

लोक सभा वाद-विवाद का हिन्दी संस्करण

दूसरा सत्र
(ग्यारहवीं लोक सभा)



(खण्ड 4 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य: पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

श्री एस. गोपालन
महासचिव
लोक सभा

श्रीमती रेखा नैयर
संयुक्त सचिव
लोक सभा सचिवालय

श्री प्रकाश चन्द्र भट्ट
मुख्य सम्पादक
लोक सभा सचिवालय

श्री केवल कृष्ण
वरिष्ठ सम्पादक

श्रीमती वन्दना त्रिवेदी
सम्पादक

श्री यत्तराम मुरी
सहायक सम्पादक

श्री देवन्द्र कुमार
सम्पादक

श्रीमती सरिता नागपाल
सहायक सम्पादक

श्री मुन्नी लाल
सहायक सम्पादक

(अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जायेगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जायेगा।)

विषय-सूची

एकदश माला, खंड 4, दूसरा सत्र, 1996/1918 (शक)
अंक 12, गुरुवार, 25 जुलाई, 1996/3 श्रावण, 1918 (शक)

विषय	कारण
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
* ताराकित प्रश्न संख्या	221 से 223 और 225
	1—39
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
ताराकित प्रश्न संख्या	224 और 226 से 240
अताराकित प्रश्न संख्या	1720 से 1885
	39—67 67—254
सभा पटल पर रखे गए पत्र	254—255
राज्य सभा से संदेश	255
कार्य मंत्रणा समिति	
तीसरा प्रतिवेदन	255
समिति के लिए निर्वाचन	259
अलौगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कोर्ट	
नियम 377 के अधीन मामले	262—265
(एक) इन्दौर हवाई अड्डे का नाम देवी अहिल्याबाई होल्कर के नाम पर रखे जाने की आवश्यकता श्रीमती सुमित्रा महाजन	262
(दो) हिमाचल प्रदेश सरकार को राज्य की अकृषित भूमि के विकास के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता श्री के.डी. सुल्तानपुरी	262
(तीन) पूर्वोत्तर रेलवे के दलसिंह सराय स्टेशन पर एक ऊपरीपुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता प्रो. अजित कुमार मेहता	262—263
(चार) पश्चिम बंगाल के मिदनापुर जिले में झाड़ग्राम में डाकघर के लिए एक नए भवन का निर्माण किए जाने की आवश्यकता श्री रूपचंद मुर्मू	263
(पांच) संसद सदस्यों को उनके संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के प्रत्येक भाग से सम्बन्धित जिला विकास परिषद की बैठकों में भाग लेने की अनुमति देने हेतु राज्य सरकारों को निर्देश दिए जाने की आवश्यकता डा. के.पी. रामालिंगम	263—264
(छः) बिहार के चम्पारण, मधुबनी, और हजारीबाग जिलों में तेल की खोज किए जाने की आवश्यकता श्री रामबहादुर सिंह	264
(सात) द्वारका, गुजरात से श्रीकृष्ण जन्म महोत्सव का सीधा प्रसारण करने की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता श्री चन्द्रेश पटेल	264—265

* 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

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा शर्त विनियमन)

तीसरा अध्यादेश, 1996 के निरनुरमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प;

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा शर्त विनियमन) विधेयक;

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार कल्याण उपकर तीसरा अध्यादेश, 1996 का निरनुरमोदन करने के बारे में सांविधिक संकल्प

और

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार कल्याण उपकर विधेयक

265

रेल बजट 1996-97—सामान्य चर्चा

और

लेखानुदानों की मांगें (रेल)

265—391. 392—452. 454—564

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह

266—269

श्री काशीराम राणा

269—276

श्री पी. आर. दासमुंशी

276—285

श्री जय प्रकाश

285—289

श्री बृज भूषण तिवारी

289—294

श्री एन.एन. कृष्णादास

294—295

श्री एन. डेनिस

295—299

डा. एम. जगन्नाथ

302—303

डा. गिरिजा व्यास

303—309

श्री रामबहादुर सिंह

309—312

श्री बसंत सिंह खालसा

312—315

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन

316—320

डा. प्रवीन चंद्र शर्मा

320—324

श्री कड़िया मुण्डा

324—328

प्रो. पी.जे. कुरियन

328—333

श्री हाराधन राय

333—337

श्रीमती सुमित्रा महाजन

337—345

श्री शरत पटनायक

346—351

श्री कमारुल इस्लाम

351—354

श्री अमर राय प्रधान

354—359

श्री गजानन नारायण अठावले

359—361

श्री थ. चौबा सिंह

361—364

श्री चर्चिल अलेमाओं

364—367

कुमारी सुशीला तिरिया

367—372

श्रीमती शारदा टाडीपारथी

372—373

श्रीमती रजनी पाटिल

373—374

विषय

कालम्

श्री कल्पनाथ राय	374—380
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार	380—383
श्री पवन सिंह घाटोवार	383—390
डा. द्वारका नाथ दास	392—394
श्री उदयसिंहराव गायकवाड़	394—397
श्री अजय चक्रवर्ती	397—399
श्री पी. षण्मुगम	401—403
श्री अनंत गंगाराम गीते	403—406
श्री सैयद मसूदल हुसैन	406—408
वैद्य दाऊ दयाल जोशी	408—412
श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही	412—417
श्री एन.एस.वी. चित्यन	417—422
श्री चमनलाल गुप्ता	423—427
श्री मंगल राम शर्मा	427—429
श्री जितेन्द्र नाथ दास	429—431
श्री पी. कोदंडा रमैय्या	431—435
श्री रघुम बिहारी मित्र	436—440
श्री के.पी. सिंह देव	441—445
श्री रूपचन्द्र पाल	445—448
डा. जयन्त रंगपी	448—450
श्री प्रमथेस मुखर्जी	451—452
श्री शिवराज सिंह चौहान	454—456
श्री डी. वेणुगोपाल	456—459
श्री सुरेश आर. जादव	459—461
श्री सनत मेहता	461—464
श्री अनिल बसु	464—466
कुमारी फ्रिडा तोपनो	467—469
श्री शिवानंद एच. कौजलगी	469—470
डा. जी.आर. सरोदे	470—472
श्री वी. प्रदीप देव	472—474
श्री शत्रुघन प्रसाद सिंह	474—476
श्री एस.पी. जायसवाल	476—479
श्री ब्रह्मानंद मंडल	479—481
प्रो. एम. कामसन	482—486
श्री हरिवंश सहाय	486—487
डा. असीम बाला	487—488

विषय	पृष्ठसंख्या
श्री अशोक प्रधान	488—491
श्री वी.एम. सुधीरन	492—495
श्री आनन्दराव विठोबा अडसूल	495—496
श्री डी.एस.ए. शिवप्रकाशम	496—499
श्री सुधीर गिरि	499—500
श्री चुन चुन प्रसाद यादव	500—502
श्री राम टहल चौधरी	502—504
डा. सी. सिल्वेरा	504—506
श्री पी.एस. गढ़वी	506—507
श्री अनिल कुमार यादव	507—508
श्री माणिकराव होडल्या गावीत	508—509
श्री समीक लहिरी	509—510
श्री सत्य पाल जैन	510—512
श्री कोडीकुनील सुरेश	512—515
प्रो. आर.आर. प्रामाणिक	515—516
श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री	516—518
श्री दिनेश चन्द्र यादव	518—521
श्री सत्यजीत सिंह दलीपसिंह गायकवाड़	521—526
डा. सत्यनारायण जटिया	526—529
श्री सुनिल खान	529—530
श्री वेंकटरामी रेड्डी अनन्या	530—531
श्री अन्नासाहिब एम.के. पाटिल	531—533
श्री कल्लप्या आवाडे	533—534
डा. रामकृष्ण कृष्णमरिया	534—536
श्री ओस्कर फर्नान्डीज	536—537
श्री प्रभु दयाल कठेरिया	537—539
श्री राधा मोहन सिंह	539—542
प्रो. आई जी. सनदी	543—545
श्री नन्द कुमार राय	545—547
प्रो. रासा सिंह रावत	547—552
श्री राम कृपाल यादव	552—553
श्री बनवारी लाल पुरोहित	553—556
श्री हंस राज अहीर	556—558
श्री पुन्नु लाल मोहले	558—561
श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा	561—562
श्री मोहन रावले	562—563

विषय	कालावधि
विधेयक—पुरःस्थापित	
संविधान (अस्सीवां संशोधन) विधेयक, (अनुच्छेद 81, 82 और 170 में संशोधन)	391
लोक प्रतिनिधित्व (दूसरा संशोधन) विधेयक	391
सभा के कार्य के बारे में घोषणा	453

लोक सभा

गुरुवार, 25 जुलाई, 1996/3, श्रावण, 1918 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ॥ बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

सोना और कीमती पत्थरों की खुदाई

+

*221. श्री दत्ता मेघे :

श्री कचरू भाऊ राठत :

क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य-वार किन-किन खानों से सोना और अन्य कीमती पत्थरों की खुदाई की जा रही है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष कितने मूल्य का सोना और अन्य कीमती पत्थरों का राज्यवार खनन किया गया;

(ग) क्या अन्य स्थानों पर भी सोना और अन्य कीमती पत्थरों का खनन किया जा रहा है; और

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

इस्यार्त मंत्री तथा खान मंत्री (श्री वीरेन्द्र प्रसाद बैश्य) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) उपलब्ध सूचना के अनुसार देश में जिन खानों से सोना और कीमती पत्थर निकाला जा रहा है उनका विवरण निम्नवत् है :-

राज्य	जिला	खान का नाम	मालिक
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	अनन्तपुर	येप्पामाना	बीजीएमएल
	चित्तौड़	घिगारगुंटा-1	बीजीएमएल
	चित्तौड़	घिगारगुंटा-2	बीजीएमएल
	चित्तौड़	ओल्ड बिसनाथम	बीजीएमएल
कर्नाटक	गुलबर्ग	मंगलूर	एचजीएमएल
	कोलार	मैसूर-चैम्पियन	बीजीएमएल
	कोलार	नन्दीद्रुग	बीजीएमएल
	रायचूर	हट्टी	एचजीएमएल
	धारवाड़	गडग	बीजीएमएल

1	2	3	4
(ख) कीमती पत्थर			
		एगोट*	
गुजरात	भडूच	भीमपुर रतनपुर	निजी
		हीरा	
मध्य प्रदेश	पन्ना	मझगावन हिनोटा शैलो डायमण्ड इटवान फ्री खेड़ा	एनएमडीसी मध्य प्रदेश सरकार मध्य प्रदेश सरकार
		गारनेट	
राजस्थान	टोंक	देवखेड़ा गोनरी	निजी निजी
		कॉरंडम	
आंध्र प्रदेश	अनन्तपुर	अली राजा कोडगंणाहा अशरफफुला खान सी. कुडीगेपीठ थिनुबालेवराहल्ली	निजी निजी निजी निजी
	खम्माम	क्विक्रम गुबागर्थी नवरत्न महबूब सिंगरापालम	निजी निजी निजी निजी निजी
कर्नाटक	बेलारी	कक्कुपी एम.एल. नं. 1	निजी
मध्य प्रदेश	बस्तर	बी. पटनाम	निजी
महाराष्ट्र	पंढारा	पोहडा	निजी
उड़ीसा	कालाहांडी	जिलीगंधार खान	मैसर्स जैम कार्पोरेशन ऑफ उड़ीसा
राजस्थान	टोंक	जुवाली	निजी
संक्षेपाक्षर			
बीजीएमएल-भारत गोल्ड माइंस लि.			
एनएमडीसी-राष्ट्रीय खनिज विकास निगम			
एचजीएमएल-हट्टी गोल्ड माइंस लि.			
* अर्द्ध-मूल्यखान पत्थर			

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान राज्यवार निकाले गये सोने और अन्य कीमती पत्थरों का मूल्य संलग्न विवरण में दर्शाया गया है।

(ग) और (घ). भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण (जीएसआई), खनिज गवेषण निगम लि. (एमईसीएल), हट्टी गोल्ड माइंस लि. और बिहार, केरल, मध्य प्रदेश, कर्नाटक, उत्तर प्रदेश आदि के खनन और भूविज्ञान राज्य निदेशालय देश में स्वर्ण के अन्वेषण और गवेषण का

कार्य करने में लगे हुए हैं। इसके अलावा, खनिज गवेषण और विकास पर इंडो-फ्रांस कार्य दल के तत्वावधान में बीआरजीएम, फ्रांस और मैसर्स केरल मिनरल एक्सप्लोरेशन एंड डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन (राज्य सरकार का एक उपक्रम) के बीच केरल में गवेषण और प्रायोगिक स्तर

के खनन हेतु एक तकनीकी समझौते पर हस्ताक्षर हुए हैं। भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण और मध्य प्रदेश, बिहार, राजस्थान और उड़ीसा आदि के खनन और भू-विज्ञान निदेशालय सक्रिय रूप से कीमती पत्थरों के गवेषण में लगे हुए हैं।

विवरण

राज्यवार उत्पादन-1993-94 से 1995-96

(मूल्य हजार रु. में)

राज्य	इकाई	1993-94		1994-95		1995-96 (अनंतिम)	
		मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य
(1) स्वर्ण							
अखिल भारतीय	कि.ग्राम	2075	1091955	2373	1140752	2036	1078064
प्राथमिक स्वर्ण (कुल)	कि.ग्राम	1638	934149	1893	926426	1661	927763
आंध्र प्रदेश	कि.ग्राम	327	303365	251	221117	237	219667
कर्नाटक	कि.ग्राम	1311	630784	1642	705309	1424	708096
गौण स्वर्ण (कुल)	कि.ग्राम	437	157806	480	214326	375	150301
बिहार	कि.ग्राम	437	157806	480	214326	375	150301
(2) अभेत							
अखिल भारतीय	टन	725	374	602	350	515	302
गुजरात	टन	725	374	602	350	515	302
(3) हीरा							
अखिल भारतीय	कैरेट	19222	107649	25518	115128	29895	130904
मध्य प्रदेश	कैरेट	19222	107649	25518	115128	29895	130904
(4) कोरंडम							
अखिल भारतीय	कि.ग्राम	20709	2692	7782	3567	1410	3769
आंध्र प्रदेश	कि.ग्राम	3048	89	4690	73	560	52
कर्नाटक	कि.ग्राम	-	-	1500	2	-	-
मध्य प्रदेश	कि.ग्राम	551	2568	812	3488	850	3717
महाराष्ट्र	कि.ग्राम	150	-	380	1	-	-
उड़ीसा	कि.ग्राम	29	-	109	1598	214	-
राजस्थान	कि.ग्राम	161	8	480	3	-	-
(5) ग्रेनाइट (बीईएम)							
अखिल भारतीय	कि.ग्राम	841	67	378	30	575	48
राजस्थान	कि.ग्राम	841	67	378	30	575	48

श्री दत्ता मेघे : अध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न बहुत महत्वपूर्ण है। मंत्री जी ने उत्तर में कहा है कि भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण (जी.एस.आई.), खनिज गवेषण निगम लिमिटेड (एम.ई.सी.एल.), हट्टी गोल्ड माइन्स लिमिटेड और बिहार, केरल, मध्य प्रदेश, कर्नाटक, उत्तर प्रदेश आदि के खनन और भूविज्ञान राज्य निदेशालय देश में अन्वेषण और गवेषण का कार्य में लगे हैं। इसके अलावा अन्य क्षेत्रों में इसी काम में लगी जितनी कम्पनियाँ हैं, उनसे कोआपरेशन लेकर काम हो रहा है लेकिन मंत्री जी ने मेरे प्रश्न के उत्तर में वर्ष 1993-94, 1994-95 और 1995-96 से संबंधित जो स्वर्ण और हीरे आदि के उत्पादन के राज्यवार आंकड़े दिए हैं, उन्हें देखने से लगता है कि इन वस्तुओं के खनन और गवेषण कार्य में ज्यादा प्रगति नहीं हुई है। आपको स्टेटमेंट के मुताबिक तीन वर्षों में कोई विशेष काम इस क्षेत्र में हुआ हो, ऐसा नहीं लगता है। इसके पीछे सरकार ने इस क्षेत्र में ज्यादा पैसे का प्रावधान नहीं किया या ज्यादा ध्यान नहीं दिया, चाहे कुछ भी कारण रहे हो, कोई विशेष काम नहीं हुए, आप जानते हैं कि हमारे देश में सोने और हीरे की काफी खनिज सम्पत्ति मौजूद है और मैं समझता हूँ कि अगर इस क्षेत्र पर सरकार ज्यादा ध्यान दे, पैसा लगाए तो देश को काफी लाभ हो सकता है। स्टेटमेंट में आपने जिन राज्यों की जानकारी दी है, उनके अलावा दूसरी जगहों पर भी खनन का बहुत बड़ा स्कोप है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ज्यादा ख्याल करके, ज्यादा पैसा लगाकर देश में सोने और हीरे के खनन कार्य को बढ़ाने का विचार रखती है क्योंकि हीरे का वर्ल्ड में बहुत बड़ा मार्केट है, हमारे मुम्बई शहर में हीरा बनाने के काम में अनेक लोग लगे हुए हैं। हीरा पत्थर की खानें मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र और राजस्थान में हैं। सरकार इन वस्तुओं के उत्पादन को बढ़ाने के बारे में क्या विचार रखती है, मंत्री जी इस बारे में सदन में कुछ बताएं।

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : महोदय, भारत सोने और हीरे के उत्पादन में आत्म निर्भर नहीं है। भारत केवल दो टन सोने का उत्पादन होता है और हमारी मांग मोटे तौर पर 470 टन की है। हम सोना विदेशों से प्राप्त करते हैं। सरकार भी इस बारे में चिन्तित है। हम देश के अन्य भागों में खानों से और सोना प्राप्त करने के लिए समुचित कार्यवाही करेंगे।

[हिन्दी]

श्री दत्ता मेघे : मैं जानना चाहता था कि सरकार ने इस साल सोने और हीरे आदि के खनन कार्य हेतु कितना प्रावधान रखा है क्योंकि वह बहुत बड़ा क्षेत्र है, सरकार की इस बारे में क्या प्लानिंग है ताकि ज्यादा खनन कार्य को किया जा सके। इस प्रश्न के अतिरिक्त मेरा दूसरा सप्लीमेंटरी प्रश्न है कि सोने और हीरे का हमारे देश में जो उत्पादन खर्च आता है, वह कितना है और विदेशों में कितना खर्च आता है। इसके अलावा विदेशों में जो नई तकनीक अपनाई जाती है, जैसे सिंगापुर की सरकार से हमने पिछले दिनों एक करार किया था, जिससे खनन कार्य बहुत अच्छा चला। मैं जानना चाहता हूँ कि इस

क्षेत्र में आधुनिकतम टेक्नोलौजी के उपयोग के बारे में क्या सरकार कोई विचार रखती है।

इस बजट में आप कितना खर्च करने वाले हैं? प्रगति के लिए आप ऐसे ही करते रहेंगे तो कुछ काम होने वाला नहीं है।

दूसरा, महाराष्ट्र में विदर्भ एरिया, जहाँ से मैं आता हूँ, वहाँ बहुत खनिज है, कोल है, तांबा है, टंगस्टन है जो बहुत कॉस्टली है। उसमें सरकार ने बहुत खर्चा किया है। उसमें पूरा सर्वेक्षण हुआ और व ले-आउट मंजूर किया था। लेकिन पिछले दो साल से वह काम बंद पड़ा हुआ है। मैं पूछना चाहता हूँ कि जिसके सर्वेक्षण में बहुत काम हुआ है, खर्चा किया है उसको आपने क्यों बंद किया? वे कहते हैं कि इसका स्टैण्डर्ड बराबर है। यह किसके बराबर है? यह पूरी सदन का काम है। वह बहुत महत्वपूर्ण है और बहुत से लोगों को काम मिलने वाला है। हमारे देश में उसका सर्वेक्षण हुआ है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया प्रश्न पूछिए।

[हिन्दी]

श्री दत्ता मेघे : हम चाहते हैं कि मंत्री महोदय वहाँ खुद आएँ, अधिकारियों को लाएं और जहाँ सर्वेक्षण के ऊपर बहुत खर्चा हुआ है वह काम शुरू करें। उस बारे में आप कुछ काम करने वाले हैं जहाँ कॉपर है, टंगस्टन है? बहुत बड़े एरिया में सर्वेक्षण हो गया है वह काम बंद पड़ा हुआ है। मैं पूछना चाहता हूँ कि उसको आप कब शुरू करने जा रहे हैं?

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण के लिए वर्ष 1995-96 में 55 करोड़ रुपए और 1996-97 के लिए 82 करोड़ रुपए का योजना प्रावधान किया गया है।

[हिन्दी]

श्री दत्ता मेघे : 60 करोड़ में क्या होने वाला है। अगर बराबर काम हो जाए तो उतना सोना तो एक खदान में ही निकल जाएगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, आपको तथ्य बता रहे हैं।

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : मैंने आपको तथ्य ही बताए हैं। महाराष्ट्र में तांबा पाए जाने से सम्बन्धित आपके दूसरे पूरक प्रश्न के बारे में भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण ने सर्वेक्षण किया है और उनके अनुसार वहाँ तांबा निकालना लाभकारी नहीं है।

[हिन्दी]

श्री दत्ता मेघे : हमारे प्रश्न के बारे में इन्होंने कह दिया कि बराबर नहीं है, हमने देखा है, वायबल हो सकता है। वहाँ हजारों करोड़ रुपया

खर्च किया था। क्या मंत्री महोदय इसमें टाइम देकर बातचीत करने के लिए तैयार हैं? क्या आप मुझे टाइम देंगे? हम आपको डिटेल देंगे।

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : महोदय, माननीय सदस्य का बातचीत के लिए स्वागत है।

अध्यक्ष महोदय : वे आपसे बातचीत का स्वागत करेंगे। आप उनसे, जाकर चर्चा कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री कचरू भाऊ राउत : अध्यक्ष महोदय, महाराष्ट्र में भंडारा जिले में रोडायल में कौनसे दर्जे का कोमती पत्थर व सोना मिलता है और उसका तरीका क्या है? इसके साथ ही मैं यह भी पूछना चाहता हूँ कि क्या महाराष्ट्र में चन्द्रपुरिया या गढ़ चिरौली जिले में उच्च दर्जे के भारी पत्थर मिलते हैं? यदि हाँ, तो क्या वहाँ का सर्वेक्षण करके खुदाई करने का विचार करेंगे?

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : महोदय, भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण इस बारे में पहले ही सर्वेक्षण कर चुका है और उनके अनुसार यह आर्थिक दृष्टि से लाभकारी नहीं है।

[हिन्दी]

डा. रामकृष्ण कुसुमारिया : अध्यक्ष महोदय, मैं पन्ना जिले से आता हूँ जहाँ डायमंड की खदानें हैं। यहाँ पर जो राजस्व एकत्रित होता है उसमें पन्ना जिले का बहुत बड़ा योगदान है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह राशि बहुत कम है। वहाँ पर बहुत हीरा निकलता है और हीरे की तस्करी भी ज्यादा होती है। दो वर्ष पहले कोहिनूर से भी बड़ा हीरा वहाँ निकला था, लेकिन वहाँ का व्यवस्थापकों और राज्य सरकार की मिलीभगत से उस हीरे का आज भी पता नहीं है। उसकी जगह नकली हीरा रख दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस प्रकार की तस्करी और इस प्रकार के जो मूल्यवान हीरे निकलते हैं उनके रख-रखाव को कोई व्यवस्था आप करेंगे?

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : यह बड़ा ही गम्भीर विषय है और सरकार इसको जांच करेगी।

श्री ईश्वर प्रसन्ना हजारीका : महाराष्ट्र और गुजरात में 10 लाख हीरा काटने और उस पर पालिश करने वाले कारीगर 6 करोड़ कैरट बिना तराशे हीरे को तराश कर तैयार करते हैं। भारत में मध्य प्रदेश की पन्ना खानों में केवल 15,000 कैरट हीरे का उत्पादन होता है। कारीगरों की इतनी बड़ी संख्या हीरे की उपलब्धता पर आश्रित है।

पालिश किए गए हीरे देश के निर्यात का एक बड़ा भाग है। इसलिए यह अत्यन्त आवश्यक है कि देश में हीरे के भंडारों की खोज के लिए गम्भीरता से प्रयत्न किए जाएं। हम जानते हैं कि उड़ीसा में हीराकुण्ड में या बौध नदी में हीरे के पाए जाने के संकेत मिले हैं। इसी प्रकार, गोलकुण्डा के आस-पास भी हीरे की उपलब्धता के सकारात्मक संकेत मिले हैं। हमारे यहाँ एन.एम.डी.सी., एम.ई.सी., भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण, खनिज गवेषणा निगम आदि अनेक संगठन हैं, परन्तु हीरे की खोज के लिए कुछ भी नहीं किया जा रहा है।

दूसरे हमारे यहाँ उड़ीसा और मध्य प्रदेश में रक्तमणि और मणिफ्रैक जैसे बहुमूल्य रंगीन पत्थर उपलब्ध हैं। साथ ही, जम्मू कश्मीर में भी नीलम आदि बड़ी मात्रा में पाये जाते हैं। इन पत्थरों को खुदाई के लिए किसी प्रकार के गम्भीर प्रयास नहीं किए गए हैं। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्रालय ने इस समय उपलब्ध उच्च प्रौद्योगिकी और उपग्रह प्रौद्योगिकी की सहायता से इन बहुमूल्य पत्थरों आदि के खनन का कोई समयबद्ध कार्यक्रम बनाया है तथा कश्मीर उड़ीसा और अन्य क्षेत्रों में इन पत्थरों के संगठित खनन को सुनिश्चित करने के लिए वह क्या करने जा रहा है?

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : सरकार भविष्य में कश्मीर, उड़ीसा तथा देश के अन्य भागों में आधुनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग करने की इच्छुक है।

[हिन्दी]

डा. मुरली मनोहर जोशी : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है और जैसा हजारीका जी ने कहा इसमें हजारों कर्मचारी और हीरे के व्यक्तियों लगे हुए हैं और उनका भविष्य इसके ऊपर निर्भर करता है। इसके साथ ही साथ हमारे एक्सपोर्ट पर भी इसका बहुत प्रभाव है। इसलिए क्या सरकार बताएगी कि मध्य प्रदेश में बस्तर के इलाके में और उसके साथ उड़ीसा के क्षेत्र के साथ लगते हुए इलाके में भारी मात्रा में हीरे की उपलब्धता का पता चला है जिससे मध्य प्रदेश की सरकार ने उस क्षेत्र को डिवेयर्स नामक विदेशी कम्पनी को लीज पर देकर हीरे निकाले जाने का फैसला किया है, बजाय इसके कि उसके उत्खनन का कार्य भारत की किसी कम्पनी को भारत के अंदर उपलब्ध तकनीकी के आधार पर हीरे निकालने का काम सौंपा जाता और क्या मध्य प्रदेश सरकार ने यदि इस प्रकार का काम किया है, तो वह क्या अपनी सम्पदा को विदेशी कम्पनी के हाथ बेचने का काम नहीं किया है?

दूसरी बात उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या हिमालय क्षेत्र और उत्तरपूर्व के क्षेत्रों में उत्खनन कराने का कोई प्रकल्प सरकार ने लिया है क्योंकि पुराने ग्रंथों के हिसाब से वहाँ पर बहुत से रत्न छिपे हुए हैं? क्या इस प्रकार से छिपे हुए रत्नों को निकालने की कोई स्कीम सरकार के पास है?

अध्यक्ष महोदय, मैं विशेषकर मध्य प्रदेश के बारे में जानना चाहता हूँ जहाँ बहुत बड़ी मात्रा में हीरो की उपलब्धता का पता चला है और उस सरकार ने इस काम को किसी विदेशी कम्पनी को दिया है, यह काम विदेशी कम्पनी को क्यों दिया गया है, उसको लीज क्यों विदेशी कम्पनी को दी जा रही है? क्यों नहीं भारत सरकार इस काम को अपने देश के लोगों से करवाती है, अपने देश के उद्योगपतियों को क्यों नहीं इस कार्य को दिया जाता है ताकि देश का धन देश में ही रहे और भारत के उत्तरी भाग में, हिमालय के क्षेत्र में, जिसका वर्णन ग्रंथों में मिलता है कि वहाँ बड़ी मात्रा में रत्न छिपे हुए हैं, उनके उत्खनन के लिए कोई योजना क्यों नहीं बनाती है?

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : मध्य प्रदेश खनिज विकास निगम इस पर ध्यान दे रहा है। इस समय हमारे पास तथ्य उपलब्ध नहीं है। जम्मू-कश्मीर में खनन के बारे में... (व्यवधान)

डा. मुरली मनोहर जोशी : मैं एक सामान्य सा प्रश्न पूछता हूँ। क्या आपको इसकी जानकारी है अथवा नहीं?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय, मैंने जो प्रश्न पूछा है कि मध्य प्रदेश सरकार ने हीरो के उत्खनन के कार्य को विदेशी कम्पनी को लीज पर दिया है या सौदा किया जा रहा है, उसके बारे में कोई उत्तर नहीं दिया है। क्या मंत्री महोदय को इसकी जानकारी नहीं है? यदि नहीं है, तो क्या बिना केन्द्र सरकार की मंजूरी के ऐसा हो रहा है?

[अनुवाद]

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : इसकी जानकारी हमारे पास इस समय नहीं है।

डा. मुरली मनोहर जोशी : यह आपके पास इस समय उपलब्ध नहीं है... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, आप जानकारी एकत्र कर, उन्हें दें।

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : जी हाँ, मैं जानकारी एकत्र कर स्वयं उन्हें दूंगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न के दूसरे भाग का उत्तर वे दे चुके हैं।

(व्यवधान)

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : जम्मू-कश्मीर और उत्तर पूर्व क्षेत्र के बारे में भारतीय भू-सर्वेक्षण पहले ही सर्वेक्षण कर चुका है... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. मुरली मनोहर जोशी : अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न के दूसरे भाग का उत्तर मंत्री महोदय ने नहीं दिया है कि जम्मू कश्मीर से लेकर हिमालय के पूरे क्षेत्र में और देश के उत्तरपूर्व के क्षेत्र में क्या सरकार ने रत्न सम्पदा को ढूँढने के लिए कोई योजना बनाई है, यदि नहीं बनाई है, तो क्या सरकार ऐसी योजना बनाने पर विचार करेगी?

अध्यक्ष महोदय : श्री महतो।

श्री बीर सिंह महतो : अध्यक्ष महोदय... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको बोलने को कह चुका हूँ आप एक पूरक प्रश्न कर चुके हैं। आप दोबारा क्यों खड़े हो रहे हैं?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप अन्य सदस्यों के बोलने के बीच व्यवधान क्यों पैदा कर रहे हैं? श्री महतो बोल रहे हैं।

श्री बीर सिंह महतो : यह देखा जाता है कि सुवर्णरेखा नदी में बड़ी संख्या में लोग सोना इकट्ठा करने के लिए रेत को धोते-छानते हैं। 'सुवर्ण रेखा' का अर्थ है 'स्वर्ण रेखा'। इस नदी में सोना पाए जाने के कारण उसे इस नाम से पुकारा जाता है। सुवर्ण रेखा नदी बिहार के सिंहभूम जिले के कुछ भागों से होकर गुजरती है। मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूँ कि क्या पश्चिम बंगाल और बिहार राज्यों के खनिज और भूवैज्ञानिक विभागों से सुवर्णरेखा और टाटको नदियों में खोज करने की कहा गया है।

श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य : भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण ने इस वर्ष सुवर्णरेखा नदी का सर्वेक्षण किया है और उनके अनुसार वहाँ सोना निकालना आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 222 श्री राम टहल चौधरी।

[हिन्दी]

श्री चमनलाल गुप्त : अध्यक्ष महोदय, बॉर्डर एरिया में डायमंड निकल रहा है, इसके बारे में इनको पता नहीं है।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब हम गेहूँ, चावल और चीनी पर चर्चा कर रहे हैं, हीरो पर नहीं।

[हिन्दी]

श्री चमन लाल गुप्त : इन्हें कौन बताएगा।

[हिन्दी]

चीनी, गेहूँ और चावल की आपूर्ति

*222. श्री राम टाइल चौधरी :

श्री सोहनवीर :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष और चालू वर्ष के दौरान अब तक प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र को उसकी मांग की तुलना में कितनी-कितनी मात्रा में गेहूँ, चावल और चीनी की आपूर्ति की गई;

(ख) क्या कुछ राज्य सरकारों ने उक्त मदों और अन्य आवश्यक वस्तुओं के कोटे में बढ़ोतरी करने के लिए केन्द्र सरकार से अनुरोध किया है;

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

(घ) इन मदों के कोटे में बढ़ोतरी करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (घ). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण**1. गेहूँ और चावल**

(क) वित्तीय वर्ष 1993-94, 1994-95, 1995-96 और 1996-97 (अप्रैल-मई, 1996) के दौरान राज्य और संघ राज्य क्षेत्र के संबंध में गेहूँ और चावल की मांग, आवंटन और उठान बताने वाले विवरण संलग्न उपबन्ध I से IV पर हैं।

(ख) जी, हां।

(ग) जुलाई, 1996 को स्थिति के अनुसार 13 राज्यों अर्थात् असम, बिहार, गोवा, हिमाचल प्रदेश, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, मेघालय, मिजोरम, उड़ीसा, सिक्किम, तमिलनाडु, और पश्चिम बंगाल को 2.03 लाख टन चावल और 0.69 लाख टन गेहूँ के अतिरिक्त आवंटन किए जा रहे हैं। इसके अलावा हाल में छः राज्यों ने गेहूँ और चावल के अतिरिक्त आवंटन के लिए अनुरोध किया है जिसका ब्यौरा संलग्न उपबन्ध V में दिया गया है।

(घ) गेहूँ और चावल के आवंटन में वृद्धि करने की मांगों पर सार्वजनिक वितरण प्रणाली को वस्तुओं के आवंटन से संबंधित अन्तर-मन्त्रालय समिति द्वारा विचार किया जाता है और जब भी अपेक्षित होता है तब सरकार द्वारा अतिरिक्त आवंटन किए जाते हैं।

2. चीनी

(क) से (घ). 1.1.1996 से अधिकांश राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को लेवी चीनी के मासिक आवंटन 1991 की जनगणना के अनुसार 425 ग्राम प्रति व्यक्ति के एक समान मानदण्डों पर किए जा रहे हैं। तथापि, कुछ राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में चल रही विशेष परिस्थितियों के कारण उन्हें उच्चतर दरों पर लेवी चीनी के आवंटन किए जाते हैं। सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए प्रतिमाह वर्तमान लेवी चीनी कोटा लगभग 3.69 लाख टन बैठता है। उपर्युक्त के अतिरिक्त, सरकार त्योंहार कोटे के रूप में भी एक लाख टन चीनी प्रतिवर्ष रिलीज करती है जो राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को उनके मासिक लेवी कोटे के अनुपात में उनकी पसंद के महीने में आवंटित किया जाता है। उपर्युक्त आधार पर सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को पिछले तीन वर्षों के दौरान किए गए लेवी चीनी के मासिक आवंटन और त्योंहार कोटे के वार्षिक आवंटन संलग्न उपबन्ध VI पर दिए गए हैं।

3. मिट्टी का तेल

(क) से (घ). राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को मिट्टी के तेल का आवंटन पूर्ववृत्त के आधार अर्थात् पिछली आपूर्तियों के आधार पर किया जाता है। समय-समय पर विभिन्न राज्य सरकारों से अतिरिक्त आवंटन हेतु अनुरोध प्राप्त होते रहते हैं। तथापि, उत्पाद की उपलब्धता, विदेशी मुद्रा और इसमें अंतर्ग्रस्त भारी सब्सिडी जैसी बाधाओं के कारण राज्यों की सम्पूर्ण मांग को पूरा करना संभव नहीं है। फिर भी, 1993-94, 1994-95, 1995-96 और 1996-97 के दौरान पिछले वर्षों की अपेक्षा सम्पूर्ण देश के लिए समग्र रूप में मिट्टी के तेल के आवंटन में तीन प्रतिशत की वृद्धि की गई थी जिसमें उन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को अतिरिक्त मात्रा आवंटित की गई थी जिनमें प्रति व्यक्ति उपभोग की क्षमता कम थी-और इसके विपरीत भी आवंटन किया गया था।

4. खाद्य तेल

(क) से (घ). फिलहाल खाद्य तेलों की मांग और आपूर्ति के बीच लगभग 7-8 लाख टन का अन्तर है। वर्तमान तेल वर्ष (नवम्बर-अक्तूबर) 1995-96 के दौरान 72.54 लाख टन की अनुमानित मांग की तुलना में सभी घरेलू स्रोतों से खाद्य तेलों की निवल उपलब्धता लगभग 65.00 लाख टन होने की संभावना है। फरवरी-अक्तूबर, 1996 के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली हेतु 2.00 लाख टन खाद्य तेल आयात करने हेतु राज्य व्यापार निगम को प्राधिकृत किया गया है।

5. साफ्ट कोक

(क) से (घ). साफ्ट कोक के उत्पादन में कमी की प्रवृत्ति के कारण पिछले कुछ वर्षों में विभिन्न राज्यों को साफ्ट कोक की आपूर्ति स्थिर रही है। विभिन्न राज्यों में घरेलू इंधन की आवश्यकता को पूरा करने के प्रयोजन से राज्यों को सिलकोक भी आवंटित किया गया है।

उपबन्ध-1

1993-94 के दौरान केन्द्रीय पूल से चावल और गेहूँ की मांग, आबंटन और उठान को बताने वाला विवरण

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य	चावल			गेहूँ		
		मांग	आबंटन	उठान	मांग	आबंटन	उठान
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	2546.0	2282.5	2172.9	235.00	172.60	117.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	124.2	124.2	87.4	13.70	7.20	6.50
3.	असम	685.2	510.8	397.3	438.00	260.00	231.80
4.	बिहार	317.0	299.2	86.4	1489.20	725.20	427.80
5.	गोवा	67.2	54.0	39.8	48.50	37.20	22.90
6.	गुजरात	414.0	414.0	238.9	790.50	642.00	306.20
7.	हरियाणा	40.0	36.0	16.2	406.42	141.90	74.10
8.	हिमाचल प्रदेश	93.1	80.6	77.2	194.00	121.00	107.60
9.	जम्मू और कश्मीर	484.6	434.4	163.0	281.00	240.00	126.00
10.	कर्नाटक	887.0	828.5	597.3	490.00	295.00	257.20
11.	केरल	2604.0	1825.0	1578.3	590.00	350.00	315.50
12.	मध्य प्रदेश	538.1	490.8	190.9	735.00	492.00	247.40
13.	महाराष्ट्र	872.0	858.0	578.0	1210.00	960.00	528.50
14.	मणिपुर	138.5	120.0	49.5	36.80	34.40	24.70
15.	मेघालय	190.5	126.0	111.2	44.00	32.00	29.70
16.	मिजोरम	120.0	103.2	98.4	20.60	16.80	16.50
17.	नागालैंड	132.05	112.6	94.9	59.46	40.50	33.10
18.	उड़ीसा	464.4	464.4	185.3	410.00	270.00	221.00
19.	पंजाब	18.0	18.0	5.2	250.00	240.00	12.80
20.	राजस्थान	84.7	84.6	18.4	1248.50	1140.00	577.30
21.	सिक्किम	60.0	54.0	42.7	7.80	7.20	6.10
22.	तमिलनाडु	941.6	878.8	856.7	335.00	245.00	235.70
23.	त्रिपुरा	194.4	194.4	146.8	30.80	21.60	13.90
24.	उत्तर प्रदेश	738.4	535.6	232.5	1295.40	972.60	391.60
25.	पश्चिम बंगाल	1166.0	967.2	528.9	1255.00	992.00	821.80
26.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	36.0	36.0	-	12.60	12.60	0.40
27.	चंडीगढ़	6.2	3.6	2.4	36.00	21.60	11.00
28.	दादरा और नगर हवेली	6.45	6.0	1.1	3.90	2.40	-
29.	दमन व द्वीव	6.9	6.0	1.2	3.40	1.80	0.30

1	2	3	4	5	6	7	8
30.	दिल्ली	240.0	240.0	143.0	924.00	864.00	558.80
31.	लक्षद्वीप	6.3	6.3	3.3	0.50	0.50	Neg.
32.	पाण्डिचेरी	24.0	24.0	3.4	9.00	9.00	Neg.
	जोड़	14246.80	12218.7	8748.5	12904.08	9368.10	5723.20

उपाखण्ड-II

वर्ष 1994-95 के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अखीन चावल और गेहूं की मांग,
आवंटन और उठान (अनन्तिम) को बताने वाला विवरण

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य	चावल			गेहूं		
		मांग	आवंटन	उठान	मांग	आवंटन	उठान
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	2230.00	2230.00	2188.10	180.00	180.00	110.20
2.	अरुणाचल प्रदेश	90.70	90.70	74.50	24.00	15.20	13.70
3.	असम	470.80	465.80	310.70	394.00	310.00	277.30
4.	बिहार	372.00	372.00	39.60	714.00	714.00	222.30
5.	गोवा	67.40	63.00	39.40	48.30	40.30	17.40
6.	गुजरात	414.00	414.00	187.60	642.00	642.00	378.90
7.	हरियाणा	36.00	36.00	5.90	174.51	151.80	30.90
8.	हिमाचल प्रदेश	144.00	108.00	38.90	180.00	136.00	117.50
9.	जम्मू और कश्मीर	520.20	520.20	154.10	350.00	350.00	110.20
10.	कर्नाटक	1307.34	1307.34	648.80	600.00	360.00	269.30
11.	केरल	2294.00	1800.00	1117.90	675.00	445.00	386.70
12.	मध्य प्रदेश	559.74	559.74	162.20	587.94	560.94	142.60
13.	महाराष्ट्र	858.00	858.00	284.50	1200.00	960.00	463.60
14.	मणिपुर	120.00	120.00	30.60	32.40	32.40	13.20
15.	मेघालय	240.00	136.00	113.40	45.00	25.00	24.40
16.	मिजोरम	122.20	100.00	70.80	24.50	19.50	16.90
17.	नागालैंड	89.00	84.00	75.90	72.00	70.00	59.30
18.	उड़ीसा	543.60	543.60	192.50	475.00	415.00	182.30
19.	पंजाब	17.25	17.25	1.30	210.00	210.00	2.40
20.	राजस्थान	46.00	46.00	14.50	1443.69	1443.69	528.30
21.	सिक्किम	56.10	56.10	33.80	10.00	10.00	8.30
22.	तमिलनाडु	1200.00	1200.00	1224.20	360.00	300.00	155.10

1	2	3	4	5	6	7	8
23.	त्रिपुरा	194.40	194.40	125.70	36.00	21.60	7.90
24.	उत्तर प्रदेश	549.60	549.60	197.30	1185.60	1185.60	203.20
25.	पश्चिम बंगाल	932.40	932.40	434.40	1035.00	1035.00	751.60
26.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	31.25	31.25	0.000	8.40	8.40	0.00
27.	चंडीगढ़	3.60	3.60	3.70	25.20	21.60	0.90
28.	दादरा और नगर हवेली	6.00	6.00	0.00	2.40	2.40	0.00
29.	दमन व दीव	6.30	6.00	1.90	2.85	1.80	0.00
30.	दिल्ली	240.00	240.00	53.90	936.00	936.00	205.00
31.	लक्षद्वीप	6.30	6.30	6.70	0.50	0.50	0.10
32.	पाण्डिचेरी	24.00	24.00	2.90	9.00	9.00	0.00
	जोड़	13792.18	13121.28	7844.70	11683.29	10612.73	4699.50

उपावन्ध-III

वर्ष 1995-96 के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन चावल और गेहूं की मांग, आवंटन और उठान (अनन्तिम) को बताने वाला विवरण

(हजार मीट्री टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य	चावल			गेहूं		
		मांग	आवंटन	उठान	मांग	आवंटन	उठान
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	2620.00	2620.00	2159.20	192.00	192.00	102.60
2.	अरुणाचल प्रदेश	107.46	102.70	90.60	10.67	7.20	5.40
3.	असम	816.00	568.00	434.50	525.00	360.00	351.80
4.	बिहार	381.60	381.60	23.40	705.60	705.60	227.30
5.	गोवा	78.00	78.00	44.80	42.40	42.40	23.50
6.	गुजरात	409.00	409.00	208.70	1153.50	835.50	424.90
7.	हरियाणा	53.56	53.56	8.40	209.48	209.48	62.40
8.	हिमाचल प्रदेश	144.00	131.00	45.20	165.00	144.00	98.10
9.	जम्मू और कश्मीर	528.00	528.00	271.70	360.00	360.00	117.90
10.	कर्नाटक	1443.12	1443.12	942.90	600.00	360.00	219.70
11.	केरल	1800.00	1800.00	1170.50	740.00	585.00	557.30
12.	मध्य प्रदेश	580.16	580.16	204.40	583.92	583.92	136.70
13.	महाराष्ट्र	858.00	858.00	359.70	1200.00	1100.00	612.40
14.	मणिपुर	120.00	120.00	32.90	33.90	32.40	28.20
15.	मेघालय	243.00	172.00	164.20	49.00	28.00	27.70

1	2	3	4	5	6	7	8
16.	मिजोरम	118.00	94.00	93.60	24.00	24.00	23.40
17.	नागालैंड	100.00	72.50	71.00	93.50	18.20	21.50
18.	उड़ीसा	790.00	790.00	365.80	480.00	420.00	238.50
19.	पंजाब	16.65	16.65	2.00	155.00	155.00	7.60
20.	राजस्थान	52.00	52.00	8.90	1453.92	1453.92	459.20
21.	सिक्किम	57.60	57.60	43.20	12.50	12.30	9.80
22.	तमिलनाडु	1675.00	1590.00	1646.20	465.00	310.00	166.10
23.	त्रिपुरा	194.40	194.40	148.50	29.40	21.60	9.60
24.	उत्तर प्रदेश	549.60	549.60	209.50	1185.60	1185.60	225.80
25.	पश्चिम बंगाल	892.60	856.00	447.10	1098.60	1098.60	842.30
26.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	30.00	30.00	0.00	9.00	9.00	0.00
27.	चंडीगढ़	3.60	3.60	1.10	21.60	21.60	0.90
28.	दादरा और नगर हवेली	6.30	6.00	1.60	3.05	2.75	0.50
29.	दमन व दीव	7.00	6.70	0.90	3.20	2.15	0.00
30.	दिल्ली	240.00	240.00	26.50	840.00	840.00	153.30
31.	लक्षद्वीप	6.30	6.30	4.70	0.50	0.50	0.00
32.	पांडिचेरी	24.00	24.00	2.00	9.00	9.00	0.00
जोड़		14944.95	14434.49	9233.70	12454.34	11129.72	5154.40

उपाखण्ड-IV

वर्ष 1996-97 (अप्रैल-मई, 1996) के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन चावल और गेहूं की मांग, अक्वंटन और उठान बनाने वाला विवरण

(हजार मीटरी टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य	चावल			गेहूं		
		मांग	अक्वंटन	उठान	मांग	अक्वंटन	उठान
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	420.00	360.00	268.00	30.00	30.00	13.10
2.	अरुणाचल प्रदेश	24.88	17.20	16.00	4.96	1.20	0.70
3.	असम	128.00	98.60	69.90	84.00	60.00	59.10
4.	बिहार	63.60	63.60	1.20	117.60	117.60	33.00
5.	गुजरात	59.00	59.00	42.90	200.00	107.00	90.40
6.	हरियाणा	10.00	10.00	3.00	20.50	33.12	1.70
7.	हिमाचल प्रदेश	24.00	18.80	10.60	24.00	24.00	14.90
8.	जम्मू और कश्मीर	88.00	88.00	41.30	60.00	60.00	24.90
9.	कर्नाटक	240.52	240.52	153.60	100.00	60.00	38.40

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	करल	300.00	300.00	198.70	120.00	100.00	83.60
11.	मध्य प्रदेश	92.00	92.00	47.30	97.32	97.32	32.30
12.	महाराष्ट्र	143.00	143.00	80.80	200.00	160.00	112.30
13.	मणिपुर	20.00	20.00	6.70	6.00	5.40	7.20
14.	मेघालय	40.00	30.00	28.20	8.00	5.00	4.80
15.	मिजोरम	22.00	20.00	17.30	4.00	4.00	3.70
16.	गोवा	15.00	15.00	8.40	6.20	6.20	2.90
17.	नागालैंड	18.00	12.00	16.20	12.10	1.20	2.00
18.	उड़ीसा	150.00	150.00	69.10	80.00	70.00	59.70
19.	पंजाब	3.00	3.00	0.60	16.00	16.00	0.00
20.	राजस्थान	10.00	10.00	2.10	185.00	204.82	99.00
21.	सिक्किम	9.60	9.60	9.60	2.20	2.20	1.70
22.	तमिलनाडु	450.00	290.00	244.90	100.00	50.00	21.00
23.	त्रिपुरा	32.40	32.40	30.30	5.00	3.60	2.60
24.	उत्तर प्रदेश	91.60	91.60	44.50	197.60	197.60	34.80
25.	पश्चिम बंगाल	154.67	130.00	82.90	160.00	160.00	137.80
26.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
27.	चंडीगढ़	0.60	0.60	0.20	1.80	3.60	0.00
28.	दादरा और नगर हवेली	1.00	1.00	0.80	0.60	0.50	0.00
29.	दमन व दीव	1.20	1.20	0.00	0.60	0.40	0.00
30.	दिल्ली	40.00	40.00	17.20	100.00	100.00	42.60
31.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
32.	पाण्डिचेरी	4.00	4.00	0.00	1.50	1.50	0.00
	जोड़	2656.07	2351.12	1513.20	1944.98	1682.26	924.20

सभी आंकड़े अनन्तिम हैं।

उपाबन्ध-V

चावल और गेहूं के अतिरिक्त आवंटन के लिए अनुरोध

(आंकड़े टन में)

क्र.सं.	राज्य	अतिरिक्त मांग		अवधि जिसके लिए अनुरोध, किया गया	कैफियत
		चावल	गेहूं		
1	2	3	4	5	6
1.	अरुणाचल प्रदेश	2000	—		
2.	असम	29,100	12,000	नियमित आधार पर	चालू मानसून मौसम के दौरान राहत के लिए पहले ही 15,000 टन चावल की मंजूरी दी जा चुकी है। हाल ही में, 10,000 टन अतिरिक्त चावल और 500 टन अतिरिक्त गेहूं की मंजूरी दी गई है।

1	2	3	4	5	6
3.	केरल	-	20,000	सितम्बर, 1996	ओणम त्यौहार के लिए
4.	नागालैंड	5000	3000	जून, जुलाई व अगस्त, 1996	
5.	तमिलनाडु	80,000 *	-	सितम्बर, 1996	अगस्त, 96 के लिए 20,000 टन की मंजूरी दी गई।
6.	पश्चिम बंगाल	10,000	20,000	जुलाई व अगस्त, 1996	

*मार्च, 94 से प्रतिमाह दिए जा रहे 74,000 टन अतिरिक्त चावल के अलावा।

उपाबंध-VI

लेवी चीनी का राज्यवार मासिक कोटा बताने वाला विवरण

(आंकड़े टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1.2.87 से प्रभावित सामान्य मासिक कोटा ***	जन.96 से प्रभावित संशोधित मासिक कोटा (1991 की जनगणना के आधार पर)	वार्षिक त्यौहार कोटा
1.	आंध्र प्रदेश	25281	28267	7614
2.	अण्डमान निकोबार	247	282	74
3.	अरुणाचल प्रदेश	314	366	94
4.	असम	9617	9524	2896
5.	बिहार	33459	36707	10078
6.	चंडीगढ़	372	391	112
7.	दादरा और नगर हवेली	51	60	14
8.	दिल्ली	9921*	11973	2316
9.	गोवा	500	508	150
10.	दमन	24	26	12
11.	दौव	15	17	
12.	गुजरात	16194	17557	4878
13.	हरियाणा	6386	6996	1924
14.	हिमाचल प्रदेश	2019	2197	608
15.	जम्मू और कश्मीर	3136**	3567	868
16.	कर्नाटक	17769	19117	5350

1	2	3	4	5
17.	केरल	11953	12368	3600
18.	लक्षद्वीप	71	81	22
19.	मध्य प्रदेश	25031	28127	7536
20.	महाराष्ट्र	29938	33550	9014
21.	मणिपुर	694	782	208
22.	मेघालय	662	752	200
23.	मिजोरम	261	293	78
24.	नागालैंड	426	542	128
25.	उड़ीसा	12393	13456	3730
26.	पांडिचेरी	305	360	64
27.	करीकल	73	86	18
28.	माहे	15	18	4
29.	यनम	7	8	2
30.	पंजाब	7945	8619	2392
31.	राजस्थान	16914	18704	5092
32.	सिक्किम	165	174	50
33.	तमिलनाडु	22547	23741	6790
34.	त्रिपुरा	1001	1173	302
35.	उत्तर प्रदेश	52926	59122	15936
36.	पश्चिम बंगाल	25888	28934	7796
37.	भूटान	300	315	50
सकल जोड़		334820	368760	100000

* जुलाई, 1993 से प्रभावी

** फरवरी, 1994 से प्रभावी

*** अगस्त, 1991 से मार्च, 1994 तक अनुमत 5 प्रतिशत की तदर्थ वृद्धि से अधिक, जिसे अप्रैल, 1994 में हटा दिया गया और पुनः सितम्बर, 1995 में शुरू किया गया और जो 31.12.1995 तक जारी रही।

श्री राम टहल चौधरी : अध्यक्ष महोदय, हमने यह जानना चाहा था कि गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष प्रत्येक राज्य और संघ राज्य की मांग की तुलना में कितनी-कितनी मात्रा में गेहूं, चावल और चीनी दी गई? इसमें जो उत्तर दिया गया है, वह बड़ा असंतोषजनक है। हमने मांग की है कि बिहार से मांग थी 317 हजार टन, आवंटन हुआ 299.2 टन और उठान हुआ 46.4 टन। इसी तरह से हर राज्यों में जितना आवंटन हुआ उतना उठान नहीं हुआ। इसके बारे में मैं यह जानना चाहता हूँ कि इसका क्या कारण है? मुझे थोड़ी बहुत जानकारी है कि कभी-कभी गेहूं और चावल सड़ा हुआ दिया जाता है जिसकी वजह से वह नहीं उठता है लेकिन हर राज्य में इतना कम उठान क्यों हुआ, इसके बारे में हम जानना चाहते हैं?

दूसरा, चीनी और मिट्टी के तेल के बारे में आंकड़े दिये गये हैं, उनमें यह विस्तारपूर्वक नहीं दिया गया है कि कितना आवंटन हुआ और कितना उठान हुआ। बड़ी चलाकी से काम किया गया है। हमें जहां तक पता है कि चीनी और मिट्टी के तेल का जो आवंटन हुआ, वह सारा उठा लिया गया। इसका एक ही कारण है कि चीनी और मिट्टी के तेल की बहुत ब्लैक होती है इसलिए लोग इसे उठाना पसंद करते हैं। गेहूं और चावल को लोग उठाना पसंद नहीं करते क्योंकि उसमें फायदा नहीं है।

अध्यक्ष महोदय, त्योंहारों पर चीनी का स्पेशल कोटा दिया जाता है। मेरे ही प्रखंड में 1995 में दशहरे के त्योंहार पर चीनी का आवंटन हुआ लेकिन वह नहीं उठाई गयी। इस बार मोहर्रम के त्योंहार पर भी यही हुआ कि वह नहीं उठायी गयी। बाद में डीलर्स, संबंधित विभाग के पदाधिकारी और इंस्पेक्टर आदि सब मिलकर उस सारे राशन को ब्लैक में बेच देते हैं। मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहता हूँ कि चावल और गेहूं का जो आवंटन होता है उसको क्यों नहीं उठाया जाता? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि चीनी और मिट्टी के तेल के बारे में कितना आवंटन किया जाता है और कितना उठाया जाता है? मेरी यह भी मांग है कि इसकी तुलना में हर चीजों का आवंटन होता है या नहीं?

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जो कहा है, उन्होंने शायद अनुलग्नक नहीं देखा। ऐनैक्सचर-6 में शुगर और मिट्टी के तेल के संबंध में स्पष्ट दिया गया है। जहां तक बिहार के बारे में उन्होंने कहा है, उस संबंध में मैं कहना चाहता हूँ कि उठान का सवाल राज्यों के आंतरिक संसाधन पर डिपेंड करता है। यदि उनके पास पैसा है तो पूरा उठा लेते हैं। कुछ राज्य ऐसे हैं जिन्होंने शत-प्रतिशत उठा लिया है।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया उनका उत्तर सुनिए।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : जवाब सुनने का धैर्य रखिए। ... (व्यवधान) 317 हजार टन का ऐलोकेशन हुआ। उसमें 299 हजार

टन का आवंटन हुआ, जिसमें से मात्र 86.4 का उठान हुआ। यह राज्यों पर डिपेंड करता है, केन्द्र सरकार की जिम्मेदारी नहीं है। हम ऐलोकेशन करते हैं, एलॉटमेंट भी करते हैं लेकिन उठान राज्य सरकारों को करना है।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको अनुमति नहीं दी है। माननीय सदस्य को पूरा प्रश्न पूछने का अधिकार है।

[हिन्दी]

श्री राम टहल चौधरी : इसलिए हमने कहा है कि चीनी और मिट्टी का तेल उठा है। जो लोग चावल और गेहूं नहीं उठाते, आप उनको चीनी और मिट्टी का तेल देना बंद कर दीजिए।... (व्यवधान) 'क' प्रश्न का मंत्री जी ने यह उत्तर दिया है कि वह घरेलू ईंधन की आवश्यकता को पूरा करता है। मैं रांची से आता हूँ। कोयला कहीं नहीं मिलता, जलाने के लिए सौ रुपये में भी कोयला नहीं मिलता। मैं कहना चाहता हूँ कि आप चावल, चीनी, गेहूं आदि जो भी समान देते हैं, उसका वितरण सही ढंग से होना चाहिए। मैं जानना चाहता हूँ कि जन वितरण प्रणाली में जो भ्रष्टाचार व्याप्त है, उसे खत्म करने के लिए आप कौन से उपाय कर रहे हैं?... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपा कर अपने प्रश्न को लम्बा मत कीजिए।

[हिन्दी]

श्री राम टहल चौधरी : इसे पार्टी के आधार पर न करें बल्कि सही वितरण करें। सामान ठीक से कैसे पहुंचे, क्या आप उसके लिए कोई उपाय करेंगे?

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : अध्यक्ष महोदय, अभी सॉफ्ट कोक की जो चर्चा माननीय सदस्य ने की है, रांची इलाके में, पूरे बिहार में ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपा कर पहले मंत्री महोदय को उत्तर देने दें। मैं यथासंभव सदस्यों को अवसर दूंगा।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : जितनी मांग की गई थी, 1995-96 में 124 लाख टन आवंटित हुआ है और यह शत-प्रतिशत लिफ्टिंग हुआ है।... (व्यवधान) आवंटन करना केन्द्र सरकार की जिम्मेदारी है लेकिन जहां तक मूवमेंट का सवाल है, वह राज्य सरकारों को जिम्मेदारी है। आवंटन किया गया है और लिफ्टिंग भी हो गया है।

यह तो पोजिटिव साइड है कि राज्य ने एक लाख 24 हजार टन उठा लिया है। इसमें धुआं ज्यादा हो रहा है इसलिए उत्पादन में थोड़ी कमी हुई है। इसमें सुधार करेंगे कि कैसे उत्पादन और बढ़ाया जाए। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब श्री सोहनवीर बोलें। श्री राजेश्वर राव, मैं आपका नाम इनके बाद पुकारूंगा।

[हिन्दी]

श्री सोहनवीर : अध्यक्ष महोदय, जो मिट्टी का तेल यहां से पी. डी.एस. के लिए भेजा जाता है, वह सारा का सारा मिट्टी का तेल पेट्रोल और डीजल में मिल जाता है। 50 परसेंट मिट्टी के तेल की डीजल में मिलावट हो रही है और उससे किसानों के ट्रैक्टर खराब हो रहे हैं और मशीनें खराब हो रही हैं। गांव का जो गरीब है, उसकी झोपड़ी में जो उजाला होता है, वह डीजल के दीये से होता है। वह डीजल का दीया जलाता है, क्योंकि मिट्टी का तेल उसको मिलता नहीं है। सारा मिट्टी का तेल रास्ते में खा लिया जाता है। मंत्री महोदय इसमें क्या करने जा रहे हैं? मिट्टी के तेल का रेट डीजल के बराबर होना चाहिए या आप डीजल का रेट घटाओं!... (व्यवधान)

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : अध्यक्ष महोदय, जहां तक मिट्टी के तेल का सवाल है, यह शत-प्रतिशत आयात होता है और मैन्युफैक्चरिंग कास्ट से सस्ता पी.डी.एस. में बेचा जाता है। अभी 2.80 रुपये पर लीटर पी.डी.एस. का भाव है और जो ओपन मार्केट का रेट है, वह सात रुपये पर लीटर है। यह हम करते हैं... (व्यवधान) मैं देहाती इलाके के सम्बन्ध में आ रहा हूं, आप सुनने का धैर्य तो रखिए। देहाती इलाकों में मिट्टी के तेल के एलाकेशन के विषय में... (व्यवधान) मैं तथ्यों के आधार पर बता रहा हूं... (व्यवधान) आप इस तरह से बीच में टोकेंगे तो फिर जवाब नहीं हो पाएगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि अभी मेरे पास पूरी फीगर्स है।

मिट्टी के तेल का एलाकेशन आठ राज्यों में नेशनल एवरेज से कम है और शेष राज्यों में अभी मिट्टी के तेल के विषय में मैं बता रहा हूं। मिट्टी के तेल का एलाकेशन बढ़ाने की दिशा में हमने प्रयास किया है। अभी पूरे कंट्री लेवल पर तीन प्रतिशत और एलाकेशन बढ़ाने का प्रस्ताव है और यह लागू हो रहा है। इस तीन प्रतिशत में जिन राज्यों का नेशनल एवरेज कम है, वह राज्य हैं उड़ीसा, बिहार, मध्य प्रदेश, राजस्थान, आन्ध्र प्रदेश, उत्तर प्रदेश, केरल और हरियाणा, इन राज्यों में नेशनल एवरेज से क्रम सप्लाइ की जाती है... (व्यवधान) आप सुनिए। बढ़ा रहे हैं, सुन तो लीजिए। अभी हमने बढ़ाया है, आप बात तो सुन लीजिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया मंत्री महोदय का उत्तर सुनें। आप केवल प्रश्न करने में ही रूचि रखते हैं उत्तर में नहीं।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : माननीय सदस्य का कंपरीजन दें दें? आप कहिए तो राज्यवार भी हम बता सकते हैं। सबसे ज्यादा चंडीगढ़ में है। चंडीगढ़ में 33.25 लीटर पर कैपिटा पर एनम है... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री पी.वी. राजेश्वर राव : क्या मैं मंत्री महोदय से यह जान सकता हूं कि आन्ध्र प्रदेश सरकार ने और अधिक चावल, गेहूं और मिट्टी का तेल दिए जाने की मांग की है या नहीं? यदि हां, तो क्या कार्रवाई की गई?

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : उड़ीसा में 60.19 लीटर पर कैपिटा पर एनम है।

श्री लालमुनी चौबे : जहां उत्पादन का सवाल है, उसका जवाब तो दिया नहीं। जहां उत्पादित चीजें हैं, इसमें एनवायरमेंट मिनिस्ट्री भी बैठी होगी, इनके साथ, यह बिहार में... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, श्री पी.वी. राजेश्वर वर्तमान आवंटन के बारे में नहीं पूछ रहे हैं। वे अतिरिक्त आवंटन के बारे में पूछ रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : इसमें तमिलनाडु, कर्नाटक और गोवा का है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप जानकारी इकट्ठा कर माननीय सदस्य को दे सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : आंध्र प्रदेश से कल ही चिट्ठी प्राप्त हुई है। बाकी सभी राज्यों के आंकड़े मेरे पास हैं। आंध्र प्रदेश के बारे में हम इसी सप्ताह फैसला लेने जा रहे हैं।

श्रीमती जयवंती नवीनबाबू मेहरत : मंत्री महोदय ने जो लिखित उत्तर दिया है उसमें उपबंध 6 में लिखा है कि 1991 की जनसंख्या के आधार पर यह कोटा आर्बिट्रट किया गया है। 1996 की जनसंख्या के आधार पर कोटा नहीं दिया गया है। मुम्बई, महाराष्ट्र और अन्य राज्यों में 1996 की जनसंख्या के आधार पर कोटा आर्बिट्रट करना चाहिए। इसलिए आप 1996 की जनसंख्या के आधार पर रूखों की अधिक कोटा दे। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आने वाले त्यौहारों को देखते हुए आप कितना कोटा रिलीज करेंगे?

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : जनसंख्या 10 साल के अंतराल के बाद होती है। राज्यों को वहां की आबादी के आधार पर ही कोटा देते हैं। लेकिन कुछ विशेष परिस्थितियों में या जहां प्राकृतिक आपदा आ जाए वहां पर एलोकेशन बढ़ाते रहे हैं और बढ़ाते रहेंगे।

श्री रमेन्द्र कुमार : सोफ्ट कोक का कोटा 100 प्रतिशत उठाया जाता है, चीनी का भी कोटा 100 प्रतिशत उठाया जाता है। लेकिन गेहूं और चावल में ऐसा नहीं होता है। इसका कारण यह है कि सोफ्ट कोक और चीनी का इस्तेमाल काला बाजारी में किया जाता है। चूंकि गेहूं और चावल की राशन की दुकानों की कीमतों में और खुले बाजार में इनकी कीमतों में खास फर्क नहीं है इसलिए इसे कोई नहीं उठाता। क्या सरकार सोफ्ट कोक और चीनी की काला बाजारी रोकने के लिए कोई कार्रवाई करने जा रही है?... (व्यवधान)

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : मैंने परसों ही सभी राज्यों के मुख्यमंत्रियों को पत्र लिखा है कि चाहे मिट्टी के तेल का, चीनी का या अन्य किसी चीज का डाइवर्सन होता है, उस पर राज्य सरकार रोक लगाए। यह उनके नियंत्रण में है।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री रमेन्द्र कुमार : वे सदन को गुमराह कर रहे हैं।

[बिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : डाइवर्सन रोकने का काम राज्य सरकारों का है, हम भी इस दिशा में प्रयास कर रहे हैं। मुख्यमंत्रियों के सम्मेलन में मैंने इस सवाल को उठाया था कि यह राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है और वे इससे निपटने का काम करें, जिससे डाइवर्सन न हो। माननीय सदस्य ने जो जानकारी चाही है, उसके उत्तर में मैंने सही बताया है।... (व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : माननीय अध्यक्ष जी, देश की जनता जानना चाहती है, मैं उस भावना से पूछ रहा हूं।... (व्यवधान) पूरे देश की जनता चिंतित है और जानना चाहती है कि देश में अभी की स्थिति में गेहूं, चावल और चीनी का स्टॉक क्या है? मेरे प्रश्न का दूसरा भाग है कि क्या इस वर्ष भुखमरी की स्थिति तो पैदा नहीं होने वाली और तीसरी बात मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या देश में बाहर से खाद्यान्न मंगाने की आवश्यकता पड़ रही है या नहीं? इन तीनों प्रश्नों का जवाब मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : अध्यक्ष महोदय, अभी माननीय सदस्य ने जो प्रश्न उठाया है, उसमें 1.7.96 तक का डॉटा मेरे पास हैं और उसके अनुसार राइस का स्टॉक 128 लाख टन है और गेहूं का स्टॉक 145 लाख टन और चीनी का स्टॉक अभी 115 लाख टन तक पहुंच गया है। चूंकि सीजन अभी सितम्बर तक बाकी है, इससे आगे जाने की भी उम्मीद है। इसलिए सरकार के पास अन्न का भंडार है, अन्न की कोई कमी नहीं है। इसलिए बाहर से आयात करने की जरूरत नहीं है, एक भी व्यक्ति स्ट्रैवेंशन से नहीं भरेगा, सरकार ऐसी व्यवस्था सुनिश्चित करती है।

श्री शिवराज सिंह (विदिशा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मध्य प्रदेश का भी केन्द्र सरकार मिट्टी का तेल और शक्कर का कोटा काफी कम देती है। मध्य प्रदेश की आबादी इस समय 6 करोड़ है और सरकार के जो 425 ग्राम प्रति व्यक्ति शक्कर देने के मापदंड है, उस दृष्टि से मध्य प्रदेश को आधी शक्कर भी नहीं मिलती और गांव का जो गरीब व्यक्ति है, उस तक यह शक्कर किसी हालत में नहीं पहुंच पाती। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश का शक्कर का कोटा 425 ग्राम प्रति व्यक्ति बढ़ाने के लिए सरकार क्या कार्रवाई करेगी और दूसरा प्रश्न है कि हमारे मध्य प्रदेश में गरीब आदिवासी हरिजन केवल मिट्टी के तेल पर आधारित हैं, वहां बिजली नहीं है। मिट्टी के तेल का कोटा मध्य प्रदेश को सरकार काफी कम देती हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहता हूं क्योंकि टाटा, बिड़ला और हिन्दुजा तो मिट्टी के तेल का उपयोग नहीं करते हैं, यह आम आदमी के उपयोग की चीज है जिसकी मोर्चा सरकार बात करती है, मिट्टी का तेल आम आदमी उपयोग करता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश के लिए मिट्टी के तेल का कोटा बढ़ाने के लिए सरकार क्या कार्यवाही कर रही है?

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : पूरे देश में लेवी शुगर का कोटा हमारे पास तीन लाख 69 हजार टन प्रतिमह आलॉट करते हैं। जहां तक मध्य प्रदेश का सवाल है, वहां पर अभी 28,127 टन प्रति माह की इस महीने की एलोकेशन हैं। जहां तक चीनी बढ़ाने का सवाल है, 425 ग्राम प्रति व्यक्ति के आधार पर दी जाती है। यह 1991 की जनगणना पर आधारित है।

लेकिन अभी मध्य प्रदेश, आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और आसाम आदि कई राज्यों से मांग आई है कि आबादी के हिसाब से इस कोटे को और भी बढ़ाया जाए। इस कोटे को बढ़ाने के बारे में सरकार विचार कर रही है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना प्रश्न पूछें।

[बिन्दी]

श्री शिवराज सिंह : कब तक बढ़ाएंगे?... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ए.सी. जोस : मुझे केरल के बारे में एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न पूछना है।

अध्यक्ष महोदय : आप वह प्रश्न पूछें।

श्री ए.सी. जोस : केरल सरकार को इस वर्ष 12,500 टन चीनी दी गई थी। परन्तु साथ ही चीनी का मूल्य अत्यधिक बढ़ा दिया गया। इस प्रकार, हर बार हमें 1,200 रुपए का घाटा हो रहा है, इसका अर्थ हुआ केरल सिविल सप्लाय कारपोरेशन को प्रतिमाह 2.45 करोड़ रुपए या एक वर्ष में 30 करोड़ रुपए का घाटा। चीनी मूल्य समानीकरण को नाम से एक कोष है। परन्तु सरकार उसके लिए धन नहीं दे रही है।

राज्य सरकार ने भारतीय खाद्य निगम द्वारा दिए गए 6.7 करोड़ रुपए इसमें दिए हैं। यद्यपि केरल राज्य सिविल सप्लाइ कारपोरेशन अच्छी तरह चल रहा है, मूल्यों पर नियंत्रण रखे हुए है, पर फिर भी सार्वजनिक वितरण प्रणाली थम सी गई है। हमारे मुख्य मंत्री और खाद्य मंत्री ने इस बारे में मंत्री महोदय को लिखा है। मेरा प्रश्न यह है कि क्या सरकार चीनी मूल्य समानीकरण कोष के लिए शीघ्रतिशोघ्र रुपया प्रदान करेगी?

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने चीनी के बारे में कहा, पूरे देश में अकेले चीनी ऐसी आवश्यक वस्तु है जिसे हम नौ रुपए पांच पैसे प्रति कि.ग्रा. के कंज्यूमर प्राइस पर पूरे देश में देते हैं। आपने इसका कोटा बढ़ाने का सवाल उठाया है, ओपन मार्केट में चीनी का भाव 14 रुपए से लेकर 18 रुपए तक चला जाता है। एडवाइजरी कंज्यूमर प्राइस देने का काम राज्य सरकार का है लेकिन चीनी में थोड़ा कंट्रोल किया गया है। यह 9.05 रुपए पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम में दिया जाता है केरल में अच्छी व्यवस्था है।

[अनुवाद]

श्री ए.सी. जोस : चीनी मूल्य समानीकरण कोष के लिए धन देने के बारे में आपको क्या कहना है?

[हिन्दी]

कार्यक्रमों का स्तर

+

*223. **कुमारी उमा भारती :**

डा. रामकृष्ण कुसुमारिया :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को गत एक वर्ष के दौरान दूरदर्शन कार्यक्रम का स्तर अच्छा न होने की शिकायतें मिली हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या सरकार का विचार दूरदर्शन के सभी चैनलों पर अश्लील फिल्मों और कार्यक्रमों पर पाबन्दी लगाने का है; और

(घ) यदि हां, तो यह पाबन्दी कब तक लगाए जाने की सम्भावना है?

नगर विमानन मंत्री और सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहिम) : (क) और (ख) दूरदर्शन कार्यक्रमों की गुणवत्ता के बारे में शिकायतें/सुझाव समय-समय पर प्राप्त होते रहते हैं। कार्यक्रमों

की गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए इन पर विचार किया जाता है। तथापि, इस प्रकार की शिकायतें/सुझावों का कोई केन्द्रीकृत रिकार्ड नहीं रखा जाता।

(ग) और (घ). दूरदर्शन फिल्मों सहित अपने सभी कार्यक्रमों का टेलीकास्ट करने से पहले पूर्वदर्शन करता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि किसी प्रकार की अश्लीलता का प्रसारण न हो।

[हिन्दी]

कुमारी उमा भारती : अध्यक्ष महोदय, एक्सीडेंट होने के बाद में खड़े होने में अक्षम हूँ, इसलिए सदन से और आपसे मैं क्षमा याचना करती हूँ और माननीय मंत्री महोदय से आपके माध्यम से मैं आग्रह कर रही हूँ कि वे मेरे प्रश्न का उत्तर सिर्फ औपचारिकता निभाने के लिए नहीं, बल्कि पूरी गम्भीरता से दें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न करते समय मैंने आपको बैठे रहने की इजाजत दी है।

[हिन्दी]

कुमारी उमा भारती : अध्यक्ष महोदय, जो प्रश्न मैंने पूछा है, उसकी गम्भीरता के कारण ही मैं आज सदन में उपस्थित हुई हूँ, मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से आग्रह करती हूँ, उन्होंने जो उत्तर दिया है, वह उत्तर हमको पहले लिख कर दे चुके हैं। मैं माननीय मंत्री जी, श्री सी.एम. इब्राहिम से पूछना चाहती हूँ, क्या सूचना और प्रसारण मंत्रालय ने इस बात की गम्भीरता को सोचा है कि जिस प्रकार के कार्यक्रम, विज्ञापन और फिल्मों दूरदर्शन पर दिखाई जा रही हैं, वे पिता-पुत्री, भाई-बहन और माता-पुत्र के साथ बैठकर देखे जा सकते हैं? ये कार्यक्रम भारतीय संस्कृति को पूरी तरह से नष्ट और भ्रष्ट कर रहे हैं और संस्कारों की गलत तरीके से दे रहे हैं। एक प्रकार से जो देश की युवा पीढ़ी है, जो बच्चे हैं, जो कि भारत का भविष्य हैं, उसको बिगाड़ने में यह दूरदर्शन बहुत बड़ा रोल अदा कर रहा है। इसलिए मुझे माननीय मंत्री जी से पूछना है, जैसा कि उन्होंने अपने उत्तर में कहा है कि दूरदर्शन पर कार्यक्रम या फिल्मों टेलीकास्ट करने के पहले उसका दूरदर्शन होता है, तो ये पूर्वदर्शन करने वाले कौन लोग हैं? ये ऐसा पूर्वदर्शन करते हैं कि ऐसे कार्यक्रमों को भी स्वीकृत कर देते हैं, ऐसे विज्ञापनों को भी स्वीकृत कर देते हैं, ऐसे टैली-सीरियल्स को भी स्वीकृत कर देते हैं और ऐसी फिल्मों को भी स्वीकृत कर देते हैं, जो कि दिखाने के लायक नहीं होती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूँ, ऐसे कौन लोग हैं, जो इन कार्यक्रमों का पूर्वदर्शन करते हैं? माननीय मंत्री जी गम्भीरता को देखते हुए बतायें कि इसको रोकने के लिए वे कौन से कदम उठाने जा रहे हैं? जो पूर्वदर्शन करने वाले लोग हैं, उनके मस्तिष्क की जांच कराई जाए, जो इस प्रकार के कार्यक्रमों

को स्वीकृत कर देते हैं। मुझे माननीय मंत्री जी से जानना है, ऐसे कौन लोग हैं, जो पूर्वदर्शन करते हैं?

श्री सी.एम. इब्नाहिम : अगर मैं पूरा जवाब दे देता आपको जानने के लिए कुछ नहीं बचता।

कुमारी उमा भारती : बहुत कुछ बचता, क्योंकि आपने कुछ किया ही नहीं है। इसलिए बहुत कुछ बचता, आप इसकी चिन्ता न करें।

श्री सी.एम. इब्नाहिम : महोदय, दूरदर्शन पर एक हफ्ते में 140 घण्टे के कार्यक्रम होते हैं। अभी हाल में हाईकोर्ट ने एक लिटिगेशन के तहत सौ फिल्मों को देखा है। उन्होंने पाया कि 82 फिल्मों में से 77 फिल्मों को उन्होंने स्वीकार किया और 5-6-7 के बारे में कहा कि ये बच्चों को दिखाने के लायक नहीं है। सारे देश में 90 करोड़ जनता है और एक की भावना एक तरह की है तथा दूसरे की भावना दूसरे तरह की है। ऐसी स्थिति में हर एक की भावना को मैं नहीं मिला सकता हूँ। कपड़े खोल कर जो अश्लीलता है, उसको सी.एफ.सी.बी. के माध्यम से करें तो इसको लोग मानते नहीं हैं... (व्यवधान)

जस्टिस मुमान मल लोढा : कौन नहीं मानता है?... (व्यवधान)

श्री सी.एम. इब्नाहिम : आप मानते होंगे। मैं कह रहा हूँ कि जैसे स्टार-टीवी है और जहाँ तक दूरदर्शन का सवाल है, दूरदर्शन के अन्दर शिकायतें आती हैं। उसे बकायदा जोरदार तरीके से रोकने की कोशिश की गई है। हाईकोर्ट ने यह कहा था और मेट्रोपोलिटन मैजिस्ट्रेट ने भी एक जजमेंट दिया है कि आप सेंट्रल बोर्ड ऑफ फिल्म सेंसरस के माध्यम से पूरे प्रोग्राम को सर्टिफाई करा कर लाइए। लेकिन मुश्किल है, डेढ़ सौ घण्टे के प्रोग्राम के लिए हम कितनी कमेटियाँ बनाएँ, ऐसे तो मुझे दूरदर्शन बंद करके राग भैरवी दिखाना पड़ेगा। मैं वहाँ पर प्रोग्राम नहीं दिखा सकता हूँ।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : उन्हें अपनी बात कहने दें।

[हिन्दी]

श्री सी.एम. इब्नाहिम : मैं खुद शास्त्रीय संगीत का गायक हूँ। ... (व्यवधान)

कुमारी उमा भारती : मैंने जो प्रश्न किया है आप उसका उत्तर दीजिए।

[अनुवाद]

जस्टिस मुमानमल लोढा : आप उच्च न्यायालय की अवहेलना कैसे कर सकते हैं।... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री सी.एम. इब्नाहिम : मैं खुद शास्त्रीय संगीत का गायक हूँ, मैं कैसे कह सकता हूँ।

कुमारी उमा भारती : अध्यक्ष जी, यह क्या गाते हैं, क्या नाचते हैं हम यह नहीं पूछ रहे हैं। मेरा कहना यह है कि माननीय मंत्री जी मेरे प्रश्न का उत्तर दें, कि जो पूर्वदर्शन करते हैं वे कौन लोग हैं?

श्री सी.एम. इब्नाहिम : मैं बताने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

कुमारी उमा भारती : आप उत्तर देने के लिए बहुत लम्बा समय ले रहे हैं।

श्री सी.एम. इब्नाहिम : मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देता हूँ कि कंसलटेटिव कमेटी बन रही है उसमें अश्लीलता को रोकने के लिए जो भी निर्णय होगा, उस कार्यक्रम को मेरा डिपार्टमेंट लेने के लिए तैयार है। आप बताइए मैं किस तरह से लूँ। कंसलटेटिव कमेटी जो भी निर्णय करेगी उसको मानने के लिए मैं तैयार हूँ। अभी इसको लिए हुए 6 हफ्ते हुए हैं, इसके लिये हम पूरी कोशिश करेंगे। यह जो एडवर्टिजमेंट है इसको हमारी बहन सुषमा जी ने रुकवाया हुआ था। जब हमने कल फाइल मंगवा कर देखी तो मुझे भी ठीक नहीं लगा। हमने फौरन आदेश दिया कि इसको रुकवाया जाए, हम इसको देखने के लिए तैयार नहीं हैं।... (व्यवधान)

श्रीमती सुषमा स्वराज : आपने जो किया बहुत अच्छा किया।

[अनुवाद]

श्री सी.एम. इब्नाहिम : जी हाँ, वह मैंने किया है। जब आपने एक कदम उठाया है और आप मेरी बहन हैं तब मैं उसे कैसे बदल सकता हूँ।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : मैंने इसीलिए आपसे कहा था कि आप मेरे किए हुए निर्णय पर ध्यान दें।... (व्यवधान) आपको लगा कि मेरा निर्णय सही था, यह बहुत बच्छी बात है। मैं आपकी बहुत धन्यवादी हूँ।

कुमारी उमा भारती : अध्यक्ष जी, मेरे प्रश्न का दूसरा हिस्सा बहुत छोटा है। आप यह जो कंसलटेटिव कमेटी वाले हैं इसका समय तय करके बताएं कि यह कब तक बनाएंगे और उसमें संसद के माननीय सदस्यों को कब तक रखेंगे। इसकी टाइम लिमिट बताइए, क्योंकि दूरदर्शन पर अश्लीलता रोकने के लिए यह तीन साल से चल रहा है, जब के.पी. सिंहदेव जी सूचना एवं प्रसारण मंत्री थे मंत्री जी, आप पार्लियामेंट के फ्लोर पर कंसलटेटिव कमेटी के टाइम लिमिट को कमिट करें... (व्यवधान)

श्री सी.एम. इब्नाहिम : यह तो सभापति जी का काम है। ... (व्यवधान) मैं तो उसके हित में हूँ।... (व्यवधान)

श्रीमती जयवंती नवीनचन्द मेहता : आप महिलाओं को उसमें अधिक स्थान दें।

श्री सी.एम. इब्राहीम : मैं आपकी बात से सहमत हूँ। मैं भी चाहता हूँ कि इसमें महिलाओं को अधिक स्थान मिले।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, सलाहकार समिति का गठन संसदीय कार्य मंत्रालय करता है।

[हिन्दी]

डा. रामकृष्ण कुसमारिया : अध्यक्ष जी, अभी मंत्री जी ने अपने उत्तर में बताया है कि शिकायतों और सुझावों का कोई भी रिकार्ड नहीं रखा जाता है। हम लोग जो यहां पर डिसकस कर रहे हैं और जो सुझाव दे रहे हैं क्या इनको भी मंत्री जी भूल जाएंगे और निश्चित रूप से यह बात सिद्ध है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार इसके प्रति गंभीर नहीं है। दूसरा मेरा कहना वह है जो यह इसको पूर्वदर्शन करके दिखाते हैं इसमें मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जो पूर्व दर्शन वाली समिति है इसमें क्या आप सांसदों को सम्मिलित करेंगे। दूसरा मैं यह पूछना चाहता हूँ कि यह जो विदेशी चैनल उपग्रह के जरिए दिखाए जा रहे हैं इनमें और ज्यादा अश्लीलता हो रही है, क्या इनको रोकने के लिए कोई उपाय है?

श्री सी.एम. इब्राहीम : अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री महोदय के प्रश्न के उत्तर में सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि हर रोज इस बारे में सैकड़ों शिकायतें आती हैं। हमने कल ही आदेश दिया है कि इन शिकायतों को देखने के लिए एक डिप्टी डायरेक्टर रैंक का अधिकारी लगाया जाए और सारी शिकायतों को कंप्यूटर में फीड किया जाए। उन शिकायतों पर जो एक्शन लिया जाए उसे हर हफ्ते न केवल डायरेक्टर जनरल दूरदर्शन को बल्कि सम्बद्ध मंत्री को भी बताया जाए।

जहां तक विदेशी चैनलों को रोकने की बात है तो हमारे पास अभी इतनी तांत्रिकता की शक्ति नहीं है। उसमें दूसरे मुद्दे भी हैं। सुप्रीम कोर्ट का भी मुद्दा है। जिस दिन वक्त आएगा, उस दिन हम उसको रोकने की पूरी कोशिश करेंगे।

[अनुवाद]

श्री मनोरंजन भक्त : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने यह स्वीकार किया है कि बड़ी संख्या में शिकायतें आ रही हैं और विभाग उन्हें हल करने का प्रयत्न कर रहा है ताकि कार्यक्रमों की गुणवत्ता में सुधार किया जा सके। पिछले कुछ वर्षों में दूरदर्शन के कार्यक्रम काफी अधिक क्षेत्रों में देखे जाने लगे हैं तथा अनेक नए स्टूडियो भी स्थापित किए गए हैं। क्या इस दृष्टि से इन स्टूडियो में काम करने वाले कर्मचारियों को पर्याप्त संख्या में भरती किया गया है ताकि कार्यक्रमों

की गुणवत्ता में सुधार हो सके। यदि नहीं, तो पर्याप्त संख्या में कर्मचारियों की नियुक्ति के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

श्री सी.एम. इब्राहीम : माननीय सदस्य ने जो कहा है, वह सत्य है। यदि वित्त मंत्री यहां उपस्थित होते तो मेरी समस्या हल हो जाती। हमारे पास 2,200 कर्मचारियों की कमी है। हमने वित्त मंत्रालय को अनुरोध भेजा है। लगभग 66 दूरदर्शन केन्द्र पूर्ण हो जाने के बावजूद कर्मचारियों की कमी के कारण चालू नहीं किए जा सके हैं। वित्त मंत्रालय स्वीकृति दे दे, तो हमारे पास काफी कर्मचारी हो जाएंगे।

[हिन्दी]

श्री सुब्रतो मुखर्जी : माननीय मंत्री जो ने जो उत्तर दिया है उस पर वे गंभीरता से अमल करेंगे, ऐसी मेरी आशा है। कुछ दिनों से ऐसा सिलसिला चल रहा है कि एडवरटाइजमेंट के नाम पर सरकार अर्थ उपाजन कर रही है और एडवरटाइजमेंट में गंभीर और बुरे दृश्य दिखाये जा रहे हैं। इसमें लड़कियों, मां-बहनों को इन्तेमाल किया जा रहा है। क्या दूरसंचार मंत्री टी.वी. प्रोग्रामों के साथ-साथ अश्लील एडवरटाइजमेंट पर भी रोक लगाएंगे।

श्री सी.एम. इब्राहीम : अगर शिकायतें आएंगी तो हम जरूर रोक लगाने की कोशिश करेंगे।... (व्यवधान)

डा. सत्यनारायण जटिया : अध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि विदेशी अश्लील प्रसारणों को रोकने के लिए जो प्रयास करना चाहिए, उस दिशा में वे क्या करने वाले हैं। वे जो विदेशी प्रसारण दिखाने योग्य नहीं है उनको रोकने के लिए आप क्या करने जा रहे हैं। हम अपने प्रसारण दिखाने योग्य नहीं है उनको रोकने के लिए आप क्या करने जा रहे हैं। हम अपने प्रसारणों को किस प्रकार का बनाना चाहते हैं ताकि उनकी गुणवत्ता बनी रहे? और उनकी दिन-प्रति-दिन समीक्षा करते हुए कार्यक्रम उद्देश्यपूर्ण भी रहें। कार्यक्रम या सीरियल केवल समय बिताने के लिए ही न हों बल्कि उनके पीछे कोई उद्देश्य होना चाहिए। इसके लिए क्या आप कोई समिति बनाने वाले हैं जो कार्यक्रमों को तय करेंगी। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ।

श्री सी.एम. इब्राहीम : अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य का आभारी हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा सुझाव दिया। उन्होंने कहा कि उद्देश्यपूर्ण सीरियल जो कि छोटे-छोटे करके दिखाए जाते थे, उनके अब लम्बा करके दिखाया जाता है। पहले जो सीरियल 3-3 घंटे के होते थे, उनको 3-3 साल में दिखाया जा रहा है। मैं चाहता हूँ कि ऐपिसोड पर लिमिट लगायी जाए। वे अधिकतम 26 तक हों या 50, लेकिन ये 600 तक जा रहे हैं। इस पर कोई रुकावट नहीं लग रही है। मैं अधिकारियों को आदेश दे चुका हूँ कि वे फौरन फाइल पुट-अप करे। उनका समय जहां तक हो सके, घटा दिया जाए। जहां तक टैक्निकोलिटी की बात है, समय आने पर उसे भी सॉल्व कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]**पर्यटन को बढ़ावा**

*225. श्री के.डी. सुल्तानपुरी : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र सरकार ने किन-किन राज्यों में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए कदम उठाए हैं;

(ख) क्या देश में, विशेष रूप से हिमाचल प्रदेश में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए कोई प्रावधान किया गया है;

(ग) यदि हां, तो उन पर्यटन-स्थलों का ब्यौरा क्या है जिनके लिए धनराशि उपलब्ध कराई जा रही है;

(घ) क्या गत तीन वर्षों के दौरान पर्यटन उद्योग में भारी गिरावट आई है; और

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

संसदीय कार्य एवं पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) से (ङ). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

देश में पर्यटक स्थलों को पहचान करना, विकास करना और उन्नयन करना मुख्यतः राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को जिम्मेदारी है। पर्यटन विभाग, भारत सरकार सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों से उनके द्वारा भेजे गए विशिष्ट परियोजना प्रस्तावों की प्राप्ति पर, जो सभी पहलुओं से पूर्ण हैं, और पारस्परिक प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के आधार पर केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है। हिमाचल प्रदेश के संबंध में वर्ष 1995-96 के दौरान स्वीकृत परियोजनाओं का ब्यौरा निम्न प्रकार से है :-

क्र.सं.	परियोजना/स्कीम का नाम	स्वीकृत धनराशि (रुपये लाखों में)
1	2	3
हिमाचल प्रदेश		
1.	भारमौर, चम्बा में यात्री निवास का निर्माण	45.66
2.	खडराला, शिमला में पर्यटक परिसर का निर्माण	29.83
3.	रोहरु, जिला शिमला में पर्यटक परिसर का निर्माण	29.83
4.	डलहौजी में पर्यटक परिसर	29.83
5.	सोलन में पर्यटक परिसर	29.83
6.	कुफरी में पर्यटक परिसर	29.83

1	2	3
7.	तम्बुओं में आवास	10.00
8.	एंग्लर हट्स	6.00
9.	चिन्डी (मंडी) में पर्यटक परिसर	29.83
10.	पालमपुर में पर्यटक परिसर	35.98
11.	सरवरी में पर्यटक परिसर	29.83
12.	घागा में मार्गस्थ सुख-सुविधाएं	29.83
13.	मेलने और त्यौहार	18.92
14.	प्रचार	18.19
कुल		373.39

पिछले तीन वर्षों के दौरान पर्यटन उद्योग में कोई गिरावट नहीं आई।

श्री के.डी. सुल्तानपुरी : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में 373.39 लाख रुपए की स्वीकृत राशि का ब्यौरा दिया है और कहा है कि हिमाचल प्रदेश की टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए कार्यवाही कर रहे हैं। सारे प्रदेशों में आई.टी.डी.सी. के होस्टल टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए बनाए जाते हैं। हिमाचल प्रदेश जो कि पहाड़ी इलाका है जहां बर्फ पड़ती है, क्या सरकार उसको भी इसमें शामिल करने की कोशिश करेगी?

श्रीकान्त जेना : हिमाचल प्रदेश में टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए और उसमें एम्प्लॉयमेंट देने के लिए हिमाचल प्रदेश सरकार को ओर से जो प्रस्ताव आएंगे, भारत सरकार उसमें जरूर उसकी मदद करेगी।

श्री के.डी. सुल्तानपुरी : अध्यक्ष महोदय, जब से कश्मीर में उग्रवाद फैला है लेकिन अब अमन है, उसके बाद से टूरिस्ट मनाली, रमका और शिमला में भारी तादाद में आते हैं। क्या भारत सरकार अपनी ओर से राज्य सरकार को कोई प्रस्ताव भेजेगा। कसौली, सपाट, जलोग, नाहन और रमका पर्यटन स्थल है। वहां कई ऐसे इलाके हैं जहां 12 महीने बर्फ पड़ती है और वे मेरे चुनाव क्षेत्र में आते हैं। उनको बढ़ावा देने के लिए क्या आप कोई प्रयत्न करेंगे या उसे राज्य सरकार के ऊपर छोड़ देंगे? जो लोग टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए पहल करना चाहते हैं और वहां होटल बनाना चाहते हैं क्या भारत सरकार उनको कोई सब्सिडी या मदद देने के लिए तैयार है या नहीं?

[अनुवाद]

श्री श्रीकान्त जेना : पर्यटन को प्रोत्साहन देने के लिए 1992 में एक कार्य योजना को घोषणा की गई थी हिमाचल प्रदेश के कई प्रस्ताव अभी विचाराधीन हैं। हमने हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा भेजे गए प्रस्तावों में सहायता भी की है। एक विशेष सर्किट का भी प्रस्ताव है। वर्ष 1992 की राष्ट्रीय कार्ययोजना में कुल्लु-मनाली-लेह सर्किट का प्रस्ताव है जिसे कार्यरूप देना है तथा इस 'ट्रैवल सर्किट' के सधन विकास पर विचार किया जा रहा है।

[हिन्दी]

इसके अलावा वहां प्राइवेट इंटरप्रन्योर्स या मैक्स होटल लगाने के लिए आगे आएं, उनको 1992 के एक्शन प्लान के अन्तर्गत जो सुविधाएं दी जा सकती हैं, वे जरूर मिलेंगी।

प्रश्नों के लिखित उत्तर**[हिन्दी]****मितव्ययिता संबंधी उपाय**

*224. श्री विनय कटियार :

श्री ओ.पी. जिन्दल :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने मितव्ययिता संबंधी उपाय अपनाने का निर्णय किया है;

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

(ग) यह मितव्ययिता उपाय किस सीमा तक अपनाये जाने का विचार है; और

(घ) इससे वर्ष 1996-97 के दौरान कितनी धनराशि की बचत हो जाने की सम्भावना है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). मितव्ययिता संबंधी उपायों के बारे में सरकार द्वारा समय-समय पर जारी अनुदेशों का इस मंत्रालय द्वारा अनुपालन किया जाता है। यह एक सतत प्रक्रिया रही है।

(घ) वर्ष 1996-97 के लिए इस मंत्रालय के बजट अनुमानों को अंतिम रूप देते समय, मितव्ययिता संबंधी उपायों से होने वाली संभावित बचतों को ध्यान में रखा गया है। तथापि, इस समय, चालू वित्तीय वर्ष में हुई बचतों के ठीक ठीक परिमाण का निर्धारण नहीं किया जा सकता।

[अनुवाद]**विज्ञापन हेतु समय आबंटन**

*226. श्री श्रीबल्लभ पाणिग्राही : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय द्वारा धारावाहिक "जय हनुमान" तथा "श्रीकृष्ण" के प्रसारण के पूर्व तथा बाद में विज्ञापन हेतु समय/स्लाट के आबंटन के संबंध में कोई समझौता किया गया था;

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

(ग) दूरदर्शन द्वारा उक्त विज्ञापनों से धारावाहिक-वार कितनी राशि अर्जित की गई; और

(घ) प्रायोजन इत्यादि के लिए निजी निर्माताओं को असीमित समय दिए जाने के क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) दूरदर्शन और निर्माताओं के बीच एक समझौता हुआ है।

(ख) श्री कृष्णा को 25 लाख रुपए (प्रतिप्रकरण) के न्यूनतम गारन्टी शुल्क पर डीडी-1 पर प्रसारित किया जा रहा है जिसके लिए प्रायोजकों को 490 सैकन्ड का निःशुल्क विज्ञापन समय प्रभाव प्राप्त हो रहा है। यदि कोई अतिरिक्त स्पॉट बुक किया जाता है तो दूरदर्शन प्रति दस सैकन्ड 85,000/- रुपए के हिसाब से वसूलता है। धारावाहिक जय हनुमान 8.2 लाख रुपए (प्रति प्रकरण) के न्यूनतम गारन्टी शुल्क पर डीडी-2 पर प्रसारित किया जा रहा है तथा प्रायोजक को 720 सैकन्ड का निःशुल्क विज्ञापन समय दिया जाता है।

(ग) ब्यौरे निम्न प्रकार से हैं :—

श्रीकृष्ण-28.4.1996 से 21.7.96 तक प्रसारित 12 प्रकरणों हेतु 562.02 लाख रुपए (सकल)।

जय हनुमान-9.6.96 से 21.7.96 तक प्रसारित 7 प्रकरणों के लिए 57.40 लाख रुपए (सकल)।

(घ) कोई असीमित समय नहीं दिया जाता।

डाक सेवाओं का आधुनिकीकरण

*227. श्री मोहन रावले : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू योजना अवधि के दौरान डाक विभाग द्वारा देश में डाक सेवाओं के यांत्रिकरण और आधुनिकीकरण के लिए कोई योजना शुरू की गई थी;

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

(ग) 31 मार्च, 1996 की स्थिति के अनुसार इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है;

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना में इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि उपलब्ध कराई गई है और 31 मार्च, 1996 तक इस पर कितनी धनराशि खर्च की गई है; और

(ङ) डाक सेवाओं में और सुधार लाने के लिए क्या योजनायें बनाने का प्रस्ताव है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : डाक विभाग के आठवीं पंचवर्षीय योजना के उद्देश्यों में, अन्य बातों के साथ-साथ, टैकनालॉजी के समावेश द्वारा इस प्रणाली का आधुनिकीकरण करने पर विचार किया गया है। यह उद्देश्य काउंटर सेवाओं पर विशेष जोर देते हुए

विभिन्न कार्य-क्षेत्रों में कम्प्यूटर पर आधारित टैक्नालॉजी का समावेश करके प्राप्त किया जाना है।

इस प्रयोजन के लिए तैयार किए गए मशीनीकरण व आधुनिकीकरण के विशिष्ट कार्यक्रम इस प्रकार हैं :-

- कम्प्यूटर पर आधारित बहुउद्देश्यीय काउंटर मशीनों की शुरूआत।
- महत्वपूर्ण बड़े केन्द्रों में मेल प्रोसेसिंग को ऑटोमैटिक बनाना।
- मनीआर्डर शीघ्र भेजने तथा अन्य मूल्यवर्धित सेवाओं की व्यवस्था करने के लिए वैरी स्माल अपरचर टर्मिनल्स (वीएसएटी) नेटवर्क की स्थापना।
- बचत बैंक, डाक जीवन बीमा (पीएलआई) और स्पीड पोस्ट आपरेशन्स के लिए कम्प्यूटरों का प्रयोग।
- कार्य के वातावरण को बेहतर बना कर तथा ग्राहकों को

टी जाने वाली सुविधाओं में सुधार करके काउंटर सेवाओं और फ्रंट ऑफिस का आधुनिकीकरण।

- काम करने की प्रक्रिया में तेजी लाने और काम की बोझिलता को समाप्त करने के लिए अधिक महत्वपूर्ण डाकघरों में उन्नत ऑपरेशनल इक्विपमेंट प्रदान करना।

मशीनीकरण और आधुनिकीकरण की स्कीमों में जिस सीमा तक लक्ष्य प्राप्त किया गया, इस प्रयोजन हेतु आठवीं पंचवर्षीय योजना में मुहैया कराया गया योजना परिव्यय तथा 31 मार्च, 1996 तक इस्तेमाल की गई धनराशि का ब्यौरा क्रमशः संलग्न विवरण-1, II तथा III में दिया गया है।

उपभोक्ताओं के एक बड़े वर्ग को, जिसमें ग्रामीण क्षेत्र के उपभोक्ता भी शामिल हैं, टैक्नालॉजी का लाभ पहुंचाने के उद्देश्य से जो स्कीमें शुरू की गई हैं, उनका व्यापक विस्तार और अधिकतम उपयोग करने के लिए उन्हें कंसोलिडेट किया जा रहा है।

विवरण-1

आठवीं योजनावधि के प्रथम चार वर्षों के दौरान स्कीमों में वास्तविक लक्ष्य प्राप्ति

क्र.सं.	स्कीम का नाम	आठवीं पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य	31.3.96 की योजना के अनुसार लक्ष्य
1.	प्रौद्योगिकी उन्नयन		
(क)	बहुउद्देशीय काउंटर मशीनों की स्थापना	5000	2300
(ख)	मेल हैंडलिंग का मशीनीकरण	3	2
(ग)	वीएसएटी नेटवर्क की स्थापना	75 स्टेशन	61 स्टेशन
(घ)	डाकघरों का आधुनिकीकरण	कोई निश्चित लक्ष्य निर्धारित नहीं	481
(ङ)	स्पीड पोस्ट के लिए ट्रैक एंड ट्रेस प्रणाली की स्थापना	-वही-	2
(च)	इलेक्ट्रॉनिक फ्रॉकिंग मशीनें	-वही-	40
(छ)	मशीन निर्मित हैंड कैसलर	25,000	18,000
(ज)	डाक-टिकट कैसलिंग मशीनें	कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं	255
2.	डाक जीवन बीमा		
(क)	सर्किलों में डाक जीवन बीमा कार्य का कम्प्यूटरीकरण	11	11
3.	राष्ट्रीय बचत		
(क)	डाकघरों में काउंटर कार्यों का कम्प्यूटरीकरण	5 प्रधान डाकघर	5 प्रधान डाकघर
(ख)	बचत बैंक नियंत्रण संगठन कम्प्यूटरीकरण	कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं	107
4.	सामग्री प्रबंध		
(क)	पोस्टल स्टोर डिपो का कम्प्यूटरीकरण	46	46

विवरण-II**मशीनीकरण और आधुनिकीकरण के लिए आठवीं पंचवर्षीय योजना 1992-97 में मुईया कराया गया योजना परिव्यय**

योजना	आठवीं योजना का परिव्यय (करोड़ रुपयों में)
1. प्रौद्योगिकी उन्नयन	— 132.53
डाक जीवन वांमा	— 5.77
3. राष्ट्रीय बचत	— 2.50
4. सामग्री प्रबंध	— 4.90
कुल	145.70

विवरण-III**मशीनीकरण और आधुनिकीकरण की विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत 31 मार्च, 1996 तक इस्तेमाल किया गया फंड**

योजना	31.3.95 तक व्यय (करोड़ रु. में)	1995-96 के दौरान प्रत्याशित व्यय (करोड़ रु. में)	31.3.96 की स्थिति के अनुसार कुल (करोड़ रु. में)
1. प्रौद्योगिकी उन्नयन	55.94	46.82	103.74
2. डाक जीवन बीमा	1.40	1.63	3.03
3. राष्ट्रीय बचत	0.98	स्कीम-1	के साथ विलयित
4. सामग्री प्रबंध	1.54	0.47	2.01
योग	59.86	48.92	108.78

[हिन्दी]**स्पीड पोस्ट सेवा**

*228. श्री देवी बक्स सिंह :

डा. रमेश चन्द्र तोमर :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के किन-किन महानगरों/नगरों में स्पीड पोस्ट सेवा शुरू कर दी गई है;

(ख) देश में निजी कुरिअर कम्पनियों की तुलना में स्पीड पोस्ट की स्थिति क्या है;

(ग) क्या निजी कुरिअर कम्पनियों के कारण स्पीड पोस्ट सेवा घाटे में चल रही है; और

(घ) यदि हां तो सरकार द्वारा उक्त सेवा को लाभप्रद बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) संलग्न विवरण में दिए गए ब्यौरे के अनुसार राष्ट्रीय स्पीड पोस्ट सेवा 70 नगरों में शुरू की गई है।

(ख) स्पीड पोस्ट सेवा देश में प्राइवेट कुरिअर कम्पनियों के मुकाबले में अच्छी स्थिति में है।

(ग) जी नहीं। स्पीड पोस्ट विभाग के लिए अतिरिक्त राजस्व अर्जित करता है।

(घ) उपर्युक्त (ग). को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

विवरण**स्पीड पोस्ट नेटवर्क**

क्र.सं.	सर्किल का नाम	राष्ट्रीय स्पीड पोस्ट केन्द्रों की संख्या	केन्द्रों का नाम
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	4	हैदराबाद तिरुपति विजयवाड़ा विशाखापत्तनम
2.	असम	2	गुवाहाटी सिल्घर
3.	बिहार	4	धनबाद जमशेदपुर पटना रांची
4.	दिल्ली	1	दिल्ली
5.	गुजरात	3	अहमदाबाद सूरत बड़ोदरा
6.	हरियाणा	2	फरीदाबाद गुड़गांव
7.	हिमाचल प्रदेश	1	शिमला
8.	जम्मू एवं कश्मीर	2	जम्मू श्रीनगर

1	2	3	4
9.	कर्नाटक	3	बेंगलूर मैसूर मैंगलूर
10.	केरल	7	अलुवा कोझीकोड कोच्चि कोल्लम कोट्टायम तिरुवनंतपुरम त्रिशूर
11.	मध्य प्रदेश	4	भोपाल इन्दौर रायपुर ग्वालियर
12.	महाराष्ट्र	5	मुंबई नागपुर पणजी पुणे नासिक
13.	उत्तर पूर्व	3	अगरतला इम्फाल शिलांग
14.	उड़ीसा	2	भुवनेश्वर कटक
15.	पंजाब	3	चंडीगढ़ जालंधर लुधियाना
16.	राजस्थान	3	जयपुर जोधपुर उदयपुर
17.	तमिलनाडु	8	कोयम्बतूर मदुरै पाँडिचेरी सलेम त्रिची तिरुपुर कांचीपुरम

1	2	3	4
18.	उत्तर प्रदेश	9	अगगरा इलाहाबाद देहरादून गोरखपुर लखनऊ मेरठ मुरादाबाद कानपुर वाराणसी
19.	पश्चिम बंगाल	4	कलकत्ता हावड़ा सिलीगुड़ी गंगतोक

गेहूँ और चावल का मूल्य

*229. श्री नीतीश कुमार :

जस्टिस मुमान मल लोढा :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम ने गत वर्षों के दौरान कई बार खुले बाजार में गेहूँ और चावल के मूल्य में वृद्धि की है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1993-94 के दौरान और आज तक वस्तुवार प्रत्येक बार की गई मूल्य वृद्धि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस मूल्य वृद्धि से देश के खुले बाजार में खाद्यान्नों की मूल्यवृद्धि को नियंत्रित करने के बजाय और भी मूल्यवृद्धि की संभावनाएं हो गई हैं;

(घ) यदि नहीं, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) क्या भारतीय खाद्य निगम खाद्यान्नों के बाजार मूल्य में वृद्धि को रोकने हेतु खुले बाजार में खाद्यान्नों की बिक्री करता है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) और (ख). भारतीय खाद्य निगम द्वारा वर्ष 1993-94 से अब तक घरेलू खपत के लिए गेहूँ और चावल की खुली बिक्री के मूल्यों में हुए परिवर्तनों की जानकारी संलग्न विवरण-I और तथा II विवरण-III और IV में दी गई है। गेहूँ के मूल्यों में छः बार कमी और सात बार वृद्धि की गई थी और चावल के मूल्यों में छः बार कमी और चार बार वृद्धि की गई थी।

(ग) और (घ). भारतीय खाद्य निगम द्वारा चावल और गेहूँ को खुली बिक्री का गेहूँ और चावल के बाजार मूल्यों पर सन्तुलित प्रभाव

पड़ा है। खुली बिक्री के अभाव में बाजार में गेहूँ और चावल के मूल्यों में काफी वृद्धि हो गई होती।

(ड) भारतीय खाद्य निगम को निम्नलिखित आधार पर गेहूँ और चावल की खुली बिक्री करने की अनुमति दी गई थी :-

(1) नई वसूली के लिए अत्यावश्यक भण्डारण स्थान उपलब्ध करवाना।

(2) भारतीय खाद्य निगम के पास उपलब्ध स्टॉक की रख-रखाव लागत को कम करना।

(3) खुले बाजार के मूल्यों पर सन्तुलित प्रभाव डालने के लिए विपणन हस्तक्षेप को एक उपाय के रूप में इस्तेमाल करना।

(4) खाद्य राजसहायता के भार को कुछ सीमा तक कम करना।

विवरण-I

नवम्बर, 93 से मार्च, 95 तक माह के लिए निर्धारित गेहूँ के बिक्री मूल्य बताने वाला विवरण

(दर रु./प्रति टन)

क्र.सं.	राज्य का नाम	नव. 93	दिस. 93 और जन. 94	फर. और मार्च. 94	अप्रैल 94	मई, जून, जुलाई, 94	अगस्त सित., नव., 94	अक्तू. और नव., 94	दिस. 94	जन. 95 से मार्च, 95
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	पंजाब/हरियाणा/उ.प्र.	3850	3850	4100	4100	4100	4150	4200	4150	4100
2.	दिल्ली	4050	4050	4250	4250	4200	4250	4300	4200	4150
3.	राजस्थान	4000	3950	4150	4150	4150	4250	4250	4200	4150
4.	जम्मू और कश्मीर/हिमाचल प्रदेश	4000	4000	4200	4200	4200	4250	3300	4200	4150
5.	महाराष्ट्र	4450	4400	4650	4500	4500	4550	4600	4550	4500
6.	गुजरात	4300	4250	4450	4350	4350	4400	4450	4400	4350
7.	मध्य प्रदेश	4100	4000	4200	4100	4100	4150	4200	4150	4100
				(4100*)						
8.	पश्चिम बंगाल/उड़ीसा	4400	4250	4400	4350	4350	4400	4450	4400	4350
9.	बिहार	4300	4190	4350	4300	4300	4350	4400	4350	4300
10.	तमिलनाडु	4500	4500	4750	4600	4600	4650	4700	4650	4600
11.	आंध्र प्रदेश	4450	4450	4700	4550	4550	4600	4650	4600	4550
12.	कर्नाटक	4550	4550	4750	4600	4600	4650	4700	4650	4600
13.	केरल	4600	4600	4800	4600	4600	4650	4700	4650	4600

* मध्य प्रदेश में खुली बिक्री के अधीन गेहूँ के मूल्य 4.3.94 से 4100/- तक घटा दिए गये

विवरण-II

अप्रैल 1995 से जुलाई 1996 तक मास के लिए निर्धारित गेहूँ के खुली बिक्री के मूल्य बताने वाला विवरण

दर रुपये प्रति टन

क्र.सं.	राज्य का नाम	अप्रैल से जुलाई, 95	28 अगस्त से सित. 95	अक्तू. 95	केन्द्र	नव. 95 से मार्च, 96	अप्रैल-जुलाई, 96
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	पंजाब	4100	4150	4150	चंडीगढ़	4150	4410
2.	हरियाणा	4100	4150	4150	चंडीगढ़	4150	4410

1	2	3	4	5	6	7	8
3.	दिल्ली	4150	4200	4150	दिल्ली	4150	4410
4.	उत्तर प्रदेश	4100	4150	4150	लखनऊ	4300	4660
					कानपुर	4300	4600
					वाराणसी	4360	4600
5.	राजस्थान	4150	4200	4250	जयपुर	4300	4600
6.	हिमाचल प्रदेश	4150	4200	4250	शिमला	4250	4500
7.	जम्मू और कश्मीर	4150	4200	4200	जम्मू	4200	4500
					श्रीनगर	4200	4500
8.	बिहार	4300	4350	4400	पटना	4420	4720
					रांची	4450	4750
9.	असम	-	-	4450	*गुवाहाटी	*4450	4900
10.	उड़ीसा	4350	4400	4475	कटक	4500	4800
					धुवनेश्वर	4500	4800
11.	पश्चिम बंगाल	4350	4400	4475	कलकत्ता	4510	4810
					सिलिगुड़ी	4520	4820
12.	मध्य प्रदेश	4100	4150	4250	इंदौर	4350	4650
					ग्वालियर	4280	4580
					रायपुर	4430	4730
13.	गुजरात	4350	4400	4500	अहमदाबाद	4570	4870
					सूरत	4570	4870
14.	महाराष्ट्र	4350	4450	4550	बंबई	4600	4900
					नागपुर	4560	4860
15.	आंध्र प्रदेश	4550	4600	4600	हैदराबाद	4650	4950
					विशाखापट्टनम	4670	4970
16.	कर्नाटक	4550	4600	4650	बंगलौर	4670	4970
					मैसूर	4690	4990
					बेलगांव	4690	4990
17.	तमिलनाडु	4550	4650	4650	मद्रास	4680	4980
					कोयंबटूर	4700	5000
					मद्रुरै	4710	5010
18.	केरल	4550	4650	4700	कोच्चीन	4740	5040
					त्रिवेन्द्रम	4740	5040

नवम्बर, 1995 से अन्य केन्द्रों पर स्थित डिपुओं के लिए नजदीकी प्रमुख केन्द्र के लिए निर्धारित दर लागू होगी।

पत्तन नगरों और इनके 50 किमी. की दूरी के अंदर के क्षेत्रों के लिए गेहूँ के मूल्य 16.1.96 से 4773/- रु. और 1.4.1996 से 5073/- रु. हैं। बरेली को 1.2.96 से 4150/रु. प्रतिदिन और 1.4.96 से 4410/-रु. प्रति टन के मूल्य के साथ अतिरिक्त केन्द्र के रूप में जोड़ा गया है।

* दिसम्बर, 1995 से 4600/-रु. से वृद्धि की गई।

बिबरण-III

फरवरी, 1994 से सितम्बर, 1995 तक मास के लिए निर्धारित चावल के खुली बिक्री मूल्य बताने वाला बिबरण

(दर रु. प्रति टन)

क्र.सं.	राज्य का नाम	फर./ मार्च/ अप्रैल 94	मई 94	जून/ जुलाई 94	अग./ सित. 94	1.10.94 से 16.10.94 तक	17.10. 94 से प्रभावी	नव./ दिस. 94	जन. 95 से मार्च 1995	अप्रैल 95 से सित. 95
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	पंजाब	6600	6600	6550	6550	7150	7050	7050	7000	7000
2.	हरियाणा	6600	6600	6550	6500	7150	7050	7050	6950	6950
3.	उत्तर प्रदेश	6600	6600	6550	6550	7150	6800	6800	6800	6800
4.	राजस्थान	6600	6600	6550	6550	7150	6900	6900	6800	6800
5.	जम्मू और कश्मीर	6600	6600	6550	6550	7150	6900	6900	6800	6800
6.	दिल्ली	6700	6700	6600	6600	7200	6900	6900	6700	6700
7.	महाराष्ट्र	6800	6800	6700	6650	7250	6800	6800	6600	6600
8.	गुजरात	6800	6800	6700	6650	7250	6800	6800	6600	6600
9.	मध्य प्रदेश	6600	6600	6550	6550	7150	6700	6700	6600	6600
10.	पश्चिम बंगाल	6600	6600	6550	6550	7150	6800	6800	(XXXX)	6600
11.	बिहार	6600	6600	6550	6550	7150	6800	6800	6600	6600
12.	उड़ीसा	6600	6600	6550	6550	7150	6750	6750	6650	6650
13.	तमिलनाडु	7000	6900	6700	6650	7250	6800	6800	6600	6600
14.	कर्नाटक	7000	6900	6700	6650	7250	6800	6800	6600	6600
15.	आंध्र प्रदेश	6600	6600	6550	6550	7150	6700	6700	6600	6600
16.	केरल	7100	7000	6700	6650	7250	6800	6800	6800	6800

नोट : आन्ध्र प्रदेश को छोड़कर सभी क्षेत्रों में बढ़िया चावल के मूल्य फरवरी 94 से मई 94 के दौरान के उत्तम चावल के मूल्य से 200/- रु. प्रति टन कम थे। आन्ध्र प्रदेश में बढ़िया चावल के मूल्य उत्तम चावल के मूल्य से 100/- रु. प्रति टन कम थे। जून 94 से सितम्बर 95 तक बढ़िया चावल के मूल्य उत्तम चावल के मूल्य से 300/- रु. प्रति टन कम थे।

बिबरण-IV

अक्टूबर 1995 से जुलाई 1996 तक मास के लिए निर्धारित चावल के खुली बिक्री मूल्य को बताने वाला बिबरण

(दर रुपये/प्रति टन)

क्र.सं.	राज्य का नाम	अक्टूबर, 95		नवम्बर, 1995		दिस.95 से जून, 96 तक		जुलाई, 1996	
		बढ़िया	उत्तम	बढ़िया	उत्तम	बढ़िया	उत्तम	बढ़िया	उत्तम
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	पंजाब	6700	7000	6750	7050	7050	7350	7050	7350
2.	हरियाणा	6650	6950	6780	7000	7000	7300	7000	7300

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	उत्तर प्रदेश	6500	6800	6600	6900	6900	7200	6900	7200
4.	राजस्थान	6500	6800	6550	6850	7000	7150	7500	7650
5.	जम्मू और कश्मीर	6500	6800	6500	6800	6680	7000	6680	7000
6.	दिल्ली	6400	6700	6700	7000	6740	7060	6740	7060
7.	महाराष्ट्र	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
8.	गुजरात	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
9.	मध्य प्रदेश	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
10.	पश्चिम बंगाल	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
11.	बिहार	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
12.	उड़ीसा	6350	6650	6450	6750	6630	6950	7130	7450
13.	तमिलनाडु	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
14.	कर्नाटक	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
15.	आंध्र प्रदेश	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450
16.	केरल	6300	6600	6450	6750	6630	6950	7130	7450

* पवन नगरों और इनके 50 किमी. के अंदर वाले क्षेत्रों के लिए चावल के मूल्य निर्यात मूल्य से 50/- रु. प्रति टन कम होंगे।

[अनुवाद]

निजी क्षेत्र की विमान कम्पनियाँ

*230. श्री के.पी. सिंह देव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एअरलाइंस और निजी विमान कम्पनियों के बीच उन वायुमार्गों के बारे में कोई समन्वय है जिन पर निजी विमान कम्पनियाँ अपने विमान चलाती हैं;

(ख) क्या सरकार निजी विमान कम्पनियों को उन विशिष्ट वायु मार्गों पर उड़ानें/चलाने के लिए कोई निर्देश देती है जिन पर इंडियन एअरलाइंस अपने विमान नहीं उड़ती हैं;

(ग) क्या सरकार निजी विमान कम्पनियों द्वारा प्रति सप्ताह चलाई जाने वाली उड़ानों को भी निर्दिष्ट करती है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) और (ख). एयरलाइन प्रचालक अपने हवाई-मार्गों का चयन करने के लिए स्वतंत्र हैं। तथापि, सरकार द्वारा निर्धारित विद्यमान मार्गदर्शी-सिद्धांतों के अनुसार, सभी अनुसूचित प्रचालकों के लिए यह अपेक्षित है कि वे ट्रंक मार्गों पर नियोजित अपनी क्षमता का कम से कम 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर, जम्मू व कश्मीर, अंडमान व निकोबार तथा लक्षद्वीप में लगाएं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

खाद्यान्नों का निर्यात

*231. श्री बी.एल. शर्मा 'प्रेम' :

श्री प्रभु दयाल कठेरिया :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष के दौरान वर्षवार और खाद्यान्नवार अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार हेतु उपलब्ध अतिरिक्त खाद्यान्नों की मात्रा कितनी है;

(ख) क्या विश्व खाद्यान्न बाजार में ऐसे अतिरिक्त खाद्यान्नों के कारगर और समुचित निपटान हेतु अवसरों का लाभ उठाया जा रहा है; और

(ग) घरेलू उपभोग के लिए खाद्यान्नों की कीमतों और उपलब्धता पर निर्यात का क्या प्रभाव पड़ने की सम्भावना है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) निर्यात हेतु खाद्यान्नों की अधिशेष मात्रा का सही-सही अनुमान लगाना सम्भव नहीं है। तथापि, पिछले तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में 30

अप्रैल, 1996 तक खाद्यान्नों की निम्नलिखित मात्राओं का निर्यात किया गया था :-

(लाख टन में)

वर्ष	चावल	गेहूं	मोटे अनाज	दाल
1993-94	7.68	नगण्य	1.48	0.44
1994-95	8.91	0.87	0.84	0.51
1995-96	55.13	6.17	0.28	0.61
1996-97	1.93	1.50	0.01	उ.न.

(अप्रैल, 1996 तक)

नगण्य = 500 टन से कम।

उ.न. = उपलब्ध नहीं।

उत्पादन, सरकार के पास खाद्यान्नों की उपलब्धता और स्टाक स्थिति का ध्यान में रखते हुए खाद्यान्न संबंधी निर्यात आयात नीति को इस प्रकार तैयार किया गया है कि खाद्यान्नों के निर्यात से देश की खाद्य सुरक्षा पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। वर्तमान निर्यात आयात नीति के अनुसार, खुले सामान्य लाइसेंस के अन्तर्गत चावल का निर्यात करने की अनुमति है। गेहूं, मोटे अनाज (खरीफ फसल के रूप में उत्पादित संकर ज्वार सहित) और दालों का समय-समय पर निर्मुक्त की गई मात्रात्मक सीमा के अंदर निर्यात करने की अनुमति है। खरीफ संकर ज्वार को भी खुले सामान्य लाइसेंस के अन्तर्गत निर्यात करने की अनुमति है।

(ख) खाद्यान्नों का निर्यात बढ़ाने के उपायों में प्रचार अभियान चलाना, शिष्टमंडल को विदेश भेजना, अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मेलों में भाग लेना, गुणवत्ता में सुधार करने के लिए सम्भावी क्रैताओं को आमंत्रित करना और निर्यातकों को वित्तीय सहायता प्रदान करना, पैकिंग, उत्पादों का ब्रांड को उन्नत बनाना और बाजार सर्वेक्षण करना शामिल है।

(ग) जैसाकि उत्तर के भाग (क) में कहा गया है कि खाद्यान्नों का निर्यात करने की अनुमति देने संबंधी निर्णय इस बात को ध्यान में रखने के बाद लिया जाता है कि इससे समग्र खाद्य सुरक्षा, मूल्य और घरेलू खपत (उपभोग) बुरी तरह प्रभावित न हो।

[हिन्दी]

फिल्म सेंसर बोर्ड

*232. प्रो. प्रेम सिंह चन्दमाजरा : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किसी फिल्म, धारावाहिक अथवा अन्य किसी कार्यक्रम के रिलीज होने से पूर्व फिल्म सेंसर बोर्ड की स्वीकृति लेनी आवश्यक है;

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

(ग) फिल्म सेंसर बोर्ड में इस समय कितने सदस्य हैं;

(घ) क्या से सदस्य देश के सभी क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व करते हैं;

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

(च) वर्तमान फिल्म सेंसर बोर्ड का कार्यकाल कितना है;

(छ) क्या ऐसे कार्यक्रमों को अनुमति देने के लिए सेंसर बोर्ड को निर्धारित दिशा निर्देशों का पालन करना पड़ता है; और

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

नायर विम्पनन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (जी सी. एम. इन्नाहीम) : (क) और (ख). जी, हां। तथापि, सरकार ने चलचित्रकी अधिनियम, 1952 की धारा-9 के अन्तर्गत सभी दूरदर्शन कार्यक्रमों को प्रमाणन संबंधी प्रावधानों से इस शर्त के अधीन छूट प्रदान की है कि टेलीकास्ट हेतु कार्यक्रमों को स्वीकृत करते समय महानिदेशक, दूरदर्शन अथवा संबंधित निदेशक, दूरदर्शन केन्द्र, सरकार द्वारा जारी फिल्म प्रमाणन संबंधी मार्गदर्शी सिद्धान्तों को ध्यान में रखेंगे।

(ग) बोर्ड में सदस्यों की संख्या (अध्यक्ष को छोड़कर) 25 है।

(घ) और (ङ). जी, हां। ब्यौरा निम्नानुसार है :-

सदस्य	निवास स्थान
1	2
1. श्रीमती बी. सरोजा देवी	बंगलौर
2. श्रीमती हेमलता रमेश	बंगलौर
3. श्री जी.के. कट्टी	बंगलौर
4. श्रीमती सुधा बी. जोशी	मुम्बई
5. श्रीमती पुष्पा भारती	मुम्बई
6. श्रीमती मेघा पाटिल	मुम्बई
7. श्री किरण शान्तराम	मुम्बई
8. श्री विनय कुमार सिन्हा	मुम्बई
9. सुश्री मैत्रेयी साहा	कलकत्ता
10. श्री दीपक बिसाक	कलकत्ता
11. श्रीमती प्रतिभा राय	कटक
12. श्री रमाकान्त रथ	भुवनेश्वर
13. श्री हरमोहन बरदोलोई	गुवाहाटी
14. श्रीमती जयासुधा	मद्रास
15. श्रीमती शारदा अशोक वर्धन	हैदराबाद
16. श्री तुरलापती कट्टम्बाराव	हैदराबाद
17. श्री टी.वी. नारायण	हैदराबाद
18. सुश्री सिवाशंकरा	मद्रास

1	2
19. श्रीमती मीनू राजौड़	मद्रास
20. श्री एस.वी. रामानाथन	मद्रास
21. श्री सुब्बा सोम्	तिरुचिरापल्ली
22. सुश्री सुब्बा राजन तम्पी	नई दिल्ली
23. श्री सुखबीर सिंह पवार	नई दिल्ली
24. प्रोफेसर सुलोचना नायर	तिरुवनन्तपुरम
25. श्री पी. भस्करन	तिरुवनन्तपुरम

(च) सदस्यों का कार्य काल 7.3.96 से तीन वर्ष अथवा अगले आदेश होने तक है।

(छ) और (ज). जी हां। फिल्मों के प्रमाणन के संबंध में, सरकार द्वारा जारी मार्गदर्शी सिद्धान्तों की प्रतिलिपि विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

भारत सरकार

सूचना और प्रसारण मंत्रालय

नई दिल्ली, दिनांक 6 दिसम्बर, 1991

अधिसूचना

सा.का.नि. 836 (ई) केन्द्रीय सरकार चलचित्र अधिनियम, 1952 (1952 का 37) की धारा 5 ख की उपधारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और भारत सरकार के सूचना और प्रसारण मंत्रालय की अधिसूचना संख्या का.आ. 9(अ) तारीख 7 जनवरी, 1978 की उन बातों के सिवाए अधिक्रांत करते हुए जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पहले किया गया है या करने का लोप किया गया है, निदेश देती हैं कि फिल्म के सार्वजनिक प्रदर्शन को मंजूरी देने के लिए फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड के निम्नलिखित मार्गदर्शक सिद्धान्त होंगे :—

1. फिल्म प्रमाणीकरण का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना होगा कि :—

- (क) फिल्म माध्यम समाज के मूल्यों और मानकों के प्रति उत्तरदायी और संवेदनशील बना रहे;
- (ख) कलात्मक अभिव्यक्ति और सर्जनात्मक स्वतंत्रता पर असम्यक रूप से रोक न लगाई जाए;
- (ग) प्रमाणन व्यवस्था व सामाजिक परिवर्तन के प्रति उत्तरदायी हों;
- (घ) फिल्म माध्यम स्वच्छ और स्वस्थ मनोरंजन प्रदान करें; और
- (ङ) यथा संभव फिल्म सौंदर्य की दृष्टि से महत्वपूर्ण चलचित्र की दृष्टि से अच्छे स्तर की हो।

2. उपर्युक्त उद्देश्यों के अनुसरण में फिल्म प्रमाणीकरण बोर्ड यह सुनिश्चित करेगा कि :

- (1) हिंसा जैसी समाज विरोधी क्रियाएं उत्कृष्ट या न्यायोचित न उहलाई जाएं
- (2) अपराधियों की कार्य प्रणाली, अन्य दृश्य या शब्द जिनसे कोई अपराध का करना उद्दीप्त होने की संभावना हो, चलचित्र न की जाए;
- (3) ऐसे दृश्य न दिखाए जाएं जिनमें :—
 - (क) बच्चों को हिंसा का शिकार या अपराधकर्ता के रूप में अथवा हिंसा के बलात् दर्शक के रूप में शरीक होते दिखाया गया हो या बच्चों का किसी प्रकार दुरुपयोग किया गया हो;
 - (ख) शारीरिक और मानसिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के साथ दुर्व्यवहार किया गया हो अथवा उनका मजाक उड़ाया गया हो; और
 - (ग) पशुओं के प्रति क्रूरता या उनके दुरुपयोग के दृश्य अनावश्यक रूप से न दिखाए जाएं।
- (4) मूलतः मनोरंजन प्रदान करने के लिए हिंसा, क्रूरता और आतंक के निरर्थक या वर्जनीय दृश्य और ऐसे दृश्य न दिखाए जाएं जिनसे लोग संवेदनहीन या अमानवीय हो सकते हों;
- (5) वे दृश्य न दिखाए जाएं जिनमें मद्यमान को उचित उहाराया गया हो या उसका गुणमान किया गया हो;
- (6) मादक पदार्थों के सेवन को बढ़ावा देने वाले अथवा उचित उहाराने वाले दृश्यों को न दिखाया जाएं;
- (7) अशिष्टता, अश्लीलता और दुराचारिता द्वारा मानवीय संवेदनाओं को चोट न पहुंचाई जाए;
- (8) दो अर्थों वाले शब्द न रखे जाएं जिससे नीच प्रवृत्तियों को बढ़ावा मिलता हो;
- (9) महिलाओं के लिए किसी प्रकार के तिरस्कारपूर्ण या उन्हें बदनाम करने वाले दृश्य न दिखाए जाएं;
- (10) महिलाओं के साथ लैंगिक हिंसा जैसे बलात्संग को कोशिश, बलात्संग अथवा किसी अन्य प्रकार का उत्पांडन या इसी किस्म के दृश्यों से बचा जाना चाहिए तथा यदि कोई ऐसी घटना विषय के लिए प्रासंगिक हो तो ऐसे दृश्यों को कम से कम रखा जाना चाहिए और उन्हें विस्तार से नहीं दिखाना चाहिए;
- (11) काम-विकृतियां दिखाने वाले दृश्यों से बचा जाना चाहिए। यदि विषयवस्तु के लिए ऐसे दृश्य दिखाना संगत हो तो इन्हें कम से कम रखा जाना चाहिए और उन्हें विस्तार से नहीं दिखाया जाना चाहिए;

(12) जातिगत, धार्मिक या अन्य समूहों के लिए अवमाननापूर्ण दृश्य प्रदर्शित या शब्द प्रयुक्त नहीं किए जाने चाहिए;

(13) सांप्रदायिक, रूढ़िवादी, अवैधानिक या राष्ट्रविरोधी प्रवृत्तियों को दिखाने वाले दृश्यों या शब्दों को प्रस्तुत नहीं किया जाना चाहिए;

(14) भारत की प्रभुसत्ता और अखंडता पर संदेह व्यक्त नहीं किया जाना चाहिए;

(15) ऐसे दृश्य प्रस्तुत नहीं किए जाने चाहिए जिनसे देश की सुरक्षा जोखिम या खतरे में पड़ सकती हो;

(16) विदेशों से मैत्रीपूर्ण संबंधों में मनोमालिन्य नहीं आना चाहिए;

(17) कानून व्यवस्था खतरे में नहीं पड़नी चाहिए;

(18) ऐसे दृश्य या शब्द नहीं प्रस्तुत किए जाने चाहिए जिससे किसी व्यक्ति या व्यक्ति निकाय या न्यायालय की मानहानि या अवमानना होती हो;

व्याख्या : ऐसे दृश्य जिनसे नियमों के प्रति घृणा, अपमान या उपेक्षा पैदा हो या जो न्यायालय की प्रतिष्ठा पर आघात करें न्यायालय की अवमानना के अंतर्गत आएंगे।

(19) संप्रतीक और नाम का (अनुचित प्रयोग निवारण) अधिनियम, 1950 (1950 का 12) के उपबंधों के अनुरूप से अन्यथा राष्ट्रीय चिह्न और प्रतीक न दिखाए जाएं।

3. फिल्म प्रमाणिकरण बोर्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि :-

(1) फिल्म का मूल्यांकन उसके समग्र प्रभाव को दृष्टि में रखकर किया गया है; और

(2) उस फिल्म पर उस काल, देश की तत्कालीन मर्यादाओं और फिल्म से संबंधित लोगों को ध्यान में रखते हुए विचार किया गया है परंतु फिल्म दर्शकों की नैतिकता को भ्रष्ट न करती हो।

4. ऐसी फिल्में, जो उपर्युक्त मापदंडों पर खरी उतरती हों, किन्तु अवयस्कों को दिखाए जाने के लिए अनुपयुक्त हों, केवल वयस्क दर्शकों को प्रदर्शित करने के लिए प्रमाणित की जाएंगी।

5. (1) निर्बाध सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए फिल्मों को प्रमाणित करते समय बोर्ड यह सुनिश्चित करेगा कि फिल्म परिवार के साथ देखने योग्य है अर्थात् फिल्म ऐसी होनी चाहिए जिसे परिवार के सभी सदस्य जिसमें बालक हैं के साथ बैठकर देखा जा सकता हो।

(2) फिल्म के स्वरूप, विषयवस्तु और उद्देश्य को देखते हुए यदि बोर्ड का यह मत हो कि माता-पिता/अभिभावकों को सावधान करना जरूरी है कि क्या बारह वर्ष से कम आयु के बच्चे को यह फिल्म दिखाई जाए तो निर्बाध सार्वजनिक प्रदर्शन के प्रमाणिकरण करते समय इस आशय का पृष्ठांकन अवश्य किया जाएगा।

(3) यदि फिल्म के स्वरूप, विषयवस्तु और उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए बोर्ड का यह मत हो कि फिल्म का प्रदर्शन किसी व्यवसाय विशेष के सदस्यों या किसी वर्ग विशेष के व्यक्तियों तक सीमित रखा जाना चाहिए तो फिल्म सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट विशिष्ट दर्शकों तक सीमित रखने के लिए प्रमाणित की जाएगी।

6. बोर्ड फिल्मों के शीर्षकों की बड़े ध्यान से जांच करके यह सुनिश्चित करेगा कि वे शीर्षक उतेजक, अश्लील, आक्रामक अथवा उपर्युक्त मापदंडों में से किसी मानदंड का उल्लंघन नहीं करते हों।

पाद टिप्पण : भारत के राजपत्र असाधारण, भाग 2, खंड 3, उपखंड (ii) तारीख 7.1.78 में का.आ. 9 (ई) के रूप में प्रकाशित तारीख 7.1.78 की अधिसूचना संख्या 5/5/77-एफ (सी)

(1) भारत के राजपत्र, भाग 2, खंड 3, उपखंड (ii) तारीख 17.2.79 में का.आ. 618 के रूप में प्रकाशित तारीख 27.1.79 की अधिसूचना संख्या 5/5/77-एफ(सी)

(2) भारत के राजपत्र, भाग 2, खंड 3, उपखंड (ii) तारीख 7.5.83 में का.आ. 356(अ) के रूप में प्रकाशित तारीख 7.5.83 की अधिसूचना संख्या 805/2/82-एफ(सी)

(3) भारत के राजपत्र, भाग 2, खंड 3, उपखंड (ii) तारीख 9.9.89 में का.आ. संख्या 2179 के रूप में प्रकाशित तारीख 11.8.89 की अधिसूचना संख्या 805/4/89-एफ(सी)

फा. संख्या 805/1/90-एफ(सी)

ह./-

(एस. लक्ष्मीनारायणन)

संयुक्त सचिव, भारत सरकार

फोन : 383857

[अनुवाद]

कोचीन विमानपत्तन से आय

*233. श्री जेबियर अराकल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल के कोचीन विमानपत्तन से औसतन कितनी मासिक आय होती है;

(ख) विमानपत्तन के विकास के लिए कितनी राशि खर्च की गई;

(ग) क्या उस विमानपत्तन में यात्रियों को उठराने और माल को रखने के बारे में कोई योजना है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) कोचीन हवाई अड्डा भारतीय नौसेना का है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण एक सिविल एन्कलेव का रख-रखाव करता है। कोचीन हवाई अड्डे से भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा भारतीय नौ सेना की औसत मासिक आय क्रमशः 17.16 लाख रुपए तथा 7 लाख रुपए है।

(ख) आठवें पंचवर्षीय योजना अवधि में, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने कोचीन हवाई अड्डे के सुधार पर 215.97 लाख रुपए खर्च किए हैं।

(ग) और (घ). कोचीन हवाई अड्डे के टर्मिनल भवन में एक समय में 300 यात्रियों को संभालने की क्षमता है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के विद्यमान प्रस्थान/आगमन लाउंजों के विस्तार/परिवर्धन का प्रस्ताव है। परिवर्धन/विस्तार के लिए प्रारंभिक नक्शे तथा लागत अनुमान तैयार किए जा रहे हैं। कार्य इस वर्ष के अंत तक आरंभ किए जाने की आशा है। इस समय कोचीन में कार्गो परिसर के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

चीनी मिलों की स्थापना

*234. श्री पवन दीवान :

श्री महेश कुमार एम. कनोडिया :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार चीनी मिलों की स्थापना हेतु कोई प्रोत्साहन देती है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या पिछड़े क्षेत्रों में चीनी मिलों की स्थापना हेतु आवेदकों को प्रोत्साहित करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

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

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (घ). 7.9.1990 से 31.3.1994 की अवधि के दौरान नई चीनी फैक्ट्रियों की स्थापना तथा लाइसेंस शुद्धा/लाइसेंस दी जाने वाली योजनाओं के विस्तार हेतु सरकार ने 10 मार्च, 1993 को प्रोत्साहन योजना की घोषणा की। प्रोत्साहन उच्चतर खुली बिक्री कोटे के रूप में है जो प्रोत्साहन योजना में निर्धारित विभिन्न शर्तों को पूरा करने पर दिया जाएगा। पिछले तीन वर्षों के दौरान 27 नई फैक्ट्रियों को प्रोत्साहन दिए गए हैं। प्रोत्साहन योजना मुख्यतः 2500 टी सी डी क्षमता वाले स्थापित/क्षमता विस्तार को गई चीनी इकाइयों पर लागू होता है। भारत सरकार, उद्योग मंत्रालय द्वारा औद्योगिक रूप से पिछड़े घोषित क्षेत्रों में 1750 टी सी

डी की न्यूनतम क्षमता वाली स्थापित चीनी फैक्ट्रियां भी इस योजना के अन्तर्गत आते हैं।

चीनी का उत्पादन

235. श्री प्रमोद महाजन :

डा. लक्ष्मी नारायण पांडेय :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1994-95 और 1995-96 के दौरान देश में राज्यवार चीनी का कुल कितना उत्पादन हुआ;

(ख) उपरोक्त अवधि के दौरान घरेलू उपयोग के लिए वर्षवार चीनी का कितना भंडार रखा गया;

(ग) उपरोक्त अवधि के दौरान वर्षवार कुल आरक्षित भंडार में से चीनी की कितनी मात्रा का निर्यात किया गया;

(घ) जून 1996 के अंत तक चीनी मिलों के पास चीनी का कितना भंडार था; और

(ङ) चालू वर्ष के दौरान चीनी का अनुमानित उत्पादन और खपत कितनी है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) 22 जून, 1996 तक 1994-95 तथा 1995-96 के पूरे मौसम के दौरान चीनी का राज्यवार उत्पादन संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) उत्पादित चीनी की पूरी मात्रा शर्करा निदेशालय द्वारा जारी प्राधिकरण के अनुसार ही जारी की जाती है, इसलिए यदि आवश्यक समझा जाता है तो घरेलू इस्तेमाल के लिए उपलब्ध होती है।

(ग) 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान, वाणिज्यिक निर्यात के लिए 10 लाख टन चीनी को अधिसूचित किया गया है। इसकी तुलना में, जैसाकि निर्यात एजेन्सी आई.एस.जी.आई.ई.आई.सी. से सूचना प्राप्त हुई है, 9.11 लाख टन निर्यात उद्देश्यों के लिए अनुबंधित की गई है। 11.7.1996 तक, 5.94 लाख टन जहाज द्वारा बाहर भेज दी गई है।

(घ) 22.6.1996 तक चीनी मिलों के पास 115.39 लाख टन (अनतिम) चीनी थी।

(ङ) 1 अक्टूबर, 1995 से 30 सितम्बर, 1996 के चीनी मौसम में लगभग 162 लाख टन चीनी का उत्पादन होने का अनुमान है। इसकी तुलना में, बाजार में, लेवी के रूप में जारी चीनी तथा खुली बिक्री चीनी का उठान। अक्टूबर, 1995 तथा 22 जून, 1996 के बीच 92.63 लाख टन था। चीनी मौसम अर्थात् 30 सितम्बर, 1996 के समापन तक की अवधि के लिए चीनी का सांकेतिक अतिरिक्त जरूरत 33.46 लाख टन होगी। अतः चीनी मौसम 1995-96 के दौरान 130 लाख टन चीनी की खपत होगी।

विवरण

1994-95 तथा 1995-96 के सम्पन्न मौसम के दौरान
चीनी का राज्यवार उत्पादन दर्शाने वाला विवरण
(22 जून, 1996 तक)

(लाख टन में)

राज्य	1994-95	1995-96 22.06.96 तक
पंजाब	3.19	6.31
हरियाणा	3.43	4.52
राजस्थान	0.18	0.31
उत्तर प्रदेश	36.09	43.17
मध्य प्रदेश	0.70	1.29
गुजरात	7.59	11.26
महाराष्ट्र	50.25	53.03
बिहार	3.94	3.78
असम	0.07	0.07
उड़ीसा	0.44	0.82
पश्चिम बंगाल	0.07	0.08
नागालैंड	0.01	0.01
आंध्र प्रदेश	8.74	8.58
कर्नाटक	12.25	12.01
तमिलनाडु	18.59	13.12
पांडिचेरी	0.62	0.54
केरल	0.11	0.11
गोवा	0.16	0.19
सम्पन्न भारत	146.43	159.20

[अनुवाद]

आर्थिक सुधार कार्यक्रमों का प्रभाव

*236. श्री वीर सिंह महतो : क्या नामर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आर्थिक सुधार कार्यक्रमों के शुरू होने के पश्चात विमानपत्तनों के बुनियादी ढांचे और सेवाओं में प्रत्यक्ष सुधार आया है; और

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

नामर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). आर्थिक सुधार कार्यक्रम से अंतर्देशीय क्षेत्र में गैर-सरकारी विमान-कम्पनियों के प्रचालन को बढ़ावा मिला है। परिणामस्वरूप बेहतर सामान हैण्डलिंग और चैक-इन सुविधाओं का संवर्धन करके विमानों को ग्राहकों के लिए अधिक अनुकूल बनाया गया है। पाकिंग और विमानों के अनुरक्षण के लिए गैर-सरकारी विमान कम्पनियों को पर्याप्त सुविधाएं प्रदान की गई हैं। पहले से अधिक यात्रियों को आवश्यकता पूर्ति के नए टर्मिनल भवनों को चालू किया गया है। प्रमुख विमानपत्तनों के अतिरिक्त, 14 अन्य विमानपत्तनों को भी सीमित अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों के लिए विकसित किया जा रहा है।

[हिन्दी]

सभी जिला मुख्यालयों को एस.टी.डी. से जोड़ना

*237. श्री वीरेन्द्र कुमार सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के सभी जिला मुख्यालयों को एस.टी.डी. सुविधा से जोड़ने के बारे में कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो कब तक; और

(ग) उन जिला मुख्यालयों का राज्यवार ब्यौरा क्या है जिन्हें एस.टी.डी. सुविधा से जोड़ दिया गया है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) और (ख). देश में 522 जिला मुख्यालयों को पहले ही एसटीडी सुविधा से जोड़ दिया गया है।

(ग) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

दिनांक 30.6.96 की स्थिति के अनुसार एसटीडी सुविधा-युक्त जिला मुख्यालयों का विवरण

क्र.सं.	राज्य का नाम	कुल जिला मुख्यालय
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	23
2.	अरुणाचल प्रदेश	13
3.	असम	23
4.	बिहार	55
5.	गोवा	2
6.	गुजरात	19
7.	हरियाणा	17
8.	हिमाचल प्रदेश	12

1	2	3
9.	जम्मू और कश्मीर	14
10.	कर्नाटक	20
11.	केरल	14
12.	मध्य प्रदेश	45
13.	महाराष्ट्र	31
14.	मणिपुर	8
15.	मेघालय	7
16.	मिजोरम	3
17.	नागालैंड	7
18.	उड़ीसा	30
19.	पंजाब	17
20.	राजस्थान	31
21.	सिक्किम	4
22.	तमिलनाडु	25
23.	उत्तर प्रदेश (पूर्व)	42
24.	उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	26
25.	पश्चिम बंगाल	18
26.	त्रिपुरा	4
	केन्द्र शासित प्रदेश	
1.	अण्डमान निकोबार	2
2.	दादरा व नगर हवेली	1
3.	चंडीगढ़	1
4.	दमन तथा दिऊ	2
5.	दिल्ली	1
6.	लक्षद्वीप	1
7.	पांडिचेरी	4
	जोड़	522

[अनुच्छेद]

अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों का विकास

*238. श्री के.एस.आर. मूर्ति : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विशेष संघटक योजना एवं जनजातीय उपयोगिता के तहत सरकार की योजना बजट प्रावधान में से 22 प्रतिशत धनराशि अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विकास के लिए निर्धारित की जाती है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई धनराशि आबंटित की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कल्याण मंत्री (श्री बलवन्त सिंह रामुवालिया) : (क) सरकार के मार्गदर्शी सिद्धान्तों के अनुसार विशेष संघटक योजना तथा आदिवासियों उप-योजना के लिए निर्धारित किए जाने वाले राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के कुल योजना परिव्यय का अनुपात कम से कम संवर्धित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की कुल जनसंख्या में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के अनुपात के बराबर होना चाहिए। इसी प्रकार, केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों से विशेष संघटक योजना तथा आदिवासी उप-योजना के लिए योजना परिव्ययों का अनुपात, देश की कुल जनसंख्या में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के अनुपात के बराबर निर्धारित करने की आशा की जाती है। वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की कुल जनसंख्या 24.56% है।

(ख) जी हां। विशेष संघटक योजना और/या आदिवासी उप-योजना के अन्तर्गत 26 राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों तथा विभिन्न केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों ने धनराशि आवंटित की है। तथापि, कई मामलों में आबंटन, सरकार के मार्गदर्शी सिद्धान्तों में परिकल्पित आबंटनों से काफी कम है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[सिन्धी]

उपभोक्ता अदालतें

*239. श्री जय प्रकाश म्हालास : क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में इस समय उपभोक्ता अदालतों की संख्या कितनी है और ये अदालतें कहाँ-कहाँ स्थित हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार कुछ और नई उपभोक्ता अदालतें स्थापित करने का है;

(ग) यदि हां, तो इन अदालतों के कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कल्याण मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद वादव) : (क) इस समय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में एक राज्य उपभोक्ता विवाद प्रतिष्ठान आयोग तथा दो जिला मंच कार्य कर रहे हैं। राज्य आयोग विकास भवन, आई पी एस्टेट, नई दिल्ली में तथा 2 जिला मंच (1) तीस हजारी कोर्ट, दिल्ली और (2) आई.आई.टी. इंस्टीट्यूशनल एरिया, महरौली, नई दिल्ली में अवस्थित है।

(ख) से (घ). उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1996 में कार्य भार को देखते हुए अतिरिक्त जिला मंच स्थापित करने का प्रावधान किया गया है। तथापि, अतिरिक्त जिला मंचों के गठन की जिम्मेदारी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है।

[अनुवाद]

राशन पर प्रतिबंध

*240. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :
डा. महादीपक सिंह शाक्य :

क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से केवल गरीबों को ही राशन देने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से बेची जा रही मर्दों की कीमतें कम करने का भी है;

(घ) यदि हां, तो चावल और गेहूं की कीमतें किस हद तक कम होने की संभावना है;

(ङ) क्या इस प्रयोजन के लिए सरकार ने गरीबों का पता लगाने के लिए कोई योजना बनाई है; और

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

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (च). सरकार का सार्वजनिक वितरण प्रणाली को गरीबों की ओर केन्द्रित करते हुए सुप्रवाही बनाने का प्रस्ताव है। इस विषय पर 4-5 जुलाई, 1996 को हुए मुख्यमंत्रियों के सम्मेलन में विचार-विमर्श किया गया था। सम्मेलन में सार्वजनिक वितरण प्रणाली को "गरीबी रेखा से नीचे" रहने वालों आबादी की ओर केन्द्रित करते हुए सुप्रवाही बनाने तथा उन्हें विशेष रूप से राजसहायता प्राप्त मूल्यों पर खाद्यान्न देने के प्रस्ताव का स्वागत किया गया। इस संबंध में राज्य सरकारों से परामर्श करके तफसील तैयार की जा रही है।

राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति वित्त और विकास निगम के कर्मचारियों को मकान किराया भत्ता दिया जाना

1720. श्री गिरधारी लाल भार्गव :
श्री राम टहल चौधरी :

क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति वित्त और विकास निगम के कर्मचारी मकान किराया भत्ते के हकदार हैं;

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

(ग) क्या यह सच है कि ऐसे नियम भूतलक्षी प्रभाव से बनाए गए हैं जिनके कारण कर्मचारियों के वेतन से भारी कटौती हो रही है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या कर्मचारी उस स्थिति में मकान किराया भत्ते का हकदार है यदि उसकी पत्नी/पति आर्बिटित या अन्य प्रकार से दिए गए सरकारी आवास में रहते हैं; और

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

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूवालिया) : (क) जी, हां।

(ख) निगम के कर्मचारी नीचे दी गई दरों के अनुसार मकान किराया भत्ते के पात्र हैं :

स्थान	मूल वेतन पर मकान किराया भत्ते का प्रतिशत
दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता तथा बंगलूर	30%
अन्य "क" वर्ग नगर	25%
अन्य नगर	15%

(ग) और (घ). ऐसे कोई नियम पूर्व प्रभाव से नहीं बनाए गए हैं जिसके कारण कर्मचारियों के वेतन में से कटौती हुई है। तथापि, उन 24 कर्मचारियों (122 में से) के पहले हो भुगतान किए गए मकान किराया भत्ते को विनियमित कर दिया गया है, जो सरकारी आवास में रहने/सरकारी आवास को शेर करने के लिए नियमानुसार मकान किराया भत्ता लेने के वास्तव में पात्र नहीं हैं। तथा उनके मामलों में आवश्यक समायोजन कर दिया गया था।

(ङ) और (च). कोई कर्मचारी मकान किराया भत्ते का पात्र नहीं है यदि उनके पति/पत्नी सरकारी आवास में रहते हैं।

[हिन्दी]

राजस्थान के डाक-तार कार्यालय भवन

1721. प्रो. रासा सिंह रावत : क्या संस्कार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में इस समय कितने डाकघर और तारघर कार्यरत हैं और इनमें से विभागों के अपने भवनों और किराए के भवनों में काम कर रहे डाकघरों और तारघरों का अलग-अलग जिलावार और ब्रेण्डेवार ब्यौरा क्या है;

(ख) राज्य में इस वर्ष जिलावार कितने नए डाकघर, उप डाकघर और तारघरों के खोले जाने की संभावना है;

(ग) राज्य में प्रत्येक पंचायत मुख्यालय में डाक सुविधा प्रदान करने की प्रस्तावित योजना क्या है; और

(घ) राज्य में डाक और तार विभागों के कर्मचारियों के लिए जिलावार कितनी आवास कालोनियां हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) डाक विभाग इस समय, राजस्थान में 55 प्रधान डाकघर और 1387 उप-डाकघर काम कर रहे हैं। विभागीय भवनों और किराए के भवनों में काम कर रहे इन डाकघरों का जिलावार विवरण और श्रेणी-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-1 में दिया गया है।

दूरसंचार विभाग

राजस्थान में, इस समय, 47 तारघर काम रहे हैं। विभागीय भवनों और किराए के भवनों में अलग-अलग काम कर रहे तारघरों का जिला-वार और श्रेणी-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-11 में दिया गया है।

(ख) डाक विभाग

राजस्थान में, वार्षिक योजना 1996-97 के अंतर्गत 5 अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर और 10 विभागीय उप-डाकघर खोलने का प्रस्ताव है। लक्ष्य जिला-वार आवंटित नहीं किए जाते क्योंकि

डाकघर मानदंडों पर आधारित औचित्य और प्रत्येक मामले की मेरिट को ध्यान में रखकर खोले जाते हैं।

दूरसंचार विभाग

जहां तक नए तारघर खोलने का संबंध है, कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं है क्योंकि तार सुविधा मांग और परियात के औचित्य के आधार पर प्रदान की जाती है।

(ग) राजस्थान के प्रत्येक पंचायत मुख्यालय में डाकघर-सुविधा प्रदान करने की कोई विशेष योजना नहीं है। डाकघर वार्षिक योजना स्कीमों के अंतर्गत उत्तरोत्तर रूप से खोले जाते हैं बशर्ते कि विभागीय मानदंड पूरे होते हों और संसाधन उपलब्ध रहें। तथापि, वरीयता ग्राम पंचायत वाले उन गांवों को दी जाती है जिनमें अभी कोई डाकघर नहीं है। राजस्थान के सभी गांवों में दैनिक डाक वितरण की सुविधा है।

(घ) डाक विभाग

राजस्थान में डाक विभाग के कर्मचारियों की आवासीय कालोनियों की जिला-वार संख्या का विवरण ब्यौरा संलग्न विवरण-111 में दिया गया है।

दूरसंचार विभाग

राजस्थान में टेलीग्राफ कर्मचारियों की आवासीय कालोनियों की कुल संख्या 58 है। इन आवासीय कालोनियों का जिला-वार ब्यौरा विवरण-111 में दिया गया है।

विवरण-1

राजस्थान में विभागीय भवनों और किराये के भवनों में काम कर रहे डाकघरों का श्रेणीवार और जिला-वार विवरण

क्र.सं.	जिले का नाम	विभागीय भवनों में डाकघर		किराये के भवनों में डाकघर	
		प्रधान डाकघर	विभागीय उप डाकघर	प्रधान डाकघर	विभागीय उप-डाकघर
1	2	3	4	5	6
1.	अजमेर	4	12	-	94
2.	अलवर	3	07	-	61
3.	बांसवाड़ा	1	01	-	20
4.	बारन	-	01	-	15
5.	भरतपुर	3	04	1	46
6.	बाड़मेर	1	05	-	31
7.	भीलवाड़ा	1	11	-	38
8.	बीकानेर	1	05	-	39
9.	बूंदी	1	01	-	18
10.	चित्तौड़गढ़	1	05	-	40
11.	चुरू	2	08	-	42
12.	दौसा	1	09	-	20

1	2	3	4	5	6
13.	धौलपुर	1	03	-	18
14.	झुंजरपुर	1	06	-	24
15.	हनुमानगढ़	1	03	-	24
16.	जयपुर	5	25	-	109
17.	जालौर	1	04	-	16
18.	जैसलमेर	1	04	-	14
19.	झालावाड़	1	01	-	20
20.	झुंझुनू	1	08	1	60
21.	जोधपुर	2	07	-	62
22.	कोटा	2	04	-	43
23.	नगौर	3	09	-	46
24.	पाली	2	10	-	48
25.	राजसमंद	-	01	-	17
26.	सवाई माधोपुर	3	03	-	49
27.	सीकर	4	16	-	59
28.	सिरोही	1	08	-	13
29.	श्रीगंगानगर	1	06	-	30
30.	टोंक	1	05	-	19
31.	उदयपुर	3	10	-	50
	कुल	53	202	2	1185

विवरण-II

क्र.सं.	जिले का नाम	विपक्षीय भवनों में डाकघर		किराये के भवनों में डाकघर	
		प्रधान डाकघर	विभागीय उप डाकघर	प्रधान डाकघर	विपक्षीय उप-डाकघर
1	2	3	4	5	6
1.	अजमेर	01	01	-	01
2.	अलवर	-	01	-	-
3.	बांसवाड़ा	-	01	-	-
4.	बाड़मेर	-	01	-	01
5.	भरतपुर	-	01	-	-
6.	भीलवाड़ा	-	-	-	01
7.	बीकानेर	-	01	-	-
8.	बूंदी	-	01	-	-
9.	चित्तौड़गढ़	-	-	-	01

1	2	3	4	5	6
10.	चुरू	-	-	-	02
11.	धौलपुर	-	-	-	01
12.	डुंगरपुर	-	-	-	01
13.	श्रीमंगलनगर	-	01	-	01
14.	हनुमानगढ़	-	01	-	-
15.	जयपुर	01	01	-	04
16.	दौसा	-	01	-	-
17.	जैसलमेर	-	-	-	01
18.	जालौर	-	-	-	01
19.	झालावाड़	-	01	-	-
20.	झुंझुनू	-	-	-	01
21.	जोधपुर	01	-	-	02
22.	कोटा	01	-	-	01
23.	बारन	-	01	-	-
24.	नागौर	-	-	-	02
25.	पाली	-	01	-	01
26.	सवाई माधौपुर	-	-	-	01
27.	सिकर	-	-	-	01
28.	सिरोही	-	01	-	-
29.	टोंक	-	-	-	01
30.	उदयपुर	01	-	-	01
31.	राजसमंद	-	-	-	01
कुल :		05	15	-	07

बिबरण-III

क्र.सं.	जिले का नाम	आवस्यीय कालोनियों की सं.
1	2	3
1.	अजमेर	9
2.	अलवर	5
3.	बांसवाड़ा	2
4.	बारन	-
5.	भरतपुर	2
6.	बाड़मेर	3
7.	धीलवाड़ा	5
8.	बीकानेर	3

1	2	3
9.	बूंदी	1
10.	चित्तौगढ़	1
11.	चुरू	3
12.	दौसा	4
13.	धौलपुर	1
14.	डुंगरपुर	2
15.	हनुमानगढ़	1
16.	जयपुर	10
17.	जालौर	1
18.	जैसलमेर	1

1	2	3
19.	झालावाड़	1
20.	झुंझुनु	3
21.	जोधपुर	5
22.	कोटा	3
23.	नागौर	4
24.	पाली	2
25.	राजसमंद	1
26.	सवाई माधोपुर	6
27.	सूकर	3
28.	सिरोही	4
29.	श्रीगंगानगर	4
30.	टोंक	6
31.	उदयपुर	4
कुल		100

खिवरण-IV

राजस्थान में (जिला-वार) टेलीग्राफ कर्मचारियों की आवासीय कालोनियों की संख्या का खिवरण

क्र.सं.	जिले का नाम	आवासीय कालोनियों की सं.
1	2	3
1.	अजमेर	4
2.	अलवर	7
3.	बांसवाड़ा	1
4.	बारन	1
5.	बाड़मेर	3
6.	भरतपुर	3
7.	भीलवाड़ा	1
8.	बीकानेर	2
9.	बूंदी	1
10.	चित्तौगढ़	1
11.	चुरू	-
12.	दौसा	-
13.	धौलपुर	1
14.	डुंगरपुर	1
15.	हनुमानगढ़	1

1	2	3
16.	जयपुर	6
17.	जैसलमेर	1
18.	जालौर	1
19.	झालावाड़	1
20.	झुंझुनु	2
21.	जोधपुर	3
22.	कोटा	3
23.	नागौर	2
24.	पाली	4
25.	राजसमंद	-
26.	सवाई माधोपुर	2
27.	सूकर	-
28.	सिरोही	2
29.	श्रीगंगानगर	1
30.	टोंक	1
31.	उदयपुर	2
राजस्थान सर्किल में कुल :		58

टिप्पणी : किसी स्थान पर एक से अधिक स्टाफ क्वार्टरों के एक ब्लॉक को एक कॉलोनी माना गया है।

अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह

1722. श्री सनत कुमार मंडल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चार महानगरों में से किसी में भी अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह आयोजित करने के लिए कोई मार्गनिर्देश निश्चित किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और स्थान चयन कैसे किया जाता है;

(ग) क्या अगले अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह के स्थान का चयन कर लिया गया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसका कब तक चयन हो जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). समारोह स्थल का निर्णय सभी सम्बद्ध बातों को ध्यान में रखते हुए प्रति वर्ष नई दिल्ली के अलावा,

भारत के प्रमुख फिल्म निर्माण केन्द्रों में से बारी-बारी से किया जाता है।

(ग) जी, हां।

(घ) अगला अंतर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह तिरुवनन्तपुरम (केरल) में आयोजित किया जाएगा।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

तम्बाकू क्षेत्र में रोजगार

1723. श्री रामचन्द्र वीरप्पा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तम्बाकू, सिगरेट और बीड़ी क्षेत्र में रोजगार संरक्षण प्रदान करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस क्षेत्र में रोजगार बढ़ाने के लिए प्रस्तावित उपाय क्या हैं?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) और (ख). वर्तमान में इस तरह का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है क्योंकि वर्तमान में बीड़ी कर्मकारों के बीच में बेरोजगारी की कोई महत्वपूर्ण समस्या प्रतीत नहीं होती है।

(ग) बीड़ी कर्मकारों पर अनेक श्रम कानून लागू होते हैं जैसे बीड़ी और सिगार कर्मकार (रोजगार की शर्तें) अधिनियम, 1966; न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948; मजदूरी संदाय अधिनियम, 1927 आदि और उनके हितों की रक्षा करते हैं। इसके अतिरिक्त, स्वास्थ्य, आवास, शिक्षा और मनोरंजन के क्षेत्रों में कई कल्याण योजनाएं बीड़ी कर्मकारों के कल्याण के लिए सरकार द्वारा कार्यान्वित की जा रही हैं।

[हिन्दी]

दूरदर्शन कार्यक्रम के निर्माता

1724. श्री सौम्य रंजन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूरदर्शन के कमीशनड कार्यक्रमों के अन्तर्गत निर्माताओं को कार्यक्रम निर्माण हेतु प्राधिकृत करने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान ऐसे कार्यक्रम के अन्तर्गत कितने निर्माताओं को प्राधिकृत किया गया; और

(ग) इन निर्माताओं द्वारा कौन-कौन से कार्यक्रम तैयार किए गए और दूरदर्शन द्वारा इनके लिए कितनी राशि का भुगतान किया गया?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) दूरदर्शन की ओर से बाहरी निर्माताओं को कार्यक्रम तैयार करने के लिए अधिकृत करते समय दूरदर्शन की कार्यक्रम अपेक्षाओं, निदेशक, कार्यकारी निर्माता, लेखक कर्मिदल आदि के ट्रेक रिकार्ड को ध्यान में रखा जाता है।

(ख) ब्यौरा निम्नानुसार है :-

1993-94	—	207
1994-95	—	314
1995-96	—	84

(ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

मंत्रियों और अधिकारियों के लिए एयर इंडिया द्वारा विदेश यात्राओं का प्रावधान

1725. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया की सेवाओं की उपलब्धता की स्थिति में मंत्रियों एवं अधिकारियों द्वारा अपनी विदेश यात्राओं के लिए एयर इंडिया से ही यात्राएं करना अनिवार्य बनाए जाने संबंधी कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) इस प्रस्ताव को कब तक कार्यान्वित कर दिये जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). मौजूदा लागू अनुदेशों के तहत, ऐसी विदेश यात्रा जिसके लिए लागत भारत सरकार द्वारा अदा की जाती है, राष्ट्रीय वाहकों, जहां आवश्यक दिवसों के लिए उनकी सेवाएं उपलब्ध हों, द्वारा की जानी आवश्यक है।

[अनुवाद]

केरल में पर्यटन का बुनियादी ढांचा

1726. श्री रमेश चेन्निटला :

श्री सुरेश कोडीकुनील :

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में पर्यटन के बुनियादी ढांचे का अभी विकास नहीं हुआ है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष पर्यटन विकास हेतु कितनी केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई गई;

(ग) क्या केरल में पर्यटन के बुनियादी ढांचे के विकास हेतु निजी क्षेत्र को शामिल करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

संसदीय कार्य एवं पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जैना) : (क) और (ख). पर्यटन आधारीक संरचना का विकास करना एक सतत प्रक्रिया है और इसकी जिम्मेदारी मुख्यतः राज्य सरकार की है। तथापि, केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने पिछले तीन वर्षों के दौरान पर्यटन परियोजनाओं के विकास हेतु केरल सरकार को 589.45 लाख रु. तक की वित्तीय सहायता प्रदान की है जिसका विवरण नीचे दिया गया है :—

वर्ष	स्वीकृत राशि (लाख रुपयों में)
1993-94	97.40
1994-95	307.05
1995-96	185.00
जोड़	589.45

(ग) और (घ). केरल सरकार ने निजी पूंजी-निवेश को आकर्षित करने के लिए दो क्षेत्रों को अभिनिर्धारित किया है। पहला क्षेत्र त्रिवेन्द्रम जिले में वेली-अंकुलम है और दूसरा उत्तरी केरल में बेकल है।

कृषि श्रमिक

1727. श्री संदीपन शेरसत : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कृषि श्रमिकों संबंधी राष्ट्रीय समिति का प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है।

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

(ग) क्या सरकार ने सिफारिशों की जांच की है तथा इस पर क्या कार्यवाही की गई/करने का प्रस्ताव है; और

(घ) कृषि श्रमिकों को कार्य स्थिति को विनियमित करने और उनके साथ उचित व्यवहार सुनिश्चित करने के लिए क्या तंत्र बनाने का विचार है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(घ) कृषि कर्मकारों के लिए केन्द्रीय विधान हेतु एक प्रस्ताव अग्रिम चरण में सरकार के विचारार्थ है।

श्रम श्रम

1728. श्री कृष्ण लाल शर्मा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बालक श्रम (प्रतिबंध और विनियमन) अधिनियम, 1986 का प्रवर्तन राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है तथा राज्यों में प्रवर्तन तंत्र प्रभावी नहीं है;

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

(ग) क्या सरकार ने इन तंत्रों को प्रभावी बनाने हेतु कोई उपाय किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अब तक क्या परिणाम प्राप्त हुए हैं?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) से (घ). चूंकि बाल श्रम (प्रतिबंध और विनियमन) अधिनियम, 1986 का प्रवर्तन राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों द्वारा किया जाता है अतः उनसे अपेक्षित है कि इस प्रयोजन हेतु वे अपना स्वयं का सुदृढ़ उचित प्रवर्तन तंत्र स्थापित करें। राज्य स्तर पर प्रवर्तन कर्मिकों की कार्यक्षमता को उन्नत करने की दृष्टि से वी.वी. गिरि राष्ट्रीय श्रम संस्थान, नौएडा और चार राज्य श्रम संस्थानों ने श्रम और कारखाना निरीक्षकों को प्रशिक्षण के लिए कार्यक्रम आयोजित किये हैं। अब तक 598 निरीक्षकों को प्रशिक्षण दिया गया है।

[बिन्दु]

मंद बुद्धि एवं विकलांग बच्चों के लिए आवासीय विद्यालय

1729. श्री राजेश रंजन उर्फ जयू बाबू : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश के विभिन्न भागों में मंद बुद्धि एवं विकलांग बच्चों के लिए आवासीय विद्यालय खोलने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार बिहार के पूर्णिया में इस प्रकार का आवासीय विद्यालय खोलने पर विचार कर रही है; और

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

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूकाशिया) : (क) जो, नहीं। तथापि, गैर-सरकारी संगठनों द्वारा स्थापित तथा चलाए जा रहे मंद बुद्धि और विकलांग बच्चों के लिए आवासीय विद्यालयों को सरकार द्वारा उस योजना के अन्तर्गत वित्तीय रूप से सहायता प्रदान की जाती है जिसके तहत संबंधित गैर सरकारी संगठन द्वारा आवेदन प्रस्तुत किया गया है।

(ख) और (ग). ऐसा कोई प्रस्ताव विचारार्थ नहीं है।

[अनुवाद]

शाखा डाकघर और उपडाकघर

1730. श्री सुरेश कोडीकुन्नील : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्ष के दौरान प्रत्येक वर्ष में आज तक स्वीकृत किए गए/स्थापित किए गए शाखा डाकघरों

तथा उप डाकघरों की राज्यवार तथा वर्षवार संख्या कितनी है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसद बर्मा) : पिछले तीन वर्षों के दौरान और आज तक मंजूर किए गए अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघरों और विभागीय उप डाकघरों की संख्या का वर्ष-वार और डाक सर्किल-वार न्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान और आज तक मंजूर किए गए अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघरों और विभागीय उप डाकघरों की संख्या का डाक सर्किल-वार और वर्ष-वार न्यौरा

क्र.सं.	सर्किल का नाम	निम्न अवधि के दौरान मंजूर किए गए डाकघरों की संख्या							
		1993-94		1994-95		1995-96		1996-97	
		अ.वि. शा.डा.	वि.उ. डा.	अ.वि. शा.डा.	वि.उ. डा.	अ.वि. शा.डा.	वि.उ. डा.	अ.वि. शा.डा.	वि.उ. डा.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	12	7	-	4	2	3	1	-
2.	असम	26	6	-	1	-	1	-	-
3.	बिहार	90	5	-	1	-	2	-	3
4.	दिल्ली	-	8	-	1	-	2	-	2
5.	गुजरात	15	5	-	2	-	1	-	3
6.	हरियाणा	16	5	-	-	1	2	-	3
7.	हिमाचल प्रदेश	90	2	-	1	-	2	-	-
8.	जम्मू और कश्मीर	23	1	-	-	-	2	-	-
9.	कर्नाटक	15	8	1	3	-	3	1	-
10.	केरल	30	5	-	3	-	14	-	3
11.	मध्य प्रदेश	30	5	-	4	-	3	-	-
12.	महाराष्ट्र	80	19	-	4	-	3	-	3
13.	उत्तर पूर्व	40	4	-	-	-	-	-	-
14.	उड़ीसा	42	4	-	-	-	-	-	-
15.	पंजाब	7	7	1	1	1	3	-	1
16.	राजस्थान	30	5	2	-	-	6	-	-
17.	तमिलनाडु	8	4	-	2	-	3	-	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18.	उत्तर प्रदेश	93	13	-	4	-	3	-	2
19.	पश्चिम बंगाल	20	2	-	-	-	-	-	-
	कुल	667	115	4	31	4	53	2	20

अ.वि.शा.डा. = अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर

वि.उ.डा. = विभागीय उप डाकघर

खाने की घटिया वस्तुओं की आपूर्ति

1731. श्री पी.सी. थामस : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इंडियन एयर लाइन्स और सम्बद्ध एयर लाइन्स की उड़ानों में परोसी जा रही खाने की घटिया वस्तुओं के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में क्या कार्यवाही की गयी है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) से (ग). जी. हां। वर्ष 1995 तथा 1996 (मई 96 तक) के दौरान क्रमशः 551 तथा 297 शिकायतें प्राप्त हुईं। इन शिकायतों पर बिना विलंब सुनवाई की गई तथा जहां की अपेक्षित था, शीघ्र उपचारी कार्रवाई की गई।

क्षेत्रीय भाषा की फिल्मों

1732. श्री एस.डी.एन.आर. वाडिवार : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार क्षेत्रीय भाषा की फिल्मों का प्रोत्साहित करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) और (ख). सरकार ने देश में हिन्दी सहित क्षेत्रीय भाषा की फिल्मों के विकास के लिए विभिन्न प्रोत्साहन उपाय शुरू किए हैं। प्रत्येक वर्ष, भारत के अंतर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह के भारतीय पैनोरमा खंड हेतु सिनेमाप्रद, विषयप्रद तथा सौंदर्यप्रद उत्कृष्टता वाली 21 फीचर और 21 गैर-फीचर फिल्मों का चयन किया जाता है। इसमें क्षेत्रीय भाषा फिल्मों भी शामिल होती हैं। सरकार

ने सौंदर्यप्रद उत्कृष्ट और सामाजिक महत्व की फिल्मों के निर्माण को प्रोत्साहन देने के लिए सिनेमा के विभिन्न क्षेत्रों में वार्षिक राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कार प्रारंभ किए हैं जिससे देश के विभिन्न क्षेत्रों की फिल्म संस्कृति को समझने और मूल्यांकन करने में सहयोग मिल सके। इसके अतिरिक्त, सरकार पैनोरमा तथा राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कार प्राप्त फिल्मों को राज्य सरकारों और संघ शासित प्रशासनों को मनोरंजन कर से छूट प्रदान करने हेतु सिफारिश करती है। इसके अतिरिक्त, सरकार ने राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम जैसे संगठन स्थापित कर रखे हैं जो क्षेत्रीय भाषा फिल्मों के निर्माण को प्रोत्साहित करते हैं तथा इसके द्वारा वित्त पोषित लगभग 50% फिल्में क्षेत्रीय भाषाओं में होती हैं। दूरदर्शन भी राष्ट्रीय नेटवर्क, डीडी-III, मूवी क्लब और संबंधित क्षेत्रीय केन्द्र अपने स्थलीय नेटवर्क सहित क्षेत्रीय उपग्रह चैनलों पर क्षेत्रीय फीचर फिल्मों का प्रसारण करते हैं।

दिहाड़ी कर्मचारियों के लिए मजदूरी

1733. श्री अमर रायप्रधान : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिहाड़ी कर्मचारियों के लिए राज्य-वार क्या न्यूनतम मजदूरी निर्धारित की गई है;

(ख) यह मजदूरी पिछली बार कब निर्धारित की गई थी; और

(ग) इसमें कब तक संशोधन किए जाने की संभावना है ?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) और (ख). विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में पिछले अनुसूचित संशोधित रोजगार के लिए अकृशल श्रेणियों के कर्मचारों हेतु न्यूनतम मजदूरी को दरों के संबंध में उपलब्ध सूचना और संशोधन की तिथि दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) न्यूनतम मजदूरी अधिनियम 1948 के उपबंधों के अनुसार मजदूरी को न्यूनतम दरों को संशोधित करना समुचित सरकार का कार्य है।

विवरण

विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्र/प्रशासनों में अकुशल कर्मकारों के लिए मजदूरी की न्यूनतम दरें

(1.6.96 की स्थिति के अनुसार)

क्र.सं.	राज्य सरकार/संघ शासित क्षेत्र प्रशासन	मजदूरी की न्यूनतम दर और संशोधन की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4
1 राज्य			
1.	आन्ध्र प्रदेश	11.00 से * 42.40 रु. प्रतिदिन (12.2.96)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं
2.	अरुणाचल प्रदेश	21.00 रु. से 23.00 रु. प्रतिदिन (1.1.94)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार और एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में दरें अलग-अलग हैं।
3.	असम	33.00 से * 39.00 रु. प्रतिदिन (1.4.95)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं
4.	बिहार	27.30 से 39.70 रु. प्रतिदिन (21.12.95)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं
5.	गोवा	21.00 से 46.00 रु. प्रतिदिन (1.4.95)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं
6.	गुजरात	15.00 से * 47.88 रु. प्रतिदिन (21.3.94)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार के लिए अलग-अलग दरें हैं (जोन के अनुसार)
7.	हरियाणा	1340.82 * प्रतिमाह (1.1.95)	सभी रोजगार के लिए एकल दरें
8.	हिमाचल प्रदेश	26.00 रु. प्रतिदिन से 45.75 रु. प्रतिदिन (1.3.96)	सभी रोजगार के लिए दोहरी दरें
9.	जम्मू और कश्मीर	30.00 प्रतिदिन (13.3.95)	सभी रोजगार के लिए एकल दरें
10.	कर्नाटक	26.00 रु. से * (सित., 94)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के 37.32 रु. प्रतिदिन अनुसार)
11.	केरल	19.50 से * 76.40 रु. प्रतिदिन (31.3.92)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)

1	2	3	4
12.	मध्य प्रदेश	33.30 रु. से 43.96 रु. प्रतिदिन (29.1.1994)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं
13.	महाराष्ट्र	8.00 रु. से 70.46 रु. प्रतिदिन (29.6.1994)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)
14.	मणिपुर	37.90 रु. प्रतिदिन (मैदानी क्षेत्रों के लिए) 42.00 रु. प्रतिदिन (पहाड़ी क्षेत्र के लिए) (1.12.1988)	सभी रोजगार के लिए दोहरी दरें
15.	मेघालय	35.00 रु. प्रतिदिन (16.3.1994)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
16.	मिजोरम	35.00 रु. प्रतिदिन (11.6.1993)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
17.	नागालैंड	25.00 रु. प्रतिदिन (6.7.1992)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
18.	उड़ीसा	25.00 रु. प्रतिदिन (4.12.1992)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
19.	पंजाब	51.95 रु. प्रतिदिन * से 55.58 रु. प्रतिदिन (1.7.95)	कृषि के अलावा सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
20.	राजस्थान	32.00 रु. प्रतिदिन (1.1.95)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
21.	सिक्किम	शून्य	न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 को अभी लागू किया जाना है।
22.	तमिलनाडु	10.00 रु. से 56.25 रु. * प्रतिदिन (2.7.95)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग (जोन के अनुसार)
23.	त्रिपुरा	11.80 रु. से 23.65 रु. प्रतिदिन	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)
24.	उत्तर प्रदेश	18.00 रु. से * 48.00 रु. प्रतिदिन (13.6.96)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)
25.	पश्चिम बंगाल	17.40 रु. से 45.16 रु. प्रतिदिन (1.12.1993)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)
26.	अंडमान और निकोबार	27.00 रु. से 28.00 रु. प्रतिदिन (13.8.1992)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)

1	2	3	4
27.	चंडीगढ़	1084.50 प्रतिमाह * (27.2.1995)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
28.	दादरा और नगर हवेली	35.00 रु. से 40.00 रु. प्रतिदिन (18.5.1995)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार के में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)
29.	दमन और दीव	35.00 प्रतिदिन (8.5.1995)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
30.	दिल्ली	64.50 प्रतिदिन (1.8.95)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
31.	लक्षद्वीप	30.00 प्रतिदिन (1.1.1993)	सभी रोजगारों के लिए एकल दरें
32.	पांडिचेरी	19.25 रु. से 40.20 रु. प्रतिदिन (12.7.94)	कृषि कर्मकारों के लिए दरें
11*	केन्द्रीय सरकार	39.35 रु. से 62.53 रु. प्रतिदिन (12.7.94)	एक रोजगार से दूसरे रोजगार में दरें अलग-अलग हैं (जोन के अनुसार)

नोट : * (मजदूरी की न्यूनतम दरों के साथ परिवर्ती मंहगाई भत्ते का प्रावधान दर्शाता है। कॉलम (3) के अंतर्गत कोष्ठक में दरें किसी रोजगार में मूल मजदूरी में पिछले संशोधन की तिथि दर्शाती हैं)

[हिन्दी]

गांवों में टेलीफोन

1734. श्री ललित उरांव :

श्री राम सागर :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार के गुमला, लोहरदगा, रांची तथा पलामू जिले और उत्तर प्रदेश के बाराबंकी जिले के कितने गांवों में टेलीफोन सुविधा उपलब्ध है;

(ख) जिले-वार कितने गांवों में यह सुविधा उपलब्ध नहीं है;

(ग) इन गांवों में टेलीफोन सुविधा कब तक उपलब्ध करा दिए जाने की संभावना है;

(घ) क्या गांवों में टेलीफोन सुविधा उपलब्ध कराने हेतु निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लिए गए हैं;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) और (ख).

