्युटिकल क्षेत्र में अपने आप में एक एक्सपर्ट आदमी होना चाहिए। अगर ऐसा होगा तो इस संस्थान को इंसाफ दे सकेगा, न्याय मिल सकेगा, लेकिन जो फार्मास्युटिकल क्षेत्र में नहीं हैं, जैसे हम देखते हैं कि किसी विशिष्ट ज्ञान विज्ञान शाखा का ज्ञान हो या न हो उन पर उस शाखा की जिम्मेदारी सौंपी जाती है। लेकिन इस फार्मास्युटिकल इंस्टीट्यूशन के बारे में, जो रिसर्च संस्था भी है इसमें आप जो चेयर परसन बनाने जा रहे हैं वह इस क्षेत्र का अच्छा जानकार हो, एक्सपर्ट हो, यह मेरा सुझाव है।

महोदय, दूसरी बात जो इसके अंदर है, 15 नम्बर पर जो लिखा हुआ है-

[अनुवाद]

खण्ड 4 (3) (ड.) में यह कहा गया है कि :

“केन्द्र सरकार द्वारा तैयार किये गये पैनल में से तीन प्रख्यात सरकारी व्यक्ति अथवा सामाजिक कार्यकर्ता, जिसमें से एक अनुसूचित जाति

अथवा अनुसूचित जनजाति का होगा, वीजिटर द्वारा नाम-निर्देशित किये जायेंगे”।

महोदय, यहां पर मैं यह सुझाव देना चाहता हूं।

अनुसूचित जाति अथवा अनुसूचित जनजाति से एक प्रख्यात व्यक्ति के स्थान पर अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्गों में से एक-एक प्रख्यात व्यक्ति को शासी मण्डल में शामिल किया जाना चाहिए। फिर एक महिला अभ्यार्थी को भी शासी मण्डल में शामिल किया जा सकता है। यह मेरा सुझाव है।

[हिन्दी]

महोदय, एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि इसमें एक तो शेड्यूलड कास्ट का, एक शेड्यूलड ट्राइब का, एक ओ० बी० सी० का और एक महिलाओं का प्रतिनिधि होना चाहिए।

[अनुवाद]

महोदय, मैं सभा का बहुमूल्य समय अधिक नहीं लेना चाहता। फिर खण्ड 4 (3) (ण) में यह कहा गया है कि:

“तीन संसद सदस्य- दो लोक सभा से जिन्हे लोक सभा अध्यक्ष द्वारा नामनिर्देशित किया जाएगा। और एक राज्य सभा से जिसे राज्य सभा के सभापति द्वारा नाम निर्देशित किया जाएगा।”

[हिन्दी]

महोदय, मेरा सुझाव यह है कि लोकसभा से दो मेम्बर की बजाए चार मेम्बर लिए जाएं। सत्ता पक्ष के दो और विपक्ष के दो मेम्बर लिए जाएं, (व्यवधान) पार्लियमेंट से भी लेते समय अनुसूचित जाति जनजाति रिजर्व कोटे का ध्यान रखा जाये और वह भी एक अनिवार्य रूप से। (व्यवधान)

महोदय, यह जो बिल है, नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ फार्मास्युटिकल एजुकेशन एंड रिसर्च, इस संस्थान के चाहे वह सीनेट हो, चाहे वह बोर्ड आफ गवर्नर्स हो, चाहे इसकी अलग-अलग कमेटियां हो, हर कमिटी में शेड्यूलड ट्राइब, ओ०बी०सी० और महिलाओं का प्रतिनिधित्व अनिवार्य रूप से होना चाहिए। अलग-अलग युनिवर्सिटी में फार्मास्युटिकल डिपार्टमेंट्स हैं, इन डिपार्टमेंट्स पर भी हमारे राष्ट्रीय संस्थान का नियंत्रण होना चाहिए। यह बहुत लम्बा प्रोसेस है। अभी जैसे हमारे भाई साहू जी ने कहा, हमारे मध्य प्रदेश के आदिवासी भाईयों में, शेड्यूलड कास्ट के लोगों में और दक्षिण अफ्रीका में भी तथा साउथ अमेरिका में भी, जिसे सिकल्स एनीमिया कहा जाता है, यह बड़े पैमाने पर है। इस लिए वर्ल्ड हेल्थ आर्गनाइजेशन ने भी अंतरराष्ट्रीय स्तर पर इस पर चर्चा शुरू की है, संशोधन जारी किया है, महाराष्ट्र भी उसका हिस्सा है। मेरा कहना यह है कि यह संस्था बहुत उपयुक्त साबित हो, केवल सफेद हाथी साबित न हो बल्कि देश का गौरव और गरिमा बढ़ाने वाली संस्था बने। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपने सुझाव समाप्त करता हूं।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल): सभापति महोदय, आपने मुझे राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान संस्थान विधेयक, 1998 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। बरनाला साहब द्वारा जो विधेयक को पेश किया गया है मैं उस पर पूछना चाहूंगा कि इस संस्थान को राष्ट्रीय महत्व दिया जा रहा है और अभी तो हम खोलने की बात कर रहे हैं, तो यह बहुत अच्छी बात है। मैं चाहता हूं कि यह संस्थान इतना बड़ा बने कि बाहर की जितनी भी पेटेंट दवाइयां हैं उनमें हम कम्पटीशन कर सकें और वे दवाइयां हमारे यहां सस्ते दामों में उपलब्ध हो सकें। पंजाब के रोपण में इसी तर्ज पर आपने संस्थान खोला है। हमारे यहां पर बहुत

से मैडिकल कालेज हैं और तमाम रिसर्च संस्थान दवाइयों के हैं, उनकी क्या हालत है? उनकी तरह इस संस्थान का भी हाल न हो। मैनेजमेंट के बारे में अभी हमारे माननीय सदस्य बता रहे थे। जितने भी रिसर्च संस्थान आप देखें, वहां की हालत बहुत बुरी है।

अपराह्न 4.22 बजे

[श्री वी. सत्यमूर्ति पीठसीन हुए]

मैं चाहता हूँ कि अभी तो संस्थान खुले हुए हैं उनकी हालत पर भी गौर किया जाए। आपने इस संस्थान को खोलने के लिए जो अनुमति मांगी है, आपके माध्यम से मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि इसे राज्य स्तर पर खोला जाए तथा और भी जितने बड़े संस्थान खोले जाएं वे अच्छे टाउन्स में खोले जाएं ताकि सस्ती और पेटेंट दवाइयां भी हमें उपलब्ध हो सकें।

इसी प्रकार से जो बेरोजगार युवक हैं उन्हें भी रोजगार का मौका मिलेगा। इस संबंध में मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि जो प्राइवेट संस्थान फर्जी डिग्रियां देते हैं और जिनको लेकर नवयुवक डाक्टर बनते हैं, वह "नीम हकीम, खतरे जान" वाली बात है। इन नकली दवाइयों के प्रचलन से हमारे गरीब लोग बहुत प्रभावित होते हैं और उनकी जान तक चली जाती है। इस प्रकार के फर्जी डाक्टरों पर हमें रोक लगानी चाहिए।

सभापति महोदय, प्राइवेट संस्थानों को खोलने के लिए हमारी राज्य सरकार की तरफ से लाखों-करोड़ों रुपया दिया गया। लेकिन थोड़े समय के लिए वे संस्थान चले और उसके बाद बंद हो गये। इस तरह से जो फिजूलखर्ची राज्य की तरफ से होती है, उसे भी बंद होना चाहिए और वह पैसा अच्छे रिसर्च संस्थानों के लिए खर्च होना चाहिए, जिससे सभी वर्ग के लोगों को फायदा मिल सके।

बहुत सी ऐसी बीमारियां हैं जिनके लिए दवाएं हमें विदेशों से मंगानी पड़ती हैं और जो बहुत महंगी होती है। इसलिए ऐसे संस्थान खोलने चाहिए जहां इन दवाइयों की खोज हो और वे सस्ती मिल सकें। जो प्रतिबंधित दवाइयां हैं उनका भी विकल्प इन संस्थानों में खोज करके जनता को सस्ते दामों पर उपलब्ध कराया जाए। अगर हम ऐसे संस्थान खोलेंगे तो अपने ही देश में हम अच्छे-अच्छे वैज्ञानिक खोज कर निकाल सकते हैं। साथ ही साथ जो भी संस्थान हम खोलें उसका प्रशासकीय ढांचा और प्रबंधन अच्छा होना चाहिए।

हमारे गांव के लोग ज्यादातर गरीब और शोषित हैं और उनको दवाइयों की बड़ी समस्या है, चाहे वह समस्या ऐड्स की हो, कैंसर की हो, किडनी बदलने की हो या हार्ट बदलने की हो। बहुत कम समाज में ऐसे लोग हैं जिनके पास पैसा होता है।

वे अपने यहां ऑल इंडिया इंस्टीट्यूट ऑफ मेडिकल साइंस में या मुम्बई, मद्रास जाकर इलाज करा लेते हैं लेकिन अगर आम जनता को कोई बीमारी होती है तो उसे दवाई ही उपलब्ध नहीं हो पाती। उनके नजदीक कोई संस्थान या कालेज ही नहीं होते, जहां गरीब लोगों को सुविधा मिल सके। आप जो संस्थान खोलने जा रहे हैं, वह गरीबों से जुड़ा संस्थान हो और वहां सस्ती दवाइयां मिलनी चाहिए। वहां अच्छे-अच्छे वैज्ञानिक होने चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और इस संस्थान के खोले जाने का समर्थन करता हूँ।

श्री शीश राम ओला : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को यह बिल लाने के लिए बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा। यह बिल लम्बे समय से लम्बित था। मैं पिछले सेशन में आपके पास आया था और आपके कहा था कि आप ऐसा बिल जरूर लाएं। यह जानकर खुशी हुई कि आपके

द्वारा यह बिल यहां लाया गया है। राष्ट्र को इस संस्थान की अत्यन्त आवश्यकता थी क्योंकि इस महान राष्ट्र में ट्रेड व्यक्तियों का अत्यन्त अभाव रहा है। मुझे उम्मीद है कि यह संस्थान ट्रेड व्यक्ति राष्ट्र को देगी जिससे राष्ट्र को इसका लाभ मिलेगा। इस संस्थान को बहुत पहले काम शुरू कर देना चाहिए था। माननीय सदस्यों ने आशंकाएं व्यक्त की कि क्या होगा, हाथी बन जाएगा, घोड़ा बन जाएगा? इस संस्थान को शुरू करने से पहले अनुभवी, बुद्धिजीवी और ज्ञानी व्यक्तियों से विचार-विमर्श किया गया था। अगर हम पहले ही संदेह करने लगेंगे कि क्या होगा तो मुल्क कैसे आगे बढ़ेगा? आज तक राष्ट्र में इस प्रकार की कोई संस्था नहीं थी। यह बहुत महत्वपूर्ण संस्था है। सभी माननीय सदस्य एक राय से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दें और इस बिल को तत्काल पास करें। अगर कोई सुझाव देने हों तो इसके शुरू होने के बाद दें तो ज्यादा अच्छा होगा। शुरू होने से पहले देना कोई फायदे की बात नहीं होगी। संस्थान कैसा काम करेगा, क्या स्ट्रक्चर बना है, किस प्रकार बोर्ड का गठन हुआ है, ऐसी शंकाएं दूर करनी चाहिए। इसके साथ मैं इस बिल का सम्पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ और पुनः मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। यह काम बहुत पहले हो जाना चाहिए था। यह बिल लम्बित पड़ा था। आज वह पास होने जा रहा है। दुर्भाग्य से हम इसे पास नहीं कर सके। यह बिल संयुक्त मोर्चा सरकार लाई थी। आप इस बिल को लाने के पूरी तरह से हिस्सेदार नहीं हैं। इसको लाने में जो इतना समय लगा, यह अच्छा नहीं रहा। जो भी हो, यह आज पास होने जा रहा है, मुझे इस बात की बड़ी खुशी है। इसे अविलम्ब पास किया जाना चाहिए।

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला : माननीय चेयरमैन साहब, मैं उन माननीय सदस्यों का धन्यवाद करता हूँ जिन्होंने इस बिल का समर्थन किया। इस पर एतराज महज इतना हुआ जैसा शुरू में बसुदेव आचार्य जी ने किया कि इसको लाने में बहुत देर कर दी। ओला जी और दूसरे मैम्बर्स ने भी कहा कि यह बिल लाने में देर हो गई।

पहले कुछ आर्डिनेन्स लाने पड़े और अब इस मौके पर बिल आया है। यह अच्छा बिल है, नौन-कंट्रोवर्सियल बिल है, इसलिए सभी ने कोशिश की कि यह हमने किया। कांग्रेस बैन्वेज से कहा गया कि हमने तैयार किया है। हम मानते हैं। इन्होंने कहा है कि हमने तैयार किया और यहां से कहा गया कि हम लाए हैं इसलिए हमें इसका श्रेय मिलना चाहिए। श्रेय वाली बात नहीं है। इससे किसी को लाभ होने वाला नहीं है। लाभ होगा तो सारे देश को होगा। छोटी बात करना, कि हमने तैयार किया, ड्राफ्टिंग हमारी है, हमने पेश किया था, हम ले आए हैं, ऐसी कोई क्रेडिट लेने वाली बात नहीं है, लेकिन अच्छी बात यह है कि यह अच्छा बिल है और आज इस सदन के सामने आया है और इस पर थोड़ी बहुत चर्चा हुई है। सभी सदस्यों ने इसका स्वागत किया है।

कुछ थोड़ी बहुत बातें इसके संबंध में कही गईं। सुब्बाराामी रेड्डी जी यहां नहीं हैं। उन्होंने कहा कि इसके और सेन्टर भी बनने चाहिए। इसमें ऐसा प्रोविजन है।

[अनुवाद]

इस विधेयक का नाम राष्ट्रीय फार्मास्यूटिकल शिक्षा और अनुसंधान संस्थान है। इसके उद्देश्य इस प्रकार हैं:- कैम्पस में उद्योग और व्यवसाय के लिए भावी अध्यापकों, अनुसंधान वैज्ञानिकों और प्रबन्धकों को प्रशिक्षण देकर फार्मास्यूटिकल शिक्षा और अनुसंधान स्तर को ऊंचा उठाना, निरन्तर शिक्षा कार्यक्रम आयोजित करना; फार्मास्यूटिकल उद्योग और अन्य अनुसंधान तथा शिक्षा संस्थानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए राष्ट्रीय केन्द्रों का सृजन; इसलिए ऐसे सेन्टर्स दूसरी जगह पर जाएंगे, इसमें ऐसा प्रावधान है।

[सरदार सुरजीत सिंह बरनाला]

[अनुवाद]

फिर भारतीय उद्योग के साथ सहयोग करने से इसे विश्वव्यापी चुनौतियां का सामना करने, राष्ट्रीय, अन्तरराष्ट्रीय सहयोग, अनुसंधान कार्यक्रम और मीडिया विकास; नशीली दवाओं के सेवन और दुरुपयोग तथा ग्रामीण फार्मसी आदि ने समाज विज्ञान-संबंधी पहलुओं का अध्ययन करने में सहायता मिलेगी। रूरल फार्मसी का भी जिक्र आया जिसमें हर किस्म की दवाई आ सकेगी।

अन्तिम उद्देश्य है: चालू कार्यक्रम और नशीली दवाओं पर निगरानी, समुदाय फार्मसी और फार्मास्यूटिकल प्रबन्धन।

[हिन्दी]

सभी आस्पेक्ट इसमें आ जाते हैं और यह इंस्टीट्यूट दरअसल कुछ सालों से शुरू हुआ है। काफी बन गया है और इसमें क्लासेज भी शुरू हो गई हैं। पी०एच०डी० प्रोग्राम शुरू हो गए हैं। जुलाई 98 में मास्टर्स डिग्री प्रोग्राम भी शुरू हो जाएंगे। इसमें 10 टीचिंग और रिसर्च डिपार्टमेंट होंगे जिनमें से छः पर काम ओलरेडी शुरू हो गया है। बहुत अच्छा काम वहां पर चल रहा है ऐसी रिपोर्ट्स हैं। मुझे अभी वहां जाने का मौका नहीं मिला, हालांकि यह हमारे इलाके में है। यहां से फारिख होकर वहां जाएंगे और इस पर ध्यान देकर जो भी जरूरत होगी वह करने का प्रयास करेंगे।

इसमें कुछ ऐतराज हुआ तो बोर्ड ऑफ गवर्नर्स पर थोड़ा-बहुत ऐतराज हुआ। किसी ने कहा कि यह और डेमोक्रेटिक होना चाहिए। इसको बड़े ध्यान से देखा गया। जब स्टैंडिंग कमेटी के सामने यह गया तो उस वक्त तक संसद सदस्यों का इसमें कोई प्रोविजन नहीं था। स्टैंडिंग कमेटी ने रेकमंड किया कि दो लोक सभा के सदस्य और एक राज्य सभा का सदस्य होना चाहिए। उसे सरकार ने अडॉप्ट कर लिया और वह इस बिल का हिस्सा बन गया है।

[अनुवाद]

अब हमने यह उल्लेख किया है कि तीन संसद सदस्य होंगे- दो लोक सभा में जिन्हें लोक सभा के अध्यक्ष द्वारा नाम निर्देशित किया जायेगा और एक राज्य सभा से जिसे राज्य सभा के सभापति द्वारा नाम निर्देशित किया जाएगा। ऐसे ही किसी ने ऐतराज किया।

या तो अखिल भारतीय आर्युविज्ञान संस्थान, नहीं दिल्ली अथवा स्नातोक्तर चिकित्सा शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ के निदेशक को भारत सरकार के स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा बारी-बारी से नाम निर्देशित किया जायेगा। बहुत बढ़िया है।

ये देश के शीर्षस्थ संस्थान है। इनमें से बारी-बारी से एक सदस्य लिया जायेगा। इण्डियन ड्रग्स मेन्युफैक्चरर्स एसोसिएशन के प्रेसीडेंट-पदेन। आर्गेनाइजेशन आफ फार्मास्यूटिकल प्रोड्यूसर्स आफ इण्डिया के प्रेसीडेंट-प्रदान।

[हिन्दी]

इस पर भी कुछ ऐतराज हुआ है कि इसको नहीं लेना चाहिए। ये रिप्रेजेंट करते हैं, इसमें किसी के नाम से नहीं किया गया है। इसका प्रेजीडेंट कोई भी बन सकता है। इंडियन ड्रग मेन्युफैक्चर एसोसिएशन एक बड़ी एसोसिएशन है। इसमें ड्रग मेन्युफैक्चरिंग करने वाले बहुत से इंडस्ट्रीज आ जाते हैं। इसी तरह से आर्गेनाइजेशन फार्मास्यूटिकल प्रोड्यूसर्स ऑफ इंडिया में बहुत से लोग आ जाते हैं। इसलिए फार्मास्यूटिकल इंस्टीट्यूट बना रहे

हैं। उसमें ऐसे लोग शामिल होंगे तो कोई गलत बात नहीं होगी, बल्कि ठीक ही होगी। इसको स्टैंडिंग कमेटी में बहुत ध्यान से देखा गया है और बाद में भी फिर से देखा गया है। इसमें चेयरपर्सन पर एक ऐतराज हुआ है कि चेयरपर्सन ऐसा नहीं होना चाहिए। चेयरपर्सन की क्लॉज में यह लिखा है-

[अनुवाद]

खण्ड 4 उपखण्ड 3(क) में यह कहा गया है कि- एक सभापति जो प्रख्यात शैक्षिक, वैज्ञानिक अथवा प्रोद्योगिकी, अथवा व्यावसायिक होगा, वीजिटर द्वारा नाम निर्देशित किया जायेगा।

वीजिटर भारत का राष्ट्रपति होता है।

[हिन्दी]

इसमें भी कोई ऐसी गुंजाइश नहीं है, सभी किस्म के लोग इसमें आ सकते हैं, प्रेसीडेंट का डिस्क्रिशन दे देते हैं, वही करेंगे। इसीलिए मैं समझता हूँ कि बहुत गौर और सोच के बाद यह तैयार करने की बात की गई थी। फिर भी कुछ कहा गया कि कुछ ऐसा होना चाहिए कि इसका प्रभाव सारे देश में पड़े। मैंने जैसा कि पहले भी आपसे अर्ज किया कि पहले इसके कुछ सेंटर्स बनें, एक दफा यह चल जाए और मुझे उम्मीद है कि यह चल जायेगा। मुझे ऐसी आशा है, सभी लोगों की यह ख्वाहिश है कि यह ठीक चलना चाहिए। एक बार ठीक चलने के बाद इसके सेंटर्स बनने शुरू होंगे। मेरा ख्याल है कि जब इसकी डिमांड आयेगी, हर स्टेट में एक-एक सेंटर, हर महत्वपूर्ण जगह पर एक सेंटर बनना चाहिए। ताकि यहां पर प्राप्ति होगी उसको स्प्रेड किया जा सके, लोगों तक इसको पहुंचाया जा सके। मैं समझता कि इस बिल में इन सभी बातों का ध्यान रखा गया है। बिल बनाने में भी इसके तकरीबन सारे प्रोविजंस देखे गये हैं, इसका कोई बहुत ज्यादा विरोध भी नहीं है। (व्यवधान)

डा० शकील अहमद : सभापति महोदय, सभी लोगों ने इसको सपोर्ट किया है, किसी ने इसके खिलाफ नहीं बोला है। लेकिन जो ऑब्जेक्शंस मैम्बर्स ने रज किये हैं जैसे कि इंडस्ट्रियलिस्ट का क्या काम है, अगर वह बोर्ड में रहेगा तो अपनी दवाइयां बिकवा देगा। चाहे आप अंग्रेजी वाला या हिंदी वाला इसका चेयरमैन बनाया जायेगा या इकोनोमिक्स वाला बनाया जायेगा। हम लोगों को इस पर ऐतराज है। बाकी तो सभी ने इसका स्वागत किया है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : डा० शकील अहमद, आप पहले ही इस विषय पर बोल चुके हैं। आप कृपया उत्तर सुनें।

[हिन्दी]

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला : आपने जो सुझाव दिये हैं हम उनका पूरा ध्यान रखेंगे और हमने भी आपसे विनती की है कि ये सब चीजें पूरी ध्यान में रखी जायेंगे। कुछ ऐसे मिसयूज न हो जिनका कि अभी आपने अभी जिक्र किया कि हिंदी वाले को वहां चेयरमैन लगाया जायेगा, हिंदी तो बहुत ही लिटरेरी फीगर है। लेकिन हम उसको चेयरपर्सन बना दें, ऐसा नहीं होगा। ऐसा होना भी नहीं चाहिए। जो थोड़ा बहुत इस काम से जुड़ा हो, जो इंस्टीट्यूट को ठीक से मैनेज कर सके, ऐसा ही आदमी वहां चाहिए। जब यह काम वीजिटर को दे रहे हैं, प्रेजीडेंट ऑफ इंडिया को इसका मौका दे रहे हैं, उन्हें ही सिलेक्ट करना है। उनके पास जो नाम जायेंगे, उनमें से ही वे सिलेक्ट करेंगे। इसलिए मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि जिस प्रकार सभी ने इस बिल का स्वागत किया है उसे देखते हुए इस बिल को पास होना चाहिए। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि विधेयक पारित किया जाये।

श्री बसुदेव आचार्य : सभापति महोदय, एक महत्वपूर्ण बात पर चर्चा नहीं हुई है। आज हमारे देश में जो स्थिति है कि यहां पर मल्टी-नेशनल्स का आक्रमण हो रहा है, उसका हम कैसे मुकाबला करेंगे। इसका मुकाबला करने के लिए हमारी पब्लिक और प्राइवेट सैक्टर को इंडिजनस फार्मास्युटिकल इंडस्ट्रीज हैं, उनको हम कैसे मदद देंगे, उसका कोई प्रोग्राम आपके इस बिल में नहीं है, यह भी इसमें होना चाहिए। इसका अभी तक जिक्र नहीं हुआ है। हमारा कहना यह है कि आज हमारे सामने सबसे बड़ी समस्या यही है कि हमारी पब्लिक सैक्टर फार्मास्युटिकल इंडस्ट्रीज बीमार हो रही हैं। वे मल्टी-नेशनल्स के कारण ही बीमार हो रही हैं। अतः हमें इसका मुकाबला करना पड़ेगा। उसके लिए हम उनकी कैसे मदद करेंगे।

इसको भी ध्यान में रखना पड़ेगा। यही बात कहते हुए हमने जो रैजोल्यूशन रखा है, उसको हम (व्यवधान) मंत्री जी ने रिकवैस्ट नहीं किया है। हमने जो मुद्दे रखे हैं, उनके बारे में अगर वह एश्योरेंस देंगे तो हम ध्यान रखेंगे।

[अनुवाद]

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला : महोदय, विधेयक के खण्ड 7 उपखण्ड (x) में पहले ही यह उल्लेख किया गया है कि राष्ट्रीय, अन्तरराष्ट्रीय, शैक्षिक, व्यावसायिक और औद्योगिक वचनबद्धता पर ध्यान केन्द्रित करने के साथ साथ फार्मास्युटिकल क्षेत्रों में नई जानकारी का सृजन करने और वर्तमान जानकारी का आदान प्रदान करने के लिए एक उच्च स्तरीय केन्द्र बनाया जाये।

उन्होंने यह भी उल्लेख किया है कि बहुराष्ट्रीय कम्पनियों, विदेशी कम्पनियों का आना भारतीय उद्योगों के लिए एक चुनौती है। इसलिए हम इस बात को ध्यान में रखेंगे और यह संस्थान उन बाहरी चुनौतियों, जिनका हम सामना कर रहे हैं, से निपटने हेतु हमारे उद्योगों को तैयार करने में सहायता करेंगे।

मुझे ऐसी आशा है और हम इन सभी बातों को ध्यान में रखेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य : धन्यवाद महोदय, इसलिए मैं अपना संकल्प वापस लेता हूँ।

डॉ० रामचन्द्र डोम (वीरभूम): महोदय, मैं केवल एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ (व्यवधान)

सभापति महोदय : क्या सभा श्री बसु देव आचार्य द्वारा रखे गये संकल्प को वापस लेने की अनुमति देती है।

संकल्प, सभापति की अनुमति से वापस लिया गया।

सभापति महोदय : अब मैं सरदार सुरजीत सिंह बरनाला द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रस्ताव को सभा के मतदान के लिए रखूंगा। प्रश्न यह है:

“कि राष्ट्रीय औषध-शिक्षा और अनुसंधान नाम से ज्ञात, संस्था को राष्ट्रीय महत्व की संस्था घोषित करने और उसके निगमन तथा उससे संसक्त विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : अब सभा विधेयक पर खण्ड वार चर्चा आरम्भ करेगी। इसमें कोई संशोधन नहीं है। अतः अब मैं सभा द्वारा मतदान करने हेतु खण्ड 2 से 37 प्रस्तुत करूंगा।

प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 2 से 37 विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 से 37 विधेयक में जोड़ दिये गये

सभापति महोदय : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 1 अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये जायें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

“कि खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।”

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला : मैं प्रस्ताव करता हूँ:-

“कि विधेयक पारित किया जाये”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाये”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह 4.45 बजे

रेल सम्बन्धी स्थिति पत्र पर विचार करने के बारे में प्रस्ताव

रेल बजट, 1998-99- सामान्य चर्चा

और

अतिरिक्त अनुदानों की मांगे (रेल) 1995-96*

रेलमंत्री (श्री नीतीश कुमार): मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि सभा पटल पर रखे गये रेल सम्बन्धी स्थिति पत्र कुछ विषय और विकल्प पर विचार किया जाये।”

सभापति महोदय : क्या, मंत्री जी प्रारंभिक भाषण देना चाहते हैं?