31.3.1996 की स्थिति के अनुसार, सार्वजनिक टेलीफोन सुविधा युक्त और रहित ग्रामों की संख्या के ब्यौरे इस प्रकार हैं :

क्र. सं.	जिला	सार्वजनिक टेलीफोन सुविधायुक्त ग्रामों की संख्या	सार्वजनिक टेलीफोन सुविधा रहित ग्रामों की संख्या
बिहार			
1.	गुमला	96	1680
2.	लोहरदगा	102	1421
3.	रांची	298	268
4.	पलामू	254	2188
उत्तर प्रदेश			
5.	बाराबंकी	429	1621

(ग) इन ग्रामों को यह सुविधा उत्तरोत्तर रूप से प्रदान किए जाने की संभावना है।

(घ) सं (च). राष्ट्रीय दूरसंचार नीति में 1997 तक देश के सभी ग्रामों को टेलीफोन सुविधा प्रदान करने का लक्ष्य रखा गया है। 31. 3.96 तक 216632 ग्रामों को यह सुविधा प्रदान की जा चुकी है। शेष ग्रामों में इसे उत्तरोत्तर रूप से प्रदान किया जा रहा है।

निजी विमान कम्पनियों द्वारा हवाई यात्रा कर का भुगतान

1735. श्री सुरशील चन्द्र : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) उन निजी विमान कम्पनियों का ब्यौरा क्या है जिन्होंने हवाई-यात्रा कर और भारत सरकार के विभिन्न विभागों को देय अन्य प्रभारों का भुगतान नहीं किया है;

(ख) इन प्रत्येक निजी विमान कम्पनियों पर कितनी राशि बकाया है;

(ग) क्या कुछ नई निजी विमान कम्पनियों ने विमान सेवाएं शुरू करने के लिए आवेदन दिए हैं; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) और (ख). दिनांक 12.7.96 की स्थिति के अनुसार सरकार को अदा किए जाने वाले और प्रत्येक, गैर सरकारी विमान कम्पनी की ओर बकाया अंतर्देशीय विमान यात्रा कर की राशि संलग्न विवरण-1 में दी गई है।

दिनांक 31.1.96 की स्थिति के अनुसार अवतरण, पार्किंग तथा अन्य प्रभारों के निमित्त भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को अदा की जाने वाली और प्रत्येक गैर सरकारी विमानकारी की ओर बकाया धनराशि संलग्न विवरण-11 में दी गई है।

(ग) और (घ). फिलहाल निजी क्षेत्र में 7 अनुसूचित प्रचालक तथा 19 हवाई टैक्सी प्रचालक प्रचालन कर रहे हैं। इसके अलावा, सेवाएं आरम्भ करने के लिए 30 नए आवेदकों को अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी किए जा चुके हैं।

विवरण-1

वाहक का नाम	दिनांक 12.7.96 को अंतर्देशीय हवाई यात्रा कर की बकाया राशि (न्याज तथा जुर्माने सहित) (लाख रुपए में)
1	2
1. मै राज एविएशन प्रा.लि.	61.76
2. मै. सिटी लिंक एयरवेज	78.62

1	2
3. मै. एअर एशियाटिक लि.	75.78
4. मै. काटिनेंटल एविएशन प्रा.लि.	74.86
5. मै. गोवा एयरवेज एविएशन	3.30
6. मै. जगसन एयरलाइन्स	17.30
7. मै. सपन एविएशन पुणे	13.22
8. मै. वी.आई.एफ. एयरवेज लि. हैदराबाद	23.56
9. मै यू.पी. एयरवेज लि.	100.71
10. मै. एन.ई.पी.सी. एयरलाइन्स	77.48
11. मै. मोदी लुफ्त	304.41
12. मै. ईस्ट वेस्ट एयरलाइन्स	341.32
13. मै. स्काइलाइन एन.ई.पी.सी.	363.68
14. मै. अर्चना एयरवेज	5.57

विवरण-11

दिनांक 31.1.1996 की स्थिति के अनुसार गैर-सरकारी एयरलाइनों द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को देय बकाया राशि का विवरण

क्र.सं.	पार्टी का नाम	बकाया राशि (लाख रुपए में)
1	2	3
1.	एरियल सर्विसेज	0.47
2.	अर्चना एयरवेज	15.43
3.	काटिनेंटल एविएशन	36.83
4.	सिटी लिंक एयरवेज	0.59
5.	कासमोस फ्लाईट लि.	1.55
6.	दमानिया एयरवेज	128.39
7.	दिल्ली-गल्फ एयरवेज	0.65
8.	एल.बी. एयरलाइन	3.87
9.	ईस्ट वेस्ट एयरलाइन	1185.06
10.	ईस्टर्न एयरवेज	0.10
11.	गुजरात एयरवेज	2.76
12.	जेट एयरवेज	208.06
13.	जगसन एयरलाइन्स	20.84
14.	केसीवी एयरलाइन्स	0.95
15.	माल्स देवघर एयरवेज	0.32

1	2	3
16.	मोदी लुफ्त एयरलाइन्स	248.90
17.	मेगापोड एयरलाइन्स	0.24
18.	एनईपीसी एयरलाइन्स	113.20
19.	राज एविएशन	4.59
20.	सहारा इंडिया लि.	143.67
21.	सपन एविएशन	4.20
22.	सराया एविएशन प्रा.लि.	10.81
23.	ट्रांस भारत एविएशन प्रा.लि.	12.90
24.	यू.पी. एअर	33.57
25.	वी.आई.एफ. एयरवेज	15.30

राजस्थान में हेरिटेज पर्यटन का विकास

1736. श्री ताराचंद भणोरा : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में हेरिटेज पर्यटन के विकास से संबंधित कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो यह योजना कब से चालू है;

(ग) उक्त योजना के अंतर्गत महलों, किलों और स्थानों को होटल में परिवर्तित करने के लिये राजस्थान सरकार द्वारा क्या सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं तथा अधिकतम कितनी सुविधाएं/सहायता दिए जाने का विचार है;

(घ) राजस्थान में अब तक कितने महलों, किलों और स्थानों को हेरिटेज होटल में बदला जा चुका है; और

(ङ) उक्त होटलों के मालिकों को कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकांत जेना) :

(क) और (ख). जी, हां। यह योजना 1992 से चालू है।

(ग) राजस्थान सरकार को वर्ष 1993 से राजस्थान राज्य में कहीं भी हेरिटेज होटल परियोजनाओं के लिए वांछित पूंजी निवेश का 20% अथवा 20 लाख जो भी कम हो, मुहैया कराने की एक स्कीम है तथा 6.6.1994 से हेरिटेज परियोजनाओं के लिए डीजल जनरेटर सेट को लागत का 25% अथवा 50,000/- रुपए जो भी कम हो प्रदान करने की भी एक स्कीम है।

(घ) इस समय राजस्थान में 30 वगीकृत हेरिटेज होटल चल रहे हैं।

(ङ) उपरोक्त स्कीम के तहत, राजस्थान सरकार ने अब तक 19.62 लाख रुपए की सहायता मुहैया की है। केंद्रीय सरकार ने भी अपनी स्कीम के तहत पूंजी एवं ब्याज इमदाद के लिए 63.15 लाख रुपए अवमुक्त किए हैं।

सरकारी उपक्रमों में आरक्षण

1737. श्री राम कृपाल यादव : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आरक्षण के संबंध में सरकारी उपक्रम मंडल आयोग की सिफारिशों का अनुपालन नहीं कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कोई समीक्षा की है तथा इस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) कौन-कौन से उपक्रम सिफारिशों का पालन कर रहे हैं तथा कौन-कौन इसका पालन नहीं कर रहे हैं; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) से (घ). सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

विदेशी निवेश

1738. श्री पी. आर. दासमुंशी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जापान की मितसुबिशी, हुआनडाई और कोरिया गणराज्य की कुछ कम्पनियां देश में दूरसंचार परियोजनाएं स्थापित कर रही हैं; और

(ख) 31 मार्च, 1995 तक इन कम्पनियों का शर्तें, विशेषरूप से निवेश क्षेत्र में क्या-क्या हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) मद्रास में सैल्यूलर सचल टेलीफोन सेवाएं प्रदान करने वाली संयुक्त उद्यम को कम्पनी, मैसर्ज आर पी जी सैल्यूलर सर्विसिज लि. में एक जापानी कम्पनी, मैसर्ज मितसुबिशी भी एक विदेशी भागीदार है। दक्षिण कोरिया की कम्पनी मैसर्ज हुआन्डाई देश में दूरसंचार परियोजना के संस्थापन में नहीं लगी है।

(ख) मैसर्ज मितसुबिशी को उपर्युक्त पैरा (क) में उल्लिखित संयुक्त उद्यम को कंपनी में 1.5 प्रतिशत इक्विटी (कम्पनी को 50 करोड़ रु. के कुल चुकता पूंजी में) रखने को अनुमति दी गई है। यह अनुमति सरकार द्वारा 26.6.1995 को दी गई थी।

मध्य प्रदेश में बाल मजदूर

1739. श्रीमती सुमित्रा महाजन : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में बाल मजदूर प्रथा अभी भी प्रचलित है और बाल मजदूरों को प्राथमिक शिक्षा की सुविधा भी उपलब्ध नहीं कराई गई है;

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

(ग) बाल मजदूर प्रथा समाप्त करने और उन्हें प्राथमिक शिक्षा प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) और (ख). 1981 की जनगणना के अनुसार, मध्य प्रदेश राज्य में कामकाजी बालकों की कुल संख्या 16.98 लाख थी। ये कामकाजी बालक प्रारम्भिक शिक्षा के लिए अपर्याप्त पहुंच सहित अनेक प्रकार की कठिनाइयों का सामना करते हैं।

(ग) दश में मध्य प्रदेश राज्य सहित बाल श्रम की समस्या से निपटने के लिए अनेक कार्रवाईयां की गयी हैं। अगस्त, 1994 में सरकार द्वारा जोखिमकारी व्यवसायों में कार्यरत बालकों के पुनर्वास संबंधी कार्यक्रम की घोषणा की गयी थी। अभी तक, राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजनागत योजना के अंतर्गत मध्य प्रदेश में 138 विशेष स्कूलों के माध्यमों से 9,800 बालकों को शामिल करने के लिए बिलासपुर, दुर्ग, मंडसौर, राजनंदगांव और सरगुजा जिलों के लिए 5 बाल श्रम परियोजनाओं को मंजूरी प्रदान की गयी है। कार्य से हटाए गए बालकों को इन विशेष स्कूलों में रखा जाता है जिनमें उन्हें अनौपचारिक शिक्षा, पोषणहार, वजीफा और स्वास्थ्य देख-रेख मुहैया करवाई जाती है। इसके अलावा, राज्य के 12 जिलों में बाल श्रम की पहचान करने के लिए सर्वेक्षण करवाने हेतु 24 लाख रुपये की धनराशि और बाल श्रम प्रथा के विरुद्ध जिला स्तर पर जागरूकता सृजन अभियान के लिए 60 लाख रुपये की धनराशि प्रदान की गयी है।

जनजातीय क्षेत्र

1740. श्री गुलाब रसूल कार : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार से यह मांग की गयी है कि जम्मू-कश्मीर के कारनाह, राजौरी और पुन्च जिलों को जनसंख्या अथवा जाति के आधार के बजाय क्षेत्र के आधार पर जनजातीय क्षेत्र घोषित किया जाये;

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

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है ?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूवास्निया) : (क) से (ग). जी नहीं। तथापि, राज्य सरकार ने पंछ तथा राजौरी जिलों में आदिवासी

जनसंख्या पॉकटों को संशोधित क्षेत्र विकास दृष्टिकोण (माडा) के अन्तर्गत शामिल किए जाने के लिए स्वीकृति प्रदान करने की घोषणा कर दी है। कल्याण मंत्रालय ने, मंत्रालय द्वारा अनुमोदन करने से पूर्व, ग्रामवार कुल जनसंख्या, अनुसूचित जनजाति जनसंख्या, जिलों, तहसीलों तथा ब्लकों आदि के संबंध में निर्देशक मानचित्रों के साथ विस्तृत प्रस्ताव को प्रक्रिया के अनुसार आवश्यक जांच के लिए मांगे हैं।

बच्चों का पुनर्वास

1741. श्री जार्ज फर्नान्डीज : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय बाल श्रम प्रोजेक्ट योजना के अंतर्गत बच्चों के पुनर्वास के लिए कोई विशेष निधि की मंजूरी दी है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस निधि को जारी करना बंद कर दिया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) और (ख). कुल लगभग 1.5 लाख बालकों के पुनर्वास हेतु राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजना स्कीम के अंतर्गत अब तक 76 बाल श्रम परियोजनाओं को सरकार ने मंजूरी प्रदान की है। ये परियोजनाएं बाल श्रम की बहुलता वाले राज्य अर्थात् आंध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, तमिलनाडु, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल में स्थित हैं। इसके अलावा, बाल श्रमिकों की पहचान करने हेतु सर्वेक्षण और बाल श्रम पद्धति के विरुद्ध जागरूकता सृजन अभियान हेतु भी धन जारी किया गया है। 1995-96 के दौरान योजना के अंतर्गत कुल 33.90 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है। 1996-97 के लिए इस कार्यक्रम हेतु कुल परिव्यय 54.30 करोड़ रुपये हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

सुपर बाजार

1742. श्री के प्रधानी : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सुपर बाजार द्वारा प्रति वर्ष कुल कितना निवेश किया गया;

(ख) उक्त अवधि के दौरान सुपर बाजार की कितनी बिक्री हुई, कितना लाभ हुआ और कितनी हानि हुई;

(ग) क्या सुपर बाजार ने उक्त अवधि के दौरान शेयर जारी करके अपने लिए धनराशि जुटाई है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार सुपर बाजार को निजी क्षेत्र के हाथों में सौंपने का है;

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

(छ) इसे निजी क्षेत्र के हाथों में कब तक सौंपे जाने की संभावना है ?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) सुपर बाजार के लेखाओं के लेखा परीक्षित विवरणों के अनुसार गत 3 वर्षों के दौरान उनके निवेश निम्नवत हैं :-

(रु. लाख में)

1992-93	113.26
1993-94	151.66
1994-95	128.10

वर्ष 1995-96 के लेखाओं की लेखा परीक्षा अभी होनी है।

(ख) सुपर बाजार के लेखाओं के लेखा परीक्षित विवरणों के अनुसार, गत 3 वर्षों के दौरान बिक्री तथा लाभ इस प्रकार है :-

(रु. लाख में)

वर्ष	बिक्री	कुल लाभ
1992-93	10383.98	10.83
1993-94	11520.33	41.64
1994-95	13015.23	22.11

(ग) और (घ). लेखा परीक्षित लेखाओं के विवरण के अनुसार गत तीन वर्षों के दौरान शेयर पूंजी का ब्यौरा निम्नवत है :-

(रु. लाख में)

1992-93	167.40
1993-94	171.88
1994-95	174.51

(ङ) जी, नहीं।

(च) और (छ). प्रश्न नहीं उठता।

निजी विमान कम्पनियों

1743. श्री अमरपाल सिंह :

श्री अनन्त कुमार :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने नागर विमानन क्षेत्र में निजी विमान कंपनियों को प्रोत्साहित करने संबंधी कोई समिति गठित की है जिसकी

24 जून, 1996 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में समाचार प्रकाशित हुआ था;

(ख) क्या समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया ?

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

(घ) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (घ). जी, नहीं। तथापि, सितम्बर, 1994 में गठित समिति विमान परिवहन सेवाएं शुरू करने तथा गैर-सरकारी प्रचालकों द्वारा विमानों के आयात/ग्रहण संबंधी आवेदनों की जांच करके सिफारिशें करती है। समिति की सिफारिशें सक्षम प्राधिकारों द्वारा अनुमोदनार्थ/निर्णय लेने हेतु प्रस्तुत की जाती हैं।

[हिन्दी]

गोदाम

1744. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :

श्रीमती शैला गौतम :

श्री रामेश्वर पाटीदार :

क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रत्येक राज्य के ग्रामीण जनजातीय और पर्वतीय क्षेत्रों में गोदामों की संख्या अत्यंत कम है;

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

(ग) मौजूदा गोदामों में सुधार लाने, इनका दर्जा बढ़ाने तथा प्रत्येक राज्य के जनजातीय और पर्वतीय क्षेत्रों में यथेष्ट संख्या में गोदाम खोलने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). सितम्बर, 1979 में शुरू की गई "ग्रामीण क्षेत्र में गोदाम बनवाने" की योजना के अंतर्गत भारत सरकार राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को ग्रामीण क्षेत्र के गोदामों के निर्माण के लिए सहायता अनुदान के रूप में केन्द्रीय सहायता प्रदान करती रही थी। 1992-93 तक इस योजना के अधीन कुल 28.47 लाख टन भंडारण क्षमता के ग्रामीण क्षेत्र के गोदाम बनवाने के लिए विभिन्न राज्यों को 43.78 करोड़ रुपये केन्द्रीय सहायता के रूप में प्रदान किए गए थे। राज्य सरकारों द्वारा उपलब्ध कराई गई रिपोर्ट के अनुसार उक्त क्षमता के प्रति 21.31 लाख टन भंडारण क्षमता पूरी कर ली गई है। 31.3.93 तक राज्यों को रिलीज की गई केन्द्रीय सहायता की राशि और 31.3.1995 तक हुई निर्माण की प्रगति को विवरण में दर्शाया गया है। 1993-94 से इस योजना को राष्ट्रीय विकास परिषद के निर्णयानुसार राज्य क्षेत्र को अन्तर्गत कर दिया गया है और इसलिए मौजूदा गोदामों में सुधार करना और इनका

उच्च श्रेणीकरण करने तथा पर्याप्त संख्या में नए गोदाम खोलने का कार्य संबंधित राज्य सरकार का है। भारत सरकार ने देश के ग्रामीण क्षेत्रों में भण्डारण क्षमता को पर्याप्तता क्षेत्र में छोटे गोदामों का निर्माण

कार्य नहीं करता है तथापि भारतीय खाद्य निगम का सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली के उन जिलों में निर्माण का चरणबद्ध कार्यक्रम है जिनमें सार्वजनिक क्षेत्र का कोई गोदाम नहीं है।

ग्रामीण क्षेत्र में गोदाम लगाने की स्कीम के आरम्भ होने की तारीख से 31.3.1993 तक राज्यों को रिलीज की गई केन्द्रीय सहायता की धनराशि और 31.3.1995 तक ग्रामीण गोदामों के निर्माण में हुई प्रगति

(करोड़ रुपए में)

राज्य	स्वीकृत गोदामों की संख्या	क्षमता (लाख टन में)	केन्द्रीय सहायता की राशि	पूर्ण हो चुके गोदामों की संख्या	क्षमता (लाख टन में)
आंध्र प्रदेश	446	2.771	3.62	264	1.786
असम	10	0.250	0.66	6	0.139
बिहार	172	1.700	2.00	146	1.450
गोवा	5	0.020	0.10	5	0.020
गुजरात	1136	5.544	9.40	996	4.680
हरियाणा	66	0.799	1.11	56	0.614
जम्मू और कश्मीर	14	0.014	0.23	-	-
कर्नाटक	491	1.586	2.65	382	1.076
केरल	39	0.355	0.52	14	0.155
मध्य प्रदेश	468	3.087	2.56	328	2.374
महाराष्ट्र	846	4.238	6.12	827	4.035
मंगोलय	4	0.040	0.30	2	0.020
मिजोरम	20	0.040	0.20	-	-
नागालैंड	16	0.062	0.51	10	0.025
उड़ीसा	137	0.748	0.81	87	0.641
राजस्थान	138	0.722	0.67	81	0.397
सिक्किम	36	0.083	0.72	25	0.067
तमिलनाडु	121	1.210	1.31	111	1.110
त्रिपुरा	91	0.218	2.18	41	0.100
उत्तर प्रदेश	520	4.601	7.84	425	2.421
पश्चिम बंगाल	59	0.385	0.27	28	0.201
जाड़	4835	28.473	43.78	3834	21.311

* अभी तक प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार

महाराष्ट्र में स्थापित ट्रांसमीटर

1745. डा. जी.आर. सुरोदे : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में दक्षता-वार और स्थान-वार उच्च शक्ति, कम शक्ति और काफ़ी कम शक्ति वाले कुल कितने टी.वी. ट्रांसमीटर हैं;

(ख) अब तक कुल कितने ट्रांसमीटर स्थापित किए गए/स्थापित किए जाने हैं तथा उनको रिले ट्रांसमिशन क्षमता क्या है; और

(ग) किन-किन स्थानों पर इन्हें स्थापित किया जाएगा?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) महाराष्ट्र राज्य में वर्तमान में विभिन्न शक्तियों के सत्तर टी.वी. ट्रांसमीटर परिचालित हैं। उक्त टी.वी. ट्रांसमीटरों के क्षमतावार और स्थलवार संलग्न विवरण-1 में दिए गए हैं।

(ख) और (ग). महाराष्ट्र में इस समय बारह अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमिटर तथा चार अति अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमिटर कार्यान्वयनाधीन हैं। इन ट्रांसमिटरों के क्षमतावार तथा स्थलवार ब्यौर संलग्न विवरण-॥ में दिए गए हैं।

विवरण-।

महाराष्ट्र राज्य में मौजूद टी.वी. ट्रांसमिटरों की सूची

उ.श.ट्रा.

अम्बाजोगई

औरंगाबाद

मुम्बई

मुम्बई (डोडा ॥)

मुम्बई (डोडा ॥॥)

नागपुर

पुणे

अ.श.ट्रा.

अचलपुर

आकेट

अहमदनगर

अक्लुज

अकोला

अमलनेर

अमरावती

आरबी

बारशी

भुसावळ

बीड

ब्रह्मापुरी

बुलडाना

चन्द्रपुर

चिकली

चिपलुन

देवरूख

धुले

डिगलूर

गदाचिरोली

गोडिया

हिंमनघाट

हिंगोली

इचलकरंजी

जलगांव

जालना

कंकोली

करड

करंजा

खामगांव

किनवट

कोल्हापुर

मालगांव

मनमड

महंकर

महासल

मोरशी

नांदेड

नन्दूरवार

नासिक

उस्मानाबाद

पधरपुर

परभणी

पुंसड

राजापुर

रत्नगिरि

रिसोट

संगमनेर

सांगली

सतारा

शाहद

शोलापुर

उमरगा

वाष्णे

वर्धा

वाशिम

यवतमाल

नागपुर (डो डी ॥॥)

अ.अ.श.ट्रां.

चिकलधारा

जुन्नार

करजट

खेड

ट्रांसपोवर

औरंगाबाद

उ.श.ट्रा. — उच्च शक्ति ट्रांसमीटर (10 कि.वा./1 कि.वा.)

अ.श.ट्रा. — अल्प शक्ति ट्रांसमीटर (100 वा/अ.वा.)

अ.अ.श.ट्रा./ट्रांसमीटर — अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर/ट्रांसमीटर
(10 वा.)

विवरण-II

महाराष्ट्र राज्य में कार्यान्वयनाधीन टी.वी.
ट्रांसमीटरों की सूची

अ.श.ट्रा.

शिरपुर

नवापुर

मनगांव

खोपोली

महड

उमरखेड

सताना

सिरोंचा

चंदपुर

अहेरी

चिकोली

अम्बेट

अ.अ.श.ट्रा.

मलवान

मलकापुर

भोखर

बदलापुर

अ.श.ट्रा. — अल्प शक्ति ट्रांसमीटर (100 वा/300 वा.)

अ.अ.श.ट्रा. : अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर/ट्रांसमीटर
(10 वा.)

खनन संबंधी पट्टे

1746. श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खनन पट्टे के लिए लाइसेंस जारी करने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) क्या खनन कार्य के बदले में कोई रायल्टी दी जाती है;

(ग) यदि हां, गत तीन वर्षों के दौरान सतत राज्य वार तथा स्थिति वार दिये गये रायल्टी को दर्शाते हुए तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार ग्रेनाइट और ग्रेफाइट के खनन के लिए कितना क्षेत्र पट्टे पर दिया गया है; और

(ङ) उपरोक्त अवधि के दौरान खनन के लिए दिए गए पट्टे में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों का कितना हिस्सा है और उसका राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) खनन पट्टे, खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 और खनिज संरक्षण नियम, 1960 के प्रावधान के अनुसार मंजूर किए जाते हैं।

(ख) खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की धारा 9 के अनुसार खनन पट्टेधारी को खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की दूसरी अनुसूची में उल्लिखित दरों के अनुसार निकाले गए या उपयोग किए गए किसी भी खनिज के संबंध में रायल्टी का भुगतान करना अपेक्षित है।

(ग) से (ङ). सूचना विभिन्न राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों से एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

बासमती चावल और गेहूँ का वितरण

1747. श्री आर.एल.पी. वर्मा : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राशन कार्डधारकों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से बासमती चावल और बेहतर किस्म के देसी गेहूँ के वितरण का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद बाहदुर) : (क) और (ख). जी, नहीं।

(ग) सप्लाई किए जाने वाले खाद्यान्न की श्रेणी तथा किस्म उसकी वसूली उपलब्धता तथा आम आदमी की क्रयशक्ति पर निर्भर करती है।

[हिन्दी]

एअर इंडिया के मार्ग

एअर इंडिया द्वारा किया गया कारोबार

1748. श्रीमती शीला गौतम :

श्री रामेश्वर पाटीदार :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान एअर इंडिया द्वारा किये गये कारोबार का व्यौरा क्या है;

(ख) क्या इंडियन एयरलाइन्स और भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण को लगातार मुनाफा हो रहा है जबकि एअर इंडिया को घाटा हो रहा है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए जाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) वर्ष 1993-94, 1994-95 और 1995-96 के दौरान एअर इंडिया का कुल राजस्व क्रमशः 2767.96 करोड़ रुपए, 3130.26 करोड़ रुपए और 3542.29 करोड़ रुपए (अनर्निमित्त) है।

(ख) और (ग). वर्ष 1993-96 के दौरान एअर इंडिया, इंडियन एयरलाइन्स और भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण का लाभ/हानि इस प्रकार है :-

(करोड़ रुपए में)

सरकारी क्षेत्रों के उपक्रम का नाम	1993-94	1994-95	1995-96
एअर इंडिया	201.90 (लाभ)	40.80 (लाभ)	244.00 (हानि)
इंडियन एयरलाइन्स	258.46 (हानि)	188.73 (हानि)	134.25 (हानि)
भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण	50.22	97.70	1.4.95 से राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण के साथ समायोजित

ए 320 विमान बेड़े की ग्राइडिंग, विदेशी विनियम की दरों में उत्तार-चढ़ाव, मार्केट शेयर में गिरावट, विमानचालकों द्वारा आन्दोलन और अवतरण तथा अन्य हवाई अड्डा प्रभारों में वृद्धि, इंडियन एयरलाइन्स की हानि के कारण हैं।

अवतरण प्रभारों में वृद्धि, बढ़ती हुई प्रतिस्पर्धा, रुपए की कीमत में कमी और अतिरिक्त विमानक्षमता के अर्जन पर व्यय एअर इंडिया की हानि के कारण हैं।

एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स दोनों और अधिक यात्रियों को आकर्षित करने तथा राजस्व में वृद्धि करने के लिए अपने उत्पाद, छवि और समयबद्ध कार्य-निष्पादन को सुधारने हेतु कदम उठा रही हैं।

1749. श्री रामेश्वर पाटीदार : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एअर इंडिया के मार्ग आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद हैं;

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

(ग) उन्हें आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद बनाने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं/उठाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) और (ख). जी, हां। तथापि, एअर इंडिया को इसके द्वारा प्रचालित काफी मार्गों पर 1995-96 के दौरान अवतरण, हैंडलिंग तथा दिक्चालन प्रभारों के व्यय में वृद्धि, आय में कमी तथा निश्चित लागतों में वृद्धि के कारण प्रचालनात्मक घाटा हुआ।

(ग) एअर इंडिया अपने विमान प्रयासों को तीव्र करने, क्षमता में वृद्धि, गैर-प्रचालनात्मक लागतों में कमी और अपने उत्पाद, छवि तथा समयबद्ध कार्य-निष्पादन में सुधार करने के लिए कदम उठा रही है।

उत्तर प्रदेश में पर्यटन का संवर्धन

1750. श्री संतोष कुमार गंगवार :

डा. बलिराम :

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र सरकार द्वारा उत्तर प्रदेश में पर्यटन संवर्धन हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) सरकार ने गत दो वर्षों के दौरान किन-किन स्थानों को पर्यटन स्थलों के रूप में विकसित करने का निर्णय किया है; और

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

संसदीय कार्य मंत्री और पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) से (ग). पर्यटन का संवर्धन करना और पर्यटन परियोजनाओं को कार्यान्वित करना मुख्यतः राज्य/संघ राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। तथापि, पर्यटन विभाग, भारत सरकार राज्य/संघ राज्य सरकारों से प्राप्त विशिष्ट परियोजना प्रस्तावों पर उनके गुण-दोषों, पारस्परिक प्राथमिकता तथा धन की उपलब्धता के आधार पर वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

पर्यटन विभाग, भारत सरकार ने निम्नलिखित दस परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की है जो राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है :-

1. सारनाथ में ध्यानमनन केन्द्र।
2. सारनाथ में आगन्तुक केन्द्र प्रगति पर है।
3. चौखण्डी स्तूप के चारों तरफ विकास

4. वाराणसी में घाटों की प्रकाशपुंज व्यवस्था
5. रेस्टोरेंट एवं प्रतीक्षालय, श्रावस्ती
6. रेस्टोरेंट एवं प्रतीक्षालय, कुशीनगर
7. रेस्टोरेंट एवं प्रतीक्षालय, पल्लिया
8. लखनऊ में काउंसिल हाउस की प्रकाशपुंज व्यवस्था
9. चित्रकूट में यात्री निवास
10. आगरा किले में ध्वनि एवं प्रकाश प्रदर्शन।

अनुसार मंजूर किए जाते हैं। अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार खनन पट्टे केवल भारतीय नागरिकों या कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 3 की उपधारा (1) के तहत परिभाषित कम्पनी को ही दिए जा सकते हैं। खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1957 की धारा 8 में यह अपेक्षित है कि खनन पट्टा दिए जाने की न्यूनतम अवधि 20 वर्ष से कम न हो और पट्टे की अधिकतम अवधि 30 वर्ष से अधिक न हो।

[अनुवाद]

भारतीय दूरसंचार प्राधिकरण की स्थापना

1751. श्री शरत पटनायक :
डा. टी. सुब्बाराप्पी रेड्डी :
श्री बनवारी लाल पुरोहित :
श्री सन्तोष मोहन देव :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या केंद्र सरकार ने भारतीय दूरसंचार प्राधिकरण विधेयक को मंजूरी दे दी है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधे ब्यौरा क्या है और इसके कार्य क्या होंगे तथा इसमें कितने सदस्य होंगे;
- (ग) यह विधेयक कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है;
- (घ) क्या पंजाब, हरियाणा और दिल्ली के वाणिज्य और उद्योग मंडलों में इस विधेयक की समीक्षा करने के लिए कहा है; और
- (ङ) यदि हां, तो तत्संबंधे ब्यौरा क्या है और सरकार को इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) से (ङ). भारतीय दूरसंचार नियामक विधेयक, 1996 संसद के चालू सत्र में 23.07.1996 को पेश किया गया है। ऐसा कोई अभ्यावेदन जानकारी में नहीं आया है।

खनन पट्टे

1752. डा. कृपासिन्धु भोई : क्या खान मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या निजी क्षेत्र की कुछ बहुराष्ट्रीय कंपनियों को विभिन्न राज्यों में खनन पट्टे दिए गए हैं;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधे ब्यौरा और इसके लिए निर्धारित मानदंड क्या हैं; और
- (ग) कितनी अवधि के लिए खानों को पट्टे पर दी गई है?

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) से (ग). खनन पट्टे, खान और खनिज (विनियमन और विकास) अधिनियम 1957 और खनिज रियायत नियम, 1960 के प्रावधानों के

विशेष सार्वजनिक वितरण प्रणाली कार्ड

1753. श्री राजीव प्रताप रूडी :
डा. टी सुब्बाराप्पी रेड्डी :

क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विशेष राशन कार्ड योजना हेतु गरीबों रेखा के नीचे रहने वाले 62.4 मिलियन परिवारों का लक्ष्य निर्धारित किया है;

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

(ग) उपरोक्त योजना के कार्यान्वयन में लगभग कितनी लागत अंतर्ग्रस्त होने की संभावना है; और

(घ) उपरोक्त योजना के संतोषजनक निष्पादन के लिए राज्य सरकारों के क्या भूमिका दिए जाने का प्रस्ताव है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद वादव) : (क) से (घ). सार्वजनिक वितरण प्रणाली को गरीबों की ओर केन्द्रित करते हुए सुप्रवाही बनाने के एक प्रस्ताव पर सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से परामर्श करके विचार कर रही है। इस संबंध में तफ्तीश तैयार की जा रही है।

[हिन्दी]

समाचार पत्रों का पंजीकरण

1754. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा :
श्री चन्द्रेश पटेल :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) समाचार पत्रों के पंजीकरण के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इसके लिए राज्यवार और वर्षवार कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए हैं और कितने स्वीकृत किए गए हैं;

(ग) शेष मामले कब तक निपटा दिए जाने की संभावना है;

(घ) क्या उक्त अवधि के दौरान कुछ समाचार पत्रों का प्रकाशन बंद हो गया; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) भारत के समाचारपत्रों के पंजीयक द्वारा समय-समय पर यथा संशोधित प्रेस एवं पुस्तक पंजीकरण अधिनियम, 1867 (प्रे.पु.पं.अधि.) के विभिन्न प्रावधानों की शर्तों के अधीन समाचारपत्रों को पंजीकृत किया जाता है। मानदण्डों में मूलतः जिला अधिकारियों आदि से यथाप्राप्त शीर्षकों का सत्यापन, संबंधित जिला अधिकारी द्वारा घोषणा का प्रमाणीकरण तथा प्रेस और पुस्तक

पंजीकरण अधिनियम में नियत अवधि के अंदर विभिन्न आवर्तिताओं के समाचारपत्रों के प्रकाशन को शुरू करना शामिल है।

(ख) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) प्रेस एवं पुस्तक पंजीकरण अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों की शर्तों के अधीन प्रकाशकों द्वारा कानूनी औपचारिकताओं को पूरा करते ही लम्बित मामलों को निपटा दिया जाएगा।

(घ) और (ङ). 1993-94 की अवधि के दौरान दो सप्ताहिकों को बन्द करने के बारे में भारत के समाचारपत्रों के पंजीयक के कार्यालय में सूचना प्राप्त हुई थी। इनको बन्द किए जाने के कारण नहीं बताए गए थे।

विवरण

1993, 1994 एवं 1995 के दौरान प्राप्त एवं निपटाए गए समाचारपत्रों के पंजीकरण के लिए प्रार्थनापत्रों की संख्या

राज्य	1993		1994		1995	
	प्रार्थना पत्रों की संख्या प्राप्त	निपटाए गए	प्रार्थना पत्रों की संख्या प्राप्त	निपटाए गए	प्रार्थना पत्रों की संख्या प्राप्त	निपटाए गए
	2	3	4	5	6	7
आंध्र प्रदेश	245	54	125	45	192	64
अरुणाचल प्रदेश	1	1	3	1	1	-
असम	50	9	68	26	59	25
बिहार	103	29	129	39	97	28
गोवा	2	1	-	-	-	-
गुजरात	101	29	151	30	188	46
हरियाणा	73	31	98	56	112	24
हिमाचल प्रदेश	14	5	6	3	16	6
जम्मू और कश्मीर	30	8	25	11	43	16
कर्नाटक	236	80	291	124	263	85
केरल	75	35	94	33	175	40
मध्य प्रदेश	383	185	515	209	538	181
महाराष्ट्र	522	117	412	178	349	107
मणिपुर	28	-	13	-	25	5
मेघालय	9	-	7	-	7	3
मिजोरम	17	3	2	-	13	1
नागालैंड	8	-	2	4	6	-
उड़ीसा	95	38	114	34	110	33
पंजाब	38	19	58	24	62	14
राजस्थान	214	182	513	211	392	82
सिक्किम	5	-	5	1	10	-
तमिलनाडु	180	58	195	85	206	99
त्रिपुरा	8	1	11	2	10	1

1	2	3	4	5	6	7
उत्तर प्रदेश	970	500	1071	499	1009	475
पश्चिम बंगाल	179	53	177	97	118	60
अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	11	5	3	2	-	-
चंडीगढ़	23	7	17	9	24	9
दिल्ली	479	208	553	298	565	254
दमन	-	-	-	-	-	-
दादरा और नगर हवेली	-	-	-	-	-	-
लक्षद्वीप	-	-	-	-	1	1
पांडिचेरी	2	-	5	2	-	-

[अनुवाद]

गेहूँ की खरीद

1755. डा. टी. सुब्बाराप्पी रेड्डी : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू रबी फसल के दौरान, सरकार द्वारा निर्धारित गेहूँ की खरीद का लक्ष्य, खरीद में 20 प्रतिशत गिरावट के कारण प्रभावित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार 13 लाख टन के लक्ष्य की प्राप्ति के बारे में आश्वस्त थी;

(ग) यदि हां, तो गिरावट के मुख्य कारण क्या हैं; और

(घ) अब तक राज्यों ने गेहूँ की खरीद में कितनी कमी की जानकारी दी है ?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (घ). चूंकि न्यूनतम समर्थन मूल्य योजना के अधीन केन्द्रीय पूल के लिए गेहूँ की वसूली पूर्णतया स्वैच्छिक आधार पर की जाती है इसलिए मंत्रालय द्वारा इस संदर्भ में कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए जा सकते।

वर्तमान रबी विपणन मौसम, 1996-97 के दौरान 1.7.96 तक 81.35 लाख टन गेहूँ की वसूली की जा चुकी है जबकि पिछले मौसम की तदनुसूची अवधि के दौरान 122.05 लाख टन गेहूँ की वसूली हुई थी।

गेहूँ की वसूली में मुख्यतः निम्नलिखित घटकों के कारण गिरावट आई है :-

- (1) फसल वर्ष 1994-95 की तुलना में 1995-96 में गेहूँ का कम उत्पादन होना और बाजार में कम आमद होना।
- (2) व्यापारियों द्वारा गेहूँ को बाजार आमद के 10 प्रतिशत की खरीदारी करना जबकि पिछले मौसम में केवल 6 प्रतिशत की खरीदारी की गई थी।

एअर इंडिया का अपने विमानों की संख्या को दुगुना करने संबंधी प्रस्ताव

1756. श्री बनवारी लाल पुरोहित :

श्री सुरेश कल्याणी :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एअर इंडिया का प्रस्ताव आगामी कुछ वर्षों में अपने विमानों की संख्या को दुगुना करने का है;

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

(ग) क्या यह सच है कि एअर इंडिया की योजना अपने विमानों की संख्या बढ़ाने हेतु आवश्यक सम्पूर्ण धनराशि बाहरी वाणिज्यिक ऋणों के माध्यम से जुटाने की है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) से (घ). एअर इंडिया नौवीं योजनावधि के दौरान अपने विमान बेड़े के विस्तार तथा उसके नवीकरण की योजना बना रही है। वृद्धि के लिए आवश्यक निधि को पूरा करने के लिए, एअर इंडिया उपयुक्त चरण में पूंजी की पुनर्संरचना का कार्य करेंगी। कुछ निधि की व्यवस्था विदेशी वाणिज्यिक ऋण द्वारा भी की जायेगी।

दिल्ली-सिल्चर उड़ान

1757. श्री संतोष मोहन देव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एअर लाइन्स द्वारा दिल्ली तथा सिल्चर के बीच रोजाना एक उड़ान की व्यवस्था है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इन शहरों के बीच रोजाना उड़ान शुरू करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) जी नहीं।

(ख) दिल्ली और सिल्वर के बीच इस सेक्टर पर प्रतिदिन उड़ान आरंभ करने की औचित्यता प्रमाणित करने के लिए यात्री मांग अपर्याप्त है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली

1758. श्री पंकज चौधरी :

श्री सत्यदेव सिंह :

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :

क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सार्वजनिक वितरण प्रणाली की सुविधाओं से आयकर दाताओं को वंचित करने संबंधी प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी प्रमुख बातें क्या हैं;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में कोई ज्ञापन अथवा शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस स्थिति से निपटने हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ङ). सरकार का सार्वजनिक वितरण प्रणाली को गरीबों की ओर केन्द्रित करते हुए सुदृढ़ बनाने का प्रस्ताव है। इस संबंध में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से परामर्श करके और इस विषय पर उनसे प्राप्त होने वाले विचारों को मद्देनजर रखकर प्रस्ताव की तफसील तैयार की जा रही है।

[अनुवाद]

असम में श्रम अदालत

1759. डा. अरुण कुमार शर्मा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) असम में कितनी श्रम अदालतें हैं और वे किन-किन स्थानों पर कार्य कर रही हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार राज्य में श्रमिकों की अधिक संख्या को मद्दे नजर रखते हुए राज्य के प्रत्येक जिले में एक श्रम अदालत स्थापित करने का है; और

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

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) असम सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार असम राज्य में दो गुवाहटी और डिब्रूगढ़ प्रत्येक में एक-एक, श्रम न्यायालय हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

प्रधानमंत्री के साथ श्रमिक संघों की बैठक

1760. श्री चिच बसु : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न श्रमिक संघों के प्रतिनिधि हाल ही में प्रधानमंत्री से मिले थे;

(ख) यदि हां, तो इस बैठक के क्या परिणाम निकले; और

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) से (ग). प्रधान मंत्री कर्मकारों से संबंधित मामलों यथा (1) कृषि श्रमिकों के लिए श्रम संरक्षण और सामाजिक सुरक्षा, (2) एक समान न्यूनतम मजदूरी, (3) गुप्त मतदान के आधार पर व्यवसाय संघों की मान्यता, (4) बाल श्रम का उन्मूलन (5) औद्योगिक विवाद और व्यवसाय संघ अधिनियमों में संशोधन आदि के संबंध में व्यवसाय संघों का विचार सुनने के लिए 24 मई, 1996 को केन्द्रीय व्यवसाय संघ संगठनों से मिले। व्यवसाय संघ के नेताओं ने देश में औद्योगिक समरसता बनाए रखने के लिए एक समुचित और अनुकूल वातावरण सृजित करने की आवश्यकता पर बल दिया। उन्होंने रोजगार और रोजगार लाभों के संरक्षण और सृजन, औ. एवं वि. पुनर्नि. बोर्ड के कार्यकरण की समीक्षा एन टी सी मिलों के पुनरुज्जीवन, कृषि कर्मकारों के लिए व्यापक विधान, बाल श्रम उन्मूलन के लिए व्यापक उपाय करने आदि के लिए उपाय किए जाने पर जोर दिया। व्यवसाय संघ नेताओं द्वारा दिए गए सुझावों को नोट कर लिया गया है और श्रम कल्याण उपायों को और कारगर ढंग से प्रवर्तित करने, श्रम निरीक्षणों में अधिक तेजी लाने और श्रम प्रवर्तन तन्त्र को मजबूत बनाने के लिए कदम उठाए गए हैं।

विदेशी पर्यटकों हेतु योजना में संशोधन

1761. श्री जगतवीर सिंह द्रोण : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार विदेशी पर्यटकों हेतु योजना में संशोधन करने का विचार कर रही है;

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

(ग) प्रस्तावित योजना की मुख्य बातें क्या हैं: और

(घ) इस नई योजना से कितनी विदेशी मुद्रा प्राप्त होने की संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) से (घ). भारत में विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने की दृष्टि से, पर्यटन विभाग एक विदेशी विपणन नीति अपनाता है जिसका उद्देश्य देश में अधिक से अधिक विदेशी पर्यटकों को लाना है। इसकी पहचान थ्रस्ट मार्केट और नए घटकों के माध्यम से भी की जाती है।

विपणन नीति लचीली है और समय-समय पर बाजार की स्थिति में आए परिवर्तनों के अनुसार बदलती है। प्रतिवर्ष इसका पुनराक्षण किया जाता है और इसे उपयुक्त आधुनिक परिवर्तनों सहित बाजार की आवश्यकतानुसार अपनाया गया है।

वर्ष 1995-96 के दौरान 9,185.88 करोड़ रु. के मूल्य की विदेशी मुद्रा अर्जित की गई थी यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 1996-97 के दौरान देश 10,607 करोड़ रु. के मूल्य की विदेशी मुद्रा अर्जित करेगा।

जस्ते तथा सीसे का उत्पादन

1762. श्रीमती कसुंबरा राने : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान जस्ते और सीसे का कितना उत्पादन हुआ;

(ख) क्या इन उत्पादों का उत्पादन मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है;

(ग) यदि हां, तो उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है;

(घ) क्या हिन्दुस्तान जिंक लि. उपरोक्त उत्पादन से जुड़ी हुई प्रमुख कंपनो है;

(ङ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान इस कंपनी का कार्य निष्पादन कितना रहा है;

(च) क्या हिन्दुस्तान जिंक लि. का विचार इन उत्पादों का निर्यात करने का है; और

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

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क)

से (ङ). पिछले तीन वर्षों में देश में प्राथमिक जस्ता और सोसा धातुओं की अनुमानित वार्षिक मांग और इनका कूल उत्पादन तथा इन उत्पादों के सरकार क्षेत्र के प्रमुख उत्पादक, मैसर्स हिन्दुस्तान जिंक लि.

का उत्पादन (कोष्ठक में दिया हुआ) निम्नवत् है :-

यूनिट : टन

वर्ष	जस्ता		सोसा	
	मांग	उत्पादन	मांग	उत्पादन
1993-94	158000	143962 (119879)	73000	35179 (25299)
1994-95	192000	148424 (119807)	75000	44993 (34476)
1995-96	202000	141374 (115464)	80000	40316 (27848)

मांग और प्राथमिक उत्पादन के अंतर को कतरन और गौण पदार्थों के आयात और रिसाइकलिंग द्वारा पूरा किया गया है। इसके अलावा, सरकारी क्षेत्र की मैसर्स हिन्दुस्तान जिंक लि. और निजी क्षेत्र की मैसर्स विनानी जिंक लि. ने जस्ता धातु और निजी क्षेत्र की मैसर्स इंडियन लैंड लि. ने लीड मेटल के लिए अपनी उत्पादन क्षमता का विस्तार करने की योजनाएं बनाई हैं।

(च) जी, नहीं।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली के निर्गम मूल्य

1763. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के निर्गम मूल्यों में हुई वृद्धि का व्यौरा क्या है;

(ख) पिछले बार निर्गम मूल्य में वृद्धि कब हुई थी;

(ग) क्या सरकार उपरोक्त निर्गम मूल्यों में और अधिक वृद्धि करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) ऐसी मूल्य वृद्धि के कब तक प्रभावी हो जाने की संभावना है;

(च) क्या सरकार ने इस मुद्दे पर सर्वसम्मति प्राप्त कर ली है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद वादव) : (क) और (ख). गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय निर्गम मूल्य का

विवरण नीचे दिया गया है :-

(रु. प्रति क्विंटल)

	वह तारीख जिस्से लागू है	सार्वजनिक वितरण प्रणाली			संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली		
		कमन	फाइन	सुपर फाइन	कमन	फाइन	सुपर फाइन
चावल	11.1.93	437	497	518	387	447	468
	01.2.94	537	017	648	487	567	598
		सार्वजनिक वितरण प्रणाली			संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली		
गेहूँ	28.12.91		280			230	
	11.1.93		330			280	
	01.2.94		482			352	
			थोक		(रु. प्रति मी. टन 15 कि.ग्रा. टोन)		
आयातित खाद्य तेल	04.1.92		22000			25000	
	21.7.94		24000			27000	
मिट्टी का तेल	16.9.92		2201.54 रु.			प्रति कि.ली.	
	1.10.93		2530.00 रु.			प्रति कि.ली.	
लेवी चीनी	17.2.93		8.30 रु.			प्रति कि.ग्रा.	
	21.2.94		9.05 रु.			प्रति कि.ग्रा.	
साफ्ट कोक	27.5.82		175 रु.			प्रति टन	

(ग) जी नहीं। फिलहाल सरकार ऐसे किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

(घ) से (ङ). प्रश्न नहीं उठता।

[चिन्टी]

बरौनी में टेलीफोन का मंडल कार्यालय

1764. श्री रामचन्द्र प्रसाद सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बेगूसराय जिला मुख्यालय के बरौनी औद्योगिक शहर में टेलीफोन का कोई मंडल कार्यालय नहीं है जिसके कारण लोगों को अत्यधिक असुविधा का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हाँ तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का उक्त शहर में इस प्रकार के कार्यालय खोलने का विचार है;

(घ) यदि हाँ, तो इसे कब तक खोले जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) यह सत्य है कि बरौनी में कोई टेलीफोन मण्डल कार्यालय (जिसे दूरसंचार जिला अभियंता के नाम से जाना जाता है) नहीं है। बरौनी के उपभोक्ता को टेलीफोन संबंधी सेवाएं, दरभंगा स्थित जिला दूरसंचार प्रबंधक के कार्यालय द्वारा प्रदान की जाती हैं।

(ख) बरौनी, दरभंगा गौण स्विचन क्षेत्र (एसएसए) का एक भाग है। विभागीय नीति के अनुसार, एक गौण स्विचन क्षेत्र (एसएसए) में केवल एक ही दूरसंचार जिला खोला जा सकता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जैसा कि उपरोक्त (ख) के उत्तर में दर्शाया गया है।

[अनुवाद]**खाद्य सुरक्षा**

1765. श्री जगमोहन : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यह सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या एहतरियात बरता जा रहा है कि नवम्बर, 1996 में होने वाले विश्व खाद्य सम्मेलन में विकसित देशों द्वारा जिन नीतियों को अपनाए जाने की वकालत की जा रही है उनसे देश को दीर्घावधि खाद्य सुरक्षा को खतरा उत्पन्न हो;

(ख) क्या होने वाले सम्मेलन के प्रति अब तक सरकार की रुचि उत्साहवर्धक नहीं रही है और उस सम्मेलन की तैयारी हेतु बैठकों में भी कम रुचि दिखाई गई और उनका योगदान प्रभावी नहीं रहा है;

(ग) क्या रासायनिक उर्वरकों तथा कीटनाशकों के बढ़ते प्रयोग तथा बीजों के पेटेंट किए जाने की संभावना से लागत में वृद्धि होगी तथा भारत के ग्रामीण क्षेत्रों के ऋण की समस्या और बढ़ेगी तथा वेस्टर्न कापोरेशन के बड़े "कृषि आधारित व्यापारों" के लिए खेती लाभदायक रह जाएगी; और

(घ) भारतीय कृषि को बचाने तथा भारत की "खाद्य सुरक्षा" को मजबूत करने के लिए क्या विशेष उपाय करने का विचार है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) जनता को खाद्य सुरक्षा प्रदान करना सरकार की नीति का मूल आधार है और इसके अनुसरण में नीतियां तैयार की जाती हैं और इन पर कार्रवाई आगे लिखे उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए की जाती है (1) बढ़ती हुई जनसंख्या की मांगों को पूरा करने के लिए उत्पादन में और प्रति व्यक्ति आय में वृद्धि करना, (2) सभी को उपयुक्त मूल्यों पर खाद्यान्न उपलब्ध करना, और (3) केन्द्रीय पूल, जिससे सार्वजनिक वितरण प्रणाली की आवश्यकताएं पूरी की जाती हैं, के लिए बफर स्टॉक रखने की नीति अपना कर खाद्यान्नों की निरन्तर उपलब्धता बनाए रखने को सुनिश्चित करना।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ). जहां तक रासायनिक उर्वरकों की लागत का संबंध है, यूरिया के मूल्य में वृद्धि नहीं की गई है जिसे प्रतिधारण (रिटेंशन) मूल्य योजना के अधीन जारी रखा जाना है। विनियंत्रित फार्मफैटिक और पोटैश उर्वरकों पर 6.7.96 से दी गई अधिक रियायत के फलस्वरूप किसानों को अपेक्षाकृत सस्ते मूल्यों पर उर्वरक उपलब्ध हुए हैं। सरकार ने 1981 से पौध संरक्षण नीति में मार्गदर्शी सिद्धांत के रूप में एकीकृत कीट प्रबंध को अपनाया है। यह एक व्यापक पारिस्थितिक दृष्टिकोण है जिसमें कीट नियंत्रण की पारम्परिक, यांत्रिक

और जैविकीय विधियां और तकनीकें शामिल हैं। इससे आदान की लागत, पर्यावरण प्रदूषण को कम से कम करने और पारिस्थितिकीय संतुलन बनाए रखने में मदद मिलती है। पौध बीज किस्मों का संरक्षण करने के लिए एक अद्वितीय प्रणाली तैयार करने का निर्णय किया गया है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ किसानों के परम्परागत अधिकारों की रक्षा करने और पौध प्रजनकों और अनुसंधानकर्ताओं के अधिकारों की भी रक्षा करने की व्यवस्था की गई है। प्रस्तावित अद्वितीय प्रणाली में यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त रक्षोपाय शामिल किए जाएंगे कि उन्नत किस्मों के बीज जिनका संरक्षण किया जाता है, किसानों को उचित मूल्यों पर उपलब्ध किए जाएं। उत्पादन में वृद्धि सुनिश्चित करने के लिए, आदानों पर राजस्वहायता, अधिक संस्थागत ऋण और छोटे तथा सीमांत किसानों और अन्य कमजोर वर्गों के लिए संस्थागत ऋण देने ताकि वे आधुनिक प्रौद्योगिकी तथा उन्नत कृषि विधियां अपना सकें, समर्थन मूल्य और विपणन सुविधाएं देने जैसे उपाय भी किए जा रहे हैं।

विज्ञापन

1766. श्री परसराम भारद्वाज :

श्री माणिकराव होडल्का गांधीत :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस आशय के प्रस्ताव मिले हैं कि दूरदर्शन पर विज्ञापनों का प्रसारण केवल कार्यक्रमों के आरम्भ अथवा अंत में ही किया जाए; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

सामुदायिक टेलीविजन लगाना

1767. श्री माणिकराव होडल्का गांधीत :

श्री परसराम भारद्वाज :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सामुदायिक टेलीविजन लगाने के क्या मानदण्ड हैं;

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, राज्य-वार तथा स्थान-वार कितने सामुदायिक टेलीविजन सेट लगाये गये हैं; और

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना में इस योजना के अंतर्गत राज्यवार कितना लक्ष्य रखा गया?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सौ. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). सामुदायिक टेलीविजन सैट मुख्य रूप से विभिन्न राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों/सीमावर्ती जिलों में, विद्यालयों तथा पंचायत घरों में स्थापित किए जाते हैं। तथापि, सामुदायिक टेलीविजन सैटों की स्थापना एवं अनुरक्षण संबंधित राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों के प्रशासनों की स्वयं की निधियों में से करने का उनका दायित्व माना गया है। सामुदायिक टेलीविजन सैटों की स्थापना हेतु स्थल के बारे में निर्णय, राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों के प्रशासनों द्वारा किया जाता है और इसलिए इस बारे में केन्द्रीकृत रूप से सूचना का रख-रखाव नहीं किया जाता। सातवीं और आठवीं पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान इस प्रयोजनार्थ कोई निधियां आवंटित नहीं की गई हैं। तथापि, विशेष मामले के रूप में, सरकार ने संलग्न विवरण के अनुसार सातवीं तथा आठवीं पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान राज्यों में सामुदायिक टेलीविजन सैट प्रदान किए हैं।

विवरण

1. सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सामुदायिक टेलीविजन सैटों का राज्यवार आवंटन

	वीएचएफ सैट	डीआर सैट
असम	1162	338
अरुणाचल प्रदेश	356	104
नागालैण्ड	503	147
मणिपुर	441	129
त्रिपुरा	798	232
मिजोरम	124	36
मेघालय	488	142
(2) लक्षद्वीप :	—	8
(3) सिक्किम	100	—
(1) कश्मीर घाटी	500	—

2. आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सामुदायिक टेलीविजन सैटों का आवंटन राज्यवार आवंटन

	वीएचएफ सैट	डीआर सैट
अरुणाचल प्रदेश	—	62
सिक्किम	—	20
कश्मीर घाटी	—	65
*महाराष्ट्र	70	—

*— अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसियों से प्राप्त निधियों से महाराष्ट्र राज्य के लातूर एवं उस्मानाबाद के भूकम्प प्रभावित क्षेत्रों में 70 टेलीविजन सैट स्थापित किए गए हैं।

मकान के निर्माण हेतु बीड़ी श्रमिकों को धनराशि

1768. श्री थावर चंद गेहलोत : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1995-96 के दौरान केन्द्र सरकार ने मध्य प्रदेश सरकार को बीड़ी श्रमिकों के लिए मकान बनाने हेतु कोई धनराशि उपलब्ध करायी है;

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

(ग) मध्य प्रदेश सरकार ने इस धनराशि की सहायता से 31 मार्च, 1996 तक कितने मकान कहां-कहां बनाये हैं;

(घ) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने इस संबंध में निर्धारित लक्ष्य के अनुसार निर्माण कार्य किया है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) जी, हां।

(ख) भारत सरकार ने सागर प्रभाग में बीड़ी कर्मकारों के लिए 2700 घरों के निर्माण हेतु राज्य सरकार के प्रस्ताव के लिए प्रशासनिक अनुमोदन जारी किया है और राज्य सरकार द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार, घरों के निर्माण को सुकर बनाने के लिए वर्ष 1995-96 के दौरान 1,21,50,000 रु. का अग्रिम उपदान जारी किया है।

(ग) और (घ). राज्य सरकार द्वारा अभी तक निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया है।

(ङ) घरों के निर्माण के लिए भूमि के चयन और राज्य सरकारों द्वारा इसके अंतरण का कार्य प्रक्रियाधीन है।

खान क्षेत्र में परियोजनाएं

1769. श्री हरिन पाठक : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान परियोजनाओं की औसत लागत और समयावधि में हुई बढ़ोतरी का परियोजनावार ब्यौरा क्या है;

(ख) इसके कारण क्या हैं;

(ग) क्या रूपए के मूल्य में हाल ही में आई गिरावट इस बढ़ोतरी के लिए जिम्मेवार हैं; और

(घ) यदि हां, तो सरकार ने आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बढ़े मूल्य को रोकने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) खान मंत्रालय के नियंत्रणाधीन सरकारी क्षेत्र के उपक्रम भारत एल्युमिनियम कंपनी लि. की धातु शोधन परियोजनाओं जिनमें वर्ष 1993-94 से आज तक की अवधि में औसतनलागत वृद्धि 12.4% और औसतन समयावधि वृद्धि 17 महीने है, को छोड़कर वर्ष 1993-94, 1994-95 और वर्ष 1995-96 में खान मंत्रालय के

नियंत्रणधीन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की खनन परियोजनाओं के संबंध में किसी भी प्रकार की लागत और समयावधि में कोई वृद्धि नहीं हुई है।

(ख) और (ग). समयावधि में वृद्धि द्वारा मशीनरी और उपकरणों की आपूर्ति में देरी, उद्योग संबंधी समस्याएं, आंतरिक स्रोत संबंधी रुकावटों आदि के कारण हुई है। रुपये के मूल्य में आई गिरावटों से भी कुछ परियोजनाओं की लागत पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

(घ) परियोजनाओं को कार्यान्वित करने में स्रोतों की बेहतर मानीटरिंग और पुनः प्रणाली अपनाई गई है।

[बिन्दु]

दूरसंचार कर्मियों हेतु क्वार्टर

1770. श्री मोहम्मद अली अख्तरफ फारूकी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1995 के दौरान दूरसंचार कर्मियों हेतु कितने क्वार्टरों का निर्माण किया गया;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कितने क्वार्टर आबंटित किए गए;

(ग) दिल्ली में कितने प्रतिशत क्वार्टर दूरसंचार कर्मियों के लिए हैं;

(घ) क्या सरकार ने 1992-93 के अन्त तक 14 प्रतिशत दूरसंचार कर्मियों के लिए क्वार्टरों के निर्माण का लक्ष्य निर्धारित किया था;

(ङ) यदि हां, तो राज्यवार कितना लक्ष्य प्राप्त किया गया;

(च) दिल्ली में उक्त अवधि के दौरान स्थानवार कितने क्वार्टरों का निर्माण किया गया; और

(छ) सरकार द्वारा दूरसंचार कर्मियों के लिए और अधिक क्वार्टरों का निर्माण करने के लिए क्या प्रयास किए गए हैं ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद बर्मा) : (क) 1995-96 के दौरान दूरसंचार कर्मचारियों के लिए 2023 क्वार्टर बनाये गये थे।

(ख) सूचना एकत्रित की जा रही है जिसे सभापटल पर रख दिया जायेगा।

(ग) दूरसंचार विभाग की फील्ड इकाइयों द्वारा बनाये गए 100% क्वार्टर उनके अपने कर्मचारियों के लिए होते हैं। तथापि मंत्रालय में काम करने वाले कर्मचारी संपदा निदेशालय द्वारा नियंत्रित सामान्य पूल के तहत क्वार्टर पाने के हकदार होते हैं।

(घ) जी नहीं।

(ङ) उपर्युक्त (घ) के उत्तर को देखते हुए लागू नहीं होता।

(घ) 1995-96 के दौरान दिल्ली में 53 क्वार्टर बनाये गये;—ब्यौरा इस प्रकार है। दिल्लीमिल कालोनी (उ.दू.सं. क्षेत्र, नई दिल्ली के तहत)—40

रोहिणी सेक्टर—III (एम.टी.एन.एल. नई दिल्ली)—13

(छ) दूरसंचार कर्मचारियों के लिए अधिक क्वार्टर बनाने के लिए विभाग उच्च प्राथमिकता दे रहा है और काफी प्रयास कर रहा है।

[अनुवाद]

पर्यटन को प्रोत्साहन

1771. श्री अजयंद रत्न शर्मा : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 29 जून, 1996 के "टाइम्स ऑफ इंडिया" में प्रकाशित समाचार "ल्लोरिंग टूरिस्ट्स वाया इंटरनेट" शीर्षक की ओर आकृष्ट किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार विदेशी पर्यटकों को आकृष्ट करने हेतु देश के विभिन्न हिस्सों में अधिक पर्यटक स्थलों को विकसित करने का है; और

(घ) यदि हां, तो विदेशी पर्यटकों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त बेना) :

(क) और (ख). भारत में पर्यटकों को आकर्षित करने के बारे में सूचना इस समय, इंटरनेट के वर्ल्ड वाइड देश में भारत के होम पैसेजों के माध्यम से उपलब्ध है। इन पेजों में भारत के विभिन्न पहलुओं के बारे में सूचना निहित है जैसे—भौतिक विशेषताएं, व्यक्ति और राज्य व्यवस्थाएं जलवायु, वनस्पति एवं जीवजन्तु, संगीत एवं नृत्य, ध्वजन, खरीददारी सुविधाएं आदि शामिल हैं। इंटरनेट पर एक समाचार-पत्र के माध्यम से भारत में पर्यटन घटनाओं पर विज्ञापन भी जारी किए जाते हैं।

(ग) पर्यटन स्थलों का विकास करना एक सतत प्रक्रिया है और मुख्यतः राज्य/संघ राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। तथापि, उनसे प्राप्त विशिष्ट प्रस्तावों को उनकी पारस्परिक प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के आधार पर वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है।

(घ) राज्य/संघ राज्य सरकारें सीधे तौर पर मुख्यतः निवासियों और आगन्तुकों की सुरक्षा से संबंधित है क्योंकि कानून और व्यवस्था एक राष्ट्रीय विषय है। तथापि, यात्रा एजेंटों, दूर आपरेंटों, पर्यटक परिवहन प्रचालकों, याइड अगेंट्स, जो पर्यटकों को विभिन्न सेवाएं प्रदान करते हैं, के हितों के लिए केंद्रीय पर्यटन विभाग ने दिश-निर्देश तैयार किए हैं।

भारतीयों का भेजा जाना

1772. श्री आर. सम्भारिसिवा राव : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ ऐसे भारतीयों को वापस भेजा गया है जो यात्रा एजेंटों से विदेश में रोजगार का प्रलोभन पाकर और इसके एवज में उन्हें अच्छी-खासी रकम देकर ठगों के शिकार हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो गत वर्ष वापिस भेजे गए ऐसे व्यक्तियों की संख्या कितनी है; और

(ग) इन यात्रा एजेंटों के विरुद्ध क्या निवारक कदम उठाए गए हैं/आवश्यक कार्यवाही की गई है?

अम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) से (ग). कुछ भर्ती एजेंटों के विरुद्ध समय-समय पर विदेशों में रोजगार के नाम पर कर्मकारों से धन एंठने की शिकायतें प्राप्त होती हैं। उपलब्ध सूचना के अनुसार, वर्ष, 1995 के दौरान सिंगापूर और संयुक्त अरब अमीरात से क्रमशः 25 और 37 कर्मकार वापस भेजे गए थे। जब कभी चूककर्ता भर्ती एजेंटों के विरुद्ध शिकायतें प्राप्त होती हैं तब शिकायतों की प्रकृति के आधार पर पुलिस और विदेश स्थित संबंधित भारतीय मिशन की सहायता से उनकी जांच-पड़ताल की जाती है। समुचित मामलों में पंजीकरण प्रमाण-पत्र निलम्बित/निरस्त करने की कार्रवाई की जाती है।

दिल्ली में टेलीफोन संबंधी शिकायतें

1773. श्री मनोरंजन भक्त :

श्री रामसामर :

श्री आर.एल.पी. वर्मा :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टेलीफोन खराब रहते हैं और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड द्वारा शिकायतों पर महीनों तक निर्बिबाद रूप से ध्यान नहीं दिया जाता है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है विशेषरूप से दिल्ली और उत्तर प्रदेश के संबंध में;

(ग) क्या टेलीफोन प्राधिकारियों द्वारा कम्प्यूटरों में दर्ज शिकायत तथा उपभोक्ता को दी गई शिकायत संख्या को शिकायत या टेलीफोन की खराबी दूर किये वगैर भिटा दिया जाता है; परिणामस्वरूप उपभोक्ता को पुनः नई शिकायत दर्ज करानी पड़ती है और उसे नई शिकायत संख्या दी जाती है;

(घ) यदि हां, तो सरकार का यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है कि एक बार कम्प्यूटर में दर्ज शिकायत को तब तक न भिटाया जाए जब तक खराबी ठीक नहीं की जाती है;

(ङ) टेलीफोन नम्बर "198" पर कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं और जनवरी से जून 1996 के बीच इनमें से कितनी शिकायतों पर ध्यान दिया गया/खराबी को ठीक किया गया;

(च) क्या जिन उपभोक्ताओं के टेलीफोन सात दिन से अधिक समय तक खराब रहते हैं उनके टेलीफोन बिलों का पैसा वापस लौटाया जाता है; और

(छ) यदि हां, तो उनकी संख्या कितनी है और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं। कम्प्यूटर में दर्ज की गयी शिकायत संख्याओं को तब तक नहीं भिटाया जाता जब तक कि टेलीफोन ठीक नहीं कर दिये जाते।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) महानगर टेलीफोन निगम लि. में 2036783 शिकायतें दर्ज की गयी थीं। 27493 शिकायतों, जिनका समाधान जुलाई, 1996 के महीने में कर दिया गया था, को छोड़कर जनवरी से जून, 1996 तक सभी खराबियों को ठीक कर दिया गया था।

(च) जी, हां।

(छ) जनवरी, 1996 से जून तक की अवधि के दौरान महानगर टेलीफोन निगम लि. में 3667 मामलों में उपभोक्ताओं को किराये में छूट दी गयी है।

[हिन्दी]

कल्याणकारी योजनाएं

1774. डा. बलिराम : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा चलाई जा रही विभिन्न कल्याणकारी योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों में सरकार द्वारा प्रत्येक वर्ष के दौरान विभिन्न संगठनों को कितनी धनराशि उपलब्ध कराई गई है;

(ग) क्या उक्त धनराशि के सही इस्तेमाल के लिए कोई रोक लगाई गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहें; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूवास्तिवा) : (क) विभिन्न कल्याण योजनाओं के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न संगठनों को सरकार द्वारा दी गई धनराशि निम्नलिखित है :

	(रु. करोड़ में)
1993-94	50.18
1994-95	76.11
1995-96	71.20

(ग) से (ङ). संबंधित राज्य सरकारें तथा भारत सरकार समुचित कार्यान्वयन तथा संगठनों को प्रदान की गई निधियों के उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए संगठनों को आवधिक निरीक्षण करते हैं। संगठनों के लेखे की नियमित रूप से लेखा-परीक्षा सनदी लेखाकारों द्वारा की जाती है। सरकार के मॉनिटरिंग पद्धति का उद्देश्य गैर-सरकारी संगठनों को प्रदान की गई निधियों के समुचित उपयोग को सुनिश्चित करना है। अधिकांश मामलों में, भारत सरकार गैर सरकारी संगठनों के कार्यकरण के संबंध में राज्य सरकारों से संतोषजनक रिपोर्ट प्राप्त की जाती है।

विवरण

कल्याण योजनाओं का ब्यौरा

अनुसूचित जातियों का कल्याण

1. विशेष संघटक योजना के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता
2. अनुसूचित जाति विकास निगम को सहायता
3. एन.एस.एफ.डी.सी.
4. सफाई कर्मचारियों और उनके आश्रितों का पुनर्वास
5. अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति छात्रों को मैट्रिक पूर्व छात्रवृत्ति
6. अस्वच्छ व्यवसायों में लगे लोगों के बच्चों के लिए मैट्रिक पूर्व छात्रवृत्ति
7. अत्यन्त कम साक्षरता स्तरों वाली अनुसूचित जाति लड़कियों के लिए विशेष शैक्षिक विकास कार्यक्रम
8. अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति छात्रों के लिए पुस्तक बैंक
9. अनुसूचित जाति की लड़कियों के लिए छात्रावास
10. अनुसूचित जाति के लड़कों के लिए छात्रावास
11. अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति छात्रों के लिए कोचिंग और सम्बद्ध योजना
12. अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति छात्रों की प्रतिभा का उन्नयन
13. सिविल अधिकार संरक्षण/अत्याचार अधिनियम
14. अनुसूचित जातियों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता
15. अनुसंधान और प्रशिक्षण
16. डा. अम्बेडकर शताब्दी परियोजना

अनुसूचित जनजातियों का कल्याण

1. अनुसूचित जनजाति की लड़कियों के लिए छात्रावास
2. अनुसूचित जनजाति के लड़कों के लिए छात्रावास
3. अनुसूचित जनजातियों के लिए आश्रम स्कूल
4. अत्यन्त कम साक्षरता वाले पॉकेटों में अनुसूचित जनजाति की लड़कियों के लिए शैक्षिक परिसर
5. अनुसूचित जनजातियों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता
6. आदिवासी क्षेत्रों में व्यावसायिक प्रशिक्षण
7. अनुसंधान और प्रशिक्षण।
 - (1) आदिवासी अनुसंधान संस्थानों को अनुदान तथा अनुसंधान फेलोशिप को अवाई
 - (2) अखिल भारतीय अथवा अंतरराज्यीय प्रकृति को सहायत परियोजनाएं।
8. लघु वन उत्पाद के लिए राज्य आदिवासी विकास निगमों को अनुदान।
9. ट्राइफेड में शेयर पूंजी में निवेश
10. आदिवासी उप योजना के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता
11. ट्राइफेड को मूल्य समर्थन कार्य।
12. संविधान के अनुच्छेद 275 (1) के परन्तुक(1) के अंतर्गत अनुदान।

विकलांग कल्याण

1. यंत्रों/सहायक उपकरणों की खरीद/लगाने के लिए विकलांग व्यक्तियों को सहायता की योजना।
2. विकलांगों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता
3. विशेष स्कूलों की स्थापना और विकास के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता
4. कूष्ठ रोग मुक्त व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता
5. मानसिक अवरूद्धता तथा प्रमस्तिष्क अंगघात पीड़ित व्यक्तियों के लिए जन शक्ति विकास के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता

बच्चों एवं वयोवृद्धों के कल्याण तथा सम्बन्ध रक्ष संबंधी योजनाएं

1. बेसहारा बच्चों के कल्याणार्थ संगठनों को सहायता।
2. वयोवृद्धों के कल्याणार्थ संगठनों को सहायता।
3. समाज कल्याण संगठनों के लिए संगठनात्मक सहायता संबंधी योजना।
4. नशीली दवा एवं रोकथाम के लिए संगठनों को सहायता की योजना।
5. बच्चों के दत्तक ग्रहण के लिए सहायता की योजना।

पिछड़ा वर्ग और अल्पसंख्यक कल्याण

1. आर्थिक मानदंडों पर आधारित कमजोर वर्गों के लिए परीक्षा-पूर्व कोचिंग।
2. राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास एवं वित्त निगम।
3. राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम।

[अनुवाद]

इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर विस्फोट

1775. श्री सुरेश कलमाडी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 3 जुलाई, 1996 को इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर विस्फोट हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में की गई जांच का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) जी, हां।

(ख) दिल्ली में इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के टर्मिनल-2 के एयरलाइन चेक-इन क्षेत्र में प्रस्थान करने वाले एक ऐसे यात्री के सामान में विस्फोट हो गया था जो रूसी जहाज के कर्मिंदल का सदस्य था। विस्फोट नली के समान एक वस्तु से हुआ था जो डेढ़ इंच ६ पस की तथा 9 इंच लम्बी थी, जिसका प्रयोग जहाजों के संकट काल की स्थिति का संकेत देने के लिए किया जाता है।

(ग) प्रस्थान क्षेत्र में निगरानी और सुरक्षा को कड़ा कर दिया गया है।

मध्य प्रदेश में एस.टी.डी./आई.एस.डी. बूथ

1776. श्री विश्वेश्वर भगत : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मध्य प्रदेश में कितने एस.टी.डी./आई.एस.डी. सार्वजनिक टेलीफोन बूथ कार्य कर रहे हैं; और

(ख) राज्य में ऐसे बूथों के आबंटन के लिए लंबित आवेदन पत्रों की संख्या कितनी है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) इस समय मध्य प्रदेश में 8936 एसटीडी/आईएसडी सार्वजनिक टेलीफोन काम कर रहे हैं।

(ख) 396 आवेदन पत्र एसटीडी/आईएसडी सार्वजनिक टेलीफोन के आबंटन हेतु विचाराधीन हैं।

लम्बित परियोजनाएं

1777. श्री जय प्रकाश अग्रवाल : क्या नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की कुछ परियोजनाएं सरकार के पास स्वीकृति हेतु लम्बित हैं;

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

(ग) उक्त परियोजनाएं कब से लम्बित हैं और उनकी अनुमानित लागत क्या है;

(ङ) इन परियोजनाओं को कब तक स्वीकृति दी जाएगी?

खाद्य मंत्री और नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की कोई परियोजना क्लीयरेंस के लिए मंत्रालय में लम्बित नहीं पड़ी है।

(ख) से (ङ). प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]**सिंगरामऊ में एस.टी.डी. सुविधा**

1778. डॉ. राम खिलास बेदान्ती : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सिंगरामऊ स्थित टेलीफोन एक्सचेंज सुचारू रूप से कार्य कर रहा है;

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

(ग) क्या सिंगरामऊ टेलीफोन एक्सचेंज के उपभोक्ता एस.टी.डी. सुविधा प्रदान किए जाने की काफ़ी लम्बे समय से मांग कर रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का जनहित को देखते हुए वहां एस.टी.डी. सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव है; और

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

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) और (ख). बदलपुर तहसील में ग्राम सिंगरामऊ में 64 पोर्ट इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंज हैं और वह संतोषजनक रूप से कार्य कर रहा है। यह 42 कि.मी. की दूरी वाली "फिजीकल लाईन" पर जौनपुर से जुड़ा है।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ). सिंगरामऊ में 1997-98 में विश्वसनीय माध्यम पर एस.टी.डी. सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]**राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त और विकास निगम**

1779. श्री ई. अहमद : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त और विकास निगम में कितने सदस्य हैं;

(ख) उक्त निगम के कार्यों विशेषकर से अल्पसंख्यकों के विकास के लिए इसके कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस निगम ने अब तक विकास कार्यों के लिए कितनी राशि खर्च की है; और

(घ) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त और विकास निगम द्वारा बनाई गई भावी योजनाओं का ब्यौरा क्या है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) इस समय राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त तथा विकास निगम (एम एम डी एफ सी) के पांच शेयर होल्डर हैं। केन्द्रीय सरकार के अतिरिक्त, आन्ध्र प्रदेश, कर्नाटक, केरल तथा उत्तर प्रदेश राज्यों की राज्य सरकारों इक्विटी पूंजी में अपने योगदान के कारण शेयर होल्डर बन गई है।

(ख) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास तथा निगम अल्पसंख्यकों में पिछड़े वर्गों को रियायती दरों पर स्व-रोजगार उद्यमी की स्थापना करने के लिए तथा उनको उद्यमी विकास के लिए बढ़ावा देने संबंधी अन्य कार्यकलापों के लिए सहायता प्रदान करता है।

राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास तथा वित्त निगम अपनी योजनाओं को राज्य चैनेलाइजिंग एजेंसियों के माध्यम से कार्यान्वित करता है।

(ग) इस समय राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास तथा वित्त निगम दो योजनाओं अर्थात् आवधिक ऋण तथा सीमान्त ऋण राशि के अंतर्गत ऋण सुविधाएं प्रदान करता है। आवधिक ऋण के अंतर्गत यह निगम कुल परियोजना लागत का 85% तक ऋण प्रदान करता है जो अधिकतम 85,000 रुपए है। सीमान्त ऋण राशि योजना के अंतर्गत निगम परियोजना लागत का 25% प्रदान करता है जो अधिकतम 25,000/- रुपए है। इन दो योजनाओं के अंतर्गत इस निगम द्वारा अब तक सीमा व्यय की गई राशि का ब्यौरा नीचे दिया गया है :-

योजना का नाम	व्यय की गई राशि (लाख रुपए में)
1. आवधिक ऋण	3307.35
2. सीमान्त धन	468.26
कुल :	3775.61

(घ) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास तथा वित्त निगम की स्थापना सितम्बर, 1994 में ही की गई तथा वर्तमान योजनाओं के प्रभावी कार्यान्वयन पर इस समय जोर दिया जा रहा है।

[हिन्दी]

ठेका मजदूरी प्रणाली

1780. श्री चित्रसेन सिंघु : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिंह भूम जिले में भारतीय इस्पात प्राधिकरण लि. द्वारा संचालित उपक्रमों में स्थायी प्रकृति के कार्य भी ठेका मजदूरी प्रणाली के तहत कराया जाता है;

(ख) यदि हां, तो यह कब से कराया जा रहा है और ऐसे ठेका मजदूरों की कुल संख्या कितनी है; और

(ग) इन मजदूरों को नियमित करने हेतु क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है, और सभ-पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

मदुरै में दूरदर्शन केंद्र

1781. श्री ए.जी.एस. राम बाबू : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार मदुरै, तमिलनाडु में दूरदर्शन का एक स्टूडियो खोलने और मेट्रो चैनल आरम्भ करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). तमिलनाडु में मदुरै में एक टीवी स्टूडियो की स्थापना करने का विचार है बशर्तें पर्याप्त संसाधन उपलब्ध हों और सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत मंजूर कर दी जाए। स्थल पर निर्माण कार्य शुरू होने के बाद इस प्रकार की एक परियोजना को चालू करने में लगभग 3-4 वर्ष का सामान्य समय लगता है। फिलहाल मदुरै से मेट्रो चैनल (डीडी-11) सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तमिलनाडु सहित अभी तक कवर न किए गए राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के लिए मेट्रो सेवा (डीडी-11) का और आगे विस्तार करना इस प्रयोजनार्थ संसाधनों की उपलब्धता और पारस्परिक प्राथमिकताओं पर निर्भर करेगा।

[हिन्दी]

राजस्थान में कल्याणकारी योजनाएं

1782. श्री. रासल सिंह रावत : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनजाति क्षेत्र कल्याण निधि (जनजातीय उप-योजना) में भारी कटौती की गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या उनके मंत्रालय को राजस्थान से कुछ और कल्याण योजनाएं प्राप्त हुई हैं;

(घ) यदि हां, तो ऐसी योजनाओं का ब्यौरा क्या है और सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ड) राजस्थान में कल्याण योजनाओं के कार्यान्वयन द्वारा बेसहारा बच्चों के जीवन स्तर को बेहतर बनाने हेतु केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूवालिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं। तथापि, चालू योजनाओं के अंतर्गत राज्य सरकार की सिफारिश सहित प्रस्तावों पर कार्रवाई की जाती है और धनराशि प्रदान की जाती है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ड) बेसहारा बच्चों के कल्याण संबंधी एक योजना जयपुर में 1994 से कार्यान्वित की जा रही है। जयपुर के दो संगठनों को पिछले दो वर्षों के दौरान 9.26 लाख रु. प्रदान किए गए हैं।

[अनुवाद]

कर्मचारी भविष्य निधि में अंशदान

1783. श्री सनत कुमार मंडल : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय को प्राप्त सूचना के अनुसार पूरे देश में वर्ष 1995-96 के दौरान कर्मचारी भविष्य निधि में दस लाख या उससे अधिक रुपये के अंशदान का भुगतान किन-किन कंपनियों/फर्मों ने नहीं किया है; और

(ख) इन चूककर्ताओं को सजा देने हेतु क्या दंडात्मक कार्यवाही की गई है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरूणचल्लम) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) चूककर्ता प्रतिष्ठानों के विरुद्ध कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 7-क, 8-ख, 8-छ, 14 और 19-ख के अधीन और भारतीय दण्ड संहिता की धारा 406/409 के भी अधीन यथा उपबंधित आवश्यक कानूनी और दण्डात्मक कार्रवाई पहले ही की जा रही है।

विवरण

क्र.सं. उन प्रतिष्ठानों के नाम जिन पर 10.00 लाख और अधिक की भविष्य निधि राशि बकाया है (31.3.96 की स्थिति के अनुसार)

1 2

अ-मैर जूट प्राप्त प्रतिष्ठान

1. आन्ध्र प्रदेश

1. मै. रिपब्लिक फॉर्ज
2. मै. भजरागन जूट मिल्स गाट

1. 2

3. मै. नेल्लीमारला जूट मिल्स कं. लि., नेल्लीमारला, विशाखापट्टनम

2. बिहार

1. मै. रोहिका सेन्ट्रल कोओपरेटिव बैंक, मधुबनी
2. मै. अशोक पेपर मिल्स, दरभंगा
3. मै. बीएस. शुगर कार्पो. लोरिया, पश्चिमी चम्पारन
4. मै. बी एस एगो इन्ड. डिव. कार्पो. सिंह पुस्तकालय, रोड, पटना
5. मै. बी एस कन्स्ट्र. कार्पो., सीमराम सदन, बोरिंग रोड, पटना
6. मै. राजहंस रिप्रेटरीज, कटराज गृह, धनबाद

3. दिल्ली

1. मै. अयोध्या टैक्सटाइल्स

4. गुजरात

1. मै. राजनगर टैक्सटाइल 1
2. मै. राजनगर टैक्सटाइल 2
3. मै. महालक्ष्मी टैक्सटाइल
4. मै. अहमदाबाद न्यू टैक्सटाइल
5. मै. न्यू मानिक चौक,
6. मै. अहमदाबाद जूपिटर टैक्सटाइल
7. मै. जहांगीर टैक्सटाइल
8. मै. एस एन एम मानिकलाल
9. मै. एस एल एम मानिकलाल
10. मै. टी मानिकलाल इन्ड.
11. शिवालय सीमेन्ट
12. मै. अहमदाबाद न्यू टैक्स. मिल्स., अहमदाबाद
13. मै. जहांगीर टैक्स. मिल्स, अहमदाबाद
14. मै. राजनगर टैक्स. मिल्स. नं.1, अहमदाबाद
15. मै. राजनगर टैक्स. मिल्स. नं. 2, अहमदाबाद
16. मै. बीरमगांम टैक्स. मिल्स. बीरमगांम
17. मै. न्यू मानिक चौक टैक्स. मिल्स, अहमदाबाद
18. मै. एस एल एम मानिकलाल, अहमदाबाद
19. मै. द जूपिटर टैक्स. मिल्स, अहमदाबाद
20. मै. महालक्ष्मी टैक्स. मिल्स, भावनगर
21. मै. परशुराम पॉटरी वर्क्स लि., मोरबी
22. मै. सेन्ट्रल पेपर एण्ड पल्स मिल्स, बापी, सुरत

1	2
---	---

हरियाणा

1. मै. उषा स्पीनिंग एण्ड वीविंग मिल्स लि.
2. मै. कृष्ण लाल पी. स्कूल, रेवाडी
3. मै. छोटू राम गर्वनमेन्ट हाई स्कूल
4. मै. एस डी एम स्कूल, सोनीपत
5. मै. वैश टैक इन्ड.
6. मै. ऑल इण्डिया जाट हिरोज कालेज, रोहतक
7. मै. वैश कालेज, रोहतक
8. मै. एस.डी. कॉलेज, अम्बाला कैंट
9. मै. जी एम एन कॉलेज, अम्बाला कैंट
10. मै. एम एल एम सीनियर सेकेन्ड्री स्कूल (2530), यमुनानगर
11. मै. गुरूनानक गर्ल्स कॉलेज, यमुनानगर
12. मै. एम एल एन कॉलेज, यमुनानगर (2551)
13. मै. जॉयन गर्ल्स कॉलेज, करनाल

कर्नाटक

1. मै. सालारजन शूगर मिल्स, मुन्नीराबाद
2. मै. समागार ग्राम सेवा समिति, बीजापुर
3. मै. गनेसर टैक्स.

केरल

1. साहित्य प्रवर्तक कोऑप. जन. स्टोर
2. कोलिकथम एस्टेट
3. मंजू माला एस्टेट
4. एपेल फोटे बीडी

मध्य प्रदेश

1. मै. विनोद मिल्स, उज्जैन
2. मै. विमल मिल्स, उज्जैन
3. मै. इन्दौर टैक्स., उज्जैन
4. मै. एम.पी.एस.आर.टी.सी., उज्जैन
5. मै. हुकुम चन्द मिल्स
6. मै. राजकुमार मिल्स
7. मै. श्री सज्जन मिल्स
8. मै. जुरा शूगर मिल्स
9. मै. जो एस आई टी स्त्री, इन्दौर
10. मै. इन्दौर मालवा मिल्स
11. मै. कल्याणमस मिल्स, इन्दौर
12. मै. स्वदेशी कॉटन मिल्स

1	2
---	---

13. मै. बंगाल नागपुर कॉटन मिल्स, राजनन्द गांव
14. मै. न्यू भोपाल टैक्स.
15. मै. हीरा मिल्स, उज्जैन
16. मै. विलासपुर स्पिनिंग
17. मै. एम पी एस टी आर सी, ग्वालियर
18. मै. एम पी एस टी आर सी, भोपाल
19. मै. मिसाइल एच.एस.स्कूल
20. मै. एम पी एस टी आर सी, सगर
21. मै. एम पी एस टी आर सी, शिवनी
22. मै. एम पी एस टी आर सी, जबलपुर
23. मै. एम पी एस टी आर सी, सतना
24. मै. रेमन्ड वूलन मिल्स
25. मै. पी बी एम पोलीटेक्स,

महाराष्ट्र

1. मै. ब्रेडबरी मिल्स लि.
2. मै. भारत टैक्स. मिल्स
3. मै. सकसरिया कॉटन मिल्स
4. मै. श्री सौताराम मिल्स
5. मै. जुपिटर टैक्स. मिल्स
6. मै. न्यू इन्डिया रेयन मिल्स कं. लि.
7. मै. पोदार प्रोसेसर्स
8. मै. नेशनल टैक्स. कार्पो.
9. मै. अपोलो मिल्स
10. मै. इन्डिया यूनाइटेड मिल्स लि.
11. मै. जाम मैन्यू कं.
12. मै. न्यू सिटी ऑफ बम्बई मेन्यू. कं. लि.
13. मै. दिग्विजय स्पिनिंग एण्ड वीविंग कं. लि.
14. मै. न्यू केसरी हिन्द टैक्स मिल्स,
15. मै. एस्ट्रेला बैटरीज लि.
16. मै. कोहिनूर मिल्स लि.
17. मै. इन्डिया यूनाइटेड मिल्स
18. मैसर्स इन्डिया यूनाइटेड मिल्स
19. मै. इन्डिया यूनाइटेड मिल्स
20. मै. इन्डिया यूनाइटेड मिल्स
21. मै. टाटा मिल्स लि.
22. मै. हिन्दुस्तान इक्विपमेन्ट सप्लायर्स

1	2
23.	मै. इन्ड. एण्ड एग्रो. इन्जी. कं. (1) लि.
24.	मै. डी आर स्टील इन्ड.
25.	मै. सीओन गेरेज प्रा.लि., थाणे
26.	मै. केमिंग टूल्स कं. प्रा.लि., थाणे
27.	मै. बुश इन्डिया लि., थाणे
28.	मै. विश्वकर्मा स्प्रीनिंग एण्ड वीविंग मिल्स कोओप. सोसाइटी लि.
29.	मै. शोलापुर स्प्रीनिंग एण्ड वीविंग मिल्स
30.	मै. धुलिया टैक्स. मिल्स
31.	मै. संजय शाह शक्कर कारखाना लि.
32.	मै. नासिक डिस्ट. कोओप. स्पि. मिल्स
33.	मै. पंजारकान शाह शक्कर कारखाना (शूगर)
34.	मै. ओगेल ग्लास
35.	मै. माधव नगर कॉटन मिल्स
36.	मै. नानदेड टैक्स. मिल्स
37.	मै. जी जी टी के पी प्रा. लि. औरंगाबाद
38.	मै. गोडोर टूल्ज (इन्ड.) प्रा. लि.
39.	मै. आटोमोबाइल प्रोडोक्ट्स इन्ड.
40.	मै. नानदेड सहकारी एस जी
41.	मै. मराठवाडा एग्री यूनीवर्सिटी
42.	मै. गजानंद एस एस डी लि.
43.	मै. तुलजाभा वानी कॉलेज ऑफ इन्जी. (स्कूल)
44.	मै. विनायक शह शक्कर कारखाना (शूगर)

उत्तर पूर्वी क्षेत्र

1. मै. त्रिपुरा जूट मिल्स
2. मै. एसोसिएटेड इन्ड.
3. मै. शूगर मिल्स

उड़ीसा

1. मै. नेशनल कार्बन प्रोडक्ट
2. मै. ओ एस आर टी सी
3. मै. बी टी एम झारगुडा
4. मै. उड़ीसा कन्स्ट्र. कार्पो.

पंजाब

1. मै. लायलपुर खालसा कॉलेज लि.
2. मै. एफ सी आई, राजपुरा
3. मै. चीफ इन्जीनियर्स चंडीगढ़

i	2
4.	मै. एफ सी आई जगरांव
5.	मै. एफ सी आई मुलानपुर
6.	मै. फूड स्टोरेज डिपो
7.	मै. एफ सी आई दोराहा
8.	मै. आटो पिस्टल अमृतसर

राजस्थान

1. मै. जयपुर स्पि. एण्ड वीविंग मिल्स, जयपुर
2. मै. जयपुर उद्योग
3. मै. परफैक्ट थ्रेड, उदयपुर

तमिलनाडु

1. मै. रिचर्डसन एण्ड फूड्स लि.
2. मै. चाइल्ड ट्रस्ट हॉस्पि.
3. मै. आपरी कॉलेज एण्ड रिसर्च इन्स्टी.
4. मै. अजहागप्पा स्पी. मिल्स.
5. मै. महालक्ष्मी टैक्स.
6. मै. एस डी ए स्कूल उरतमपपट्टी
7. मै. एस डी ए स्कूल मदुरई
8. मै. मैट्टूर टैक्स.
9. मै. पेरियाल डिस्ट्रि. कोओप. स्पि. मिल्स (प्रा.) लि.
10. मै. सोम सुन्दरम मिल्स. लि.
11. मै. धनलक्ष्मी मिल्स लि.
12. मै. राधाकृष्ण मिल्स लि.

पश्चिम बंगाल

1. मै. सचिन्द्र चटर्जी. टी ई पश्चिम बंगाल/1043
2. मै. मथुरा टी एस्टेट
3. मै. एसोसिएटेड आसबाई
4. मै. द स्माल टूल्स मैनु.
5. मै. वूल कोम्बर्स ऑफ इन्ड.
6. मै. वासुमति कार्पो.
7. मै. फेवरेट स्माल इन्वें. लि.
8. मै. यूनीवर्सल हेवी मेकेनिकल लिफ्टिंग इन्टरप्राइजेज
9. मै. इन्डिया पेपर पल्प
10. मै. हिमालयन रबर
11. मै. बंगाल टेक्सटाइल एण्ड मनेन्द्रा मिल्स
12. मै. एस सी आई एल
13. मै. बंगाल फाइन स्पिनिंग मिल्स

1	2
14.	मै. एसोसिएटेड पोर्स लिन (प्रा. लि.)
15.	मै. जनप्रिया फाइनेन्स इन्ड. कार्पो.
16.	मै. स्टेट फिशरीज डिव. कार्पो.
17.	मै. आरती कॉटन मिल्स
18.	मै. बंगाल फाइन मिल नं. 1
19.	मै. नेशनल आयरन एण्ड स्टील
20.	मै. केमेरबागसो मैन्य.
21.	मै. श्री इन्जी. प्रोडक्ट्स
22.	मै. श्री बजरंग इलैक्ट्रिक स्टील कं.
23.	मै. बरतानिया इन्जी. प्रोड.
24.	मै. कलकत्ता जूट मिल्स
25.	मै. एम्पायर जूट मिल्स
26.	मै. प्रेम चन्द्र जूट मिल्स
27.	मै. नासकरपाड़ा जूट मिल
28.	मै. बंगाल लक्ष्मी कॉटन मिल
29.	मै. लक्ष्मीनारायण कॉटन मिल्स
30.	मै. रामपुरिया कॉटन मिल्स
31.	मै. सेंट्रल कॉटन मिल्स
32.	मै. भारत प्रोसेस एण्ड मेकेनिकल्स
33.	मै. नेशनल इन्वे.
34.	मै. ऊषा एटलस हाइड्रोएलिक
35.	मै. शोडेपुर कॉटन मिल्स
36.	मै. एस जी आर इन्ड.
37.	मै. ज्योति वीविंग फैक्ट्री मिल
38.	मै. श्री महालक्ष्मी कॉटन मिल्स
39.	मै. न्यू टोबैको कं. लि.
40.	मै. कलकत्ता फैन वर्क्स लि.
41.	मै. इन्डो आगनीज इन्ड लि.
42.	मै. होल्समैन क्लाइमैक्स मैन्यू
43.	मै. बंगाली कॉटन मिल्स
44.	मै. इन्डिया कारबोर्ड इन्ड.
45.	मै. इन्डो-जापानीज स्टील्स
46.	मै. इन्डिया केपेसीटर्स
47.	मै. आर बी एल लि.

1	2
उत्तर प्रदेश	
1.	मै. श्री अजुध्या शूगर मिल्स, मुरादाबाद
2.	मै. न्योली शूगर फैक्ट्री, एटा
3.	मै. जे के जूट मिल्स, कानपुर
4.	मै. बस्ती शूगर मिल्स, बस्ती
5.	मै. बस्ती शूगर मिल्स, बांल्टरगंज, बस्ती
6.	मै. यू.पी. सहकारी कताई मिल्स, फतेहपुर
7.	मै. दिलपसन्द बीडी कं., फर्रुखाबाद
8.	मै. हिमालयानी मेग्नीसाइट लि., पिबौरामाद
9.	मै. नीलांचल इन्ड. वर्क्स, इलाहाबाद
10.	मै. यू पी एस आर टी सी, इलाहाबाद
11.	मै. बिजली कॉटन मिल्स
12.	मै. यू.पी. स्टेट शूगर कार्पो., नेकपुर, बरेली
13.	मै. बेलवेल स्पिनिंग मिल्स, नैनीताल
14.	मै. मुरादाबाद सिन्टेक्स
15.	मै. स्वदेशी कॉटन मिल्स
16.	मै. लक्ष्मीरतन कॉटन मिल्स
17.	मै. आयरटन मिल्स
18.	मै. मुईर मिल्स
19.	मै. न्यू बिकटोरिया मिल्स
20.	मै. बी आई सी कानपुर वूलन मिल्स
21.	मै. एलमिन मिल्स (1)
22.	मै. एलमिन मिल्स (2)
23.	मै. बेतवा रिवर बोर्ड
24.	मै. यू.पी. सहकारी कताई मिल्स लि.
25.	मै. स्टेलियन शॉक्स (प्रा.) लि.
26.	मै. यू.पी. एस एस सी, गोरखपुर
27.	मै. यू.पी. एसएस सी, हरदोई
28.	मै. श्री विक्रम कॉटन मिल
29.	मै. सीमापुर प्लाईवुड लि.
30.	मै. एसोसिएटेड जर्नल्स
31.	मै. लॉर्ड कृष्णा टैक्स.
32.	मै. स्वदेशी कॉटन मिल्स
33.	मै. यू.पी. स्टेट रोड ट्रान्सपोर्ट कार्पो.
34.	मै. रतना शूगर मिल्स
35.	मै. त्रिवेणी स्ट्रक्चरल

1	2
36.	मै. यू.पी. एस आर टी, इलाहाबाद
37.	मै. वाराणसी इलेक्ट्रीसिटी सप्लाई अण्डरटेकिंग
38.	मै. इलाहाबाद पत्रिका प्रा. लि.
39.	मै. यू पी इन्स्ट्रु. लि.
40.	मै. यूपी एस एस सी, नवानगंज
41.	मै. यूपी एस एस सी, बहराइच
42.	मै. यूपी एस एस सी, देवरिया
ब. झूट प्राप्त प्रतिष्ठान	
आन्ध्र प्रदेश	
1.	मै. हैदराबाद, एल्विन लि.
2.	मै. आन्ध्र स्मैट लि.
3.	मै. प्राग टूल्स लि.
4.	मै. एच.एम.टी. लि. (लैंड यूनिट)
5.	मै. ए.पी. हेवी मशीनरी एंड इंजी. लि.
बिहार	
	शून्य
दिल्ली	
1.	मै. दिल्ली ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन
गुजरात	
1.	दि गाईबार मिल्स लि. (बीलिमोरा)
झारखण्ड	
1.	मै. आईडीपीएल, गुडगांव
कर्नाटक	
	शून्य
केरल	
	शून्य
मध्य प्रदेश	
1.	मै. बुरहानपुर तपती मिल्स लि. (बुरहानपुर)
महाराष्ट्र	
1.	महाराष्ट्र स्टेट कोओपरेटिव मार्केट लि.
2.	फिनले मिल्स
3.	गोल्ड मेहर मिल्स
4.	वेस्टर्न इंडिया स्पि. एंड वीविंग मिल्स
5.	खंडेल स्पी. एंड वीविंग मिल्स जलगांव
6.	मॉडल मिल्स लि. नागपुर
7.	लक्ष्मी विष्णु मिल्स, पुणे.
8.	अकोला आयल इंडस्ट्रीज.

1	2
एन.इ.रिजन	
	शून्य
उड़ीसा	
1.	उड़ीसा कंस्ट्रक्शन कार्पोरेशन.
पंजाब	
	शून्य
राजस्थान	
1.	राजस्थान मै. आर एस ई जयपुर
2.	मै. हिन्दुस्तान कॉपर लि.
तमिलनाडु	
1.	वेस्ट एण्ड क्रॉम्टन इंजी. लि.
2.	तमिलनाडु सिविल सप्लाइज मै. 10 कार्पोरेशन
उत्तर प्रदेश	
	शून्य
पश्चिम बंगाल	
1.	कलकत्ता स्टेट ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन
2.	मिथ स्टैनस्टी फार्माक्यूटिकल्स लि.
3.	वेस्ट बंगाल स्टेट इलेक्ट्री. बोर्ड
4.	डंबेर मिल्स लि.
5.	श्री दुर्गा काटन मिल्स
6.	द जुगान्तर लि.
7.	एस सी आइ एल लि.
8.	बवारेश कॉटन मिल्स लि.
9.	जेसप एण्ड कं. लि.
10.	बेशवे एण्ड कं. लि.
11.	मोहिनी मिल्स
12.	बेनी लि.
13.	काल्पीनियम मैन्यु फार्म. लि.
14.	बंगाल कैमिकल्स एण्ड फार्म. लि.
15.	टायर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लि. (ट्रस्ट)
16.	बन स्टैन्डर्ड एण्ड कं. लि.
17.	इंडियन स्टैन्डर्ड वेगन.
18.	सेन्ट्रल इन्सैण्ड वाटर ट्रांसपोर्ट कार. लि.
19.	एग्लो ब्रदर्स
20.	इण्डियन पेपर पल्प
21.	मशीनरी मैन्यु. कार. लि.

1	2
22.	कोटेरेस एण्ड कैप्स लि.
23.	बंगाल साट्ट एण्ड कं. लि.
24.	माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी मैनु. कार.
25.	साउथ बंगाल स्टेट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन
26.	नार्थ बंगाल स्टेट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन
27.	इंके इंडस्ट्रीज
28.	हुगतल डाक एण्ड पोर्ट इंजी. लि.
29.	टी ट्रेडिंग कारपोरेशन
बंगाल की जूट मिलें	
30.	मै. अंबिका जूट मिल्स लि.
31.	मै. मेगना जूट मिल्स लि.
32.	मै. अंगुस कं. लि.
33.	मै. विकटोरिया जूट मिल्स
34.	मै. नुडिडया मिल्स
35.	मै. कंकनेड कं. लि.
36.	मै. ईस्टर्न मेन्यु कं. लि.
37.	श्री गौरी शंकर जूट
38.	मै. हावड़ा मिल्स
39.	मै. बारानागोर जूट
40.	मै. डेल्टा जूट कं. लि.
41.	मै. नैहसी जूट मिल्स लि.
42.	मै. अगरपारा कं.
43.	मै. सामनगर जूट
44.	मै. गौरीपुर जूट कं. लि.
45.	मै. केल्विन जूट
46.	मै. टाटापुर जूट कं. लि.
47.	मै. न्यू सेन्ट्रल जूट मिल्स
48.	मै. नार्थ ब्राक जूट मिल्स
49.	मै. बदबद जूट
50.	मै. एंगलो इंडिया जूट मिल्स
51.	मै. कनोरिया जूट
52.	मै. एन के एस सी यूनिट-नेशनल
53.	मै. जेएससी यूनिट-यूनियन
54.	मै. जेएससी यूनिट-यूनियन-क्रिन्सिन
55.	मै. जेएससी यूनिट-यूनियन-अलैबजेन्ड
56.	मै. एन आई एम सी यूनिट-खारडाह

सार्वजनिक वितरण प्रणाली

1784. श्री मुल्लापरस्ली रामचन्द्रन : क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल के कुल कितने प्रखंडों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली चल रही है;

(ख) ऐसे कितने खंड हैं जहां सरकार ने पुनर्गठित सार्वजनिक वितरण प्रणाली आरम्भ की है;

(ग) क्या सरकार को और अधिक प्रखंडों में उक्त सार्वजनिक वितरण प्रणाली आरम्भ करने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) इस संबंध में केन्द्र सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ङ). मौजूदा नीति के अनुसार सार्वजनिक वितरण प्रणाली की हकदारी सर्वव्यापी स्वरूप की है। केरल में कुल ब्लाकों की सं. 152 है, जिसमें से 21 संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत सुविधार् प्राप्त कर रहे हैं। केरल सरकार ने दिसम्बर, 1995 में आदिवासी क्षेत्रों के अन्य 53 ब्लाकों में संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली को लागू करने का अनुरोध किया था। संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली को केवल सुनिश्चित रोजगार स्कीम के तहत आने वाले ब्लाकों में ही लागू किया जाना है। चूंकि ये ब्लाक इस स्कीम के तहत नहीं आते हैं अतः इन 53 ब्लाकों में संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली को लागू नहीं किया गया था।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में सेलूलर फोन सेवाएं

1785. डॉ. सत्यनारायण बटिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में सेलूलर फोन सेवा शुरू की गई है;

(ख) यदि हां, तो विशेषतः उज्जैन तथा रतलाम के संबंध में जिलावार तथा स्थानवार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) प्रत्येक जिलों में उक्त प्रणाली को स्थापित करने में कितना व्यय हुआ है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी, नहीं। तथापि मध्य प्रदेश में सेलूलर फोन सेवा के प्रचालन हेतु मैसर्स सेलूलर कम्युनिकेशन इण्डिया लि. और मैसर्स रिलायंस टेलीकॉम प्रा.लि. नामक दो भारतीय कम्पनियों को लाइसेंस जारी कर दिये गये हैं।

(ख) और (ग). उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]**ठेका मजदूर प्रणाली को समाप्त करना**

1786. श्री अमर रावप्रधान : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सर्वोच्च न्यायालय ने अपने निर्णयों में केन्द्र और राज्य सरकारों को ठेका मजदूर प्रणाली को समाप्त करने के लिए आवश्यक कदम उठाने के लिए कहा है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों का तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा निर्णयों को लागू करने और राज्यों में इसके कार्यान्वयन पर निगरानी रखने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) और (ख). मामले का निपटान करते समय, माननीय उच्चतम न्यायालय ने गुजरात विद्युत बोर्ड थर्मल पावर स्टेशन चुकाई बनाम हिन्द मजदूर सभा और अन्य कौ सिविल अपील संख्या 5497/1995 में अन्य बातों के साथ-साथ सिफारिश की थी कि सम्बन्धित सरकार को स्वयं के प्रयासों से अधिनियम के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रिया अपनाकर सम्बन्धित प्रतिष्ठानों में श्रम संधिदा समाप्त करने को पहल करनी चाहिए।

(ग) निर्णय की एक प्रति सभी मंत्रालयों/विभागों और राज्य सरकारों को समुचित कार्रवाई करने के लिए अग्रपिहित कर दी गई है।

[हिन्दी]**नये पर्यटन केन्द्रों का विकास**

1787. श्री सुरील चन्द्र : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1995-96 के दौरान नये पर्यटन केन्द्रों के विकास पर कितनी राशि खर्च की गई;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कितने पर्यटन स्थल खोले गए;

(ग) वर्ष 1996-97 के दौरान कितने पर्यटन स्थल खोले जाने हैं; और

(घ) नये पर्यटन केन्द्रों के विकास पर किए गए खर्च में केन्द्र तथा राज्य सरकारों की भागीदारी कितनी-कितनी थी?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) और (ख). पर्यटन विभाग, भारत सरकार ने पर्यटन आधुनिक संरचना के विकास हेतु राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों की सरकारों को वर्ष 1995-96 के दौरान 182 परियोजनाओं के लिए 1751.48 लाख रुपए की राशि प्रदान की। पर्यटक स्थलों का अभिनिर्धारण तथा विकास करना एक सतत प्रक्रिया है, यह मुख्यतया राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र की जिम्मेदारी है।

(ग) और (घ). राज्य सरकारों के साथ परामर्श से, वर्ष 1996-97 के दौरान केन्द्रीय वित्तीय सहायता हेतु 116 परियोजनाएं अभिनिर्धारित की गई हैं।

[अनुवाद]**उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम**

1788. श्री रमेश चैन्नितला : क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को कुछ राज्य सरकारों अथवा स्वयंसेवी संगठनों से उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 में संशोधन करने के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इस पर सरकार का क्या प्रतिक्रिया है?

खाद्य मंत्री और नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). जी, हां। केन्द्र सरकार ने उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 तथा उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों में, उसे प्रभावी तथा उद्देश्यपूर्ण बनाने की वृद्धि से उपयुक्त सुझाव देने के लिए एक कार्यदल गठित किया था। कार्यदल द्वारा विभिन्न राज्य सरकारों एवं स्वैच्छिक संगठनों से प्राप्त सुझावों की जांच की गयी है। कार्यदल ने कई सिफारिशों के साथ अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है क्योंकि सिफारिशों का संबंध विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से है, उन के साथ विचार-विमर्श/परामर्श का कार्य चल रहा है जिससे कि उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम 1986 में संशोधनों को अंतिम रूप दिया जा सके।

रूस की कम्पनी को ठेका दिया जाना

1789. श्री प्रमोद महाजन : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) ने हाल में ही रूस की एक कम्पनी त्याझप्रोमक्सपोर्टस (टी.पी.ई.), जिस पर हवाला भुगतान मामले में कथित रूप में शामिल होने का आरोप है, को भिलाई में कई करोड़ रुपए का ठेका प्रदान किया है;

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

(ग) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) तथा केन्द्र सरकार ने ठेके को "टी.पी.ई." को प्रदान करने से पूर्व टी.पी.ई. के कथित रूप से शामिल होने पर विचार किया है; और

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

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री वीरेन्द्र प्रसाद वर्मा) : (क) से (घ). फिलहाँ इस्पात संयंत्र/सेल ने जनवरी, 1996 में मैसर्स त्याजप्रोमेक्सपोर्ट (टी.पी.ई.), रूस को फिलाई इस्पात संयंत्र के सिंटर संयंत्र सं. 3 के कच्चा माल घण्डारण एवं सम्भाल प्रणाली की टर्न-की पैकेज हेतु एक ठेका दिया था। आर्डर को प्रतिस्पर्धात्मक बोलियों के आधार पर और पारदर्शी प्रक्रिया को अपनाए जाने के पश्चात् कुल 181.310 करोड़ रुपये का आर्डर प्रमुख ठेकेदार मैसर्स टी.पी.ई. तथा उनके भारतीय सहयोगी मैसर्स त्याजप्रोम-इंडिया प्रा. लि. को दिया गया था। परियोजना की कार्यन्वयन समय-सूची ठेके पर हस्ताक्षर करने की तारीख अर्थात् दिनांक 10.1.96 से 27 माह की है।

हालांता मामले में मैसर्स टी.पी.ई. के शामिल होने के विषय में न तो "सेल" को और न ही इस्पात मंत्रालय को कोई सूचना है।

[हिन्दी]

बिहार में टेलीफोन सेवाओं का विस्तार

1790. श्री ललित उराँव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की बिहार के मुस्ता, लोहरदगा एवं रांची जिलों में टेलीफोन सेवाओं का विस्तार करने की कोई योजना है;

(ख) यदि हाँ, तो इस योजना के अन्तर्गत शामिल किये जाने वाले मण्डलीय मुख्य कार्यालयों के नाम क्या-क्या हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी, हाँ।

(ख) 1996-97 के दौरान तीन जिलों के निम्नलिखित उपमंडल मुख्यालयों में टेलीफोन एक्सचेंजों के विस्तार की योजना है:—गुमला, सिमडेगा, स्नेहरदगा, रांची, खुंटी।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

अपंग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा योजना

1791. श्री सौरभ रंजन : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अपंग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा योजना की प्रगति संतोषप्रद रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा इसे किस प्रकार सुचारु बनाने का विचार है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूचरिया) : (क) से (ग). अपेक्षित सूचना, जैसा कि मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग) द्वारा भेजी गई है, विवरण-1 और 11 में दी गई है।

विवरण-1

विकलांग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा की केन्द्र प्राथमिक योजना

- सातवीं योजना के अन्त तक इस योजना के अंतर्गत 28,000 विकलांग बच्चों को शामिल किया गया है।
- इस समय 40,000 से अधिक बच्चों को शामिल किया गया है।
- इस योजना के कार्यान्वयन के लिये आठवीं योजना का परिव्यय 25.00 करोड़ रुपये हैं। वर्ष 1996-97 के लिए 4.70 करोड़ रु. का आवंटन है। वर्तमान योजना के 4 वर्षों के दौरान प्रदान किए गए अनुदानों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न है।
- इस योजना के अंतर्गत आठवीं योजना के अंत तक 50 हजार विकलांग बच्चों को शामिल किये जाने की आशा है।
- इस योजना के अंतर्गत अब तक 25 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने वित्तीय सहायता प्राप्त की है। जबकि 1982-83 के दौरान 6 से 7 राज्यों को सहायता प्राप्त हुई थी।

विवरण-11

विकलांग बच्चों की समेकित शिक्षा के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सहायता

(रुपये लाखों में) (योजना)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्यों का नाम	प्रदान की गई धनराशि			
		1992-93	1993-95	1994-95	1995-96
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	66	14.01	32.46	-
2.	बिहार	36.95	-	26.58	-
3.	गुजरात	67.21	-	39.80	-

1	2	3	4	5	6
4.	हरियाणा	16.80	-	-	-
5.	हिमाचल प्रदेश	9.55	6.34	-	3.90
6.	जम्मू और कश्मीर (1992-93 से पूर्व दिया गया अनुदान)				
7.	कर्नाटक	39.08	4.19	70.73	47.78
8.	केरल	-	111.58 13.70	66.59	495.21
9.	मध्य प्रदेश	30.90 2.49	- 2.95	52.72 3.29	- 2.36
10.	मणिपुर	(VO) 5.00	(VO) 22.40	(VO) -	(VO) 8.40
11.	महाराष्ट्र	- -	75.53 -	13.43 23.00	- -
12.	मिजोरम	45.56	1.92	14.00	11.51
13.	नागालैंड	12.61	5.74	11.71	5.41
14.	उड़ीसा	35.20	68.92	43.64	4.84
15.	पंजाब	-	-	-	-
16.	राजस्थान	28.33	85.35	26.25	20.20
17.	तमिलनाडु	28.41 0.62 (VO)	- 5.32 (VO)	- 4.14 (VO)	- 13.22 (VO)
18.	त्रिपुरा	-	2.01	-	0.87
19.	उत्तर प्रदेश	-	-	- 1.04 (VO)	- 0.70 (VO)
20.	पश्चिम बंगाल	-	-	34.00	3.76 12.00
21.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	20.65	9.84	13.37	12.78
22.	चंडीगढ़	-	0.99	0.99	-
23.	दिल्ली	0.03	18.74	37.50 1.25(VO)	4.54 2.18 19.89
24.	दमन व द्वीव	0.29	0.42	0.45	0.45
25.	गोवा (1992-93 से पूर्व दिया गया अनुदान)	-	-	-	-
		379.48	449.95 i.e. 450.00	516.94 i.e. 517.00	670.00

सुरक्षा मानकों का उल्लंघन

1792. श्री मोहन रावले : क्या नागर विमानन मंत्री सुरक्षा मानकों के उल्लंघन के बारे में 1 मार्च, 1996 के अतारकित प्रश्न संख्या 600 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उल्लंघन के लिये उत्तरदायी चालक दल/अधिकारियों के विरुद्ध की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने वायुयान अधिनियम, 1934 में संशोधन करने का निर्णय लिया है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) निजो एयरलाइनों के विरुद्ध की गई कार्रवाई के ब्यौरे निम्न प्रकार हैं :— (1) मोदोलुफ्त : गुणवत्ता नियंत्रण प्रबन्धक का अनुमोदन वापस ले लिया गया है। (2) ईस्ट वेस्ट एयरलाइन्स : विमानचालक/सह-विमानचालक के लाइसेंस निलंबित कर दिये गये हैं। (3) एलबी एयरलाइन्स : भारतीय पंजीकृत विमान की उड़ान के लिए विदेशी विमानचालक के प्राधिकार वापस ले लिये गये हैं और सह-विमानचालक को न्यूनतम आवश्यकताओं तथा इसके अनुप्रयोग पर पुनश्चर्चा की शर्त के अध्वधीन रखा गया था। (4) मेसको एयरलाइन्स : विमानचालक के लाइसेंस को निलंबित कर दिया गया है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता।

हिन्दी

खाद्यान्नों का खरीद और विक्रय मूल्य

1793. श्री नीतीश कुमार :

डा. महादीपक सिंह शाक्य :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में खाद्यान्नों के खरीद मूल्य तथा उस मूल्य, जिस पर राशन कार्डधारक खाद्यान्न उचित दर की दुकानों से खरीदते हैं, में अत्यधिक अन्तर है;

(ख) यदि हां, तो 1995-96 के दौरान राज्य-वार/संघ शासित क्षेत्र-वार अलग-अलग इनके निर्धारित मूल्यों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन मूल्यों में अत्यधिक अन्तर के बावजूद भी सरकार ने इस शीर्ष के अन्तर्गत राजसहायता प्रदान की है;

(घ) यदि हां, तो वर्ष 1995-96 के दौरान सरकार द्वारा दी गई राजसहायता का राज्य-वार/संघ शासित क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या खाद्यान्नों पर दी गई राजसहायता का दुरुपयोग किया गया है; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ख). खाद्यान्नों का न्यूनतम समर्थन मूल्य निम्नानुसार है :—

(रुपए प्रति क्विंटल)

जिनस	न्यूनतम समर्थन मूल्य	कैफियत
गेहूं	380	रबी विपणन मौसम 1996-97 के लिए
धान	साधारण	खरीफ विपणन मौसम 1995-96 के लिए
	बढ़िया	
	उत्तम	

खाद्यान्नों की इकनामिक लागत में खाद्यान्नों की एकीकृत लागत, सांवाधिक प्रभारों जैसे वसूली की प्रासंगिक लागत, बोरियों की लागत, श्रम और दुलाई प्रभार, प्रशासनिक प्रभार, राज्य सरकार को अदा किए गए स्टॉक रखने के प्रभार, भाड़ा हैंडलिंग खर्च, भण्डारण प्रभार, ब्याज का भुगतान, मार्गस्थ और भण्डारण हानियां और स्थापना प्रभार जैसी वितरण लागत शामिल हैं। 1996-97 के लिए भारतीय खाद्य निगम के बजट अनुमानों के अनुसार गेहूं और चावल की इकनामिक लागत क्रमशः 609.10 रुपए और 773.49 रुपए प्रति क्विंटल है।

देश भर में राज्य सरकारों को केन्द्रीय पूल से खाद्यान्न एकसमान केन्द्रीय निर्गम मूल्य (1.2.94 से प्रभावी) निम्नानुसार हैं :—

(रुपए प्रति क्विंटल)

गेहूं	402
चावल	537
साधारण	
बढ़िया	617
उत्तम	648

राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र केन्द्रीय निर्गम मूल्य में दुलाई, वितरण लागत आदि जोड़ने के बाद उचित दर दुकान स्तरीय मूल्य निर्धारित करते हैं। विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए वितरित खाद्यान्नों के लिए निर्धारित किए गए मूल्य विवरण में दिए गए हैं।

(ग) और (घ). विभिन्न योजनाओं के अधीन इकनामिक लागत और बिक्रियों से प्राप्तियों के बीच अन्तर को पूरा करने और बफर स्टॉक की लागत को पूरा करने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा भारतीय खाद्य निगम को खाद्य सब्सिडी रिलीज की जाती है। खाद्य मंत्रालय द्वारा राज्य सरकारों को सीधे कोई सब्सिडी रिलीज नहीं की जाती है। 1995-96 के दौरान भारतीय खाद्य निगम को इस शीर्ष के अधीन 5306 करोड़ रुपए रिलीज किए गए थे।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न ही नहीं उठता।

विवरण

विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में खाद्यान्नों के उचित दर दुकान के स्तर मूल्य (1.2.94 को स्थिति के अनुसार)

(रुपये/कि.ग्रा.)

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	सार्वजनिक वितरण प्रणाली				सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली			
		गेहूं	चावल			गेहूं	चावल		
			साधारण	बढ़िया	उत्तम		साधारण	बढ़िया	उत्तम
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	केन्द्रीय निर्गम मूल्य (सी.आई.पी.)	4.02	5.37	6.17	6.48	3.52	4.87	5.67	5.98
1.	आंध्र प्रदेश	4.45	-	6.50	6.80	3.90	5.12	5.92	6.23
	सफेद कार्ड धारी	-	2.00 ^(a)	-	-	-	2.00 ^(a)	-	-
	गुलाबी कार्ड धारी	-	-	6.50	6.80	-	5.12	5.92	6.23
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	-	-	-	3.77	5.12	5.92	6.23
3.	असम	5.06	5.95	6.83	7.17	-	5.10	-	-
4.	बिहार 0.5 किमी.	4.57	6.07	6.89	7.25	3.77	5.12	5.92	6.23
	6.16 किमी.	4.58	6.08	6.90	7.26	-	-	-	-
5.	दिल्ली	4.27	5.73	6.57	6.90	-	-	-	-
6.	गोवा	4.30	5.70	6.55	6.85	-	-	-	-
7.	गुजरात	4.90	6.60	7.60	8.000	3.77	5.112	5.92	6.23
8.	हरियाणा	4.22	-	-	6.92	3.77	-	-	6.22
9.	हिमाचल प्रदेश	4.32	7.35	-	-	3.77	5.12	-	6.23
10.	जम्मू और कश्मीर	4.37	6.05	7.25	-	3.77	5.12	6.23	-
11.	कर्नाटक	4.45	5.95	6.75	7.05	3.95	5.35	6.15	6.45
12.	केरल	4.38	5.75	6.56	6.87	3.85	5.20	6.00	-
13.	मध्य प्रदेश	4.60	6.00	6.80	7.15	3.77	5.12	5.92	6.23
14.	महाराष्ट्र	5.00	6.60	7.50	7.90	3.00	4.40	5.20	5.50
15.	मणिपुर	4.21	6.00	6.86	7.20	-	5.12	5.92	6.23
16.	मेघालय	4.10	5.40	6.20	6.50	-	-	-	-
17.	मिजोरम	-	-	-	-	3.52	5.12	5.92	6.23
18.	नागालैंड	-	-	-	-	-	-	-	-
19.	उड़ीसा	4.70	6.22	7.09	7.43	3.77	5.12	5.90	6.23
20.	पंजाब	4.05	-	-	6.79	-	-	-	-
21.	राजस्थान	4.45	5.90	6.70	7.00	3.85	5.25	6.10	6.40
22.	सिक्किम	4.35	5.70	6.53	6.85	4.10	5.32	6.13	6.45
23.	तमिलनाडु	4.50	2.00	3.75	3.75	3.80	2.00	3.75	3.75
24.	त्रिपुरा	4.55	5.90	6.70	7.00	4.05	5.40	6.20	6.50
25.	उत्तर प्रदेश	4.50	6.00	6.90	7.21	3.77	5.12	5.92	6.23
26.	पश्चिम बंगाल	4.55	5.90	6.80	7.15	3.77	5.12	5.92	6.23

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
27.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	4.70	6.20	7.10	7.40	3.77	5.12	5.12	6.23
28.	चंडीगढ़	-	6.85	-	-	-	-	-	-
29.	दादरा और नगर हवेली	4.51	-	-	6.23	3.77	-	-	6.23
30.	दमन व द्वीव	4.15	-	-	6.63	4.15	-	-	6.23
31.	लक्षद्वीप	-	-	-	-	3.77	5.12	5.92	6.23
32.	पांडिचेरी	4.27	5.55	6.35	6.65	-	-	-	-
	माहे	4.37	5.66	6.47	6.79	-	-	-	-
	यमन	4.35	5.85	6.70	7.05	-	-	-	-

किस्म का उल्लेख नहीं किया गया।

1.7.95 से प्रभावी

5 सप्ती कार्ड-धारियों के लिए

@ सप्ती किस्में

[अनुवाद]

विदेशी पर्यटक

1794. श्री बी.एल. शर्मा "प्रेम" : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1989, 1994 और 1995 के दौरान कुल कितने विदेशी पर्यटकों ने भारत की यात्रा की;

(ख) इनमें से कितने पर्यटकों ने जम्मू और कश्मीर की उक्त अवधि के दौरान यात्रा की; और

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा देश में पर्यटन के विकास के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त बेना) :

(क) और (ख). वर्ष 1989, 1994 और 1995 के दौरान जिन विदेशी पर्यटकों ने भारत की यात्रा की और जिन्होंने जम्मू और कश्मीर की यात्रा की, उनके ब्यौरे निम्नानुसार दिए गए हैं :-

वर्ष	विदेशी पर्यटकों की संख्या	
	भारत की यात्रा की	जम्मू और कश्मीर की यात्रा की
1989	1736093	67762
1994	1886433	24683
1995	2123683	20589

(ग) आधारभूत सुविधाओं में लगातार सुधार, मानव संसाधन विकास और विदेशों में गहन प्रचार और विपणन करना देश में पर्यटन का विकास करने के लिये केन्द्र सरकार द्वारा उठाए गए प्रयास (कदम) हैं।

[हिन्दी]

उपभोक्ता वस्तुओं की मुद्रित कीमतें

1795. श्री राम कृपाल यादव : क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनेक घरेलू परचून संबंधी मदों और उपभोक्ता वस्तुओं की वास्तविक और खुदरा मुद्रित कीमतों में बहुत अन्तर है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह अन्तर केन्द्रीय भण्डार और सुपर बाजार की शाखाओं द्वारा बेची जाने वाली मदों की कीमतों में भी है; और

(घ) यदि हां, तो उपभोक्ताओं को ऐसी स्थिति से बचाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं/उठाने का विचार है ?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) और (ख). पैकेज पर मुद्रित खुदरा बिक्री मूल्य में विभिन्न तत्व जैसे कर, भाड़ा, कमीशन इत्यादि शामिल होते हैं। मुद्रित मूल्य केवल अधिकतम मूल्य होता है और उपयुक्त कारकों पर निर्भर करते हुए वास्तविक बिक्री मूल्य अधिकतम बिक्री मूल्य से कम हो सकते हैं।

(ग) मंत्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार सुपर बाजार और केन्द्रीय भंडार में बहुत सी किस्म की घरेलू किराना वस्तुओं और उपभोक्ता वस्तुओं के मूल्य अधिकतम खुदरा मूल्य से कम कीमत पर निर्धारित किए जाते हैं।

(घ) खुदरा बिक्री दुकानों की अचानक निरीक्षण और चैकिंग की जाती है ताकि पैकेज पर घोषित अधिकतम खुदरा मूल्य से अधिक कीमत लेने वाले मामलों का पता लगाया जा सके। दोषी व्यक्तियों के खिलाफ वाट तथा माप मानक अधिनियम, 1976 तथा वाट तथा माप (पैकेज में रखी वस्तुएं) नियम, 1977 के उपबंधों के तहत अभियोजन मामले चलाए जाते हैं। पैकेज में रखी वस्तुओं के उन उपबंधों कि "पहले से पैक किसी भी वस्तु को उस पर मुद्रित खुदरा मूल्य से अधिक मूल्य पर नहीं बेचा जाएगा" से उपभोक्ताओं को अवगत कराने के लिए प्रदर्शनियों और संगोष्ठियों का आयोजन किया जाता है। उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 के तहत पैकेज पर दर्शाए/मुद्रित मूल्य से अधिक मूल्य वसूलने पर कोई भी उपभोक्ता इस संबंध में स्थापित किसी भी उपभोक्ता अदालत में शिकायत दर्ज करा सकता है।

दलित इसाई

1796. प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा :

जस्टिस गुमान मल लोढा :

क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान "द टाइम्स ऑफ इण्डिया में 1 जुलाई, 1996 को "दलित क्रिश्चियन मेय इरोड एससी./एसटी. शेयर इन कोटा" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या दलित इसाईयों को अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए निर्धारित आरक्षण कोटे में से आरक्षण सुविधा दी जाएगी; और

(ग) यदि हां, तो अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए फिलहाल निर्धारित आरक्षण कोटे में कमी करने के क्या कारण हैं और इस कोटे में अनुमानित कमी का ब्यौरा क्या है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) जी, हां।

(ख) अनुसूचित जनजातियों के व्यक्तियों को चाहे वे किसी भी धर्म के हों, अनुसूचित जनजातियों के रूप में मान्यता दी जाती है। इसलिए इन क्षेत्रों के बीच के इसाई अनुसूचित जनजातियों के लिए लागू आरक्षण लाभों के लिए पहले ही पात्र हैं। इसाई धर्म में परिवर्तित अनुसूचित जाति को अनुसूचित जातियों के रूप में मान्यता देने का मामला विचाराधीन है। इस तरह की मान्यता उन्हें अनुसूचित जातियों को लागू आरक्षण लाभों के लिए पात्र बनाएगी।

(ग) इस समय आरक्षणों के लिए अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए निर्धारित प्रतिशतताओं को कम करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

सफाई कर्मियों को बेहतरी के लिए परियोजनाएं

1797. श्री बीर सिंह महतो :

श्री चित्त बसु :

क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सफाई कर्मियों के लिए राष्ट्रीय आयोग ने उनकी बेहतरी के लिए कुछ परियोजनाएं तैयार की हैं; और

(ख) यदि हां, तो राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्र-वार इस संबंध में क्या लक्ष्य प्राप्त किए गए?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) लागू नहीं।

[हिन्दी]

बिहार में दूरसंचार सुविधाओं का विस्तार

1798. श्री वीरेन्द्र कुमार सिंह :

श्री रमेन्द्र कुमार :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्य राज्यों की तुलना में बिहार में प्रति हजार जनसंख्या पर टेलीफोन की कम सुविधाएं उपलब्ध हैं;

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

(ग) इस सुविधा में सुधार लाने के लिए क्या उपाय किये गये हैं; और

(घ) बिहार में, अन्य राज्यों के समान दूरसंचार की सुविधाएं कब तक उपलब्ध करा दी जायेंगी?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) और (ख). अखिल भारतीय स्तर पर प्रति हजार जनसंख्या के घनत्व पर 14.19 टेलीफोनो की तुलना में बिहार में प्रति एक हजार जनसंख्या के घनत्व पर 3.3 टेलीफोन हैं।

(ग) और (घ). किसी भी सर्किल में उपस्कर की व्यवस्था, उस क्षेत्र की पंजीकृत मांग की प्रतीक्षा सूची के आधार पर निर्धारित मांग पर निर्भर करती है। अखिल भारतीय स्तर पर सीधी एक्सचेंज लाइनों के 19% प्रतीक्षा सूची की तुलना में बिहार सर्किल में यह औसत 15.1% है। वर्ष 1996-97 के दौरान बिहार हेतु 47000 लाइनें आवंटित की गई हैं। जबकि दिनांक 1.4.96 की स्थिति के अनुसार वहां की प्रतीक्षा सूची की संख्या 42,481 हैं।

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोगों के प्रति अत्याचार

1799. डा. सत्यनारायण जटिया : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों पर अत्याचार के कितने मामलों का पता चला है; और

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और उसके क्या परिणाम निकले?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूवालिया) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 में अनुसूचित जातियों एवं अनुसूचित जनजातियों पर अन्य समुदायों के लोगों द्वारा किए गए विभिन्न प्रकार

के अत्याचारों के लिए कठोर दण्ड का प्रावधान किया गया है। इस अधिनियम के अंतर्गत 1995 में अधिसूचित नियमों के तहत अत्याचारों से निपटने के लिए एक सुव्यवस्थित कार्य-पद्धति का प्रावधान है। इस अधिनियम के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकारों और संघ-राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा शुरू किए गए उपायों के समर्थन में प्रदान की जाने वाली केन्द्रीय सहायता 1994-95 में 9.75 करोड़ रु. से बढ़ाकर 1995-96 में 15.37 करोड़ रुपए कर दी गई है। इन उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ प्रशासनिक और प्रवर्तन तंत्र को मजबूत करना और विशेष न्यायालयों की स्थापना करना शामिल है। राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के साथ समय-समय पर स्थिति की समीक्षा की जाती है, हाल ही में इसकी समीक्षा 1996 में आयोजित अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति कल्याण से संबंधित राज्य के मंत्रियों और सचिवों के सम्मेलन के दौरान की गई। राष्ट्रीय अपराध रिकार्ड ब्यूरो के अनन्तम आंकड़ों से अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विरुद्ध अत्याचारों एवं अन्य अपराधों की संख्या में मामलों कमी परिलक्षित होती है।

विवरण

अनुसूचित जातियों एवं अनुसूचित जनजातियों पर किए गए अत्याचारों एवं अन्य अपराधों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	अपराध						1995 के लिए आंकड़े
		1993		1994		1995		
		अ.जा.	अ.ज.जा.	अ.जा.	अ.ज.जा.	अ.जा.	अ.ज.जा.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आंध्र प्रदेश	678	117	1202	103	1764	165	
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	1	-	2	-	2	
3.	असम	-	-	-	-	-	-	अप्रैल
4.	बिहार	721	106	789	103	221	85	मई
5.	गोवा	6	-	2	-	6	-	
6.	गुजरात	1649	352	1936	430	1724	486	
7.	हरियाणा	52	5	66	1	78	-	
8.	हिमाचल प्रदेश	66	5	82	1	82	5	
9.	जम्मू और कश्मीर	18	2	14	-	25	8	
10.	कर्नाटक	902	34	857	67	1171	16	
11.	कन्नड़	477	90	657	148	696	185	
12.	मध्य प्रदेश	3690	1501	3745	1774	3979	1690	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
13.	महाराष्ट्र	1323	281	1475	446	1622	505	
14.	मणिपुर	2	1	2	-	1	2	
15.	मेघालय	3	2	-	1	2	2	नवम्बर
16.	मिजोरम	-	3	-	-	-	-	
17.	नागालैंड	-	-	1	-	-	-	
18.	उड़ीसा	213	55	497	183	267	122	अक्टूबर
19.	पंजाब	14	-	9	1	5	4	नवम्बर
20.	राजस्थान	4298	953	4797	1396	4111	1456	अक्टूबर
21.	सिक्किम	5	20	21	22	33	40	
22.	तमिलनाडु	503	36	1449	144	1293	40	
23.	त्रिपुरा	-	-	-	-	-	-	
24.	उत्तर प्रदेश	10321	69	16166	97	14205	105	
25.	पश्चिम बंगाल	7	7	1	-	1	-	
26.	अंडमान और निकोबार	-	-	-	-	-	-	
27.	चंडीगढ़	-	-	14	-	-	-	
28.	दादरा और नगर हवेली	4	11	3	9	-	3	
29.	दमन व द्वीव	2	-	-	-	2	1	
30.	दिल्ली	4	-	7	1	6	-	
31.	लक्ष्यद्वीप	-	-	-	-	-	-	
32.	पांडिचेरी	15	-	16	-	24	-	
कुल योग		24973	3652	33908	5019	31318	4992	

स्रोत : मासिक अपराध सांख्यिकी राष्ट्रीय अपराध रिकार्ड ब्यूरो, गृह मंत्रालय।

नोट : आंकड़े मासिक अपराध सांख्यिकी पर आधारित हैं तथा इन्हें अनन्तिम माना जाए।

[अनुवाद]

वेतन संशोधन

1800. श्री पी.आर. दासमुरी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न उद्योगों का प्रतिनिधित्व करने वाले केन्द्रीय मजदूर संघों ने 31 मार्च, 1995 के मूल्य सूचकांक को ध्यान में रखते हुए केन्द्रीय सरकार से इन उद्योगों में काम करने वाले मजदूरों के मंहगाई भत्ते तथा मजदूरी में वृद्धि करने का अनुरोध किया है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में अब तक क्या कार्यवाही की गई है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरूणचलम) : (क) श्रम मंत्रालय, भारत सरकार को संगठित क्षेत्र में उद्योगों में कर्मकारों की मजदूरी और मंहगाई भत्ते में वृद्धि करने हेतु केन्द्रीय व्यावसायिक संघों से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता।

खाड़ी देशों द्वारा उनकी विमान कम्पनियों की उड़ानें बढ़ाने का अनुरोध

1801. श्री के. प्रधानी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ खाड़ी देशों की विमान कंपनियों ने भारत में अपनी उड़ानें बढ़ाने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे विमान कंपनियों को ब्यौरा क्या है;

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) खाड़ी देशों की विमान कंपनियों की बढ़ी हुई उड़ानों के कारण सरकार को अनुमानतः राजस्व का कितना लाभ/हानि होने की संभावना है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख) जी, हां। ओमान और कतार ने अपनी नामित विमान कम्पनियों के लिए भारत में अतिरिक्त "प्वाइंट ऑफ कॉल" के लिए अनुरोध किया है।

(ग) भारत और अन्य देशों के मध्य द्विपक्षीय वार्ताएं होती ही रहती हैं तथा पारस्परिक लाभों के आधार पर करार किए जाते हैं।

(घ) चूंकि यातायात अधिकारों की अदला-बदली पारस्परिक आधार पर की जाती है इसलिए उड़ानों में वृद्धि होने से किसी भी पक्ष के हितों पर दुष्प्रभाव नहीं पड़ता।

[हिन्दी]

विदेशी पर्यटक

1802. श्री अमर पाल सिंह :

श्री पंकज चौधरी :

श्री एन. एस. वी. चित्त्यन :

श्री सन्तोष कुमार मंगवार :

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम क्या-क्या हैं जहां 1995-96 के दौरान विदेशी पर्यटकों के आगमन से अधिकतम राजस्व की प्राप्ति होती है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार देश में आने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या से संतुष्ट है;

(ग) यदि नहीं, तो उनकी संख्या में पर्याप्त वृद्धि करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं;

(घ) अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर चार माध्यम की सहायता से पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) ऐतिहासिक महत्व के स्थलों में पर्यटकों को बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त बेना) :

(क) राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों से प्राप्त सूचना के आधार पर वर्ष 1994 में अधिकतम संख्या में विदेशी पर्यटक दिल्ली आए। वर्ष 1995-96 के लिए सूचना सभी राज्यों से प्राप्त नहीं हुई है। विदेशी मुद्रा आय के अनुमान राज्य-वार नहीं रखे जाते हैं।

(ख) वर्ष 1995-96 के दौरान विदेशी पर्यटक आगमनों में 14.8% की वृद्धि हुई है। तथापि, आधारीक संरचना की बाधाओं के कारण यह वृद्धि मौजूद सम्भाव्यता के अनुरूप नहीं है।

(ग) से (ङ). विदेशी पर्यटक यातायात को बढ़ाने के लिए उठाए गए कदमों में पर्यटन के लिए आधारभूत सुविधाओं में सुधार, पर्यटक आकर्षणों का विकास तथा प्रचार और संवर्धनात्मक प्रयासों को सुदृढ़ करना एवं प्राइवेट पूंजी निवेश को प्रोत्साहित करना शामिल है। इसमें ऐतिहासिक महत्व के क्षेत्रों में अच्छी सुविधाओं का सृजन करना भी शामिल है।

[अनुवाद]

दूरदर्शन/आकाशवाणी के लिए फिल्म सेंसर/परामर्शदात्री समितियां

1803. श्री संदीपान धोरात : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार मीडिया द्वारा प्रभावी कार्य निष्पादन करने हेतु लोगों की हिस्सेदारी सुनिश्चित करने के लिए दूरदर्शन/आकाशवाणी केन्द्रों के लिए केन्द्रीय फिल्म सेंसर/क्षेत्रीय फिल्म सेंसर समितियों तथा परामर्शदात्री समितियों को पुनर्गठित करने का है;

(ख) यदि हां, तो समिति-वार/स्टेशन-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान प्रस्तावित नई परियोजनाओं और उनके लिए आवंटित राशि का राज्य-वार ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड को पहले ही 7.3.96 से तीन वर्ष की अवधि के लिए पुनर्गठित कर दिया गया है। कलकत्ता तथा गुवाहटी के सलाहकार पैनलों को छोड़कर बोर्ड के अन्तर्गत सभी सलाहकार पैनलों को 1995 और 1996 में पुनर्गठित किया गया है। कलकत्ता तथा गुवाहटी के मामले में कार्यवाही की जा रही है।

आकाशवाणी केन्द्रों (आकाशवाणी, मद्रास एवं रेडियो कश्मीर को छोड़कर) और दूरदर्शन केन्द्रों से संबद्ध कार्यक्रम सलाहकार समितियों को दो वर्ष की अवधि के लिए पुनर्गठित किया गया है। इन्हें इनके कार्यकाल की समाप्ति के बाद पुनर्गठित किया जाता है।

(ग) चालू योजना के दौरान आर्वटन सहित नई आकाशवाणी तथा दूरदर्शन परियोजनाओं की राज्यवार सूची विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

राज्य	आकाशवाणी		दूरदर्शन	
	स्कीमों की सं.	पूजीगत लागत (लाख रु. में)	स्कीमों की सं.	कुल अनुमोदित परिव्यय (करोड़ रु. में)
आंध्र प्रदेश	1	10.00	2	340.38
अरुणाचल प्रदेश	4	40.00		
असम	1	25.00		
बिहार	1	32.50		
गोवा	-	-		
गुजरात	2	20.00	-	-
हरियाणा	-	-		
हिमाचल प्रदेश	1	10.00		
जम्मू और कश्मीर	-	-		
कर्नाटक	1	138.55	2	
केरल	1	10.00		
मध्य प्रदेश	3	30.00		
महाराष्ट्र	2	40.00	2	
मणिपुर	3	55.00		
मेघालय	2	50.00		
मिजोरम	2	30.00		
नागालैंड	3	35.00		
उड़ीसा	3	436.05	3	
पंजाब	-	-	1	
राजस्थान	1	-	1	
सिक्किम	-	-		
तमिलनाडु	1	36.20		
त्रिपुरा	3	45.00		
उत्तर प्रदेश	1	-	1	
पश्चिम बंगाल	3	42.00	1	
दिल्ली	3	128.50		
लक्षद्वीप एवं मिनिकाय द्वीप समूह संघशासित प्रदेश	3	55.00		

* राज्यवार व्यय आंकड़ों का रख-रखाव नहीं किया जाता।

[हिन्दी]

बकाया राशि पर ब्याज

1804. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :

श्रीमती शौला गौतम :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गन्ना उत्पादकों को उनकी बकाया राशि पर ब्याज दिया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी क्या दर है तथा राज्यवार गन्ना उत्पादकों को पिछले दो वर्षों के दौरान कितनी राशि ब्याज के रूप में दी गई है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) और (ख). गन्ना (नियंत्रण) आदेश, 1966 (1983 में संशोधित) के अधीन यदि खरीदे गए गन्ने का भुगतान खरीददार तथा गन्ना उत्पादक/गन्ना उत्पादक सहकारी समिति के बीच तय की गई दर पर अथवा नियत सांविधिक न्यूनतम मूल्य पर गन्ने की डिलीवरी के 14 दिनों के भीतर नहीं दिया जाता तो उस पर ब्याज देय हो जाता है। ब्याज तभी देय होता है जब तय किया गया मूल्य/सांविधिक न्यूनतम मूल्य का भुगतान गन्ने की डिलीवरी के 14 दिनों के भीतर नहीं किया गया हो, जब तक इसके विपरीत लिखित समझौता नहीं हुआ हो। कुछ राज्यों का अपना सांविधिक प्रावधान है। चीनी फैक्ट्रियों द्वारा गन्ने का समय पर भुगतान सुनिश्चित कराना मुख्यतः राज्य सरकारों की जिम्मेवारी है जिसके पास ऐसे भुगतान सुनिश्चित कराने के लिए आवश्यक शक्तियाँ तथा क्षेत्र में कार्यरत संस्थाएँ हैं। गन्ना उत्पादकों को राज्यवार भुगतान किए गए ब्याज की राशि के सम्बंध में सूचना उपलब्ध नहीं है।

बीड़ी श्रमिक

1805. श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के बुंदेलखण्ड में कहां-कहां बीड़ी का उत्पादन किया जाता है और इसमें कितने श्रमिक कार्यरत हैं;

(ख) उक्त क्षेत्र में एक हजार बीड़ियों के उत्पादन के लिए प्रशासन द्वारा कितना पारिश्रमिक निर्धारित किया गया है;

(ग) क्या सरकार समझती है कि बीड़ी श्रमिकों को दी जा रही मजदूरी पर्याप्त और न्यायोचित है; और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा बीड़ी श्रमिकों की स्थिति में सुधार लाने और उनको हर तरह के शोषण से बचाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

त्रम मंत्री (श्री एम. अरूणाचलम) : (क) उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड प्रभाग में जिलावार बोड़ी कर्मकारों की अनुमानित संख्या निम्नलिखित हैं :-

(1) झांसी	22,000
(2) ललित पुर	1,597
(3) औराई	1,136

(ख) एक हजार बोड़ियां बनाने के लिए उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा यथा निर्धारित 3.1.1994 से प्रभावी पारिश्रमिक 35/- रु. है जो कि 210/- रु. प्रति सप्ताह न्यूनतम होगा।

(ग) और (घ). बोड़ी कर्मकारों के संबंध में न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के प्रावधानों के प्रवर्तन के लिए राज्य सरकार समुचित सरकार है। उत्तर प्रदेश राज्य सहित सभी राज्यों में बोड़ी कर्मकारों के कल्याण के लिए सरकार द्वारा स्वास्थ्य आवास, शिक्षा और मनोरंजन के क्षेत्रों में अनेक योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं।

बेहतर सेवा के लिए शुल्क लगाना

1806. श्री आर.एल.पी. वर्मा : यह संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए उपभोक्ताओं पर 5 प्रतिशत "सेवा शुल्क" लगाया है;

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

(ग) क्या दूरसंचार विभाग और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड अपने नाम के अनुरूप सेवाएं प्रदान नहीं कर रहे हैं और उपभोक्ताओं से कर के रूप में 5 प्रतिशत शुल्क लिया जाता है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का इस शुल्क को हटाने का विचार है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) उपभोक्ताओं से अब जो 5% लेवी उनके बिलों में वसूल की जाती है वह "सेवा कर" है और इसका उद्ग्रहण विन अधिनियम 1994 और उसके तहत बनाये गये नियमों के अधीन किया जाता है। वसूल की गई रकम विन मंत्रालय, राजस्व विभाग के खाते में जमा की जाती है। दूरसंचार विभाग द्वारा कोई कर नहीं लगाया गया है और यह कर बेहतर सेवा के लिए वसूल नहीं किया जाता है।

(ख) से (च). प्रश्न नहीं उत्तरे।

[अनुवाद]

पर्यटन विकास के लिए जापानी सहायता

1807. डा. रामकृष्ण कुसमारिया : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जापान विदेश आर्थिक सहयोग निधि (ओईसीएफ) राजस्थान में पर्यटन विकास के लिए मरूभूमि त्रिकोणीय परियोजना को आर्थिक सहायता उपलब्ध करवाने पर सहमत हो गया है;

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

(ग) इस संबंध में क्या शर्तें निर्धारित की गई हैं?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) से (ग). जापान के विदेशी आर्थिक सहयोग कोष (ओ.ई.सी. एफ.) ने राजस्थान में पर्यटन के विकास के लिए मरूभूमि त्रिकोणात्मक परियोजना हेतु वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए कोई विशिष्ट जानकारी नहीं दी है।

[हिन्दी]

पर्यटन संवर्धन के लिए नई नीति

1808. श्री प्रभु दयाल कठेरिया :

श्री पंकज चौधरी :

श्री सत्य देव सिंह :

श्री सुरेश कोडीकुनील :

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में पर्यटन के क्षेत्र में आमदनी में और अधिक वृद्धि करने की भारी सम्भावना को देखते हुए पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए कोई नई नीति तैयार की है;

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

(ग) इसके परिणामस्वरूप सरकार को कितनी अतिरिक्त आमदनी होने का संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) से (ग). पर्यटन का संवर्धन करना एक सतत प्रक्रिया है और विद्यमान प्रवृत्तियों पर आधारित है। पर्यटन विभाग ने हाल ही में इस संबंध में एक नीति तैयार की है जिसका कार्यान्वयन, समग्र नीति और साधनों की उपलब्धता के आधार पर होगा।

[अनुवाद]**मण्डारण नेटवर्क का विस्तार**

1809. श्री शरत पटनायक : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम का देश के ग्रामीण क्षेत्रों में मण्डारण नेटवर्क का विस्तार करने का प्रस्ताव है; और

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

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामलों और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) जा. नहीं। भारतीय खाद्य निगम खाद्यान्नों की वसूली की संभावना और सार्वजनिक वितरण प्रणाली की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए केवल कुछ-कुछ स्थानों पर गोदामों का निर्माण करता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों के लिए हवाई किराए में छूट

1810. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत से अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर उड़ान भरने वालों विभिन्न एयर लाइनों को हवाई यात्रा किराए में छूट देने की अनुमति दी गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या हवाई यात्रा किराए में छूट प्रतिस्पर्धा के आधार पर दी जा रही है अथवा छूट देकर ऐसे किराए को नियमित करने हेतु कोई वाणिज्यिक मानदंड है;

(ग) इस संबंध में एयर इंडिया की स्थिति क्या है;

(घ) क्या विद्यार्थियों, वरिष्ठ नागरिकों को विदेशों में अपने संबंधियों से मिलने और चिकित्सा के लिए विदेश जाने वालों को हवाई किराए में कोई विशेष छूट दी जा रही है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) भारत से होकर प्रचालन कर रही अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों के लिए आयटा फोरम में सहमत तथा नागर विमानन महानिदेशक द्वारा अनुमोदित किरायों का अनुसरण अपेक्षित है। तथापि, नागर विमानन महानिदेशक के अनुमोदन से विशेष किराये आरंभ किये जा सकते हैं।

(ख) किराये वाणिज्यिक मानदण्डों के आधार पर तय किए जाते हैं।

(ग) एअर इंडिया भारत से होकर अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर जाने वाले उड़ानों के लिए आयटा या नागर विमानन महानिदेशक द्वारा अनुमोदित विशेष किराया प्रभार वसूल करता है।

(घ) और (ङ). विद्यार्थी रियायत, भारत से यू.एस.ए. तथा कनाडा को छोड़कर यूरोप, अफ्रीका, मध्य पूर्व, एशिया, दक्षिण-पश्चिमी पैसिफिक, मध्य अटलांटिक और दक्षिण अटलांटिक के सभी स्थानों के लिए उपलब्ध है। विदेशों में इलाज के लिए जाने तथा वरिष्ठ नागरिकों के लिए विदेशों में अपने संबंधियों से मिलने जाने के लिए कोई रियायत उपलब्ध नहीं है।

[हिन्दी]**डी.ए.वी.पी. द्वारा विज्ञापन**

1811. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा :

श्री चन्द्रेश पटेल :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दृश्य-श्रव्य प्रचार निदेशालय (डी.ए.वी.पी.) द्वारा बड़े, मध्यम एवं लघु श्रेणी के दैनिक, साप्ताहिक, पाक्षिक, मसिक समाचार पत्रों एवं पत्रिकाओं को सरकार एवं अन्य विज्ञापन देने तथा उन्हें स्विकृत करने हेतु निर्धारित मानदण्ड क्या हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार डी.ए.वी.पी. तथा अन्य सरकारी विज्ञापनों के लिए निर्धारित नीति को समीक्षा करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) सरकारी विज्ञापन केवल उन्हीं समाचार पत्रों/पत्रिकाओं को जारी किए जाते हैं जो विज्ञापन और दृश्य निदेशालय में सूचीबद्ध हैं। प्रचार अपेक्षा, लक्षित पाठकगण, कवर किए जाने वाले क्षेत्र तथा बजटीय प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए विभिन्न वर्गों की पत्रिकाओं को विज्ञापन जारी किए जाते हैं। वर्गीकृत विज्ञापन आम तौर पर दैनिक समाचारपत्रों को जारी किए जाते हैं क्योंकि ये समयबद्ध तथा प्रतिक्रिया उन्मुख होते हैं। साप्ताहिकों तथा अन्य पत्रिकाओं तथा पत्रों का सामान्यतः विभिन्न विषयों पर जन सूचनाप्रद/शिक्षाप्रद अभियानों के लिए उपयोग किया जाता है।

(ख) जा. नहीं।

(ग) वर्तमान नीति को पर्याप्त समझा गया है।

[अनुवाद]**श्रम बाजार सुधार**

1812. डा. श्री सुब्बाराणी रेड्डी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) श्रम बाजार सुधार के लिए, संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम ने क्या सिफारिशें की हैं;

(ख) सरकार की उन पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) उपरोक्त सुधारों को कब से कार्यान्वित किए जाने का प्रस्ताव है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) श्रम बाजार सुधारों के लिए यू एन डी पी द्वारा इस मंत्रालय को कोई संस्तुति नहीं की गई है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता।

निजी विमान सेवाएं

1813. श्री संतोष मोहन देव : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि निजी विमान सेवा मोदी लुफ्त और एन.ई.पी.सी. ने कलकत्ता और सिल्वर के बीच अपनी उड़ान बंद कर दी है;

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

(ग) इस क्षेत्र में उड़ान पुनः शुरू करने अथवा किसी अन्य निजी विमान सेवा द्वारा उड़ान शुरू करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). मोदीलुफ्त के एक विमान को पट्टा समाप्त के बाद, पट्टाकर्ता को वापिस लौटा दिया गया था। तत्पश्चात 26 मई, 1996 से मोदीलुफ्त ने कलकत्ता-सिल्वर सैक्टर सहित उत्तर-पूर्व से अपनी सेवाएं हटा ली थीं। एन ई पी सी एयरलाइंस कलकत्ता और सिल्वर के बीच प्रचालन नहीं करती।

(ग) मोदीलुफ्त को उत्तर-पूर्व में अपनी सेवाएं पुनः आरंभ करने का परामर्श दिया गया है।

एल्युमिना संयंत्र

1814. डा. कृपासिंधु भोई : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार वर्ष 1996-97 के दौरान उड़ीसा में एल्युमिना संयंत्र स्थापित करने का है;

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

(ग) क्या किसी कंपनी ने इस कार्य में अपनी रुचि दिखाई है; और

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

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) सरकार का किसी भी नए सरकारी क्षेत्र के एल्युमिना संयंत्र को लगाने का कोई भी प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ). सरकार ने मैसर्स इंडियन एल्युमिनियम कंपनी लि. और मैसर्स लासर्न और टुब्रो लि. प्रत्येक को उड़ीसा राज्य में प्रतिवर्ष 1 मिलियन टन 100% निर्यातमुखी एल्युमिना उत्पादक इकाईयां लगाने की अनुमति दी है।

कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों को बदलना

1815. डा. अरुण कुमार शर्मा :

श्री रमेश चैन्निताला :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कुछ कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों के असंतोषजनक रूप से कार्य करने के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार कुछ कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों को उच्च शक्ति में बदलने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार और स्थान-वार ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). हालांकि देश के अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों का समग्र कार्य-निष्पादन संतोषप्रद होने की रिपोर्ट मिली है तथापि, जब भी बिजली में खराबी तथा कुछ घटकों की खराबी के कारण अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों के ठीक तरह से काम न करने की शिकायतें प्राप्त होती हैं तो उन पर तुरन्त ध्यान दिया जाता है और कमियों को यथासमय ठीक कर दिया जाता है।

(घ) और (ङ). ब्यौरा विवरण के रूप में संलग्न हैं।

विवरण

कार्यान्वयनाधीन/उच्च शक्ति ट्रांसमीटरों में बदले जाने के लिए परिकल्पित राज्यवार मौजूदा अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों के स्थानों को दर्शाने वाली सूची

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	स्थान
1	2
आन्ध्र प्रदेश	ऑंगोल
	कुर्नुल
	राजामुन्त्री
	वारंगल
	हैदराबाद (डीडी-II)

1	2
असम	तेजपुर जोरहाट कोकराझार/बोंगईगांव
बिहार	मोतिहारी जमशेदपुर देवघर
हरियाणा	हिसार
गुजरात	भुज (स्थायी स्थापना 300 मी. टावर) सूरत बडोदरा जूनागढ़ पालीताना
हिमाचल प्रदेश	धर्मशाला
जम्मू और कश्मीर	कथुआ
कर्नाटक	गुलबर्गा (संवर्धन) बंगलौर (डीडी-II) मंगलौर मैसूर रायचूर हासन
केरल	कालीकट (संवर्धन) कैन्नानोर
मध्य प्रदेश	अम्बिकापुर गुना शहडोल सागर
महाराष्ट्र	चन्द्रपुर जलगांव ब्रह्मपुरी
उड़ीसा	बालेश्वर बरहामपुर सम्बलपुर (संवर्धन)
पंजाब	फाजिल्का
राजस्थान	अजमेर अनूपगढ़ बाड़मेर

1	2
	बीकानेर जैसलमेर जोधपुर नाथद्वारा धनदपुरी कुम्बाकोनम तिरुनेलवेली
तमिलनाडु	बांदा लखीमपुर बालूरघाट खड़गपुर कृष्णानगर शान्तिनिकेतन
उत्तर प्रदेश	पाँडिचेरी
पश्चिम बंगाल	पाँडिचेरी

मिट्टी के तेल की कमी

1816. श्रीमती सुमित्रा महाजन : क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उचित मूल्य की दुकानों में मिट्टी के तेल की आपूर्ति अत्यन्त कम है तथा सहकारी उपभोक्ता दुकानों द्वारा इस मिट्टी के तेल के छोटे डीलरों/विक्रेताओं को अधिक दरों पर बेचा जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो मिट्टी के तेल की कमी के क्या कारण हैं; और

(ग) सहकारी उपभोक्ता स्टोर द्वारा मिट्टी के तेल की काला बाजारी विशेषतः मध्य प्रदेश के इंदौर में रोकने हेतु क्या निवारक उपाय किये जा रहे हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). सरकार राज्यों को मिट्टी के तेल का आवंटन उसकी उपलब्धता, उठान के विगत रुझानों और अन्य संगत बातों के आधार पर करती है। विभिन्न जिलों में/एक जिले के भीतर के विभिन्न क्षेत्रों के आवंटन, मिट्टी के तेल का डिपुओं को खोलना, प्रवर्तन से संबंधित उपाय, उचित दर दुकानों पर उपलब्धता सुनिश्चित करना आदि सहित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के प्रचालनात्मक पहलू राज्य सरकारों/ संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के प्रशासनिक अधिकार क्षेत्र के भीतर आते हैं। केन्द्रीय सरकार अपनी ओर से सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों, जिसमें मध्य प्रदेश शामिल है, को राज्य के भीतर वितरण के लिए मिट्टी के तेल को नियमित आपूर्ति बनाए रखने का भरसक प्रयास करती है।

[हिन्दी]

इंडियन एयरलाइन्स एवं एयर इंडिया का कार्यकरण**1817. डा. महादीपक सिंह शाक्य :****श्री नीतिश कुमार :**

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार इंडियन एयरलाइन्स तथा एयर इंडिया के कार्यकरण को सुधारने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इन संगठनों के अतिरिक्त अलाभकारी व्यय को भी कम करने का है;

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

(ङ) उपरोक्त प्रत्येक संगठनों का अनुमानतः ऐसे व्यय का अनुपात क्या है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (घ). एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स और अधिक यात्रियों को आकर्षित करने तथा अपने राजस्व में संवर्धन के प्रयोजन से अपनी सेवाओं में विस्तार करने और अपने उत्पाद, छवि तथा समयबद्ध कार्यनिष्पादन में सुधार करने हेतु कदम उठा रही हैं। गैर-प्रचालन तथा प्रचालन लागत को कम करने हेतु भी कदम उठाए जा रहे हैं। एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स द्वारा प्रचालित मार्गों को युक्तिसंगत बनाने और दोनों विमान कम्पनियों के बीच संभव कोड शेयरिंग के संबंध में सफारिशें करने के प्रयोजन से सरकार ने एक समिति का गठन कर दिया है।

(ङ) वर्ष 1994-95 के दौरान एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स के गैर-प्रचालन खर्च क्रमशः 5.48% और 11.09% थे (कुल खर्च का प्रतिशत)। वर्ष 1995-96 के दौरान एयर इंडिया का यह खर्च घटकर 4.65% तथा इंडियन एयरलाइन्स का 10.31% रह गया था।

खराब पड़े हुए टेलीफोन

1818. श्री राधेन्द्र अग्निहोत्री : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का यह जानकारी है कि देश में भारी संख्या में टेलीफोन खराब/ठप्प रहने हैं जिन्हें ठाक करने में काफी समय लगता है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस प्रकार की शिकायतों पर शांभ्रतापूर्वक कार्यवाही करने का कोई योजना बनाई है;

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

(ङ) उक्त योजना को कब तक लागू कर दिये जाने की संभावना है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी नहीं, टेलीफोनों की तुरन्त मरम्मत की जाती है।

(ख) उपर्युक्त (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ). शिकायतों को शीघ्र दूर करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :-

(1) दोष मरम्मत प्रणाली का कंप्यूटरीकरण।

(2) टेलीफोन केबल के दोषों को खोजने तथा उन्हें दूर करने के लिए आधुनिक परीक्षण उपकरणों का उपयोग।

(3) टेलीफोनों की खराबियों की संख्या कम करने के लिए सभी प्रयास किये जा रहे हैं, जिनमें डक्टों को शुरूआत, जेलीयुक्त केबलों का उपयोग, विश्वसनीय संचारण माध्यमों का उपयोग तथा बाह्य संयंत्रों का उन्नयन शामिल हैं।

(ङ) अनुरक्षण में सुधार एक सतत् प्रक्रिया है। प्रभावी तथा सुव्यवस्थित ढंग से सुधार लाया जा रहा है।

[अनुवाद]**आवश्यक वस्तुओं की बिक्री**

1819. श्री जगतवीर सिंह द्रोण : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार को आवश्यक वस्तुएं राज्य से बाहर बचने की अनुमति दी गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इसका खुले बाजार में गेहूं की बिक्री पर क्या प्रभाव पड़ेगा;

(घ) क्या उक्त निर्णय से भारत-नेपाल सीमा पर खाद्यान्नों की तस्करी को बढ़ावा मिला है; और

(ङ) यदि हां, तो ऐसी तस्करी को रोकने तथा उत्तर प्रदेश में गेहूं के मूल्य में स्थिरता लाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) और (ख). उत्तर प्रदेश सरकार को ऐसी कोई अनुमति नहीं दी गई है। तथापि, उत्तर प्रदेश से गेहूं के अन्तर-राज्याय संचलन पर कोई प्रतिबंध नहीं है। उत्तर प्रदेश में जनवरी, 1995 से गेहूं एक लाइसेंसमुक्त जिनस है।

(ग) उत्तर प्रदेश सरकार ने गेहूँ के निम्नलिखित औसत थोक मूल्य सूचित किए हैं :-

2.1.1996	—	451/- रुपये प्रति क्विंटल
1.5.1996	—	403/- रुपये प्रति क्विंटल
3.6.1996	—	423/- रुपये प्रति क्विंटल
12.7.1996	—	480/- रुपये प्रति क्विंटल

(घ) उपर्युक्त भाग (क) और (ख) के उत्तर का दृष्टि में प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) राज्य सरकार ने सार्वजनिक वितरण और सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण के लिए खाद्यान्नों की उपलब्धता में वृद्धि करने के लिए पग उठाए हैं। जून, 1996 के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए गेहूँ का उठान बढ़कर आवंटन का 55% हो गया जबकि 1995 के दौरान लगभग 3 प्रतिशत औसत उठान किया गया था। जून में सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत उठान बढ़कर आवंटन का लगभग 85% हो गया। उत्तर प्रदेश सरकार के खाद्य विभाग ने खाद्यान्नों के अवैध संचलन को रोकने के लिए 13 पडताल-चौकियां (चैक-पोस्ट) बनाई हैं।

विमान सेवाएं बन्द करना

1820. श्रीमती वसुन्धरा राजे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस मंत्रालय ने 1994-95, 1995-96 और 1996-97 के दौरान अब तक कुछ वायुमार्गों पर विमान सेवाएं बन्द कर दी हैं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे मार्गों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार इनमें से कुछ मार्गों पर पुनः विमान सेवाएं शुरू करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) से (घ). वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर, एयरलाइनें नयी सेवाएं आरंभ करती हैं अथवा मौजूदा मार्गों/सैक्टरों से सेवाएं हटा लेती हैं। तथापि, सरकार द्वारा निर्धारित मार्ग आवंटन मार्गदर्शी सिद्धांतों को पूरा करने पर प्रचालकों की उड़ान अनुसूचियों का अनुमोदन किया जाता है।

नेत्रहीन बेरोजगार

1821. श्री परसराम भारद्वाज : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में राज्यवार कुल कितने शिक्षित नेत्रहीन बेरोजगार व्यक्ति हैं;

(ख) क्या सभी राज्य सरकारों, केन्द्र सरकार उनके लिए आरक्षित कोटे के अनुसार उन्हें रोजगार प्रदान नहीं करती हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार इन शिक्षित नेत्रहीन व्यक्तियों को उनकी अर्हता के अनुसार रोजगार प्रदान करने पर विचार कर रही हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामवालिया) : (क) श्रम मंत्रालय (डी जी ई एण्ड टी) के अनुसार विकलांग व्यक्तियों के लिए विशेष रोजगार कार्यालयों के वर्तमान रजिस्ट्रारों में शिक्षित नेत्रहीनों के लिए अलग श्रेणी नहीं है। ऐसे रजिस्ट्रारों में शिक्षित तथा अशिक्षित नेत्रहीन बेरोजगार व्यक्तियों की राज्यवार संख्या अनुबंध में दी गई है।

(ख) नेत्रहीन व्यक्तियों की संस्थाएं/संगठन आवेदन करते रहे हैं कि नेत्रहीनों के लिए आरक्षण कोटा नहीं भरा जा रहा है।

(ग) से (ङ). अशक्त व्यक्ति (समान अवसर अधिकार संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 के अधिनियम के साथ ही यह प्रावधान किया गया है कि प्रत्येक उपयुक्त सरकार विकलांगता ग्रस्त व्यक्तियों के वर्ग के लिए प्रत्येक प्रतिष्ठान में कम से कम तीन प्रतिशत रिक्त पद आरक्षित करेंगे जिसमें से प्रत्येक विकलांगता के लिए पहचान किए गए पदों में निम्नलिखित विकलांगताओं से पीड़ितों के लिए प्रत्येक में एक प्रतिशत का आरक्षण होगा :-

(क) दृष्टिहीनता अथवा कम दृष्टि

(ख) श्रवण विकृति तथा

(ग) चलन संबंधी विकलांगता अथवा प्रमत्तिकाघात।

विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	दिनांक 31.12.1995 तक की स्थिति के अनुसार विकलांग व्यक्तियों के लिए विशेष रोजगार कार्यालयों के वर्तमान रजिस्ट्रारों में बेरोजगार नेत्रहीनों को सं.
1	2	3
1.	बिहार	196
2.	गुजरात	399
3.	कर्नाटक	757
4.	केरल	183

1	2	3
5.	मध्य प्रदेश	300
6.	महाराष्ट्र	336
7.	मणिपुर	152
8.	उड़ीसा	261
9.	राजस्थान	166
10.	तमिलनाडु	1,977
11.	त्रिपुरा	129
12.	उत्तर प्रदेश	153
13.	पश्चिम बंगाल	1,000
14.	दिल्ली	673
कुल :		6,682

अल्पसंख्यकों एवं कमजोर वर्गों के हितों की रक्षा

1822. श्री हरिन पाठक : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) समाज के अल्पसंख्यकों एवं कमजोर वर्गों के लोगों की रक्षा के कार्य में इस समय कौन-कौन से आयोग/निकाय अथवा समितियां जुटी हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक निकाय पर सरकार द्वारा प्रतिवर्ष कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) उनके द्वारा कितनी रिपोर्ट प्रस्तुत की गई एवं सरकार ने उन पर क्या कार्यवाही की है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह राम्वालिया) : (क) अल्पसंख्यकों एवं समाज के कमजोर वर्गों के हितों की रक्षा के कार्य में इस समय लगे हुए आयोगों/निकायों के नाम विवरण-1 में दिए गए हैं।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान उपर्युक्त आयोगों/निकायों पर सरकार द्वारा प्रत्येक वर्ष व्यय की गई धनराशि विवरण-11 में दी गई है।

(ग) इन आयोगों/निगमों ने अपनी-अपनी वार्षिक रिपोर्टें संसद में पहले ही प्रस्तुत कर दी हैं और कुछ प्रक्रियाधीन हैं। राष्ट्रीय अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति आयोग की सिफारिशें तथा अल्पसंख्यक आयोग की वार्षिक रिपोर्टें प्राप्त हुई हैं और ये प्रक्रियाधीन हैं।

विवरण-1

राष्ट्रीय आयोग/निगम

आयोग

1. राष्ट्रीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति आयोग
2. राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी आयोग
3. राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग
4. राष्ट्रीय अल्पसंख्यक आयोग

निगम

1. राष्ट्रीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम
2. राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम
3. राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास और वित्त निगम
4. राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी वित्त एवं विकास निगम

विवरण-11

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	आयोग/निगमों के नाम	1993-94	1994-95	1995-96
1.	राष्ट्रीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति आयोग	2.02	2.46	2.57
2.	राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी आयोग	0.00	0.50	0.78
3.	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग	0.51	1.50	0.55
4.	राष्ट्रीय अल्पसंख्यक आयोग	0.91	1.10	1.38
5.	राष्ट्रीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम	21.00	63.77	65.00
6.	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम	32.00	35.90	39.00
7.	राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास और वित्त निगम	—	50.00	39.00

[हिन्दी]**पर्यटन स्थलों का उपयोग**

1823. श्री राम टहल चौधरी : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पर्यटन स्थलों का अधिकतम उपयोग करने हेतु केन्द्र सरकार ने प्रयास किए हैं;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में केन्द्र सरकार ने कितना लक्ष्य प्राप्त किया है; और

(ग) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान इस दिशा में क्या कार्य किए गए हैं ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकांत जेना) :

(क) से (ग). पर्यटक आकर्षण के स्थलों का समुचित उपयोग करना मुख्यतः राज्य सरकारों की जिम्मेवारी है। तथापि, पर्यटन विभाग, भारत सरकार राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों से प्राप्त विशिष्ट परियोजना प्रस्तावों के आधार पर, उनके गुण-दोषों, पारस्परिक प्राथमिकता तथा धन की उपलब्धता के आधार पर वित्तीय सहायता उपलब्ध करवाता है। गत दो वर्षों के दौरान भारत सरकार ने राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को पर्यटन आधुनिक संरचना के विकास के लिए 2842.29 लाख रुपए (वर्ष 1994-95 में) तथा 3032.76 लाख रुपए (1995-96 के दौरान) स्वीकृत किए।

अश्लील कार्यक्रम

1824. श्री कचरू भाऊ राउत :

श्री दत्ता मेघे :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार भारत में अश्लील दृश्य/अश्लील फिल्म प्रसारित न किए जाने के लिए विदेशी टेलीविजन चैनल (केबल, जी.टी.वी., स्टार टी.वी. आदि) के प्रायोजकों के साथ समझौता करके इसका कोई हल निकालने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). विदेशी उपग्रह चैनलों द्वारा अवांछनीय प्रसारणों से संबंधित मुद्दे को विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय मंचों में उठाया गया है तथा इस पर चर्चा की गई है परन्तु कोई ठोस निष्कर्ष नहीं निकला है।

[अनुवाद]**दक्षिण दिल्ली में मोबाइल टेलीफोन सेवा**

1825. श्री आनन्द रत्न मौर्य : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली में मोबाइल टेलीफोन के लिए टेलीफोन केन्द्रों को स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी जिलावार विशेषतः दक्षिण दिल्ली के संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) इन केन्द्रों के कब तक शुरू होने की संभावना है;

(घ) इन परियोजनाओं पर कितना व्यय आने की संभावना है; और

(ङ) दिल्ली तथा देश के विभिन्न महानगरों में अब तक दिए गए मोबाइल टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या कितनी है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) से (ग). दिल्ली में एक मौजूदा सचल प्रणाली दिसम्बर, 1985 में संस्थापित है। इस समय इसके 97 उपभोक्ता हैं।

इस समय सरकार का दिल्ली में सचल टेलीफोनों के एक्सचेंज (सेलुलर) की स्थापना का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, भीकाजी कामा प्लेस, नई दिल्ली में स्थानीय लूप में बेतार (डब्ल्यू आई एल एल) प्रौद्योगिकी के लिए एक प्रायोगिक परियोजना का परीक्षण चल रहा है, जिसकी गतिशीलता, प्रयुक्त प्रौद्योगिकी की प्रकृति के कारण सीमित है।

दिल्ली में डब्ल्यू आई एल एल प्रणाली के और अधिक विस्तार की योजनाओं के बारे में अभी तक कुछ भी निर्धारित नहीं है।

(घ) विभिन्न निजी प्रचालकों द्वारा प्रदान किये गए सचल टेलीफोनों की संख्या निम्नवत् है :

(1) दिल्ली	—	55,573
(2) मुंबई	—	39,688
(3) कलकत्ता	—	13,507
(4) मद्रास	—	11,807

टेलीफोन एक्सचेंजों की असंतोषजनक सेवा

1826. श्री गुलाम रसूल कार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बांदीपुर, कुपवाड़ा और तंगमार्ग गुलमार्ग के टेलीफोन एक्सचेंज ठीक से कार्य नहीं कर रहे हैं और इनकी सेवाएं असंतोषजनक हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसकी सेवाओं में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाने का प्रस्ताव है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) बांदीपुर और कृपवाड़ा के टेलीफोन एक्सचेंज संतोषजनक ढंग से कार्य कर रहे हैं। तथापि, गुलमर्ग में लंबी अवधि तक बिजली की आपूर्ति फेल हो जाने के कारण बार-बार व्यवधान उत्पन्न हो जाता है। टंगमर्ग को गुलमर्ग एक्सचेंज से सेवा प्रदान की जाती है। इन टेलीफोनों की केबलें उग्रवादी गतिविधियों के कारण क्षतिग्रस्त हो गयी हैं।

(ख) गुलमर्ग में 100 लाइनें वाला इलेक्ट्रोमैकेनिकल एक्सचेंज है। लंबी अवधि तक बिजली की आपूर्ति ठप्प हो जाने के कारण इसका कार्यकरण प्रभावित होता है। इस एक्सचेंज में पर्याप्त बिजली की वैकल्पिक आपूर्ति सहित मार्च, 97 के अन्त तक इसके स्थान पर इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज स्थापित कर दिये जाने की संभावना है। टंगमर्ग तक लगी केबल बदली जा रही है। बांदीपुर एक्सचेंज को भी विश्वसनीय मीडिया के पर्याप्त सर्किटों सहित सोपोर एक्सचेंज से जोड़ दिये जाने की संभावना है।

मध्यम क्षमता के लम्बी दूरी वाले विमान

1827. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि .

(क) एयर इंडिया द्वारा आगामी पांच वर्षों के दौरान मध्यम क्षमता के लम्बी दूरी वाले कितने विमान खरीदे जाने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस संबंध में सरकार से सिफारिशें की गई हैं;

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

(घ) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). एयर इंडिया ने मध्यम क्षमता के लम्बी दूरी वाले विमान के अर्जन के लिए परियोजना रिपोर्ट अभी तक सरकार को प्रस्तुत नहीं की है।

(ग) और (घ). प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

विज्ञापन

1828. श्री थावरचन्द मेहलोत : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में सरकार को विज्ञापनों से कितनी धनराशि प्राप्त हुई है;

(ख) क्या कतिपय विज्ञापनदाताओं के पास सरकार का कुछ विज्ञापन शुल्क बकाया है; और

(ग) यदि हां, इस राशि की वसूली कब तक कर लिए जाने की संभावना है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) दूरदर्शन और आकाशवाणी द्वारा राजस्व का ब्यौरा निम्नानुसार है :

वर्ष	आकाशवाणी (रुपये करोड़ों में)	दूरदर्शन (रुपये करोड़ों में)
1994-95	64.37	398.02
1995-96	80.97	430.13

(ख) जी, हां।

(ग) आकाशवाणी और दूरदर्शन दोनों ही बकाया राशि की वसूली करने के लिए बैंक गारण्टी को धुनाने, गुमराह एजेंसियों के अप्रत्यापन करने, मध्यस्थता और कानूनी कार्यवाही करने सहित सविदात्मक प्रावधानों का सहारा लेते हैं। यह एक सतत् प्रक्रिया है और इसलिए कोई निश्चित अवधि बताना कठिन है।

[अनुवाद]

सांसदों के कोटे से टेलीफोन कनेक्शन

1829. श्री मनोरंजन भक्त : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संसद सदस्य के कोटे से दिल्ली में लगाने हेतु अनुशंसित किए गए टेलीफोन कनेक्शन, सांसद के राज्य के महाप्रबंधक टेलीफोन कार्यालय द्वारा स्वीकृति देने और दिल्ली टेलीकॉम सर्किल को सूचित किए जाने के बावजूद भी महीनों तक नहीं लगाए जाते हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) जनवरी-जून 1996 तक दिल्ली में टेलीकॉम सर्किल को विभिन्न राज्यों के महाप्रबंधक टेलीफोन कार्यालयों से ऐसे कितने मामले माहवार प्राप्त हुए हैं;

(घ) उक्त अवधि के दौरान दिल्ली में माहवार ऐसे कितने टेलीफोन लगाए गए और कितने टेलीफोन लगाए जाने हेतु लंबित हैं; और

(ङ) लंबित मामलों को कब तक निपटा दिए जाने की संभावना है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) और (ख). जी नहीं। माननीय संसद सदस्यों द्वारा अनुशंसित टेलीफोन कनेक्शनों को प्राथमिकता आधार पर शीघ्रतिशीघ्र लगाया जाता है। तथापि, कुछेक

मामलों में, कतिपय कारणों से टेलीफोन के संस्थापन में कुछ विलम्ब हो सकता है, जैसे माननीय संसद सदस्यों द्वारा पंजीकरण के ब्यौरों का उल्लेख न किया जाना, या फिर पत्र-व्यवहार के बावजूद ग्राहकों द्वारा भी पंजीकरण के ब्यौरे प्रस्तुत न किया जाना, उल्लिखित पते पर ग्राहक का न मिलना, अतिरिक्त केबल पेयर उपलब्ध न होने के कारण उस स्थान का तकनीकी रूप से व्यवहार्य न होना जहां टेलीफोन लगाया जाना हो आदि। ऐसे कुछ मामलों में जबकि मंजूरी/ पंजीकरण के ब्यौरे अभी प्राप्त हुए हैं, संस्थापन कार्य किया जा रहा है।

(ग) जनवरी से जून, 1996 तक प्राप्त ऐसे मामलों की संख्या इस प्रकार है :—

माह	प्राप्त मंजूरी
जनवरी, 96	225
फरवरी, 96	228
मार्च, 96	291
अप्रैल, 96	272
मई, 96	150
जून, 96	86
कुल	1252

(घ) उपर्युक्त भाग (ग) में दी गई मंजूरीयों में से संस्थापित टेलीफोनों और संस्थापना के लिए लंबित टेलीफोनों के ब्यौरे इस प्रकार हैं :—

माह	संस्थापित टेलीफोन	लंबित मामले
जनवरी, 96	191	34
फरवरी, 96	193	35
मार्च, 96	220	71
अप्रैल, 96	190	82
मई, 96	115	35
जून, 96	76	10
कुल	985	267

(ङ) लंबित कुल 267 मामलों में से 185 मामले ग्राहकों से पंजीकरण के ब्यौरे प्राप्त न होने के कारण लंबित हैं। लंबित सभी टेलीफोनों को एक माह के भीतर लगा दिया जाएगा बशर्ते कि पंजीकरण के ब्यौरे प्राप्त हो जाएं और तकनीकी रूप से अव्यवहार्य क्षेत्र व्यवहार्य हो जाएं।

हिमाचल प्रदेश में मंडी में केबल बिछाने के लिए ठेके प्रदान करने में अनियमितताएं

1830. श्री राम कृपाल यादव :

प्रो. अजित कुमार मेहता :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह बात सरकार के ध्यान में आई है कि हिमाचल प्रदेश के मंडी जिले में टेलीफोन केबल बिछाने के लिए ठेके देने में घोर अनियमितताएं बरती गई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस ठेके में कितनी राशि अन्तर्ग्रस्त है;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच करवाई है; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले और उन पर क्या कार्रवाई किए जाने का प्रस्ताव है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) मंडी (हिमाचल प्रदेश) में मंडी-जोगिन्दरनगर रूट पर आष्टिकल फाइबर केबल बिछाने में अनियमितता बरतने के आरोप लगाए गये हैं।

(ख) सी बी आई ने जांच के लिए दो विभागीय अधिकारियों तथा पांच ठेकेदारों के खिलाफ मामला दर्ज किया है। उपरोक्त कार्य को कुल लागत लगभग रु. 77.98 लाख है।

(ग) सी बी आई मामले की जांच कर रही है।

(घ) सरकार, समुचित कार्रवाई हेतु, सी बी आई द्वारा प्रस्तुत की गई जांच रिपोर्ट के निष्कर्ष का परीक्षण करेगी।

टेलीफोन कनेक्शन के लिए प्रतीक्षा सूची

1831. श्री विश्वेश्वर भगत :

श्री ललित उरांव :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि मध्य प्रदेश, उड़ीसा और बिहार में नए टेलीफोन कनेक्शन के लिए प्रतीक्षा सूची बहुत बड़ी है;

(ख) यदि हां, तो जून 1996 तक जिलावार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) ऐसे कितने व्यक्ति हैं जिन्हें संसद सदस्यों के कोटे से टेलीफोन कनेक्शन स्वीकृत किए गए हैं परंतु उन्हें टेलीफोन कनेक्शन उपलब्ध नहीं कराए गए,

(घ) इस संबंध में विलंब के क्या कारण हैं और इस संबंध में दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है;

(ड) इस संबंध में प्रतीक्षा सूची को कम करने और उस क्षेत्र के टेलीफोन एक्सचेंज के कार्यक्रम में सुधार लाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है;

(च) जून, 1996 तक उपरोक्त राज्यों में स्थानवार कितने टेलीफोन एक्सचेंज/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज स्थापित किए गए हैं; और

(छ) वर्ष 1996-97 के दौरान राज्यवार और स्थानवार कितने नए टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित किए जाने और पुराने एक्सचेंजों को इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज में बदलने की संभावना है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) 30.6.96 की स्थिति के अनुसार इन तीन राज्यों की प्रतीक्षा सूची इस प्रकार है :-

मध्य प्रदेश	=	47229
उड़ीसा	=	22427
बिहार	=	48856

(ख) जिलावार सूचना संलग्न विवरण-1 में दी गई है।

(ग) संसद सदस्यों की सिफारिश पर उनके कोटे से स्वीकृत टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या, जो अभी तक लंबित हैं, इस प्रकार हैं :-

मध्य प्रदेश	=	12
उड़ीसा	=	54
बिहार	=	12

(घ) विलम्ब तकनीकी व्यवहार्यता के कारण हुआ।

(ड) वर्ष 1996-97 के दौरान नए टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करके नीचे दिए लक्ष्यों के अनुसार इन राज्यों में प्रतीक्षा-सूची कम करने के लिए कार्रवाई की जा रही है।

नए कनेक्शनों के लक्ष्य

1. मध्य प्रदेश	=	45000
2. उड़ीसा	=	27000
3. बिहार	=	47000

इन राज्यों में टेलीफोन एक्सचेंजों के कार्यक्रम में सुधार लाने के लिए उठाए जा रहे कदम संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

(च) 30.6.96 की स्थिति के अनुसार इन राज्यों में स्थापित किए गए टेलीफोन एक्सचेंज/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों की संख्या संलग्न विवरण-III में दी गई है।

(छ) सूचना संलग्न विवरण-IV में दी गई है।

विवरण-1

मध्य प्रदेश की जिलावार प्रतीक्षा-सूची

क्र.सं.	दूरसंचार जिले	शामिल किए गए राजस्व जिले	30.6.96 की स्थिति के अनुसार प्रतीक्षासूची
1	2	3	4
1.	भोपाल	भोपाल सिहोर	7560
2.	ग्वालियर	दतिया ग्वालियर	1638
3.	इंदौर	इंदौर	2123
4.	जबलपुर	जबलपुर	3604
5.	रामपुर	रामपुर	1584
6.	बेतूल	बेतूल	950
7.	छतरपुर	छतरपुर	569
8.	छिंदवाड़ा	छिंदवाड़ा	823
9.	देवास	देवास	737
10.	गुना	गुना	167
11.	जगदलपुर	जगदलपुर	652
12.	महाकौशल	बालाघाट मांडला	58
13.	नरसिंहपुर	नरसिंहपुर	411
14.	रायगढ़	रायगढ़	469
15.	राजगढ़	राजगढ़	180
16.	रीवा	रीवा सिद्धि	900
17.	सागर	सागर	843
18.	सतना	पन्ना सतना	1419
19.	शहडोल	सरगुजा शहडोल	2055
20.	शाजापुर	शाजापुर	203
21.	शिवपुरी	शिवपुरी	301
22.	विदिशा	रायसेन विदिशा	502
23.	बिलासपुर	बिलासपुर	5444
24.	धार	धार	457
25.	दुर्ग	दुर्ग राजनंदगाँव	7714

1	2	3	4
26.	होशांग	होशांगबाद	1240
27.	खाण्डवा	खाण्डवा	487
28.	खारगोन	खारगोन	182
29.	मंदसौर	मंदसौर	610
30.	मुरैना	भिंड मुरैना	920
31.	रतलाम	झबुआ रतलाम	1393
32.	उज्जैन	उज्जैन	1034
			जोड़ = 47229

उड़ीसा की जिलावार प्रतीक्षा सूची

1.	बालासौर	बालासौर भद्रक	2719
2.	बरीपाड़ा	मयूरभंज	574
3.	बेहरामपुर	गंजम गाजापटी फूलबनी बोध	1146
4.	भुवनेश्वर	खुर्द पुरी नयागढ़	6725
5.	बोलनगीर	बोलनगीर सोनपुर कालाहांडी नौपाड़ा	610
6.	कटक	कटक जयपुर केन्द्रपाड़ा जगतसिंहपुर	5864
7.	धेनकनाल	अंगुल धेनकनाल क्योंझर	1550
8.	कोरापुट	कोरापुट रायगढ़ नौरंगपुर मलखानगिरि	255
9.	राउरकेला	सुन्दरगढ़ झारसुबुडा बारगढ़ देवगढ़	1615

1	2	3	4
10.	सम्बलपुर	सम्बलपुर झारसुगुडा बारगढ़ देवगढ़	1369
			जोड़ = 22427

बिहार की जिलावार प्रतीक्षा-सूची

1.	आरा	भोजपुर, बक्सर	1200
2.	भागलपुर	भागलपुर, बंका	2843
3.	छपरा	सारन (छपरा), सिवान गोपालगंज	2950
4.	दरभंगा	दरभंगा, मधुबनी, समस्तीपुर, बेगूसराय, खगडिया	5062
5.	डुमका	डुमका, देवघर, साहिबगंज, पाकुर, गोड्डा	1006
6.	धनबाद	धनबाद, बोकारो	3872
7.	गया	गया, औरंगाबाद, जहानाबाद, नवादा	1785
8.	हजारीबाग	हजारीबाग, चतरा, गिरिडीह, कोडरमा	1393
9.	जमशेदपुर	पूर्व सिंधभूम, पश्चिम सिंधभूम	6614
10.	कटिहार	कटिहार, किशनगंज, पूरणिया अररिया, भागलपुर का हिस्सा	1616
11.	मुंगेर	मुंगेर, शेखपुरा, जमुनी, लखीसराय	2149
12.	मोतीहारी	पूर्व चम्पारन, पश्चिम चम्पारन	1627
13.	मुजफ्फरपुर	मुजफ्फरपुर, वैशाली, सीतामढ़ी, शिहोर	3913
14.	पटना	पटना, नालंदा	9268
15.	रांची	रांची, गुमला, लोहारदया	1858
16.	सहरसा	सहरसा, सौपॉल, माधोपुर	417
17.	सासाराम	रोहतास, झभुआ, पलामु, गढ़वा	1283

जोड़ = 48856

विवरण-II

मध्य प्रदेश, उड़ीसा और बिहार में टेलीफोन एक्सचेंजों के कार्यकरण में सुधार करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं :-

1. नेटवर्क में नई प्रौद्योगिकियों की शुरूआत।
2. पुराने और मियाद समाप्त एक्सचेंजों को बदलना।
3. बाहरी संयंत्र का उन्नयन।
4. सेवाओं का कंप्यूटरीकरण।
5. उच्च स्तर पर एक्सचेंजों के कार्यनिष्पादन की निगरानी।
6. कर्मचारियों की कार्यकुशलता को सुधारने के लिए उन्हें पुनश्चर्चा प्रशिक्षण देना।
7. स्थानीय नेटवर्क में डिजिटल सूक्ष्म तरंग तथा ऑप्टिकल फाइबर प्रणालियों की शुरूआत।

विवरण-III

मध्य प्रदेश में टेलीफोन एक्सचेंजों/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों का जिले-वार ब्यौरा

क्र.सं.	दूरसंचार जिले का नाम	शामिल किए गए राजस्व जिले	30.6.96 की स्थिति के अनुसार टेलीफोन एक्सचेंजों/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों की संख्या
1	2	3	4
1.	भोपाल	भोपाल सिहोर	68
2.	ग्वालियर	दतिया ग्वालियर	68
3.	इंदौर	इंदौर	59
4.	जबलपुर	जबलपुर	80
5.	रामपुर	रामपुर	86
6.	बेतूल	बेतूल	53
7.	छतरपुर	छतरपुर	77
8.	छिंदवाड़ा	छिंदवाड़ा	379
9.	देवास	देवास	89
10.	गुना	गुना	89
11.	जगदलपुर	जगदलपुर	59
12.	महाकौशल	बालाघाट मंडला	69
13.	नरसिंहपुर	नरसिंहपुर सिवनी	92

1	2	3	4
14.	रायगढ़	रायगढ़	60
15.	राजगढ़	राजगढ़	49
16.	रीवा	रीवा सिधी	56
17.	समर	समर	64
18.	सतना	पन्ना सतना	50
19.	शहडोल	सरगुजा शहडोल	69
20.	शाजापुर	शाजापुर	80
21.	शिवपुरी	शिवपुरी	48
22.	विदिशा	रायसेन विदिशा	102
23.	बिलासपुर	बिलासपुर	110
24.	धर	धर	...
25.	दुर्ग	दुर्ग राजनंदगांव	70
26.	होशांग	होशांगाबाद	122
27.	खाण्डवा	खाण्डवा	89
28.	खारगोन	खारगोन	126
29.	मंदसौर	मंदसौर	149
30.	मुरैना	भिंड मुरैना	118
31.	रतलाम	झबुआ रतलाम	105
32.	उज्जैन	उज्जैन	104
			जोड़ = 2637

उड़ीसा में टेलीफोन एक्सचेंजों/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों का जिलावार ब्यौरा

1.	बालासोर	बालासोर भद्रक	50
2.	बारीपाड़ा	मयूरभंज	34
3.	बेहरामपुर	गंजम गाजापटी फूलबनी बौध	115

1	2	3	4
4.	भुवनेश्वर	खुर्द पुरी नयगढ़	84
5.	बोलनगीर	बालनगीर सेनपुर कालाहांडी नौपाड़ा	53
6.	कटक	कटक जयपुर केन्द्रपाड़ा जगतसिंहपुर	117
7.	धेनकनाल	अंगुल धेनकनाल क्योंझर	
8.	कोरापुट	कोरापुट रायगढ़ नौरंगपुर मलखानगिरि	
9.	राउरकेला	सुन्दरगढ़ झारसुबुडा बारगढ़ देवगढ़	40
10.	सम्बलपुर	सम्बलपुर झारसुगुडा बारगढ़ देवगढ़	67

जोड़ = 705

**बिहार में टेलीफोन एक्सचेंजों/इलेक्ट्रॉनिक
एक्सचेंजों का जिले-वार ब्यौरा**

1.	आरा	भोजपुर, बक्सर	28
2.	भागलपुर	भागलपुर, बंका	30
3.	छपरा	सारन (छपरा), सिवान, गोपालगंज	44
4.	दरभंगा	दरभंगा, मधुबनी, समस्तीपुर, बेगूसराय, खगडिया	116
5.	डुमका	डुमका, देवघर, साहिबगंज, पाकूर, गोड्डा	42
6.	धनबाद	धनबाद, बोकारो	33

1	2	3	4
7.	गया	गया, औरंगाबाद, जहानाबाद नवादा	4
8.	हजारीबाग	हजारीबाग, चतरा, गिरिडीह, कोडरमा	56
9.	जमशेदपुर	पूर्व सिंधभुम, पश्चिम सिंधभुम	38
10.	कटिहार	कटिहार, किरानगंज, पूरणिया अररिया, भागलपुर का हिस्सा	45
11.	मुंगेर	मुंगेर, शेखपुरा, जमुनी, लखीसराय	30
12.	मोतीहारी	पूर्व चम्पारन, पश्चिम चम्पारन	
13.	मुजफ्फरपुर	मुजफ्फरपुर, वैशाली, सीतामढ़ी, शिहोर	49
14.	पटना	पटना, नालंदा	60
15.	रांची	रांची, गुमला, लोहारदगा	38
16.	सहरसा	सहरसा, सौपॉल, माधोपुर	46
17.	सासाराम	रोहतास, झमुआ, पलामु, गढ़वा	47

जोड़ = 790

बिहार-IV

**मध्य प्रदेश में स्थापित किये जाने वाले टेलीफोन
एक्सचेंजों की विलम्बार स्थिति**

क्र.सं.	दूरसंचार जिलों का नाम	शामिल किए गए राजस्व जिलों के नाम	1996-97 के दौरान स्थापित किये जाने वाले टेलीफोन एक्सचेंजों की संख्या
---------	-----------------------------	--	---

1	2	3	4
1.	भोपाल	भोपाल	3
2.	ग्वालियर	दतिया ग्वालियर	3
3.	इंदौर	इंदौर	3
4.	जबलपुर	जबलपुर	3
5.	रामपुर	रामपुर	3
6.	बेतूल	बेतूल	3

1	2	3	4
7.	छतरपुर	छतरपुर	3
8.	छिंदवाड़ा	छिंदवाड़ा	3
9.	देवास	देवास	3
10.	गुना	गुना	3
11.	जगदलपुर	जगदलपुर	3
12.	महाकौशल	बालाघाट मांडला	4
13.	नरसिंहपुर	नरसिंहपुर शिवनी	4
14.	रायगढ़	रायगढ़	3
15.	राजगढ़	राजगढ़	3
16.	रीवा	रीवा सिधी	4
17.	सागर	सागर	3
18.	सतना	पन्ना सतना	4
19.	शहडोल	सरगुजा शहडोल	4
20.	शाजापुर	शाजापुर	2
21.	शिवपुरी	शिवपुरी	2
22.	विदिशा	रायसेन विदिशा	4
23.	बिलासपुर	बिलासपुर	3
24.	धार	धार	3
25.	दुर्ग	दुर्ग राजनंदगांव	3
26.	होशंग	होशंगाबाद	3
27.	खाण्डवा	खाण्डवा	3
28.	खारगोन	खारगोन	3
29.	मंदसौर	मंदसौर	3
30.	मुरैना	मुरैना	3
31.	रतलाम	झबुआ रतलाम	3
32.	उज्जैन	उज्जैन	3
			कुल 100

1	2	3	4
मध्य प्रदेश के पुराने टेलीफोन एक्सचेंजों का विवरण जिनको 1996-97 के दौरान इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों में परिवर्तित किये जाने का प्रस्ताव है			
1.	ग्वालियर	ग्वालियर	1
2.	इन्दौर	इन्दौर	2
3.	रीवा	सीधी	1
4.	बिलासपुर	बिलासपुर	1
			कुल 5
उड़ीसा में स्थापित किये जाने वाले टेलीफोन एक्सचेंजों की स्थिति			
1.	बालासोर	बालासोर भद्रक	1
2.	बेरहामपुर	गंजम बौध	3
3.	धुवनेश्वर	खुर्दा	1
4.	बोलनगीर	बोलनगीर कालाहांडी	3
5.	कटक	चत्तक जयपुर केन्द्रपाड़ा	3
6.	धेनकनाल	अंगुल	4
7.	कोरापुट	रायगढ़ नौरंगपुर	2
8.	राउरकेला	सुन्दरगढ़ झारसुगुडा बारगढ़ देवगढ़	2
9.	सम्बलपुर	सम्बलपुर	1
			कुल 20

(उड़ीसा में कटक का केवल एक पुराना टेलीफोन एक्सचेंज है जिसको 1996-97 के दौरान इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज में परिवर्तित किये जाने का प्रस्ताव है)

1	2	3	4
बिहार में स्थापित किए जाने वाले टेलीफोन एक्सचेंजों की स्थिति			
1.	छपरा	गोपालगंज	1
2.	दुमका	दुमका पाकुर	3
3.	गया	गया	1
4.	हजारीबाग	चतरा	2
5.	जमशेदपुर	प. सिंहभूम	3
6.	कटिहार	कटिहार, अररिया	2
7.	मोतीहारी	प. चम्पारन	1
8.	रांची	रांची, गुमला लोहरदग्गा	10
9.	सासाराम	रोहतास, भमुआ पलामू, गढ़वा	7
			कुल 30

(बिहार में भागलपुर का केवल एक पुराना टेलीफोन एक्सचेंज है जिसको 1996-97 के दौरान इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज में परिवर्तित किये जाने का प्रस्ताव है)

महाराष्ट्र में नये पर्यटन स्थल

1832. श्री बनवारी लाल पुरोहित : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने महाराष्ट्र में नये पर्यटन स्थलों की पहचान की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार पहचान किये गये इन नये पर्यटन स्थलों का राज्य सरकार की मदद से नवीकरण करने का है; और

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

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकांत जेना) :

(क) और (ख). नए पर्यटक स्थलों का अभिनिर्धारण और विकास करना एक सतत् प्रक्रिया है और मुख्यतया राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। सिंधुदुर्ग को एक विशेष क्षेत्र के रूप में अभिनिर्धारित कर दिया गया है।

(ग) और (घ). महाराष्ट्र में अजन्ता एवं एलौरा के संरक्षण और विकास के लिए एक परियोजना, विदेशी आर्थिक सहायता कोष ऋण की सहायता से 69.88 लाख रुपए की अनुमानित लागत पर कार्यान्वयनाधीन है।

आठवीं, योजना के प्रथम चार वर्षों के दौरान महाराष्ट्र के लिए 867.71 लाख रुपए की राशि की 49 परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

[हिन्दी]

खनिज आधारित उद्योग

1833. श्री चित्रसेन सिंक्ह : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार के सिंहभूम जिले में खनिज भंडार और पर्याप्त भूमि होने के बावजूद वहां खनिजों पर आधारित उद्योगों की स्थापना नहीं की जा सकी है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

इस्पात मंत्री और खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) से (ग). बिहार के सिंहभूम जिले में पहले ही अनेक खनिज आधारित उद्योग स्थापित किए जा चुके हैं। संगठित क्षेत्र में खनिज आधारित उद्योगों की स्थिति निम्नवत है :

क्र.सं.	उद्योग	इकाईयों की संख्या	स्थित	इकाई का नाम
1	2	3	4	5
1.	आयरन एंड स्टील	2	चंदिन टाटानगर	बिहार स्पंज आयरन लि. टिस्को लि.
2.	एलाय स्टील	1	आदित्यपुरा	उषा एलाय एंड स्टील्स लि.
3.	सीमेंट	2	जमशेदपुर	एसीसी जमशेदपुर सीमेंट की चायबासा सीमेंट इकाई
4.	रिफ्रेक्ट्री	1	जमशेदपुर	टिस्को

1	2	3	4	5
5.	सीसा	2	जमशेदपुर कांद्रा	पुंज संस प्रा. लि. सरायकेला ग्लास वर्क्स लि.
6.	तांबा	1	घाटशिला	हिन्दुस्तान कापर लि.
7.	रसायन	2	जादूगोडा* चायबासा	यूरोनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि. मिनरल्स एंड कैमिकल्स प्रोडक्ट लि.
8.	कोक ओवन	1	जमशेदपुर	टिस्को

इसके अलावा, अनेक लघु उद्योग भी विद्यमान हैं।

[अनुवाद]

व्यावसायिक प्रशिक्षण परियोजना

1834. श्री ई. अहमद : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने देश में व्यावसायिक प्रशिक्षण परियोजना के लिए कोई सहायता प्रदान की है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को यह सहायता दी जा रही है; और

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान विश्व बैंक द्वारा इस कार्य के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार कितनी धनराशि प्रदान की गई?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). संलग्न विवरण के अनुसार 28 राज्यों/संघ शासित प्रदेशों में परियोजना का कार्यान्वयन किया जा रहा है। राज्य क्षेत्र में स्वीकृत प्रोजेक्ट योजनाओं का कार्यान्वयन केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं की रूप-रेखा पर किया जाता है। राज्य/संघ शासित प्रदेश विश्व बैंक से सीधे वित्तीय सहायता प्राप्त नहीं करते हैं। विश्व बैंक द्वारा केन्द्र सरकार को, क्रेडिट करार के अनुसार स्वीकृत योजनाओं पर हुए व्यय की प्रतिपूर्ति की जाती है। स्वीकृत योजनाओं पर राज्य/संघ शासित प्रदेश सरकारों द्वारा किए गए व्यय का 50 प्रतिशत व्यय केन्द्र सरकार द्वारा वहन किया जाता है। 1993-94 से 1995-96 के मध्य, स्वीकृत योजनाओं में विश्व बैंक द्वारा कुल 134.24 करोड़ रुपए के व्यय की प्रतिपूर्ति की गई, जिसमें केन्द्रीय क्षेत्रक तथा केन्द्र प्रवर्तित राज्य क्षेत्र दोनों की योजनाएं सम्मिलित हैं।

विवरण

व्यावसायिक प्रशिक्षण परियोजना में भाग लेने वाले राज्यों/संघ शासित प्रदेशों की सूची

1. आन्ध्र प्रदेश

2. अरुणाचल प्रदेश

3. असम

4. बिहार

5. गोवा

6. गुजरात

7. हिमाचल प्रदेश

8. हरियाणा

9. जम्मू एवं कश्मीर

10. कर्नाटक

11. केरल

12. मध्य प्रदेश

13. महाराष्ट्र

14. मणिपुर

15. मेघालय

16. मिजोरम

17. नागालैंड

18. उड़ीसा

19. पंजाब

20. राजस्थान

21. तमिलनाडु

22. त्रिपुरा

23. उत्तर प्रदेश

24. पश्चिम बंगाल

25. संघ शासित प्रदेश चण्डीगढ़

26. दिल्ली

27. संघ शासित प्रदेश पाण्डिचेरी

28. संघ शासित प्रदेश दमन एवं दीप

मदुरै स्थित आकाशवाणी केन्द्र

1835. श्री ए.जी.एस. रामबानु : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार मदुरै स्थित वर्तमान आकाशवाणी केन्द्र को वाणिज्यिक केन्द्र में बदलने का है;

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

(ग) क्या मदुरै में एक एफ.एम. केन्द्र भी खोलने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) आकाशवाणी मदुरै में परिचालित 10 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर को हाल ही में 20 कि.वा.मी.वे. शक्ति में उन्नयित किया गया है तथा इसके प्रभावी दंग से कार्य करने की रिपोर्ट मिली है।

[हिन्दी]

वृद्ध व्यक्तियों के लिए बसेरा

1836. श्री सनत कुमार मंडल : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा राजधानी तथा अन्य महानगरों में वृद्ध व्यक्तियों के लिए बसेरा-निर्माण की कोई योजना तैयार की गई है;

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

(ग) इसमें कितनी पूंजी का परिव्यय होगा; और

(घ) इस समय वृद्ध व्यक्तियों के लिए इस प्रकार के बसेरों का प्रबंध करने के लिए गैर-सरकारी संगठनों की कितनी वित्तीय सहायता दी जा रही है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) से (ग). देश के प्रत्येक जिले में जहां कोई भी वृद्धावस्था गृह विद्यमान नहीं है, एक वृद्धावस्था गृह निर्माण संबंधी योजना के लिए 5.00 करोड़ रु. का सांकेतिक प्रावधान किया गया है। इस योजना के अंतर्गत किसी स्वैच्छिक संगठन अथवा पंचायत राज संस्था आदि को एक वृद्धावस्था गृह के निर्माण के लिए 5.00 लाख रु. का सहायता अनुदान दिया जाएगा। वृद्धावस्था गृह के आगे रखरखाव की जिम्मेदारी स्वैच्छिक संगठन/पंचायती राज संस्था आदि की होगी।

(घ) वयोवृद्धों से संबंधित कार्यक्रमों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता की योजना के अंतर्गत स्वैच्छिक संगठनों को वृद्धावस्था गृहों, दिवा देखभाल को चलाने और वयोवृद्धों को गैर-संस्थागत सेवाएं प्रदान करने के लिए सहायता अनुदान दिए जाते हैं। इस योजना के अंतर्गत वर्तमान वित्त वर्ष 1996-97 के लिए 7.00 करोड़ रु. का बजट प्रावधान किया गया है। किसी गैर सरकारी संगठन को 25 संवासियों वाले ऐसे वृद्धावस्था गृह के रखरखाव के लिए प्रतिवर्ष 2.15 लाख रु. की सीमा तक वित्तीय सहायता (आवर्ती) तथा एक समय के अनुदान (अनावर्ती) के रूप में 57,500 रु. दिए जाते हैं।

स्वीकृति हेतु लम्बित परियोजनाएं

1837. श्री जय प्रकाश अग्रवाल : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की कुछ परियोजनाएं स्वीकृति हेतु केन्द्र सरकार के पास लम्बित हैं;

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

(ग) ये परियोजनाएं कब से लम्बित हैं और इनकी अनुमानित लागत कितनी है;

(घ) विलंब के क्या कारण हैं; और

(ङ) इन परियोजनाओं को कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ). प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

केरल में नये डाकघर खोलना

1838. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को केरल सरकार द्वारा राज्य में नये डाकघरों को खोलने के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गयी है;

(ग) क्या राज्य के डाकघरों का दर्जा बढ़ाने के संबंध में कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार राज्य में "स्पीड पोस्ट" सेवा शुरू करने का है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी जिलावार ब्यौरा क्या है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी हां।

(ख) केरल सरकार से नए डाकघर खोलने के लिए चार प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। दो प्रस्ताव, अर्थात् त्रिचूर जिले में कुन्नाथुकल में और पट्टनमथिड्टा जिले में मन्नाममारूति में डाकघर खोलने के प्रस्ताव विभागीय मानदंडों के आधार पर उचित नहीं पाये गये। अन्य दो प्रस्तावों, अर्थात् त्रिचूर जिले में पश्चिम कोरत्ती में और क्विलोन जिले में नातुकल्लू में डाकघर खोलने के प्रस्तावों की जांच की जा रही है।

(ग) जी हां।

(घ) डाकघरों का दर्जा बढ़ाने के निम्नलिखित पांच प्रस्तावों की जांच की जा रही है :

1. पट्टनमथिड्टा जिले में मलयालपुझा-थाझेम
2. पट्टनमथिड्टा जिले में कुन्नातुर पूर्व
3. क्विलोन जिले में मुंडाक्कल
4. क्विलोन जिले में नेटुमपाना
5. कोझीकोड जिले में एकारूल

(ङ) और (च). केरल में स्पीड पोस्ट सेवा पहले से है। कोट्टायम, कोच्चि, कोल्लम, तिरुवनंतपुरम, अलुवा, कोझीकोड और त्रिशूर स्पीड पोस्ट सेवा के राष्ट्रीय नेटवर्क में शामिल हैं।

बिन्दी

वृद्ध व्यक्ति

1839. श्री सुरशील चन्द्र : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 60 और 70 वर्ष से अधिक आयु के व्यक्तियों की कुल संख्या तथा उनका प्रतिशत कितना है;

(ख) उन बूढ़े व्यक्तियों जिन्हें अपने घरों में स्थान नहीं मिला, के लिए स्थापित किए गए वृद्धावस्था आश्रमों की संख्या कितनी है तथा राज्य-वार/संघ शासित क्षेत्रवार इन्हें कहां-कहां स्थापित किया गया है;

(ग) क्या कोई आश्रम सीधे सरकार द्वारा चलाया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यह किस स्थान पर स्थित है; और

(ङ) गैर-सरकारी एजेंसियों द्वारा वृद्धावस्था आश्रम स्थापित किये जाने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए क्या प्रावधान है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) 1981 की जनगणना के अनुसार 60 वर्ष से ऊपर की आयु के लोगों का अनुपात 6.2 प्रतिशत था। 1991 की जनगणना के आधार पर आयु-वार आंकड़े भारत के महा-रजिस्ट्रार द्वारा संकलित किए जा रहे हैं। तथापि 1989 में जनसंख्या संबंधी स्थायी समिति ने वयोवृद्ध

व्यक्तियों (60+) की जनसंख्या का अनुपात 1991 में 6.5 प्रतिशत होने का अनुमान लगाया था।

(ख) से (घ). सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ङ) वयोवृद्धों के लिए वृद्धावस्था गृह, दिवा देखभाल केन्द्र, सचल चिकित्सा देखभाल यूनिटों को चलाने एवं वयोवृद्धों के लिए गैर-संस्थानिक सेवाओं से संबंधित कार्यक्रमों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता की योजना के अन्तर्गत वर्ष 1996-97 के लिए 7.00 करोड़ रुपये का बजट प्रावधान किया गया है।

[अनुवाद]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली

1840. श्री रमेश चेन्नितला : क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली में परिवर्तन किये जाने के प्रस्ताव का विरोध किया है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). हाल ही में 4 और 5 जुलाई, 1996 को सम्पन्न हुए मुख्यमंत्रियों के सम्मेलन, जिसमें केरल के मुख्यमंत्री ने भी भाग लिया था, में सार्वजनिक वितरण प्रणाली को गरीबी रेखा से नीचे की आबादी पर केन्द्रित करते हुए इसे सुप्रवाही बनाने और उन्हें विशेष रूप से राजसहायता प्राप्त मूल्यों पर खाद्यान्न जारी करने के प्रस्ताव का स्वागत किया गया। हालांकि सम्मेलन में यह महसूस किया गया कि चूँकि आबादी का एक बड़ा वर्ग, जो गरीबी रेखा से ऊपर हो जाता है, को भी मौजूदा समय में सार्वजनिक वितरण प्रणाली का लाभ मिल रहा है, अतः इस वर्ग के लिए आवश्यक वस्तुओं की उचित मूल्यों पर उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त उपाय किए जाने चाहिए। सम्मेलन में सुझाव दिया गया कि गरीबी रेखा से नीचे की आबादी के बारे में अन्तिम निर्णय करने से पहले राज्यों से परामर्श कर लिया जाए।

सरकार, राज्य सरकारों से परामर्श करके सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुप्रवाही बनाने के लिए ब्यौरे तैयार कर रही है।

दूरसंचार सेवाओं में सुधार

1841. श्री मोहन रावले : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 1 जुलाई, 1996 के "इंडियन एक्सप्रेस" में "इंफ्रास्ट्रक्चरलु प्राब्लम्स क्रिप्यल टेलीफोन सर्विसिज" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

- (ख) यदि, हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और
- (ग) इस स्थिति में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). ब्यौरे संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

विवरण

टेलीफोनों की मांग और पूर्ति के बीच का अंतर पिछले वर्षों में काफी कम हुआ है। प्रतीक्षा सूची में भारी कमी लाने हेतु आठवीं योजना के पहले चार वर्षों में 61.68 लाख लाइनों की अतिरिक्त क्षमता सृजित की गई है। वस्तुतः कुछ भागों को छोड़कर ओ वाई टी कनेक्शनों की स्थिति अद्यतन है। सभी गांवों को टेलीफोन प्रदान करने के अभियान में तेजी लाने की दृष्टि से सरकार ने, मूल्यवर्धित सेवाओं और बुनियादी सेवाओं को प्रदान करने के लिए राष्ट्रीय दूरसंचार नीति 1994 के तहत निजी प्रचालकों की भागीदारी की अनुमति दी है।

ऐसे बड़े पैमाने पर दूरसंचार नेटवर्क के विकास कार्य में एक्सचेंजों की स्थापना और बड़ी मात्रा में केबल बिछाने का कार्य शामिल होता है। 1995-96 के दौरान दिल्ली में दो लाख उपभोक्ताओं की टेलीफोन कनेक्शन दिये गये हैं। केवल कुछ स्थानों पर केबल पेयर उपलब्ध न होने के कारण कनेक्शन देने में देरी हुई थी। ऐसे मामलों में पेयरगेन प्रणाली का प्रयोग करके समस्याओं का समाधान करने के लिए तत्काल कार्यवाही की जाती है। कनेक्शन देने के कार्य पर उच्च स्तर पर निगरानी रखी जाती है और सेवाओं में सुधार लाने के लिए सतत प्रयास किए जाते हैं।

[हिन्दी]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत सुविधाएँ

1042. श्री नीतीश कुमार :

प्रो. प्रेम सिंह चन्दमाजारा :

जस्टिस गुमान मल लोढा :

डा. महादीपक सिंह शाक्य :

श्री कृष्ण लाल शर्मा :

क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में किये गये एक सर्वेक्षण के अनुसार ग्रामीण क्षेत्रों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से केवल 30% परिवार ही लाभान्वित होते हैं और कुल खाद्यान्न का 40% शहरी क्षेत्रों में, सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए आपूर्ति किया जा रहा है जहाँ केवल 26% व्यक्ति ही रहते हैं;

(ख) यदि हां, तो इसका क्या औचित्य है;

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में तथ्य क्या है;

(घ) सरकार द्वारा स्थिति में सुधार लाने हेतु क्या सुधारात्मक उपाय किये जा रहे हैं;

(ङ) राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से लाभान्वित हुए ग्रामीण और शहरी क्षेत्र के परिवारों का अलग-अलग प्रतिशत क्या है; और

(च) देश के शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से कितनी मात्रा में खाद्यान्नों की बिक्री की जा रही है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) जी हां। नेशनल कौंसिल ऑफ एन्लाइड इकानामिक रिसर्च द्वारा किए गए एवं सर्वेक्षण के अनुसार यही स्थिति है।

(ख) से (च). संयुक्त जिम्मेदारी के तहत केन्द्रीय सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को चावल, गेहूँ, चीनी, सुपीरियर मिट्टी का तेल, साफ्ट कोक/सी आई एल कोक तथा खाद्य तेल थोक में उपलब्ध करती है, जबकि ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में वितरण सहित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के कार्यान्वयन की संचलनात्मक जिम्मेदारी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। केन्द्रीय सरकार सार्वजनिक वितरण प्रणाली से लाभान्वित ग्रामीण तथा शहरी परिवारों के प्रतिशत तथा उसके जरिए क्रमशः शहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रों में बेची जाने वाली मात्राओं से संबंधित ब्यौरा नहीं रखती है।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली को मजबूत करना तथा उसे सुप्रवाही बनाना एक निरंतर चलते रहने वाली प्रक्रिया है। सार्वजनिक वितरण प्रणाली में सुधार से संबंधित मामलों पर क्षेत्रीय बैठकों, परामर्शदात्री परिषद की बैठकों आदि जैसे विभिन्न मंचों पर राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श किया जाता है। केन्द्रीय सरकार आवधिक रिपोर्टों के जरिए विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली की प्रगति की मॉनीटरिंग भी करती है।

[अनुवाद]

दूरदर्शन के कार्यक्रम को रद्द करना

1843. श्री बी.एल. शर्मा प्रेम :

श्री सुरेश कलमाड़ी :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले छह महीने के दौरान दिल्ली दूरदर्शन के अनेक निर्धारित कार्यक्रमों का प्रसारण रोक दिया गया था;

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

(ग) इसके क्या कारण हैं; और

(घ) दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) जी, हां। कुछ कार्यक्रमों को छोड़ दिया गया था।

(ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) दूरदर्शन के कार्यक्रम सामान्यतया निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार टेलीकास्ट किए जाते हैं। तथापि, कभी-कभी राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के कार्यक्रमों को समायोजित करने के लिए कार्यक्रमों को स्थगित अथवा पुनः निर्धारित करना आवश्यक हो जाता है। कुछ कार्यक्रमों को अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह, विल्स वर्ल्ड कप क्रिकेट मैच, यूरो कप, अटलांटा ओलम्पिक फ्रेंच ओपन विम्बलडन 96, मंत्रिपरिषद् का शपथ ग्रहण समारोह और राजकीय शोक आदि जैसी घटनाओं के सीधे प्रसारण/कवरेज के कारण निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार टेलीकास्ट नहीं किया जा सका।

विन्दी

गैर-सरकारी संगठन

1844. प्रो. प्रेम सिंह चन्दमाजरा :

श्री नीतीश कुमार :

क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्रमशः वर्ष 1993-94, 1994-95 और 1995-96 के दौरान कुल कितने गैर-सरकारी संगठन कार्यरत थे; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष इन संगठनों को कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई?

कल्याण मंत्री (श्री बलरवंत सिंह रामुवालिया) : (क) गैर-सरकारी संगठनों की कुल संख्या (वर्ष-वार) निम्नलिखित है :-

(रु. करोड़ में)

1993-94	1163
1994-95	1872
1995-96	1730

(ख) इन संगठनों को प्रदान की गई वित्तीय सहायता (वर्ष-वार) निम्नलिखित है :-

(रु. करोड़ में)

1993-94	50.18
1994-95	76.11
1995-96	71.26

चीनी मिलों की स्थापना

1845. प्रमोद महाजन :

श्री संदीपान धोरात :

डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष चीनी मिलों की स्थापना हेतु राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्रवार कितने आवेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) उक्त अवधि के दौरान केन्द्रीय सरकार द्वारा चीनी मिलों की स्थापना हेतु स्वीकृत आवेदनों का स्थानवार/ब्योरा क्या है; और

(ग) केन्द्रीय सरकार के पास लंबित तथा उसके द्वारा अस्वीकृत आवेदनों की संख्या कितनी है तथा इसके क्या कारण हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1993 से 1995 के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा प्राप्त आवेदनों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार संख्या विवरण-1 में दर्शाई गई है। उपर्युक्त अवधि के दौरान विचार किए गए तथा स्वीकृत आवेदनों को विवरण-2 में दर्शाया गया है। मार्च, 1994 के पश्चात लाइसेंस प्रदान करने की प्रक्रिया रोक दी गई थी तथा यह 15.12.1995 से ही पुनः आरम्भ हुई जिसके बाद लगभग सभी लम्बित आवेदनों पर विचार कर लिया गया था तथा उचित मामलों में आशय पत्र प्रदान करने की अनुशंसा कर दी गई थी।

विवरण-1

पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1993 से 1995 के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा राज्य/संघ शासित प्रदेशों से प्राप्त आवेदनों की संख्या

क्र.सं.	राज्य	1993	1994	1995
1.	अरुणाचल प्रदेश	1	-	-
2.	आंध्र प्रदेश	4	4	11
3.	बिहार	3	1	1
4.	कर्नाटक	8	9	60
5.	मध्य प्रदेश	1	10	16
6.	महाराष्ट्र	13	5	7
7.	उड़ीसा	4	1	10
8.	पंजाब	4	2	5
9.	राजस्थान	1	-	-
10.	तमिलनाडु	7	9	14
11.	उत्तर प्रदेश	69	61	72
12.	पश्चिम बंगाल	1	1	1
		116	107	199

विवरण-11

पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1993 से 1995 के दौरान नई चीनी मिलों की स्थापना के लिए संघ सरकार द्वारा स्वीकृत आवेदनों का राज्यवार ब्यौरा (जनवरी से दिसम्बर)

क्र. सं.	आवेदक का नाम और पता	जिला सहित प्रस्तावित स्थल	क्षेत्र
1	2	3	4

हरियाणा

1. मैसर्स टी हरियाणा राज्य सहकारी चीनी मिल लि., एस सी ओ 3011 = 12, सेक्टर 22 डी, चंडीगढ़
गोहाना
जिला-सोनीपत
सहकारी
2. मैसर्स पिकाडली एग्रो इंडस्ट्रीज लि. एस सी ओ 40-41, सेक्टर 17 ए, चंडीगढ़-160017
इन्द्री
जिला-करनाल
निजी
3. मैसर्स आई एस जी ई सी कोएमा प्लास्टिक लि., पारस सिनेमा बिल्डिंग, तीसरा तल, नेहरू प्लेस नई दिल्ली-110019
कमाडा
तह.-थानेशर
जिला-कुरुक्षेत्र
निजी
4. मैसर्स होरीजन एग्रो कैमि. लि., द्वारा यमुना गैसिस एंड कैमिकल्स लि., सारदानगर, अम्बाला रोड जगाधारी-135003
कोट, तह.-छछोली
जिला-यमुनानगर
निजी

गुजरात

5. श्री सनतभाई मगनलाल मेहता द्वारा सरदार सहकारी चीनी उद्योग लि. त्रिमूर्ति एपार्टमेंट, आर.सी.दत्त रोड, बड़ोदरा-390005
कदाछला, तह.-जेतपुर पावी, जिला-बड़ोदरा
सहकारी
6. श्री सहदेव बी. चौधरी, श्री सूरत जिला उत्तर पूर्व विभाग सहकारी कारखाना उद्योग मंडली लि. द्वारा जिल्ला पंचायत आफिस, पामिदा महल, सूरत-395003
इसार, तह.-मांडबी
जिला-सूरत
सहकारी

मध्य प्रदेश

7. मैसर्स इंडो यूरो इंडस्ट्रीज लि., 77 भित्तल चेम्बर्स, नारीमन प्वाइंट, मुंबई-400021
बेतुल, जिला-बेतुल
निजी
8. मैसर्स श्री विंध्या पेपर मिल्स लि., पंचक, जी डी सोमानी मार्ग, नासिक रोड, महाराष्ट्र तक तमिस्रनाडु
सनवाड तह.-बरवाह
जिला-खरगौन
निजी

1	2	3	4
9.	मैसर्स धरनी शूगर एंड कैमिकल्स लि., नं.-1, बीनस कालोनी, सेकिंड स्ट्रीट, मद्रास-600010	कराइपूनडी तह.-पोलूर, जिला-नार्थ एरकोट	निजी
10.	मैसर्स एस वी शूगरस लि. (अन्डर इनकानपॉरेशन) द्वारा बाबा इंटरप्राइजिज 781, अन्ना सलाई, मद्रास-600002	वालाजबाड फिरका जिला-चिंगलपट्टू एम जी आर	निजी
मान्य प्रदेश			
11.	श्री एस. जयराम चौधरी, मैसर्स सुदुल- गुनटा होटलस प्रा. लि. (होटल मौर्य) 204 एंड 209 टीपी त्रिपति तिरुपति-517501	गांव-वृषीनाईदुखन ढिगा, जिला-चित्तूर।	निजी
12.	श्री वाडे शोयानडरी, 59-ए-7-32/ 2, आर टी सी कालोनी, दूसरा लेन, विजयवाड़ा-520008	कायचक्का, चेरला गांव तह.-कायचक्का, चेरला मंडलम, जिला-कृष्णा	निजी
13.	मैसर्स गायत्री शूगर (पी) लि, 6-3-1089/1, राजभवन रोड सोमार्जीगुडा, हैदराबाद-500004	प्रभागिरी पटनम ग्राम पोडलकूरु मंडल जिला-नेल्लौर	निजी
14.	श्री डी. रामकृष्ण रेड्डी, 3-5-1101/1, नारायणगुडा, हैदराबाद-500029	एस आर पुरम, जिला-चित्तूर	निजी
15.	श्री बी. संजीवराव, 2-1-559/ए/2, प्रथम तल, नाल्लकुंटा, हैदराबाद-500044	थांगलापल्ली तह.-सिरसिला, जिला-करीमनगर	निजी
16.	मैसर्स श्री वशिष्ठ शूगर एंड कैमि. लि., भानु टावर, भानु डिलक्स एपार्टमेंट्स, फ्लैट नं.-302, अनीरपेट, हैदराबाद-500005	हजूरबाद जिला-करीमनगर	निजी
17.	श्री एन वी बी चलामिया, ई-212, ग्रेटर कैलाश पार्ट-2, नई दिल्ली-48	कोठाकोट्टा गांव- तह.-नरसीपटनम जिला-विशाखापटनम	निजी
18.	मैसर्स कोस्टल पेंपरस लि., 11-10-27, रिवर डेल, जो, टी. रोड राजामुंद्री-533104	कोरसवाडा जिला-सिरकाकुलम	निजी
19.	मैसर्स तरुमाला शर्गस लि., 387, राघव रतन टाबर्स, चिराग अली लेन, ऐंबिडस, हैदराबाद-500001	सिरगापुर त. दिबारपुर मंडल, जिला-आदिलाबाद	निजी
20.	सुश्री के. ज्योति रेड्डी, सातवा तल, टोपाज बिल्डिंग, इमरुथा हिल्स, पुंजगुट्टा, हैदराबाद-500402	बिचकोंड, जिला-निजामाबाद	निजी

1	2	3	4
21.	मैसर्स एन सी एस गायत्री शूगरस प्रा.लि., 405, मीनार अपार्टमेंट्स डेकल टावर, बसीरबाग, हैदराबाद-500081	अदलूरिलारेड्डी त.-सदाशिवनगर मंडल जिला-निजामाबाद	निजी
22.	मैसर्स गनपती शूगर इंडस्ट्रीज लि., 20-बी, अब्दुल हमीद स्ट्रीज चौथा तल, कलकत्ता-780069	कुलूबगुर गांव संगारेड्डी मंडल जिला-मेडक (आ.प्र.)	निजी
23.	मैसर्स दी आन्धा शूगरस लि., वेंकटरायपुरम, पो बा. नं.-102, तनुका-534215, वेस्ट गोदावरी जिला	तदुबाई, जिला-वेस्ट गोदावरी	निजी
24.	मैसर्स अमाना शूगरस लि., 2-2-647/217 सी ई कालोनी, न्यू नालकुंटा, हैदराबाद-500013	परगानापुर, तह.-गजवेल, जिला-मेडक	निजी
25.	मैसर्स वारालक्ष्मी शूगरस लि., राजम-532127, श्री काकुलम जिला	सांकली इन रेजीडी अमाडलावालसा मंडल, जिला-श्रीकाकुलम	निजी
बिहार			
26.	मैसर्स हरीसन मल्यम लि., 24/1624 ब्रिस्ट्रो रोड, विलिंग्डन आइलैंड, कोचीन-602003 (केरल)	ढाका जिला-ईस्ट चम्पारन	निजी
उड़ीसा			
27.	मैसर्स साकथी शूगरस लि. जयपुर जिला-जगतसिंहपुर उड़ीसा	जयपुर जिला-जगतसिंहपुर	निजी
कर्नाटक			
28.	मैसर्स दी महात्मागांधी एसएसके (नियमित), भालकी-585320, तालुक भालकी, जिला-बिदर	हंजी/अचीकामथ, तह.-भालकी, जिला-बिदर	सहकारी
29.	श्री बालासाहेब बी. पाटिल, चीफ प्रोमोटर, मैसर्स दी कारकन्डेम सहकारी चीनी मिल्स लि., बी सी 170 हेवलोक रोड (बोगारवेस) कैम्प बेलगाम-590001	काकाती जिला-बेलगाम	सहकारी
30.	मैसर्स जामखंडी शूगरस लि., अर्बन सहकारी बैंक बिल्डिंग, जामखंडी, जिला-बीजापुर	हीरापटसालागी तह. जामखंडी जिला-बीजापुर	निजी
31.	मैसर्स श्री भीमा शंकर एसएसके लि. इंडी एंड सिंदगी टी के इंडी, जिला-बीजापुर	गांव मारागुर तालुका इंदी जिला-बीजापुर	सहकारी

1	2	3	4
32.	श्री एस टी पाटिल, बी बी (सिविल) चेयरमैन, मैसर्स रायतारा सहकारी साखर कारखाना नियमित, मुथल (पीओ) जिला-बीजापुर	रानानगर तालुका-मुथल जिला-बीजापुर	सहकारी
महाराष्ट्र			
33.	श्री चिमनराव कदम, चीफ प्रोमोटर, मैसर्स तुलजा भवानी देवी एसएसके लि. कस्बा पेठ, फालटन, ता. फालटन, जिला-सतारा	राजौरी, तह. फालटन जिला-सतारा	सहकारी
34.	श्री उदय सिंह सोताराम पाटिल मैसर्स सप्तगंगा सहकारी साखर कारखाना लि., वेस्रण पालसाम्बी, स्थान पो.-अस्लाज तह.-गगनबावडा, जिला-कोल्हापुर	वस्रण पालसाम्बी तह. गगनबावडा जिला-कोल्हापुर	सहकारी
35.	मिस्टर मनोज मोहनराबोंडे मैसर्स मिराज तालुका सहकारी साखर कारखाना लि. 4632, गुरवार पेठ, जिला-सांगली	सिनडेवाडी तह. मिराज, जिला-सांगली	सहकारी
36.	डा. पाटंगराव कदम, चीफ प्रोमोटर मैसर्स सोनहीरा सहकारी साखर कारखाना लि. भारतीय विद्यापीठ भवन, लाल बहादुर शास्त्री मार्ग, पुणे।	वांगी तह. खानापूर जिला-सांगली	सहकारी
37.	श्री उत्तम बी राठोड, चीफ प्रोमोटर, मैसर्स पेनगंगा सहकारी साखर कारखाना लि., उहाकदेव (मांडवी), ता. किनवट, जिला-नानदेड	उनाकदेव (मांडवी) तह. किनवट, जिला- नानदेड	सहकारी
38.	श्री दिलीप पाटिल, चीफ प्रोमोटर, मैसर्स भीमा शंकर एसएसके लि., 1183, गोदावरी, वोरली सागर सोसाइटी, वोरली-मुंबई-400018	काठापुर तह. अम्बेगांव जिला-पुणे	सहकारी
39.	मिस्टर मान सिंह उदय सिंह राव गायकवाड़, चीफ प्रोमोटर, स्व. वसंतराव नायक एस एस के लि. स्थान पो.-सुपात्रे, तह.-साहवाडी, जिला-कोल्हापुर।	साहवाडी, कोल्हापुर	सहकारी
40.	श्री रंगनाथराव शिवाराम पाटिल मैसर्स श्री रामेश्वर एसएसके लि., सावरखेडा, ता. जफराबाद, भोकरदान जिला-जालना	सावरखेडा तह.-जफराबाद जिला-जालना	सहकारी
41.	श्री हीराजी महाराज सेतकारी एसएसके लि., गणेशपुर, ता. कनाड, जिला-औरंगाबाद	पिसोर, तह.-कनाड जिला-औरंगाबाद	सहकारी
42.	श्री अशोक राजाराम पाटिल, (डोंगानकर) मैसर्स ग्रिशनेश्वर एसएसके लि., विरांगुला 37, शकरनगर, औरंगाबाद।	खुलताबाद, जिला-औरंगाबाद	सहकारी

1	2	3	4
43.	श्री अरविन्द टी कामले, चीफ प्रोमोटर, मैसर्स प्रियदर्शनी सेतकारी एसएसके लि. नाबवाडी उदगीर, जिला-लातूर।	टोनडर, तह. उदगीर जिला-लातूर	सहकारी
44.	श्री माधवराव बो. पाटिल, मैसर्स श्री विठल एसएसके लि., मुरुम, ता. ओमेरगा, जिला-उस्मानाबाद।	मुरुम, तह. ओमेरगा जिला-उस्मानाबाद	सहकारी
45.	मैसर्स डोंगराय सागेश्वर सेथकारी एसएसके लि., स्थान और पो.-खांडेपुर ता. खानापुर, जिला-सांगली	रायगांव, तह. खानापुर, जिला-सांगली।	सहकारी
46.	मिस्टर ए एस नवणे, चीफ प्रोमोटर, मैसर्स सहयाद्री एसएसके लि., स्थान और पो.-धामोड, तालुका-राधानगरी, जिला-कोल्हापुर	दुर्गमानवाड तह.-राधानगरी जिला-कोल्हापुर	सहकारी
47.	श्री विठलराव जाधव, मैसर्स नन्दीग्राम एसएसके लि., 1, एच आई जी कालोनी, नियर आई टी आई नानदेड-431602	सामेश्वर, जिला-नानदेड	सहकारी
48.	श्री प्रतापराव बाबूराव भोसले, मैसर्स किसान वीर एसएसके लि., खनडाला स्थान पो.-तालुक खनडाला, जिला-सतारा	खानडाला जिला-सतारा	सहकारी
49.	चीफ प्रोमोटर, मैसर्स श्री साईबाबा एसएसके लि., स्थान और पो.-तितोली, ताल.-जिनतूर, जिला-प्रभानी	मानकेश्वर तह. जिनतूर, जिला-परभानी	सहकारी

उत्तर प्रदेश

50.	श्री महेश विठलदास चतुर्वेदी, मैसर्स एटीवी प्रोजेक्ट इंडिया लि., डी-8, एक आई डी सी स्ट्रीट नं.-16, मारोल, अंधेरी (पूर्व), मुंबई-400093	रायामठ, जिला-मधुरा	
51.	मैसर्स जे के इंडस्ट्रीज लि., लिंक हाउस, 3 बी एस जफर मार्ग, नई दिल्ली-110002	मीरगंज, जिला-बरेली	निजी
52.	मैसर्स ओसवाल ओवरसीज लि., जी टी रोड, लुधियाना-142120, जिला-लुधियाना (पंजाब)	नवाबगंज जिला-बरेली	निजी
53.	मैसर्स शाकम्बरी शूगर एंड एलाइड इंडस्ट्रीज लि., जगरान बिल्डिंग, 2. सर्वोदय नगर, कानपुर-208005	टोडापुर (रोघड़) जिला-सहारनपुर	निजी
54.	मैसर्स द्वारिकेश शूगर इंडस्ट्रीज लि., 511, मेकर चेम्बर-5221, नारीमन प्वाइंट, मुंबई-400021	बुंदकी, जिला-बिजनौर	निजी
55.	श्री एन.के. श्रीवास्तव, 6, हाउस, 2, तिलकमार्ग, दालीबाग, लखनऊ	सोहरतगढ़, जिला-सिद्धार्थनगर	निजी
56.	मैसर्स इंडो गल्फ इंडस्ट्रीज लि., बी 2/13, अफ्रीका एबेन्यू सफदरजंग एन्कलेव, नई दिल्ली-110029	मैजापुर, जिला-गौडा	निजी

1	2	3	4
57.	मैसर्स बजाज हिन्दुस्तान लि., दूसरा तल बजाज भवन, जमनालाल बजाज मार्ग, 226, नारीमन प्वाइंट, मुंबई	पटरासी, जिला- लखीमपुर खीरी	निजी
58.	मैसर्स सिम्भावली शूगर मिल्स लि., सिम्भोवाली-245207	चिलवारिया, जिला- बहराइच	निजी
59.	मैसर्स दी सक्सरिया बिसवान शूगर फैक्ट्री लि. पो. "बिसवान, जिला-सीतापुर-2622101	बेहता-रूसा, तह.- बिसवान, जिला-सीतापुर	निजी
60.	मैसर्स उ.प्र. सहकारी चीनी फैक्ट्री संघ लि., सहकारी चीनी भवन, 9ए, राना प्रताप मार्ग, लखनऊ-226801	बाहरी ब्राह्मण-तह.- ठाकुरद्वारा जिला-मुरादाबाद	सहकारी
61.	मैसर्स गोमती शूगर मिल्स प्रा.लि., 111, इन्द्रप्रकाश बिल्डिंग, 21, बाराखम्बा रोड, नई दिल्ली-110001	अजबापुर, ब्लाक पसगांव, जिला- लखीमपुर खीरी	निजी
62.	श्री वीएस दीवान, पो.बा.-143, रिथानी, दिल्ली रोड, मेरठ-250002	अगवानपुर, जिला- मुरादाबाद	निजी
63.	मैसर्स किटपलाई इंडस्ट्रीज लि., रजिस्टर्ड ऑफिस बी, 1-11-बी एल डी ए, कपूर रोड लखनऊ	तूपापुर, जिला-हरदोई	निजी
64.	तिकोला शूगर मिल्स लि., 118-बी, नूरु मंडी, मुजफ्फरनगर	तिकाला, जिला- मुजफ्फरनगर	निजी
65.	मैसर्स मोनेट इंडस्ट्रीज लि., 302 वर्ल्ड ट्रेड सेन्टर बाबर रोड, नई दिल्ली	ऊन, तह. कैराना जिला-मुजफ्फरनगर	निजी
66.	मैसर्स ओसवाल एग्रो मिल्स लि., सातवा तल, अनरिफा भवन, के.जी.मार्ग, नई दिल्ली-110001	जलालाबाद, जिला- शहजहांपुर	निजी
67.	श्री सतीश जैन, मैसर्स शिवा पेपर मिल्स, 14, अलीपुर रोड, दिल्ली-110054	टांडा, तह.-शाहबाद जिला-रामपुर	निजी
68.	मैसर्स सरयू शूगर मिल्स लि., 20वां तल, अम्बा दीप, 14 कस्तूरबागांधी मार्ग, नई दिल्ली-110001	अकबरपुर, जिला- फैजाबाद	निजी
69.	श्री रतनलाल परसरामपुरिया, मित्तल टावर, ए विंग, तौसरा तल, नारीमन प्वाइंट, मुंबई-400021	बुदाना, जिला-मुजफ्फरनगर	निजी
70.	श्री एस.एन. चतुर्वेदी, अजन्ता कम्प्लैक्स, बी-जूही तारा रोड, मुंबई-400049	सिकन्दराव, जिला- अलीगढ़	निजी
71.	मैसर्स एसोसिएटेड शूगर मिल्स लि., पो.बा.-209, रामबाग, मुजफ्फरनगर, 251001	गांव थोई, जिला-हरिद्वार	निजी
*72.	श्री विधिनै गोयल, राम हाऊस, किरातपुर, जिला-बिजनौर	चनडाक, जिला-बिजनौर	निजी

[अनुवाद]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली

1846. श्री संदीपान धोरात :

श्री आर.एल.पी. वर्मा :

क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली संतोषजनक ढंग से कार्य कर रही है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार राज्यों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के निष्पादन पर निगरानी रखती है जब ग्रामीण क्षेत्रों में विशेष रूप से और शहरी क्षेत्रों में सामान्य रूप से विनिर्दिष्ट खाद्य मदें राशन की दुकानों के माध्यम से उपलब्ध नहीं हैं;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार शहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली की सतर्कता प्रणाली को और मजबूत बनाने हेतु प्रत्येक इकाई के लिए निगरानी समिति गठित करने का है ताकि अनियमितताओं और कदाचारों का पता लगाया जा सके; और

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

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ङ). सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सफलतापूर्वक कार्यान्वित करने के लिए केन्द्रीय सरकार तथा राज्य सरकारें दोनों जिम्मेदार हैं। इस संबंध में जहां केन्द्रीय सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली की वस्तुओं का थोक में आवंटन करती है वहीं सार्वजनिक वितरण प्रणाली के कार्यान्वयन की संचलानात्मक जिम्मेवारी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। केन्द्रीय सरकार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के कार्यकरण की समीक्षा के लिए समय-समय पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के साथ बैठकें करती हैं। इन बैठकों में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के कार्यकरण में सुधार के सुझावों तथा उपायों पर विचार-विमर्श किया जाता है। सरकार ने राज्यों से सार्वजनिक वितरण प्रणाली के बारे में मासिक रिपोर्ट भी भेजने का अनुरोध किया है, केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें देश के आर्थिक रूप से अलाभप्रद क्षेत्रों जहां गरीबी की रेखा से नीचे की एक बड़ी आबादी रहती है, में सार्वजनिक वितरण प्रणाली की सुविधाओं में सुधार करने के लिए उपयुक्त उपाय करती हैं। केन्द्रीय सरकार ने राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को उचित दर की दुकान के स्तर पर सतर्कता समितियां गठित करने की सलाह दी है और ऐसी सूचना है कि अधिकांश राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने संपुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली क्षेत्रों में ऐसी समितियां गठित कर ली हैं।

नागर विमानन नेटवर्क का सुधार

1847. श्री शरत पटनायक :

प्रो. रासा सिंह रावत :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान और उड़ीसा में नागर विमानन नेटवर्क के विकास के लिए प्रस्तावित योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) इसके लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इनाहीम) : (क) और (ख). भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने

राजस्थान में वर्ष 1996-97 के बजट अनुमान में जयपुर, जोधपुर तथा उदयपुर हवाई अड्डे के उन्नयन और अजमेर में एक नये हवाई अड्डे के निर्माण के लिए 17.49 करोड़ रुपए तथा उड़ीसा में भुवनेश्वर हवाई अड्डे के उन्नयन के लिए 4.12 करोड़ रुपए का आवंटन किया है।

मतदान की प्रणाली

1848. डा. लक्ष्मी नारायण पांडेय : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने श्रमिक संघों के लोकतंत्रीकरण के लिए मतदान की प्रणाली शुरू की है;

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

(ग) सरकार द्वारा भारतीय श्रमिक संघों के सभी क्षेत्रों में मतदान की प्रणाली को कब पूरा कराये जाने की संभावना है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) से (ग). सरकार विभिन्न केन्द्रीय व्यवसाय संघों, नियोजक संगठनों और राज्य सरकारों के परामर्श से व्यवसाय संघों के सदस्यों के सत्यापन के लिए गुप्त मतदान शुरू करने के प्रस्ताव पर विचार करती रही है। इस मुद्दे पर मतैक्य विकसित करने के लिए स्थायी श्रम समिति और भारतीय श्रम सम्मेलन के समक्ष उठाने का प्रस्ताव है।

भारतीय प्रेस परिषद

1849. डा.टी. सुब्बाराभी रेड्डी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय प्रेस परिषद ने पत्रकारों को हाल में यह अनुदेश दिया है कि वे संबंधित व्यक्ति की अनुमति के बिना टेलीफोन पर हुए वार्तालाप को रिकार्ड न करें;

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

(ग) क्या भारतीय प्रेस परिषद ने कोई सदाचार संहिता भी बनाई है;

(घ) यदि हां, तो प्रेस परिषद द्वारा दिए गए अद्यतन मुख्य मार्ग निर्देश क्या हैं; और

(ङ) इनका कितना अनुपालन किया जाता है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (घ). जी, हां। भारतीय प्रेस परिषद ने इसकी 28 जून, 96 को बंगलौर में हुई बैठक में 1996 से अब तक मार्ग निर्देश/सिद्धांतों के संकलन को अद्यतन बना लिया है। भारतीय प्रेस परिषद ने जिन विषयों पर मार्ग-निर्देशों को अद्यतन किया है उनकी एक सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ङ) परिषद के मार्ग-निर्देशों एवं अन्य निर्णयों में कोई ढाँडिक स्वीकृति नहीं दी गई है लेकिन प्रेस परिषद चेतावनी, भर्त्सना और निन्दा जारी कर सकती है। तथापि, ये नैतिक रूप से बाध्यता हैं प्रेस ने इनका अधिकांशतः पालन किया है और प्रेस परिषद की सलाह को माना है।

विवरण

परिषद द्वारा अद्यतन किए गए मुख्य मार्ग निर्देश निम्नलिखित विषयों से संबंधित हैं :-

1. शुद्धता एवं निष्पक्षता;
2. प्रकाशन-पूर्व सत्यापन;
3. निन्दात्मक लेखों के विरुद्ध चेतावनी;
4. सरकारी कर्मचारियों के कार्यों एवं आचरण पर टिप्पणी हेतु प्रेस के अधिकार के पैरामीटर;
5. गोपनीयता का अधिकार;
6. साक्षात्कारों एवं दूरभाष वार्तालाप की रिकार्डिंग;
7. निराधार कल्पना, टिप्पणी एवं तथ्य;
8. समाचार पत्रों को विचारेत्तेजक दोष से दूर रहना;
9. सुधार;
10. उत्तर का अधिकार;
11. सम्पादक को पत्र;
12. अश्लीलता एवं अप्रदत्ता से दूर रहा जाए;
13. हिंसा को महिमा मंडित न किया जाए;
14. सामाजिक बुराइयों को महिमा मंडित बढ़ावा देने से बचा जाए;
15. सामुदायिक विवादों/संघर्षों को कवर करना;
16. शीर्षक भावुक/उत्तेजक न हों और उनके अंतर्गत मुद्रित सामग्री का औचित्य अवश्य सिद्ध किया जाए;
17. जाति, सामुदायिक अथवा धार्मिक संदर्भ;
18. प्राकृतिक आपदाओं पर रिपोर्टिंग;
19. राष्ट्र हित सर्वोपरि;

20. समाचारपत्र राजनायिक प्रतिरक्षा के दुरुपयोग का पर्दाफाश कर सकते हैं;
21. खोजी पत्रकारिता, उसके मानदण्ड एवं पैरामीटर;
22. गोपनीयता का ध्यान रखा जाए;
23. न्यायिक कार्यों की आलोचना में सावधानी रखना;
24. समाचारपत्रों को दोगले व्यापारीपन से बचना चाहिए;
25. साहित्यिक चोरी;
26. समाचारों की अनधिकृत प्राप्ति;
27. अप्रार्थित सामग्री को वापस न करना;
28. विश्रामन;
29. साम्प्रदायिक लेख;
30. वित्तीय समाचार रिपोर्टिंग;
31. चुनाव कवरेज मतदान पूर्व/मतदान के समय सर्वेक्षण;
32. युद्धकारी वितरण की कवरेज
33. एड्स से संबंधित रिपोर्टिंग।

महानगर टेलीफोन निगम लि. का विस्तार

1850. डा. कृपासिन्धु भोई : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार 1996-97 के दौरान महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड का विस्तार कार्यक्रम आरंभ करने का है; और

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

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद बर्मन) : (क) जी हां।

(ख) वर्ष 1996-97 के दौरान महानगर टेलीफोन निगम लि. में 5.0 लाख नये टेलीफोन कनेक्शन (2.5 लाख दिल्ली में और 2.5 लाख बम्बई में) दिये जाने की योजना बनायी गयी है, बशर्ते कि नये टेलीफोनों की पर्याप्त मात्रा में मांग दर्ज करायी जाए।

गैर-सरकारी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र

1851. डा. अरुण कुमार शर्मा : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम सरकार ने गैर-सरकारी क्षेत्र में इस्पात संयंत्रों को स्थापित करने के लिए आशय पत्र जारी करने हेतु केन्द्रीय सरकार के समक्ष कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) सरकार द्वारा स्वीकृत गैर-सरकारी कम्पनियों के नाम क्या हैं ?

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) से (ग). निजी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए आशय-पत्र जारी करने हेतु असम सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। औद्योगिक लाइसेंस के लिए केन्द्र सरकार की मंजूरी लेने की आवश्यकता तभी होती है जब प्रस्तावित परियोजना 1991 की जनगणना के अनुसार 10 लाख से अधिक की आबादी वाले शहर की मानक शहरी क्षेत्र की परिसीमाओं की परिरेखा से 25 कि.मी. के भीतर स्थापित करने का प्रस्ताव हो और यह स्थान जुलाई, 1991 से पूर्व राज्य सरकार द्वारा औद्योगिक क्षेत्र के रूप में घोषित क्षेत्रों में भी न हो।

उड़ीसा में पर्यटन को प्रोत्साहन

1852. श्री सौम्य रंजन : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने उड़ीसा में पर्यटन को प्रोत्साहन देने की कोई योजना बनाई है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार के समक्ष पर्यटन को प्रोत्साहन देने हेतु हवाई यात्रा किराया को कम करने का प्रस्ताव है; और
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) : (क) और (ख). पर्यटन का संवर्धन करना, मुख्यतः राज्य सरकार की जिम्मेवारी है। तथापि, पर्यटन विभाग, भारत सरकार, राज्यों में पर्यटन के विकास हेतु, राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों को, उनसे प्राप्त विशिष्ट प्रस्तावों के गुणावगुण, पारस्परिक प्राथमिकता तथा धन की उपलब्धता के आधार पर केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

आठवीं योजना के प्रथम चार वर्षों के दौरान भारत सरकार ने उड़ीसा को पर्यटन के संवर्धन/विकास हेतु 449.06 लाख रु. स्वीकृत किए। वर्ष 1996-97 में उड़ीसा राज्य सरकार के परामर्श से केन्द्रीय वित्तीय सहायता हेतु 3 परियोजनाएं अभिनिर्धारित की गई हैं।

(ग) और (घ). सरकार के पास इंडियन एयरलाइंस के हवाई किरायों में कमी करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

खेतरी और तेलशोधक परियोजनाओं का विस्तार

1853. श्रीमती वसुंधरा राजे : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का विचार खेतरी स्मेल्टर और तेलशोधक परियोजना को विस्तार करने का है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर किना खर्च होने की संभावना है;
- (ग) क्या हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड ने इस संबंध में कोई योजना तैयार की है;

- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

इस्पात मंत्री तथा खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ). हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड ने 506.68 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर खेतड़ी प्रगालक और शोधनशाला संयंत्र की क्षमता का 31,000 टन वार्षिक से 1,00,000 टन वार्षिक तक विस्तार करने की एक योजना बनाई है। प्रस्ताव अभी निरूपण स्तर पर है।

विश्व पर्यटन में भारत का स्थान

1854. श्री कृष्ण लाल शर्मा : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या विश्व पर्यटन में भारत का स्थान अन्य देशों की तुलना में अभी भी काफी नीचे है यद्यपि यहां पर्यटन को काफी संभावनाएं हैं;
- (ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;
- (ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है;
- (घ) क्या सरकार का विचार पर्यटन के संवर्धन के लिए नौवीं पंचवर्षीय योजना में कोई प्रावधान करने का है; और
- (ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) : (क) और (ख). विश्व पर्यटन यातायात में वर्ष 1995 के दौरान भारत का प्रतिशत भाग लगभग 0.37 था। प्रमुख बाधाओं के कारण यह प्रतिशत संभावना के अनुरूप नहीं है।

(ग) से (ङ). विश्व पर्यटन यातायात में भारत के भाग को बढ़ाने के लिए उठाए गए कदमों में आधारभूत सुविधाओं में सुधार करना है जैसे विशेषरूप से निजी पूंजी-निवेश को बढ़ाना, प्रचार और विपणन प्रयासों को सक्रिय करना और मानव संसाधनों का विकास करना शामिल है। आठवीं पंचवर्षीय योजना के लिए पर्यटन विकास पर कार्यदल की रिपोर्ट योजना आयोग को प्रस्तुत कर दी गई है।

आकाशवाणी के कर्मचारी

1855. श्री संतोष मोहन देव : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने असम, सिलचर में आकाशवाणी के कर्मचारियों के विरुद्ध जांच की है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) क्या इस जांच में आकाशवाणी केन्द्र के कुछ कर्मचारियों को भी फंसाया गया है और उन्हें परेशान किया जा रहा है; और

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

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) :

(क) और (ख). जी, हां। केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो ने 15 मई, 1996 को घूस लेने के कथित आरोप के कारण आकाशवाणी सिल्वर के एक अधिकारी के विरुद्ध फौजदारी मामला दर्ज किया है। चूंकि संबंधित अधिकारी को 48 घंटे से अधिक अवधि के लिए फौजदारी मामले के संबंध में हवालात में रखा गया था अतः उसको विभागीय कार्रवाई के परिणामस्वरूप निलम्बित कर दिया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कल्याण योजनाएं

1856. श्री राम कृपाल यादव : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र सरकार द्वारा गरीब, वृद्ध, विधवा और बेसहारा व्यक्तियों के लिए पूर्णतः तथा आंशिक रूप से वित्त प्रदत्त कल्याण योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान अब तक वर्ष-वार राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार इन योजनाओं से कितने लोग लाभान्वित हुए हैं?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) गरीबों, वयोवृद्धों, विधवाओं और असहाय व्यक्तियों के लिए निम्नलिखित केन्द्रीय योजनाएं हैं :-

(1) राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम जिसमें निम्नलिखित योजनाएं शामिल हैं-

(i) राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेन्शन योजना (एन ओ ए पी एस).

(ii) राष्ट्रीय पारिवारिक लाभ योजना (एन एफ बी एस)

(iii) राष्ट्रीय मातृत्व लाभ योजना (एन एम बी एस)

ग्रामीण तथा शहरी कार्यक्रम एक केन्द्र प्रायोजित कार्यक्रम है जिसके अंतर्गत केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित मानदंडों/दिशानिर्देशों और शर्तों के अनुसार लाभ प्रदान करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को 100% केन्द्रीय सहायता दी जाती है। राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम गरीब परिवारों की सामाजिक सहायता के लिए एक राष्ट्रीय नीति की शुरूआत करता है। वृद्धावस्था, रोजी-रोटी कमाने वाले मुख्य सदस्य की मृत्यु तथा मातृत्व के समय उन्हें लाभ प्रदान किए जाते हैं। राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम दिनांक 15.8.1995 से लागू किया

गया है। इस योजना का संचालन ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) द्वारा किया जा रहा है।

(2) वयोवृद्धों से संबंधित कार्यक्रमों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता की योजना।

इस योजना के अंतर्गत स्वैच्छिक संगठनों को वृद्धावस्था गृहों, दिवा देखभाल केन्द्रों, सचल चिकित्सा युनिटों को चलाने और वयोवृद्धों के कल्याणार्थ गैर-संस्थागत सेवाएं प्रदान करने के लिए 90% सहायता अनुदान (आदिवासी क्षेत्रों में 95%) दिया जाता है।

(ख) 1995-96 के दौरान राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम के अंतर्गत लाभार्थियों की संख्या को विवरण-I में दर्शाया गया है। वर्ष 1993-94, 1994-95 और 1995-96 के दौरान वयोवृद्धों से संबंधित कार्यक्रमों के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता की योजना के अंतर्गत लाभग्रहियों की संख्या को बतानेवाला विवरण-II भी संलग्न है।

विवरण-I

1995-96 के दौरान राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम के अंतर्गत लाभग्रहियों की संख्या से संबंधित विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	एन ओ ए पी लाभग्राही	एन एफ बी एस लाभग्राही	एन एम बी एस लाभग्राही
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	260612	20390	207427
2.	अरुणाचल प्रदेश	एन आर	एन आर	एन आर
3.	असम	एन आर	एन आर	एन आर
4.	बिहार	एन आर	398	1148
5.	गोवा	447	17	एन आर
6.	गुजरात	एन आर	एन आर	एन आर
7.	हरियाणा	33808	एन आर	एन आर
8.	हिमाचल प्रदेश	6519	एन आर	एन आर
9.	जम्मू और कश्मीर	13911	292	5057
10.	कर्नाटक	एन आर	एन आर	एन आर
11.	केरल	38279	70	140
12.	महाराष्ट्र	7364	80	276
13.	मध्य प्रदेश	181814	एन आर	एन आर
14.	मणिपुर	एन आर	एन आर	एन आर
15.	मेघालय	एन आर	एन आर	एन आर
16.	मिजोरम	1330	83	1265

1	2	3	4	5
17.	नागालैंड	एन आर	एन आर	एन आर
18.	उड़ीसा	174331	18	1389
19.	पंजाब	35514	579	3669
20.	राजस्थान	एन आर	एन आर	एन आर
21.	सिक्किम	800	एन आर	एन आर
22.	तमिलनाडु	एन आर	एन आर	एन आर
23.	त्रिपुरा	एन आर	एन आर	एन आर
24.	उत्तर प्रदेश	764671	12651	169589
25.	पश्चिम बंगाल	353900	18643	170733
26.	अंडमान एंड निकोबार	एन आर	एन आर	एन आर
27.	चंडीगढ़	1187	1	5
28.	दादरा और नगर हवेली	300	28	88
29.	दमन व द्वीव	86	24	24
30.	एन सी टी दिल्ली	एन आर	एन आर	एन आर
31.	लक्षद्वीप	एन आर	एन आर	एन आर
32.	पांडिचेरी	एन आर	एन आर	एन आर
	जोड़	1,187,4873	53274	560810

एन आर = प्राप्त नहीं किया

विवरण-II

1993-94, 1994-95 और 1995-96 के दौरान वयोवृद्धों से संबंधित कार्यक्रमों के लिए स्वैच्छिक संगठनों का सहायता की योजना के अंतर्गत लाभान्वित व्यक्तियों की संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1993-94	1994-95	1995-96
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	16,525	56,750	56,400
2.	असम	25	75	75
3.	बिहार	50	50	150
4.	गुजरात	75	75	75
5.	हरियाणा	375	475	525
6.	हिमाचल प्रदेश	50	4,850	4,850
7.	कर्नाटक	100	250	250

1	2	3	4	5
8.	केरल	-	9,775	9,750
9.	मध्य प्रदेश	50	325	300
10.	महाराष्ट्र	175	350	175
11.	मणिपुर	800	1,100	825
12.	उड़ीसा	6,525	6,825	6,875
13.	पंजाब	100	50	100
14.	राजस्थान	150	150	-
15.	तमिलनाडु	16,175	35,650	30,500
16.	त्रिपुरा	50	300	300
17.	उत्तर प्रदेश	7,350	2,975	7,875
18.	पश्चिम बंगाल	6,750	19,200	21,700
19.	दिल्ली	4,975	9,875	9,650
20.	पांडिचेरी	-	25	25

[अनुवाद]

कर्नाटक को केन्द्रीय सहायता

1857. श्री एस.डी.एम.आर. वाडियार : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को कर्नाटक सरकार से पिछड़े तथा अल्पसंख्यक वर्गों के लिए धरती पुत्र कल्याण योजना (सन्स ऑफ द सॉसल वेलफेयर प्रोजेक्ट) के लिए 200 करोड़ रुपए की केन्द्रीय सहायता हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) जी, नहीं, इस मंत्रालय ने कर्नाटक सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया है।

(ख) और (ग). उपर्युक्त "क" को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति हेतु कल्याणकारी योजनाओं का लक्ष्य

1858. श्री विरवेश्वर भगत : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों की कल्याणकारी योजनाओं हेतु वर्ष-वार लक्ष्य निर्धारित किए गए थे;

- (ख) यदि हां, तो इस संबंध में कितनी सफलता प्राप्त हुई; और
(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह राम्वालिया) : (क) स (ग). अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण के लिए विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता की निर्मुक्ति राज्य सरकारों के कार्यानिष्पादन तथा राज्य सरकारों द्वारा अपने बजट में किए गए समान आधार पर बजट प्रावधानों के आधार पर की जाती है। केन्द्रीय क्षेत्र तथा केन्द्र प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत कोई विशेष राज्यवार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए जाते हैं। तथापि, किसी विशेष वर्ष में प्रत्येक राज्य में आर्थिक रूप से सहायता प्रदान किए जाने वाले अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति परिवारों के संबंध में 20 सूत्री कार्यक्रम के सूत्र 2 (क) तथा 2 (ख) के अंतर्गत कुछ लक्ष्य निर्धारित किए जाते हैं। मध्य प्रदेश राज्य के लिए इस संबंध में लक्ष्यों तथा प्राप्त सफलता संबंधी एक विवरण संलग्न है।

विवरण

अवधि	लक्ष्य (परिवार)	उपलब्धियां (परिवार)
20-सूत्री कार्यक्रम का सूत्र 11 (क)		
1993-94	2,03,000	2,26,638
1994-95	2,53,000	2,52,482
1995-96	2,28,000	1,98,465
20-सूत्री कार्यक्रम का सूत्र 11 (ख)		
1993-94	2,15,000	2,58,273
1994-95	2,45,000	2,79,024
1995-96	2,80,000	2,87,609

[हिन्दी]

विज्ञापनों से अर्जित राशि

1859. श्री जय प्रकाश अग्रवाल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली दूरदर्शन/आकाशवाणी द्वारा अलग-अलग विज्ञापनों से पिछले तीन वर्षों के दौरान वर्ष-वार तथा आज की तारीख तक कितनी राशि अर्जित की गई;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इन केन्द्रों के रख-रखाव/नवीकरण पर कितनी राशि खर्च की गई;

(ग) क्या उक्त अवधि के दौरान इन केन्द्रों का शुरू किया गया निर्माण कार्य पूरा हो गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो यह कब तक पूरा हो जायेगा ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इन्नाहीम) : (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान दिल्ली दूरदर्शन (दिल्ली अ.श.ट्रां.) और आकाशवाणी, दिल्ली द्वारा विज्ञापनों के जरिए अर्जित किया गया राजस्व निम्नानुसार है :-

	आकाशवाणी (लाख रुपयों में)	दूरदर्शन (लाख रुपयों में)
1993-94	462.57	3995.02
1994-95	384.57	2138.07
1995-96	430.08	2729.67

(ख) 1993-94 के दौरान आकाशवाणी, दिल्ली के रख-रखाव/मरम्मत पर 599.10 लाख रुपए खर्च किए गए जबकि दूरदर्शन, दिल्ली ने इस कार्य पर 249.94 लाख रुपये खर्च किए गए।

(ग) और (घ). जैसा कि संलग्न विवरण में दर्शाया गया है।

विवरण .

परियोजना	पूरा करने की प्रत्याशित तारीख
आकाशवाणी	
2x250 कि.वा.शा. वे ट्रांसमीटर खामपुर	दिसम्बर, 1996
एस.टी.आई.(टी), अति. होस्टल, दिल्ली	दिसम्बर, 1996
नया प्रसारण भवन, दिल्ली	1999-2000
दूरदर्शन	
दूरदर्शन भवन, मण्डो हाऊस, फेस-II	1998-1999

[अनुवाद]

सेलुलर फोन को टेप किया जाना

1860. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेलुलर फोन के टेप किये जाने का अधिक खतरा है तथा इस प्रकार के फोन के टेप किये जाने की अधिक घटनाएं दर्ज हुई हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस समस्या से निपटने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं/उठाये जा रहे हैं ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) जी नहीं, सेलूलर फोनों को टैप किये जाने की घटनाएं दर्ज नहीं हुई हैं।

(ख) ऊपर भाग (क) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए कोई कदम उठाने का प्रस्ताव नहीं है।

बेतार स्थानीय लूप परियोजना

1861. श्री सनत कुमार मंडल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 30 जून, 1996 के "द फाइनेंसियल एक्सप्रेस" में "डीओटीस रु. 350 करोड़ वायरलेस लोकल लूप प्रोजेक्ट यूरोपियन लॉबीज टैक्निकस आउटविड हाई-टेक" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार को इस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) यूरोपीय बहुराष्ट्रीय कंपनियों को किस आधार पर इसे लगभग बेच दिया गया है और प्रयोक्ताओं को कौन-सी नवीनतम प्रौद्योगिकी दिए जाने की संभावनाएं हैं?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) समाचार पत्र में यथा संदर्भित 350 करोड़ रुपये की लागत वाली कोई वायरलेस लोकल लूप परियोजना नहीं है।

(ख) लागू नहीं होता।

(ग) विभाग द्वारा बनायी गयी विशिष्टियां सामान्य किस्म की हैं और ये किसी विशेष प्रौद्योगिकी की पक्षधर नहीं हैं। इस प्रकार किसी विशेष विक्रेता की इन्हें वास्तविक रूप में बेच दिये जाने का प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

पेंशन योजना

1862. श्री सुशील चन्द्र : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितने मान्यता प्राप्त मजदूर संघ हैं और उनके नाम क्या-क्या हैं;

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा शुरू की गई पेंशन योजना को स्वीकार करने वाले कितने संघ हैं; और

(ग) देश में कितने प्रतिशत श्रमिकों ने इस पेंशन योजना को स्वीकार किया है?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) श्रम मंत्रालय ने पेंशन योजना सहित विभिन्न श्रम मुद्दों के बारे में 10 केन्द्रीय व्यवसाय संघ संगठनों से परामर्श किया है। इन संगठनों के नाम भारतीय राष्ट्रीय व्यवसाय संघ कांग्रेस, भारतीय मजदूर संघ, हिन्द मजदूर सभा, यूनाइटेड ट्रेड यूनियन सेंटर (एलएस), राष्ट्रीय श्रम संगठन, अखिल

भारतीय व्यवसाय संघ कांग्रेस, भारतीय व्यवसाय संघ केन्द्र, यूनाइटेड ट्रेड यूनियन कांग्रेस, व्यवसाय संघ समन्वयन केन्द्र और भारतीय व्यवसाय संघों का राष्ट्रीय मॉर्चा।

(ख) और (ग) भारतीय व्यवसाय संघ केन्द्र और यूनाइटेड ट्रेड यूनियन सेंटर (एलएस) को छोड़कर सभी केन्द्रीय व्यवसाय संघों ने सामान्यतः कर्मचारी पेंशन योजना को समर्थन प्रदान किया है। यह योजना 16.11.95 से कार्यान्वित की जा रही है। 12-7-96 की स्थिति के अनुसार, नई योजना के अर्धान 70,589 लाभानुभागियों को पेंशन दी गई है।

[अनुवाद]

विमान परिचारिकाओं की चिकित्सा जांच

1863. श्री मोहन रावले : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विमान परिचारिकाओं को 35 वर्ष की आयु के पश्चात् चिकित्सा जांच करानी पड़ती है;

(ख) यदि हां, तो क्या पुरुष "पर्सरों" और "निरीक्षकों" के लिए ऐसी कोई शर्त नहीं है;

(ग) यदि हां, तो इस तरह के भेदभाव के क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (घ). इंडियन एयरलाइन्स में, विमान परिचारिकाओं तथा पुरुष केबिन कर्मीदल के लिए 35 वर्ष की आयु पूरी करने के बाद वार्षिक चिकित्सा जांच करवानी आवश्यक है।

एयर इंडिया में, केवल विमान परिचारिकाओं के लिए 37 वर्ष की आयु से चिकित्सा जांच करवानी आवश्यक है चूंकि वे 35 वर्ष की आयु से सेवा निवृत्त होने का लाभ उठाने की हकदार हैं। पुरुष केबिन कर्मीदल के लिए इस प्रकार का परीक्षण आवश्यक नहीं है क्योंकि वे 58 वर्ष की आयु में सेवानिवृत्त होते हैं।

[हिन्दी]

घरेलू पर्यटन का विकास

1864. प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में पर्यटन तथा ऐतिहासिक महत्व के प्रेरणादायी स्थलों के प्रति सरकार की उदासीनता के कारण घरेलू पर्यटन के विकास को भारी धक्का पहुंचा है;

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

(ग) क्या सरकार ने घरेलू पर्यटन के विकास के लिए कोई समयबद्ध योजना तैयार की है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार घरेलू पर्यटन के विकास में निजी क्षेत्र को शामिल करने का है; और

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

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) से (घ). घरेलू पर्यटन, भारतीय पर्यटन का प्रमुख सहारा है। पर्यटन विभाग, भारत सरकार, घरेलू पर्यटन के विकास के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों को पर्यटक परिसर, मार्गस्थ सुख-सुविधाएं, पर्यटक बंगले, यात्री निवास/यात्रिकाएं, पर्यटक स्वागत केन्द्र, तम्बुओं में आवास तथा तीर्थ केन्द्रों का निर्माण करने के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता उपलब्ध करवाता है।

(ङ) और (च). घरेलू पर्यटन हेतु पर्यटन आधारिक संरचना के विकास में, निजी क्षेत्र पहले ही शामिल हैं।

[अनुवाद]

गेहूँ तथा चावल का आर्वटन

(लाख टन में)

1865. श्री प्रमोद महाजन : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 18 मार्च, 1996 के "इंडियन एक्सप्रेस" में छपे इस आशय के समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है कि बंगाल, महाराष्ट्र इत्यादि राज्यों के लिए आर्वटित गेहूँ तथा चावल का कोटा अपर्याप्त है जिससे वहां के गरीब वर्ग के लोगों की समस्या और भी गंभीर हो गई है क्योंकि उनका जीवनयापन सार्वजनिक वितरण प्रणाली पर निर्भर है जबकि दूसरी ओर पंजाब और हरियाणा के अनाज भंडार भरे पड़े हैं;

(ख) तत्संबंधी तथ्य क्या है तथा देश के विभिन्न हिस्सों में आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति में अत्यधिक कमी के लिए दोषी भारतीय खाद्य निगम के सभी अधिकारियों के नाम क्या हैं; और

(ग) सरकार द्वारा इन अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). सरकार को "इंडियन एक्सप्रेस" में दिनांक 18 मार्च, 1996 को प्रकाशित समाचार की जानकारी है। चूंकि केन्द्रीय पूल में खाद्यान्नों की स्टॉक स्थिति अच्छी बनी रही इसलिए 1995-96 के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत पश्चिमी बंगाल, महाराष्ट्र आदि राज्यों सहित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को गेहूँ और चावल की आपूर्ति करने में कोई कठिनाई पेश नहीं आई थी। वर्ष 1995-96 में पश्चिम बंगाल और महाराष्ट्र में सार्वजनिक वितरण प्रणाली/सम्पुष्ट सार्वजनिक वितरण प्रणाली/हेतु चावल और गेहूँ का औसत मासिक उठान निम्नानुसार था :—

राज्य	चावल	गेहूँ	जोड़
पश्चिम बंगाल	0.37	0.70	1.07
महाराष्ट्र	0.30	0.51	0.81
अखिल भारत	7.88	4.41	12.29

चावल और गेहूँ के ऊपर बताए गए उठान की तुलना में भारतीय खाद्य निगम के पास भिन्न-भिन्न तारीखों को उपलब्ध स्टॉक निम्नानुसार था :—

(लाख टन में)

दिनांक	पश्चिम बंगाल		महाराष्ट्र		अखिल भारत (केन्द्रीय पूल)	
	चावल	गेहूँ	चावल	गेहूँ	चावल	गेहूँ
1.4.95	3.61	0.96	8.04	5.82	180.0	87.2
1.10.95	3.81	1.16	6.51	4.57	130.0	169.5
1.1.96	3.45	0.52	5.46	3.23	154.0	131.5
1.2.96	3.76	0.63	5.35	3.01	160.8	114.9
1.3.96	3.73	0.74	5.48	2.83	161.8	99.4
1.4.96	3.41	0.72	5.32	2.85	141.4	86.0
1.5.96	3.14	0.87	5.38	2.76	137.4	122.4
1.6.96	2.95	1.13	5.02	2.66	135.4	152.3

(सभी आंकड़े अनन्तिम हैं)

देश में चावल और गेहूँ का स्टॉक सार्वजनिक वितरण प्रणाली की अपेक्षाओं से काफी अधिक है। जनवरी, 1996 और फरवरी, 1996 को छोड़कर महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल में भी यही स्थिति बनी रही जब माह के पहले दिन गेहूँ का स्टॉक राज्य में औसत मासिक उठान से थोड़ा सा कम था। मुम्बई शहर और कलकत्ता महानगर क्षेत्रों में सितम्बर, 1995 के बाद कुछ महीनों के दौरान कुछ संचलन संबंधी बाधाएं थीं जिनसे स्टॉक स्थिति प्रभावित हुई थी। यह मुख्य रूप से मुम्बई के क्षेत्रों में यात्री गाड़ियों के भारी यातायात के कारण मालगाड़ियों की कम उपलब्धता और कलकत्ता पत्तन न्यास क्षेत्र में भारतीय खाद्य निगम के जिंजरा पुल गोदामों पर लगाने हेतु पूर्वी रेलवे से प्राप्त मालगाड़ियां स्वीकार करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास की कठिनाई के कारण हुआ था। उसके बाद स्थिति में सुधार हुआ है।

उपर्युक्त के संदर्भ में भारतीय खाद्य निगम के किसी भी अधिकारी पर जिम्मेदारी निर्धारित करने की गुंजाइश नहीं है।

विदेश स्थित पर्यटन कार्यालय

1866. श्री शरत पटनायक : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए विदेशों में कितने कार्यालय चलाए जा रहे हैं;

(ख) क्या सरकार द्वारा इन कार्यालयों के कार्य-निष्पादन की भी समीक्षा की गई है; और

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

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) भारत में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए विदेशों में 18 भारत सरकार पर्यटक कार्यालय चलाए जा रहे हैं।

(ख) और (ग). विदेश स्थित पर्यटक कार्यालयों के कार्य-निष्पादन का समय-समय पर मूल्यांकन किया जाता है ताकि उनका कुशलतापूर्व और प्रभावपूर्ण ढंग से कार्य करना सुनिश्चित किया जा सके। कार्यालयों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा एक सतत् प्रक्रिया है।

निर्धनों को लाभ

1867. डा. अरुण कुमार शर्मा :

श्री शत्रुघ्न प्रसाद सिंह :

क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ करने के लिए कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो उन वस्तुओं का ब्यौरा क्या है जिनको ग्रामीण क्षेत्रों में इस प्रणाली के जरिये निर्धनों को आधी कीमत पर बेचा जाएगा;

(ग) क्या सरकार का विचार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिये और वस्तुएं जैसे चाय, साबुन, दालें, आयोडीन-युक्त नमक और जनता कपड़ा उपलब्ध कराने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) और (ख). सरकार का सार्वजनिक वितरण प्रणाली को गरीबों की ओर केन्द्रित करते हुए सुप्रवाही बनाने का प्रस्ताव है। इस संबंध में राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से परामर्श करके तफसील तैयार की जा रही है।

(ग) और (घ). जी नहीं। तथापि, इस बात की सूचना है कि राज्य/संघ राज्य क्षेत्र स्थानीय आवश्यकताओं तथा पसन्द के अनुसार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए चाय, दाल आयोडीन-युक्त नमक आदि जैसी वस्तुएं वितरित कर रहे हैं।

आवश्यक वस्तुओं का वितरण

1868. श्री सौम्य रंजन :

श्री गिरधारी लाल भार्गव :

श्री भेरूलाल मीणा :

श्री हरिन पाठक :

श्री संतोष कुमार गंगवार :

क्या नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में गेहूँ, चावल, चीनी तथा खाद्य तेल जैसी आवश्यक वस्तुओं के प्रति यूनिट वितरण के लिए क्या मानदंड तय किये गये हैं;

(ख) क्या ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में आवश्यक वस्तुओं के वितरण के संबंध में कोई विसंगति है; और

(ग) सरकार द्वारा इस विसंगति को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (ग). ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में गेहूँ, चावल तथा खाद्य तेल जैसी आवश्यक वस्तुओं के प्रति यूनिट वितरण के मानदण्ड, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अपनी संचालनात्मक जिम्मेदारी के एक हिस्से के रूप में तय किए जाते हैं। राज्यों को चीनी का आवंटन 1991 की जनगणना के आंकड़ों के आधार पर प्रति व्यक्ति प्रति माह 425 ग्रा. की दर पर किए जा रहे हैं। वस्तुओं को जारी करने के मापदण्ड राज्य-वार-राज्य तथा राज्य के भीतर भिन्न-भिन्न हो सकते हैं जो वहां की स्थानीय आवश्यकताओं तथा परिस्थितियों पर निर्भर करते हैं। यदि आवश्यक वस्तुओं के वितरण के बारे में कोई असमानता है तो उसे दूर करना राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों का काम है।

संगमरमर खान में कार्यरत श्रमिक

1869. श्रीमती वसुन्धरा राजे : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में संगमरमर खान में लगभग कितने श्रमिक कार्यरत हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार इन श्रमिकों को काम करने की दशा में सुधार करने और उनको अधिक मजदूरी दिलाने के लिए कोई विधान बनाने का है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) राजस्थान में संगमरमर की खानों में लगभग 14,109 कर्मकार कार्यरत हैं।

(ख) जी, नहीं। संगमरमर खानों में नियोजित कर्मकारों को मजदूरी और सेवाशर्तें न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 और अन्य सम्बद्ध श्रम कानूनों द्वारा शासित हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

केरल में नए टेलीफोन एक्सचेंज

1870. श्री रमेश चेन्निन्तला : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में 1995-96 के लिए प्रस्तावित सभी टेलीफोन एक्सचेंजों द्वारा काम शुरू कर दिया गया है;

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

(ग) किन-किन जिलों में टेलीफोन एक्सचेंजों द्वारा अभी तक काम करना शुरू नहीं किया गया है ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद बर्मा) : (क) और (ख). केरल में वर्ष 1995-96 में 53 टेलीफोन एक्सचेंज चालू करने की योजना बनायी गयी थी जिनमें से 18 एक्सचेंज, भवन/उपकरणों की अनुपलब्धता के कारण चालू नहीं किये जा सके।

(ग) उन जिलों के नाम जहां पर एक्सचेंजों ने अभी कार्य करना आरम्भ नहीं किया है, इस प्रकार हैं :-

कन्नानोर, कसारगोड, बाईनाड, त्रिचूर, एर्नाकुलम, कोडुगयम, क्विल्लान और त्रिवेन्द्रम।

कन्नड़ में समाचार प्रसारण

1871. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलौर दूरदर्शन प्रातः कालीन समाचार कन्नड़ में प्रसारित नहीं कर रहा है;

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

(ग) प्रातः कालीन समाचार कन्नड़ में प्रसारित करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). जनशक्ति, हार्डवेयर तथा अन्य आधारभूत सुविधाओं जैसे संसाधनों की बाधिताओं के कारण दूरदर्शन केन्द्र, बंगलौर से प्रातःकाल में एक कन्नड़ समाचार बुलेटिन प्रसारित करना संभव नहीं पाया गया है।

मध्य प्रदेश में पर्यटन को बढ़ावा देना

1872. श्री विश्वेश्वर भगत : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1995-96 के दौरान मध्य प्रदेश में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु स्विकृत किए गए तथा लागू किए जा रहे प्रस्तावों का व्यौरा क्या है; और

(ख) प्रत्येक परियोजना के लिए कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) :

(क) और (ख). पर्यटन का संवर्धन करना मुख्यतया राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों की जिम्मेदारी है। तथापि, पर्यटन विभाग, भारत सरकार राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों को विशिष्ट परियोजना प्रस्तावों के प्राप्त होने पर उनके गुण-दोषों, पारस्परिक प्राथमिकताओं और धन की उपलब्धता के आधार पर वित्तीय सहायता प्रदान करता है। वर्ष 1995-96 के दौरान मध्य प्रदेश सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ।

इंडियन एयरलाइन्स के विमान में शव का पाया जाना

1873. श्री सनत कुमार मंडल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 5 जुलाई, 1996 के "द हिन्दुस्तान टाइम्स" नई दिल्ली संस्करण में "बाडी लेफ्ट टु स्टिक इन इंडियन एयरलाइन्स एयरक्राफ्ट" शीर्षक के अंतर्गत प्रकाशित समाचार की ओर गया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में तथ्य क्या है;

(ग) इस घटना में लिफ्ट इंडियन एयरलाइन्स अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). अहमदाबाद से जिस विमान ने उड़ान भरी वह 29.6.1996 की रात्रि को दिल्ली में उतरा जिसमें एक ताबूत था जिसे अगली सुबह उतारा गया। एक वरिष्ठ यातायात अधीक्षक, दो यातायात सहायकों तथा तीन लोडरों को निलम्बित कर दिया गया है। इंडियन एयरलाइन्स ने भी संबंधित कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई करनी शुरू कर दी है।

(घ) इंडियन एयरलाइन्स द्वारा सभी संबंधितों की विस्तृत मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी कर दिए हैं ताकि भविष्य में इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।

[हिन्दी]

दिल्ली में लंबित पड़ी परियोजनाएं

1874. श्री जय प्रकाश अग्रवाल : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की कुछ कल्याण

परियोजनाएं इस समय सरकार के पास अनुमोदन/स्वीकृति के लिए लंबित पड़ी हैं;

(ख) यदि हां, तो आज तक का परियोजनावार ब्यौरा क्या है तथा ये परियोजनाएं किस तिथि से सरकार के पास लंबित पड़ी हैं/विचाराधीन हैं;

(ग) इस संबंध में देरी के क्या कारण हैं;

(घ) तत्संबंधी अनुमानित लागत कितनी हैं; और

(ङ) इन परियोजनाओं को कब तक मंजूरी दी जायेगी?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामूवालिया) : (क) जी, हां।

(ख) और (घ). (क) तथा (घ) का उत्तर संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) इन परियोजनाओं के निपटान में विलम्ब अन्तरमंत्रालयीय विचार विमर्श योजना आयोग के साथ तथा कल्याण मंत्रालय के आन्तरिक वित्त के साथ विचार-विमर्श के कारण हुआ है।

(ङ) इस स्तर पर कोई समय सीमा नहीं दी जा सकती है।

विवरण

भारत सरकार, कल्याण मंत्रालय के अनुमोदन के लिए लंबित राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार की कल्याण परियोजनाओं का ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

- | | | |
|--|-------------------|----------------------------|
| 1. (क) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कालेज जाने वाले छात्रों को योग्यता छात्रवृत्ति | लागत 200 लाख रु. | दिसम्बर, 94 से विचाराधीन |
| 2. (ख) दिलशाद गार्डन में परीक्षा-पूर्व कोचिंग केन्द्र | लागत 10 लाख रु. | नवम्बर, 1995 से विचाराधीन |
| (ग) दिल्ली राज्य अनुसूचित जाति वित्त विकास निगम को अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के आर्थिक विकास के लिए राष्ट्रीय अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति वित्त विकास निगम तथा राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त विकास निगम द्वारा अग्रिम दिए जाने वाले ऋणों के लिए राज्य गारंटी प्रदान करना | | दिसम्बर, 1995 से विचाराधीन |
| 2. कल्याण मंत्रालय में प्राप्त निम्नलिखित योजनाएं अन्तर मंत्रालयीय परामर्श के लिए मानव संसाधन विकास के लिए मंत्रालय को भेजी गई है :— | | |
| (क) आर्थिक रूप से अभाव ग्रस्त वर्ग के कालेज जाने वाले छात्रों को मेधाविता सह निधनता छात्रवृत्ति | लागत 200 लाख रु. | दिसम्बर, 94 से विचाराधीन |
| (ख) अनधिसूचित जनजातियों के स्कूल जाने वाले बच्चों के लिए विशेष प्रोत्साहन | लागत 1.00 लाख रु. | दिसम्बर, 94 से विचाराधीन |
| 3. लघु तथा कूटीर उद्योगों में स्वरोजगार के लिए अनुसूचित जातियों को वित्तीय सहायता के संबंध में मानदंडों के संशोधन के संबंध में मामला योजना आयोग को उनकी स्वीकृति तथा वार्षिक योजना 1996-97 में इस स्कीम को शामिल करने के लिए भेजा गया। | | |

[अनुवाद]**केरल में टेलीफोन एक्सचेंज**

1875. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :
श्री सुरेश कोडीकुनील :
श्री जी.एम. बनातवाला :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में 30 जून, 1996 तक टेलीफोन एक्सचेंजों की जिलावार संख्या कितनी है;

(ख) गत दो वर्षों के दौरान जिलावार कितने टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किए गए और 1996-97 के दौरान जिलावार कितने टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किए जाने का विचार है;

(ग) राज्य में 30 जून, 1996 की तिथि तक जिलावार कितने उपभोक्ता हैं और टेलीफोन कनेक्शन हेतु कितने आवेदन पत्र लंबित हैं;

(घ) वर्ष 1996-97 और 1997-98 के दौरान केरल में नए टेलीफोन एक्सचेंज/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज लगाने और टेलीफोन एक्सचेंजों के विस्तार हेतु क्या योजना तैयार की गई है अथवा किए जाने का विचार है; और

(ङ) तत्संबंधी स्थानवार ब्यौरा क्या है?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) दिनांक 30.6.96 की स्थिति के अनुसार केरल में टेलीफोन एक्सचेंजों की जिलावार सं. संलग्न विवरण में-1 दी गई है।

(ख) वर्ष 1994-95, 1995-96 के दौरान प्रदान किये गये और 1996-97 के दौरान प्रदान करने के लिए प्रस्तावित टेलीफोन कनेक्शनों की जिलावार संख्या संलग्न विवरण-II में दी गई है।

(ग) 30.6.96 की स्थिति के अनुसार केरल में उपभोक्ताओं की संख्या तथा टेलीफोन कनेक्शन के लिए लंबित आवेदनों के संख्या जिलावार संलग्न विवरण-III में दी गई है।

(घ) और (ङ). 1996-97 के दौरान केरल में टेलीफोन एक्सचेंजों के विस्तार हेतु तथा नये टेलीफोन एक्सचेंज/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज स्थापित करने हेतु बनाई गई अथवा बनाई जाने वाली स्कीमों का जिलावार ब्यौरा संलग्न विवरण अनुबंध-IV में दिया गया है। 1997-98 के लिए अभी स्कीमों को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

विवरण-I

30 जून, 1996 की स्थिति के अनुसार केरल राज्य में टेलीफोन एक्सचेंजों की जिलावार संख्या

क्र.सं.	राज्य का नाम	टेलीफोन एक्सचेंजों की सं.
1	2	3
1.	त्रिवेन्द्रम	49
2.	पथनमथित्ता	40

1	2	3
3.	कोट्टयम	60
4.	इदुकी	64
5.	पालघाट	71
6.	कोझिकोड	56
7.	कन्नूर	67
8.	क्यूलीन	58
9.	अल्लेपी	38
10.	एर्नाकुलम	86
11.	त्रिचूर	55
12.	मालापुरम	50
13.	वाइनाड	20
14.	कसरगिडि	41
केरल राज्य का कुल		755

विवरण-II

1994-95 व 1995-96 के दौरान प्रदान किये गये टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या और 1996-97 के दौरान प्रदान किये जाने के लिए प्रस्तावित टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या

क्र.सं.	जिले का नाम	1994-95 के दौरान प्रदान किये गये कनेक्शनों की सं.	1995-96 के दौरान प्रदान किये जाने हेतु प्रस्तावित कनेक्शनों की संख्या
1	2	3	4
1.	त्रिवेन्द्रम	10442	15507
2.	पथनमथित्ता	4068	6610
3.	कोट्टयम	7575	14646
4.	इदुकी	1998	3972
5.	पालघाट	3421	9322
6.	कोझिकोड	6958	13808
7.	कन्नूर	5089	11178
8.	क्यूलीन	5308	15356
9.	अल्लेपी	4252	8691
10.	एर्नाकुलम	21166	20897

1	2	3	4	5
11.	त्रिचूर	10564	20093	23000
12.	मालापुरम	4654	8148	18000
13.	वाइनाड	593	2248	3500
14.	कसरागोड	2884	2655	8500

विवरण-III

केरल में 30.6.96 की स्थिति के अनुसार उपभोक्ताओं की संख्या और प्रतीक्षा सूची में दर्ज आवेदकों की जिलावार संख्या निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	जिलों का नाम	उपभोक्ताओं की संख्या (चालू कनेक्शन)	प्रतीक्षा सूची में दर्ज आवेदकों की संख्या
1.	त्रिवेन्द्रम	82817	45958
2.	पथनामथिता	31177	30615
3.	कोट्टयम	62575	45501
4.	इडुकी	18437	17226
5.	पालघाट	37777	26743
6.	कोझीकोड	59534	47643
7.	कन्नूर	47399	42826
8.	क्यूलोन	53301	35456
9.	अलेपी	36970	33571
10.	एर्नाकुलम	134116	53934
11.	त्रिचूर	71594	47790
12.	मालापुरम	32237	46891
13.	वाइनाड	8291	7092
14.	कसरागोड	22247	22271

विवरण-IV

केरल में 1996-97 के दौरान टेलीफोन एक्सचेंजों के विस्तार हेतु और नये टेलीफोन एक्सचेंजों/इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों की स्थापना के लिए तैयार की गई स्कीमें, अथवा तैयार की जाने वाले प्रस्तावित स्कीमें जिलावार निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	जिलों का नाम	प्रस्तावित सकल क्षमता	प्रस्तावित निवल संख्या
1	2	3	4
1.	त्रिवेन्द्रम	36432	13888
2.	पथनामथिता	39308	23236

1	2	3	4
3.	कोट्टयम	46460	27440
4.	टदुकी	11928	8784
5.	पालघाट	20940	12412
6.	कोझीकोट	25168	18134
7.	कन्नूर	45456	29372
8.	क्यूलोन	24508	14212
9.	अलेपी	26748	17766
10.	एर्नाकुलम	74120	37880
11.	त्रिचूर	58264	34492
12.	मालापुरम	39580	21104
13.	वाइनाड	9176	5668
14.	कसरागोड	13248	11332

चीनी मिलों का कार्यकरण

1876. श्री सौम्य रंजन : क्या खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में स्थापित चीनी मिलों ने कार्य करना शुरू कर दिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) ये मिलें कब एक तक कार्य करना शुरू कर देंगी?

खाद्य मंत्री और नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : (क) से (घ). हाल ही में, अर्थात्, चालू चीनी मौसम (अक्तूबर से सितम्बर) के दौरान 7 जुलाई, 1996 तक, बारह चीनी मिलों में उत्पादन आरम्भ कर दिया है। इनमें से 6 उत्तर प्रदेश में, 2 महाराष्ट्र में, तथा हरियाणा, गुजरात, आन्ध्र प्रदेश एवं तमिलनाडु प्रत्येक में एक-एक हैं।

सामान्यतः एक नई चीनी मिल की स्थापना में 3 से 4 वर्ष लग जाते हैं।

खाड़ी देशों में अवैध रूप से रह रहे भारतीय मजदूर

1877. श्री माणिकराव होडल्या गावीत : क्या ग्राम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कंस्ट्रक्शन कंपनियों द्वारा किन-किन देशों को कितनी अवधि के लिए कुल कितने मजदूरों को विदेश भेजा गया;

(ख) क्या विशेषकर खाड़ी के देशों में कुछ भारतीय मजदूरों द्वारा अवैध रूप से रहने के संबंध में रिपोर्ट प्राप्त हुई है; और

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

श्रम मंत्री (श्री एम. अरुणाचलम) : (क) ओवरसीज कांस्ट्रक्शन कौंसिल आफ इंडिया के पास उपलब्ध सूचना के अनुसार, वर्ष 1993, 1994 और 1995 के दौरान कांस्ट्रक्शन कम्पनियों द्वारा 2757 श्रमिक विदेश भेजे गए। खाड़ी के क्षेत्र अर्थात् बहरीन, सऊदी अरब, संयुक्त अरब अमीरात, ओमान, कतर और कुवैत आदि में रोजगार के लिए भारी संख्या में कर्मकार जाते हैं। रोजगार की अवधि रोजगार करार में दी जाती है जो सामान्यतः दो से तीन वर्षों की होती है।

(ख) और (ग). विदेशों में, गैर कानूनी ढंग से रहने के लिए गिरफ्त में लिए जा रहे भारतीय श्रमिकों के संबंध में समय-समय पर रिपोर्ट प्राप्त होती हैं। तथापि, विदेशों में भारतीय कर्मकारों की कुल संख्या में, ऐसे गैर कानूनी आवासियों की प्रतिशतता मामूली है। जब कभी ऐसे श्रमिक बिना परमिट के कार्य करते पाये जाते हैं, उन्हें विदेशी कारागारों में रखा जाता है और उन्हें निर्वासित कर दिया जाता है। विदेश स्थित भारतीय दूतावास उनके भारत में प्रत्यावर्तन को आसान बनाने के लिए सभी आवश्यक सहायता प्रदान करते हैं।

विमान दुर्घटनाएँ

1878. श्री के. प्रधानी : क्या नगर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइन्स के हवाई जहाजों की हैंगरों में रख-रखाव करते समय सरकार के ध्यान में आई दुर्घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन दुर्घटनाओं में हतहत हुए कर्मचारियों की क्या संख्या है;

(ग) सम्पत्ति/उपकरणों की हुई क्षति का रुपये में ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या प्रत्येक मामले में जांच की गई थी;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे; और

(च) इस संबंध में किए गए निवारण उपाय क्या हैं?

नगर विमानन मंत्री तथा संचालन और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (च). एक विवरण संलग्न है।

विवरण

विमान कम्पनी	गत तीन वर्षों की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं (भूमि पर घटनाओं) की संख्या	घायल हुए कर्मचारियों की संख्या	सम्पत्ति/उपकरण की हानि (रुपए)	क्या जांच की गई	जांच के ब्यौरे और की गई कार्रवाई
1	2	3	4	5	6
इंडियन एयरलाइन्स	3	1	1.00 लाख (लगभग)	जी हां	(1) 15 फरवरी, 1994 को एक बोइंग 737 विमान जैकिंग के दौरान फिसल गया जिसके फलस्वरूप फाइबर ग्लास को क्षति हुई। विमान जैकिंग करते समय विमान अनुरक्षण इंजीनियर की लापरवाही को घटना का कारण पाया गया। नागर विमानन महानिदेशालय ने उसके लाइसेंस को एक महीने के लिए निलंबित कर दिया। (2) 15 मार्च, 1994 को एयरबस ए300 के कोबिन से यात्री सीटों को हटाने की प्रक्रिया के दौरान एक फोर्कलिफ्ट के फ्यूजलैज से टकरा जाने के परिणामस्वरूप हल्का चिब पड़ गया। कोई घायल नहीं हुआ। संबंधित फोरमैन को चेतावनी दे दी गई। (3) 4 दिसम्बर, 1995 को एयरबस ए300 विमान के विंग के नीचे की सीट को साफ करते समय चूक के कारण एक हेलपर ट्रेस्टलर से नीचे गिर गया और उसके हाथ की हड्डी टूट गयी।

1	2	3	4	5	6
एयर इंडिया	3	1	0.95 लाख (लगभग)	जी हां	(1) 2 जुलाई, 1994 को एयरबस ए300 विमान पर जब अनुष्णा पावर यूनिट लगाई जा रही थी, तो स्लिंग केबल की असफलता के कारण केवल स्विजिंग निकल गई और अनु.पा.यू. गिर गया। (2) 10 जनवरी, 1995 को जब एक बोइंग 747 विमान कमांडो के प्रशिक्षण के लिए उपयोग किया जा रहा था। एक कमांडो ने एक दरवाजा "आटो मोड" से खोल दिया जिसके परिणामस्वरूप विमान स्लाइड गलती से लग गया। काई घायल नहीं हुआ। एयर इंडिया ने ऐसे प्रशिक्षण के दौरान केबिन में एक इंजीनियर को रखने का निर्णय लिया है ताकि इस तरह की घटनाओं से बचा जा सके। (3) 28 मार्च, 1996 को एक बोइंग 747 विमान के बायीं ओर के विंग टिप फाइबर ग्लास पैनल को उस समय मामूली क्षति हुई जब एक ट्रेस्टलर उक्त पैनल से टकराया। एयर इंडिया ने एक परिपत्र जारी किया है जिसमें संबंधित कार्मिकों को ग्राउंड उपस्कर उपयोग में लाने से पहले उसकी प्रयोग्यता सुनिश्चित करने की सलाह दी गई है।

[हिन्दी]

दूरदर्शन नेटवर्क

1879. श्री रामानुज प्रसाद सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूरदर्शन नेटवर्क में बिहार और उत्तर प्रदेश के कौन से क्षेत्र शामिल नहीं किए गए हैं;

(ख) क्या प्रसारण का क्षेत्र बढ़ाने के लिए इन राज्यों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

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

नगर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) से (ग). जबकि उपग्रह के माध्यम से प्राप्त दूरदर्शन सेवा उपयुक्त डिश एन्टेना प्रणाली के उपयोग द्वारा समस्त बिहार एवं उत्तर प्रदेश राज्यों सहित समग्र देश में उपलब्ध है, स्थलीय ट्रांसमिशन पूर्ण रूप से या आंशिक रूप से दोनों राज्यों के सभी जिलों में उपलब्ध है जोकि बिहार में अनुमानतः 93.3% और उत्तर प्रदेश में 79.1% क्षेत्र को कवर करता है। इन राज्यों के अब तक कवर न किए गए/आंशिक रूप से कवर किए गए क्षेत्रों तक टेलीविजन सेवा के विस्तार के बारे में विभिन्न मंचों से समय-समय पर अभ्यावेदन प्राप्त

हुए हैं। इन राज्यों में टेलीविजन सेवा का और अधिक विस्तार करने के उद्देश्य से वर्तमान में बिहार तथा उत्तर प्रदेश में विभिन्न शक्तियों की क्रमशः 16 तथा 45 ट्रांसमीटर परियोजनाएं कार्यान्वयनाधीन/स्थापित करने हेतु परिकल्पित हैं जोकि संसाधनों और अन्य आधारभूत सुविधाओं की उपलब्धता पर निर्भर है।

दूरदर्शन केन्द्र, बरेली

1880. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में बरेली दूरदर्शन केन्द्र में स्टूडियो की सुविधाएं प्रदान कर दी गई हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो उक्त सुविधा कब तक प्रदान कर दिए जाने की संभावना है?