श्री नीतीश कुमार : मैं पहले ही भाषण दे चुका हूँ।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुए:

“कि सभा पटल पर रखे गये रेल सम्बन्धी स्थिति पत्र कुछ विषय और विकल्प पर विचार किया जाये।”

“कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग सं० 8, 12, 13 और 14 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 1996 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्य-सूची

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जायें।”

लोक सभा की स्वीकृति के लिये प्रस्तुत वर्ष 1995-96 के लिये अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत मांग की राशि
1	2	3
		₹०
8.	परिचालन व्यय-चल स्टाक और उपस्कर	7,77,16,373
12.	विविध संचालन व्यय	4,96,23,241
13.	भविष्य निधि पेंशन तथा अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	37,90,57,456
14.	निधियों में विनियोग	552,63,28,939
	जोड़	603,27,26,009

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाडा): माननीय सभापति महोदय, मुझे वर्ष 1998-99 के रेल बजट के वाद-विवाद में भाग लेने में प्रसन्नता हो रही है। रेलवे में लगभग एक चौथाई दशक तक रहने तथा लम्बे समय तक रेल समितियों के साथ जुड़े रहने के कारण मैं कह सकता हूँ कि इस बजट पर दो शब्द कहना सौभाग्य की बात है और मैं अपने दल का आभारी हूँ जिससे रेल बजट पर चर्चा शुरू करने का यह अवसर मुझे प्रदान किया।

श्री नीतिश कुमार मेरे बहुत अच्छे दोस्त रहे हैं। हम लम्बे समय तक रेल अभिसमय समिति में एक साथ रह चुके हैं। मैं मानता हूँ कि उन्होंने मंत्री बनने से पूर्व ही तथा मंत्री बनने के पश्चात् भी रेलवे के बारे में काफी बातें सीख ली होंगी, मैंने उनसे बेहतर बजट की अपेक्षा की थी।

संक्षेप में यह बजट दिशाहीन है, इसे हम चालू बजट कहते हैं। यह आंकड़ों तथा सामान्योक्तियों में किया गया निरर्थक कार्य है। इसमें न तो कोई नीति निर्धारण तथा भविष्य की कोई योजना है और न ही बजट में रेलवे के दीर्घावधि विकास का ही कोई उल्लेख है।

रेलवे में कई बार अजीब दुर्घटना होती हैं। जिसमें रेलगाड़ी के डिब्बे अलग-अलग हो जाते हैं जिसे "ट्रेन पार्टिंग" कहते हैं। ऐसा तब होता है जब दो डिब्बों के बीच संयोजन टूट जाता है, इंजन कहीं और चला जाता है, ब्रेकवेन पीछे छूट जाती है तथा वैगन अथवा डिब्बे बीच में खड़े रहते हैं। इसे "ट्रेन पार्टिंग" कहते हैं। यह बजट भी ऐसा ही है और मैं यह कहकर मंत्री जी को दुःख नहीं देना चाहता कि यह बजट बिना सिर पैर का है।

प्रत्येक बजट में क्षेत्र विशेष पर बल दिया जाता है और इसमें कोई उद्देश्य होता है। यह मात्र आकड़ों का खेल नहीं है। लोकनि मुझे समझ में नहीं आ रहा है कि रेलमंत्री ने इस बजट में किस क्षेत्र पर सर्वाधिक बल देने का दावा किया है। इस बजट में रेलवे के समक्ष आ रही कुछ आधारभूत समस्याओं को अनदेखा कर दिया गया है तथा बहुत सी मामूली बातों को प्रमुखता दी गई है। मैं उन छूटों के विरुद्ध नहीं हूँ जिनकी उन्होंने घोषणा की है। मामूली सी बातें जैसे प्लेटफार्म में जूते पालिश करने वाले

लड़को के लिए चिकित्सा सुविधाएं अथवा वरिष्ठ नागरिकों के लिए और पाँच प्रतिशत की छूट अथवा विंटेज इंजन वाली पर्यटक रेलगाड़ी फेयरी क्वीन, ये सभी अभूतपूर्व हो सकते हैं, इससे जनता के कतिपय वर्गों को लाभ मिल सकता है परंतु क्या एक बजट में यही सब शामिल होना चाहिए, इन सब बातों पर ही सम्पूर्ण पैराग्राफ होने चाहिए ?

निःसंदेह, अन्य बजट की तरह माननीय मंत्री ने अनेक सर्वेक्षणों की सूची बनाई है। रेलवे में ऐसा कहा जाता है कि जब अनेक संसद सदस्य संसद में जाते हैं और मंत्री जी को नई लाइनों के लिए कहते हैं, यदि सब ठीक-ठाक है और यह मंत्रीजी के अपने क्षेत्र से संबंधित है तो यह कहा जाता है कि "जहाँ चाह है, वहाँ रेलवे है और जहाँ चाह नहीं है वहाँ सर्वेक्षण है। इसलिए सर्वेक्षण करने का आदेश दे देती है। सर्वेक्षण दो अथवा तीन वर्ष तक चलता रहता है और उस समय तक संबंधित माननीय सदस्य इसे भूल जाते हैं अथवा वे वहाँ नहीं होते। पुनः, अन्य मान्य सदस्य यही मुद्दा उठावेंगे। तब उन्हें यह कहा जाएगा कि यह सर्वेक्षण पुराना हो गया है; सर्वेक्षण के पुनः मूल्यांकन का आदेश दिया जाये।" ऐसा करके वे सदस्यों, संसद तथा जनता की आंख में धूल झोंक रहे हैं।

यहाँ रेलगाड़ी का सामान्य विस्तार है, वहाँ एक रेलगाड़ी शुरू की गई है तथा यहां और वहां ठहराव देना माननीय सदस्यों तथा जनता की कतिपय मांगों को पूरा करना है। इस बजट में आने वाले वर्षों में रेलवे की जिम्मेदारियों के बारे में दीर्घावधि दृष्टिकोण रखा जाना चाहिए था। यह वास्तविक बजट नहीं है क्योंकि इसमें ऐसा नहीं किया गया है।

माननीय मंत्री ने यात्री भाड़े में वृद्धि की है। वही तर्क दिया गया है। जोकि प्रत्येक रेलमंत्री द्वारा दिया जाता है: इससे आम आदमी पर कोई बोझ नहीं पड़ेगा क्योंकि कम दूरी तय करने वाले यात्रियों को इसमें शामिल नहीं किया गया है। हमने केवल लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले तथा उच्च वर्ग के यात्रियों पर बोझ डाला है। आज, लम्बी दूरी के यात्री भी मध्यम वर्ग के हैं जिन्हें इतना भार वहन करना पड़ता है। किराये में कोई भी वृद्धि भार है। यह जरूरी नहीं है कि लम्बी दूरी की गाड़ियों में ऊँचे दर्जे में यात्रा करने वाले लोग अमीर ही हों। बहुत अमीर लोग विमान से ही यात्रा करते हैं। जो लोग व्यवसाय अथवा अन्य लोगों के खर्च पर यात्रा करते हैं। वे भी विमान से ही यात्रा करते हैं। जिन्हें अपनी जेब से खर्च करना पड़ता है। वह सामान्यतः रेलगाड़ी से यात्रा करते हैं अतः, यह अतिरिक्त भार है। यहाँ कोई भी नीति नहीं है।

यदि यह कहकर इसे औचित्यपूर्ण ठहराया जाता है कि हमें कतिपय लागत को पूरा करना है, यात्रा लागत तथा आदान लागत को बढ़ाया गया है और इसलिए हमारे लिए संसाधन जुटाना अनिवार्य है। तो बात समझ में आती है। यह बात भी नहीं है। 450 करोड़ रुपये केवल आंतरिक संसाधन जुटाने में आए और अंतर को पाटने के लिए जुटाए जा रहे हैं। जैसाकि योजना आयोग ने कहा है कि रेलवे को केवल आंतरिक संसाधनों से 450 करोड़ रुपये पूरे करने हैं इसलिए उन्होंने किराया बढ़ाया है। क्या बजट के लिए यह तर्काधार है? यह बिल्कुल भी ठोस तर्क प्रतीत नहीं होता है। क्या होता अगर सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाकर 60 वर्ष न की जाती? उन्हें पेंशन निधि हेतु 2218 करोड़ रुपये के स्थान पर 4,000 करोड़ रुपये देने पड़ते। क्या उन्होंने अंतर को पाटने के लिए किराया बढ़ाया होगा? बजट के संबंध में यह पूर्णतया तदर्थ दृष्टिकोण है। मुझे यह कहते हुए खेद हो रहा है कि इस बजट में क्षेत्र विशेष पर बल नहीं दिया गया है। माननीय मंत्री ने रेलवे की प्रमुख समस्याओं के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया है। इस बारे में कोई उल्लेख नहीं।

निःसदेह, एक दस्तावेज उन्होंने परिचालित किया है और जिस पर हमें चर्चा करने के लिए कहा गया है; 'भारतीय रेल संबंधी स्थिति पत्र कुछ विषय तथा विकल्प' में इस पुस्तिका के लिए माननीय मंत्री की प्रशंसा करता हूँ। इसमें रेलवे का वास्तव में बहुत बढ़िया प्रारूप तैयार किया गया है तथा विश्लेषण किया गया है। और पहली बार इसमें बहाने नहीं बनाए गए हैं। इस पुस्तिका में वास्तविक समस्याओं का पता लगाया गया है। यह रेलवे पर डाक्टर की रिपोर्ट के समान है। जिसमें सभी एक्स-रे, खून जांच की रिपोर्ट आदि है। इसमें निदान भी है। तथा उपचार भी बताया गया है। परंतु माननीय मंत्री जी के भाषण में इस बात का कोई उल्लेख नहीं है। कि वे इस दस्तावेज में सुझाए गए उपचारों के बारे में क्या करेंगे। उन्हें अपने दस्तावेज में उल्लिखित रेलवे से संबंधित कम से कम मुख्य मुद्दों पर विचार करना चाहिए था।

एक मुख्य मुद्दा रेलवे की वाणिज्यिक क्रियाकलापों के साथ लोक उपयोगिता भूमिका में संतुलन करना एक लम्बी चर्चा का विषय है। इसके बाद दूसरा है आर्थिक विकास तथा रेल आधारभूत ढांचा विकास के बीच तालमेल न होना।

तीसरा रेलवे को सामाजिक दायित्वों का वहन करने के लिए कोई मुआवजा नहीं दिया जाता है। सड़क मार्ग के साथ प्रतिस्पर्धा बढ़ रही है। यातायात में रेलवे की भागीदारी कम हो रही है। अधिकांश यातायात सड़क मार्ग की ओर जा रहा है। यह संसाधन कटौती के बावजूद बेहतर सेवा के लिए रेल प्रयोक्ताओं की बढ़ती हुई अपेक्षाओं के बारे में उल्लेख नहीं करता है। किरायों में वृद्धि की जा रही है। लेकिन यात्रियों की सुविधाओं में उसी अनुपात में वृद्धि कहाँ है।

आधुनिकीकरण और नवीकरण की उपेक्षा की जा रही है। मेरे विचार में ये कुछ मुख्य मुद्दे हैं जो रेलवे को रूण कर रहे हैं और इनके लिए बजट में कोई समाधान नहीं है। उन्होंने यह भी नहीं बताया है कि उनका क्या दृष्टिकोण होगा। अथवा उनका इस बारे में क्या करने का विचार है। इन प्रश्नों का कोई उत्तर नहीं है। उन्होंने सिर्फ किराए और पार्सल दरों में जोड़-तोड़ की है और रोटी के टुकड़े इधर उधर फेंक दिए हैं।

पहले मंत्रियों के पास योजना और लक्ष्य हुआ करते थे। उदाहरणस्वरूप श्री जाफर शरीफ जी के पास आमाम परिवर्तन का एक लक्ष्य था। मीटर गेज लाईनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तन करने की उनकी योजना थी। हम लोगों में से अनेक उस नीति से असहमत थे लेकिन उनकी एक नीति थी। उन्होंने इस बारे में आगे कार्यवाही की ओर उसमें से कई कार्य पूरे किए। उसके बाद श्री रामविलास पासवान जी पर नये अंचलों और नये मंडलों की धुन सवार थी। मैं उस उस पर टिप्पणी नहीं करना चाहता हूँ। किन्तु उनकी भी एक नीति थी और लक्ष्य था।

माननीय मंत्री जी ने अपने पूर्व मंत्रियों द्वारा आगे बढ़ाई गयी इन दो योजनाओं के बारे में कुछ भी नहीं बताया है। गत वर्ष आमाम परिवर्तन के लिए 1100 करोड़ रुपये प्रदान किए गए थे जबकि इस वर्ष माननीय मंत्री जी ने इसे घटा कर 803 करोड़ रु० कर दिया है। उसका अर्थ है कि वे उस आमाम परिवर्तन को कोई महत्व नहीं देते हैं जो उनके एक पूर्व मंत्री ने आरंभ किया था। इसी प्रकार नये अंचलों के बारे में नहीं बताया गया है। मैं नए अंचल बनाये जाने के पक्ष में नहीं हूँ। इसी लिए उस ओर से मैं व्यक्तिगत रूप से खुश हूँ। लेकिन उन्होंने इसे आसानी से निकाल दिया है। उन्होंने नहीं बताया कि क्या वे इस पर कार्यवाही करेंगे अथवा नहीं। क्या वह इसे हमारी कल्पना पर छोड़ देना चाहते हैं।

मैं आपका ध्यान वाणिज्यिक कार्य कलापों के साथ जन उपयोगिता की भूमिका के संतुलन की ओर दिलाना चाहूँगा। रेल मंत्री बार बार कहते हैं: "हमें एक वाणिज्यिक संगठन की तरह कार्य करने की अनुमति नहीं है।" वे वैसा नहीं कर सकते हैं। इसे बार बार संसद और जनता

के समक्ष लाने की कोई तुक नहीं है। रेलवे भी जन उपयोगिता संस्था है। उनके भी सामाजिक दायित्व हैं। भूमि इत्यादि जैसी कई छूट उन्हें सरकारी राजकोष से प्राप्त हो रही हैं। वे यह नहीं कह सकते हैं कि उन्हें इच्छानुसार किराया निर्धारित करने की स्वतंत्रता नहीं दी जाती है। उन्हें जन उपयोगिता संस्था की भूमिका का निर्वाह जारी रखना पड़ेगा वस्तुतः उनके पास एक मामला है। यात्री यातायात, उपनगरीय यातायात, अलाभकर लाईनों और रियायती दरों पर माल ढोने जैसे सामाजिक दायित्वों के लिए रेलवे को 1800 करोड़ रुपये का भार वहन करना पड़ता है। बाहर के कुछ देशों में जैसे स्वीस फेडरल रेलवे फ्रेंच नेशनल रेलवे तथा जर्मन रेलवे में रेलवे को मुआवजा प्राप्त होता है। सामाजिक दायित्व जो वे वहन करते हैं उस के लिए 30-35 प्रतिशत तक का मुआवजा मिलता है। इस प्रश्न पर कि रेलवे को वहन किये गये सामाजिक दायित्व के लिए एक सीमा तक मुआवजा दिया जाना चाहिए उसमें हम रेलवे का साथ देंगे। संपूर्ण भार रेलवे पर नहीं छोड़ा जा सकता है और यह कहें कि "यात्री किरायों और माल भाड़े में बढ़ोतरी किए बगैर अपने बजट को संतुलित करो।"

रेलवे का 60 प्रतिशत यातायात उपनगरीय है। अब हम सहायक शहरों को प्रोत्साहन दे रहे हैं। हम लोगों से महानगरों और बड़े शहरों की भीड़ भाड़ को नहीं बढ़ाने के लिए कह रहे हैं। हम लोगों को उपनगरों में रहने के लिए प्रोत्साहित कर रहे हैं। इस लिए जब उपनगरीय यातायात की बात आती है आप रेलवे को भार वहन करने के लिए नहीं छोड़ सकते हैं। रेलवे राज्य सरकारों और उस क्षेत्र में स्थित उद्योगों की यह संयुक्त जिम्मेदारी है। क्योंकि उन्हें भी लाभ प्राप्त होता है।

अपराह्न 5.00 बजे

लोगों को महानगरों में रहना पड़ता है; उन्हें अधिक मकान किराया इत्यादि देना पड़ता है। अन्यथा, उन्हें परेशानी होगी। अतः स्थानीय नगरपालिका निकायों, सड़क परिवहन निगमों इत्यादि को इस जिम्मेदारी को संयुक्त रूप से वहन करना पड़ेगा। वस्तुतः, एक सुझाव था कि उपनगरीय यात्राओं के लिए एक कामिक निधि होनी चाहिए जिसमें से उपनगरीय यात्रियों को रियायतें और राज सहायता दी जा सकती हैं। जहाँ तक उपनगरीय यात्रा का संबंध है, एक सीमा तक नये ढंग से विचार करना पड़ेगा। वस्तुतः, इसके लिए एक अलग निगम हो सकता और इसे रेल सेवा के साथ मिलाने की आवश्यकता नहीं है।

दूसरा प्रश्न सड़क परिवहन के साथ प्रतियोगिता के बारे में है। यह बहुत गंभीर समस्या है। रेलवे अपनी पीठ थपथपा रहा है और कह रहा है कि उन्होंने गत वर्ष की तुलना में 20 मिलीयन टन अधिक माल ढोया और वह भविष्य में और अधिक ढोयेगा। लेकिन वास्तविक स्थिति क्या है? 1950 के दशक में भारत की अर्थव्यवस्था मुख्यतया रेल आधारित थी; लेकिन आज यह सड़क परिवहन प्रधान अर्थव्यवस्था बन चुकी है। रेलवे उतना यातायात संभाल पाने में सक्षम नहीं है जितना कि उससे संभालने की अपेक्षा की जाती है। उदाहरणस्वरूप, 1950-51 में रेलवे माल भाड़ा यातायात का 89 प्रतिशत ढोता था और सड़क मार्ग द्वारा केवल 11 प्रतिशत ढोया जाता था। लेकिन आज रेलवे के पास इसका केवल 40 प्रतिशत है और सड़क मार्ग से 60 प्रतिशत जाता है। इसी प्रकार, 1950-51 में रेलवे 80 प्रतिशत यात्रियों को ढोया करता था और सड़क परिवहन से केवल 20 प्रतिशत यात्रा करते थे। आज स्थिति विपरीत है। अर्थात् रेलवे केवल 20 प्रतिशत और सड़क 80 प्रतिशत का वहन करता है।

राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति 1986 ने रेलमार्ग और सड़क मार्ग द्वारा संचालित यातायात के बारे में कुछ इन्ट्रा माडल मिक्स निर्धारित किये थे। उन्होंने यातायात के बारे में कतिपय मानदंड का सुझाव दिया था। उन्होंने कहा था कि कम दूरी के यातायात को यात्री और माल दोनों को सड़क

[श्री पी० उपेन्द्र]

मार्ग के लिए छोड़ना चाहिए ताकि उनका विकास हो और कम दूरी के यातायात के लिए रेलवे को परवाह नहीं करनी चाहिए। लेकिन क्या हो रहा है?

आज रेलवे कम दूरी के यातायात के लिए रियायतें दे रहा है। क्या यह परिवहन नीति समिति की सिफारिशों के अनुरूप है। एक ओर तो वे कहते हैं कि कम दूरी की यात्रा को निरूत्साहित करना चाहिए और रेलवे को कम दूरी के यातायात के बारे में विचार नहीं करना चाहिए जो उसे सड़कमार्ग के लिए छोड़ देना चाहिए और दूसरी तरफ, रेलवे कम दूरी के यातायात के लिए रियायतें प्रदान कर रहा है और परिणामस्वरूप अधिक से अधिक यात्रियों को रेल द्वारा यात्रा करने के लिए कह रहा है। यह समिति द्वारा दी गई सिफारिशों के ठीक विपरीत है।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री राम नाईक): आप क्या कहना चाहते हैं?

श्री पी० उपेन्द्र : मैं उस मुद्दे पर आता हूँ। अभी मैं केवल समस्याओं का विश्लेषण कर रहा हूँ। सड़क यातायात की तुलना में रेलवे 6 गुणा ऊर्जा सक्षम है और सड़क यातायात की तुलना में रेल निर्माण की लागत भी 6 गुणा कम है इस प्रकार यदि माल यातायात को विपरीत को विपरीत कर 60:40 कर दिया जाता है तो अकेले डिजल पर लगभग 5300 करोड़ रुपये की बचत हो जाएगी। उतने ही डिजल की बचत की जा सकती है यदि पुनः रेलवे को यह यातायात सौंप दिया जाता है। इसी लिए आज इस देश की सम्पूर्ण परिवहन संरचना की समीक्षा के लिए एक नई परिवहन नीति समिति गठित करनी पड़ेगी और यह देखना है कि रेलवे सड़क मार्ग और बंदरगाहों इत्यादि में क्या हो रहा है। इस उद्देश्य के लिए एक और अध्ययन की आवश्यकता है और एक नई समिति गठित करनी पड़ेगी।

तीसरा प्रश्न जो मैंने उठाया है वह है यातायात और विकास के बीच ताल-मेल नहीं होना। वह रेलवे और अर्थव्यवस्था को भी क्षति पहुंचा रहा है। उदाहरण स्वरूप 1950-51 में रेलवे द्वारा 56,176 मिलीयन यात्रियों ने यात्रा की और 1996-97 में यह बढ़कर लगभग 2,65,800 मिलीयन यात्रियों तक पहुँच गयी है जो 1950-51 से पाँच गुना ज्यादा है। इसी प्रकार, 1950-51 के दौरान माल यातायात लगभग 37,565 मिलीयन टन था और अब यह बढ़कर 2,77,567 मिलियन टन हो गया है। जो पहले की अपेक्षा सात गुना अधिक है।

नौवीं योजना के अंत तक इसमें और बढ़ोतरी होने जा रही है। नौवीं योजना के अंत तक यात्री यातायात बढ़कर 399.4 मिलीयन होने जा रही है और माल यातायात बढ़कर लगभग 523 मिलीयन टन होने जा रहा है। रेलवे इसका संचालन किस प्रकार करेगा।

क्या हमारा विस्तार विकास और यातायात के अनुरूप है? नहीं। अगर आप 1950-51 यानि प्रथम योजना के समय मार्ग कि० मी० में लेते हैं तो 53,586 कि० मी० रेल मार्ग था और इन 46 वर्षों में यह बढ़कर 62,792 कि० मी० हो गया है। यह प्रथम योजना से अबतक सिर्फ 9133 कि० मी० की वृद्धि है। यह प्रतिवर्ष 200 कि० मी० मार्ग से कम है, जबकि आपका यात्री यातायात पाँच गुण बढ़ा है और माल यातायात सात गुणा बढ़ा है किन्तु मार्ग कि० मी० में सिर्फ सत्रह प्रतिशत की वृद्धि है। आप इस प्रकार इसे आगे नहीं बढ़ा सकते हैं।

यात्री डिब्बों के बारे में क्या स्थिति है? उस समय आपके पास 13109 यात्री डिब्बे थे। अभी आप के पास 30,000 यात्री डिब्बे हैं। आप के अपने प्राक्कलन के अनुसार आज आपके पास 2728 वी०जी० यात्री डिब्बे कम

है। आपके पास पर्याप्त यात्री डिब्बे नहीं हैं और आप पुराने तथा टूटे-फूटे यात्री डिब्बे को बिना बदले चल रहे हैं। वे बुरी स्थिति में हैं और वैगनों के मामले में स्थिति बदतर है। आपके पास यात्री डिब्बों तथा वैगनों की कमी है। 1950-51 में आपके पास दो लाख वैगन था यूनिटों के रूप में अन यह 2,72,000 है। 1960-61 की तुलना में यह कम है। उनके पास वहाँ तीन लाख से ज्यादा वैगन थे और ये पुनः कम हो गये हैं। लेकिन यातायात में बहुत ही तेजी से वृद्धि हो रही है। आपके यहां आधारभूत संरचना का विकास नहीं हो रहा है और आपके चल स्टॉक में वृद्धि नहीं हो रही है लेकिन यातायात बढ़ रहा है। 1996-97 तक सिर्फ 54 किलोमीटर लम्बी नई लाईनों का आरंभ किया गया था और आमान परिवर्तन सिर्फ 1364 किलोमीटर के मार्ग में किया गया था। यह विस्तार की दर है। कैसे आप नौवीं योजना के अंत तक अपना लक्ष्य पूरा कर सकते हैं? वास्तव में क्या हो रहा है? इसका अर्थ है अभी हाल तक वे यह कहकर औचित्य बता रहे थे, "ओह! हमने आश्चर्य जनक उत्पादकता प्राप्त कर ली है। विद्वमान परिसम्पत्तियों से हम काफी आगे बढ़ रहे हैं। वह रेलवे की इन सभी वस्तुओं को आत्मसात करने की क्षमता को दर्शाता है। हम इतने लचीले हैं और हम इतने सशक्त हैं कि हम इन वस्तुओं का वहन कर सकते हैं।" हम बार बार कह रहे थे कि आप व्यवस्था को किसी तरह आगे बढ़ा रहे हैं। यह अधिक उत्पादकता नहीं थी बल्कि किसी प्रकार आगे बढ़ रहे हैं।

मैं खुश हूँ कि पहली बार स्थिति पत्र में आपने स्वीकार किया है कि आप व्यवस्था का विशेष रूप से उच्च घनत्व मार्गों पर अत्यधिक विस्तार कर रहे हैं। आपने माना है कि 12,000 किलोमीटर मार्ग पर पहले से ही यातायात का अधिक दबाव है। आपने यह पहली बार स्वीकार किया है। गत वर्ष तक आप कह रहे कि यह अधिक उत्पादकता दर्शाता है और वगैर अधिक विस्तार के आप पाँच गुणा यात्री यातायात तथा सात गुणा माल यातायात ढो रहे हैं। आप लम्बे समय तक इसको इस प्रकार नहीं कह सकते।

आज व्यवस्था में अन्य अनेक असंतोष जनक बातें मौजूद हैं जो हमें दुखी करती हैं। यह इस सरकार की या अन्य किसी सरकार की आलोचना नहीं है बल्कि मैं रेलवे की जैसी स्थिति है वह बता रहा हूँ।

विगत कई वर्षों से यह एकत्रित हो रहा है। लेकिन अभी भी आपको इस पर ध्यान देना होगा यदि आप देश में रेलवे की बेहतर सेवा चाहते हैं। आज क्या हो रहा है? सिर्फ 21 प्रतिशत लाईनों का विद्युतीकरण हुआ है। एक तरफ आप कह रहे हैं कि हमें डिजल बचाना है और दूसरी तरफ आप वाष्प इंजनों को हटा रहे हैं। बढ़ते हुए यातायात के साथ विद्युतीकरण मेल नहीं खाता है (व्यवधान) अब आप आमान परिवर्तन को भी पूरा नहीं कर रहे हैं। बदतर स्थिति वैगनों के आने और जाने में लगे समय या दिनों की है। वह समय गत पचास वर्षों से ज्यादा समय से स्थिर है। लगभग ग्यारह दिनों का समय लगता है। इसमें सुधार नहीं हो रहा है।

परिचालन अनुपात अर्थात् आय की अपेक्षा व्यय के प्रतिशत में वृद्धि हो रही है। 1995-96 में यह 82.45 प्रतिशत था। 1996-97 में यह बढ़कर 86.22 प्रतिशत हो गया। इसका अर्थ है आपका व्यय बढ़ रहा है और आपकी लागत भी बढ़ रही है। वह भी चिंता का एक कारण है। कुल मिलाकर ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे की स्थिति संतोषजनक नहीं है और सह चिंता का विषय है।

आपके वित्त की क्या स्थिति है!?