नगर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). जी, हां। उत्तर प्रदेश में बरेली में एक कार्यक्रम निर्माण सुविधा 30.6.1995 से चालू कर दी गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

वयस्कों के लिए फिल्मों का प्रसारण

1881. श्री कचरू भाऊ राठत :

श्री दत्ता मेघे :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "नवभारत टाइम्स" के दिनांक 4 जुलाई, 1996 में प्रकाशित समाचार के अनुसार वयस्कों के लिए फिल्मों तथा कार्यक्रमों के प्रसारण पर देश में प्रतिबंध लगा दिया गया है;

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

(ग) क्या इस संबंध में सभी चैनलों के आपरेटरों को कोई निदेश जारी किए गए हैं;

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

(ङ) उक्त निदेशों का सभी संबंध व्यक्तियों से कड़ा अनुपालन सुनिश्चित कराने हेतु क्या कदम उठाये गए हैं?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्राहीम) : (क) और (ख). दिल्ली के मुख्य मेट्रोपोलिटिन मजिस्ट्रेट ने श्री विनोदानन्द झा बनाम राज्य के मामले में 3 जुलाई, 1996 को दिए एक निर्णय में अन्य बातों के साथ-साथ दूरदर्शन को वयस्क फिल्मों के प्रसारण को बंद करने का निदेश दिया था। तथापि, दूरदर्शन ने पहले ही वयस्क फिल्मों को टेलीकास्ट करना बंद कर दिया था।

(ग) और (घ). न्यायालय ने निजी क्षेत्र टेलीविजन चैनलों को भी मनोरंजन या विज्ञापन हेतु निर्मित फिल्मों और धारावाहिकों का तब तक प्रदर्शन न करने के निर्देश दिए हैं जब तक कि सेंसर बोर्ड से उनके पारिवारिक प्रदर्शन की अनुमति प्राप्त न कर ली जाए।

(ङ) दूरदर्शन केवल उन फिल्मों और कार्यक्रमों को टेलीकास्ट करता है जो कि पारिवारिक प्रदर्शन के लिए उपयुक्त होते हैं। इसे सुनिश्चित करने के लिए केवल फिल्म प्रमाणन बोर्ड द्वारा सार्वजनिक प्रदर्शन हेतु प्रमाणित फिल्मों को ही दूरदर्शन पर टेलीकास्ट किया जाता है। इसका अलावा, यह सुनिश्चित करने के लिए कि दूरदर्शन पर टेलीकास्ट किए जाने वाले सभी कार्यक्रम एवं फिल्मों दूरदर्शन की प्रसारण एवं वाणिज्यिक विज्ञापन संहिता के अनुरूप हों, उन्हें टेलीकास्ट करने से पहले दूरदर्शन की विभागीय समितियों द्वारा उनका पूर्वदर्शन किया जाता है।

[अनुवाद]

अनुसूचित जातियों के बच्चों के लिए नीले रंग की वर्दी

1882. श्री पृथ्वीराज डी. चव्हाण : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को महाराष्ट्र राज्य सरकार द्वारा ऊंची जाति के लोगों के बच्चों को दी जाने वाली सफेद और खाकी वर्दी की

जगह अनुसूचित जाति के बच्चों को नीले रंग की वर्दी देने संबंधी हाल ही में लिए गए निर्णय की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या जब जनता द्वारा इस निर्णय को स्थगित करने के लिए प्राधिकारियों के खिलाफ विरोध प्रकट किया गया तो उसी दौरान करोड़ों रुपये मूल्य की वर्दी खरीदकर वितरित कर दी गई;

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

(घ) क्या केन्द्र सरकार द्वारा इस बात की जांच करायी गयी है कि यह निर्णय कैसे और किस स्तर पर लिया गया;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकलें; और

(च) केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

कल्याण मंत्री (श्री बलवंत सिंह रामुवालिया) : (क) से (च).

महाराष्ट्र सरकार 1979 से जिला परिषद प्राइमरी स्कूलों के पहली से चौथी कक्षा के अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति श्रेणी के छात्रों को वर्दी की निःशुल्क आपूर्ति की योजना कार्यान्वित कर रही है। राज्य सरकार ने जिला परिषदों के प्राइमरी स्कूलों में छात्रों के लिए वर्दी के किसी विशेष रंग या किस्म को निर्धारित नहीं किया है। तथापि, कुल मिलाकर स्कूल वर्दी के रूप में लड़कों खाकी पेंट तथा सफेद कमीज पहनते हैं तथा लड़कियां नीली स्कर्ट और सफेद ब्लाउज पहनती हैं। अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति छात्रों को निःशुल्क प्रदान की जाने वाली वर्दी का रंग भी समान ही है। राज्य सरकार ने इस आधार पर 1995-96 से लड़कों के लिए नीली पेंट/ आसमानी कमीज तथा लड़कियों के लिए नीली स्कर्ट/आसमानी ब्लाउज निर्धारित करने का निर्णय लिया कि सफेद रंग की वर्दियों का ग्रामीण क्षेत्र में रखरखाव मुश्किल होता है। इसका निर्णय ग्रामीण विकास मंत्री की अध्यक्षता में हुई बैठक में लिया गया था जिसमें सचिव, शिक्षा विभाग, सचिव, ग्रामीण विकास तथा उद्योग विभाग के प्रतिनिधि उपस्थित थे।

यद्यपि, पिछड़े तथा गैर पिछड़े वर्गों के छात्रों के बीच विभेदीकरण का कोई इरादा नहीं था लेकिन समाज के कुछ वर्गों के बीच गलतफहमी को ध्यान में रखते हुए राज्य सरकार द्वारा 6.6.96 से इस निर्णय को वापस ले लिया गया।

राज्य सरकार ने अब भविष्य में इस योजना के अन्तर्गत जिला परिषद के स्कूलों में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के छात्रों को खाकी पेंट/सफेद कमीज और नीली/सफेद ब्लाउज वितरित करने का निर्णय लिया है।

[हिन्दी]

महाप्रबंधक दूरभाष लखनऊ को अपदस्थ करना

1883. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाप्रबंधक दूरभाष लखनऊ को कुछ शिकायतों के आधार पर अपदस्थ किया गया था;

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

(ग) लखनऊ में टेलीफोन प्रणाली को सुधारने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं ?

संचार मंत्री (श्री बेनी प्रसाद वर्मा) : (क) और (ख). दूरसंचार सेवाओं में इष्टतम दक्षता हासिल करने के उद्देश्य से, समय-समय पर दूरसंचार अधिकारियों की तैनाती/स्थानांतरण के आदेश जारी किए जाते हैं। हाल ही में 27.6.96 को महाप्रबंधक लखनऊ के मामले में ऐसे ही आदेश जारी किए गए थे।

(ग) लखनऊ में टेलीफोन सेवाओं में सुधार हेतु निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं :

- (1) नेटवर्क में नई प्रौद्योगिकियां शामिल करना।
- (2) पुराने और कार्यकाल समाप्त एक्सचेंजों को बदलना।
- (3) बाह्य संयंत्र का उन्नयन।
- (4) सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण (दोष नियन्त्रण सेवाएं)।
- (5) उच्च स्तर पर एक्सचेंजों के निष्पादन पर निगरानी।
- (6) कर्मचारियों के कौशल में सुधार करने हेतु उन्हें पुनश्चर्चा प्रशिक्षण देना।
- (7) स्थानीय नेटवर्क में डिजिटल माइक्रोवेव तथा ऑप्टिकल फाइबर प्रणालियां अधिष्ठापित करना।

गर्म पानी के चश्मों का विकास

1884. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बिहार के मुंगेर जिले में भीम बांध और ऋषिकुण्ड में गर्म पानी के चश्मों को पर्यटन स्थल के रूप में विकसित करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इनके कब तक विकसित कर दिए जाने की संभावना है ?

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) : (क) तथा (ख). पर्यटक स्थलों का विकास करना मुख्यतः राज्य सरकारों की जिम्मेवारी है। पर्यटन विभाग राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों की सरकारों से प्राप्त विशिष्ट प्रस्तावों पर दिशा-निर्देशों के अनुसार तथा उनके गुणावगुणों, पारस्परिक प्राथमिकता एवं धन की उपलब्धता के आधार पर धन प्रदान करता है। पर्यटन विभाग ने मोघीर में एक पर्यटक परिसर का निर्माण करने के लिए वर्ष 1991-92 के दौरान 16.88 लाख रु. स्वीकृत किए थे।

बिहार में टी.वी. ट्रांसमीटर परियोजनाएं

1885. श्री पीताम्बर पासवान : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में अब तक टी.वी. ट्रांसमीटरों की स्थापना संबंधी कितनी परियोजनाओं को पूरा कर लिया गया है तथा स्थान-वार कितनी परियोजनाएं लंबित हैं;

(ख) लंबित परियोजनाओं को कब तक चालू किए जाने की संभावना है; और

(ग) राज्य में स्थान-वार लगाए जाने वाले टी.वी. टावरों का ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्नाहीम) : (क) से (ग). हालांकि बिहार में इस समय भिन्न-भिन्न शक्तियों के 42 टी.वी. ट्रांसमीटर कार्य कर रहे हैं तथापि, राज्य में टी.वी. सेवा को और बढ़ाने की दृष्टि ने नौमुण्डी, कोदरमा फूल परास, सराईकेला, लखीसराई, मुंशाबनी प्रत्येक में एक-एक अर्थात् 7 अतिरिक्त अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमीटर तथा गढ़वा और सिम्डेगा में 2 अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर वर्तमान में कार्यान्वयनाधीन हैं। इनमें से नौमुण्डी तथा फूल परास में स्थित अल्प शक्ति ट्रांसमीटर तकनीकी रूप से तैयार हैं तथा इनको इनके लिए स्टाफ की मंजूरी मिलते ही चालू कर दिया जाएगा और शेष परियोजनाओं के लगभग दो वर्ष के समय में पूरा कर लिए जाने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, मोतीहारी, जमशेदपुर और देवगढ़ के मौजूदा अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों को उच्च शक्ति, ट्रांसमीटरों में उन्नयन करने का विचार है तथा कस्बा, रोसेरा, बौद्ध गया और झुमरी तलैया में भी अतिरिक्त अल्प शक्ति ट्रांसमीटर स्थापित करने का विचार है बशर्ते संसाधन एवं अन्य आधारभूत सुविधा उपलब्ध हों।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

रेल सुरक्षा आयोग का वर्ष 1994-95 का वार्षिक प्रतिवेदन और इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1994 के कार्यकरण की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन आदि

नागर विमानन मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी. एम. इब्नाहीम) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 10 के अंतर्गत, रेल सुरक्षा आयोग के वर्ष 1994-95 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए एल.टी. संख्या 162/96]

- (2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत, निम्नलिखित पत्रों को एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-
- (एक) इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड, नई दिल्ली के 1 मार्च, 1994 से 31 मार्च, 1994 तक की अवधि के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।
- (दो) इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड, नई दिल्ली के 1 मार्च, 1994 से 31 मार्च, 1994 तक की अवधि का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
- (3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- [ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए एल.टी. संख्या 163/96]

वर्ष 1996-97 के लिए खाद्य मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगें

खाद्य मंत्री तथा नागरिक आपूर्ति, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

वर्ष 1996-97 के लिए खाद्य मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों को एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए एल.टी. संख्या 164/96]

वर्ष 1996-97 के लिए इस्पात मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगें

इस्पात मंत्री और खान मंत्री (श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

- (1) वर्ष 1996-97 के लिए इस्पात मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों को एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए एल.टी. संख्या 165/96]

- (2) सर्विधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत, भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (1995 का संख्यांक 21) (वार्निगज्यिक)—भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (राउरकला इस्पात संयंत्र), की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए एल.टी. संख्या 166/96]

अपराहन 12.00 बजे

राज्य सभा से सन्देश

महासचिव : मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्न संदेशों को सूचना सभा को देनी है :-

(एक) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 127 के उपबन्धों के अनुसरण में मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा 23 जुलाई, 1996 को हुई अपनी बैठक में निक्षेपागार विधेयक, 1996, जिसे लोकसभा ने 16 जुलाई, 1996 को पारित किया था, से बिना किसी संशोधन के सहमत हुई।"

(दो) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 186 के उप-नियम (6) के उपबन्धों के अनुसरण में मुझे उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) संशोधन विधेयक, 1996 को, जिसे लोक सभा द्वारा अपनी 19 जुलाई, 1996 की बैठक में पारित किया गया था और राज्य सभा को उसकी सिफारिशों के लिए भेजा गया था, वापस करने और यह बताने का निदेश हुआ है कि इस सभा को इस विधेयक के संबंध में कोई सिफारिशें नहीं करनी हैं।"

अपराहन 12.03 बजे

कार्य मंत्रणा समिति

तीसरा प्रतिवेदन

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्वटन मंत्री (श्री श्रीकान्त जेना) : महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति का तीसरा प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : अध्यक्ष महोदय, अभी आपने मंत्रियों को सभा पटल पर कुछ कागज रखने की इजाजत दी है। मैं भी एक दस्तावेज सभा पटल पर रखना चाहता हूँ। पिछले दो दिनों में सदन में चर्चा हो रही है कि गत वर्ष 2 जून को लखनऊ के गैस्ट हाऊस में जो कुछ कांड घटा था, उसकी जांच वहां के रेवेन्यू बोर्ड के चेयरमैन श्री रमेश चन्द्र ने की है और जिसकी रिपोर्ट आ गई है। कई सदस्यों द्वारा इस सदन में मांग हुई कि सरकार उसकी रिपोर्ट सभा पटल पर रखे। उपाध्यक्ष महोदय ने इसके लिए निर्देश दिया था लेकिन

अभी तक सभा पटल पर रिपोर्ट नहीं आई। सरकार हीले-हवाले कर रही है। मैं उस रिपोर्ट की कॉपी प्राप्त करने में सफल हो गया हूँ और इसे सभा पटल पर रखना चाहता हूँ।

[अनुवाद]

मैंने प्रतिवेदन को प्रमाणित कर दिया है। प्रतिवेदन की प्राथमिकता के बारे में कोई सन्देह नहीं होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : यदि किसी सदस्य को सभापटल पर कोई दस्तावेज रखना हो, तो उसे नियम 118 के अन्तर्गत पहले ही अध्यक्ष को उसकी प्रति भेजनी होती है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम सिंह चन्दमाजरा (पटियाला) : अध्यक्ष महोदय, यह ह्यूमैनिटी का मामला है। हजारों मरे हुए लोगों को जला दिया गया, यह सी.बी.आई. की रिपोर्ट आई है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : देखिए, यह मामला 23 तारीख को इस सभा में पहले ही उठाया जा चुका है क्योंकि यह मामला अभी न्यायालय में लम्बित है इसलिए यह अभी न्याय निर्णयाधीन है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मामला न्यायालय में है। हम टिप्पणी नहीं कर सकते।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मामला न्याय निर्णयाधीन है।

(व्यवधान)

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला (संगरूर) : यह बहुत ही महत्वपूर्ण मामला है। लगभग एक हजार शवों की यह कह कर अन्त्येष्टि कर दी गई कि उनकी पहचान नहीं हो सकी है। यह रिपोर्ट सी.बी.आई. ने दी है। माननीय गृह मंत्री इतने पर भी शान्त हैं। इस बारे में उन्होंने कोई कार्रवाई नहीं की है। वे वास्तव में कर क्या रहे हैं। यही कारण है अनेक माननीय सदस्य इतने उत्तेजित हैं। पंजाब में इस बात को लेकर धरना चल रहा है। वहां गड़बड़ी फैली है। कृपा कर सी.बी.आई. की रिपोर्ट को देखें। उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों ने रिपोर्ट के निष्कर्षों पर आक्रोश व्यक्त किया है। न्यायाधीशों से इस बारे में सी.बी.आई. से अपनी जांच जारी रखने को कहा है। उनका कहना है कि यह घटना नरसंहार से भी अधिक भयानक है। यह टिप्पणी उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों द्वारा की गई है। इसी कारण यह मामला बहुत ही गम्भीर है परन्तु गृह मंत्रालय इस बारे में पूरी तरह चुप्पी साधे है... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री धिक्क मोयल (दिल्ली गट) : दिल्ली के अंदर जो हत्याएं । गंभीर मामला है... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री बरनाला, मैं इसे देखूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मुझे उत्तर देने दें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मुझे यह बताया गया था कि मामला न्यायालय में तथा न्यायाधीन है। मैं इसे एक बार और देखूंगा और यदि आवश्यक हुआ, तो सरकार उत्तर देगी।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री बसन्त सिंह खालसा (रोपड़) : अध्यक्ष महोदय, यह जसवंत सिंह खालड़ा का केस है।

[अनुवाद]

यह उस व्यक्ति का पुत्र है जो देश की स्वतंत्रता के लिए "कामागाटा मारू" में शहीद हुआ था।

[हिन्दी]

श्री मेजर सिंह उबेक (तरनतारन) : पंजाब की जनता आपसे ईसाफ मांगती है।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री बरनाला, इस मामले पर फिर से विचार करूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आज शून्यकाल नहीं होगा। कार्य मंत्रणा समिति ने निर्णय किया है कि कोई शून्यकाल नहीं होगा। मुझे खेद है कि मैं आपको बोलने की अनुमति नहीं दे सकता।

श्री जेना क्या आपने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ?

श्री श्रीकान्त जेना : महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति का तासरा प्रतिवेदन प्रस्तुत कर चुका हूँ।

अपराह्न 12.06 बजे

इस समय श्री बसंत सिंह खालसा और कुछ अन्य माननीय सदस्य आए और सभापटल के निकट फर्श पर बैठ गए।

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.06 1/2 बजे**समिति के लिए निर्वाचन****अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कोर्ट**

मानव संसाधन विकास मंत्रालय के शिक्षा विभाग में राज्य मंत्री (श्री मुहीराम सैकिया) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय के परिनियमों के परिनियम 14 खंड (1) के उपखंड (चौबीस) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, परिनियमों के अन्य उपबंधों के अध्यक्ष, अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कोर्ट के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से छह सदस्य निर्वाचित करें। इस प्रकार निर्वाचित सदस्य अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय के कर्मचारी नहीं होंगे।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय के परिनियमों के परिनियम 14 खंड (1) के उपखंड (चौबीस) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, परिनियमों के अन्य उपबंधों के अध्यक्ष, अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कोर्ट के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से छह सदस्य निर्वाचित करें। इस प्रकार निर्वाचित सदस्य अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय के कर्मचारी नहीं होंगे।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब हम नियम 377 के अधीन मामले लेते हैं। श्रीमती सुमित्रा महाजन पढ़ें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : 377 पढ़ने से पहले मैं कुछ और जरूरी बात कहना चाहती हूँ।...(व्यवधान) आज जीरो आवर तो हुआ ही नहीं है।...(व्यवधान)

श्रीमती सुषमा स्वराज (दक्षिण दिल्ली) : अध्यक्ष महोदय, दिल्ली में जो हत्याएं हो रही हैं, यह बहुत गंभीर मामला है।...(व्यवधान) गृह मंत्री इस ओर ध्यान दें।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : हमारा यह निर्णय है कि शून्य काल नहीं होगा, क्योंकि हमें सभा का कार्य पूरा करना है। मुझे खेद है। मैं आपके प्रति उदार रहा हूँ, पर आज नहीं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री बरनाला जी, जब मैं यह कह चुका हूँ कि मैं इस पर फिर विचार करूंगा, तब इसके अतिरिक्त मैं और क्या कर सकता हूँ?

(व्यवधान)

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला : महोदय, मैंने तीन दिन पहले सभा में इसकी जानकारी गृह मंत्री को दी थी।

अध्यक्ष महोदय : मैं मंत्री महोदय से बात करूंगा। यह ठीक है?

(व्यवधान)

अपराह्न 12.10 बजे

इस समय श्री बसंत सिंह खालसा और कुछ अन्य माननीय सदस्य वापस अपने-अपने स्थान पर वापस चले गए

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : परसों दो लोग कत्ल हो गये। मेरे दक्षिण दिल्ली क्षेत्र की रोज की यह हालत है। कभी दो लोगों का कत्ल हो रहा है, कभी पांच लोगों का कत्ल हो रहा है। आपने तो...(व्यवधान) कर दिया है कि दिल्ली में कानून और व्यवस्था की धज्जियां उड़ रही हैं।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री बरनाला, कृपा कर बैठ जाइए। मैं उसके बारे में जानता हूँ। पर मैं आपकी कोई मदद नहीं कर सकता। यह मेरा निर्णय नहीं है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह मेरा निर्णय नहीं है। हमारे पास समय की कमी है—लेखानुदान इस महीने की 30 तारीख तक पारित करना है, रेल बजट इस महीने 30 तारीख तक पारित कर राज्य सभा भेजना है तथा अध्यादेशों के स्थान पर अधिनियम लागू करने हैं। इसलिए कार्य मंत्रणा समिति ने यह फैसला किया है कि शून्यकाल नहीं होगा। हमें समय-सीमा में सभा का कार्य पूरा करना है। यदि मैं एक सदस्य को अनुमति देता हूँ, तो मुझे सबको अनुमति देनी होगी। मैं किसी को भी अनुमति नहीं दूंगा।

हां, श्रीमती महाजन।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : जो श्रीमती महाजन पढ़ रही हैं उसके अलावा कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती महाजन, आप पढ़ लीजिए। शून्यकाल नहीं है।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री लोढा, यह उचित नहीं है। मैं आपको देख रहा हूँ। कृपया सदस्यों को उकसाइए नहीं।

[हिन्दी]

जस्टिस गुमान मल लोढा (पाली) : मैंने इनको बैठने के लिए कहा है। मैं कह रहा हूँ कि श्रीमती महाजन बोल रहीं हैं, आप बैठ, जाइए। मैं आपकी मदद कर रहा हूँ।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : महोदय, न्यायपालिका के लोग उकसा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

हां, श्रीमती महाजन।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं पहले ही कह चुका हूँ, जो कुछ श्रीमती महाजन कह रही हैं, उसके अलावा कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अपराह्न 12.15 बजे

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) इंदौर हवाई अड्डे का नाम देवी अहिल्याबाई होलकर के नाम पर रखे जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इंदौर) : अध्यक्ष महोदय, देवी अहिल्या बाई होलकर स्वच्छ प्रशासक, संपूर्ण भारत में सामाजिक तथा धार्मिक एकता के लिए किये गये उनके कार्यों के लिए प्रसिद्ध हैं। इंदौर तथा आस-पास के क्षेत्र में आज भी उनका नाम श्रद्धा से लिया जाता है। यह साल अहिल्याबाई होलकर की 200वीं पुण्यतिथि का वर्ष है। सरकार ने गत वर्ष से ही सम्पूर्ण वर्ष 200वीं पुण्यतिथि मनाने की दृष्टि से मानव संसाधन मंत्रालय के अंतर्गत एक समिति की घोषणा की थी। मैं चाहूंगी कि 200वीं पुण्यतिथि के उपलक्ष्य में इंदौर हवाई अड्डे का नाम "देवी अहिल्याबाई" के नाम से रख दिया जाये।

(दो) हिमाचल प्रदेश सरकार को राज्य की अकुषित भूमि के विकास के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता प्रदान करने की आवश्यकता

श्री के.डी. सुल्तानपुरी (शिमला) : अध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश में काफी भूमि ऐसी है जो वृक्षों के अंतर्गत नहीं आती है। इस भूमि में, जिसमें वन विभाग की भूमि भी है, वह खाली पड़ी हुई है। हिमाचल की आर्थिक स्थिति को मजबूत करने के लिए और नदियों से भारी नुकसान को बचाने के लिए इस भूमि को लोगों को लीज पर दिया जाना आवश्यक है। अगर भारत सरकार हिमाचल के लोगों आर्थिक स्थिति मजबूत करने के लिए कोई कदम उठाती है तो वहां पर फलदार वृक्षों को लगाने के लिए सरकार पहल करे ताकि इससे वहां के लोगों को फल उत्पादन से लाभ पहुंचेगा और दूसरा जो भूमि का बरसात से कटाव होता है, वह रुक जायेगा। इसके लिए भारत सरकार राज्य सरकार को ऐसी भूमि को विकसित करने के लिए आर्थिक सहायता दे या फिर जिन किसानों को 90 साल के लिए लीज पर दी जाए, उनके ही द्वारा पौधे लगाने का कार्य कराया जाये, क्योंकि सरकार अभी भी वन विभाग को वृक्ष लगाने का लक्ष्य देती है, लेकिन वह उसमें पूरी तरह कामयाब नहीं होती है, क्योंकि उसकी देखरेख कम होती है। जब लोगों को यह भूमि मिलेगी तो वह इसकी देखरेख सही ढंग से करेंगे और लाभान्वित भी होंगे।

(तीन) पूर्वोत्तर रेलवे के दलसिंह सराय रेलवे स्टेशन पर एक ऊपरी पुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

श्री. अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) : अध्यक्ष महोदय, दल सिंह सराय पूर्वोत्तर रेलवे का एक व्यस्त स्टेशन है जहां यात्रियों की सुविधा का भी ध्यान नहीं रखा गया है। वहां प्लेटफार्म नं. एक पर यात्रियों के लिए शैड है ही नहीं तथा प्लेटफार्म नं. 2 और 3 पर छोटे-छोटे शैड बने हैं जो यात्रियों की संख्या को देखते हुए अपर्याप्त

है। अतः तीनों प्लेटफार्मों पर बड़े यात्री शौड का निर्माण होना चाहिए। प्लेटफार्म नं. एक से दो एवं तीन पर जाने के लिये ओवरब्रिज प्लेटफार्म के उत्तरी छोर पर बनाया गया है जबकि वह बीच में होना चाहिए। गाड़ी पकड़ने के लिये यात्रियों द्वारा दक्षिणी छोर पर जल्दबाजी में रेलवे लाईन पार करने से साल में दो-तीन दुर्घटनाएँ हो जाती हैं जिसमें कई जानें चली जाती हैं। स्टेशन के पूर्व और पश्चिम दोनों ओर शहर की घनी आबादी है जिसे अपने व्यवसाय के सिलसिले में बार-बार स्टेशन को पार करना पड़ता है।

अतः केंद्र सरकार से अनुरोध है कि यात्रियों एवं नागरिकों की सुविधा के लिए स्टेशन के बीच में ओवरब्रिज का निर्माण होना चाहिए जिसको एप्रोच शहर के पूर्व और पश्चिम दोनों ओर से हो ताकि लोगों को स्टेशन पार करने में सुविधा हो सके।

(चार) पश्चिम बंगाल के मिदनापुर जिले में झाड़ग्राम में डाकघर के लिए एक नए भवन का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री रूपचन्द मुर्मू (झाड़ग्राम) : अध्यक्ष महोदय, पश्चिम बंगाल के मिदनापुर जिले में झाड़ग्राम का मुख्य डाकघर कुछ समय पहले खाली कर दिया गया था क्योंकि उसके भवन की स्थिति जर्जर हो गई थी। उसकी जगह डाक अधिकारियों ने एक मकान किराए पर लिया है और डाकघर वहां चल रहा है। यह अस्थायी मुख्य डाकघर कस्बे से बाहर है और लोगों को वहां जाने में बड़ी असुविधा होती है। कस्बे के अन्दर डाकघर के लिए स्थान मिलने अथवा नए भवन के निर्माण से अथवा पुराने भवन की मरम्मत होने से झाड़ग्राम के लोगों को बड़ी मदद मिलेगी। पुराना भवन सरकारी भूमि पर था तथा उसी भूमि का उपयोग नया भवन बनवाने और उसमें मुख्य डाकघर चलाने के लिए किया जा सकता है।

इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह पुराना खाली की गई जगह पर नए भवन का निर्माण करने के लिए तुरन्त कदम उठाए। इसमें प्रति माह, किराए के रूप में दिया जाने वाला 7000 रुपया बचंगा और धन का उपयोग सरकारों जर्मान पर नए भवन के निर्माण में किया जा सकेगा।

(पांच) संसद सदस्यों को उनके संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के प्रत्येक भाग से संबन्धित जिला विकास परिषद की बैठकों में भाग लेने की अनुमति देने हेतु राज्य सरकारों को निर्देश देने की आवश्यकता

डा. के.पी. रामालिंषम (तिरुचेंगोडे) : महोदय, भारत भर में, प्रत्येक संसदीय निर्वाचन क्षेत्र दो या तीन जिलों में फैला है। प्रत्येक जिला कलेक्टर प्रति माह जिला विकास परिषद की बैठक बुलाता है।

तिरुचेंगोडे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में छह विधान सभा क्षेत्र शामिल हैं। इरांड और मांडाकुरिची विधान सभा क्षेत्र परियार जिले में है,

तिरुचेंगोडे और सानगिरि नए बनाए जिले राजाजी में हैं तथा इडापडी विधान सभा क्षेत्र सलेम जिले में है। यह मेरी महती जिम्मेदारी है कि मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की सभी जिला विकास समितियों की बैठक में विकास योजनाओं के बारे में जानकारी दूं। इसके अलावा, मुझे सभी जिला विकास परिषदों की बैठकों में बोलने और भाग लेने का अधिकार भी है। परन्तु जिला कलेक्टर मुझे तथा अन्य सदस्यों को केवल एक जिला परिषद में भाग लेने को बुलाते हैं। यह सदस्यों के साथ अन्याय है।

फिर, हम किसानों, ग्रामीणों और मजदूरों के लिए एक करोड़ रुपए की परियोजना कार्यान्वित कर रहे हैं।

इसलिए मेरा भारत सरकार से अनुरोध है कि वह सभी राज्य सरकारों को ऐसे उचित निर्देश दे कि संसद सदस्यों को उन सभी जिलों की विकास परिषदों की बैठकों में भाग लेने दिया जाए, जो जिले, सम्बन्धित सदस्य के संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में आते हैं। ऐसा न होने से संसद सदस्य आम जनता के प्रति अपने कर्तव्य का पालन करने में असमर्थ हैं।

(छह) बिहार के चम्पारण, मधुबनी और हजारीबाग जिलों में तेल की खोज किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री रामबहादुर सिंह (महाराजगंज) : अध्यक्ष जी, नियम 377 के अधीन मैं सभा में लोक महत्व का एक प्रश्न उठाना चाहता हूं कि बिहार के पश्चिम चम्पारण, पूर्वी चम्पारण, मधुबनी एवं हजारीबाग जिलों में मिट्टी के तेल को खुदाई के लिये काम हो तो प्रचुर मात्रा में मिट्टी के तेल का भण्डार मिल सकता है। लेकिन इस ओर आज तक कभी समुचित कार्यवाही नहीं की गई है। इसलिए सरकार से मेरी मांग है कि इस काम को प्राथमिकता के आधार पर शुरू करने का कष्ट किया जाए।

(सप्त) द्वारका गुजरात से श्रीकृष्ण जन्म-महोत्सव का सीधा प्रसारण करने की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता

श्री चंद्रेश पटेल (जामनगर) : गुजरात के जामनगर जिले में स्थित द्वारका देश-विदेश का प्रख्यात तीर्थ स्थल है, जहां भगवान कृष्ण ने राज किया था, कृष्णलीला की थी, जहां कृष्ण-सखा श्री सुदामा ने चावल-तंदूल भेंट किया था।

द्वारका जो देश की चार जगद्गुरु शंकराचार्य पीठों में से एक है। इस पुण्य-स्थली द्वारका में हर वर्ष लाखों तीर्थयात्री हर जाति, हर धर्म, हर क्षेत्र से भारत भर से एवं दुनिया के हर देशों से आते हैं जिसमें प्रधान मंत्री एवं राष्ट्र-प्रमुख भी शामिल हैं।

द्वारकाधोश मंदिर में कृष्ण जन्माष्टमी महोत्सव बड़ी धूमधाम से मनाया जाता है। लाखों श्रद्धालु भक्त उसी दिन यहां इस उपलक्ष में आते हैं। दुनिया की इस सुविख्यात धार्मिक स्थली में कृष्ण जन्माष्टमी बड़ी धूमधाम से मनाए जाने के बावजूद उस अवसर का लाइव टैलीकास्ट नहीं किया जाता, जिससे भारत के कोने-कोने को एवं

विदेशों में बसी भारतीय जनता को इस महोत्सव को देखने का लाभ नहीं मिलता।

अतः मेरा केंद्र सरकार से अनुरोध है कि जिस प्रकार मथुरा का कृष्ण महोत्सव लाइव टैलिकास्ट किया जाता है, जगन्नाथ पुरी का रथयात्रा महोत्सव लाइव टैलिकास्ट किया जाता है उसी तरह द्वाकाधारा मंदिर का कृष्ण जन्माष्टमी महोत्सव लाइव टैलिकास्ट किया जाए।

अपराहन 12.22 बजे

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा-शर्तें विनियमन) तीसरा अध्यादेश, 1996 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा शर्तें विनियमन) विधेयक

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार कल्याण उपकर तीसरा अध्यादेश, 1996 का निरनुमोदन करने के बारे में सांविधिक संकल्प

और

भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार कल्याण उपकर विधेयक-जारी

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मद संख्या 9 से 12 का माननीय मंत्री श्री एम. अरुणाचलम द्वारा पेश किए गए प्रस्ताव पर स्थगित कर दिया गया है, क्योंकि सरकार को दलों के नेताओं के साथ हुई सहमति के अनुसार संशोधन पेश करने हैं। मंत्री महोदय से प्राप्त पत्र में मुझे बताया गया है कि संशोधन अभी तैयार नहीं है। मैं सरकार की राय लेता हूँ कि क्या ये मदें और आगे लम्बित रखी जाएं।

कृष्ण माननीय सदस्य : जी हां।

अपराहन 12.22 1/2 बजे

रेल बजट 1996-97—सामान्य चर्चा

और

लेखानुदानों की मांगें (रेल)

अध्यक्ष महोदय : अब हम रेल बजट पर चर्चा करते हैं।

श्री एन.एन. कृष्णदास-अनुपस्थित

[हिन्दी]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : अध्यक्ष जी, मुझे आपने रेलवे बजट पर बोलने का आदेश दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं रेल मंत्री द्वारा पेश किए गए वर्ष 1996-97 के रेलवे बजट का स्वागत करता हूँ। यह बजट भारत की गरीब जनता को आकांक्षाओं को ध्यान में रखकर बनाया गया है।

अपराहन 12.23 बजे

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

इसमें द्वितीय श्रेणी के किराये को बढ़ाया नहीं गया है, यह इसका एक सवृत है। पूर्वोत्तर क्षेत्र को रेल द्वारा जोड़ा गया है, यह भी एक सराहनीय कदम है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल लाइन नहीं थी, राजधानी से वह परिया कटा हुआ था इसलिए यह देश की एकता के हित में भी काम हुआ है। गया-पटना संक्शन में दोहरी लाइन बिछाने का नितांत आवश्यकता थी। बहुत दिनों से इसके लिए प्रयास हो रहा था और आज वह प्रयास सफल हुआ है। मैं मंत्री महोदय से यह कहूँगा कि बिहार जो पिछड़ा हुआ इलाका है, बिहार से बहुत से मंत्री हुए, रेल मंत्री भी हुए, राम शुभग सिंह से लेकर आधा दर्जन से ज्यादा मंत्री हुए। इसकी मांग बहुत समय से चल रही थी कि गया-पटना संक्शन का दोहरीकरण किया जाए। इस दोहरीकरण को आपने बजट में शामिल कर लिया है, इसके लिए मैं आपको भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ।

मैं एक बहुत जरूरी बात की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और वह है कि माल-भाड़े में बढ़ोतरी की गई है उससे मूल्यवृद्धि हुई है।

इस प्रकार से जो भी वस्तु मिलेगी वह ज्यादा कीमत में मिलेगी। पैसे वाले तो खरीद सकते हैं, लेकिन जो भाव बढ़े हैं, गरीबों के लिए वह चीज अच्छी नहीं है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूँगा कि माल-भाड़े में जो वृद्धि की गई है, उसको रोका जा सकता था। इसको रोकने के लिए सबसे बड़ी चीज जो है वह रंस संचालन है जिसका सुव्यवस्थित करने से इसे रोका जा सकता था। मेरा चुनाव है कि रेल मंत्री महोदय, इस पर पुनः विचार करें।

उपाध्यक्ष महोदय, माल-भाड़े को ढोने की रफ्तार पिछले कई सालों से औसतन 22-23 किलोमीटर प्रति घंटा ही आ रही है। ट्रेक को बदलने में, रेलों के आधुनिकीकरण में तथा तीव्र गति के इंजन खरीदने में करोड़ों रुपए लगाने के बावजूद, इसमें कोई सुधार नहीं हो रहा है। रेल अधिकारी सुविधा-भोगी हो गए हैं, जिसके कारण इस गति को बढ़ाने का कोई प्रयास नहीं हो रहा है। यदि कृशल प्रशासन और अन्य प्रयासों से इस औसत गति को 5 किलोमीटर भी प्रति घंटा बढ़ा दिया जाए, तो मैं समझता हूँ कि हम अधिक से अधिक माल को दलाई कर सकते हैं तथा गाड़ियों का अच्छी तरह से इस्तेमाल कर सकते हैं। यदि ऐसा किया जाए, तो भाड़े को आगे बढ़ाने का आवश्यकता नहीं पड़ेगी। मेरा सुझाव है कि संसद सदस्यों की एक

समिति बनाई जाए जो रेलों में चल रही कुव्यवस्था का विश्लेषण कर तथा गति को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए जाएं, इस बारे में अपनी सिफारिश दे सके और उन सिफारिशों को क्रियान्वित करने के उपाय किए जाएं। यदि ऐसा किया जाएगा, तो मैं समझता हूँ कि आपको माल-भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, ऐसी ही कुव्यवस्था के मैं एक-दो उदाहरण और देना चाहता हूँ। नई रेलगाड़ियाँ चलाई जाती हैं, नई रेल लाइनें बिछाई जाती हैं, लेकिन उनके रख-रखाव के लिए जिस स्टाफ की आवश्यकता होती है, उसकी बहाली वर्षों तक नहीं की जाती है जिसके कारण वहाँ पर पहले से जो कर्मचारी काम कर रहे होते हैं, उनके ऊपर अतिरिक्त बोझ पड़ता है जिसके कारण रेलें सही ढंग से नहीं चलती हैं और लेट चलती हैं। गाड़ी लेट चलने से कितना नुकसान होता है इस बात को मंत्री महोदय स्वयं महसूस करते हैं। लेट चलने से देश की जनता के समय का बहुत नुकसान होता है और रेलों को भी घाटा होता है। लेट होने के कारण रेलों की पटरियों और सिगनलों पर भी भार बढ़ता है जिसके कारण रेलें पटरियों से उतरने लगती हैं और दुर्घटनाएँ होती हैं जिनमें जान-माल की हानि होती है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय को सुझाव है कि रख-रखाव के लिए भी धन का आबंटन करना चाहिए ताकि हम लाइनों को ठीक रख सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, दूसरी बात मैं बेरोजगार नौजवानों के बारे में कहना चाहता हूँ कि उनको रेलों में रोजगार नहीं मिलता है। इसकी तमाम जिम्मेदारी इस कुव्यवस्था के चलते रेल अधिकारियों की है। उनको पूछा जाए कि ऐसा क्यों हो रहा है। देखने में आता है कि कभी-कभी दोषी अधिकारियों में से छोटे अधिकारियों को तो सजा दे दी जाती है, लेकिन बड़े-बड़े अधिकारियों को छोड़ दिया जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे में जो छोटे और द्वितीय श्रेणी के अधिकारी हैं, उनके प्रमोशन के लिए 1979 में 50 प्रतिशत कोटा तय हुआ था, लेकिन सात वर्ष गुजर जाने के बाद अभी तक उस फ़ैसले को लागू नहीं किया गया है। क्या इससे असंतोष नहीं बढ़ेगा और क्या कर्मचारियों में असंतोष बढ़ने से रेलवे का नुकसान नहीं होगा? यह बात मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि यदि इस प्रकार से होता रहा, तो हम रेल प्रशासन को कुशल प्रशासन नहीं कहेंगे। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि जो 1989 में 50 प्रतिशत कर्मचारियों को पदोन्नत करने का कोटा निर्धारित किया गया था उसको आप लागू करें जिससे कि अधिकारियों का काम करने में रुचि बढ़े।

अध्यक्ष महोदय, मैं एक दो तथ्य और रखना चाहता हूँ। बजट में जो राशि दी गयी है, वह बढ़ी हुई कीमतों के लिए पर्याप्त नहीं है। रेल की आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिए, पूर्वाचल की तरक्की के लिए, पिछड़े क्षेत्रों की योजनाओं के लिए पर्याप्त नहीं मानी जा सकती। मैं रेल मंत्री जी से सहमत हूँ। रेल मंत्री जी अपने बजट में बहुत सी चीजों को लाये हैं जिसके लिए पैसे की आवश्यकता है। इसलिए मेरा वित्त मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इसके लिए ज्यादा से

ज्यादा राशि दें जिससे कि रेल का विस्तार किया जा सके, जो नौजवान बेकार हैं उनकी बेकारी को कम किया जा सके और हमें ज्यादा से ज्यादा आर्थिक लाभ हो सके। आज ये 2000 करोड़ रुपये के स्तर पर ही चल रही हैं जिसका अप्रत्यक्ष अर्थ है कि रेलवे की परिसम्पत्ति के रख-रखाव पर दुष्प्रभाव पड़ेगा तथा दुर्घटनाओं को आमंत्रण मिलेगा। इस तरह से फंड में अधिक राशि की व्यवस्था करनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि हम लोग बिहार वासी हैं और बिहार में एक छोटी लाइन थी जिससे मैं अपने परिवार के साथ आया-जाया करता था। वह फतूहा से इस्लामपुर तक चलती थी। मार्टिन कम्पनी के समय से ही वह रेल लाइन चलाई जा रही थी। आज वह रेल लाइन समाप्त कर दी गयी है, उसका राष्ट्रीयकरण कर दिया है। राष्ट्रीयकरण करके उसको समाप्त नहीं करना चाहिए था बल्कि उसको बड़ी लाइन में बदलना चाहिए था। इसको समाप्त करने से वहाँ के लाखों लोग रेल से वंचित हैं। उनको जहानाबाद से रेलगाड़ी पकड़नी पड़ती है।

उपाध्यक्ष महोदय, मध्य बिहार के अंदर बहुत सारे पिछड़े हुए इलाके हैं। उन इलाकों के लिए वह गाड़ी बहुत काम के लायक थी। उस गाड़ी से गरीब तबके के लोग अपना सामान लाते और ले जाते थे। आज वहाँ उस रेलगाड़ी के न होने से बहुत परेशानी हो रही है। अगर वे एकंगर सराय से पटना के लिए जाते हैं तो उन्हें 20 से 25 रुपये तक का भाड़ा व्यय करना पड़ता है। यह सोचने की बात है। अगर यह सच है तो हम समझते हैं कि उन लोगों के साथ अच्छा सलूक नहीं किया जा रहा है। मेरा आपसे निवेदन है कि फतूहा-इस्लामपुर को बोधगया तक मिलाया जाये। इससे रेलवे को बहुत फायदा होगा क्योंकि बोधगया एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल है। अगर आप उस स्थान तक रेल को चलाते हैं तो इससे मध्य बिहार के लोगों को काफी सुविधा होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, आज रेलवे में काफी भ्रष्टाचार होता है। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि अगर वह कुशल प्रशासक के रूप में रहना चाहते हैं तो आपको भ्रष्टाचार को कम करना चाहिए। अगर आप उस भ्रष्टाचार को रोक देते हैं तो यह बहुत ही अच्छा होगा। हमारे साथी ने रेलवे के संबंध में बोलते हुए कहा था कि हमारी रेलें सोने की पट्टी पर चल सकती हैं, यह बात सच है। आज भारतीय रेलें जो घाटे में चल रही हैं, वह भी घाटे में नहीं चलेंगी। आज बहुत सारा हिस्सा लूट में जा रहा है जिससे ये रेलें बरबाद हो रही हैं, वह भी नहीं होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे यहाँ दो तरह की पुलिस हैं। एक तो राज्य पुलिस जिसे जी.आर.पी. कहते हैं और दूसरा केन्द्रीय पुलिस जिसे आर.पी.एफ. कहते हैं। इन दोनों की आपस में पट्टी नहीं बैठती है। आज स्टेशन पर बहुत लूटपाट होती है। अगर यह एक ही पुलिस अर्थात् आर.पी.एफ. के हाथ में रहे तो अच्छा है। इसके लिए कोई नियम है तो उस नियम को सदन में बदलना पड़ेगा। अगर सारी बागडोर आर.पी.एफ. के हाथ में चली जाये तो हम समझते हैं कि

इससे ज्यादा सुरक्षा व्यवस्था होगी। दोनों पर भार देने से कोई सुरक्षा व्यवस्था नहीं रहती। आप स्वयं देखिये कि आज स्टेशनों की क्या हालत है?

मैं एक चीज और कहना चाहता हूँ कि जहानाबाद एक पिछड़ा हुआ इलाका है व यह एक जंक्शन स्टेशन है। जब हम 10वीं लोकसभा में थे तो हमारे तत्कालीन रेल मंत्री कलमाडी साहब ने एडवाइजरी कमेटी की मीटिंग में हम लोगों से दरखवास्त मांगी थी कि आप अपने क्षेत्र में स्टेशन की सुन्दरता बढ़ाने के लिए या विश्रामगृह बनाने के लिए 20 लाख रुपये तक का प्रोजेक्ट भेजिए। मैंने उनको लिखकर दिया। उन्होंने उसी दिन स्वीकृत भी कर दिया। हम चाहते हैं कि उन्होंने जो स्वीकृत किया हुआ है, वह लागू होना चाहिए। जहानाबाद में विश्रामगृह बनाने के लिए और तारेगना मसौड़ी में स्टेशन को सुन्दर करने के लिए कहा गया था।

श्री काशीराम राणा (सूरत) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। जो रेल बजट पेश किया गया है, उसके बारे में हमारे सहयोगी सांसद श्री सत्यदेव सिंह ने सही कहा कि यह बजट पोलिटिकल बजट है, सम्मोहिनी बजट है। मैं इससे आगे जाकर यह कहना चाहता हूँ कि यह छलावा बजट है। इतना ही नहीं, समूचे राष्ट्र में रेल के समतोल विकास का कोई नक्शा इस बजट में नहीं है। इसलिए यह असमतोल बजट भी है। मैं जब इसे नॉन-प्रोग्रेसिव बजट कहता हूँ तो इसके लिए कुछ तथ्य भी आपके सामने रखना चाहता हूँ।

रेल मंत्री जी की मंशा है कि बहुत जल्द सारे देश में रेल विकास हो। लेकिन हमारी खराब आर्थिक स्थिति को देखते हुए मैं नहीं मानता कि उनकी मंशा सार्थक होगी। बजट में जो प्रावधान किया गया है, उससे मुझे ऐसा लगता है कि जैसे पिछले रेल मंत्री ने इस सभागृह को और लोगों को बहुत रोजी पक्कर बताई थी, उसी प्रकार की रोजी पक्कर माननीय रेल मंत्री जी ने भी बताई है। हमारे कई मित्र कहते हैं कि यह बहुत अच्छा बजट है। जहां-जहां फायदा हुआ है, वहां के लोगों को तो बहुत अच्छा लगेगा। जैसे बिहार वाले कहते हैं कि पहले वहां रेल का कोई विकास नहीं हुआ, यदि अब होता है तो इसमें क्या बुराई है मैं मानता हूँ कि बिहार में भी विकास होना चाहिए लेकिन इस देश में और भी बहुत सारे राज्य हैं जो रेल के विकास के मामले में पिछड़े हुए हैं। उनके प्रति भी ध्यान देना चाहिए।

रेल मंत्री जी ने बजट में जो आंकड़े दिए हैं, मैं उनको दोहराना चाहता हूँ कि वे सालभर में या उसके बाद भी किस तरह से सारी योजनाएं पूरी कर सकेंगे। नई रेल लाइन लगाने के लिए जो प्रावधान किया गया, वह 1995-96 में 281.71 करोड़ रुपये था जिसे 1996-97 के बजट में घटाकर 220.55 करोड़ रुपये कर दिया है। इसी प्रकार से कन्वर्जन पर पिछले साल 1174.97 करोड़ रुपये का प्रावधान था जो इस वर्ष सिर्फ 829.56 करोड़ रुपये है। दोहरी लाइन बिछाने के लिए पिछले साल 247.37 करोड़ रुपये रखे गए थे लेकिन इस वर्ष 193.91 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। मैं कहना चाहता हूँ कि

जब आपने रेल बजट में प्रायरीटी तय की है तो उसी प्रायरीटी के मुताबिक प्रावधान होना चाहिए। लेकिन वह उसके मुताबिक नहीं है।

आपने बड़े उत्साह के साथ कहा कि हमारी वरीयता यह है कि हम रोलिंग स्टॉक बढ़ायेंगे, ट्रैक रिन्यूवल करेंगे। आमान परिवर्तन और इलैक्ट्रीफिकेशन के बारे में जरूर हमारा पूरा ध्यान होगा, पूरा कंसेंट्रेशन होगा, लेकिन यह जो प्रावधान है, इसे देखते हुए मुझे लगता है कि छोटी-छोटी जो योजनाएं बनाई गई हैं, वह सारी योजनाएं पूरी करने में बड़ी दिक्कत होगी। जैसे माननीय बसुदेव आचार्य जी कल बता रहे थे कि हमारे यहां कोचेज की, वैगंस की बहुत शॉर्टेज है, हम कोयला इच्छा होते हुए भी दो नहीं सकते। रोलिंग स्टॉक में पिछले साल हमने 2030.56 करोड़ रुपये का प्रावधान किया था, इस साल सिर्फ 1670.56 करोड़ का ही हमने प्रावधान किया है।

इसी प्रकार से इलैक्ट्रीफिकेशन की जो परियोजना है, इसमें छह फीसदी आबंटन कम है और जो उखाड़ी गई रेलवे लाइनें हैं, उन्हें पुनः बिछाने में भी जो प्रावधान करना चाहिए, उसमें भी पिछले साल से 30 फीसदी राशि कम कर दी गई है। इसी प्रकार से नई-नई लाइनें बिछाने के लिए, जैसा मैंने कहा, जो खर्च होगा, जिसको अभी आपने एनाउंस किया, घोषणा की, रेल बजट के मुताबिक उसका खर्च 250.70 करोड़ रुपये आता है और प्रावधान सिर्फ 4.80 करोड़ रुपये का है। 250 करोड़ रुपये का जो पूरा खर्च है, मैं यह समझता हूँ कि एक साल में तो यह योजना पूरी नहीं होगी, पांच साल में भी पूरी नहीं होगी, लेकिन एक साल में 250 करोड़ के सामने सिर्फ चार करोड़ रुपये का प्रावधान करना, मुझे लगता है कि यह एक ऐसी योजना बना रहे हैं, जिसके पूरा होने में मुझे बिल्कुल डाउट लगता है।

इसी प्रकार से आमान परिवर्तन की आपने घोषणा की है और जो सभी घोषणाएं की हैं, उन पर खर्च 368.2 करोड़ रुपये आता है और उसमें प्रावधान कितना है, प्रावधान 19.93 करोड़ रुपये का किया है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस प्रकार से अगर इतनी कम राशि का प्रावधान किया है तो किस प्रकार से हमने यह जो सारी घोषणाएं की हैं, इन सारी घोषणाओं को पूर्ण कर सकेंगे, यह मैं माननीय रेल मंत्री से जानना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री ने सब को खुश करने की और सब दिशाओं में प्रगति करने की कोशिश की है, लेकिन कभी भी सब तो खुश होते नहीं हैं, कभी न कभी किसी को तो नाराज करना पड़ेगा। लेकिन इस प्रकार से मुझे लगता है कि इस प्रकार का जो प्रावधान बजट में किया है, इससे तो चाहे साल भर हो, चाहे इसके बाद भी हो, लेकिन यह सारी योजनाएं पूरी होने में बड़ी दिक्कत होगी।

हमारा बड़ा कटु अनुभव है। पिछले कई साल से हम रेल मंत्री को सुनते हैं, हर साल उनकी बजट स्पीच सुनते हैं, लेकिन मुझे लगता है कि इससे कोई फायदा न देश को होता है, न रेल विकास हम अच्छी तरह से कर सकते हैं और इसलिए माननीय रेल मंत्री जी, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि जो प्रावधान किया है, वह प्रावधान और अधिक बढ़ाया जाये।

रेल बजट में जब-जब भी घाटा होता है, तब-तब सभी रेल मंत्री अपने बजट में चाहे माल यातायात हो, चाहे यात्री यातायात हो, बढ़ोत्तरी कर देते हैं। कोई और रास्ता कोई सोचता नहीं है। इस साल भी आठ महीने के लिए हमारे रेल मंत्री जो ने बजट के ध्रु 927 करोड़ रुपये का इतना भारी बोझ डाल दिया है, जिसकी वजह से पैसेंजर और आम आदमी के सामने बड़ी दिक्कत, बड़ी समस्या होगी। मैं तो आठ महीने के लिए 927 करोड़ कहता हूँ, पूरे साल भर के लिए तो करीब 1500 करोड़ रुपये का भारी बोझ देशवासियों पर, गरीब पैसेंजर्स पर लाद दिया है। कहा ऐसा गया है कि इसका असर कोई बुरा नहीं होगा, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि यह जो 790 करोड़ रुपये का माल यातायात में वृद्धि की है, इससे शायद 15 एसेंशियल कर्माडिटोज को तो मुक्त कर दिया, लेकिन मैं यह कहूंगा कि बाकी जो एसेंशियल कर्माडिटोज हैं, उनके लिए हम सारे वर्ल्ड में सबसे हाईएस्ट टैरिफ दे रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि 790 करोड़ रुपये की जो माल यातायात में वृद्धि की गई है, इससे मंहगाई जरूर बढ़ेगी, इन्फ्लेशन जरूर बढ़ेगा और यह जो 700 करोड़ रुपया आपने माल यातायात में बढ़ाया है, मैं चाहूंगा कि इसको वापस लेना चाहिए।

जो माल भाड़े में वृद्धि की गई है, उसको विदड़ा करना चाहिए। यात्री किरायों में भी वृद्धि की गई है। मैं मंत्री जी का धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने 200 किलोमीटर तक यात्रा करने वाले मुसाफिरों को इस वृद्धि से मुक्त रखा है, यह अच्छी बात है। जो यात्री लम्बी दूरी तक प्रवास करते हैं, वे बैठकर थोड़े हो जाते हैं, वे भी स्लीपर से हो जाएंगे, इस वृद्धि का उन पर भी असर पड़ेगा। यहां पर कई सांसदों ने कहा है कि पूरी ट्रेन आरक्षित होती है, कंवल एक या दो डिब्बे ही अनारक्षित होते हैं। इसलिए इन एक या दो डिब्बों में जो लोग प्रवास करते हैं, वे दिक्कतें झेलते हुए जाते हैं। आपने कहा है कि इनको वृद्धि से मुक्त कर दिया है, लेकिन जो लोग 200 किलोमीटर से ज्यादा की यात्रा करते हैं उन पर तो यह बोझ पड़ेगा। इसको भी आपको देखना चाहिए और वापस लेना चाहिए। मैं यह नहीं कहता कि रेल विकास के लिए पैसा नहीं लेना चाहिए, लेना चाहिए लेकिन और संसाधन जुटाने चाहिए। आपने 200 किलोमीटर तक यात्रा करने वाले लोगों को और सीजन टिकट होल्डर्स को मुक्त रखा है, यह एक अच्छी बात है।

गत वर्ष माल यातायात में 39 करोड़ टन दोगा गया था। लेकिन इस साल के रेल बजट में माल यातायात में सिर्फ दो करोड़ टन की वृद्धि की बात की है। जबकि इसमें इससे भी ज्यादा पार्टिशिलिटी है। गत साल अगर दवाई करोड़ टन की वृद्धि हुई, तो इस साल क्यों कम कर दिया, जबकि हम दो करोड़ टन से भी ज्यादा माल ढा सकते हैं। इससे हमें ज्यादा रवेन्यु प्राप्त हो सकता है।

मेरा एक निवेदन और है और वह रेलवे में फैले भ्रष्टाचार के बारे में है। अक्सर देखा जाता है कि रेलगाड़ियां खाली जाती हैं, पैसेंजर प्लेटफार्म पर खड़े रहते हैं, उनको आरक्षण नहीं मिलता और वे बैठ नहीं सकते। इसलिए रेलवे में फैले भ्रष्टाचार को खत्म कर

दिया जाए तो हम जो संसाधन जुटाना चाहते हैं, बड़े पैमाने पर जुटा सकते हैं।

मैं संसद को स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पढ़ रहा था। उसमें स्कूप के बारे में भी जिक्र किया गया है। जो स्कूप बेचा जाता है, उसका टारगेट कम आंका जाता है। करोड़ों रुपये आपको स्कूप बेचने से मिलते हैं। 1993-94 में स्कूप बेचने का टारगेट 750 करोड़ रुपये था, जबकि आपको 850 करोड़ रुपये मिले। इससे पता चलता है कि हमारे अधिकारी कितना गलत अंदाजा लगाते हैं। हमें अंदाजा लगाने का क्राइटेरिया सुधारना चाहिए। 1994-95 में 965 करोड़ रुपये का टारगेट था, जबकि हमें 1017 करोड़ रुपये मिले।

आप जब हमारे साथ विपक्ष में बैठते थे तो मैंने कई बार आपको आम बजट पर और रेल बजट पर बोलते हुए सुना है। आम आदमी पर बोझ न डाला जाए, ऐसा आप कहा करते थे। अब आपने उन पर बोझ डाल दिया है। यह ठीक है कि वे बोझ झेल लेंगे, लेकिन इससे उनकी परेशानी दूर नहीं होगी। इसलिए ज्यादा संसाधन जुटाने के लिए भ्रष्टाचार मिटाएं।

इस प्रकार से माल यातायात में और भी वृद्धि हो सकती है, पैसेंजर या यात्री के रवेन्यु में और भी वृद्धि हो सकती है।

मान्यवर, इस बजट में रेल मंत्री जी ने जो और भी बातें बताई हैं, उसमें शायद अफसरों ने रेल मंत्री जी को मिसगाइड किया हो, ऐसा मुझे लगता है, जैसे 15 नई ट्रेनें शुरू करने की घोषणा हाउस में मंत्री जी ने की है। मैं कहना चाहूंगा कि जो ट्रेनें शुरू करने के लिए उन्होंने एनाउंसमेंट की है, उसमें से आश्रम एक्सप्रेस अभी भी गुजरात में मीटर गेज पर चलती है। अहमदाबाद और दिल्ली के लिए मेल ट्रेन अभी भी मीटर गेज पर चलती है और मंत्री जी ने घोषणा की है कि दो नई ट्रेनें चलेंगी। जबकि ये दोनों ट्रेनें अभी भी चलती हैं। मैं कहना चाहूंगा कि इस प्रकार की बातें जो आपको अफसर बताते हैं कि हम नई ट्रेनें शुरू करेंगे, ये ट्रेनें नई नहीं हैं। ये पहले की ही हैं। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि दो के अलावा और दो ट्रेनें शुरू करिए तो इससे गुजरात को ही नहीं सारे देश को फायदा हो जाएगा क्योंकि गुजरात से कई लोग सारे देश में आते-जाते हैं। एक और भी बात यहां पर रखना चाहता हूँ क्योंकि हम बजट में जैसा मैंने कहा कि यह समतोल बजट नहीं है। बिहार और कर्नाटक हो या तमिलनाडु हो, वहां पर रेल विकास के लिए ज्यादा प्रावधान हो, मुझे कोई आपत्ति नहीं। और यह भी आपत्ति नहीं है कि नए छः जोन खड़े किये गए हैं। जो रेलवे रिफॉर्म्स कमेटी, 1984 ने जो रिपोर्ट दी है, उसके मुताबिक भुवनेश्वर, हाजीपुर नहीं थे, अच्छा किया कि बिहार एक पिछड़ा हुआ राज्य है, इसलिए हाजीपुर जोन बना दिया। लेकिन गुजरात में कई सालों से मांग हो रही है कि वेस्टर्न रेलवे की 70.00 प्रतिशत रेल लाईन गुजरात से होकर गुजरती है और वेस्टर्न रेलवे जोन का हैड क्वार्टर मुम्बई में है। अब हमारे पालमपुर से लेकर दूर-दूर तक के गांवों के लोगों को कभी भी काम पर जाना पड़ता है तो मुम्बई में जाना पड़ता है। सारे सांसदों ने नए जोन की मांग नहीं की है लेकिन जहां 70-80

प्रतिशत रेल लाइनें हैं, इसलिए गुजरात में कम से कम हैड क्वार्टर होना चाहिए। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि इस वेस्टर्न रेलवे जोन के हैड-क्वार्टर को मुम्बई से लाकर अहमदाबाद या गांधी नगर में लाया जाए।

मैं रेल बजट के बारे में और खासकर अपने संसदीय निर्वाचन-क्षेत्र के बारे में कहना चाहूंगा। सूरत एक कॉम्पोलिटिन शहर है। रोजी-रोटी के लिए सारे प्रदेश के लोग वहां पर आते हैं। आज हमारे रेल मंत्री बिहार के हैं। मैं ऐसा नहीं कहूंगा कि सूरत में बिहार के लाखों मजदूर ही हैं, टैक्सटाइल या डायमंड के बड़े-बड़े व्यापारी भी वहां पर हैं। लेकिन उनको बिहार को ओर जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। इसलिए मैं मांग करना चाहता हूँ कि जब दो-तीन दिन पहले रेल मंत्री जी ने मीटिंग रखी थी कि तब भी उनकी पूरी सहानुभूति हमारे साथ थी। सूरत से पटना के लिए एक सीधी ट्रेन चलाई जाए क्योंकि बिहार के मजदूर लोग जो काम-काज के लिए इस प्रकार से जाते हैं कि हमें दया आ जाती है, वे घंटों तक खड़े होकर जाते हैं।

डिब्बों में खड़े रहने की जगह नहीं है। मैं इस बारे में ज्यादा विस्तार में नहीं जाना चाहता हूँ, क्योंकि माननीय सदस्यों ने बता दिया है कि दूसरे दर्जे की क्या हालत है। लोकल और मेलगाड़ियों की स्थिति भी वैसी है। इनकी हालत भी बहुत बुरी है। मैं चाहूंगा कि रोलिंग-स्टाक को बढ़ाकर कोचेज की जो मांग है और वैगन्स की जो मांग है, जिसके बारे में बसुदेव आचार्य जी ने भी कहा है, उसको पूरा करने के लिए माननीय मंत्री जी विचार करेंगे। मेरी यह भी मांग है कि सूरत से पटना एक सीधी रेल सेवा शुरू करनी चाहिए। मैं एक बात और भी कहना चाहता हूँ, सूरत में उत्तर भारत के करीब 6-7-8 लाख लोग बसे हैं, कारण यह कि सूरत में रोजी-रोटी का काफी पोर्टेशियल है। हर रोज हजारों लोग आते हैं। उत्तर भारत को जोड़ने के लिए सूरत-वाराणसी के बीच ताप्ती-गंगा एक्सप्रेस चलाई जाती है, जो नैनी होकर जाती है। इस गाड़ी को इलाहाबाद होकर चलाने के लिए मैं पिछले चार-पांच सालों से रेल मंत्री और अधिकारियों से बात कर रहा हूँ, लेकिन कोई प्रगति नहीं हो रही है। साथ ही मैं यह भी चाहता हूँ कि इसको दो दिन के बजाए चार दिन चलाया जाए, इससे मुझे लगता है कि सूरत, अहमदाबाद और बलसार के उत्तर भारत के लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी। रेल बोर्ड की तरफ से मुझे बताया गया था कि इलाहाबाद में दो प्लेटफार्म बन रहे हैं, जब वे बन जायेंगे, तो यह व्यवस्था हो जाएगी। अब जब तक प्लेटफार्म बन गए हैं, तो कहते हैं कि नैनी के बजाए इलाहाबाद होकर जाने में ज्यादा समय लगेगा। इसलिए हम इसको नहीं ले जा सकेंगे। पहले एक बात कहते हैं, फिर दूसरी बात कहते हैं, इससे लगता है कि उनको काम नहीं करना है और न ही दूर-दूर से रोजी-रोटी पाने वाले लोगों को सुविधा देने की मंशा है। मैं माननीय मंत्री जी से आशा रखता हूँ कि सूरत-वाराणसी के बीच जो ताप्ती-गंगा एक्सप्रेस चलती है, उसको इलाहाबाद होकर वाराणसी ले जायें। इस प्रकार की व्यवस्था वे अवश्य करेंगे।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। सूरत शहर का स्टेशन 1955 में बना था। अब वहां की आबादी तीन लाख से 25 लाख हो गई, लेकिन स्टेशन में कोई सुधार नहीं किया गया है। रेल बजट के बारे में कहा गया है कि बजट बड़ा प्रगतिशील है और इससे रेल का विकास होगा। मैं ऐसा मानता हूँ, जिस प्रकार की स्थिति रेल की है, उसको देखते हुए रेल मंत्रालय अच्छी प्रकार से सुविधा देने में अक्षम है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि सूरत स्टेशन जो 1955 में बना था, उसका विस्तार किया जाए। साथ ही पूर्व दिशा में एक नया स्टेशन बनाने का अश्वसन दिया गया था और कहा गया था कि अगर कार्पोरेशन सहयोग करे, तो हम जल्दी बना देंगे। स्टेशन का रास्ता खुल गया है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि सूरत में दूसरा स्टेशन बनवाने की दिशा में कदम उठावें।

एक और गम्भीर बात मैं माननीय रेल मंत्री जी के सम्मुख प्रस्तुत करना चाहता हूँ। बम्बई और अहमदाबाद के बीच ट्रेक की सुविधा नहीं है। मुझे लगता है कि नये ट्रेक की सुविधा होनी चाहिए। अगर हम आज से इस पर विचार नहीं करेंगे, तो 5-10 सालों के बाद ऐसी स्थिति हो जाएगी कि कोई गाड़ी शुरू नहीं कर पायेंगे। साथ ही कोई माल गाड़ी भी नहीं ले जा पायेंगे। इसलिए वहां पर तीसरा ट्रेक लगे, इस बारे में अभी से विचार शुरू करना चाहिए। इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ, जैसा कि हमारे कई मित्रों ने भी कहा है, कि डम्बाल-तारापुर होकर भावनगर के लिए एक रेल लाइन की डिमान्ड कई सालों से है। यह ऐसी डिमान्ड है, जिससे हम ट्रेक की सुविधा में भी सुधार कर सकते हैं। अगर खम्बात, तारापुर होकर भावनगर तक गाड़ी चली, तो बड़ौदा-अहमदाबाद का पूरा ट्रेक गाड़ियों के लिए उपलब्ध हो जाएगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि खम्बात, तारापुर और भावनगर के लिए एक नए ट्रेक का प्रावधान करना चाहिए। साथ ही तीसरे ट्रेक मुम्बई से अहमदाबाद का सर्वे कराने के लिए आगे बढ़ना चाहिए।

अपराहन 1.00 बजे

माननीय उपाध्यक्ष जी, हमारे गुजरात में इंडस्ट्रीयल बेल्ट है, यह आदिवासी क्षेत्र है। वहां पर सूरत-भुसावल लाइन से बहुत सारी ट्रेनें पास होती हैं। वहां से त्रिवेन्द्रम, कोचीन और हैदराबाद भी जाती हैं, लेकिन सिंगल लाइन होने की वजह से ट्रेनों की अनियमितता रहती है। इस कारण से ट्रेनें 8-10 घंटे लेट चलती हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि सूरत-जलगांव के बीच जो सिंगल लाइन है उसको जल्दी डबल लाइन किया जाए।

महोदय, रेल मंत्री जी ने आश्वसन दिया है कि सूरत से जलगांव लाइन को दोहरी लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जाएगा और सिंगल लाइन पर इलैक्ट्रिफिकेशन का काम शुरू करेंगे। लेकिन बजट में प्रावधान नहीं है तो आप कैसे शुरू करेंगे। इसलिए जब आप रेल बजट पर जवाब दें तो दोहरी लाइन के लिए प्रावधान रखा जाए तभी इस बारे में कुछ हो सकता है। वैसे ही हमारे सूरत संसदीय क्षेत्र के

स्टेशन की खराब स्थिति है। वहां आबादी बढ़ती जा रही है। वहां स्टेशन पर विंडोज कम हैं इसलिए लोग विंडो से टिकट नहीं ले सकते हैं। रेलवे के पास बहुत सारी जगह है। अभी वेस्टर्न साइड में स्टेशन है लेकिन ईस्टर्न साइड में नया स्टेशन बनाने के लिए कोई प्रावधान नहीं हो सकता है, यह तुरंत करना चाहिए। मुझे लगता है कि आने वाले दिनों में आबादी बढ़ जाएगी, उस समय बड़ी परेशानी होगी। इसलिए इसके लिए कुछ न कुछ कदम शीघ्र उठाने चाहिए।

महोदय, हमारे सूरत शहर में सिटी बुकिंग ऑफिस अंग्रेजों के जमाने का है और आज भी वही चलता है। वहां जितनी जगह है वह पूरी नहीं होती है। वह जगह धीरे-धीरे कम होती जा रही है। वहां पर टिकट लेने के लिए लोगों को बहुत परेशानी झेलनी पड़ती है। सूरत शहर में 25 लाख की आबादी है। मेरा कहना यह है कि नयी बिल्डिंग में सिटी बुकिंग ऑफिस को ले जाना चाहिए। हमारे रेल मंत्री जी ने 92 परसेंट पैसेजस को कवर करने के लिए आरक्षण सिस्टम शुरू करने की घोषणा की है लेकिन सूरत शहर में जो आरक्षण बिल्डिंग है वह इतनी छोटी है कि वहां से सभी लोगों को टिकट लेने में बड़ी कठिनाई हो रही है। वहां लोगों को घंटों तक 2-3 किलोमीटर की लाइन में धूप तथा बारिश में खड़ा रहना पड़ता है। इसलिए इस बिल्डिंग का विस्तार किया जाना चाहिए। वहां पर जमीन भी उपलब्ध है। ट्रेनों की अनियमितता बहुत बढ़ गई है, ट्रेनें लेट आती हैं। अगस्त क्रांति जैसी प्रेस्टीजियस ट्रेन भी अनियमित रूप से आती है। तीन सैल बनाने के लिए मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं। खान-पान, सुरक्षा और समय पालन के लिए बनाए गए तीनों सैल अच्छी तरह से चलें, इसकी पूरी व्यवस्था रेल मंत्री जी को करनी चाहिए।

ये तीनों सैल अच्छी तरह से चलें इसकी आप व्यवस्था करें। पिछले रेल मंत्री महोदय ने हमसे वायदा किया था कि सांसदों की जो भी शिकायतें होंगी उनको उसी क्षेत्र का जी.एम. एक मीटिंग बुलाकर दूर करेगा। लेकिन आज तक कोई मीटिंग जी.एम. ने नहीं बुलाई। इसलिए तीन सैल जो आपने बनाए हैं यह एक अच्छी शुरुआत है। लेकिन जो लोग सैल में होंगे वे अच्छी तरह से काम करें, यह भी आप सुनिश्चित करें।

अगस्त क्रांति ट्रेन समय पर चले, इसकी व्यवस्था भी आप करें। हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेन आज तक अपने निर्धारित समय पर नहीं आई। राजकोट से कहीं और जाते हैं हावड़ा बड़ी देर से पहुंचती है। इस कारण लम्बी दूरी के यात्रियों को इंतजार में बड़ी देर तक स्टेशन पर बैठना पड़ता है। मान्यवर, अगर आप इन ट्रेनों को समयबद्ध कर देंगे, तो लोग आपको बहुत इज्जत और सम्मान देंगे।

मुम्बई और अहमदाबाद के बीच करूणावती एक्सप्रेस चलती है। इसी तरह की ट्रेन आप अहमदाबाद से मुम्बई के लिए भी चलाएं। इन दोनों लाइनों की दोनों साइड में इंडस्ट्रियल बैल्ट है। बहुत बड़ी संख्या में मुम्बई और अहमदाबाद से लोग आते जाते हैं। अगर आप रेल लाइन के दोनों ओर देखेंगे तो पाएंगे कि इन दोनों लाइनों के बीच एक पूरी इंडस्ट्रियल बैल्ट है। हजारों लोग और कर्मचारी इससे सफर

करते हैं। रेल हो या कोई और चीज, गुजरात के साथ बहुत बड़ा अन्याय केन्द्र से हुआ है। 1977 से मैं कपड़बंज-मोडसा लाइन के बारे में सुन रहा हूं, लेकिन वह आज तक पूरी नहीं हुई है। आपने कहा है कि आप उसके बारे में कोई ठोस कार्रवाई करेंगे। लेकिन हमारा अनुभव है कि गुजरात के साथ और बहुत सी चीजों में अन्याय हुआ है। इसलिए कम से कम यह अन्याय रेल विभाग की तरफ से न हो। मैं केवल इतना चाहता हूं कि आप इन सब बातों की ओर गंभीरता से कदम उठाएं।

[अनुवाद]

श्री पी.आर. दासमुंशी (हावड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं क्योंकि हम सरकार को समर्थन दे रहे हैं और इसलिए भी कि रेल बजट काफी अच्छा है, यद्यपि सभी प्रकार से नहीं। इसकी अच्छी तरह से जांच किए जाने की आवश्यकता है। मुझे प्रसन्नता होती, यदि रेल मंत्री पिछली सरकार के काम का कुछ उल्लेख करते, जिसने देश में रेल गाड़ियों की आवाजाही को नया रूप दिया है। पर लगता है रेल अधिकारियों ने यह सोचा है कि सरकार परिवर्तन, मात्र राजनीतिक नहीं है वरन् और भी बहुत कुछ है। इसलिए उन्होंने उन बातों पर जोर नहीं दिया। पिछली सरकार के जमाने में एक महत्वपूर्ण बात यह हुई कि 5,000 किलोमीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदला गया। रेलों के इतिहास में यह एक अद्भुत घटना है। यदि इसका उल्लेख किया जाता तो निरन्तरता की प्रक्रिया और रेलों की प्रगति को बिना झिझक इस बात से जोड़ दिया जाता कि सरकार का नेतृत्व कौन कर रहा है।

मेरे मित्र ने जिनका दल संयुक्त मोर्चे का एक घटक है, कल कहा था कि पिछली सरकार के, जिसने पूर्वोत्तर राज्यों के हितों की अनदेखी की थी, दृष्टिकोण को पूरी तरह बदल दिया गया है। मैं अपने मित्र को बता दू कि यह सच नहीं है। लगता है उन्होंने पिछले रेल-बजट को बारीकी से देखा नहीं है। अन्याय वे यह देखते कि पिछली सरकार ने आधुनिकीकरण कार्यक्रम के अन्तर्गत ब्रह्मपुत्र के समूचे दक्षिणी क्षेत्र को डिब्रुगढ़ तक रेलों से जोड़ दिया था। साथ ही, जब राजीव गांधी प्रधान मंत्री थे, त्रिपुरा में कुमारघाट तक रेल-व्यवस्था का कार्य हाथ में लिया गया था और अब एक करोड़ रुपए का मामूली सा अनुदान दिया गया है। इस वर्ष इसे केवल उतना ही अनुदान दिया गया है और अगरतला तक बढ़ाया गया है।

श्री बसुदेव आचार्य (बांक्रा) : मैं स्पष्ट कर दू कि इस सेक्शन को 1991 में श्रीमती इन्दिरा गांधी ने स्वीकृति प्रदान की थी।

श्री पी.आर. दासमुंशी : मेरा कहना भी यही है। आपने कहा था कि पिछली सरकार ने बिल्कुल कोई ध्यान नहीं दिया। यह राजनीतिक दृष्टि से सही नहीं है, वह मैं स्पष्ट करना चाहता हूं।

मैं सदन को यह बताना चाहता हूं कि यातायात के दबाव को देखते हुए मुम्बई और मद्रास में पहले मेट्रो सेवा शुरू की जानी चाहिए

थी, पर मैं श्रीमती इन्दिरा गांधी का आभारी हूँ कि उन्होंने कलकत्ता को मेट्रो रेल सेवा देने को प्राथमिकता दी। आज जो मेट्रो रेल सेवा कलकत्ता में है, वह श्रीमती इन्दिरा गांधी की ही देन है। वे नक्सलवादी आन्दोलन के तुरन्त बाद कलकत्ता गईं। उस समय मैं पांचवीं लोकसभा का सदस्य था। उन्होंने उस समय घोषणा की थी कि कलकत्ता को मेट्रो रेल सेवा मिलेगी। मैंने ऑफिस आने-जाने के समय बसों में चलने वाले लोगों के भय को देखा था। इसलिए यह कहना गलत है कि पिछली सरकार के समय हमने लोगों के हितों की ओर ध्यान नहीं दिया। हो सकता है हम दूर दराज के इलाकों की ओर ध्यान न दे पाए हों।

मेरी दाईं ओर बैठे माननीय सदस्य श्री ए.बी.ए. गनी खां चौधरी ने अत्यधिक दूर-दराज के इलाकों को नई गाड़ियां चला कर बंगाल में क्रांति ला दी थी। इन इलाकों को जो गाड़ियां आज चलती हैं, यह उन्हीं की देन हैं। उन्होंने कलकत्ता में परिक्रमा रेल सेवा शुरू की तथा अनेक गाड़ियों की लिंक सेवाएं शुरू की। समूचा उत्तरी बंगाल, जिसमें अधिकतर अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जन जातियों के लोग तथा मुसलमान रहते हैं, कभी लम्बी दूरी की गाड़ियों के बारे में सोच भी नहीं सकता था। श्री ए.बी.ए. गनी खां चौधरी ने ही यह सब किया।

श्री अमर राय प्रधान (कूचबिहार) : इससे क्या लाभ हुआ ?

श्री पी.आर. दासमुंशी : कृपया मुझे बोलने दें। मैं उन्हें अवसर नहीं दे रहा हूँ। टोका-टाकी न करें। प्रश्न हानि-लाभ का नहीं है। हम अब गौड़ एक्सप्रेस से अगले सबेरे मालदा पहुंच सकते हैं। कूच बिहार जाने के लिए अब छह गाड़ियां हैं। हो सकता है उनके डिब्बे खराब हों। पर यह नहीं कहिए कि श्री चौधरी ने यह नहीं किया।

श्री अमर राय प्रधान : मैं यह नहीं मानता।

श्री पी.आर. दासमुंशी : किसी के काम को न मानना आपकी आदत है। पर मेरी वह आदत नहीं है। मैं श्री राम विलास पासवान और श्री एच.डी. देवेगौडा के काम को स्वीकार करता हूँ। मैं उसे भी स्वीकार करता हूँ जो भूतकाल में किया गया। यही इतिहास है। आप इतिहास नहीं पढ़ते, मैं पढ़ता हूँ।

जहां तक पश्चिम बंगाल का सम्बन्ध है, हम श्री राम विलास पासवान को अनावश्यक रूप से और अकारण ही दोष दे रहे हैं कि वे बिहार के पक्षधर हैं। मेरे विचार से श्री रामविलास पासवान ने रेल बजट में सही ही किया है क्योंकि पिछले कुछ वर्षों में बिहार को विभिन्न स्थानों तक सुदूरस्थ रेल सम्पर्क से वंचित रखा गया है। श्री राम विलास पासवान ने इसे बिहार के सबसे कमजोर और दलित लोगों के लिए सरकार के प्रवक्ता के रूप में किया है। इस तथ्य से इन्कार नहीं किया जा सकता कि हम इसके लिए श्री राम विलास पासवान का समर्थन कर रहे हैं।

मैं रेल मंत्री को एक मूल बात की याद दिलाना चाहता हूँ इस सरकार ने अपने न्यूनतम साझा कार्यक्रम में पिछड़े क्षेत्रों, अनुसूचित

जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अल्पसंख्यकों को महत्व दिया है। मैं दो उदाहरण दे रहा हूँ। बंगाल में 1942 के स्वतंत्रता संग्राम की रणस्थली बलूरघाट का रेल लाइन से सम्पर्क नहीं है। बलूरघाट ब्रिटिशकाल से बंगलादेश की सीमा पर स्थित दक्षिण दीनाजपुर का जिला मुख्यालय रहा है। वे श्री ए.बी.ए. गनी खां चौधरी ही थे जिन्होंने एकलाची और बलूरघाट के बीच रेल सम्पर्क को स्वीकृति प्रदान की। यह लाइन जनजातिया क्षेत्र से शुरू होकर अनुसूचित जाति क्षेत्र में समाप्त होती है। यह समूचा क्षेत्र अनुसूचित जाति क्षेत्र है। विधान सभा की सभी सीटें अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों की हैं। आप उस क्षेत्र की गरीबी देख सकते हैं। श्री चौधरी ने 1984 में इस सारी परियोजना को जन्म दिया था। उसके लिए अब तक मात्र एक या दो करोड़ रुपया दिया गया है। मैं यह इसलिए नहीं कह रहा, क्योंकि यह मेरा जिला है। वहां लोग कहते हैं कि हम अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति से सम्बन्धित हैं, इसलिए इस रेल लाइन के लिए केवल 1,50,00,000 रु. दिए गए हैं। कुछ लोग आते हैं और यहां वहां कुछ खुदाई कर चले जाते हैं। हम वहां लोगों को कुछ नहीं बता पाते। इस वर्ष भी ऐसा ही हुआ है।

एक के बाद एक निर्वाचन क्षेत्र में यही बात दोहराई जा रही है। केवल एक या दो करोड़ रुपए मंजूर किए जाते हैं। मैंने एक अन्य अनुरोध किया। मैं इसके लिए प्रयास करता रहा हूँ। माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान बंगाल में उत्तरी दीनाजपुर की सीमा से लगे बारसोई स्टेशन से परिचित हैं। यह सुरक्षित निर्वाचन-क्षेत्र राधगंज से आरंभ होता है, इसके बाद कालीगंज सुरक्षित क्षेत्र इसके बाद कुशमंडी सुरक्षित निर्वाचन क्षेत्र और इसके बाद तपन विधान सभा का सुरक्षित निर्वाचन क्षेत्र है। इस समूचे निर्वाचन क्षेत्र में केवल एक मीटर लाइन विद्यमान है। लोगों की पीड़ा यह रही है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से वहां के लोग शरणार्थी बन कर रह गए हैं। बंगलादेश सीमा सील कर दी गई है और तब से वहां यह मीटर लाइन ही है। कलकत्ता से आने वाले यात्री वहां रातभर इन्तजार करते हैं और उन्हें सबेरे जाकर गाड़ी मिलती है। यह गाड़ी कभी चलती है और कभी नहीं। 45-60 किलोमीटर की लम्बी इस लाइन को अभी तक बड़ी लाइन में नहीं बदला गया है। रेलवे बोर्ड हमेशा यही कहता है कि यह लाभकारी नहीं है। 'लाभकारी' होना क्या होता है? क्या यह सामान्य न्यूनतम कार्य में नहीं आता।

अब मैं माननीय मंत्री का ध्यान राधिकापुर-बारसोई लाइन की ओर दिलाना चाहता हूँ। जब तक इसे बड़ी लाइन में नहीं बदला जाता, लोग अपने गन्तव्य तक नहीं पहुंच सकते हैं। हाल ही में, बाढ़ आने पर हम राहत सामग्री नहीं भिजवा पाए क्योंकि राहत सामग्री कलकत्ता से बड़ी लाइन से आती है। सड़कों पर पानी जाने से हम ट्रकों से राहत सामग्री नहीं भेज सकते। ऐसी स्थिति में आप यह सामग्री कैसे भेज सकते हैं? आप केवल हेलीकाप्टरों से ही इन असहाय लोगों को राहत सामग्री भेज सकते हैं। बड़ी लाइन के अभाव में हम वहां राहत सामग्री नहीं भेज सकते। मैं एक के बाद एक ऐसे उदाहरण दे सकता हूँ। इस

बजट में भी इन लोगों के साथ अन्याय किया गया है। मैं यह नहीं कहता कि यह अन्याय पिछले बजट में नहीं किया गया था। उसमें भी यह अन्याय किया गया था। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि यही रवैया हो गया है। जब तक रेल मंत्री उस राज्य का नहीं होता तब तक कोई विशेष प्रयत्न नहीं किया जाता। मैं यह नहीं कहता कि पिछली सरकार ने बंगाल के लिए कुछ नहीं किया। मैंने कभी यह नहीं कहा। जिन्होंने किया, मैंने उनके नाम क्या उल्लेख पहले ही कर दिया है, क्योंकि श्री चौधरी ने काम किया।

एक और लाइन है दिघा-तामलुक लाइन। उपाध्यक्ष महोदय, आप मिदनापुर के बारे में जानते हैं। तामलुक एकमात्र स्थान है जहां लोगों ने अंग्रेजों का हुकम नहीं माना और स्वयं को स्वतंत्र घोषित किया। इसे सुनकर समूचे देश, महात्मा गांधी तक ने भी अचंभा व्यक्त किया था। दिघा-तामलुक लाइन की योजना अपने प्रधान मंत्रित्व काल में श्री राजीव गांधी ने बनाई थी। दिघा के लोगों ने गांधी जी के नामक सत्याग्रह का समर्थन किया था। जिस दिन गांधीजी ने यह आन्दोलन शुरू किया था, ठीक उसी दिन यहां स्वतंत्रता सेनानियों ने इसे शुरू कर दिया था और उसी दिन उन्हें गोली का शिकार बना दिया गया था। इस स्थान का यही महत्व है। लेकिन दिघा-तामलुक लाइन की हालत तो देखिए। हम स्वतंत्रता आन्दोलन की 50वीं वर्षगांठ मना रहे हैं। पुनः दिघा-तामलुक लाइन सामने है। इस लाइन को पूरा करने के लिए बड़ी धनराशि चाहिए, पर सरकार मामूली सी एक करोड़ की राशि देती है। क्या यह लोगों का अपमान नहीं है? रलवे बोर्ड के लोग न तो इतिहास पढ़ते हैं और न ही भूगोल। वे केवल कागज पर अपना व्यावसायिक कौशल दिखाते हैं। उन्हें किसी विशेष इलाके के महत्व और संवेदनशीलता को समझना चाहिए। वे वस्तु स्थिति नहीं देखते। दिघा-तामलुक लाइन के बारे में मैं यही सब कहना चाहता था।

मैं हावड़ा-आमता लाइन की बात नहीं करूंगा क्योंकि वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नहीं है। मैं इसका उल्लेख केवल इसलिए कर रहा हूँ कि हावड़ा-आमता लाइन एक संवेदनशील लाइन है। इसका तीन-चौथाई भाग पूरा हो गया है तथा एक-चौथाई अभी पूरा किया जाना है। ऐसा क्यों है? इसके बारे में तथ्य यह है कि इसे निजी बस चालकों और रेल अधिकारियों को मिली-भगत के कारण पूरा नहीं किया जा रहा है। उस लाइन के पूरा होने से वे अपनी बसें नहीं चला सकेंगे और यात्रियों को लाभ होगा। यह पिछले दस वर्ष से चल रहा है। आप अपनी आंखों से देख सकते हैं कि यह तीन-चौथाई भाग पूरा हो गया है और केवल एक-चौथाई भाग निजी बस चालक लांबी के कारण पूरा नहीं हो पा रहा है।

श्री बसुदेव आचार्य : इस वर्ष बजट में इसकी घोषणा की गई है।

श्री पी. आर. दासमुंशी : मैं आपका आभारी हूँ। आपने मुझे याद दिलाया, कि इस वर्ष उन्होंने इसकी घोषणा की है। इस रेलवे जोन की कुछ परियोजनाओं का मैंने यहां जिक्र किया।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान खिलौना रेल गाड़ी की ओर दिलाना चाहता हूँ। धैर्य से मेरी बात सुनने के लिए मैं मंत्री महोदय का आभारी हूँ। श्री सुभाष घैसिंग हमारे प्रति काफी उदार रहे हैं। कश्मीर में गड़बड़ी के कारण दार्जिलिंग में पर्यटकों का आना बढ़ा है। पश्चिम बंगाल सरकार ने आमोद प्रमोद के स्थलों का अच्छा विकास किया है। दार्जिलिंग नया रूप ले रहा है। पर्यटक, विशेष रूप से विदेशी पर्यटक इस सुन्दर खिलौना रेलगाड़ी का बड़ा आनन्द लेते हैं। वे कहते हैं कोई बात नहीं यदि यह चार घण्टा लेती है तो भी हम इसी से जाएंगे और सुन्दरता, दृष्यों, गुफाओं आदि का आनन्द लेंगे। पर यह गाड़ी नियमित रूप से नहीं चलती। किसी को इसकी चिन्ता नहीं है। मेरा अनुरोध है कि इसे और अकर्षक और आरामदेह बनाया जाए ताकि विदेशी पर्यटक अधिक संख्या में आएँ। वे टिकट भारतीय मुद्रा में नहीं खरीदते। इससे और अधिक विदेशी मुद्रा मिलेगी। इससे दार्जिलिंग हिल स्टेशन को नया स्वरूप मिलेगा। दार्जिलिंग में कम्प्यूटीकृत आरक्षण केन्द्र बनाया जाना चाहिए। विदेशी पर्यटक यहां फरवरी और मई के बीच आते हैं। उन दिनों वहां ठहरने का कोई स्थान नहीं मिलता। उस समय कंचनजंगा से सूर्योदय देखने के लिए बड़ी भीड़ होती है। इसलिए रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वे इस ओर विशेष ध्यान दें।

अब मैं योजना के संसाधनों का जिक्र करूंगा। इस बारे में बहुत कुछ कहा गया है। कल, महाराष्ट्र के सदस्य से रेल मार्गों पर ऊपरी हवाई स्थान बेचे जाने की बात सुनकर प्रसन्नता हुई। उपनगरीय हवाई स्थान बेचने के लिए महाराष्ट्र से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। आप आसनसोल और हावड़ा, बैरकपुर-कलकत्ता-सियालदह के बीच भी ऐसा कर सकते हैं। आप इस बारे में विचार क्यों नहीं करते? इससे आपको काफी धन मिलेगा। जब आप उदारीकरण की नीति अपना रहे हैं, तब आप मुम्बई शहर की समूची एम.टी.पी. परियोजना के बारे में क्यों नहीं सोचते? इसके लिए आप निजी कम्पनियों से बातचीत क्यों नहीं करते? चर्चा के लिए आप जापानी कम्पनियों को क्यों नहीं बुलाते? वे सबसे अच्छी हैं। जिस प्रकार उन्होंने सिंगापुर परियोजना को पूरा किया है, वह एक आदर्श है। वह बहुत ही अद्भुत है। यह परियोजना तीन वर्ष पहले शुरू की गई थी। मैंने उसमें यात्रा की है। मेरा सुझाव है कि अत्यधिक ब्याज देने के बजाय इन कम्पनियों से बातचीत करना और उनका यहां आकर समूची परियोजना को पूरा करने को कहना बेहतर है। आपको कुछ भी खर्च नहीं करना पड़ेगा। आप उनसे दस वर्ष या उससे अधिक समय का समझौता कर सकते हैं। आप इसकी अनुमति दे सकते हैं। उन्हें यह अनुमति देने में क्या बुराई है? मेरी समझ में नहीं आ रहा। वे इसे बेहतर ढंग से करेंगे। मद्रास के बारे में भी आप ऐसा कर सकते हैं। कलकत्ता में भारतीय इंजीनियरों ने अद्भुत काम किया है। हमें उन पर गर्व है। कलकत्तावासियों ने इसे जिस प्रकार साफ रखा है, मैं उसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूँ। कलकत्ता की एम.टी.पी. परियोजना के तीसरे चरण में आपने साल्टलेक को रामराजतला से जोड़ने के लिए प्रावधान किया है। इस पर अत्यधिक व्यय होगा। आप उसे पूरा नहीं कर सकते। मेरा

सुझाव है कि आप जापानी कम्पनियों से परामर्श करें। वे आपसे बातचीत करने को तैयार हैं। यह सबसे सरल तरीका है। यदि आप गंगा के नीचे होकर कलकत्ता मैदान और हावड़ा मैदान को जोड़ते हैं, तो उससे दोनों शहरों के बीच के दैनिक यात्रियों की कठिनाइयाँ हमेशा के लिए हल हो जाएगी। इससे हावड़ा पुल पर "ट्रैफिक-जाम" समाप्त हो जाएंगे। यह सारी प्रौद्योगिकी जापान के पास है। वे इसमें माहिर हैं। रेलवे के नियंत्रण के बजाय आप इस भाग का निजीकरण कर सकते हैं। आप समूचे खर्च की व्यवस्था कर सकते हैं। क्या आप सोचते हैं कि सारा पैसा स्वयं लगाएंगे? आप नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के कुछ प्लेटफार्मों का निजीकरण करने पर क्यों नहीं सोचते? आप निविदा मंगा कर नतीजा देख सकते हैं। इसके लिए कुछ ग्रुपों से सम्पर्क कर सकते हैं। आप निजी लोगों को प्रबन्ध के लिए एक पैकेज समझौते के अन्तर्गत एक बड़ा स्टेशन, एक मझौला स्टेशन और एक फ्लैग स्टेशन सौंप सकते हैं। यदि आप वास्तविकता में विश्वास करते हैं, तो आपको यह कदम उठाने से नहीं झिझकना चाहिए। आप ऐसा प्रयोग कर यह देख सकते हैं कि इससे रेलवे को राजस्व की आय हो रही है या नहीं। विश्व कप के दौरान इटली में रेल यात्रा में एक क्रान्ति आई। रोम से रेल गाड़ी में यात्रा करते हुए मैं रेल गाड़ी देखकर चकित रह गया। मैंने पूछा कि क्या यह सरकारी रेलगाड़ी है? मुझे बताया गया कि यह निजी प्रबन्ध की गाड़ी है। मेरे यह पूछने पर कि आप यह कैसे कर पाते हैं मुझे बताया गया कि सभी क्षेत्रों में निजी प्रबन्धक द्वारा इसका अच्छा प्रबन्ध किया जाता है, केवल सुरक्षा का काम सरकार और निजी प्रबन्धक मिल कर करते हैं। इसमें सरकार का कोई निवेश नहीं होता। यदि आप अनुभव करते हैं कि किसी अन्य मार्ग पर आप ऐसी योजना बना सकते हैं, तो बजट में उसकी व्यवस्था करने में कोई समस्या नहीं होगी। रेल मंत्री इसमें बड़े बाधक नहीं हैं। आप समाज के हित चिंतक हैं। पर आपका यह चिन्तन नीचे की ओर नहीं आ पाता क्योंकि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से लेकर ऊपर के पदों पर व्यावसायिक लोग हैं। उन सबको अपनी पदोन्नति की चिन्ता रहती है। निचले स्तर पर जो लोग स्टेशन का प्रबन्ध करते हैं वे व्यावसायिक लोग नहीं हैं। ऐसी स्थिति में आपके विचारों को कौन कार्य रूप देगा? इसलिए आपको समूचे प्रबन्ध ढांचे में क्रान्ति लानी होगी। एक जंक्शन स्टेशन के सुपरिन्टेन्डेन्ट का रवैया पेशेवर होना चाहिए, उसे यह जानना चाहिए कि इस समय क्या नया हो रहा है। उसे यह नहीं समझना चाहिए कि वह केवल स्टेशन मास्टर है, उसे सुपरिन्टेन्डेन्ट के पद तक पदोन्नत किया जाएगा और तब वह रिटायर होगा। रेलवे में एक प्रतियोगी परिवहन कम्पनी जैसी व्यावसायिक सोच होनी चाहिए। अन्यथा आप स्थिति में सुधार नहीं कर पाएंगे। संसाधनों और प्रबन्धन के बारे में मुझे इतना ही कहना है।

मेरे लिए यह कहना उचित नहीं होगा कि आपके यात्री टिकट जांचकर्ता भ्रष्ट लोग हैं। ऐसा कहना अच्छा नहीं है। वे बहुत ही अच्छे हैं। आप उन्हें इस प्रकार प्रेरित कीजिए, जिससे वे यात्रियों के साथ भी अच्छे सम्बन्ध बना सकें। इससे सहायता मिलेगी।

कभी-कभी रेलगाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं। उनके देरी से चलने का कोई और कारण नहीं है बल्कि वह कारण है तालमेल न होना। मैंने देखा है कि गार्ड स्टेशन पर इन्तजार करता रहता है, क्योंकि पार्सल गाड़ी में लदान हो रहा होता है। लदान में देरी क्यों होती है? यह देरी लदान करने वालों के समय पर न आने के कारण होती है। वे लोग समय पर क्यों नहीं आते? इसका कारण बताया जाता है कि आम से लदा ट्रक रेलवे स्टेशन के गेट पर फंस गया है। इस प्रकार यदि आप इन सभी घटनाक्रम को जोड़ें, तो आप पायेंगे कि गाड़ी बीस से तीस मिनट तक लेट हो गयी है। जो अन्ततः और दो घंटे लेट हो जाती है। इसका अर्थ है कि व्यावसायिक प्रबन्ध का नहीं है। यदि कोई व्यावसायिक सुपरिन्टेन्डेंट होगा, तो वह यह जान जायेगा कि उसे आज पांच सौ किलोग्राम आम और दस हजार टन जूट का लदान करना है और इसका प्रबन्ध गाड़ी के आने से दो घंटे पहले किया जाना चाहिए। ऐसा होने पर वह इन सबके बीच तालमेल बैठा सकेगा। परन्तु अब ऐसा कुछ नहीं होता है। संपूर्ण ढांचे में कोई मैक्रो स्तर अथवा माइक्रो स्तर व्यावसायिक दृष्टिकोण नहीं रह गया है।

मेरा यही कहना है कि गाड़ियों के आने-जाने में यह देरी रोजाना होती है। इसे कम करने के लिए उन्हें सम्पूर्ण प्रबंधन में व्यावसायिक रवैया अपनाना चाहिए। यह देरी छोटे कारणों से होती है न कि बड़े कारणों से। राजनीतिज्ञ रोजाना रेल रोको आन्दोलन नहीं करते। कभी-कभी हम ऐसा करते हैं और उसके लिए हमें दोष नहीं दिया जाना चाहिए।

मैं एक अन्य बात की ओर मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि एक परियोजना पर पैसा खर्च कर देने के बाद आप उसे बीच में क्यों छोड़ देते हैं? उदाहरणार्थ पश्चिम बंगाल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दक्षिण पूर्व रेलवे के अन्तर्गत अवादा में, योजना में स्वीकृत धन से एक अत्यधिक बड़ी रेलवे यार्ड परियोजना स्थापित की थी। यह क्षेत्र किसानों का है। इसके लिए आपने किसानों की भूमि उनसे ली। जब आपने ऐसा किया तब हम राजनीतिज्ञों ने रेलवे की मदद की थी। वे खेती से वंचित हो गए हैं। उन किसानों को यह आश्वासन दिया गया था कि उन्हें कुली लोडर आदि का काम दिया जायेगा। बाद में आपने कहा कि लोग इस काम के लिए आगे नहीं आ रहे हैं। लोग क्यों नहीं आ रहे हैं? वहां बम्बई रोड है। फिर यह आपत्ति उठाई गई कि बम्बई रोड तो है पर दूसरा पुल अभी चालू नहीं हुआ है। बाद में, दूसरा विद्यासागर सेतु पुल चालू हो गया। अब क्या आपत्ति है? अब यह कहा जा रहा है, कि उनमें बड़ी संख्या में अपराधी हैं। यदि वहां अपराधी हैं, तो रेलवे सुरक्षाबल क्या करता है? क्या करोड़ों रुपया खर्च करने के बाद परियोजना को बीच में बन्द कर देना न्यायोचित है? इस दौरान किसानों को भारी कठिनाई हो रही है। यह तो बड़ी अजीब बात है।

रेलवे सुरक्षा बल के बारे में मुझे बड़े खेद के साथ यह कहना पड़ता है कि मैं किसी व्यक्ति, किसी जवान पर दोष नहीं लगा रहा, इसमें बेमन से काम करने वाले और असन्तुष्ट पुलिस अधिकारियों

और वरिष्ठ आई.पी.एस. अधिकारियों को लिया जाता है। वे इतने निराशावादी होते हैं कि वे वहां काम में कोई समय नहीं लगाते। आपको मालूम होगा कि कुछ समय पहले इस बल के लिए की गई भर्ती के नाम पर क्या हुआ। मन्त्री महोदय आपको यह भी मालूम होगा कि यह भर्ती क्यों रोक दी गई। इस बात की जानकारी भी आपको होगी कि किसने किस प्रकार रुपया लिया। मैं समझता हूँ कि इस सम्बन्ध में जांच पड़ताल चल रही है। रेलवे सुरक्षा बल के नाम पर बड़ा घोटला चल रहा है। आप इस बल को नई नैतिक शक्ति प्रदान करें। हमारे राज्य में लोग रेलवे सुरक्षा बल को कुछ और ही कहते हैं, जिसे मैं यहां उन्हें हतोत्साहित न करने के कारण दोहराना नहीं चाहता। मैं जानता हूँ कि वे अच्छे जवान हैं। आप उन्हें नया नैतिक साहस दीजिए।

महिलाओं को लेकर रेलवे सुरक्षा बल का नाम बड़ा बदनाम है। यदि कहीं यह बता दिया जाये कि उस सड़क पर रेलवे सुरक्षा बल केन्द्र है, तो उस सड़क से कोई महिला नहीं जायेगी। लीलुआ में इस बल की यही छवि है। ऐसा क्यों है? ऐसा इस बल के जवानों को सकारात्मक रूप में प्रेरित न किये जाने के कारण है। रेलवे सुरक्षा बल की यही स्थिति है।

दुर्भाग्य अथवा सौभाग्य से, मेरा निर्वाचन क्षेत्र हावड़ा है, जहां सभी गाड़ियां आती हैं। इस क्षेत्र के दस में से छः मतदाता किसी न किसी रूप में रेलवे से प्रभावित है। रेलवे का सबसे बड़ा वर्कशाप लीलुआ में है। शिक्षकों को यहां प्रशिक्षण दिया जाता है। प्रशिक्षण समाप्त करने के बाद पांच व्यक्तियों को भी नियमित रिक्तियां होने पर उनमें खपाने के योग्य नहीं समझा जाता। यह उन प्रशिक्षित लोगों के साथ घोर अन्याय है। रेलवे इस सम्बन्ध में एक नीति बनाये और कहे कि केवल उन्हीं लोगों को नौकरी में लिया जायेगा जो लीलुआ वर्कशाप से प्रशिक्षित हों। किसी भी व्यक्ति को पिछले दरबाजे से पैसा लेकर नहीं रखा जायेगा।

जब कोई गड़बड़ी होती है, तो जिला मजिस्ट्रेट या पुलिस अधीक्षक हमें फोन करके कहते हैं कि यहां भीड़ द्वारा हिंसा की जा रही है। कृपया स्थिति को संभालने में हमारी मदद करें। हम राजनीतिज्ञ वहां जाकर उनको मदद करते हैं।

नौकरी में केवल लीलुआ वर्कशाप से प्रशिक्षित लोगों को ही रखे जाने की नीति बनाई जाये, फिर भले ही उनमें से केवल दस या बारह व्यक्ति नियुक्त किए जायें। परन्तु एक नीति अवश्य होनी चाहिए।

स्वामी विवेकानन्द के बेलूरमठ को कौन नहीं जानता? वहां देश-विदेश से तीर्थ-यात्री और प्रतिष्ठित विद्वान आते हैं। मैं यह नहीं कहता कि वे सभी लोग वहां रेलगाड़ी से जाते हैं। परन्तु कभी-कभी वे ऐसा करते हैं। मैंने बार-बार यह अनुरोध किया है कि बेलूर रेलवे स्टेशन का विकास किया जाये। वहां एक अच्छा प्रतीक्षालय बनाया जाये, जिससे वह एक पर्यटक स्टेशन लगे। मन्त्री महोदय यदि आप

वहां जाकर देखें तो आप पायेंगे कि पुल के पीछे इतना अधिक पानी भरा होता है कि उसमें से कोई भी नहीं जा सकता। रेलवे स्टेशन की बड़ी बुरी ही हालत है। स्वामी विवेकानन्द का बेलूरमठ, स्टेशन से दस गज की दूरी पर ही है। इस स्टेशन का सुधार करने के लिए मैं प्रति वर्ष कहता रहा हूँ, परन्तु इस दिशा में कुछ नहीं किया गया।

हावड़ा स्टेशन पर गाड़ियां रोजाना लेट होती हैं वहां होने वाली घटनाओं की सूचना मुझे हर दूसरे दिन मिलती है। कुछ गाड़ियों को जिन्हें वहां दस बजे पहुंचना होता है वे रात एक बजे या दो बजे पहुंचती हैं, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को बसें नहीं मिल पातीं और उनमें से अधिकांश के पास टैक्सी के लायक पैसा भी नहीं होता। ऐसी स्थिति में उन यात्रियों की विशेषकर महिलाओं की क्या स्थिति होती होगी? महिलाओं के साथ छेड़खानी की जाती है और उन्हें लूटा जाता है। बलात्कार की घटनाएं भी हुई हैं और वे भी रेलवे सुरक्षा बल के सामने। मैं यह जोर देकर कहता रहा हूँ कि देर रात में पहुंचने वाले यात्रियों विशेषकर महिलाओं और बच्चों, के लिए विशेष कमरा बनाया जाये, ताकि वे सबेरा होने तक वहां सुरक्षा के साथ रह सकें। किसी संतरी द्वारा उनकी सही प्रकार से रखवाली की जानी चाहिए।

हावड़ा रेलवे स्टेशन एक बड़ा स्टेशन है जिसमें 18 प्लेटफार्म हैं। एक बार रात के तीन बजे मुझे एक संदेश मिला। और वहां पहुंचने पर मैंने पाया कि वहां मार-काट मची है। लोग इधर-उधर भाग रहे हैं। पूछने पर पता चला कि कुछ गुण्डे वहां घुस आये हैं। इतने बड़े हावड़ा रेलवे स्टेशन पर क्या आप कोई ऐसा स्थान नहीं बना सकते जहां देर रात आने वाली महिलाएं ठहर सकें? वहां एक हावड़ा यात्री निवास है। उसका किराया 200 रुपये एक रात के लिए है। ...**(व्यवधान)**

श्री मनोरंजन भक्त (अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह) : उसमें अधिकतर रेलवे अधिकारी ही रहते हैं।

श्री पी.आर. दासमुंशी : यात्री निवास यात्रियों के बजाय उनसे ही घिरा रहता है...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री दासमुंशी, एक मिनट। श्री पासवान इस मामले की जांच करें। यह एक गम्भीर मामला है।

[बिन्दू]

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : उपाध्यक्ष जी, मैंने अभी परसों रात को 12.00 बजे रेल यात्री निवास में खुद जाकर सरप्राइज चैक किया था और चार अधिकारियों को सस्पेंड किया है। इसलिये जितना सम्भव है, वहां तक हम कर रहे हैं। दिल्ली स्थित रेल यात्री निवास में मैंने खुद सरप्राइज चैक किया था और चार अधिकारियों को सस्पेंड किया है लेकिन मैं चाहता हूँ कि मानीय सदस्य जिनके क्षेत्र में ऐसी शिकायतें हों, वे मेरे पास लिखकर भेजें, मैं उन पर कार्यवाही करूंगा।

[अनुवाद]

श्री मनोरंजन भक्त : मंत्री महोदय, आपने बहुत अच्छा किया।

[हिन्दी]

श्री पी. आर. दासमूंशी : इसके लिये मैं आपको बहुत बधाई देता हूँ क्योंकि रेल यात्री निवास बनाने के पीछे मंशा यही थी कि वहाँ सबको रहने का मौका मिले।

[अनुवाद]

मैं केवल दो बातें कह कर समाप्त करूँगा।

मैं कोई आरोप नहीं लगा रहा हूँ। मैं केवल यह अनुरोध कर रहा हूँ कि जोनल सलाहकार समितियों और डिवीजनल रेलवे सलाहकार समितियाँ गठित करते समय उन निर्वाचन क्षेत्रों के संसद सदस्यों और उनके निर्वाचन क्षेत्र के प्रतिनिधियों की सिफारिशों पर विचार करें। कृपया डी. आर. एम. और महाप्रबन्धकों को सलाह दे कि वे इन्हें मात्र अनजान व्यक्ति ही न मानें। अक्सर देखा गया है कि उन्हें केवल एक कप चाय पिलाने तक ही सीमित रखा जाता है। हो सकता है वे संसद सदस्य न हों परन्तु वे हमारे प्रतिनिधि हैं। वे वहाँ सार्वजनिक काम से जाते हैं। एक बार अनुसूचित जाति के एक विधायक श्री नित्यानन्द जी उनके पास गये, तो उन्होंने उन्हें एक कप चाय पिलाकर कहा कि जो भी कागज आप देना चाहें वह हमें दे दें और जायें। एक जन-प्रतिनिधि से व्यवहार का यह तरीका नहीं है। मेरा केवल यह अनुरोध है कि कार्यकरण में लोकतांत्रिकता बरती आये ताकि जन प्रतिनिधि अपनी उपयोगिता अनुभव कर सकें।

मैं केवल इतना ही कहना चाहता था। इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री से आशा करता हूँ कि वे अपना वही सामाजिक रुख बनाये रखेंगे जो उनके बजट में प्रतिबिम्बित हुआ है।

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश (हिसार) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट संसद में रखा है उसको पढ़कर और सुनकर ऐसा आभास हुआ कि सारा देश केवल बिहार, आंध्रप्रदेश और कर्नाटक में समया हुआ है। हिन्दुस्तान के मानचित्र पर हरियाणा प्रदेश भी है। और हरियाणा प्रदेश में कोई भी एक रेलवे लाइन के बारे में यह नहीं बताया गया कि क्या इस साल कोई रेलवे लाइन प्रस्तावित थी वह बनाई जाएगी या उसका सर्वे किया जा रहा है। जो समस्या हरियाणा प्रदेश की है उसको भी इस बजट में रखने का काम नहीं किया गया। उसके बाद हमारे मित्र हुडा साहब ने कहा था और मंत्री जी ने इस बात को माना था कि झज्जर से लेकर रेवाड़ी-रोहतक का जो ट्रैक है इसको सप्लीमेंटरी बजट में लेंगे। माननीय मंत्री महोदय ने हमारी इस बात को माना और हमारे हरियाणा प्रदेश के सभी सांसदों के बीच में एक बात कही थी कि इस बार इस रेलवे ट्रैक को हम चालू करने का काम करेंगे। इस इलाके के सबसे अधिक सैनिक हरियाणा में रहते हैं

जिनको दिल्ली आने में बहुत दिक्कत होती है। इससे दिल्ली का ट्रैफिक भी कम होगा। रेवाड़ी से झज्जर, झज्जर से रोहतक, रोहतक से सोनीपत होते हुए मेरठ की तरफ जो सैनिक जाते हैं उनको भी आराम होगा और दिल्ली का लोड भी कम होगा। इसके साथ ऋङ्गमे ट्रैक हैं जो हरियाणा प्रदेश में धार्मिक और ऐतिहासिक दृष्टि से बनाने बहुत जरूरी हैं।

हिसार से लेकर फतेहाबाद तक एक बहुत बड़ा कॉटन का बैल्ट है, नरमे का बैल्ट है, जिसमें बहुत ज्यादा नरमे की गांठें तैयार होकर दूसरे प्रदेशों में जाती हैं।

वहाँ यदि रेलवे लाइन बिछा दी जाए तो उससे किसानों को बहुत लाभ होगा और व्यापारी लोग, जो ट्रकों के माध्यम से लोडिंग करते हैं, उनको ट्रक का किराया बहुत महंगा पड़ता है, उनको भी लाभ होगा। वह सारा नुकसान किसान को होता है, क्योंकि किसान को फसल सस्ती खरीदी जाती है। यदि वहाँ से लोडिंग का काम हो तो किसान को ज्यादा पैसा मिल सकता है। वहाँ अगरोहा नाम की एक जगह है, जो अग्रवाल समुदाय के लोगों का धार्मिक स्थान है। वहाँ एक बहुत बड़ा मैडिकल कॉलेज भी बन गया है। वहाँ देश और प्रदेश से छात्र या मरीज अगरोहा में अपने इलाज के लिए या पढ़ाई के लिए आएँ या उनके वारिस उनसे मिलने के लिए आएँ तो उनको भी इस बात का आराम हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली हरियाणा से तीन तरफ से सटा हुआ है। एक तरफ फरीदाबाद है। फरीदाबाद हरियाणा प्रदेश का एक औद्योगिक शहर है, जिसमें कोई हजारों की तादाद में हर रोज यात्री आते-जाते हैं। उनको बसों में कहीं जगह नहीं मिलती। मंत्री महोदय से मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या रैपिड रेल सर्विसेज का आपका कोई ऐसा प्रोग्राम है जिसमें फरीदाबाद, गुडगांव और बहादुरगढ़ को लिया जा सके? क्योंकि ये तीनों शहर हरियाणा प्रदेश के ऐसे शहर हैं जिनका दिल्ली से कोई फर्क नहीं रह गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, बसों की बहुत असुविधा है। लोगों को आने-जाने में बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यह रैपिड रेल सर्विस जब इस इलाके से चलाई जाएगी, तो दिल्ली का लोड बहुत कम हो जाएगा और दैनिक रेल यात्रियों को भी बहुत सुविधा मिल सकेगी।

मेरा तीसरा निवेदन यह है कि दिल्ली से जो रेलें पंजाब को जाती हैं वे हरियाणा प्रदेश के जौंद और जाखल होकर जाती हैं, लेकिन हमें दुख इस बात का है कि जो रास्ते में स्टेशन पड़ते हैं, जो लोकल स्टेशन हैं, वहाँ पर वे गाड़ियाँ नहीं रुकती हैं और उन लोगों को रेल का कोई फायदा नहीं मिलता है। यानी दिन-रात रेल उनके यहाँ से होकर गुजरेगी, लेकिन उनको रेल का कोई फायदा नहीं होगा। वे उन रेलों में बैठकर पंजाब नहीं जा सकते या दिल्ली नहीं आ सकते। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि जो रेलें दिल्ली से पंजाब को हरियाणा प्रदेश से होकर जाती हैं, उनको वहाँ के लोकल स्टेशनों पर

रोका जाए, ताकि हरियाणा प्रदेश के लोग भी अपने क्षेत्र से पंजाब या दिल्ली आ-जा सकें।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक निवेदन यह और है कि एक रेलगाड़ी जौंद से लेकर दिल्ली तक चलाई जाए और यह रेल इस प्रकार से चलाई जाए कि यह प्रातः जौंद से चले जो सुबह दिल्ली आ जाए और शाम को दिल्ली से चले और रात को जौंद पहुंच जाए ताकि जौंद के व्यापारी और वहां के निवासी अपने व्यापारिक या अन्य कार्यों से दिल्ली आ-जा सकें। जो दैनिक पैसेंजर हैं उनको बस की सुविधा बहुत कम मिलती है। यदि यह रेल चला दी जाएगी, तो दैनिक यात्रियों को भी बहुत बड़ी सुविधा मिल सकेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि हरियाणा प्रदेश का एक बहुत बड़ा औद्योगिक नगर हिसार है। मैंने इस सम्बन्ध में मंत्री जी से प्रार्थना भी की थी कि हिसार से दिल्ली के लिए एक ट्रेन वाया भिवानी, रेवाड़ी जो हरियाणा मेल चलती है उसमें ए.सी. कोच लगाई जाए। मंत्री महोदय ने इस प्रार्थना को मान भी लिया था। अब कहते हैं जो ए.सी. कार लगाई जाएगी उसके लिए ब्रेक नहीं मिलते हैं। अब यह तो सरकार को देखना चाहिए कि ब्रेक क्यों नहीं मिलते हैं। मैं तो यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हिसार शहर लोहे के मामले में हरियाणा प्रदेश का सबसे बड़ा नगर है। ऐसा बड़ा नगर जहां लोहे का इतने बड़े पैमाने पर काम होता हो, हरियाणा में दूसरा नहीं है। इसलिए वहां से एक ए.सी. कोच लगाया जाए और इसका इंतजाम जल्दी से जल्दी किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, हरियाणा का हिसार और पंजाब का लुधियाना, दोनों में भाई-बहिन जैसा रिश्ता है। लुधियाना भी औद्योगिक शहर है और हिसार भी औद्योगिक शहर है। हिसार से लुधियाना को एक रेल पहले चलती थी। इंदिरा गांधी की हत्या होने के बाद 1984 में उसे यह कहकर बन्द कर दिया गया कि पंजाब में आतंकवाद है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि अब पंजाब में कोई आतंकवाद नहीं है। वहां पूर्ण शांति है। इसलिए मेरा निवेदन है कि अब वह रेल चलाई जाए। हिसार से लुधियाना का जो बस का रास्ता है वह ठीक नहीं है। इसलिए उस रेल को शीघ्र चलाया जाए, ताकि हिसार को रेल मार्ग से लुधियाना से जोड़ा जा सके और वहां के लोगों को यह सुविधा मिल सके तथा जो हिसार तथा लुधियाना का एक औद्योगिक एवं पारस्परिक संबंध था वह पुनः कायम हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, हिसार के अंदर एक जगह है जिसको डबल फाटक के नाम से जाना जाता है। वह फाटक 24 में से 18-20 घंटे बन्द रहता है। आप रेलवे का रिकार्ड निकलवाकर इस बात की तस्दीक कर लें, तो आपको मालूम होगा कि फाटक बन्द होने के कारण वहां से लोग निकलते हैं और बूढ़े तथा बच्चे जल्दी से न निकल पाने के कारण रेलों के नीचे आ जाते हैं और एक वर्ष में 15-20 मौतें इस प्रकार से एक्सीडेंट में हो जाती हैं। इसलिए वहां एक ओवरब्रिज बनाने की तुरन्त बहुत आवश्यकता है ताकि एक्सीडेंट न हों और लोगों को आने-जाने की सुविधा मिल सके।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री महोदय दलित और शोषितों की बहुत चर्चा करते हैं, लेकिन जो छोटे कर्मचारी हैं और जो उत्तरी भारत के हैं उनको दक्षिण भारत में तैनात किया हुआ है। ऐसे बहुत से स्वीपर हैं, कांटा डालने वाले कर्मचारी हैं, जो हरियाणा के हैं और उनको मुम्बई में तैनात किया हुआ है जिसके कारण उनको घर आने-जाने में बहुत असुविधा होती है और एक बार घर आने में उनकी बहुत छुट्टियां बर्बाद हो जाती हैं। कभी-कभी तो छुट्टी भी नहीं मिलती हैं और यदि बिना छुट्टी के घर आएँ, तो उनकी सेवा समाप्त कर दी जाती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ऐसे लोगों को उनके घरों के निकट तैनात किया जाए या फिर उनको साल भर में दो-तीन पास दिए जाएँ, ताकि उनके माता-पिता उनसे मिलने आ सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, एक और महत्वपूर्ण बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि हरियाणा प्रदेश का यमुना नगर एक औद्योगिक शहर है, इसे चंडीगढ़ से जोड़ा जाए। वहां पर रेल का कोई साधन नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, यमुना नगर बर्तन बनाने का एक बहुत बड़ा औद्योगिक शहर है जिसमें जगाधरी, सढौरा, नारायणगढ़, पंचकुला और चंडीगढ़ आते हैं। वहां के लोगों को सीधा आने-जाने में सुविधा होती है। आज कोई भी व्यक्ति सड़कों पर चलना पसंद नहीं करता क्योंकि एक्सीडेंट बहुत होते हैं। इसलिए उनको रेल में आने-जाने की सुविधा दी जाये। इसी तरीके से आर.पी.एफ. के बारे में मंत्री जी कह रहे थे कि उनके लोगों ने नियम को हाथ में नहीं लिया। मैं इस बात को नहीं मानता। जौंद जंक्शन पर इस तरह की कई शिकायतें मिली हैं कि पत्रें दर्ज होते हैं और रेलवे बंदनाम होता है। वहां बहुत कोयला आता है, वहां पर फूड ग्रैन लोड होता है, उसमें बहुत ज्यादा चोरी होती है। जौंद से हरियाणा प्रदेश की पैसें दूसरे प्रदेश में जाती हैं। उन लोगों को बहुत परेशान और तंग किया जाता है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री से निवेदन है कि आर.पी.एफ. के ऊपर नियंत्रण किया जाये। आर.पी.एफ. के लोग, जो कि दूसरे प्रदेशों से वहां नौकरी करने आते हैं उनको उस इलाके की कोई परवाह नहीं होती। इस तरह से जिस स्टेट के लोग हैं उनको अगर उसी स्टेट में नौकरी करने दी जाये तो उनको शर्म भी होगी, लिहाज भी होगा।

इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आर.पी.एफ. की जो भर्ती होती है, वह हरियाणा प्रदेश में कभी नहीं होती। हरियाणा प्रदेश में आर.पी.एफ. की भर्ती खुलवाई जाये ताकि उस इलाके के लोग उसी इलाके में नौकरी कर सकें और उनका फायदा वहां की जनता को हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक सुझाव है। दिल्ली से अम्बाला तक एक विद्युत ट्रेक तैयार किया गया है, लेकिन अभी तक उसमें करंट नहीं दिया गया। वहां कोई इलैक्ट्रिक ट्रेन नहीं चलाई गयी। आज जिस तरह से पैसेंजर परेशान हो रहे हैं, उसको देखते हुए वह ट्रेन जल्दी से जल्दी चलाई जाये। दिल्ली से फिरोजपुर तक डिफेंस की एक ट्रेन जाती है। वहां भी बिजली की ट्रेन चलाई जाये ताकि इस सरकार ने जो डीजल महंगा कर दिया है, जिसकी वजह से आम जनता पर

महंगाई का बहुत भारी बोझा पड़ा है, वह बोझ कुछ कम हो सके।

श्री बृज भूषण तिवारी (डुमरियागंज) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेल बजट का पूरा समर्थन करता हूँ क्योंकि यह बजट बहुत ही संतुलित, विकासोन्मुख और गैर-मुद्रास्फीतिकारी है। जब पेट्रोल और डीजल के दाम बढ़े तो अखबारों में यह अनुमान छपा कि किराये या माल-भाड़े में बहुत ज्यादा वृद्धि होगी। परन्तु जब यह बजट पेश किया गया तो किराये में जो वृद्धि हुई, उसका असर कुल मिलाकर पूरी आबादी के तीन फीसदी हिस्से पर पड़ा और उसी के साथ-साथ माल-भाड़े में भी पिछले वर्षों के मुकाबले कम वृद्धि की गयी तथा उनमें 15 ऐसी वस्तुओं पर छूट दी गयी जो आम जनता के इस्तेमाल में या कच्चे माल के इस्तेमाल में आती है। इसमें यह कोशिश की गयी है कि आम जनता पर इसका कम दबाव पड़े क्योंकि रेल में यात्रा करने वालों की जो तादाद है उसमें सम्पन्न वर्ग के लोगों के मुकाबले द्वितीय श्रेणी के, कमजोर वर्गों के या जो गरीब आदमी हैं, उनकी संख्या ज्यादा होती है।

इस बजट की सबसे बड़ी विशेषता यह है कि अब तक विकास का जो सिद्धांत था, उस सिद्धांत को बदल दिया गया।

अभी तक उन क्षेत्रों को ज्यादा तरजीह दी जाती रही जो औद्योगिक दृष्टि से विकसित थे और जिन इलाकों का पहले से ही विकास हो चुका था। इस बजट में पहली बार उन इलाकों की तरफ भी ध्यान दिया गया जो गरीब इलाके थे, आदिवासी लोगों के रहने वाले इलाके थे और जहाँ आमदनी के लिहाज से कमजोर वर्ग के लोग रहते थे। साथ ही वे इलाके सुदूर क्षेत्रों जैसे पूर्वोत्तर का इलाका, उत्तरांचल का इलाका, में बसे हुए थे। जो दूसरे प्रदेश हैं, उनमें भी जो पिछड़े इलाके थे, वहाँ रेल नेटवर्क को बढ़ाने के लिए इस बजट में विशेष ध्यान दिया गया है। इसलिए रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा कि 143 साल के रेल के समय के बाद आज भी हमारे देश में बहुत से इलाके ऐसे हैं जहाँ पर अभी तक लोगों ने रेल को नहीं देखा है। इस दृष्टि से पहली बार यह कोशिश की गई है कि उन सुदूर क्षेत्र के इलाकों में भी रेल नेटवर्क को बढ़ाया जाए। इससे जहाँ उन लोगों में इस भावना का, इस बात का एकसास हुआ कि वे भी देश के राष्ट्रीय विकास, आर्थिक विकास की मुख्य धारा से जुड़े हुए हैं, वहाँ साथ ही राष्ट्रीय एकता को भी नया आयाम और बल मिला है। इसलिए भी मैं इस बजट की तारीफ करना चाहता हूँ।

कई सदस्यों ने रेल मंत्री जी पर इल्जाम लगाया है कि इसमें कुल मिलाकर बिहार पर ज्यादा ध्यान दिया गया, कर्नाटक पर ज्यादा ध्यान दिया गया। इस संबंध में मैं कहना चाहता हूँ कि मेरी रेल मंत्री जी से शिकायत है कि उन्हें पूर्वांचल के इलाकों में, उत्तर बिहार के इलाकों में जितना ध्यान देना चाहिए था, उतना ध्यान नहीं दे पाए। मैं समझता हूँ कि उनके मन में किसी प्रकार की शंका या संकोच नहीं था परन्तु संसाधनों की कमी के कारण वे नहीं दे पाए। मैं कहना चाहता हूँ कि पूर्वांचल के इलाके की राष्ट्रीय आन्दोलन में, आजादी की लड़ाई में

भी बहुत गौरवमयी परंपरा रही है। वह इलाका औद्योगिक दृष्टि से, यातायात के विकास की दृष्टि से, पढ़ाई-लिखाई की दृष्टि से, पर कैपिटा इनवैस्टमेंट और पर कैपिटा आमदनी की दृष्टि से भी पिछड़ा है। उसकी आबादी बहुत ज्यादा है इसलिए गरीब लोग अपनी रोजी-रोटी कमाने के लिए दिल्ली, बम्बई, पंजाब और दूसरे इलाकों में जाते हैं। यदि आपने कभी उन ट्रेनों को देखा हो जो बिहार से आती हैं, ट्रेन की छत पर हजारों की तादाद में यात्री मिलेंगे। द्वितीय श्रेणी के डिब्बे में जिस प्रकार से भीड़ रहती है, आप उसकी कल्पना भी नहीं कर सकते कि लोगों कैसे उसके अंदर सफर करते हैं। आदमी की आवश्यक सुविधाएँ जैसे पानी आदि भी उसमें भी उसमें मुहैया नहीं होता। हमारी आबादी के दबाव के अनुपात में रेल सुविधाओं को देखें तो सबसे कम सुविधाएँ रही हैं। हमेशा उस इलाके की उपेक्षा की जाती रही है। इसका कारण यह है कि जिन लोगों के हाथ में ताकत का हथियार रहा है, उन्होंने चौके की बेईमानी की है। चौके की बेईमानी सबसे ज्यादा खतरनाक होती है। जिसके हाथ में पूरी व्यवस्था हो, वह अपने इलाके के लिए सब कुछ कर ले, यह अच्छी बात नहीं है। कम से कम रेल मंत्री जी ने चौके की बेईमानी नहीं की। इसलिए मेरी शिकायत है कि उन्होंने उत्तर प्रदेश को पूर्वी क्षेत्रों को कुछ दिया जरूर परन्तु बहुत सी ऐसी योजनाएँ हैं जिनपर ध्यान नहीं दिया गया।

गोरखपुर-गौंडा लूपलाइन के परिवर्तन की बहुत दिनों से मांग थी। सदन में भी यह मामला बार-बार उठाया गया, रेल मंत्री जी से अनुरोध भी किया गया। मैं उनको धन्यवाद दूंगा कि इस बार उन्होंने अपने बजट भाषण में उसका उल्लेख किया है और यह बताया है कि इसे नौवीं योजना में शामिल किया जाता है।

मैं उनको बताना चाहता हूँ कि गोरखपुर-गौंडा की लूप लाइन कितनी महत्वपूर्ण लाइन है। यह लाइन नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्र से होकर गुजरती है। इसमें नेपाल जाने के लिए चार ट्रांजिट, चार आवागमन के रास्ते हैं, जहाँ से लोग नेपाल जाते हैं। आपको मैं बताना चाहता हूँ कि मेरे चुनाव क्षेत्र में डुमरियागंज जनपद में सिद्धार्थनगर, बढनी एक जगह है, कृष्णानगर बाजार, जो नेपाल में है, केवल कृष्णा नगर बढनी बाजार से करीब चार से ज्यादा बसें दिल्ली आती हैं, भरी हुई बसें आती हैं और उसका सबसे बड़ा कारण यह है कि कोई रेल की सुविधा उनको प्राप्त नहीं है।

उसी के साथ ही सबसे मजबूत, सबसे महत्वपूर्ण बौद्ध तीर्थस्थल आपको उसी क्षेत्र में मिलेंगे। हमारा कपिलवस्तु उसी क्षेत्र में है, श्रावस्ती उसी क्षेत्र में है, इसलिए हमारी बराबर यह मांग रही है गौंडा और गोरखपुर की लूप लाइन का आमान परिवर्तन कर दिया जाये। अगर इसका आमान परिवर्तन होता है तो वहाँ से मालगाड़ियाँ सीधे चलाई जा सकती हैं, सवारी गाड़ियाँ बढ़ाई जा सकती हैं और जो गोरखपुर गोडा की मेम लाइन है, उस पर दबाव भी कम हो सकता है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसको स्वीकार किया जाये।

दूसरी बात यह है कि आनन्दनगर से नौतनवां को भी बड़ी लाइन करने की बात की गई। इसका सर्वे भी हुआ, टैक्नीकल रिपोर्ट भी

रेलवे भर्ती बोर्ड में आई। उस जमाने में जाज फर्नान्डीज रेल मंत्री थे। नौतनवां से सुनौली, यह भी नेपाल से आने-जाने का एक बहुत बड़ा ट्रांजिट है, उसको चार किलोमीटर बढ़ाने की बात थी। इंडो-नेपाल फ्रेंडशिप रिलेशन के नुमाइन्दों से भी बात हो चुकी थी, सुनौली से भैरवा लुम्बिनी होते हुए नौगढ़ नई रेलवे लाइन बिछाने की भी बात थी, उसके लिए नेपाल सरकार भी सहायता देने को तैयार थी, लेकिन आज तक उस योजना पर भी कोई विचार नहीं हुआ। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि इसके बारे में भी शीघ्र विचार करके इस योजना को शुरू करने की कार्रवाई की जाए।

उसी के साथ ही साथ 1977-78 के जमाने में खलीलाबाद से पांसी-डुमरियागंज-उतरौला होते हुए बलरामपुर तक सर्वे का आदेश हुआ था, सर्वे रिपोर्ट भी रेलवे बोर्ड में आ गई, आज तक वह धूल खा रही है। इतना ज्यादा पैसा रेल का खर्च हुआ, लेकिन उस पर कोई विचार नहीं हुआ। मेरा अनुरोध है कि उसके बारे में भी विचार किया जाये।

उसी के साथ ही साथ गोरखपुर-लखनऊ की जो मेन लाइन है, उसके दोहरीकरण की भी मांग है। जो दस्तावेज मुझे मिले हैं, उनको मैं पढ़ रहा था, रेल मंत्रालय, रेल विभाग और रेलवे बोर्ड खुद इस बात को तस्नोम करते हैं कि यहां पर यातायात की जबरदस्त वृद्धि हुई है और बहुत ज्यादा दबाव है, क्योंकि अब गाड़ियां आपने बढ़ा दी हैं। माननीय मंत्री जी ने भी तमाम गाड़ियां बिहार से जोड़ दीं। वह कटिहार से, समस्तीपुर से सीधा रास्ता लखनऊ से यहां दिल्ली तक या दूसरे इलाकों में जाती हैं, परन्तु एक ही ट्रेक है। ट्रेक पर इतना दबाव है जिस कारण सवारी गाड़ियां 6-6, 8-8 घंटे लेट रहती हैं, माल गाड़ी को तो बात हो छोड़ दीजिए। अगर इसको लाभकारी बनाना है और आप बार-बार चिल्लाते हैं कि रेलवे में घाटा हो रहा है, रेलवे में संसाधनों की व्यवस्था करनी चाहिए, रेल मंत्री जी ने स्वयं अपने भाषण में यह दुखड़ा रोया और उन्होंने कहा कि बजटरी सपोर्ट हमें बढ़ानी पड़ेगी। तो आखिर यह कैसे होगा, जब तक कि हम ऐसी प्रमुख योजनाओं को, प्रमुख लाइनों को लाभकारी बनाने की योजना शुरू नहीं करेंगे।

मुझे खुशी हुई कि हम दोहरीकरण की प्रक्रिया में गोंडा और जलवलरोड, जो 45 किलोमीटर का ट्रेक है, उसमें करीब 45 करोड़ रुपये को लागत व्यय का अनुमान लगाया गया, उस पर मुझे देखकर आश्चर्य हुआ कि उसमें इस वर्ष केवल एक करोड़ रुपये का प्रावधान है। वह 45 करोड़ रुपये का ट्रेक की योजना है, अगर इसी रफ्तार से हम धन की व्यवस्था, खर्च करने की व्यवस्था करेंगे तो आप जानते हैं कि 45 करोड़ रुपये का कितने समय में इन्तजाम होगा।

अपराहन 2.00 बजे

इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस काम को तुरंत युद्ध स्तर पर शुरू किया जाए। गोरखपुर के लोगों को एक मांग बहुत दिनों से रही है कि वहां धर्मशाला बाजार के पास एक ओवरब्रिज होना चाहिए।

गोरखपुर शहर बहुत बढ़ गया है, उसमें महाराबगंज जिला पड़ता है और नेपाल आने-जाने का रास्ता भी पड़ता है। वहां पर ग्राउंड लेवल पुल है। अक्सर वहां पानी भर जाता है और यातायात जाम हो जाता है। पिछली बार वहां राज्यपाल महोदय गये थे। उत्तर प्रदेश की सरकार इसका आधा खर्च देने को तैयार है। इसलिए गोरखपुर के निवासियों को इस मांग पर गम्भीरता से विचार कर आप वहां ओवरब्रिज बनाने को कार्यवाही शुरू करें।

रेलवे में सबसे बड़ी बात साधनों की कमी की कही जा रही है। उसको कई तरीकों से दूर किया जा सकता है। इसके कैपिटल रिस्ट्रक्चरिंग की आवश्यकता है, इसके इन्वेस्टमेंट पैटर्न को बदलने की आवश्यकता है। जो हमारे काम करने का तरीका है, उसमें भी बदलाव की जरूरत है। हमारे कई माननीय सदस्यों ने इस बात की तरफ इशारा भी किया कि रेलवे में काफी भ्रष्टाचार है। इस कारण आम आदमी को जितना फायदा मिलना चाहिए, वह नहीं मिल पाता। उसका नतीजा यह होता है कि हमारा बहुत सा पैसा चंद लोगों की जेबों में चला जाता है। इसलिए भ्रष्टाचार के बारे में गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

यहां पर कार्यकुशलता के बारे में भी कहा गया। माननीय सदस्यों ने ठीक कहा कि रेल एक सामाजिक दायित्व है। रेलवे को हम महज व्यापारिक संस्थान के रूप में नहीं चला सकते। यह भी कहा गया कि इसका निजीकरण कर दिया जाए। लेकिन उसका नतीजा क्या होगा। सही है कुछ समय के लिए हमें साधन मिल जाएंगे, परंतु जिन लोगों के हाथ में रेल की व्यवस्था, रेलवे स्टेशंस की व्यवस्था आप सौंपेंगे, वे किस तरह से आम आदमियों का दोहन करेंगे, इसकी कल्पना दूसरी जगह जहां निजीकरण हुआ, उसके अनुभवों से ली जा सकती है। हमारी जो कार्यकुशलता है, रेलवे की व्यवस्था है, वह कस्टमर ओरिएंटेड होनी चाहिए। हमारे यहां नौकरशाही की प्रवृत्ति है। चाहे स्टेशन सुपरिंटेंडेंट हो, चाहे कोच असिस्टेंट हो, चाहे टी.टी. हो या छोटे से छोटा कर्मचारी हो, उसको यात्रियों की कोई चिंता नहीं है। यहां तक कि इक्वायरी आफिसर भी अगर कोई गरीब आदमी सूचना लेने जाए, उससे भी मानवीय तरीके से व्यवहार नहीं करते। जबकि व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए कि हम यात्रियों के साथ अच्छा व्यवहार कर सकें।

यात्री सुविधाओं में लगातार कटौती की जा रही है। हमारी सरकार ने कहा है कि हम लोगों को न्यूनतम सुविधाएं देना चाहते हैं। लेकिन क्या रेलगाड़ियों में आवश्यक सुविधा पानी की और शौचालय की है। आप कल्पना कीजिए, स्टेशंस में जो शौचालय होते हैं वहां आप नहीं जा सकते। वहां सफाई का, पानी का कोई इंतजाम नहीं है। यात्रियों की तादाद बढ़ी, रेलगाड़ियों की तादाद बढ़ी, लेकिन इसका दुर्व्यवस्था का जिम्मेदार कौन है। चाहे ए.सी. प्रथम श्रेणी के वेटिंग रूम हों या ए.सी. दूसरी श्रेणी के हों, उनमें अनधिकृत यात्रियों की तादाद बहुत बढ़ रही है।

हमारे कई माननीय सदस्यों ने जी.आर.पी. के बारे में कहा। मैं भी कहना चाहता हूँ कि जी.आर.पी. और आर.पी.एफ. के लोगों का

व्यवहार इतना खराब है कि जो गरीब आदमी है, वह इनकी बहुत शिकायत करता है। हमारे इलाके के जो मजदूर और गरीब लोग मुम्बई में जाकर कुछ कमाकर आते हैं, तो ऐसी शिकायतें मिलती हैं कि उनको गाड़ी में, प्लेटफार्म पर लूटा जाता है।

अपराहन 2.05 बजे

(श्रीमती गीता मुखर्जी पीठासीन हुईं)

तमाम सिपाही इनको डरा धमकाकर जबर्दस्ती पैसा वसूल करते हैं, यह बहुत ही खराब बात है। आप रेलवे के प्लेटफार्म पर चले जाएं, तमाम इशतहार छपते हैं कि रेलवे स्टेशनों पर भीड़ न करें और एक-दो आदमी ही रहें, इससे भीड़ कम होगी मगर वेंडर्स की काफी तादाद होती है और उन वेंडर्स में दो निहाई ऐसे होते हैं जो जी.आर. पी. और रेलवे के अधिकारियों की मेहरबानी पर चलते हैं, जो गैर-कानूनी और अनलाइसेंसड होते हैं। इन पर भी रोक लगनी चाहिए।

अन्त में मैं कुलियों के बारे में कहना चाहूंगा। आपने उनको अच्छी सुविधाएं दी हैं। कुलियों के लिए सुविधाएं बढ़नी चाहिए। उनकी मांग है कि उनको वर्दी दी जाए, उनको फ्री पास मिले। पिछली सरकार ने पचास फीसदी क्रे है और आपने 75 प्रतिशत की है परन्तु साथ ही बहुत से अनऑथोराइज्ड कुली हैं, जो आपराधिक किस्म के होते हैं और यात्रियों को परेशान करते हैं, उनको वर्दी मिल जाती है, यात्रियों को किस तरह से परेशानी होती है, आप उसकी कल्पना नहीं कर सकते। जब यात्री रेलवे के प्लेटफार्म से बाहर आता है तब श्री व्हीलर वाले और टैक्सी वाले किस तरह से तंग करते हैं, उसमें हम लोगों का कुछ निजी अनुभव भी है वह चाहे दिल्ली स्टेशन हो या कोई दूसरे स्टेशन हों। इसलिए यदि सरकार सचमुच में यात्रियों को सुविधा देना चाहती है तो इन सब बातों को ठीक करना होगा। जब तक हम कोई राष्ट्रीय यातायात की नीति तैयार नहीं करेंगे तब तक यह मामला ऐसे ही चलता रहेगा क्योंकि देश की आबादी निरन्तर बढ़ रही है। आप नौवीं पंचवर्षीय योजना में विकास को दर सात प्रतिशत बढ़ाना चाहते हैं और अगर सात प्रतिशत विकास की दर बढ़ेगी तो आर्थिक गतिविधियां भी बढ़ेंगी, व्यापार बढ़ेगा, आबादी का दबाव बढ़ ही रहा है तो स्वाभाविक है कि रेल के नैटवर्क को भी आपको बढ़ाना होगा। मगर हम देख रहे हैं कि जो आंकड़े हमारे पास हैं, वे रेल के यातायात का जो शेयर है, सड़कों के मुकाबले काफी घटता जा रहा है। इसमें किसी प्रकार का संतुलन नहीं है। इसका सबसे बड़ा कारण है कि अगर रेल की सुविधा बढ़ेगी तो रेल की सुविधा में एनर्जी कम खर्च होती है, ज्यादा से ज्यादा पर्यावरण की तमाम दिक्कतें नहीं होतीं और इसी के साथ ही साथ यह यात्रियों के लिए भी और लोगों के लिए भी कम खर्चीला और सुविधाजनक है। इसलिए जो रेल है, उसका संतुलन हमें सड़क से और दूसरे यातायात के साधनों से करना चाहिए और यह मानकर चलना चाहिए कि ये जो दूसरे यातायात के साधन हैं, वे कम्पीटीटिव नहीं होंगे बल्कि सहायक होंगे। इस प्रकार की नीति जब हम बनाएंगे, तभी हम पैसा बचा पाएंगे, ज्यादा से ज्यादा संसाधन जुटा पाएंगे और देश में ऐसे सुदृढ़ और संतुलित यातायात की व्यवस्था करेंगे

जो लोगों के लिए भी ज्यादा लाभकारी होगा। दूसरे जो हमारे खर्चें बढ़ रहे हैं, उनको घटाया जाए जिससे रेल के विकास में उसको लगा सकें। इन्हीं शब्दों के साथ में इस रेल बजट का समर्थन करते हुए विदा लेता हूं।

[अनुवाद]

श्री एन.एन. कृष्णादास (पालघाट) : महोदय, रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने की अनुमति देने के लिए मैं आपका आभारी हूं। क्योंकि अधिकतर महत्वपूर्ण बातें पूर्व वक्ताओं ने पहले ही कह दी हैं, मैं केवल कुछ अन्य बातों तक ही अपने को सीमित रखूंगा।

हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। इस बड़े उपमहाद्वीप के महत्वपूर्ण भागों को जोड़ने का काम यह रेल ही करती है।

अब मैं सवारी डिब्बों और यात्री सुविधाओं के रख-रखाव के बारे में कुछ बताना चाहता हूं। अधिकतर रेलगाड़ियों में बिजली और पानी के उचित कनेक्शन तथा शैचालय की सुविधाएँ नहीं हैं। रेलगाड़ियों में परोसे जाने वाले खाने की किस्म, स्वाद और दशा बहुत ही खराब है। जबकि इन सबके के लिए यात्रियों से काफी पैसा लिया जाता है। मैं आशा करता हूँ मन्त्री महोदय इन कमियों को दूर करने के लिए सख्त कार्रवाई करेंगे।

रेलवे में कर्मचारियों की भारी कमी है। वहाँ हजारों स्थान रिक्त पड़े हैं। परन्तु रेल अधिकारी उन्हें भर नहीं रहे हैं। पर्याप्त कर्मचारियों के अभाव में रेलवे अच्छी प्रकार काम नहीं कर सकती। आशा है नए रेल मन्त्री इसे गम्भीरता से लेंगे।

अब मैं अपने राज्य केरल से सम्बन्धित समस्याओं का जिक्र करूंगा पिछले अनेक सालों से वहाँ रेल मन्त्रालय रेलों की उपेक्षा करता आ रहा है जिसके परिणामस्वरूप केरल में रेल लाइनों का औसत राष्ट्रीय औसत से कम है।

महोदय, आप जानती हैं कि केरल की अपनी अनेक विशेषताएँ हैं। केरल के लाखों लोग देश के अनेक राज्यों विशेषकर उत्तरी भारत, में काम करते हैं। इस प्रकार केरलवासी राष्ट्रीय प्रगति और एकता में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। परन्तु रेल मन्त्रालय अभी भी केरल के साथ भेद-भावपूर्ण व्यवहार कर रहा है। वहाँ पर्याप्त रेल गाड़ियाँ नहीं हैं और न ही वहाँ नई रेल लाइनें और रेलवे सम्बन्धी अन्य कोई विकास कार्य हुआ है।

रेल अधिकारी पुराने, खराब सवारी डिब्बे केरल भेज देते हैं। केरल एक घनी आबादी वाला राज्य है इसलिए वहाँ सभी बिना चौकीदार वाले रेल फाटक पर चौकीदार तैनात किये जायें। क्योंकि ये फाटक ही केरल में दुर्घटनाओं का मुख्य कारण हैं। वहाँ ये दुर्घटनाएँ हर महीने होती हैं।

महोदय, आप जानती हैं कि केरल में रेलों से सम्बन्धित कोई भी उद्योग नहीं है। जब श्री राजीव गांधी प्रधान मंत्री थे और केरल आये

थे तब उन्होंने वादा किया था कि केन्द्र सरकार केरल में पालघाट में एक सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना करेगी। परन्तु कुछ समय बाद हमें समाचार पत्रों से पता चला कि वह कारखाना पंजाब को स्थानान्तरित कर दिया गया है। हम इसे पंजाब में लगाये जाने के विरुद्ध नहीं हैं परन्तु यह केरल की जनता से किये गये वादे से मुकरना है।

अब मेरा नए रेल मंत्री से विनम्र निवेदन है कि वह कृपा कर केरल में रेलों से सम्बन्धित कोई उद्योग शुरू करने के लिए तुरन्त कदम उठायें। मैं सभी केरलवासियों की ओर से उनसे अनुरोध करता हूँ कि वे केरल में तुरन्त एक माल डिब्बा मरम्मत कारखाना शुरू करें।

पिछले वर्ष केरल में रेलों पर केवल 47 करोड़ रुपये खर्च किये गये। इस वर्ष बजट में 127 करोड़ रुपये का प्रावधान है। इस बढ़ोतरी के लिए मैं नए रेल मंत्री की प्रशंसा करता हूँ। परन्तु मैं उनका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि रेलों के सम्बन्ध में केरल राष्ट्रीय औसत से बहुत पीछे है। इसका कारण केन्द्र द्वारा केरल के साथ भेद-भावपूर्ण बर्ताव है। इसलिए बजट में इस वर्ष की गई बढ़ोतरी बहुत ही मामूली है। केरल के लोग नई रेलगाड़ियाँ, नई रेलवे लाइनों और रेलवे सम्बन्धित विकास के नए कार्यक्रम चाहते हैं।

मंगलौर से शोरानूर और क्विलोन से त्रिवेन्द्रम तक की लाइनों को दोहरा किये जाने की ओर सरकार तुरन्त ध्यान दें। इस वर्ष के रेलवे बजट में इसके लिये पर्याप्त प्रावधान नहीं है।

सभा में रेल बजट पेश करने के बाद माननीय रेल मंत्री ने केरल के सभी संसद सदस्यों की एक बैठक बुलाई थी। जिसमें केरलवासियों की समस्याओं के बारे में चर्चा की थी। उस समय उन्होंने अनेक वादे किये थे। हम आशा करते हैं कि वे उस समय किये गये अपने सभी वादों को पूरा करेंगे। मेरा माननीय रेल मंत्री से पुनः अनुरोध है कि वे नई रेल लाइनों, वर्तमान लाइनों को दोहरा करने सर्वेक्षण कराने और केरल में रेल संबंधी उद्योगों की स्थापना करने के बारे में तुरन्त कार्रवाई करेंगे, क्योंकि केरलवासियों की यह लम्बे समय से की जा रही मांगें हैं।

मैं एक बार फिर आशा करता हूँ कि नए रेल मंत्री इन सभी बातों पर विचार करेंगे और केरलवासियों की मांगों को पूरा करेंगे।

मेरा अनुरोध है कि माननीय रेलमंत्री केरल की वास्तविक और वर्तमान रेल समस्याओं को समझेंगे और उन्हें तुरन्त हल करने के लिए कदम उठायेंगे।

महोदया, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री एन. डेनिस (नगरकोइल) : महोदया, रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं कुछ बातें कहना चाहता हूँ।

माननीय रेल मंत्री ने जन साधारण पर कोई दबाव डाले बिना बड़ा हो सरल और सन्तुलित बजट पेश किया है। मैं उन्हें एक अच्छा बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ।

दूसरे और पहले दर्जे के मासिक और तिमाही टिकटों तथा दूसरे दर्जे के यात्रियों के किराये पर कोई वृद्धि न करने तथा आम लोगों के अत्यधिक उपयोग में आने वाली पन्द्रह वस्तुओं को भाड़ा वृद्धि से छूट देने जैसी बातें बजट का सकारात्मक पहलू हैं। पन्द्रह नई गाड़ियाँ चलाना, रेल गाड़ियों की बारम्बारता में वृद्धि करना तथा विदेशी पर्यटकों के लिए विशेषकर नई रेल सेवाएं शुरू करना, बजट कुछ और उल्लेखनीय पहलू हैं।

पेट्रोलियम पदार्थों की मूल्य वृद्धि को पूरा करने तथा विस्तार और आधुनिकीकरण के कार्यक्रमों को लागू करने के लिए किराये और भाड़े में वृद्धि करना आवश्यक हो गया था।

जहां तक तमिलनाडु का सम्बन्ध है वहां के लोगों को बजट प्रस्तावों से निराशा हुई है। उनके हितों को अनदेखा किया गया है। तमिलनाडु के लोगों ने नई परियोजनाओं और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांगों के लिए अतिरिक्त धन की मांग की थी। तमिलनाडु के साथ बजट में पूरा न्याय नहीं किया गया है।

जयपुर से मद्रास के बीच रेल सेवा एकमात्र नयी रेलगाड़ी है जो तमिलनाडु को दी गई है। यह गाड़ी तमिलनाडु में प्रवेश करने के एक घंटे बाद ही मद्रास पहुंच जाती है। और इस प्रकार यह तमिलनाडु के एक छोटे से उत्तरी हिस्से से ही गुजरती है। इसलिए यह नहीं कहा जा सकता कि तमिलनाडु के लिए यह एक नई रेलगाड़ी है। मद्रास की रैपिड ट्रान्जिट परियोजना की 12 किलोमीटर दूरी को पूरा करने में 13 साल लगे। इस समूची परियोजना को शीघ्रतिशीघ्र पूरा करने के लिए माननीय रेल मंत्री को पर्याप्त फल देना होना।

तमिलनाडु की एक महत्वपूर्ण शिकायत और मांग है मद्रास-तम्बारम-त्रिची-डिन्डीगुल लाइन को बड़ी लाइन में बदलना। इस मीटर गेजलाइन पर तीन वर्ष पहले रेल सेवा बन्द कर दी गई थी। यह लाइन मद्रास से तिरुनेलवेली तक तमिलनाडु के अनेक महत्वपूर्ण नगरों जैसे विल्लुपुरम, त्रिची, मदुरई, आदि से गुजरती है। परन्तु जबसे यह रेल सेवा बन्द हुई है तब से यहां यात्रियों को बड़ी कठिनाई और असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए इस लाइन को शीघ्र बड़ी लाइन में बदला जाए। यह मद्रास से तमिलनाडु के दक्षिणी भाग में कन्याकुमारी के लिए सबसे छोटा मार्ग है। इसलिए पहले की मीटर गेज लाइन के स्थान पर बड़ी लाइन की व्यवस्था करना आवश्यक है तथा इसे बिना विलम्ब पर्याप्त रुपया देकर पूरा किया जाना चाहिए। इससे समय और पैसे दोनों की बचत होगी।

एक और मीटर गेज लाइन विरुधुनगर से क्विलोन को भी बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। यह लाइन शिवकाशी, राजापालयम और श्री विलीपुत्तूर होकर गुजरती है। यह काम भी शीघ्र किया जाना चाहिए।

सलेम और डिन्डीगुल होकर मद्रास से कन्याकुमारी तक दिन में चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ी का प्रस्ताव था, परन्तु इसे अभी तक नहीं चलाया गया है। यात्रियों तथा अन्य लोगों द्वारा ऐसी दिन की गाड़ी की मांग लम्बे समय से की जा रही है।

तिरुपती, अमृतसर और वाराणसी जैसे महत्वपूर्ण तीर्थ स्थलों के लिए गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है। यह स्वागतयोग्य प्रस्ताव है। परन्तु इस प्रस्ताव में कन्याकुमारी, मदुरई और राजनाथपुरम को छोड़ दिया गया है। ये महत्वपूर्ण तीर्थ-स्थल हैं। इन्हें भी इस प्रस्ताव में जोड़ा जाना चाहिए।

जहां तक महानगरों को जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों का सम्बन्ध है, दिल्ली से बम्बई और दिल्ली से कलकत्ता रोजना चलती है, परन्तु दिल्ली मद्रास के बीच की राजधानी एक्सप्रेस इसका अपवाद है। इसे रोजना चलाया जाए।

कन्याकुमारी हमारे देश के दक्षिण के अन्तिम छोर पर है। कन्याकुमारी और राष्ट्रीय राजधानी नई दिल्ली के बीच कोई सीधी रेल सेवा नहीं है। कन्याकुमारी एक राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक केन्द्र है। यह तीर्थ स्थल भी है। यहाँ रोजना बड़ी संख्या में यात्री और पर्यटक आते हैं।

राष्ट्रीय एकता के लिए भी कन्याकुमारी तथा देश के अन्य नगरों जैसे दिल्ली, कलकत्ता और अन्य नगरों के बीच सीधी एक्सप्रेस गाड़ियां और अधिक संख्या में चलाई जाएं।

अब पश्चिम की ओर से त्रिवेन्द्रम और तिरुनेलवेली होकर कन्याकुमारी तक रेल सेवा की सम्भावना व्यक्त की जा रही है। कन्याकुमारी से दिल्ली और कलकत्ता को तिरुनेलवेली होकर रेल सेवा जल्दी शुरू की जा सकती है। इससे, समय, दूरी और धन की बचत होगी।

मदुरई होकर नगरकोइल-मुम्बई एक्सप्रेस को अब सप्ताह में तीन बार चलाने का प्रस्ताव है। तमिलनाडुवासियों के बम्बई जाने के लिए यह सुविधाजनक गाड़ी है। यह एक लोकप्रिय गाड़ी है तथा इसे प्रतिदिन चलाया जा सकता है।

कन्याकुमारी से और अधिक रेल गाड़ियां चलायी जाने के बजाय वहां से इस समय चलने वाली रेल गाड़ियों को भी बन्द किया जा रहा है। कन्नूर एक्सप्रेस जो पहले कन्याकुमारी से चलती थी अब उसे त्रिवेन्द्रम से चलाया जा रहा है। इसे कन्याकुमारी से चलाया जाना चाहिए। इस गाड़ी के न होने से यात्रियों को बड़ी कठिनाई हो रही है। गुवाहाटी-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस गाड़ी विवेकानन्द एक्सप्रेस के नाम से कन्याकुमारी तक चलायी जानी थी। इसे गुवाहाटी और कन्याकुमारी के बीच ही चलाया जाना चाहिए। यह गाड़ी स्वामी विवेकानन्द जिन्होंने कन्याकुमारी में तपस्या की थी, की स्मृति में चलायी जाने वाली थी। अहमदाबाद-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाना चाहिए। कोरामण्डल एक्सप्रेस मदुराई होकर कन्याकुमारी तक बढ़ाई जा सकती है। कन्याकुमारी एक टर्मिनल स्टेशन है जिसका पर्याप्त उपयोग नहीं हो रहा है। यह 28 एकड़ भूमि पर फैला है। इसका सुधार किया जाना चाहिए। यह अब केवल एक रास्ते के स्टेशन की तरह काम कर रहा है। इसका विकास राष्ट्रीय टर्मिनल स्टेशन के रूप में किया जाये जहां एक्सप्रेस तथा अन्य गाड़ियों के लिए पूरी सुविधाएं हों।

बार-बार यह मांग की जाती रही है कि नगरकोइल में एक कोचिंग कम्प्लेक्स बनाया जाये। वहां 98 एकड़ जमीन पड़ी है तथा पानी बिजली तथा अन्य आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध हैं। इसके अलावा वहां के लोगों का अनुरोध है कि त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी लाईन पर थेंगन कुझी और पार्वती पुरम में रेल स्टेशनों की व्यवस्था की जाये। ये दोनों बड़े महत्वपूर्ण स्थान हैं। इरानीयेल पर एक्सप्रेस गाड़ियों सहित सभी गाड़ियां रुकनी चाहिए। पद्मनाभपुरम पैलेस, नेयूर की इण्डियन रेयर अर्थ फैक्ट्री, अस्पताल आदि इरानीयेल के पास स्थित हैं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री के ध्यान में एक और महत्वपूर्ण बात यह लाना चाहता हूँ कि रेल फाटकों पर चौकीदारों की नियुक्ति की जाये। इस समय यह जिम्मेदारी स्थानीय निकायों और राज्य सरकारों पर है। यह सही नहीं है। रेल विभाग को और अधिक धन का आवंटन कर रेल फाटकों पर चौकीदारों की नियुक्ति करनी चाहिए।

बिना चौकीदार वाले फाटकों पर मोटर गाड़ियों के आवागमन के सम्बन्ध में अलग-अलग प्रक्रिया अपनायी जाती है। कुछ फाटकों पर मोटर-गाड़ियों को आने-जाने दिया जाता है जबकि अन्य पर ऐसी इजाजत नहीं है।... (व्यवधान) त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी रेल लाइन पर पलियाडी एक महत्वपूर्ण स्थान है, जहां पर बिना चौकीदार वाले रेल फाटक हैं। पर वहां मोटर गाड़ियों को आने-जाने की इजाजत नहीं है।

अब स्थिति यह है कि बिना चौकीदार वाले इन फाटकों पर मोटर गाड़ियों के आने-जाने की अनुमति न होने के कारण लोगों को बड़ी कठिनाई एवं असुविधा होती है।

पलियाडी फाटक के निकट एक ऊपरी पैदल पारपथ है। इसे ऊपरी पुल में बदला जाना चाहिए। इस पर बहुत बड़ी राशि खर्च नहीं होगी। इस सम्बन्ध में जनसाधारण की ओर से अनेक बार अभ्यावेदन दिये गये हैं।

नगरकोइल और कन्याकुमारी महत्वपूर्ण स्टेशन हैं। इन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा तुरन्त उपलब्ध करानी चाहिए।

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त करें। आपने बहुत समय ले लिया है। मैंने आपको इतना समय पहले ही दे दिया है।

श्री एन. डेनिस : महोदय, मैं अभी अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

एरणाकुलम और कन्याकुमारी के बीच रेल लाईन का विद्युतीकरण तुरन्त किया जाना चाहिए। कन्याकुमारी और त्रिवेन्द्रम के बीच की लाईन को दोहरा किया जाना चाहिए।

अब मैं एक-दो सामान्य मुद्दों पर चर्चा करूंगा। परियोजना पर कार्य समाप्त होने के फौरन पश्चात् अमानी कामगारों की छुट्टी कर दी जाती है और वे बेरोजगार हो जाते हैं। इन कामगारों को अलग करने की बजाय, किसी दूसरी परियोजना में रोजगार देना चाहिए और बाद में उन्हें नियमित किया जाना चाहिए।

एक समान दूरी के लिए रेल गाड़ियों का समय बसों से कम नहीं होना चाहिए।

दूसरे दर्जे का किराया बस के किराये के बराबर होना चाहिए। और उससे अधिक नहीं होना चाहिए।

दूसरे दर्जे के वातानुकूलित डिब्बों में नहाने के फुब्बारे की व्यवस्था होनी चाहिए। दूसरे दर्जे और ऊपरी दर्जों का अन्तर कम किया जाना चाहिए।

दूसरे दर्जे के डिब्बों में बिजली, शौचालय और सफाई की सही व्यवस्था नहीं है।

ग्रामीण क्षेत्रों के स्टेशनों की दशा बड़ी खराब रहती है। वहां नहाने अथवा प्रतीक्षा-कक्षों की सुविधा नहीं है। वहां आरक्षण की सुविधा भी नहीं है।

टर्मिनस पर रेलगाड़ी के पहुंचने के बाद सवारियों के फिर से चढ़ने के पहले डिब्बों की सफाई की जानी चाहिए। लेकिन यात्री सफाई से पहले ही गाड़ी में बैठ जाते हैं।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलों के चलने में नियमितता बरती जानी चाहिए। कुछ लम्बी दूरी की गाड़ियों में अनेक घंटों की देरी होती है जिससे यात्रियों को भारी कठिनाई एवं असुविधा का सामना करना पड़ता है। अतः इन्हें सही किया ही जाना चाहिए।

सभापति महोदय : अगले वक्ता श्री एम. जगन्नाथ हैं।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : देखिए, उपाध्यक्ष महोदय ने मुझे एक सूची दी है और मैं भरसक उसी सूची के अनुसार वक्ताओं को बुला रही हूं।

(व्यवधान)

प्रो. पी.जे. कुरियन (मवेलिकारा) : वक्ताओं को एक के बाद एक निम्नलिखित रूप में बुलाया जाना चाहिए एक सदस्य संयुक्त मोर्चे से, एक सदस्य विपक्ष से और एक सदस्य कांग्रेस से...(व्यवधान)

श्री ई. अहमद (मंजरी) : आप केवल संयुक्त मोर्चे और कांग्रेस के बारे में बोल रहे हैं। अन्य दलों का क्या...(व्यवधान)

सभापति महोदय : तेलंगुदेशम पार्टी से अभी तक कोई नहीं बोला है। क्या उन्हें कोई अवसर नहीं देना है?