आप प्रति सबसहायता (क्रास-सब्सिडाइजेशन) की बात करते हैं। माल भाड़ा यातायात के लिए सबसहायता के रूप में दी गई 2500 करोड़ रु० की राशि का उपयोग यात्री यातायात के लिए किया जा रहा है। आप कहते हैं कि सामान्य राजस्व से बहुज कम सहायता मिलती है। यह सच

है। यहां संसद को इस भाग में रेलवे का समर्थन करना चाहिए। जबकि पांचवी योजना में रेलवे को योजना के लिए 75 प्रतिशत तक की सहायता सामान्य राजस्व से दी गई थी अब यह कम होकर लगभग 23 प्रतिशत हो गई है।

वर्ष 1998-99 अर्थात् इस वर्ष की वार्षिक योजना से रेलवे के लिए 9500 करोड़ रु० निर्धारित किये गए हैं। लेकिन नगरीय सहायता लगभग 2200 करोड़ रु० की दी गई है। मैं पूर्ण रूप से रेलवे की इस मांग का समर्थन करता हूँ कि योजना आयोग को रेलवे को सहायता देने में अधिक उदार होना चाहिए।

क्योंकि यह योजना सहायता अत्यधिक कम है अतः उनका आवंटन भी कम है। नए बजट में उन्होंने नई लाईनों के लिए केवल 496 करोड़ रु० की राशि दी है। आमान परिवर्तन के लिए 803 करोड़ रु० और दोहरीकरण के लिए 513 करोड़ रु० का प्रावधान किया गया है! विद्युतिकरण भी बहुत महत्वपूर्ण है। आपके इसके लिए केवल 34 करोड़ रु० दिए हैं। पिछले वर्ष इसके लिए 350 करोड़ रु० की राशि दी गई थी। आपने उस राशि से भी कम राशि दी है जो पिछले वर्ष दी गई थी। ये सभी बातें यही दर्शाते हैं कि आपका आवंटन कम हो रहा है। आप पर्याप्त धनराशि का आवंटन नहीं कर रहे हैं। आपके क्रमचरियों पर क्या बढ़ रहा है। आपके राजस्व का 50 प्रतिशत राजस्व कर्मचारियों पर खर्च हो रहा है। इस प्रकार के निदेश से आप चालू निर्यात कार्यों को कब पूरा करेंगे।

अपराह 5.11 बजे

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

वास्तव में आपकी चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 35000 करोड़ रु० की आवश्यकता है। जिस तरीके से आप इन कार्यों को निर्धारित कर रहे हैं। नई लाईनों का कार्य पूरा होने में कितना समय लगेगा? इन आमान परिवहन का कार्य कब पूरा होगा? दोहरीकरण का कार्य पूरा किये जाने में कितना समय लगेगा? इसलिए यह उचित नहीं है! कोई योजना नहीं है! आप यह कार्य कैसे करोगे।

आपने 1985 में एक लिखित योजना तैयार की थी। वह 2000 तक में लिए थी। अब इसके बारे में कोई बात नहीं करता। उसका क्या हुआ। उस 15 वर्षीय योजना का क्या हुआ। क्या कोई उसकी ओर देख रहा है। उसमें क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था? उस निगमित योजना की अब किसी को कोई चिन्ता नहीं है।

श्री अनिल बसु : महोदय, रेल मंत्री यहां क्यों नहीं है?

अध्यक्ष महोदय : राज्य मंत्री यहाँ हैं।

श्री अनिल बसु : यह बहुत ही खराब दृष्टांत है। उन्होंने पहली बार इस माननीय सभा में रेल बजट प्रस्तुत किया है (व्यवधान) रेल मंत्री कहाँ है? (व्यवधान) महोदय, वे आपको सूचित किये बिना सभा से चले गए हैं। (व्यवधान)

श्री राम नाईक : वे वरिष्ठ सदस्य है (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वे जरूरी कार्य से बाहर गये हैं। वे जल्दी ही वापस आयेंगे। राज्य मंत्री यहां उपस्थित है। यह कोई बात नहीं है। श्री उपेन्द्र, आप अपनी बात आगे रख सकते हैं।

श्री अनिल बसु : महोदय, जब श्री राम नाईक विपक्ष में थे तो उन्होने इस सभा में यही प्रश्न उठाया था।

श्री राम नाईक : वे यह बात नहीं समझे हैं (व्यवधान) मुझे अपनी बात पूरी करने दो!

अध्यक्ष महोदय: रेल मंत्री राज्य सभा में गये हैं। वे वापस आयेंगे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अत्यावश्यकता के कारण वे राज्य सभा में गये हैं। वे शीघ्र ही वापस आयेंगे। यह कोई बात नहीं है! अब श्री उपेन्द्र अपनी बात कह सकते हैं।

श्री राम नाईक : मुझे अपनी बात स्पष्ट करने दो। मैं यहां राज्य मंत्री हूँ मैंने ऐसे मामले नहीं उठये थे। मैं सभा को जो बताना चाहता हूँ वह यह है कि श्री नीतीश कुमार ने रेल बजट पर वाद-विवाद का उत्तर देना है (व्यवधान) रेल बजट पर वाद-विवाद समाप्त हो रहा है!

श्री अनिल बसु : वे कह सकते थे कि वे सभा से जा रहे हैं क्योंकि उन्हें कोई अन्य कार्य था।

श्री राम नाईक: उन्होने अध्यक्ष महोदय को सूचित किया है। उनसे यह आशा नहीं की जाती थी कि वे आपको सूचित करें।

श्री अनिल बसु : सभा को सूचित किया जाना चाहिए।

श्री राम नाईक : उन्होने अध्यक्ष को सूचित किया है। (व्यवधान) उन्हें हम साधारण शिष्टाचार की जानकारी होनी चाहिए। (व्यवधान)

श्री अनिल बसु : श्री राम नाईक जब आप विपक्ष में थे तो आपने यही प्रश्न उठाया था।

श्री राम नाईक : मैंने ऐसा मामला कभी नहीं उठाया जो विफल हो सकता था। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री चाक्को, कृपया बैठ जाइए!

श्री पी०सी० चाक्को (इटुक्की): श्री राम नाईक, हम सहायता देने के लिए तैयार हैं। इसका औचित्य सिद्ध करने का प्रयास न करें।

श्री राम नाईक : नहीं, नहीं!

श्री पी० सी० चाक्को : आप विपक्ष में बैठकर ऐसा किया था।

श्री राम नाईक : मैंने ऐसा कभी नहीं किया।

श्री पी० सी० चाक्को : मंत्री महोदय को यहाँ उपस्थित होना चाहिए। (व्यवधान) यदि मंत्री महोदय जा रहे हैं तो उन्हें सभा को बताना चाहिए। हम सहायता करने के लिए तैयार हैं। श्री राम नाईक को हम प्रकार ओचित्य सिद्ध नहीं करना चाहिए। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये।

श्री पी०सी० चाक्को : महोदय, यह उचित नहीं है! श्री राम नाईक से यह आशा नहीं है कि वे इस प्रकार व्यवहार करें। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया, नहीं।

(व्यवधान)

श्री राम नाईक: महोदय मुझे निजी स्पष्टीकरण देने का अधिकार है। (व्यवधान)

श्री अनिल बसु : महोदय, यह प्रतिस्पर्धा क्यों हो रही है? सभा में अनेक दिवालीय समूह है (व्यवधान)

श्री राम नाईक : महोदय, माननीय सदस्यों को यह पता होना चाहिए कि राज्य सभा में रेल बजट पर चर्चा की जा रही है। वहां चर्चा समाप्त हो गई है। उन्होने वहां चर्चा का उत्तर देना है और इसीलिए मैं यहां हूँ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया नहीं, नहीं!

श्री पी०सी० चाक्को: महोदय, यह बहुत अनुचित है! श्री राम नाईक जी इस तरह नहीं कह सकते। (व्यवधान)

श्री पी० उपेन्द्र: महोदय, मैं एक बार संसदीय कार्य मंत्री का और इसलिए मैं मंत्री की मजबूरी जानता हूँ। (व्यवधान)

श्री पी०सी० चाक्को : श्री राम नाईक, कृपया ऐसी स्थिति उत्पन्न न करें। (व्यवधान)

श्री ए० सी० जोस : श्री राम नाईक बहुत ही जिम्मेदार मंत्री हैं वे। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री जोस, कृपया।

श्री पी० उपेन्द्र : महोदय, फिर भी, मैंने यहां जो बताया है, उसमें से अधिकांश बातों पर उन्होंने ध्यान नहीं दिया होगा। इसलिए मैं उन पर आरोप नहीं लगाता। इसलिए यह कोई बात नहीं है कि वे यहां हैं अथवा नहीं। (व्यवधान)

श्री राम नाईक : महोदय, यह दोषारोपण है। (व्यवधान) श्री उपेन्द्र क्या आप एक मिनट के लिए मेरी बात मानेंगे? महोदय, माननीय सदस्य ने कहा है कि जो कुछ वे बोल रहे हैं, मैं उस पर ध्यान नहीं दे रहा हूँ। (व्यवधान)

श्री पी० उपेन्द्र : मैंने कहा है कि शायद।

श्री राम नाईक : शायद? इसका अर्थ है कि आपको विश्वास नहीं। (व्यवधान) कृपया कुछ औचित्य रखें। (व्यवधान)

श्री पी० उपेन्द्र : यह निर्णय के अध्याधीन है।

श्री राम नाईक : आपके पास यही निर्णय है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया तंग न करें।

(व्यवधान)

श्री पी० उपेन्द्र : महोदय, मैं यह निवेदन कर रहा था कि आधारभूत विकास निधि का सुझाव स्वीकार करने योग्य है और यह उचित समय है कि रेलवे इसके लिए कुछ करे और वह उपलब्ध संसाधनों को विवेकपूर्ण रूप से लगाए। इस बात की दुहाई देने की कोई जरूरत नहीं है कि सामान्य राजस्व रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर रहा है: योजना आयोग उपेक्षित धनराशि नहीं दे रहा है: रेलवे को एक वाणिज्यिक संगठन के रूप से कार्य नहीं करने दिया जा रहा है आदि। इन सब बातों पर बहस करने की कोई जरूरत नहीं है। ये तर्क बार बार दोहराए जाते हैं। शायद इन तर्कों में कुछ जान हो परन्तु हम इसके बारे में कुछ नहीं कर सकते हैं।

क्या रेलवे उपलब्ध संसाधनों का सही ढंग से इस्तेमाल कर रहा है? बात के बारे में क्या ख्याल है? रेलवे में जो चोरी हो रही है उसके बारे में क्या कहेंगे? रेलवे में चोरी के बारे में क्या ख्याल है? रेलवे में भ्रष्टाचार के बारे में क्या कहेंगे? रेलवे में कितनी क्षति होती है? रेलवे में एक नये डिजीजन अथवा एक नये भवन का शिला न्यास रख देने के लिए सारे देश के अखबारों में एक पूरे पृष्ठ का विज्ञापन दिया जाता है। इस पर कितने लाखों करोड़ों खर्च होते हैं। देश के किसी भी भाग में एक भवन का शिलान्यास रखने के लिए देश के सभी राष्ट्रीय दैनिक अखबारों में एक पूरे पृष्ठ का विज्ञापन दिया जाता है।

रेलवे में शिष्टाचार के बारे में क्या कहेंगे? इसमें सबसे ज्यादा क्षति

होती है। मंत्री जी कह रहे हैं कि रेलवे इस विषय में क्षति पर नियंत्रण का प्रयास कर रहा है। रेलवे में खरीददारी में क्षति के बारे में क्या कहेंगे? रेलवे में बहुत ज्यादा भ्रष्टाचार हो रहा है। हम सब जानते हैं कि निविदाओं के मामले में तथा रेलवे स्टोर में चोरी के संबंध में जो कुछ हो रहा है सरकार को न केवल अधिक संसाधन जुटाने के लिए इन सभी कमियों को दूर करने की आवश्यकता है बल्कि उपलब्ध संसाधनों का इस्तेमाल करने के लिए भी आवश्यकता है।

महोदय दूसरा मुद्दा जिस पर मैं बल देना चाहूंगा वह रेलवे में सुरक्षा के बारे में है। आज कल चलती गाड़ियों में डकैती और लूटपाट की घटनाएं होती हैं। रेल मंत्री ने केवल एक ही तर्क दिया है कि यह सामान्य रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी है। रेलवे का इससे कोई संबंध नहीं है। रेलवे यात्रियों को लाने ले जाने के लिए है और इसलिए वे यात्रियों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार है। रेलवे यह जिम्मेदारी किसी और पर नहीं सौंप सकता है। यह रेलवे और राज्य सरकारों का मामला है: यह रेलवे और भारत सरकार के अन्य विभाग के बीच का मामला है।

आप यह नहीं कह सकते कि रेल सुरक्षा बल के लोग वहां हैं। यदि कोई डकैती होती है तो रेलवे सुरक्षा बल के लोग डाकू को नहीं पकड़ सकते। उन पर गोली नहीं चला सकते अथवा उन्हें पकड़ नहीं सकते। यह क्या तर्क है। इन सबसे बढ़कर आप रेल सुरक्षा बल को इसकी लागत का 40 प्रतिशत दे रहे हैं। शायद इसकी समीक्षा करने का समय आ गया है। अपने स्थिति पत्र में आपने रेलवे सुरक्षा बल और जी० आर० पी० को मिला कर एक करने की सिफारिश की है। रेलवे को यात्रियों की सुरक्षा की पूरी जिम्मेदारी लेनी चाहिए। श्री जेठमलानी एक वकील है। वह इससे सहमत होंगे। आप उस यात्री, जिसने अपना जीवन आपके हाथों में सौंप दिया है, को यह नहीं कह सकते आप इसके लिए जिम्मेदार नहीं हैं। अन्य कोई इसका जिम्मेदार है। रेलवे को यात्रियों को सुरक्षा की पूर्ण जिम्मेदारी लेनी होगी।

अध्यक्ष महोदय : श्री सोन कर शास्त्री जी कृपया मंत्री जी को परेशान मत कीजिए।

(व्यवधान)

श्री पी० उपेन्द्र : सुरक्षा के बारे में यह कहना ठीक नहीं है कि दुर्घटनाओं की संख्या कम हो रही है। दुर्घटनाओं का पता लगाने के लिए मापदंड बदल गए हैं। आज कल ऐसी कुछ दुर्घटनाओं को सूची में शामिल किया जाता था। जिन्हें इस सूची में शामिल नहीं किया जाता था तथा यही कारण है दुर्घटनाओं संबंधी आंकड़ों को कम दिखाया जाना। आप इसकी पुष्टि कर सकते हैं। यह कहने का कोई औचित्य नहीं है कि दस लाख ट्रेन कि० मी०के लिए दुर्घटना की प्रतिशतता कम हुई है। काफी गम्भीर दुर्घटनाएं हुई हैं जिसके कारण कई लोग मारे गये और कई घायल हुए। इसका खण्डन नहीं कर सकते हैं। लगभग हर सप्ताह और हर महीने कोई गम्भीर दुर्घटना होती है। आपको उसका ध्यान रखना होगा।

आपने स्वयं स्वीकार किया है कि मानव भूल इसका सबसे बड़ा कारण है। आप इसके बारे में क्या कर रहे हैं। रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा की गई जांच में कई वर्ष लगे और हमें यह पता नहीं लगा कि संबंधित व्यक्तियों को क्या सजा दी गई। अतः उन्हें कम सजा दी जा रही है। आप हमें बताएं कि ऐसे मामलों में वास्तव में क्या सजा दी जाती है रेल सुरक्षा आयोग की रिपोर्ट ऐसे समय में आई है जब मानव भूल के कारण एक दुर्घटना हुई है। आपके द्वारा इस पर की गई कार्यवाही तथा सभा में आपके द्वारा दिए गए वक्तव्य, दोनों को संसद के समक्ष प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

रेल फाटकों पर दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ रही है। कुल रेल फाटको 40,507 में से 24,359 रेल फाटकों पर कोई व्यक्ति तैनात नहीं है। इस सभा में एक पूर्व मंत्री द्वारा यह नीति वक्तव्य दिया गया था कि सभी मानव रहित फाटकों पर 5 वर्षों के भीतर रेलवे द्वारा व्यक्ति तैनात किए जाएंगे। उस संकल्प का क्या हुआ? आप यह दोष राज्य सरकारों अथवा नगर पालिकाओं को क्यों दे रहे हैं तथा यह कह रहे हैं कि फाटकों पर व्यक्ति तैनात करने के लिए उन्हें आधा खर्चा वहन करना होगा। आपने इस नीति को क्यों बदल दिया जिसे संसद द्वारा अनुमोदित किया गया था। एक रेल मंत्री ने सभा में यह संकल्प दिया था कि और संसद ने इसे अब अनुमोदित भी किया था। अब आपने अचानक इसे बदल दिया है। तथा पुरानी प्रणाली को अपना लिया है यह उचित नहीं है। राज्य सरकारों और नगर पालिकाएं इस वसस को वहन नहीं कर सकती हैं। यदि इस संबंध में कुछ नहीं किया गया तो दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जाएगी।

(व्यवधान)

पुरानी पटरियों को समय से मरम्मत और बदला जाना चाहिए। आपने स्वयं स्वीकार किया है कि नौवीं योजना के प्रारंभ में लगभग 10957 किलोमीटर रेल मार्ग का नवीकरण किया जाना था। आप अंदाजा लगा सकते हैं कि आप कितने लाख यात्रियों को जोखिम में डाल रहे हैं? आप इस कार्य को कब तक कर पायेंगे? आपने रेल नवीकरण हेतु आबंटन को कम क्यों कर दिया है? आप रेल मार्ग नवीकरण के लिए पर्याप्त आबंटन क्यों नहीं कर सकते जो कि एक प्राथमिकता वाली मद है। प्राथमिकता वाले मद में अधिकाधिक आबंटन करने के बजाय आप अन्य मदों में अधिक आबंटन करते हैं।

रख-रखाव के स्तर को भी सुधारे जाने की आवश्यकता है। आप डिब्बों का रख-रखाव देखिए। डिब्बों का रख-रखाव बहुत ही घंटिया किस्म का है। कई गाड़ियों में आवश्यक फिटिंग भी नहीं है। कुछ गाड़ियों में लाइट और पंखे भी नहीं हैं। यह पुराने डिब्बों के न बदले जाने के कारण है। आपने स्वयं स्वीकार किया है कि लगभग 3000 डिब्बे बदले जाने हैं। आप इन पुराने डिब्बों को कब तक चलाते रहेंगे और इससे यात्रियों को गहरे जोखिम में डालेंगे? रेल मार्ग रख-रखाव भी बहुत घंटिया है। आपको रोलिंग स्टॉक के बारे में स्थिति को स्वष्ट करना है।

आपने समयबद्धता के आंकड़ों के साथ भी खिलवाड़ किया है। अब आपका सही वक्त आया है। आपने अब तक क्या किया है?

यदि एक गाड़ी किसी जौनल रेलवे की सीमा पर दो घंटे की देरी से पहुंचती है और तब यह अपने गंतव्य स्थल पर दो घंटे देरी से पहुंचती है तो उस गाड़ी को गंतव्य स्थल पर ठीक समय पर पहुंचा दिखाया जाता है। क्योंकि वह दो घंटे की देरी किसी अन्य रेलवे द्वारा की गई है, बाद के रेलवे का इससे कोई संबंध नहीं है। समयबद्धता के आंकड़ों को तोड़ा-मरोड़ा जा रहा है। उनको वास्तविकता से अधिक दिखाया जा रहा है। मैं आज प्रसन्न हूँ कि मंत्री जी ने यह स्वीकार किया है कि इसे सही समय के आधार पर निकाला जाना चाहिए। प्रारंभ स्थल से गंतव्य स्थल तक पहुंचने में हुई वास्तविक देरी को निकाला जाना चाहिए। पिछले रेलवे द्वारा यह दर्शाने की प्रथा कि गाड़ी गंतव्य पर ठीक समय पर पहुंची है, जबकि ऐसा नहीं है, का सहारा नहीं लाया जाना चाहिए। समयबद्धता निकालने का यह सही तरीका नहीं है। श्री राम नाईक जी को इन बातों को ध्यान में रखना चाहिए। उन्हें इन सब बातों को समझना चाहिए।

यात्री सुविधाओं की बात करते हुए, क्या रेलवे इन पर गर्व कर सकता है? यह इतना बड़ा मामला है जिसमें लगभग 7 हजार स्टेशन सम्मिलित

हैं। और सरकार यात्री सुविधाओं के लिए केवल सौ करोड़ रुपए देती है। केवल सौ करोड़ रुपए। यदि कोई मध्यवर्ती रेलवे स्टेशन पर चला जाए तो उसे पता चलता है कि यह अंग्रेजों के समय का स्टेशन है और इस पर पिछले पचास वर्षों से वहां कुछ नहीं किया गया है प्लेटफार्म पर कोई बेंच नहीं है, कोई पंखा नहीं है, कोई लाइट नहीं है, कोई प्रतीक्षालय नहीं है तथा कोई शौचालय नहीं है। सरकार भारतीय रेल के आधुनिकीकरण, टिकटों के कम्प्यूटीकरण का दावा करती है और यह सब स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराए बिना मंत्री जी को इन बातों की ओर ध्यान देना चाहिए ये प्राथमिकता वाली मदें हैं। यात्रियों को दो रु० अथवा पांच रु० अधिक देने में कोई दिक्कत नहीं होगी बशर्ते उन्हें सुविधाएं उपलब्ध कराई जाए। क्या गाड़ियों में पेयजल है? गाड़ियों की हालत कैसी है? पूर्व में रेलवे मिट्टी के घड़ों में पेयजल उपलब्ध कराता था। आज वे ऐसा नहीं करते हैं। यात्री प्लेटफार्म पर जाते हैं परजी भरते हैं और वापस अपने डिब्बों में आ जाते हैं। महत्वपूर्ण गाड़ियों में भी पेयजल की कोई व्यवस्था नहीं है।

स्टेशन, प्लेटफार्मों अथवा रेलगाड़ियों में कोई सफाई नहीं है। क्या मुख्य जंक्शनों पर कम से कम उच्च वर्ग के डिब्बों को साफ करने के लिए कोई आता है? नहीं, कोई नहीं करता है। इस काम के लिए लोगों को नियुक्त किया गया है परंतु इन पर निगरानी करने के लिए कौन है? क्या स्टेशनों की सफाई के बारे में किसी को कोई चिंता है? कभी-कभार मंत्री वहां जाते हैं और इसकी जांच करते हैं। श्री पासवान जी जा रहे हैं अथवा कोई और जा रहा और एक कर्मचारी, सफाई कर्मचारी अथवा निरीक्षक को निलंबित करना पर्याप्त नहीं है। इन लोगों को कोई डर नहीं है। इनका प्रयत्न करने वाला कोई नहीं है। महाप्रबंधक प्रयत्न नहीं करते हैं। पिछली बार, महाप्रबंधक निरीक्षण विशेष कर रहे थे और कभी स्टेशनों का निरीक्षण कर रहे थे। आजकल, कोई महाप्रबंधक निरीक्षण करने नहीं जाता है। वे वातानुकूलित कमरों में बैठे रहते हैं और फाइलों पर काम करते रहते हैं। वे अपने क्षेत्र में नहीं जाते हैं। इस कारण से भी स्थिति बिगड़ती जा रही है। अधिकारियों की संख्या में वृद्धि हुई है। आजकल, एक महाप्रबंधन के बजाय चार अपर महाप्रबंधक हैं। प्रत्येक विभाग में एक विभागाध्यक्ष के स्थान पर चार विभागाध्यक्ष हैं। विभागाध्यक्षों की संख्या में वृद्धि हो रही है परंतु कार्य करने की जिम्मेदारी कोई नहीं ले रहा है।

स्टाफ कल्याण के बारे में जितना कम कहा जाए, उतना ही बेहतर है। वे कहते हैं कि रेलवे में औद्योगिक संबंध अच्छे हैं। हो सकता है कि अन्य कर्मचारियों की तुलना रेलवे कर्मचारियों के पास कुछ अतिरिक्त सुविधाएं हो। रेल अभिसमय सतिति, जिसका मैं सदस्य था, ने कतिपय रेलवे कालोनियों का दौरा किया था। हमने कर्मचारियों के मकानों का निरीक्षण किया। हमने पेयजल व्यवस्था तथा अस्पतालों का निरीक्षण किया। निःसंदेह, कुछ अस्पतालों पर गर्व किया जा सकता है। परंतु उन मकानों का कोई रख रखाव नहीं किया गया था। किसी को भी रखरखाव की चिंता नहीं है। यह सभी पुराने, खस्ताहाल मकान हैं और इनमें पानी टपकता है। रेल अभिसमय समिति ने भारतीय रेलवे के औद्योगिक संबंधों तथा कर्मचारी कल्याण पर अपनी रिपोर्ट दी है। दुर्भाग्य से प्रत्येक मंत्री यह कहते हैं कि उन्होंने रिपोर्ट नहीं देखी है। जब हमने की गई कार्यवाही संबंधी रिपोर्ट पर बोर्ड के सदस्यों से पूछा तो उन्होंने भी यही कहा कि उन्होंने रिपोर्ट नहीं पढ़ी है। संसदीय समिति की सिफारिशों की यही नियति है। कर्मचारी कल्याण, औद्योगिक संबंधों के बारे में संसदीय समिति द्वारा की गई सिफारिशों के बावजूद यदि कुछ नहीं किया जाता तो स्थिति किस प्रकार बेहतर हो सकती है, सी.ई.जी. की बैठकों के बारे में क्या किया जाना चाहिए और मजदूर संघों तथा उनकी शिकायतों से किस प्रकार निपटें।

[श्री पी० उपेन्द्र]

अब मैं उए जोन तथा नए डिजाइनों से संबंधित मुद्दे पर आता हूँ जिमका मैंने पहले उल्लेख किया था। यह हमारे मित्र श्री पासवान की सनक थी। यदि कोई अपने क्षेत्र में जोन मांगता है तो बात समझ में आती है। परंतु उन्होंने पूरी व्यवस्था गड़बड़ा दी है। उन्होंने बर्र के छते को छोड़ा है। उन्होंने मानुमती का पिटारा खोला है और उन्हें यह नहीं पता कि स्थिति से कैसे उभरे। सौभाग्य से वे मंत्रालय से चले गए हैं तथा उसके स्थान पर कोई आ गया है, अब, उनकी योजना किसी और के हाथ में है। इन नए जोन तथा डिजीजनों के लिए कितने करोड़ रुपये की आवश्यकता है? इनके लिए क्या मूलाधार है? महाप्रबंधकों के नए पदों तथा कुछ अतिरिक्त विभागों के मूजन के अलावा ये नए जोन और डिजीजन किसके लिए हैं?

आज, कोई भी डिजीजन से अलग नहीं होना चाहता। स्थानीय, राज्य तथा भाषा के नाम पर लड़ाई हो रही है। क्षेत्रीयता की भावना भी आ गई है। चाहे कनाटक हो अथवा उड़ीसा, कोई भी डिजीजन मुख्यालय से अलग नहीं होना चाहता। वे वहीं जम गए हैं, जोन के अलावा आप दो डिजीजन भी शुरू करना चाहते हैं। एक गुंडर में। हमें 30 करोड़ रुपये की आवश्यकता है और आपने 10 लाख रुपये प्रदान किए हैं। भूमि भी नहीं खरीदी गई है परंतु सभी छट जोन में आपने ओ.एस.डी. के नाम पर महाप्रबंधकों की नियुक्ति की है। जब अपने जोन के कार्यक्षेत्र के बारे में कोई निर्णय नहीं लिया है, जब इस बारे में कोई निर्णय नहीं लिया गया है कि कौन सा डिजीजन किसके पास जाएगा तो वे वहां क्या कर रहे हैं और उनकी नियुक्ति क्यों की गई है। आपने ओ.एस.डी. के नाम पर महाप्रबंधकों की नियुक्ति की है और वे बेकार बैठे हुए हैं। अब आपको फैंसला करना है कि आप इस नीति के साथ चलेंगे। एक ही समय में छह नए जोन का क्या कोई औचित्य है? लम्बे समय से वे जयपुर में मीटर लाइन जोनल मुख्यालय के बारे में बातचीत करते रहे हैं। यह बिल्कुल ठीक है। परंतु करोड़ों रुपये खर्च करके छह नए जोन तथा डिजीजन बनाना आवश्यक है? आपको इस मुद्दे पर विचार करना चाहिए।

आपके पास अनेक निर्माण एकक हैं वे अच्छा कार्य कर रहे हैं, निःसंदेह निर्यात कम हुआ है। परंतु उनका उत्पादन अच्छा है, इस संबंध में एक सुझाव है। उन्हें रेलवे से अलग किया जाना चाहिए और उनका एक पृथक निगम बनाया जाना चाहिए। उत्पादन एककों को रेलगाड़ियां चलाने से जोड़ने का कोई तर्काधार नहीं है। उसे एक पृथक निगम बनाया जाना चाहिए। इसी प्रकार आर.टी.सी, राज्य सरकार, स्थानीय उद्योगों, स्थानीय निमायों तथा उद्यमियों की भागीदारी से एक पृथक निगम द्वारा उपनगरीय यात्रा का संचालन किया जाना चाहिए, इसी प्रकार आपके पास 'राइटस', 'इरकान' तथा कंप्यूटर निगम है। उनकी पर्याप्त क्षमता है, विदेशों में आपकी भागीदारी कम हो गई है। 'इरकान' का विदेशों में कार्य कम हो गया है। क्या ऐसा रेलवे की ओर से रूचि न लेने के कारण हुआ है अथवा आपको निविदाएं नहीं मिल रही हैं अथवा आप अन्य रेलों के साथ प्रतिस्पर्धा नहीं कर रहे हैं? परंतु 'इरकान' द्वारा किए जा रहे विदेशी कार्य पूर्णतः कम हो गये हैं। आपको इसकी भी जांच करनी है।

अब आपने स्वयं कहा है कि क्या किया जाए। हमने समस्याओं का विश्लेषण किया है और हम कहते हैं कि क्या किया जाए। मुझे यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि क्या किया जाए। आप जारी किए गए स्थिति पत्रा के पृष्ठ 23-34 पढ़ें। आपने स्वयं स्थिति पत्र में उल्लेख

किया है क्या किया जाना चाहिए। आप ऐसा करें और किसी चीज की आवश्यकता नहीं है आपके स्थिति पत्र के पृष्ठ 23-34 में आपने कहा है कि अब रेलवे को क्या करना चाहिए। आप इसे एक-एक करके क्रियान्वित कीजिए और इससे रेलवे का बचाव हो जाएगा।

माननीय अध्यक्ष महोदय, इतना कहने के बाद मुझे आंध्रप्रदेश से संबंधित कुछ प्रस्तावों का उल्लेख करना है। चूंकि मैं इस ओर से पहला वक्ता हूँ तो इसलिए मैं रेलवे के कार्यक्रम के व्यापक पहलुओं पर चर्चा करूंगा।

उदाहरण के लिए पेडापाली-करीमनगर-निजामाबाद रेलवे लाइन के लिए 259 करोड़ रुपये की आवश्यकता है परंतु केवल 7 करोड़ रुपये प्रदान किए गए हैं। मुझे नहीं पता कि इस रेलवे लाइन को पूरा करने में कितनी पीढ़ियां लग जाएंगी। महोदय, इसी प्रकार कोकीनाडा-कोटापाली लाइन - जो आपके निर्वाचन क्षेत्र के अंतर्गत आती है, के लिए उन्होंने 10,000 रुपये प्रदान किए हैं (व्यवधान) आप उन्हें कहे: "धन्यवाद अपनी धनराशि वापस ले लें। माननीय, अध्यक्ष महोदय, यह अपमान है।

नन्डियाल - अरागुंटा रेल लाइन के लिए 155 करोड़ रुपये की राशि की आवश्यकता है। परंतु उन्होंने 2 करोड़ रुपये दिए हैं। उन्होंने जदचेरला - नालगोंडा - रायचूर रेलवे लाइन के लिए केवल 10,000 रुपये गढ़वाल - रायचूर लाइन के लिए 50,000 रुपये; गुलवर्गा - बिदर लाइन के लिए 10,000 रुपये दिए हैं। श्री राम नाईक जी यह आपने विस्तार कार्यक्रम का मजाक है। आपको निर्णय करना है कि अधिकाधिक धनराशि प्रदान करके मौजूदा लाइनें अथवा चालू परियोजनाएं पूरी की जाए। लोग आपको समझ सकते हैं यदि आप अगले तीन अथवा चार वर्षों में यह कार्य पूरा कर लें तथा इसके बाद नई परियोजनाएं शुरू करें। चालू परियोजनाओं, जिनके लिए करोड़ों रुपये की आवश्यकता है, उनके लिए 10,000 अथवा 6,000 रुपये प्रदान करने का क्या फायदा है?

यह आपके विस्तार कार्यक्रम का मजाक है। हम इस तरह आगे नहीं बढ़ सकते। अतः कृपया परियोजनाओं के लिए आबंटनों को, जो अंतिम चरण में हैं, थोड़ी और राशि दे, इन्हें पूरा करें तथा अगली परियोजना शुरू करें। संसद सदस्यों तथा अन्य स्रोतों से मांगे जाएंगी। केवल इसलिए क्योंकि कुछ दबाव है, आप लाइन स्वीकृत करते हैं, दस हजार रुपये दीजिए और लोगों को संतुष्ट कीजिए और बजट के दौरान ताली बजाओ और इसके बाद भूल जाओ। रेलवे को चलाने तथा रेलवे लाइनों के विस्तार का यह तरीका नहीं है। यही हाल धर्मवर्म-पाकाला लाइन परिवर्तन तथा विद्युतीकरण परियोजनाओं का है: इसके लिए बहुत कम राशि स्वीकृत की गई है।

हमने आंध्रप्रदेश में रेनीगुंटा से गुडुर: वडी से सनतनगर: अुंदर से बी.बी.नगर तथा विजयवाड़ा से मछलीपददनम आदि परियोजनाओं के विद्युतीकरण के बारे में उल्लेख किया। इनमें से कुछ की आवश्यकता है। इसलिए नहीं कि मैं उस क्षेत्र का हूँ इसलिए मैं उन लाइनों के बारे में पूछ रहा हूँ। परंतु ये मुख्य लाइनें हैं। जब तक इन लाइनों का विद्युतीकरण का कार्य पूरा नहीं होता उस क्षेत्र में शेष विद्युतीकरण करना बेकार है।

विजयवाड़ा में रेलवे विद्युतीकरण कार्यालय है। अब वहां कोई काम नहीं है और वे कहते हैं कि वे विशाखापत्तनम में जा रहे हैं। वहां अनेक स्वीकृत निर्माण कार्य हैं। एक अनोखी बात यह है कि

गुदूर से नालपाड़ा तक रेल लाइन के विद्युतीकरण को पिछले वर्ष के बजट में शामिल किया गया था परंतु माननीय मंत्रीजी मुझे लिखते हैं कि उन्होंने कार्य को स्वीकृत नहीं किया है। यह पिछले वर्ष पिक-बुक में प्रकाशित हुआ था। आज, माननीय मंत्रीजी कहते हैं कि इसमें इसका उल्लेख नहीं है।

विजयवाड़ा यार्ड को पुनः तैयार करने के लिए अनुपूरक बजट में 4.4 करोड़ रुपये की राशि प्रदान की गई थी। इस वर्ष गायब है। सरकार यह सब कर रही है। हमें उनकी बातें सुनी पड़ती हैं। जब मंत्री जी आते हैं तो हम उन्हें माला पहनाते हैं उन्हें शाल पहनाते हैं और भी ताली बजाते हैं और इसका प्रचार किया जाता है परंतु यहां केवल आधारशिला है और कोई भी कार्य नहीं हुआ है।

श्री एस. मल्लिकार्जुनय्या (तुमकुर) : क्या आपको माननीय मंत्री जी को शाल देने पर वास्तव में खेद है ?

श्री पी. उपेन्द्र (विजयवाड़ा) : मैं खेद व्यक्त नहीं कर रहा हूँ परंतु दुर्भाग्य से हमें बातें सुनी पड़ती हैं। मंत्री आते हैं और जाते हैं। माननीय मंत्रीजी, जिन्होंने आधारशिला रखी थी, अब यहां नहीं हैं। वे अब सभा के सदस्य भी नहीं हैं। मैं अब उन्हें पकड़ नहीं सकता हूँ। मुझे अब नए मंत्री से मिलना होगा।

जब तक मंत्रीजी यह समझते हैं कि मैंने क्या कहा, वह भी चले जाएंगे। यह दुर्भाग्यपूर्ण है। अधिकांश मंत्री जो यहां आते हैं, रेलवे स्टेशनों अथवा लाइनों के नाम भी उच्चारित नहीं कर सकते हैं। अज भी माननीय रेलमंत्री 'सलेम' रेलवे स्टेशन का नाम ठीक से उच्चारित नहीं कर पाए। यह हमारी समस्या है।

मैं माननीय रेलमंत्री का ध्यान कुछ रेलगाड़ियों की ओर दिलाना चाहता हूँ जो हम अपने क्षेत्र के लिए चाहते हैं। माननीय मंत्री जी ने विशाखापत्तनम से विजयवाड़ा से होते हुए बंगलौर तक के लिए एक रेलगाड़ी दी है। पिछले वर्ष हमने विशाखापत्तनम से दिल्ली तक सुपरफास्ट रेलगाड़ी के लिए कल था।

मैं छोटी-छोटी बातों पर चर्चा नहीं करना चाहता, मेरे साथी उन पर चर्चा करेंगे। परंतु मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान एक बात की ओर दिलाना चाहूंगा। केरल के हमारे साथी एक दिन कह रहे थे कि मंगला एक्सप्रेस को बरास्ता कॉकण रेलवे चलाया जायेगा। अब इसे इरनाकुलम तक बढ़ाया जाना है ताकि तटीय केरल का क्षेत्र भी इसमें शामिल हो जाए। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे कृपया इस मामले पर केरल के सदस्यों के साथ चर्चा करें। अब इसे विलयवाड़ा मार्ग से हटा लिया गया है, हमें इस मार्ग पर इसके स्थान पर एक अन्य रेलगाड़ी की आवश्यकता है। हम माननीय मंत्री जी से अन्य छोटी-छोटी बातों के लिए अलग से मिलेंगे तथा अपनी मांगें रखेंगे।

हम मछेरला से नागर कुरनूल के रास्ते रायचूर तक एक नई रेलवे लाइन की मांग करते रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे उस लाइन का भी ध्यान रखें।

छोटी-छोटी बातों पर जाने के बजाय, मैं कह सकता हूँ कि आपको किए गए विश्लेषण तथा सुझावित उपायों के आधार पर स्थिति पत्र में उल्लिखित जो भी समस्याएं हैं, उनका समाधान निकालने की कोशिश करनी चाहिए।

रेलवे एक अच्छा संगठन है। यदि मंत्री इसे खराब न करें तो वे इसे

कारगर ढंग से चला सकते हैं। यदि मंत्री आते रहे और नीतियां बदलते रहे तो रेलवे खत्म हो जायेगा। यदि आप इन्हें स्वयं चलाने दें तो यह बेहतर ढंग से चला सकते हैं।

रेलवे एक बढ़िया संगठन है, एक बार मैं इसका सदस्य था और मुझे इस बात का गर्व है। कृपया इसे राष्ट्र की जीवन रेखा के रूप में मजबूत बनाएं और देखें कि वे बहुत अच्छी तरह से कार्य करेंगे।

मैं आपके लिए शुभ कामना करता हूँ। इन सुझावों के साथ मैं हर बार फिर मुझे धैर्य के साथ सुनने के लिए आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं माननीय अध्यक्ष महोदय का भी मुझे बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं श्रीमती सुमित्रा महाजन को बोलने के लिए आमंत्रित करता हूँ।

(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : महोदय, अब हम कब तक बैठ रहे हैं (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम अब 8 बजे तक बैठ रहे हैं। कल भी हम इसे जारी रखेंगे।

(व्यवधान)

श्री शीश राम ओला (झुनझुन) : आज हम देर तक क्यों बैठेंगे ? इसे कल जारी रखा जा सकता है। (व्यवधान)

प्रो० पी०जे० कुरियन (जेवेलीकारा) : महोदय हम आज और कल भी 8 बजे तक बैठने के लिए सहमत हुए हैं। प्रत्येक सदस्य जो बोलना चाहता है उसे बोलने की इजाजत दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : सहयोग करने के लिए आपका धन्यवाद।

श्री राम नाईक : अध्यक्ष महोदय, चूंकि आपने समय का मामला उठाया है। अतः मैं इस बात से सहमत हूँ कि हम आज तथा कल 8 बजे तक बैठ सकते हैं। यद्यपि कल शुक्रवार है और हमारे पास गैर सरकारी सदस्यों का कार्य है फिर भी हम उन सदस्यों को समय दे सकते हैं जो उपस्थित रहेंगे तथा इस पर बोलना चाहेंगे। यदि हम उस ढंग से कार्य करेंगे तो अच्छा होगा। (व्यवधान)

श्री ए०सी० जोस : ऐसा ही हमारे मुख्य सचेतक ने कहा है। (व्यवधान)

श्री राम नाईक : मैं उनकी बात से सहमत हूँ। (व्यवधान)

श्री पी०सी० चाक्को : आपके नए महासचिव को बोलने का पर्याप्त समय मिलना चाहिए। (व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : आपका धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय : महोदय अब आप बोल सकती हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन : माननीय अध्यक्ष जी, सबसे पहले मैं एक बात के लिए रेल मंत्री जी को तो धन्यवाद देना ही चाहूंगी, लेकिन सामने

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

बैठे हुए माननीय सदस्यों को भी धन्यवाद देना चाहूँगी, क्योंकि हमारे माननीय उपेंद्र जी ने अपने भाषण में यह मान्य कर दिया कि 50 साल में हमने रेलवे का क्या किया, कितनी दुर्दशा कर डाली, किस प्रकार से आज चाहे रेलवे स्टेशंस हो, चाहे रेलवे के कोचेज हों और यात्रियों की सुविधाएं हों, उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। बजटरी सपोर्ट भी दिन-ब-दिन कम होती चली गई। यह इसलिए प्रकाश में आया कि हमारे रेल मंत्री जी ने स्टेट्स पेपर हमारे सामने रखने का धैर्य दिखाया है। इससे हमें यह सब मालूम पड़ता है। क्योंकि किसी भी काम की शुरुआत करने के लिए वास्तव में जो व्यक्ति उस क्षेत्र में करना चाहता है। वह यह भी चाहेगा कि मैं कौन से धरातल पर खड़ा हूँ, मेरी सामर्थ्य कितनी है और स्थिति क्या है।

श्री शीश राम ओला : सबके साथ यही स्थिति रहती है, इसमें नई बात क्या है ?

श्रीमती सुमित्रा महाजन : इससे यह जानने की स्थिति में हम हैं। स्टेट्स पेपर हमारे सामने जो रखा गया है, उससे यह मालूम होता है कि कैसे एक स्वस्थ व्यक्ति को किस प्रकार ओवर एक्जर्टिड बना दिया गया है आज रेलवे की जो हालत हम देखते हैं, कर्मचारियों की जो स्थिति है, करीब-करीब एक करोड़ दस लाख लोग रेल से यात्रा करते हैं और 12 लाख टन माल की ढुलाई होती है।

यहाँ पर करीब 15 लाख 83 हजार कर्मचारी हैं और पूरे हिन्दुस्तान को जोड़ने का तथा पूरे हिन्दुस्तान के विकास में जिस विभाग का एक महत्व है, जिस विभाग की एक अहम भूमिका है उस विभाग के लिए जो बजटरी सपोर्ट है, चौथी योजना में अगर 72 प्रतिशत था, पांचवी में 75 प्रतिशत था और होते-होते आपने भी मान्य किया कि 1995-96 तक 18 प्रतिशत रह गया, यानी यह विभाग कितना नेगलेक्टेड पूरे तरीके से रहा है। ये सब बातें सामने रखते हुए आज जो निर्णय बजट में लिए गए हैं, उनका भी मैं स्वागत करती हूँ। हो सकता है कि कई नये प्रोजेक्ट्स हाथ में नहीं लिए गए हों, बहुत सारी नयी-नयी घोषणाएँ नहीं की गई हों, उसके लिए यहां से और वहां से आवाजें भी उठी हों, लेकिन एक बात यह माननी पड़ेगी, जैसे अभी उपेंद्र जी ने भी एक बात मान्य की कि जो-जो रेल मंत्री आते गए वे घोषणाएँ करते गए, वे अपने-अपने क्षेत्र की देखते रहे, लेकिन हुआ कुछ नहीं। वास्तव में यही भूमिका सालों साल चलती रही, जो भी आता था वह यही सोचता था- 'Past is dead and gone; and that future is nothing' मुझे भविष्य की भी नहीं सोचनी, पीछे क्या हुआ वह भी नहीं सोचना, केवल आज की सोचनी है। आज क्या-क्या चाहिए, मैं बांटता रहूँ आज क्या-क्या चाहिए उसकी मैं घोषणा करता रहूँ, मेरे पास है कितना, यह सोचना ही नहीं, यह होता गया और इसके कारण आज रेलवे की यह हालत है।

महोदय, मैं अपने मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगी कि उन्होंने पूरे तरीके से पहले इस बात को समझने की कोशिश की और स्टेट्स पेपर सामने रखा, यथास्थिति सामने रखी, और सोचने के लिए मजबूर किया और फिर बड़े धैर्य के साथ यह भी कहा कि हो सकता है हम कोई नई योजनाएँ हाथ में नहीं लेंगे लेकिन ऐसी योजनाएँ हैं, जो 70 प्रतिशत पूरी हो गई हैं, जिनके लिए थोड़ा सा ही पैसा आवश्यक है और थोड़ा सा पैसा उपलब्ध कराने के बाद वे योजनाएँ पूरी होकर रेलवे को कुछ लाभ देती हैं तो ऐसी योजनाएँ हम पहले हाथ में लेंगे। इस प्रकार की जो भूमिका अपनाई गई है इस दृष्टि से मैं एक बात यह भी कहना

चाहूँगी, क्योंकि अपेक्षाएँ तो बहुत हो गई हैं और परिवार में अपेक्षाएँ होना भी साधारण बात है लेकिन वास्तव में ऐसे प्रोजेक्ट्स हाथ में लेने चाहिए क्योंकि 35 हजार करोड़ के पैडिंग प्रोजेक्ट्स आज हमारे हाथ में हैं, घोषणाएँ होती गई, हम सब को देते गए और जब वास्तव में खर्च करने की बात आई तो कहा गया कि हमारे पास तो कुछ है ही नहीं। हम खुश होते गए। हर रेल बजट सुनते समय हम खुश होते थे कि चलो, हमारे यहां कुछ दे दिया। लेकिन कुछ दे दिया, यह कागजों में रह गया, वास्तविक रूप से कुछ नहीं दिया। आज उपेंद्र जी इस बात को समाधान मानो कि कम से कम कागज पर ही क्यों न हो, ठीक है दस हजार है, इस साल नहीं हो सकता यह कहने की किसी ने हिम्मत तो रखी कि ठीक है इस साल यह नहीं हो सकता और यह भी अपने आप में एक बहुत बड़ी बात होती है।

महोदय, मैं तो यह कहना चाहूँगी कि जो बात कही है, 70 प्रतिशत, जिस प्रोजेक्ट्स में काम था जिसमें से कुछ अनिर्गमिल मिल सकती है, ऐसे प्रोजेक्ट्स पूरे करने चाहिए। उसमें भी कुछ और सुझाव सब की तरफ से आ सकते हैं। जैसे मैं एक सुझाव देना चाहूँगी वह पूरे मध्य प्रदेश की दृष्टि से है, आदिवासी क्षेत्र की दृष्टि से है जैसे इंदौर से दाओद गोधरा रेल लाइन जो चलती है, इसका पूरा प्राजेक्ट 300 करोड़ से ऊपर का है। मैं आज तक हमेशा यह प्रश्न उठाती आई हूँ कि कई प्रोजेक्ट्स पर हम दस करोड़ खर्च करते हैं और कहीं पांच करोड़ खर्च करके छोड़ देते हैं, यह एक प्रकार से टोटल नेशनल लॉस है। इसमें से मिलता कुछ नहीं है और यह जो आज लिया हुआ डिजीजन है कि पहले जो पूरा हो सकेगा, जिसमें से कुछ उपलब्धि हो सकेगी उसको पूरा करना है तो इसमें भी यह हो सकता है, अगर हम सोचें कि केवल 30 करोड़ रुपया और देकर देवास मक्सी तक की लाइन पूरी करते हैं, यानी यह भी हो सकता है और मैं इस प्रोजेक्ट का एक हिस्सा पूरा करूँगा।

ताकि उस हिस्से का उपयोग हो सके, चाहे वह माल ढुलाई के लिए हो, चाहे गाड़ियाँ चलाने के लिए हो, उसमें शॉर्ट कट निकाल करके और गाड़ियाँ चलाने के लिए हो जाए ऐसे प्रोजेक्ट्स पहले होने चाहिए। इसलिए आपके उस निर्णय का मैं स्वागत करती हूँ।

पहली बार यह भी हुआ है कि खिलाड़ियों को प्रोत्साहन दिया गया है। जो भावना इसके पीछे है वह भावना खेलों को बढ़ाने वाली है। पहले नाम था "रेलवे खेल कूद नियंत्रण बोर्ड", लेकिन अब उसकी जगह "रेलवे खेल-कूद संवर्धन बोर्ड" रखा गया है। मनुष्य का काम के प्रति लगाव, वास्तविक स्थिति की जानकारी, समस्याओं का सामना करने की उसकी तैयारी शब्दों के जरिये प्रकट होती है। हमारे राज्य मंत्री जी ने नाम बदल कर नियंत्रण बोर्ड के स्थान पर संवर्धन बोर्ड जो किया है तो कही न कही उनकी खेलों को प्रोत्साहन देने की बात दृष्टिगोचर होती है और उसमें भी भारतीय खेलों को प्रोत्साहन देने की बात है, जिसके बारे में आज तक कभी नहीं सोचा गया था। मैं उसका भी स्वागत करती हूँ।

इस बजट में वरिष्ठ नागरिकों के लिए जो सुविधा दी गयी है, चाहे वह सुविधा थोड़ी ही क्यों न दी गयी हो, वह इसके लिए भी बधाई के पात्र हैं। उन्होंने उनके बारे में सोचा तो है। वरिष्ठ नागरिकों से लेकर छोटें बूट पॉलिश करने वाले बच्चों का भी इसमें ध्यान रखा गया है। उसके लिए भी रेल मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

बहुत सी गाड़ियाँ कैसे शुरू हो सकती हैं, जैसे अभी कहा गया है यह ठीक है कि बजटरी सुपोर्ट को कम हो ही रहा है। हालांकि इस बार 2200 करोड़ बढ़ गया है। उसके लिए भी मैं धन्यवाद देती हूँ।

उसमें जो निर्णय लिया गया है कि नयी-नयी गाड़ियाँ हम आज की पोजीशन के हिसाब से प्रारम्भ नहीं कर सकते हैं, लेकिन जो गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाने की योजना है वह स्वागत योग्य है। जो हमारे पास संसाधन हैं उन्हीं के उपयोग से डिब्बे बढ़ाए जा सकते हैं। आज 18 डिब्बों को लेकर एक गाड़ी चलती है लेकिन अगर डिब्बों में बढ़ोतरी होती है तो उसी गाड़ी से 200-250 ज्यादा यात्री सफर कर सकेंगे। इस प्रकार की जो योजना आपने हाथ में ली है कि अब गाड़ियाँ 24 डिब्बों की होगी, उसके लिए भी मैं रेल मंत्रालय को धन्यवाद देती हूँ। यह बहुत ही अच्छा निर्णय है और अब लगता है कि वास्तविकता की जमीन पर खड़े होकर निर्णय लिये जा रहे हैं।

कभी-कभी डर लगता है कि यात्री किराया बढ़ाया जाए या न बढ़ाया जाए और फ्रेंट चार्ज बढ़ा दिया जाता था। यात्री किराए में मामूली बढ़ोतरी भी एक साहसिक कदम है। जो 50 किलोमीटर तक एक रुपया या सीजन टिकट के लिए पांच रुपया आज की तारीख में कुछ ज्यादा बढ़ोतरी नहीं है। पांचवे वेतन आयोग के बाद जिस वरह से वेतन बढ़े है या मंहगाई भत्ता जिस प्रकार बढ़ता है और पहले जिस गाड़ी में जगह नहीं मिलती थी, अब डिब्बे बढ़ने के बाद दो सौ, ढाई सौ यात्रियों के लिए सुविधा अगर बढ़ती है तो पाँच रुपया बढ़ोतरी किसी को खलेगी नहीं। फ्रेंट चार्ज न बढ़ाते हुए किराया बढ़ा है और इस प्रकार से बढ़ा है जो किसी को खलेगा नहीं। मुझे ऐसा लगता है कि हमारी सरकार में ऐसे लोग बैठे हैं जो पूर्णतः भारतीय दृष्टि कोण से सोचते हैं।

चाणक्य ने अर्थशास्त्र में जो कुछ कहा, वह मुझे थोड़ा सा याद है। मैं बहुत बड़ी अर्थशास्त्री नहीं हूँ। उन्होंने अर्थशास्त्र में कहा था कि इस प्रकार से कोई चीज लीजिए जैसे सूरज समुद्र से पानी लेता है, बादल को माप के रूप में वापस भी करता है और समुद्र और सागर को मालूम ही नहीं पड़ता कि उससे कुछ लिया गया है। इस बात को देखते हुए ही किराया बढ़ाया गया है इससे किसी की जेब पर बहुत ज्यादा भार नहीं पड़ेगा।

एक बात स्टेटस पेपर में सामने आई कि माल दुलाई में 40 परसेंट के करीब कमी आ गई है। आज कम्पीटिशन का जमाना है। आज हमें कई जगहों में कम्पीटिशन करना पड़ता है। 1997-98 में 4300 करोड़ टन की माल दुलाई हुई थी। उसमें से केवल 210 करोड़ टन निजी क्षेत्र का माल था। मैं चाहूँगी कि रेल मंत्रालय इस बाबत सोचे। वैसे हमने इस पर सोचना शुरू कर दिया है। हम निजी क्षेत्र को किस प्रकार आकर्षित करें, उनको क्या-क्या सहूलियतें दें, गाड़ियों कैसे स्पीड अप करें, वैगनी की कमी न हो और वैगन लाईगं डाउन बहुत देर तक न हो, यह हमें देखना होगा। कई बार यह होता है कि माल गाड़ियाँ 12-12 घंटे एक-एक स्टेशन पर खड़ी रहती हैं और जो मालगाड़ी में माल भेजते हैं, उनको संदेह रहता है कि हमारा माल सुरक्षित रहेगा या नहीं? वैगन अच्छे रहेंगे या नहीं? इन चीजों पर सोचना आवश्यक है कि हम किस प्रकार इसमें सुधार ला सकते हैं और किस प्रकार मॉडर्न मार्किटिंग स्ट्रेटेजी अपना सकते हैं? निजी क्षेत्र में दुलाई बहुत कम होती है। इसको बढ़ाने के लिए हम कैसे काम करें, इस पर आज की तारीख में सोचना बहुत आवश्यक है। मालगाड़ियों को स्पीड अप करना बहुत आवश्यक है। उनकी स्थिति सुधारना भी आवश्यक है। मुझे नहीं लगता कि यह कोई बड़ा कठिन काम होगा। इसके लिए अलग बजट में प्राविजन करने की जरूरत नहीं पड़ेगी। अगर हम सर्विस अच्छी देते हैं और सुरक्षा की गारंटी देते हैं तो हम आगे बढ़ सकते हैं और प्रगति कर सकते हैं। (व्यवधान)

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे : बातें करने के लिए सैन्ट्रल हाल है। आप वहाँ बैठ कर बातें करें।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : इसलिए उनका 50 साल में यह हाल हो गया। इन्होंने इस बात पर सोचना मुनासिब नहीं समझा। स्टेटस पेपर यही बताता है।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे : अध्यक्ष महोदय, यह आपकी तरफ पीठ करके बैठे हैं।

महोदय, आपको उन्हें चेतावनी देनी चाहिए।

[अनुवाद]

श्रीमती सूर्यकान्त पाटिल (हिगौली) : अध्यक्ष महोदय यहाँ हैं। वे इसका ध्यान रखें। यह आपका काम नहीं है।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे (दांगे) : मैं अपना कार्य अच्छी तरह जानता हूँ।

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदय, हमने अच्छे तरीके से सोचना शुरू किया है। स्टेटस पेपर के आखिर में यह कहा गया है कि हम सब मिल कर इस बारे में सोचें कि यह परिस्थिति क्यों है? इसमें कैसे सुधार किया जाए? इस पर मिल कर सोचने की जरूरत है। आज मिल कर सोचने का जमाना आ गया है।

जब गेज कनवर्शन की बात की जाती है तो मैं भी इस बारे में सुझाव देना चाहूँगी। इसके बारे में कहा गया कि हमने घोषणाएं बहुत की और इसके लिए कम पैसा आवंटित किया। 35000 करोड़ की घोषणाएँ हैं। इनको जहाँ तक हो सके कहीं न कहीं पूरा करना है। इस बार ज्यादा घोषणाएँ नहीं की गई हैं।