(व्यवधान)

प्रो. पी.जे. कुरियन : महोदय, कुछ कांग्रेस के सदस्यों को भी बोलने दें...(व्यवधान)

सभापति महोदय : भारतीय जनता पार्टी से अनेक सदस्य बोल चुके हैं और अनेक अभी बोलेंगे। तेलंगु देशम पार्टी से कोई नहीं बोला है। क्या मैं उन्हें नहीं बुला सकती?

डा. गिरिजा व्यास (उदयपुर) : महोदय, यह ठीक नहीं है ... (व्यवधान)

श्री ई. अहमद : आप केवल विपक्ष और कांग्रेस के बारे में पूछ रही हैं। छोटे दलों के विषय में क्या कहना है? ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : तेलंगु देशम का कोई भी व्यक्ति अभी तक नहीं बोला है। क्या उन्हें समय नहीं मिलेगा?

सभापति महोदय : तेलंगु देशम पार्टी से कोई नहीं बोला है। क्या उन्हें समय नहीं दिया जा सकता?

प्रो. पी. जे. कुरियन : महोदय, उस ओर से बोलने वाला यह लगातार पांचवां सदस्य है। इसमें बारी-बारी से बदलकर बोलने की व्यवस्था होनी चाहिए।

सभापति महोदय : बदल-बदल कर ही बोल रहे हैं। प्रश्न राज्यों का न होकर दलों का है। यह सचेतकों पर निर्भर है कि वे वक्ताओं को किस क्रम में रखते हैं। यह आपके दल के सचेतक पर निर्भर है।

(व्यवधान)

श्री पी.सी. चाको (मुकुन्दपुरम) : महोदय, मुझ यह नहीं है। आप बदल-बदल कर वक्ताओं को नहीं बुला रही हैं।

सभापति महोदय : मैंने भरसक एक के बाद एक को बुलाने का प्रयत्न किया है। उस पार्टी से अब तक कोई सदस्य नहीं बोला है। इसलिए स्वभावतः मैंने उस पार्टी के एक सदस्य को बुलाया है।

श्री पी.सी. चाको : लगातार कोई दूसरी बार नहीं बोलता।

सभापति महोदय : आप इन्तजार करें, आपकी बारी आएगी।

डा. एम. जगन्नाथ (नागरकुरन्तूल) : महोदय, तेलंगु देशम पार्टी से किसी ने भी बहस में भाग नहीं लिया है... (व्यवधान)

सभापति महोदय : मैं क्या कर सकती हूं? आप दोनों एक साथ बोलें।

(व्यवधान)

श्री पी.सी. चाको : एक ही ओर से कोई दूसरी बार नहीं बोलता। कृपया बदल-बदल कर बुलाएं।

सभापति महोदय : हमें समय बेकार नहीं करना चाहिए। यही सर्वोत्तम है। हम तेजी से सूची के अनुसार चल सकते हैं।

प्रो. पी.जे. कुरियन : हमारे दल को मौका मिलना चाहिए। पीछे बैठने वाले कम सक्रिय सदस्यों का भी प्रश्न है।

सभापति महोदय : डा. जगन्नाथ, आप बोलें।

डा. एम. जगन्नाथ : सभापति महोदय, सबसे पहले में माननीय प्रधान मंत्री श्री एच.डी. देवेगौड़ा और माननीय रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान को संतुलित बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूं... (व्यवधान)

श्री सत्यपाल जैन (चंडीगढ़) : महोदय, आप समय निश्चित करें।...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : श्री जगन्नाथ, कृपया एक मिनट प्रतीक्षा करें। श्री जैन, जब आपकी पार्टी से बोले तब कोई समय सीमा नहीं थी। जब दूसरे बोल रहे हैं, तब आप समय सीमा की बात कर रहे हैं। मैं ऐसा नहीं करूंगी। मैं सभी को यथाशक्ति बोलने का अवसर देने का प्रयत्न करूंगी।

(व्यवधान)

श्री सत्यपाल जैन : महोदय, मैं सभी के लिए कह रहा हूँ। आप प्रत्येक सदस्य को दस मिनट दें।

सभापति महोदय : मेरा सदस्य महोदय से अनुरोध है कि वे समय सीमा में ही रहें। सहयोग करना आपका ही काम है।

श्री सत्यपाल जैन : आप दोनों ओर के सदस्यों को दस-दस मिनट दें। अन्यथा सूची पूरी नहीं होगी। केवल वरिष्ठ नेता ही बोलेंगे और हमें समय नहीं मिलेगा।

डा. एम. जगन्नाथ : जब आपने एक घण्टा का सभ्य लिया तब कोई आपत्ति नहीं हुई।...**(व्यवधान)**

श्रीमती शारदा टाडीपारथी (तेनाली) : महोदय, यह उचित नहीं है। हमारी पार्टी का सदस्य पहली बार बोल रहा है। वे हमारी पार्टी के पहले सदस्य हैं। कृपया उन्हें बोलने दें।...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : मैं क्या कर सकती हूँ? मैंने श्री डेनिस को रोकने का भी प्रयत्न किया।

प्रो. पी.जे. कुरियन : सभी के लिए एक जैसा नियम होना चाहिए।

सभापति महोदय : प्रो. कुरियन, आप यहां आइए और प्रयत्न कीजिए।

डा. जगन्नाथ, कृपया अपना भाषण शुरू करें।

प्रो. पी.जे. कुरियन : महोदय, यह संयुक्त मोर्चे की सरकार है। संयुक्त मोर्चे के विचार ही बार-बार पेश किए जा रहे हैं। संसदीय प्रक्रिया के अनुसार कुछ संतुलन बनाए रखना चाहिए। केवल एक पक्ष के तर्क आ रहे हैं। इस ओर से भी किसी को बोलने की अनुमति दें।

सभापति महोदय : प्रो. कुरियन कृपया अपना स्थान लें। मैंने उन्हें बुलाया है और मैं उसका कारण भी बता चुकी हूँ।

प्रो. पी.जे. कुरियन : कारण न्यायोचित नहीं हैं।

सभापति महोदय : आप असहमत हो सकते हैं। दुर्भाग्यवश इस समय मैं पीठासीन हूँ।

प्रो. पी.जे. कुरियन : सत्ताधारी पक्ष को लगातार अवसर मिल रहा है। विपक्ष और कांग्रेस की ओर से किसी को अवसर नहीं मिला रहा है।

सभापति महोदय : प्रो. कुरियन, आप अध्यक्षपीठ के खिलाफ अविश्वास प्रस्ताव लाइए। मैं उसकी अनुमति दे दूंगी।

(व्यवधान)

प्रो. पी.जे. कुरियन : महोदय, मैं अध्यक्षपीठ का बड़ा सम्मान करता हूँ।

सभापति महोदय : हमें सभा का समय नष्ट नहीं करना चाहिए। श्री जगन्नाथ अब भाषण शुरू कर सकते हैं।

डा. एम. जगन्नाथ : सभापति महोदय, मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री एच.डी.देवेगौडा और माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान की संतुलित रेल बजट पेश करने के लिए प्रशंसा करता हूँ। मैं श्री पासवान की देश के अत्यधिक दुर्गम भागों अर्थात् पूर्वोत्तर राज्यों को महत्व देने के लिए भी प्रशंसा करता हूँ।

मैं उनकी प्रशंसा दूसरे दर्जे के यात्रियों को किराया वृद्धि से छूट देने और विकलांगों को रियायत देने के लिए भी करता हूँ। उच्च श्रेणी की किराया वृद्धि अधिक नहीं है, क्योंकि धनी लोग इसे आसानी से दे सकते हैं। मंत्री महोदय ने स्लीपर का किराया 200 किलोमीटर तक नहीं बढ़ाया है। मेरी उनसे अपील है कि वे यह छूट 400 किलोमीटर तक दें। ऐसा करने से उन गरीब लोगों को राहत मिलेगी जो रोजी-रोटी के लिए लम्बी-लम्बी दूरी पर जाते हैं।

मैं कहना चाहता हूँ किसी नई लाईन का प्रस्ताव न करके तथा बजट प्रावधानों के बारे में भी आंध्र प्रदेश के साथ अन्याय किया गया है। स्थानीय प्रतिनिधियों ने भी जिन लाइनों की मांग की थी उन्हें भी स्वीकृति प्रदान नहीं की गई है। आन्ध्र प्रदेश को किसी नई गाड़ी को चलाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। प्रस्तावित छह नए जोनों के सम्बन्ध में भी आन्ध्र प्रदेश की उपेक्षा की गई है, हालांकि उस राज्य में रेल परिवहन प्रणाली पर पुनर्विचार करना वांछित है। उदाहरणस्वरूप पिछले वर्ष पंडापल्ली-करीमनगर लाइनों के लिए 4 करोड़ रुपए आवंटित किए गए थे। इस वर्ष केवल 2.2 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है। मैं रेलमंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इसे बढ़ाकर 25 करोड़ रुपए किया जाए, ताकि 35 किलोमीटर लम्बी इस लाइन का पहला चरण समय से पूरा हो सके। तिरुपति-करपडी लाइन का काम बड़ी धीमी गति से चल रहा है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इसमें तेजी लाई जाए, जिससे यह काम कार्यक्रम के अनुसार समय पर पूरा हो सके।

मुझे बड़े दुःख के साथ कहना पड़ रहा है, यद्यपि नागरकूरनूल होकर मचेरला से रायचूर और गडवाल और विकाराबाद से कृष्णा तक पारगी और कोसगी होकर लाइनों का सर्वेक्षण शुरू हो गया है, परन्तु किसी भी परियोजना को स्वीकृति नहीं दी गई है। ये आन्ध्र प्रदेश के सबसे पिछड़े क्षेत्र हैं। जहां परिवहन के पर्याप्त साधन नहीं हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इन परियोजनाओं को शांघ मंजूरी दी जाए। मेरा अनुरोध है कि आन्ध्र प्रदेश की वर्तमान और स्वीकृत परियोजनाओं को चालू वित्त वर्ष में पर्याप्त धन देकर प्राथमिकता दी जाए। आन्ध्र प्रदेश

की स्वीकृत परियोजनाओं को समयबद्ध कार्यक्रम के द्वारा पूरा किया जाए।

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि आन्ध्र प्रदेश की राजधानी को राजधानी एक्सप्रेस और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियाँ चलाना शुरू किया जाए। मैं रेल मंत्री से यह अनुरोध भी करता हूँ कि विशाखापटनम-निजामुद्दीन लिंक एक्सप्रेस को सुपर-फास्ट एक्सप्रेस में बदला जाए या एक नई गाड़ी चलाई जाए। अपने बजट भाषण में मंत्री महोदय ने कहा था कि पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए छह-पैलेस आन व्हील्स-गाड़ियाँ चलाने का प्रस्ताव है, जबकि इस समय दो गाड़ियाँ ही हैं। मेरा अनुरोध है कि ऐसी एक गाड़ी दक्षिण मध्य रेल जोन में चलाई जाए।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

डा. गिरिजा व्यास : आदरणीय सभापति जी, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूँ कि आपने बोलने का मौका दिया लेकिन मैं सोचती हूँ कि सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद दूँ, अपना आक्रोश जताऊँ या अपने दुखों को उनके सामने रखूँ। फिर भी, पहले मैं उन्हें बधाई और धन्यवाद देती हूँ क्योंकि उनके द्वारा सदन में प्रस्तुत इस साल के रेल बजट में आम यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई है। सामान भाड़े में कुछ वृद्धि हुई है लेकिन वह न्यूनतम है। रेल मंत्री जी ने बजट में 15 नई रेलगाड़ियों की शुरूआत करने की घोषणा की है। पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए 5 पर्यटक रेल यात्रा गाड़ियाँ शुरू करने का आपने वादा किया है। कुछ नये जोन भी आपने खोले हैं, जिसके लिये मैं आपको बधाई देना चाहती हूँ।

देश भर में 7,700 से अधिक यात्री गाड़ियाँ 1.10 करोड़ से अधिक यात्रियों को लेकर 7730 स्टेशनों से गुजरती हुई, देश की एकता और अखंडता का परिचय देती है। पता नहीं कितने लोग रेलों से यात्रा करते हैं परन्तु मेरा आधा जीवन रेलों में बीतता है और मैं जानती हूँ कि देश की एकता और अखंडता एवं साम्प्रदायिक सद्भाव का यदि कोई पाठ पढ़ा सकता है तो केवल रेल ही पढ़ा सकती है जो एक मनोभाव के साथ एक स्थान से दूसरे स्थान तक यात्रियों को लाती ले जाती है। भारतीय रेलें प्रतिदिन 11 लाख टन माल को ढोती हैं और लगभग 16 लाख कर्मचारी इसमें कार्यरत हैं।

इस सबके होते हुए, रेलवे का प्रत्येक कर्मचारी, अधिकारी और स्वयं रेल मंत्री जो बधाई के पात्र हैं क्योंकि एक डोरी में इस राष्ट्र को बांधने को कोशिश उनके द्वारा की जा रही है।

रेलें देश में प्रादेशिक व आर्थिक विषमता कम करने का सबसे महत्वपूर्ण शस्त्र है लेकिन उससे भी अधिक, सबसे सस्ता, वातावरण की संरक्षा और दुर्घटनाओं की सबसे कम आशंका वाला साधन है—इससे इंकार नहीं किया जा सकता। यदि हम दूसरे देशों के आंकड़े

देखें, यू.एस.ए., रशिया, मैक्सिको, चाईना पर नजर दौड़ाएँ, उस दृष्टि से एक्सीडेंट्स सबसे कम भारतीय रेलवे में होते हैं। इसलिये भी आज रेलवे को प्राथमिकता देने की आवश्यकता हो गई है।

माननीय प्रधान मंत्री जी ने बार-बार घोषणा की कि बजट का रुख गरीबों तक पहुंचेगा, लेकिन इसमें मुझे संदेह है। इस वर्ष भी नई रेल लाइनें बिछाने के लिए सन् 1995-96 में जो 281.71 करोड़ रुपये का प्रावधान था उसकी तुलना में 220.55 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है। आमान परिवर्तन के लिए गत वर्ष हमारी सरकार ने 1174.97 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा था, लेकिन इस वर्ष मात्र 220.55 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है। रोलिंग स्टॉक 2030.56 करोड़ से घटाकर 1630.56 करोड़ रखा गया है। टोटल प्लान एक्सपेंडिचर 5573 करोड़ से घटकर केवल 53.80 करोड़ रखा गया है। इसमें विकास के आसमान को हम लोग लोग कैसे छू सकेंगे, साम्प्रदायिक सद्भाव को कैसे बढ़ा सकेंगे, वैलफेयर के कार्य कर सकेंगे, टूरिज्म को कैसे बढ़ावा दे सकेंगे और माल ढोने के कार्य को कैसे कर सकेंगे, मुझे इसमें संदेह है।

मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहती हूँ कि केवल बजटरी सपोर्ट पर आधारित न रहें और आज रेलवे को चले हुए जब 150 से अधिक वर्ष हो चुके हैं तो इन्हें अपने संसाधन जुटाने पड़ेंगे। कल कुछ माननीय सदस्यों ने इस बात की ओर संकेत किया कि माल ढोने के कार्यक्रम को रेलवे को प्राथमिकता देनी पड़ेगी। 1980 में प्रतिपादित राष्ट्रीय यातायात नीति की सिफारिश के अनुसार रेल और सड़क यातायात का सामान ढोने में योगदान का अनुपात 78:22 का होना चाहिए। लेकिन हम देख रहे हैं कि सामान और यात्री ढोने के मामले में भारतीय रेलवे का योगदान उत्तरोत्तर कम होता जा रहा है। 1950-51 में सामान के कुल परिवहन का 89 प्रतिशत रेलवे के हिस्से में था वहां आज मात्र 45 प्रतिशत सामान रेलवे ढोता है। 1980 तक केवल पांच प्रतिशत की गुड्स ट्रेफिक में बढ़ोतरी हुई। इसको आप अधिक नहीं बढ़ा पाए। 1995-96 में माल के लदान में थोड़ी सी वृद्धि हुई, लेकिन उसका कारण ब्रॉड-गेज था, जिसके कारण कुछ ट्रेनों में त्वरितता आई, कुछ बांगियां टाइम पर पहुंची और इसमें वृद्धि हुई। आंकड़े बताते हैं कि 2000 तक 30 प्रतिशत डिक्लायन का अंदेशा है। ऐसी स्थिति में रेलवे की अधिक लाइनें कैसे डल सकेंगी और रेलवे कैसे प्रॉफिट में आएगा, मुझे इस बात का संदेह है।

यू.एस.ए., रूस और चीन के आंकड़े देखें तो वहां माल ढोने को प्राथमिकता है। जापान और फ्रांस में यात्रियों को प्राथमिकता है। लेकिन भारत एक ऐसा देश है जो आउटपुट की दृष्टि से पैसेंजर ओरियंटेड है और रेलवे की दृष्टि से फ्रैट ओरियंटेड है। इस संबंध में रेलवे को और विचार करना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगी कि माल ढोने में जो इन्होंने 10 प्रतिशत किराये की वृद्धि की है उसको कम करें तथा अपने मंत्रालय से कहें कि इस संबंध में एक निश्चित नीति लेकर आएँ। माल ढोने में हमेशा रेलवे की लापरवाही के कारण जब बांगियां समय पर नहीं पहुंचती, माल-गाड़ियों की गति

सीमा 25-30 किलोमीटर प्रति घंटा और इससे भी कम है तो वैसी स्थिति में हम कैसे अपेक्षा कर सकते हैं कि माल ढोने को प्राथमिकता मिलेगी। यही वजह है कि ट्रकों की संख्या सड़कों पर बढ़ती जा रही है, एक्सीडेंट का परसेंटेज भी बढ़ता जा रहा है। ऐसी स्थिति में रेलवे को कुछ अधिक सोचना पड़ेगा।

माननीय सभापति महोदय, नई रेलवे लाइन का कोई प्रावधान मंत्री जी ने नहीं दिया। एक तरफ तो ब्रिटिशों के जमाने से अब तक बिछी हुई लाइनों पर हम केवल अफसोस ही जाहिर कर सकते हैं, दूसरी ओर उससे मिलने वाला रोजगार, जो गरीबों के पेट तक पहुंचता है उसका भी नुकसान हो रहा है। इस संबंध में तभी फायदा हो सकेगा जब नीति में एक नयापन लाया जाएगा। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहती हूँ कि आप दो पॉइंट ले लें। एक तो माल के लदान के संबंध में और दूसरा टूरिज्म ओरियंटेड। इससे भी काफी कुछ फर्क पड़ जाएगा। मैं आपको इस बात के लिए बधाई देना चाहती हूँ कि आपने टूरिज्म की दृष्टि से पांच नई रेलगाड़ियां चलाने का प्रावधान किया है। लेकिन मैं दुख के साथ सोचती हूँ कि आप इससे इनफीरियरटी न मानें कि आपने बहुत सारी लाइनें अपने बिहार के लिए दे दी हैं, लेकिन जो बुद्धिस्ट सैक्टर है उसको आपने टूरिज्म के अंदर नहीं लिया। इससे एक बहुत बड़ा नुकसान देश को हो जाएगा।

सभापति महोदय, जब मेरे पास टूरिज्म मिनिस्ट्री थी, तब माननीय राजीव जी ने मुझे एक कार्य सौंपा था और मैं बुद्धिस्ट कंट्रीज में जाकर आई। वे वहां लाइन बिछाने के लिए, रेल की बोगी बनाने के लिए और अवसर आने पर हर प्रकार की मदद भारत की करने के लिए तैयार हैं, लेकिन बुद्धिस्ट सैक्टर के लिए आप एक ट्रेन चला दें। आपने बहुत सी ट्रेनें टूरिस्ट को ध्यान में रखते हुए नई चलाई हैं, लेकिन जो ट्रेफिक बुद्धिस्ट कंट्रीज से आएगा वह सीधा इस बुद्धिस्ट सैक्टर में जा सके, इस बात को दृष्टि में रखते हुए एक रेलगाड़ी आपको बुद्धिस्ट सैक्टर में चलानी लाजमी है।

श्री राम बिलास पासवान : बुद्धिस्ट सैक्टर में कहां?

डा. गिरिजा व्यास : बिहार में।

श्री राम बिलास पासवान : बिहार में कहां?

डा. गिरिजा व्यास : बिहार के पूरे बुद्धिस्ट सैक्टर में। जो पांच-छः जगह टूरिज्म की दृष्टि से बना रखी हैं वहां। जैसे पैलेस आन व्हील हम लोगों ने राजस्थान में चला रखी है।

बजट टूरिस्ट की दृष्टि से कुछ रेलगाड़ियां आपको और चलानी पड़ेंगी। बंगाल से लोग राजस्थान को देखने के लिए आते हैं। खासकर राजस्थान की मेवाड़ की भूमि को देखने के लिए आते हैं। इसलिए कुछ रेलगाड़ियां आपको और चलानी पड़ेंगी। जो बजट टूरिस्ट है, जो लोकल टूरिस्ट है, जो इंडियन टूरिस्ट है, वह भी आकर्षित हो सके और आपकी भी आय हो सके, कुछ गाड़ियां आपको इस बात को दृष्टि में रख कर भी चलानी पड़ेंगी।

यहां तक बाहरी पर्यटकों का सवाल है, एअर के आरक्षण की कमी के कारण और रात के खर्च के कारण भी वे लोग इस भार को वहन नहीं कर सकते। उन बजट टूरिस्ट के लिए भी रेलवे को कुछ सोचना चाहिए ताकि शेष रात में उनको रुकना नहीं पड़े और दूसरे दिन सुबह जाकर वे उन स्थानों को देख सकें। इस प्रकार की सोच की जरूरत है।

सभापति महोदय, टूरिज्म दो बातों के ऊपर टिका है। एक तो टूरिज्म सैक्टर बेस है और दूसरा सैक्टर थीम बेस है। रेलवे थीम बेस टूरिज्म को महत्व नहीं दे सकता। पैलेसेस आफ इंडिया, फारेस्ट्स आफ इंडिया और टेम्पल्स आफ इंडिया, लेकिन सैक्टर बेस को प्राथमिकता दे सकती है और उसमें उस इलाके के जितने सैक्टर हैं, वे उसमें इन्क्लूड हो सकते हैं।

महोदय, आपने पैलेस आन व्हील की बात कही थी, हमने राजीव जी से उस समय निवेदन किया था, उन्होंने उसी समय पैसा देकर पैलेस आन व्हील का नया निर्माण करवाया था, जो राजस्थान की थीम और सैक्टर दोनों की पूर्ति कर रही है। आपको सैक्टर की दृष्टि से तीन-चार चीजों को देखना पड़ेगा। एक तो गोल्डन कैडल, जो दिल्ली, आगरा, जयपुर का है। उस सम्बन्ध में कोई गाड़ी चलाई जाए ताकि एक दिन पूरा आगरा रह कर, आगरा देखकर, रात को फिर जयपुर के लिए रवाना हुआ जा सके और दूसरे दिन जयपुर रहकर जयपुर को देखकर, रात को जयपुर से दिल्ली के लिए रवाना हुआ जा सके। दूसरा बुद्धिस्ट सैक्टर जिसकी अभी मैंने आपसे बात कही थी और तीसरे बीचेज की बात। हमारे बात से यात्री, पर्यटक, बीचेज को देखने के लिए आकर्षित होते हैं। बीचेज में आप उड़ीसा और मद्रास के कोई भी बीच इसमें ले सकते हैं और उन बीचेज को कनेक्ट करने की दृष्टि से आप रेलगाड़ी चला सकते हैं।

माननीय सभापति महोदय, सीनियर सिटीजन और कुछ फारेन टूरिस्ट हमारे मंदिरों को, हमारे तीर्थस्थलों को देखने के लिए लालायित रहते हैं। वे पर्यटक हमारे फाइव स्टार होटलों में रहने के लिए और शाम को पब में बैठने के लिए नहीं आते बल्कि वे हमारी संस्कृति के साथ जुड़ने के लिए आते हैं। इस सम्बन्ध में कुछ नई रेलगाड़ियां और कुछ नए प्रावधान आपको करने पड़ेंगे और उनसे हमारे तीर्थस्थलों को जोड़ना पड़ेगा और इस प्रकार से एक सोच का निर्माण आपको करना पड़ेगा। यदि इन महत्वपूर्ण स्थानों को रेल से जोड़ दिया जाए तो रेल की आय में बढ़ोत्तरी भी होगी और उसके साथ-साथ जो हमारे बिखरे हुए टूरिस्ट और लोग हैं वे भी एक हो सकेंगे जिससे साम्प्रदायिक सद्भाव बढ़ेगा और देश की एकता और अखंडता भी मजबूत होगी, साथ ही साथ रेलवे को रैवेन्यू भी मिलेगा। इसलिए मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि इस सम्बन्ध में एक नई सोच को जन्म दिया जाए। इसमें आपको एक नई मार्किट को रखना पड़ेगा।

माननीय मंत्री महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूँ कि आप कुछ नई सोच पैदा करें और कुछ अलग हटकर इकनॉमिस्ट से और टूरिस्ट से बात करें और एक नया विचार करें अन्यथा रेलों के

विकास के लिए बहुत मुश्किल हो जाएगी। जान स्मिथ ने मैगा ट्रेन लिखी है। मैं उनको कोट करना चाहूँगी कि एक नई सोच को जन्म दिए बगैर काम नहीं चलेगा—

जॉन नेसबिट ने निम्न शब्द कहे हैं और मैं उन्हें उद्धृत कर रही हूँ:

“स्थायी समय में, सभी का नाम होता है और सभी को अपने स्थान, महत्व का ज्ञान होता है। नये लोग नवीन के लिए लिए बहुत कम सहयोग दे सकते हैं। लेकिन अति परिवर्तनशील समय में, जबकि अस्थिरता अधिक हो, जो लोग भविष्य को देखने की दृष्टि रखते हैं, वे अत्यधिक सहयोग और प्रभाव डाल सकते हैं।”

इसलिए आपको नई दृष्टि अपनानी पड़ेगी।

अपराह्न 3.00 बजे

अब मैं अपने इलाके की तरफ आती हूँ। बहुत से काम केवल पेपर्स पर हो जाते हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूँ कि या तो मेरे इलाके को आप मैप में बिहार के साथ जोड़ दीजिये या मंत्री महोदय के इलाके को मेरे इलाके के साथ संबंधित कर दीजिये। तीसरा तरीका भी है, हमारे यहां गोद लेने की प्रथा है। आप राजस्थान के साउथ एरिया को गोद ले लें तभी हमारा भला हो पायेगा। वैसे बिहार बहुत सौभाग्यशाली है। श्री कंदार पांडे, श्री ललित नारायण, श्री जार्ज फर्नांडीज और अब पासवान जी के आने के बाद निश्चित रूप से बिहार... (व्यवधान) श्री जगजीवन जी का नाम पहले है। बिहार ने बहुत सारे रेल मंत्री दिये हैं और बिहार को उन्होंने नेटवर्क के साथ, मेन स्कीम के साथ जोड़ने का काम किया। राजस्थान का दुर्भाग्य है कि वहां से आज तक कोई भी रेल मंत्री नहीं बना। यह हमारे लिए दुर्भाग्य की बात है और उसी कारण हम लोग आज इतने पिछड़ रहे हैं। हमारे कोटा से आने वाले सांसद बोल रहे थे। मैं उनको बता दूँ कि जो कुछ राजस्थान में हुआ, उसके जो आंकड़े मंत्री महोदय को दिये गये हैं, वह भ्रामक हैं। वे कह रहे हैं कि 75 प्रतिशत राजस्थान को रेलवे के साथ जोड़ दिया है, वह गलत है। 1953 में ऐजब हमारे यहां फौजियों को लाने और ले जाने के लिए ब्रिटिश सरकार ने डोली, नसीराबाद, जोधपुर में रेलवे लाइन शुरू की थी। उसके बाद उदयपुर, जोधपुर, जयपुर, बीकानूर, धौलपुर में अपनी रेल लाइन शुरू की गयी। इसलिए आज 100 किलोमीटर की जो बोर्डर लाइन है, उसको पूरा करने के लिए रेलवे और बी.एस.एफ. वालों ने मिलकर इस कार्य को किया है। रेलवे ने हम लोगों को बहुत बड़ी देन नहीं दी है। पूरे राजस्थान का साउथ एरिया ईस्टर्न एरिया इससे वंचित है। इस बात को आप कभी मैप लाकर देखिये क्योंकि यहां पर जो अधिकारी बैठे हुए हैं, वह मैप पर ब्रांडगेज, छोटी लाइन, बड़ी लाइन आदि बना देते हैं। वे आप जैसे लोगों को जाकर पॉनश कर रहे हैं। आप उनसे कहिये कि वे जरा सैकड क्लास में जाकर यात्रा करें। मैं बहुत बार कहा करती हूँ कि जो हार्ट पेंशट के रोगी हैं उनसे डा. कहता है कि जल्दी नहीं,

जल्दी नहीं, जल्दी नहीं हम लोगों को रेलवे ने क्या दे रखा है। केवल 740 किलोमीटर यहां से उदयपुर है लेकिन वहां जाने में 22 घंटे लगते हैं।

मंत्री महोदय, आप अपनी स्पेशल बोगी को लेकर मत जाइयें। आप हमारे साथ टूटे-फूटे डिब्बे में जाइयें। फर्स्ट क्लास के डिब्बे, बैलगाड़ी की रफ्तार से चलिये। बहुत पहले से जो एक सैकड ए.सी. लगा है, जो कि 50 प्रतिशत समय तक खराब रहता है, उसमें झुलसते हुए चलिये। उन लोगों की गालियों को सहन कीजिये जो उदयपुर स्टेशन पर उतरकर एक जन-प्रतिनिधि को मिलती है तब आपको पता लगेगा। हमारे बांसवाड़ा इलाके, हमारे डूंगरपुर इलाके के बारे में जो बात कही थी कि आदिवासी इलाके के लोग आज भी नहीं समझ पाये, देख नहीं पाये। मंत्री जी, वे लोग उदयपुर केवल इसलिए उतरते हैं कि वे रेलवे को देख सकें। आज भी वह इलाका रेलवे से जुड़ा हुआ नहीं है।... (व्यवधान) मैं उसी का तो रोना रो रही हूँ। कांग्रेस ने भी नहीं किया और उन्होंने ने भी नहीं किया इसलिए मैं अपनी सरकार के खिलाफ धरने पर बैठी। मैं उनको भी नहीं बकशी। मैं कह रही हूँ कि प्रशासन के रवैये के कारण और केवल मैप दिखाने के कारण हमें जो नुकसान उठाना पड़ा, उसका भुगतान कौन करेगा? पिक सिंटी तो सुबह शुरू होती है और रात के 12 बजे तक आराम से पहुंच जाती है। इसलिए हार्ट पेंशट वालों से हम बोलते हैं कि जल्दी नहीं, जल्दी नहीं, जल्दी नहीं रास्ते में चाय तक नहीं मिलती। जिस तरह की नई लाइन शुरू हुई हैं।

मैं मांग कर रही हूँ कि पिछली बार जब उड़ीसा को बड़ी लाइन से जोड़ा गया तब एक तर्क दिया गया था कि वे मीनरल सबसे ज्यादा बेचते हैं। आज वे मीनरल राजस्थान के साउथ एरिया में हैं। दो मीनरल राजस्थान के ईस्टर्न एरिया में हैं। जिक का 100 प्रतिशत साउथ राजस्थान का उदयपुर संभाग करता है। रॉ फासफेट का 100 प्रतिशत, मारबल का 90 प्रतिशत, ग्रेनाइट का 90 प्रतिशत, सिल्वर का 10 प्रतिशत, अब तो गोल्ड की माइन भी शुरू हो गयी है। उसके अलावा लेड, कॉपर और सारी की सारी चीजें वहां पर हैं लेकिन रेलवे के कर्मचारी कहते हैं कि वह तो पूरी तरह से वायवल नहीं है। ऐसी स्थिति में मैं कहूँगी... (व्यवधान) मैं पहली बार बोल रही हूँ। मैंने आज तक रेलवे पर कभी नहीं बोला इसलिए मुझे बोलने का समय दिया जाये। राजस्थान के ईस्टर्न पार्ट में केनाल से कोलानाइजेशन बढ़ेगा और वहां पर भी ब्रांडगेज करने की जरूरत है।

मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहती। मैं आपसे सिर्फ यह निवेदन करना चाहती हूँ कि जो कुछ पिछली सरकार ने किया है, उसको कम से कम आगे बढ़ाना आपका फर्ज है। वहां पर कलमाडी साहब ने ब्रांडगेज का उद्घाटन कर दिया। हम किस मुंह से जाकर कहेंगे कि वहां पर ब्रांडगेज महज इसलिए चालू नहीं हुआ क्योंकि आपके कुछ अधिकारियों को यह बात मालूम नहीं है। पैलेस ऑन व्हील्स से आपके सारे अधिकारी एक-एक करके राजस्थान गए हैं, डेढ़ दिन उदयपुर रहे हैं। जिस पैलेस ऑन व्हील्स को मैंने उदयपुर से

चलाया, वह इलाका आज पैलेस ऑन व्हील्स से वंचित हो गया है। यदि आप मेरी जगह जनप्रतिनिधि होते तो वहां पर क्या कहते? तीस साल पहले से अभी तक कोई भी रेलगाड़ी उदयपुर से दिल्ली के बीच नहीं चलाई गई। कोई भी रेलगाड़ी हमको उदयपुर से बम्बई के बीच नहीं बांधती। अहमदाबाद-उदयपुर आज भी कोयले का छुक-छुक करता हुआ इंजन है जो 12-14 घंटे में केवल 220 किलोमीटर की यात्रा तय करता है। आप फर्स्ट क्लास के आगे के डिब्बे में बैठें, उस कोयले से जब आपकी आंखें और बिस्तर खराब होगा तब आपको पता लगेगा कि राजस्थान के सदरन एरिया में क्या हो रहा है। जो इतना बड़ा खदान का साधन है, वहां पर आप कम से कम डीजलाईजेशन तो शुरू कीजिए।

मैं मांग करती हूँ कि आप कुछ नई रेलगाड़ियाँ दें। चेतक और पिंक सिटी के अलावा नई ट्रेन उदयपुर से दिल्ली कि बीच, उदयपुर-नीमच-बल्लभनगर को लेते हुए आप एक सर्वे कराएँ। उदयपुर-जोधपुर लाइन बहुत पुरानी थी। आपने वहां पर कुछ डाला तो नहीं है, वहां रेल की पटरियाँ उठाई जा रही हैं और केवल फ्लैग स्टेशन होते गए। इस पर रोक लगाई जाए। नाथद्वारा-टोडा रायसिंह साहब सर्वे का काम पूरा हो गया है, उसे भी करें। अहमदाबाद के लिए मैंने कहा कि अभी डीजल गाड़ी चाहिए। लेकिन उद्घाटन हो चुका है और जब तक अजमेर से उदयपुर-भीलवाड़ा-चित्तौड़ ब्रॉडगेज से नहीं जुड़ेंगे तब तक उसी तरह 22 घंटे तक चलते रहेंगे। आप लोग नो हरी, नो वरी, नो करी कहकर हमें हाट से बचा दें लेकिन हमारे वोटर्स हमें नहीं बखरेंगे और हममें से पता नहीं कितने लोगों के साथ क्या हो जाएगा। आपने उस दिन भी वादा किया था, केवल छोटे से सेक्टर को आप उदयपुर-चित्तौड़ से जोड़ दीजिए और उसके बाद चित्तौड़ से वाया भीलवाड़ा अजमेर को, ताकि हम उदयपुर और बम्बई तो आ जा सकें। हमने सदरन में रहकर ऐसे कौन से पाप किए हैं? हम आपको सबसे ज्यादा फाईनेंस देते हैं, सबसे ज्यादा मिनेरल्स देते हैं, सबसे ज्यादा पर्यटक देते हैं और सपोर्ट देते हैं, उसके बावजूद यदि आपका यह रवैया रहा तो उसे कैसे बरदास्त करेंगे। इसलिए मैंने कहा था कि मैं आपको धन्यवाद से शुरू करूँ या आक्रोश से। मैंने धन्यवाद से शुरू किया, आक्रोश से खत्म कर रही हूँ अपने इस शेर के साथ

वो जो वादे से मुकर जाएगा
आसमानों से उतर जाएगा
जखम चेहरे का हंसेगा उस पर
आईना देखकर वो डर जाएगा।

इसलिए आप आईना देखकर नहीं डरें और हमें कुछ दें, इस अपेक्षा के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

श्री रामबहादुर सिंह (महाराजगंज) : सभापति महोदय, रेल मंत्रालय का प्रभार ग्रहण करने के बाद रेल मंत्री जी ने जब अपने क्षेत्र बिहार का दौरा किया तो उन्होंने बहुत सारी घोषणाएँ कीं। उनमें घोषणा यह भी थी कि आज तक जिन क्षेत्रों को उपेक्षा की नजर से देखा जाता रहा है, भविष्य में उनकी उपेक्षा नहीं होगी, उनकी अपेक्षा को पूरा किया

जाएगा। जब उन्होंने सदरन में रेल बजट प्रस्तुत किया, मुझे यह कहते हुए खुशी है कि उन्होंने उसमें अपनी घोषणाओं को अधिक समाहित करने की कोशिश की है। मैं उनकी तारीफ करता हूँ लेकिन कुछ ऐसी बातों की चर्चा करना चाहता हूँ जो आपकी मानसिकता एवं घोषणाओं के प्रतिकूल हैं। हो सकता है कि ये बातें मंत्रालय में जो बड़े अधिकारी हैं, उनकी मानसिकता के अनुकूल हो। लेकिन मैं शिकायत के लहजे में नहीं कहना चाहता, अनुरोध के लहजे में कहना चाहता हूँ कि उत्तर देते समय आपके जेहन में सारी बातें रहें और, हमें कोई सकारात्मक उत्तर मिले।

उत्तरी बिहार में जितने भी व्यापारिक केन्द्र हैं, उन तमाम केन्द्रों में महाराजगंज, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र का मुख्यालय है, अपना विशेष स्थान रखता है। वहां से देश के कोने-कोने में किराने के सामानों का व्यापार, खासकर गुड़, पटसन और पटसन से निर्मित वस्तुओं का व्यापार होता था और इसके इसी स्वरूप के चलते अंग्रेजों ने महाराजगंज को रेलवे लाइन से जोड़ा था। दुर्भाग्य है कि 1981-82 में, जब बाराबंकी से कटिहार का आमाम परिवर्तन हो रहा था, तब वहां के लोगों को, महाराजगंज को रेल से काट दिया गया। जब वहां लोगों ने विरोध किया तो आमतौर से चर्चा की गई कि स्थाई रूप से महाराजगंज को रेल की सुविधा से वंचित नहीं किया गया है, जब आमाम परिवर्तन का काम हो जाएगा तो महाराजगंज को पुनः रेल मार्ग से जोड़ दिया जाएगा, लेकिन आज तक महाराजगंज को रेल मार्ग से जोड़ा नहीं गया है। नतीजा यह है कि कम से कम 25-30 प्रतिशत उस इलाके की आर्थिक स्थिति चरमरा गई है।

बीच में 1989-90 के साल में रेल मंत्रालय की ओर से स्वीकृति मिली थी कि केवल महाराजगंज को ही रेल मार्ग से नहीं जोड़ा जाये, बल्कि महाराजगंज और मशरक को भी जोड़ा जाय। उसका सर्वेक्षण भी हुआ, लेकिन पता नहीं उस सर्वेक्षण का नतीजा क्या हुआ। मुझे जानकारी मिली है कि सरकार की ओर से, मंत्रालय की ओर से कहा जा रहा है कि यह अनार्थिक है। माननीय मंत्री जी ने कई बार कहा कि जो इलाके उपेक्षित हैं, उनको रेल मार्ग से जोड़ने की दृष्टि से हम आर्थिक और अनार्थिक का पचड़ा नहीं रखेंगे और उससे ऊपर उठकर हम निर्णय लेंगे, काम करेंगे। इसलिए कि प्रत्यक्ष रूप से वह आर्थिक हो जाता है। लेकिन यह कहां का इन्साफ है कि जो अंग्रेजों के जमाने की पुरानी सुविधा थी, आपने उसको छीन लिया है और अब कहा जा रहा है कि यह अनार्थिक है। जब एक जगह अनार्थिक का पचड़ा खड़ा नहीं होता है तो जो हमारी पुरानी सुविधा है, उसको देने के समय आप अनार्थिक का पचड़ा खड़ा नहीं करें तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

दूसरा निवेदन यह है कि मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में एक बड़ा तीर्थस्थल महेन्द्रनाथ है, जहां साल भर पूर्वी उत्तर प्रदेश, मध्य बिहार, उत्तरी बिहार और नेपाल से काफी लोग वहां जाते हैं। सुनीली की संधि के पहले नेपाल के किसी महाराजा ने वहां एक मंदिर की स्थापना की थी, इसलिए उनका उससे लगाव है, इसलिए वहां से लोग आते हैं। इसी दृष्टि से महेन्द्रनाथ हाल्ट का निर्माण किया गया था, वहां गाड़ियां

रुकती थीं, लोग चढ़ते थे, उतरते थे, लेकिन एकाएक जानकारी मिली कि महेन्द्रनाथ हाल्ट पर गाड़ियों का ठहराव बंद कर दिया गया है तो लोगों को आश्चर्य हुआ और जब लोगों ने जानकारी हासिल करनी चाही तो मालूम हुआ कि जिस व्यक्ति ने कमीशन के आधार पर उस हाल्ट को चलाने का ठेका लिया था, उसने एकाएक लिख दिया कि यह अनार्थिक है, मैं इसको नहीं चलाऊंगा। किसी को पता नहीं है, लेकिन मैं जानता हूँ कि आज भी गाड़ियों का ठहराव वहां किया जाये तो वह अनार्थिक नहीं है, आर्थिक है। इससे बड़ी परेशानी होती है। खासतौर से जो तीर्थ यात्री बाहर से आते हैं; उनको कठिनाई होती है।

एक और निवेदन मैं करना चाहता हूँ, वहां एक और पुरानी सुविधा थी, उसको भी छीन लिया गया है। वहां दरौदा स्टेशन है, जहां से सामान की बुकिंग होती थी, एकाएक सामान की बुकिंग बंद कर दी गई और उसको दूसरे स्टेशन से जोड़ दिया गया। वहां भी बहुत से व्यापारियों को व्यापार करने में कठिनाई होती है, लोगों को काफी मुसीबत का सामना करना पड़ता है। इसीलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि हमको नई सुविधा दें या नहीं दें, लेकिन हमारी जो पुरानी सुविधाएं हैं, उनको बहाल करने का कष्ट करें, नहीं तो बड़ा कष्ट होगा और हम यह मानकर चलेंगे कि हमारे साथ इन्साफ नहीं हुआ है और आपकी कथनी और करनी में कहीं न कहीं भेद है।

एक निवेदन और करना चाहूंगा। भविष्य के एक खतरे की ओर मैं आपको इशारा करना चाहूंगा। वाराणसी मंडल में छपरा और मांझी के बीच में अंग्रेजों के जमाने से एक स्टेशन रिविलगंज घाट है, सुना है कि उस कट को, उस स्टेशन को बंद करने की बात चल रही है। जब हाकिम के मन में आ जाये कि इसको बंद कर दो तो हुकम हो गया कि बंद कर दो, हाकिम के मन में बात आ जाएगी कि खोल दो तो हाकिम का हुकम हो गया, खोल दो। इसके द्वारा मैंने आपके सामने इशारा किया कि ऐसा काम नहीं हो, नहीं तो वहां के लोगों को बड़ी परेशानी होगी।

एक निवेदन और मैं आपसे करना चाहूंगा कि बहुत दिन से लोगों को आशा लगी हुई है कि मुजफ्फरपुर से गोरखपुर तक रेलवे लाइन बिछाई जाएगी, उसका आमान परिवर्तन किया जाएगा, लेकिन यह काम अधूरा पड़ा है। इसे पूरा करने का कष्ट किया जाए।

बगाइ-छतौनी में गंडक नदी पर जो सड़क और रेल पुल बनना है, उसका काम धीमी गति पर है। आप नए रेल मंत्री बने हैं, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उसे जल्द से जल्द पूरा कराएं। इससे मुजफ्फरपुर से गोरखपुर तक गाड़ी चल सकेंगी।

किसी भी गाड़ी में क्षमता से अधिक यात्रियों को यात्रा करने की छूट नहीं है। रेल मंत्रालय की ओर से इस बाबत रोज चिट्ठियां आती हैं। लेकिन इनका कभी पालन नहीं किया जाता। इसकी जीती जागती मिसाल देखनी हो तो आप वैशाली ट्रेन का निरीक्षण करें। यह दिल्ली बरौनी के बीच चलती है। उसकी क्षमता 1200 यात्रियों की है, लेकिन उसमें दोगुने तक यात्रियों को टिकट दे दिया जाता है। और हजार हजार

लोगों के नाम प्रतीक्षा सूची में रख देते हैं। लोग मजबूरी में प्रतीक्षा सूची का टिकट लेकर यात्रा करते हैं। आपके यहां व्यवस्था है कि एक टी. टी.ई. को माह में कम से कम दो पैनल्टी वाले जरूर मिलने चाहिए, सरकार को पैसा देने के लिए, इसलिए वैशाली ट्रेन में यात्रियों को ऊपर टी.टी.ई. ऐसे झपटते हैं जैसे गिद्ध लाश को देखकर झपटते हैं। बड़ी बेरहमी के साथ उनसे पैसा वसूला जाता है। वे पैसा भी देते हैं, लेकिन उनको जगह नहीं मिलती। संडास में भी जगह नहीं मिलती। इससे जाहिर होता है कि जानबूझ कर पैसा कमाने के लिए ज्यादा लोगों को टिकट दे दिया जाता है और उनका नाम प्रतीक्षा सूची में रख दिया जाता है। यात्रियों की इस समस्या की ओर भी आप ध्यान दें और कोशिश करें कि ऐसी स्थिति पैदा न दो। इससे लोगों को निजात मिल सकेगी। इसके लिए जरूरी है कि वैशाली से एक घंटा आगे या पीछे बरौनी दिल्ली के बीच एक दो गाड़ी और चलाएं और एक वाराणसी होकर भी।

मैं नहीं कहता कि यह दलितों का बजट है या सामंतों का बजट है। कौन दलित हैं और कौन सामंत हैं, इस विवाद में मैं नहीं जाना चाहता। लेकिन बड़ी विनम्रता से निवेदन करना चाहता हूँ कि उसी वैशाली ट्रेन में जो बरौनी से चलती है, सम्भवतः दो जनरल डिब्बे बरौनी से और दो गोरखपुर से जोड़े जाते हैं। उसमें लोगों को नमक की बोरियों की तरह ठूंसा जाता है। अगर एक डिब्बे की क्षमता 72 यात्रियों की है तो उसमें 200 से लेकर कभी-कभी 300 यात्री तक सफर करते हैं। सांस फूल जाता है और दम घुटने लगता है। लोग एक पांव पर खड़े होकर यात्रा करते हैं। उनमें अधिकतर गरीब लोग होते हैं। उनसे कुछ अच्छी हालत उन लोगों की है जो आरक्षण का टिकट कटा लेते हैं। लेकिन दोनों में कोई विशेष अंतर नहीं है। ये सारे दलित और गरीब लोग हैं। उन पर रहम करके डिब्बे बढ़ायें या नहीं, यह आप पर निर्भर करता है। आप कह सकते हैं कि छोटा प्लेटफार्म है, अंधेरे में कैसे डिब्बे खड़े रहेंगे, तो दूसरी गाड़ी चला दें। वह आधा घंटा या एक घंटे आगे पीछे हो सकता है। छपरा से वाराणसी होकर दिल्ली के लिए रेलगाड़ी चला दें। इससे भीड़ कुछ कम हो जाएगी और लोगों को राहत मिलेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपसे पुनः निवेदन करना चाहता हूँ कि जो हमारी पुरानी सुविधाएं थीं, जिनकी चर्चा मैंने की है, उनको बहाल करने का कष्ट करें।

श्री बसन्त सिंह खालसा (रोपड़) : सभापति जी आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेल मंत्री जी की बजट स्पीच मैंने बड़े ध्यान से सुनी है और जाकर पढ़ी भी है। मैं समझता हूँ कि यह बजट कॉमन मैन को पिंच नहीं करता बल्कि उसको थोड़ी बहुत सहूलियतें देता है। ठीक है जो बड़े लोग हैं, जो दे सकते हैं, खरीद सकते हैं, उनको आगे आकर ऐसा करना भी चाहिए और जो गरीब हैं, उसके लिए छूट देना भी सरकार का काम है, संस्था का काम है। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहूंगा कि इन्होंने अपनी बजट स्पीच में देश भर में बहुत सी नई लाइनें, नई

गाड़ियां चलाने का वादा किया है, मैं समझता हूँ कि सरकार अपने वादे को पूरा करेगी। लेकिन इन सब के होते हुए पंजाब के लोगों ने हमें यहां पर नुमाइंदा बनाकर भेजा है, मैं उनकी बात जरूर करना चाहता हूँ।

सारे पंजाब में जो फ्रन्टियर का सूबा है और यहां हर किस्म की मूवमेंट्स भी होती रही हैं। बेशक उसके पीछे किसका हाथ है, किसका हाथ नहीं है, यह बात न भी करें, लेकिन वह जो फ्रन्टियर का सूबा है, जो सारे देश के लिए लड़ता है, जब किसी ने भी देश पर हमला किया तो पंजाब के लोग लड़े, पैदल लड़े, फौज की सहायता करते हुए लड़े और उसके साथ साथ पंजाब समस्त देश के लिए गल्ला पैदा करता है, चावल पैदा करता है। दो बड़े काम हैं, दो बड़ी सेवाएं हैं जो पंजाब करता है एक तो देश के लिए अनाज पैदा करता है और दूसरे देश की रक्षा करता है। यह दोनों सेवाएं हमारा सूबा करता है। लेकिन जब हम इतना अनाज पैदा करते हैं और कॉमन पूल में 60-70 प्रतिशत देते हैं, जो बड़ी बड़ी एजेंसी देश के लिए, सरकार के लिए खरीद करती हैं लेकिन जब उसको किन्हीं साधनों से किसी दूसरी जगह पर ले जाना होता है तो हमें कोई स्पेशल ट्रेन नहीं मिलती। जो गल्ला है, यह ट्रेनों और रेलवे स्टेशनों में पड़ा सड़ता रहता है, खराब हो जाता है लेकिन स्पेशल ट्रेन नहीं मिलती। स्पेशल ट्रेन के आने का पता नहीं चलता। इसलिए मैं राम विलास पासवान जी से कहूंगा कि गल्ले के लाने ले जाने के लिए स्पेशल ट्रेन का इंतजाम जरूर करना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि उन्होंने हमारे यहां कोई नई लाइन नहीं दी है। वैसे तो देश की आजादी के बाद से ही पंजाब को कोई नई लाइन नहीं मिली है और जो थोड़ी बहुत मिली भी है, वह व्यास से गोविंदवाल साहिब तक है। वह यूनाईटेड फ्रंट की सरकार से पहले की है और एक सर्वे हुआ है जिसको मंत्री जी कहते हैं कि हर राज्य को उसकी राजधानी से जोड़ा जाएगा, स्टेट को सहूलियतें दी जाएंगी।

चंडीगढ़ पंजाब को मिले या न मिले या कब मिलेगा, यह तो एक अलग बात है, लेकिन हमारी राजधानी के रामपुरा के पास जो ट्रम्बू बाईपास है, उसके साथ जोड़ने का प्रयास कर रहे हैं। इसके लिए मैं यह कहूंगा कि इससे हमारे राज्य को लाभ नहीं होगा, क्योंकि पंजाब राज्य रामपुरा से आगे से शुरू होता है। इससे अमृतसर, भटिंडा, गुरूदासपुर और कपूरथला जगहों को कोई लाभ नहीं होगा। वैसे भी जो ट्रम्बू बाईपास से जोड़ने की बात है, वह तो अम्बाला की भीड़ को डाइवर्ट करने के लिए किया जा रहा है। स्थिति यह है कि पंजाब राज्य को हैडक्वार्टर से जोड़ने का प्रयास नहीं है। मंत्री जी ने इस बारे में मीटिंग बुलाई थी और हम गए भी थे तथा हमने एक मन से कहा था कि लुधियाना से चंडीगढ़ सीधी रेल लाइन होनी चाहिए। इस बात को वे मान भी गए और उसके लिए हम उनके मशकूर हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ, जैसा उन्होंने अपने बजट भाषण में कहा उससे पंजाब के लोगों को यकीन नहीं रहा है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि वे इस का और आश्वासन दें।

महोदय, हमारा सबसे पवित्र स्थान गोल्डन-टैम्पल है। गोल्डन-टैम्पल में पासवान जी और हमारे प्रधान मंत्री जी गए थे। गोल्डन-टैम्पल गए थे तो दुर्गियाना मंदिर भी गए थे। हमारी यह मांग सबसे पुरानी है कि इस देश में गोल्डन टैम्पल के नाम पर एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए। हमारे यहां से फ्रन्टियर मेल चलती है। वैसे भी हमारा राज्य फ्रन्टियर है और अमृतसर डिस्ट्रिक्ट तो बिल्कूल फ्रन्टियर है। मैं कहना चाहता हूँ कि फ्रन्टियर मेल का नाम गोल्डन-टैम्पल एक्सप्रेस रख दिया जाए। गोल्डन-टैम्पल के साथ लोगों के, खासतौर पर सिक्खों के, जजबात जुड़े हुए हैं। इस डिमांड को इस सदन में कई दफा रखा भी गया है, लेकिन आज तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं समझता हूँ कि पासवान जी इस मांग की जरूर परवाह परवान करेंगे। आप रेल मंत्री हैं, इसीलिए मैं कह रहा हूँ कि जो धार्मिक स्थान हैं, जैसे अमृतसर गोल्डन टैम्पल के नाम पर एक्सप्रेस जरूर चलाई जाए।

श्री एस.पी. जायसवाल (वाराणसी) : मंत्री जी इस बारे में बताने को उत्सुक हैं, जब वे जवाब देंगे तो बतायेंगे।

सभापति महोदय : आप बैठ जाइए, मंत्री जी को इस बारे में पता है।

श्री बसन्त सिंह खालसा : मंत्री जी मैं एक बात देश की तरक्की के लिए और खास कर पंजाब के लोगों की तरक्की के लिए कहना चाहता हूँ। हमारे यहां रेल विभाग के दो कारखाने - एक कपूरथला में और दूसरा पटियाला में हैं। मैं चाहता हूँ कि इनका प्रसार किया जाना चाहिए, ताकि हमारे यहां के लोगों को ज्यादा मुलाजमत मिले। साथ ही ज्यादा वैगन्स तैयार कर सकें, इससे देश और राज्य दोनों को ही लाभ होगा।

हमारा राज्य खेतीबाड़ी में प्रधान होते हुए भी, बिजली की कमी से ग्रसित रहता है। हमारे यहां दो थर्मल प्लान्ट्स हैं। प्रधान मंत्री और कल कोयला मंत्री ने आश्वासन दिया है कि कोयले की कमी नहीं होगी, लेकिन वास्तविकता यह है कि कोयले की कमी की वजह से दोनों थर्मल प्लान्ट्स बन्द रहते हैं। हम रेल मंत्री जी का आश्वासन चाहते हैं कि वैगन्स की कमी नहीं हो, यदि कोयला उपलब्ध हो जाए। इसलिए मैं मंत्री जी से कहूंगा कि कोयले की आपूर्ति के लिए भी ध्यान दें।

रेलवे में सिक्थोरिटी की भी बहुत भारी कमी है, इस वजह से लोगों को काफी परेशानी भी होती है।

मैं जानबूझ कर कोई ऐसी मिसाल नहीं देना चाहता हूँ। लेकिन जो ऐसी बातें वहां हुई हैं वे बातें पंजाब के लोगों को पिंच जरूर करती हैं। अपोजिशन के लीडर श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने भी यह बात कही थी। उन्होंने कहा था कि 1984 में देश में जब दंगे हुए तो बावर्दी लोग थे। हम देश की रक्षा के लिए फौज में भर्ती होते हैं। किस जगह में क्या हुआ, क्या नहीं हुआ, यह बात तो रोज सदन में होती है। लेकिन जो फौजी रेल पर सवार होने के बाद अपनी ड्यूटी के लिए

जाता है उसकी सुरक्षा का दायित्व रेलवे का होता है। इसी सदन की एक मेम्बर श्रीमती राजेन्द्र कौर बुलारा रही हैं। उसका अपना रिश्तेदार सत्येन्द्र सिंह गिल, जोकि लैफ्टिनेंट था। वह 1 नवम्बर, 1984 को छुट्टी के बाद अपनी ड्यूटी कर पर जा रहा था उसको रास्ते से चलती गाड़ी में मारा गया और उसका मथुरा में ही फौज वालों ने संस्कार किया। वह अपने माता-पिता का एक ही बच्चा था। लेकिन आज इस देश की सरकार ने उसके परिवार वालों को कोई मुआवजा नहीं दिया। उसके बाद भी 1994 एवं 1995 में ऐसा ही हुआ। इसी पैरा मिलिट्री सर्विसेस का एक एस.पी. श्री भिनहस, जोकि जालंधर का था। वह भी परिवार के साथ गया था। उसके परिवार पर भी चलती रेल में हमला कर दिया। इसलिए मेरा निवेदन है कि जो लोग सफर करते हैं उनकी सेफ्टी होनी चाहिए।

अखिर मैं मुझे यह कहना है कि मेरे हल्के में एक सरहंद, मंडी गोविन्दगढ़, खन्ना, मुरन्डा और धुरी है, जहां लोहा बहुत पैदा होता है। मेरा हल्का खन्ना है, जहां मेरा हैडक्वार्टर है। उसके बाद मोरिंडा है, यहां से सभी लोग चंडीगढ़ जाते हैं। उसके बार कुराली और जूरी है। ये तमाम शहर मेरे हल्के के हैं। यहां ओवर ब्रिज के लिए हमारी विनती है। ये सारे शहर रेलवे लाइन से डिवाइडेड हैं। यहां पर लोग बहुत समय से ओवर ब्रिज का इंतजार कर रहे हैं इसलिए यहां जल्दी ही ओवर ब्रिज बनाया जाए। यह मेरी मांग है।

अपराहन 3.33 बजे

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

अंत में मैं कहूंगा कि मेरे हल्के में जो धुरी है वहां पर भटिंडा और धुरी के लिए कोई रेलगाड़ी न आती है और न ही वहां कोई रेल गाड़ी रुकती है। धुरी से बरनाला स्टेशन तक सुबह 5 बजे से शाम 8 बजे तक कोई गाड़ी नहीं है। मेरे हल्के के लोगों की धार्मिक भावनाओं को मद्देनजर रखते हुए धुरी से हरिद्वार तक एक गाड़ी चलाई जाए। इसलिए मेरा कहना यह है धुरी के लिए एक नयी गाड़ी चलनी चाहिए, यह मेरी आखिरी विनती है। इसके साथ ही मैं आपका धन्यवादी हूँ और उपाध्यक्ष महोदय भी अब यहां आ गए हैं उनका भी मैं बहुत मशकूर हूँ क्योंकि उन्होंने ही मेरा नाम लिस्ट में दर्ज किया। इसलिए मैं उनका भी बहुत आभारी हूँ।

श्री सत्य पाल जैन : यह लिस्ट बहुत लम्बी है। इसलिए मैंने पहले भी रिकवेस्ट की थी कि अगर हर आदमी आधा-आधा घंटा बोलेंगे तो बाकी आदमी कैसे बोलेंगे... (व्यवधान) इसलिए आप सबके लिए 10-10, 15-15 मिनट फिक्स कर दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसा है इस कंटेस्ट में मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि हर पार्टी को उसकी स्ट्रेंथ के मुताबिक टाइम लिमिट है। अगर एक ही आदमी सारा टाइम ले लेगा तो दूसरों को चांस नहीं मिलेगा, इस बात का ध्यान रखिए। इसलिए अगर कम बोलेंगे तो पार्टी के दूसरे आदमी भी बोल पाएंगे।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : उपाध्यक्ष जी, मैं यह देख रहा हूँ कि जो पहले बोलते हैं वे अपनी मर्जी के मुताबिक समय लेकर बोलते हैं। बाद में दूसरे मेम्बरों के बोलने पर आप रोक लगा देते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : हमारी तो हमेशा कोशिश होती है कि मेम्बर अपने समय तक ही बोलें। हम घंटी भी बजाते हैं, रिकवेस्ट भी करते हैं कि मेम्बर समय के हिसाब से बोलें।

श्री सैयद मसूदल हुसैन : अगर आपको रोकना है तो पहले मेम्बर से ही रोकिये। यहां हर मेम्बर बराबर है।... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अब चेयर की तरफ से कोशिश होगी कि मेम्बर अपना भाषण समय पर समाप्त कर दें।

[अनुवाद]

तब मैं और कड़ाई बरतूंगा।

(व्यवधान)

श्री सत्यपाल जैन : यह सभी ओर के सदस्यों पर लागू होना चाहिए। अन्यथा हम नहीं बोल सकेंगे।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (क्विलोन) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आर. एस.पी. की ओर से माननीय रेल मंत्री द्वारा 1996-97 के लिए सभा में पेश किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं रेल मंत्रालय, विशेषरूप से रेल मंत्री पासवान जी को इस संकट के समय जनसाधारण का बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। मेरे विचार से यह संयुक्त मोर्चा सरकार के सामान्य न्यूनतम कार्यक्रम पर आधारित जनसाधारण का बजट है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम इस बात से अवगत हैं कि ग्यारहवीं लोक सभा का दूसरा सत्र पेट्रोलियम पदार्थों की मूल्य वृद्धि के कारण शोर-शराबे, आक्रोश और विरोध के साथ शुरू हुआ था। परन्तु रेल बजट और बाद में सामान्य बजट पेश किए जाने के बाद सदन में राहत की सांस ली है तथा प्रसन्नता की लहर दौड़ी है क्योंकि पेट्रोलियम पदार्थों की मूल्य वृद्धि की तुलना में जितनी किराया वृद्धि की हम आशंका कर रहे थे उतनी वृद्धि नहीं की गई है। इसलिए, मैं रेल मंत्री को, ऐसा बजट पेश करने के लिए, जिसमें गरीबों के लिए किराए में वृद्धि नहीं की गई है, एक बार फिर बधाई देता हूँ। साधारण गाड़ियों के किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई है। मासिक टिकट भी इस वृद्धि से बचे हुए हैं। भाड़े में की गई 10 प्रतिशत की वृद्धि में आवश्यक वस्तुओं का भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है। वर्तमान राजनीतिक परिस्थितियों में यह एक वास्तविक और संभाव्य बजट है तथा इसकी सभी ओर से बिना हिचक प्रशंसा की जानी चाहिए।

अब मैं रेल बजट के कुछ अंशों के बारे में कुछ कहूंगा। मेरा पहला मुद्दा भारतीय रेल के ही बारे में है। देश की मूलभूत आवश्यकता के अनुरूप रेलवे में सुधार किए जाने चाहिए। वर्ष 1994-95 में 36 करोड़ 50 लाख टन माल की दुलाई की गई, जो

1995-96 में बढ़ कर 39 करोड़ टन हो गया। इस प्रकार इसमें 2 करोड़ 50 लाख टन की वृद्धि हुई। वर्ष 1996-97 में हमें 2 करोड़ टन की वृद्धि होने की आशा है।

जहां तक यात्रियों की संख्या का संबंध है 1995-96 में 12 करोड़ 30 लाख यात्रियों ने रेलों से यात्रा की। वर्ष 1996-97 में हमें इनकी संख्या में 4 प्रतिशत वृद्धि होने की आशा है। इसलिए सभा में चर्चा का मुख्य विषय यह है कि क्या भारतीय रेलें इस आवश्यकता की पूर्ति करने में सक्षम हैं या नहीं और क्या हमारे पास इसके अनुरूप मूलभूत ढांचा है। इस बात पर सबसे पहले विचार किया जाना चाहिए।

सबसे पहले मैं सभा में इस बात को महत्व देना चाहता हूँ कि क्षमता बढ़ाने को सबसे अधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए। ऐसा करने के दो कारण हैं। पहला तो यह कि रेल परिवहन से ईंधन की बचत होती है और इस कारण मूल्य वृद्धि घटती है।

मैं कुछ आंकड़ों की ओर की ध्यान दिलाना चाहता हूँ। यह देखने में आया है कि 1951-1991 के दौरान तथा पिछले चार वर्षों में भी रेलों के सवारी और माल परिवहन में कमी आई है। इसका अर्थ है कि कुल यात्री और माल परिवहन में रेलों का हिस्सा इन वर्षों में कम हुआ।

यह कमी क्षमता की कमी के कारण हुई है। मेरा सदन से कहना है कि क्षमता बढ़ाने को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए। भारतीय रेल का आठवाँ योजना के अन्तर्गत माल दुलाई में 5 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव है, जिसमें इस बीच 0.7 प्रतिशत की कमी हुई है। ऐसा गेज परिवर्तन को प्राथमिकता देने के कारण हुआ है। यदि ऐसा ही चलता रहा तो वर्ष 2001 तक यह घट कर 31 प्रतिशत ही रह जाएगा। इसलिए सभी पहलुओं पर विचार करते हुए मेरा कहना है कि माल और यात्री परिवहन को सर्वोच्च महत्व दिया जाना चाहिए। ऐसा करते समय प्रतिवर्ष 5 प्रतिशत वृद्धि को ध्यान में रखा जाए। तभी हम परिवहन में रेलों का हिस्सा वर्तमान 40 प्रतिशत पर रख सकते हैं।

अब मैं रेल बजट में केरल के सम्बन्ध में किए गए प्रावधान पर कुछ कहना चाहता हूँ। मेरे कुछ विद्वान साथियों ने इस बारे में अपने विचार व्यक्त किए हैं। मैं बड़े आदर के साथ कहना चाहता हूँ कि पिछले चार दशकों में केरल की उपेक्षा की गई है तथा केन्द्र की पिछली अनेक सरकार द्वारा दो-तीन वर्षों तक भेदभाव किया गया है।

मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है जब हम रेल मंत्री से मिले तो उन्होंने सब के सामने यह कहा कि उन्हें केरल बहुत पसन्द है। वे केरलवासियों की समस्याओं को सुनने के लिए आतुर हैं। पिछले वर्ष अर्थात् 1995-96 के बजट में केरल राज्य को 47 करोड़ रुपये आबंटित किये गये थे। इस वर्ष यह राशि बढ़ाकर 127 करोड़ रुपये कर दी गई है। मैं यह नहीं मानता की यह आबंटन एक वृद्धि है, बल्कि मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि केरल की बड़ी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए यह धन काफी नहीं है केरल में यात्री परिवहन

बहुत अधिक है। वहां की जनसंख्या भी अधिक है। इसलिए इन सब पहलुओं को देखते हुए उसे दिये जाने वाली राशि में वृद्धि की जानी चाहिए।

महोदय, इस वर्ष 15 नई गाड़ियां चलाये जाने का प्रस्ताव है परन्तु इनमें से एक भी गाड़ी केरल की सीमा तक को नहीं छूती, बजट पेश किये जाने के बाद हम रेल मंत्री से मिले थे। हमने उनके सामने कुछ सुझाव रखे थे और उन्होंने उन सुझावों को अनौपचारिक रूप में मानते हुए केरल के लिए दो नई तेज गति की गाड़ियां चलाने का वादा किया था। हम आशा करते हैं कि वे वादा पूरा करते हुए, इस बारे में घोषणा करेंगे।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि बजट तैयार करते समय और विभिन्न मर्दों में आबंटन करते समय इस बात का ध्यान रखा जाये कि सभी राज्यों को उनका हिस्सा मिले। मुझे यह कहते हुए बड़ा गर्व हो रहा है कि भारतीय रेलें राष्ट्रीय एकता में प्रमुख भूमिका निभाती हैं। पूरा सदन पूर्वोत्तर क्षेत्र को प्राथमिकता दिये जाने से सहमत है। भारत के उपेक्षित क्षेत्रों की समस्याओं को समझा जाना चाहिए और उन्हें समुचित सहायता दी जानी चाहिए।

महोदय दस गाड़ियों को चलाने के दिनों में वृद्धि करने का प्रस्ताव है परन्तु इनमें से कोई भी गाड़ी केरल में सम्बन्धित नहीं है। हमारे राज्य के लिए किसी भी नई लाइन का प्रस्ताव नहीं है। यद्यपि दक्षिण रेलवे के लिए 316 करोड़ रु. आबंटित किये गये हैं।

महोदय, जहां तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रश्न है क्विलोन से शिंगोटा के बीच की मीटर लाइन केरल की एकमात्र लाइन है जिसे बड़ी लाइन में बदला जाना है। इसके लिए भी रेल मंत्री ने वादा किया है। लाइनों को दोहरा करने के बारे में केरल की प्रमुख समस्या है—मूलभूत ढांचे की कमी। हम नई गाड़ियों की मांग कर रहे हैं, पर उन्हें चलाये जाने की क्षमता रेल लाइनों पर नहीं है। इसलिए मंगलौर-शौर नोर और त्रिवेन्द्रम-क्वीलोन सेक्शन को दोहरा किया जाना आवश्यक है। परन्तु इस कार्य के लिए मामूली सी राशि रखी गई है। हम चाहते हैं कि इन लाइनों को दोहरा करने के लिए और अधिक राशि आबंटित की जाये।

हमारे राज्य केरल को पुराने और बेकार सवारी तथा मालडिब्बे दिये गये हैं। जिसके परिणामस्वरूप वहां अक्सर दुर्घटनाएँ होती हैं। इसलिए नए डिब्बे उपलब्ध कराने और समुची रेल प्रणाली का आधुनिकीकरण करने की ओर ध्यान दिया जाये।

रेल मंत्री महोदय ने अनेक नई परियोजनाओं की घोषणा की है परन्तु उनमें से एक भी केरल राज्य के लिए नहीं है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे इस ओर भी ध्यान दें। कुछ समय पहले हमारे मुख्य मंत्री श्री ई.के. नयनार माननीय रेल मंत्री से मिले थे और उनसे स्पष्ट रूप से कहा था कि राज्य सरकार पालघाट अथवा केरल के किसी अन्य भाग में रेल कोच फैक्ट्री की स्थापना के लिए सभी आवश्यक उपादान उपलब्ध करायेगी।

अब मैं रेलवे सुरक्षा के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। वर्ष 1988 में क्विलोन में पेरीनाडू के निकट एक रेल दुर्घटना हुई थी जिसमें आइलैण्ड एक्सप्रेस के दस डिब्बे अष्टामुदी नदी में गिर गये थे। उस दुर्घटना में 105 लोग मारे गये थे। उसकी जांच रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा की गई थी। जबकि वास्तव में वह ही मुख्य अपराधी था। जिस दुर्घटना में दस डिब्बे नदी में गिर गये थे 105 लोग मारे गये थे और 200 से अधिक गंभीर रूप से घायल हुए थे। उसकी जांच के बाद कहा गया कि इस दुर्घटना का कारण चक्रवात था। यह केरल और दुर्घटना में मारे गये लोगों का अपमान है। दिवंगत 105 लोगों की आत्माएँ इस अपमान को देख रही हैं। वहाँ एक भी पत्ता नहीं उड़ा था, न कोई तूफान आया था, न हवा चली थी और न ही किसी और प्रकार की गड़बड़ी हुई थी। दुर्घटना स्थल घनी आबादी वाला क्षेत्र है और वहाँ खपरैलों के घर एवं झोपड़ियाँ हैं तथा उनमें से किसी को भी कोई नुकसान नहीं हुआ। जबकि रिपोर्ट में कहा गया कि दुर्घटना चक्रवात के कारण हुई। यह दुर्घटना रेल लाइनों की खराबी से हुई थी, पर रिपोर्ट में ऐसा नहीं माना गया।

बाद में इस मामले की जांच करने के लिए एक छह सदस्यीय विशेषज्ञ समिति गठित की गई। समिति ने भी एक रिपोर्ट दी। और रिपोर्ट में स्पष्ट रूप में कहा गया कि दुर्घटना के अनेक कारण हो सकते हैं, तथा उनका सही-सही पता नहीं लगाया जा सकता। इसलिए कोई विशेष कारण नहीं बताया जा सकता। यह मामला अभी भी विचाराधीन है। पेरूमन रेल दुर्घटना में किसी के भी खिलाफ कोई कार्रवाई नहीं की गई है। यह पता लगाने का भी कोई प्रयत्न नहीं किया गया है कि दुर्घटना का असली कारण क्या था। स्थानीय लोगों का साफ तौर पर यह कहना कि यह दुर्घटना रेल लाइन की खराबी के कारण हुई। 8 साल गुजर चुके हैं और इस महीने की आठ तारीख को दुर्घटना की आठवीं बरसों मनाया जा चुका है।

मेरा कहना है कि सुरक्षा के उचित उपाय किये जायें। यदि किसी रेलवे अधिकारी या इंजीनियर के खिलाफ कर्तव्य पालन में कोई कमी पायी जाये तो कड़ी कार्रवाई की जाये। क्योंकि वे गाड़ियों में यात्रा करने वाले जन साधारण एवं रेल कर्मचारियों के जीवन के साथ खिलवाड़ कर रहे हैं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ अन्य समस्याओं की ओर माननीय मंत्री का ध्यान खींचना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र में लाइनों को दोहरा करने का काम शुरू हो चुका है उसके लिए भूमि का अधिग्रहण भी कर लिया गया है। रेल लाइनों के रास्ते में आने वाली अनेक सड़कों को बन्द कर दिया गया है। तथा चौकीदार वाले फाटकों को हमेशा के लिए बन्द कर दिया गया है। ऐसी अनेक जगह हैं जहाँ ऊपरी पैदल पार पथ आवश्यक हैं। इस बारे में मैं अनेक उदाहरण दे सकता हूँ। परन्तु मैं उनकी सूची लिखित में दूंगा और प्रार्थना करूंगा कि उन पर विचार किया जाये।

अपराहन 3.48 बजे

(श्रीमती रीता वर्मा पीठासीन हुईं)

एक अन्य बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह है यात्री सुविधाएं, जिनकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। जब भी विस्तार की कोई परियोजना शुरू की जाये, स्थानीय लोगों की सुविधाओं और यात्री सुविधाओं पर विचार किया जाये। इस समय ऐसा नहीं किया जा रहा है। यह एक बहुत ही गंभीर विषय है तथा इस पर गंभीरता से विचार करना चाहिए।

क्विलोन में एक लोकोशैड है जिसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है। उसे माल डिब्बा मरम्मत शैड में बदले जाने की आवश्यकता है। यही सब बातें मैं माननीय रेलमंत्री के सामने रखना चाहता था।

मैं एक बार फिर अपने दल और अपनी ओर से यात्री किरायों में वृद्धि न करने के लिए रेल बजट का स्वागत करता हूँ। डीजल और पेट्रोल की कीमतों में हुई बढ़ोतरी की तुलना में भाड़े में की गई वृद्धि न्यायोचित है। इसका निर्धन और मध्यम वर्ग के लोगों पर कोई असर नहीं पड़ता। इसलिए मैं बजट का समर्थन करता हूँ। रेल मंत्री को बधाई देते हुए मैं एक बार फिर कहना चाहता हूँ कि संसद सदस्यों से सम्मलेन में किये गये वादों को पूरा किया जायेगा। हमें प्रसन्नता है कि सभी संसद सदस्यों को सम्मलेन में बुलाया गया। वहाँ हम रेल बोर्ड के अध्यक्ष और अन्य अधिकारियों से मिलें। हमने उनके सामने अपनी शिकायतें रखीं जिन्हें उन्होंने सुना। और रेलमंत्री द्वारा उनकी जांच की गई। उन्होंने लाइनों को दोहरा करने और नई गाड़ियाँ चलाने के बारे में कुछ आश्वासन दिये।

हमें आशा है कि केरलवासियों के स्वप्न और हमसे किये गये वायदे माननीय रेल मंत्री पूरा करेंगे। मलयालम समाचार पत्रों के सम्पादकीय लेखों में यहाँ तक कहा गया है कि केरल के साथ यह व्यवहार केरल के संसद सदस्यों की अयोग्यता के कारण है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस ओर तुरन्त ध्यान दिया जाये। मैं आशा करता हूँ कि वायदे पूरे किये जायें। मैं एक बार फिर माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

डा. प्रवीण चन्द्र शर्मा (गुवाहाटी) : सभापति महोदय, मुझे रेल बजट पर सामान्य चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं यह पूरजोर अपील भी करता हूँ कि मैं एक नया सदस्य हूँ और यह मेरा पहला बजट भाषण है, इसलिए सभापति मुझे कुछ अधिक समय दें, क्योंकि लगभग पिछले 50 साल से असम से आए सदस्यों को बोलने का बहुत ही सीमित अवसर दिया गया है।

सबसे पहले, मैं माननीय रेलमंत्री को जनसाधारण, निर्धन और पिछड़े क्षेत्रों के हितार्थ प्रस्तुत रेल बजट के लिए बधाई देता हूँ। यह बजट निश्चय ही एक नया आयाम लिये है। यह पिटी-पिटाई लीक

वाला बजट नहीं है तथा पिछले बजट से भिन्न है। इसलिए मैं अपनी ओर से ओर अपनी पाटी की ओर से माननीय रेलमंत्री और माननीय प्रधान मंत्री को बधाई देता हूँ। यह बधाई अकारण नहीं है यह सम्भवतः संसदीय इतिहास में पहला अवसर है जब माननीय प्रधान मंत्री और रेल मंत्री ने पूर्वोत्तर क्षेत्र को कुछ महत्व दिया है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोग इसे एक बड़ी उपलब्धि मान रहे हैं।

बजट के सम्बन्ध में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेल विभाग किसी बड़े उद्योग से कम नहीं है। एक उद्योग के लिए आवश्यक मात्रा में उपादान होते हैं और उसी सीमा तक उसका उत्पादन भी होना चाहिए। हम यह अनुभव कर रहे हैं उस सीमा तक उत्पादन अभी होना शेष है। ऐसा क्यों है? इस बात की मैं कुछ निम्नलिखित तथ्यों के आधार पृष्टि करने की कोशिश करूँगा।

रेलवे जनसाधारण के यातायात का साधन है और इसमें गतिशीलता होनी चाहिए, परन्तु अभी यह गतिशीलता लोगों की इच्छा के अनुरूप नहीं है। इसलिए माननीय रेल मंत्री से जोर देकर कहना चाहता हूँ कि भविष्य में रेल बजट तैयार करते समय वे रेलवे के कार्यकरण में सुधार करने की बात को ध्यान में रखें। इस समय रेलवे में 16 लाख कर्मचारी हैं। यह कोई कम उपलब्धि नहीं है। यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। इसने 39 करोड़ टन माल की दुलाई की है। फिर भी रेलवे को अभी अनेक उपलब्धियाँ प्राप्त करनी हैं। रेल मंत्री बड़े ही क्रियाशील व्यक्ति हैं और उन्होंने एक व्यवहारिक बजट पेश किया है। मुझे आशा है कि उनके नेतृत्व में ये उपलब्धियाँ प्राप्त होंगी। ये उपलब्धियाँ क्या हैं? रेलवे को अभी प्रतियोगी बनाना है। सड़क परिवहन अभी भी रेलवे से अधिक माल दुलाई करता है। इसलिए, मैं चाहता हूँ कि यदि रेलवे को एक बड़े उद्योग के रूप में जीवित रखना है तो उसे प्रतियोगी बनाना होगा। एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात, जिसकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिए, यह है कि रेलवे एक वर्ष में 4 अरब 3 करोड़ 80 लाख यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जाती है, परन्तु प्रतिदिन 100 यात्रियों में से केवल एक यात्री ही रेल गाड़ी से यात्रा करता है। इसलिए रेलवे को जनसाधारण का परिवहन साधन बनाने के लिए अभी बहुत कुछ करना शेष है। हमें यह बात भी ध्यान में रखनी चाहिए कि दुपहिया वाहन अधिकतम 2 या 3 यात्री, तिपहिया वाहन 3 या 4 या कभी कभी 10 यात्री तथा चार पहियों वाला वाहन 7 या आठ अथवा 20 यात्रियों को ले जो सकते हैं, परन्तु यह अनेक पहियों वाला परिवहन साधन है, इसे और भी आकर्षक, और प्रगति के अनुरूप बनाया जाना चाहिए। पहिया प्रगति का प्रतीक है।

जहाँ तक रेल लाइनों का संबंध है, एक वर्ष में केवल 160 किलोमीटर लम्बी लाइन बनाई जा सकती है। क्योंकि 1853 से 1900 तक अर्थात् 47 वर्ष में अंग्रेजों में 44,000 किलोमीटर लाइन बनाई, अगले 50 वर्षों में रेलवे ने इसमें 10,000 किलोमीटर लाइन और जोड़ी और 1947 के बाद 50 वर्षों में रेलवे ने केवल 8000 किलोमीटर लाइन ही बनाई। यह बहुत बड़ी उपलब्धि नहीं है। हम चाहते हैं कि प्रगति की गति बढ़ाई जाए अथवा प्रतिवर्ष अधिक किलोमीटर लाइन बनाई

जाए। रेल लाइन निर्माण की गति 160 किलोमीटर प्रति वर्ष की अपेक्षा 300 किलोमीटर से 400 किलोमीटर प्रति वर्ष होनी चाहिए। अन्यथा हम अन्य प्रगतिशील देशों की बराबरी नहीं कर सकेंगे। इसे जन साधारण का परिवहन साधन बनाने के लिए, हमें रेल लाइन के स्तर को बढ़ाने पर जोर देना चाहिए। दुर्भाग्यवश रेल कर्मचारी समय का सही उपयोग नहीं करते। इस बात को मेरे अनेक संसदीय मित्रों ने भी उठाया है। इसलिए मेरा यह भी अनुरोध है कि इस बात का ध्यान रखा जाए कि रेल कर्मचारियों द्वारा अपने कर्तव्य पालन में समय न गंवाया जाए और कार्य की उपेक्षा न हो तथा अकर्मण्यता न बरती जाए।

अब मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र, विशेषकर असम, की उपेक्षा के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। यह बात देश के विभिन्न भागों से आए मेरे मित्रों के भाषणों से भी प्रतिबिम्बित होती है। मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री, श्री पासवान, ने पहली बार इस बात पर जोर दिया है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र को भी भारत के रेल नक्शे में जोड़ा जाए। सामान्यतः रेल लाइनें पूर्वोत्तर क्षेत्र की शुरूआत में ही समाप्त हो जाती हैं।

अपराहन 4.00 बजे

वर्ष 1966 में रानीनगर में बोंगाईगांव के लिए एक बड़ी लाइन बनाई गई थी और इसे वहाँ से गुवाहाटी तक, 160 किलोमीटर की दूरी तय करने में 20 वर्ष लगे। यदि रेलवे की प्रगति की गति यही रही तो पूर्वोत्तर राज्यों में रेल लाइन के पहुंचने में 100 वर्ष से भी अधिक समय लगेगा। इसलिए माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि प्रगति की पूर्वोत्तर क्षेत्र में गति को बढ़ाया जाए ताकि इस क्षेत्र को भी रेल मानचित्र में शामिल किया जा सके।

मुझे रेल अधिकारियों और तकनीकी विशेषज्ञों के इस कथन पर खेद है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल लाइन बिछाना लाभप्रद नहीं है। इस 'लाभप्रद' शब्द को रेल बजट से हटा दिया जाना चाहिए। जब हम इस देश के सम्माननीय नागरिक हैं तब इसे अलाभप्रद नहीं कहा जा सकता। हमारे ऊपर दया नहीं दिखाई जानी चाहिए, हमारे प्रति सम्मान दिखाया जाना चाहिए क्योंकि असम से देश में शेष भागों को सभी प्रकार की वस्तुएं आती हैं। यदि ये वस्तुएं देश के शेष भागों में आ सकती हैं तो पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल लाइनें भी बिछाई जानी चाहिए। ये लाइनें अलाभप्रद नहीं हो सकती। इन्हें लाभप्रद बनाया जाना चाहिए और नौकरशाहों द्वारा इस्तेमाल किए जाने वाले इस शब्द की जादूगरी को समाप्त किया जाना चाहिए। अन्यथा पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोग समझेंगे कि उनके साथ भेदभाव ही नहीं वरन् उनकी उपेक्षा भी की जा रही है तथा इसी कारण इस क्षेत्र के और देश के शेष भागों के लोगों के बीच प्रगति में अंतर है। इस अंतर को हर संभव सीमा तक समाप्त किया जाना चाहिए।

समापति महोदय : कृपया संक्षेप में कहें।

डा. प्रवीण चन्द्र शर्मा : माननीय रेल मंत्री हमें बहुत चाहते हैं पर मुझे यह कहते हुए खेद है कि इस वर्ष के रेल बजट में असम

के लिए एक इंच नई रेल लाइन बनाने का प्रावधान भी नहीं है। इस वर्ष केवल पुराने प्रस्तावों को पूरा करने पर ही जोर दिया गया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि नए प्रस्ताव भी लाए जाएं और जो प्रस्ताव शुरू हो चुके हैं उन्हें पूरा किया जाए ताकि गेज बदलने का काम शुरू हो सके और इस वित्त वर्ष में पूरा हो सके।

पूर्वोत्तर राज्यों में रेल लाइनों का विस्तार करने के बारे में विचार करते समय मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि गुवाहाटी रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण करने पर भी ध्यान दिया जाए, क्योंकि पूर्वोत्तर क्षेत्र को जाने वाली सभी रेल लाइनें गुवाहाटी से होकर गुजरती हैं। गुवाहाटी जंक्शन नहीं है। यदि रेल लाइन गुवाहाटी से शिलांग जाती है और गुवाहाटी को जंक्शन बनाना है तो वहां सभी सुविधाएं प्रदान करनी होंगी। इसलिए रेलवे स्टेशन और रेल मुख्यालय को इस प्रकार रखा जाना चाहिए कि गुवाहाटी स्टेशन पूर्वोत्तर राज्यों को जाने वाली लाइनों का भार वहन कर सके। पूर्वोत्तर राज्यों में रेल लाइन बिछाते समय, मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे बोगीबिल पुल का निर्माण जल्दी से जल्दी किया जाए। ताकि दूरी को तीन सौ किलोमीटर तक कम किया जा सके। रांगिया रेलवे डिवीजन का निर्माण इस वर्ष किया जाना चाहिए। मंत्री महोदय ने ऐसा वादा किया है। इस डिवीजन का क्षेत्र असम के सुदूर पश्चिम इलाके श्रीरामपुर तक होना चाहिए। रांगिया से जोनाई तक आमाम परिवर्तन के कार्य को भी बजट में शामिल किया जाना चाहिए। तीन करोड़ की लागत वाले कामाख्या रेलवे स्टेशन से पाण्डु स्टोर डिपो तक के तीन कि.मी. लम्बे मार्ग के निर्माण कार्य को इस वर्ष के बजट में शामिल किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : अपना भाषण समाप्त करने के बाद इसके बारे में आप रेल मंत्री से चर्चा कर सकते हैं।

डा. प्रवीण चन्द्र शर्मा : असमवासियों को प्रोत्साहित करने के लिए रेलवे की कोई परियोजना नहीं है। मैं माननीय रेल मंत्री से वहां एक कोच निर्माण फैक्ट्री या ऐसा ही कोई और व्यापारिक प्रतिष्ठान स्थापित करने, जिससे कि स्थानीय लोगों को रोजगार मिल सके, पर विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

दिल्ली से गुवाहाटी के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन के बजाय छः दिन चलाया जाये तथा नागोन, जोरहाट, शिवसागर और डिब्रूगढ़ जैसे प्रमुख नगरों से होती हुई एक नई रेल लाइन बिछाने पर आगामी योजना में विचार किया जाये। सिलघाट से सुपामुख रेल सेवा को फिर से शुरू किया जाये।

रेलवे को और अधिक तेज गति की स्थानीय गड़ियां चलानी चाहिए। गाड़ियों में यात्री सुविधाओं में सुधार किया जाना चाहिए। यह मांग केवल कुछ सदस्यों की ही नहीं है वरन हम सब लोगों की है। रेलों को दुर्घटनामुक्त किया जाना चाहिए। कर्मचारी सुविधाओं में सुधार किया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री की एक बार फिर प्रशंसा करता हूँ कि उन्होंने बजट में असम को कुछ महत्व दिया। मैं सभापति महोदय को अधिक समय देने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री कड़िया मुण्डा (खूंटी) : सभापति महोदय, आपने रेलवे बजट के विषय में मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। वैसे तो इस बजट की अच्छाई-बुराई की चर्चा की जाए तो दोनों पक्षों में कोई कमी नहीं है। मैं इस विषय में अधिक नहीं जाते हुए मुख्य मुद्दे पर आता हूँ।

बिहार पिछड़ों में पिछड़ा प्रदेश है और उसमें भी जिस क्षेत्र से हम लोग आते हैं वह सबसे पिछड़ा हुआ क्षेत्र माना जाता है। रेलवे बजट में उस क्षेत्र को बिल्कुल छोड़ दिया गया है और एक भी नई लाइन, नया दोहरीकरण या तेज गति की ट्रेन आज तक नहीं चलाई गई। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि बिहार को जो राजस्व मिलता है उसका 90 प्रतिशत वह क्षेत्र देता है। अगर वहां से वह राजस्व देना बंद कर देंगे तो हाहाकार मच जाएगा। लेकिन उसके बावजूद भी उस क्षेत्र की ओर ध्यान नहीं देते और उस क्षेत्र की 50 साल से उपेक्षा हो रही है।

माननीय रामविलास जी दलित समाज की चिंता करने वाले व्यक्ति हैं और उनसे आशा थी कि वे इस बारे में चिन्तन करेंगे, लेकिन वह आशा पूरी नहीं हुई।... (व्यवधान) सारे भारत में जितना खनिज मिलता है उसका 40 प्रतिशत उस क्षेत्र से मिलता है। राज्य सरकार से तो हमें कोई अपेक्षा नहीं, क्योंकि वहां कोई सरकार नहीं है, लेकिन भारत सरकार को उस क्षेत्र में जो काम करना चाहिए वह भी उसने नहीं किया। यह मानकर चलते हैं कि केन्द्र का बहुत पैसा वहां गया है। बोकारो, एच.ई.सी., टाटा कंपनी उस क्षेत्र में है, कोयले की बड़ी-बड़ी खदानें हैं। वे सोचते हैं कि सारे देश का पैसा तो उसी क्षेत्र में लगा रहे हैं, इसलिए केन्द्र से अधिक पैसा देने की जरूरत नहीं है। दिल्ली में सरकार बनाने वालों की आज तक की यही मानसिकता रही है। लेकिन जो संस्थाएं बनी हैं उनमें बिहार के लोग ही काम नहीं करते। वे तो मजदूरी करते हैं, खेती करते हैं। उनमें देश और विदेश के लोगों को काम करने का अवसर मिलता है। जिस क्षेत्र से सारे देश को इतना लाभ और राजस्व मिलता है और सारे देश को काम मिलता है उस क्षेत्र की चिंता भी नहीं की गई। बातें तो बहुत हो सकती हैं, लेकिन ज्यादा समय न लेते हुए मैं मांग करता हूँ जिसके लिए मंत्री जी कुछ ध्यान देंगे तो अच्छा होगा।

जब मंत्री जी ने हमें बुलाया था तो हम लोगों ने उनसे चर्चा की थी कि रांची से पहले दो गाड़ियां चलती थीं, एक तो दिल्ली-चंडीगढ़ के लिए और दूसरी टाटा से अमृतसर के लिए। लेकिन उसमें से एक गाड़ी बंद हो गई है। अब एक ही गाड़ी चलती है और उसकी गति भी बैलगाड़ी से तेज नहीं है।

मंत्री महोदय, इस ट्रेन में अगर रांची से कोई शाम को बैठे तो 36 से 40 घंटे उसको वहां पहुंचने में लगेंगे। टाइम पर तो उसके आने का सवाल ही नहीं है। 4, 5 या 6 घंटे लेट हो जाना तो आम बात है। इसलिए हम लोगों ने मांग की थी कि रांची जहां पर केन्द्र की कई संस्थाएं सी.सी.एल. बी.सी.एल. और मैकन आदि हैं, उनका दिल्ली से सीधा सम्पर्क करने के लिए एक तेज गति की गाड़ी चलाई जाए। इसलिए माननीय मंत्री जी रांची से दिल्ली तक कोई एक तेजगति वाली रेल चलाएं। मेरा निवेदन है कि इस प्रार्थना पर वे सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

महोदया, मेरा दूसरा निवेदन यह है कि लौहरदगा से रांची तक को आज भी छोटी लाइन है। इस लाइन के 20-22 वर्ष से दोहरीकरण और चौड़ीकरण करने की चर्चा होती रही है। जो उस क्षेत्र से सांसद रहे हैं, वे चर्चा करते रहे हैं और अखबारों में आता रहा है, लेकिन आज तक उस बारे में कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि उस लाइन को रांची से लोहरदगा तक बड़ी लाइन में बदला जाए और उसे टोरी चंदोवा से मिला दिया जाए तो वहां से आने-जाने में 70 किलोमीटर का फर्क पड़ेगा। इससे जितनी भी ट्रेनें वहां से आती हैं, सब पर दूरी का फर्क पड़ेगा और पहले के मुकाबले दूरी कम हो जाएगी।

मंत्री महोदय, एक ट्रेन की चर्चा कई वर्ष से हो रही है और उसका सर्वे भी कई बार हो चुका है और वह है रांची से गिरीडीह वाया हजारीबाग। 1990-91 में इसके लिए 353 करोड़ रुपए का एस्टीमेट बनकर तैयार हो गया था, परन्तु इन विगत वर्षों में पता नहीं चला कि वह फाइल रेलवे विभाग में कहां चली गई। इसके माध्यम से महोदया तीन जिलों के मुख्यालयों - हजारीबाग, गिरीडीह और रांची को मिलाया जा सकता है। रांची में तो बिहार उच्च न्यायालय, पटना हाइकोर्ट को एक बेंच भी है, जहां जाने के लिए इस लाइन के बन जाने से छोटा नागपुर के लोगों को बड़ी सुविधा मिलेगी। इसलिए यदि रांची से गिरीडीह वाया हजारीबाग लाइन को जिसका सर्वे हो चुका है और रुपये का भी एस्टीमेट बन गया था और स्वीकृत भी हो गया था, लेकिन फाइल गुम कर दी गई, यदि इस लाइन को निर्माण करने की दृष्टि से आगे बढ़ाएंगे, तो उस क्षेत्र के लोगों को बहुत लाभ होगा।

महोदया, रांची से राऊरकेला और मद्रास बोकारो जो रेल चलती है, उसको रेलगाड़ी न कहकर यदि खटारा गाड़ी कहा जाए, तो ज्यादा उपयुक्त होगा। उस गाड़ी में यदि आप फस्टक्लास में भी बैठें, तो आपको खिड़कियां देखने को नहीं मिलेंगी और बाथरूम के नाम पर आपको कूड़ा ही मिलेगा। रांची से आगे जाने पर आपको पानी भी नहीं मिलेगा। यह प्रथम श्रेणी की स्थिति है। इस रेल लाइन के अलावा रांची से बोकारो या मद्रास जाने के लिए कोई दूसरी रेल आपको नहीं मिलेगी। सिर्फ यह एक ही रेल है और उसकी भी इतनी दुरावस्था है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि गाड़ी तो चल रही है, उसमें कुछ सुधार करें और इस रेलगाड़ी में एक बोगी रांची से मुम्बई के लिए और जोड़ दें, जो राऊरकेला में दूसरी लाइन से जोड़ दी जाए

और इस प्रकार से आदमी सीधा मुम्बई पहुंच सके। इस प्रकार से रांची के लोगों को मुम्बई आने-जाने से सुविधा हो जाएगी। यह उत्तम रहेगा।

श्री राम विलास पासवान : कौन सी ट्रेन में?

श्री कड़िया मुंडा : बोकारो-मद्रास ट्रेन में।

उसके बाद चाईपासा पुराने सिंहभूम जिले का जिला मुख्य कार्यालय है, परन्तु चाईपासा का टाटानगर से कोई सीधा संबंध नहीं है और वहां से रात दिन लोगों को टाटानगर जाना पड़ता है। ऐसी स्थिति में लोकल रेल गाड़ी टाटानगर तक सुबह चला दी जाए, तो लोगों को कम से कम सुबह शाम आने जाने की सुविधा तो हो जाएगी। जो टाटा वालों की माइन्स की गाड़ी चलती है, उसमें कभी यात्री बैठ पाते हैं कभी नहीं। इसलिए टाटानगर, जमशेदपुर और चाईपासा का काम की दृष्टि से जो संबंध होना चाहिए वह अभी उतना नहीं है, जो होना चाहिए। अगर यह गाड़ी चला दी जाए, तो इससे बहुत सुविधा लोगों को मिल जाएगी।

महोदया, बखाड़ी से चिरमिरी होकर कोरबा तक की लाइन का सर्वे हुआ था।

ब्रिटिश टाइम में इस रोड को बनाने के लिए मिट्टी का काम भी हो चुका था। कहीं-कहीं तो काम भी शुरू हो गया था लेकिन ब्रिटिश सरकार ने समझा कि इस क्षेत्र को आंदोलन के दृष्टिकोण से नहीं जोड़ा जाये। इसलिए वह बंद कर दिया गया। अगर यह जोड़ दिया जायेगा तो हिन्दुस्तान में कोरबा से लेकर कोरीचंदवा तक, जो कि बाक्साइड का बैलट है दोनों लिंक हो जायेंगे और कोरवा को जो बाक्साइड की कमी से बंद करने की स्थिति में है, यदि यहां से बाक्साइड सप्लाई किया जाये तो कोरवा को फायदा होगा और इस लाइन में जो 90 प्रतिशत आदिवासी रहते हैं उनको काम मिलने में सुविधा होगी। इसलिए बडवाडीह से चिरमिरी तक लाइन बनाई जाये।

सीनी में ब्रिटिश टाइम से एक वर्कशाप बनाया गया है, जो कि एप्रेंटिस के साथ साथ उत्पादन के नाम पर बनाया गया था। आज भी वह चल रहा है परन्तु आर्थिक अभाव और प्रबंधन की लापरवाही से आज यह मृतप्रायः हो गया है। उस वर्कशाप से नदियों में पुल बनाने व वैल्विंग करने का काम होता है तथा और भी कई सामान बनते हैं। वहां लोग काम करते हैं आर्थिक अभाव और प्रबंधन की दिलाई से यह सीनी का वर्कशाप बंद होने की स्थिति में है। यह छोटानागपुर का एकमात्र वर्कशाप है जहां पर एप्रेंटिस भी सिखाये जाते हैं और नदियों पर पुल बनाने व लोहे के वैल्विंग आदि का काम चलता है। इस तरह से अगर यह उस की क्षमता के हिसाब से मांग दे दे और काम को बढ़ाया जाये तो यह वर्कशाप बच जायेगा और बहुत लोगों को इससे काम मिलेगा।

रेल की स्थिति बहुत दयनीय है। रांची को कई सालों से मॉडल स्टेशन बना देने का विचार चला। कुछ काम शुरू हुआ, परन्तु दुर्भाग्य है कि हम बिहार के हैं और आप भी बिहार के हैं। बिहार के जितने

रेलवे स्टेशन हैं उनकी कथा सुनानी बहुत मुश्किल है। आप इसकी जांच करें। वहां इतनी गंदगी है जो कि उपयोग करने लायक भी नहीं है। वहां जो बाथरूम है उसमें विम तक नहीं लगता। अगर कोई आदमी जाए तो उसे डबल रूमाल रखना पड़ेगा, तभी वह जा सकता है। इसलिए मेरा कहना है कि वहां सफाई की व्यवस्था होनी चाहिए।

वहां जो विश्राम गृह हैं वे पहले से ही बूक होते हैं। कभी वहां रेलवे के कोई बाबू साहब आए होते हैं तो कभी कोई आए होते हैं। आखिर इस तरह से जो रेलवे की यात्रा करने वाले लोग हैं उनकी जो कठिनाइयां हैं वे दूर होनी चाहिए और सुविधाओं का उनको लाभ मिलना चाहिए। बाकी और भी चीजें हैं जिनके बारे में अन्य माननीय सदस्यों ने बोला है, लेकिन मैं उन पर नहीं बोलना चाहता। छोटा नागपुर में आपने एक छोटी लाइन 10 हाथ की लगाई है। हम देख रहे हैं कि वहां भी काम हो रहा है लेकिन इससे हमको संतोष नहीं है। बिहार सारे देश को खिलाता-पिलाता है, काम देता है, सुख-सुविधा देता है और हम इस सुख से वंचित रहते हैं।... (व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : आप इसके लिए इनको धन्यवाद दे दीजिए।

श्री कुरिया मुंडा : यही तो रोना है कि वह 10 हाथ है। इसके लिए कोई धन्यवाद नहीं देता। इसलिए आप चिन्ता करें तो अच्छा होगा। यह व्यावहारिक है। कोई ऐसी बात नहीं है। हम जबरदस्ती नहीं मांग रहे हैं। यदि सरकार की लिस्ट में है, सरकार की इच्छा है, और मंत्री की राजनीतिक इच्छा हो जाये तो काम पूरा हो जायेगा।

श्री राम विलास पासवान : एक चीज हमने कल भी कही थी। मैं सभी माननीय सदस्यों से राय जानना चाहता हूँ कि जो रेलवे स्टेशन की दुर्दशा है, जो मेनटेनेंस की खराब हालत है, उसके लिए हम कितनी भी डिपार्टमेंटल कमेटी बनाये या बना रहे हैं, उसमें हमको नहीं लगता कि भविष्य में लाभ मिलने वाला है। इसके लिए आप हमें सुझाव दीजिये कि हम क्या करें? हमने कहा है कि हम माननीय सदस्य की अध्यक्षता में भी कमेटी बनाने को तैयार हैं। यदि रेलवे बोर्ड का जोनल ऑफिस या टी.आर.एम. काम नहीं करता तो उसके लिए हम एक्सपेरिमेंट करने को तैयार हैं लेकिन हम चाहते हैं कि जो मेनटेनेंस है, जो सफाई है, वह सही तरीके से हो। यह सबसे जरूरी है। जहां तक आपने दूसरी बात कही। मैंने दक्षिणी बिहार में देखा है। दक्षिणी बिहार ही नहीं पूरे देश में ट्राईबल इलाके में जो रेलगाड़ियां जाती हैं, उनकी हालत बहुत खराब रहती है।

सबसे रद्दी गाड़ी ट्राईबल में भेज दी जाती है। हमने रेलवे बोर्ड को स्पष्ट इंसट्रक्शन दी है कि जो भी गाड़ी ट्राईबल इलाके में होगी, उसको हम कभी-कभी अपने आप चेक करवाएंगे। हमारे पास अच्छे डिब्बे हैं, खराब डिब्बे भी हैं, उनका डिस्ट्रीब्यूशन सब जगह बराबर होना चाहिए। ऐसा नहीं होना चाहिए कि किसी क्षेत्र विशेष में सारे खराब डिब्बे लगा दिए जाएं। इसे हम स्वयं देखने का काम करेंगे। आपकी जो शिकायत है, वह सही है।

श्री कड़िया मुंडा : एक आप छोटा नागपुर की पदयात्रा कर रहे थे। वहां कोलाबिरा एक गांव है। यात्रा के समय उस गांव के लोग आपसे मिले थे। आपने उनको आश्वासन दिया था कि वहां पर एक स्टेशन खुलवाने का प्रयास करेंगे। सर्वे भी हो गया है परन्तु आपके मंत्रालय से उस स्टेशन को खोलने के लिए कोई आदेश नहीं गया है इसलिए वह नहीं बन रहा है।

वहां पर सिंहभूम का एक ऐसा इलाका है जहां सब्जी की खेती सबसे अधिक होती है। बस और ट्रक की कमी के कारण सब्जी खराब हो जाती है जिससे उनको उतना लाभ नहीं मिल पाता है जितना मिलना चाहिए। यदि रेल चलेगी तो इससे उन लोगों को सुविधा होगी। टाटा चाईवासा में लोकल ट्रेन चलाई जाए जिससे वहां के लोगों को आने जाने में सुविधा हो। यह छोटा काम है, ज्यादा पैसा भी नहीं लगेगा। आपने आश्वासन दिया था और लोग भी तैयार हैं, यदि मंत्रालय से आदेश चला जाए तो बहुत अच्छा होगा।

मैंने जो 8-9 मांगें रखी हैं, मैं आशा करता हूँ कि उन पर आप सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए हमारी समस्या का हल करेंगे।

प्रो. पी.जे. कुरियन (मवेलीकारा) : मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किये गये बजट का कुछ शर्तों के साथ समर्थन करता हूँ। अपने भाषण में उन्होंने कहा है कि थोड़े से समय में वे सभी संसद सदस्यों के विचार जानने के लिए उनसे सम्पर्क नहीं कर सके। इसलिए वे अपने बजट प्रस्तावों में ऐसे बहुत से महत्वपूर्ण प्रस्तावों को शामिल नहीं कर सके जिन्हें शामिल किया जाना चाहिए था। परन्तु उन्होंने यह कहा है कि वे इन प्रस्तावों और योजनाओं पर अनुपूरक मांगों के समय विचार करेंगे। मैं इसे, उनका सभा में किया गया वादा मानता हूँ। इसलिए, यद्यपि हमें कुछ शिकायतें हैं, परन्तु हम बजट का समर्थन करते हैं क्योंकि हमें विश्वास है कि वे इस सभा से किये गये वादे को पूरा करेंगे।

रेल मंत्री ने अपने भाषण में रेलवे द्वारा 1853 से आज तक की गई प्रगति का ब्यौरा दिया है। उन्होंने इन वर्षों के दौरान बड़े पैमाने पर हुए विकास का भी उल्लेख किया है। मैं उनके भाषण से उद्भूत करता हूँ। उन्होंने कहा है :

“गत 15 वर्षों में रेलवे के कार्यानिष्पादन में तेजी से वृद्धि हुई है तथा इसने देश की आर्थिक प्रगति में विशेष योगदान दिया है। वर्ष 1950-51 में रेल यात्रियों की संख्या एक अरब 28 करोड़ चालीस लाख थी जो 1995-96 में बढ़कर चार अरब तीस करोड़ अस्सी लाख हो गयी है। इस प्रकार इसमें चार गुनी वृद्धि हुई है।”

इसी प्रकार, माल ढुलाई में भी वृद्धि हुई है और यह 1950-51 में सात करोड़ तीस लाख टन से बढ़कर 1995-96 में उनतालीस करोड़ टन हो गई है। यह वृद्धि पांच गुणा अर्थात् पांच सौ प्रतिशत है। इसलिए यह कहना कि पिछले पचास वर्षों में इस क्षेत्र में अधिक कुछ नहीं हुआ है या अधिक प्रगति नहीं हुई है, वास्तविकता से मुंह फेरना है।

महोदया, मंत्री महोदय ने रेलवे के गत वर्ष के कार्य निष्पादन को बहुत संतोषजनक बताया है। मैं उनके भाषण से उद्धृत करता हूँ। उन्होंने अपने भाषण में कहा है :

“1995-96 में माल दुलाई में रिकार्ड वृद्धि हुई। इस दौरान उनतालीस करोड़ टन माल की दुलाई हुई। एक वर्ष में दो करोड़ पचास लाख टन की वृद्धि गत वर्षों के दौरान हुई वृद्धि से कहीं अधिक है।”

उपलब्धि के बारे में उन्होंने कहा, मैं उद्धृत करता हूँ :

“1995-96 में भारतीय रेलों के वित्तीय निष्पादन में अभूतपूर्व वृद्धि हुई तथा इस संबंध में नए मानदण्ड स्थापित किए। माल और यात्री यातायात में हुई रिकार्ड वृद्धि का भारतीय रेलों की स्थिति पर अनुकूल प्रभाव पड़ा है। रेलवे ने न केवल सामान्य राजस्व में 1361 करोड़ रुपये का लाभार्श ही दिया है अपितु पुनरोक्षित अनुमान के अनुसार यह 2,318 करोड़ से बढ़कर वास्तव में 2,577 करोड़ रुपये हो गया है।”

इसलिए संयुक्त मोर्चा सरकार को गत वर्ष पूर्व सरकार द्वारा किये गये प्रशंसनीय कार्य को स्वीकार करने में हिचकाना नहीं चाहिए। मैंने इस बात का उल्लेख इसलिए किया है कि कुछ वक्ताओं ने ऐसी तस्वीर पेश करने की कोशिश की है। जैसे कुछ किया ही न गया हो, मैं मानता हूँ कि और भी बहुत कुछ किया जाना है। इस तथ्य से इंकार नहीं किया जा सकता। इसलिए हमें अब तक प्राप्त उपलब्धियों को स्वीकार करना चाहिए।

महोदया, मैं रेल मंत्री को पिछड़े और अविकसित क्षेत्रों की ओर विशेष ध्यान देने के लिए बधाई देता हूँ। उन्होंने मुर्गी और अण्डे वाली पहेली का उल्लेख दिया है। मैं तकनीकी कर्मचारियों और विशेषज्ञों का सम्मान करता हूँ और मैं उनकी आलोचना नहीं कर रहा हूँ। बहरहाल ये लोग किसी क्षेत्र विशेष के लिए या पिछड़े क्षेत्र के लिए रेल लाइन बिछाने के मामले में उसे लाभप्रद होना आवश्यक मानते हैं। लाभप्रदता का क्या अभिप्राय है। लाभप्रदता को भिन्न रूप में लिया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री के इस दृष्टिकोण से पूर्णतया सहमत हूँ कि सबसे पहले रेलवे को उन दूर-दराज के पिछड़े क्षेत्रों में जाना चाहिए जहां निधन और कमजोर वर्ग के लोग तथा जनजातीय जोग रहते हैं। रेलों के वहां पहुंचने से उन क्षेत्रों का विकास होगा और उसके बाद ही वहां उद्योग स्थापित होंगे... (व्यवधान)

जी हां, यह हमारे चुनावी घोषणा पत्र में है। हम सभी इससे सहमत हैं। जब रेलें उन क्षेत्रों में पहुंचेंगी तभी वहां उद्योग स्थापित होंगे और विकास होगा तथा उसके बाद ही रेलों की आय बढ़ेगी। इसलिए, इस पहेली का उत्तर दूँदना आवश्यक नहीं है कि मुर्गी पहले आई या अण्डा पहले आया इसका समाधान है। हमें इन अविकसित और पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाइनें बिछानी चाहिए और इसके लिए धन की व्यवस्था करने का दायित्व रेलवे और सरकार का है। यदि रेलवे

आन्तरिक संसाधनों से इस धन की व्यवस्था नहीं कर सकती तो बजट में प्रावधान करके सरकार को इसकी पूर्ति करनी चाहिए... (व्यवधान)

कृपया मेरे भाषण में व्यवधान न डालें। मैं आपका समर्थन कर रहा हूँ और आप मेरे भाषण में व्यवधान डाल रहे हैं।... (व्यवधान)

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : आप संसाधन जुटाने की बात करें।

प्रो. पी.जे. कुरियन : वे यह कह रहे हैं कि संसाधन कैसे जुटाये जायें। यही बात मैं कहना चाहता हूँ। बजट में किया गया आबंटन, धन की कमी के कारण बिल्कुल संतोषजनक नहीं हैं। 1995-96 में वार्षिक योजना परिव्यय सात हजार पांच सौ करोड़ रुपये था जबकि 1996-97 के लिए यह राशि आठ हजार एक सौ तीस करोड़ है। इसमें आठ प्रतिशत की वृद्धि हुई है... (व्यवधान)

इस समय मुद्रा स्फीति की दर 4.5 प्रतिशत है। यह पांच प्रतिशत से कम है। परन्तु बजट पेश करने के बाद वित्त मंत्रालय ने भी यह स्वीकार किया है कि छः माह में मुद्रा स्फीति की दर सात प्रतिशत तक पहुंच जाएगी क्योंकि बजट प्रस्तावों और बजट पूर्व पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों में वृद्धि हुई है।

मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री ने जनसाधारण और निधन वर्ग को किराये वृद्धि में छूट दी है परन्तु मैं इस बात से अप्रसन्न हूँ कि उन्होंने केरलवासियों को कोई राहत नहीं दी है। मैं इस विषय पर आऊंगा। परन्तु इसके बावजूद भी, उपभोक्ता वस्तुओं के भाड़े में छूट दिये जाने के बावजूद भी औद्योगिक कच्चे माल भाड़े में दस प्रतिशत की वृद्धि किये जाने के कारण उत्पादन लागत बढ़ेगी। निर्यात कम प्रतियोगी होगा तथा इसका अर्थव्यवस्था पर प्रभाव पड़ेगा। इससे मुद्रास्फीति भी बढ़ेगी। इसलिए मेरा कहना है कि बजट आबंटन में की गई आठ प्रतिशत वृद्धि मुद्रा स्फीति में आठ प्रतिशत की वृद्धि के कारण न के बराबर रह जायेगी। मैं आलोचना नहीं कर रहा हूँ; मैं तो केवल तथ्य रख रहा हूँ। सही मायने में परिव्यय में कोई वृद्धि नहीं हुई है।

श्री अनिल बसु : यह उनका पहला भाषण है।

प्रो. पी.जे. कुरियन : जी हां, इस लोक सभा में यह मेरा पहला भाषण है।

सभापति महोदय : प्रो. कुरियन, आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं।

प्रो. पी.जे. कुरियन : महोदया, मैंने भी यही कहा है।

श्री अनिल बसु : पहले वे सरकार में थे। अब नहीं हैं।

प्रो. पी.जे. कुरियन : इसलिए, मैं कह रहा हूँ कि पिछड़े अथवा अविकसित क्षेत्रों के विकास के लिए आर्बिट्रल धनराशि पर्याप्त नहीं है। तथा रेलवे को आन्तरिक संसाधनों से और अधिक धनराशि देने की कोशिश करनी चाहिए तथा रेलवे को कुछ लाइनें निजी एजेंसियों को देने से नहीं हिचकना चाहिए। क्योंकि लोग रेलवे सुविधा चाहते हैं, भले ही धन सरकार खर्च करे या कोई निजी एजेंसी। इसलिए,

रेलवे का होना बेहतर है ताकि लोग उसका लाभ उठा सकें। इसलिए, मेरा यह सुझाव है कि यदि आप आन्तरिक संसाधनों से अधिक धन नहीं जुटा सकते तो कृपया अन्य साधनों जैसे निजीकरण को अपनायें।

'बोलेट' योजना अभी भी प्रारम्भिक चरण में है और आप उससे पांच सौ करोड़ रुपये अर्जित करने की आशा करते हैं। कृपया इस योजना कार्य में तेजी लाने की कोशिश करें अथवा इसका निजीकरण कर दें। सरकार ने उदारीकरण की नीति अपनाई है इसलिए निजीकरण को बढ़ावा दें ताकि लोगों को यह सुविधा मिल सके। यदि आपके पास साधन हैं तो आप स्वयं इस परियोजना को पूरा करें। ऐसा करने पर मुझे प्रसन्नता होगी। मैं यह कह रहा हूँ कि हठधर्मिता के कारण देश के लोगों को इस सुविधा से वंचित न रखें।

अब मैं सुरक्षा के प्रश्न पर आता हूँ। अधिक से अधिक रेलगाड़ियाँ चलाने पर सब जोर देते हैं यह भी मांग की जाती है कि तेज गति वाली गाड़ियाँ चलाई जायें और रेल गाड़ियों की गति बढ़ाई जायें। परन्तु हमें इस बारे में बहुत सावधान रहना चाहिए। यह सब सुरक्षा की कीमत पर नहीं किया जाना चाहिए। कभी कभी मुझे लगता है कि सुरक्षा के पहलू की उपेक्षा की जा रही है जबकि ऐसा नहीं होना चाहिए। आपने कहा है कि दुर्घटनाओं में कमी आयी है। आपके अनुसार 1995-96 में 398 दुर्घटनाएँ हुईं जबकि 1985-86 में यह संख्या 717 थी। मैं जानना चाहता हूँ कि पिछले पांच वर्षों में कुल कितनी दुर्घटनाएँ हुईं। क्या दुर्घटनाओं में यह कमी लगातार हो रही है या यह कमी किसी एक वर्ष में ही हुई है? दूसरे, यदि यह कमी लगातार हुई है तो मैं उसकी प्रशंसा करता हूँ और यह समझ सकता हूँ कि कुछ गंभीर कार्रवाई की गई है। यदि ऐसा नहीं है तो इस कमी का कोई अर्थ नहीं रह जाता है। तीसरे, हर एक दुर्घटना एक सी नहीं होती है। इन दुर्घटनाओं में कितने लोगों की जानें गईं, इसका उल्लेख आपने नहीं किया। मैं जानना चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं में प्रतिवर्ष कितने लोग मारे जाते हैं क्योंकि कभी-कभी बड़ी दुर्घटनाएँ भी होती हैं।

केरल के मंत्र मित्र ने एक दुर्घटना का जिक्र किया है। यह दुर्घटना 1988 में क्विलोन के निकट पेरीमान में हुई थी। हे भगवान, रिपोर्ट में उन्होंने कहा है कि तुफान के कारण दस डिब्बों वाली पूरी की पूरी गाड़ी झील में गिर गयी थी। ऐसी रिपोर्ट लिखने वाले उस रेल अधिकारी के लिए यह एक शर्म की बात है, क्योंकि झील के आस पास एक पत्ता भी नहीं हिला, ऐसा कुछ भी नहीं हुआ था। ऐसी स्थिति में सभी रिपोर्टों पर संदेह होता है। यह स्थिति है दुर्घटनाओं के संबंध में बहुत सी रिपोर्टें हैं इनके बारे में सिफारिशें भी की गई हैं उन पर क्या कार्यवाही की गयी है? बहुत सी दुर्घटनाएँ मानव भूल के कारण हुई हैं। क्या आप उन दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के खिलाफ कोई कार्यवाही कर रहे हैं वास्तव में कोई उचित कार्रवाई नहीं की गयी है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्रालय इस ओर ध्यान दे।

समय की कमी के कारण मैं केवल कुछ बातें केरल के बारे में कहूँगा। महोदया, आपको हमारे राज्य के प्रति सहानुभूति रखनी

चाहिए। जहाँ तक रेल सेवा का संबंध है यह बहुत ही पिछड़ा राज्य है। भारत में दस लाख लोगों के पीछे साठ कि.मी. रेल लाईन है, परन्तु केरल में यह इसका एक तिहाई है।

सभापति महोदय : श्री कुरियन आप प्रन्द्रह मिनट से ज्यादा बोल चुके हैं। कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

प्रो. पी.जे. कुरियन : केरल राज्य की उपेक्षा की गयी है उसके लिए किसी नई लाइन अथवा नई गाड़ी का प्रस्ताव नहीं है। संसद सदस्यों को एक बैठक में बुलाया गया था और यह आश्वासन दिया गया था कि दो नई गाड़ियाँ चलाई जायेंगी। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि वे वादा पूरा करेंगे। रेल गाड़ियों की बारम्बारता को भी नहीं बढ़ाया गया है। रेल मंत्री इस पर विचार करें।

अब मैं रेल लाइनों के दोहरी करने के मुद्दे पर आता हूँ। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री से विशेष अनुरोध करना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री से मेरा कहना है कि केरल कश्मीर के समान बहुत ही सुंदर राज्य है।

महोदया, आप केरल जाकर स्वयं उसकी सुन्दरता देखें। मेरा कहना यह है कि उत्तर में दक्षिण जाने वाली रेल लाइन को दोहरा करना चाहिए क्योंकि केरल का समुद्री तट काफी लम्बा है।

आपने लाइनों को दोहरा करना सिद्धान्ततः माना है। हम परम्परागत दोहरीकरण चाहते हैं। कुछ क्षेत्रों में तो - मैं कोई कठोर शब्द का प्रयोग नहीं करना चाहता, दोहरीकरण के मिथ्या लाभ है क्योंकि 100 किलोमीटर अलग-अलग चलने वाली समानान्तर लाइनों को दोहरीकरण माना जाता है। आपने उत्तर से दक्षिण में शेरानूर से मंगलौर तक लाइन को दोहरा करने का वादा किया है, उसे समय सीमा में पूरा किया जाना चाहिए। क्विलोन से त्रिवेन्द्रम तक की लाइन को भी वादे के अनुसार समय पर दोहरा किया जाना चाहिए।

कोट्टायम होकर ऐरणाकुलम से कायमकुलम तक की लाइन पैंतालीस वर्ष पुरानी है। वहाँ रेल यातायात इतना अधिक है कि इस पर कोई अतिरिक्त रेलगाड़ी नहीं चलाई जा सकती। इसलिए उस लाइन को दोहरा किया जाना चाहिए। इसके साथ ही मेरा सुझाव है कि एंलेप्पी लाइन को भी दोहरा किया जाये। इस काम को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाये। यह मेरा दूसरा सुझाव है।

[हिन्दी]

श्री एस.पी. जायसवाल (वाराणसी) : सभापति महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि इस सदन में विचारों को रखने के लिए समय निर्धारण की क्या प्रक्रिया है?

[अनुवाद]

सभापति महोदय : माननीय सदस्य नहीं मान रहे हैं कृपया बैठ जाइये।

प्रो. पी.जे. कुरियन : केरल में एक कि.मी. लाइन का भी विद्युतीकरण नहीं किया गया है। मंत्री महोदय इस पर विचार करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कायमकुलम जंक्शन का कम्प्युटरीकरण किया जाना चाहिए।

कोट्टायम सबरी मलाई लाइन की तरह कुछ नई लाइनें बिछाई जानी चाहिए। मेरा अनुरोध है कि 'थकाथी - पट्टनमथिता, अदूर-कायमकुलम और अंगामनि - पुनालून लाइनों का कार्य शुरू किया जाना चाहिए। मैं चाहता हूँ कि मेरे अनुरोध पर विचार किया जाये और अधिक धन आवंटित किया जाये, ताकि इसी वर्ष काम शुरू हो सके।

[हिन्दी]

श्री एस.पी. जायसवाल : सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ, जब उपाध्यक्ष जी आसीन थे, तो यह निश्चय किया था कि प्रति व्यक्ति को एक निश्चित समय दिया जाएगा। हमारे मंत्री जी ने इस रेल बजट पर बहस के लिए इतना कम समय दिया है, इसमें माननीय सदस्य अपने क्षेत्र की समस्याओं को नहीं रख पायेंगे। ऐसी स्थिति में मैं चाहता हूँ कि समय निर्धारित करें और निर्धारित समय के अंदर ही माननीय सदस्य अपनी बातें कहें।

सभापति महोदय : आपका सुझाव उत्तम है। मैं सभी माननीय सदस्यों से अपील करूँगा कि कम समय में अपनी बातें कहें। दस मिनट की सीमा पर कायम रहें और अपनी बात कहें। वैसे बहस आज सारी रात चलेगी और सभी को बोलने का मौका दिया जाएगा।

[अनुवाद]

***श्री हाराधन राय (आसनसोल) :** सभापति महोदय, मैं बंगला में बोलूँगा। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं अपने अनुभवों के बारे में ही बताऊँगा।

सबसे पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह कोई पहला रेल बजट नहीं है। देश को आजाद हुए पचास साल हो चुके हैं और यहां अनेक बजट पेश किये गये हैं और उन पर चर्चा हुई है। यदि हम उन्हें देखें तो पायेंगे कि रेलवे देश के हर कोने में पहुंच गई है। लोगों को सभी सुविधाएं उपलब्ध हैं। चर्चा होती है सुझाव दिये जाते हैं संशोधन किए जाते हैं परन्तु स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं होता। मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरकार चाहे कितनी ही ईमानदार क्यों न हो जब तक नौकरशाह भी उतना ही ईमानदार नहीं होंगे और कर्मचारी उनसे प्रेरणा नहीं लेंगे तो सरकार की ईमानदारी कुछ काम नहीं आएगी तो यह मेरा अनुभव है यहां विभिन्न मुद्दों पर चर्चा की जा रही है।

गाड़ियों में सबसे ज्यादा उपेक्षा फेरी वालों की की जाती है। देश भर में अनेक शिक्षित और अशिक्षित युवक और युवतियां फेरी वालों

* मूलतः बंगाली भाषा में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

का काम करते हैं और अपनी आजीविका कमाते हैं। अनेक स्थानों पर उनके साथ अत्याचार की और अमानवीयता की घटनाएं होती हैं। मैंने ही नहीं वरन हॉकर युनियन ने भी बार-बार यह मांग की है कि उन्हें कम दर पर लाइसेंस दिये जायें, ताकि वे अपना रोजगार चालू रख सकें। फेरी वाले रेलवे ठेकेदारों के खाद्य पदार्थों को बेचते हैं। भारत में 70 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा से नीचे रहते हैं और वे ग्यारह, उन्नीस या पच्चीस रुपये की दर से खाना नहीं खरीद सकते। जब फेरी वालों से उन्हें यह खाना कम दर पर मिल जाता है। इसलिए सरकार उन्हें लाइसेंस देने पर विचार करें।

दूसरे मैं माननीय रेलमंत्री से कहना चाहता हूँ... (व्यवधान) मैं जानना चाहता हूँ, कि मैंने पूर्व रेल मंत्री जी से भी यह सवाल किया था, कि पिछले तीन वर्षों में देश में प्रतिवर्ष कितनी रेल दुर्घटनाएं हुईं, उनमें कितने लोग मरे और कितने लोग घायल हुए? उन्होंने आंकड़े उपलब्ध कराए यह घोषणा की गयी थी कि मुआवजे के रूप में एक लाख या चालीस हजार रुपया दिया जायेगा। परन्तु जब मैंने यह जानना चाहा कि कितने लोगों को रुपया मिला तो उन्होंने बताया कि किसी को भी नहीं मिला। क्योंकि किसी ने भी दावा पेश नहीं किया। लोग किस प्रकार दावा पेश करें? यह काम रेल मंत्रालय को करना चाहिए रेल मंत्रालय को इस बारे में पूछताछ करके मृतकों के आश्रितों अर्थात् दावाकर्ताओं से संपर्क करना चाहिए। इस स्वतंत्र देश की सरकार का लोगों के प्रति यह कर्तव्य है। समूचे देश को इस बात की जानकारी मिलनी चाहिए कि इन लोगों को मुआवजा दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि सरकार विचाराधीन दावों को निपटान करे और मृतकों के आश्रितों को रोजगार दिया जाये। इसकी पूरी जिम्मेदारी सरकार को उठानी चाहिए। और सरकार द्वारा ने उपाय अपनाए जाने चाहिए जिनका मैं कई बार जिक्र कर चुका हूँ।

आरक्षित डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्रियों के नाम और पते लिखे जाने चाहिए? परन्तु साधारण दर्जे का टिकट लेने वाले यात्रियों के संबंध में ऐसा करना संभव नहीं है। यदि कोई दुर्घटना हो जाती है और कोई मर जाता है तो यह कैसे सिद्ध होगा कि यह अमुक व्यक्ति है, यदि उसने बिना आरक्षण के यात्रा की है। इसलिए सभी यात्रियों के लिए किसी एक प्रकार का आरक्षण होना चाहिए। मैं यह नहीं कर रहा हूँ कि इस प्रकार टिकट पर अतिरिक्त प्रभार लगाया जाए। ऐसा बिना किसी प्रभार के होना चाहिए। हमें दुर्घटना, मृत्यु अथवा चोट की दशा में प्रत्येक यात्री के हितों की सुरक्षा करनी चाहिए और उन्हें समुचित मुआवजा देना चाहिए। दुर्घटनाएं तो समय-2 होती ही रहती हैं।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारा यह बहुत बड़ा संगठन है इसमें माल डिब्बों की बड़ी कमी है। कोल इण्डिया माल डिब्बों के अभाव में बिजली घरों को कोयला सप्लाई नहीं कर पाता। इस्पात और सीमेंट के कारखानों को भी कोयला नहीं मिल रहा है। यहां तक कि सब्जी जैसी आवश्यक वस्तुओं की दुलाई भी नहीं हो

पा रही है। इसके लिए हमें सड़क परिवहन पर निर्भर रहना पड़ता है। हमें रेलगाड़ियां उपलब्ध नहीं हो पाती। एक ओर तो हमें पर्याप्त संख्या में माल डिब्बे नहीं मिल पाते दूसरी ओर जनता विद्युत संकट झेल रही है। और माल डिब्बों की कमी के कारण विद्युत संयंत्रों को कोयला नहीं मिल पा रहा है उन्हें सीमेंट नहीं मिल पा रहा है। कामगारों का पैसा नहीं मिल रहा है। समूचे देश में बिजली की कटौती की जा रही है तथा कम बिजली मिलने से मजदूरों को काम न होने के कारण वेतन नहीं मिल रहा है। संयंत्र बन्द हो रहे हैं। अब संयुक्त मोर्चे की नई सरकार सत्ता में है और उसने एक सामान्य न्यूनतम कार्यक्रम बनाया है। उन्हें यह सुनिश्चित करना चाहिए कि माल डिब्बे बनाने वाली निजी और सरकारी दोनों तरह की फैक्ट्रियों को ऑर्डर मिलते रहें। मंत्री महोदय को इस बात की गारन्टी देनी चाहिए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में स्थित चितरंजन लोकोमोटिव कारखाना पांच हजार हॉर्स पावर का इंजन बनाता है और वह छः हजार हॉर्स पावर का इंजन बनाने को तैयार है। उन्होंने इस दिशा में सकारात्मक कदम उठाए हैं। वह एक बार में एक सौ पैंतीस इंजन बनाता है। वहां कई धरने दिए गए कई बार हड़तालें हुईं। इसके पश्चात 150 इंजन की क्षमता तय की गई। जब हम अपने देश में इंजन बना सकते हैं तो उन्हें विदेश से खरीदने की क्या आवश्यकता है। हमें अपनी मौजूदा फैक्ट्रियों की संख्या बढ़ानी चाहिए और सभी प्रकार के इंजनों, डीजल इंजन, कोयला चालित इंजन अथवा विद्युत इंजन का निर्माण देश में ही करना चाहिए। सवारी डिब्बों का निर्माण भी देश में ही करना चाहिए, जो भी संभव हो उसका निर्माण देश में ही होना चाहिए। परन्तु हम इनका आयात करते हैं और अपनी फैक्ट्रियों को रुग्ण घोषित करते हैं। कर्मचारियों की किसी न किसी कारण से छंटनी की जाती है और इस प्रकार वे रोजगार से हाथ धोते हैं। यह न्यायोचित नहीं है सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

मैं कहना चाहता हूँ...मुझे कुछ और समय दिया जाये। मैं बारम्बार नहीं बोलता हूँ...

बिहार और बंगाल पड़ोसी राज्य हैं। इसलिए इस संबंध में कुछ विचार किया जाना चाहिए... अब मैं धनबाद पर आता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : कृपया समय सीमा का ध्यान में रखें।

श्री हाराधन राय : मुझे कुछ और समय दिया जाना चाहिए। मैं उस रेलवे सम्पत्ति के बारे में कहना चाहता हूँ जो बताया गया है कि बेच दी गयी हैं। मेरे सीतादामपुर क्षेत्र में बहुत से बेरोजगार युवक हैं वे यह मांग कर रहे हैं कि रेलवे की खाली पड़ी जगह किराये पर उन्हें दे दी जाये, ताकि वे उस पर अपनी झोपड़ियां बना सकें और कुछ आय प्राप्त कर सकें। उन्होंने कुछ झोपड़ियां बनाई थी। परन्तु उन्हें बी.आर.एम. ने गिरवा दिया। मैं डी.आर.एम. आसनसोल के बारे में अधिक नहीं कहना चाहता हूँ। मंत्री महोदय बी.आर.एम. के बारे में मेरी शिकायत पर ध्यान दें।

[हिन्दी]

श्री हाराधन राय : आसनसोल में जो मौजूदा डी.आर.एम. है वह मंत्री से और रेलवे बोर्ड से भी बड़ा आदमी है। उनकी जो नीति है वह मैं आपको बता रहा हूँ...(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : उसका क्या नाम है ?

श्री हाराधन राय : नाम नहीं बोलना चाहिए। आप बेकार में मुझे प्रवोक कर रहे हैं। उसका काम यह है कि साल में चार दफा आर.बी.एम. को लेकर लोगों को पीटना, लूटना और उनको जेल में भेजना। उनके पास जो कुछ होता है उसको लूट लेना, उनकी संपत्ति बरबाद कर देना, यही उसका काम है।

दूसरा उसका काम है कि रेल की ठेकेदारी किसको मिले। इस बात को भी इंकवारी होनी चाहिए कि किस आदमी को ठेकेदारी सबसे ज्यादा मिल रही है और क्यों मिल रही है। तीसरी बात यह है कि हमने उसको तीन व्यक्तियों के तीन पत्र दिये थे। लेकिन उसने एक का भी जवाब नहीं दिया। इसी से पता चलता है कि वह कितना निष्पूर है, अन्यायी है, पावरफूल है। उसने हमको झूठ बोला, सबको झूठ बोला है। उसको इतनी शक्ति है कि जो हमने चार-पांच साल पहले उसको सुझाव दिया था कि वह मुझे हर बिंदु पर जवाब दे, लेकिन आज तक उसने जवाब नहीं दिया। कल तीन आदमी का पत्र हमने इसी सदन में दिया है। हमने मजूमदार के बारे में जो सवाल किया, गोस्वामी के बारे में किया लेकिन उनके बारे में भी उसने कोई जवाब नहीं दिया। बेचारा सरकार कैसर में मर गया, उसके बारे में भी कोई व्यवस्था नहीं की। हमने ऐसी तीन चीजें आपको दी हैं। हम तो इतनी जल्दी ऐसा लिखते नहीं हैं।

समापति महोदय : आप मंत्री जी से बाद में जाकर अच्छी तरह से बात कर लेना।

श्री हाराधन राय : अभी हमको समय दीजिए। दो मिनट तो आपको देने ही पड़ेंगे, नहीं तो कैसे काम चलेगा। इस व्यक्ति का संबंध व्यापारियों के साथ है। रेलवे को यह भी देखना चाहिए कि कितना पैसा कंपनसेशन में दिया जाता है। अगर किसी व्यक्ति का सामान खो गया है, लूटा गया है, बर्बाद हो गया है, उसके लिए रेल कंपनी केवल आसनसोल एरिया में ही नहीं है बल्कि सब जगह है। वह उस व्यक्ति को कितनी क्षतिपूर्ति करती है, इस बात का ध्यान भी आपको रखना चाहिए तथा उस पर आपको नजर रखनी चाहिए।

समापति महोदय : अब समाप्त करें।

श्री हाराधन राय : हमने 25 तारीख को पश्चिम बंगाल के एम.पोज को बुलाया था। हमने अपनी डिमांड्स लिख कर दी थी। हम आशा करते हैं कि आप उनपर ध्यान देंगे। हम एम.पी. हैं और हमें दिल्ली आना जाना पड़ता है लेकिन दिल्ली से रानीगंज जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। इसके लिए हमें मधुपुर या धनबाद जाना पड़ता है। रानीगंज में हमारे वैस्ट बंगाल के मंत्री हैं और तीन एम.एल.ए. हैं। उन्हें

रानीगंज जाने के लिए कलकत्ता जाना पड़ता है। राजधानी वाया प्रटना के लिए मधुपुर में स्टॉपिज दे दिया। राजधानी का आसनसोल में क्यों नहीं स्टॉपिज दिया गया। आसनसोल में भी इसका स्टॉपिज होना चाहिए। इसके लिए हम बहुत दिनों से चिल्ला रहे हैं लेकिन आपने कोई ध्यान नहीं दिया। कालका और पूर्वा एक्सप्रेस का रानीगंज में स्टॉपिज होना चाहिए। वहां शताब्दी ट्रेन चलाने का हमने सुझाव दिया था। आप इसके बारे में ध्यान दें। जो हमने पहले सुझाव दिए, उनपर कुछ काम होना चाहिए। आप हमारे सुझावों पर कोई ध्यान नहीं देते हैं। डी.आर.एम. हमें आदमी समझते ही नहीं हैं।

पहले हमें कभी-कभी रेलवे की इनफॉर्मल मीटिंग्स में बुलाया जाता था लेकिन इसमें भी बुलाना बंद हो गया है। इसमें पुनः बुलाना चाहिए। इसकी साल में चार बार मीटिंग होनी चाहिए। क्या काम हुआ और क्या नहीं हुआ, इसका हिसाब देना चाहिए। डी.आर.एम. देश के मालिक नहीं, नौकर हैं, इस माफिक बात होनी चाहिए। इतना ही कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इंदौर) : धन्यवाद, सभापति महोदया। जब हम रेल बजट पर चर्चा करते हैं तो केवल कितने किलोमीटर रेल चल रही है और कहां पर नई रेल लाइन डाली है, इतने तक चर्चा सीमित नहीं हो सकती है। इतने बड़े देश के बारे में यहां बात होती है।

आज के परिप्रेक्ष्य में चार चीजों पर सबसे ज्यादा महत्व दिया जाता है एक ग्लोबलाइजेशन की बात बार-बार की जाती है, दूसरी बात आर्थिक उदारीकरण की की जाती है। आर्थिक दृष्टि से इस देश का उत्थान कैसे हो, उसके लिए अलग-अलग प्रकार से सोचा जाता है। तीसरी बात पर्यावरण की होती है और चौथी बार जो कि इस सरकार द्वारा ज्यादा से ज्यादा की जाती है, वह है गरीब से गरीब व्यक्ति को ज्यादा से ज्यादा सहूलियतें देने की। जब ये 4-5 बातें हम प्रमुखता से करते हैं तो इसका पूरा का पूरा संदर्भ रेल योजना से जुड़ता है। जिस प्रकार हमारे शरीर में रक्त वाहिनियों का महत्व है, उनका जिस प्रकार पूरे शरीर में जाल बिछा हुआ है, वे पूरे शरीर को ऊर्जा प्रदान करती हैं, वहीं छोटा सा ब्लॉक हो जाता है तो सम्पूर्ण शरीर डगमगाने लगता है, वहीं स्थिति रेल विभाग की रेल योजनाओं की है। जब हम इस रेल बजट पर चर्चा करते हैं तो कितनी नई लाइनें डालीं, कितना बजट इधर से उधर किया, इससे बात नहीं बनेगी। हमें सभी बातों पर सोचना पड़ेगा।

हम जब पर्यावरण की बात करते हैं और जब यह भी देखते हैं कि प्राइस राइस हो गया, पेट्रोल, डीजल महंगा हो गया तो इसका मतलब यही निकलता है कि रोड ट्रांसपोर्ट महंगा हो गया। वह केवल महंगा ही नहीं होता बल्कि रोड द्वारा जितना ट्रांसपोर्टेशन होता है, अगर हम रेलों को सक्षम बनाएंगे तो भी यह ट्रांसपोर्टेशन दुगना चौगुना बढ़ेगा। हमें यह भी सोचना पड़ेगा कि पर्यावरण की दृष्टि से भी फायदा हो और डीजल, पेट्रोल की दृष्टि से भी फायदा हो।

जितने ज्यादा से ज्यादा एरिया में रेल योजनाएं चलेंगी, उतना वह एरिया विकसित होगा। इंडस्ट्रीज कैसे बढ़ें और गरीब से गरीब व्यक्ति को कैसे काम मिले, इसकी भी चर्चा हुई। हम ग्लोबलाइजेशन की बात करते हैं, आर्थिक उदारीकरण और आर्थिक उन्नति की बात करते हैं, लेकिन यह तभी सार्थक होगा जब हिन्दुस्तान में कम से कम कॉस्ट आफ प्रोडक्शन में ज्यादा से ज्यादा इंडस्ट्रीज चलकर ज्यादा से ज्यादा प्रोडक्शन हो। अगर हम इसपर सही दृष्टि से विचार करें तो रेल योजना का काम कितना कारगर है, उसपर निर्भर करेगा, लेकिन मुझे नहीं लगता कि हम इस दृष्टि से इस पूरे रेल बजट से सार्थक हो सकते हैं।

अपराह्न 5.00 बजे

हमारे रेल मंत्री जी को समझने के लिये समय कम मिला है या यह सब मीटिंग में विचार होना चाहिये। हम देखते हैं कि इन्फ्लेशन की बात की गयी और इसमें 8 प्रतिशत की वार्षिक योजना में बढ़ोतरी की गयी है। इससे कुछ होने वाला नहीं है। हम देखते हैं कि रेल बजट में आपने हर चीज में कमी की है। यदि मैं आंकड़े देना शुरू करूँ तो दो तीन-तीन बार घंटी बज जायेगी।

सभापति महोदया, इस साल गेज कनवर्जन में कम पैसा रखा गया है, डबलिंग में कम पैसा रखा है। जहां तक रेल लाइन डालने की बात है, आप खुद बोल रहे हैं कि जितना 50 साल में अंग्रेजों ने किया, उसका 1/3 या 1/10 भी पिछले पचास साल में नहीं कर पाये हैं। इस साल भी वही बात है। आपने 220 करोड़ रुपया रखा है और उसमें भी हम 160 किलोमीटर से ज्यादा रेल लाईन हम नहीं बना पायेंगे। वह कितनी ताकत से बन पायेगी, वह आप स्वयं मान रहे हैं। हमने रेल बजट तो रखा लेकिन कहीं-न-कहीं जो बातें करते हैं, उनसे इस रेल बजट का तालमेल नहीं बैठ रहा है। इसपर आपको गंभीरता से सोचना होगा।

सभापति महोदया, एक बात और माननी पड़ेगी कि रेल मंत्री जी ने रेल कर्मचारियों को बहुत महत्व दिया है। यह ठीक भी है क्योंकि अभी पांचवें वेतन आयोग की रिपोर्ट आनी है जिसके लिये आपको 1000 करोड़ रुपया लगाना है। इसके लिये आपने 927 करोड़ रुपये के फ्रंट रेट बढ़ाकर योजना बना डाली। मैं इस बात का विरोध नहीं करती बल्कि स्वागत करती हूँ क्योंकि हो सकता है कि 5-10 प्रतिशत रेल कर्मचारियों को काम करने में अड़चन होती होगी परन्तु रेल कर्मचारी आज भी ठीक ढंग से काम करते हैं। उनकी काम करने की क्षमता है लेकिन उनको इनसैटिव क्या दे रहे हैं, यह सोचना पड़ेगा। यदि गत साल 1995-96 में देखा जाये तो यह स्थिति थी कि करीब-करीब रेल मंत्री नहीं थे। कभी बीमार रहे या उनको जिस ढंग से हटाया गया तो हमने देखा कि रेल मंत्री थे ही नहीं। जिनके पास रेल मंत्रालय था, वे हमारे पूर्व प्रधान मंत्री थे जो कोई निर्णय ही नहीं ले पाते थे और हमेशा ही अनिर्णय की स्थिति में रहते थे। उन्हें तो ऐसा लगता था कि डिसेजन न लेना ही उनका सबसे बड़ा डिसेजन था।

श्री दत्ता मोघे (रामटेक) : लास्ट ईयर बहुत काम हुआ है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सभापति महोदय, मैं वही बात कह रही हूँ, आप सुनिये तो सही। जो काम हुआ, वह उनके कारण नहीं हुआ। मैं वही बात कह रही हूँ, आप सुन तो लीजिये। हरेक का अपना आकलन होता है।

अपराहन 5.03 बजे

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

हमारे राज्य रेल मंत्री उसको कार्यान्वित करना तो चाहते थे लेकिन उनकी अपनी लिमिटेशनस थी लेकिन मंत्री ठीक नहीं थे। ठीक नहीं से मतलब है कि कभी निर्णय लेने की स्थिति में पहुंचे ही नहीं। उनके द्वारा की गई घोषणाओं को कितनी गंभीरता से लिया जाता था, इसको एक उदाहरण देकर बताना चाहूंगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र इंदौर में एक बार आये और उन्होंने तीन घोषणाएँ की। ये कोई बहुत बड़ी घोषणाएँ नहीं थी। एक तो यह कि इंदौर एक औद्योगिक नगरी है जिसे एक सीधो गाड़ी द्वारा मुम्बई से जोड़ा जाये। इसके लिये केवल एक गाड़ी अर्न्वितका एक्सप्रेस थी जिसे बान्द्रा से मुम्बई सेंट्रल तक किये जाने की व्यापारियों ने मांग की लेकिन यह मांग दो महीने में मंजूर किये जाने की बात जरूर की गयी और वह भी इस तरह की यदि यह गाड़ी मुम्बई सेंट्रल तक नहीं ले जायेंगे तो इसे दादर तक ले जाकर बांद्रा पर लौटकर खड़ी कर देंगे। अब करीब-करीब इतने दिन हो गये हैं रेल मंत्री ने खुद घोषणा की है और अब रेल मंत्री बात कर रहे हैं कि हम यह कर रहे हैं, वह कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, एक दूसरी बात के लिये रेल मंत्री ने घोषणा की कि इंदौर में फुट ब्रिज के लिये 30 लाख रुपये दे देता हूँ।

30 लाख रुपए दिये फुट ब्रिज के लिए। आज तक उस पैसे का अता-पता नहीं है। उन्होंने बात की थी कि इंदौर के लिए रेल का मास्टर प्लान बनाएंगे। उसका भी अता-पता नहीं है। छोटी-मोटी घोषणाएँ राज्य मंत्री ने कीं। राज्य मंत्री को क्या हालत हांती है, आप देखिए।

उपाध्यक्ष जी, मैं एक अलग मुद्दे पर कहना चाहती हूँ। इनकी सरकार आने के बाद भी हमारी रेलवे में 2318 करोड़ रुपए का लाभ भी हुआ है। हमारी रेलवे कभी भी घाटे में नहीं रही। इसलिए आपने कर्मचारियों के लिए जो बात की है, मैं उसका स्वागत करती हूँ। कर्मचारी अच्छा काम जरूर करते हैं, यह मेरा अपना अनुभव है। एक छोटी सी डॉ.एम.यू. ट्रेन माटुंगा वर्कशॉप से इंदौर में आई थी। कर्मचारियों ने उसमें इतनी मेहनत की और उन्होंने एक-एक डिब्बा मुझे दिखाया कि हम इसको मैट्रो ट्रेन जैसा बनाना चाहते हैं। आज उस इंदौर-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस की हालत बहुत खराब हो गई है। इसलिए मैं मंत्रयंत्र के पहलु पर भी कुछ कहना चाहूंगी। लेकिन यह बात सही है कि रेल कर्मचारी अच्छा काम करते हैं और आप भी इसका सर्टिफिकेट दे चुके हैं। वह कितना गलत है या सही है वह अलग बात है। एक इंजन ड्राइवर के स्वागत के लिए भी हमारी गाड़ी

जगह-जगह रुकती है। यह दर्शाता है कि हमारे कर्मचारी कितने पॉपुलर हैं। उनके कारण ही यह सब कुछ हुआ है। लेकिन मुझे दुख इस बात का होता है कि हमारी रेलों की इतनी महत्ता होते हुए भी वित्त मंत्री का ध्यान उस तरफ नहीं जा रहा है। हमारे लिए क्या दिया? वास्तव में देखा जाए तो रेलवे ने 1587 करोड़ रुपए डिबिडेड के रूप में जनरल ऐक्सचेंजर में दिया है, और हमें वापस कितना मिला? उतना मिलता तो हम कुछ नहीं कहते लेकिन उतना ही वापस नहीं मिला है। 1259 करोड़ रुपया मिला है। वास्तव में देखा जाए तो कुछ नहीं मिला है। प्लानिंग कमीशन की बात मैं नहीं करूँ तो अच्छा होगा। वहां बैठे हुए व्यक्ति पता नहीं किस दृष्टि से सोचते हैं। इसलिए हम देखते हैं कि पहले प्लानिंग कमीशन से लेकर आज तक जो साधारण बजटरी सपोर्ट है, वह 75 प्रतिशत से लेकर 19 प्रतिशत पर आ गया है। वह सोचते नहीं हैं कि यह रेलवे हिन्दुस्तान की प्रगति का कोई हिस्सा है। इसका एक उत्तम उदाहरण ऊधमपुर-बारामूला रेल लाइन की घोषणा है। हालांकि यह ठीक है कि उन्होंने कहा है कि इससे मिलने वाला कुछ नहीं है। हर चीज से कुछ मिले इस प्रकार से नहीं होता है। हिन्दुस्तान की प्रगति कैसे हो, हिन्दुस्तान के एक हिस्से को दूसरे हिस्से से कैसे जोड़ना है, इस बात को ध्यान में रखना चाहिए। लेकिन प्लानिंग कमीशन के एयर-कंडीशंड कमरों में बैठे हुए लोग इस देश के बारे में क्या सोचते हैं, मुझे समझ में नहीं आता है। इसलिए उन्होंने कह दिया कि जितना हम मांगते हैं उससे आधा भी नहीं मिलता। रेलवे ने इस पर उनसे 45 हजार करोड़ रुपया मांगा था और 27 हजार करोड़ रुपया मिला। इतना अहम महकमा होते हुए भी इस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। जैसे ऊधमपुर वाली लाईन के लिए एक करोड़ रुपया दिया 777 करोड़ या 870 करोड़ रुपए की रेल लाइन है। प्रधान मंत्री जी ने डिक्लेयर कर दिया, यह बात भी समझ में नहीं आती। जब रेल बजट पेश होता है, उसके दो दिन बाद यह घोषणा होती है तो किसी के लिए समझने वाली बात नहीं है। 13 पार्टियों का घेवर है, उसके घेवर तो अलग रहेंगे ही। इसलिए मैं उसकी ज्यादा बात नहीं करूंगी। लेकिन मैं खुद भी असमंजस में हूँ कि एक तरफ तो प्लानिंग कमीशन ने कहा कि इस लाइन के लिए पैसा नहीं है और अब एकदम घोषणा की तो 200 करोड़ रुपए कहां से आएंगे? कल तक जो बात नहीं थी वह आज एकदम से निर्माण हो जाती है। हालांकि यह हो जाए तो कश्मीर के लिए बहुत अच्छी बात है।

उपाध्यक्ष जी, मैं एक और बात की चर्चा करना चाहूंगी। आपने कहा कि माल ढुलाई जितनी ज्यादा से ज्यादा होगी, आपके पास उतना ज्यादा पैसा आएगा। हालांकि उसका भी परसेंटेज देखें तो वह कम होता जा रहा है। 1950 में 89 प्रतिशत था तो आज वह 35 प्रतिशत तक पहुंच गया है। क्यों आ गये हैं, हम इसके बारे में कुछ सोचते ही नहीं है कि कैसे उनकी कंडीशंस अच्छी हो। अब जैसे नई कनेज नहीं हैं एक बात मैं रेलवे मंत्री जी से यह कहना चाहूंगी कि थोड़ा सा हम ध्यान दें। हमारी जो फैंक्टरियां पेरूम्बुर और कपूरथला में हैं आपने उनको तो बड़ा सर्टिफिकेट दे दिया कि उन्होंने शायद पांच सौ या नौ सौ कनेज...