अपराह 6:00 बजे

लेकिन ये गेज कनवर्शन सभी जगह एक साथ तो नहीं हो सकता लेकिन ऐसे स्पॉट्स ढूँढने पड़ेंगे जहाँ ये लाभदायी हों और उसमें अंतर कम हो। ऐसी जगह जहाँ पहले गेज कनवर्शन होना चाहिए, इस प्रकार का अभ्यास ही न कही करना पड़ेगा, भले ही इस अभ्यास के लिए रेलवे रेफार्मस कमेटी, पहले वाली कमेटी नहीं बोलूँगी जिसने इतनी ढेर सारी रेकमंडेशन देकर रखी थी, लेकिन ऐसी समिति बन सकती है जिसका इंटरस्ट होगा रेलवे के सुधार में, ऐसे लोगों को उसमें रखकर उस बारे में सोचा जा सकता है। उदाहरण के लिए मैं कहूँगी कि इंदौर-महू ऐसा छोटा सा हिस्सा है कि अगर इसमें दोनों प्रकार के ब्रॉड गेज की भी पैरलल लाइन चलती है तो बहुत ज्यादा खर्चा नहीं है।

25-30 करोड़ का खर्चा है, लेकिन उससे लाभ मिलता है। इसके अलावा इंदौर-रतलाम बनाने से यह हो सकता है कि बहुत सारे रूट्स ओपन हो जाते हैं और एकाध सिटी के लिए बहुत लाभ हो जाते हैं तो सोचना चाहिए। इस प्रकार से सोचते-सोचते एक बात और भी सोचनी पड़ेगी कि कई जगह ऐसी हैं जहाँ आने वाले दस साल तक हमने भले ही रखा होगा कि गेज कनवर्शन होना है, लेकिन आने वाले दस साल तक यह संभव नहीं है और इस स्थिति को मान्य करने में कहीं कोताही नहीं होनी चाहिए। जहाँ गेज कनवर्शन आने वाले दस साल में नहीं होना है, वहाँ आज क्यों यह स्थिति हो गई है? जहाँ तक मेरी जानकारी है, गलत हो सकती है कि हमने मीटर गेज की कोचेज का प्रोडक्शन बंद कर दिया है क्योंकि हमारे पास ज्यादा हो गई है लेकिन जो है। उनकी मेन्टेनेन्स हमें अच्छी तरह से करनी पड़ेगी ताकि जहाँ आने वाले दस साल में गेज कनवर्शन संभव नहीं है, वहाँ पर हमारा कार्य अच्छी तरह से चले, इस दृष्टि से भी विचार करना पड़ेगा। इसका भी अभ्यास होना आवश्यक है।

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

एक बात और कहना चाहूंगी। जैसे कई जगह हमने यह किया है कि रेलवे का ट्रैक रैन्व्यूअल हुआ है, सीमेन्ट के स्लीपर्स वगैरह लगे हैं। यह सब होने के बाद अब उसका उपयोग अच्छी तरह से हो, इस दृष्टि से भी सोचना आवश्यक है और उन जगहों पर अपग्रेडेशन ऑफ द ट्रैक होने के बाद उसका उपयोग ज्यादा से ज्यादा कैसे हो, ट्रेन्स स्पीड अप करके हम उसका उपयोग क्या ले सकते हैं, यह सोचना भी आवश्यक है। नहीं तो हमने जो भी पैसा खर्च कर दिया अपग्रेडेशन के लिए और बाद में उससे कोई रिटर्न्स नहीं मिला तो वह ठीक नहीं है। अगर हमने सोचना शुरू किया है तो इस बात पर भी हमें सोचना चाहिए ताकि हमारी ऐक्टिविटीज ज्यादा से ज्यादा इफेक्टिव हों।

एक बात और मुझे लगती है कि हमने 50 साल बाद स्टेट्स पेपर रखकर सोचना शुरू किया है तो एक बात और करनी चाहिए कि कई बार होता है कि रेलवे का जो टाइम-टेबल है, रेलगाड़ियां जिस हिसाब से चलती आ रही हैं, उसमें एकाध गाड़ी बढ़ जाती है तो थोड़ा बहुत टाइम इधर उधर करते हैं लेकिन पूरी तरह से बदली हुई परिस्थिति में हो सकता है कि जो गाड़ियां चलती होगी, उनके स्टेशनों के बीच कोई सुधार हुआ हो और उनमें कोई नयी सिटीज बढ गई हो, उस दृष्टि से ठीक से टाइम-टेबल फिर से रिवाइज किया जाना चाहिए और उसके लिए एकाध कमेटी भी बनायी जा सकती है, ऐसा मेरा सुझाव है। रेलवे के पास बजट तो है नहीं। एक अच्छा सुझाव आया है जिस पर दोबारा सोचना चाहिए कि केन्द्र सरकार का कुछ पैसा जो जे०आर०वाई० जैसा रहता है कि जिसमें कोई बहुत स्क्रिप्ट वर्क तो नहीं लगता है, लेकिन हम लोगों को काम देने की दृष्टि से वह पैसा खर्च करते हैं। हम रेलवे में भी कई ऐसे काम निकाल सकते हैं कि जो स्क्रिप्ट वर्क नहीं होंगे, डेली के कुछ काम हो और अगर ऐसा कुछ पैसा वहां डाइवर्ट हो जाता है तो उस पर भी सोचना चाहिए, ऐसी मेरी मान्यता है।

(व्यवधान)

श्री अनिल बसु : पचास साल में आपके जितने सजेशंस आये हैं, जितनी आलोचनाएं हुई हैं, रेलवे मंत्रालय उसकी एक सजेशन बुक बनाकर हाउस की टेबल पर रखे।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : वे सजेशन चहां रखने की जरूरत नहीं है उस पर हम सोचेंगे।

श्री राम नाईक : जो यहां पर बोला जाता है वह टेबल पर आ जाता है, अलग से कुछ रखने की आवश्यकता नहीं है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदय, जो स्टेट्स पेपर टेबल पर रखा गया है उस पर भी अगर हम वास्तव में प्रामाणिकता से सोचें तो ठीक रहेगा। ठीक है, जो पहले हो गया किसकी गलती थी, क्या गलती थी, उसको बार-बार दोहराने से कोई फायदा नहीं है। लेकिन हां कहीं न कहीं रेलवे की उपेक्षा हुई है, कही न कही हमने इस पर ध्यान नहीं दिया है, कहीं न कहीं बजटरी सपोर्ट में कमी हुई है, जो मंत्री आते हैं, कहीं न कहीं उन्होंने अपने मन से काम किया है, ये सब कुछ हुआ है। मगर आज हमने सोचना शुरू किया है, ठीक तरह से अगर हम सब मिलकर सोचें। सुझाव सब के आ सकते हैं, सभी लोग इस पर सुझाव दे तो हम कुछ सोच सकते हैं और यह सोचना अगर प्रारंभ हो गया है तो उसमें भी हम एक नागरिक के नाते सहभागी हो सकते हैं। किसी ने यह धैर्य तो किया है कि वस्तु स्थिति को सामने रखा है। यूं ही कोई बजट पेश कर सकता था। उसमें घोषणाएं हो सकती थी, लेकिन इसमें यह नहीं किया गया है। मुझे एक बात और कहनी है। (व्यवधान) मैं अपने

मध्य प्रदेश के बारे में कुछ बातें कहना चाहूंगी। वास्तविक रूप से देखा जाए तो मध्य प्रदेश पूरे हिंदुस्तान के मध्य में स्थित है। हम यह कह सकते हैं कि यह हार्ट है। किसी भी प्रांत में जाने के लिए यहां से हर एक को होकर गुजरना पड़ता है। यह प्रदेश करीब-करीब सात-आठ प्रांतों को जोड़ता भी है। मैं यह नहीं कहूंगी कि कोई छोटी सी गाड़ी यहां से वहां तक चलानी है। लेकिन हम यह सोच सकते हैं कि जैसे मध्य प्रदेश में रतलाम स्टेशन है, रतलाम से उड़ीसा झांसीगुडा स्टेशन, यानी पूरा मध्य प्रदेश उस ट्रेन से कवर हो सकता है। हमें इस प्रकार की कोई योजना सोचनी पड़ेगी। कई बार यह भी होता है कि जैसे इटारसी-जबलपुर-इलाहाबाद का लम्बा ट्रैक है, इसका बीच-बीच में इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ है। यदि हम इस पर ध्यान दें तो यह ट्रैक इलेक्ट्रीफाई होने के बाद अच्छी तरह से काम कर सकता है। और उसका सही उपयोग भी हो सकता है। आज यदि वास्तविक रूप से देखा जाए तो मध्य प्रदेश को इस बजट में बहुत कुछ मिला है। मैं ऐसा नहीं मानती हूँ। मध्य प्रदेश की एक नागरिक और इंदौर से सांसद होने के नाते जिस समय मैं पूरा बजट सुन रही थी, मुझे लगा कि हमें कुछ नहीं मिला है। लेकिन हमें कुछ नहीं मिला यह सोचते समय मैंने यह भी सोचा कि हो सकता है व्यक्तिगत स्तर पर, प्रदेश के स्तर पर निराशा जरूर हाथ में लगी है, क्योंकि हमारी भी कई मांगें थी। गत बजट में दिल्ली राजहरा लाइन की बात थी, लेकिन इस बजट में वह बात नहीं है। गत बजट में मध्य प्रदेश में बहुत से सर्वेक्षण की बातें की गई थी जैसे - खंडवा चित्तौड़गढ़ गेज कनवर्शन के सर्वेक्षण की बात थी। लेकिन यह बात कही आगे नहीं बढ़ी है, जो कि वास्तव में बढ़नी चाहिए थी। हमारी कई सारी डिमांड्स हैं। लेकिन मैं इतना ही कहूंगी कि स्थिति का जो वास्तविक चित्र हमारे सामने आया है और उसमें घोषणाओं से बचने का मोह त्याग दिया गया है। यह बहुत अच्छा है। नहीं तो मंत्रियों को घोषणाएं करने और तालियां बजवाने का मोह बहुत होता है। लेकिन वास्तविक रूप से इस मोह से जो बचा गया है उसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहूंगी। वास्तविकता का सामना करते हुए यह एक असामान्य साहस का परिचय दिया गया है इस वास्तविकता को फेस करते हुए हमें आगे बढ़ना है। लेकिन हां हम रेल की स्थिति को सुधारते।

इस रेल की स्थिति को सुधारते हुए हम सामान्य से सामान्य लोगों पर ज्यादा बोझा नहीं डालेंगे, अपनी स्थिति सुधारने की कोशिश करेंगे। बजटरी सपोर्ट बढ़ाने की कोशिश करेंगे। यह सब बातें जो की गई हैं, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को साधुवाद देना चाहती हूँ। मैं कहना चाहती हूँ कि छोटी-छोटी कमेटियां बनाकर चाहे वह टाइम टेबल के लिए हो, चाहे पैसेंजर एग्जिनिटीज के लिए हो चाहे रेलवे रिफार्म्स के लिए हों, वह बनाकर जिसमें दूसरे लोग भी इसमें शामिल हो सकते हैं, उस पर अगर ठीक ढंग से सोचा जाये तो आज भी स्थिति कोई बहुत बिगड़ी हुई नहीं है। आज भी रेलें हमारे हिन्दुस्तान के शरीर की धमनियों का काम कर रही हैं। सबको एक प्रकार से खून दे रही हैं। कहीं-कहीं बीच में क्लोटिंग जरूर आ जाती हैं, कहीं भ्रष्टाचार के कारण आती हो या कहीं किसी अन्य कारण से आती हो लेकिन यह क्लोटिंग भी दूर हो सकती है। हमने जो सोचना शुरू किया है, उसे हम खुले दिमाग से सोचें और इस प्रकार धीरे-धीरे हम आगे बढ़ें तो हमारी रेलें भी प्रगति की यह राह जरूर दौड़ेंगी।

मैं पूरे विश्वास के साथ रेल मंत्री को एक अच्छा बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देती हूँ। इसके साथ-साथ वास्तविक स्थिति का ज्ञापन करते हुए जो स्टेट्स पेपर रखा गया है, उसके लिए भी बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

श्री बसुदं व आचार्य (बांकुरा) : महोदय, स्थिति पत्र, जो 27मई को

प्रस्तुत किए गए थे, ने हमारे समक्ष कुछ मुद्दों और विकल्पों पर प्रकाश डाला। लेकिन हम इन मामलों को जानते हैं तथा पूर्व में भी ये मुद्दे जैसे रेलवे के क्या उद्देश्य होने चाहिए वह व्यक्तिगत हो अथवा सार्वजनिक उपभोग संगठन, रेलवे में विकास तथा आर्थिक विकास, नीतियों की कमी, कम बजटीय सहायता आदि के बीच असंतुलन की समस्या पर कई बार चर्चा की गई। इसलिए मेरा सुझाव है कि उचित विचार-विमर्श के लिए हम इस स्थिति पत्र को अगले सत्र में अलग से ले सकते हैं। यदि हम इस बजट पर चर्चा के साथ मिला देंगे तो यह उचित नहीं होगा। उजागर किए गए मुद्दों पर संसद सदस्यों के सुझाव अथवा समस्याओं का समाधान नहीं हो सकता जब तक कि उन्हें अलग से नहीं लिया जाता है? मेरा सुझाव है कि किसी समय अगले सत्र में इस मामले पर चर्चा के लिए हम समय निकाल सकते हैं? चूंकि यह एक बहुत महत्वपूर्ण पत्र है इसलिए मैं इस पर अलग चर्चा चाहता हूँ।

महोदय, हम रेलवे में अब जिस समस्या का सामना कर रहे हैं वह क्षमता के प्रयोग के बारे में है। भारतीय रेल में यात्री गाड़ियों की गति केवल 36 कि.मी. है तथा मालगाड़ी की औसत गति केवल 23 कि.मी. की है। यूरोपीयन देशों अथवा चीन में यह 56 प्रतिशत है।

अपराह 6.15 बजे

[डा. रघुवंश प्रसाद सिंह पीठासीन हुए]

लेकिन इस क्षमता को कैसे बढ़ाया जा सकता है? रेलवे ने इस स्थिति पत्र में बहुत स्पष्ट तौर पर बताया है, कि हमारी यातायात का 62 प्रतिशत मुख्य मार्गों पर है क्या यह काफी अधिक है। बल्कि यह उससे भी अधिक है। जबतक मुख्य मार्गों तथा अन्य खंडों दोनों पर क्षमता नहीं बढ़ाई जाती है तब तक माल तथा यात्री यातायात दोनों की औसत गति नहीं बढ़ाई जा सकती है।

यदि हम अपने मालगाड़ियों तथा यात्री गाड़ियों की गति 10 प्रतिशत तक बढ़ा सकते हैं तो हम अपने माल यातायात को बढ़ाने में सक्षम होंगे। हम सड़क क्षेत्र के साथ प्रतिस्पर्धा करने की स्थिति में क्यों नहीं हैं? पांचवें दशक में रेलवे की स्थिति बहुत अच्छी थी। लेकिन यह धीरे-धीरे गिरती गई। जब रेलवे का हिस्सा केवल 20 प्रतिशत तथा 35 प्रतिशत है। जबकि सड़क क्षेत्र का हिस्सा 70 प्रतिशत तथा 65 प्रतिशत है। लेकिन यहाँ गुंजाइश है। देखा है कि सड़क क्षेत्र में कई वस्तुओं को ले जाया जाता है। लेकिन इस की बड़ी संख्या रेल द्वारा लाई ले जाई जाती है। बड़ी मर्दों में कोयला, लौह अयस्क, उर्वरक तथा सीमेंट हैं। हम लगभग 350 मिलियन टन कोयले का उत्पादन कर रहे हैं तथा इसमें रेलवे का हिस्सा 135 मिलियन टन है। यदि हम 100 मिलियन टन तक बढ़ा सकते हैं तो रेलवे 6000 हजार करोड़ रुपये का राजस्व अर्जित कर सकता है। यह केवल कोयले के संबंध में है। अन्य वस्तुएँ भी हैं जो रेलवे नहीं ढो रहा है तथा जिन्हें सड़क क्षेत्र द्वारा ढोया जा रहा है।

स्थिति पत्र में एक सुझाव है। आठवें दशक में थोड़ा-थोड़ा करके ढोने की नीति को एकमुश्त, "रेक लोड" में बदल दिया गया। अब एक सुझाव है कि हमें "रेक लोड" से थोड़ा-थोड़ा करके ढोने की नीति अपनानी होगी, जो कि पहले भी थी। रेल संबंधी स्थायी समिति ने इस पहलू की जांच की, रेलवे के बाजार शेयर को कैसे बढ़ाया जा सकता है तथा हमने सुझाव दिया कि रेलवे को "रेक लोड" तथा थोड़ा-थोड़ा करके ढोने, दोनों नीति अपनानी होगी।

विद्यमान मार्ग किलोमीटर तथा विद्यमान क्षमता के साथ भारतीय रेल माल यातायात को 450 मिलियन टन तक बढ़ाने में सक्षम होगी जो कि वर्तमान वर्ष के लिए लक्ष्य है। लेकिन यह पर्याप्त नहीं है। यदि नीति में

परिवर्तन होता है तो रेलवे और अधिक यातायात वहन कर सकता है।

इससे आम यात्री पर कर लगाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। 450 करोड़ रुपये की धनराशि में से 354 करोड़ रुपये द्वितीय श्रेणी के आम यात्री, प्राप्त हो रहे हैं। जो मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों से यात्रा करते हैं तथा केवल 100 करोड़ रुपये उच्च श्रेणी के यात्रियों से प्राप्त हो रहे हैं।

उन डिब्बों की दशा क्या है जिनमें आम लोग यात्रा करते हैं? उन्हें अधिक देना होगा। इन यात्रियों की दशा कैसी है? स्थिति पत्र में यह स्वीकार किया गया कि 2700 डिब्बों की कमी है। यह कमी है। ऐसा इसलिए है क्योंकि 1950-51 से यात्री यातायात में 167 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है। लेकिन यात्री डिब्बों में केवल 135 प्रतिशत बढ़ोतरी हुई है।

पुराने, जीर्ण-शीर्ण डिब्बों, ऐसे डिब्बे जो इस्तेमाल करने के लिए ठीक नहीं हैं, जिन्हें इस्तेमाल किया जा रहा है, की प्रतिशतता क्या है? यह लगभग 35 प्रतिशत है। 35 प्रतिशत डिब्बे जो पुराने हैं, जिन्हें बेकार घोषित किया जाना है, को इस्तेमाल किया जा रहा है। इस वर्ष बजट प्रस्ताव में गाड़ी में डिब्बों की संख्या को 22 से 24 करने का प्रस्ताव है।

रोलिंग स्टॉक अधिग्रहण कार्यक्रम के आवंटन में बढ़ोतरी हुई है। यह वृद्धि काफी अधिक है। आवंटन में 1083.04 करोड़ रुपये से 1590 करोड़ रुपये की भारी वृद्धि हुई है। यह 1997-98 के लिए संशोधित अनुमान है। अतः व्यापक वृद्धि हुई है। आवंटन में वृद्धि हुई है। लेकिन वास्तविक स्थिति क्या है? यात्री डिब्बों माल डिब्बों तथा विद्युत इंजनों के संबंध में रोलिंग स्टॉक अधिग्रहण कार्यक्रम में कमी आई है। यद्यपि आवंटन में वृद्धि हुई है, फिर भी इसे अधिग्रहण कार्यक्रम में नहीं दर्शाया गया है। ऐसा यह एक कारण से है। हम 6000 अश्व शक्ति तीन-फेज विद्युत इंजनों का आयात कर रहे हैं। हमने 700 करोड़ रुपये खर्च किये हैं। हम अमरीका की जनरल मोटर्स से 4000 अश्व शक्ति डीजल इंजनों का आयात करेंगे।

इसके बाद उच्च गति डिब्बों की बात आती है। आयात की लागत को आवंटन में शामिल किया गया है और उस कारण, अधिग्रहण कार्यक्रम में आवंटन में वृद्धि को दर्शाया गया है। इस वर्ष लगभग 1765 यात्री डिब्बों के अधिग्रहण का कार्यक्रम है।

विद्युत इंजनों के लक्ष्य में 255 से 190 की कमी आई है। ऐसा ही मामला माल डिब्बों का है। पिछले वर्ष माल डिब्बों का लक्ष्य 26000 का था, पिछले वर्ष से पूर्व में यह 30,000 था। लेकिन इस वर्ष माल डिब्बों का लक्ष्य 30,000 से घटाकर 26,000 कर दिया गया है। आपको यह नोट करके यह हैरानी होगी कि 1991 में डिब्बों का स्टॉक 30,000 था 1993-94 में डिब्बों का स्टॉक 30,537 था और आज स्टॉक 29,978 है। यदि हम यात्री वृद्धि की तुलना करें, जो कि 5 प्रतिशत से ऊपर है, तो कमी स्थित पत्र में बताई गई कमी से कहीं अधिक होगी। यात्री डिब्बों के संबंध में कमी 2,700 है। रेल मंत्री ने रोलिंग स्टॉक की पर्याप्त संख्या के कारण इस समस्या का उल्लेख नहीं किया है। जब तक हमारे पास पर्याप्त रोलिंग स्टॉक नहीं होता, हम अधिक गाड़ियाँ नहीं चला सकते हैं, जब तक हमारे पास पर्याप्त यात्री डिब्बे नहीं होंगे तब तक हम अपने यात्री यातायात को नहीं बढ़ा सकते हैं और जब तक हमारे पास अधिक माल डिब्बे नहीं होंगे तब तक हम अधिक माल नहीं ढो सकते हैं।

पिछले वर्ष माल डिब्बों की खरीद संबंधी नीति को अचानक बदल दिया गया था। इससे पूर्व क्या प्रथा थी। वैगन इंडिया लिमिटेड नामक एक संस्था है। 80 के दशक में जब माल डिब्बों का संकट था तब कैबिनेट के निर्णय द्वारा भारत सरकार ने इसका गठन किया था। लेकिन रेल मंत्रालय ने वैगन इंडिया के माध्यम से माल डिब्बों की खरीद की नीति को क्यों बदला? यह प्रणाली अच्छी प्रकार से कार्य कर रही थी। परन्तु इसे

[श्री बसुदेव आचार्य]

शत-प्रतिशत निविदा प्रणाली में बदल दिया गया। इसके परिणामस्वरूप माल डिब्बों की खरीद में देरी हुई। इस कारण माल डिब्बों की उपलब्धता की समस्या आयी।

रेल संबंधी स्थायी समिति ने अपने पिछले प्रतिवेदन श्री राम नाईक भी उस समिति के सदस्य थे तथा उनका भी उस सिफारिश से संबंध था। मैं रेल मंत्रालय द्वारा नीति परिवर्तन के विरुद्ध कड़ी सिफारिश की थी हमने सिफारिश की थी कि कम-से-कम 50 प्रतिशत माल डिब्बे वेगन इंडिया लिमिटेड के जरिए खरीदी जाएँ तथा 50 प्रतिशत निविदा के जरिए।

हमें आशा थी कि रेल मंत्री कम से कम जोनों के पुनर्गठन के बारे में उल्लेख करेंगे।

महोदय, रेल मंत्रालय के पूर्व के दो निर्णयों में रेल प्रणाली को अस्त-व्यस्त कर दिया था। एक परियोजना एक समान गेज के बारे में थी। मैं उसके विरुद्ध था तथा रेल संबंधी स्थायी समिति भी इसके विरुद्ध थी। हमने इसका विरोध क्यों किया? यह मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने के कारण नहीं था। हमारी आपत्ति यह थी, जहाँ परिवर्तन आवश्यक था और मीटर गेज और ब्रॉड गेज के कारण मार्ग विरोध है, तो उस खंड को मीटर गेज से ब्रॉड गेज अथवा नैरो गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जा सकता है। यातायात पर कोई प्रभाव डाले बगैर मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन का कोई औचित्य नहीं है।

महोदय, इसी सभा में मैंने एक सुझाव दिया था कि यात्री यातायात और माल यातायात दोनों पर परिवर्तन के प्रभाव की जांच के लिए एक समिति गठित की जाए। हमने आमान परिवर्तित पर हजारों करोड़ रुपये खर्च किए हैं। परन्तु यदि हमने मीटर गेज प्रणाली को अधिक सक्षम बनाने हेतु कुछ सौ करोड़ रुपये खर्च किए होते तो इससे अधिकांश समस्याएँ हल हो जातीं। लेकिन वर्षों से मीटर गेज प्रणाली में रेलपथ नवीकरण नहीं किया गया है। मीटर गेज रेलपथ नवीकरण पर एक भी पैसा खर्च किए वगैर वह प्रणाली कुशल कैसे हो सकती है? विभिन्न देशों में अति कुशल मीटर गेज प्रणाली है। जिसकी औसत न्यूनतम गति 56 किलोमीटर है। लेकिन हमारे देश में माल यातायात के लिए हमारी ब्रॉड गेज प्रणाली में औसत गति केवल 23 किलोमीटर है। हमने इस पर हजारों करोड़ रुपये खर्च किए हैं। लेकिन माल यातायात और यात्री यातायात पर इसका क्या असर हुआ है? कुछ भी नहीं।

अब मैं जोनों के पुनर्गठन पर आता हूँ। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सभी जानों को विभक्त करना आवश्यक था। केवल एक या दो जोन होंगे। बड़े जोनो में लदान काफी अधिक है, दक्षिण पूर्व रेलवे में कुछ हद तक अथवा हम कह सकते हैं कि उत्तर रेलवे में जायपुर ने एक या दो जोन है लेकिन छः जोनों का सृजन किया गया था। कई छोटी डिविजनों बनाई गई थीं। इसका क्या मापदण्ड था? आपरेशन लदान के लिए कोई मापदण्ड नहीं था।

मुख्यालयों के बारे में प्रश्न यह है कि ये मुख्यालय कहाँ होने चाहिए। विशाखापत्तनम में वाल्टेयर से यह मांग थी कि वाल्टेयर डिविजन को या तो दक्षिण मध्य रेलवे के साथ मिला दिया जाए अथवा दक्षिण पूर्व रेलवे के साथ रहने दिया जाए और न कि पूर्वी तटीय रेलवे के साथ। इस बारे में काफी विवाद था कि क्या बिलासपुर मुख्यालय होना चाहिए या जबलपुर मुख्यालय होना चाहिए। एक पूर्ण जोन के सृजन के लिए कितने धन की आवश्यकता है? इन छः जोनों के सृजन हेतु यहाँ पर दो हजार करोड़ रुपये खर्च किए गए थे। श्री रामनाईक भी इस बारे में जानते हैं। अपनी स्थाई समिति में हमने इसकी जाँच की थी और स्थाई समिति के अपने पहले प्रतिवेदन में हमने एक स्वर में एकमत होकर इसका विरोध किया था।

क्या 2000 करोड़ रुपये खर्च करके एक बार में ही छः जोनों का सृजन आवश्यक था? एक बार मैंने सुझाव दिया था कि 700 करोड़ रुपये की लागत से 6000 अश्व शक्ति के 30 तीन फेज इंजनों का आयात न करके हम 700 किलोमीटर रेल मार्ग बना सकते थे। रेल लाइनों का विकास, विस्तार क्या है? श्री उपेन्द्र ने ठीक ही कहा है कि पिछले 50 वर्षों के दौरान हमारा विकास केवल 9,000 किलोमीटर रहा है। आपको यह जानकर हैरानी होगी। इन पाँच वर्षों के दौरान चीन रेलवे की 10,000 किलोमीटर रेल लाइन के निर्माण की योजना है।

श्री बिक्रम देव केशरी (कालाहांडी) : नियम 376 के अन्तर्गत मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। माननीय सदस्य ने चर्चा करते हुए कहा कि हछ नए डिविजनों का निर्माण आवश्यक नहीं है। किंतु जैसा आप जानते ही हैं कि रोजकार के अवसरों में असमानता है।

श्री बसुदेव आचार्य : उन्होंने मेरी बात नहीं समझी है।

श्री बिक्रम देव केशरी : उन्होंने नए डिविजनों के निर्माण का विरोध किया है।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : कोई प्वाइंट आफ आर्डर नहीं है। कृपया आसन ग्रहण करें।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : आपने मेरी बात नहीं समझी है। मैंने यह नहीं कहा है कि जहाँ आवश्यक हो वहाँ नए जोन अथवा नए डिविजन नहीं होनी चाहिए। एक बार किसी जोन सृजन हो जाने पर उसे बदला नहीं जा सकता है। मैंने यह कहा है। मैंने वह पूछा था कि क्या एक ही बार में छह जोनों का सृजन आवश्यक है (व्यवधान) आप ऐसा कैसे कह सकते हैं।

पूर्व में प्राथमिकताओं को करने की नीति होती थी कि हमारी क्या प्राथमिकता होनी चाहिए। मैं चीन के रेलवे का हवाला दे रहा हूँ। उनकी इन पाँच वर्षों के दौरान 10,000 कि०मी० नए मार्ग के निर्माण की योजना है। उनका माल यातायात एक हजार मिलियन टन है। उनका नेटवर्क लगभग इतना ही है। हमारे पास 63,000 कि०मी० रेल मार्ग है। उनके पास 67,000 कि०मी० रेल मार्ग है। उनके पास समर्पित लाइने हैं। हमारे पास समर्पित लाइने नहीं हैं। उन्हीं लाइनों पर स्थानिय रेलगाड़ियाँ, ई०एम०यू० मालगाड़ियाँ तथा अन्य सभी रेलगाड़ियाँ चल रही हैं। हमें समर्पित मार्गों की जरूरत है। उसके लिए निधि की आवश्यकता है। उसके लिए हमें प्राथमिकता के आधार पर निर्णय लेना चाहिए।

प्राथमिकता उच्च-शक्ति वाले विद्युत इंजनों की नहीं होनी चाहिए बल्कि नई लाइनों की होनी चाहिए। हमें रेल लाइनों का अपने देश के अति दूर-दराज के स्थानों तक ले जाना चाहिए जहाँ पर कोई रेल लाइन नहीं है। कई जिला मुख्यालय रेल लाइनों के साथ नहीं जुड़े हैं। जिसके परिणाम स्वरूप, इस बजट में जो बात मुझे परेशान कर रही है वह यह है कि सभी प्रकार से कटौती हुई है। केवल एक तरफ कमी नहीं हुई है बल्कि सभी ओर कमी हुई है।

विद्युतीकरण के सम्बन्ध में लक्ष्य को 642 कि०मी० से घटाकर 520 कि०मी० कर दिया गया है। मार्ग नवीकरण एक बहुत महत्वपूर्ण पहलू है। हमारे दस हजार किलोमीटर रेलमार्ग अपनी निर्धारित अवधि पूरी कर चुके हैं। मेरे क्षेत्र में अद्रा मिदनापुर खंड पर साठ वर्ष पहले रेल लाईन बिछाई गई थी। आप पुराने रेलमार्गों से गति कैसे बढ़ा सकते हैं? स्वभाविक तौर पर औसत गति कम होगी। आप क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है? लक्ष्य को 2336 कि०मी० से घटाकर 2230 कि०मी० कर दिया गया है।

श्री पी० उपेन्द्र ने पहले ही आमान परिवर्तन की बात कही है। इसे

अब 1364 कि०मी० से घटाकर 810 कि०मी० कर दिया गया है। विद्युत इंजनों की संख्या को 199 से घटाकर 158 कर दिया गया है। (व्यवधान)

मंत्री जी, आप सुन नहीं रहे हैं। आप संसदीय कार्यमंत्री के साथ गप्पें हांक रहे हैं। आप परेशान हो गए हैं।

श्री राम नाईक : मैं सुन रहा हूँ। मैं अपने मित्र को उन बहुमूल्य मुद्दों के बारे में बता रहा था जिनका आप जिक्र कर रहे हैं।

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : आप यह बाद में अपने चैम्बर या उनके चैम्बर में कर सकते हैं। आप दोनों मंत्री हैं आप दोनों के पास चैम्बर है।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना) : मैंने यह कहा कि अगर आप इस काम को दो साल पहले कर देते तो आज यह हालत नहीं होती। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : डिब्बों की संख्या को 2122 से घटाकर 1801 कर दिया गया है। जैसा मैंने पहले ही कहा है कि मालडिब्बों की संख्या को भी 30,000 से घटाकर 20,000 कर दिया गया है।

अन्य महत्वपूर्ण पहलू सिगनल और दूरसंचार है। आबंटन में 286 करोड़ रुपए से 385 करोड़ रुपए आसान 386 करोड़ रुपए तक व्यापक वृद्धि हुई है। लेकिन वह धनराशि भी पर्याप्त नहीं है। क्योंकि हमारे पास तीन सिगनल प्रणालियाँ हैं। अभी भी कुछ खंड हैं जहाँ पर टोकन प्रणाली है। माननीय मंत्री टोकन प्रणाली के बारे में बहुत अच्छी प्रकार जानते हैं। टोकन प्रणाली के कारण रेलगाड़ियों को विलंब होता है। अतः एक जैसी सिगनल प्रणाली रखने की दृष्टि से भारतीय रेल को और अधिक धन की आवश्यकता है। सिगनल और दूरसंचार प्रणाली के लिए अधिक निधियाँ खंडित की जानी चाहिए।

वर्ष 1986 से पहले - श्री उपेन्द्र जी जानते हैं क्योंकि वे भी रेल अधिसमन समिति के सदस्य थे। हमने रेलवे विद्युतिकरण की जांच की थी। हमने सिफारिश की थी कि रेलवे बोर्ड में एक सदस्य (सिगनल) पद का भी सृजन किया जाए क्योंकि कुशल रेल परिचालन बहुत हद तक सिगनल प्रणाली पर आधारित है। सिगनल पहलू की अवहेलना की गई क्योंकि रेल बोर्ड में कोई सदस्य (सिगनल) नहीं है। रेल बोर्ड में सदस्य (सिगनल) के पद के सृजन की आवश्यकता है।

अब एक समस्या को उजागर किया गया है। भारतीय रेल बाजार से लिए गए ऋण पर आधारित है। जब रेल वित्त निगम का सृजन किया गया था। तब मैं और श्री उपेन्द्र रेल अधिसमन समिति के सदस्य थे। हमने इसका विरोध किया था। हमने चेतावनी दी थी कि भारतीय रेल ऋण जाल में फंस जाएगा। अब भारतीय रेल को जो पट्टा शुल्क देना है वह बाजार से ली गई ऋण धनराशि के बराबर है।

2000 करोड़ रुपए से अधिक की राशि बाजार से उधार लेनी है और पट्टा प्रभार भी इतनी ही राशि का है। इसलिए, भारतीय रेलवे को पट्टे के प्रभार के भुगतान के लिए उधार लेना है न कि चल स्टॉक प्राप्त करने के लिए। रेल वित्त निगम का सृजन किया गया था। क्योंकि यहाँ चल स्टॉक की खरीद के लिए कोई धनराशि नहीं थी। वहाँ यह समस्या थी। चल स्टॉक बैगन पट्टे पर खरीदा गया था। अब रेलवे को बाजार से उधार ली जाने वाली धनराशि से अधिक धनराशि का भुगतान करना है। इस समस्या का समाधान कैसे हो ? मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ और मैंने यह सुझाव इससे पूर्व भी दिया था। रेलवे को रेल लाइनों के निर्माण की जिम्मेदारी क्यों लेनी चाहिए ? मैंने देखा है कि अन्य देशों में क्या हो रहा है। मैंने उनकी व्यवस्था देखी है। यूरोप के देशों और अन्य

देशों में रेल लाइनों के निर्माण की जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की होती है। यहाँ रेलवे को 100 वर्ष पूर्व बिछाई गई रेल लाइन के लिए सात प्रतिशत लाभांश का भुगतान करना होता है। रेल अधिसमन समिति ने सिफारिश की थी कि रेलवे को उन लाइनों के लिए लाभांश के भुगतान से छूट मिलनी चाहिए जो 1950 से पूर्व बिछाई गई थी। परन्तु वित्त मंत्री इस प्रस्ताव के लिए सहमत नहीं हुए हैं। जब केन्द्रीय सरकार राजमार्गों के निर्माण के लिए हजारों करोड़ रुपए खर्च कर रही है तो सरकार रेल लाइन के निर्माण पर खर्च क्यों नहीं करती। जब तक रेल लाइन नहीं होगी, तब तक उद्योगीकरण नहीं होगा। रेलवे एक महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा होने के नाते केन्द्रीय सरकार की यह जिम्मेदारी है कि वह रेल लाइनों के निर्माण पर धनराशि खर्च करे। इसे रेलवे को नहीं सौंपा जाना चाहिए। चालू बजट में आबंटन में वृद्धि की गई है परन्तु उसे व्यक्त नहीं किया जाएगा।

महोदय, मैं अपने राज्य, पश्चिम बंगाल के लोगों द्वारा महसूस की जा रही समस्याओं को स्पष्ट करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : कितने मिनट में पहुंचेंगे ?

श्री बसुदेव आचार्य : अभी तो हमारे राज्य में हम आए ही नहीं है। थोड़ी तो बात बोलनी है।

सभापति महोदय : आपको बोलते हुए चालीस मिनट हो गए हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : अभी तो ट्रेन बहुत दूर है।

श्री राम नाईक : ट्रेन लेट है।

श्री बसुदेव आचार्य : अभी आने वाले हैं। आप सुनिए और धीरज रखिए।

[अनुवाद]

महोदय, मैं श्री उपेन्द्र द्वारा दिये गए इस सुझाव से सहमत नहीं हूँ कि उपनगरीय रेलों के लिए एक अलग निगम होना चाहिए। उपनगरीय रेल भारतीय रेलवे के साथ रहनी चाहिए उसे भारतीय रेलवे से अलग नहीं किया जाना चाहिए। मेरा विचार है कि कलकत्ता मेट्रो भी भारतीय रेलवे का अभिन्न अंग होना चाहिए। वह एक अलग संगठन नहीं होना चाहिए एक अलग संगठन नहीं बनाया जाना चाहिए और इसे शहरी विकास मंत्रालय के अधीन नहीं लाया जाना चाहिए। ऐसा नहीं होना चाहिए।

दूसरे, उपनगरीय सेवाओं के किराये पूरे विश्व में रियायती हैं। परन्तु यहाँ मंत्री महोदय ने कलकत्ता मेट्रो के किराये में 50 प्रतिशत की वृद्धि कर दी है और अब वहाँ न्यूनतम किराया 5 रुपये है, जबकि कलकत्ता मेट्रो परियोजना पूरी नहीं हुई है।

श्री राम नाईक : न्यूनतम किराया 5 रुपये नहीं है। वास्वत में आप ठीक नहीं कह रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : उस मामले में मैं सही हूँ।

कलकत्ता मेट्रो परियोजना पूरी नहीं हुई है। टोलीगंज से गोरिया के सर्वेक्षण का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है, न्यू बेरिया तक की सर्वेक्षण रिपोर्ट दो साल पहले ही पूरी हो चुकी थी और उसके लिए एक भी पैसा मंजूर नहीं किया गया है। परन्तु दिल्ली मेट्रो परियोजना के मामले में भारत सरकार 5000 करोड़ रुपये खर्च कर रही है। यह भेदभाव क्यों विद्यमान है ? मैं जानता हूँ कि दमदम से बैरकपोर तक का सर्वेक्षण पूरा नहीं किया गया है और यह सही नहीं है कि उस कारण से गोरिया तक का विस्तार नहीं किया जा सकता। उस मामले में सर्कुलर का क्या हुआ। सर्कुलर एक मिथ्या नाम है। वास्वत में यह सर्कुलर नहीं है। जब तक प्रिंसिपल से माझेर घाट तक 5 किलोमीटर के रास्ते को पूरा नहीं किया जाता है,

[श्री बसुदेव आचार्य]

जब तक पूरे मार्ग को विद्युतिकरण और इसे दोहरा नहीं किया जाता है तब तक इसका कोई उपयोग नहीं है। सर्कुलर रेल में यात्री गाड़ियों की गति क्या है ? औसतन यह केवल 20 या 25 किलोमीटर प्रति घंटा है। सर्कुलर रेलवे में उस गाड़ी से कौन यात्रा करेगा ? उसके लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है ? दमदम से टाला तक विद्युतिकरण के लिए केवल 2 करोड़ रुपये दिये गये हैं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के तीन माननीय सदस्यों का लिस्ट में और नाम है। आप कंकलूड कीजिए।

[अनुवाद]

डा० असीम बाला (नवद्वीप) : महोदय, 'ममता पैकेज' के बारे में बंगाल के समाचार पत्रों में काफी प्रचार किया गया था परन्तु रेल बजट में मैंने इस संबंध में कुछ भी नहीं देखा।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने भारत सरकार को एक पत्र लिखा था जिसमें उन्होंने सुझाव दिया था कि कलकत्ता मेट्रो परियोजना के निर्माण की 25 प्रतिशत लागत पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा वहन की जायेगी। परन्तु बजट में इस संबंध में कोई उल्लेख नहीं है। उस 25 प्रतिशत के अतिरिक्त रेल परियोजना के लिए 25 करोड़ रुपये की राशि भी निर्धारित की गई। क्या इसके बारे में कोई उल्लेख है ? केवल आवंटन में भारी कमी का ही उल्लेख है।

तामलुक - दिघा के लिए कितना आवंटन किया गया ? वर्ष 1997-98 के बजट में यह 9.99 करोड़ रुपए था। इस साल केवल 4 करोड़ रुपए आवंटित किए गये हैं। इकलाखी - बालूर घाट के लिए भी इतनी ही राशि है। हावड़ा-आमटा के लिए श्रीमती इंदिरा गांधी द्वारा वर्ष 1972 में नींव रखी गई थी। अभी भी यह प्रतिवर्ष 1 करोड़ रुपए अथवा 2 करोड़ रुपए अथवा 1000 रुपए जैसे आवंटन के साथ चल रही है। हमें बताया गया था कि इसे छोड़ दिया गया है।

सभापति महोदय : कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : यदि आवंटन को 10 हजार करोड़ रुपए से घटाकर 4 करोड़ रुपए कर दिया गया है तो मैं अपनी बात कैसे समाप्त कर सकता हूँ ?

महोदय, विद्युतीकरण के लिए 3 परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है। मैं समझता हूँ कि राणाघाट-गेडे सैक्शन और राणा घाट बोनग्रव सैक्शन प्रत्येक के लिए 10 करोड़ रुपए मंजूर किये गये हैं। हसनमबाद-बारसाठ के लिए केवल 1 करोड़ रुपए मंजूर किये गये हैं। मेरा यह सुझाव है कि इन तीन परियोजनाओं का विद्युतीकरण का कार्य तुरंत आरम्भ किया जाना चाहिए। (व्यवधान) यहां तक कि निविदायें भी आमंत्रित नहीं की गई हैं। इन परियोजनाओं को पूरा करने का प्रश्न ही नहीं उठता जबकि निविदायें भी जारी नहीं की गई हैं। अतः इन परियोजनाओं को शीघ्र आरम्भ किया जाना चाहिए। मुझे यह देखकर आश्चर्य है कि रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में रेलगाड़ी चलाने के बारे में बोलते हुए पुरूलिया-बर्द्धमान का उल्लेख किया है। गतवर्ष भी आपने इसी ट्रेन पुरूलिया बर्द्धमान का उल्लेख देखा होगा। पूर्व रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान 6 जुलाई को पुरूलिया गये थे और रेलगाड़ी को रवाना किया था। मैं

समझता हूँ कि एक और रेलगाड़ी है जिसे पुरूलिया से बर्द्धमान तक शीघ्र ही चलाया जाना है। मैं समझता हूँ कि उन्होंने इस रेल के बारे में क्या कहा है ?

मैं रेल बजट प्रस्तुत किये जाने के एक महीने पहले श्री रामनाईक से मिला था। मैंने उन्हें बताया था कि आदरा-मिडनापुर-पंसकुरा सैक्शन के विद्युतीकरण का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और उस सैक्शन में मुख्य लाईन पर विद्युत रेल चलाई जानी चाहिए। उनके भाषण में इस संबंध में कोई उल्लेख नहीं है। बांकुरा एक जिला मुख्यालय है परन्तु बांकुरा से हावड़ा तक कोई रेल नहीं चलती है। मैं कोई तीव्रगामी रेलगाड़ी नहीं चाहता था। मैं जानता हूँ कि एक तीव्र रेलगाड़ी के लिए श्री रामविलास पासवान ने घोषणा की थी। पुनः घोषणा की गई थी। मैं नहीं जानता कि क्या इसे बंगाल पैकेज में शामिल किया गया है अथवा नहीं (व्यवधान)। मुझे कुछ और बातें भी कहनी हैं। मैं चार मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ।

महोदय, जब रेलगाड़ी चलाई गई थी हमने सोचा था कि यह एक तीव्रगामी रेलगाड़ी होगी जो प्रतिदिन चलेगी। परन्तु वास्तव में न तो यह तीव्रगामी रेलगाड़ी न ही यह प्रतिदिन चल रही है। यह उस मार्ग पर चलने वाली रेलगाड़ी से अधिक समय लेती है। मैं बांकुरा से हावड़ा तक एक रेलगाड़ी चाहता हूँ। अपने पत्र में मैंने उल्लेख किया था कि किसी अतिरिक्त रैक की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह पहले ही है। और उस गाड़ी को हावड़ा तक बढ़ाने के बारे में रेलवे बोर्ड को केवल निर्णय ही लेना है।

सायं 7.00 बजे

शालीमार कोच टर्मिनल पर ज्यादा निर्भर करता है। इसे दस वर्ष पूर्व मंजूरी दी गई थी। बारह प्लेट फार्म बनाए जाने थे लेकिन अभी तक एक भी प्लेट फार्म बनकर तैयार नहीं हुआ है। मैं पाता हूँ कि शालीमार में कोच टर्मिनल के लिए अथवा दक्षिण-पूर्व रेलवे के लिए आबंटन पर्याप्त नहीं है। दक्षिण - पूर्व रेलवे की गाड़ियों को शालीमार टर्मिनल ले जाना चाहिए। हावड़ा रेलवे स्टेशन पर पहले से ही अत्यधिक भीड़-भाड़ रहती है। इसे बढ़ाया नहीं जा सकता है। लेकिन पर्याप्त आबंटन नहीं किया गया है। उन्होंने भी इसे देखा है। हमने शालीमार कोच टर्मिनल का साथ ही दौरा किया था। हमने कार्य की प्रगति को गत दस वर्षों से देखा है। यह कुछ भी नहीं है। जबतक पैसों का आबंटन नहीं किया जाता है प्रगति कैसे हो सकती है। मुझे पता नहीं है कि रेलवे का क्या कार्यक्रम है।

मैं तारकेश्वर - आरामबाग, न्यू जलपाईगुड़ी - न्यू बोंगइगांव लाईनों को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन करने के बारे में भी बताना चाहता हूँ कृष्णा नगर से लालगोला के बीच विद्युतीकरण की मांग है। रेलवे के मामले में मुर्शिदाबाद का जिला सबसे उपेक्षित जिला है। वहाँ सिंगल लाईन है। वहाँ लाईनो का विद्युतिकरण नहीं किया गया है। कृष्णानगर-लालगोला सैक्शन में विद्युतीकरण की तत्काल आवश्यकता है।

रेल मंत्री ने बताया कि उन्होंने एक संघ बनाया था जो ओ.बी.सी.ज. का संघ है। लेकिन वहां दो संगठन हैं। एक तो अखिल भारतीय रेल कर्मचारी परिसंघ है और दूसरा अखिल भारतीय लोको रनिंग कर्मचारी संघ है जो समझौते के माध्यम से। वह अधिकार 1977 में दिया गया था जब वहां जनता पार्टी की सरकार थी। वह अधिकार 1980 में वापस ले लिया गया। अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी परिसंघ और अखिल भारतीय लोको रनिंग कर्मचारी संघ के बीच बातचीत पुनः आरंभ की जानी चाहिए। वह बड़ा ही महत्वपूर्ण मुद्दा है।

रेल संरक्षण बल (संशोधन) अधिनियम इस सभा द्वारा 1985 में पारित किया गया था। रेल संरक्षण बल कार्मिकों का संघ बनाने का अधिकार वापस ले लिया गया था। उनका अपना संघ था। उसे मान्यता प्राप्त थी। इस सभा में सर्वसम्मति थी। कोई दो दृष्टिकोण नहीं थे। हम मांग करते रहे हैं कि आर.पी.एफ. कार्मिकों द्वारा संघ बनाने का अधिकार बहाल किया जाना चाहिए। वर्तमान रेल संरक्षण बल अधिनियम के अधीन इन कार्मिकों द्वारा संघ बनाए जाने के बारे में कोई प्रतिबंध नहीं है। कानून मंत्री पहले ही अपनी राय दे चुके हैं। इस सभा द्वारा पारित किए गये वर्तमान अधिनियम में इसके लिए कोई रोक नहीं है। मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि संघ की मान्यता को वापस लेने वाले पत्र जो 1985 में जारी किया गया था, को वापस लिया जाना चाहिए क्योंकि वर्तमान अधिनियम में संघ बनाने के लिए प्रतिबंध नहीं है।

अंत में, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए दिये गये समय के लिए आप सभी का धन्यवाद करता हूँ।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव (बोलनगीर) : सभापति महोदय, आरंभ में तो मैं माननीय रेलवे मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगी जिन्होंने व्यावहारिक तथा जन प्रिय बजट प्रस्तुत किया है जिसमें कराधान का बोझ आम व्यक्ति पर नहीं डाला गया है बल्कि समाज के उस वर्ग पर डाला गया है जो इसे सहन कर सकता है। सभी को संतुष्ट करने जैसे अवांछनीय कार्य के अलावा वह कुछ रोचक तथा नवीन विचारों को लाने में सफल रहे हैं।

मैं माननीय मंत्री जी की प्रति गाड़ी डिब्बों की संख्या बढ़ाने पर बल देने के लिए तथा रेलवे की क्षमता विशेष तौर पर महत्वपूर्ण मार्गों पर 25 प्रतिशत की दर से बढ़ाने के लिए प्रशंसा करती हूँ।

पर्यटन पर बल देते हुए सारनाथ, बोधगया तथा राजगीर को जोड़ने वाली पर्यटक ट्रेन "बोध परिक्रमा" का प्रारम्भ होना पर्यटक उद्योग को अत्यधिक प्रोत्साहन प्रदान करेगा और बहुमूल्य विदेशी मुद्रा अर्जित करेगा।

कम्प्यूटर आरक्षण सुविधाओं का विस्तार, वरिष्ठ नागरिकों और वृद्धों को रियायत प्रदान करना, खेलकूदों के संरक्षण में वृद्धि करना, टिकट वापस करने की प्रक्रिया को आसान बनाना इत्यादि इस बजट की कुछ अन्य नई विशेषताएँ हैं।

इस बजट का सबसे महत्वपूर्ण पक्ष वर्ष 1998-99 के लिए योजना परिव्यय में अत्यधिक वृद्धि है, जिसे बढ़ाकर 9500 करोड़ रुपये कर दिया गया है और यह वर्ष 1997-98 के योजना आबंटन से 14.5 प्रतिशत अधिक है साथ ही इसमें नेटवर्क विस्तार, आभान परिवर्तन, रेललाईनों का नवीकरण, संतुष्ट मार्गों का विद्युतिकरण और दोहरा करने, चल स्टॉक का नवीकरण तथा अधिग्रहण और यातायात सुविधाओं में वृद्धि करने पर अत्यधिक बल दिया गया है।

मैं माननीय रेलवे मंत्री जी की आभारी हूँ जिन्होंने उड़ीसा के लिए वजटीय आबंटन को गत वर्ष के बजटीय प्रावधान 167.66 करोड़ से बढ़ाकर 226.55 करोड़ किया है जिसमें रेलवे लाईनों के दोहराकरण के लिए गतवर्ष के बजट में 15.18 करोड़ रुपये की तुलना में इसे बढ़ाकर 69.65 करोड़ कर दिया है और विद्युतिकरण के लिए भी 22 करोड़ की तुलना में वृद्धिकर 75 करोड़ रुपये कर दिया गया है।

सायं 7.06 बजे

[श्री बसुदेव आचार्य पीठासीन हुए]

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ समस्याओं पर प्रकाश

डालना चाहती हूँ। मैं देश के सबसे गरीब जिलों में से पश्चिमी उड़ीसा का एक जिला बोलनगीर का प्रतिनिधित्व करती हूँ। वस्तुतः इसे प्रचार-माध्यमों द्वारा भारत का इथोपिया कहा गया है। मेरा जिला सूखा, भूख, गरीबी, भूख से मृत्यु, महिला तथा बच्चों की बिक्री और बढ़ी संख्या में प्रवास का प्रतीक है। इस जिला में 39.5% जनसंख्या अनुसूचित जाति तथा जनजाति की है 95 प्रतिशत जनसंख्या गरीबी रेखा से नीचे रहती है और 6% भाग की ही सिंचाई की जाती है। जहाँ तक शिक्षा तथा स्वास्थ्य सुविधाओं का संबंध है, कम कहा जाए तो अच्छा है। वास्तव में यह एक विरोधावासी स्थिति है, क्योंकि यह क्षेत्र खनिज संसाधनों में अत्यधिक सम्पन्न है इसके बावजूद यहां पर अत्यधिक बेराजगारी, गरीबी और पीड़ा है। यह दयनीय स्थिति पिछली केन्द्र और राज्य सरकारों के असंवेदनशील, गैर जिम्मेवार और उदासीन व्यवहार के कारण उत्पन्न हुई है। जिसकी वजह से उचित आधारभूत ढांचे की कमी से यहां के प्राकृतिक संसाधनों का दोहन नहीं किया गया है। और न तो उड़ीसा के लोगों को न ही देश का लाभ हुआ है।

आजादी के पचास साल बाद ये जिस काम में सफल हुए हैं वह एक तो यहां का वातावरण ऐसा बना दिया है जिसमें राज्य के पश्चिमी और तटीय भागों के बीच गंभीर क्षेत्रीय असंतुलन उत्पन्न हो गया है। प्रकृति ने उड़ीसा को काफी खनिज सम्पदा दी है। वास्तव में यहाँ देश का 98.4% क्रोम भंडार, 69.7% बाक्साइट, 59.7% निकेल, 90% ग्रेफाइट, 27% मैंगनिज और 30% खनिज बालू आदि उपलब्ध है। यदि इन संसाधनों का उचित दोहन किया जाता है तो उड़ीसा भारत का रूह बन सकता था। परन्तु दुर्भाग्य से ऐसा नहीं हुआ। विभिन्न सरकारों की निरन्तर उपेक्षा के कारण यह आज देश का सबसे गरीब राज्य है।

जब हम आधारभूत ढांचे की बात करते हैं, तो रेलवे एक महत्वपूर्ण घटक है क्योंकि यह विकास के लिए अनिवार्य है। उड़ीसा में 2,200 कि०मी० रेल की पटरी है जिसमें से 1500 कि०मी० स्वतंत्रता से पहले बिछाई गई थी। वर्ष 1947 के पश्चात् 700 कि०मी० नई पटरी बिछाई गई है। यदि पटरी की लम्बाई 1000 वर्ग कि०मी० माने तो उड़ीसा में केवल 12.86 कि०मी० प्रति 1000 वर्ग कि०मी० पटरी है जबकि राष्ट्रीय औसत 19 कि०मी० प्रति 1000 वर्ग कि०मी० है। यह स्वयं उस राज्य में आधारभूत ढांचे को विकसित करने हेतु रूचि रखने तथा उठाए गए कदमों के बारे में बहुत कुछ कहता है जो देश के खनिज संसाधनों के 35-40 प्रतिशत खनिज की पूर्ति करता है। हमारे जैसे कल्याणकारी राज्य में समान विकास तथा उन्नति का पूरा दायित्व राज्य का है।

महोदय बोलनगीर-खुर्दा रेलवे लाइन का निर्माण तीसरी पंचवर्षीय योजना से विचाराधीन है परन्तु किसी तरह कभी भी क्रियान्वित नहीं किया गया। वर्ष 1991 में भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्री चन्द्रशेखर ने इसके क्रियान्वयन की घोषणा की थी। परियोजना को रेल बजट में शामिल किया गया था तथा एक करोड़ रुपये का सांकेतिक प्रावधान किया गया था।

सभापति महोदय: महोदया, आप केवल लिखित भाषण का उल्लेख कर सकती हैं।

(व्यवधान)

श्री शान्तिलाल चपलोत (उदयपुर) : यह उनका प्रथम भाषण है। उन्हें इस तरह टोकना नहीं चाहिए।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव (बोलनगीर) : जब श्री नरसिम्हा राव प्रधानमंत्री बने तो यह सुना था कि परियोजना अंततः शुरु होगी परन्तु इस समय यह आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर नामंजूर हो गई। महोदय, मुझे

[श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव]