श्री राम विलास पासवान : कपूरथला को नहीं दिया है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : कपूरथला को नहीं दिया है चलो अच्छी बात है। मैं वही बोल रही हूँ कि उनकी प्रोडक्शन की जो एकचुअल कैपेसिटी है वह एक हजार या ग्यारह सौ कोचेज की है। लेकिन वास्तव में प्रोडक्शन कम हुआ है। हालांकि यह बात देखने की है कि क्यों कम हुआ है। अगर यह प्रोडक्शन उनको जो चीजें आज चाहिए वह दे करके भी बढ़ता है तो उससे हमें ही लाभ होना है। सम्पूर्ण रेलवे को लाभ होना है। लेकिन यह प्रोडक्शन कम है। वही बात चितरंजन इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव की है। वहां भी मंत्री जी वही बात है। वहां पहले 140 से 150 का प्रोडक्शन होता था। आपने कहा इस बार 135 का हुआ। मगर उसके बाद भी मैं कहूंगी कि पांच हजार एच.पी. इलैक्ट्रिक लोको जो है उसमें एक बात यह हो सकती थी कि ज्यादा से ज्यादा कोचेज लगा करके हाई स्पीड में गाड़ियां चल सकती थीं। जितना स्पीडिली आवागमन बढ़ेगा उससे बाकी की गाड़ियों को रास्ता मिलता है और एक प्रकार से हमारा जो ट्रांसपोर्ट है यह ट्रांसपोर्ट सिस्टम बढ़ाने में हमें सफलता मिलेगी, जिससे हमारी आय भी बढ़ेगी। गुड्स ट्रेन की हालत अगर हम सुधारते हैं तो आज हो सकता है कि लोग माल भेजना ही नहीं चाहेंगे। अगर आपने गुड्स ट्रेन की कभी हालत देखी हो तो आप जान सकते हैं कि मैंने केवल एक बार इसीलिए गाड़ के डिब्बे में बैठकर मालगाड़ी में थोड़ी सी यात्रा की थी और वास्तव में देखकर ऐसा लगा कि यह क्या है, कैसे हम अपने इस देश के विकास की अपेक्षा कर सकते हैं? जिस प्रकार के डिब्बे लोगों को चाहिए वे मिलते नहीं हैं। बंद कोचेज नहीं मिलते हैं खुले मिलते हैं और उस पर डालने के लिए टाट-पट्टी भी नहीं है। गाड़ के बैठने के डिब्बे की हालत इस प्रकार की थी कि नीचे का पतरा ऐसा हो गया था कि वह बेचारा कहीं भी पांव रखे तो नीचे जा सकता था। हमें बोलता था कि उधर पांव मत रखो, यहां टूटा हुआ है तो ऐसी हालत थी। ब्रेक की भी हालत ऐसी थी। वहां एक मीटर लगा हुआ होता है कि कितनी पाँव है तो वह भी नहीं लगा हुआ था। वह अंदाजन उसे खींच रहा था। तो अगर हम चाहते हैं कि हमारी आय बढ़ भी सकती है तो इन सब चीजों पर ध्यान देना बहुत आवश्यक है।

मेरा दूसरा प्वाइंट यह है कि आपने पूर्वोत्तर राज्यों की तरफ ध्यान दिया, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन मैं गुड्स ट्रेन की बात कर रही हूँ। उसमें यह होता है कि हमारे यहां जहां-जहां फायदे वाली गाड़ियां चलनी चाहिए या जहां भी खनिज सम्पत्ति है, उस एरिया में जितना हमारा ध्यान जाना चाहिए, उतना नहीं जाता है। मध्य प्रदेश की तो आप बात ही छोड़िये, दिल्ली-राजरा लाइन को आपने कुछ ऐसा बोल करके उड़ा दिया है कि सेल डिसाइड करेगा, उनकी तरफ से आयेगा। हालांकि यहां भी जो बैलाडीला की खदानें हैं वास्तव में उसके लिए वह उपयुक्त ट्रैक है। अगर देखा जाए तो मैं आज की तारीख में धनबाद की बात कर रही हूँ। वहां पर मैंने सुना है कि एक मुख्य खनन सलाहकार परिषद हुआ करती है और यह मुख्य खनन सलाहकार परिषद का काम ही यह है, उसमें एक खान सुरक्षा प्रकोष्ठ

है उसके अंतर्गत जो मुख्य सलाहकार है उसका काम यह है कि वहां करीब-करीब 532 कोयला खानें हैं। आप तो उसी बिहार के क्षेत्र से आते हैं, आप अपने आपको केवल उत्तरी बिहार के थोड़े से हिस्से तक ही संकुचित मत करिये हो सकता है वहां से आपको विजय मिली हो लेकिन थोड़ा व्यापक रूप से ध्यान दीजिए।

श्री राम विलास पासवान : मैं उत्तरी बिहार से आगे दक्षिण बिहार में भी घूमता हूँ। जब मैं लेबर मिनिस्टर था तो खान के भीतर अकेले ही पहुंच गया था।... (व्यवधान)

प्रो. रीता वर्मा (धनबाद) : मंत्री जी, आप अच्छी ट्रेन से जाइये।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : उपाध्यक्ष जी, मैं चाहूंगी कि मंत्री जी घूमते हैं तो अच्छा ही है मगर आंख और कान खुले रख करके और दिल साफ रख करके घूमें तो फायदा ज्यादा मिलेगा। मैं यह बता रही थी कि कम से कम 532 कोयला खदानें वहां पर हैं और वे मुख्य खनन सलाहकार परिषद के अंतर्गत आती हैं। वहां से करीब-करीब 60 प्रतिशत से ज्यादा ट्रेनें गुजरती हैं। उनमें यात्री और गुड्स ट्रेन भी हैं जिनसे बहुत महत्वपूर्ण यात्री ट्रेनें भी जाती हैं तो आपको मालूम होगा कि वहां अंदर की तरफ पूरी आग लगी हुई है, कई जगह दरारें पड़ी हुई हैं। तो वहां का रेलवे ट्रैक सुरक्षित है या नहीं, कोई गड़बड़ी तो नहीं है, वहां पर कहीं कोई एक्सीडेंट तो नहीं होगा। लेकिन यहां के मुख्य खनन सलाहकार का पद गत करीब 5-6 साल से रिक्त पड़ा हुआ है और वहां पर 16 और पद भी खाली पड़े हुए हैं लेकिन इस ओर अधिकारियों का ध्यान नहीं है। मैंने ऐसा सुना है कि रेलवे बोर्ड ने इसको समाप्त करने की भी सोची है। मेरी समझ में नहीं आता है कि 1958 की यहां की जो ग्रैंड कॉर्ड लाइनें हैं वहां एक एक्सीडेंट भी हो चुका है। और आज भी हो सकता है। मुश्किल यह है कि हम अपने यहां की रिपोर्ट पर उतना ध्यान नहीं देते, महत्व नहीं देते, शायद ऐसी हमारी मानसिकता बन गई है, अगर हमारे किसी वैज्ञानिक ने कुछ कहा तो हम उसकी बात कम दर्ज की मानते हैं। यही कारण है कि हमें विश्व बैंक की तरफ जाना पड़ता है। लेकिन विश्व बैंक ने जो सर्वेक्षण किया है, उन्होंने कहा है कि वहां पूरे का पूरा इलाका असुरक्षित हो गया है। इसलिए सुरक्षा की दृष्टि से, चूंकि वहां से राजधानी जैसी गाड़ियां गुजरती हैं, जहां से हमें बहुत ज्यादा आय होती है, अगर हम थार एरिया पर ध्यान नहीं देंगे तो काम कैसे चलेगा?

मैंने शुरू में एक बात कही कि हमारे शरीर में जो स्थिति रक्तवाहिनियों की हैं, वहीं स्थिति हमारे देश में रेलों की है। अगर शरीर की हम कल्पना करें तो उसके बाकी अवयवों पर भी ध्यान देना होगा लेकिन हृदय-स्थल पर अगर हम ध्यान न दें तो कुछ नहीं हो सकता। मैं यहां ऐसे प्रदेश से आती हूँ जो भारत का हृदय स्थल कहा जाता है, मध्य प्रदेश के नाम से जाना जाता है। अगर आपको यहां से रोड्स के जरिए या ट्रेनों के जरिए किसी भी प्रदेश में जाना हो तो हमारे प्रदेश को रौंदते हुए सभी निकल जाते हैं। यहां 'रौंदते हुए' शब्द का प्रयोग मैंने इसलिए किया क्योंकि एक सिरे से दूसरे सिरे तक इस प्रदेश के बारे में आज तक किसी ने नहीं सोचा। यह हमारा दुर्भाग्य रहा। अभी

गिरिजा जी बोल रही थी कि राजस्थान से चूँकि कोई रेल मंत्री नहीं हुआ, इसलिए राजस्थान पिछड़ा रहा लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि हमारे यहां से रेल मंत्री होते हुए भी कुछ नहीं हुआ। सबसे पहले मेरे ही क्षेत्र से रेल मंत्री हुआ करते थे, उनके बाद माधवराव सिधिया जी रेल मंत्री हुए, उन्होंने जरूर कुछ ध्यान देने की कोशिश की लेकिन हमारी स्ट्रैटजी ऐसी है कि पश्चिम की तरफ रतलाम जिला है, उत्तर की तरफ राजगढ़ है और पूर्व की तरफ हमारे मुख्यमंत्री जी का जिला है। ये दोनों जिले इतनी दूर हैं कि अगर उन्हें जोड़ने की बात की जाए तो तीन बार रेल लाइन आपको बदलनी पड़ेगी, क्योंकि कोई ऐसे साधन नहीं हैं।

हमारे प्रदेश में जितने प्रमुख शहर हैं जैसे ग्वालियर, रायपुर, सतना, रीवा, इन्दौर, उज्जैन, इन सभी की स्थिति को अगर आप देखें तो वे आपस में ठीक ढंग से जुड़े नहीं हैं। अगर आप देखें तो जबलपुर से कलकत्ता को एक ही गाड़ी जोड़ती है और हमारे हर शहर की यही स्थिति है। इन्दौर से एक गाड़ी हावड़ा जाती है, मेरी मांग है कि रेल मंत्री जी उसकी तरफ ध्यान दें... (व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान : मैं आपको तरफ ही ध्यान दे रहा हूँ। अभी आपने एक बहुत गंभीर मामला उठाया कि धनबाद में नीचे आग जल रही है, टी.वी. में भी कई बार दिखाया जाता है, मैंने अधिकारियों से जांच करने के लिए कहा है और मैं पता लगा रहा हूँ कौन सा एरिया नीचे से असुरक्षित हो गया है जिसके ऊपर से गाड़ी चल रही है। इससे किसी भी दिन बहुत खतरनाक स्थिति उत्पन्न हो सकती है। आपने बहुत गंभीर मामला उठाया था और मैंने उसी वक्त इन्कवायरी के लिए कह दिया था। मैं पता लगा रहा हूँ कि वहां क्या हुआ है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : आपने मेरी बात को सुना, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। वैसे हमें आपसे काफी अपेक्षाएं हैं और अपेक्षाएं पहले भी थीं क्योंकि जब आप इधर बैठते थे और जिस तरह मामलों को उठाते थे, बहुत अग्रसिव तरीके से मामलों को उठाते थे। इसलिए हमें पहले से आपसे अपेक्षाएं हैं। आज हम ज्यादा आपको इसलिए भी क्राइसिस नहीं कर रहे हैं क्योंकि आपको बजट बनाने में बहुत कम समय मिला है। हम आपसे अपेक्षा करते हैं कि इन्दौर में चूँकि हावड़ा गाड़ी जो अभी सप्ताह में केवल तीन दिन चलती है, अगर उसे सप्ताह में तीन या चार दिन पटना होकर चलाया जाए तो उन्हें काफी लाभ हो सकता है। अभी वह नागपुर होकर जाती है और उसकी हालत बहुत खस्ता है - न तो इसमें कंटेरिंग की व्यवस्था है न पानी की सुविधा है।

दूसरी गाड़ी इन्दौर बिलासपुर है जिसके बारे में मैं बोलते-बोलते थक गई हूँ। एक तरफ तो हम 'पैलेस ऑन व्हील' चलाते हैं और दूसरी तरफ इन्दौर बिलासपुर गाड़ी है जो 'हट्स ऑन व्हील' भी नहीं बन सकती। उसकी स्थिति बहुत दयनीय है। जबलपुर में आपने डिवीजन तो बना दिया, बहुत अच्छा काम किया लेकिन बिलासपुर की जो काफी समय से मांग है, आप जानते हैं कि बिलासपुर का महत्व इसलिए भी है क्योंकि वहां से आपको बहुत अधिक रेंवेन्यू मिलता

है। इसके अलावा सीमेंट, स्टील तथा कोयले का ट्रैफिक भी वहां ज्यादा है। आप देखिए कोई भी इतना बड़ा प्रदेश ऐसा नहीं होगा जहां केवल एक ही डिवीजन हो। हम देखते हैं कि बम्बई में दो डिवीजन हैं। मेरा कहना है कि आवश्यकता के अनुसार आपको डिवीजन देने चाहिए।

इसलिए मेरी मांग है कि इंदौर के लिए भी होना चाहिए। जब मैंने पूरा बजट देखा तो मुझे बहुत दुख हुआ। हमें यह आश्वासन मिला था कि गेज कन्वर्जन की बात हो रही है, लेकिन उसमें हमारे खंडवा-महू-रतलाम के गेज कन्वर्जन की बात है जिसका एक तरफ का सर्वे भी हो चुका है और दूसरे सर्वे की बात हो चुकी है। लेकिन उसका उल्लेख इस बजट में नहीं है। इंदौर औद्योगिक दृष्टि से बड़ा शहर है, लेकिन आज इंदौर की तरफ ध्यान नहीं है। इसलिए मैं चाहूंगी कि इन बातों पर ध्यान दें। अजमेर की तरफ जो गेज कन्वर्जन का काम हो रहा है तो वह काम जब चलेगा तो यह भी होगा, जैसे आज की तारीख में हो रहा है। हमारी एक गाड़ी मीनाक्षी एक्सप्रेस जो हैदराबाद तक जाती थी वह गेज कन्वर्जन के कारण पूर्ण में ही रुकने लग गई। वही बात अजमेर की तरफ जब गेज कन्वर्जन होगा तो होगी। तब जयपुर से मीटर गेज का सम्पर्क ही टूट जाएगा। इसलिए मेरी मांग है कि जयपुर-कोटा तक जो गाड़ी चलती है उसको इंदौर तक बढ़ाया जाए ताकि इंदौर का कनेक्शन जो समाप्त होने वाला है वह बना रहे।

इंदौर को पूना से जोड़ने की बात थी, जिसको कलमाड़ी साहब ने मान लिया था, लेकिन मैंने कहा, उनकी बातों को हवा में उड़ा दिया गया। यह जोड़ना इसलिए आवश्यक है कि औद्योगिक दृष्टि से इंदौर महाराष्ट्र से ज्यादा जुड़ा हुआ है। मैं आखिर में एक बात जाते-जाते और कहूंगी। इंदौर को जो सुविधाएं दी जानी हैं उनका आपने उल्लेख तक नहीं किया। इंदौर से निजामुद्दीन जो गाड़ी जाती है उस गाड़ी का इंजन दो बार बदला जाता है। एक बार इंदौर से गाड़ी जब उज्जैन आती है तब बदलते हैं, क्योंकि उज्जैन इलैक्ट्रिफिकेशन फंक्शन नहीं है। फिर उज्जैन से गाड़ी नागदा जाती है तो उसकी दिशा ही चेंज हो जाती है इसलिए फिर नागदा में चेंज होता है। इसलिए इंदौर-उज्जैन इलैक्ट्रिफिकेशन की बहुत आवश्यकता है। मैं जाते-जाते केवल एक बात और कहना चाहूंगी कि गाड़ियों का मैटिनेंस एक अहम बात है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप जाइए मत, लेकिन कंकलूड करिए।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : गाड़ियों का जो मैटिनेंस है उसकी तरफ हम थोड़ा ध्यान दें तो उसकी कैपेसिटी बढ़ सकती है। मैं एक छोटा सा उदाहरण दूँ। पूर्णा-जयपुर जो गाड़ी चलती है उसका ए.सी. ट्रेन में खराब हो गया। मुझे बताया गया कि एक छोटा सा पार्ट चाहिए था। उन्होंने कहा कि जयपुर जब गाड़ी जाएगी उस समय वहां वह पार्ट मिलेगा, तब ए.सी. शुरू होगा। मैटिनेंस की यह स्थिति है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठिए, आपका बहुत समय हो गया।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अगर ठीक चलाना है, ज्यादा से ज्यादा हमारा ट्रांसपोर्टेशन बढ़ाना है, ज्यादा आय करनी है तो गुड्स ट्रेनों पर

हमें ज्यादा ध्यान देना होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करती हूँ, धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन देव (सिल्वर) : महोदय, मेरा एक सुझाव है। सभी पार्टियों के बहुत से वक्ता बोलने वालों की सूची में है। कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में हमने तय किया था कि यदि आवश्यक हुआ तो, हम बहस जारी रखेंगे अर्थात् रात 12 बजे के बाद भी। परन्तु इस समय प्रत्येक सदस्य आधा घण्टा तक बोलना चाहता है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि यदि एक सदस्य 5 मिनट या अधिक से अधिक 10 मिनट बोलेगा तो हम सबको बोलने का अवसर दे सकेंगे। हम इसी प्रकार... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : हम इस बात को मानें कि प्रत्येक सदस्य अधिक से अधिक 10 मिनट बोलेगा। मेरा सदस्यों से अनुरोध है कि वे अपनी बात 5 से 10 मिनट में पूरी करें।

[हिन्दी]

प्रो. ओमपाल सिंह 'निडर' (जलेसर) : उपाध्यक्ष महोदय, जो पहले बोल चुके हैं वे आधा-आधा घंटा बोल चुके हैं। वे ही अब कह रहे हैं कि टाइम बाउंड होना चाहिए। जो पहले ज्यादा बोल चुके हैं कम से कम उनको तो सुझाव नहीं देना चाहिए। ऐसी आदत तो उन्होंने ही डाली है।... (व्यवधान) ऐसा लगता है कि कुछ लोगों ने ही बुद्धि का ठेका ले लिया है।... (व्यवधान)

श्री सैयद मसूदल हुसैन : यह तो नहीं देखेंगे कि यह "ए" क्लास मेंबर है और यह "बी" क्लास मेंबर है। हर मेंबर का बोलने का बराबर का हक है।... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : लेकिन मेरा एक निवेदन है, जरा सुन लीजिए। देखिए, मैं आठ मिनट के बाद घंटी बजा दूंगा। नौवें मिनट के बाद दूसरी घंटी बजेगी और दसवें मिनट पर तीसरी घंटी के बाद बैठना पड़ेगा।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अमर राय प्रधान (कूच बिहार) : हम एक छोटी सी पार्टी का प्रतिनिधित्व करते हैं, परन्तु हम यहां हैं। हमें भी आप अनुमति दें।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया मेरी बात सुनिए।

श्री अमर राय प्रधान : आप हमारे साथ ऐसा क्यों कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : यह आप पर है। आप सहमत होंगे, तो मैं वैसे ही करूंगा।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : हाउस जो फैसला करेगा, वह मुझे मंजूर होगा। बताइए क्या करना है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह सब पर लागू होगा। जो भी फैसला होगा वह सब पर लागू होगा।

श्री दत्ता मेघे (रामटेक) : उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि बोलने वाले बहुत हैं और सभी को बोलना है, इसलिए मेरा निवेदन है कि सबको दस-दस मिनट बोलने दिया जाए।... (व्यवधान)

श्री रमेन्द्र कुमार (बेगूसराय) : उपाध्यक्ष महोदय, किन्हीं कितना समय आप बोलने के लिए दे रहे हैं, यदि भाषण आरंभ करने के पहले ही उन्हें यह बता दिया जाए, तो ठीक रहेगा क्योंकि आप सबको एक समान दस मिनट बोलने के लिए नहीं दे सकते हैं। इसलिए हर एक स्पीकर को बता दें कि किसको कितना समय बोलने के लिए मिल रहा है, तो ठीक होगा। यदि आप ऐसा नहीं करेंगे, तो यह आसन डोल जाएगा। क्योंकि सबको एक सा समय नहीं दिया जा सकता है। महोदय, हम लोगों को भी लैजिस्लेचर का 15 वर्ष का अनुभव है। यह ठीक है कि यहां हम पहली बार आए हैं।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री शरत पटनायक (बोलनगीर) : यदि आप समय सीमा लगाना चाहते हैं तो उसे मेरा भाषण पूरा होने के बाद लगाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री पटनायक, आपको अधिक से अधिक दस मिनट मिलेंगे।

[हिन्दी]

श्री शरत पटनायक : उपाध्यक्ष महोदय, दस मिनट से अगर पांच-दस मिनट और ज्यादा हो जाएं, तो कृपया दे दीजिए।

महोदय, कल हमारे उड़ीसा के जितने भी संसद सदस्य हैं उन सबने पार्लियामेंट हाउस के सामने धरना दिया था। मंत्री जो ने हमें लंच टाइम में बुलाया था और सबके साथ बातचीत की। मैं मंत्री जो को बधाई देना चाहता हूँ।

मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि उड़ीसा के लिए जोनल आफिस की 40 साल पुरानी मांग थी, वह तो खोल दिया, लेकिन जितने सारे उड़ीसा के औनगोइंग प्रोजेक्ट चल रहे हैं, उनके लिए जितना फंड एलोकेट होना चाहिए, उतना एलोकेट नहीं हो रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, एक बोलांगीर-फुलबनी रेलवे लाइन है। यह क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। बोलांगीर, कालाहांडी, फुलबनी, खुरदा और नयागढ़ आदि इस प्रकार से इस लाइन के बन जाने से छः जिले कवर

हो जाएंगे। ये सारे के सारे जिले बैकवर्ड हैं। वहां हमारे फार्मर प्राइम मिनिस्टर श्री नरसिंह राव गए थे। फूलबनी एक ऐसा जिला है जहां आज तक एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं बनी है। वहां जो प्रोजेक्ट बोलांगीर-खुरदा के लिए चल रहा है उसकी एस्टीमेटेड कास्ट 350 करोड़ रुपए है और उसके लिए हालांकि मंत्री महोदय ने हमारे धरना देने के बाद पांच करोड़ रुपए देना मान लिया, पहले एक करोड़ दिया जाता था, उसके लिए तो मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं, लेकिन यदि इस प्रकार से पांच करोड़ रुपया प्रति वर्ष दिया जाएगा, तो आप स्वयं अनुमान लगाइए कि यह प्रोजेक्ट 100 साल में भी पूरा होने वाला नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने बैकवर्ड एरियाज के लिए जो सोचा है और जिस प्रकार से काम किया है, उसके लिए तो मैं मंत्री महोदय की प्रशंसा करना चाहता हूं। जितने कदम मंत्री महोदय ने उठाए हैं, ये बेस्ट स्टेप्स हैं। पिछड़े एरिया के प्रोजेक्ट के लिए यदि मंत्री जी ज्यादा धन देंगे, तो ज्यादा अच्छा रहेगा। संबलपुर-तालचेर रेलवे लाइन, लालझोंगढ़ जूनागढ़ रेलवे लाइन, रीचाबांगी कोसी लाइन, जंगपुरा बांसबनी लाइन आदि जितने प्रोजेक्ट हैं, ये सबके सब पेंडिंग हैं। ये सब प्रोजेक्ट 40-50 साल तक कम्पलीट नहीं हो पायेंगे। मेरा कहना है कि इन सारे प्रोजेक्ट्स के लिए ज्यादा फंड एलॉटमेंट किया जाये। जो डबल लाइन है, वालंटियर रायपुर डबल लाइन आज तक पूरी नहीं हुई जो कि हमारी कांस्टीट्यूंसी से होकर जा रही है। झारसुकदा से तितलागढ़, मद्रास बोकारो एक्सप्रेस उधर से, हीराकुंड एक्सप्रेस उधर से, नीलांचल एक्सप्रेस व सारी पैसंजर्स ट्रेन उधर से जाती हैं लेकिन वहां डबल लाइन नहीं है। मैं इसके लिए पिछली बार से मांग करता आ रहा हूं।

यह जो संबलपुर डिवीजन है, इस डिवीजन में हमारे बोलांगीर क्षेत्र में सबसे ज्यादा लाइन कवर करती है और इस डबल लाइन पर कोई फैंसालिटी नहीं है। जितने छोट-छोटे स्टेशन हैं, उनका इस स्टेशन की तरह कोई रिनांवेशन नहीं हो पाया। अगर आप एक बार पैसंजर गाड़ी में बैठ जायेंगे तो उसमें सारे जंगल की लकड़ी डाल देते हैं। वहां बैठने के लिए जगह नहीं होती है। पीने के पानी की तो बात छोड़िये। अगर हम रेलवे पुलिस वाले को कहते हैं तो वे कहते हैं कि आप प्रेस वाले से कहिये, हम क्या करें। अगर प्रेस वालों से कहते हैं तो वह कहते हैं कि रेलवे वाले क्यों नहीं चैक करते। यह तो इंटरनल मामला चलता है उससे ट्रेन में कोई पैसंजर नहीं बैठता।

श्री राम विलास पासवान : वहां लकड़ी कौन डालता है? पब्लिक डालता है या फॉरेस्ट ऑफिसर डालते हैं?

श्री शरत पटनायक : पब्लिक डालती है। इससे वहां पूरे जंगल और इन्वायरमेंट भी खत्म हो जाता है। वहां लोगों के बैठने के लिए जगह भी नहीं होती। यह जो सारा कुछ होता है, इसको आप कैसे चैक करेंगे? इसको आप देखिये।

दूसरा हावड़ा से टीटलागढ़ जो ट्रेन चल रही है। श्री भक्त चरण दास, जो कि हमारे उड़ीसा के मंत्री थे, उन्होंने वह ट्रेन संबलपुर तक

चलाई। वहां पर जितनी भी ट्रेनें आती हैं, वे सब संबलपुर में रुक जाती हैं। दिल्ली से भी पिछले साल एक ट्रेन चली थी, वह भी संबलपुर में रुकती है। उड़ीसा के नाम पर यह ट्रेन चली लेकिन यह केवल दो-तीन स्टेशन झारसुकदा, बीरानगर और बेलपार्क आदि के बाद संबलपुर में रुक जाती है। अगर इस ट्रेन का कोरापुट तक एक्सटेंशन किया जाये तो बोलांगीर, कालाहांडी, रायगढ़ और कोरापुट आदि चार डिस्ट्रिक्ट कवर हो जायेंगे। इसमें जैसे के.वी.के. जैसी स्कीम जो सेंट्रल गवर्नमेंट ने बनाई, उसमें ये सारे डिस्ट्रिक्ट कवर हो जायेंगे। इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए जो प्रीप्रियेशन चाहिए, वह कोरापुट में हो चुका है। अब अगर नये इन्फ्रास्ट्रक्चर की जरूरत होती तो इसमें 2-3 करोड़ रुपये लगता। अगर यह हो चुका है तो ट्रेन को एक्सटेंशन किया जाना अच्छा होगा।

हावड़ा से समलेश्वरी अप टू टीटलागढ़ को भी अगर एक्सटेंशन किया जाये तो यह अच्छा हो जायेगा। दूसरा भुवनेश्वर के लिए जो यहां से राजधानी एक्सप्रेस है, वह हफ्ते में एक ही दिन जाती है। कल आप बता रहे थे कि यहां कोच का मामला है और हमारे पास अभी तक कम्पार्टमेंट नहीं है। इसलिए अगर आप प्राइवेट इंटरप्राइसेस को एडवांटेज देकर बुलायेंगे कि कौन-कौन आदमी कोचेस देना चाहता है तो यह प्रब्लम हल हो जायेगी। मेरे एक मित्र बता रहे थे कि बोकारो मद्रास एक्सप्रेस जो बिहार और उड़ीसा से होकर मद्रास जाती है, उसमें ए.सी. कम्पार्टमेंट नहीं है। हमसे लोग पूछते हैं। वह तब से चल रही है जब से मैं स्कूल में पढ़ता था। उन दिनों से मैं देखता आ रहा हूं। वह सही बता रहे थे कि कहीं खिड़की नहीं है तो कहीं बायरूम का दरवाजा नहीं है, ए.सी. कोच की तो बात ही नहीं है। हमारे लोग कहते हैं कि बड़े-बड़े लोग अपने बैठने के लिए ए.सी. लगवाते हैं लेकिन क्या हम लोग ए.सी. में बैठने के लायक नहीं हैं? यह बहुत बड़ा सवाल है। इस ट्रेन में एक ए.सी. कम्पार्टमेंट जरूर होना चाहिए।

जो ट्रेन हावड़ा समलेश्वरी एक्सप्रेस जो टीटलागढ़ तक आती है, उसमें संबलपुर तक ए.सी. लगा देते हैं लेकिन आगे नहीं लगाते है। उसको भी अगर आगे बढ़ा लें तो अच्छा होगा। संबलपुर डिवीजन जो रेलवे डिवीजन है उसमें रिक्ल्यूटमेंट बोर्ड भी हो गया, सब कुछ हो गया लेकिन आज तक जिनको नौकरी मिलनी चाहिए उनको नौकरी नहीं मिली। अभी तक संबलपुर डिवीजन में बोलांगीर क्षेत्र के एक ही आदमी को नौकरी मिली है बाकी किसी को नहीं मिली है।

जब वह नौकरी के लिए इंटरव्यू देने जाता है तो वहां भी पौलीटिक्स होती है। लोग आकर पूछते हैं कि हमने इंटरव्यू दिया था, उसका क्या हुआ। हम किसी को बोलते हैं कि जाकर इंटरव्यू दो तो वह कहता है कि इंटरव्यू देने से कोई पास नहीं होता। वहां पर कोई सुनने वाला भी नहीं है... (व्यवधान)

श्री रमेन्द्र कुमार : हर कौन्सटीट्यूंसी से नौकरी होनी चाहिए और उसमें हमारा रिजर्वेशन होना चाहिए।

श्री शरत पटनायक : हर कौन्सटीट्यूंसी से तो होनी चाहिए। यह तो फिक्स-अप कर देना चाहिए।... (व्यवधान) यदि कोई

आदमी किसी डिवीजन में है और उस डिवीजन में नौकरी निकलती है तो उस डिवीजन वाले व्यक्ति को पहले प्रैफरेंस देना चाहिए।

...(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान : डिविजनल रेलवे जो सम्पूर्ण राष्ट्र का है इसलिए डिवीजन के आधार पर नहीं लेकिन लोगों को असुविधा न हो, इसके लिए हम जरूर ध्यान दे रहे हैं। अभी हमारे यहां आर.पी.एफ. की बहाली चल रही है। पहले आर.पी.एफ. की बहाली पटना में होती थी, मैंने कहा कि पटना और रांची दोनों जगह करें। ...**(व्यवधान)** उसी तरह से मान लें नॉर्थ ईस्ट का मामला है, कलकत्ता, पटना, गुवाहाटी में बहाली हो जाती है लेकिन अब हमने कहा है कि व्यक्ति हर स्टेट में जाएगा। मणिपुर में भी जाएगा, मेघालय में भी जाएगा चाहे इम्फाल में हो, अगरतला में हो या सिक्किम में हो। चाहे वहां 100-500 आदमियों की ही बहाली हो लेकिन जिस आदमी ने स्टेट का हैडक्वार्टर भी नहीं देखा, वह दिल्ली में आकर कैसे भाग लेगा। उसी तरह से राजस्थान में भी हमने कहा है। जब तक सलाहकार समिति नहीं बनती है तब तक हम हर स्टेट के रिमोट एरिया में जाकर कर रहे हैं। आप उड़ीसा के जितने साथी हैं, यदि भुवनेश्वर के अलावा और दूसरी जगहों के लिए भी कहेंगे कि यहां पर बहाली का सेंटर होना चाहिए, यहां पर भेजा जाए तो हमको वहां पर भेजने में भी कोई आपत्ति नहीं होगी। वहां के लोग भाग लेंगे, उसमें से जो योग्य होंगे वे आएंगे। लेकिन डिवीजन में से रिजर्व करना रेलवे के लिए संभव नहीं है। अधिक से अधिक आदमियों को मौका मिले, खासतौर से हम ट्राईबल क्षेत्र में विशेष ध्यान दे रहे हैं जिससे यह समस्या उत्पन्न नहीं हो कि ट्राईबल क्षेत्र में उम्मीदवार नहीं मिल रहे हैं। मैं इस बात को नहीं मानता कि उम्मीदवार नहीं हैं, योग्य उम्मीदवार नहीं हैं। उनको मौका नहीं मिलता। वह मौका रेलवे प्रदान कर रही है और उसके लिए हम स्वयं सचेष्ट हैं। करीब दस हजार आर.पी.एफ. लोगों को बहाली होने जा रही है। रेलवे की बहाली भी हर जोन में चल रही है। हम देखेंगे कि उसमें ट्राईबल के, शैड्यूल कास्ट के या गरीब क्षेत्र के लड़के अधिक से अधिक संख्या में भाग लें। यह मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ।

श्री शरत पटनायक : धन्यवाद, आपने बहुत अच्छा स्टैप लिया।...**(व्यवधान)**

श्री राम टहल चौधरी : जैसे आपने उड़ीसा और भुवनेश्वर के लिए कह दिया कि सब लोगों को होना चाहिए, वैसे ही हर जगह स्थानीय लोगों को भी मिलना चाहिए।

श्री राम विलास पासवान : आप रांची के अलावा लोहारदगा में कहेंगे तो मैं वहां भी भेज दूंगा।...**(व्यवधान)**

श्री शरत पटनायक : जैसे भुवनेश्वर में इंटरव्यू के लिए होता है वैसे ही संबलपुर के वैस्टर्न पार्ट में होता है। आपने यह अच्छा स्टैप लिया है, हम इसका स्वागत करते हैं।...**(व्यवधान)**

संबलपुर डिवीजन 1984 से शुरू हुआ लेकिन आज तक वहां पर हमारे एरिया के किसी भी आदमी को नौकरी में नहीं लिया गया। उसे

भी ध्यान में रखा जाए और कनसर्नर्ड अथॉरिटी को थोड़ा इंग्ट्रेशन दी जाए।

एक टिटलागढ़ जंक्शन है और टिटलागढ़ से संबलपुर-झारसगुड़ा तक एक पैसेंजर ट्रेन भी रांची तक जाती थी, जो बंद हो गई है। हमारे लोगों की मांग थी कि जे.एम.यू. एक्सप्रेस गाड़ी वहां तक चले तो अच्छा रहेगा। संबलपुर से बम्बई के लिए एक ट्रेन चले जो वाया टिटलागढ़-रायपुर होकर जाए क्योंकि रायपुर पर सारी बिजनेस कम्युनिटी बेस करती है। यह एक नई ट्रेन देने से अच्छा रहेगा क्योंकि नई ट्रेन के नाम पर उड़ीसा में जो ट्रेन चल रही है,

उपाध्यक्ष महोदय : पटनायक जी, आप बाकी सुझाव राम विलास जी को लिखकर दे दीजिए।

श्री शरत पटनायक : मैं सुझाव नहीं दे रहा हूँ, मैं अपनी कांस्टीट्यूंसी के लिए बोल रहा हूँ। सुझाव देने के लिए तो बड़े-बड़े नेशनल लेवल के नेता लोग बैठे हुए हैं। मैं तो एक सिंपल मैम्बर हूँ, इसलिए मैं बोल रहा हूँ।

मेरी पिछड़े वर्ग के लिए कुछ मांग है, उसी मांग को मैं थोड़ा ला रहा हूँ। रेलवे स्लीपर को पहले एक इंडस्ट्री ग्रुप में लेकर बैठे रहते थे, इसके पहले जो इंडस्ट्री चल रही थी। उसी इंडस्ट्री में उस हिसाब से बहुत सारे लोगों को एम्प्लायमेंट मिलता था। आजकल सारे रेलवे प्रोजेक्ट में इतने करोड़ रुपये लगाये जा रहे हैं और इतना सारा बजट बन रहा है, आप हर साल रुपया बढ़ाते जा रहे हैं, लेकिन वह इंडस्ट्री जो कि रेलवे स्लीपर बनाने के लिए काम कर रही थी, उसमें मैं कहना चाहता हूँ कि हमारा जो एरिया है, वह नो इंडस्ट्री एरिया है। वहां रेलवे डिपार्टमेंट की तरफ से या रेलवे का एडवर्टाइजमेंट देकर या किसी तरह से अगर स्लीपर की कोई फैक्ट्री खोली जाये तो बैकवर्ड एरिया के लोगों को वहां काम मिलेगा।...**(व्यवधान)** इसीलिए मैं रेलवे स्लीपर के बारे में बोल रहा था, अगर बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट में रूल्स को थोड़ा फ्लैक्सीबिल करके कुछ कर सकते हैं, तो कुछ करिए। बोलिंगर डिस्ट्रिक्ट में इंडस्ट्री बनने से उस एरिया के लोगों को कुछ काम मिल जाएगा। उस रूल में आप थोड़ा फ्लैक्सीबिलिटी लाइये, नहीं तो रिजिड होकर एक साथ टेंडर करेंगे तो वह इंडस्ट्री नहीं चल पाएगी, इसलिए मेरी विनती है।

आपने उड़ीसा के लिए जितना दिया है, उसके लिए तो हम आपके आभारी हैं, लेकिन फिर भी बहुत रह गया है, जिसमें बाकी सारे एम.पी.ज. लोग आपको बताएंगे। इसलिए इस बजट का मैं समर्थन करता हूँ और आपको बधाई देता हूँ कि आप पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए काम करने के लिए बहुत आगे बढ़े हैं।

मेरी एक और बात है। सब लोग जितनी मांग कर रहे हैं, वह सब मांग आप तो पूरी करना चाहते हैं, लेकिन फंड्स आपके पास हैं ही नहीं, इसलिए अगर सारे एम.पी.ज. लोक रिक्वेस्ट करके फाइनेंस मिनिस्टर को बोलकर ज्यादा फंड्स यहां ला पाएंगे तो सबसे ज्यादा अच्छा होगा। हर कांस्टीट्यूंसी में कुछ न कुछ काम हो पाएगा, ऐसी

सांसदों को मेरी विनती है कि कुछ फंड्स रेलवे डिपार्टमेंट को फाइनेंस मिनिस्टर को बोलकर लाए जाएं या दूसरे डिपार्टमेंट्स से ज्यादा कुछ पैसा अगर आ जाता है तो वह रेलवे में लाकर कुछ कंस्ट्रिक्टिव काम हो। जयहिन्द।

श्री दत्ता मेघे : नाम को लिस्ट में हमारा नाम कौन से टाइम पर आने वाला है, वह हमको पता नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पास जो लिस्ट है, जो पार्टी की तरफ से आई है, मैं उसके मुताबिक ही बोल रहा हूँ। आपका नाम आएगा तो मैं बोल दूंगा।

श्री दत्ता मेघे : हमारा नाम कहां है, वह हमको पता ही नहीं है। हमें कितने बजे बोलना है, वह भी पता नहीं है।

श्री कमारूल इस्लाम (गुलबर्गा) : उपाध्यक्ष महोदय 16 जुलाई, 1996 को रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान द्वारा पेश किया गया रेल बजट संयुक्त मोर्चा सरकार का पहला बजट है। इस सरकार ने पहली जून को सत्ता संभाली थी। मैं माननीय रेल मंत्री को इतने थोड़े से समय में जनसाधारणपरक एक बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। मैं जानता हूँ यह काम बड़ा कठिन था।

माननीय मंत्रों ने समस्याओं को समझने के लिए देश के विभिन्न भागों की यात्रा की। उन्होंने न्याय करने की भरसक कोशिश की है। उन्होंने कहा कि

“कि वे माननीय सदस्यों को आश्वासन देते हैं कि उनका यह प्रयास जारी रहेगा। जो महत्वपूर्ण परियोजनाएँ तकनीकी कठिनाइयों और समय की कमी के कारण शुरू नहीं की जा सकी हैं उन पर अगले सत्र में अनुदानों की अनुपूरक मांगों के समय निश्चय ही विचार किया जायेगा।”

मैं रेलवे के नौ जोन बनाये जाने के निर्णय का और पन्द्रह नई गाड़ियां चलाये जाने का स्वागत करता हूँ। मैं रेल गाड़ियों की बारम्बारता में वृद्धि करने का भी स्वागत करता हूँ। उन्होंने नई लाइनें बिछाने का निर्णय लिया है ताकि सभी क्षेत्रों का आर्थिक विकास हो सके और दूर से दूर के क्षेत्र भी रेलों से जुड़ सकें।

मैं निजाम राज्य के गुलबर्गा जिले से आता हूँ। निजाम के राज्य को 1956 में राज्यों के पुनर्गठन के समय भारत में मिलाया गया था। बीदर, गुलबर्गा, जेवारगी, शाहपुर, शोरापुट और हासपेट के लोगों ने कभी रेलगाड़ी नहीं देखी थी। यह क्षेत्र भारतीय रेलों से नहीं जुड़े थे। निजाम के शासन काल में एक सर्वेक्षण किया गया था और मैं विश्वास के साथ कह सकता हूँ कि दो वर्ष पहले भी गुलबर्गा से बीदर तक के लिए नई लाइन का सर्वेक्षण किया गया था। मैंने यह प्रस्ताव भेजा था और आशा कर रहा था कि इसे उनके बजट भाषण में शामिल किया जायेगा।

पासवान जी और इस क्षेत्र की जनता एक दूसरे को बड़ी अच्छी तरह जानते हैं। वहाँ के लोग पासवान जी के भाषण पर फिदा हैं। वे

बीदर और गुलबर्गा गये हैं। बीदर, गुलबर्गा, जेवारगी और शाहपुर में उनके भाषणों के समय मैं भी वहाँ था।

इस रेल लाइन का महत्व इसलिए बढ़ जाता है क्योंकि यह लाइन बंगलौर से गुलबर्गा डाउन एवं मनमाड होते हुए/दिल्ली पहुंचती है। इस सौ कि.मी. की लाइन के बनने से बंगलौर और दिल्ली के बीच की दूरी 375 किलोमीटर कम हो जाएगी।

दूसरे उत्तरी भारत को दक्षिण भारत से जोड़ने वाली कोई और वैकल्पिक लाइन नहीं है। देश की सुरक्षा बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। देश की सुदृढ़ता के लिए मैं समझता हूँ कि केवल एक यही लाइन है अर्थात् इस 100 कि.मी. की लाइन बन जाने से जो उत्तर भारत को दक्षिण भारत से जोड़ती है। हैदराबाद और कर्नाटक के दूर-दराज के इलाकों में रहने वाले लोगों की यह लम्बे समय से चली आ रही मांग है।

महोदय मैंने एक प्रस्ताव यह भी भेजा था कि इस लाइन को जेवारगी, शाहपुर, शोरनपुर होते हुए हास्पेट, बीदर, गुलबर्गा तक बनाया जाये। महोदय, जैसा कि आप जानते हैं ऊपरी कृष्णा बांध परियोजना को सन् दो हजार तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। यदि इसे उस समय तक पूरा नहीं किया जाता है तो कर्नाटक को अपने हिस्से का पानी नहीं मिलेगा। कर्नाटक सरकार ने इसे एक चुनौती के रूप में लिया है और इस पर तीन हजार करोड़ रुपया खर्च होगा। पिछले एक साल में इस परियोजना पर एक हजार करोड़ रुपया से अधिक खर्च हो चुका है।

इस परियोजना के पूरा होने पर वहाँ के कृषि उत्पादों को देश के विभिन्न भागों को ढोने में कठिनाई होगी। क्या सड़क परिवहन इस भार को उठा सकेगा? हजारों करोड़ रुपये की परियोजना वहाँ बन रही है परन्तु उस क्षेत्र में रेलवे लाइन नहीं है। इसलिए मेरी सदन से मांग है कि वहाँ रेल लाइन बिछाई जाये।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में यह स्वीकार किया है कि कुछ तकनीकी कठिनाइयों अथवा किसी अन्य कारण से वे इसे मूल गये हैं यद्यपि कर्नाटक के अन्य भाग में एक नई रेल लाइन बिछानी शुरू की गई है। मैं इसकी प्रशंसा करता हूँ। देश के पूर्वोत्तर भागों में रेलवे परियोजनाएँ शुरू करने के लिए भी वे प्रशंसा के पात्र हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने देश के पूर्वोत्तर भाग में भी रेल परियोजनाएँ शुरू की हैं हम उसकी भी प्रशंसा करते हैं। परन्तु उसके साथ ही गुलबर्गा के दूरदराज क्षेत्र को निजाम राज्य के गुलबर्गा जिला, रायपुर और बीदर को इस नई नई लाइन से जोड़ दिया जाए जो सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। इससे समय में छः से आठ घंटे तक की कमी आयेगी तथा दूरी 375 कि.मी. घटेगी। पिछड़े इलाकों को भारतीय रेलवे से जोड़ने की दृष्टि से भी यह लाइन महत्वपूर्ण है। इसलिए मेरा कहना है कि इसे तुरन्त शुरू किया जाये।

राजधानी एक्सप्रेस शुरू करते समय सरकार की यह नीति थी कि भारत की राजधानी को सभी राज्यों की राजधानियों से जोड़ा जायेगा।

दिल्ली आने वाली बंगलौर राजधानी एक्सप्रेस कर्नाटक की राजधानी बंगलौर से चलती है और आन्ध्र प्रदेश की राजधानी हैदराबाद से होकर आती है। यह 'वाडी' होते हुए आती है। इसका अर्थ हुआ एक राजधानी एक्सप्रेस दो राज्यों की राजधानियों को भारत की राजधानी से जोड़ती है। जबकि इससे पूरे गुलबर्गा क्षेत्र की उपेक्षा की जा रही है। हम चाहते हैं कि हैदराबाद से दिल्ली के लिए एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाये क्योंकि तत्कालीन सरकार ने यह सिद्धान्त अपनाया था कि राजधानी एक्सप्रेस राज्य की राजधानी से चलेगी और दिल्ली पहुंचेगी। इसलिए हम चाहते हैं कि बंगलौर से बाडी और हैदराबाद होकर चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस बंगलौर गुलबर्गा और मनमाड से होकर ही चले। इससे सरकार का सिद्धान्त अपनाया जा सकेगा और इस क्षेत्र की जनता राजधानी एक्सप्रेस से यात्रा कर सकेगी।

हमारी तीसरी मांग बहुत छोटी सी मांग है। हम चाहते हैं कि गुलबर्गा और रायचूर के बीच शटल गाड़ी चलाई जाये। उद्यान एक्सप्रेस गुलबर्गा से सुबहे 6.40 पर चलती है। और यही एकमात्र गाड़ी है जो बंगलौर जाने वाले लोगों को उपलब्ध है। इसी गाड़ी से लोग गुलबर्गा से वाडी से यादगीर और यादगीर से रायचूर की यात्रा करते हैं। इस गाड़ी से गुलबर्गा और रायचूर के बीच पांच हजार से भी अधिक यात्री आते-जाते हैं। हमारी मांग है कि सुबह और शाम भीड़ के समय में शटल गाड़ी चलाई जाये। इससे गुलबर्गा, यादगीर और शाहबाद में काम करने वाले सरकारी कर्मचारियों को मदद मिलेगी। ये लोग सीजन टिकट लेकर यात्रा करते हैं। मैं एक-दो मांगें और करना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

श्री कमारुल इस्लाम : महोदय, यह मेरा पहला भाषण है। मैंने जनता दल संसदीय पार्टी का महासचिव होने के नाते अपनी पार्टी के वक्ताओं की सूची भेजी है। मुझे खेद है कि मैं अपनी पार्टी से बोलने वाला दूसरा सदस्य हूँ। मैं आपसे न्याय चाहता हूँ। मैं पहली बार बोल रहा हूँ। मैं जन्म से संघर्ष-शील हूँ। मैं न्याय के लिए लड़ूंगा। आप इस सदन के संरक्षक हैं और मेरा विश्वास है कि आप निश्चय ही न्याय करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : हम सभी संघर्षशील हैं।

श्री कमारुल इस्लाम : महोदय, आप निश्चय ही उन सदस्यों को अधिक समय देते हैं जो आपका ध्यान आकर्षित करते हैं। इसलिए हमें भी आपका ध्यान अपनी ओर आकर्षित करना चाहिए। इस सदन में हम पहली बार बोल रहे हैं। अपनी विधान सभा में तो 18 वर्ष से बोलते आ रहे हैं। कृपया मुझे कुछ और समय दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप एक बात और कह सकते हैं।

श्री कमारुल इस्लाम : गुलबर्गा में कम्प्यूटर से आरक्षण होता है जो बम्बई टर्मिनल और मद्रास टर्मिनल से जुड़ा है। हमारी मांग है कि इसे हैदराबाद से भी जोड़ा जाये। ताकि इस मार्ग की गड़ियों की सुविधा हमें गुलबर्गा में मिल सके।

हैदराबाद और बम्बई के बीच चलने वाली हुसैन सागर गाड़ी का तंडूर के लिए और आन्ध्र प्रदेश के अन्य स्थानों के लिए सीटों का कोटा है। परन्तु गुलबर्गा के लिए उसमें कोई कोटा नहीं है। इस सम्बन्ध में मैं आंकड़े दे सकता हूँ।

मेरी साधारण सी मांग यह है कि बाडी से हुसैनसागर के लिए एक डिब्बा लगाया जाये। इससे गाड़ी की गति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि हमें भारतीय रेल गाड़ियों की क्षमता मालूम है। इसलिए इसमें एक अतिरिक्त डिब्बा लगाया जा सकता है वी.टी. पर एक प्लेटफार्म भी होगा और किसी प्रकार की बाधा भी नहीं आएगी। अतः मेरी वह छोटी सी मांग है कि हुसैन सागर से गुलबर्गा जोन के यात्रियों के लिए एक अतिरिक्त डिब्बा लगाया जाये। इससे गुलबर्गा से मुम्बई और गुलबर्गा से हैदराबाद जानेवाले यात्रियों को अतिरिक्त डिब्बा मिल जायेगा।

अन्त में, मैं रेल मंत्री को जनसाधारण का बजट इतने थोड़े समय में पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री महोदय इस नई लाइन पर अनुपूरक बजट में विचार करेंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : प्रधान मंत्री के बोलने के पहले जो बात मेरे नोटिस में लाई गई है, उसको मैं सदन में कहना चाहता हूँ। कहा गया है कि महिलाओं का भी 33 प्रतिशत का हिस्सा बोलने वालों में होना चाहिए। मेरे पास जो लिस्ट आई है, मैं उस लिस्ट को डिफाई नहीं कर सकता हूँ। सभी दल इस बात को ध्यान में रख लें।

(व्यवधान)

कुमारी सुशीला तिरिया (मयूरभंज) : सभी दलों के मैनीफैस्टो में है, लेकिन अभी तक केवल तीन महिलायें ही बोली हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आपकी बात कह दी है।

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : आपके पास जो लिस्ट है, वह हनुमान की पूंछ की तरह से है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं लिस्ट को चेंज नहीं कर सकता हूँ।

श्री अनिल बसु : आप नामों के आर्डर को बता दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आर्डर भी चेंज नहीं कर सकता हूँ और लिस्ट में भी चेंज नहीं कर सकता हूँ।

श्री अमर राय प्रधान।

[अनुवाद]

श्री अमर राय प्रधान : महोदय, आपके द्वारा मैं माननीय रेल मंत्री को ऐसा बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ, जिसमें किराए और भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

मैं अपनी पार्टी की ओर से बजट का समर्थन करता हूँ। मैं जानता हूँ कि धन का कमी है पर, फिर भी रेल मंत्री ने जनसाधारण का बजट पेश करने का यथाशक्ति प्रयत्न किया है।

मुझे प्रसन्नता है कि बजट में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विभिन्न परियोजनाएँ शुरू की गई हैं। यह क्षेत्र एक पिछड़ा क्षेत्र है। उत्तरी बिहार भी पिछड़ा क्षेत्र है। यहां अन्य क्षेत्रों की तुलना में रेल सुविधायें बहुत कम हैं। परन्तु मुझे खेद है कि उत्तरी बंगाल और सिक्किम की रेल बजट में पूर्णतः उपेक्षा की गई है। वहां 50 प्रतिशत से भी अधिक जनसंख्या अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और पिछड़े वर्गों की है। इतने पर भी बजट में इसके क्षेत्र के लिए कुछ व्यवस्था नहीं की गई है।

यदि बजट को देखें तो पाएंगे कि बजट में इन क्षेत्रों के लिए नई लाइनों और लाइनों को दोहरा किए जाने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। वहां मालदा से जलपाइगुडी तक केवल एक दोहरी लाइन है। पर यह 60 प्रतिशत दो दोहरी है तथा शेष 40 प्रतिशत अभी दोहरी नहीं की गई है। यह लाइन टुकड़ों-टुकड़ों में ही दोहरी है तथा अपने आप में यह एक नई तरह की ही लाइन है। पता नहीं इसे इस प्रकार दोहरा क्यों किया गया है।

वर्ष 1980 में जब प्रो. मधु दण्डवते रेल मंत्री थे तब यह तय हुआ था कि पूर्वोत्तर क्षेत्र को दोहरी लाइन देने पर ही अधिक सवारी और माल गाड़ियां चलाई जा सकती हैं। अन्ततः 1981 में इस प्रस्ताव को मूर्तरूप देना शुरू किया गया। उस समय इसे 1992 तक पूरा करने की घोषणा की गई थी और अब 1996 आ गया है। यही दुर्भाग्य है।

इस क्षेत्र विशेष के लिए छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कोई प्रस्ताव नहीं है। पिछले महीने की 25 तारीख को रेल भवन में माननीय रेल मंत्री से पश्चिम बंगाल के संसद सदस्यों ने अनुरोध किया था कि कूच बिहार से असम में धुबरी तक और मैना गुडी से न्यू कूच बिहार वाया चक्रबन्धा रेल लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने का काम शुरू किया जाए। परन्तु मुझे खेद है, बजट में इन दोनों लाइनों का कोई उल्लेख नहीं है।

अपराहन 6.00 बजे

आपने पश्चिम बंगाल की एकलाखी-बलूरघाट लाइन को स्विकृत धनराशि नहीं दी है। इस बजट में केवल तीन करोड़ रुपए दिए गए हैं, पिछले वर्ष 5 करोड़ रुपए दिए गए थे तथा एक बार तो केवल 50 लाख रुपए की व्यवस्था बजट में की गई। परियोजना की अनुमानित लागत 90 करोड़ रुपए है। अंततः यह लागत बढ़ेगी यदि इसी प्रकार धन का आवंटन होता रहा तो मैं कह सकता हूँ कि इस शताब्दी में यह परियोजना पूरी नहीं होगी। क्या मंत्री महोदय मुझे यह आश्वासन देंगे कि यह परियोजना 21 वीं सदी में पूरी हो जाएगी?

मुझे यह देखकर बड़ी प्रसन्नता हुई है कि माननीय मंत्री पूर्वोत्तर क्षेत्र से अत्यधिक लगाव रखते हैं। उन्होंने इस क्षेत्र के लिए कुछ ठोस

सुझाव रखे हैं। पर मंत्री महोदय सिक्किम राज्य से दूरी बनाये हुए हैं। यह भी बहुत सुन्दर राज्य है।

महोदय, आपको यह जानकर अचम्भा होगा कि अंग्रेजों के जमाने में सिक्किम में कैलिम्पोग के रास्ते तीस्ता बाजार तक रेल लाइन थी। यह लाइन 1950 में बह गयी पर हम 1950 से वहां कोई नई लाइन नहीं बिछा सके। परन्तु जब आप पूर्वोत्तर क्षेत्र के सात राज्यों को और अधिक सुन्दर बना रहे हैं तब आप सिक्किम को भी रेल लाइन देकर सुन्दर क्यों नहीं बनाते? जहां तक गंगटोक का सम्बन्ध है वहां तक रेल लाइन होनी चाहिए... (व्यवधान)

पश्चिम बंगाल के लिए कोई नई गाड़ी नहीं चलाई गयी है। श्री संतोष मोहन देव के निर्वाचन क्षेत्र के आगे दो गाड़ियां जाती हैं। इससे बीच के यात्रियों को बहुत अधिक कठिनाई हो रही है। पहले कामरूप एक्सप्रेस और उत्तर-पूर्व एक्सप्रेस क्रमशः हावड़ा से गुवाहाटी और दिल्ली से गुवाहाटी चलती थी। अब दोनों ही गाड़ियां तिनसुकिया तक जायेंगी।

महोदय, अंग्रेजी में एक कविता है जिसका आशय है : सब ओर पानी होते हुए भी पीने को एक बूंद पानी नहीं है। जहां तक सिक्किम के यात्रियों का सम्बन्ध है, उनकी स्थिति भी ऐसी ही है। उत्तरी बंगाल में अनेकों माल एवं सवारी गाड़ियां हैं। परन्तु किसी भी गाड़ी में वहां सवारियां नहीं बैठ सकतीं। यदि आप इसमें यात्रा करना चाहते हैं तो इसकी क्या स्थिति है? मैं समझता हूँ कि यह मूर्गी के डिब्बों जैसी है। 25 जून को टिकट होते हुए भी हजारों यात्रियों को असम-अवध एक्सप्रेस की छत पर यात्रा करने को मजबूर होना पड़ा परिणामस्वरूप नौ यात्री गिर कर मर गये। मरने वालों की जब से दिल्ली से कूचबिहार जिले तक के टिकट मिले। पर मंत्री महोदय ने न्यू कूचबिहार से हावड़ा तक कोई नई गाड़ी नहीं चलाई है।

रेल गाड़ियों के समय से चलने के बारे में मैं कुछ कहना नहीं चाहता। अन्य क्षेत्रों के लोग यह कह सकते हैं कि उनकी गाड़ियां तीस मिनट, चालीस मिनट या एक घंटा देरी से चलती हैं परन्तु पूर्वोत्तर क्षेत्र की गाड़ियों के बारे में तो रिकार्ड है कि वे 36 या 37 घंटे तक देरी से चलती हैं... (व्यवधान)। जी हां राजधानी एक्सप्रेस भी इसी प्रकार देरी से चलती है। तो ऐसी स्थिति है वहां की गाड़ियों की। यदि लाइनों को दोहरा और उनका बिजलीकरण नहीं किया जा सकता तो उनका टाइम पर चलना असम्भव है। इस कारण उस क्षेत्र के लोगों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। कांग्रेस सरकार ने भी उस क्षेत्र को अधिक महत्व नहीं दिया।

वहां के लोग यह मांग करते आ रहे हैं कि लम्बी दूरी की गाड़ियों, विशेषकर राजधानी एक्सप्रेस को वहां कुछ जगहों पर रोका जाये। भूतपूर्व रेलमंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ ने घोषणा की थी कि नई दिल्ली से गुवाहाटी चलने वाली ये गाड़ियां पूर्वोत्तर क्षेत्र, उत्तर बंगाल और उत्तर बिहार के लोगों के लिए है। परन्तु आज क्या हो रहा है? यह गाड़ी कानपुर-इलाहाबाद-मुगलसराय पटना और बरौनी के लोगों के लिए तो है परन्तु पूर्वोत्तर क्षेत्र अथवा उत्तरी बंगाल के लिए नहीं।

ऐसा क्यों? क्या उस क्षेत्र की दो करोड़ जनता रेलवे की पैसा नहीं देती?

अन्य गाड़ियों की क्या बात करें। तीस्ता-टोरसा एक्सप्रेस के चलने और पहुंचने के समय के बारे में जानकर आश्चर्य होगा। यह गाड़ी अपनी यात्रा सत्रह घंटों में पूरी करती है। इस गाड़ी की औसत गति 40.6 कि.मी. प्रति घंटा है। और यह एक एक्सप्रेस गाड़ी है। यही हाल दार्जिलिंग मेल का भी है। यह गाड़ी ब्रिटिश काल से चल रही है परन्तु अब उसका मार्ग अलग है। उस गाड़ी से अनेक विदेशी पर्यटक यात्रा करते हैं। परन्तु आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि यह गाड़ी शियालदह से शाम सात बजकर पन्द्रह मिनट पर चलकर अगले दिन सबेरे आठ बजकर तीस मिनट पर न्यु जलपाईगुड़ी पहुंचती है। इस प्रकार उसे 41.2 कि.मी. प्रति घंटा की औसत रफ्तार से चलकर तेरह घंटे लगते हैं। इस गाड़ी के सबारी डिब्बों की हालत ऐसी है कि बरसात में इनमें यात्रा करने वालों को गाड़ी के अन्दर छाता लगाना पड़ता है। उस गाड़ी से कोई यात्रा नहीं कर सकता। यह गाड़ी पूर्व रेलवे द्वारा चलाई जाती है। इसमें इस्तेमाल किये जाने वाले डिब्बे पहले कालकामेल तथा अन्य गाड़ियों में चलाये जाते हैं और जब वे बेकार हो जाते हैं तो उन्हें दार्जिलिंग में या तीस्ता-तोरसा एक्सप्रेस अथवा अन्य गाड़ियों में चलाया जाता है। इससे आप इन गाड़ियों के डिब्बों का अन्दाजा लगा सकते हैं। पूर्वोत्तर क्षेत्र की कोई परवाह नहीं करता। उत्तर सीमा रेलवे की बहुत उपेक्षा की गई है।

अपराहन 6.09 बजे

(श्री पी.एम. सईद पीठासीन हुए)

नई चलाई गयी सरीघाट एक्सप्रेस को कूचबिहार में रोकने की मांग हमने की है। परन्तु रेल विभाग का कहना है कि ऐसा करना सम्भव नहीं है। "दी ट्रेन्स एट ग्लान्स" नाम से प्रकाशित रेल समय सारणी श्री सी.के. जाफर शरीक के जमाने में प्रकाशित की गई थी। इस पुस्तक के पृष्ठ बासठ पर इस गाड़ी का नाम हावड़ा-शियालदह-न्युजलपाईगुड़ी-दार्जिलिंग-गुवाहाटी-सरीघाट एक्सप्रेस लिखा गया है। उसमें बताया गया है कि यह गाड़ी रात दस बजे हावड़ा से चलकर अगले दिन शाम चार बजे गुवाहाटी पहुंचेगी। यह गाड़ी एक सुपर फास्ट गाड़ी है और इसकी गति पचास कि.मी. प्रति घंटा है। कम से कम यह अन्य गाड़ियों की अपेक्षा अच्छी है। यद्यपि यह एक सुपर फास्ट गाड़ी है। परन्तु यह अन्य सुपरफास्ट गाड़ियों जैसी नहीं है। वे इस कूचबिहार में पांच मिनट रुकने की अनुमति नहीं दे रहे हैं। नौकरशाह रेल विभाग का शासन चला रहे हैं। यह गाड़ी मालदा स्टेशन पर एक घण्टा रुकती है, ऐसा क्यों? इससे किसका हित सिद्ध हो रहा है? क्या अधिकारी यह स्पष्ट कर सकते हैं। यही स्थिति अन्य गाड़ियों की भी है।

सभापति महोदय : कृपया अब समाप्त करें।

श्री अमर राय प्रधान : मैं स्पष्ट शब्दों में कहना चाहता हूँ कि यदि गाड़ियों का रख-रखाव उचित प्रकार नहीं हुआ तो कठिनाई होगी।

हमारे मित्र श्री संतोष मोहन देव तथा अन्य लोगों ने कहा था कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को प्रसन्नता होगी। यदि आप उस क्षेत्र में रेलों की स्थिति को नहीं सुधारते तो अवरोध खड़े हो जायेंगे। मैं यहां या इस इमारत से बाहर धरने पर नहीं बैठना चाहता...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : वे व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री चमन लाल गुप्त (ऊधमपुर) : सभापति महोदय, मेरा प्वाइंट ऑफ आर्डर यह है कि रेलवे के दो आदरणीय मंत्री हैं। रेल बजट पर बहस चल रही है लेकिन एक भी रेलवे मिनिस्टर यहां नहीं है। हम किस को भाषण सुना रहे हैं और इसको सुनाने का क्या लाभ हो रहा है?

सभापति महोदय : वह अभी बैठे थे। मैं उन्हें बुलाऊंगा और वह आएंगे।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : मंत्री महोदय यहां बैठे नोट ले रहे हैं। वे अभी यहां बैठे थे वे अभी-2 बाहर गये हैं आपने उन्हें देखा है।

[हिन्दी]

डा. एस.पी. जायसवाल : सभापति महोदय, जब बाढ़ पर बहस हो रही थी तो उसको रोकने के लिए जो सुझाव दिए गए तो हमने स्वयं कहा था कि संबंधित मंत्री नहीं हैं, ज्वाइंट उत्तरदायित्व होता है। मंत्री महोदय ने उसे स्वीकार नहीं किया। उन्होंने अंत में अपने भाषण में कहा कि वह मंत्री दूसरे हैं, इस नाते हम नहीं कर पायेंगे। मेरा यह कहना है कि रेल मंत्री को बुलाया जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं है। श्री अमर राय प्रधान अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

श्री अमर राय प्रधान : महोदय, आप उत्तरी बंगाल और सिक्किम को अनदेखी नहीं कर सकते। यदि आप इनकी अनदेखी कर पूर्वोत्तर क्षेत्र की उन्नति करना चाहते हैं तो इसका कोई अमर नहीं होगा। यह चेतावनी है, मेरा विचार नहीं। टाइम्स ऑफ इण्डिया में इसके बारे में छपा है। मैं इसे उद्धृत करना चाहता हूँ।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करें।

श्री अमरराय प्रधान : कृपा कर मुझे तीन मिनट और दें।

सभापति महोदय : आप पहले ही पन्द्रह मिनट बोल चुके हैं।

श्री अमर राय प्रधान : कृपया दो मिनट और दें।

टाइम्स ऑफ इण्डिया में कहा गया है कि "रेल बजट में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए प्रस्तावित परियोजनाओं में विशेषज्ञों के अनुसार अनेक कमियां हैं। पहली तो यह कि उसमें न्यु जलपाईगुडी से न्यु बोंगाईगांव सेक्शन को दोहरा करने की योजना को शामिल नहीं किया गया है। विशेषज्ञों का कहना है कि आने वाले वर्षों में ऐसा न करने से रेल लाइन पर गाड़ियों की भीड़ हो जायेगी।"

इसलिए पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों समेत कोई भी प्रसन्न नहीं होगा। उत्तरी बंगाल और सिक्किम को राहत दिए बिना आप अन्य क्षेत्रों में नहीं जा सकते। मैं सदन में धरने पर नहीं बैठना चाहता और ना ही संसद भवन के बाहर। लोग रेल लाईन पर आकर बैठेंगे। तब क्या होगा? रेल मंत्री के पास क्या कोई उड़ने वाली अथवा कूदने वाली रेलगाड़ी है और वे किशनगंज से आरम्भ होगी तथा बोंगाईगांव के लोगों को फेंक देंगी। तब यह स्थिति होगी।

आप कलकत्ता, बिहार से बचकर जा सकते हैं। आप मद्रास भी मध्यप्रदेश तथा अन्य राज्यों से बच कर पहुंच सकते हैं, परन्तु आप पूर्वोत्तर क्षेत्र में उत्तरी बंगाल, विशेषकर दार्जिलिंग जलपाईगुडी और कूचबिहार जिलों को बचाकर नहीं जा सकते। ऐसी स्थिति में मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इस क्षेत्र की ओर विशेष ध्यान दें।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें। मैं अगले वक्ता को बुला रहा हूँ।

श्री अमर राय प्रधान : जी हां, अन्त में मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि हावड़ा या सियालदह से न्यु कूचबिहार के लिए एक शताब्दी एक्सप्रेस इस क्षेत्र की जनता के लाभ के लिए चलाई जाए।...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री नारायण अठावले (मुंबई उत्तर-मध्य) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी अपने बजट भाषण में बार-बार 'माननीय सदस्यों यह जानकर प्रसन्नता होगी' संबोधित कर रहे थे, और मैं प्रसन्न होने की राह देखकर उनका भाषण सुन रहा था।

सभापति महोदय, मासिक और त्रैमासिक सीजन टिकट के मौजूदा किरायों में कोई वृद्धि न करने का रेल मंत्री का निर्णय सुनकर एक मुम्बई निवासी होने से लाखों उपनगरवासी जैसा मैं भी प्रसन्ना हुआ लेकिन यह प्रसन्नता ऊंट के मुँह में जोरा के समान है। महाराष्ट्र के लिये इस बजट में प्रसन्न होने के लिये ऐसा कुछ भी नहीं है।

जब माननीय रेल मंत्री जी की बजट भाषण-गाड़ी असम, आन्ध्र, बिहार के आगे जाने में बहुत ही लेट कर रही थी तब इस सदन में माननीय सदस्य प्रसन्न होने के बजाय अस्वस्थ हो गये थे। अपने-अपने राज्य की आवाज दे रहे थे। महाराष्ट्र के मेरे साथी भी महाराष्ट्र-महाराष्ट्र पुकार रहे थे। क्रमशः सब राज्यों का नाम आने वाला है, यह रेल मंत्री को प्रसन्न मन से कहना था। और अखिर रेल मंत्री जी की 'बजट प्लेन पैसेंजर' महाराष्ट्र में पहुंच गयी।

करजत-सोपोली-चांदा-अमरावती-लातूर-रोहा-मनमाड-नासिक-नांदेड़-पुसद-वर्षा-दिवा-वसई-पनवेल-मुम्बई बहुत सारे स्टेशन से यह गाड़ी पास हो गयी। महाराष्ट्र में रेल मंत्री आ पहुंचे, इससे मुझे प्रसन्नता हुई लेकिन मंत्री महोदय खाली हाथ हमारे यहां पधारे थे। मंत्री महोदय ने महाराष्ट्र के बहुत सारे गांवों का नाम लिया लेकिन काम नहीं किया।

सभापति महोदय, महाराष्ट्र के बारे में इस बजट में 'कार्य पूरा हुआ' 'प्रगति पर है' 'अगले वर्ष तक पूरा होने की संभावना है' 'शुरू किया गया है' 'कार्य चल रहा है' 'सर्वेक्षण को प्राथमिकता दी है' ऐसे शब्द प्रयोग कर रेल डिब्बे जैसे बार-बार आते हैं। महाराष्ट्र को इतिहास पर गर्व है। इसलिये माननीय रेल मंत्री जी ने महाराष्ट्र का इतिहास सुनाया है, वर्तमान छुपाया है। महाराष्ट्र में रेल जैसी चलती थी, वैसी ही चल रही है और आने वाले समय में वैसी ही चलती रहेगी। यह हमारा सौभाग्य है और महाराष्ट्र की बहुत सारी मांगें रेल मंत्री ने बाई-पास कर दी हैं, यह हमारा दुर्भाग्य है।

सभापति महोदय, करजत-सोपोली लाईन का विद्युतीकरण पूर्ण, गोंदिया-बांदा फोर्ट आमान परिवर्तन का काम प्रगति पर, मुद्रखेड-अदिलाबाद आमान परिवर्तन अगले वर्ष तक पूरा होगा, लातूर-मिरज आमान परिवर्तन का काम शुरू, अमरावती-नरखेड-लातूर रोड के बीच में नई लाईन का कार्य चल रहा है। पनवेल-करजत नई रेल लाईन का काम शीघ्र किया जा रहा है व दिवा-वसई तथा दिवा पनवेल लाईन का दोहरीकरण चालू है। ये सब पुराना कथा कथन है। एक भी नई लाईन का इस बजट में समावेश नहीं किया गया है।

मुम्बई में रेलवे अपनी जमीन से भी आवश्यक धन की व्यवस्था कर सकती है। इस धन से महाराष्ट्र में रेल के कई काम हो सकते हैं। रेल मंत्री ने इसका विचार नहीं किया है। विचार करने का उनको समय नहीं मिला, यह बात सच है लेकिन समय कम मिलने से लोगों को कुछ ज्यादा देना उनको मुश्किल हुआ यह सच नहीं है। रेल मंत्री ने नई रेल लाईन बनाने की असमर्थता छुपाने के लिये 'नया टाइम टेबल बजट में डाल दिया, ऐसा लगता है।'

मुम्बई उपनगरी प्रवास में लाखों मुम्बईवासियों की जो परेशानियां रोजाना आ रही हैं, उनको दूर करने का प्रयास इस बजट में नहीं किया गया है। महाराष्ट्र को कुछ ऐसे समय पत्थर दिल होने की केन्द्र की पुरानी आदत है। नई संयुक्त मोर्चा की सरकार भी इस आदत से मजबूर लगती है।

रेल मंत्री ने पूर्ण रेल स्टेडियम और खेल मैदान के लिये इस बजट में तीन लाख की व्यवस्था की है। प्रत्याशित लागत का यह एक प्रतिशत भी नहीं है। घाटकोपर पूर्व दिशा में नया प्लेटफार्म तथा स्टेशन इमारत निर्माण के लिये प्रत्याशित लागत एक कोटि चार लाख है लेकिन इस साल उन्होंने दस लाख उपलब्ध किये हैं, डोयिवली यातायात सुविधाओं में सुधार लाने के लिये 51 लाख 50 हजार प्रत्याशित लागत है लेकिन व्यवस्था केवल दस लाख की हुई है। मुम्बई मंडल 1500 वोल्ट डी.सी. का 25 के.वी.एस. कर्षण बदलाव

के लिये इस साल 63 लाख की व्यवस्था की है जबकि आवश्यकता 547 कोटि 57 लाख रुपये की है। महाराष्ट्र से बहुत कुछ लेने वाला केंद्र शासन महाराष्ट्र को देते वक्त कैसा हाथ रखता है, इसका दर्शन इस रेल बजट में हो रहा है।

सभापति महोदय, एन.यू.पी.टी. मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रॉजैक्ट-2 के बारे में बोलते समय रेल मंत्री महोदय ने इस योजना बजट का पचास प्रतिशत हिस्सा मुम्बई के लिये निर्धारित किया है, ऐसा प्रसन्नतापूर्वक सुनाया लेकिन यह आधा-अधूरा दातृत्व भी विश्व बैंक ने मजबूरी के बाद दिया है। इस योजना में सहकार्य देने की रेल मंत्रालय की इच्छा नहीं थी और विश्व बैंक ने रेल मंत्रालय का सहभाग अनिवार्य किया।

मुम्बई उपनगर रेलवे पश्चिम और मध्य यंत्रणा को एक बनाकर उपनगर रेलवे जोन बनाने की वर्ल्ड बैंक की सूचना को रेल मंत्रालय ने अभी तक स्वीकार नहीं किया है। उपनगरीय रेल के लिए स्वायत्त महामंडल बनाने की लोगों को मांग रेल मंत्री ने बायपास कर दी है।

महाराष्ट्र सरकार ने तीन नये रेलमार्ग इस बजट में लेने की सिफारिश रेल मंत्रालय को की थी-पंढरपुर-लोणंद 145 किलोमीटर, काल्हापुर-रत्नगिरी 115 किलोमीटर और शोलापुर-बीड-चालीसगांव 320 किलोमीटर। रेल मंत्री ने इस वर्ष के बजट में इन तीन मार्गों का समावेश नहीं किया है।

देश के पिछड़े तथा अविकसित क्षेत्रों का विकास जरूर होना चाहिए, लेकिन इसके लिए विकसित क्षेत्रों को अविकसित बनाने का प्रयास करना ठीक नहीं होगा। विकसित क्षेत्रों का विकास रुक गया तो अविकसित क्षेत्रों का विकास होना और भी मुश्किल होगा। महाराष्ट्र में भी अविकसित क्षेत्र हैं, पिछड़े लोगों का क्षेत्र है।

दोरो-उमरेड-चिमूर मार्ग के सर्वेक्षण का काम पूरा हो गया है, लेकिन इस मार्ग के लिए बजट में व्यवस्था नहीं है। जालना-छापगांव, धुले-नरखणा मार्गों के सर्वेक्षण का काम भी पूरा हो गया है। इस बजट में इन मार्गों के लिए भी कुछ व्यवस्था नहीं है।

नागपुर-नागमिड, यवतमाल-मुर्तजापुर-अचलपुर, नागपुर-सावनेर-छिंदवाड़ा, इन तीन मार्गों पर आमाम परिवर्तन होने की आवश्यकता थी, लेकिन इस बजट में इनका भी समावेश नहीं है।

नहीं है, नहीं है, की यह लंबी रेल योजना मेरे लिए मुश्किल है। मैं फिर से इतना ही कहूंगा कि महाराष्ट्र के लिए इस बजट में कुछ व्यवस्था है तो वह 'ऊंट के मुंह में जीरा' के समान है।

[अनुवाद]

श्री थ. चौबा सिंह (आंतरिक मणिपुर) : सभापति महोदय, इस सदन में बोलने का यह मेरा पहला अवसर है। मैं अपना भाषण अपनी भाषा मणिपुरी में दूंगा। आशा है आप मुझे इसकी अनुमति देंगे, क्योंकि मणिपुरी को आठवीं अनुसूची में शामिल किया जा चुका है। भारतीय संसद के इतिहास में यह पहला मणिपुरी में दिया गया भाषण होगा।

[अनुवाद]

***श्री थ. चौबा सिंह** : माननीय अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम तो मैं अपना आभार प्रकट करता हूँ कि मुझे आज रेल बजट (1996-97) पर सामान्य चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि संयुक्त मोर्चा सरकार की 40 दिन की छोटी सी अवधि में माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट (1996-97) वास्तव में उत्साहवर्धक है क्योंकि यह अब तब प्रस्तुत किए गए सभी पहले बजटों से हटकर है और इसमें पिछड़े क्षेत्रों में, विशेषतया उत्तर-पूर्वी राज्यों के दूर-दराज के क्षेत्रों में रेलों के विकास पर विशेष जोर दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय, 143 वर्ष पहले 1853 में बम्बई और थाने के बीच प्रथम रेलवे लाइन बिछाये जाने के बाद स्वतंत्रता प्राप्ति के 49 वर्ष बाद अब तक कुल 62,660 किलोमीटर लम्बी रेल के लाइन बिछाई जा चुकी है और लगभग 7000 रेलवे स्टेशन हैं जिनमें लगभग 16 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं। लेकिन यह चिंता का विषय है कि पहली रेल लाइन बिछाये जाने के 143 वर्ष बाद मणिपुर राज्य में अभी तक न तो कोई रेलवे लाइनें हैं और ना ही कोई रेलवे स्टेशन हैं जिसकी वजह से वहां रोजगार के अवसर भी नहीं हैं। वस्तुतः पूर्वोत्तर क्षेत्र में असम के अतिरिक्त एक भी राज्य की राजधानी रेलवे लाइन से जुड़ी नहीं है। मणिपुर राज्य का मामला विशेष रूप से ध्यान देने योग्य है क्योंकि अन्य पूर्वोत्तर राज्यों में से यह एक ही ऐसा राज्य है जहां अभी तक एक भी रेलवे लाइन नहीं है दूसरे शब्दों में यह राज्य रेलवे लाइन से अछूता है।

अध्यक्ष महोदय, यह स्पष्ट हो गया है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के 49 वर्ष बाद वर्ष दर वर्ष प्रस्तुत रेल बजट रेलों के विकास के लिए करोड़ों रुपये खर्च किए जा चुके हैं लेकिन मणिपुर में रेलवे के विकास के लिए अभी तक एक भी रुपया मंजूर नहीं किया गया है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, यद्यपि सभी सदस्य इस बात से अवगत हैं किन्तु फिर भी मैं समाज, राज्य और देश की प्रगति की दृष्टि से संचार और रेल व्यवस्था के विकास के महत्व पर प्रकाश डालना चाहूंगा। इस दृष्टि से सीमावर्ती राज्य मणिपुर इस समय देश में सबसे अधिक पिछड़ा हुआ और कम-विकसित राज्य है और इसका मुख्य कारण मणिपुर राज्य की राजधानी इम्फाल नगर तक अभी तक रेलवे लाइन का न पहुंचना है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्यों के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि रेल बजट (1996-97) के प्रस्तुत किए जाने के बाद पूर्वोत्तर क्षेत्र और वहां के राज्यों में नई रेल लाइनें बिछाने और यहां तक कि यहां सर्वेक्षण करने के बारे में आर्थिक अक्षमता के सम्बन्ध में कुछ समाचार पत्रों में समाचार प्रकाशित हुए हैं तथा विश्लेषकों, रेल अधिकारियों और कतिपय सेवानिवृत्ति रेलवे बोर्ड के चेयरमैनो ने भी अपने विचार व्यक्त किए हैं। इस सन्दर्भ में यहां मैं यह बताना चाहता हूँ कि डिफू (असम) से कारोंग (मणिपुर) तक के

* मूलतः मणिपुरी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

प्रस्ताव को अल्पकालिक आर्थिक सक्षमता और मुनाफा कमाने की दृष्टि से ही नहीं आंकना चाहिए। इसे राष्ट्रीय एकता और दूर-दराज के उत्तर पूर्वी राज्यों तथा देश के शेष भागों के बीच सांस्कृतिक तथा धार्मिक विचारों के आदान-प्रदान की भाँति वृहत्तर राष्ट्रीय संदर्भ में देखना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष महोदय, आर्थिक सक्षमता के प्रश्न पर विचार करते हुए मैं यह बताना चाहूँगा कि इस समय उत्तर पूर्वी राज्यों में कानून और व्यवस्था की स्थिति बनाए रखने में केन्द्रीय सरकार द्वारा करोड़ों रुपये व्यय किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त मणिपुर सरकार का योजनागत और गैर-योजनागत परिव्यय अधिकांशतः कानून और व्यवस्था बनाए रखने पर, खाद्यान्नों, निर्माण सामग्री, आवश्यक वस्तुओं आदि को निकटतम रेलवे स्टेशन से, जो मणिपुर की राजधानी इम्फाल नगर से लगभग 220 किलोमीटर दूर है, सड़क मार्ग से लाने में परिवहन लागत पर खर्च किया जाता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए यह बताना उचित होगा कि इम्फाल (मणिपुर) तक रेल लाईन बिछाने की आर्थिक सक्षमता को दीर्घकालिक लाभ की दृष्टि से आंकना श्रेयस्कर होगा न कि तथाकथित अल्पकालिक लाभ की दृष्टि से।

माननीय अध्यक्ष महोदय, एक अन्य महत्वपूर्ण पहलू पर ध्यान देना बहुत आवश्यक है और वह है मणिपुर के लोगों, विशेषतया युवकों में अलगाव, वियोजन व मनोविकार की भावना बढ़ रही है। जिसके फलस्वरूप वे विद्रोह तथा अतंकवाद जैसी राष्ट्र विरोधी गतिविधियों में भाग ले रहे हैं। यह भी क्षेत्र में नगण्य संचार की सुविधाओं और शेष देश के साथ रेल सम्पर्क के अभाव का एक कारण है और इसके फलस्वरूप इस क्षेत्र का विकास भी नहीं हो रहा है। उत्तर पूर्व के क्षेत्र के लोगों, विशेषतया युवकों में से अलगाव की भावना को दूर करने और उन्हें राष्ट्र की मुख्यधारा में आने के लिए प्रोत्साहित करने की दृष्टि से वित्तीय पहलू, आर्थिक सक्षमता तथा आर्थिक लाभ के मद्देनो को दरकिनार रखते हुए वहाँ रेलवे लाईन बिछाया जाना अत्यन्त अनिवार्य है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं इस बात पर प्रकाश डालना चाहूँगा कि इस विशाल देश के सभी राज्यों में मणिपुर ही एक अकेला राज्य है जहाँ के लोगों के लाभ के लिए स्वतंत्रता के 50 वर्ष बाद भी कोई समुचित रेलवे लाईन नहीं है। अतः मणिपुर की जनता का अनुरोध है कि पूर्वोत्तर क्षेत्रों में रेलतंत्र के विकास के लिए निर्धारित 1200 करोड़ रुपये की राशि से दौघु (असम) से करोंग (मणिपुर) तक रेल लाईन बिछाने और इसे मणिपुर की राजधानी इम्फाल तक बढ़ाने को प्राथमिकता दी जाए।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि इम्फाल नगर में यात्री टिकट के आरक्षण के लिए वहाँ कम्प्यूटरीकरण की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए। जैसाकि पूर्वोत्तर के अन्य राज्यों की राजधानियों में यह सुविधा उपलब्ध है। इस समय मणिपुर के लोगों को रेल टिकट के आरक्षण कराने के लिए 400 किलोमीटर दूर गुवाहटी तक जाना पड़ता है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, अपना भाषण समाप्त करते हुए मैं मणिपुर की जनता की ओर से संयुक्त मोर्चा सरकार और विशेषकर माननीय रेल मंत्री को अपना आभार व्यक्त करता हूँ क्योंकि उन्होंने बहुत ही सन्तुलित और दूरदर्शी रेल बजट प्रस्तुत किया है जिसमें सामान्यतः पिछड़े क्षेत्रों और विशेषतया उत्तर पूर्व भाग पर विशेष ध्यान दिया गया है। मैं आशा करता हूँ कि ओजरखी और साहसी रेल मंत्री से मणिपुर के लोगों की इम्फाल तक रेल लाइन की उच्चाकांक्षा यथाशीघ्र पूरी हो जायेगी।

सभापति महोदय : अब मैं श्री चर्चिल अलेमाओं को अपना भाषण देने के बुलाऊँगा। आपको 5 मिनट का समय दिया जाता है और इसी समय में आपको अपना भाषण पूरा करना होगा।

श्री चर्चिल अलेमाओ (मारमागाओ) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मुझे रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान जी को ऐसा सन्तुलित रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए उन्हें बधाई देने की अनुमति दें जिसमें पिछड़े क्षेत्रों के विकास पर विशेष बल दिया गया है।

बजट तो आखिरकार प्रवंचक उद्यम है। आप सदा हर व्यक्ति को सन्तुष्ट नहीं कर सकते। फिर भी हमारे माननीय मंत्री ने भारतीय रेलवे के सभी मण्डलों के साथ न्याय करने का इमानदारी से प्रयास किया है। यद्यपि उनके पास ऐसा कोई विकल्प नहीं था फिर भी उन्होंने बड़ी बुद्धिमानी और होशियारी से काम किया है।

मैंने श्री पासवान जी का बजट भाषण बड़ी तनमन्यता से सुना है। मुझे यह सुनकर बहुत प्रसन्नता हुई है कि उन्होंने दक्षिण मध्य रेलवे जोन में कुछ नई गाड़ियाँ चलाने की घोषणा की है और इस जोन में गोआ राज्य भी आता है। उन्होंने द्रोणाचलम होते हुए सिकन्दराबाद-गुंटूर-वासको डिगामा एक नई यात्री गाड़ी के बारे में घोषणा की है। यह गाड़ी गोआ के यात्रियों के लिए निस्सन्देह बहुत ही सहायक सिद्ध होगी। इससे पहले यात्रियों को हुबली जाना पड़ता था और वहाँ से उन्हें सिकन्दराबाद के लिए सम्पर्क रेल गाड़ी पकड़नी पड़ती थी। इस प्रक्रिया में उनके कई घंटे नष्ट हो जाते थे। अब इस समस्या का समाधान हो जायेगा। अतः वासको और लौंडा के बीच गेज परिवर्तन का कार्य पर निर्भर करता है कि यह गाड़ी कब शुरू होगी।

मंत्री महोदय ने अपने निष्पादन बजट के पृष्ठ 45 पर बताया है कि कर्नाटक कासल राक स्टेशन तक रेलवे लाईन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने का कार्य पूरा हो गया है। कासल राक-वासको स्टेशनों के बीच गेज परिवर्तन का कार्य 31 दिसम्बर, 1997 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है। इसका यह तात्पर्य है कि इस मार्ग पर यह कार्य अभी डेढ़ वर्ष तक और जारी रहेगा और गोआ के यात्रियों को यात्रा करने में अभी और कठिनाई उठानी पड़ेगी और उन्हें अपनी इच्छित गाड़ी पकड़ने के लिए बैलगाँव या हुबली तक जाना होगा। गेज परिवर्तन का यह कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। हर गाड़ी में और हर दिन यात्रियों को अधिकारिक कठिनाइयाँ उठानी पड़ रही हैं।

अतः मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि रेल लाईन बड़ी करने का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए जिससे कि नई सिकन्दराबाद-वास्को एक्सप्रेस गाड़ी, जिसकी घोषणा की गई है, सुरक्षा पूर्वक गोआ राज्य में प्रवेश कर सके।

महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा की गई एक अन्य घोषणा की ओर आपका ध्यान दिला रहा हूँ। उन्होंने कहा है कि इस वर्ष निजामुद्दीन-कासल रॉक-गोआ एक्सप्रेस गाड़ी वास्को-डि-गामा तक बढ़ाई जायेगी। यह बात गलत है और यह कोई नई घोषणा नहीं है बल्कि मिथ्यानाम से प्रचार है। वास्को-निजामुद्दीन एक्सप्रेस जिसे गोआ एक्सप्रेस भी कहा जाता है हमारे ही प्रयासों से आरम्भ हुई थी। उस समय मैं गोआ का मुख्यमंत्री था और माननीय सदस्य श्री जार्ज फर्नान्डीज उस समय जनता दल की सरकार में रेल मंत्री थे। यह गाड़ी वास्को और निजामुद्दीन के बीच चलती बताई जाती है। बड़ी रेलवे लाईन होने के कारण यह गाड़ी अब केवल कासलरॉक तक ही आती जाती है। मैं बड़ी अटब व सम्मान के साथ माननीय रेल मंत्री को यह याद दिलाना चाहूंगा कि वह इस रेल गाड़ी को वास्को तक नहीं बढ़ा रहे हैं किन्तु वह वास्तव में इस गाड़ी को इसके पुराने रेल मार्ग पर पुनः चालू कर रहे हैं जो गेज परिवर्तन के कारण बन्द कर दिया गया था।

मैं रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहूंगा क्योंकि इन्होंने वास्को-डि-गामा रेलवे स्टेशन पर विभिन्न सुविधाओं का विकास करने के लिए रेल बजट में 8.85 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। इन सुविधाओं में यात्री गाड़ियों के वातानुकूलित कोचों के रखरखाव, पिटलाईन कवर्ड शैड, जैसी मानक सुविधाएं, मरम्मत और परीक्षण जांच आदि की सुविधाएं शामिल हैं। मैं मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करूंगा कि मारगागाओ और कुरकोरम रेलवे-स्टेशनों का दर्जा बढ़ाया जाए क्योंकि ये रेलवे स्टेशन बहुत ही खराब हालत में हैं।

बजट में मारगागाओ में रेल फाटक संख्या 21 के स्थान पर रेल ऊपरिपुल का उल्लेख किया गया है। मैं आपको यह बात याद दिलाना चाहता हूँ कि इस पुल की आधारशिला जनता दल की सरकार के दौरान तत्कालीन रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नान्डीज द्वारा रखी गई थी और उस समय मैं मुख्य मंत्री था। लेकिन परवर्ती सरकारों ने इस ऊपरिपुल की ओर अधिक ध्यान नहीं दिया और आधारशिला एक उपेक्षित स्मारक के रूप में लगी हुई है। अब कार्य तो आरम्भ हो गया है लेकिन अपेक्षित गति से नहीं। अनावश्यक विलम्ब हो रहा है तथा यातायात की समस्या भी बढ़ रही है। इस पुल से 5.58 करोड़ रुपये की हानि होने का अनुमान है और इस वर्तमान बजट में इसका परिचय केवल 8.3 करोड़ रुपये का है। 5.28 करोड़ रुपये का और प्रावधान किया जाना है। इस गति से तो मैं नहीं समझता कि यह पुल यातायात के लिए तैयार हो सकेगा।

महोदय माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में आध्यात्मिक पर्यटन तथा प्रकृति-जन्य पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए नई रेलवे लाइनों के बारे में उल्लेख किया है। इस सम्बन्ध में मुझे अपनी पुरानी

मांग याद आ जाती है। मैंने मंत्रालय से अनुरोध किया था कि वास्को से तमिलनाडु में नागपत्तनम तक एक सीधी रेल गाड़ी चलाई जाए ताकि गोआ, कर्नाटक तथा अन्य राज्यों से तीर्थयात्रियों को पवित्र चर्च ऑफ अपर लेडी ऑफ वेलांकन तथा मन्दिरों के दर्शन करने की सुविधा प्राप्त हो सके। यह रेल गाड़ी भारत के पश्चिमी समुद्रतट को सीधे पूर्वी समुद्र तट से भी जोड़ेगी। इसके अलावा दक्षिणी भारत में ऐसे अनेक तीर्थ स्थल हैं जहां यात्री इस गाड़ी से जा सकते हैं। इस समय हजारों तीर्थ यात्री गोआ से वेलांकन जाते हैं। सीधी परिवहन सुविधाएं न होने के कारण उन्हें बहुत कठिनाइयां सहन करनी पड़ती हैं। अतः मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे इस सुझाव पर गम्भीरता से ध्यान दें।

आपको यह भी जानकारी होगी कि आज गोआ राज्य देश में बहुत ही प्रिय पर्यटक केन्द्र है। इसे पश्चिमी समुद्रतट का स्वर्ग कहा जाता है। लेकिन रेलवे ने पर्यटकों को यहां आने के लिए कोई अधिक कार्य नहीं किया है। हम चाहते हैं कि पर्यटकों की सुविधा और लाभ के लिए राजधानी एक्सप्रेस की भांति दिल्ली से गोआ तक एक एक्सप्रेस रेल गाड़ी चले। निजामुद्दीन-गोआ एक्सप्रेस गाड़ी को अपनी यात्रा पूरी करने में लगभग तीन दिन लग जाते हैं। हम इससे भी बहुत अधिक तेज रफ्तार वाली गाड़ी चाहते हैं। कोंकण रेलवे को शामिल करने से निःसन्देह यह समस्या कम हो जायेगी, फिर भी हम मंत्री महोदय से इस पर विचार करने का अनुरोध करते हैं।

भारतीय रेलवे इस समय 16 लाख कर्मचारियों को सीधा रोजगार दे रही है। लेकिन मुझे आश्चर्य है कि मेरे इस छोटे से राज्य से उनमें कोई कर्मचारी है अथवा नहीं। हमें बताया गया है कि रेलवे के भर्ती बोर्ड देश में 19 केंद्रों पर हैं। लेकिन गोआ में कोई रेलवे भर्ती बोर्ड नहीं है। मैंने माननीय रेल मंत्री महोदय से पहले ही अनुरोध किया है कि गोआ में भर्ती बोर्ड या केंद्र खोले जाएं जिससे वहां के स्थानीय युवकों को लाभ हो। मैं यह भाग पुनः दोहराता हूँ।

महोदय, माननीय मंत्री ने अपने भाषण में कोंकण रेलवे निगम के बारे में उल्लेख किया है कि वह वित्त मंत्रालय और योजना आयोग से विशेष सहायता की आशा कर रही है। मैं समझता हूँ कि कोंकण रेल निगम को उसके पूरा होने के अन्तिम चरण में संसाधनों के अभाव का सामना करना पड़ रहा है। लेकिन मैं इसके साथ ही कोंकण रेल निगम की खामियों के बारे में भी बताना चाहूंगा। कोंकण रेलवे गोआ राज्य में से होती हुई जाती है लेकिन आपको यह जानकारी होगी कि गोआ कोंकण रेल निगम का कार्य अपेक्षित स्तर का नहीं है। इसने सुरंगों और पुलों के निर्माण के सम्बन्ध में योजना आयोग की सिफारिशों का पालन नहीं किया है। अभी हाल ही में कोर्टालिक गांव में एक समस्या हो गई जहां रेल पुल से जुड़े मिट्टी के तटबन्ध में दरारें पड़ गईं और वह खंजन भूमि में धंस गया। यह घटना कोंकण रेल निगम के इंजीनियरों और पर्यवेक्षकों की लापरवाही से हुई जिन्होंने गोआ की भूमि की गुरुत्वानुवर्ती प्रकृति के बारे में कोई ध्यान नहीं दिया। अब कोंकण रेल निगम ने इस तटबन्ध की योजना त्याग दी है और दूसरे तटबन्ध का निर्माण करने का निर्णय किया है। इससे कोंकण

रेलवे के चालू होने में और विलम्ब होगा। क्या मंत्री महोदय हमें बता सकते हैं कि यह कार्य अक्टूबर के अन्त तक कैसे पूरा हो पायेगा। जबकि इस क्षेत्र में वर्षा का मौसम (मानसून) अपने पूरे जोर शोर पर होगा?

इन सभी सुझावों और आशंकाओं के बावजूद मैं रेल मंत्री को इतना बढ़िया रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। यह सच है कि उन्होंने कहीं-कहीं कुछ कठोर प्रावधान भी किए हैं। लेकिन उन्हें यह स्मरण रखना चाहिए कि चीनी चढ़ी दवाई की गोलियों की अधिक मात्रा देने से स्वास्थ्य खराब हो जाता है।

इन शब्दों के साथ मैं श्री पासवान जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[हिन्दी]

कुमारी सुरशीला तिरिया (मयूरभंच) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद इसलिए दे रही हूँ कि हमें रेल बजट पर बोलने के लिए हर साल यहां सदन में दो घंटे लेट बैठने के लिए कहा जाता है। हालांकि हम लोगों को मैनस्ट्रीम में लाने की कोशिश होती है, लेकिन अभी तक हम लोग मैनस्ट्रीम में आ नहीं पाए हैं। यह बात मैं रेल मंत्री जी को भी आपके माध्यम से बोलना चाहती हूँ।

सभापति महोदय, जिस क्षेत्र से मैं आती हूँ उस इलाके से रेल बजट में जिस समय सिंधिया जी रेल मंत्री थे, उस समय से ही एक मांग आ रही है।... (व्यवधान) मैंने आपकी तरफ से बोलने वाली महिलाओं के बीच में कभी टोका-टाकी नहीं की, तो फिर आप मुझे क्यों नहीं बोलने दे रहे हैं।.... (व्यवधान)

वैद्य दाऊ दयाल जोशी (कोटा) : सभापति महोदय, कांग्रेस के तीन सदस्य लगातार बोल चुके हैं।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : देखिए, आपके कड़िया मुंडा जी बोले हैं। सुमित्रा महाजन बोलें हैं। जोश जी आप पुराने मैम्बर हैं। आपके द्वारा ऐसी बात कहना ठीक नहीं है। चेंबर की तरफ से सब के साथ न्याय होता है। इसलिए कृपया आप बैठ जाएं।

कुमारी सुरशीला तिरिया : आपको हम हमेशा ध्यान से सुनते हैं, लेकिन हम बोलना चाहते हैं तो आप हमें डिस्टर्ब करते हैं। क्या हम ट्राइबल एरिया के हैं इसलिए आप डिस्टर्ब करते हैं? यह गलत बात है।... (व्यवधान) मैं जिस इलाके से आती हूँ, जिसको मैं प्रतिनिधि हूँ, उसी इलाके की एक-दो मांगों के बारे में मैं बोलना चाहूंगी। मैं आपके जरिये निवेदन चाहूंगी जो अनुशासित सदस्य अनुशासन के तरीके से मांगते हैं तो उनका काम नहीं होता है, लेकिन जो बदतमीजी से मांगते हैं उनको ज्यादा मिलता है। इसलिए मैं नहीं समझ सकी हूँ कि मैं तमीज से मांगू या बदतमीज से मांगू। हमें इसलिए तकलीफ हुई कि बहुत समय से, जब सिंधिया जी रेलवे मिनिस्टर थे, तबसे हमारी मांग चली आ रही है। एक छोटी लाइन के लिए युनोवर्सिटी में हमेशा स्ट्राइक रहा, स्टूडेंट्स में एजीटेशन रहा, युथ में एजीटेशन रहा, व

पोलिटिकल में एजीटेशन रहा, लेकिन दुख के साथ कहना चाहूंगी कि मैं किस जरिये से आपको दिल की बात कहूँ।

किससे कहूँ अपनी, कोई इस काबिल नहीं, वहां पत्थर पिघलता है, पर दिल नहीं।

इसलिए मैं कहना चाहूंगी कि जो चीज मैं बोलूंगी वह काम तो जरूर होगा, लेकिन जब दिल नहीं होगा तो हम मांगेंगे फिर भी नहीं होगा। करने के लिए दिल होना चाहिए। पासवान जी जब नए-नए मिनिस्टर बने तो उस समय हमने सोचा कि दलितों के मिनिस्टर बने, इससे पहले भी ये चार महीने के लिए मिनिस्टर बने थे, लेकिन उस समय कुछ करने का इन्हें मौका नहीं मिला था। पासवान जी दलित वर्ग से ही आते हैं और हम भी दलितों को ही रिप्रजेंट करते हैं।... (व्यवधान) पासवान जी जब रेल मंत्री बने तो उन्होंने कहा कि पिछड़ा हुआ इलाका है, एस.सी., एस.टी. का इलाका है, जहां जरूरतमंद लोग रहते हैं उनको मैनस्ट्रीम में जोड़ने के लिए रेलवे लाइन से जोड़ने के बारे में सोचा जाएगा। लेकिन जब देखा तो हमें तकलीफ इस बात की हुई कि पिछली बार 1995-96 में बहुत कोशिश करने के बाद हमें यह लगता है कि हमें उस इलाके में इसीलिए पैदा किया है कि हम जिंदगी भर ही स्ट्रगल करते रहें। क्योंकि मैनस्ट्रीम में जुड़ने की हमें जरूरत है। आज एस.सी., एस.टी. की बात किए बिना किसी भी पार्टी का भाषण पूरा नहीं होता है। हर कोई हमको मैनस्ट्रीम में लाने की बात करता है। लेकिन आज तक किसी ने कोई गंभीर कोशिश नहीं की।

पिछली सरकार ने रुक्सा-बांदीपुर की रेलवे लाइन को बिजी करने के लिए 7 करोड़ रुपये दिया था, लेकिन उसके बाद उसको कम करके पांच करोड़ किया। उसके बाद घटाकर तीन करोड़ किया। लेकिन उस तीन करोड़ का काम भी चालू नहीं हुआ। अभी का जो रेलवे बजट है उसमें हमारे मंत्री जी ने, हमारे दलितों को आगे बढ़ाने के लिए 50 लाख किया। मैं यह समझती हूँ कि 50 लाख हो सकता है। हमें बच्चों की तरह लालीपोप देना है तो यह हो सकता है। हमें तकलीफ नहीं है। कल जब हम हंगर स्ट्राइक पर बैठे थे जो तो रेलवे मंत्री जी ने हमको आश्वासन दिया कि हम आपकी लाइन को लेंगे। मैं मंत्री जी को बताना चाहूंगी कि यह आश्वासन तो हमेशा देते रहे हैं। कोई भी सरकार हो, कोई भी रेल मंत्री हो, सब यह आश्वासन देते हैं। रेल मंत्री जी का आश्वासन है कि इस लाइन को बाँडगेज करने के लिए कुछ धनराशि हम बढ़ा देंगे। यह हमको कल बताया गया था और आज हम बोल रहे हैं। इसी विश्वास के साथ कि कल इन्होंने हमें जो एश्योरेंस दिया, वह एक दलित का दिया हुआ एश्योरेंस है। वह हमारी मांग को जरूर पूरा करेंगे और हमको मैनस्ट्रीम से जोड़ेंगे। दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगी कि हम यूनिटी, इन्टैग्रेटी की बात करते हैं। मैं प्रतिवाद नहीं करना चाहूंगी लेकिन जब जम्मू कश्मीर में दो सौ करोड़ रुपये सुरंग बनाने के लिए दे सकते हैं तो हमारे ऊपर मात्र 57 करोड़ कुछ रुपये लगते हैं। पिछले 10-15 सालों से बहुत मांगने के बाद हमको कूल मिलाकर 3 करोड़ 50 लाख रुपये मिले हैं। यह जो एस्टीमेटेड कॉस्ट है, वह कब तक देंगे? मैं रेल मंत्री जी से कहना

चाहूँगी कि उनके मंत्रित्व के समय हम उनसे कुछ उम्मीद करते हैं कि शायद वे हमारी बात सुनें, मैं निवेदन करना चाहूँगी कि वहाँ के लिए ज्यादा धनराशि दी जाए। अपने कार्यकाल में वहाँ की थोड़ी-बहुत प्रोग्रेस करके, पूरा करके उसे बादाम पहाड़ रेलवे स्टेशन से जोड़ दें। एक छोटी सुरंग आएगी, आपको हिली एरिया के साथ सुरंग बनाकर बादाम पहाड़ में जोड़कर उसे जमशेदपुर के साथ जोड़ना चाहिए।

एस.सी., एस.टी. के एम्प्लॉयमेंट की बात है। जैसे पूर्व वक्ता ने कहा कि एम्प्लॉयमेंट हर जगह से, हर कौन्सिलीट्यूंसी से होनी चाहिए, मैं हर कौन्सिलीट्यूंसी की बात नहीं कह रही लेकिन यह कहना चाहती हूँ कि अतीत में एस.सी., एस.टी. का रेलवे में जितना भी बैकलॉग था, उसे पूरा करने के लिए स्पेशल रिक्रूटमेंट हुआ। लेकिन अभी तक किसी का सलैक्शन नहीं हुआ है। 1990-91 और 1991-92 में एस.सी., एस.टी. के लिए जो स्पेशल रिक्रूटमेंट भुवनेश्वर, रांची आदि में हुआ, उनमें से भी बहुत सारे लोगों को अभी तक नौकरी नहीं मिली है। उनको लिखकर दिया गया कि हमने आपकी नियुक्ति कर दी है लेकिन नौकरी में बाद में रखेंगे। मैं जानना चाहूँगी कि स्पेशल रिक्रूटमेंट का क्या मतलब है? आदिवासी, हरिजन का स्पेशल रिक्रूटमेंट करना, उनका बैकलॉग पूरा करना आदि बातें हमेशा रेलवे बजट के तहत क्यों होती हैं? हम आफ्टर इंडीपेंडेंस इसी तरह से बोलते जाएंगे या उनके लिए वाकई दिल लगाकर कुछ करेंगे।

मैं आपसे आग्रह करूँगी कि हमारा जो दिल का दर्द है, आप कम से कम उसे सुनें और कुछ करने के लिए सोचें क्योंकि देश में पहली बार एक दलित व्यक्ति रेलवे मंत्री बना है, पहली बार हमारे हाउस में एस.सी., एस.टी. के व्यक्ति को रिप्रैजेंटेशन मिला है। इसलिए हम जरूर इनसे उम्मीद करेंगे।

आपने उड़ीसा को बहुत कुछ दिया है, उसके लिए हम धन्यवाद देंगे। उनको भुवनेश्वर में जोनल ऑफिस दिया है। लेकिन हमको यह तकलीफ है कि जब हम अपनी समस्या का समाधान नहीं कर पाते, हमेशा अपनी समस्या में उलझे रहते हैं तो नेशनल समस्या के लिए कैसे सोचेंगे। नेशनल समस्या जैसे बड़ी-बड़ी ट्रेन चलाई जाएं, भुवनेश्वर में यह किया जाए, कटक में वह किया जाए, ऐसी बात कैसे कर सकते हैं। हम तो हमेशा अपने क्षेत्र की समस्या से ही उलझे रहते हैं। ट्रेन की भी इस तरह की समस्या से आपने हमें हमेशा उलझाकर रखा है। हमें उस समस्या से निकालकर आपने नेशनल प्रोब्लम के बारे में सोचने के काबिल कभी नहीं बनाया। रेल लाइन न देने की क्या वजह है, यह आप हमें बताएं। वहाँ रेल लाइन देने से क्या सुविधा होगी, वह मैं आपको बताना चाहती हूँ। मैं जिस डिस्ट्रिक्ट से आती हूँ, वह ऐसा डिस्ट्रिक्ट है जिसमें भरपूर माईन्स हैं, माईन्स में जगह-जगह लोहे के पत्थर हैं। वहाँ की एक छोटी लाइन गुरमूलसेनी और बादाम पहाड़ जो जमशेदपुर के बगल में है, वहाँ पर बहुत मजदूर काम करते हैं, लोहे के पत्थर निकालकर वहाँ रखते हैं, लेकिन उन्हें डिब्बे नहीं दिए जाते। साल में एक-आधा डिब्बा दे देते हैं। जब वह डिब्बा आएगा तब वह लिफ्ट करेगा, उसके बाद लेबर दुबारा से काम करेगी और मजदूरी लेगी। यह इनजिस्टिस हमेशा लेबर क्लास के साथ,

एस.सी., एस.टी. के लोगों के साथ होता है। एक साल काम करने के बाद उनकी छटाई हो जाती है। उनको काम से इसलिए निकाल दिया जाता है क्योंकि उनका सामान लिफ्ट नहीं होता। यह तो इनडायरैक्टली ट्राईबल्स के खाने-पीने में रोक लगाने की बात है।

इंडस्ट्रीज को आप कितनी ही सब्सिडी दें, उस डिस्ट्रिक्ट में एक ही कारण है कि वहाँ रेलवे लाइन नहीं है इंडस्ट्री हम लोग कैसे लगाएँ। वहाँ नोर्थ उड़ीसा यूनिवर्सिटी अभी भी सैक्शनड है लेकिन वहाँ कार्य नहीं हो रहा है। एक हजार एकड़ जमीन उनको यूनिवर्सिटी के लिए दी गई है, लेकिन एक ही वजह है कि वहाँ रेलवे लाइन नहीं है तो हम कैसे बनाएँ। रेलवे लाइन की छोटी सी मांग पूरी होने से कितनी सारी इंडस्ट्री लग सकती हैं, नोर्थ उड़ीसा यूनिवर्सिटी बन सकती है और जो ट्राइबल लोग जंगलों में किस्म-किस्म के फल और जंगलजात, वन्यजात चीजें हैं, उनको ट्रेन से बाहर ले जा सकते हैं। वहाँ से कलकत्ता, जमशेदपुर नजदीक हैं, ट्रेन से लिफ्ट करके हम वहाँ कुछ व्यवसाय कर सकते हैं। छोटी सी 57 करोड़ रुपये की मांग है, मैं ज्यादा देश की समस्या के बारे में नहीं बोलना चाहूँगी।

हमारे यहाँ रेलवे लाइन 1905 में महाराजा साहब ने बनवाई थी, जिस समय उड़ीसा में किसी भी जगह रेलवे लाइन नहीं थी। अभी तो उड़ीसा में थोड़ी जगह रेलवे लाइन हो गई है, लेकिन सबसे पहली रेलवे लाइन 1905 में महाराजा जी के समय में बनी थी, जो आज तक वैसी की वैसी है। वह रेलवे लाइन अगर हमारे यहाँ शुरू हो जाती है तो वहाँ के जो ट्राइबल बच्चे बाहर पढ़ते हैं, उनके लिए तो सुविधा हो ही जाएगी, बिजनेस के लिए इंडस्ट्रियलिस्ट्स भी वहाँ आएंगे और जो अनएम्प्लायमेंट उस जिले में बढ़ता जा रहा है, उससे अनएम्प्लायमेंट दूर हो सकता है। ट्राइबल लोग तो अपनी जिंदगी में बिजनेस नहीं करते हैं, अभी थोड़ा बहुत बिजनेस कर रहे हैं, लेकिन वहाँ ट्रेन चलेगी तो वह भी थोड़ा बिजनेस करना सीखेंगे और आगे आने की कोशिश करेंगे।

मैं ज्यादा नहीं कहूँगी, केवल एक दो पाइंट्स बोलना चाहूँगी। हमारे यहाँ टूरिस्ट स्पोर्ट्स भी बहुत हैं। उड़ीसा में जितने भी जिले हैं, उसमें सबसे बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट मेरे जिले को कहा जाता है। हमें यह भी कहना चाहिए कि सबसे कल्चरल, सबसे स्वाभिमानी और सबसे अच्छा डिस्ट्रिक्ट भी हमारा है। आप सोवरेनिटी की, यूनिटी की या सैकुलरिज्म की बात कीजिए, हमारे डिस्ट्रिक्ट में राजा और प्रजा साथ में खाते हैं, हिन्दू और मुसलमान की वहाँ कोई भावना नहीं है। डिस्ट्रिक्ट में हम एक ही चीज के लिए पिछड़े हुए हैं, इसलिए हमें तकलीफ होती है। उस छोटी सी चीज के लिए मैं बार-बार दोहराना चाहूँगी। इस बजट में उसके लिए आप ज्यादा धनराशि दें।

एस.सी. एस.टी. के लिए जितना रिक्रूटमेंट हुआ था, उसमें जिनको एपाइंटमेंट दिया हुआ है, उनको जाइन कराने का बन्दोबस्त आप करें। दो-दो साल से वह एपाइंटमेंट लैटर लेकर अभी भी घर में बैठे हैं। मेरे पास अभी दो एपाइंटमेंट लैटर पड़े हुए हैं, जो 1990 में दिए हुए हैं, वह ट्राइबल बच्चे का एपाइंटमेंट लैटर है। यह सब कहना है, मुझे इसमें कुछ सभ्रम में नहीं आ रहा है।

दूसरी बात, मैं मंत्री जी को इस बात के लिए कांप्रेचुलेट करना चाहूँगी कि नोर्थ ईस्ट में उन्होंने स्पेशल भावना से रेल की सुविधा देने की इस बजट में घोषणा की है, मैं उनको इसके लिए मुबारकबाद देना चाहूँगी। नोर्थ ईस्ट के लिए इसकी बहुत जरूरत है। जैसी नोर्थ ईस्ट के लिए सुविधा दे रहे हैं, आप हमारे क्षेत्र में जाएंगे तो हमारा क्षेत्र भी आपको नोर्थ ईस्ट ही नजर आएगा। जिन कामों का इनोवेशन हुआ है, उनकी शुरूआत करने के लिए मंत्री जी मेहरबानी करके हमारे डिस्ट्रिक्ट में आये, ताकि उनको नजर आये कि हां, यह भी नोर्थ ईस्ट का ही एक पार्ट है, इसलिए इनके क्षेत्र में भी कुछ करना चाहिए। हर एस.सी. एस.टी. के इलाके में कुछ चीजें यहां से भेजनी चाहिए। डवलपमेंट का मतलब हमेशा यह नहीं होता है कि मुम्बई में, कलकत्ता में, दिल्ली में डवलपमेंट हो गया, मैं इसके खिलाफ नहीं हूँ कि सारी जगह डवलपमेंट क्यों हो गया। मेरा निवेदन है कि हम 21वें सैंचुरी में जा रहे हैं, तमाम बैकवर्ड एरिया में, एस.सी. एस.टी. के इलाके में जहां पर आलरेडी योजनाएं हैं, वहां हम योजनाओं को चालू करें तो वहां के लोगों की आगे बढ़ने की उम्मीदें बढ़ सकती हैं और हम लोगों को भी लग सकता है कि हमने यहां से जस्टिस किया है। ज्यादा बात न बोलते हुए मैं यह एक बात बोलूंगी।

लेडो पैसेजर्स को, रेलवे यात्रियों को सिक्क्योरिटी में ज्यादा प्रावधान देना चाहिए। जो लेडीज ट्रेवल करती हैं, उनको शिकायत होती है इसलिए ट्रेस में सिक्क्योरिटी बढ़ानी चाहिए। लेडीज के कम्पार्टमेंट्स भी सफाईशिएंट नहीं हैं, लेडीज कम्पार्टमेंट्स में सिक्क्योरिटी तो देनी ही चाहिए, बाकी जगह भी सिक्क्योरिटी बढ़ानी चाहिए। स्टेशन आने के पहले एनाउंसमेंट करनी चाहिए। मेरे डिस्ट्रिक्ट में रेल सुविधाएं नहीं हैं। गोहाटी जाने के लिए कलकत्ता, खड़गपुर, बालेश्वर और जमशेदपुर से टिकट लेना पड़ता है, इसलिए टिकट सेल करने का बन्दोबस्त राजमपुर और बारीपोदा में भी करना चाहिए। जो लोग मद्रास जाते हैं, जो गोहाटी जाते हैं,

अपराहन 7.00 बजे

जो बाकी जगह जाते हैं उनके लिए भी रिजर्वेशन सिस्टम बारीकोटा से या राजमपुर से रखना चाहिए, जिससे खड़गपुर से या बंगाल से या जमशेदपुर से लोगों को टिकट खरीदने की तकलीफ न उठानी पड़े। हमारे जिले में कुछ जगहें हैं जैसे पालगाई, दारिकुड़ा आदि जहां पर नैरो-गंज है, वहां जितनी रोड्स हैं, नेशनल हाइ-वे हैं, पंचायत रोड भी है, उनमें रेल लाइन क्रॉसिंग पर फाटक नहीं है। इसलिए दुर्घटनाओं को रोकने के लिए वहां फाटक लगाए जाएं।

मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगी कि उन्होंने एक्सोर्टल फैमिली कम्पनसेशन को दो लाख रुपये से बढ़ाकर पांच लाख रुपये कर दिया है। लेकिन जनरल इंजुरी के लिए आपने केवल पांच सौ रुपये रखे हैं। आजकल मर्डिसन भी बहुत महंगा हो गई है, इतनी कम राशि में कुछ नहीं हो पायेगा, इसलिए इसे भी कुछ बढ़ाना चाहिए। अगर आप वाकई में अनुसूचित जाति और जनजाति तथा पिछड़े लोगों के लिए काम करेंगे तो ये लोग भी समझेंगे कि सरकार हकीकत में

हमारे लिए कुछ करना चाहती है। इसलिए इन लोगों के कल्याण के लिए काम किया जाए।

[अनुवाद]

श्रीमती शारदा टाडीपारथी (तेनाली) : महोदय, रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं स्वागत करती हूँ। रेल बजट निर्धन वर्गों के पक्ष में है और प्रधान मंत्री श्री एच.डी. देवेगौड़ा की अध्यक्षता वाली संयुक्त मोर्चा सरकार के समान न्यूनतम कार्यक्रम के अनुरूप है।

तथापि, मैं सदन से अनुरोध करूँगी कि 200 किलोमीटर तक रेल यात्रा के लिए किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है इस '200 किलोमीटर तक कोई वृद्धि नहीं' की रियायत को 400 किलोमीटर तक बढ़ाया जाए। इससे मध्य वर्ग और गरीब वर्ग के लोगों लाभ होगा।

मैं यह कहना चाहूँगी कि कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली से महिला यात्रियों को काफी कठिनाई हुई है क्योंकि अनुरोध करने पर उन्हें नीचे की 'बर्थ' नहीं मिल पाती है। कम्प्यूटर में कुछ ऐसी व्यवस्था की जाए जिससे महिलाओं को नीचे की ही बर्थ (सीटें) मिलें। इससे मुझे लिंग-पूर्वाग्रह नहीं है। अतः मैं अपील करती हूँ कि 55 वर्ष से अधिक आयु के व्यक्तियों को भी नीचे की सीटें दी जाएं।

मेरा दूसरा मुद्दा यह है कि सभी रेलवे स्टेशनों पर हर समय 24 घंटे पीने का पानी उपलब्ध कराया जाना सुनिश्चित किया जाए। गर्मों के मौसम में रेलवे स्टेशनों पर नलों में पानी नहीं होता। गरीब लोग 'विसलेरी' की पानी की बोतलें नहीं ले सकते। कम से कम इस बुनियादी सुविधा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

मैं नई सदस्य हूँ। मैं आन्ध्र प्रदेश के तेनाली संसदीय चुनाव क्षेत्र से निर्वाचित होकर आई हूँ। तेनाली मद्रास-हाबड़ा रेल लाइन पर महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है, जहां से एक दिन में कम से कम 240 गाड़ियां गुजरती हैं। लेकिन इस रेलवे स्टेशन पर मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए न्यूनतम सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं हैं। अत्यन्त महत्वपूर्ण मामले, जिनपर मंत्री महोदय को तुरन्त ध्यान देना चाहिए, ये हैं : हैदराबाद जाने वाली नागार्जुन एक्सप्रेस गाड़ी गुंटूर से आरम्भ होती है। लेकिन मेरा अनुरोध है कि इसे तेनाली से शुरू किया जाए। इससे राज्य की राजधानी के लिए तीव्र एक्सप्रेस रेल गाड़ी के लिए लोगों की बहुत समय से चली आ रही मांग पूरी हो जायेगी और इसमें खर्चा भी अधिक नहीं होगा।

फिर मैं यह कहना चाहूँगी कि दिल्ली जाने वाली कोई भी सुपर फास्ट रेल गाड़ी तेनाली स्टेशन पर नहीं रुकती जबकि यह एक महत्वपूर्ण जंक्शन है।

नई दिल्ली-मद्रास जी.टी. एक्सप्रेस, दिल्ली-ट्रावनकोर कंरल एक्सप्रेस और नई दिल्ली-मंगलौर मंगला एक्सप्रेस रेल गाड़ियों के दो मिनट के हाल्ट की सुविधा की व्यवस्था करने से दूर दराज की यात्रा करने वाले यात्रियों को बहुत अधिक सुविधा मिलेगी।

महोदय, तेनाली रेलवे स्टेशन का निर्माण बहुत समय पहले हुआ था। इस रेलवे स्टेशन पर मूलभूत सुविधाओं के विकास को तुरन्त आवश्यकता है। अतः मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वहां मूलभूत सुविधाओं के लिए अपेक्षित बजट प्रावधानों को स्विकृत करने की कृपा करें।

मैं एक बात कहना चाहूँगी कि दक्षिण-मध्य रेलवे के डोरनाकल-वारंगल सैक्शन में महबूबनगर रेलवे स्टेशन पर सातवाहन एक्सप्रेस को रोकने के बारे में विचार किया जाए। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इन सभी मुद्दों पर लोगों के हितों को देखते हुए विचार करें और लोगों की भलाई के लिए संयुक्त मोर्चा सरकार द्वारा किए गए वादों को पूरा करने की दिशा में कार्यवाही करें।

[हिन्दी]

श्रीमती रजनी पाटिल (बीड) : सभापति जी, रेल बजट 1996-97 में माननीय मंत्री जी ने हमारे विभाग को क्रूर अवहेलना की है। मैं उस विभाग का प्रतिनिधित्व करती हूँ जहां रेल अगर देखनी है तो किताबों में देखनी पड़ती है नहीं तो दूसरे गांव में जाकर देखनी पड़ती है। पिछले 45 साल में न हमारे यहां कोई रेल आई है न कोई औद्योगिक विकल्प आया है। पूरे महाराष्ट्र में मेरा निर्वाचन-क्षेत्र अगर किसी कारणवश प्रसिद्ध है तो गन्ना तोड़ने वाले मजदूरों के कारण प्रसिद्ध है जो तीन-साढ़े तीन लाख की जादाद में पश्चिम महाराष्ट्र में, गोआ तथा कर्नाटक में चीनी मिलों में गन्ना तोड़ने के लिए जाते हैं। न केवल मजदूर जाते हैं बल्कि उनके बाल-बच्चे भी जाते हैं, उनका पूरा परिवार जाता है। और वे अपना सब पूरा सामान बैलगाड़ी में लादते हुए जाते हैं। इस क्षेत्र में रेलवे लाइन आना न केवल हमारे लिए सुविधा होगी बल्कि हमारे इस निर्वाचन क्षेत्र में हरेक नौजवान का उसमें रोजगार है। हरेक आने वाला पौढ़ी का, हरेक बालक का भविष्य उससे जुड़ा हुआ है। फरवरी 1996 में जो अंतरिम रेल बजट तत्कालीन मंत्री श्री कलमाडी जी ने प्रस्तुत किया था, उसमें उन्होंने बताया था कि पिछड़े मराठवाड़ा क्षेत्र के लाभ के लिए अहमदनगर-बीड-मरली (वै) निर्माण कार्य के पहले ही नई लाइन का कार्य हाथ में लिया जा रहा है। उसी वक्त यह अहमदनगर-बीड-परली (वैजनगर) रेलवे लाइन जिसकी लम्बाई 240 कि.मी. है, उस लाइन के लिए एक करोड़ रुपए का बजट में प्रावधान किया गया था। उसके तुरन्त बाद मार्च 1996 में जिस रेलवे लाइन के लिए जिसका सर्वेक्षण नहीं किया गया है, जिसके लिए बजट में प्रावधान नहीं किया गया है। अचरज की बात यह है कि उत्तर रेलवे लाइन के लिए भूमि पूजन तत्कालीन रेल मंत्री श्री कलमाडी जी ने किया था। हां, शायद यह आने वाला लोक सभा एक्सप्रेस का भूमि पूजन था और वह उस जगह पर हुआ जहां अगर हम रेलवे स्टेशन बनाना चाहें तो हमारे शहर को बाँचों-बाँच से तोड़ना पड़ेगा। इस साल इस जगह पर रेलवे स्टेशन का भूमि पूजन हुआ तो भी हम राह देखते रहें कि कम से कम इस रेलवे बजट में नई सरकार ता हमारे साथ न्याय करेगी। लेकिन दुर्भाग्य की बात यह है कि जिस

रेलवे लाइन के लिए एक करोड़ रुपए की निधि उपलब्ध की गई थी, इस साल के बजट में केवल एक लाख रुपए उपलब्ध किए गए हैं। 352 करोड़ रुपए जिस रेलवे लाइन का बजट है, उसके लिए एक लाख रुपए उपलब्ध है। मेरे ख्याल से यदि इस तरह से चलता रहा तो तीन साढ़े तीन हजार साल के बाद मेरे क्षेत्र में रेलवे लाइन आएगी।

मेरा अनुरोध है एक लाख रुपए भी आप साभार वापस ले लें। इस साल के रेलवे बजट में वैसे भी हमारे महाराष्ट्र को पटरों से बाहर कर दिया है। फिर भी मैं आग्रहपूर्वक बताना चाहूँगी कि सरकार अहमदनगर-बीड-परली (वै) रेलवे लाइन के निर्माण कार्य के बारे में पुनर्विचार करें नहीं तो मेरे क्षेत्र के लोगों को रेल आंदोलन करने के सिवा और कोई चारा नहीं है।

रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान जी, यहां उपस्थित नहीं हैं। फिर भी मैं उनको संबोधित करते हुए, कहना चाहूँगी...

सभापति महोदय : राज्य मंत्री उपस्थित हैं।

श्रीमती रजनी पाटिल : पासवान जी दो बार मेरे क्षेत्र में आए हैं, इसलिए मैं उनको याद दिलाना चाहती हूँ कि उन्होंने खुद मेरे क्षेत्र को देखा है और मुझे आशा है कि आप इस बजट में मेरे क्षेत्र में रेल लाइन पहुंचाने के लिए पुनर्विचार करेंगे और हमें कुछ नई दिशा देंगे।

दूसरी बात, मैं रेल में कैंटीन कान्ट्रैक्ट के बारे में कहना चाहती हूँ। मेरे विचार से अगर यह कान्ट्रैक्ट महिलाओं को दिया जाएगा, तो मुसाफिरो को साफ-सुथरा खाना मिलेगा। मेरा ऐसा सुझाव है। यह बात मैं इसलिए कह रही हूँ, क्योंकि महिलायें साफ-सुथरा खाना दे सकती हैं। 33 प्रतिशत आरक्षण नौकरियों में महिलाओं के लिए किया गया है। मैं एक बात और कहना चाहती हूँ, लोकल रेलवेज में महिलाओं के लिए दो डिब्बे आरक्षित हैं, इनकी संख्या तीन की जानी चाहिए। यदि ऐसा किया गया तो महिलाओं को इससे सुविधा होगी, महिलाओं की सुरक्षा होगी। यही बात माननीय सदस्या, सुशोला जी, ने भी कहा है। इसके साथ ही मैं आपसे अनुरोध करना चाहती हूँ कि मेरे क्षेत्र के साथ जो अन्याय हो रहा है, उसको दूर करने के लिए आप पुनर्विचार करेंगे तथा बजट में मेरे क्षेत्र के विकास के लिए अधिक प्रावधान करेंगे, यहाँ मेरी आपसे विनती है।

इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री कल्पनाथ राय (घोसा) : सभापति महोदय, हमारे देश को सरकार ने ग्लोबल इकोनामी को अर्थव्यवस्था का स्वीकार करके मुक्त म उदारोकरण तेज करने का फैसला किया है। इस दौड़ में ट्रांसपोर्ट सक्टर, टैलीकॉम सैक्टर, पावर सैक्टर और कार सैक्टर का बड़ा हां महत्व है। इस महत्व को मद्देनजर रखते हुए, हमारे रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है और मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ। लेकिन सभी माननीय सदस्यों को और सभी दलों के मित्रों को यह बात जाननी चाहिए कि अंग्रेजी हुकूमत में 54 हजार किलोमीटर रेल लाइनों का विकास हुआ है और आजादी के बाद पिछले 50 सालों में केवल आठ हजार किलोमीटर रेल लाइनों का विकास हुआ है।... (व्यवधान)

दलों और पार्टी की बातें कहने से समस्या का हल नहीं होगा। इन सब बातों को कहने के बजाए, मैं चाहता हूँ कि आप इस बात पर विचार करें और सोचें कि आगे विकास कैसे किया जाए। कांग्रेस, जनसंघ और बीजेपी से कोई समस्या हल होने वाली नहीं है। यह प्रश्न देश का प्रश्न है और इसके ऊपर सभी माननीय सदस्यों को विचार करना चाहिए। पिछले 50 सालों में केवल आठ हजार किलोमीटर रेल सैक्टर में निर्माण हुआ है। जब अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान में रेल की व्यवस्था को बनाया तो उनका दृष्टिकोण था का हिन्दुस्तान के कच्चे माल को रेलों के माध्यम से लंकाशायर मानचैस्टर तक ले जाना और अपने मुल्क में पक्का माल तैयार करके हिन्दुस्तान के उन इलाकों में पहुँचना, जहाँ उनके माल के लिए मार्केट है। यह दृष्टिकोण अंग्रेजी साम्राज्यवाद का था। जब से यह सरकार बनी है, तब से इस सरकार का मूल लक्ष्य रहा है, पूरे हिन्दुस्तान का विकास, यानि विकास में प्रिफ़ेरीयल ट्रीटमेंट देकर उनका विकास और विकास के बारे में पूरे मुल्क की अर्थव्यवस्था को मजबूत बनाना तथा अपने देश को चमकता हुआ व शक्तिशाली देश बनाना। इस दृष्टि को मद्देनजर रखते हुए हमारे देश के प्लानिंग कमीशन को और हमारे मुल्क के रेल मंत्रालय को काम करना चाहिए।

लेकिन आज यह सिस्टम कोलेप्स कर रहा है। 16 लाख एम्प्लाइज हैं और अब आजादी में करीब तिगुना ट्रेफिक बढ़ा है और पांच गुना फ्रेट माल दुलाई का काम बढ़ा है लेकिन एम्प्लाइज की संख्या उतनी नहीं बढ़ी है। मैं अपने मित्रों से निवेदन करना चाहूँगा कि इन्फ़्रास्ट्रक्चरल के बिना कोई देश आगे नहीं बढ़ सकता है। यह भारत की सबसे बड़ी संसद है और इस संसद में एक से एक योग्य लोग 12-12 लाख लोगों के प्रतिनिधि बन कर इस सदन में आए हैं, तो उसमें जब तक हम लोग इन प्रश्नों पर एक कंसेंसस बना कर इस राष्ट्र के विकास के प्रश्न पर विचार नहीं करेंगे तब तक हम अपने देश को उतना मजबूत नहीं बना पाएँगे जितना हम सब की बनाने की इच्छा है।

आप जानते हैं कि यहाँ जो भी माननीय सदस्य खड़े हुए हैं और उन्होंने जो अपनी बातों को कहा है, अपनी मांगें प्रस्तुत की हैं तो क्या रेलवे मंत्रालय की मिनिस्ट्री में, जितने लोग रात-दिन मिल कर बोलेंगे और जितनी अपनी मांगें रखेंगे, उनके लिए जितने धन की आवश्यकता है, क्या इस वर्तमान बजट से उसके पचासवें अंश की मांग पूरी हो सकती है। मैंने इस संसद में देखा कि जब भी रेलवे मंत्रालय का बजट होता है, जैसे पिछली बार जब 10वीं लोकसभा थी तो उस समय तीन दिन, तीन रात बहस होती रही और इसके पहले भी जो जनता पार्टी की सरकार थी तो उसमें भी हमारे संसद सदस्यों ने उसी तरीके से अपनी मांगों को रखा और यहाँ बहस की। पिछले कई सालों से मुझे इस सदन में और उस सदन में, दोनों में देखने का मौका मिला है कि हमारे संसद सदस्यों के मन में एक तड़पन है। हर इलाके का एम.पी. यह चाहता है कि मेरे इलाके का विकास हो और उस विकास में ट्रांसपोर्ट की बहुत बड़ी भूमिका होगी तथा उसमें रेलें बहुत बड़ी भूमिका निभाएंगी। लेकिन इस सदन में बहस होती है और

हमारे बड़े-बड़े विद्वान मित्र उसमें बोलते हैं। उन सभी मित्रों के आंकड़ों को इकट्ठा किया जाए और इस बजट से उनको जोड़ा जाए। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या उनकी किसी भी मांग को पूरा करने की क्षमता इस बजट में है या बिल्कुल नहीं है।

महोदय, सबसे बड़ा सवाल रेलवे मंत्रालय के सामने रिसोर्स मोबलाइजेशन का है, यह होना चाहिए और बड़ी मात्रा में रिसोर्स मोबलाइजेशन होना चाहिए और हमारा प्रायरटी एरिया, हाई प्रायरटी एरिया भी फिक्स करना चाहिए। जैसे आज हिन्दुस्तान एक औद्योगिक दौर से गुजर रहा है, हम सभी लोगों की मांग है कि मुल्क में करीब 5-6 करोड़ लोग बेकार हैं जिनके रोजगार कार्यालय में नाम लिखे हुए हैं। वैसे तो 15 से 20 करोड़ लोग हिन्दुस्तान में बेकार हैं, जिनका अच्छा शरीर है, तंदुरुस्त है और वे काम करना चाहते हैं। इस तरह के 15 से 20 करोड़ लोग बेकार हैं और पढ़े लिखे तो पांच करोड़ से छः करोड़ तक बेकार हैं। उनको काम देने के लिए और उनकी श्रमशक्ति का उपयोग राष्ट्र को मजबूत बनाने के लिए जो हमारी प्लानिंग होनी चाहिए और उस प्लानिंग के अनुकूल जो काम होना चाहिए वह नहीं हो रहा है। देश औद्योगिक क्रांति के दौर से गुजर रहा है। महोदय, किसी मुल्क की औद्योगिक क्रांति के लिए बिजली, उस मुल्क के लिए टेलीकॉम, उसके लिए इन्फ़्रास्ट्रक्चर ट्रांसपोर्ट, पावर होनी चाहिए। इसलिए जहाँ सीमेंट पैदा होता है उससे रेल लाइन को जोड़ा जाए। जहाँ कोल पैदा होता है उधर रेल लाइन को जोड़ा जाए। जहाँ बिजली बनाने के लिए चीजें पैदा होती हैं उससे जोड़ा जाए। मैंगनीज या जितनी भी हमारी खानें हैं उनसे उन रेल लाइनों को जोड़ा जाए ताकि उसके कच्चे माल को हम औद्योगिक स्थानों पर पहुँचा करके मुल्क का औद्योगिकीकरण कर सकें और जो देश में करोड़ों बेकार लोग हैं उनको काम दिया जा सके तथा औद्योगिकीकरण के माध्यम से मुल्क को शक्तिशाली देश बनाया जा सके।

उस दृष्टिकोण से क्या हमारी प्लानिंग है, क्या हमारा रेलवे बजट है। चाहे कोई भी सरकार हो, कांग्रेस की हो या संयुक्त मोर्चे की हो, तुष्टिकरण की भाषा बोलने से समस्याएँ हल नहीं होती हैं। सत्ता में कांग्रेस भी रही है। हमारे विरोधी दल के मित्र जो पहले बड़ी लम्बी-चौड़ी बातें करते थे, उनकी शक्ति आज बदल गयी है। इस तरह से देश नहीं बनता है। जो लोग सदन को चलने नहीं देते थे आज जब वे सत्ता में आ गए हैं तो उन्हें अपनी नीतियों को जिम्मेदारी के साथ आगे बढ़ाने की कोशिश करनी चाहिए।

एक माननीय सदस्य : थोड़ा टाइम दें।

श्री कल्पनाथ राय : मैं टाइम देने के पक्ष में हूँ। लेकिन मैं सी. पी.एम. के मित्रों से पूछना चाहता हूँ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप मेरी तरफ़ देखकर अपनी बात कहें, नहीं तो वे लोग आपको प्रवोक करते रहेंगे।

श्री कल्पनाथ राय : मैं कोई ऐसी बात नहीं करूँगा जिससे कोई साथी प्रवोक हो। मैं चाहता हूँ कि इस मुल्क में जो प्लानिंग बने और उसका जो बजट हो, उस बजट की जो प्राथमिकताएँ हों, वे ऐसी हों

जिससे मुल्क की ज्यादातर आबादी को लाभ हो। हमारा लक्ष्य इस देश को शक्तिशाली बनाने का है और वह प्लानिंग उस लक्ष्य को पूरा कर सके। मैं जानना चाहता हूँ कि जापान में, जर्मनी में, रूस में, इंग्लैंड में रेल का क्या सिस्टम है। हमारे देश में जो इंफ्रास्ट्रक्चर है वह अंग्रेजों से हमें विरासत में मिला है। उस इंफ्रास्ट्रक्चर को और मजबूत करके कैसे हम देश को आगे ले जा सकते हैं, ऐसा काम हमें करना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, आज रोड से रेलवे की अपेक्षा ज्यादा दुलाई का काम हो रहा है। रेल की व्यवस्था अगर मजबूत और व्यवस्थित हो जाए तो यात्री एक स्थान से दूसरे स्थान को सस्ते में जा सकेंगे। यही बात दुलाई पर भी लागू होती है। अगर रेल से माल की दुलाई 90 प्रतिशत हो तो निश्चित रूप से दुलाई का काम कम दामों में होगा। जिसका नतीजा यह होगा कि लोगों को सस्ते दामों पर चीजें उपलब्ध हो सकेंगी।

आज आप देखें कि कोयले की क्या हालत है। रोड के माध्यम से हम कोयले की दुलाई कर रहे हैं। आज कोयला महंगा हो गया है, जिसके परिणामस्वरूप जो ईंटें बनती हैं या और दूसरी चीजें बनती हैं वे भी महंगी हो गयी हैं। इसलिए महोदय, मैं चाहता हूँ कि दुलाई का काम रेल के माध्यम से कराया जाए। उसके लिए जितनी भी अतिरिक्त लाइनों की जरूरत हो, उन्हें बढ़ाया जाए। इससे हमारे कोर-सैक्टर को बढ़ावा मिलेगा। लेकिन इस बजट में उसकी व्यवस्था नहीं है। मैं कोई आलोचना की दृष्टि से नहीं कह रहा हूँ, केवल इस दृष्टि से कह रहा हूँ कि आपको इस कोर-सैक्टर को प्राथमिकता देने की कोशिश करनी चाहिए।

जहाज भी आज हमारे ट्रांसपोर्ट का एक साधन है। आज वाराणसी का किराया 2500 रुपया है। लेकिन उसके लिए भी लोग लाइनों में खड़े हैं। रेलवे में रिजर्वेशन की स्थिति खराब है। अगर हमें कलकत्ता जाना हो, बनारस जाना हो, मुम्बई जाना हो, तो उसके लिए भी तीन-चार दिन की वेटिंग लिस्ट होती है। सांसद होने के नाते रोज मेरे पास 50 से 200 तक लोग आते हैं जो कहते हैं कि अपने लैटर-पैड पर लिखकर दे दीजिए या टेलीफोन कर दीजिए, हमारा रेलवे से रिजर्वेशन हो जाएगा। वे कहते हैं कि अगर वे दो दिन दिल्ली में कहीं भी रुकेंगे तो 50 रुपए रहने के और 50 रुपए खाने के खर्च हो जाएंगे। अब अगर वे अपने प्रांतों में जाना चाहते हैं तो उन्हें रिजर्वेशन के लिए खड़ा रहना पड़ता है। यानी जितना ट्रैफिक है, उसके अनुकूल रेलें नहीं हैं। हमारे यहां रेलों की बहुत कमी है। दिल्ली से विभिन्न स्थानों को ट्रेनें जाती हैं। नई दिल्ली, पुरानी दिल्ली और निजामुद्दीन मुख्य स्टेशन हैं। अगर हमें निजामुद्दीन या पुरानी दिल्ली स्टेशन जाना होता है तो रास्ते में इतना ट्रैफिक होता है कि स्टेशन पहुंचने में तीन घंटे लग जाते हैं। पार्लियामेंट की ड्यूटी करने के बाद हमारी ट्रेन ही इस चक्कर में छूट जाती है। देश में दुगना-चौगुना ट्रैफिक बढ़ता जा रहा है। रेल यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है।

यातायात का आज सबसे सस्ता साधन रेल है। इसके मुकाबले बस, टैक्सी या जहाज में सफर करना बहुत महंगा पड़ता है। बनारस जाने के लिए हवाई जहाज से 2500 रुपए लग जाते हैं जबकि ट्रेन से दो सौ-सवा दो सौ रुपए में बनारस पहुंच जाते हैं। अगर चार दिन रिजर्वेशन न मिलने पर दिल्ली में रुकना पड़े तो दिल्ली में खराब स्थान में रहने पर और सबसे सस्ते होटल में खाना खाने पर भी 500 रुपए लग जाते हैं। बाहर के लोगों को यहां बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। रेल और बस के किराये में कोई मेल नहीं है। इसलिए आदरणीय राजीव गांधी जी ने प्रधान मंत्री का पद भार ग्रहण करते ही ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री का काम बंसी लाल जी को दिया था और ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री, सिविल एविएशन, सरफेज ट्रांसपोर्ट और रेलवे मिनिस्ट्री अलग-अलग रखी थी। जब तक ट्रांसपोर्ट के मुख्य अंगों का समन्वय नहीं होगा, सामंजस्य नहीं होगा, उनमें संतुलन नहीं होगा तब तक देश की ट्रांसपोर्ट व्यवस्था को मजबूत नहीं बनाया जा सकता है।

ग्लोबलाइजेशन, लिबरलाइजेशन की नीति अपनाकर और विश्व की अर्थव्यवस्था को अपनी अर्थव्यवस्था के साथ जोड़कर हम चल रहे हैं। अगर हम हाई प्रॉयरेटी एरियाज को प्राथमिकता देना चाहते हैं तो ट्रांसपोर्ट सैक्टर, टेलीकॉम सैक्टर और अपने इन्फ्रास्ट्रक्चर को मजबूत करना होगा।

अर्थव्यवस्था को मजबूत बनाने में रेल विभाग की भी महत्वपूर्ण भूमिका है। रेल मंत्रालय बहुत बड़ा विभाग है। यह सारे हिन्दुस्तान को एक दूसरे से जोड़ता है। अर्थव्यवस्था का मजबूत होना भी इस पर निर्भर करता है। हमने जी.डी.पी. को 7 परसेंट तक बढ़ाने का लक्ष्य रखा है। कई सदस्यों ने मांग की कि लाइनों का विद्युतीकरण किया जाए। माल की दुलाई भी इसके साथ जुड़ी हुई है।

[अनुवाद]

जितना अधिक विद्युतीकरण होगा उतनी ही अधिक माल की दुलाई होगी

[हिन्दी]

आज पावर सैक्टर की क्या हालत है? आठवीं पंचवर्षीय योजना में हमने फैसला किया था कि 38 हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन करेंगे और 6 परसेंट ग्रोथ रेट को हासिल करेंगे। आठवीं पंचवर्षीय योजना बीतने जा रही है। हमने 16 हजार मेगावाट बिजली का लक्ष्य पूरा किया है। ऐसे में कैसे विकास होगा और कैसे एग्रोकल्चरल डेवलपमेंट होगा? क्या हम हैवी रैन पर ही डिपेंड होते रहेंगे?

पिछले 5-6 साल हमारे रेल विभाग ने सराहनीय काम किया तो यहां के लोगों को रोटी और नमक खाने को मिला। अगर हम इसमें पीछे रह गए तो क्या हम अपने मुल्क के 90 करोड़ लोगों को खाना खिला सकेंगे और मुल्क की दूसरी समस्याओं को हल कर पाएंगे? इसलिए चाहे पावर सैक्टर हो या इरिगेशन सैक्टर हो या ट्रांसपोर्ट सैक्टर हो, इसमें हमें वैज्ञानिक दृष्टिकोण अपना कर काम करना चाहिए।

राम विलास जी यहां नहीं हैं। उन्हें यहां मौजूद रहना चाहिए था। सत्तारूढ़ दल के खिलाफ दिन-रात मुखर रहने वाले पासवान जी को यहां मौजूद रहना चाहिए था। वह मुल्क के विकास के लिए ठोस और समयबद्ध योजनाओं को बनाएं।

सभापति महोदय, मैं आखिरी बात पूर्वांचल की कहना चाहता हूँ जहां से मैं आता हूँ। वह हिन्दुस्तान का बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां की आबादी विश्व के कई देशों की अपेक्षा ज्यादा घनत्व वाली है। अंग्रेजों और उसकी हुकूमत ने यहां के पिछड़े, दबे-कुचले लोगों का शाषण किया और ये लोग भाग-भागकर गुयाना, मारीशस, सिंगापुर, बर्मा आदि देशों में रोजी-रोटी के लिये चले गये। आज स्थिति यह हो गयी है कि विदेश जाना बंद हो गया है। मुम्बई वाले मुम्बई के लिये और कलकत्ता वाले कलकत्ता के लिये नारें लगा रहे हैं।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : यह बात गलत है।

सभापति महोदय : कल्पनाथ जी आपने 20 मिनट ले लिये हैं। कृपया समाप्त करें।

श्री कल्पनाथ राय : मैं किसी का भावनाओं को ठेस नहीं पहुंचाना चाहता। मैं तो बंगालीगारों की बात कहना चाह रहा हूँ।

[अनुवाद]

श्री तरित वरण तोपदार (बैरकपुर) : क्या आपको कलकत्ते में मजदूर तबके की जानकारी है?

[हिन्दी]

श्री कल्पनाथ राय : हां, मैं जानता हूँ। हर जगह यह हो रहा है कि पहले लाकल लोगों को रोजगार दिये जाने की बात की जाती रही है।

श्री तरित वरण तोपदार : कलकत्ता में ऐसा नहीं है। वहां पर तो 60 परसेंट नॉन-बंगाली हैं।

श्री कल्पनाथ राय : मैं तो यह भी कहता हूँ कि 1911 से पहले वह हमारा देश का राजधानी रहा है। और हमारा रिश्ता कलकत्ता से बहुत पहलू से है। मैं किसी मित्र की भावनाओं को हट नहीं करना चाहता हूँ। जिस मात्रा में बंगालीगारों फैंल रही है, उनको रोजगार दिये जाने की समस्या को हल करने की जरूरत है। इस समय रोजगार कार्यालयों में 5-6 कराड लोगों के नाम दर्ज हैं जिनको नौकरी चाहिये। इधर हमारा रेलवेज की सर्विस बढ रही है लेकिन कर्मचारी नहीं बढ रहे हैं। कहा जाता है कि रिजर्वेज क्रंच है, हम रोजगार नहीं दे सकते हैं। यह समस्या रेल में भी बनी हुई है।

सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे पूर्वांचल उत्तर प्रदेश की छोटी रेल लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में परिवर्तित किया जाय। विजलाकरण किया जाय ताकि लेबर सबको सस्ता सुलभ हो सके। इससे उन लोगों को रोजी-रोटी मिल सकगी। रेल ही उनके

आने जाने का एकमात्र साधन है। मैं यहां सभी सांसदों को बताना चाहता हूँ कि आप नई दिल्ली स्टेशन पर चलकर देखिये किस प्रकार नई दिल्ली गोरखपुर की गाड़ी में भीड़ रहती है। छतों पर लोग यात्रा करने के लिये मजबूर हैं। यह गाड़ी इलाहाबाद होते हुये बनारस और मऊ को जाती है। इस गाड़ी में इतनी भीड़ रहती है कि पांच-पांच दिन लोगों को रिजर्वेशन नहीं मिलता। हवाई जहाज से जा नहीं सकते हैं, बसों में इतनी दूरी तक जा नहीं सकते। रेल एक ऐसा साधन है। सभी जानते हैं कि कैसे दुर्गति होती है।

सभापति महोदय, हमारे पूर्वांचल उत्तर प्रदेश और बिहार से हजारों की संख्या में लोग पंजाब और हरियाणा में रोजी रोटी के लिये जाते हैं और खेती का काम करते हैं। इतना ही नहीं, गुवाहाटी, हैदराबाद और चंडीगढ़ में हमारे यहां के मजदूर काम के लिये जाते हैं और मैं चाहता हूँ कि ऐसे लोगों के लिये कम से कम रेल चलायी जाये।

यदि आप कारखाने नहीं खोल सकते हैं, यदि आप हवाई जहाज नहीं चला सकते हैं, उनको नौकरी नहीं दे सकते हैं तो जो गरीब लोग रोजी रोटी के लिए पंजाब और हरियाणा में जाना चाहते हैं, उनके जाने के लिए रेल की व्यवस्था तो कीजिए।

आदरणीय सतपाल महाराज जी यहां मौजूद हैं। ये उत्तर प्रदेश की समस्याओं को जानते हैं। उत्तर प्रदेश का विकास बिल्कुल रुका हुआ है चाहे कोई भी सरकार आए। उत्तर प्रदेश और बिहार का विकास नहीं हो रहा है। मैं जानता हूँ कि सरकार लंबी-चौड़ी बातें करती है लेकिन बिहार और उत्तर प्रदेश का विकास होने वाला नहीं है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए राम विलास जी से चाहूंगा कि पिछड़े अंचल को प्रैफरेंशियल ट्रीटमेंट दें।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : आप कैसे कहते हैं कि उत्तर प्रदेश का विकास नहीं हुआ है, जबकि सबसे अधिक प्रधान मंत्री उत्तर प्रदेश के हुए हैं?

श्री कल्पनाथ राय : प्रधान मंत्री का विकास से कोई रिश्ता नहीं होता है। अगर मैं कहूँ कि बिहार में मुख्य मंत्री लालू प्रसाद यादव हैं तो क्या उससे विकास हो जाएगा? मुख्य मंत्री से विकास नहीं होता है। विकास काम करने से होता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि पिछले 50 वर्षों में हिन्दी भाषा-भाषी इलाकों का विकास नहीं हुआ है। इस इलाके के विकास के लिए सभी छोटी रेल लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला जाए और ऐसी व्यवस्था की जाए जिससे इन अंचलों का विकास हो सके।

[अनुवाद]

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार (कालीकट) : सभापति महोदय, मैं समय की कमी को जानता हूँ। मैं अधिक समय नहीं लूंगा क्योंकि अन्य माननीय सदस्य भी बोलना चाहेंगे।

मैं रेल मंत्री, श्री पासवान जी को ऐसा संदर्शी बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। संभवतः हम इस बजट को वास्तविक रूप से राष्ट्रीय बजट कह सकते हैं। मैं यह नहीं कहता कि एक या दो वर्ष में कब कुछ किया जा सकता है।

समय के अभाव के कारण मैं एक या दो बातें ही करूँगा। जब अंग्रेजों ने भारत छोड़ा तो उस समय भारत की कितनी जनसंख्या थी और अब कितनी है? अब यह तीन गुना से भी अधिक हो गई है। यदि मैं गलती पर हूँ तो कोई भी मेरी गलती को सुधार सकता है। मैं आंकड़ों से खिलवाड़ नहीं करना चाहता। अंग्रेजों के भारत छोड़ने के बाद हमने कितने मीटर रेल लाइन बिछाई है? यह केवल पांचवाँ हिस्सा। जनसंख्या वृद्धि तीन गुना से अधिक हुई है। रेलवे का विस्तार तब से अब तक पांचवाँ हिस्सा ही हुआ है। यह एक लम्बा इतिहास है और निर्धारित मानदण्डों में मैं समझता हूँ कि पासवान जी ने न केवल राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में बल्कि राष्ट्रीय एकता की दृष्टि से भी बहुत ही प्रशंसनीय कार्य किया है।

मैं सुदूर पूर्व के बारे में नहीं बोलूँगा क्योंकि इस के बारे में वहाँ के माननीय सदस्यों ने बहुत कुछ कह दिया है। कश्मीर का उल्लेख किया गया है। मैं केरल से आया हूँ जो भारत का दक्षिणी छोर है। केरल और कश्मीर सांस्कृतिक रूप से जुड़े हुए हैं। हमारा तिरुवनन्तपुरम 'अनन्तपुरी' कहलाता है। कश्मीर में अनन्तनाग है। आदि शंकराचार्य कश्मीर पैदल ही गए थे और हम कश्मीर रेल गाड़ी से जाना चाहते हैं। कश्मीर के बारे में जितना इस बजट में कहा गया है उतना कश्मीर के बारे में कहीं और किसी ने नहीं कहा है।

जब हम कश्मीर के चुनावों के बारे में चर्चा कर रहे थे तो उस चर्चा के दौरान मैंने सुना कि कश्मीर पर प्रति व्यक्ति व्यय 2000/- रुपये से 2300 रुपये है। हरियाणा में यह व्यय 90 रुपये हो सकता है। जो भी हो, हम कश्मीर पर सबसे अधिक व्यय कर रहे हैं। कश्मीर की उपेक्षा क्यों हुई? मैं कश्मीर के नक्शे को देख रहा था। इसका क्या तात्पर्य है? धन कश्मीर के लोगों तक नहीं पहुँचा। इसमें हेराफेरी हुई है। लेकिन किसने की? यह एक अलग प्रश्न है। मैं इस पर वाद विवाद करना नहीं चाहता।

इस बजट में कश्मीर के बारे में उल्लेख किया गया है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है कि इस बजट में बिहार पर अधिक ध्यान दिया गया है। इसमें गलती क्या है?