पक्का विश्वास है, हम सब को इस बात की जानकारी है कि यहां और भी कई परियोजनाएँ हैं जो आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं हैं परन्तु फिर भी उन्हें शुरु किया गया है, तो जब उड़ीसा की बारी आती है, तो इन आधारों पर परियोजनाएँ क्यों नामंजूर हो जाती हैं, जोकि अत्यन्त पिछड़ा और अविक्सित राज्य है? क्या यह आश्चर्यजनक नहीं है कि रेलगाड़ी द्वारा राजधानी से मेरे जिले में पहुँचने के लिए विशाखापत्तनम से गुजरना पड़ता है? और इस विपथन के कारण 300 कि०मी० की यात्रा में 15 घंटे लगते हैं। मैं, माननीय प्रधानमंत्री तथा माननीय रेलमंत्री से पुरजोर अपील करती हूँ कि यदि यह परियोजना पूरी होती है तो यह पश्चिम उड़ीसा को तटीय क्षेत्र से जोड़ेगी जहाँ बहुत बड़ी संख्या में आदिवासी रहते हैं। जैसाकि सभा को जानकारी होगी, मध्यप्रदेश के पास अपना कोई पत्तन नहीं है और इस समय वह विशाखापत्तनम पत्तन पर निर्भर है। परन्तु इस परियोजना के पूरा होने पर रायपुर तथा पाराद्वीप पत्तन तथा गोपालपुर पत्तन के बीच की दूरी क्रमशः 350 कि०मी० तथा 200 कि०मी० कम हो जाएगी और इस प्रकार यह परियोजना तथा पत्तन मध्यप्रदेश के निकट होने पर और अधिक व्यवहार्य बन जाएँगे। यद्यपि मैं बजट में इस परियोजना को शामिल करने के लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ। लेकिन मैं मंत्री जी से सांकेतिक बजटीय प्रावधान को 2 करोड़ रुपये से बढ़ाकर कम से कम 4 करोड़ रुपये करने का भी अनुरोध करती हूँ।

महोदय, मेरे जिले में रेल विभाग के पास 600 एकड़ अनप्रयुक्त भूमि पड़ी है और मैं प्रधानमंत्री जी तथा माननीय रेल मंत्री से अपील करती हूँ। कि वे मेरे क्षेत्र में लोगों की दशा देखें जहाँ कोई उद्योग नहीं है और वे वहाँ बड़ी रेल परियोजना शुरू करें।

महोदय, रायपुर-विजयनग्राम लाइन का काफी हिस्सा मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ता है तथा झारसगुड़ा तथा तितलागढ़ के बीच रेल की पट्टी पुरानी हो गई है जिसके कारण दुर्घटनाएँ सामान्य सी बात हो गई हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि वे मामले की जाँच करें तथा उपयुक्त उपचारात्मक उपाय करें और समग्र लाइन का विद्युतिकरण भी करें।

इसके अतिरिक्त, मैं तितलागढ़ जंक्शन में कोचिंग टर्मिनल, तितलागढ़ स्टेशन में उपरि-पुल, बोलनगीर रेलवे स्टेशन पर रैक उतराई प्लेटफार्म तथा बोलनगीर कालाहाड़ी, रायागड़ा तथा कोरापुट जिलों में दैनिक यात्रियों की समस्याओं के समाधान हेतु तितलागढ़ तथा रायागड़ा के बीच डी०एम०यू० रेलगाड़ी शुरू करने, तितलागढ़ से होते हुए सम्मलपुर तथा नागपुर के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी शुरू करने, शुक्रवार को रायपुर में लिंक एक्सप्रेस तथा सोमवार को विजयनग्राम से समता एक्सप्रेस जैसे सुविधा तितलागढ़ जंक्शन से डे-एक्सप्रेस गाड़ी फिर से शुरू करें तथा अंततः नुआपाड़ा-गुनुपुर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने, जिसे बजट में शामिल किया गया है, को रायागड़ा तक बढ़ाए जाने का अनुरोध करती हूँ और 1000 रुपये के सांकेतिक बजटीय प्रावधान को संगत राशि तक बढ़ाया जाए।
(व्यवधान)

श्रीमती जयन्ती पटनायक (बरहामपुर, उड़ीसा) : मैं सदस्या के भाषण में बाधा नहीं डाल रही हूँ। जो कुछ इन्होंने कहा है मैं उसे सही कर रही हूँ।
(व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर) : आप जाते हैं और परियोजनाओं की घोषणा करते हैं और बाद में उन्हें छोड़ देते हैं।
(व्यवधान) आपने कितनी परियोजनाएँ पूरी की हैं ?
(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएँ।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया आपस में बातें न करें।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप माननीय सदस्य के कार्य में बाधा क्यों डाल रही हैं? कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएँ।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव : सभापति महोदय, क्या मैं अपनी बात रख सकती हूँ?

सभापति महोदय : जी हाँ।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव : इसके अलावा, धनराशि की कमी के कारण परियोजना प्रभावित नहीं होनी चाहिए। मैं माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध करूँगी कि वे के०बी०के० जिलों, कालाहांडी, बोलनगीर, तथा कोरापुट के प्रति सहानुभूति पूर्ण रवैया अपनाए।

क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित करने के संबंध में जिसके बारे में मेरे वरिष्ठ सहकर्मी श्री बसुदेव आचार्य ने मुझसे पहले अभी कहा है— मैं कहना चाहती हूँ कि यह उड़ीसा की जनता के हित में होगा।

जैसा कि मैंने पहले कहा है कि उड़ीसा देश में सबसे पिछड़ा तथा अविक्सित राज्य है। वहाँ पर क्षेत्रीय कार्यालय वहाँ की जनता के हित में होगा क्योंकि इससे रोजगार के अवसर पैदा होंगे। इससे विकास के कार्य चलते रहेंगे। अतः मैं माननीय मंत्री जी से साग्रह करती हूँ कि वे इस मांग से सहमत हों।

सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर विचार व्यक्त करने तथा मेरे जिले की समस्याएँ रखने का अवसर प्रदान किया।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत ही आभारी हूँ। अच्छा होता यदि माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी यहाँ बैठ होते, क्योंकि उन्होंने ही बजट पेश किया था। उनकी अनुपस्थिति में श्री राम नाईक, जो रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री हैं, वह हम लोगों की बातों को गंभीरता से सुनकर उन सभी बातों पर अमल करेंगे। वह रेल के विशेषज्ञ भी हैं।

महोदय, मैं बताना चाहूँगा, इसे आप सौभाग्य समझिए या दुर्भाग्य, कि अब तक हिन्दुस्तान के जितने भी रेल मिनिस्टर हुए हैं वे ज्यादातर बिहार प्रदेश से ही हुए हैं और कुल विकास वहाँ का हुआ है। हमारे बहुत से माननीय सदस्य, जो पूर्वोत्तर राज्यों से आते हैं उनके विचारों को भी मैंने सुना। जब नीतीश कुमार जी बजट पेश कर रहे थे उस वक्त इतना हंगामा था, पूर्वोत्तर राज्यों के संसद सदस्य कह रहे थे कि कुछ पूर्वोत्तर राज्य ऐसे रह गए हैं जहाँ पर विकास नहीं हो पाया। मैं रेलवे बजट की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि आज रेल ऐसे यातायात का साधन बन गया है, जो हमारे रोजमर्रा की जिन्दगी में बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। हम लोग जब 100-150 किलोमीटर की ही यात्रा करते हैं और रेल का ही सहारा लेते हैं। जहाँ तक सुविधाओं का सवाल है, हमारे बहुत से माननीय सदस्य यहां पर बैठे हैं जो अक्सर रेलों से यात्रा करते होंगे, आप देखिए कि उन्हें कितनी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। हालाँकि

उसमें बहुत सी सुविधाजनक प्रणालियाँ लागू की गईं लेकिन उसके बावजूद भी, बढ़ती हुई हिन्दुस्तान की जनसंख्या के मुताबिक, आज भी बहुत बड़ी समस्या यातायात और रेल के संबंध में है।

आप जब यात्रा करते हैं तो सबसे पहले टिकट लेते हैं लेकिन कम्प्यूटर की सुविधा होने के बाद भी हर आदमी को लाइन में खड़ा होना पड़ता है। इसलिए मैं चाहूँगा कि अन्य जो स्टेशन हैं उन पर भी कम्प्यूटर प्रणाली लागू की जाए जिससे रेल यात्रियों को सुविधा हो।

दूसरी बात यह है कि जब हम रेल पकड़ने के लिए या रेल से आते हैं तो हमें काफी दूर तक चलकर जाना पड़ता है। प्लेटफार्मों के विस्तार के कारण आते वक्त टैक्सी पकड़ने के लिए काफी दूर जाना पड़ता है। जो लोग बीमारी के कारण ज्यादा दूर चल नहीं सकते हैं उन्हें काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है, हालांकि उन्हें व्हील-चेयर मिलती है, फिर भी उन्हें काफी असुविधा होती है। इसलिए उन्हें गाड़ी से उतरते ही सार्वजनिक या प्राइवेट गाड़ी की सुविधा होनी चाहिए। प्लेटफार्म के पास होना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि प्लेटफार्म पर सफाई नहीं होती है। ग्रामीण इलाकों के जो प्लेटफार्म हैं जहाँ अच्छी-अच्छी ट्रेनों का भी आवागमन होता है जहाँ बहुत से सदस्यों के निर्वाचन क्षेत्र पड़ते हैं, वहाँ सफाई, पानी, जलपान आदि की व्यवस्था नहीं रहती है तथा प्लेटफार्मों पर अंधेरा छाया रहता है। हम लोग लखनऊ से इलाहाबाद की यात्रा करते हैं तो कुछ स्टेशन ऐसे हैं जैसे कुंडा-ऊँचाहार हैं जहाँ पर विद्युत व्यवधान की वजह से अंधेरा रहता है और कभी-कभी तो बोगियों में तमाम तरह के आपराधिक वारदातें होती रहती हैं। मेरा आग्रह है कि इस पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

ट्रेनों में सफाई की व्यवस्था फर्स्ट-क्लास ए.सी. सैकिंड क्लास ए.सी. में तो होती है, कम्प्लेंट बुक भी वहाँ होती हैं लेकिन सैकिंड क्लास थ्रो-टायर में जो लोग चलते हैं उसमें सफाई की व्यवस्था और कम्प्लेंट बुक नहीं रहती है और न कोई अटेंडेंट रहता है। इसकी भी व्यवस्था थ्रो-टायर सैकिंड क्लास में होनी चाहिए, ताकि यात्री अपनी शिकायत दर्ज करा सकें। उन्हें सुविधा मिल सकें।

सैकिंड क्लास में बाथरूम गंदे रहते हैं, बिजली, पंखे, खिड़की, दरवाजे अव्यवस्थित रहते हैं, जिससे यात्रियों को बड़ी असुविधा रहती है। हम जब ट्रेनों के बारे में बातें करते हैं तो हमारी नजर हमेशा ए.सी. फर्स्ट क्लास या ए.सी. सैकिंड क्लास पर ही जाती है। सैकिंड क्लास में जो यात्रा करते हैं उनको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र तीन जनपदों इलाहाबाद कौशाम्बी फतेहपुर से गुजरता है। इलाहाबाद और नवसृजित कौशाम्बी तथा फतेहपुर मिलाकर 120 किलोमीटर लम्बा मेरा क्षेत्र है। इलाहाबाद से गाड़ी छूटने के बाद 120 किलोमीटर यात्रा करने के बाद मेरा निर्वाचन क्षेत्र तय होता है। आपने एम.एस.टी. में 80 किलोमीटर मिनिमम की व्यवस्था की है, उसको बढ़ाकर कम से कम 150 किलोमीटर कर दिया जाए, यह मेरा आपसे आग्रह है। इससे जो रोजमर्रा में नौकरी करने वाले हैं, व्यापारी हैं उन्हें 150 किलोमीटर तक एम.एस.टी. की सुविधा मिल सके तथा टिकट की व्यवस्था प्रत्येक स्टेशन पर होनी चाहिए।

आप बताएँ कि आपको दिक्कत क्या है?

श्री शैलेन्द्र कुमार : एम.एस.टी. में 80 किलोमीटर के पास इश्यू होते हैं, उसे आप 150 किलोमीटर कर दीजिए।

इस समय एम.एस.टी. की सुविधा 80 किलोमीटर तक है। इससे खास तौर पर टिकटें मिलने में बड़ी असुविधा होती है। आपने कुछ किलोमीटर फिक्स किए हैं। वहाँ इससे ज्यादा दूरी की टिकटें नहीं मिलती। कम से कम डेढ़ सौ किलोमीटर तक एम.एस.टी. की सुविधा मुहैया करायी जाए।

दूसरी बात मैं बहुत महत्वपूर्ण कहना चाहूँगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में जनपद कौशाम्बी है। उस का ऐतिहासिक और धार्मिक महत्व है। यह एक बुद्धिस्ट स्थल है। वहाँ गौतम बुद्ध ने वास किया था। वह राजा उदयन की राजधानी थी। साउथ ईस्ट एशिया के ज्यादातर देश जैसे चाइना, इंडोनेशिया, थाइलैंड मलेशिया और हांगकांग के लोगों का वहाँ आवागमन रहता है। आज मुख्य स्टेशन से धार्मिक स्थल की दूरी करीब 80-90 किलोमीटर है। मेरा निवेदन है कि चूँकि वह नया जनपद बना है, वहाँ नई रेल लाइन बिछकर तमाम विदेशी पर्यटकों को सुविधा दी जाए। बहुत से महत्वपूर्ण स्टेशन भखारी, मनौरी, खागा, फतेहपुर हैं। वहाँ मुख्य मार्ग से रेलगाड़ियों को आवागमन होता है। इससे पहले वहाँ अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव होता था लेकिन कुछ वर्षों से ट्रेनों का ठहराव न होने से सामान्य पैसेन्जर्स को बहुत दिक्कत होती है। मैंने इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी को पत्र भी लिखा है। इन स्टेशनों पर मुख्य गाड़ियों का ठहराव होना अति आवश्यक है। इससे तमाम यात्रियों को सुविधा मिल सकेगी।

नई दिल्ली से इलाहाबाद और इलाहाबाद से नई दिल्ली के बीच शताब्दी ट्रेन चलायी जाए क्योंकि हम आजादी की 50वीं वर्षगांठ मना रहे हैं। इलाहाबाद का ऐतिहासिक महत्व है। इलाहाबाद के स्वराज भवन, आनन्द भवन से ही हमने जंगे लड़ाई का ऐलान किया था। आजादी की लड़ाई का केन्द्र बिन्दु रथ है। उसने तीन-तीन प्रधान मंत्री देश को दिए। मेरा आग्रह है कि जैसे नई दिल्ली से कानपुर, लखनऊ या अमृतसर के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चलायी गई है, उसी प्रकार से आजादी की स्वर्ण जयन्ती के अवसर पर वहाँ के लिए भी शताब्दी ट्रेन चलायी जाए। आपने वहाँ के लिए प्रयागराज ट्रेन तो दी है लेकिन वह बहुत ओवर पैसेन्जर है। शताब्दी ट्रेन के चलाने से तमाम यात्रियों को सुविधा होगी।

अभी मैं रेल बजट देख रहा था। उसमें उत्तर प्रदेश के लिए कोई विशेष योजना नहीं बनायी गई है और न ही वहाँ के लिए कोई नई ट्रेन चलायी जा रही है जिससे पैसेन्जर्स को सुविधा मिल सके। उत्तर प्रदेश पूरे भारतवर्ष का सबसे बड़ा प्रदेश है। एक देश के बराबर पूरा प्रदेश है। मैं मांग करूँगा कि नई ट्रेनें और तमाम दूसरी ट्रेनें मुख्य-मुख्य प्लेटफार्मों में रोकने की व्यवस्था करायी जाए।

कौशाम्बी जनपद का मुख्य स्टेशन भरवारी है। विदेशी पर्यटकों के आवागमन को देखते हुए भरवारी रेलवे स्टेशन को जंक्शन स्टेशन बनाया जाये। उसका विस्तार भी कर दिया और अच्छी ट्रेनों का ठहराव भी किया जाए। इससे विदेशी पर्यटकों को सुविधा मिल सकेगी। स्टेशन से जनपद को जाने के लिए जी.टी. रोड पर कोई रेलवे का ओवर ब्रिज नहीं है जिससे आसानी से व्यक्ति जी.टी. रोड से चल कर ऐतिहासिक स्थल कौशाम्बी पहुंच सके। मेरी मांग है कि उस जनपद में दो ओवर ब्रिज एक भरवारी के आसपास और दूसरा भगवत पुर के आसपास बनाया जाए। पुल बनने से विदेशी पर्यटकों, यात्रियों और आम जनता को सुविधा होगी।

दो-तीन ऐसी क्रॉसिंग हैं जहाँ पर आधे-पौने घंटे फाटक बंद रहता है और तीन-चार गाड़ियां निकलने के बाद ही फाटक खुलता है। इससे वहाँ बहुत जाम लग जाता है। जहाँ हम विदेशी पर्यटकों को आवागमन की सुविधा दे रहे हैं तो वह इस समस्या को सुलझाने के लिए ध्यान देना आवश्यक है।

एक मांग मैंने अनुपूरक बजट में भी की थी कि इलाहाबाद में रेल यात्री निवास बनाया जाए, क्योंकि ऐतिहासिक महत्व का स्थान है—संगम पर कुंभ का माघ मेला प्रति वर्ष वहाँ लगता है। लाखों नहीं करोड़ों तीर्थ यात्री यहाँ पर आते हैं और विदेशों से भी लोग आते हैं। उनके लिए वहाँ पर कोई ऐसा होटल नहीं है जहाँ विदेशी पर्यटक या यात्रियों को ठहरने

[श्री शैलेन्द्र कुमार]

की सुविधा मिल सके। इसलिए मैं माननीय मंत्रीजी से मांग करता हूँ कि रेल यात्री निवास इलाहाबाद में बनाया जाए ताकि जो साउथ ईस्ट एशिया के देशों—जापान, हांग-कांग, चीन आदि से जो बुद्ध दर्शन के अनुयायी या संगम में कुंभ के माघ मेले में लोग आते हैं, उनके रहने के लिए उचित व्यवस्था हो सके।

एक महत्वपूर्ण बात इलाहाबाद को रेलवे का जोनल ऑफिस बनाने के बारे में है। हमारी राष्ट्र मोर्चा की सरकार में प्रधानमंत्री माननीय देवेगौडा जी और रेलमंत्री पासवान जी वहाँ गए थे और इसके लिए शिलान्यास भी किया था लेकिन अभी तक वहाँ जोनल ऑफिस के निर्माण का कार्य प्रगति पर नहीं है और कहीं ऐसा दिखाई नहीं दे रहा है कि रेलवे का जोनल ऑफिस वहाँ बनेगा। अभी उसकी कोई शुरुआत नहीं हुई है। इसलिए मैं चाहूँगा कि आपके मंत्रित्व काल में ही वहाँ रेलवे का जोनल ऑफिस बने ताकि रेलवे का विस्तार हो सके और आम जनता को उससे सुविधा मिल सके।

इसके पूर्व रेल अनुपूरक बजट पर रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों की सुविधाओं के लिए मैंने मांग की थी। अन्य प्रदेशों में भी मैंने देखा है कि रेल यात्रा की सुविधा भूतपूर्व सम्मानित सदस्यों (विधानसभा विधान परिषद) को मिली है, लेकिन उत्तर प्रदेश में विधान सभा के पूर्व सम्मानित सदस्यों को रेल यात्रा करने की सुविधा नहीं मिली है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि भूतपूर्व संसद सदस्यों और विधान सभा के पूर्व सदस्यों को भी यह सुविधा मिलनी चाहिए। इसके साथ-साथ यहाँ बहुत से सम्मानित संसद सदस्य बैठे हैं जिनकी भावनाओं से अपने को जोड़ते हुए मैं कहना चाहूँगा कि हम लोगों को पूरे हिन्दुस्तान में यात्रा करने के लिए रेलवे पास तो आपने दिया है और सत्र के दौरान स्पाउज को यह सुविधा मिलती है। मैं कहना चाहता हूँ कि स्पाउज को भी आल ओवर इंडिया यात्रा की सुविधा दे। जब हम सत्र के लिए आने लगते हैं तो बच्चे पीछे पड़ जाते हैं कि हम भी चलेंगे। या तो बच्चों को सेकंड क्लास में ही बैठा दें पर उनको आने की सुविधा दे ताकि जो बच्चे आना चाहते हैं और संसद की कार्यवाही देखना चाहते हैं वे आ सकें। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है।

श्री खारवेल स्वाई : जिनके बच्चे नहीं हैं?

श्री शैलेन्द्र कुमार : जिनके पास नहीं है, वह दूसरों को लाएँ। इसी प्रकार रेलवे के आधुनिकीकरण के बारे में मैं कहना चाहूँगा कि हमने तमाम व्यवस्थाएँ की हैं। कम्प्यूटराइज्ड व्यवस्था की है और बहुत अच्छी-अच्छी तकनीकों का प्रयोग रेलवे को सुधारने के लिए किया है, लेकिन हम देखते हैं कि ऐक्सिडेण्ट्स में सामान्यतया वृद्धि हो रही है। कोई ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि ऐक्सिडेण्ट्स पर रोक लगे और खासकर मैं कहना चाहूँगा कि जो हमारे गाड्ज है या स्टेशन मास्टर्स या ड्राइवर्स है, उनका त्रिमाही, छमाही में मेडिकल चेकअप होना चाहिए। जिन दुर्घटनाओं में सैकड़ों लोग मरते हैं, उनमें ज्यादातर रिपोर्ट ऐसी आती है कि पता लगता है कि सिगनल दिखाई नहीं पड़ा, कोहरे की वजह से ऐक्सिडेण्ट्स हो गया। इस प्रकार की बहुत सारी व्यवस्थाएँ हैं जिन पर गौर करना आवश्यक है।

आर.पी.एफ.की ओर भी मैं ध्यान दिलाना चाहूँगा। यात्रा करते समय मेरे साथ भी दुर्घटनाएँ हुई हैं। मेरे परिवार के एक सदस्य की सोने की चेन खींची गई।

मेरे परिवार के एक सदस्य की सोने की चेन खींची। मैंने देखा कि वहाँ पर पुलिस की कोई व्यवस्था नहीं थी। आगे चलकर मैंने जंजीर खींचकर गाड़ी को रोकना चाहा तो उसमें जंजीर की कोई व्यवस्था नहीं थी। मैं लालकुआ से रामनगर की यात्रा कर रहा था। उसमें जंजीर की व्यवस्था नहीं थी। मैं जल्दी से चेन खींचकर कुछ कर भी नहीं सका। आगे जब रेलवे स्टेशन पर गाड़ी रुकी तो वहाँ पर रिपोर्ट वगैरह दर्ज हुई, तब रेलवे विभाग के लोगों ने आकर माफी मांगी। इसलिए कम से कम रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को मजबूत बनाया जाए, ताकि रेलवे में जो अपराध होते हैं उन पर रोक लग सके। जहाँ तक जी.आर.पी. की व्यवस्था का प्रश्न है, वह ठीक है। उनकी मुख्य व्यवस्था प्लेटफार्म पर ही रहती है। वे चैक अप करते हैं, बहुत से हमारे व्यापारी यात्रियों को सुविधा भी मिलती है, लेकिन वे परेशान भी होते हैं। इसलिए मैं चाहूँगा कि ऐसी प्रोटेक्शन फोर्स को या तो आप अलग से बना दें या उसी फोर्स को और मजबूती दें, उनको और अधिकार मिले, ताकि अपराधों पर रोक लग सके। उन्हें तकनीकी व्यवस्था से सुसज्जित करें।

एक दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेनों में हम सभी यात्रा करते हैं, लेकिन अगर कोई इमरजेंसी की बात होती है तो हम कहीं बात तक नहीं कर सकते हैं। इसलिए ट्रेनों में वायरलैस सिस्टम की व्यवस्था की जाए जो गार्ड या ड्राइवर के पास हो या फिर स्टेशन मास्टर के पास हों। इस प्रकार यात्रियों की सुविधा के लिए मोबाइल फोन्स की व्यवस्था हो जाए तो बहुत अच्छा हो, ताकि जो दिक्कतें बीच में आती हैं, वे दूर हो सकें और यात्रियों को सुविधा मिल सके।

श्री रामदास आठवले (मुम्बई उत्तर-मध्य): राजधानी एक्सप्रेस और डीलक्स एक्सप्रेस में ऐसी व्यवस्था है।

श्री शैलेन्द्र कुमार : रामदास जी कह रहे हैं कि राजधानी एक्सप्रेस में इस प्रकार की सुविधा दी गई है। उसमें बड़े लोग चलते हैं। हमें इस व्यवस्था को देखना चाहिए। हम लोग असमानता की दृष्टि से इसे आंकते हैं, बड़े लोगों के लिए तो हम व्यवस्था कर देते हैं। लेकिन आम जनता के लिए हम क्या सुविधा दे पा रहे हैं, इस ओर भी हमें ध्यान देने और गौर करने की जरूरत है। इसलिए माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहूँगा कि मोबाइल फोन्स की सुविधा और गाड़ियों में भी दी जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि मैंने आपको जो सुझाव दिये हैं उन पर गंभीरता से ध्यान देते हुए आप रेल व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए कार्यवाही करें। जय हिंद, जय भारत।

श्री राम नाईक : मैं आपकी जानकारी के लिए अभी बता देता हूँ मुझे आश्चर्य हुआ जब आपने कहा कि 80 किलोमीटर की दूरी के आपके यहाँ पासेज इश्यू नहीं होते हैं जबकि पासेज 150 किलोमीटर तक के दिये जाते हैं। यह अभी मैंने आफिसर्स से कंफर्म किया है। वैसे मुम्बई-पूणे अंचल तो 192 किलोमीटर है, वहाँ भी पास दिये जाते हैं। आप थोड़ा जानकारी कीजिए कि क्यों नहीं दिये जाते हैं, उसके बाद मैं पता करूँगा।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल) : माननीय मंत्री जी, मैं इसे चैक कर लूँगा। लेकिन मैंने आपसे निवेदन किया है। अगर आपने डेढ़ सौ या 192 तक के लिये कम से कम 200 किलोमीटर कर दें।

श्री राम नाईक : ठीक है, देख लेंगे।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एबीएसएम (गढ़वाल): माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत करने में एक नई सोच दिखाई है और मैं आशा करता हूँ कि जिस सोच की उन्होंने शुरुआत की है उस सोच को वह और आगे

बढ़ायेंगे। और धन की उपलब्धता के अनुसार उस दिशा में और आगे प्रगति करेंगे। उनके बजट में काफ़ी अच्छी चीज़ें हैं। लेकिन एक-दो चीज़ें में उदाहरण के तौर पर बता देना चाहता हूँ। उन्होंने आते ही रेलवे बोर्ड की भर्तियों में जो अभूतपूर्व भ्रष्टाचार चल रहा था, उसको उन्होंने खत्म किया है। उसकी हमें जानकारी थी, मुझसे भी आकर लोग शिकायत करते थे कि इस प्रकार की हरकतें वहाँ पर हो रही हैं। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। लेकिन साथ ही साथ मैं उनसे आशा करता हूँ कि कहीं वह एक भ्रष्ट व्यवस्था को दूसरी भ्रष्ट व्यवस्था से रिप्लेस न करें और इसलिए मैं चाहूँगा कि जो नई व्यवस्था बने वह इस प्रकार की हो कि उसमें पारदर्शिता हो। पूरी तरह से तो इसको खत्म करना संभव नहीं है। चाहे वह इंटरव्यू हो, चाहे लिखित परीक्षा हो, लोगों को पता चले कि किस प्रकार की व्यवस्था से मिलेक्शन हो रहा है। अगर वे इसमें अच्छे ईमानदार लोगों को रखेंगे और उसमें पारदर्शिता लायेंगे तो सचमुच वह उसमें एक बहुत अच्छा योगदान करेंगे।