बिहार धनवान राज्य है लेकिन यह सबसे अधिक निर्धन राज्य भी है। मेरी अपनी धारणा है कि श्री राम विलास पासवान ने कल्पना दृष्टि से यह बजट प्रस्तुत किया है। जैसा कि मैंने आपको बताया कि समय के अभाव के कारण मैं अन्य बातों पर नहीं जाऊँगा।

मैं एक या दो बात केरल के बारे में ही करूँगा। मैं नहीं चाहता कि यह सदन केरल को भारत पर भार समझे। हम कोई भार नहीं हैं। क्या आप जानते हैं कि भारत के लिए कितने 'डालर' कमाते हैं? हमारे क्षेत्र के अनिवासी भारतीय मुम्बई या महाराष्ट्र या अन्य राज्यों के अनिवासी भारतीयों की तुलना में बहुत अधिक विदेशी मुद्रा कमाते

हैं। हमने कितना कमाया है? मसालों से हम कितने डालर कमाकर राजकोष को दे रहे हैं और हम ले क्या रहे हैं? हमारा राज्य उपभोक्ता राज्य है। हम उपेक्षित हैं।

सवारी यातायात के बारे में मैं एक बात कहना चाहूँगा। मंत्र पास आंकड़ें नहीं हैं। अधिकारियों के पास आंकड़े होंगे। संभवतः आपके पास केरल का श्रेष्ठ संकलन होगा। जो कुछ हमारे पास है उसके आधार पर हम यह कह सकते हैं कि हम उपेक्षित हैं। यह सच है कि इस समय बजट प्रावधान पहले से तीन या साढ़े तीन गुना अधिक हो सकते हैं।

मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूँ कि उन्होंने विभिन्न समस्याओं पर चर्चा करने हेतु केरल के संसद सदस्यों को बुलाया है। पिछले बार माननीय सदस्यों ने अपनी समस्याएँ व्यक्त की थीं।

मंगलौर से शोरानूर और क्विलौन से त्रिवेन्द्रम तक रेलवे लाईन को दोहरी रेलवे लाईन बनाने, नई रेल गाड़ियाँ तथा सपुर फास्ट रेल गाड़ियाँ चलाने आदि के बारे में दुबारा नहीं कहना चाहता। मैं तो वह बात कहना चाहता हूँ जिसे अध्यक्ष महोदय जानते हैं। कालीकट मेरा चुनाव क्षेत्र है। राष्ट्रीय राजमार्ग पर कालीकट से दक्षिणी त्रिवेन्द्रम तक संभवतः एक ही रेलवे फाटक है। क्या आप जानते हैं राष्ट्रीय राजमार्ग पर कालीकट से कासरगौड़ और मंजेश्वरम तक कितने रेलवे फाटक हैं? यहाँ 10 रेलवे फाटक हैं। इस बारे में राष्ट्रीय नाति होनी चाहिए कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर जहाँ जहाँ रेलवे फाटक हैं वहाँ ऊपर पुल बनाए जाएँ। इससे यातायात के आने जाने में रुकावट होती है और समय की बरबादी होती है।

मेरा क्षेत्र उपेक्षित क्षेत्र है। यह पिछड़ा क्षेत्र है। इसलिए मैं यहाँ एक बात कहना चाहता हूँ। मैं एक पिछड़े जिले से आता हूँ जहाँ आदिवासी अधिक हैं। बहुत से लोगों ने अभी तक रेल गाड़ी देखी तक नहीं है। मैं मंत्री महोदय के समक्ष एक सुझाव रखना चाहता हूँ कि उन्हें बंगलौर और केरल को छोटे से छोटे मार्ग से जोड़ने का प्रयास करना चाहिए। इससे 300 किलोमीटर की दूरी कम की जा सकती है। कर्नाटक में रेलवे नंजनकोट तक जाती है। नंजनकोट से बंगलौर, जो कालीकट के निकट है, की दूरी 150 किलोमीटर है। वयानाड़ एक आदिवासी या जनजातीय जिला है तथा कर्नाटक को सीमा पर और वहाँ से वयानाड़ के रास्ते रेलवे लाईन से बड़ाकरा को जोड़ा जा सकता है। इससे 300 से 330 किलोमीटर तक की दूरी कम हो सकती है।

सर्वेक्षण तो किया जाना ही चाहिए। लेकिन मैं जानता हूँ कि 10 से अधिक सर्वेक्षण किए जा चुके हैं। मेरा तो यही कहना है कि जो सर्वेक्षण किए जाते हैं उन्हें कार्यरूप में परिवर्तित किया जाना चाहिए क्योंकि सर्वेक्षण करने में बहुत समय लगता है। मेरा अनुरोध है कि श्री राम विलास पासवान जी बंगलौर को, जो बहुत तेजी से विकास कर रहा है, कालीकट से मिलाने के लिए सर्वेक्षण कराने के आदेश दें इससे इन दोनों नगरों को बीच की दूरी 300 किलोमीटर कम हो जायेगी।

दूसरा पहलू यह है कि उन्होंने पर्यटन रेलवे को मिला दिया है। तीर्थयात्रा रेल गाड़ी है। यह अच्छी बात है कि लोगों को ऐसे स्थलों के दर्शन करने चाहिए। उन्हें जानना चाहिए कि भारत क्या है। भारत तभी एक हो सकता है जब हम उसको भिन्नता समझ सकें। एक ओर हम इसकी भिन्नता को देखेंगे और भयभीत होंगे तो दूसरी ओर हम यह देखेंगे कि भिन्नता हमें मिलती है। इसलिए लोगों को इन स्थलों के दर्शन करने चाहिए कि जैन धर्म का उद्भव कहां हुआ और बुद्ध धर्म कहां जन्मा। इस्लाम का तीर्थ स्थल और जहां अन्य धार्मिक केन्द्र हैं। ये सभी स्थल देशों के लिए बहुत पवित्र हैं। यह देश एक धर्म वाला देश नहीं है। यह वह देश नहीं है जहां कन्याकुमारी से कश्मीर तक और गुजरात से बंगाल तक एक ही संस्कृति हो। लोग एकल धर्म पर जोर नहीं देते। यह भिन्नता वाला देश है। यह अलग-अलग संस्कृति, व भाषाओं का देश है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाना चाहता।

मैंने यह बात बजट के संदर्भ में कही है, इसका राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य नहीं है।

बजट में पिछड़े क्षेत्रों पर जोर दिया गया है। यह अब तक का सर्वश्रेष्ठ बजट है। मैं इस सदन में पहली बार आया हूँ।

महोदय, मैंने अपने वरिष्ठ माननीय सदस्यों के भाषण बड़े आदर पूर्वक सुने हैं। माननीय श्री राम नाईक ने एक बात कही है और मैं उस पर कुछ कह कर अपनी बात समाप्त कर दूंगा। वह मुम्बई के बारे में बोले हैं। उन्होंने कहा कि मुम्बई में अपराध हो रहे हैं। मुम्बई में अपराध क्यों हैं? क्या केवल परिवहन व्यवस्था के अभाव में अपराध होते हैं? वे इसी बात को कहने का प्रयास कर रहे थे। अतः परिवहन व्यवस्था और संचार व्यवस्था को आपस में मिलाया क्यों नहीं जाता? उन्होंने कश्मीर में हो रहे अपराधों की बात कही। क्या आप समझते हैं कि सेना कश्मीर में अपराधों को समाप्त कर देगी? क्या आप समझते हैं कि सेना से हम देश को एक कर लेंगे? हमें उसके लिए आधारभूत ढांचा बनाना पड़ेगा। इस उद्देश्य के लिए संचार और परिवहन बहुत ही महत्वपूर्ण हैं।

इसलिए मैंने इस बजट को कल्पना दृष्टि का बजट कहा है। यह वास्तविक रूप से राष्ट्रीय बजट है। श्री पासवान ने पहली बार भारत को समग्र भारत के रूप में देखने का प्रयास किया है।

श्री पवन सिंह घाटोबार (डिब्रुगढ़) : सभापति महोदय, ओजस्वी रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं समर्थन करता हूँ।

महोदय, मैं उस क्षेत्र से आया हूँ यदि आप दिल्ली से वहां जाना चाहें तो आपको विदेश के ऊपर से उड़ान भरनी होगी। यही स्थिति वहां से दिल्ली आने के लिए होगी। रेल से आने वाले लोगों को भारत को राष्ट्रीय मुख्य धारा में आने के लिए एक बहुत ही संकरे अवरोधक मार्ग में गुजरना होगा।

महोदय, इम बार रेल मंत्री महोदय ने उत्तर पूर्व क्षेत्र को ज्वलन्त समस्याओं का कुछ प्रार्थमिकता, कुछ महत्व देने का प्रयास किया है।

पिछले महीने की 13 तारीख को उत्तर पूर्व क्षेत्र की ज्वलन्त समस्याओं के बारे में चर्चा करने के लिए हम लोगों को आमंत्रित किया। हम सभी दलों के संसद सदस्य वहां गए और हमने अपनी समस्याओं तथा शिकायतों को उनके सम्मुख प्रस्तुत किया। मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र की समस्याओं को वर्णित करने के लिए रेल मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ।

महोदय, मैं उनके भाषण से एक उद्धरण देना चाहता हूँ।

“इस संदर्भ में हमारे विचार पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर जाते हैं जहां कुछ लोग देश की मुख्य धारा से अलग होते हुए दिखाई देते हैं। कुछ सीमा तक, रेलों के संबंध में उनका रोष और असंतोष उचित है। इस क्षेत्र में असम को छोड़कर जब सभी राज्यों की राजधानियां रेलों से नहीं जुड़ी हैं वहां राजधानी एक्सप्रेस के जाने का तो प्रश्न ही नहीं उठता।”

पूर्वोत्तर क्षेत्र की वास्तविक समस्या यही है और रेल मंत्री महोदय पूर्वोत्तर क्षेत्र को कुछ महत्व देने का प्रयास कर रहे हैं।

महोदय, गुवाहाटी से तिनसुखिया तक एक नई रेलगाड़ी की व्यवस्था करने के लिए मैं मननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। उन्होंने हावड़ा-गुवाहाटी-सरायघाट एक्सप्रेस गाड़ी की बारम्बारता बढ़ाई है। उन्होंने हावड़ा गुवाहाटी कामरूप एक्सप्रेस को तिनसुखिया तक और दिल्ली-दीमापुर-ब्रहमपुत्र एक्सप्रेस को तिनसुखिया तक बढ़ाया है। डिब्रुगढ़ रेलवे स्टेशन देश में दसवां सबसे पुराना रेलवे स्टेशन है। औपनिवेशिक समय में उन लोगों ने मेरे क्षेत्र में रेलवे लाईन, केवल तेल और कोयला निकालने तथा लकड़ी और चाय उद्योग का विदोहन करने के उद्देश्य से ही बिछाई थी। स्वतंत्रता के 50 वर्ष बाद भी हमारे क्षेत्र के एक भी सबसे पुराने रेलवे स्टेशन डिब्रुगढ़ में अभी तक बड़ी रेलवे लाईन नहीं बनाई गई है।

इस बार माननीय रेल मंत्री ने वादा किया है कि दीमापुर से डिब्रुगढ़ तक और तिनसुखिया से लेकापानी तक की रेलवे लाइनों का गेज परिवर्तन का कार्य इस वित्तीय वर्ष में पूरा हो जायेगा। लमडिंग से सिलचर तक भी गेज परिवर्तन का कार्य पूरा हो जायेगा। इसके लिए रेल मंत्री बधाई के पात्र हैं।

मैं केवल माननीय सदस्यों को याह यद दिलाना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर क्षेत्र की कुछ विशेष समस्याएं हैं। अंग्रेजी शासन काल में 1853 से 1900 के बीच अंग्रेजों ने हमारे देश में लगभग 40000 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन बिछाई जो केवल हमारे संसाधनों का विदोहक करने और हमारे देश की सम्पदा को लूटकर ले जाने के लिए ही बिछाई थी। और अब स्वतंत्रता के बाद क्या दृश्य है? 1947 से 1995 तक केवल 8000 किलोमीटर रेलवे लाईन ही बिछाई गई है। योजना आयोग द्वारा रेलवे बोर्ड को एक वर्ष में केवल 200 करोड़ रुपये तक की ही सहायता दी जाती है जिससे आप 200 किलोमीटर से अधिक रेलवे लाईन नहीं बना सकते। मैं समझता हूँ कि योजना आयोग को रेलवे बोर्ड के प्रति अपना रवैया बदलना होगा क्योंकि रेलवे हमारे देश

की राष्ट्रीय एकता बनाए रखने में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। यदि पूर्वोत्तर क्षेत्र को राष्ट्रीय मुख्य धारा से नहीं जोड़ा गया तो उस क्षेत्र की जनता घुटन महसूस करने लगेगी। आप देखेंगे कि लोग बहुत संख्या में पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर जा रहे हैं वहां से बाहर नहीं जा रहे हैं। युवा पीढ़ी कभी-कभी देश से बाहर जाने पर सोचने लगती है। जो ठीक नहीं है और निन्दनीय है। लेकिन वे उस सीमा तक सोचने लगे हैं क्योंकि हमारे क्षेत्र में देशद्रोह की समस्या स्थाई हो गई है। लोगों ने शस्त्र उठा लिए हैं और राष्ट्रीय सरकार से युद्ध करने में गर्व महसूस करने लगे हैं। इस सम्मानीय सदन को इस परिप्रेक्ष्य में विचार करना होगा कि पूर्वोत्तर क्षेत्र की समस्या क्या है। हमें उन क्षेत्रों में संचार, परिवहन तथा अन्य सुविधाओं का विकास करना होगा। इन सुविधाओं के विकास के बिना उन क्षेत्रों का औद्योगिक विकास नहीं होगा और फिर बेरोजगारी की समस्या हल नहीं होगी। रेलवे प्रशासन सदा यही कहता रहता है कि ये लाइनें लाभप्रद नहीं हैं। जब वहां औद्योगिक विकास ही नहीं होगा तो से लाइनें कभी भी लाभप्रद नहीं बन सकती। इस बार रेल मंत्री इस क्षेत्र में कुछ नई लाइनें बिछाने का प्रयास कर रहे हैं जिसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ ज्वलन्त समस्याओं की ओर आता हूं और मैं इन समस्याओं को रेल मंत्री के समक्ष प्रस्तुत करने का प्रयास करूंगा।

सीमालगुड़ी से मोरनहाट तक लूप लाइन अगले वर्ष तक पूरी हो जायेगी। यदि मोरनहाट से डिब्रुगढ़ को जोड़ दिया जाए तो 120 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी। यदि आप मुरियानी होकर डिब्रुगढ़ जाएं तो यह दूरी 140 किलोमीटर की है। और यदि आप उन दोनों स्टेशनों को जाड़े दें तो यह दूरी केवल 35 किलोमीटर की ही रह जायेगी। अतः इससे 100 किलोमीटर की दूरी कम होने के साथ खर्चा भी कम होगा और यात्रा लागत भी घटेगी।

अतः महोदय, एक दूसरा मुद्दा जो मैं उठाना चाहता हूं वह बोंगीबिल में ब्रह्मपुत्र नदी पर चौथे पुल के बारे में है। इस बार इस पुल के लिए विस्तृत जांच पड़ताल और अन्तिम रूप से स्थान का चयन करने के लिए रेल मंत्री ने बजट में 2 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। इस क्षेत्र के लोगों की यह बहुत लम्बे समय से चली आ रही मांग है। पिछली सरकार ने इसको पर्याप्त महत्व नहीं दिया था। मैं भी उसी सरकार में था लेकिन यह समस्या अभी तक हल नहीं हुई है। असम में पुल बनाये जाने की मांग को लेकर हमें हर बार सड़क पर आना होता है। मुझे अभी तक याद है कि जब हमने सरायघाट पुल की मांग की तो उस समय मैं स्कूल में पढ़ता था और तब हमें सड़क पर धरना देना पड़ा और वह भी कई महीने तक हमने ब्रह्मपुत्र नदी पर पुल बनाये जाने की मांग की। महोदय, आप यह जानकर चकित हो जायेंगे कि जोगीपुरा में नारायण सेतु - एक पुल का निर्माण कार्य आरम्भ हो गया था लेकिन 13 वर्ष बीत जाने के बाद भी यह पुल पूरा नहीं हुआ है। यह बहुत ही संवेदनशील जनजातीय और पिछड़ा क्षेत्र है, लेकिन किसी न किसी कारण 13 वर्ष बाद भी रेलवे यह पुल पूरा नहीं कर पाई है।

हम अपने चुनाव क्षेत्र डिब्रुगढ़ का 150वां वर्ष मना रहे हैं। अतः मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि डिब्रुगढ़ रेलवे स्टेशन पर आधुनिक सुविधाओं की व्यवस्था कर इस स्टेशन का दर्जा बढ़ाएं।

महोदय, एक अन्य रेलवे लाईन फकीराग्राम से धुब्री तक मीटर गेज लाईन को बड़ी लाईन में बदला जाए क्योंकि धुबरी हमारे राज्य का बहुत महत्वपूर्ण सुदूर पश्चिमी नगर है जो पिछड़े हुए और अल्पसंख्यक बहुल क्षेत्र में स्थित है। धुबरी से गुवाहाटी तक केवल एक रेल सेवा है। यह सेवा भी नियमित नहीं है और समय पर नहीं चलती है और यह सेवा बहुत ही खराब है। इसलिए धुबरी गुवाहाटी रेल सेवा की ओर तुरन्त ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। विशेष महत्व दिए जाने की आवश्यकता है।

मेरा अनुरोध है कि हाईबोरगांव-मोरीगांव लाईन पर रेल सेवा बहाल की जाए यह रेल गाड़ी पहले चलती थी।

मुझे प्रसन्नता है कि पूर्व रेल मंत्री ने रांगिया में नया रेल मण्डल बनाये जाने के बारे में घोषणा की थी यह उस क्षेत्र के लोगों की बहुत पुरानी मांग थी। लेकिन अभी तक रांगिया मंडल के सीमा क्षेत्रों की घोषणा नहीं की गई। इससे यहां के लोगों में बहुत भ्रांतियां उत्पन्न हो रही हैं। इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि रांगिया मंडल के सीमा क्षेत्र के बारे में तुरन्त घोषणा की जाए।

कुछ वर्ष पहले असम में अदिवासियों के आंदोलन के कारण हमें बोडोलैण्ड आटोनोमस काऊंसिल बनानी पड़ी। कोकराझार बोडोलैण्ड आटोनोमस काऊंसिल का मुख्यालय है। कोकराझार रेलवे स्टेशन बहुत पुराना है। 400 किलोमीटर क्षेत्र में समस्त बोडोलैण्ड से लोग इस स्टेशन पर आते हैं। कोकराझार रेलवे स्टेशन को आधुनिक बनाये जाने की ओर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए। कोकराझार से गुजरने वाली लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों के यहां रुकने की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि इस क्षेत्र के आदिवासी राष्ट्रीय मुख्यधारा में सुगमता से मिल सकें हमारी राष्ट्रीय राजधानी तथा अन्य स्थानों को देख सकें।

महोदय 12 वर्ष पहले बोंगाईगांव में एक ऊपरिपुल बनाये जाने का वचन दिया गया था और इस बारे में समाचार पत्रों में घोषणा की गई थी। लेकिन इस ऊपरिपुल का निर्माण कार्य अभी तक आरंभ भी नहीं हुआ है। मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह इस ओर ध्यान दें।

रेलों के विकास तथा रेलगाड़ियों की आवृत्ति में वृद्धि हाने से गुवाहाटी रेलवे स्टेशन पर बहुत भीड़ रहने लगी है। गुवाहाटी स्टेशन शहर के बीचों बीच स्थित है। यदि इस स्टेशन को शहर के भीतर से शहर से बाहर नहीं ले जाया गया तो यातायात बहुत बढ़ जायेगा और लोगों के लिए बहुत समस्याएं हो जायेंगी। मंत्री महोदय के समक्ष यह बात भी रखी गई थी और मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस समस्या पर ध्यान देंगे।

पूर्वोत्तर क्षेत्र और विशेषकर असम में रेलवे स्टेशन और प्लैटफार्म 80 या 90 वर्ष पहले बनाए गए थे और ये मुख्यतः कनेयला

और चाय ढाने के लिए बनाए गए थे। ये स्टेशन बहुत पुराने हो गए हैं। यहां कोई सुविधाएं नहीं हैं तथा प्लैटफार्मों की स्थिति तो बहुत ही खराब हो गई है। वहां कुछ और भी समस्याएं हैं। अधिकांश स्टेशनों पर तो प्लैटफार्म ही नहीं हैं। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्रों महोदय महा गेज परिवर्तन के कार्य के साथ-साथ इस समस्या पर भी ध्यान देंगे।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में कुछ विलक्षण समस्या भी है। जैसा कि आप जानते हैं पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल गाड़ियां बहुत कठिन क्षेत्रों, घने जंगलों और पर्वतीय क्षेत्रों से गुजरती हैं, चोरी, डकैती और यात्रियों के सामान की चोरी जैसे अपराधों की बहुत घटनाएं होती हैं। रेलों में होने वाले अपराधों के कारण यात्रियों में बहुत भय पैदा हो गया है और रेलवे को माख भी खराब होती जा रही है। मैं मंत्रों महोदय से व्यक्तिगत अनुरोध करता हूँ कि इस समस्या पर समुचित रूप से ध्यान दें ताकि पूर्वोत्तर क्षेत्र में यात्रा सुरक्षापूर्वक और आराम से यात्रा कर सकें। इससे यात्रियों तथा रेलवे कर्मचारियों में संरक्षा, सुरक्षा और विश्वास की भावना पैदा होगी।

महोदय, एक विलक्षण समस्या और है। उस समय जब हम कालेज के विद्यार्थी थे तब लोग यह कहा करते थे कि यदि कोई विदेशी सामान खरीदना चाहे तो उसे नई जलपाईगुडी तक यात्रा करना पड़ेगा। जैसा कि आप जानते हैं कि उत्तरी सीमान्त रेलवे ऐसे राज्य में से गुजरता है जिसका सीमाएं अन्तर्राष्ट्रीय हैं। इसलिए इस समूचे क्षेत्र में नशाले पदार्थों तथा उपभोक्ता वस्तुओं की

अपराहन 8.00 बजे

तस्करी बहुत होती है। आश्चर्य तो यह है यह सामान चलती हुई रेल गाड़ियों में बहुत बिकता है। यदि आप रेल गाड़ी में यात्रा कर रहे होंगे तो आपको तस्करी के सामान की खुली मार्किट इन रेल गाड़ियों में देखने को मिलेगी। पता नहीं रेल सुरक्षा बल क्या करता है और रेलवे अधिकारी क्या करते हैं। रेल गाड़ियों में तस्करी के सामान की खुली मार्किट पनप रही है। इनसे रेल गाड़ियों में सुरक्षा व्यवस्था पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है और इन क्षेत्रों यात्रा करने वालों यात्रियों को बहुत असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है।

जब मैं मंत्रालय में था तो मैंने उस विशेष मंत्रालय के सचिव से पूर्वोत्तर क्षेत्र के बारे में चर्चा की। मुझे तब बड़ा आश्चर्य हुआ जब मुझे यह पता लगा कि उस विभाग विशेष के सचिव ने पिछले 18 वर्षों से पूर्वोत्तर क्षेत्र को छोड़ा ही नहीं है। ऐसे अनेक विभाग हैं जिनके वरिष्ठ अधिकारियों सचिव और महानिदेशक ने पूर्वोत्तर क्षेत्र की वास्तविक स्थिति देखी ही नहीं है। वे अधिकारी उनकी कठिनाइयों का अनुमान भी नहीं लगा सकते क्योंकि उन्होंने उस अत्यधिक समृद्ध क्षेत्र को देखने की परवाह तक नहीं की है। मेरा जिला देश में सबसे अधिक समृद्ध जिला है। लेकिन मैंने एक भी अधिकारी वहां नहीं देखा, जिसने कि किसी क्षेत्र का दौरा किया हो। पेट्रोलियम मंत्रालय के किसी अधिकारी ने पिछले अनेक वर्षों से पूर्वोत्तर क्षेत्र का दौरा नहीं किया

है जबकि इस क्षेत्र से सबसे अधिक कच्चा तेल मिलता है। पता नहीं हम ये सभी समस्याएं कैसे निपटा पायेंगे। इन बातों से पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों में बहुत अधिक असंतोष हो रहा है।

जब आप पूर्वोत्तर क्षेत्र में यात्रा करेंगे तो, जैसाकि मेरे वरिष्ठ सहयोगी, श्री संतोष मोहन देव ने बताया है, आप पायेंगे कि 60 प्रतिशत रेलवे बांगियां पुराना हैं। देश के दूसरे भागों में जब रेल डिब्बे अनुपयुक्त हो जाते हैं तो उन्हें पूर्वोत्तर क्षेत्र में भेज दिया जाता है। मैं सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि वे पूर्वोत्तर क्षेत्र को यात्रा करें। तभी उन्हें पता लगेगा कि वहां शौचालयों, पेयजल को कोई सुविधा नहीं है और पूर्वोत्तर क्षेत्र में चलने वाली रेल गाड़ियों में 60 प्रतिशत यात्रा डिब्बे पुराने हैं।

महोदय, मैं एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ ...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री प्रभुदयाल कठेरिया (फिरोजाबाद) : सभापति जी, आप कम से कम कोई शैड्यूल बनाइए। कोई सदस्य आधा घण्टा बोल रहा है तो कोई 10 मिनट बोल रहा है। आप एक शैड्यूल बनाकर तय कर दीजिए कि सबको कितना टाइम बोलना है।...**(व्यवधान)** आप फाइनल कर दीजिए कि हाऊस कब तक चलना है। ...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : हाउस चलेगा और सब लोग बोलेंगे। यहां बैठकर कंट्रोल करना मुश्किल है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : बहुत सीनियर मैम्बर बोलते हैं ...

(व्यवधान)

सभापति महोदय : यहां कंट्रोल नहीं हो पाता ...

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : उन्होंने 7.48 बजे आरम्भ किया है और आप मुझे दोष दे रहे हैं।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : अध्यक्षपाठ पर छोट्टाकरशा मन करिए। मैं सभा को कार्यवाही चला रहा हूँ, और सभा को उचित अवसर दे रहा हूँ।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : फिर भी मैं भी आपको तरह का एक सदस्य हूँ। यदि आप सहयोग देंगे, तो तभी मैं सभा को कार्यवाही चला सकता हूँ। आप वरिष्ठ सदस्य हैं।

(व्यवधान)

श्री जगत वीर सिंह द्रोण (कानपुर) : महोदय, हम आक्षेप नहीं लगा रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि दलों को सदस्य संख्या के अनुपात से ही सदस्यों, को बोलने की अनुमति दी जाए। विगत में भी सभा की यही प्रथा रही है। यद्यपि 160 सदस्य हैं और ये 44 सदस्य हैं उसके अनुसार समान वक्ताओं को अवसर दिया गया है। वस मेरा यहाँ अनुरोध है।

सभापति महोदय : कृपया आप संतोष रखें प्रत्येक व्यक्ति को उचित समय मिलेगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : यह बात नहीं है कि आपका समय नहीं मिल रहा। मैंने प्रत्येक मामले में समय सीमा बनाए रखी है। ऐसा कहना उचित नहीं है। मैं इसके पक्ष में नहीं हूँ। आप मुझे इसमें शामिल नहीं करें।

(व्यवधान)

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : सभा दलों ने अपना आर्वाटित समय ले लिया है।

सभापति महोदय : सभा दलों ने अपना आर्वाटित समय ले लिया है। अब आपको बोनस का समय मिल रहा। प्रत्येक व्यक्ति को बोलने का अवसर मिलेगा। हम सभा यहाँ बैठेंगे और जो भी बोलना चाहे रेल बजट और अनुदानों की मांगों पर बोल सकता है।

श्री संतोष मोहन देव (सिलचर) : कार्य मंत्रणा समिति में सभा कर्तों द्वारा यह निर्णय किया गया था कि जो भी समय बचेगा उसमें सभा वालन वाले सदस्यों को अवसर दिया जायेगा। यह एक निर्णय था जो समिति में लिया गया था। जब उपाध्यक्ष पीठासीन थे तो उन्होंने कहा था कि किसी सदस्य को 10 मिनट से अधिक समय नहीं लेना चाहिए। सभा पक्षों के सदस्यों ने 10 मिनट से अधिक समय लिया। अतः हमें शान्त और सहनशील हो जाना चाहिए। रात का भोजन तैयार है। भोजन के बाद हम यहाँ वापस आ जायेंगे और प्रत्येक सदस्य अपना बात कहेंगा।

श्री पवन सिंह घाटोवार : महोदय, मैं तीन मिनट में अपना बात समाप्त कर दूंगा।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : अब हमें सदन का समय नष्ट नहीं करना चाहिए। उन्हें अपना बात पूरी कर लेने दें। सभा को वालन का अवसर मिलेगा।

श्री पवन सिंह घाटोवार : महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र स्थलरुद्ध क्षेत्र है और वहाँ बाढ़ की सदा समस्या रहती है। सड़कें भी बहुत खराब हालत में हैं। सदन का प्रत्येक व्यक्ति इस बात को जानता है। पूर्वोत्तर क्षेत्र खाद्यान्नों तथा अन्य अनिवार्य वस्तुओं, जैसे नमक, चोना, सांभत,

खाद्य तेल, भवन निर्माण सामग्री, उर्वरकों आदि की सप्लाई पूर्ति के लिए रेलों पर निर्भर करता है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों के लाभ के लिए 40 लाख टन से अधिक सामान रेलों द्वारा ही ले जाया जाता है। कभी कभी कठिनाई हो जाती क्योंकि रेलवे लाइनों में प्रतिवर्ष को बाढ़ से विघटन आ जाता है। जो वर्ष में चार से छः बार होता है। जिसके फलस्वरूप माल की पूर्ति में व्यवधान आ जाता है और इस क्षेत्र के लोगों को बहुत अधिक कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मेरा रेल मंत्रों से अनुरोध है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए माल डिब्बों के आवंटन में विशेष प्रार्थमिकता दी जाए ताकि इन कठिन क्षेत्रों में आवश्यक वस्तुएं पहुँचाई जा सकें।

मैं केवल एक और बात कहना चाहूंगा। अंग्रेजी शासन में पूर्वोत्तर क्षेत्र में बहुत अधिक भूमि अर्जित की गई थी। अतः रेलवे को बहुत अधिक भूमि बेकार पड़ी है लेकिन उसपर गैर-कानूनी कब्जा किया जा रहा है। कभी-कभी तो मैं सोचता हूँ कि रेलवे अधिकारों को भूमि पर कब्जा करने वालों को भूमि दे रहे हैं। अतः मैं रेल मंत्रों महोदय से अनुरोध करूंगा कि उस ओर विशेष ध्यान दिया जाए और रेलवे को भूमि पर अवैध कब्जों को रोकना जाए।

सभापति महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए।

श्री पवन सिंह घाटोवार : महोदय, माननीय रेल मंत्रों ने रेल बजट में 8,138 करोड़ रुपये के परिव्यय का प्रावधान किया है जो पिछले वर्ष के परिव्यय से 8 प्रतिशत अधिक है। उन्होंने बहुत महत्वाकांक्षी कार्यक्रमों और नई रेल लाइनों के बारे में उल्लेख किया है। लेकिन बजटोंय समर्थन के बिना इनको कार्यान्वित नहीं किया जा सकता। यदि ऐसा बातों को घोषणा कर दी जाये और उनका कार्यान्वयन नहीं हो और समय पर पूरी नहीं हो जाए तो इससे लोगों में असंतोष पैदा होता है। अतः मैं प्रधान मंत्रों से अनुरोध करूंगा कि वित्त मंत्रों को आवश्यक सलाह दें ताकि रेलवे को समुचित बजटोंय सहायता मिले।

इस शब्दों के साथ मैं रेल मंत्रों महोदय को पुनः बधाई देता हूँ कि उन्होंने पूर्वोत्तर क्षेत्र को कुछ अत्यंत अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा करने का प्रयास किया और वहाँ आ रहा कठिनाई को स्वीकार किया। महोदय, मैं एक बार फिर आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे अपना मत व्यक्त करने की अनुमति दी।

[हिन्दी]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : सभापति महोदय, मैं सब माननीय सदस्यों को सूचित करना चाहता हूँ कि वे भोजन के लिए सत्रा आठ वजे कक्ष नम्बर 70 में पधारें, पत्रकार भी कक्ष नम्बर 70 में जाएं। स्टाफ के लिए 73 नम्बर कमरे में भोजन का इंतजाम है। आपसे विनम्र प्रार्थना है कि आप अपना सुविधा के अनुसार जाते रहें।

सभापति महोदय : द्वारका नाथ दास जी, आप बोलिए। एक मिनट रुकिए, इसके पहले एक लैजिसलेटिव बिजनस लेना है।

अपराहन 8.12 बजे

रेल बजट 1996-97—सामान्य चर्चा

और

लेखानुदानों की मांगें (रेल) - (जारी)

अपराहन 8.09 बजे

सविधान (अस्सीवां संशोधन) विधेयक*

(अनुच्छेद 81, 82 और 170 में संशोधन)

विधि कार्य, विधायी विभाग और न्याय विभाग के राज्य मंत्री (श्री रमाकांत डी. खलप) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि भारत के संविधान में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि भारत के संविधान में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री रमाकांत डी. खलप : महोदय, मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ।

अपराहन 8.10 बजे

लोक प्रतिनिधित्व (दूसरा संशोधन) विधेयक*

विधि कार्य, विधायी विभाग और न्याय विभाग के राज्य मंत्री (श्री रमाकांत डी. खलप) : मैं प्रस्ताव करता हूँ : कि लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1950 तथा लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1950 तथा लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री रमाकांत डी. खलप : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ।

सभापति महोदय : जो सदस्य रात्रि भोजन के लिए जाना चाहें वे जा सकते हैं। उनके नाम नहीं पुकारे जायेंगे। वे फिर वापस आ सकते हैं।

श्री द्वारका नाथ दास (करीमगंज) : महोदय, मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ, लेकिन साथ ही मैं एकदम विरोध भी नहीं करता। यह बजट बहुत अच्छा नहीं है, लेकिन साथ ही बहुत बुरा भी नहीं है। यह इन दोनों के बीच का है।

वर्तमान रेल बजट, 1996-97 पहले बजट की प्रति मात्र है। इस में कोई नई बात नहीं है। दूसरी श्रेणी के भाड़े/किराये में वृद्धि नहीं की गई है। कुछ गाड़ियों की आवृत्ति बढ़ाई गई, कुछ नई गाड़ियां शुरू की गई हैं और कुछ गाड़ियों को और आगे तक बढ़ाया गया है। इस के अतिरिक्त बजट शहरोन्मुखी है, ग्रामोन्मुखी नहीं।

इस बजट में दक्षिणी असम और त्रिपुरा की घोर उपेक्षा की गई है। यद्यपि माननीय रेल मंत्री ने ग्रामीण और पिछड़े क्षेत्रों को रेल से जोड़ने का आश्वासन दिया है। लेकिन उनका यह आश्वासन बिल्कुल निर्मूल है।... (व्यवधान) दक्षिण असम में रेलवे के सभी पांच सेक्शनों में गाड़ियां बन्द की जा रही हैं। कुछ समय बाद यह ब्रांच लाइन ही सम्भवतः बन्द कर दी जायेगी। पहले ये गाड़ियां 24 घण्टे में 2 से 3 बार चलती थी लेकिन अब एक ही बार चलती है।

अतः मैं महसूस करता हूँ कि भूतल (सड़क) परिवहन और रेल परिवहन के बीच कोई गुप्त समझौता हुआ है। अन्यथा ऐसा नहीं होता।

समय के अभाव में रेल बजट के कुछ पहलुओं पर चर्चा नहीं करूंगा किन्तु मैं केवल अपनी मांगें ही रखना चाहूंगा। रेलवे लाईन डुलाबचेरा से रनपुर तक बढ़ाई जाए, क्योंकि यह वस्तुतः मेरे चुनाव क्षेत्र में है। यह प्रस्तावित डुलाबचेरा रनपुर ब्रांच लाइन सेक्शन असम के करीमगंज जिले में पड़ता है। इस पिछड़े क्षेत्र के लोग यह मांग 1977 से करते आ रहे हैं। लेकिन आज तक कुछ भी नहीं हुआ है। इसके अलावा असम के करीमगंज जिले में बदरपुर रेलवे जंक्शन का दर्जा बढ़ाकर रेलवे डिविजन कर दिया जाए। इसका आश्वासन पिछली कांग्रेस सरकार ने दिया था क्योंकि यह दक्षिणी असम में रेल सेवा का प्रमुख केंद्र है।

इसके अलावा प्रस्तावित बड़ी लाइन को लुम्बर्डिंग से बढ़ाकर, बरास्ता बदरपुर त्रिपुरा में कुमारघाट तक बढ़ाया जाए क्योंकि यह त्रिपुरा को असम से जोड़ने वाली लाइफ लाईन है। जैसा कि बजट में प्रावधान किया गया है, बड़ी लाईन को बदर होकर सिलघर तक बढ़ाया जाए। यह बहुत पुरानी मांग है। मैं आशा करता हूँ कि बड़ी

* भारत के राज्यघर, असाधारण, भाग दो, खंड-2, दिनांक 25-7-96 में प्रकाशित।

लाईन बिछाने का कार्य शीघ्र ही आरम्भ हो जायेगा। लेकिन इस बड़ी लाईन के लिए बजट प्रावधान इतना कम है कि यह 10-15 वर्ष में भी पूरा नहीं हो पायेगा। असम के हैलाकांडी जिले में काटाखल-भैरवी ब्रांच सैक्शन में लाल मैरंगटी रेलवे लाईन का निर्माण कार्य शुरू किया जाए क्योंकि इसका सर्वेक्षण हो चुका है। लेकिन आज तक इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। तो फिर सर्वेक्षण करने की क्या आवश्यकता थी? इस ब्रांच लाईन की बहुत पुरानी मांग चली आ रही है।

असम के करीमगंज और हैलाकांडी जिलों में ब्रांच सैक्शन की रेल गाड़ियों की आवृत्ति (बारम्बारता) को बढ़ाया जाए, इससे यात्रियों को सुविधा होगी। इस ब्रांच लाईन में कटखली से भैरवी तक एक दिन में केवल एक बार ही गाड़ी चलती है; इससे यह गाड़ी एक दिन में 24 घंटे में दो या तीन बार चलती थी। लेकिन अब यह केवल एक बार ही चलती है।

अपराह्न 8.20 बजे

[प्रो. रोता वर्मा पीठासीन हुईं]

महोदया, पर्वतीय सैक्शन से होकर चलने वाली कचार एक्सप्रेस को, जो सिलचर और लुम्बडिंग को मिलाती है, करीमगंज से चलाया जाए क्योंकि बारक वैली एक्सप्रेस और कचार एक्सप्रेस सिलचर से चलती हैं और करीमगंज को छोड़ देती है।

इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से आशा करता हूँ कि कचार एक्सप्रेस मेरे चुनाव क्षेत्र के करीमगंज जंक्शन से चलाने की व्यवस्था की जाए। यदि कचार एक्सप्रेस करीमगंज जंक्शन से शुरू होकर चलती है तो मैं समझता हूँ कि इससे केवल करीमगंज जिले के यात्री ही लाभान्वित नहीं होंगे बल्कि हैलाकांडी जिला भी लाभान्वित होगा। सिलचर और लुम्बडिंग के बीच चलने वाली बारक वैली एक्सप्रेस और कचार एक्सप्रेस तथा दक्षिणी असम के ब्रांच सैक्शन पर चलने वाली गाड़ियों के सौ यात्री डिब्बों को बदला जाए क्योंकि ये डिब्बे टूट-फूट गए हैं। बारक वैली एक्सप्रेस तथा कचार एक्सप्रेस में वातानुकूलित डिब्बे लगाए जाएं। दक्षिणी असम में सभी ब्रांच सैक्शनों में रेल पटरियां बहुत खराब हालत में हैं। इन्हें तुरन्त ठीक किया जाए या इनमें सुधार किया जाए।

जहां तक आरक्षण केन्द्रों का सम्बंध है, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में केवल 9 कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र हैं जबकि उत्तर रेलवे जोन में ऐसे 52 आरक्षण केन्द्र हैं। अतः असम के करीमगंज जिले में बदरपुर रेलवे जंक्शन तथा त्रिपुरा राज्य के धर्मनगर स्टेशन पर ऐसे आरक्षण केन्द्रों की स्थापना की जाए।

न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक रेलवे लाईन को दोहरी लाईन बनाया जाए क्योंकि यहां एक ही रेल लाईन (पटरी) है। उत्तर पूर्व में रेल गाड़ियों का विलम्ब से चलने का यही मुख्य कारण है। अतः मैं मांग करता हूँ कि कम से कम न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक की रेल पटरियों को तो दोहरा किया ही जाए। इसके साथ ही न्यू

अलोपुरद्वार से न्यू कूचविहार स्टेशन तक रेल पटरी के दोनों ओर कनकरीट की दीवार खड़ी की जाए ताकि तीस्ता नदी और इसकी शाखा नदियों की भयंकर बाढ़ से इस रेलवे लाईन को बचाया जा सके।

पर्यावरण की सुरक्षा के लिए रेलवे लाइनों के दोनों ओर सामाजिक वानिकी की जानी चाहिए। मैं यह मांग केवल उत्तर सीमान्त रेलवे के लिए ही नहीं कर रहा हूँ बल्कि प्राकृतिक पर्यावरण की सुरक्षा के लिए ऐसा सामाजिक वानिकी अखिल भारतीय स्तर पर की जाए।

उत्तर सीमान्त रेलवे के पिछले सभी नैमित्तिक श्रमिकों को पुनः रोजगार पर लगाया जाए। पिछली सरकार ने इसका आश्वासन दिया था। लेकिन इस संबंध में अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। गाड़ियों के विलम्ब से चलने की आम बात हो गई है और कभी-कभी तो 5 घण्टे से 20 घंटे तक विलम्ब से चलती है। पूर्वोत्तर क्षेत्र से, दिल्ली, बम्बई तथा अन्य पश्चिमी नगरों में जाने वाली रेल गाड़ियों की यह स्थिति है। मेरे चुनाव क्षेत्र में ब्रांच लाईन की सभी गाड़ियों का विलम्ब से चलना साधारण बात हो गई है। अतः मेरा रेल मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे रेलवे के कार्यकरण की जांच करें।

जहां तक चौकोदार रहित रेलवे फाटकों का संबंध है, इसके कारण मेरे चुनाव क्षेत्र में ही कई दुर्घटनाएं हुई हैं। चौकोदार रहित इन रेलवे फाटकों के बारे में ऐसी व्यवस्था की जाए ताकि भविष्य में दुर्घटनाएं नहीं हों।

अन्त में, मैं यही कहूंगा कि इस बजट में माल भाड़ों में 10 प्रतिशत वृद्धि की गई है। लेकिन कुछ उपभोक्ता वस्तुओं के मामले में इस वृद्धि से छूट दी गई है लेकिन अन्य सभी माल पर 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इस वृद्धि को घटाकर 5 प्रतिशत किया जाए जैसाकि श्री राम नाईक ने अपने विचारों में व्यक्त किया था।

इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री मेरी सभी मांगों पर विचार कर यथाशीघ्र आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

श्री उदयसिंह राव गायकवाड़ (कोल्हापुर) : सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री श्री पासवान को बधाई देता हूँ जिन्होंने राष्ट्रीय मोर्चा सरकार का प्रथम रेल बजट प्रस्तुत किया है।

मैं इस बजट की कुछ प्रमुख विशेषताओं का उल्लेख करना चाहता हूँ। दूसरे दर्जे के साधारण तथा मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के किराये में वृद्धि नहीं हुई है। दूसरे दर्जे प्रथम क्लास के मासिक और त्रिमासिक सोजनल टिकटों के किराये में वृद्धि नहीं हुई है। समाचार पत्रों, पात्रिकाओं, सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए खाद्यान्नों, खाद्य तेलों, नमक, फल और सब्जियों, खल और तिलहनों के वर्तमान भाड़े में कोई वृद्धि नहीं हुई है। इन सभी को वृद्धि से छूट दी गई है। भाड़े के न्यूनतम प्रभार के लिए 75 किलोमीटर की दूरी सीमा को बढ़ाकर 100 किलोमीटर कर दिया गया है। ये सभी प्रस्ताव समुदाय के अधिक हितों में है।

संसाधन जुटाने का भार उच्च वर्ण पर डाला गया है। सभी दूरी के वातानुकूलित प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित 2-टायर और 3-टायर के स्लोपरों तथा वातानुकूलित चेरर कार के किराये भाड़े में 10 प्रतिशत वृद्धि की गई है। राजधानी, शताब्दी, अगस्त क्रान्ति एक्सप्रेस जैसी प्रतिष्ठित लगजरी कारों के किराये में भी 10 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। मैं आशा करता हूँ समाज के उच्च वर्ग के मेरे मित्र खुशी से यह भार वहन करेंगे क्योंकि यह वृद्धि उनके लिए कोई अधिक नहीं है। अतः माननीय मंत्रों ने यह भार समान रूप से विभाजित किया है।

इस बजट को कुछ और भी महत्वपूर्ण विशेषताएँ हैं। 15 नई गाड़ियाँ चालू की जा रही हैं। देश के सभी धार्मिक स्थलों को तेज रफ्तार वाला रेल गाड़ियों से जोड़ा जा रहा है। एक नई इण्डियन रेलवे कंटेरिंग एण्ड टूरिज्म कार्पोरेशन की स्थापना की जा रही है। रेल गाड़ों के चालक और निकटतम रेलवे स्टेशन के सम्पर्क बनाए रखने के लिए आधुनिक संचार प्रणाली की सुविधाएँ भी आरंभ की जा रही हैं। जो दुर्घटनाओं की स्थिति में सहायक सिद्ध होंगी। ये सभी स्वागत योग्य विशेषताएँ हैं यद्यपि इनमें से कुछ परियोजनाएँ कांग्रेस के शासन काल में पूर्व रेल मंत्रों ने शुरू की थीं।

कुछ और समस्याएँ हैं जिनका मैं उल्लेख करूँगा। ये समस्याएँ हैं उपनगरीय यातायात की कठिनाइयाँ। विशेषकर, मुम्बई जैसे महानगर संचार की महती समस्याओं का सामना कर रहे हैं। पिछले वर्ष विकास कार्य आरम्भ करने का वचन दिया गया था। इस वर्ष के बजट में भी इस पहलू पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है और लगता है कि इसको उपेक्षा हो कर दी गई है। मुम्बई के कुछ माननीय सदस्यों ने इस बारे में पहले भी उल्लेख किया है और मैं उनके विचारों का समर्थन ही करता हूँ। अतः महोदय, इस ओर उचित ध्यान दिया जाए और इन समस्याओं के बारे में कुछ प्रभावी कदम उठाए जाएँ।

में गतिशील रेल मंत्रों महोदय को एक बार पुनः बधाई देना चाहूँगा कि उन्होंने पूर्वोक्त क्षेत्र के लोगों को बहुत लम्बे समय से चला आ रहा मांगों को पूरा किया और वहाँ रेलगाड़ियों को एक दूसरे के साथ जोड़ा तथा राष्ट्र को राजधानी को रेल द्वारा उस क्षेत्र से जोड़ा। इन सुदूरस्थ क्षेत्रों के अनक लोगों ने अभी तक रेल गाड़ी के दर्शन ही नहीं किए हैं। माननीय मंत्रों ने अपने भाषण में यह उल्लेख किया है। मैं यह उल्लेख करना चाहूँगा कि माननीय सदस्य श्री संतोष मोहन देव ने इस ऐतिहासिक तथ्य का पहले ही उल्लेख किया है और उन प्रयासों को भी नाट किया है जो उन्होंने उस क्षेत्र की रेलगाड़ियों, अर्थात् 'सात बहनों (सेवन सिस्टम)' को भारत के साथ जोड़ने के लिए किए हैं।

रेल मंत्रों महोदय ने अपने भाषण के दौरान वित्त मंत्रों से अधिक का प्रावधान करने का अनुरोध किया। इस संदर्भ में मैं यह उल्लेख करूँगा कि वित्त मंत्रों ने अपने भाषण के दौरान रेल मंत्रों का अनुरोध स्वीकार कर लिया है। वित्त मंत्रों के भाषण के दौरान जब मेरा नजर रेल मंत्रों पर पड़ा तो वे गहक महसूस करते हुए दिखाई दे रहे थे।

अब मैं कोल्हापुर जिले के बारे में कुछ सुझाव दूँगा, यह मेरा चुनाव क्षेत्र है और यह ऐतिहासिक स्थल एवं औद्योगिक नगर है, जिसमें 7000 लघु उद्योग एकक हैं और कुछ कताई मिल हैं तथा चौदह चीनी फैक्टरी हैं जो अपनी पूरी पिराई क्षमता से कार्य कर रही हैं। मेरे इस जिले में निर्यातजन्य एकक भी हैं। कोल्हापुर रेलवे स्टेशन पूरे 100 वर्ष पुराना हो गया है और मेरे जिले के लोगों ने रेलवे स्टेशन का शत-आयु समारोह बड़ी धूम धाम से मनाया है।

कोल्हापुर से मुम्बई आने जाने वाला यातायात बहुत बढ़ गया है और वातानुकूलित 2 टायर स्लोपर के लिए आरक्षण कराना बहुत कठिन हो गया है। मुम्बई के सभी व्यापारी कोल्हापुर आते हैं तथा आरक्षण कराना उनके लिए बहुत कठिन हो गया है। कोल्हापुर से मुम्बई के लिए केवल दो रेल गाड़ियाँ हैं: एक महालक्ष्मी एक्सप्रेस और दूसरी है सहयाद्री एक्सप्रेस। इन गाड़ियों के वातानुकूलित 2 टायर स्लोपर क्लास डिब्बों में स्थान पाना बहुत कठिन हो गया है। अतः मैं सरकार और मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि प्रत्येक रेल गाड़ी में कम से कम ऐसे एक और डिब्बे की व्यवस्था शीघ्रतिशीघ्र कराई जाए।

कोल्हापुर और मुम्बई के बीच एक सुपरफास्ट रेल गाड़ी चलाने के लिए वर्षों से अनुरोध करते आ रहे हैं। और यह मांग अभी तक अनिर्णीत पड़ी हुई है। जबकि दूसरे राज्यों को ऐसी मांगें मान ली गई हैं। यहाँ सुपरफास्ट रेल गाड़ी नहीं दी गई है जबकि कोल्हापुर औद्योगिक और ऐतिहासिक नगर है।

अब मैं कोंकण परियोजना पर आता हूँ। महाराष्ट्र राज्य में कोल्हापुर रत्नागिरि का सांभावती जिला है। कोंकण परियोजना माल गाड़ियों के अक्टूबर में खोली जायेगी और यात्री गाड़ियों के लिए दिसम्बर में। इससे इस कम विकसित क्षेत्र को चिर प्रतीक्षित संचार की सुविधा प्राप्त होगी। इस विषय पर बोलते हुए मैं यह बताना चाहता हूँ कि मैंने पिछले वर्ष भी उल्लेख किया था कि कोल्हापुर और रत्नागिरि के बीच रेल सम्पर्क स्थापित करना बहुत महत्वपूर्ण है। इससे कोंकण रेलवे दक्षिणी पठार से जुड़ जायेगी। इससे दोनों क्षेत्रों के बीच व्यापार, पर्यटन, वाणिज्य और उद्योग को प्रोत्साहन मिलेगा और इन क्षेत्रों का और अधिक आर्थिक विकास होगा।

दुर्भाग्यवश, हमारा इस बहुत लम्बे समय से चली आ रही मांग का इस बजट में कोई उल्लेख नहीं है। मेरा अनुरोध है कि हमारा इस मांग को आप अपनी भावी रेल विकास योजनाओं में शामिल करें। मैंने यह भी अनुरोध किया है कि कोल्हापुर और रत्नागिरि स्टेशनों के बीच रेल सम्पर्क स्थापित करने के बारे में सर्वेक्षण कराया जाय। 100 वर्ष पुराने कोल्हापुर रेलवे स्टेशन का नवनीकरण कराया जाए और रेलवे स्टेशन के चारों ओर के क्षेत्र का सौन्दर्यकरण किया जाए। हाथगल और रकाडी रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों को चौड़ा किया जाए। अब यदि रेलगाड़ियाँ उन स्टेशनों पर पहुँचती हैं तो आधे रेलगाड़ी प्लेटफार्म से बाहर निकल जाती हैं और यात्रियों को गाड़ी में चढ़ने और उतरने में बहुत कठिनाई होती है। अतः महोदय यह सुनिश्चित करें कि ये प्लेटफार्म चौड़े किए जाएँ।

महोदय हमने पुणे-बंगलौर राजमार्ग पर टेम्बलीनाका पर एक उपरिपुल बनाये जाने का अनुरोध किया था। इस उपरिपुल की निर्माण लागत का 50 प्रतिशत भाग नगर निगम, जिला परिषदों, नगर पालिकाओं जैसे स्थानीय निकायों ने वहन करना है तथा विधायक और सांसद भी अपनी निधियों में से कुछ अंशदान करने के लिए तैयार हैं तथा शेष 50 प्रतिशत धन राष्ट्रीय सरकार तथा रेल विभाग देगा। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि 50 प्रतिशत धनराशि शीघ्र उपलब्ध कराए ताकि यह उपरि पुल बन सके।

मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि मेरे सुझावों का उत्तर देने समय वे हमारे मंत्री श्री सुरेश कलमाडा द्वारा दिए गए आश्वासन का भी सम्मान करें। वे काफी समय पहले कोल्हापुर गए थे और उन्होंने एक जन सभा में यह घोषणा की थी कि इन प्लेटफार्मों को चौड़ा करने तथा 100 वर्ष पुराने स्टेशन को सुन्दर बनाने के लिए अपनी स्वविवेक निधि में से धन उपलब्ध करायेंगे। उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि वह यह सुनिश्चित करेंगे कि कोल्हापुर और रत्नागिरि के बीच रेल संपर्क के लिए तुरन्त सर्वेक्षण किया जाए।

अपना भाषण समाप्त करते हुए मैं यह कहूँगा कि मेरा दल, इण्डियन नेशनल कांग्रेस ऐसा नीति का समर्थन करेगी क्योंकि यह देश के निधन लोगों को राहत देने की विचारधारा के अनुकूल है। अतः मैं अपनी ओर से तथा अपने दल की ओर से रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान द्वारा इस सम्माननीय सदन में प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री अजय चक्रवर्ती (बसौरहाट) : सभापति महोदय, नई सरकार का यह प्रथम रेल बजट है। मैं इस रेल बजट का समर्थन भी करता हूँ और इसके दृष्टिकोण की सराहना भी करता हूँ। इस बात में कोई संदेह नहीं कि रेलवे हमारे देश में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। रेलवे राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। रेल डिब्बा एक लघु भारत है जिसमें सभी क्षेत्रों, धर्मों, जातियों, नस्लों और विभिन्न आर्थिक पृष्ठभूमि के लोग एक साथ मिलकर बैठते हैं।

रेलवे साधारण जनता के द्वारा की जाने वाली यात्रा के लिए परिवहन का मुख्य साधन है तथा दैनिक प्रयोग में आने वाले सामान को ढोने का भी परिवहन का मुख्य साधन है। इस बार रेल बजट में सामान्य जनता को रेल किराये/भाड़े की वृद्धि के बोझ से मुक्त रखा गया है। शीघ्र खराब होने वाली वस्तुओं में मामले में भाड़े की वृद्धि से छूट दी गई है। लेकिन पान को शीघ्र खराब होने वाली वस्तुओं की सूची में शामिल किया गया है और इसके लिए मैं रेल मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ।

मंत्री महोदय ने बजट प्रस्तुत करते समय अपन भाषण में इस सम्माननीय सदन को आश्वासन दिया है कि जिन परियोजनाओं पर समय के अभाव तथा अन्य तकनीकी कारणों से विचार नहीं किया जा सका उन्हें आगामी सत्र में लिया जायेगा। मैं इस मामले में बहुत आशा करता हूँ।

बजट प्रस्तुत करते समय माननीय मंत्री महोदय ने इस बात पर स्पष्ट रूप से जोर दिया है कि अविकसित क्षेत्रों में रहने वाले लोगों, देश के सुदूरस्थ कोने में रहने वाले लोगों, आर्थिक रूप से पिछड़े तथा अनुसूचित जातियों एवं अनुसूचित जनजातियों के लोगों और हमारे देश की मुख्य धारा से अलग-थलग लोगों को रेलवे हर संभव रेल सुविधाएं देगी। ऐसे कदम उठाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहूँगा।

इस संदर्भ में मैं मंत्री महोदय और इस सम्माननीय सदन का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूँगा कि मेरे क्षेत्र में अधिकतम संख्या अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लोगों को है जो आर्थिक दृष्टि से कमजोर और पिछड़े हुए हैं। मेरे चुनाव क्षेत्र बसौरहाट में, पश्चिम बंगाल के उत्तरी 24 परगना और दक्षिणी 24 परगना, 2 जिले हैं।

हम सभी जानते हैं कि सुन्दरबन नरभक्षी, रॉयल बंगाल टाईगर के लिए प्रसिद्ध है। सुन्दरबन का अधिकतर भाग मेरे चुनाव क्षेत्र में आता है बसौरहाट हसनाबाद सुन्दरबन का प्रवेश द्वार (गट वे) है। हम बसौरहाट के लोग कलकत्ता के निवासियों को सामान को पूर्ति करते हैं और उनका भरण-पोषण करते हैं। हम कलकत्ता को सब्जियाँ, मांस, दूध के उत्पाद और मछलियाँ सप्लाई कर रहे हैं और विशेषकर मध्य और उत्तरी कलकत्ता को। हम कलकत्ता के निवासियों का भरण पोषण कर रहे हैं लेकिन हम रेल सुविधाओं से वंचित हैं। हजारों दैनिक यात्री सुन्दरबन, हसनाबाद और बसौरहाट से अपने रोजगार के लिए प्रतिदिन कलकत्ता आते हैं। हसनाबाद और बसौरहाट से हजारों छात्र उच्च शिक्षा के लिए कलकत्ता के प्रसिद्ध कालेजों और कलकत्ता विश्व विद्यालय तथा जादवपुर विश्वविद्यालय में जाते हैं। ये सभी रेल सुविधाओं से वंचित हैं।

रेलवे मानचित्र में हमारी बहुत उपेक्षा हो रही है। हमारी रेलवे लाईन उत्तर रेलवे की सियालदेह मण्डल के अंतर्गत बारसाट-हसनाबाद संक्शन में है। हमें सियालदेह से हसनाबाद जाने के लिए बारसाट जाकर वहाँ से दूसरी रेल गाड़ी पकड़नी पड़ती है। बारसाट से हसनाबाद जाने वाली रेल गाड़ियाँ 'लाल गाड़ी' की चाल से रेंगती हैं। ये रेल गाड़ियाँ हटाई जानी चाहिए। मेरी विशिष्ट मांग है कि बारसाट से हसनाबाद तक 50 किलोमीटर की दूरी के रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाए। डोजल की मूल्य वृद्धि को देखते हुए इन लाइनों का विद्युतीकरण किया जाना रेलवे बोर्ड के लिए सुविधाजनक रहेगा। मैं बारसाट से हसनाबाद तक रेल लाईन का विद्युतीकरण की मांग करता हूँ। इसपर अन्तिम निर्णय करने तक सियालदाह हसनाबाद के बीच चलने वाली रेल गाड़ियों के साथ कम से कम छः डी.एम.यू. कांच की संवाएँ आरम्भ की जाएँ। दक्षिण 24 परगना के सोनारपुर से कर्निंग तक और बरूईपुर से लखीकांटा पुर तक रेल लाईन को दाहरी लाईन बनाया जाए। रेलवे बोर्ड को बसौरहाट सब डिवीजन तथा अन्य भागों के लोगों की शिकायतें दूर करनी चाहिए। उन्होंने अपनी मांगें पूरा कराने के लिए पूरे वर्ष के लिए आंदोलन आरंभ किया था। लेकिन रेलवे अधिकारी उनकी मांगों पर चूमो साध रहे और कोई ध्यान नहीं

दिया, फिर श्री ए.बी.ए. गनी खान चौधरी से मिलने का अवसर प्राप्त हुआ। उन्होंने हमारी मांगों की सराहना की। उनके मंत्रित्व काल में एक सीधी रेल गाड़ी, इच्छामती यात्री गाड़ी शुरू हुई। लेकिन उनके बाद वह कोच बन्द कर दिया गया। इसका कारण तो रेल अधिकारी ही जानें। लोगों में बहुत असंतोष है। सभी राजनीतिक दलों के लोगों ने और बसौरहाट के लोगों ने सियालदाह स्टेशन पर धरना दिया। लेकिन रेलवे अधिकारियों की ओर से कोई ठोस परिणाम नहीं निकला है।

चूँकि अब नई सरकार बनी है इसलिए बसौरहाट के लोग स्थिति का जायजा ले रहे हैं। वे रेलवे के कार्यों का जायजा ले रहे हैं और उन्हें आशा है कि उत्साही रेल मंत्री बसौरहाट के लोगों को रेल सुविधाएं उपलब्ध कराने की दिशा में कदम उठावेंगे।

रेल मंत्री द्वारा 25 जून को आहुत बैठक में मुझे उनसे मिलने का अवसर प्राप्त हुआ। मैंने उनसे अनुरोध किया कि उन्हें रेल सुविधाओं को वाणिज्यिक दृष्टिकोण से देखने के बजाए जन कल्याण के दृष्टिकोण से देखना चाहिए। अतः हमारे रेल अधिकारी कह रहे हैं कि हमारी रेलवे लाईन की मांग आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं है। किन्तु रेलवे प्रशासन को अपनी नीतियों पर वाणिज्यिक दृष्टिकोण से नहीं बल्कि कल्याण भावना के दृष्टिकोण से निर्णय लेना चाहिए।

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि हमारी समस्याओं पर ध्यान देकर, बसौरहाट-बारसाट सब-डिविजन (सुन्दरबन) के निवासियों, अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों और पिछड़े वर्गों के लोगों को सभी सम्भव सुविधाएं ही जाएं। सुन्दरबन में रहने वाले तथा अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों तथा देश में पिछड़े वर्गों के लोगों को सभी संभव रेल सुविधाएं दी जाएं। मैं यह विशिष्ट मांग करता हूँ कि पूर्व रेलवे के सियालदाह सब डिविजन में बारसाट से हसनाबाद तक की रेलवे लाईन का विद्युतीकरण किया जाए। मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री महादय से अनुरोध करता हूँ कि हमारी मांगों पर समुचित रूप से विचार कर बसौरहाट के लोगों को सभी रेल सुविधाएं प्रदान की जाएं।

सभापति महोदय : अब श्री पो. चिदम्बरम अपना भाषण देंगे।

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी (बेलगाम) : महादया, हमने भी अपने नाम दिए हैं। लेकिन हमारे नामों का क्रम बारबार बदल दिया जाता है। कृपया आप अपनी फाइल देखकर बताए कि मेरा नाम कहां है।

सभापति महोदय : नाम उसी क्रम से प्रकार जा रहे हैं जिस क्रम की दलों ने सिफारिश की है।

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : नामों का क्रम बदला जा रहा है। इसीलिए मैं आप से अनुरोध कर रहा हूँ कि आप मुझे बोलने के लिए कुछ समय दें।

सभापति महोदय : कृपया आप अपने दल की सूची देखें।

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : मैंने जांच कर ली है और हम समय के भीतर हैं। जनता दल समय के अन्दर है।

[हिन्दी]

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : हमने भी बोलने के लिए नाम दिया है। दूसरे लोग ज्यादा क्यों बोलते हैं? आप लोग उधर से क्या बोलते हैं?...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : आप बैठिए। जिस तरह से आपकी पार्टी से लिस्ट आई है, उसी तरह से आपको बोलने का मौका दिया जाएगा।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : हमने नामों की सूची दी है। लेकिन सूची बदल रही है। मेरा अनुरोध है कि आप इसे देखें। यदि आप यह जानना चाहें कि क्रम कौन बदल रहा है तो मैं इसे स्पष्ट कर सकता हूँ। यदि आप मुझे अनुमति दें और यदि अध्यक्षपीठ चाहे तो मैं यह बता सकता हूँ कि सूची में कौन परिवर्तन कर रहा है और यह सब कैसे हो रहा है...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

सभापति महोदय : राम विलास जी, आप अपने मेम्बर को समझाइए।

(व्यवधान)

वैद्य दाऊ दयाल जोशी (कोटा) : हम भी बैठे हैं।...**(व्यवधान)**

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : हम भी बैठे हैं। हम भी जीतकर आए हैं। हमारी कांस्टीट्यूंसी के बारे में भी बोलने के लिए होता है। ...**(व्यवधान)** आप उधर रहकर क्या बोलते हैं? दस दिन हो गए हैं, हम एक दिन भी नहीं बोले। जीरो अवर और 377 में भी बोलने का मौका नहीं मिलता है।...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : सात सदस्य जनता दल के बोल चुके हैं।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : मैं दूसरे सदस्यों के बोलने की आपत्ति नहीं उठा रहा हूँ। मैं आप से अनुरोध कर रहा हूँ कि मुझे बोलने का समय दें...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

सभापति महोदय : सात आदमी जनता दल के बोल चुके हैं जो आपकी पार्टी के शेयर से ज्यादा है।

(व्यवधान)

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : सात आदमी जनता दल के बोलें हैं। सी.पो.एम. के कितने लोग बोले हैं?...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : मैं कोशिश कर रही हूँ कि सभी पार्टियों को मौका मिले। आप शोरगुल करके डिसटर्ब करने की कोशिश न करें।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री शिवानन्द एच. कोजलगी : यह रेल बजट पर महत्वपूर्ण वाद-विवाद चल रहा है। मेरा आप से अनुरोध है कि मुझे भी अवसर दें।

सभापति महोदय : यह रेल बजट पर महत्वपूर्ण चर्चा है और इसीलिए प्रत्येक व्यक्ति बोलना चाहता है। हमें सदन का समय और बरबाद नहीं करना चाहिए। अब श्री षण्मुगम बोलेंगे।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्र यादव (खलीलाबाद) : मैं आपसे कह रहा हूँ कि छः आदमियों का नाम दिया गया है, तो सात आदमों कैसे बोल चुके हैं ? ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : बोल चुके हैं। आप आकर चैक कर लीजिए।

(व्यवधान)

श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) : जनता दल के 45 सदस्य हैं और सात बोल चुके हैं। हमारी पार्टी के 160 सदस्य हैं और बहुत कम सदस्य बोले हैं।... (व्यवधान)

श्री पी. षण्मुगम (बेल्लोर) : सभापति महोदय, मैं संयुक्त मोर्चा सरकार द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1996-97 के लिए रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं इतना अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान को बधाई देता हूँ।

रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान कांचीपुरम से कलामपुर बरास्ता चय्यान और अरणी, जो लगभग 50 किलोमीटर की दूरी पर है, नई रेलवे लाइन की ओर दिलाना चाहता हूँ। यह बहुत ही आवश्यक है।

महोदय, बेल्लोर मेरा संसदीय चुनाव क्षेत्र है। यह डा.बो.आर. अम्बेडकर के नाम पर रखा गया। यह भारत में अकेला जिला है जिसका नाम डा.बो.आर. अम्बेडकर के नाम पर रखा गया है। मुझे यह कहते बड़ा गर्व है कि हमारे 'कलियावर' तमिलनाडु के मुख्य मंत्री ने उत्तरो आरकाट जिले का नाम डा. अम्बेडकर के नाम पर रखा। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय मेरे अनुरोध पर विचार करेंगे और इस रेलवे लाइन के लिए अपेक्षित धनराशि स्वीकृत करेंगे। कालमपुर पहले से ही तिरुवन्नामलाई से जुड़ा हुआ है। यदि यह नई रेल लाइन तभी की मंजूर हो जाए तो कांचीपुरम, तिरुवन्नामलाई, जो एक प्राचीन और 300 वर्ष पुराने महत्वपूर्ण मन्दिर का नगर है, से जुड़ सकता है।

मैं यहाँ यह बताना चाहूँगा कि हजारों यात्री इन मन्दिरों को देखने यहाँ आते हैं। इसके अतिरिक्त अरणी भी कांचीपुरम की तरह सिल्क की साड़ियों के लिए प्रसिद्ध है। मैं रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान, को अरणी, कांचीपुरम और तिरुवन्नामलाई को देखने के लिए आमंत्रित करता हूँ। थैलार, वन्दवासी होकर टिंडिवनम से कन्नामंगलम जो 90 किलोमीटर है का सर्वेक्षण कराया जाए। ये दोनों कार्य आरंभ कराने के लिए सांकेतिक धनराशि उपलब्ध कराई जाए। प्रसिद्ध मन्दिरों के नगर अरणी और कांचीपुरम को वैल्लोर, बंगलौर तथा दूसरे दक्षिण राज्यों से जोड़ा जाए तो इससे व्यापारियों तीर्थ यात्रियों और साधारण जनता को बहुत सहूलियत हो जायेगी। नीली पर्वतमाला में यात्रा करने के लिए सिल्क साड़ियों के लिए प्रसिद्ध अरणी को टिकटों के कुछ आरक्षण कोटे का प्रावधान। नागरकोइल-बम्बई एक्सप्रेस में यात्रा करने के लिए अरणी को 4 टिकटों का आरक्षण कोटा उपलब्ध कराया जाए। कोइम्बाटोर के लिए कोचीन मेल गाड़ी में और अरणी और तिरुवन्नामलाई के लिए मंगलौर मेल गाड़ी में कुछ टिकटों का आरक्षण कोटा उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

मद्रास और बंगलौर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 46 बहुत भीड़-भाड़ वाला राजमार्ग है। इसपर बहुत अधिक यातायात चलता है। दो बड़ी रेल लाइनें पच्छाकुप्पम के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 46 के क्रॉसिंग 73/6 पर एक दूसरे के ऊपर से जाती है। यहाँ रेल फाटक को बार बार बन्द करने से इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर चलने वाले यातायात के निर्वाह आवागमन में व्यवधान उत्पन्न होता है। विलम्ब भी होता है। इससे जहाँ ईंधन अर्थात् डीजल-पैट्रोल की हानि होती है वहाँ जन शक्ति पर भी प्रभाव पड़ता है। अतः पच्छाकुप्पम पर एक उपरिपुल का निर्माण किया जाना अनिवार्य हो गया है। इस उपरिपुल का निर्माण भारत सरकार के दिनांक 3-11-79 के पत्र संख्या पी.एल. 4/8/79 के द्वारा छठी पंचवर्षीय योजना में शामिल कर लिया गया था। भारत सरकार के दिनांक 18-10-79 के पत्र के द्वारा सड़क ऊपरि पुल के लिए भूमि का रेखांकन भी हो गया था। अतः गत 20 वर्ष से इस मामले को छोड़ा तक नहीं गया है। भारत सरकार के दिनांक 31-3-87 के पत्र के द्वारा भूमि अर्जन कार्य स्वीकृत हो गया था। अतः मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि पच्छाकुप्पम पर सड़क ऊपरिपुल के निर्माण पर विचार किया जाए।

रेल मंत्री महोदय से मेरा दूसरा अनुरोध है कि वनियाडी सड़क ऊपरि पुल का शीघ्र निर्माण कराया जाए ताकि लोग बंगलौर शीघ्रता से पहुँच सकें। इस कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता पर किया जाए। इसके लिए यहाँ के लोग रेल मंत्री महोदय और केन्द्रीय सरकार के आभारी होंगे।

दक्षिण भारत में कटपाडी, जो मेरे चुनाव क्षेत्र का एक भाग है, को ग्वालियर की भाँति मण्डल रेलवे स्टेशन के रूप में बनाया जाए। यह वैल्लोर के निकट है। वैल्लौर में क्रिस्चियन मैडिकल कालेज नाम का बहुत ही प्रसिद्ध अस्पताल है। सारे भारत के लोग इस अस्पताल में चिकित्सा कराने के लिए आते हैं। इसके अलावा सारे भारत से लोग वैल्लोर का किला भी देखने आते हैं क्योंकि यह बहुत ही प्राचीन

किला है। शांत वातावरण पसन्द करने वाले लोग आमीरथी जंगल देखने आते हैं और वैल्लोर देखने का भी अवसर प्राप्त करते हैं। वैल्लोर दक्षिण भारत का बहुत प्रसिद्ध व्यापारिक केंद्र है। अतः कटपाडी पर एक सड़क ऊपर पुल का निर्माण करने के बारे में विचार करें।

अंत में 3 नियमपाडी सड़क ऊपर पुल का तुरन्त निर्माण किया जाए। इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ और इसके लिए मैं उन्हें बधाई भी देता हूँ कि उन्होंने इतना अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया।

अपराह्न 9.00 बजे

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते (रत्नागिरि) : सभापति जी, इस सदन में पहली बार रेल बजट पर बोलने का मौका देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इस रेल बजट से पहले जनरल बजट इस सदन में रखा गया और उससे पूर्व पैट्रॉलियमजन्य पदार्थों के मूल्यों में वृद्धि की गई थी जिसकी वजह से लगभग 12 हजार करोड़ रुपए का बोझ इस देश की जनता पर पहले ही लाद दिया गया था। इस मूल्यवृद्धि के कारण पूरे देश में असंतोष फैल गया था और लोगों में भारी नाराजगी थी। देश के हर कोने में इस मूल्यवृद्धि के खिलाफ आंदोलन हुए, कहीं मार्चें लगाए गए और कहीं बंद आयोजित हुए। इस देश की जनता ने उस मूल्यवृद्धि का सभी जगह विरोध किया। जिस वक्त पूरे देश की जनता मूल्यवृद्धि के कारण परेशान थी, इस सरकार ने सदन में रेल बजट और फिर जनरल बजट पेश किये।

जब रेल मंत्री जी सदन में रेल बजट प्रस्तुत कर रहे थे तो मैं उनका भाषण बड़े गौर से सुन रहा था। मैं समझता हूँ कि रेल बजट पेश करते समय रेल मंत्री जी को इस बात का पूरा ध्यान था कि पहले ही इस देश के लोग पैट्रॉलियम पदार्थों में मूल्यवृद्धि के कारण परेशान हैं। अपने भाषण के द्वारा रेल मंत्री जी ने इस देश की जनता को लुभाने की कोशिश की।

जब रेल मंत्री जी का भाषण सदन में शुरू हुआ तो कई माननीय सदस्यों ने अपने अपने राज्यों की मांग उनके सामने रखने के लिये टाकने का प्रयास किया। रेल मंत्री जी अपने भाषण से सभी को खुश करना चाहते थे लेकिन बजट भाषण के समाप्त होने पर वह सोचते थे कि देश के हर राज्य के साथ वह न्याय कर सकेंगे लेकिन वास्तव में हर राज्य को वे न्याय नहीं दे पाए।

जब रेल मंत्री जी का भाषण समाप्त होने जा रहा था तो आखिरी वक्त उन्होंने सदन में बड़े हर्ष के साथ कहा कि मैंने दूसरे वर्ग के यात्रियों के किराए में कोई बढ़ाव नहीं किया और उपनगरीय यात्रियों का किराया नहीं बढ़ाया। इस देश में जितने बड़े-बड़े शहर हैं जैसे दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता और मद्रास उनमें उपनगरीय गाड़ियों से यात्रा करने वाले यात्रियों के मासिक पास के किराए उन्होंने नहीं बढ़ाए। रेल मंत्री जी जानते थे कि ग्लॉब में 50 प्रतिशत से ज्यादा उपभोक्ता

उपनगरीय रेलों से जाते हैं, यात्रा करते हैं, उनको लुभाने की कोशिश इस रेल बजट में की है। दूसरे दर्जे का किराया नहीं बढ़ाया या उपनगरीय रेलों का किराया नहीं बढ़ाया, उसको मैं प्रशंसा करूंगा। लेकिन यह प्रशंसा करते हुए मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप इस सदन को आश्वासन दें कि अगले रेल बजट तक दूसरे वर्ग या उपनगरीय रेलों का किराया नहीं बढ़ेगा। आप जब तक भी रहेंगे, यह किराया नहीं बढ़ाया जाएगा, इसका आश्वासन आप दें। यदि आप आश्वासन देना चाहें तो मैं बैठ जाता हूँ।

श्री राम विलास पासवान : इसमें आश्वासन क्या होता है। एक बजट के बाद दूसरे बजट में ही बढ़ाया जाता है।

श्री अनंत गंगाराम गीते : सभापति जी, इसका जिक्र इसलिए किया क्योंकि जिस पैट्रॉल को मूल्यवृद्धि पर सारे देश ने आक्रोश प्रकट किया वह मूल्यवृद्धि बजट से पहले हुई। इसलिए यह शंका हमारे मन में है कि बजट के बाद भी किराया बढ़ाया जा सकता है, कभी भी बढ़ाया जा सकता है। इसलिए हम मंत्री जी से आश्वासन चाहते हैं कि इस देश की जो गरीब जनता है, जो पिछड़े वर्ग के लोग हैं, जिनके बारे में सदन में सभी लोग बोलते हैं, हर मंत्री के जवाब में पिछड़े वर्ग का, गरीब वर्ग का उल्लेख होता है, उनको यह दिलासा मिलने के कम से कम एक साल तो हम किराया बढ़ाने से बच जाएंगे।

मैं महाराष्ट्र के कोंकण विभाग से आया हूँ, रत्नागिरि से चुनकर आया हूँ। कोंकण से हमारा नजदीकी रिश्ता है और वर्षों से जो सपना हमारा कोंकण की जनता रेल का देख रही थी वह सपना हम समझ रहे हैं कि आज पूरा होने जा रहा है। कोंकण की जनता ने कोंकण रेल का स्वागत किया है। जब पहली बार रेल मुम्बई से, दादर से कोंकण गई तो हजारों को तादाद में लोगों ने उसका स्वागत किया। इस प्रकार स्वागत किया जैसे त्योहार मनाया जाता है।

कोंकण एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है, पहाड़ी इलाका है और लोग चाहते हैं कि उसका विकास हो। रेल एक ऐसा माध्यम है जिससे हम विकास को आगे बढ़ सकते हैं। इस बात पर कोंकण की जनता का विश्वास है। कोंकण के बारे में रेल विभाग ने अभी एक अच्छा स्लोगन दिया है। जब हम मुम्बई-गोवा रोड से गोवा जाते हैं तो एक बोर्ड पर स्लोगन लिखा है - "कोंकण रेल, प्रगति का परिसर से मेल।" बहुत अच्छा स्लोगन है। हम चाहते हैं कि रेल से परिसर को प्रगति हो, कोंकण को प्रगति हो। हमारे एक साथी सदस्य भी यहाँ बैठे हैं जिन्होंने अपने भाषण में कोंकण रेल का उल्लेख किया था। मैं इस स्लोगन का स्वागत करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि हमारा रेल प्रशासन इस स्लोगन के मुताबिक काम करे।

सभापति महादया, मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि जिन किसानों ने इस रेल के लिए अपना जमाना देा है, जिन किसानों ने इस रेल के आने से विकास की आशा में अपनी खेती को त्याग दिया है, जो प्राइवेट अफेक्टड किसान हैं, उनके बारे में रेल को पहले सोचना चाहिए। उन्हें प्राथमिकता देना चाहिए। आज जो कोंकण रेल है, वह दादर से जो मरा रत्नागिरि जिला है, जिससे मैं आया

हूँ, चीपण तक रेल चल रही है। पैसेंजर गाड़ी दौड़ रही है। जो कॉकण रेल कार्पोरेशन ने नौकर भर्ती किए हैं, मेरी मांग है कि जिनकी रेल के लिए जमीन ली गई है, उनको नौकरी में प्राथमिकता देनी चाहिए, न केवल नौकरी में बल्कि जो नए रेलवे स्टेशन बनाए जाते हैं वहां पर जो स्टाल्स आदि दिए जाते हैं, उनमें भी प्रोजैक्ट अफेक्टेड हैं, उनको प्राथमिकता देनी चाहिए, लेकिन दुर्भाग्य इस बात का है कि कॉकण रेलवे ने उनको प्राथमिकता नहीं दी।

सभापति महोदया, एक और बात की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूँ कि हमारे महाराष्ट्र में यह है कि कोई यदि प्रोजैक्ट शुरू होता है और उसके लिए यदि उनकी जमीन ली जाती है, तो जो प्रोजैक्ट अफेक्टेड लोग होते हैं उनको सर्टिफिकेट दिया जाता है। उस सर्टिफिकेट के आधार पर उनको कई सुविधाएं मिलती हैं। चाहे राज्य सरकार की नौकरी हो या कोई और योजना हो, जो भी नई-नई योजनाएं आती हैं, उनमें उनको प्राथमिकता मिलती है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि हमारी केन्द्रीय सरकार भी, हमारा रेल विभाग भी, जिनकी जमीन ली जाती है, जो प्रोजैक्ट अफेक्टेड लोग हैं उनको सर्टिफिकेट दे ताकि जो कई योजनाएं हैं, उनका लाभ उनको मिल सके।

सभापति महोदया, जिस तरह मैं मांग कर रहा हूँ, उसी तरह मैं कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ। मुम्बई का जिक्र यहां पर हर सदस्य ने अपने भाषण में किया है। आज मुम्बई में जो जमीन की कीमतें हैं वे दुनिया में सबसे महंगी हैं। मुम्बई में जमीन आज अमेरिका और शिकागो से भी ज्यादा महंगी है। मुम्बई में सबसे ज्यादा जमीन, जैसा हमारे साथी प्रकाश परांजपे ने यहां पर अपने भाषण में जिक्र किया आज रेलवे के पास और एअर स्पेस के पास है। चर्च गेट से लेकर बोरीवली तक और टी.वी से थाणे तक बहुत जमीन रेलवे के पास है। यदि हम उस जमीन पर कामर्शियल इमारतें खड़ी कर दें, तो हमें काफी धन उससे मिल सकता है। इन इमारतों के माध्यम से हमें काफी रैवेन्यू मिल सकता है जिससे हमें जहां नई रेल लाइनें देनी हैं उनके लिए धन उपलब्ध करवा सकते हैं।

जैसे मुम्बई बी.टी. रेलवे स्टेशन पर, चर्च गेट रेलवे स्टेशन पर काफी बड़ी बिल्डिंग रेलवे की खड़ी हैं, जिनमें रेलवे के आफिस हैं। वैसे ही सभी रेलवे स्टेशनों पर यदि मल्टी स्टोरीड बिल्डिंग बना दी जाएं और उनको मल्टी नेशनल्स को और बड़े-बड़े व्यापारियों को बेंच दिया जाए या किराए पर दे दिया जाए, तो रेलवे को काफी बड़ी मात्रा में धन मिल सकता है। आज मुम्बई में 10 हजार रुपए प्रति वर्ग फुट से लेकर 20 हजार रुपए प्रति वर्ग फुट जमीन के रेट हैं। सिटी में जगह कम है। इसलिए जो बड़े-बड़े व्यापारी हैं, जो इंडस्ट्रियलिस्ट हैं, वे ले लेंगे।

सभापति महोदया, मैं हमारे रेल मंत्री जी को एक और सुझाव देना चाहूंगा कि सबसे ज्यादा ध्यान रेल में सफाई पर देना होगा। यदि हम ऐसा करेंगे तो हमारी बहुत सारी समस्याएं अपने आप समाप्त हो जाएंगी।

सभापति महोदय : कृपया अब आप समाप्त करिए।

श्री अनन्त गंगाराम गीते : ठीक है सभापति महोदया, मैं सुझाव नहीं देता हूँ। मैं आपको और मंत्री महोदया को धन्यवाद देकर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

सभापति महोदय : अब सैय्यद मसूदल हुसैन बोलेंगे लेकिन उससे पहले कुछ मेम्बर्स ने यह सवाल उठाया था कि किस पार्टी ने कितना बोला है। अभी तक जो डिस्कशन हुई है उसमें बी.जे.पी. के 8 सदस्य, सी.पी.एम. के 3, यूनाइटेड फ्रंट के 13, जनता पार्टी के 4, समाजवादी पार्टी के 2, टी.एम.सी. के 2, टी.डो.पी. के 1, ए.जी.पी. के 1 और एम.सी.पी. के 1 सदस्य बोले हैं।

श्री एस.पी. जायसवाल : सभापति जी, आप कृपया यह बतायें कि इन लोगों ने कितना-कितना समय लिया है।

सभापति महोदय : मैं इसके बाद कुछ नहीं कहूंगा। सदस्य अपने शब्दों को सोचकर बोलें।

श्री सैयद मसूदल हुसैन : आपने किन-किन पार्टीज ने कितना बोला है इस संबंध में लिस्ट बता दी। मैं इस संदर्भ में सिर्फ एक ही बात कहना चाहता हूँ।

सभापति महोदय : आप सब्जेक्ट पर बोलिए।

श्री सैयद मसूदल हुसैन : मैंने इस हाउस में देखा है कि जो पहले बोलते हैं वे घंटों बोलते रहते हैं। उनके लिए कोई रोक-टोक नहीं है। यह चेयर पर मेरा आरोप नहीं है। यह सिस्टम हो गया है और जो बाद में खड़े होते हैं उनसे कहते हैं कि आप पांच मिनट, दो मिनट या एक शब्द में बोलें। मैं इस सिस्टम के खिलाफ हूँ।

सभापति महोदय : इसलिए मैं यूनिफोर्मली 10 मिनट के बाद सभी के लिए घंटी बजाना शुरू कर देती हूँ। आप भी ध्यान रखिए।

श्री सैयद मसूदल हुसैन : मैं पांच मिनट में खत्म कर रहा हूँ। मुझे भाषण नहीं आता और न मैं भाषण देना चाहता हूँ। सिर्फ एक-दो मांगें हैं जो मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को रख रहा हूँ।

सबसे बड़ा अफसोस यह है कि ईस्टर्न रेलवे में जो भी जनरल मैनेजर होते हैं वे एक मर्तबा सैलून लेकर मेरे क्षेत्र में आते हैं। एक टाइम में मुर्शिदाबाद वैस्ट बंगाल की राजधानी थी। वहां बहुत बड़ा पैलेस है, इसके दर्शन के लिए लोग आते हैं। दिल्ली आकर जो बोर्ड के चैयरमैन होते हैं वे इस लाइन को बिल्कुल भूल जाते हैं। आजादी के बाद इस सैक्शन में कृष्णा नगर से लालगुड़ा तक एक पैसा आज तक खर्च नहीं हुआ। बार-बार दोहरी लाइन के लिए हम बोलते हैं। इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए बोलते हैं, लेकिन न जाने उस पर पैसा क्यों नहीं खर्च करते। 5-6 करोड़ रुपये की बात है। भगीरथी नदी पर एक पुल बनाया जाए। वहां मेरा एक स्टेशन नसोरपुर है। नसोरपुर से आजमगढ़ रेल लाइन है। द्वितीय विश्व युद्ध के समय से जो रेल लाइन थी वह आज भी मौजूद है। जमीन आपकी है, अगर भगीरथी पुल हो जाए तो सियालदाह से नार्थ बंगाल जा सकते हैं, पटना जा सकते हैं। आप इस लाइन का इस्तेमाल नहीं कर रहे हैं। यह जो हावड़ा-गोडे लाइन है यह पूर्वी बंगाल से है। लेकिन अभी तक आप इस लाइन का इस्तेमाल नहीं कर रहे हैं।...**(व्यवधान)** मैं नई लाइन नहीं मांग रहा

हूँ। मैं कह रहा हूँ कि जो लाइन मौजूद है उसमें थोड़ा सा पैसा खर्च करें तो आपका काम हो सकता है। सियालदाह या हावड़ा से आप जो भी नॉर्थ बंगाल या पटना की तरफ नई लाइन इंटीग्रियुज करते हैं वह वाया धौलपुर, रामपुर तक करते हैं लेकिन आपके रेलवे बोर्ड को मालूम नहीं है कि एक और रेल लाइन वाया कटवा से आजमगंज की है जिसका अंतर भी बहुत कम है। आप इस लाइन में एक भी ट्रेन भी नहीं दे रहे हैं, क्या बात है? एक तरफ हैवी ट्रैफिक हो रहा है और दूसरी तरफ लाइन बिल्कुल खाली पड़ी हुई है। मैं नई रेल लाइन की बात नहीं कर रहा हूँ। मैं कह रहा हूँ कि जो ट्रैक है, कम से कम उसका तो सही इस्तेमाल हो। आप उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दे रहे हैं।

इस बार रेल मंत्री जी ने नॉर्थ ईस्टर्न रीजन की ओर बहुत ध्यान दिया। नॉर्थ ईस्टर्न रेलवे के लोगों ने आपको धन्यवाद दिया। वह सब ठीक है।

मैं आपको एक दूसरा सुझाव देना चाहता हूँ। अभी बंगलादेश से हमारा बहुत अच्छा सम्पर्क है। क्या आप बंगलादेश के अंदर से एक कौरीडोर नहीं निकाल सकते? वे कहते हैं कि हमें मेनस्ट्रीम में शामिल करो तो हमें तो मेन लैंड कहना पड़ेगा। बंगलादेश के साथ कौरीडोर हो जाए तो उसका सात सिस्टर्स के साथ वाया वैस्ट बंगाल पूरा संपर्क हो जाएगा। कलकत्ता पोर्ट जो एक समय में सबसे बड़ा पोर्ट था, आजवादी के नाम पर बंटवारा हुआ तो एक तो प्रदेश आ गया और बीच में जो अपना देश रहा, उसके साथ भी सम्पर्क नहीं रहा। नतीजा यह हुआ कि वह भी खत्म हो गया। बंगलादेश के साथ एक कौरीडोर तीन बीघा जमीन पर हुआ। यदि सड़क पर एक कौरीडोर हो सकता है तो क्या हम उनसे बातचीत करके रेलवे लाइन पर कौरीडोर नहीं बना सकते? इसपर आप थोड़ा ध्यान दीजिए।... (व्यवधान) तीन बीघा दिया नहीं, एक रास्ता है जिसे वे भी इस्तेमाल करते हैं और हम भी इस्तेमाल करते हैं।

हमारे वहां एक बहुत अच्छा म्यूजियम है। वहां हर साल कम से कम 14-15 लाख टूरिस्ट जाते हैं। लेकिन वहां पर सिंगल लाइन है। उसे दोहरी करने की मांग हमने रखी है। हमारे वहां जो स्टेशन है, उसमें आपने सिर्फ दो रिटायरिंग रूम रखे हैं और उसमें भी आपके रेलवे के अधिकारी रहते हैं। हम बार-बार कहते हैं कि हां कम से कम 20 बैड की एक डोरमैटरी बनाइए, 5-6 लाख रुपये का खर्चा आएगा। वहां पर बहुत सारी जमीन पड़ी हुई है। मैं समझता हूँ कि आप इस पर भी ध्यान देंगे।... (व्यवधान)

पूरे देश में जितनी भी रेल लाइनें हैं, स्टेशन हैं, हर जगह रेलवे हॉक्स हैं। यह बहुत भारी समस्या है। आप न ही उन्हें हटा सकते हैं न ही रख पा रहे हैं। स्टेशन बिल्कुल खत्म हो गया है। मैं हॉक्स यूनियन के साथ जुड़ा हुआ हूँ लेकिन फिर भी बार-बार मांग करता हूँ कि आप उनके बारे में लाईसेंस सिस्टम चालू कीजिए। उन्हें आईडेंटिटी कार्ड दीजिए, लाईसेंस दीजिए ताकि वे डिसिपलिन में आ जाएं। उनको हटाना आपके बस से बाहर है। दिन-प्रतिदिन बड़े-बड़े उद्योग बंद हो रहे हैं। आप सैल्फ एंप्लायमेंट की बात कहते हैं। वे तो सैल्फ एम्प्लॉयड हैं, उन्होंने आपसे कर्जा भी नहीं लीया। मेरी

विनती है कि उन्हें डिसिपलिन में लाने के लिए आईडेंटिटी कार्ड कम लाईसेंस देना चाहिए। इससे आपको कुछ पैसा भी मिलेगा। वैस्ट बंगाल में ऐसे लगभग 60,000 रेलवे हॉक्स हैं और दिन पर दिन इनकी संख्या बढ़ रही है, आगे और भी बढ़ेगी। इनको अगर आप अभी डिसिपलिन में नहीं लाए तो बाद में यह आपके बस के बाहर की बात हो जाएगी।

मेरा लास्ट सजेशन है। माननीय मंत्री जी, आफिशियल लैंग्वेज कमेटी में आप भी थे, मैं भी था। आपने भी देखा है, मैंने भी बहुत जगह देखा है। कम्प्यूटर हर जगह आपने इंटीग्रियुस किया है, साथ-साथ साक्षरता का जो कार्यक्रम हुआ, हर जगह जो नये लोग थोड़ा बहुत पढ़ना-लिखना सीखे हैं, वह अपनी रीजनल लैंग्वेज में सीखे हैं। आपके रिजर्वेशन चार्ट उसी एरिया की भाषा में हों तो उनके लिए बहुत आसानी होगी। कम्प्यूटर के जरिये यह काम करना आपके लिए बहुत आसान है। स्पेशली जो 'सी' कटेगरी रीजन हैं, जिसकी अलग-अलग मातृभाषा है, उस भाषा में रिजर्वेशन चार्ट अगर न करें तो इतना पैसा खर्च करके सबको आपने एजुकेटेड बनाने की जो कोशिश की है, साक्षर बनाने की कोशिश की है, इसका कोई फायदा नहीं है। फिर भी मैं आपको कहूंगा कि मंत्री जी, रात के 9.30 बजे रहे हैं, यहां पत्रकार नहीं हैं, टी.वी. नहीं है। मेरा यह भाषण रेडियो, टी.वी. के लिए नहीं है, यह भाषण आपके लिए है। आप इस पर ध्यान देंगे और अपने जवाब में इन बातों का उत्तर देंगे।

मैं चेयर को धन्यवाद दूंगा कि चेयर ने मुझे मौका दिया।

वैद्य दाऊ दयाल जोशी : माननीय सभापति जी, रामविलास पासवान जी लोक सम्पर्क में माहिर हैं। यह बजट रेल बजट ने होकर लोक सम्पर्क का माध्यम मात्र सम्माननीय राम विलास जी ने बनाया है। ऐसे कुशल व्यक्ति होते हुए भी मुझे दुख है कि इनके दोनों अगल-बगल जो दो व्यक्ति विराजमान हैं, वित्त मंत्री जी, उनसे अधिक धन लेने के लिए उन्हें यह प्रभावित नहीं कर सके, न प्रधान मंत्री जी को प्रभावित कर सके।

श्री राम विलास पासवान : आप कीजिए न।

वैद्य दाऊ दयाल जोशी : एक घंटा 27 मिनट के भाषण में प्रधान मंत्री जी रेल बजट के प्रति इतने जागरूक थे कि वह झपकियां ही लेते रहे। सदन में जब इधर से कुछ लोगों ने ध्यान दिलाया कि प्रधान मंत्री जी सो रहे हैं तो वह कहने लगे कि मैं बहुत मगन होकर बजट सुन रहा हूँ। उनकी झपकियों का कारण कल अनंत जी ने बताया कि उनके राज्य में जिस प्रकार से श्रीमन् जाफर शरीफ ने अपने राज्य के लिए भारी भरकम बजट स्वीकार किया था, वह काट लिया, इसलिए वह झपकियां लेते रहे हैं, क्योंकि उनके कर्नाटक का बजट, जो बड़ी तादाद में कटा है, उसके कारण उनको झपकियां ही लेनी थी, बजट कहां सुनना था। माननीय मंत्री महोदय, आपने जो 41 पेज का ... (व्यवधान)

प्रो. आई.जी. सनदी (धारवाड़-दक्षिण) : मंत्री तो हैं पर बजट कहां से काट लिया।... (व्यवधान)

वैद्य दाऊ दयाल जोशी : कर्नाटक का बजट कट गया। अब देखिये न, प्रधान मंत्री जी यहां सोते रहे। वह गंभीरता से लेते ही नहीं हैं। अच्छा तो यह होता कि दोनों को प्रभावित करके रेल बजट में ये भारी राशि लेंते।

मेरा मानना है कि आपने केवल कर्मकांड किया है। उसके पात्र आप नहीं थे, लेकिन आपने रेल बजट पढ़कर कर्मकांड मात्र किया है और हम भी कर्मकांड ही कर रहे हैं। सब लोग चाहते हैं, पंडित जी जरा जल्दी करो। जैसे शादी होती है, दुल्हा दुल्हन बैठते हैं तो बाराती कहते हैं कि पंडित जी जरा जल्दी करो और पंडित कहता है कि मैं विधिवत् रूप से पाठ करूंगा, विधिवत् रूप से शादी करूंगा, यही स्थिति आज हमारी हो रही है, सब लोग कह रहे हैं कि जरा जल्दी करो। मैडम भी कहती हैं, दो मिनट होते ही घंटी बजाएंगी, पांच मिनट होती ही कहेंगी कि बैठ जाओ और दस मिनट होते ही कहेंगी कि वापस चले जाओ। एक-एक व्यक्ति बोलता है और जाता जा रहा है। माननीय मंत्री महोदय अब की बार तो हो गया, यह पिछले चार साल से परम्परा चली है, इसके पहले रेल बजट पर पूरा-पूरा समय मिलता था। चार बजे तक सदन चलता था। लेकिन लगता है आप सदन में कार्य जल्दी निपटाना चाहते हैं। इसलिए लोगों को यह कर्मकांड करना पड़ रहा है। मुझे नहीं लगता कि इससे देश का भला हो रहा है।

आपके रेल बजट की 41 पेज की पुस्तिका मैंने पढ़ी है। उसमें 11 पेज में रेलों के सर्वे की बात कही गई है। आप जन सम्पर्क में माहिर हैं इसलिए केवल मात्र सर्वे की बात की है। आपने जिन सर्वे कराने का वादा किया है, उस आधार पर यदि रेल विभाग कार्यवाही करे तो आपको 30 हजार करोड़ रुपये चाहिए। पूर्व रेल मंत्री माधव राव सिंधिया ने हमारे यहां एक रेल लाइन का सर्वे कराया था। मैं उसका पता करने के लिए रेल भवन गया और पूछा कि कोटा से सोपर तक रेल लाइन का सर्वे हो गया है, उसका काम कब पूरा होगा, तो मुझे जवाब दिया गया कि दस साल तक जो वर्तमान में बजट मिल रहा है, वह लगातार मिलता रहे तो सर्वे का काम दस साल में पूरा हो सकता है, क्योंकि हमारे यहां 110 लाईंस का सर्वे का काम विभाग में पड़ा हुआ है। आपकी रेल लाइन नहीं बनेगी। मैं लगातार तीसरी बार सदन में जीतकर आया हूँ, लेकिन वह लाइन नहीं बनी और उसकी अपेक्षा भी नहीं है। क्योंकि हम विपक्ष में हैं और सरकार को कोसने के सिवा हमारे पास कोई और चारा भी नहीं है।

आपने दूसरी श्रेणी का 200 किलोमीटर तक की दूरी का किराया नहीं बढ़ाकर वाहवाही लूटने का काम किया है। लेकिन 97 फीसदी लोग दूसरी श्रेणी में यात्रा करते हैं। इसलिए वीडियो कोच, ऑडियो और टेलीफोन सर्विस देने की क्या आवश्यकता थी। यह काम करके आपने सिर्फ तीन प्रतिशत लोगों का ध्यान रखा है। उनके लिए आप एक्जीक्यूटिव चेरस कोच लगाने जा रहे हैं, लेकिन 97 प्रतिशत लोग किस प्रकार से नारकीय यात्रा करते हैं, उसका ध्यान नहीं रखा। उन यात्रियों का भी ध्यान रखना चाहिए था। क्योंकि आप जिस दल से और जिस विचारधारा से आते हैं, यह उससे मेल नहीं खाती। आपने शयनयान का किराया बढ़ाया है, यह लोगों की नौद हराम करने की

बात है। अगर पैसा ही जुटाना था, तो आपके विभाग में पर्चेजिंग में 20 अरब रुपये का घोटाला प्रतिवर्ष होता है, उसको रोकना चाहिए था। अगर उसे रोकते तो आपको किराए बढ़ाने की आवश्यकता नहीं होती। रेलवे बोर्ड के पूर्व चेयरमैन राव ने माल भाड़े में वृद्धि को देखकर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की है कि रेल विभाग ने माल भाड़े में वृद्धि करके अपने पैरों पर कुल्हाड़ी मारी है। आपने 'इकोनॉमिक टाइम्स' में छपी रिपोर्ट पढ़ी होगी। उसमें लिखा है कि जिस दिन माल भाड़े में वृद्धि हुई, उसके अगले दिन से गेहूँ के दामों में तेजी से वृद्धि हुई। आम आदमी के मुंह से रोटी का निवाला छीनने का काम किया है। लेकिन जिस तेजी से रेलवे में चोरियां होती हैं, उनको रोकने की कोई व्यवस्था नहीं है। आप बुद्धिमान हैं और आपने सांसदों को बुलाकर पटाने का काम किया है। लेकिन हम आपको आज की भी नौद खराब करेंगे।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : ऐसे मंत्री के लिए प्रशंसा करें, ऐसा कुछ काम नहीं हुआ।

वैद्य दाऊ दयाल जोशी : मैं रेलवे में घाटे की स्थिति की चर्चा करना चाहता हूँ। मालगाड़ियों के एक्सीडेंट बहुत होते हैं। कारण तलाश किया तो सारा माजरा समझ में आ गया। मैं 21 तारीख की घटना का उल्लेख करना चाहता हूँ। रतलाम से कोटा के लिए गाड़ी चली, वह टेंढ़ी ही चलती आई। पता चला कि चार-पांच जगह फिश-प्लेट्स निकाल ली गई थीं, उस कारण गाड़ी टेढ़ी हो गई। चाबियां उसमें पकड़ी गई, रेल गाड़ियों के टुकड़े पकड़े गए, कपलिंग पकड़े गए और सिगनल का सामान पकड़ा गया। अब ऐसी स्थिति आ गई है कि छापे में सामान जो पकड़ा गया, उसमें मेन मुल्जिम तो भाग गया और पांच महिलाएं पकड़ी जा रही हैं और उससे ज्यादा आश्चर्य की बात यह है कि कोटा जंक्शन पर दो लड़के ऐसे हैं जो खड़ी हुई गाड़ियों के अन्दर लोहा चोरी कर लेते हैं। साल भर पहले एक ईमानदार अफसर ने जो आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का व्यक्ति था, चार बदमाशों को लोहा चोरी करते हुए पकड़ा था। वे चारों बदमाश उसके पास जो राइफल थी, उसके साथ झूल गये। वह क्या करता या तो राइफल छिन जाने देता या उनको गोली मार देता। उसने उन बदमाशों को गोली मार दी। गोली मारने के बाद साल भर पहले उस गरीब को दस साल की सजा हुई है और आज तक आपके विभाग ने उस भंवर सिंह नाम के अधिकारी के घर पर जाकर पूछा तक नहीं कि तू जिन्दा है या नहीं। आजकल यह है कि उन चोरों को प्रोटेक्शन देने के लिए आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोग और प्लेटफार्म के लोग दोनों में आपस में होड़ लगी है। रेलवे का डिब्बा तो आपकी पुलिस का है, प्लेटफार्म पुलिस का है और दोनों में अगर प्लेटफार्म में कोई चोरी करते हुए पकड़ा जाता है तो चूँकि एक व्यक्ति जेल जा चुका है, या तो प्लेटफार्म की चोरी हो रही है, मेरा क्या लेना-देना और उसी प्रकार से अगर गाड़ी में चोरी करता है और उसको पुलिस में हैंड-ओवर किया जाता है तो उस पर कोई कार्रवाई नहीं की जाती। आप इसको गंभीरता से लीजिए। मेरा निवेदन यह है कि इसी प्रकार से आप चोरी रोकने में समर्थ होंगे। यह तो केवल एक जगह की है, वहां लगातार चोरियां पकड़ी जाती हैं। गैंग के गैंग चलते हैं। आपका विभाग उन चोरों को पकड़ने में समर्थ नहीं है। मेरा निवेदन है कि मेरे

क्षेत्र में कोटा-बीना रेलवे लाइन पर उसकी बड़ी दुर्दशा है। वह सैन्ट्रल रेलवे के अंदर है, गाड़ियां पश्चिम रेलवे में आती हैं। मैं बराबर लड़ता रहा कि एक एक्सप्रेस गाड़ी कोटा-दमोह, कोटा-बीना, कोटा-भोपाल चला दीजिए। आपकी गाड़ी कोटा से भोपाल 18 घंटे में पहुंचती है जबकि बस सात घंटे में पहुंचती है। गाड़ी खाली जाती है। उस आधार पर मेरा निवेदन है कि जब तक वहां पर आप एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चलाएंगे, तब तक वहां किसी प्रकार की कोई सुख-सुविधा नहीं होगी। अभी मैंने इसकी जोरदार वकालत की थी। सुरेश कलमाडी जी जब रेल मंत्री थे, उससे पहले रेलवे के जनरल मैनेजर ने पूछा कि आपकी क्या-क्या डिमाण्ड हैं। मैंने कहा कि मेरी तीन डिमाण्ड हैं। पहली तो यह कि कोटा-बीना को एक्सप्रेस गाड़ी दें। एक मैंने जयपुर और मद्रास के लिए गाड़ी की मांग की थी। चूंकि कोटा के अंदर बहुत बड़ी तादाद में मद्रास के बंधु रहते हैं, उनके लिए गाड़ी चाहिए। उन्होंने गाड़ी दी तो सही लेकिन वह कोटा बीना होकर नहीं जाएगी, वह कोटा-नाहटा होकर जाएगी और उसके आधार पर किसी प्रकार की कोई सुविधा लोगों को नहीं मिल पाएगी। यह पांच-छः करोड़ रुपए का खर्च है। पांच-छः करोड़ रुपए का सिगनल का काम कृपा करके करवा दें जिससे एक एक्सप्रेस ट्रेक आपको मिल जाएगा, जिससे बहुत बड़ी तादाद में सवारियां आपको मिल जाएंगी। इसी प्रकार से कोटा-नाहटा में एक गाड़ी देने की कृपा करें। एक गाड़ी कोटा और बारां के बीच में चले। इसी प्रकार से कोटा से प्लेटफार्म के दूसरी तरफ आपके 15 हजार रेल कर्मचारी रहते हैं और इस स्थान पर पिछले 20 सालों से एक ओवर ब्रिज बनाने की मांग है, लेकिन वह नहीं बन पा रहा है। इस ओवर ब्रिज को बनाने के लिए भूतपूर्व रेल मंत्री, श्री सुरेश कलमाडी जी, ने घोषणा की थी और यह कहा था कि इस ब्रिज को बनाने के लिए आधा पैसा राज्य सरकार दे। मैं कहना चाहता हूँ कि इस ब्रिज से राज्य सरकार को कोई लेना-देना नहीं है। राज्य सरकार का इससे कोई वास्ता नहीं है। मेरा निवेदन है कि आप कृपया केंद्र के खर्चे से इस ओवर ब्रिज को बनायें। इसी प्रकार से कोटा गुडली के बीच में एक ओवर ब्रिज बनायें।

महोदय, कुछ और छोटी-छोटी मांगें हैं, जो मैं निवेदन करना चाहता हूँ। महादेव मंदिर जाने के एक लोकल गाड़ी चलती है, इस गाड़ी को रामगढ़ स्टेशन पर रोका जाना चाहिए। देहरादून एक्सप्रेस को कापरें स्टेशन पर रोका जाए। जयपुर सुपरफास्ट गाड़ी को कंशवरायपाटन स्टेशन पर रोका जाए। यह हिंदुओं और जैनियों का प्रमुख तीर्थ-स्थल है। अब एक्सप्रेस को दारा और कंशवरायपाटन स्टेशन पर रोका जाए। चूंकि राजस्थान से मैं ही सिर्फ बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ, इसलिए कुछ बातों के बारे में मैं और कहना चाहता हूँ। अजमेर-कोटा के बीच के लिए रेल लाइन का सर्वे कराया जाए। जयपुर-कोटा के बीच में एक अलग से गाड़ी चलाई जाए। पुष्कर हिन्दुस्तान का एक महत्वपूर्ण तीर्थ-स्थल है, जहां सभी धर्मों का लोग जाते हैं। इस लिए पुष्कर के लिए अलग से सर्वे करावें। कोटा-भिलवाड़ा के बीच रेल लाइन के लिए आप सर्वे करावें। अंत में, रेल मंत्री जी चर्चियाँ और प्रश्नोत्तर पर लगाम लगावें। आपके पास पैसे की कमी नहीं है, इसलिए विकास के कामों को तेज करें। गत लोकसभा का जब अधिवेशन समाप्त हुआ और मैं जंक्शन पर पहुंचा

तो वहां नौ गाड़ियों के बारे में घोषणा हो रही थी कि यह गाड़ी दो घंटे लेट आएगी और वह गाड़ी तीन घंटे लेट आएगी तथा यह गाड़ी पांच घंटे लेट आएगी। जब मैं घर से चला तो पता लगा कि देहरादून एक्सप्रेस सही समय पर है और स्टेशन पर पहुंचा तो पता लगा कि गाड़ी दो घंटे, फिर पांच घंटे लेट है। आपने कहा था कि गाड़ियां लेट चलेंगी तो स्टेशन मास्टर को दंडित किया जाएगा, लेकिन आपने अभी तक एक भी स्टेशन मास्टर और किसी अधिकारी को दंडित नहीं किया है। गाड़ियां पहले की तरह लेट-लतीफ हैं। इसके साथ ही आप द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की समुचित व्यवस्था करिए, क्योंकि 97 प्रतिशत आदमी द्वितीय श्रेणी से ही यात्रा करता है। गाड़ियों की यह हालत है कि यात्री बाथरूम में लैट्रिन कर रहे हैं। इस व्यवस्था को भी आपको दुरुस्त करना होगा। मंत्री जी आप बड़े लोगों की चिन्ता मत करिए, लेकिन छोटे लोगों को अधिक से अधिक सुविधायें देने के बारे में विचार करिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : महोदय, मैं वर्तमान रेलमंत्री के इस प्रथम रेल बजट का समर्थन करता हूँ। इस सदन में रेल बजट प्रति वर्ष प्रस्तुत किया जाता है और उस पर चर्चा भी होती है। लेकिन इस वर्ष के बजट में अनोखी विशेषता है। कम से कम ऐसी दो विशेषताओं को मैं इस वर्ष के बजट में अनुभव कर रहा हूँ।

अपराह्न 9.45 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

महोदय, रेल मंत्री द्वारा दिए जाने वाले रेल बजट पर भाषण में नए नए प्रस्ताव होते हैं। नई रेलवे लाइनें, गेज परिवर्तन की योजनाएं, रेल पटरियों को बदलना, रोलिंग स्टॉक आदि जैसे प्रस्तावों का बजट भाषण में उल्लेख किया जाता है। कुछ नई रेल गाड़ियां चालू की जाती हैं। ऐसी सामान्य बातें प्रति वर्ष ही बजट भाषणों में की जाती हैं देश के कुछ भागों के लिए कुछ बातें तो होती ही हैं। लेकिन इस वर्ष दो विशेष महत्व की बातें हैं।

प्रथम, मंत्री महोदय के भाषण में देश में 6 अतिरिक्त जोन बनाए जाने का निर्णय किया गया है। लेकिन सरकार और रेल भवन इस विचार को दशकों से टालते आ रहे हैं। और स्वतंत्रता के बाद से स्थिति बहुत अधिक बदल गई है और हम इसे योजना दर योजना टालते आ रहे हैं। अब आठवीं योजना भी समाप्त होने को है। इस दृष्टि से देश में छः अतिरिक्त जोन बनाने का निर्णय ऐतिहासिक निर्णय है। इन जोनों में से एक जोन उड़ीसा में बनेगा जिसके लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ।

कुछ अन्य विशेषताएं भी हैं जिनके लिए हमें बहुत प्रसन्नता हो रही है। और कभी-कभी तो हमें भारतीय रेलवे पर गर्व होता है। भारतीय रेलवे विश्व में सबसे विशाल और लम्बी रेलवे है। जब तक रशिया (रूस) विश्व के नक्शे पर था तब तक भारत की रेलवे विश्व

में दूसरे स्थान पर थी। अब चुंकि रशिया विघटित हो गया है इसलिए भारतीय रेलवे विश्व में सबसे विशाल और लम्बी रेलवे है जिसमें 16 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं। रेलवे भारत में सबसे बड़ा खान-पान व्यवस्थापक है। यदि मैं गलती पर नहीं हूँ तो समस्त विश्व में पड़ोसी देशों की तुलना में भारत में सबसे कम रेल किराया या भाड़ा है। वैसे पाकिस्तान और और बंगलादेश में भी रेल भाड़ा व किराया सस्ते हैं। यह है हमारी रेलवे की विशिष्ट विशेषताएं। इसलिए यह निर्णय किया गया था कि 1924 से रेल बजट सामान्य बजट से अलग प्रस्तुत किया जा रहा है। रेल बजट का यह इतिहास है।

समय के अभाव के कारण मैं दूसरी बातें नहीं उठाऊंगा 6 अतिरिक्त जोनों का प्रावधान एक विशेष महत्व है। दूसरी विशेषता इस वर्ष से आरम्भ होने वाली 5 नई पयंटन रेल गाड़ियां हैं यह कार्य गैर सरकारी क्षेत्र के सहयोग से किया जायेगा क्योंकि हमारी अर्थव्यवस्था में आमूल परिवर्तन आया है। कुछ लोगों ने इसका विरोध किया लेकिन हम अब विश्व के ढांचे में ढल गए हैं। अर्थात् अर्थव्यवस्था का निजीकरण कर रहे हैं चीन में भी निजीकरण के तत्व निरन्तर पनपने लगे हैं। हमने निजीकरण को व्यवहार में लाना आरम्भ कर दिया है। पहली बार इसे हमने अपने रेल बजट में शामिल किया है। ये इस बजट के दो विशेष पहलू हैं।

महोदय, मैं कराधान आदि के बारे में कहना चाहूंगा। श्री राम विलास पासवान ने, जिन्हें गरीब लोगों की चिंता है, किरायों व भाड़ों में वृद्धि करने में सावधानी बरती है। उन्होंने बजट में कुछ इस तरह समायोजन किए हैं कि इस वृद्धि से केवल तीन प्रतिशत यात्री प्रभावित होंगे। यह मुद्रास्फोतिजन्य है। इस बात से तो इंकार नहीं किया जा सकता कि आवश्यक वस्तुओं के 15 मर्दों को छोड़कर भाड़े में 10 प्रतिशत की वृद्धि में कुछ वस्तुओं के मूल्य बढ़ेंगे। विभिन्न प्रकार के परिवहन कुछ महंगे हो जायेंगे। इस प्रक्रिया में मंत्री महोदय ने शेष वर्ष के दौरान 927 करोड़ रुपये और प्रति वर्ष 1398 करोड़ या 1400 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व जुटाने का प्रस्ताव किया है।

मैं अपने क्षेत्र की विशिष्ट मांगों पर अभी आता हूँ सामान्यतः मैं वही बात करूंगा जो सभी के लिए और इस सदन के लिए महत्वपूर्ण है और जिन पर विचार करना चाहिए और वह है कि परिवहन व्यवस्था हमारी राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था का प्रमुख घटक है और इसमें रेल परिवहन बहुत ही प्रभावी भूमिका निभाता है। भारत के लिए तो प्रत्येक व्यक्ति जानता है कि हमारी राष्ट्रीय एकता के लिए यह कितना महत्वपूर्ण है। आर्थिक पहलू के अतिरिक्त समाजिक और भावनात्मक पहलू भी हैं। भावनात्मक एकता और राष्ट्रीय एकता के लिए रेलवे एक साधन है। भारत जैसे विशाल और बहु-स्वरूप वाले देश, जो एक राष्ट्र से भी बढ़कर है में राष्ट्रीय एकता की शक्ति का माध्यम रेलवे है। भारत महाद्वीपीय परिमाण वाला, बहुजातीय, बहुभाषीय तथा श्रीनगर से कन्याकुमारी तक विस्तृत देश है।

हम पूर्वोक्त से कच्छ तक के माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त की गई चिंता से अवगत हैं। इसीलिए रेलवे हमारी राष्ट्रीय एकता को सुदृढ़ करने के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। हम एक

विकाशशील देश हैं। यह हमारा भरसक प्रयास है कि राष्ट्रों के समुदाय के अग्रणी स्थान प्राप्त करें। हम अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर अपनी पहचान बनाना चाहते हैं और हम विकसित देशों के साथ स्पर्धा करना चाहते हैं। यह असंभव कार्य नहीं है। दूरसंचार के क्षेत्र में हमने विकसित देशों के समान अपनी पहचान कायम कर ली है। हमारा दूरसंचार व्यवस्था की विकसित देशों की व्यवस्था के साथ अनुकूल तुलना की जा सकती है। अतः ऐसी स्थिति की पृष्ठभूमि में बजट में कुछ असमानताएं हो सकती हैं आर्थिक सर्वेक्षण में पिछले वर्ष सकल घरेलू उत्पाद की दर का लक्ष्य 6.2 प्रतिशत आंका गया था और हम उस लक्ष्य को प्राप्त कर चुके हैं और उसे पार कर चुके हैं। हमने 7 प्रतिशत सकल घरेलू उत्पाद का लक्ष्य प्राप्त कर लिया है। इस वर्ष भी हम 7 प्रतिशत सकल घरेलू उत्पाद विकास का लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे। औद्योगिक विकास की दर 12 प्रतिशत है। इस पृष्ठ भूमि में रेल बजट में हमने जो कुछ प्रावधान किया है वह आशाजनक नहीं है। रेल बजट के प्रावधान उन साधारण अपेक्षाओं के अनुरूप नहीं है जो सामान्य बजट में है। औद्योगिक विकास दर 12 प्रतिशत है। जबकि माल लदान की अनुमानित विकास दर केवल 5.1 प्रतिशत है। पिछले वर्ष के बजट के प्रावधानों की तुलना में इस वर्ष के बजट में वार्षिक परिव्यय में केवल 8 प्रतिशत की वृद्धि है।

बजट पर वाद विवाद करने का दोहरा उद्देश्य है। एक है कि हमें रेलवे के कार्य निष्पादन की समीक्षा करनी है, कि क्या यह रेल बजट है; यदि यह सामान्य बजट है तो हमें पिछले वर्ष या बीते हुए वर्ष की सामान्य अर्थव्यवस्था के कार्य निष्पादन की समीक्षा करनी होगी और चालू वर्ष के बजट प्रावधानों पर भी वाद विवाद करना होगा। पिछले वर्ष अथवा बीते वर्ष रेलवे का कार्यकरण बहुत अच्छा रहा और प्रशंसनीय रहा। माल यातायात और यात्रियों का आवागमन लक्ष्यों से बहुत अधिक रहा। यात्रियों के आवागमन के मामले में लगभग 33 लाख अधिक व्यक्तियों ने यात्रा की। गेज परिवर्तन के मामले में भी निर्धारित लक्ष्य पूरा हो गया। इस संबंध में कुल मिलाकर पहले का कार्य निष्पादन बहुत अच्छा रहा। हमने पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाइनों आदि की मांगों पर कोई पहली बार ही ध्यान नहीं दिया है। श्रीमती गांधी और राजीव गांधी के समय में भी कुछ पिछड़े क्षेत्रों के मामलों पर विचार किया गया था और कुछ परियोजनाएं शुरू की गई थी।

दूसरी कड़ी में इस वर्ष कुछ और नई रेल लाइनें शामिल की गई हैं किन्तु हमारे पिछड़े क्षेत्र इतने अधिक है कि जो कुछ भी किया जाता है वह पर्याप्त नहीं समझा जाता और पर्याप्त इसलिए भी नहीं हो सकता क्योंकि हमारे पास संसाधनों की कमी है लेकिन यह निरन्तरता बनी हुई है और कुछ पिछड़े क्षेत्रों में कुछ रेलवे लाइनों के विकास पर मंत्री महोदय ने बल दिया है। 7 प्रतिशत सकल घरेलू उत्पाद विकास और 12 प्रतिशत औद्योगिक विकास दर को देखते हुए माल यातायात में 5.1 प्रतिशत की वृद्धि काफी कम है। मुद्रास्फोति की दर को ध्यान में रखते हुए योजना परिव्यय में 8 प्रतिशत की वृद्धि अपेक्षाओं की तुलना में बहुत कम है और रेलवे का आशातीत और अपेक्षित विकास नहीं होगा।

यह सच है कि तीन प्रकार की परिवहन व्यवस्थाओं में से सड़क परिवहन रेल परिवहन पर हाशियेबद्ध हो रहा है। लेकिन यात्रियों के आवागमन और व्यापार के लिए माल के लाने ले जाने के लिए सड़क परिवहन व्यवस्था रेलवे का स्थान नहीं ले सकती। यह सच है कि योजना और कार्य चालक के मामले में रेलवे विभाग में कुछ कमियाँ हैं। रेलवे को आधुनिकीकरण, गेज परिवर्तन, नई लाइनों बिछाने, विद्युतीकरण और रेलवे नेटवर्क के विस्तार के लिए 40,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। यदि मैंने कहीं गलती की है तो माननीय मंत्री सुधार कर सकते हैं। इतना अधिक अनपेक्षित धन कहां से आए? हम तो प्राप्त नहीं कर सकते। लेकिन चूंकि यह मूलभूत ढांचे का प्रमुख अवयव है, जिसपर वित्त मंत्री श्री पी चिदम्बरम ने बहुत जोर दिया है, तो क्यों हम सामान्य बजट से अधिक सहायता लें? वित्त मंत्री ने इसका श्रेय लिया है। उन्होंने ठीक ही कहा है कि "हम अपने देश में मूलभूत ढांचे का निर्माण करने पर बल देंगे।" क्या रेलवे को मूलभूत ढांचा नहीं माना जा सकता? क्या किसी और चीज को रेलवे से अधिक मूलभूत ढांचा माना जा सकता है? बजटीय समर्थन/सहायता पांचवीं पंचवर्षीय योजना से लेकर अबतक निरन्तर घटता जा रहा है जो 75 प्रतिशत से घटते घटते अब 19.2 प्रतिशत रह गया है। इस पृष्ठभूमि में रेलवे को अधिक बजटीय समर्थन मिलना चाहिए। रेलवे को अपने भी आन्तरिक संसाधन पैदा करने होंगे। 'दिबी.ओ.एल.टी. और अपने ही माल डिब्बे रखो योजना' को तुरन्त आरंभ कर उसे कार्यान्वित करना चाहिए। मैं समझता हूँ कि कुछ अन्तर्राष्ट्रीय संघटन, मुद्रा संघटन और वित्तीय संस्थान हमारी परियोजनाओं को धन देने के लिए तैयार हैं, राजी हैं। वे हमें आर्थिक सहायता देने के लिए तैयार हैं। उदाहरण के लिए एक्सिस बैंक 2 प्रतिशत ब्याज दर पर ऋण देने के लिए तैयार है। उड़ीसा के मुख्य मंत्री ने उड़ीसा में कुछ रेल परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए इन संघटनों से बातचीत करने की पहल की है। रेल मंत्री महोदय को यह जानकारी नहीं है। अतः ऐसे स्रोतों की सहायता लेनी चाहिए। इसके साथ ही बढ़ रहे भ्रष्टाचार पर भी रोक लगानी होगी। कार्यचालन योग्यता और ग्राहक सेवा की गुणवत्ता में सुधार करना चाहिए। हम रेलवे प्लेटफार्मों पर बोर्डों पर समयबद्धता, सुरक्षा, सफाई जैसे नारे लिखे देखते हैं जो रेलवे के उद्देश्यों और लक्ष्यों के रूप में माने जाते हैं।

अपराहन 10.00 बजे

हमारा आदर्श लक्ष्य है समयबद्धता, सफाई और सुरक्षा। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि समयबद्धता के पहलू को राजधानी एक्सप्रेस के चलाने के समय से नहीं आंके क्योंकि यह तो उस तरह होगा जैसे हम दिल्ली के कनाट प्लेस में चहलकदमी करते हुए ग्रामीण भारत की स्थिति का जायजा ले रहे होते हैं। इसी तरह यदि हम विभिन्न राज्यों के ग्रामीण क्षेत्रों में होने वाली घटनाओं को देखें, तो गाड़ियाँ बहुत विलम्ब से चलती हुई प्रतीत होंगी। उदाहरण के लिए उत्कल एक्सप्रेस, हीराकुंड एक्सप्रेस तथा नीलांचल एक्सप्रेस जो उड़ीसा से चलती हैं के संबंध में जायजा लें तो उनमें समय की कोई बद्धता नहीं है। कुछ रेल गाड़ियाँ हैं जिनका नियंत्रण रेल भवन से होता

है उनके संदर्भ में रेल अधिकारी गाड़ियों के सही समय पर चलने का दावा कर सकते हैं। लेकिन दूसरी गाड़ियों के बारे में उनका क्या दावा है? अतः हमें यह देखना होगा कि रेलगाड़ियों के चलने में समयबद्धता कायम रहे।

सफाई के बारे में जितना कम कहा जाए उतना ही बेहतर है। गाड़ियों में पीने का पानी नहीं, बिजली के बल्ब नहीं हैं। सुरक्षा की भी ऐसी ही स्थिति है। इस संबंध में मैं एक ही बात कहना चाहूँगा। जिन व्यक्तियों को सुरक्षा और संरक्षण का भार सौंपा गया है वे ही ऐसे अपराध करते हैं। यह सच है कि सभी इन अपराधों में ग्रस्त नहीं होते। कुछ मामलों में ऐसा होता है। दिन दहाड़े चोरियाँ डकैतियाँ चलती हुई रेल गाड़ियों में हो रही हैं। 15-20 दिन पहले मेरे चुनाव क्षेत्र में झरसुड़ा के निकट एक बहुत गंभीर दुर्घटना हुई। आधे घंटे तक गाड़ी को खड़ी करके डकैत व डाकू गाड़ी के हर डिब्बे में डकैती डालते रहे हैं और एक कम्पार्टमेंट से दूसरे कम्पार्टमेंट में जाकर यात्रियों को लूटते रहे। क्या इस तरह समयबद्धता सफाई और सुरक्षा की कोई गुंजाइश है।

अब मैं अपने चुनाव क्षेत्र की मांगों पर आता हूँ। कृपया मुझे कुछ समय दें। एक नया जोन बना है। वह स्वाभाविक है कि समस्त उड़ीसा इसका कार्यक्षेत्र होगा जिसके लिए इधर उधर कुछ अतिरिक्त व्यवस्था करनी पड़ेगी। लेकिन सम्मलपुर में एक डिविजन है जो अभी पूर्ण नहीं हुई है। स्वर्गीय श्री राजीव गांधी ने सितम्बर 1984 में इसका शिलान्यास किया था। उद्घाटन के समय इस डिविजन का जो भी मूल रूप से कार्यक्षेत्र निर्धारित किया गया था, किन्तु अब उसे घटा-घटा कर निरन्तर छोटा किया जा रहा है। अब यह छिन्न-भिन्न या खण्डित डिविजन रह गई है। झरसागुड़ा रेलवे जंक्शन उड़ीसा के सम्मलपुर डिविजनल मुख्यालय से 50 किलोमीटर की दूरी पर है। लेकिन यह बड़े आश्चर्य की बात है कि यह चक्रधरपुर डिविजन के अन्तर्गत आता है जबकि चक्रधरपुर डिविजन झरसुगुड़ा से 300 मिलोमीटर से भी अधिक दूरी पर है। मैं इसमें कुछ षडयंत्र होता हुआ महसूस करता हूँ। मैंने यह मुद्दा कई बार उठाया है कि यदि ऐसे सभी क्षेत्र सम्मलपुर डिविजन के अन्तर्गत डाले गए तो यह डिविजन सबसे समृद्ध डिविजन हो जायेगी। इस ओर झरसुगुड़ा और रूडकेला हैं तो दूसरी ओर ईब, बजरंगनगर है। इन सभी क्षेत्रों में टाटा, बिडला और डालमिया आदि बड़े-बड़े उद्योगपति वहाँ हैं... (व्यवधान) कृपया मुझे कुछ समय दें।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने पहले ही 17 मिनट ले लिए हैं। कृपया अब समाप्त करें।

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : मैं अभी समाप्त करता हूँ। मैं एक बात कहूँगा। चूंकि यहाँ एक जोन बनने जा रहा है, इसलिए हावड़ा बम्बई मैन लाइन के साथ-साथ पड़ने वाला उड़ीसा का सारा भाग सम्मलपुर डिविजन के अंतर्गत किए जाने का यह सुअवसर है।

इसके बाद स्थानीय नियुक्ति आदि का मामला है। इस बारे में आज प्रातः कुछ चर्चा हुई थी। माननीय मंत्री ने भी अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की थी। लेकिन इस बारे में कुछ गड़बड़ है। एक गिरोह काम कर रहा है। होता यह है कि जब भी कोई दुर्घटना होती है तो डिब्बे

पटड़ी से उत्तर कर वहीं पटड़ी पर गिर जाते हैं। कुछ श्रमिक लगाए जाते हैं। उन्हें रेलवे के नियमित कर्मचारी माना जाता है। जब नियमित तौर पर नियुक्तियां होती हैं तो उनको वरीयता दी जाती है। लेकिन ऐसी दुर्घटनाओं की स्थिति में काम करने के लिए राज्य के बाहर से लोग लाये जाते हैं। उनको रेल कर्मचारियों के रिकार्ड में दर्ज कर लिया जाता है और जब भी नियमित नियुक्तियों का प्रश्न आता है तो स्थानीय लोगों की वैध मांगों को ठुकरा कर इन बाहर के लोगों को लिया जाता। जिन लोगों ने रेल परियोजनाओं के लिए अपनी भूमि दी उन्हें भी रोजगार नहीं दिया जाता। अतः भूमि के विस्थापितों को रोजगार के मामले में प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

अब मैं ऊपरिपुल के निर्माण के बारे में प्रस्ताव पर आता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : कृपया बचने न हों। कुछ सदस्यों ने आधे घण्टे से भी अधिक लिया है। कृपया मुझे 5 मिनट और दें।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया एक मिनट में अपना भाषण समाप्त करें।

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : एक-दो दिन पहले हमने रेल मंत्री महोदय के साथ बैठक की थी। हमने उनके साथ कुछ बातों पर चर्चा की थी और उन्होंने बहुत सहानुभूति दिखाई थी। मैं उन परियोजनाओं को दुबारा नहीं दोहरा रहा हूँ। मेरा उनसे यही अनुरोध है कि जिन बातों पर सहमति हो गई थी उन्हें कार्यान्वित किया जाए। उनकी महत्ता और समय पर ध्यान दिया है। किन्तु हमारा अनुभव यह बताता है कि जब भी कार्यान्वयन का समय आता है तो किसी न किसी बहाने उन्हें टाल दिया जाता है। ऐसा नहीं होना चाहिए।

हमने मंत्री महोदय को कुछ नई रेल गाड़ियों का सुझाव दिया था। रायपुर बेरगढ़ और तालचेर विमलागढ़ लाईनों के लिए सर्वेक्षण कराया जाए। ये खनिज पदार्थों वाले क्षेत्र हैं तालचेर सुखिन्दा लाईन का सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। मैं इन बातों के बारे में मंत्री महोदय को लिखित में दे सकता हूँ। ये मांगें एक बहुत ही अधिक पिछड़े क्षेत्र की हैं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए। मैं इस रेल बजट का हृदय से समर्थन करता हूँ।

श्री एन.एस.वी. विस्तयन (डिंडिगुल) : उपाध्यक्ष महोदय, यह मेरा इस सम्माननीय सदन में पहला भाषण है। मैं, तमिल मनिला कांग्रेस, मूपनार पार्टी की ओर से माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत इस बजट का स्वागत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

जैसा कि हम सभी जानते हैं यह संयुक्त मोर्चा सरकार का, जिसने 1 जून, 1996 को कार्यभार संभाला है, प्रथम रेल बजट है। राष्ट्र की प्रगति में योगदान के लिए रेलवे की सराहना करने में अपने रेल मंत्री महोदय का सहभागी हूँ। भारतीय रेलवे विश्व भर में सबसे बड़ी रेलवे है। यह आर्थिक विकास के लिए बुनियादी आधारभूत ढांचे के रूप में ही नहीं बल्कि सामाजिक और प्राकृतिक उद्देश्यों की पूर्ति के लिए एक तंत्र के रूप में भी सेवा करती है। यह देश का नाड़ी तंत्र है, राष्ट्र का मेरूदण्ड है और राष्ट्रीय एकता का चिह्न है।

मैं अपने मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ कि उन्होंने कार्यभार संभालने के डेढ़ महीने की छोटी सी अवधि में यह बजट प्रस्तुत किया। इस अवधि में वह 7-6-96 को मद्रास गए और वहां हमारे संसदविदों के विचार जाने।

बजट के ब्यौरे से मैं यह देखता हूँ कि रेल मंत्री महोदय देश की अधिकांश मीटर गेज लाइनों को बड़ी लाईन में बदलने के स्वीकृत एक समान गेज के सिद्धान्त से हटे हैं ताकि देश की अर्थव्यवस्था सुदृढ़ हो। जिसमें इनके पूर्ववर्ती सहयोगियों ने बहुत अधिक रुचि दिखाई थी। 8100 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाईन की आठवाँ योजना के अन्त तक बड़ी लाईन में बदलने के लिए पहले निर्धारित पुनरीक्षित लक्ष्य की अब उपेक्षा कर दी गई प्रतीत होती है। आठवाँ योजना अवधि के समाप्त होने के एक वर्ष पहले अर्थात् मार्च 1996 तक केवल 5000 किलोमीटर लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित किया गया है। वास्तविकता यह है कि वर्ष 1995-96 के दौरान किए गए गेज परिवर्तन कार्य पर 1157.97 करोड़ रुपये खर्च किए गए जबकि वर्ष 1996-97 के दौरान इस कार्य के लिए केवल 829.56 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। मुझे भय है कि इससे राष्ट्र की औद्योगिक और आर्थिक प्रगति रुकेगी। पिछले वर्ष माल भाड़े में 7 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और इस बजट में 10 प्रतिशत वृद्धि और कर दी गई है। रेलवे माल भाड़े में इतनी असाधारण वृद्धि से माल यातायात सड़क परिवहन की ओर झुक जायेगा और इससे रेल परिवहन को घाटा होगा। सड़क परिवहन रेल परिवहन की तुलना में शीघ्र गतिशील होता है।

रेलवे को खाली पड़ी विशाल भूमि और अप्रयुक्त सम्पत्तियों का वाणिज्यिक उपयोग किया जाना चाहिए। इससे रेलवे को बहुत अधिक अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

मुझे यह जानकर प्रसन्नता है कि मद्रास में मद्रास से लुज तक, 8.79 किलोमीटर की दूरी मास रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम का प्रथम चरण दिसम्बर, 1996 तक पूरा हो जायेगा और इसका दूसरा चरण, मद्रास से बेलाचेरी तक 10-32 किलोमीटर की दूरी, इस बजट में शामिल किया गया है। जबकि मद्रास के दैनिक यात्री और आम जनता दूसरे चरण के कार्यान्वयन की बेसबरी से प्रतीक्षा कर रही है, तो मंत्री महोदय के शब्दों को दोहराना चाहूंगा—“परियोजना को धन की कमी का सामना नहीं करना पड़ेगा।”

मैं यह महसूस करता हूँ कि रेलवे के लिए सबसे अधिक राजस्व कमाने वाली दक्षिण रेलवे, जो बिना टिकट यात्रा करने वाला जोन कहलाता है, को नई परियोजनाओं के लिए बजट आवंटन का समुचित हिस्सा नहीं दिया गया है, क्योंकि इन परियोजनाओं से अधिक राजस्व प्राप्त होगा और तमिलनाडु पर्यटक और व्यापार केन्द्रों के विकास के माध्यम से विदेशी मुद्रा भी प्राप्त होगी।

मंत्री महोदय ने बजट प्रस्तुत करते हुए कहा है कि तमिलनाडु में गेज परिवर्तन कार्य को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। मद्रास-त्रिची-डिंडिगुल रेल लाइन का गेज परिवर्तन कार्य मार्च 1998 तक पूरा हो जायेगा।

महोदय, मैं मद्रास-डिंडिगुल आमाम परिवर्तन का ब्यौरा बताना चाहता हूँ। मद्रास बीच से त्रिची तक 340 किलोमीटर की दूरी पूरी करने के लिए पुनरोक्षित लगत 296.90 करोड़ रुपये आती है जिसमें से वर्ष 1995-96 के अंत तक 88.37 करोड़ रुपये का अनुमानित खर्चा हुआ है। वर्ष 1996-97 के लिए केवल 74.84 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है और शेष कार्य को पूरा करने के लिए 133.69 करोड़ रुपये खर्च होंगे।

दूसरे, त्रिची और डिंडिगुल के बीच की 93 किलोमीटर की दूरी पूरी करने के लिए इस समय की अनुमानित लागत 95.45 करोड़ रुपये है। वर्ष 1995-96 के अन्त तक लगभग 13.41 करोड़ रुपये खर्च हुए हैं। चकित करने वाली और पीड़ादायक बात ही यह है कि वर्ष 1996-97 के लिए केवल 2 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है और शेष कार्य को पूरा करने के लिए 80.04 करोड़ रुपये खर्च होंगे। 2 करोड़ रुपये के बहुत कम प्रावधान से तमिलनाडु के लोगों को बहुत क्षोभ हो रहा है। तमिल में एक कहावत है "यन्नाइपासिक्कु सोलापरी", यह तो भूख हाथी को मक्का का एक दाना देने के समान है।

मंत्री महोदय ने बार-बार आश्वासन दिया है कि मद्रास-त्रिची और डिंडिगुल के बीच मीटर रेल लाईन गेज को बड़ी रेल लाईन में बदलने का कार्य मार्च 1998 से पहले पूरा हो जायेगा।

डिंडिगुल-तिरुचिरापल्ली तथा तिरुचिरापल्ली-मद्रास एगमोर के बीच की मीटर गेज लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में बदलने से कन्याकुमारी और मद्रास के बीच की वर्तमान दूरी 100 किलोमीटर से भी अधिक घट जायेगी। इससे यात्रा का समय भी कम हो जायेगा। इससे मद्रास और इरोड के बीच पहले से ही भीड़-भाड़ वाले मार्ग पर यात्रियों की भीड़ कम हो जायेगी क्योंकि मद्रास-त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी के बीच चलने वाली गाड़ियां इस सीधे मार्ग से आनी-जानी शुरू कर दी जायेगी। कन्याकुमारी-तिरुनेलवेली-ट्टीकोरिन-मद्रुरई-डिंडिगुल-तिरुचिनापल्ली-मद्रास इगनोर रेल लाईन पर यात्रियों की बहुत अधिक भीड़-भाड़ रहती है। किन्तु रेलवे लाईन क्षमता के अभाव के कारण अतिरिक्त गाड़ियां नहीं चलाई जा सकती और ना ही विद्यमान गाड़ियों में अतिरिक्त यात्री डिब्बे लगाए जा सकते हैं क्योंकि इन गाड़ियों में पहले ही बहुत अधिक डिब्बे लगाए गए हैं। अतः इस सैक्शन को बड़ी रेल लाईन में बदलकर गाड़ियों की वहन क्षमता को बढ़ाया जाना चाहिए। ताकि बड़े यात्री यातायात की मांग को पूरा किया जा सके। यह मांग इतना अधिक है कि अधिक वहन क्षमता वाले यात्री डिब्बे अतिरिक्त भाग में लगाकर ये बड़ी लाइन वाली रेल गाड़ियां चलाई जाएं तो इस सैक्टर पर यात्री यातायात स आय लगभग 100 करोड़ रुपये बढ़ जायेगा और रेलवे द्वारा किए गये निवेश को पूर्ति तीन या चार वर्ष में हो जायेगी।

जबकि आमाम परिवर्तन की अलाभकर परियोजनाओं को प्राथमिकता दी जा रही है वहां डिंडिगुल-तिरुचिरापल्ली सैक्शन के गेज परिवर्तन के लिए चालू विन वर्ष में पर्याप्त निधियां आवंटित नहीं

की गई हैं। चूंकि इस गेज-परिवर्तन परियोजना से अधिकतम वित्तीय लाभ होगा यह आवश्यक है कि वर्ष 1996-97 के लिए इसे बजट में दक्षिण रेलवे के लिए 50 करोड़ रुपये की राशि का तुरन्त आवंटन किया जाए। जिससे मद्रास इगनोर से डिंडिगुल तक गेज परिवर्तन परियोजना यथाशीघ्र पूरी की जा सके।

मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री बजट पर की गई चर्चा का उत्तर देते हुए स्पष्ट आश्वासन दें। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि मद्रुरई डिविजन में यात्री यातायात से सबसे अधिक आय होती है। इसका यह संकेत है कि मद्रुरई डिविजन में रेल लाइन बढ़ाने के बजाए उन्हें बड़ी लाईन में बदला जाए। मैं तो यहां तक सुझाव दूंगा कि मद्रुरई डिविजन को, उसके महत्व के कारण, विभाजित कर इसकी अलग-अलग दो सब-डिविजन बना दी जाए। मद्रुरई में शीघ्र ही उच्च न्यायालय की बेंच की स्थापना होने की सम्भावना को देखते हुए यहां यातायात और बढ़ जायेगा। मद्रुरई डिविजन का पुनर्गठन करते समय इस बात को भी ध्यान में रखा जाए।

तमिलनाडु के लोगों के लिए यह निराशाजनक है कि देश में परिवर्तित राजनीतिक परिदृश्य के बावजूद रेल बजट में यहां की न्यूनतम आवश्यकताओं की पूर्ति भी नहीं की गई है। बिहार, आंध्र प्रदेश और कर्नाटक राज्यों को जो महत्व दिया गया है वह तमिलनाडु को नहीं दिया गया है। यद्यपि बजट में 15 नई रेल गाड़ियां चालू करने का प्रस्ताव है, कन्याकुमारी-मद्रुरई-नई दिल्ली रेलगाड़ी आरम्भ किए जाने की मांग पूरी नहीं की गई है। 13 रेल गाड़ियों की दूरी तो बढ़ा दी गई है लेकिन रेल मंत्री महोदय ने हावड़ा-तिरुपति अथवा पुरी-तिरुपति रेल गाड़ी को मद्रुरई तक बढ़ाने की मांग स्वीकार नहीं की है। इस रेल बजट में नई बड़ी लाईन परियोजनाओं अथवा बड़ी लाईन परिवर्तन परियोजनाओं का कोई उल्लेख नहीं है।

इरोड क्षेत्र में निरन्तर बढ़ रही भीड़-भाड़ से राहत देने हेतु करूर और सेलम को नामक्कल के रास्ते से जोड़ने के लिए बड़ी रेल लाईन बिछाने के लिए सर्वेक्षण कराये जाने की मांग इस बजट में मंजूर नहीं की गई है। गेज-परिवर्तन परियोजना में साबरीमाल्त्र होकर डिंडिगुल-कोट्टय्यम के सर्वेक्षण में बोडीनायकशर-मद्रुरई लाईन को शामिल किए जाने का कोई उल्लेख नहीं है।

मद्रुरै नगर में रेलवे मद्रुरई नगर की सीमा के भीतर न्यू जेल रोड रेल फाटक तथा यथानेरी रेल फाटक पर ऊपरि-पुलों के निर्माण के लिए नियमित रूप से प्रस्ताव करती आ रही है। इन रेल फाटकों पर बहुत अधिक सड़क यातायात बढ़ गया है और मद्रुरई तथा मद्रास के बीच बहुत अधिक संख्या में रेल गाड़ियां चलती हैं जिससे रेलगाड़ियों के आने जाने और सड़क परिवहन यातायात में बहुत व्यवधान और असुविधा होते हैं तथा रेल गाड़ियों के गुजरने से यातायात बहुत समय तक अवरुद्ध रहता है। इससे मद्रुरई नगर में यातायात की समस्या बहुत गम्भीर हो गई है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि मद्रुरई की नगर सीमा के यातायात के निर्वाह आने-जाने के लिए इन दोनों ऊपरि पुलों का निर्माण आरम्भ किया जाए।

मैं मंत्री महोदय से यह अपील भी करता हूँ कि मेरे चुनाव क्षेत्र डिंडिगुल में ऊपरिपुल का निर्माण बहुत धीमी गति से हो रहा है जिससे लोगों को बहुत अधिक कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इस कार्य में तेजी लाई जाए और यह कार्य शीघ्र पूरा किया जाए।

डिंडिगुल से सबरीमाला तक नई रेल लाईन बिछाने के कार्य में तेजी लाई जाए क्योंकि इस रेल लाईन से अय्यप्पा के उपासकों को बहुत सुविधा हो जायेगी। इससे उनकी सबरीमाला तक की कठिन यात्रा का भार भी कम हो जायेगा।

मैं रेल मंत्री महोदय के विचारार्थ कुछ निम्नलिखित मुद्दे प्रस्तुत करना चाहूंगा।

इण्डन कोच फैक्टरी (आई.सी.एफ.) पेरम्बुर, तमिलनाडु का गौरव है। इसके आधुनिक कोच निर्माण की प्रस्थापित क्षमता बढ़ाई जाए और रेलवे बैगनों और कोचों के उत्पादन में नई प्रौद्योगिकी आरम्भ की जाए ताकि हम स्थानीय मांग पूरी कर सकें और वैगन कोचों के निर्यात बाजार में भी पदार्पण कर सकें।

मद्रास-तम्बरम विद्युत रेल सेवा को बड़ी रेल लाईन में बदला जाए और इसको मद्रास शहर के चारों ओर उपनगरों तक विस्तार किया जाए ताकि मद्रास जाने वाले नियमित या दैनिक यात्रियों को आवागमन की आवश्यकता पूरी हो सकें।

इस समय टिकट रद्द करने सम्बन्धी जो प्रभार लिया जाता है, उसे कम किया जाए जिससे अपरिहार्य कारणों से अपनी यात्रा रद्द करने वाले रेल यात्रियों को अधिक हानि नहीं हो।

वरिष्ठ नागरिकों को इस समय मिलने वाली 25 प्रतिशत की छूट को बढ़ाकर 50 प्रतिशत किया जाए जैसाकि इण्डियन एयरलाइन्स के मामले में है। आयु सीमा बढ़ाकर 60 वर्ष की जाए। यह योजना वातानुकूलित 2 टायर श्रेणी तथा वातानुकूलित 3 टायर श्रेणी में भी लागू की जाए जिससे ये वरिष्ठ और बुजुर्ग व्यक्ति सुविधापूर्वक यात्रा कर सकें।

दिल्ली और मद्रास के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस का चलन समय घटाकर 24 घण्टे किया जाए अन्यथा इस गाड़ी को चलाने का मुख्य उद्देश्य पूरा नहीं होगा। यदि चलन समय कम किया जायेगा तो इस गाड़ी से काफी अधिक राजस्व की प्राप्ति हो सकती है। राजधानी एक्सप्रेस और तमिलनाडु एक्सप्रेस में टेलीफोन सेवाएं शुरू की जानी चाहिए।

डिंडिगुल और विरूद्धनगर के बीच यात्री यातायात बहुत अधिक है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इन दोनों नगरों के बीच रेल-बस सेवा शुरू की जाए। इससे रेलवे को बहुत आय होगी। कुछ वर्ष पहले यह सेवा चलन में थी। इस सेवा को पुनः आरम्भ किया जाना चाहिए।

कोटलम तमिलनाडु का स्वास्थ्य स्थल है। यहां अनेक प्राकृतिक जल प्रपात हैं। इसे दरिद्र-नारायण का स्वर्ग माना जाता है। अतः मैं

मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि विरूद्धनगर और कोल्लम के बीच इस मार्ग से जून और सितम्बर के महीनों में विशेष रेलगाड़ियां चलाने का प्रबन्ध करें।

महोदय, कोयम्बटूर-मेट्टपलयम रेल मार्ग बहुत अधिक भीड़ वाला रेल मार्ग है। इस रेल मार्ग का विद्युतीकरण कराया जाए और यहां उपनगरीय रेल गाड़ियां शुरू की जाएं। इस समय हर तीन मिनट के बाद बस परिवहन सेवा उपलब्ध है। यदि उपनगरीय रेल गाड़ियां चलाई जाएं तो इससे बहुत अधिक आय होगी।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि मद्रास और रामेश्वरम के बीच सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाड़ी शुरू की जाए।

रेलवे सुरक्षा बल में सहायक सुरक्षा आयुक्तों के 50 प्रतिशत पद योग्य निरीक्षकों में से पदोन्नत अधिकारियों के लिए रखे जाते हैं। सहायता सुरक्षा आयुक्त के पदों के लिए नियमित रूप से चयन 1983 में किया गया था। इसके बाद से निरीक्षकों की केवल तदर्थ आधार पर ही पदोन्नति की गई है। उनको नियमित पदों पर पदोन्नत किए जाने के बावजूद उन्हें नियमित नहीं बनाया जा रहा है। अतः तदर्थ आधार पर पदोन्नत किए गए सहायक सुरक्षा आयुक्त 10 वर्ष से भी अधिक की अवधि व्यतीत होने के बाद उसी पद पर कार्य कर रहे हैं और निरीक्षक 15 वर्ष से अधिक समय से निरीक्षक ही हैं, उनकी पदोन्नति नहीं हुई है। मैं मंत्री महोदय से अधिकारियों को नियमित कर इस असंगति के सुधार करने का अनुरोध करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : उपाध्यक्ष महोदय, ये तो सत्ता पक्ष के हैं, इन्हें कहिए कि अब ये समाप्त करें और मंत्री जी को लिखकर दें... (व्यवधान)

श्री बनवारी लाल पुरोहित (नागपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, यदि सबको समय देना है, तो आप पांच मिनट से ज्यादा किसी को भी बोलने का समय न दें।

कृषि मंत्रालय में पशुपालन और डेयरी विभाग के राज्य मंत्री (श्री रघुवंश प्रसाद सिंह) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य सिर्फ सुझाव और डिमांड बोलें, तो पांच मिनट में भी भाषण पूरा हो सकता है।

श्री प्रभु दयाल कठेरिया (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, प्रत्येक माननीय सदस्य को सिर्फ पांच मिनट का समय दीजिए। सदस्य रिपीट न करें।

उपाध्यक्ष महोदय : एक मिनट सून लीजिए। सब लोग डिमांड यही करते हैं कि पांच मिनट से ज्यादा किसी को न दिए जाएं, लेकिन जब अपनी बारी आती है, तो 20 मिनट से कम नहीं बोलते हैं। मैंने तो पहले ही कहा था कि 10 मिनट में घंटी बजा दूंगा।

श्री चमन लाल गुप्त (ऊधमपुर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मेरा क्षेत्र जम्मू कश्मीर का एक ऐसा क्षेत्र है जहां बहुत से लोगों ने रेल तो क्या बस भी नहीं देखी है, खासकर जिस कांस्टीट्यूएन्सी से मैं चुनकर आया हूँ। वहाँ पर बहुत से लोग ऐसे हैं जिन्होंने बस भी नहीं देखी है। पहली दफा हमारे यहाँ जम्मू तक रेल गई। उसके बाद 1983 में श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने ऊधमपुर की जो रेल लाइन है, उसका बुनियाद पत्थर रखा था और उस समय उनका यह भाषण था कि यह रेल पाँच वर्षों में पूरी हो जाएगी। 50 करोड़ रुपया उस समय रखा गया था।

उपाध्यक्ष महोदय, आज उस रेल की जो स्थिति है उसके बारे में बताना चाहूँगा। रेल मंत्री ने अपने भाषण में यह कहा है कि 1997 तक ऊधमपुर की रेल लाइन बनकर कम्प्लीट हो जाएगी। इसी के साथ एक क्वेश्चन के आंसर में उन्होंने कहा है कि अब इस रेल लाइन के ऊपर जो खर्च आ रहा है वह 346 करोड़ रुपए है। यानी जो रेल लाइन 50 करोड़ रुपए में 1989 में पूरी होनी थी वह अब 1997 में 346 करोड़ रुपए में पूरी होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ एक ब्यौरा दे रहा हूँ। यहाँ पर बहुत चर्चा हो रही है कि पैसा कम दिया है इसलिए काम पूरे नहीं होते हैं, लेकिन मैं बताना चाह रहा हूँ कि इनकी वे ऑफ वर्किंग क्या है। यह मेरा अनस्टाईड क्वेश्चन नंबर 801 है जिसका उत्तर दिनांक 16-7-96 को दिया गया है। उसमें कहा गया है 1981-82 में उधमपुर रेलवे लाइन के लिए एक करोड़ 25 लाख रुपए दिए गए और 1982-83 में 84 लाख, 1983-84 में एक करोड़ रुपया दिया गया। अब इस प्रकार से हम एक-एक करोड़ रुपया दें और फिर हम कहें कि इस रेल को हम जल्दी कम्प्लीट कर लेंगे, तो यह कभी संभव नहीं होगा। यह ठीक है कि पिछले साल 50 करोड़ रुपया दिया है। इस समय भी जो आज की पोजीशन है, उसके अनुसार इस रेल लाइन को कम्प्लीट करने में 151 करोड़ चाहिए। अभी छः ब्रिज बनने हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि एक ब्रिज अभी आधा बना है और आधा बनने के बाद उसमें ब्रेक्स आ गए हैं।

सरकार ने खुद माना है कि उसमें ब्रेक्स हैं और हम उसी ठेकेदार को कह रहे हैं उसे ठीक करे। वह आठ लाख रुपये खर्च करेगा और उसे ठीक करेगा। मेरा कहना यह है कि आप इस ऑगस्ट हाउस को बचन दे रहे हैं कि दिसम्बर 1997 तक इसे कम्प्लीट कर देंगे, लेकिन आपके बजट में या किसी एलोकेशन में कोई रुपया दिखाई नहीं देता। उसे पूरा करने के लिए 191 करोड़ रुपये चाहिए। छह ब्रिज बनाने में पाँच साल से कम अर्सा नहीं लग सकता। लेकिन आप हाउस को गुमराह कर रहे हैं। इसी तरह से प्रधानमंत्री जी ने हमें एक पैकेज दिया है। मैं उसका स्वागत करता हूँ। संतोष मोहन जी चले गए। यह कहा गया कि रेलवे देश को इन्टीग्रेट करने का सबसे अच्छा साधन है। कश्मीर तक रेल जाने का सिलसिला तो हमें 1949-50 में शुरू करना चाहिए था। तब तो हम कश्मीर के लोगों को कभी सस्ते चावल देते रहे, कभी सस्ता आटा देते रहे, कभी उनकी एजुकेशन फ्री करते रहे।

जैसे वे भेड़, बकरियाँ हैं और हम उन्हें लालच देकर अपने साथ जाँड़ना चाहते हैं। आज आपने सोचा है कि हम वहाँ तक रेल लाइन ले जाएंगे। कश्मीर का आदमी दिल्ली आता और देखता कि यहाँ पर मुस्लिम लोग के लोग किस तरह से काम करते हैं, किस तरह से सारे देश में हिन्दू और मुसलमान इकट्ठे रहते हैं। वहाँ तो उसे यह बताया गया कि यदि आप हिन्दुस्तान में चले जाएंगे तो शायद आपको नमाज पढ़ने का भी मौका न मिले। इसलिए अपने बंदूक उठा ली। मेरा सुझाव है कि आप इस नाते कश्मीर की रेल लाइन को जितनी जल्दी संजल्दी बनाएँगे, उतना ही हमें लाभ होगा और देश की एकता और अखंडता को कायम रखने में हमें कामयाबी मिलेगी।

आपने रेलवे कश्मीर तक ले जाने की चर्चा की है। मैंने कहा कि अभी तक रेलवे सिर्फ जम्मू तक है, हम जम्मू से एक इंच भी आगे नहीं बढ़ पाए हैं। उधमपुर तक रेल लाइन ले जाने की जो बात है, उसे न ही आप बजट में कहीं दिखा रहे हैं, न ही उसके लिए कोई पैसा एलोकेट कर रहे हैं। इसी तरह से जब प्रधानमंत्री जी ने एनाउंस किया, मैं संतोष मोहन जी से पूछना चाहता था, हर काम करने का कोई तरीका है। उसमें यह कहीं नहीं आया कि आप इलैक्शन एनाउंस कर रहे हैं और साथ ही यह पैकेज एनाउंस कर रहे हैं। आपको कम से कम कुछ तो मर्यादा रखनी पड़ेगी। मुझे लगता है कि जिन लोगों के भरोसे ये खड़े हैं, उनकी अक्ल भी वही काम कर रही है। इसलिए इस तरह की घोषणाएँ ऐसे समय पर हो रही हैं।

आपने एनाउंस तो कर दिया कि रेल उधमपुर से कटरा भी चली जाएगी, कटरा बारामूला भी चली जाएगी। लेकिन उस रेल के चीफ इंजीनियर का हैडक्वार्टर दिल्ली में है। आप चीफ इंजीनियर को जम्मू नहीं भेजना चाहते। वहाँ पर उसका कोई हैडक्वार्टर नहीं बनाना चाहते। कश्मीर में नहीं बनेगा तो हर काम के लिए हमें दिल्ली आना पड़ेगा। फिर भी यह कहेंगे कि रेल लाइन कम्प्लीट हो जाएगी। मेरा निवेदन है कि आज कश्मीर में सही मायने में इनसर्जेंसी है। कश्मीर की इनसर्जेंसी ने कश्मीर को श्मशान भूमि में बदलकर रख दिया है। जिस कश्मीर को आप हिन्दुस्तान का नन्दन वन कहते थे, जिस कश्मीर में लोग पढ़ने के लिए सारी दुनिया से आते थे, आज वह कश्मीर झुलस रहा है। अगर उस कश्मीर को बचाना है तो हमें इस तरह के स्टेप्स लेने पड़ेंगे जिसमें हम टोटल इन्टीग्रेशन कर पाएँ। इसके लिए मैं आपसे प्रार्थना करूँगा कि जितनी ज्यादा से ज्यादा रकम हम यहाँ पर रख सकें, वह कम होगी। प्रधानमंत्री जी ने कहा है कि हम उसे दस साल में कम्प्लीट करेंगे, 50 करोड़ रुपया साल का देंगे। मैंने उधमपुर की रेल लाइन का उद्घरण किया है। आज वह छह हजार करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट दस साल के बाद कम से दस हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का बन जाएगा। ऐसी सूरत में न नौ मिनट तेल होगा न राधा नाथेगी। यदि आप चाहते हैं कि सही मायने में वहाँ पर रेल लाइन बने तो आपको बजट में उसके लिए बराबर एलोकेशन रखना पड़ेगा।

मैं वहाँ की कुछ खास कठिनाइयों के बारे में कहना चाहता हूँ। चालीस लाख से ज्यादा यात्री इस समय भी वैष्णो देवी की यात्रा पर

आते हैं, खासतौर से जब छुट्टियां होती हैं, पीक आवर्स होते हैं, उन दिनों में तो वहां पर अनार्की होती है, लोग 15-15 दिन तक रेलवे स्टेशन पर पड़े रहते हैं, सड़कों पर पड़े रहते हैं।

उनको किसी का रिजर्वेशन नहा मिलता, तो मैं चाहूंगा कि इस बात को ध्यान में रखकर जम्मू एक इतना बड़ा तीर्थस्थान है, कश्मीर देश का सबसे बड़ा टूरिस्ट्स को अट्रैक्ट कराने वाला सेंटर है, इसलिए आपको कुछ गाड़ियां वहां पर बढ़ानी पड़ेंगी। उसके लिए मेरा सुझाव है कि खासकर शताब्दी एक्सप्रेस तुरन्त चलनी चाहिए। आजकल हफ्ते में एक दिन राजधानी एक्सप्रेस चलती है, इसको हफ्ते में कम से कम तीन दिन करें। साथ ही वैकेंशंस के अन्दर, छुट्टियों के अन्दर कुछ गाड़ियां वहां पर हम अधिक दे सकें तो सारे ट्रैफिक को हम ठीक तरीके से निकाल पाएंगे।

कुछ एक्सप्रेस गाड़ियां वहां पर जाती हैं, परन्तु उनका एक स्टोपेज पठानकोट से पहले चक्की बैंक पर होता है और दूसरा सीधे जम्मू में जाकर होता है। जम्मू और पठानकोट के बीच में जो 125 किलोमीटर का रास्ता है, जहां पर हम कहते हैं कि यह रेल कश्मीर को जा रही है, उस इलाके का कठुआ जिला है, जम्मू जिला है, वहां पर किसी स्टेशन के ऊपर यह एक्सप्रेस गाड़ियां खड़ी नहीं होतीं। मैं चाहूंगा कि कठुआ के अन्दर विशेषकर के हीरानगर और सांबा के अन्दर, इन जगहों पर भी हम इन गाड़ियों को खड़ा करें, ताकि उन लोगों को भी लगे कि यह हमारे प्रदेश के अन्दर है। उस आदमी को, जो कठुआ में रहने वाला है, अगर 125 किलोमीटर जाकर बस के ऊपर सफर करके गाड़ी को पकड़ना पड़ेगा, तो आप अंदाज कर सकते हैं कि उसको कितनी तकलीफ होगी, इसलिए यह कुछ स्टोपेज उनके बढ़ाये जाएं।

जालंधर और जम्मू के बीच में डबल रेलवे लाइन की जाये विशेष करके पठानकोट से लेकर जम्मू तक 100 किलोमीटर का डिस्टेंस एक्सप्रेस गाड़ियां चार-चार घंटे के अन्दर पूरा करती हैं, कवर करती हैं, क्योंकि एक ही ट्रेक है। उसी ट्रेक पर सब गाड़ियों को चलना है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि डबल ट्रेक के काम को भी अपने हाथ में जल्दी से जल्दी लिया जाये।

जितनी सारी गाड़ियां वहां पर जाती हों, कोई कन्याकुमारी से भी आती हैं, कलकत्ता से भी आती हैं, काफी लंबा सफर तय करके आती हैं। उन गाड़ियों के अन्दर इतनी गंदगी हो जाती है, रास्ते में कोई सफाई का इंतजाम नहीं होता, दिल्ली में और बाकी सारे पंजाब के अन्दर। उसी के साथ-साथ कहीं भी कैटरिंग का कोई इंतजाम नहीं है। लखनऊ के बाद या सहरनपुर के बाद आप वहां तक पहुंचे, जितने भी यात्री वहां पर जाएंगे, सबके सब काफी परेशानी के अन्दर जाते हैं और जिस तरह के इंतजाम सारे स्टेशंस के ऊपर हैं, उनको आप भी जानते हैं। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि यह इंतजाम जरूर किया जाये।

गाड़ियों के अन्दर बहुत डिले होती है। झेलम एक्सप्रेस तो बुधवार के दिन 20-20 घंटे लेट पहुंचती है, कोई भी गाड़ी, खास

करके जितनी लंबा दूरी की गाड़ियां हैं, काफी समय लेती हैं और इनको डिले एक नेशनल डिले है, इस बात को हमें अच्छी तरह से समझना चाहिए।