दूसरे उन्होंने बृद्ध लोगों के लिए 25 से 30 परसेंट तक की छूट दी है। आर्थिक धन के मामले में शायद यह ज्यादा न हो लेकिन जैसा मैंने कहा कि उन्होंने एक विचार किया है और अलग-अलग कटेगिरीज के बारे में अपनी सोच जाहिर की है। इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। तीसरी अलग सोच का उदाहरण है कि जब आप इंटरव्यू के लिए बुलाए जाते हैं तो जो लोग ज्यादा अमीर नहीं होते, उनको भी इससे समस्या होती है और वे इंटरव्यू के लिए दूर-दूर नहीं जा पाते। मंत्री जी ने केन्द्रीय इंटरव्यू के लिए प्री पास की व्यवस्था की है, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। सुझाव मेरे पास अनेक हैं जिस प्रकार से रेल की व्यवस्था है, उसमें इम्पुमेंट की बहुत गुंजाइश है। मैं सिर्फ दो उदाहरण मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ। मुझे आशा है कि इससे रेलवे की छवि अच्छी होगी। आज रेलवे की छवि अच्छी नहीं है। यह सबसे बड़ा संगठन हमारे पास है, बहुत ज्यादा यात्री इससे यात्रा करते हैं। यह सत्य है कि पहले छवि कुछ चीजों से खराब थी जिनमें एक भ्रष्टाचार का मुद्दा है। वह केवल रिफ़ूटमेंट में ही नहीं है, टिकट सेलिंग में भी है, कम्प्यूटराईजेशन के कारण इसमें कमी हुई है लेकिन जो बिचोलियों ने उसका भी तरीका निकाल लिया है। जो भ्रष्टाचार करते हैं, उनके ऊपर कुछ मानसिक दबाव देना चाहिए, कुछ प्रेशर देना चाहिए कि वे ऐसा कुछ करने में झिझके, इस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए।

सुझाव तो बहुत सारे हैं लेकिन मंत्री जी अगर इन दो चीजों के अंदर कुछ काम कर सकें तो रेलवे की छवि अच्छी होगी। सबसे पहला सुझाव है—पंकचुएलिटी। जब यहाँ रेलों का सवाल आता है तो हर कोई पंकचुएलिटी के बारे में कहता है, पहले मैं और अन्य कई सदस्य इस बात को उठाते रहते हैं। सवाल का जवाब तो मिल जाता है लेकिन जमीन के ऊपर कोई सुधार हुआ हो तो वह हमें दिखाई नहीं देता। मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूँ कि जो सवाल मैंने दसवीं लोक सभा में पूछा था उसका मुझे ठीक से उत्तर नहीं मिला। जब हम आंकड़े मांगते हैं कि यह ट्रेन एक महीने में कितने दिन लेट हुई तो आप कहते हैं कि दस बार लेट हुई, बारह बार लेट हुई। आपके लिए पंकचुएलिटी का क्या मतलब है? अगर एक ट्रेन पांच घंटे लेट हुई तो क्या वह पंकचुएलिटी है? 15 मिनट के लिए लेट हुई तो क्या वह पंकचुएलिटी है, आधे घंटे के लिए लेट हुई तो क्या वह पंकचुएलिटी है? रेलवे की पंकचुएलिटी के बारे में क्या डेफिनिशन है? इसके बारे में मैंने मंत्री जी से सदन में सवाल पूछा था लेकिन मुझे इसका जवाब नहीं मिला। अगर हमें पता हो कि पंकचुएलिटी क्या है तो ऊपर जो अधिकारी हैं उनके ऊपर कुछ जिम्मेदारी होगी। रिकार्ड ठीक करने के लिए यदि ट्रेन दस मिनट लेट है, पंद्रह मिनट या आधे घंटे लेट है तो उसे आप दिखाते हैं या नहीं, इसकी व्यवस्था का मुझे कोई ज्ञान नहीं

है। पहले आप डिफाइन्ड करिये कि पंकचुएलिटी क्या है और अनपंकचुएलिटी क्या है? भारत के यात्रियों की यह मानसिकता हो गई है कि ट्रेन अब समय पर नहीं आनी है कुछ ट्रेन ऐसी हैं जिनके बारे में ऐसी सोच है कि वे समय पर आएंगी। बाकी ट्रेनों के बारे में यह सोच है कि वह समय पर नहीं आएंगी। अगर कभी समय पर आ जाती हैं तो आश्चर्य होता है। दुःख की बात यह है कि अगर आज सुपरफास्ट ट्रेन भी लेट हो जाए तो कोई आश्चर्य की बात नहीं होती। उसके बारे में न रेलवे ने किसी प्रकार की चिन्ता प्रकट की है, न खेद व्यक्त किया है और न सुधार की गुंजाइश रखी है। मैं एक उदाहरण दूंगा। इसमें ज्यादा उदाहरण देने की जरूरत नहीं है। मेरा अपना एक अनुभव है।

हावड़ा से देहरादून एक ट्रेन चलती है जिसका लखनऊ आने का समय साढ़े छः बजे है। वह ट्रेन कभी भी समय पर नहीं आती। दो घंटे लेट होना, चार घंटे लेट होना या आठ घंटे लेट होना उसके लिए मामूली बात है। आप इसका रेकार्ड देख सकते हैं। वह रात के साढ़े छः के बजाय दो बजे लखनऊ पहुंचती है और हम स्टेशन पर ही बैठे रहते हैं। वह ट्रेन कभी भी समय पर नहीं आती। क्यों नहीं आती, क्या व्यवस्था है, क्या वजह है, क्या वह ठीक नहीं हो सकता? अगर ठीक नहीं हो सकता तो आप उसका टाइम चेन्ज कर दीजिए कि वह लखनऊ में रात दो बजे पहुँचेगी जिससे लोग रात को दो बजे ही आएंगे। हम लोग स्टेशन पर साढ़े छः बजे ही पहुंच जाते हैं और दो-तीन घंटे इंतजार करना तो आम बात है। अगर गलती से कभी समय पर आ गई तो भी लोग ट्रेन मिस कर देते हैं। क्योंकि वह स्टेशन पर आते ही नहीं है। इसलिए जो मानसिकता बन गई है कि ट्रेन तो लेट होनी है, इस मानसिकता को खत्म करने से आप पहल कर सकेंगे तो आप बहुत बड़ा परिवर्तन रेलवे के अंदर लाएंगे। इस ट्रेन के बारे में मैं जब अपने क्षेत्र की समस्या बताऊँगा, तब कहूँगा लेकिन मैं उदाहरण दे रहा हूँ कि किस प्रकार से ट्रेन समय पर नहीं आती है। इसके और भी उदाहरण हैं।

देहरादून से बंबई जो ट्रेन जाती है। वह बड़ी ढीली ट्रेन है। उसमें लोग सफर नहीं करना चाहते क्योंकि वह पता नहीं कहीं-कहीं घूमकर जाती है। उसकी मानसिकता है, वह खराब है। मैंने उदाहरण दिया कि हमारे यहाँ की यह मानसिकता तो है। इसका एक और उदाहरण मैं दूंगा। यह पांच-छः साल पहले की बात है। मेरे एक फौजी साथी जापान में कोर्स करने के लिए गए। जब रेलों के बारे में चर्चा चली तो उन्होंने कहा कि जापान में अगर सुपरफास्ट ट्रेन दस मिनट से ज्यादा लेट है तो आपको जहाँ दूसरे स्टेशन पर उठनी है, आप वहाँ काउंटर पर चले जाएं, वह आपको पूरे टिकट के पैसे रिफंड करते हैं, माफ़ी मांगते हैं कि हमारी ट्रेन लेट है और आप अपना पूरा पैसा ले जाएं।

यही बात मैं 10वीं लोक सभा में मंत्री जी के ध्यान में लाया था। मैंने कहा कि आप कुछ नहीं करते हैं। तो कम से कम उन्हें एक कप चाय तो ऑफर कीजिए, रेलवे को कुछ तो दंडित होना चाहिए। आप सुपरफास्ट ट्रेन के लिए फालतू पैसा लेते हैं। ... (व्यवधान)—यह हमारी मानसिकता बन गई है कि लेट है तो क्या फर्क पड़ता है। आप सुपरफास्ट ट्रेन का ऐडीशन पैसा लेते हैं कि वह ज्यादा ठीक समय पर चलनी चाहिए, तेज चलनी चाहिए। व्यवस्था आपकी अच्छी है, लेकिन नहीं चलती। इस प्रकार पंकचुएलिटी के बारे में जो बेसिक मानसिकता है, उसपर ध्यान दीजिए।

सफाई के बारे में रेलवे की छवि बहुत खराब हो रही है। ए.सी.-। क्लास में तो थोड़ी-बहुत सफाई है लेकिन ए.सी.-।। क्लास में सफाई नहीं होती। पानी लीक हो रहा है तो हो रहा है, पानी टपक रहा

[मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम]

है तो टपक रहा है, स्टेशन गंदगी से भरा हुआ है। मेरे क्षेत्र में, जैसा मैंने कहा, एंड ऑफ दी वर्ल्ड है, वहाँ एक स्टेशन है। मैंने पहले रेल मंत्रालय को लिखित रूप में दिया है। शौचालयों की यह हालत है कि आप उसमें घुस नहीं सकते, वहाँ इतनी गंदगी है। किसी को कोई परवाह नहीं है। डिब्बों में और स्टेशनों में समय-समय पर सफाई अभियान चलता रहता है। माननीय पासवान जी भी एक बार सफाई करने गए थे। लेकिन इसे अभियान के रूप में न चलाया जाए। इसे वास्तव में करना है, यदि इस रूप में रेल अधिकारियों की मानसिकता बन सके तो आपका बहुत बड़ा कंट्रीब्यूशन होगा।

अब मैं मांगों पर आता हूँ। मैं सबसे पहली मांग को बहुत दुख के साथ सदन को बताना चाहता हूँ कि तीन साल के संघर्ष के बाद, हर रेलवे बजट में 10वीं लोक सभा में भी इसे उठाया था कि भारत के स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को आप सुविधाएँ देते हैं, हमारे बार्डस पर जो लोग रक्षा करते हैं, वे भी स्वतंत्रता संग्राम सेनानी हैं। उन्होंने स्वतंत्रता से पहले लड़ाई की है लेकिन वे आज आपके देश की रक्षा कर रहे हैं। सियाचीन में आज 20-30 फुट बर्फ में लोग काम कर रहे हैं। आप डिफेंस मिनिस्ट्री से पूछिए, कितने लोग अपंग हो गए हैं। उनके लिए कोई फैसिलिटी नहीं थी। बड़ी मुश्किल से जब कन्विस किया गया तो 1995 में थोड़ा सा, हाफ हार्टेड दिया गया कि थोड़ा सा मिल जाएगा। लेकिन उसे भी 11 मार्च को विदड़ा कर लिया गया है। मैंने आपसे बात की थी तो आपने समझाया कि शायद सुप्रीम कोर्ट के आदेश के तहत हुआ है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि जो दिया था, वह भी भीख के रूप में दिया गया था। क्यों आप उनको स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के साथ इक्वेट नहीं करते। मंत्रीजी, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि गैलंट्री ऐवार्ड जिनकी मैं बात कर रहा हूँ, थोक के भाव नहीं मिलते। हमारे पास चार गैलंट्री ऐवार्ड हैं—परमवीर चक्र, महावीर चक्र, वीर चक्र, मॅशन इनका डिस्पैचज वीरता के आधार पर दिया जाता है। परमवीर चक्र भारत में कितने हैं, आप गिनाएँ। फौज के लोग तो बहुत मुश्किल से ऐवार्ड देते हैं, वे लोग गिनती के होंगे, उनको भी कहते हैं कि आप सैकंड क्लास में जाएंगे, अकेले जाएंगे, आप 200-300 किलोमीटर जा सकते हैं। उनके साथ इस प्रकार का अन्याय क्यों किया जा रहा है? हमारी सरकार कहती है डिफेंस मिनिस्ट्री बजट देगी, रेलवे कहेगा हम क्यों दें। भारत सरकार इन थोड़े से लोगों पर जो इतना खर्चा कर रही है, क्या उनको सम्मान के रूप में नहीं दे सकती? मेरा आपसे आग्रह है कि कृपया आप उनको वही सुविधा दीजिए जो स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को दे रहे हैं। मैं यह बहुत दुख के साथ कह रहा हूँ। आज जो भाषण मैं दे रहा हूँ, वह मैंने इस लोक सभा में पांच बार दिया है (व्यवधान) यह बहुत चिन्ता की बात है। फौज के लोग अपनी बात नहीं रख सकते हैं, दुखी हैं, यह बुरा लगता है। ये हमारे स्वतंत्रता सेनानी हैं जो आज देश की रक्षा कर रहे हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि इसके ऊपर जितना भी खर्चा हो, चाहे कोई भी मिनिस्ट्री दे, उनको पूरी तरह से सुविधा दीजिए। मैं आपको यह बताता हूँ कि महावीर चक्र और परमवीर चक्र प्राप्त गिने-चुने लोग हैं, वीर चक्र वाले भी ज्यादा लोग नहीं होंगे। मॅशन इन डिस्पैचज की शायद कुछ संख्या होगी।

अब मैं अपने क्षेत्र की बात बताता हूँ। मेरा क्षेत्र उत्तरांचल है। हमारे पास वैसे ही रेल वगैरह नहीं है, हम आपको ज्यादा कष्ट-पीड़ा नहीं देते। हमारे पास, जैसा मैंने कहा एंड ऑफ दी वर्ल्ड, एक-दो स्टेशन है। वहाँ से ट्रेन आगे नहीं बढ़ती, बढ़ नहीं सकती यह मैं नहीं कहूँगा क्योंकि यदि जम्मू-कश्मीर में आगे बढ़ सकती है तो हमारे भी वही

पहाड़ हैं।

हमारे किसी अलग किस्म के पहाड़ तो है नहीं, लेकिन शायद हमारा दुर्भाग्य है कि यह बात हमारे साथ नहीं होती। इसलिए मैं आपसे कहता हूँ कि हमारे ऊपर ज्यादा खर्च रेलवे का नहीं है और हमारे यहाँ फौज के अन्दर काफी लोग हैं। (व्यवधान) देहरादून है, नजीबाबाद है और एक छोटा सो स्टेशन ऋषिकेश है, बस यही हमारे यहाँ हैं। हम लोग रेलवे रेवन्यू भी बहुत देते हैं। पूरे गढ़वाल रायफल्स के फौजी और पैरा मिलिट्री फोर्स के बहुत से लोग हैं, जिनके बहुत सारे लोग ट्रेवल करते हैं। ऐसा भी नहीं है कि वहाँ से कोई ट्रेवल नहीं करते हैं। जो कुछ मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ, कृपया इसपर गम्भीरतापूर्वक विचार करें।

पहली बात तो यह भी बार-बार उठाई जाती है कि रेलवे को थोड़ा आगे बढ़ाया जाये। मैंने यह मांग पहले की थी कि ऋषिकेश से कर्णप्रयाग नामक एक जगह है, जहाँ पर 1933 में अंग्रेजों ने सर्वेक्षण कराया था और मैंने यह बात ध्यान में लाई थी कि उस समय की उनकी सर्वेक्षण रिपोर्ट क्या है, मुझे मालूम नहीं, लेकिन अब उसका सर्वेक्षण कराया जाये। मुझे तब दसवीं लोक सभा में मंत्रालय से जवाब मिला था कि यह मुश्किल है, यह है, वह है। 11वीं लोक सभा में हमारे क्षेत्र के रेल मंत्री थे, उन्होंने 10 लाख रुपया आपके रेल के बजट से इसमें लगा दिया। वह किसलिए लगाया था, क्यों किया, यह रेल मंत्रालय आज मानता है कि वहाँ पर सर्वेक्षण होना चाहिए। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि इस ऋषिकेश से कर्णप्रयाग सर्वेक्षण का क्या भविष्य है? आप सर्वेक्षण करायें, उसके बाद अगर मुश्किल है तो हमको बता दीजिए, लेकिन थोड़ा पैसा सर्वेक्षण पर तो खर्च कीजिए।

दूसरी बात डायरेक्ट ट्रेन की है। दिल्ली से नजीबाबाद से आगे एक छोटा सा स्टेशन है। अंग्रेजों के जमाने में कोटद्वार स्टेशन बना था। दिल्ली से हर दिन मसूरी एक्सप्रेस में करीब 10 डिब्बे लगते हैं, जो नजीबाबाद में डिटेच होते हैं। वहाँ पर तीन घंटे रहते हैं, फिर एक दूसरी ट्रेन से उनको कोटद्वार भेजा जाता है। जो दूरी 4-5 घंटे में तय हो सकती है, वह हमको उस ट्रेन के अन्दर 10-12 घंटे में करनी पड़ती है। नजीबाबाद में तीन घंटे ठहराव है, न वहाँ पर लाइट होती है, न वहाँ पर सुरक्षा है और मच्छरों की वहाँ पर इन्तहा नहीं है। इससे क्या होता है कि जो लोग मजबूरी में हैं, सिर्फ वे लोग इस ट्रेन से ट्रेवल करते हैं, नहीं तो नजीबाबाद से आगे फिर सब लोग बस से जाते हैं। इसलिए आज क्या स्थिति है कि कोटद्वार से दिल्ली के लिए हर रोज कम से कम 50 से 60 बसे चल रही हैं और कम से कम 10 से 20 टैक्सियाँ चल रही हैं। हमारे देश का इतना पेट्रोल-डीजल खर्च हो रहा है। मैं निवेदन कर रहा हूँ कि आप सिर्फ यह जो 8-10 डिब्बे हैं, इनमें कुछ और डिब्बे लगाकर दिल्ली से कोटद्वार तक एक सीधी ट्रेन चला दीजिए। इससे आपकी 40-50 बसे बन्द हो सकती हैं, तब सब लोग इसमें जाना चाहेंगे, यह सुविधाजनक भी होती है, थोड़ी सस्ती भी होती है। इससे पोल्यूशन भी नहीं होता है।

श्रीमती रीना चौधरी (मोहनलालगंज): एक ट्रेन लखनऊ से देहरादून के लिए भी चलनी चाहिए।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम: मैं उसपर भी आ रहा हूँ। हावड़ा मेल का उदाहरण दे रहा हूँ। ऐसी बात भी नहीं है कि यह नहीं हुआ। इसके बहुत पहले 1980 के करीब एक ट्रायल ट्रेन ब्ररीनाथ एक्सप्रेस के नाम से बनी थी, वह दो दिन चली, लेकिन रेलवे बोर्ड इससे मना करता है। वह फाइल उन्होंने छिपाकर किसी लाकड कबार्ड में बन्द

कर दी है। मैंने यह क्वेश्चन यहाँ पर उठाया था, मुझे जवाब दिया गया कि ऐसी कोई ट्रायल ट्रेन नहीं चली। यह सरासर असत्य बात है, ट्रायल ट्रेन चली थी। यह बात अखबारों में छपी थी, मैंने अखबार की कटिंग मंत्रालय को भी भेजी है, लेकिन उन्होंने वह फाइल गायब कर दी है। जब माननीय त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे और स्वर्गीय बहुगुणा जी इस क्षेत्र को रिप्रजेण्ट करते थे तो उनके कहने पर यह ट्रेन चली थी। मैं आपकी सिर्फ एक इन्फोर्मेशन पाइण्ट दे रहा हूँ, मेरी आपसे अपेक्षा है कि बहुत विलम्ब इस ट्रेन में हो गया, यह ट्रेन दिल्ली से कोटद्वार और बैक तुरन्त चलनी चाहिए।

इस प्रकार यहाँ से मेरा दूसरा क्षेत्र कुमाऊँ क्षेत्र में रामनगर है। वहाँ पर भी इस प्रकार से डिब्बे जोड़े जाते हैं। वहाँ पर भी बड़ी संख्या में लोग चलते हैं, इसलिए दिल्ली से रामनगर के लिए भी एक डायरेक्ट ट्रेन चलनी चाहिए। ये दो ट्रेन मेरा आपसे चलाने का निवेदन है। जैसा मैंने पहले कहा था, हावड़ा से देहरादून एक ट्रेन चलती है। वह ट्रेन 6, 7, 8 घंटे लेट मामूली होती है।

श्रीमती रीना चौधरी: डिले का उसका रोजाना का रिकार्ड है कि वह कम से कम 3-4 घंटे तो मामूली लेट रहती है और कभी भी कोई दिन नहीं होता जब वह राइट टाइम चलती हो। दूसरी ट्रेन जनता एक्सप्रेस है, उसमें एक भी ए.सी. डिब्बा नहीं है। सारा सैकिण्ड क्लास उसमें है। उसमें बहुत प्रॉब्लम होती है, न उसमें लाइट रहती है, न डिब्बे हैं।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम: धन्यवाद, मैं वही कहने वाला था। दो बजे रात तक तो मैं प्लेटफार्म पर इस ट्रेन के लिए बैठा हूँ।

सभापति महोदय: आपका तो नाम है। आप बोलना चाहती हैं तो आपको समय मिल जायेगा। यह आज ही नहीं, कल भी बहस चलेगी, सोमवार को भी चलेगी।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम: जैसे ही यह बात आई थी, मैंने 1995 में इसको ध्यान में रखते हुए सुझाव दिया था कि लखनऊ और देहरादून के बीच में एक शताब्दी टाइप ट्रेन चलनी चाहिए।

देहरादून में ओ.एन.जी.सी. है, इंडियन मिलिट्री अकादमी है। इसी तरह से मसूरी में आई.ए.एस. अकादमी है, बहुत बड़े-बड़े डाक्टर हैं, फारेस्ट रिसर्च इंस्टीट्यूट है, वहाँ पर टूरिस्ट आते हैं, एडवंचरस टूरिज्म प्लेस है, हैवी लोड है, यात्रियों का बहुत लोड है, सब लोग चलते हैं इसलिए आप इस काम को तुरंत कर दें। एज ए इंटरिम मैजर्स मैंने 1995 में सुझाव दिया था, जो कि स्वीकार हो गया था, लेकिन लागू नहीं हो पाया, शायद इसलिए कि मैं वापस लौटकर नहीं आया। अभी बहन जी ने जैसा कहा, मैं भी कहना चाहता हूँ कि बनारस से देहरादून चलने वाली जनता रेल है। उसमें ए.सी. सेकंड क्लास का डिब्बा लगा दें। वह लखनऊ में अटैच होता है, उसको आप फिलहाल इसमें लगा दें तो सारा लोड देहरादून का यात्री इस में चला जाएगा और आपको कोई नुकसान भी होने वाला नहीं है। इस काम को आप तुरंत करवा दें।

सभापति महोदय: अब समाप्त करें।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम: अभी थोड़ा और है।

देहरादून से दक्षिण के लिए कोई गाड़ी नहीं है, इसी तरह से जम्मू साइड के लिए कोई गाड़ी नहीं है। देहरादून क्षेत्र हरिद्वार-ऋषिकेश से जुड़ा हुआ है। यहाँ बहुत हैवी लोड है। लॉ डिस्टेंस की साउथ के लिए कोई ट्रेन नहीं होने की वजह से बहुत परेशानी होती है। इसलिए साउथ के लिए देहरादून से एक सीधी ट्रेन होनी चाहिए। इसी तरह से जम्मू साइड के लिए भी एक ट्रेन होनी चाहिए। ईस्ट के लिए हावड़ा है, जिसका विवरण मैंने आपको दिया है। देहरादून हरिद्वार-ऋषिकेश काम्प्लैक्स में बहुत बड़ी संख्या में पर्यटक आते हैं, उनको बहुत परेशानी होती है। चूंकि सभापति जी आपने मुझे समाप्त करने के लिए कहा है इसलिए मैं बहुत संक्षेप में कहना चाहता हूँ। मैं मंत्री जी से उम्मीद करता हूँ कि जो मैंने निवेदन किया है, वह बहुत थोड़ी समस्या है, आपका ज्यादा धन भी खर्च होने वाला नहीं है, यह प्रशासनिक व्यवस्था है, इसको करेंगे तो हम आपके अभारी होंगे।

श्री हीरा लाल राय (छपरा): माननीय सभापति जी, मैं शुरू से रेल बजट को बड़े ध्यान से सुन रहा था। माननीय सदस्यों की बातों को भी मुझे समझाने का मौका मिला। मैं बिहार में छपरा से आता हूँ। जब ने सुन रहा था तो लगता था कि सचमुच में बिहार के ऊपर रेलमंत्रियों ने बड़ी दया की है। मैं कहना चाहता हूँ वहाँ पर तीन जोन से गाड़ियाँ चलती हैं। साउथ ईस्टर्न दक्षिण में, बीच में ईस्टर्न रेलवे और नार्थ में नार्थ-ईस्ट रेलवे। यह ठीक है कि हमारे यहाँ से काफी रेल मंत्री हुए हैं। लेकिन रेलमंत्रियों के माध्यम से हमारा विकास हुआ, उसके बारे में मैं कहना चाहता हूँ। समस्तीपुर से लेकर दरभंगा, दरभंगा से लेकर अगर आप पूर्व में चलें तो तुरंत दूसरा राज्य शुरू हो जाता है। इसी तरह से पश्चिम में बढ़े तो 50-60 किलोमीटर के बाद उत्तर प्रदेश शुरू हो जाता है। कुछ गाड़ियाँ जरूर चली हैं, ट्रेक बदले हैं, लेकिन बिहार की जो आबादी है, जितना वह पिछड़ा हुआ इलाका है, मैं समझता हूँ उसके अनुपात में कुछ भी सुधार रेलवे के द्वारा नहीं हुआ है। एस.ई.रेलवे को आयरन रेल कहा जाता था। वह तमाम पावर स्टेशंस को कनेक्ट करती थी। जहाँ से आप आते हैं वहाँ से वह पूरी कोल बैल्ट को ही नहीं, बल्कि दुर्गापुर, राउरकेला, भिलाई और बोकारो सबको एक साथ जोड़ती थी। बहुत महत्वपूर्ण रेलवे है। लेकिन मैंने रेल बजट को उभार-उभार कर देखा, कहीं भी ऐसा नहीं लगा कि इस राज्य में कुछ योजनाओं के सिवा और कुछ रेलवे ने अन्य राज्यों की अपेक्षा अधिक मेहरबानी की हो।

यहाँ पर रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं। बिहार की राजधानी पटना है। पटना में एक रेल पुल बनाने की मांग आज से नहीं 1957 के बाद से चली आ रही है। जब राजेन्द्र प्रसाद जी बहुत बड़े ट्रेड यूनियन लीडर थे, वे भी इसकी मांग करते रहे थे। वहाँ के लोगों ने इसको लेकर आंदोलन भी किया और बहुत तकलीफों का सामना हमने किया है। लेकिन दो साल पहले इतना बड़ा हंगामा हुआ कि वहाँ पुलिस की गोली से एक लड़का मारा गया। वहाँ इससे ऐसी स्थिति बनी कि रेल प्रशासन को, रेल मंत्री को जाना पड़ा। स्वयं उस समय देवगौड़ा जी 22 दिसम्बर, 1996 को पहुँचे।

वहाँ पहुँच कर उन्होंने कहा कि सर्वे का काम होगा, सर्वे का काम शुरू हुआ और 15 करोड़ रुपये दिए। लेकिन ताज्जुब की बात है, यह कहा जाता है कि रेल बिहार की है। जब राजधानी की एक इतनी बड़ी स्कीम, जो नार्थ और साऊथ बिहार को जोड़ सकती है, इतनी बड़ी स्कीम पर तमाम सरकारी कमिटमेंट के बाद भी यदि कुछ नहीं हुआ और रेलवे बजट में उसका प्रावधान नहीं हुआ तो मैं नहीं मानता कि रेलवे का उद्धार

हो जाएगा। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे बिहार के लोगों की यह सबसे बड़ी मांग है, पटना में जो दीघा और परेजा के बीच में रेल पुल बनाने की बात है वह बनना चाहिए। वहां तमाम देश के बड़े नेता, रेल मंत्री, सांसद, बिहार के मुख्य मंत्री, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन और स्वयं प्रधानमंत्री जी ने जाकर उसका शिलान्यास किया है और वैसी परिस्थिति में यह कहा जाता है कि उस राज्य का बड़ा भारी उपकार हो गया, मैं इसको कदापि मानने के लिए तैयार नहीं हूँ।

महोदय, मैं आपको पुनः कहना चाहता हूँ, इसमें कोई भ्रम नहीं रहना चाहिए। (व्यवधान)

सभापति महोदय : हीरा लाल जी, आप कितना समय लीजिएगा,

अगर आप पाँच-सात मिनट में समाप्त कर देंगे तो बोल लीजिए।

श्री हीरा लाल राय (छपरा): आप हमको कल बुलवाइए।

सभापति महोदय : ठीक है, आप कल बोलिए। अब सभा कल पूर्वाह्न 11.00 बजे तक के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 8.00 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार 5 जून, 1998/15 ज्येष्ठ, 1920 शक के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।