लास्ट में मैं आपसे इतनी ही प्रार्थना करना चाहता हू कि उस सारे रूट के ऊपर, जैसा सभी ने कहा कि बहुत सारे अनमैड रेलवे क्रॉसिंग हैं, कठुआ और सांबा के बीच में विशेषकर कम से कम छह स्टेशंस ऐसे आते हैं कि यहां पर किसी तरह का कोई इंतजाम नहीं होता। वहां काफी एक्सीडेंट्स होते हैं, काफी जानवर वहां मरते हैं। मेरी प्रार्थना होगी कि उनको हम जितनी जल्दी से जल्दी हो सके, बाकायदा इंतजाम किया जाए। गगवाल का स्टेशन ऐसा है, जिसमें स्टेट गवर्नमेंट ने अपना तीन लाख 80 हजार रुपये के शेयर जमा करवाये हुए भी छह साल हो गये और जो क्रॉसिंग बनना था, सेंट्रल गवर्नमेंट ने अपना पैसा जोड़कर वहां पर रेलवे क्रॉसिंग बनना चाहिए था, वह आज तक नहीं बन पाया। स्टेट गवर्नमेंट अपना शेयर जमा करवा चुकी है। मेरा आपसे निवेदन है कि किस तरह से वहां पर सारा काम होता है, उस पर कोई ध्यान ही नहीं देता मैं अभी रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब से बात कर रहा था, वह कहते हैं कि हमें जम्मू कश्मीर आये हुए बहुत समय हो गया है। मैं चाहूंगा कि कम से कम हमारे अधिकारी, हमारे मिनिस्टर बार-बार वहां पर आयें। मैंने जिस ऊधमपुर रेलवे लाइन की चर्चा की है, 1981 से लेकर यह चल रही है। आज 16 साल होने लगे हैं और 16 साल में वह कहीं पर है ही नहीं। कैसे सारी गड़बड़ होती रही कि एक बार एक पुल का टेंडर चार करोड़ रुपये में हुआ, शायद वह व्यक्ति इनको मंजूर नहीं था, इन्होंने कहा कि रिटेंडर करिए। दूसरी बार वह नौ करोड़ रुपये पर जाकर फाइनल हुआ, लेकिन आउट नहीं किया गया। तीसरी बार 15 करोड़ रुपये पर जाकर अब फाइनल कर रहे हैं। जो ब्रिज तीन करोड़ रुपये में बनना था, उसकी यह हालत हो गई है। कुछ टेंडर कम कीमत के भी आए थे, लेकिन इन्होंने अपना डिस्क्रिशन बरता और अपनी चहेती कम्पनी को वह टेंडर दे दिया। रेलवे सचमुच में देश की एकता और अखंडता का उत्तम और सुंदर साधन है। इसी दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए विशेषकर जम्मू और कश्मीर, जहां पर सारे देश से लोग आते हैं, ध्यान देने के लिए मैंने जो सुझाव दिए हैं, उनकी तरफ आपको तवज्जोह देनी चाहिए, इतना ही मेरा निवेदन है।

उपाध्यक्ष महोदय : पूरा देश जम्मू-कश्मीर के साथ इंटीग्रेट हो, इसके लिए हम सभी इच्छुक हैं। मैं इतना ही कर सकता था कि न चाहते हुए भी मुझे घंटी बजानी पड़ी। आपने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं। इसके बाद मैं चाहूंगा मंगत राम जी अपनी बात कहें।

श्री चयन लाल गुप्त : एक सुझाव और रह गया है। हमारे नार्थ जोन में पंजाब, हिमाचल, चंडीगढ़ और जम्मू-कश्मीर से जितने भी यात्री वैष्णो देवी आते हैं, वे हरिद्वार जरूर जाना चाहते हैं, लेकिन उनके लिए कोई ट्रेन नहीं है। अम्बाला में छोड़ दिया जाता है। वहां से हरिद्वार जाने में बहुत कठिनाई होती है। जो लोग गए हैं, उनको यह

अनुभव है। मेरी प्रार्थना है कि जम्मू से हरिद्वार रेल लाइन चालू की जानी चाहिए।

श्री मंगल राम शर्मा (जम्मू) : जनाबे डिप्टी स्पीकर, मैं उन माननीय सदस्यों के साथ अपने आप को शामिल करता हूँ, जिन्होंने इस रेल बजट की सराहना की है और इसको टाईड की है। इस सरकार को बने हुए काफी कम अर्सा हुआ है। मैं समझता हूँ कि इस कम अर्से में भी रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया वह सराहना के काबिल है। इस बजट में रेल लाईंस के एक्सपेंशन का भी जिक्र है और नई रेलगाड़ियाँ चलाने की बात भी कही गई है। साथ ही मॉटर गेज लाइनों को ब्राड गेज लाइनों में बदलने की बात कही है। इस तरह से कोशिश की गई है कि रेलवे में एक्सपेंशन हो और साथ ही साथ इसमें एफिशेंसी भी बढ़े। एक्सपेंशन और एफिशेंसी को बढ़ाने के लिए जो धन चाहिए था, उसे प्राप्त करने के लिए मैं समझता हूँ कि जो माल भाड़े में और यात्रा किराए में इजाफा किया गया है, उससे गरीब तबकों को बचाया गया है। इसका भार दरमियाने तबकों और अमीर लोगों पर पड़े, ऐसी कोशिश की गई है। मैं समझता हूँ आज के जमाने में जो बेहतर रेल बजट हो सकता था, वह मंत्री जी ने पेश करने की कोशिश की है।

सब लोग जानते हैं कि गरीबों पर कम से कम बोझ पड़े और बड़े लोगों पर निजाम को चलाने के लिए थोड़ा ज्यादा बोझ भी पड़े तो कोई बात नहीं है। आखिरकार बोझ तो जनता ने ही उठाना है। इसलिए मैं समझता हूँ हम सबको इस बजट की टाईड करनी है और रेल मंत्री को समर्थन देना चाहिए।

जम्मू-कश्मीर में, जहां से मैं आया हूँ, वहां 1947 में, विभाजन के पहले सियालकोट से जम्मू तक रेल लाइन थी। जब विभाजन हुआ तो पाकिस्तान ने वह रेल लाइन बंद कर दी। पंडित नेहरू, इंदिरा जी और शास्त्री जी के समय में कोशिश हुई कि जम्मू को भी रियासत से जोड़ा जाए और पंडित नेहरू के समय में पठानकोट से कटुवा तक रेल लाइन बनाई गई। उसके बाद कटुवा से जम्मू तक रेल लाइन बिछाई गई और रेल चलाई गई। उसके बाद इंदिरा गांधी के समय में, जैसे चमन लाल गुप्त जी ने बताया।

इंदिरा जी ने ऊधमपुर पहुंचकर 1983 में वहां रेलवे की जो बुनियाद रखी थी और यह कहा कि ऊधमपुर तक यह रेलवे लाइन जाएगी लेकिन हमें इस बात का अफसोस है कि इतना अरसा इस रेल लाइन को पूरा करने में लगा जितना नहीं लगना चाहिए था। फिर भी हमें इस बात की खुशी है कि हमारे प्रधान मंत्री श्री एच.डी. देवेगौड़ा जी ने यहां पर तीन दिन पहले तीन बातों का ऐलान किया। मैं इसकी सराहना करता हूँ और उसमें जो अहम बात है, वह है जम्मू से ऊधमपुर, कटरा, रियासी, बनिहाल, काजीकुंड, श्रीनगर और बारामूला तक रेल लाइन लं जाएंगे। मैं यह महसूस करता हूँ कि जब तक रेल लाइनें नहीं बनेंगी तब तक यह ख्वाब बना रहेगा। मैं इस लिहाज से यह कहना चाहता हूँ कि 2500 करोड़ रुपए इस पर खर्च आएगा तो कम से कम 300 करोड़ या 350 करोड़ इसके हर साल के लिए रखा जाए। तब कहीं जाकर 8-10 साल में यह मुकम्मल होगा। मैं यह

कहना चाहता हूँ कि अगर वह वाकई चाहते हैं कि कश्मीर वैली तक रेल लाइन जाए तो इसके लिए ज्यादा से ज्यादा फंड मुहैया कराना होगा और साथ ही साथ जैसा चमन लाल गुप्ता जी ने कहा, चीफ इंजीनियर के दफ्तर को दिल्ली के बजाय जम्मू में शिफ्ट किया जाए और साथ ही जम्मू को डिवीजन का दर्जा दिया जाए। इसलिए जम्मू जो क्वालिफाई करता है, उसे जल्दी डिवीजन का दर्जा दिया जाए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इसकी तरफ ध्यान दें। जम्मू कश्मीर की अवाग खासकर जो मुस्लिम बिरादरी है, उन्होंने हमेशा सैक्यूलरिज्म का सबूत दिया है और मुझे फख है पंछ और राजौरी जो मुस्लिम डॉमिनेटेड एरियाज हैं, उन लोगों ने इस मिलिटैसी के दौर में भी देशपक्ति का सबूत दिया है और अमन और शांति बनाए रखी है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जल्दी जम्मू से लेकर पंछ और राजौरी के लिए कम से कम सर्वे तो शुरू करएं जिससे जम्मू की आबादी को भी रेल लाइन का फायदा पहुंचे। इसके साथ-साथ मैं चाहता हूँ कि शताब्दी एक्सप्रेस को जम्मू तक भी ले जाया जाए। यहां कहा गया कि 40 लाख लोग माता वैष्णो देवी के दर्शन के लिए जाते हैं और उन यात्रियों को जम्मू में कई दिन रुकना पड़ता है क्योंकि उनको रिजर्वेशन नहीं मिलती। मैं चाहता हूँ कि जम्मू और बाकी शहरों के बीच में रेलवे सर्विसेज में सुधार लाया जाए ताकि ज्यादा से ज्यादा लोग जम्मू कश्मीर में आएँ क्योंकि जम्मू डिवीजन में भी कई स्पॉट देखने के काबिल हैं। हिमाचल में टूरिज्म बढ़ा हुआ है। जब तक कश्मीर के हालात अच्छे नहीं होते, जम्मू के राजौरी, ऊधमपुर, कटुआ, डोडा जो पहाड़ी इलाके हैं, वहां बहुत अच्छी झीलें हैं, हम चाहते हैं कि वहां टूरिस्ट आएँ और जम्मू कश्मीर के टूरिज्म को जो धक्का लगा है वह ठीक हो। यात्री माता के दर्शनों के लिए जाते हैं। अमरनाथ की यात्रा के लिए लोग जाएँ तो कम से कम कुछ दिन वहां रुकें और इन सुविधाओं का फायदा उठाएँ। यह हमारी मंशा है और हमारी सरकार जम्मू और अन्य शहरों के बीच में इस कदम वहां ट्रेनें चलाएगी कि लोगों को आने-जाने में कोई दिक्कत न हो। मैं यह कहता हूँ कि जैसे यहां मंत्री जी ने मीटिंग बुलाई थी और पंजाब, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर के सांसदों से बातचीत हुई, उन तमाम सांसदों और पार्टी के नुमाइंदों ने कहा है कि कम से कम जम्मू को हरिद्वार से जोड़ना चाहिए। जम्मू से श्रीनगर और बारामूला तक लाईन बिछाने के लिए जो वर्कस की जरूरत है उनकी भर्ती जम्मू कश्मीर से दी जाए ताकि लोकल अनम्प्लायमेंट दूर हो सके।

रेलों के द्वारा, क्योंकि हजारों लोग जो हिन्दू धर्म से संबंध रखते हैं, वे खुशी और गम के मौके पर हरिद्वार आते हैं। जब हम माननीय मंत्री जी से मिले थे, तो उन्होंने उस वक़्त हमारी बात को मान लिया था। इसलिए मैं अर्ज करूंगा कि जब आप इस बहस का जवाब दें, तो इस बात की घोषणा करें कि जम्मू से हरिद्वार तक आप रेल चलायेंगे। इसी तरह से जैसा मैंने पहले कहा, जम्मू से लेकर पंछ तक रेल लाइन का सर्वे फौरी तौर पर होना चाहिए। मुझे खुशी है कि हजारों लोग जो रेल विभाग में काम करते हैं, उनकी दिन-रात मेहनत के फलस्वरूप ही दुनिया में सबसे बड़ा हमारा यह रेल सिस्टम है और

कामयाबी से काम कर रहा है। माननीय मंत्री जी रेल बोर्ड के अधिकारियों और जो दूसरे काम करने वाले कर्मचारी हैं, उनको पूरा सहयोग देंगे और उनको एन्क्रेज करेंगे, ताकि अधिक से अधिक एफिशियेंसी आए। इसके साथ ही वे वक्त पर रेल चलायें और अच्छे ढंग से रेल चलायें और आम जनता को सहयोग दें।

इन अल्फाज के साथ मैं इस बजट को पूरी ताईद करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री प्रमथेस मुखर्जी (बरहामपुर) (प.ब.) : कृपया, छोटे दलों को भी समय दें। सभी सदस्य बड़े-बड़े दलों के ही बोल रहे हैं।

प्रो. जितेन्द्र नाथ दास (जलपाईगुड़ी) : महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट गरीब के लिए बजट है। लेकिन मैं कुछ बातें उठाना चाहता हूँ। जहाँ तक संचार का सम्बन्ध है, रेलवे श्रेष्ठ है। भारत के किसी भाग की अर्थव्यवस्था संचार व्यवस्था पर निर्भर करती है। संचार व्यवस्था जितनी अधिक बेहतर होगी उतना ही अधिक उस क्षेत्र का विकास होगा।

मैं उत्तरी बंगाल से आया हूँ। यह एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। और बहुत लम्बे समय से इसकी उपेक्षा होती आ रही है। संचार के क्षेत्र में इसकी उपेक्षा हुई और हो रही है। मुझे खेद है कि मंत्री महोदय के इस बजट में एकलाखी-बेलूरघाट रेलवे लाईन के अतिरिक्त और इस योजना के लिए आवंटित धन में बहुत अधिक कटौती की गई है दूसरी ओर गाजोल-गुजरिया नाम की एक और योजना है। श्री गनीखान चौधरी के मंत्रित्व काल में इसका सर्वेक्षण हो गया था लेकिन अब इस योजना को समाप्त कर दिया गया है।

संचार के क्षेत्र में ऐसी विचित्र स्थिति के बारे में मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वे इस ओर ध्यान दें। जैसा कि आप जानते हैं उत्तरी बंगाल पर्यटन की दृष्टि से बहुत समृद्ध क्षेत्र है। इस क्षेत्र से रेलवे प्रतिवर्ष बहुत ही अधिक राजस्व कमाती है लेकिन इस क्षेत्र के लोग इसके लाभ से वंचित हैं। अतः मैं सरकार से और सम्बन्धित मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि इस क्षेत्र में रेलवे संचार व्यवस्था को उन्नत किया जाए।

महोदय, माननीय मंत्री ने उत्तरी बंगाल के संसद सदस्यों को आमंत्रण दिया था और उन्हें कई सुझाव दिए गए थे। लेकिन बजट में एक भी सुझाव स्वीकृत नहीं किया गया है। इस सम्बन्ध में, मैं यही कहना चाहूँगा कि इस क्षेत्र के संसद सदस्यों की उपेक्षा की गई और उनकी भावनाओं की अवहेलना की गई है। यहाँ बहुत कम रेल गाड़ियाँ हैं। इन गाड़ियों की समय सारिणी पर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जाता है। सभी रेल डिब्बे जीर्ण शीर्ण हालत में हैं। मैं कूचबिहार हल्दीबारी से सियालदाह तक चलने वाली तीस्ता-तोरशा रेल गाड़ी का उल्लेख करना चाहूँगा इस गाड़ी के सभी डिब्बे टूट-फूटे हैं। एक हल्दीबारी यात्री गाड़ी भी बहुत ही जीर्ण-शीर्ण स्थिति में है। यहाँ कोई

स्नानागार, शौचालय, नहीं है। पानी की पूर्ति भी नहीं होती है, सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है।

अतः मैं माननीय मंत्री को एक सुझाव देना चाहता हूँ कि इन सब मामलों को देखने के लिए जांच कराई जाए और उस जांच में क्षेत्र के संसद सदस्य को भी शामिल किया जाए। इसके अतिरिक्त मैं कुछ सुझाव दूँगा और स्थानीय लोगों की मांगें भी रखूँगा जिससे कि मंत्री महोदय इन सभी सुझावों पर कार्यवाही करने के लिए इन्हें बजट में शामिल करें। जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन के पास ही रेलवे की भूमि पर मार्किट कम्प्लेक्स का निर्माण करने हेतु उसे जलपाईगुड़ी के जिलाधिकारी को देने के लिए तुरन्त कदम उठाये जाएं। लेकिन देखा गया है कि वहाँ पहले से ही मार्किट बनी हुई है। हम लम्बे समय से इसकी मांग करते आ रहे हैं, लेकिन न तो रेलवे बोर्ड को तरफ से कोई उत्तर है और ना ही रेल मंत्रालय की ओर से।

न्यू जलपाईगुड़ी से हावड़ा तक शताब्दी एक्सप्रेस आरम्भ की जाए।

हल्दीबाड़ी-चिलाहाटी (बंगलादेश) रेलवे लाईन को पुनः चालू किया जाए और इस तरह सड़क परिवहन पर से यातायात का भार कम किया जाए। बंगलादेश के लिए यह बहुत महत्वपूर्ण सड़क है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इस मामले पर ध्यान दिया जाए जिससे यह लाईन पुनः चालू की जा सके क्योंकि इससे उत्तरी बंगाल और कलकत्ता के बीच की दूरी कम हो जायेगी।

जलपाईगुड़ी और न्यू कूचबिहार रेलवे स्टेशनों को आधुनिक बनाया जाए क्योंकि ये दोनों स्टेशन जीर्ण-शीर्ण हालत में हैं।

अलीपुरद्वार स्थित डी.आर.एम. कार्यालय को सुचारू रूप से बनाया जाए उसे सुदृढ़ किया जाए, क्योंकि इस सम्बन्ध में आन्दोलन चल रहा है।

न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी रेल लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तित किया जाए।

सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार-बोंगाईगांव रेल लाईन का गेज परिवर्तन किया जाए। इसके लिए आन्दोलन चला रहा है।

मालदाह से गुवाहटी तक की रेल लाईन को दोहरा किये जाने के कार्य में तेजी लाई जाए। यह इस क्षेत्र की बहुत ही महत्वपूर्ण मांग है।

तीस्ता-तोरशा तथा न्यू जलपाईगुड़ी (एन.जे.पी.)-हल्दीबाड़ी यात्री गाड़ी के टूटे-फूटे डिब्बों को बदलने के लिए शीघ्र कदम उठाए जाएं।

तीस्ता-तोरशा एक्सप्रेस में बातानुकूलित 2-टायर और बातानुकूलित 3-टायर डिब्बों की नियमित रूप से व्यवस्था की जाए।

गोआ एक्सप्रेस को एन.जे.पी. तक बढ़ाया जाए।

कूचबिहार से कलकत्ता तक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चालू करने हेतु शीघ्र कदम उठाये जाए। निर्माण कार्य में तेजी लाई जाए और इसे शीघ्र पूरा करने हेतु पर्याप्त धन आवंटित किया जाए और गाजोल-गुजरिया रेलवे योजना पुनः आरम्भ की जाए।

सप्ताह में एक बार चलने वाली हाबड़ा-गुवाहटी एक्सप्रेस को प्रति दिन चलाने के लिए कदम उठाए जाए।

न्यू जलपाईगुड़ी और कलकत्ता के बीच एक और एक्सप्रेस गाड़ी आरम्भ की जाए।

गुवाहटी-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस की बारम्बरता में वृद्धि की जाए और इसे सप्ताह में तीन बार के बजाए प्रतिदिन चलाया जाए और इसे न्यू कूचबिहार तथा न्यू अलीपुरद्वार पर रोका जाए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल गाड़ी है लेकिन लोग इसका आशातीत लाभ नहीं उठा पा रहे हैं।

मोहित नगर रेलवे गेट पर एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाए। वहां बारबार होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए यह अनिवार्य है।

राधिकापुर-बारसोल मीटर गेज लाईन को बड़ी रेल लाईन में बदलने के लिए कार्य शुरू किया जाए।

कलकत्ता से दीमापुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी आरम्भ की जाए।

दार्जिलिंग को हिमालयन रेलवे को आधुनिक बनाया जाए और इसमें सुधार किया जाए। इससे वहां पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

दार्जिलिंग, जलपाईगुड़ी और कूचबिहार में रेलवे होटलों का निर्माण किया जाए। इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

कूचबिहार जिले को समर्पित रेलवे नेटवर्क के अन्तर्गत लाया जाए।

अन्त में मैं यह कहना चाहूंगा कि स्वतंत्रता सेनानियों को निःशुल्क रेलवे पास दिए गए हैं लेकिन उनका प्रतिवर्ष नवीकरण करना पड़ता है जिससे उन स्वतंत्रता सेनानियों को बहुत कठिनाई होती है। मेरा प्रस्ताव है कि नवीकरण की अवधि एक वर्ष से बढ़ाकर पांच वर्ष कर दी जाए।

श्री पी. कोदंडारमैया (चित्रदुर्ग) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का सदन के सभी ओर से स्वागत किया गया है। मैं भी बजट का स्वागत करके मैं उनके साथ हूँ।

श्री राम विलास पासवान बहुत ही हंसमुख व्यक्ति हैं, सदा मुस्कराते रहते हैं, प्रत्येक व्यक्ति को प्रसन्न रखते हैं और उनका यह बजट भी वैसा ही है, मुझे लंयानाडो डा. विंसी द्वारा बनाए गए मोनालिसा के चित्र को याद आती है। यदि आप उस चित्र को किसी तरफ से कितनी भी दूर से देखें तो आपको लगगा कि वह आपको देख रही है और आप पर हंस रही है। और वैसी अनुभूति का श्री राम

विलास पासवान ने इस सदन के विभिन्न वर्गों में सृजन किया है। और सम्भवतः देश के विभिन्न वर्गों के लोगों में। उस सीमा तक हम सभी इस बजट के बारे में अनुभव करते हैं, यद्यपि इसमें कुछ बातें ठीक नहीं हैं। उदाहरण के लिए अभी तक देश में रेलवे के 9 जोन रहे हैं। इस बजट से देश में एक दम 6 नये जोन और दिए गए। मुझे प्रसन्नता है कि उनमें से एक जोन मेरे राज्य में दिया गया है। लेकिन रेलवे योजनाओं के विस्तार के लिए सामान्य देखभाल निगरानी और सेवाओं पर प्रशासनिक व्यय के लिए 414 करोड़ रुपये का प्रावधान है। इन नए जोनों के बनने से इस विशेष लेखा शीर्ष में वृद्धि होगी। इससे अतिरिक्त परिव्यय होगा जबकि जनता को कोई अतिरिक्त लाभ या सेवा प्राप्त नहीं होगी।

दूसरे, क्षेत्रीय आधार पर जोन बनाने से हम एकता की भावना को प्रोत्साहन नहीं देंगे क्योंकि विभिन्न राज्यों के विभिन्न क्षेत्रों में पहले जोन थे। अब यह परिपाटी स्थापित होती प्रतीत होती है कि हर सामान्य और बड़े राज्य में एक रेलवे जोन हो और छोटे राज्यों में दो जोन हों। यह आश्चर्य की बात नहीं होगी यदि अगले वर्ष पूर्वोत्तर राज्यों के लिए भी अतिरिक्त जोन बनाए जाएं जो प्रत्येक दो राज्यों में एक जोन होगा। मैं इसे स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं मानता। इससे उत्पादक उद्देश्य के बिना अतिरिक्त व्यय होगा।

अपराह्न 11.00 बजे

महोदय, मेरे कर्नाटक राज्य ने स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद-केन्द्रीय मंत्रिमण्डल में चार रेल मंत्री दिए हैं श्री के.सी. रेड्डी श्री हनुमन्तैया, श्री पुनाचा और श्री सी.के. जाफरशरीफ। मैं इस बात में नहीं जाता कि इन रेल मंत्रियों ने अतीत में क्या किया। लेकिन मैं श्री सी.के. जाफर शरीफ की प्रशंसा किए बिना नहीं रह सकता क्योंकि उन्होंने कर्नाटक को आवश्यकताओं पर ध्यान दिया और समझा और कुछ कार्य किया यद्यपि अभी बहुत कुछ किया जाना बाकी है।

मैं समझता हूँ कि बजट में गंगा के क्षेत्र पर अधिक ध्यान दिया गया है। जिसे हम पंजाब से पश्चिम बंगाल का क्षेत्र कहते हैं। आप रेलवे लाइनों की लम्बाई लें, नई लाइनें लें, नई गाड़ियां लें, ये सभी सुविधाएं चार राज्यों-पंजाब, हरियाणा, उत्तर प्रदेश, बिहार और सम्भवतः पश्चिम बंगाल को ही दी जा रही हैं। दक्षिण भारत के साथ सौतोला व्यवहार किया जा रहा है। मैं विश्वास करता हूँ कि रेल मंत्री महोदय अगले बजट में दक्षिणी राज्यों और विशेषकर कर्नाटक को कुछ सुविधाएं देंगे।

राज्य के लिए किए गए कार्य के लिए श्री जाफर शरीफ की प्रशंसा करते हुए, मैं नहीं समझता कि यहां बहुत रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं। चित्रदुर्ग रायदुर्ग तक एक नई लाईन तो हमें मिली ही थी। इसके अलावा मैं नहीं समझता कि यहां रेलवे लाइनों की लम्बाई के बारे में कुछ किया गया है। लेकिन मीटर गेज से बड़ी लाइन बनाने का कार्य बड़े पैमाने पर किया गया जिसके लिए पूर्व रेल मंत्री के आभारी हैं।

इस बजट में रेल मंत्री महोदय ने हुबली-अकोला जैसे कुछ रेल मार्गों को शामिल किया है। मैं समझता हूँ कि बजट में दिखाए गए अधिकांश रेल मार्ग जैसे हुबली-अकोला, तालगुप्पा-होनावारा, मुनिराबाद-महबूबनगर, डूडा-टिप्टूर, मैसूर-तेल्लिचेरी और चामराजनगर-मेट्टूपलयम में सर्वेक्षण किया जा रहा है। बजट में इन्हें नई लाइनें दिखाया गया है। इनमें से अधिकांश का सर्वेक्षण हो रहा है। लेकिन मैं विशेषकर चामराजनगर-मेट्टूपलयम का उदाहरण देता हूँ। यहां के मेरे एक मित्र ने बताया कि इस रेल मार्ग पर 20 वर्ष पहले सर्वेक्षण हो चुका है और हम इस विषय को हर बार उठाते हैं और हर बार हमें यही बताया जाता है कि इस मार्ग का सर्वेक्षण चल रहा है। मुझे आश्चर्य है कि सर्वेक्षण में कितना समय लगेगा जबकि इस मार्ग की लम्बाई 100 किलोमीटर से अधिक नहीं है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह फाईल अपने पास मंगवाए और देखें कि यह सर्वेक्षण बार-बार क्यों हो रहा है और हमें यही उत्तर क्यों दिया जाता है। मुझे विश्वास है कि सर्वेक्षण पूरा हो गया है और रेल लाइन बिछाने का कार्य आरम्भ किया जा सकता है।

तुमकूर चित्रदुर्ग, हुबली होकर बंगलौर से बम्बई तक एक ट्रंक रेल लाइन है। दो वर्ष पहले इसे बड़ी लाइन बनाया जा चुका है। बंगलौर से केवल हुबली तक एक रेल गाड़ी चलती है। बंगलौर से बम्बई तक के मार्ग पर कोई रेलगाड़ी नहीं है। यह रेल मार्ग बहुत विशिष्ट है क्योंकि तुमकूर से, जो जिला मुख्यालय है और बड़ा नगर है, यह सरकुलर (मेरवला) ट्रंक है और तिप्टूर, अरासिकर, कादुर, अज्जनपुरा, तारिकोरा, चिक्काजाजुर जैसे सुदूरवर्ती नगरों से होकर देवरगेरे तक जाता है, जो मुख्य लाइन पर है। बंगलौर से हुबली तक राष्ट्रीय राजमार्ग अलग मार्ग है और अपेक्षाकृत छोटा मार्ग है जो तुमकूर, सीरा, हीरापुर, चित्रदुर्ग होकर हुबली तक जाता है ... (व्यवधान) महोदय, मुझे कुछ समय और दें। यह मेरे चुनाव क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण लाइन है।

महोदय मुझे बताया गया है कि इस विशेष मार्ग का सर्वेक्षण पहले ही चुका है और विद्यमान लाइन के बजाए जिससे 100 किलोमीटर अधिक दूरी तय करनी पड़ती है। राष्ट्रीय राजमार्ग के समानान्तर तुमकूर से चित्रदुर्ग तक सीधा रेल मार्ग बनाया जायेगा। इस सीधे मार्ग से 100 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी। रेल गाड़ी से तुमकूर और देवनगेरे के बीच की दूरी 300 किलोमीटर है जबकि राष्ट्रीय राजमार्ग पर सड़क से जाने के लिए केवल 200 किलोमीटर की यात्रा करनी पड़ेगी। अतः हम रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करते हैं कि इस लाइन के सर्वेक्षण की फाईल निकलकर देखें। इसका आंशिक रूप से सर्वेक्षण हो चुका है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि तुमकूर से देवनगेरे तक वे नया रेल मार्ग बिछाने का कार्य गम्भीरता से लें और वह भी सीरा और दीरीमूर के छोटे रास्ते से। इससे 100 किलोमीटर की दूरी घट जायेगी।

पिछले रेल चात्री द्वारा घोषित एक अन्य प्रस्ताव है जो डिब्बा उत्पादन एवं मरम्मत वर्कशाप की स्थापना के बारे में है। सम्भवतः

डिब्बों की कमी के कारण ही पिछले रेल मंत्री ने चित्रदुर्ग नगर के निकट यह वर्कशाप स्थापित करना उचित समझा। इस बजट में भी इस परियोजना के लिए 2 लाख रुपये का सांकेतिक प्रावधान किया गया है। इसे 100 करोड़ रुपये अनुमानित खर्च से स्थापित करने की योजना बनाई गई थी और मुझे बताया गया है कि इस राशि को घटाकर 30 करोड़ रुपये कर दिया गया है। मुझे प्रसन्नता होती यदि इस घटे हुए परिव्यय से भी यह परियोजना शुरू की जाती, किंतु अब ऐसा लगता है इसे समाप्त कर दिया गया है। यह चित्रदुर्ग जैसे पिछड़े क्षेत्र के लिए यह महत्वपूर्ण उद्योग है क्योंकि पंजल की उपलब्धि भी यहां समस्या है। इसलिए इस क्षेत्र के लिए रोजगार पैदा करना बहुत ही अनिवार्य है। इस डिब्बा उत्पादन एवं मरम्मत वर्कशाप की स्थापना से हम बेरोजगारी की समस्या को काफी हद तक दूर करने में सफल हो जायेंगे और इससे इस क्षेत्र में कृषि और औद्योगिक उत्पादन में भी वृद्धि होगी। हास्पेट से कुछूर तक एक अन्य रेल लाइन है जो कुछूर में ही समाप्त हो जाती है। फिर लोगों को कुछूर से हास्पेट या गुंटाल वापस आना पड़ता है। इस लाइन पर एक महत्वपूर्ण रेल मार्ग है जो कोहूर को बम्बई लाइन पर हरिहारा से मिलाता है। इस लाइन का सर्वेक्षण हो गया है। यह रेल मार्ग आयरन-ओर बेल्लारी जिले को हारीहारा मुख्य लाइन से जोड़ने हेतु हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण है। इसका सम्भवतः पुनः सर्वेक्षण किया जा सकता है और रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस मामले को देखा जाए।

जहां तक रेलवे की सामान्य आय और व्यय का सम्बन्ध है, अपना भाषण समाप्त करने से पहले छोटी सी बात कहना चाहूंगा। 67 प्रतिशत राजस्व माल भाड़े से और 27 प्रतिशत यात्री किराये से आता है। इससे ऐसा प्रतीत होता है कि हम यात्री परिवहन की ओर महत्व नहीं दे रहे हैं। यदि आप बंगलौर और बम्बई के बीच, बंगलौर और गोआ के बीच तथा बंगलौर और कोयम्बटूर के बीच घूमने वाले लक्जरी कोचों की संख्या पर ध्यान दें तो मुझे आश्चर्य होता है कि क्या हम मुख्य लाइन पर चलने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ाकर लम्बी दूरी वाली यात्री सम्भावनाओं के विदोहन पर ध्यान दे रहे हैं।

श्री सुरेश कोडीकुनील (अडूर) : बंगलौर-त्रिवेन्द्रम लाइन के बारे में आपको क्या कहना है?

श्री पी. कोदंडरमैया : बंगलौर से त्रिवेन्द्रम और बंगलौर से तेल्लीचेरी रेल मार्गों पर हम लम्बी दूरी के यात्रियों से मिलने वाले राजस्व पर ध्यान नहीं दे रहे हैं और हम सड़क परिवहन या बसों को बढ़ावा दे रहे हैं जिनमें से अधिकांश के पास या तो परमिट नहीं है या फिर जाली परमिट हैं। इससे रेलवे की वैध आय की बहुत हानि हो रही है।

मैं रेल मंत्री महोदय से सड़क-रेल का सर्वेक्षण कराने का अनुरोध करूंगा। सड़क और रेल परिवहन द्वारा यात्रियों और माल के आवागमन व दुलाई पर संगत विभाजन सुनिश्चित करने के लिए एक तरह का समन्वित प्रयास किया जाना चाहिए। मेरा यह सुझाव है यात्रियों और माल के लम्बी दूरी के परिवहन पर रेलवे का एकाधिकार

होना चाहिए तथा कम दूरी के परिवहन को सड़क परिवहन व्यवस्था पर छोड़ा जा सकता है। जब तक आप सड़क परिवहन और रेल परिवहन के बीच सहयोग या कोई समझौता स्थापित नहीं करेंगे तब तक हमारा कार्य बहुत बेतरतब ढंग से होगा जिससे रेलवे को काफी हानि होगी जबकि इस प्रक्रिया में सड़क परिवहन व्यवस्था को लाभ ही होगा। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि सड़क और रेल परिवहन यातायात के बारे में सर्वेक्षण करायें ताकि दोनों परिवहन व्यवस्थाओं के बीच समन्वय सुनिश्चित किया जा सके।

मेरे पास बहुत से मुद्दे हैं लेकिन चूंकि मुझे समय सीमा में रहना है। अतः महोदय मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे अवसर दिया। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि मेरे सुझावों को नोट करें और उन पर गम्भीरता से विचार करें।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : आप लोग एक बात सुन लें कि मेरे पास 130 के करीब बोलने वाले मैम्बर्स की लिस्ट है। कोई भी मैम्बर 15-15 मिनट से कम नहीं बोल रहा है। अगर एक मैम्बर को 6-6 मिनट दिए जाएं तो 12 घंटे से ज्यादा समय लगेगा। अब फैसला आप करें।

[अनुवाद]

अनेक माननीय सदस्य : कृपया प्रत्येक व्यक्ति को केवल पांच मिनट तक बोलने का अवसर अवश्य दें।

[हिन्दी]

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण (कराड़) : यदि 5-5 मिनट देंगे, तभी खत्म हो सकेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है।

[अनुवाद]

श्री वी.एम. सुधीरन (अलेण्पी) : महोदय, आप अपने पहले विनिर्णय पर कायम रहें। पहले आपके विनिर्णय दिया था कि सदस्य 5 से 10 मिनट के समय के भीतर अपना भाषण पूरा कर सकते हैं। कृपया किसी को भी 10 मिनट से अधिक समय तक नहीं बोलने दें।

[हिन्दी]

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : सटन कितने बजे तक चलेगा?

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो आपको फैसला करना है। अभी सबको पांच-पांच मिनट बोलने के लिए समय देते हैं।

[अनुवाद]

श्री वी.एम. सुधीरन : महोदय, मुझे खेद है कि पहले वक्ताओं ने आधे घण्टे से भी अधिक समय लिया है।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा एक सुझाव है। आप पाइंट्स बताते जाएं तो आसानी हो जायेगी। स्पीच न दें। अच्छा, तो हम शुरू करते हैं।

[अनुवाद]

श्री वी.एम. सुधीरन : महोदय, बेहतर तो यह होगा कि आप 10 मिनट से अधिक किसी को बोलने की अनुमति नहीं दें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं किसी को भी 5 मिनट से अधिक की अनुमति नहीं दूंगा। माननीय सदस्य केवल पाइंट्स दे सकते हैं, बस इतना ही।

[हिन्दी]

श्री जी.एम. बनातवाला (पोन्नानी) : रेलवे मैटर्स में सोनियर सिटिजंस को कनसेशन है।

उपाध्यक्ष महोदय : जरूर देंगे। मैं भी उसी कैटेगरी में हूँ।

[अनुवाद]

श्री वी.एम. सुधीरन : उपाध्यक्ष महोदय, हम तो मजलूम हैं क्योंकि हम तो कल से ही प्रतीक्षा कर रहे हैं। हमें माजलूम नहीं बनाइए। कृपया हमें अपनी स्थिति स्पष्ट करने की अनुमति दें। जैसा कि आपने सुझाव दिया है। माननीय सदस्यों को केवल पाइंट्स तक ही सीमित रहना चाहिए और उन्हें 5 मिनट की समय सीमा को पार नहीं करना चाहिए क्योंकि हम बहुत लम्बे समय से यहां बैठे हुए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप श्री राम विलास पासवान के बारे में भी सोचें। वह शुरू से ही बैठे हुए हैं।

श्री वी.एम. सुधीरन : हम सब उनके आभारी हैं।

[हिन्दी]

श्री श्याम बिहारी मित्र (बिल्हौर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, यह बचपन की उस बात को याद दिलाता है कि जब एक मां अपने छोटे बच्चे को चांद दिखाकर कहती है कि चंद्रामामा को बुलाओ तो ये आपके पास आ जाएंगे। उसी प्रकार से कहा गया है कि यह बजट विकासशील है, मंहगाई बढ़ाने वाला नहीं है। वास्तविकता यह है कि यह बजट राजनैतिक चतुराई से भरा हुआ एक दिवास्वप्न है और विकास को पटरी से बिल्कुल उतरा हुआ है। मैं अधिक समय नहीं लूंगा पर मैं जो बात कह रहा हूँ वह बिल्कुल ठीक कह रहा हूँ। मैं साबित करूंगा कि कैसे यह दिवास्वप्न है। आपने एक बात कह दी कि हमने द्वितीय श्रेणी का भाड़ा नहीं बढ़ाया। पर द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए आपने इस बजट में क्या दिया है? आपने 15 रेलगाड़ियां दीं। एक भी पैसेंजर ट्रेन नहीं दी। 400 करोड़

यात्री इस समय यात्रा कर रहे हैं और आपने कहा है कि इसमें 4 परसेंट की बढ़ोतरी होगी। यानी 16 करोड़ यात्री इस साल बढ़ेंगे और आपने एक भी पैसेंजर ट्रेन नहीं दी है।

मंत्री जी बिहार से आते हैं। इनकी सरकार गरीबों की सरकार है। क्या आपने बिहार से आने वाली ट्रेनों पर पंजाब जाने वाले मजदूरों और किसानों को छत पर सफर करते नहीं देखा? क्या आपने उनकी सुविधा के लिए कुछ किया है? आपने पैसेंजर ट्रेन में एक भी बोगी नहीं बढ़ाई है। मैं आपसे एक बात पूछना चाहता हूँ। 4 परसेंट की बढ़ोतरी के बाद 16 करोड़ यात्री बढ़ेंगे। 15 ट्रेन अगर कैलकुलेट कर लें तो साल में चार करोड़ यात्रियों को सुविधा होती है और 16 करोड़ यात्रियों का दावा आप करते हैं। 12 करोड़ यात्री कहां से चलेंगे? ट्रेन के पाखाने में बैठकर चलेंगे? आपकी गरीबों की सरकार है।

पर गरीबों को धोखा आप कब तक देंगे। गरीबों के लिए आपने यात्रा में चलने के लिए क्या दिया है। आप किसी ट्रेन के साधारण डिब्बे में बैठ जाइये, भूसे की तरह उसमें इंसान भरे होते हैं और आपको सरकार गरीबों की सरकार है। उनकें लिए आपने कुछ नहीं किया। एक पैसेंजर ट्रेन भी आपने नहीं दी।

दूसरी बात मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आपने कहा कि हमने जन-जीवन की आवश्यक चीजों को छोड़ दिया है। परंतु मान्यवर आपने दिया क्या है। आपने माल भाड़े में वृद्धि से 14 चीजें छोड़ी हैं, जिसमें आपने खाद्यान्न को लिख दिया। खाद्यान्न भी केवल सार्वजनिक वितरण प्रणाली का, बाकी नहीं छोड़ा। हिंदुस्तान में अगर देखिये वितरण प्रणाली में केवल 6 दिन का ही भोजन मिलता है, 24 दिन का भोजन आम व्यापारी देता है और उसके खाद्यान्न के भाड़े में आपने कोई कमी नहीं की। आप गणना करके देख लीजिए। आपने कौन सी चीज छोड़ी है, आप यह भी निकलवा लीजिए कि खाद्यान्न आपकी गाड़ियों में कितना चलता है। पूरा उसमें तिलहन दे दिया है। आपको बोगी तो मिल नहीं रही हैं, आप तिलहन लादने के लिए वैगन तो दे नहीं पा रहे हैं। अब आपने सिस्टम कर दिया कि एक पूरा रैक मिलेगा। एक रैक तिलहन कौन लगायेगा, कहां से आयेगा। तो तिलहन का भी एक दिवास्वप्न है, खाद्यान्न का भी एक दिवास्वप्न है। खाद्यान्न में आपने कहा कि हमने माल भाड़े में छूट दी है, यह भी दिवास्वप्न है। क्योंकि कल आपने सार्वजनिक वितरण प्रणाली में यह कहा है। इसी प्रकार से आपने कहा कि गुड़, शक्कर और जगरी, कितना गाड़ी में ढोया जाता है, जरा गणना करके देख लीजिए। आप इस देश की जनता को धोखे में क्यों रख रहे हैं कि हमने इतनी सब चीजें छूट में दे दी। इस छूट में तो नाममात्र की छूट है बाकी सब आप ले रहे हैं। इससे मंहगाई बढ़ेगी, आप कह रहे हैं कि मंहगाई नहीं बढ़ेगी। मैं कहता हूँ कि आपको पैसे की जरूरत है तो पैसे की जरूरत के लिए जरूरी नहीं है कि आप माल भाड़ा बढ़ायें।

तोसरी बात यह है कि आप वैगन नहीं दे पा रहे हैं। आपके 6 हजार वैगन डैमेज हो गये... (व्यवधान) बतायेंगे वह भी बतायेंगे। अगर पैसा बनाने वाली बात है तो जरूर बतायेंगे। लेकिन आप कहते

हैं कि पांच मिनट ही बोलो, पांच मिनट में मैं नहीं कह सकता। लेकिन सीधो बात है कि आप हमें समय दे दीजिए। एक और बात कहना चाहता हूँ कि 6 हजार रेलवे वैगन का जीवन समाप्त हो गया, वे डैमेज हो गये। लेकिन आपने दूसरे वैगन बनाने की व्यवस्था नहीं की। आपने "आंन योअर वैगन" स्कीम चालू कर दी। यह स्कीम बड़े-बड़े लोगों के लिए है। आम नागरिक जो माल ढोता है उसके लिए नहीं है। उसके लिए जो वैगन डैमेज हो गये हैं कम से कम वह बनवाने की व्यवस्था तो करें। आपके कुछ वैगन अभी बंगलादेश चले गये जो यहां से खाद्यान्न लादकर ले गये, जो आपने निर्यात के लिए दिये, परंतु उसमें से कितने वापिस आये हैं, इसकी भी गणना करवा लीजिए। आज पूरे देश में वैगन की बहुत बड़ी कमी है। जहां ईंट भट्टे में गरीब मजदूर लगे है, वहां भट्टों को आप वैगन नहीं दे पा रहे हैं। ईंट भट्टों को कोयला नहीं मिल रहा है। जब आपको ऐसी नीति है कि आप ईंट भट्टों को 2-4 रैक ही देते हैं तो उस समय कोल इंडिया कोयला नहीं देता है और जब कोल इंडिया कोयला देता है तो आप वैगन नहीं देते हो। तो आज यह स्थिति पैदा हो गई है कि सारे ईंट भट्टे बंद होने की स्थिति में हैं, सारे मजदूर बेकार हो रहे हैं। मान्यवर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मिश्रा जी, प्वाइंट्स तो बहुत अच्छे हैं, लेकिन समय हो गया है।

श्री श्याम बिहारी मिश्रा : महोदय, एक बात और कहना चाहता हूँ आपने माल ढुलाई में यह कहा है कि दो करोड़ टन की बढ़ोतरी होगी। आप वैगन बनवा नहीं रहे हैं और कहते हैं कि बढ़ोतरी होगी और दूसरी तरफ वैगन का जो टर्ज ओवर टाइम है वह आज से दो साल पहले दस दिन का था और आज वह 10.8 हो गया है। केवल .8 होने की वजह से आपके वैगन की उपलब्धता कम हो रही है। आज रेलवे विभाग यह प्रयास नहीं कर रहा है कि जो एक रेलवे वैगन है वह 10 दिन में खाली हो करके आ जाए, अगर इसकी व्यवस्था करा दें तो वैगन ज्यादा मात्रा में आपके सामने उपलब्ध होने लगे। आप यह भी प्रयास नहीं कर रहे हैं। एक और बात आपने कही है कि हमने शयनयान की दो सौ किलोमीटर तक की यात्रा पर किराया नहीं बढ़ाया। अब यह देखिये कि यह कितना बड़ा दिवास्वप्न है। दो सौ किलोमीटर की यात्रा तीन-साढ़े तीन घंटे में पूरी हो जाती है और इतना दूर के लिए कोई शयनयान में रिजर्वेशन नहीं कराता। आपने फिर जनता को धोखे में रखा। तीन घंटे के लिए आपका विभाग रिजर्वेशन भी नहीं करता है। यदि कोई गाड़ी 6 बजे चलती है और हम आपको विभाग से कहें कि हनारा शयनयान का रिजर्वेशन कर दो, तो आपका विभाग नहीं करता है, कानून नहीं है।

10 बजे के बाद ही होगा। इसमें कितने यात्री चलेंगे। आपने जनता को धोखा देने का काम कर दिया कि हम कर रहे हैं। यह तो आपको पाटों की नीति ही रही है। आपने कहा कि कर्जा माफ हो जाएगी, लेकिन आज तक नहीं हुआ।... (व्यवधान) मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आपने अनारक्षित बोगियां नहीं बढ़ाईं। आपने आरक्षित

बोगियां बढ़ाने का काम किया है। किस गाड़ी में कितनी आरक्षित बोगियां हैं इसकी आप गणना करवा लीजिए।...**(व्यवधान)** आप गरीबों की बात नहीं सुनना चाहते तो मैं पांच मिनट क्या अभी बैठता हूं। लेकिन आपको गरीबों की बात सुनी पड़ेगी, चाहे पांच मिनट लगे या एक घंटा लगे।...**(व्यवधान)** आरक्षित बोगियों में आपने प्रवेश वर्जित किया। यह होना चाहिए। लेकिन अनारक्षित बोगियां बढ़ाने का कितना प्रावधान है? आपने कोई प्रावधान नहीं किया है। मेरे पास तो आंकड़े हैं। आपने नई लाइनों में पिछले वर्ष 281.78 करोड़ दिया था जबकि इस साल 220 करोड़ दिया है। आप कह रहे हैं कि हमारा बजट विकासशील है। आपने स्वयं अपने बजट में ही कहा है कि 1947 में 54,693 किलोमीटर रेल मार्ग अंग्रेज छोड़कर गए थे और 49 वर्ष में यह बढ़कर 62,660 यानी एक वर्ष में 258 किलोमीटर आपने नई लाइन बनाई। लेकिन आपके बजट में केवल 99 किलोमीटर है और आप इसे विकासशील बजट बता रहे हैं। इसलिए आप इसको इस दृष्टि से देखें कि ऐसा नहीं हो रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय : कंकलूड कीजिए।

श्री श्याम बिहारी मिश्र : भ्रष्टाचार और चोरी रोकने के लिए आपने क्या कार्रवाई की है? हम इसके ज्यादा विवरण में नहीं जाना चाहते, क्योंकि और लोग भी इस पर कह चुके हैं। आधुनिकीकरण की क्या व्यवस्था है? इसके लिए आपने कितना पैसा दिया है। यह भी जनता के साथ एक धोखा है।

ट्रेन यात्रा में असुरक्षा बढ़ रही है। आपने कहा कि टेलीफोन तो लगा देंगे, लेकिन असुरक्षा बढ़ रही है। आपने एक सवाल के जवाब में भी कहा था कि जी.आर.पी. हमारा नहीं है। जी.आर.पी. आपकी नहीं है तो प्लेटफार्म पर जो यात्री लुट रहे हैं उनके लिए क्या रेल विभाग जिम्मेदार नहीं है? ट्रेनों में डकैतियां पड़ रही हैं। आपने इसके लिए क्या व्यवस्था की है? इसका बजट में कोई उल्लेख नहीं है।

आपने सफाई सप्ताह चलाया। पूरे देश में बड़े-बड़े बैनर लगे, लेकिन कुछ नहीं हुआ। इसलिए आप इस ओर भी ध्यान दें और इसको आगे बढ़ाएं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको 10 मिनट हो गए हैं। अब आप एक मिनट में कंकलूड कर दीजिए।

श्री श्याम बिहारी मिश्र : अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याएं रखूंगा। पहली, कानपुर से झांसी सिंगल लाइन है। यह बांबू को जाती है और पूरे दक्षिण भारत को जोड़ती है। यह बहुत जरूरी है कि कानपुर से झांसी तक डबल लाइन की जाए और कानपुर से झांसी की लाइन का विद्युतीकरण किया जाए। दूसरी बात यह है कि कानपुर से इटावा, कानपुर से इलाहाबाद, कानपुर से झांसी और कानपुर से फर्रुखाबाद इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए। वहां ऐसी कोई ट्रेन चलाई जाए। वहां ऐसी कोई ट्रेन नहीं है। पिछले वर्ष के बजट में फर्रुखाबाद इंटरसिटी ट्रेन चलाई गई थी वह भी बंद कर दी गई। मेरा अनुरोध है कि आप इसको देखें। कानपुर से दक्षिण को जाने के लिए कोई सीधी रेल नहीं है।

मद्रास, बंगलौर, मुम्बई जाने के लिए ट्रेनों की कुछ व्यवस्था करा दी जाए, क्योंकि ये औद्योगिक और व्यापारिक नगर हैं कानपुर से बरेली, मुरादाबाद, सहरानपुर, हरिद्वार को सीधा जोड़ने हेतु कोई रेल लाइन नहीं है। बालामऊ रेल लाइन है। अगर इसका आप दुरुस्तीकरण करा दें तो इसके ऊपर मेल व एक्सप्रेस गाड़ियां चल सकती हैं। इस समय पैसेंजर ट्रेन चल रही हैं।

कानपुर में चार स्थानों पर ऊपरमार्गीय पुल आवश्यक हैं। इस समय वहां की आबादी 40 से 50 लाख है। लोग घंटों खड़े रहते हैं। मैडिकल चौराहे पर, जी.टी. रोड पर, कानपुर महानगर दक्षिण मुख्य मार्ग को जोड़ने के लिए रूरा उपनगरी के ऊपर ऊपरमार्गीय मार्ग की जरूरत है।

उपाध्यक्ष महोदय : मिश्रा जी, कंकलूड कीजिए।

श्री श्याम बिहारी मिश्र : पनकी रेलवे स्टेशन का विस्तारीकरण करने की आवश्यकता है, क्योंकि पनकी कानपुर महानगर का वह स्टेशन है जहां इंडियन ऑयल है, स्टील अथॉरिटी का डिपो है ...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : मिश्रा जी, मैं नैक्सट स्पीकर को बुला रहा हूं।

श्री श्याम बिहारी मिश्र : इन सब स्थितियों के बाद आपको यह सब करने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, इसी प्रकार से रूरा के बारे में है।...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : मिश्रा जी समाप्त कीजिए।

श्री श्याम बिहारी मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, मैं केवल पाइंट ही बोल रहा हूं। मैंने अपना सारा धावण करटेल कर दिया है। अगर हम अपनी समस्याएं भी न बता पाएं, तो हमारे यहां होने का क्या फायदा है। इस तरह तो काम नहीं बनेगा। कुछ लोग यहां तीन-तीन घंटे बोलते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त कीजिए। मैं अगले आदमी का नाम बुला रहा हूं।

अपराहन 11.26 बजे

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

महोदय, हमारे यहां एक जगह ब्रह्मावर्त है। वह महारानी लक्ष्मीबाई, तांत्याटोपे और नानाजी पेशवा का स्थान है। ब्रह्मावर्त में लव-कुश पैदा हुए। वह महर्षि वाल्मीकि का आश्रम है। वहां जो ट्रेन चलती थी उसे बन्द कर दिया गया है। उसे चलाने की आवश्यकता है। कानपुर देहात को एक नया जनपद बनाया गया है और इसका नगरीय स्टेशन रूरा है। रूरा को डिस्ट्रिक्ट बनाने और नगरीय बनाने की आवश्यकता है। उन्नाव और पनकी के बीच में एक रेल-बस सेवा आरंभ करने की आवश्यकता है और कानपुर-लखनऊ डी.एम.यू. सेवा को पनकी तक बढ़ाने की आवश्यकता है। पनकी में कम्प्यूटर

रिजर्वेशन चालू करने की आवश्यकता है और कानपुर से जम्मू तवी तक एक ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। इतनी मांगों को आप पूरा करें ताकि कुछ हो सके। इस प्रकार से जो बजट दिया है इसको वास्तविकता पर लाएं ताकि यह दिवास्वप्न न रह सके और गरीबों का उत्थान हो सके। ऐसा प्रयास करें।

[अनुवाद]

श्री अनिल बसु : महोदय, माननीय उपाध्यक्ष महोदय द्वारा यह घोषणा की गई थी कि हर सदस्य अपना भाषण पांच मिनट में पूरा करेगा। परन्तु इन्होंने चालीस मिनट लिये।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : अध्यक्ष महोदय, कल सारे दिन चलाइए। अभी लगभग 130 लोग और बोलने के लिए हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब हमें कोई निर्णय लेना है। बोलने के लिए अभी लगभग सौ लोग हैं। हमें या तो बोलने के लिए बहुत ही सीमित समय लेना होगा या फिर हमें अपना वाद-विवाद पूरा करने के लिए निश्चित समय निर्धारित करना होगा।

श्री वी.एम. सुधीरन : क्या मैं कुछ निवेदन कर सकता हूँ? रेलवे पर चर्चा बहुत ही महत्वपूर्ण है। हम सब जनता का प्रतिनिधित्व करते हैं और हमें जनता की भावनाओं को सामने रखना है। कल कई सदस्य आधा घण्टा 45 मिनट अथवा 50 मिनट तक बोलते रहे और आज भी कुछ सदस्य आधे घण्टे तक बोले। अतः रेलवे ने तीसरी श्रेणी को हटा दिया है परन्तु, दुर्भाग्यवश अब हमारे साथ संसद के तीसरे श्रेणी/दरजे के सदस्यों की तरह बर्ताव किया जा रहा है। जो लोग 50 मिनट तक बोले वे लोग प्रथम श्रेणी के सदस्य थे, और जो आधे घण्टे तक बोले वे द्वितीय श्रेणी के सदस्य हैं और दुर्भाग्यवश हम, तीसरे श्रेणी के सदस्य, इसके शिकार हुए हैं। मेरा नम्र निवेदन है कि हमें पांच से दस मिनट तक बोलने की अनुमति दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष माहेदय : क्या हम अनन्तम रूप से कह सकते हैं कि हम तीन बजे तक चर्चा समाप्त कर देंगे?

श्री वी.एम. सुधीरन : हमें बोलने की अनुमति दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : यदि आप अपना भाषण वास्तव में पांच मिनट तक सीमित रखेंगे तो हम तीन बजे तक चर्चा समाप्त कर पायेंगे।

श्री के.पी. सिंह देव बोलेंगे।

श्री के.पी. सिंह देव (ढँकनाल) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ जो वास्तव में अगले 6 महीनों के लिए 19,629.32 करोड़ रुपये का लेखानुदान है। चूंकि मंत्री महोदय ने अपने भाषण में जहां राष्ट्रीय सुरक्षा, व्यापार, आर्थिक, प्रगति, सांस्कृतिक एकता

तथा धर्मनिरपेक्षता के बारे में अपनी इच्छा व्यक्त की है वहां उन्होंने पिछड़े और कम विकसित क्षेत्रों, आदिवासी क्षेत्रों तथा समाज के पिछड़े वर्गों के पास तक पहुंचने की भी इच्छा व्यक्त की है। उन्होंने अपने भाषण में यह भी कहा है कि यह विडम्बना है कि 143 वर्षों के बाद भी ऐसे अनेक क्षेत्र हैं जहां लोगों ने रेलवे लाईन के बारे में स्वप्न में भी नहीं सोचा है। विशेषतया उनके भाषण का पैरा 16 बहुत ही हृदय विदारक है और उन्होंने स्पष्ट रूप से आश्वासन दिया है। उनका कहना है :

“अध्यक्ष महोदय, भारत एक कल्याणकारी राज्य है। हमारी सरकार गरीबों के उत्थान और पिछड़े तथा अविकसित क्षेत्रों के लोगों का जीवन स्तर सुधारने के लिए वचनबद्ध है। इसलिए भारतीय रेल को अधिक धन की व्यवस्था करनी पड़ेगी। ऐसा पिछड़े क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं को करने के वास्ते किया जाएगा ताकि रेलों का विस्तार दुर्गम क्षेत्रों में भी हो सके और रेलें उस क्षेत्र में उत्प्रेरक की भूमिका निभा सकें और उन प्रदेशों के लोगों को राष्ट्र की मुख्यधारा में शामिल किया जा सके। इससे उन क्षेत्रों में स्वतः ही रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे और गरीबों के जीवन स्तर में सुधार हो सकेगा।”

महोदय, मैं उन्हें इस बात के लिए बधाई देता हूँ कि उन्होंने साहस, हिम्मत और स्पष्ट रूप से यह बात स्वीकार की है। मैं आशा करता हूँ कि जो कुछ उन्होंने कहा है उस पर एक दिन अमल अवश्य किया जाएगा। अन्यथा इस मंत्रालय ने उनके पूर्व सहयोगियों की भांति श्री राम विलास पासवान भी वैसी ही असमंजस की स्थिति में पड़ जायेंगे।

मुझे प्रसन्नता है कि मंत्री महोदय ने पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर विशेष ध्यान दिया है और ऐसा होना भी चाहिए। वह इन्हें राष्ट्रीय एकता का लक्ष्य प्राप्त करने हेतु मुख्यधारा में लाने का प्रयास कर रहे हैं। उनमें भागीदारी भावना पैदा करने तथा उपेक्षा की भावना से मुक्त करने का प्रयास कर रहे हैं। वस्तुतः मंत्री महोदय के भाषण के वित्त सम्बन्धी परिणाम प्रशंसनीय और अप्रत्याशित हैं। मैं आशा करता हूँ श्री चिदम्बरम वित्तीय प्रबन्ध एवं अनुशासन से काफी प्रभावित होंगे कि उन्हें बजटीय समर्थन दिया गया जबकि उन्होंने केवल 200 करोड़ रुपये दिए हैं।

यात्री सुविधाएं, नई रेल गाड़ियां, गाड़ियों की बारम्बारता, रेलगाड़ियों के मार्ग का विस्तार तथा पर्यटन सेवाएं जैसी यातायात की सम्भाव्यताओं में सुधार हुआ है। मैं बहुत छोटे राज्य से आता हूँ, जो 1 अप्रैल, 1936 तक आपके राज्य से बड़ा था तथा बिहार और बंगाल का एक हिस्सा था। मैं आशा करता हूँ कि जो विशेष महत्व पूर्वोत्तर जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश जैसे विशेष राज्यों को दिया है, वैसा ही उड़ीसा को भी देंगे। शून्य से ही आरम्भ नहीं करना चाहिए।

मैं उन राज्य को बधाई देता हूँ जिनके प्रति मंत्री महोदय और रेलवे ने इतनी कृपा दर्शाई है और उन राज्यों के प्रति भी जिनके बारे

में कहा है कि उनकी ओर फरवरी में पेश किए जाने वाले नियमित बजट में ध्यान दिया जायेगा। योजना आयोग या वित्त मंत्रालय द्वारा बढ़ाए गए वित्तीय आवंटन के अतिरिक्त जो अपने आप में फंडिन है मैं मंत्री महोदय से इस बात पर विचार करने के लिए अनुरोध करूंगा कि गत 5 वर्षों में किए गए उदारीकरण से मूलभूत ढांचे में विदेशी निवेश तथा अन्य प्रकार के निवेश को बढ़ावा मिला है और विशेषकर मेरे राज्य उड़ीसा में एशियन डेवलपमेंट बैंक तथा एक्सिम बैंक ऑफ जापान पूर्वी समुद्र तट पर रेलवे तथा पत्तन पर माल के लदान आदि के लिए 2900 करोड़ रुपये का निवेश करने के लिए उत्सुक हैं। हमें याद है कि पूर्वी समुद्र तट पर गहरे समुद्र में एक पत्तन पारादीप के मूलभूत ढांचे के लिए संसाधनों के अभाव के कारण केन्द्रीय सरकार ने काफी अधिक समय तक विदेशी निवेश की अनुमति नहीं दी थी। हमें इसके लिए काफी संघर्ष करना पड़ा क्योंकि इसके प्रमुख पत्तन बनने तक यहां कोई रेलवे लाइन नहीं थी।

मैं मंत्री महोदय को उड़ीसा सहित 6 अतिरिक्त रेलवे जोन बनाने के लिए बधाई देता हूँ। इस कार्य के सम्पन्न होने में 40 वर्ष लगे और हम श्री राम विलास पासवान के आभारी हैं। हम उनके हरिदासपुर-पारदीप रेलवे लाइन के लिए भी आभारी हैं यद्यपि इसके लिए केवल एक करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है। किन्तु जोन बनाते समय कुछ पारदर्शिता भी बरती गई होगी क्योंकि हमें यह विश्वास नहीं है कि आर्थिक, संचालन और प्रशासनिक दृष्टि से ये कितने अर्थक्षम होंगे। मैं ऐसा इसलिए कहता हूँ क्योंकि मुझे 'दूध का जला छाछ फूंक-फूंक पिए' वाला कहावत याद आ गई है।

कटी-छंटी सम्बलपुर डिविजन है। यह 1984 में आरम्भ की गई थी। इसका चरणवार विकास किया जाना था। अधिकांश राजस्व कमाने वाले क्षेत्र, जैसे रूड़केला, ईब वैली, ब्रजराजनगर और बोंडामंडा, विलासपुर तथा चक्रधरपुर डिविजन में है और सारा राजस्व उड़ीसा से बाहर चला जाता है जिससे उड़ीसा घाटे में रह जाता है। मैं यह तो कहना नहीं चाहता कि यह व्यवस्थित तरीके की लूट या फिर छलपूर्ण लूट है। वस्तु स्थिति तो यह है कि उड़ीसा का राजस्व उड़ीसा में नहीं रहता है। इसलिए उड़ीसा का कर संचयन या राजस्व संचयन बहुत कम है।

यह ऐतिहासिक सत्य है कि 1853 से 1947 तक उड़ीसा में एक हजार किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन थी। 1947 से 1996 तक और एक हजार किलोमीटर लम्बी रेल लाइन बिछाई गई है। यह भारतीय रेलवे को सबसे अधिक राजस्व देने वाले दक्षिण पूर्व रेलवे जोन का 28 प्रतिशत के लगभग है। वास्तव में राजस्व की आय 318 रुपये मिलियन टन में से 108 रुपये मिलियन टन है फिर भी हम बहुत कम विकसित हैं। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में बम्बई-सेना और मद्रास-सेना की साम्राज्यवादी आवश्यकता का उल्लेख किया है और यह समावेश किया कि कलकत्ता-मद्रास और कलकत्ता-बम्बई रेल लाइनें उड़ीसा की परिधि में होकर जाती हैं। अतः यदि आप उड़ीसा का नक्शा देखें तो वह इस मामले में साफ है, बिल्कुल शून्य है।

उड़ीसा की सरकार और उड़ीसा के संसद सदस्य पिछले चार दशकों से कुछ रेलवे लाइनों की मांग करते आ रहे हैं। आज यदि आप उड़ीसा को देखें तो आपको पता चलेगा कि भूमि 4.74 प्रतिशत है, जनसंख्या 3.74 प्रतिशत है, वन 7.4 प्रतिशत हैं, लौह अयस्क 26 प्रतिशत है, कोयला 24 प्रतिशत है, क्रोयईट 98 प्रतिशत है, निक्कल 95 प्रतिशत है, बॉक्साइट 70 प्रतिशत है और गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले लोगों के 45 प्रतिशत से 55 प्रतिशत के बीच है। मानव संसाधनों से सम्बन्धित आंकड़े 45 प्रतिशत से 55 प्रतिशत के बीच घटते बढ़ते रहते हैं। ऐसा कैसे होता है इसकी जानकारी नहीं है। हो सकता है यह योजना आयोग के विभिन्न अक्षांशों के कारण होता है। 1995 तक यह 55 प्रतिशत था... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सदन प्रत्येक सदस्य को 5 मिनट का समय देने को सहमत हुआ है।

श्री के.पी. सिंह देव : महोदय, मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस मामले में दिलचस्पी लें; अतः, वहां के लोग स्वयं को उपेक्षित महसूस कर रहे हैं जिसके लिए उड़ीसा के सभी सदस्यों ने धरना भी दिया था। मैं मंत्री महोदय का आभारी हूँ कि उन्होंने हमें बुलाकर हमारे कुछ मुद्दों पर चर्चा की। खनिज तथा समुद्री उत्पाद भण्डार से समृद्ध उड़ीसा जैसे राज्य में हम निम्नतम आर्थिक स्तर पर हैं और इसका कारण है अपर्याप्त आधारभूत ढांचा। यह बात श्री पी. चिदम्बरम द्वारा अपने बजट भाषण में, अद्यतन आर्थिक सर्वेक्षण में तथा परिवहन सम्बन्धी बी.डी. पांडे समिति की रिपोर्ट में भी कही गई है। श्री पांडे ने उड़ीसा का उदाहरण देकर कहा है कि आज परिवहन और आर्थिक विकास बहुत अपर्याप्त हुआ है और यह कमी विकास में अवरोध है और अधिक वित्तीय आवंटन की आवश्यकता है। परिवहन निवेश और आर्थिक प्रगति में अनुभूत सम्बन्ध है और इसमें गतिरोध है। स्वतंत्रता के 50 वर्ष उड़ीसा की गरीबी और अमीरी का विरोधाभास है। अतः इन क्षेत्रीय असमानताओं को दूर किया जाना चाहिए।

मैं मंत्री महोदय को यह सुझाव दूंगा कि वह सर्व-भारतीय रेलवे नीति, जिसका उपनिवेशवादी समय से पालन किया जाता है, की कारगरता पर विचार करें और उसकी पुनरीक्षा करें और यह देखें कि क्या कम विकसित, पिछड़े और दूर दराज के क्षेत्रों के बारे में अलग से विचार करने तथा आदिवासी उपयोजना जैसी नीति तैयार करने की आवश्यकता है, क्या इस क्षेत्र की रेलवे उप-योजना पर सामाजिक, सांस्कृतिक और आर्थिक आवश्यकताओं पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। रुपसा-बांगरीपोसी रेलवे लाइन के लिए उड़ीसा की सरकार बहुत जोर देती आ रही है और जिसके बारे में मेरे कई सहयोगी बोल चुके हैं कि इसके लिए सांकेतिक अनुदान का प्रावधान किया गया है। इसका शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ ने दो स्थानों पर किया था। यदि यह निवेश बढ़ाया जाए और उसमें तेजी लाई जाए तो इसका न केवल जमशेदपुर से सीधे सम्पर्क होगा, बल्कि खनिज सम्पदा से समृद्ध लौह अयस्क युक्त क्षेत्रों वाले बदायणहाड़ और गोरमहिसानी के क्षेत्रों से भी सीधा सम्पर्क हो जायेगा।

दैतारी-बांसपानी रेल लाईन पिछले 20 वर्ष से अधूरी पड़ी है। जखपुरा-दैतारी सेक्शन की 33 किलोमीटर लम्बी लाईन ही पूरी हो पाई है। दैतारी से बांसपानी तक की रेलवे लाईन पारादीप तक के मार्ग को 335 किलोमीटर कम कर देगी। इस समय इसका उपयोग लौह अयस्क तथा अन्य अयस्कों के लिए किया जा रहा है। छः इस्पात संयंत्र बन रहे हैं और 2 बिजली घर बनने वाले हैं। अंगुल-तालचेर-बुद्धपाका-कामाक्ष्यनगर-धुबरी-सुकिन्दा सड़क की भी यही स्थिति है। सर्वेक्षण से संकेत मिलता है कि सम्पूर्ण रेलवे में इससे सबसे अधिक आय होती है अर्थात् 23.43 प्रतिशत आय। इसका हरिदापुर से पारादीप तक सीधा सम्पर्क रहेगा।

तालचेर-सम्बलपुर के लिए 50 करोड़ रुपये दिए गए हैं। हमने 100 करोड़ रुपये की मांग की है। यदि आवश्यक हुआ तो हम 50 करोड़ रुपये की और राशि के लिए सरकार से वचनबद्धता चाहेंगे क्योंकि इस रेल लाईन को 1997 तक पूरा किया जाना है। इससे दिल्ली से बम्बई तक की दूरी 350 किलोमीटर कम हो जायेगी।

तालचेर-निरगुण्डी-कटक-पारादीप रेल लाईन को दोहरा करना है। महोदय, आप जानते हैं कि यह आपका पुराना विभाग है। यहां से कोयला कर्नाटक, केरल, आन्ध्र प्रदेश और तमिलनाडु जाता है। ये सभी बिजली घर इस पर ही निर्भर करते हैं। जगदलपुर के निकट नांगीगढ़-जूनागढ़-अम्बागुडा है जहां एल्युमिनियम, और बाक्साइट बहुत होता है और यह कालाहांडी तथा कोरापुट पिछड़ा आदिवासी क्षेत्र है। मालकनगिरि-जयपुर है। मालकनगिरि उड़ीसा का अन्तिम छोर है। भारत का एकमात्र टिन-भण्डार क्षेत्र मालकनगिरि में है।

बेलंगीर-कुर्दा रेल लाईन के लिए बजट आवंटन को बढ़ाकर 5 करोड़ रुपये करने के लिए सहमत हो गए हैं। इस रेल लाईन से भुवनेश्वर से दिल्ली और बम्बई के बीच की दूरी 350 किलोमीटर कम हो जायेगी।

रायगाडा से गोपालपुर पत्तन तक रेल लाईन है। यह कालाहांडी और कोरापुट के एल्युमिनियम संयंत्रों को मिलती है। अन्त रूडकेला की नई डिविजन है।

श्री रूपचन्द पाल (हुगली) : अध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय मंत्री को पत्र लिखा है और महत्वपूर्ण मुद्दों पर सुझाव देते हुए उन्हें पत्र लिखना जारी रखा। अतः मैं इस सदन का समय नहीं ले रहा हूं। इस देश की जनता ने बहुत आशाएं जगाई गई हैं कि जनता की समस्याओं पर सूचारू रूप से ध्यान दिया जायेगा। नये मंत्री दलितों के नेता हैं और इस देश के पिछड़े वर्गों के मसीहा हैं।

रेलवे के समझ आ रही वित्तीय कठिनाइयों की मुझे जानकारी है। मैं मंत्री महोदय द्वारा की जाने वाली रेलवे के लिए अधिक बजटीय अनुदानों की मांग का सदा समर्थन करूंगा।

अपराह्न 11.44 बजे

(श्रीमती गीता मुखर्जी पीठमसीन हुईं)

मैं आरम्भ में अपनी किसी विशेष मांग का उल्लेख नहीं करूंगा लेकिन पिछले वर्षों से मेरे चुनाव क्षेत्र के कुछ भागों में की जा रही अनियमितताओं का जरूर उल्लेख करूंगा। यह समस्या देखने में तो बड़ी साधारण लगती है लेकिन ऐसा है नहीं यदि रेलवे द्वारा उत्पन्न समस्या से एक क्षेत्र विशेष में हजारों लोगों का आर्थिक जीवन अस्तव्यस्त हो जाए तो उसे साधारण समस्या बिल्कुल नहीं माना जा सकता। मैं अपने चुनाव क्षेत्र के एक भाग में पानी के जमाव की समस्या के बारे में उल्लेख कर रहा हूं और यह है बन्देल। यह पूर्व रेलवे में अत्यन्त महत्वपूर्ण स्टेशन है। मैं इस बारे में रेलवे को बार-बार पत्र लिख रहा हूं। मैं पूर्व रेलवे अधिकारियों के पास एक प्रतिनिधिमण्डल ले जाकर उनसे मिला था। इस सदन को यह जानकर आश्चर्य होगा कि पूर्व रेलवे के उच्च अधिकारों द्वारा मेरे अन्तिम पत्र के उत्तर में बहुत ही आपत्तिजनक भाषा का प्रयोग किया है। मैं उन वार्ता को यहां नहीं बता सकता। उन्होंने वह स्थान देखने तक की परवाह नहीं की। जिस सड़क को दशकों से सड़क के रूप में उपयोग किया जाता रहा है उसे उन्होंने जल मार्ग बताया है। पंचायतों के अन्तर्गत आनेवाली भूमि को नगर पालिका की भूमि बताया है अतः अंत में ऐसी आपत्तिजनक बातें कहीं गई हैं। मेरे पास इनका यहां उल्लेख करने के अलावा और कोई चारा नहीं है कि इस तरह की अनिष्टकारी बातें कहनी बन्द की जानी चाहिए। मैं किसी सेवा की या सेवा के विस्तार की या नई रेलवे लाईन की मांग नहीं कर रहा हूं। मैं अनिष्टकारी बातों या अनियमितताओं की बात कह रहा हूं। रेलवे उस स्थान के हजारों लोगों का आर्थिक जीवन अस्तव्यस्त कर रही है। मैंने कहा है कि चूंकि हजारों लोग अपने कार्यस्थानों पर नहीं जा पा रहे हैं, इसलिए वहां लकड़ी का एक पुल बनाया जाना चाहिये या कोई अन्य प्रबन्ध किया जाना चाहिए। मुझे बताया गया है कि जो कार्य आरम्भ किया गया था वह ठेकेदारों के कारण बन्द कर दिया गया है। महोदय, मैं सुझाव दूंगा कि रेलवे सम्बन्धी प्रवर समिति ने बहुत महत्वपूर्ण स्टेशनों के बारे में यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के बारे में महत्वपूर्ण सुझाव दिए थे। मैं उनमें से कुछ का ही उल्लेख करूंगा।

चन्दन नगर एक ऐतिहासिक नगर है और चिनसुरा एक बहुत ही पुराना नगर एवं डिविजनल मुख्यालय है। इन महत्वपूर्ण स्टेशनों पर तथा भद्रेश्वर, मोगरा एवं मनकुंडा जैसे स्थानों पर यात्री सुविधाएं बहुत कम हैं। हम भद्रेश्वर और बैद्यवती के बीच एक नए रेलवे स्टेशन की मांग कर रहे हैं। कई बार आन्दोलन किया जा चुका है और मुझे हस्तक्षेप करना पड़ा है। एक बार तो रेल रोकें आन्दोलन की भी नौबत आ गई थी। जिस स्थान पर रेलवे स्टेशन बनाने की मांग की जा रही है वह स्थान है खुरीगाची। यह पूर्व रेलवे की हावड़ा डिविजन में है।

हम तारकेश्वर और शियोराफुली के बीच एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाईन को दोहरी बनाने की मांग करते आ रहे हैं। जैसा कि आप जानते हैं तारकेश्वर बहुत महत्वपूर्ण तीर्थस्थल है और लाखों लोग यहां आते हैं। हमें इस बात की प्रसन्नता है कि

बन्देल-कटवा के बीच रेलवे लाईन का विद्युतीकरण कार्य आरम्भ हो गया है जो अब पूरा होने वाला है। हम चाहते हैं कि यह लाईन दोहरी बना दी जाए।

हमने सुझाव दिया है कि हरिपाल के निकट हावड़ा-सियालदाह-बर्दवान कोर्ड लाईन तथा तारकेश्वर लाईन को मिलाया जाए। इससे रेलवे को बहुत अधिक राजस्व प्राप्त होगा और रेलवे के दैनिक यात्रियों को भी बहुत सुविधा होगी और वे तारकेश्वर रेलवे लाईन से सीधे सियालदाह जा सकेंगे। इस पर विचार किया जाना चाहिए।

मैंने बन्देल और सियालदाह के बीच और रेल गाड़ियां चलाने का सुझाव दिया है क्योंकि बहुत से यात्री जो कलकत्ता जाना चाहते हैं उन्हें बर्दवान या बन्देल से गंगा नदी पार करनी पड़ती है। वहां रेल सेवा तो है लेकिन उन सेवाओं को बढ़ाया जाना चाहिए तथा वहां और अधिक गाड़ियां चलाई जानी चाहिए। मैं यह मांग भी करता हूँ कि बन्देल, हावड़ा और सियालदाह के बीच और अधिक गाड़ियां चलाई जानी चाहिए। आमटा रेल लाईन सियालदाह और चम्पादांगा तक बढ़ाने की बहुत समय से की जा रही मांग की उपेक्षा की जा रही है। इस क्षेत्र के लोगों में बड़ी आशाएं जगाई गई हैं कि नए रेल मंत्री इन सभी बातों पर ध्यान देंगे।

यह प्रसन्नता का विषय है कि रेल मंत्री ने तारकेश्वर-आरामबाग-विष्णुपुर रेल लाईन बिछाने पर विचार कर लिया है। और रेल बजट में इसका सर्वेक्षण कराने का प्रावधान किया है। जहां हम इसका स्वागत करते हैं वहां इसमें शीघ्रता बरतने का भी अनुरोध करते हैं।

मेरा अन्तिम सुझाव यह है कि जब मैं एक महत्वपूर्ण समिति से सम्बद्ध था तब हमने रेलवे की भूमि का उपयोग किए जाने के बारे में कई सुझाव दिए थे। हम देखते हुए रेलवे भूमि का उपयोग उसके अतिक्रमण कर रहे हैं। वे रेल भूमि पर अवैध कब्जा जमाए बैठे हैं। कर्मा-कर्मा नगरपालिकाएं, राज्य सरकारों या पंचायतें यात्री सुविधाएं, जैसे विकास कार्यों के लिए रेलवे की भूमि लेना चाहती हैं लेकिन उन्हें भूमि नहीं दी जाती है। रेलवे की भूमि पर बाहर के लोगों का कब्जा क्यों हो? रेलवे की भूमि का जनहित में पंचायतों, नगरपालिकाओं और राज्य सरकारों द्वारा समुचित उपयोग किए जाने के बारे में एक नीति बनाई जानी चाहिए।

मैं संक्षेप में बोलूंगा और अधिक समय नहीं लूंगा। मैं जानता हूँ रेलवे के बारे में कई समस्याएं हैं और सरकार जनता के हित में इसे नई दिशा देने का प्रयास कर रही है। मैं कठनाइयां समझता हूँ लेकिन फिर भी प्रार्थमिकता इस तरह निर्धारित की जानी चाहिए कि जो नई दिशा रेल मंत्री देना चाहते हैं वह आम जनता के हित में हो।

साधारणतया एक प्रश्न पूछा जाता है कि रेलें किसके लिए चलाई जाती हैं? क्या ये उन साधारण लोगों के लिए नहीं है जो अन्य प्रकार के परिवहन के माधनों, जैसे मोटर कार आदि का भार वाहन नहीं कर सकता। अतः रेल सुविधाएं साधारण जनता को ही जानी चाहिए।

अन्त में, सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का मैं स्वागत करता हूँ। पूर्वोत्तर जैसे लम्बे समय से उपेक्षित क्षेत्रों के लिए सही दिशा में परियोजनाएं आरम्भ की गई हैं। मैं यह सुझाव दूंगा कि भारत के पूर्वी क्षेत्र जो लम्बे समय से उपेक्षित रहे हैं की ओर भी समुचित ध्यान दिया जाए।

डा. जयन्त रंगपी (स्वशासी जिला) (असम) : धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय, मैं संक्षेप में अपनी बात कहूंगा। अब लगभग आधी रात हो गई है। इसलिए मैं उन मुद्दों को नहीं दोहराऊंगा जो अन्य माननीय सदस्यों द्वारा उठाए जा चुके हैं।

सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री को उनके इस पहले बजट के लिए बधाई देता हूँ जिसमें पूर्वोत्तर तथा अन्य पिछड़े क्षेत्रों और जम्मू व कश्मीर पर विशेष और पहली बार जोर दिया गया है। वह यातायात के मामले में बेहतर यात्री सुविधाओं और बेहतर कार्य-निष्पादन पर जोर देने के लिए बधाई के पात्र हैं। कम दूरी की यात्रा करने वाले दूसरी श्रेणी के यात्रियों तथा शहरी और उपनगरीय दैनिक यात्रियों के किराये में कोई वृद्धि नहीं करने के उनके निर्णय का भी स्वागत करता हूँ। यह वास्तव में साधारण जनता और निर्धन लोगों का बजट है और मैं इस निर्णय विशेष का स्वागत करता हूँ।

साथ ही मैं भी अन्य माननीय सदस्यों की भांति बजट की सीमाओं तथा अन्य कठिनाइयों को जानता हूँ और विशेषकर वार्षिक योजना प्रावधानों को जो केवल 8130 करोड़ रुपये है और पिछले साल से केवल 8 प्रतिशत ही अधिक है। मुझे आश्चर्य है कि 8 प्रतिशत की इस मामूली सी वृद्धि को मुद्रास्फीति निर्मूल कर देगी। यद्यपि अनेक नई रेल लाइनों और नई सेवाओं का बजट में प्रस्ताव है लेकिन मुझे यह संदेह है क्या ये सभी प्रावधान और प्रस्ताव 8130 करोड़ रुपये की वार्षिक योजना आवंटन से कार्यान्वित किए जा सकते हैं। बजट में दो योजनाओं से 900 करोड़ रुपये जुटाने का प्रस्ताव किया गया है। एक है बी.ओ.एल.टी. योजना, याने बिल्ड ओन लीज ट्रांसफर स्कीम जिससे 500 करोड़ रुपये जुटाये जाने का प्रस्ताव है। और दूसरी है अपने वैगन के मालिक बनिये (ओ.वाई.डब्ल्यू.) योजना, जिससे 400 करोड़ रुपये जुटाने का प्रस्ताव है।

रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में यह स्वीकार किया है कि ये दोनों योजनाएं सफल नहीं हैं। यदि ऐसा है तो कुल बजट आवंटन के 10 प्रतिशत प्रावधान से रेल मंत्री स्वयं भी आश्चर्य नहीं होंगे कि क्या वह इसे जुटा पायेंगे अथवा नहीं। बांडों के माध्यम से भी धन जुटाने का मामला है जो अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में है। इससे कोई भी आश्चर्य नहीं हो सकता। इसीलिए रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि इस बजट आवंटन के अनुसार यदि उचित धन नहीं जुटाया जा सकता तो बहुत से प्रस्तावों और योजनाओं को या तो छोड़ना पड़ेगा या फिर उन्हें स्थगित करना पड़ेगा। उस स्थिति में मैं यह आशा करता हूँ कि उन्होंने पूर्वोत्तर और कश्मीर से वायदा किया है, उसे बरकरार रखा जायेगा।

इसके साथ ही, सामान्य बजट से केवल 200 करोड़ रुपये की सहायता है जो बहुत कम है। मुझे तो तब आश्चर्य होता है जब पिछली सरकार और यह वर्तमान सरकार यह कहती है आधारभूत ढांचा और कोर सैक्टर तैयार करने के लिए हमारी अर्थव्यवस्था में गैर सरकारी या निजी योगदान अनिवार्य है जिससे राजकोष या भारत की संचित निधि या सार्वजनिक निधि को बचाया जा सके।

यह तर्क हमारी राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में सार्वजनिक भागीदारी को आमंत्रित करने के लिए दिया गया है। यदि मामला ऐसा है तो रेलवे हमारी अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण है। तो फिर रेलवे को बजट समर्थन या सहायता इतनी कम क्यों? यहां तक कि इसे निरन्तर रूप से कम किया जाता रहा है। इसलिए हमारी सोच में आमूल परिवर्तन होना चाहिए और मैं आशा करता हूँ कि यदि रेल मंत्री सभी दलों और सभी सदस्यों में सर्वसम्मति लाने का प्रयास करें और समान प्रयास करें तो रेल बजट को बजटीय समर्थन पर्याप्त रूप से बढ़ सकता है और सभी वचनबद्धता पूरी हो सकती है।

अब मैं समय के अभाव के कारण अपने चुनाव क्षेत्र की समस्याओं का बहुत संक्षेप में और साधारण रूप से ही उल्लेख करूंगा। सर्वप्रथम, दिल्ली से गुवाहटी के लिए तेज रफ्तार वाली केवल एक ही गाड़ी है। वह है राजधानी एक्सप्रेस। इस गाड़ी की आवाजाही को बढ़ाया जाना चाहिए। इसे प्रतिदिन चलाया जाए और यदि यह नहीं हो सकता तो सप्ताह में 6 दिन अवश्य चलाया जाए। क्योंकि सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए यही एक तेज रफ्तार वाली गाड़ी है। इस क्षेत्र के 7 बहनों के निवासी राजधानी एक्सप्रेस से ही दिल्ली आते हैं क्योंकि यही सबसे अधिक तेज गति वाली गाड़ी है। इसलिए इस गाड़ी की आवाजाही बढ़ाई जाये।

दूसरे, इस वर्ष 634 किलोमीटर लम्बी रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने का रेलवे का लक्ष्य है। असम तथा अन्य पूर्वोत्तर राज्यों में एक किलोमीटर क्षेत्र का भी विद्युतीकरण नहीं किया जा रहा है। अतः मेरा माननीय रेल मंत्री में भी से अनुरोध है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में उत्तर-सीमा रेलवे में भी विद्युतीकरण कार्य को आरम्भ किया जाये।

जहां तक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण का सम्बन्ध है माननीय मंत्री ने स्वयं इस बात को स्वीकार किया है कि पूर्वोत्तर भारत में अनेक राज्यों की राजधानियों का रेलवे से सम्पर्क नहीं है। परन्तु यदि मेघालय, नागालैंड, मणिपुर, त्रिपुरा, मिजोरम और अरुणाचलम प्रदेश की राजधानियों में आरक्षण सेवा उपलब्ध की जाती है तो इन राज्यों के लोढ़ा-डिब्रूगढ़ अथवा गुवाहटी से रेलगाड़ियों का लाभ उठा सकते हैं। अतः माननीय रेल मंत्री से मेरा यह विशेष अनुरोध है कि पूर्वोत्तर के सभी राज्य मुख्यालयों और स्वायत्तशासी परिषदों के मुख्यालयों में कम्प्यूटर लगाये जायें। जहां तक पूर्वोत्तर का सम्बन्ध है स्वायत्तशासी परिषदें महत्वपूर्ण हैं। डिब्रू, काबी, आंगलोग स्वायत्तशासी परिषद का मुख्यालय है। हाफ्लोग नार्थ कछार पर्वतीय स्वायत्तशासी परिषद का मुख्यालय है और कोकराझार बोडालैंड स्वायत्तशासी परिषद का मुख्यालय है। इन तीनों स्वायत्तशासी परिषदों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण

सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए क्योंकि इस पर अधिक लागत नहीं आयेगी।

जहां तक रोजगार का सम्बन्ध है यहां पर किया गया दावा...

सभापति महोदय : नहीं, आप अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में बोलना चाहते थे।

डा. जयन्त रंगपी : जी हां, मैं अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में बोल रहा हूँ क्योंकि मैं जनजाति चुनाव क्षेत्र से आया हूँ।

सभापति महोदय : तब आप रोजगार के विषय पर मत बोलिये।

डा. जयन्त रंगपी : मेरा चुनाव क्षेत्र जनजातीय चुनाव क्षेत्र है और वहां लोगों को रोजगार नहीं मिल रहा है। यही कारण है कि मेरे चुनाव क्षेत्र की समस्या शंश देश की समस्याओं से भिन्न है।

कृछ ही वर्ष पूर्व जब निचले भागों के लोग रेलवे लाइन की मांग कर रहे थे उस समय शिलांग, मेघालय में इसके विरुद्ध आन्दोलन चल रहा था। वे लोग रेलवे लाइन नहीं चाहते थे। जैसे ही संसद में यह घोषणा की गई कि डिफ से कोरांग तक रेलवे लाइन बिछाई जायेगी ताकि मणिपुर को रेल से जोड़ा जाये, मेरे चुनाव क्षेत्र में बहुत शोर हुआ था। लोगों का कहना था कि यदि रेलवे लाइन बन जाती है तो उन्हें रोजगार नहीं मिलेगा और बाहर के लोग आयेगे और काम करेंगे। इस प्रकार हमारा जनसांख्यिकीय स्वरूप भी बदल जायेगा। यही कारण है कि माननीय रेल मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ। जहां तक रोजगार का सम्बन्ध है स्थानीय लोगों जनजाति के लोगों तथा अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लोगों को रोजगार मिलना चाहिए।

एक बार स्वयं मंत्री महोदय ने कहा था कि अनेक मामलों में इसके लिए अधिकारी जिम्मेदार हैं। इसके लिए जिम्मेदार अधिकारियों को दण्डित किया जाना चाहिए ताकि रेलवे के विरुद्ध इस प्रतिकूल टिप्पणियों को दूर किया जा सके। उचित रोजगार नीति बनाकर इन समस्याओं पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

मध्य रात्रि 12.00 बजे

मेरे चुनाव क्षेत्र का मुख्यालय डिफू पर्वतीय स्वायत्तशासी परिषद का भी मुख्यालय है। सभापति महोदय यदि आप वहां जायें तो आप देखेंगे कि देश में यही एक ऐसा प्लेटफार्म है जो नगर क्षेत्र के बिल्कुल सामने है और इसके पीछे रक्षित वन क्षेत्र है। पीछे वन क्षेत्र है और सामने नगर है। यह बहुत असाधारण दृश्य है। वन इस प्लेटफार्म के पीछे के भाग से शुरू हो जाता है। अतः मेरा निवेदन है कि इस प्लेटफार्म को नगर क्षेत्र में ले जाया जाये ताकि प्रतिदिन आने जाने वाले यात्रियों को सुविधायें मिल सकें और सभी मुख्य गाड़ियां और एक्सप्रेस गाड़ियां वहां पर रुक सकें।

आशा है कि रेल मंत्री मेरे सुझावों पर तथा पूर्वोत्तर के अन्य माननीय सदस्यों के सुझावों पर ध्यान देंगे।

इन सुझावों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

सभापति महोदय : मुझे सदन को सूचित करना है कि 25 जुलाई 1996 को हुई कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि माननीय रेल मंत्री 26 जुलाई, 1996 के बजाये 30 जुलाई, 1996 को प्रश्नकाल के बाद उत्तर देंगे। 1996-97 के लिए अनुदानों को मांगों को विनियोग (रेलवे) विधेयक, 1996 के साथ सदन में मतदान के लिए रखा जायेगा। परन्तु चर्चा इसी बैठक में समाप्त हो जायेगी।

इस घोषणा के साथ ही मैं यह अनुरोध करना चाहती हूँ कि जब अध्यक्ष महोदय यहां थे तो सभी इस बात से सहमत हुए थे कि प्रत्येक सदस्य केवल पांच मिनट का समय ही लेगा। हमें इसका पालन करना चाहिए। चार मिनट के पश्चात मैं घण्टी बजाऊंगी और आपको एक मिनट के अन्दर अपना भाषण समाप्त कर देना चाहिए।

(व्यवधान)

श्री वी.एम. सुधीरन : महोदया, एक समस्या है... (व्यवधान)

सभापति महोदय : पहले ही इस बात का निर्णय हो चुका है। आप सहयोग कीजिये। आधे रात हो गई। हमें अपने दिमाग को सतर्क रखना चाहिए।

(व्यवधान)

श्री वी.एम. सुधीरन : प्रश्न यह है कि घोषणार्थ तो हैं परन्तु हम उनका पालन नहीं करते... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप सभी इस बात पर सहमत हुए थे कि प्रत्येक सदस्य केवल पांच मिनट का समय लेगा। यह किसी पर थोपा नहीं जा रहा है। चार मिनट के पश्चात मैं घण्टी बजाऊंगी और तब आपको एक मिनट के अन्दर भाषण समाप्त करना होगा। यह सभी के लिए है। इसमें कोई अपवाद नहीं होगा। मुझे आशा है कि आप सभी सहयोग करेंगे।

अनेक माननीय सदस्य : जी हां।

सभापति महोदय : धन्यवाद। आओ देखें कि क्या हम आज रिकार्ड स्थापित कर सकते हैं।

अब श्री प्रमथेस मुखर्जी बोलेंगे।

श्री प्रमथेस मुखर्जी (बरहामपुर) (प.बं.) : महोदया, आधी रात को मुझे बालन का जो अवसर दिया उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

मैं अपने दल आर.एस.पी. की ओर से 1996-97 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। पूर्वोत्तर भारत की आवश्यकताओं को उच्च प्रार्थामकता देने के लिए बजट में निहित प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूँ। यह बहुत ही उचित है क्योंकि वहां पर वतणी स्थिति से आतंकवाद बगावत और नशीले पदार्थों के व्यापार को बढ़ावा मिला है। अतः पूर्वोत्तर राज्यों की आवश्यकताओं पर जो जोर दिया गया है। वह न्यायोचित है।

इस सदन में प्रधानमंत्री द्वारा जम्मू कश्मीर के लिए आर्थिक पैकेज, जिसमें उस क्षेत्र में रेलवे परियोजना के एक भाग का निर्माण

भी शामिल है, के बारे में की गई घोषणा का भी मैं स्वागत करता हूँ।

मैडम, यदि आप रेलवे के इतिहास को देखें, तो पायेंगी कि ईस्ट इण्डिया कम्पनी ने भारत में रेलवे के महत्व को महसूस किया था। उस समय भारत की ब्रिटिश सरकार ने प्रगति तथा आधुनिक सभ्यता के लिए रेलवे लाइन के महत्व को महसूस किया था। उन्होंने 1853 से 1900 तक के 47 वर्षों में 40,000 किलोमीटर रेलवे लाइन का निर्माण किया था। परन्तु कांग्रेस सरकार के बारे में का है? 1947 से लेकर पिछले 50 वर्षों में कांग्रेस सरकार ने 10,000 किलोमीटर रेल लाइन का भी निर्माण नहीं किया है। उन्होंने केवल 8,000 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई है। इससे पता लगता है कि कांग्रेस सरकार ने प्रगति की गाड़ी और आधुनिक सभ्यता के लिए रेलवे लाइन के महत्व को महसूस नहीं किया।

मैडम मुझे खुशी है कि भारत की वर्तमान सरकार धर्म निरपेक्षता के प्रति बचनबद्ध है और मुझे यह भी खुशी है कि माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान आधुनिक सभ्यता के एक उपकरण के रूप में रेलवे लाइन के महत्व के प्रति वचनबद्ध हैं और वह संस्कृतिक तथा धार्मिक विभिन्नताओं को एकजुट करना चाहते हैं।

केवल रेलवे ने ही जो देश का राजनैतिक एकीकरण किया है केवल रेलवे ही देश के संघीय ढांचे का विकास करती है। परन्तु यह कहते हुए खेद है कि पश्चिम बंगाल के मुर्शीदाबाद क्षेत्र पर जोर नहीं दिया गया है।

मैडम मैं खेद के साथ यह कहना चाहता हूँ कि लालगोला-सियालदह सैक्शन के विकास पर उचित जोर नहीं दिया गया है। मेरा जिला मुर्शीदाबाद एक 'टेरीटोरियल' जिला है। 1946 से पूर्व ब्रिटिश सरकार ने इस जिले के ऐतिहासिक, सामरिक तथा वाणिज्यिक महत्व को महसूस किया था... (व्यवधान) आप जल्दी मत कीजिये, मैं समय का पालन कर रहा हूँ।

अतः मैं मंत्रालय तथा सरकार से अनुरोध करता हूँ कि लालगोला-सियालदह सैक्शन पर कृष्णनगर से बहरामपुर और फिर लालबाग तक विद्युतीकरण के लिए आवश्यक प्रावधान किया जायें।

मैं माननीय मंत्री से इस क्षेत्र में दोहरी रेल लाइन बनाने हेतु प्रावधान करने का भी अनुरोध करता हूँ।

दूसरे, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह बहरामपुर नगर में पंचनताला फाटक पर उपरी पुल के निर्माण के लिए भी प्रावधान करें। मैं सरकार से यह भी अनुरोध करता हूँ कि लालबाग के निकट नारीपुर में भगीरथी नदी पर पुल के लिए भी प्रावधान किया जायें ताकि इस लाइन और नार्थ बंगाल और फिर उत्तर भारत के बीच सम्पर्क बनाया जा सके।

अन्त में मैं एक वाक्य के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूँ। एकलाखी-बेलूरघाट रेल परियोजना पर उचित जोर दिया जाना चाहिए।

पूर्वाह्न 00.09 बजे (26.7.96)

सभा के कार्य के बारे में घोषणा

सभापति महोदय : मुझे एक घोषणा करनी है। कार्य मंत्रणा समिति ने गुरुवार 25 जुलाई 1996 को एक बैठक की थी। समिति ने अपने पूर्व निर्णय पर पुनर्विचार करते हुए निम्नलिखित कार्य को जैसाकि नीचे दर्शाया गया है। लेने का निर्णय किया।

शुक्रवार, 26 जुलाई, 1996

- (1) वर्ष 1996-97 के लिए लेखानुदानों की मांगों (सामान्य) को सभा में मतदान के लिए रखना।
- (2) वर्ष 1993-94 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (सामान्य) तथा उनके संबद्ध विनियोग विधेयक।
- (3) निम्नलिखित विधेयकों पर विचार तथा उन्हें पारित करना
 - (एक) विदेशी मुद्रा संरक्षण और तस्करी निवारण (संशोधन) विधेयक, 1996
 - (दो) स्वापक औषधि और मनःप्रभावी पदार्थ अवैध व्यापार निवारण (संशोधन) विधेयक, 1996
 - (तीन) लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, 1996
 - (चार) लोक प्रतिनिधित्व (दूसरा संशोधन) विधेयक, 1996
 - (पांच) माध्यस्थ्य और सुलह विधेयक, 1995
- (राज्य सभा द्वारा यथापारित)
- (छः) औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक, 1996
- (राज्य सभा द्वारा यथापारित)
- (4) वर्ष 1996-97 के लिए बजट (सामान्य) पर सामान्य चर्चा।

मंगलवार, 30 जुलाई, 1996

- (1) रेल मंत्री द्वारा उत्तर।
- (2) रेलवे को वर्ष 1996-97 के लिए लेखानुदानों की मांगों को सभा में मतदान के लिए रखना तथा संबद्ध विनियोग विधेयक पर विचार करना और उसे पारित करना।
- (3) वर्ष 1996-97 के लिये बजट (सामान्य) पर सामान्य चर्चा।

अब मैं अगले वक्ता को बुलाऊंगी इस बीच यदि कोई शुद्धि करनी होगी तो मैं माननीय सदस्यों को सूचित करूंगी। अब श्री शिवराज सिंह बोलेंगे।

पूर्वाह्न 00.12 बजे

रेलवे बजट (1996-97)—सामान्य चर्चा

और

लेखानुदानों की मांगें (रेलवे)—जारी

श्री शिवराज सिंह (विदिशा) : माननीय सभापति महोदय, वैसे तो हम तैयार होकर आये थे लेकिन अब आधी रात हो गयी है आपके हाथ में घंटी है और मेरे साथी सदस्यों के चेहरे की भाव-भंगिमा से भी मैं यह समझ सकता हूँ कि अब लम्बे भाषण का समय नहीं है। मैं संक्षेप में अपनी बात कहूँगा। यहां पर श्री राम विलास जी नहीं हैं। लेकिन श्री श्रीकांत जो बैठे हैं और मुझे उम्मीद है कि पूरी ईमानदारी से मेरी बात उन तक पहुंचाने का प्रयत्न करेंगे।

सभापति महोदय, मैं मध्य प्रदेश तक ही अपनी बात सीमित रखूँगा। आजादी के बाद लगातार रेलवे के मामले में मध्य प्रदेश की घार उपेक्षा की गयी है। एक कहावत है कि अंधा बांटे रंखड़ी अपनी अपनां का दे। हम सोच रहे थे कि श्री पासवान जी इस कहावत के विपरीत आचरण करेंगे लेकिन वे भी शायद बिहार के पार नहीं देख पायें और इस बार फिर मध्य प्रदेश उपेक्षित रह गया।

माननीय सभापति महोदय, मध्य प्रदेश भोगोलिक दृष्टि से हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा राज्य है। अकेला बस्तर जिला केरल राज्य से बड़ा है और यह रेलवे की दृष्टि से अत्यंत पिछड़ा हुआ है। इस रेल बजट में भी मध्य प्रदेश के लिये कुछ नहीं रखा गया है। मध्य प्रदेश के लिये कोई सौगात या राहत नहीं दी गयी है। मध्य प्रदेश को आदिवासी, पिछड़ी और अनुसूचित जाति जनता का रेलमंत्रों से बड़ी आशाएँ और आकांक्षायें थीं, वह उन आशाओं और आकांक्षाओं पर खरा नहीं उतरा है। आपने बस्तर जिला का नाम और उसमें जगदलपुर का नाम अवश्य सुना होगा। सन् 1973 में रोघाट-दिल्ली-राजहरा रेलवे लाईन का सर्वे हो चुका है और हर बार यह आश्वासन दिया जाता रहा है कि यहां पर नई रेल लाईन डाल दी जायेगी। बस्तर में वन एवं जन एवं खनिज सम्पदा है, इसके बावजूद यहां पर रेल लाईन नहीं डाली गयी है। यदि यह लाईन डाल दी जाती है तो विकास के नये आयाम खुल जायेंगे। इससे एस.सो.एस.टी. के लोगों को लाभ मिलेगा।

सभापति महोदय, पिछले साल तत्कालीन रेल मंत्री ने रेल बजट में बीना से कुरुवाई, महलुगा चौराता सिरोज होकर ब्यावरा जाने वाली रेलवे का सर्वे करने का आदेश किया था उसका आधा सर्वे हो गया लेकिन इस आधे सर्वे का क्या लाभ? इस प्रकार गुना-शिवपुरी-भिण्ड-इटवा रेलवे लाईन को पूरा करने की बात रेल मंत्री दोहराते रहे हैं लेकिन इस रेल मार्ग के लिये बजट में प्रावधान नहीं किया गया है। इसी प्रकार 1981-82 से ललितपुर-अमराहो-सिंगरोली रेल मार्ग स्वीकृत है। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इस लाईन का काम कब प्रारम्भ होगा?

कोरबा-रांजी रेलवे लाइन 12 वर्षों से पड़ी है। 80 करोड़ रुपया उसके सर्वे पर खर्च हुआ पर अभी तक कोई कार्रवाई नहीं हुई। बस्तर-सुरगुणा-अंबिकापुर रेल लाइन सर्वे की घोषणा तक मंत्री जी ने नहीं की। गोधरा-दाहोच-इंदौर-मक्सी से धार को भी जोड़ा जाए। इस रेल लाइन का काम अभी जैसा का तैसा पड़ा है। वहां पोथमपुर औद्योगिक क्षेत्र है। मांडू प्रसिद्ध ऐतिहासिक पर्यटक स्थल है। मोहनबेड़ा प्रसिद्ध मंदिर है। जब माधवराव सिंधिया रेलमंत्री थे, तब उन्होंने इन्दौर-खातेगांव-नसरुल्लागंज-गकतरा-उदयपुर रेल लाइन के सर्वे की घोषणा की थी जो आज तक नहीं हुआ। इस लाइन का इसी बजट में सर्वे करवाया जाये।

मध्य प्रदेश के प्रमुख जिला मुख्यालय रायसेन को जोड़ती हुई गैरतगंज होकर बेगमगंज-सागर रेल लाइन की मांग वर्षों से जनता कर रही है पर रेल मंत्री ने उसकी कोई घोषणा नहीं की। जबलपुर-नैनपुर-मंछला-गोंदिया खण्ड के आमाम परिवर्तन का काम भी नवीं योजना में शुरू करने के लिए कहा था पर अभी वह काम शुरू नहीं हुआ है।

जबलपुर को रेलवे जोन बनाने के लिए धन्यवाद लेकिन बिलासपुर रेलवे जोन बने यह मांग भी बहुत पुरानी है। जब हाजीपुर रेलवे जोन बन सकता है तो बिलासपुर क्यों नहीं? रही बात जमीन उपलब्ध कराने की तो मैं यह जिम्मेदारी लेता हूँ कि इस कार्य हेतु जितनी जमीन आवश्यक है, तुरंत दिलाने की जिम्मेदारी मैं लेता हूँ।

ग्वालियर-शिवपुर नैरोगेज को ब्रांडगेज में बदला जाए। शिवपुर को सीधे राजस्थान के कोटा तक बड़ी लाइन से जोड़ा जाए। वहां छोटी ट्रेन का इंजन फेल हो जाता है। डिब्बे पटरी से उतर जाते हैं। इसलिए इस मीटर गेज लाइन को ब्रांड गेज में परिवर्तित किया जाए।

खंडवा-भीष्मगांव खरगेन-रायपुर अंजड-बढवानी कुआ-झलुआ से मेघनगर तक नई लाइन की मांग वर्षों से चल रही है। इंदौर से धार, गंधवानी कुआ अलीराजपुर गोष्वा से जोड़ी जाए। सतना-पल्ला-छतरपुर-टीकमगढ़ से ललितपुर रेल लाइन की आवश्यकता है। मध्य प्रदेश के बारे में कोई विचार नहीं किया गया है और मध्य प्रदेश की बहुप्रतीक्षित बातें में आपके सामने कहना चाहता हूँ। इंदौर से घामनाद धुलवानिया संघवा-धुलिया को जोड़िए।

मेरे क्षेत्र में बुडनी-ओवेदुल्लागंज के बीच मिसघाट पर एक नहीं सैकड़ों दुर्घटनाएं अब तक हो चुकी हैं। ट्रेक खराब हैं किन्तु उक्त ट्रेक ठीक करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं होती। बीना और विदिशा के बीच में गंजमसौदा के पास पिछले दो वर्षों में अनेक दुर्घटनाएं हुई हैं। सौभाग्य से सभी दुर्घटनाओं में मालगाड़ियां उलटी हैं, यात्री गाड़ी नहीं। इस ट्रेक को भी ठीक कराने के लिए तत्काल कदम उठाए जाए।

विदिशा देश का सुप्रसिद्ध पर्यटक स्थल है। पास में ही विश्व प्रसिद्ध स्थल सांची है किन्तु रेल-सुविधाओं की दृष्टि से बिल्कूल शून्य है। विदिशा रेलवे स्टेशन का विकास आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में किया जाए। विदिशा में खरी फाटक के पास रेलवे अंडरब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है। मंडी पास होने से घंटों सैकड़ों ट्रेक्टर ट्राली ग्रामीण क्षेत्र के वहां खड़े रहते हैं।

गंजब गेहूँ की दृष्टि से देश का प्रमुख व्यापारिक केन्द्र है। इस रेलवे स्टेशन को भी आदर्श बनाने की घोषणा की गई लेकिन तत्संबंधी कार्रवाई नहीं की गई। गंज से त्योंदा मार्ग पर एक ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है। मंडीदीप औद्योगिक क्षेत्र की आबादी दो लाख से ज्यादा है। यह एक प्रकार का लघु भारत है। बिहार और उत्तर प्रदेश के भी हजारों मजदूर वहां हैं लेकिन रेल प्लेटफार्म के नाम पर अंग्रेजों के जमाने का टपरा बना है। वहां प्लेटफार्म के तुरंत विकास की जरूरत है। ओबेदुल्लागंज-रेंहटी रोड पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। ओबेदुल्लागंज तथा बदनी के प्लेटफार्मों के तत्काल विकास की जरूरत है।

भोपाल-राजकोट एक्सप्रेस लगभग सुबह से शाम तक भोपाल में खड़ी रहती है। खाली समय में यदि यह गाड़ी बीना तक बढ़ा दी जाए तो विदिशा-मसौदा-बीना के यात्रियों को भी सुविधा होगी। रेलवे को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति भी होगी।

विदिशा विश्वप्रसिद्ध पर्यटक स्थल है। महामाया एक्सप्रेस छोटे-छोटे स्टेशनों पर रुकती है। किन्तु विदिशा में ठहराव नहीं है। इसका विदिशा में भी ठहराव दिया जाए। गंजमसौदा प्रमुख व्यापारिक केन्द्र है। यहां झेलम तथा क्षिप्रा एक्सप्रेस रोकें जाए। गुलाबगंज में दादर-अमृतसर एक्सप्रेस रोकें जाए। भोपाल से उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने वाली सीधी ट्रेन इटारसी होकर चलायी जाए। बुदनी, ओबेदुल्लागंज और मंडीदीप पर सदर्न एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

आपकी घंटी सुनाई दे रही है इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : यदि कोई सदस्य पांच मिनट के बजाय दस मिनट लेगा तो सभी को अवसर नहीं मिल सकेगा।

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण (कराड़) : महोदय, मेरा अनुरोध है कि जो सदस्य सदन में पहली बार बोलने वाले हैं उन पर ध्यान दिया जाये। वे प्रतीक्षा कर रहे हैं।

सभापति महोदय : यह सब आम बात है। इस चर्चा विशेष के लिए आप सभी ने निर्णय लिया था।

अब श्री वेणुगोपाल बोलेंगे।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : वह डी.एम.के. दल के हैं। उस दल का अभी कोई सदस्य नहीं बोला है। मैं बोलने के लिए किसको बुलाती हूँ यह मेरा विशेषाधिकार है।

***श्री डी. वेणुगोपाल (तिरुपत्तूर) :** महोदय, आपने वर्ष 1996-97 के रेल बजट पर मुझे बोलने का जो अवसर दिया है उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं रेल बजट का स्वागत तथा

* मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतरण।

समर्थन करता हूँ। आधुनिक भारतीय इतिहास में डा. अम्बेडकर और बाबू जगजीवन राम जी ने दलित वर्गों के उद्धार के लिए अपने काम की अनमिट छाप छोड़ी है। मैं पाता हूँ कि श्री राम विलास पासवान भी उन्हीं के नक्शे कदम पर चल रहे हैं। वह युवा रेलवे मंत्री होने के नाते पूरे जोशों से सामाजिक न्याय के लिए लड़ रहे हैं।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को उचित रेल सुविधायें उपलब्ध न होने सम्बन्धी समस्याओं की ओर ध्यान दिलाऊंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अम्बूर, वेनियमबाड़ी और जोलारपेट ऐसे नगर हैं जहां रेलवे स्टेशन हैं। मद्रास-बंगलौर और मद्रास-मुम्बई जैसी महत्वपूर्ण और मसरूफ रेल लाइनें मेरे चुनाव क्षेत्र से गुजरती हैं। उनमें से कोई भी गाड़ी जहां तक कि बंगलौर जाने वाली गाड़ियां मेरे निर्वाचन क्षेत्र के इन तीन रेलवे स्टेशनों में से किसी एक स्टेशन पर भी नहीं रुकती। इन नगरों में चमड़ा रंगने तथा चमड़ा उद्योग की अनेक इकाइयां हैं। कम से कम बंगलौर जाने वाली रेल गाड़ियों का वहां रुकना आवश्यक है। अतः मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को अधिकतम यातायात सुविधायें देने पर विचार करें जहां से मसरूफ तथा लाभप्रद रेल लाइनें गुजरती हैं।

हाल ही में रेल मंत्री तमिलनाडु में रेलवे के कार्य निष्पादन पर विचार जानने के लिए संसद सदस्यों तथा वहां के लोगों के अन्य प्रतिनिधियों से मिले थे। मैंने उत्तरी आरकोर सम्बूवरपार और विशेषकर अपने निर्वाचन क्षेत्र की इन वर्षों में उपेक्षा किये जाने के कारण वहां की दयनीय दशा पर प्रकाश डाला था। इस कारण वहां पर औद्योगिक विकास नाण्य है। अतः मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग रोजगार की तलाश में अन्य स्थानों पर चले गये हैं। यह उचित समय है कि आप और अधिक रेल लाइनों और रेल गाड़ियों का हमारे क्षेत्र में बिस्तार करें जो कि सक्षम और न्यायोचित है ताकि इससे औद्योगिक विकास में सहायता मिले। पर्याप्त परिवहन को विशेषकर रेल यातायात तथा सम्बन्धित सुविधाओं के अभाव के कारण वहां से लोगों के चले जाने से तिरुवन्नामलाई सम्बूवरपार जिले में गम्भीर समस्या का सामना करना पड़ रहा है। यदि बरास्ता तिरुवन्नामलाई पाँडचेरी और जोलारपेट के बीच रेल लाइन बनाई जाती है तो इससे लोग सीधे बंगलौर जा सकेंगे। इस नये रेल मार्ग से से तिरुवन्नामलाई और इसके इर्दगिर्द औद्योगिक विकास में गति आयेगी और इस में इस क्षेत्र के कार्यालय जाने वाले लोगों तथा विद्यार्थियों को लाभ होगा। मेरे इस प्रस्तावित रेल मार्ग से तीन राज्यों को एक साथ लाभ होगा। इस आर्थिक रूप से सक्षम परियोजना को तुरन्त हाथ में लिया जा सकता है जिससे कि बाद में बढ़ती हुई लागत से बचा जा सके। यदि आवश्यकता हो तो इसे निजी भागीदारों से इस समय सस्ते में पूरा किया जा सकता है।

मद्रास को बरास्ता कांचीपुरम तिरुवन्नामलाई के साथ जोड़ा जा सकता है इससे तिरुवन्नामलाई में और इसके आसपास औद्योगिक विकास और आर्थिक गतिविधियों की गति को बढ़ावा मिलेगा। यह माल यातायात के लिए आर्थिक रूप से सक्षम वैकल्पिक मार्ग का

काम भी करेगा क्योंकि मुम्बई और बंगलौर से मद्रास जाने वाली विद्यमान रेल लाइनों पर पहले ही बहुत यातायात है।

आप बिलुपुरम से बरास्ता तिरुवन्नामलाई तिरुपति के लिए दिन और रात में अनेक रेल गाड़ियां चालू कर सकते हैं। यह लाभप्रद और वाणिज्यिक रूप से सक्षम एक तीर्थयात्री रेल गाड़ी हो सकती है।

आप मुम्बई और चेन्नाई की भांति महानगरों के इर्दगिर्द चलने वाली उपनगरीय रेल गाड़ी चलाने पर भी विचार कर सकते हैं। इस ग्रामीण क्षेत्र में परीक्षण के आधार पर इएमयू और डीएमयू चलाई जा सकती है। इससे रेलवे पर उपयोग करने वालों की संख्या बढ़ेगी और आगे चलकर रेलवे को इससे लाभ होगा। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि रेलवे द्वारा सम्भव बनाई जाने वाली बड़ी हुई औद्योगिक गतिविधि से आर्थिक खुशहाली आयेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में स्थित कुछ फाटकों के कारण उत्पन्न समस्याओं को ओर भी मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा। रेल यातायात तथा सड़क यातायात दो आंखों की भांति हैं जोकि अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण हैं। अतः यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एक दूसरे के आड़े न आये। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 46 पर अम्बूर नगर के निकट पचाइकुप्पम पर एक रेल फाटक है। यह वह सड़क है जो मद्रास को बंगलौर के साथ जोड़ती है। यह रेल फाटक 73/6 किलोमीटर पर स्थित है और एक दूसरा जोकि वेनियमबाड़ी से गुजरता है, यदि बन्द किये जाते हैं तो उसके बाद वहां यातायात की भारी भीड़ हो जाती है। यह मसरूफ रेलवे लाइन है जो मुम्बई और बंगलौर को चेन्नाई से जोड़ती है। वहां यातायात का भारी जमाव एक रोजमर्रा की बात बन गई है। माल परिवहन में भारी असुविधा के अलावा इससे अनेक दुर्घटनाएँ भी होती हैं। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस मामले को भूतल परिवहन मंत्री के साथ उठाये और इन दो विशेष फाटकों पर ऊपरी पुलों का निर्माण करें। राजमार्ग के इस स्थान विशेष पर उपरीपुल के निर्माण के लिए सर्वेक्षण हुआ था परन्तु अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। 15 अक्टूबर 1979 को इस अति आवश्यक पुल के निर्माण के लिए भूमि अर्जन के पश्चात ठेकों पर हस्ताक्षर किये गये थे। परन्तु योजना अब तक पूरी नहीं हुई है। इसे लम्बे समय से कोल्ड स्टोरेज में रखा हुआ है। काम रोकने के कारण कोई नहीं जानता। जब भी फाटक के दरवाजे बन्द किये जाते हैं तो उनको खोलने में बहुत समय लगता है। अतः जनता को असहनीय असुविधा का सामना करना पड़ता है। यह मांग लम्बे समय से की जा रही है और इसको पूरा किया जाना भी बहुत समय से लम्बित है। यदि इस उपरी पुल को शीघ्र पूरा किया जाता है तो यातायात की भीड़ में प्रतीक्षा में रुके वाहनों में कोमती तेल और डीजल की बचत हो सकती है जिसका वहीं वाहनों के खड़े रहने से अपव्यय होता है। अतः मैं एक बार फिर पचाइकुप्पम और वेनियमबाड़ी में उपरीपुलों का पूरा करने पर जोर दूंगा। तिरुवन्नामलाई और पचाइकुप्पम सेक्शन में धनडराई रेलवे स्टेशन के निकट अनन्दल में बिना चौकीदार के एक फाटक है। किसान और मजदूर इस फाटक

से होकर अपने खेतों में जाते हैं। वहां पर आदमियों और पशुओं की अनेक दुर्घटनाएं हुई हैं। आप इस फाटक का दर्जा बढ़ाकर इसे चौकीदार वाला फाटक बना सकते हैं जिससे गांव वालों को सुरक्षा मिलेगी और रोजगार के कुछ अवसर भी मिलेंगे।

अगरान सिप्यनथाई रेलवे स्टेशन को बन्द करने का प्रस्ताव है। इस निर्णय से स्थानीय लोग बहुत क्षुब्ध हैं। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह अधिकारियों को समुचित अनुदेश दें कि लोगों की मांग को मानते हुए वह इस स्टेशन को बन्द न करें। मैं चाहता हूँ कि रेलवे लोगों के प्रतिनिधियों द्वारा दिये गये प्रतिवेदन पर ध्यान दे।

मैं रेल किराये में वृद्धि से आम व्यक्ति को अलग रखने के लिए एक बार फिर रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। मेरी कामना है कि संयुक्त मोर्चा सरकार में रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान द्वारा किये गये प्रयास सफल हों। इस अवसर के लिए मैं एक बार फिर पीठासीन को धन्यवाद देता हूँ। मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ और अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त कीजिए। मेरा सुझाव है कि आप अपने सुझाव माननीय रेल मंत्री को लिख कर दे दीजिए। जब तक सदस्य स्वयं उनके द्वारा लिए गये निर्णय का पालन नहीं करेंगे तो किसी के लिए भी सदन को नियंत्रित करना कठिन होगा। अतः सहयोग कीजिये। श्री सुरेश यादव।

[हिन्दी]

श्री सुरेश आर. यादव (परभनी) : सभापति महोदय, चालू वर्ष का माननीय मंत्री ने जो बजट रखा है उस रेल बजट में माननीय मंत्री महोदय ने बहुत से वायदे किए हैं। परन्तु रेलवे की वित्तीय स्थिति देखते हुए हमारे रेल मंत्री महोदय ये वायदे कैसे निभाएंगे इसकी मुझे चिंता है। आज रेलवे की आर्थिक स्थिति इतनी अच्छी नहीं है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान कुछ आंकड़ों की तरफ ले जाना चाहता हूँ। लेकिन मेरे पास वह नहीं है इसलिए उन आंकड़ों की तरफ ध्यान नहीं दिलाना चाहता। सरकार द्वारा दिया जाने वाला बजटरी सपोर्ट भी कम हो रहा है और उसमें कमी आई है। रेलवे द्वारा माल दुलाई व परिवहन का हिस्सा निरन्तर गिर रहा है और योजना राशि में बढ़ोत्तरी नहीं होने के कारण रेलवे की महत्वपूर्ण मर्दों में राशि का प्रावधान नहीं किया गया है।

नई लाइनों के लिए 1995-96 की तुलना में 61 करोड़ कम दिए गए हैं। दोहरी लाइन बिछाने के लिए 35 करोड़ कम दिए हैं। आमाम परिवर्तन के लिए 343 करोड़ कम कर दिए हैं। रेल पथ के नवीनीकरण के लिए 115 करोड़ करोड़ कम कर दिए हैं। विद्युतीकरण के लिए 292 करोड़ रुपये कम का प्रावधान है। रेल दुलाई के बारे में मंत्री महोदय ने बजट भाषण में जो आंकड़े दिए हैं बजट में जो लक्ष्य रखे थे उसकी उपलब्धियों की तुलना में वे आंकड़े नहीं दिए गए। अभी तक रेल मंत्रालय ने लक्ष्यों को कभी प्राप्त नहीं किया। पिछले कुछ वर्षों में

लक्ष्यों के मुकाबले कम उपलब्धि प्राप्त करने की प्रवृत्ति रेलवे में दिखाई दी है। रेलवे के पास धन का अभाव है और मंत्री महोदय ने अपने भाषण में ढेर सारे वायदे किए हैं। उनको वे कैसे निभाएंगे, यह वे जानें या ऊपर वाला जाने। अगर हरेक पार्लियामेंट मैम्बर बजट डाकुमेंट को गहराई से पढ़ें तो स्थिति साफ हो सकती है। मैं महाराष्ट्र के जिस एरिया से चुनकर आया हूँ वह महाराष्ट्र का एक पिछड़ा हुआ डिवीजन है जिसको मराठवाड़ा डिवीजन कहते हैं। वह मेरा क्षेत्र है।

मैं महाराष्ट्र के कुछ उदाहरण देना चाहता हूँ जिनको माननीय रेल मंत्री देखें तो अच्छा होगा। अमरावती-नारकोड-अहमदनगर-बीड परियोजना की नई रेल लाइन बिछाने की एस्टीमेटेड कास्ट 182 करोड़ है। गत वर्ष इस पर 52.55 करोड़ थे और इस साल में तीन करोड़ 50 लाख रखा है। अहमदनगर-बीड परियोजना की जो एस्टीमेटेड कास्ट 353 करोड़ है उसमें गत वर्ष एक करोड़ रुपया खर्च हुआ। इस साल हंसी की बात है कि रेल बजट में केवल एक लाख रुपये का प्रावधान रखा गया है। मराठवाड़ा बैकवर्ड क्षेत्र है। इस क्षेत्र में रेल मंत्री जी ने कंजूसी की है और उस तरफ ध्यान नहीं दिया गया।

मैं रेल मंत्रालय के सामने कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। रेलवे का अर्थव्यवस्था में जो स्थान है और औद्योगिक गति को देखते हुए भारत सरकार को रेलवे को दिए जाने वाले बजटरी सपोर्ट को कम से कम 25 प्रतिशत करना चाहिए। मेरा दूसरा सुझाव है कि योजना में, परिवहन क्षेत्र में जो राशि देने का प्रावधान है उसको बढ़ाना चाहिए और वह कम से कम 15 प्रतिशत होना चाहिए।

सभापति महोदय, मेरा तीसरा सुझाव है कि रेलवे को पूंजी का निवेश सोच-समझकर महत्वपूर्ण कार्यों के लिए करना चाहिए। जो परियोजनाएं चल रही हैं, उनको समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत पूरा करना चाहिए। माल दुलाई के लक्ष्य को घटाकर बाद में उसे उपलब्ध करवाना कोई बड़ी बात नहीं है। माल दुलाई के लिए दीर्घकालीन नीति की आवश्यकता है। माल दुलाई के कार्य को रेलों को प्राथमिकता देने चाहिए। इसके साथ ही साथ आवश्यक नई रेल लाइनों के निर्माण, दोहरीकरण, विद्युतीकरण आदि महत्वपूर्ण मुद्दे हैं, इन पर अधिक खर्च करना चाहिए।

सभापति महोदय, रेल में यात्रियों के बिना टिकट चलने से जो रेल को हानि होती है उसको रोकने की आवश्यकता है। रेलवे में जो अधिक यातायात के क्षेत्र हैं, उनमें अधिक धन देना जरूरी है। भारत सरकार और रेलवे को सामाजिक दायित्व निभाने में जो हानि होती है उसको क्षतिपूर्ति करनी चाहिए। यह बाहर के देशों में हो रहा है। रेलवे बोर्ड को स्वायत्त बनाना चाहिए और रेलवे को एक कारिशियल अंडरटेकिंग का दर्जा देना चाहिए।

महाराष्ट्र में रेलवे के जो प्रकल्प चल रहे हैं उनको अधिक धनराशि देकर पूरा करना चाहिए। मराठवाड़ा, विदर्भ में रेलवे की स्थिति ठीक नहीं है। मेरे चुनाव क्षेत्र देवगिरि से जो रेल गुजरती है उसमें जनरल डिब्बे दो ही हैं। मेरा निवेदन है कि दो कोच और बढ़ाने चाहिए।

उसमें एक ही ए.सी. कोच है, मेरा आग्रह है कि एक ए.सी. कोच और बढ़ाना चाहिए। यह जो रेल आती है सिकन्द्राबाद, जालना, औरंगाबाद होकर मुम्बई तक आती है। उस रूट पर यह सिर्फ एक ही रेल है। मेरा निवेदन है कि एक रेल और चलाई जाए। इसके बाद मेरा निवेदन है कि नान्देड़ अमृतसर तक सप्ताह में एक रेल चलती है। इसे एक दिन की बजाय सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए।

मेरे परभनी क्षेत्र जहां से मैं चुनकर आया हूँ वहां पर एक ओवरब्रिज है वहां एक कृषि ज्ञानपीठ बहुत बड़ी ज्ञानपीठ है। उसके लिए वहां बहुत यातायात होता है। इसलिए परभनी में कृषि ज्ञानपीठ पर एक ओवरब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसको इसी रेल बजट में ले जाएं, तो अच्छा रहेगा। परभनी रेलवे स्टेशन पर एक ए.सी. रूम होना चाहिए।

महोदया, ये मेरे सुझाव हैं। मुझे विश्वास है मंत्री महोदय ने इनको नोट कर लिया होगा और इनके अनुसार कार्रवाई करेंगे। इतना कहकर ही मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री सनत मोहता (सुरेन्द्र नगर) : महोदया, मैं चार बातें कहना चाहूंगा। अनेक चीजें जोड़ी गई थीं और अनेक मांगें की गई थीं। मैं कोई मांग नहीं करना चाहता जिससे रेल विभाग के खर्च में वृद्धि हो परन्तु मुझे यह कहते हुए बहुत खेद है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तीन साधारण प्रस्ताव किये गये थे। एक मामले में चूंकि मेरा निर्वाचन क्षेत्र रन ऑफ कच्छ में स्थित है और वहां प्रतिवर्ष 2.1 मिलियन टन नमक पैदा होता है वहां एक छोटे रेल साइडिंग को बदलने की मांग की गई थी। हम ने नमक निर्माताओं को इस बात के लिए राजी कर लिया था कि साइडिंग को बदलने में आने वाली लागत को वे भी बांटें। रेल अधिकारियों द्वारा एक बैठक बुलाई गई थी जिसमें नमक आयुक्त तथा नमक निर्माता शामिल थे। इस बैठक में नमक निर्माताओं ने इस बात को स्वीकार कर लिया था कि परिवर्तन की लागत को पूरा करने के लिए वे लम्बे मार्गों के लिए पांच वर्ष तक किराया देंगे जिससे कि रेलवे विभाग द्वारा लागत की वसूली हो सके। बैठक के बाद कार्यवाही वृत्तान्त तैयार किया गया था और बाद में यह पाया गया कि बजट में रेलवे ने लागत बांटने संबंधी प्रस्ताव का कोई उल्लेख नहीं किया है और न ही कोई वचन दिया है।

मैं धन्यवाद करता हूँ और श्री राम विलास पासवान को बधाई देता हूँ कि जहां तक रेल बजट का सम्बन्ध है उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों की ओर ध्यान दिया है।

मैं उनका ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि गुजरात में सौराष्ट्र का एक बड़ा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है और रेलवे का समस्त विकास मुम्बई और दिल्ली के बीच तथा अहमदाबाद और दिल्ली के बीच मुख्य लाइन पर केंद्रित है जिसके फलस्वरूप सौराष्ट्र में कोई औद्योगिक विकास नहीं हुआ है। श्री सिंधिया के समय से सौराष्ट्र में राजकोट और बीरावल के बीच लाइन को बदलने की मांग की जा

रही है। परन्तु प्रत्येक तीन वर्ष के बाद इस वास्ते मामूली राशि की व्यवस्था की जाती है। मैं रेल मंत्री के समक्ष एक प्रस्ताव रखना चाहता हूँ। यदि आप गुजरात को यह वचन दें कि इस रेल लाइन को यथासम्भव शीघ्र बदल दिया जायेगा तो गुजरात शायद रेलवे वित्त निगम के बांडों में अंशदान देगा। जहां तक गुजरात का सम्बन्ध है पहले जब हमें सरदार सरोवर परियोजना के लिए धन चाहिए था हमने भारतीय रिजर्व बैंक से सम्पर्क किया था। मेरे पास परिपत्र है जिसमें रिजर्व बैंक ने कहा है :

“हमने हाल में विद्यमान नीति की समीक्षा की है और प्राइमरी सहकारी बैंकों को अपनी फालतू निधि में से अपनी कुल जमा राशि के दस प्रतिशत को कुछ शर्तों एवं सुरक्षापायों के रहते, सरकारी उपक्रमों के ऋणों में लगाने की अनुमति देने का प्रस्ताव है।”

मादाम, इस दृष्टिकोण से हमने एक वर्ष में सरदार सरोवर परियोजना के लिए 153 करोड़ रुपये जुटाये हैं। शहरी सहकारिता संस्थाओं से धन जुटाने के लिए रेलवे तुरन्त कार्यवाही क्यों नहीं कर रही है जैसाकि मेरे मित्र श्री राम नाईक ने महाराष्ट्र के लिए सुझाव दिया है। गुजरात के शहरी सहकारी बैंकों के पास प्रतिवर्ष 1400 करोड़ रुपये फालतू होते हैं और इसका 10 प्रतिशत भाग रेलवे के ऋणपत्रों में लगाया जा सकता है। इसमें वह आसानी से प्रतिवर्ष 100 करोड़ रुपये ले सकेंगे। परन्तु रेलवे सदा वित्त विभाग से अनुदान लेने पर तथा अन्य तरीकों पर निर्भर रहती है। मैं अपील करता हूँ कि यदि इस तरीके को अपनाया जाये तो गुजरात में अनेक लाइनों को बदला जा सकता है और तेजी से विकास हो सकता है।

रेलवे की किराया तथा मालभाड़ा समिति ने अपनी रिपोर्ट में कहा है :

“रेलवे से मांग के बदलाव के कारण शुल्क बढ़ाकर बड़े पैमाने पर साधन जुटाये तथा बड़े पैमाने पर फालतू धन जमा करने की गुंजायशी सीमित है।”

यह राय हमारे समक्ष है। हम कहीं पांच प्रतिशत और कहीं दस प्रतिशत शुल्क क्यों बढ़ा रहे हैं ?

यदि आप चीन को देखें तो 1990 में चीन में छः वर्ष पूर्व रेलवे ने माल यातायात को भारत को तुलना में चार गुना बढ़ाया था जबकि उनके पास लगभग भारत जितने ही माल डिब्बे थे। दूसरी ओर के मेरे एक मित्र कह रहे थे कि हमारे पास माल डिब्बे कम हैं। परन्तु हमें समझना चाहिए कि चीन ने 1990 में इतने ही डिब्बों से लगभग चार गुना माल यातायात को दुलाई की थी। समस्या क्या थी। चीन में भारत की अपेक्षा इंजन 50 प्रतिशत अधिक थे। यदि 50 प्रतिशत अधिक इंजनों के साथ चीन भारत की तुलना में चार गुना अधिक माल की दुलाई कर सकता है तो भारत इस प्रकार की चुनौती को क्यों नहीं ले सकता। यदि इसके लिए योजना आयोग अथवा वित्त विभाग को उचित प्रस्ताव दिया जाये तो वे इसका समर्थन करेंगे।

अब मैं अपनी अन्तिम बात पर आता हूँ। यदि इस प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया जाता है तो क्या होगा। 1992-93 से 1996-97 की अवधि में हमारी कुल यातायात प्राप्तियों में 14 प्रतिशत थी वृद्धि हुई है। यह 15,600 करोड़ से बढ़कर 1996-97 में 24000 करोड़ हो गई है। यदि हम चीन के रेलवे द्वारा अपनाई गई प्रणाली और प्रक्रिया को अपनाते हैं तो मैं कह सकता हूँ कि हम आसानी से इसमें 25 प्रतिशत तक वृद्धि कर सकते हैं। यदि हम माल यातायात को 25 प्रतिशत बढ़ाते हैं तो हमारी आय भी 24,000 करोड़ से बढ़कर 30,000 करोड़ रुपये हो सकती है। इससे हमें 6000 करोड़ रुपये की अधिक प्राप्ति होती। यदि 6000 करोड़ अतिरिक्त रुपये आते तो हमें छोटे-छोटे आवंटनों के लिए परेशानी नहीं होती श्री पासवान को और आगे बढ़ना चाहिए। उन्होंने रेलवे में नौकरशाही को समाप्त करने का प्रयास किया है। उन्हें धन जुटाने का प्रयास भी करना चाहिए। यहां इसके लिए पर्याप्त अवसर हैं। भारत में क्षमता है। गुजरात जैसा राज्य प्रतिवर्ष पुंजी बाजार में 20 प्रतिशत का अंशदान करता है तो वह इस प्रकार धन जुटाने पर विचार क्यों नहीं कर सकते।

इन शब्दों के साथ मैं श्री राम विलास पासवान से अपील करूंगा कि वह पहलू को देखें ताकि सौराष्ट्र जैसे पिछड़े क्षेत्र को भी लाभ मिल सके।

मैं एक अन्तिम बात और कहना चाहूंगा। दस वर्ष पूर्व मेरे निर्वाचन क्षेत्र के रेलवे स्टेशन को बड़ी रेल लाइन के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया गया था। एक लाख दस हजार वर्ग भूमि वहां पर पड़ी है। ढांचा भी वहां पर खड़ा है। पिछले दस वर्षों से लोग उस स्थान का अवांछनीय प्रयोजनों के लिए प्रयोग कर रहे हैं। बाजार में इस भूमि का भाव 1,000 से 1500 रुपये प्रति वर्ग मीटर है। मैं इसके लिए शर्मिन्दा हूँ क्योंकि लोग इसका अवांछनीय प्रयोजनों हेतु प्रयोग कर रहे हैं। वे इसका जुआ खेलने तथा पाखाना करने के लिए प्रयोग कर रहे हैं। पूरा क्षेत्र नगर के बीच में है। मैं नहीं समझ सकता कि इस भूमि का विकास क्यों नहीं किया जा रहा है और इसके लिए धन क्यों नहीं जुटाया जा रहा है। यदि रेल अधिकारी इस प्रकार का रवैया जारी रखेंगे तो उनके पास कभी भी धन नहीं आयेगा। जैसाकि मेरे मित्र ने कहा उन्हें वही मार्ग अपनाना होगा। यदि परियोजना 3 करोड़ की होती है तो आप उसके लिए एक करोड़ रुपया देते हैं। यह कोई तरीका नहीं है। मुझे आशा है श्री राम विलास पासवान इस पर ध्यान देंगे और इसे कार्यान्वित करेंगे।

श्री अनिल बसु (आरामबाग) : महोदय, मैं आपके माध्यम से श्री राम विलास पासवान को एक बहुत ही संतुलित, विकासोन्मुख, जन-समर्थक और आम व्यक्ति समर्थक रेल बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ।

मैं उस दुर्भाग्यपूर्ण सदस्यों में से हूँ जिनके निर्वाचन क्षेत्र में एक किलोमीटर रेल लाइन भी नहीं है। ग्यारहवीं लोक सभा में प्रस्तुत रेल बजट में मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को आशा थी कि श्री राम विलास पासवान कुछ घोषणा करेंगे। अपने बजट भाषण के पृष्ठ 27 पर उन्होंने

कहा है कि तारकेश्वर और आरामबाग के बीच रेल लाइन का विस्तार किया जायेगा। उन्होंने उस रेल लाइन के सर्वेक्षण के आदेश भी दिये हैं। परन्तु हम सदस्य लोग जानते हैं कि यह सर्वेक्षण केवल एक क्रिया है। यदि रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड ने इस ओर उचित ध्यान नहीं दिया तो सर्वेक्षण कार्य दशकों तक जारी रहेगा और इसका कोई परिणाम नहीं निकलेगा। अतः मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह लोगों की दुर्दशा पर ध्यान दें।

श्री राम विलास पासवान : क्या आपके निर्वाचन क्षेत्र में पहले कोई सर्वेक्षण हुआ था।

श्री अनिल बसु : 1983-94 में एक सर्वेक्षण हुआ था जब श्री गनी खां चौधरी रेल मंत्री थे। सर्वेक्षण कार्य शुरू हुआ था। परन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा उसे बन्द कर दिया गया था। इस सदन में यह क्यों नहीं कहा गया कि सर्वेक्षण कार्य हाथ में लिया जायेगा। रेल मंत्री के बजट भाषण में भी इसका कभी उल्लेख नहीं किया गया। इस वर्ष मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग बहुत भाग्यशाली हैं कि श्री राम विलास पासवान ने उनके बोझ को अपने ऊपर लिया है जोकि अनेक वर्षों से एक रेलवे लाइन की मांग कर रहे हैं। अंग्रेजों के समय में भी, जब ईस्ट इण्डिया कम्पनी थी, उस क्षेत्र में रेल लाइन के विस्तार के लिये एक सर्वेक्षण कराया गया था। दुर्भाग्यवश वह भी कभी प्रकाश में नहीं आया। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से आप पूरी तरह अवगत हैं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र देश के महान स्थानों में से है। आरामबाग स्वतंत्रता संग्राम का एक मजबूत क्षेत्र था। राजा राम मोहन राय जैसे देश के महान सपूत, महान समाज सुधारक पण्डित ईश्वर चन्द्र विद्यासागर, गुरुदेव रामकृष्ण सभी इसी क्षेत्र के रहने वाले थे। एक ओर यह भूमि स्वतंत्रता संग्राम का मजबूत केन्द्र थी तो दूसरी ओर ये देश का सामाजिक-शैक्षिक-सांस्कृतिक तथा धार्मिक सुधार का केन्द्र था। स्वतंत्रता के बाद इस क्षेत्र की उपेक्षा की गई है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह देखेंगे कि यह सर्वेक्षण कार्य एक समय सीमा के भीतर पूरा हो और रेल लाइन के निर्माण के लिए अनुपूरक बजट में कुछ धन की व्यवस्था की जानी चाहिए।

श्री जाफर शरीफ ने एक पत्र में मुझे सूचित किया था कि वहां, पर दो पुल बनाये जाने हैं और पुलों का निर्माण लागत बहुत अधिक है और क्योंकि रेलवे के पास धन की कमी है इसलिए वह रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू नहीं कर सकते। मेरा निवेदन है कि तारकेश्वर ये आरामबाग तक रेल लाइन के निर्माण कार्य को चरणों में लिया जा सकता है। तारकेश्वर में चपवादाना के आठ किलोमीटर के क्षेत्र में किसी पुल के निर्माण की आवश्यकता नहीं है। अतः इस आठ किलोमीटर को पहले लिया जा सकता है जहां किसी पुल के निर्माण की आवश्यकता नहीं है। दूसरे चरण में पुल का निर्माण किया जा सकता है। फिर आरामबाग में शेष रेल लाइन का निर्माण किया जा सकता है। तारकेश्वर से आरामबाग के बीच 31 किलोमीटर रेल लाइन का क्षेत्र है। मेरा निवेदन है कि इस रेल लाइन के निर्माण को प्राथमिकता दी जाये।

सदस्यों द्वारा अनेक प्रश्न उठाये गये हैं। इन्हें जोनल रेलवे के स्तर पर हल किया जा सकता है। पहले यह प्रक्रिया थी कि क्षेत्रीय रेलों के मैनेजर चुनाव क्षेत्र की समस्याओं पर चर्चा करने तथा उपचारी उपायों के लिए संसद सदस्यों की बैठक बुलाया करते थे। इस प्रक्रिया को पुनः चालू किया जाना चाहिए। इन्टर सेशन के दौरान अपने निर्वाचन क्षेत्र के मामलों पर विभिन्न अधिकारियों से चर्चा के लिए हमें समय मिलता है। रेल मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड को क्षेत्रीय रेल अधिकारियों को अनुदेश देने चाहिए कि वे संसद सदस्यों की बैठक बुलायें ताकि वे संबंधित अधिकारियों के समक्ष अपने विचार तथा अपने निर्वाचन क्षेत्र की समस्याएं रख सकें। मैं रेल मंत्री में अपील करूंगा कि वह इस बारे में कुछ शक्ति उनको भी दें। रेलवे का नेटवर्क इतने बड़े पैमाने पर फैला हुआ है कि हर समय छोटी-छोटी योजनाओं के लिए या रेलवे बोर्ड में सम्पर्क करना संभव नहीं है। अतः क्षेत्रीय प्रबंधकों को भी कुछ शक्तियां दी जानी चाहिए। मुझे नहीं मालूम कि क्षेत्रीय प्रबंधकों के पास एक चपरासी भर्ती करने को शक्ति भी है। उनके पास ऐसी शक्ति नहीं है। उनके पास वित्तीय तथा प्रशासनिक शक्ति भी नहीं है। हर चीज के लिए उन्हें रेलवे बोर्ड से मंजूरी लेनी पड़ती है। इतने बड़े संगठन में इस प्रकार की प्रक्रिया क्यों है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि रेलवे बोर्ड से कुछ शक्ति लेकर क्षेत्रीय रेलों को दी जाये ताकि क्षेत्रीय रेलवे प्रबंधक भी अपने क्षेत्र में कुछ कर सकें।

मेरा तीसरा प्वायंट उपनगरीय रेलों के बारे में है। उपनगरीय रेलों में जिम्मेदारी विभिन्न अधिकारियों पर नियत की जानी चाहिए। हावड़ा स्टेशन पर आने वाली गाड़ियों में बहुत विलम्ब होता है क्योंकि प्रत्येक गाड़ी को खाली प्लेटफार्म पाने के लिए कार शोड के पास रुकना पड़ता है। ऐसी देरी क्यों होती है? ऐसा इसलिए है क्योंकि वहां पर जापानी उपकरणों के साथ 1964 में स्थापित किया गया रूट रिले सिस्टम है। पिछले 32 वर्षों में न तो इसकी मरम्मत की गई है और न ही कोई ओवरहालिंग की गई है। हावड़ा स्टेशन पर पहुंचने वाली रेल गाड़ियों में देर होने का एक यह भी कारण है। टिकिया पारा लोको शोड में एक चीज जो प्रायः होती है वह यह है कि वहां रख-रखाव का काम रेलवे द्वारा नहीं किया जाता बल्कि ठेकेदारों द्वारा किया जाता है।

रेल लाइन के नीचे लगे स्लीपर सौ वर्ष पुराने हैं... (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री अनिल बसु : जब इंजन मरम्मत के लिए शोड में जाते हैं तो वहां प्रायः पटरी में उतरने के मामले होते हैं। पटरी को स्लीपर से जोड़ने के लिए अपेक्षित क्रील भी उपलब्ध नहीं होते। अतः पटरी से उतरने के मामले प्रायः होते हैं। इंजन पटरी से उतरते हैं और फिर उन्हें लाइन पर लाया जाता है और एक्सल पर रखा जाता है। लगभग तीन चार महीने पहले वहां एक खतरनाक दुर्घटना हुई थी जब एक एक्सप्रेस गाड़ी भोली एक्सप्रेस हावड़ा स्टेशन पर आ रही थी। वह पटरी से उतर गई। क्यों? ऐसा घटिया रखरखाव के कारण हुआ रेल

लाइन दो प्रकार की हैं—एक 52 किलोग्राम और दूसरी 60 किलोग्राम ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : इतनी गहराई में मत जाइये।

श्री अनिल बसु : कंजक्शन प्वायंट पर भार के अंतर की कोई परवाह नहीं करता। एक दूसरे से मोटी है। परन्तु जो हो रहा है वह यह है कि वहां पर काम करने वाले व्यक्ति दो विभिन्न प्रकार की लाइनों को जोड़ देते हैं और वहां अंतर रह जाता है। भार में अंतर होता है और इस प्रकार गाड़ी पटरी से उतर जाती है।

कभी कभी 12 फुट लम्बे स्लीपर प्रयोग में लाये जाते हैं जबकि 9 फुट लम्बे स्लीपरों से काम चल सकता है। रेलवे के विभिन्न भागों में संसाधनों का इस प्रकार दुरुपयोग हो रहा है। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए... (व्यवधान)

सभापति महोदय : शेष आप रेल मंत्री को लिख कर दे दीजिए। मैं अगले सदस्य को बुला रही हूँ।

श्री अनिल बसु : मैं दो बहुत ही महत्वपूर्ण बातें बताना चाहूंगा। हम पहले ही माननीय मंत्री को कई पत्र लिख चुके हैं।

सभापति महोदय : यदि मैं आपको दो और बातें कहने को अनुमति देती हूँ तो मुझे दूसरे लोगों को भी ऐसी अनुमति देनी होगी।

(व्यवधान)

श्री अनिल बसु : रेल यात्रियों द्वारा क्षेत्रीय रेलों को निरन्तर अभ्यावेदन दिये जाते रहे हैं परन्तु कोई मरम्मत कार्य नहीं किया गया है। यह समस्या है जिसका सैकड़ों दैनिक यात्रियों को सामना करना पड़ता है। रेलवे बैद्यावती स्टेशन पर उपरिपुलों की मरम्मत नहीं कर रही है।

मेरा अंतिम प्वाइंट यह है कि उपनगरीय रेलवे यात्री संघ, जोकि एक पंजीकृत निकाय है और दुर्भाग्य से मैं उसका प्रेजिडेंट हूँ और जिसमें 137 रेलवे यात्री यूनियन हैं, को मान्यता दी जानी चाहिए। इन संघ द्वारा वार्षिक सम्मेलन किये जाते हैं जिसमें रेल अधिकारी भी आते हैं, महाप्रबंधक भी इस में आते हैं।

सभापति महोदय : आप ने अपनी बात कह दी है। अब भाषण समाप्त कीजिये।

श्री अनिल बसु : मैं अनुरोध करता हूँ कि इस संघ को मान्यता दी जाये ताकि उपनगरीय रेल यात्रियों की शिकायतों को उचित लोकतांत्रिक ढंग से लिया जा सके।

सभापति महोदय : अब मैं अपनी बहन कुमारी फ्रिडा तोपनों को बुलाती हूँ। मेरी अपील है कि यदि वह समय सीमा का थोड़ा उल्लंघन भी करें तो उन्हें बीच में बाधा न डाली जाये।

[अनुवाद]**पूर्वाह्न 01.00 बजे**

***कुमारी किडा तोपनो (सुन्दरगढ़) :** सभापति महोदय, इस चर्चा में भाग लेने का आपने जो मुझे अवसर दिया है उसके लिये मैं आपका धन्यवाद करती हूँ। माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान द्वारा प्रस्तुत 1996-97 के रेल बजट पर कुछ शब्द कहने के लिये मैं खड़ी हुई हूँ।

महोदय, रेलवे देश में सबसे बड़ा सरकारी उपक्रम है। रेलवे राष्ट्र की जीवन रेखा है। अतः देश का विकास मुख्य रूप से रेलवे के विकास पर निर्भर है। मेरे पास समय बहुत कम है इसलिये मैं अपने भाषण को उड़ीसा में अपने चुनाव क्षेत्र सुन्दरगढ़ की समस्याओं तक ही सीमित रखूंगी। उड़ीसा के लिए एक पृथक रेलवे जोन बनाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद देती हूँ। माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि नये जोन का मुख्यालय उड़ीसा को राजधानी भुवनेश्वर में होगा।

राज्य सरकार द्वारा जब नये जोन बनाने की मांग की गई थी तब दो जोन बनाने अर्थात् एक भुवनेश्वर में तथा दूसरा राउरकेला में बनाने का सुझाव दिया गया था। राउरकेला और भुवनेश्वर के बीच वास्तव में 1000 किलोमीटर की दूरी है। भुवनेश्वर में पृथक रेलवे जोन बनाने के लिए माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करने के साथ-साथ मैं अनुरोध करूंगी कि चक्रधरपुर और बिलासपुर रेलवे डिवीजन के कुछ क्षेत्र को मिलाकर एक अन्य रेलवे जोन बनाने पर विचार किया जाये। नये रेलवे जोन का मुख्यालय राउरकेला में बनाया जा सकता है। सम्बलपुर रेलवे डिवीजन को राउरकेला जोन के अंतर्गत लाया जा सकता है।

मैं राउरकेला के लोगों की समस्याओं का आरंभ ध्यान दिलाना चाहूंगी। पिछले दो वर्षों में निजामुद्दीन-सम्बलपुर-होराकुण्ड एक्सप्रेस के साथ झारसुगुड़ा से तीन कोच जोड़े जाते हैं। राउरकेला आने वाले लोग लिंक एक्सप्रेस के साथ में जाने वाले इन तीन कोचों में झारसुगुड़ा आ जाते हैं। राउरकेला स्टेशन पर पहुंचने के एक घंटा पश्चात बरास्ता झारसुगुड़ा यह एक्सप्रेस वापस सम्बलपुर आ जाती है। सम्बलपुर के यात्री नई दिल्ली आने के लिए वापस झारसुगुड़ा आते हैं। अतः यह लिंक एक्सप्रेस पश्चिमी उड़ीसा विशेषकर राउरकेला के यात्रियों के लिये बहुत लाभदायक है। अब उन लोगों का बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि लिंक एक्सप्रेस को हटा लिया गया है और वहां कोई वैकल्पिक मंचार सुविधा नहीं है। अतः मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह राउरकेला के यात्रियों के हितों का ध्यान में रखते हुए इस लिंक एक्सप्रेस को पुनः चालू करें।

मैं माननीय रेल मंत्री से यह भी अनुरोध करूंगी कि वह इस्पात नगर राउरकेला में यात्रियों के लिए टाटानगर के लिए एक लिंक एक्सप्रेस चालू करेंगे ताकि वह लोग टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस को

* मूलतः उड़ीसा में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

पकड़ सकें। जैसाकि आप जानते हैं राउरकेला एक छोटे भारत की तरह है वहां पर प्रत्येक राज्य के लोग हैं। राउरकेला में सिख लोगों की काफी आबादी है। इन लोगों को बहुत लाभ होगा यदि टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस पकड़ने के लिए यात्रियों के वास्ते राउरकेला से टाटानगर के लिए एक लिंक एक्सप्रेस चलाई जाती है। वापस आने वाले यात्री भी इस लिंक एक्सप्रेस से राउरकेला आ सकते हैं।

महोदय, सुन्दरगढ़ मेरे जिले तथा संसदीय चुनाव क्षेत्र का मुख्यालय है। इसका रेलगाड़ी से संपर्क नहीं है। बड़ी संख्या में लोगों के दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई और मद्रास जाने वाली गाड़ियां पकड़ने के लिये झारसुगुड़ा अथवा राउरकेला जाना पड़ता है। वं आरक्षण के लिए इनमें से किसी एक स्थान पर जाते हैं। सुन्दरगढ़ में एक वृकिंग काउंटर खोला जाना चाहिए जिससे यात्री महानगरों को जाने वाली गाड़ियों में यहां से आरक्षण करवा सकें। लम्बों दूरों की सभी गाड़ियों में यहां का कोटा रखा जाना चाहिए।

मैं तलेचर-राउरकेला-बिपलगढ़ रेल लिंक के बारे में भी कुछ कहना चाहूंगी। उड़ीसा के लोग पिछले 35 वर्षों से इस रेल लिंक की मांग कर रहे हैं। यह रेल लिंक निर्मित किया जाता है तो तटीय उड़ीसा और पश्चिमी उड़ीसा के बीच दूरी कम हो जायेगी। इससे तटीय उड़ीसा और पश्चिमी उड़ीसा विशेषकर राजधानी भुवनेश्वर और राउरकेला के बीच सीधा सम्पर्क स्थापित हो जायेगा। इस रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य बहुत पहले पूरा हो चुका है इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगी कि वह 1996-97 के दौरान इस रेल लाइन के निर्माण पर विचार करें।

मैं अपने चुनाव क्षेत्र में हिमगिरी और जारीकेला रेलवे स्टेशन पर पैदल उपरिपुलों के निर्माण की आवश्यकता के बारे में कुछ शब्द कहूंगी हिमगिरी रेलवे स्टेशन बिलासपुर डिवीजन के प्रशासनिक नियंत्रण में है जबकि जारीकेला रेलवे स्टेशन चक्रधरपुर रेलवे डिवीजन के नियंत्रण में है। मैं चक्रधरपुर और बिलासपुर के डी.आर.एम. से मिली थी और इन दोनों डिवीजनों के बीच फाटकों के निर्माण और इन दोनों रेलवे स्टेशनों अर्थात् हिमगिरी और जारीकेला पर पैदल उपरिपुलों के निर्माण की आवश्यकता के बारे में चर्चा की थी। मैं इस संबंध में महाप्रबंधक, कलकत्ता से भी मिली थी। जब मैं दसवीं लोक सभा की सदस्य थी तो मैं तत्कालीन रेलमंत्री से भी मिली थी। परन्तु यह खेद की बात है कि यह छोटा सा कार्य अब तक नहीं हुआ है। इन स्टेशनों पर पैदल उपरिपुल न होने के कारण हर वर्ष दो से चार लाख दुर्घटनाओं में मर जाते हैं। गत वर्ष भी रेल बजट पर बोलते हुए मैंने इस मामले को उठाया था। यह एक बहुत ही छोटी परन्तु महत्वपूर्ण मांग है और इसके लिए रेल रोको आंदोलन भी हुआ था। माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि इस प्रस्ताव को यथासंभव शीघ्र क्रियान्वित किया जाये।

महोदय, राउरकेला के लोग कुकुडा गेट पर तथा राउरकेला के निकट बसन्ती कालोनी में उपरिपुल के निर्माण की मांग कर रहे हैं। दसवीं लोक सभा का सदस्य चुन जाने के समय से ही मैं भी इसकी

मांग कर रही हूँ। इस मुद्दे पर स्थानीय लोग बहुत क्षुब्ध हैं। आशा है माननीय मंत्री इस मामले पर विचार करेंगे।

राउरकेला में व्हील और एक्सल संयंत्र स्थापित करने की लंबे समय से मांग है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करती हूँ कि वर्ष 1996-97 में वह इस संयंत्र को स्थापित करें।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करती हूँ।

श्री शिवानन्द एच. कौजालगी : सभापति महोदया, रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं स्वागत करता हूँ। मैं आपका कीमती समय नहीं लूंगा। कर्नाटक के लिए पृथक रेलवे जोन मंजूर करने के लिए मैं प्रधान मंत्री तथा रेल मंत्री को बधाई देता हूँ परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि मुख्यालय बंगलौर में बनाया गया है। इसकी स्थापना हुबली में की जानी चाहिए थी। मैं आपके ध्यान में यह लाना चाहता हूँ कि जब प्रधान मंत्री कर्नाटक के मुख्य मंत्री थे, तो उन्होंने सुझाव दिया था कि कर्नाटक के लिए अलग रेलवे जोन बनाया जाये और उसका मुख्यालय हुबली में बनाया जाये। कर्नाटक के 23 संसद सदस्यों ने भी मुख्यालय हुबली में स्थापित करने का सुझाव दिया है।

पूर्वाह्न 1.06 बजे

[श्री पी.एम. साईद पीठासीन हुए]

अतः यह अनुरोध है कि मुख्यालय बंगलौर के बजाय हुबली में बनाया जाये।

दूसरे शताब्दी एक्सप्रेस एक सुपरफास्ट गाड़ी है। मेरा अनुरोध है कि इसे बेलगाम तक बढ़ाया जाये।

बंगलौर से मुम्बई के लिए नई रेल गाड़ियाँ चलाई जानी चाहिए।

चौथे मुझे खुशी है कि रेलवे वर्कशाप के आधुनिकीकरण और विस्तार के लिए 53 करोड़ रुपये रखे गये हैं। मेरा अनुरोध है कि यह कार्य इसी वर्ष शुरू किया जाये और इसके लिए दस करोड़ रुपये दिये जायें।

किट्टूर, बैलगाँल, सांगल और येल्लामनगुडा होते हुए बेलगाम से दारबार के लिए नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण कराया जाये। बैलगाँल कपास व्यापार का केंद्र है; किट्टूर स्वतंत्रता सेनानियों के मशहूर है जहां चन्नश्या ने अंग्रेजों के विरुद्ध लड़ाई लड़ी थी; सोगल पर्यटक केंद्र है और येल्लामनगुडा तीर्थ स्थान है, नई रेल लाइन से बेलगाम और दारबार के बीच 62 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी। इन बातों को ध्यान में रखते हुए कि यह स्थान स्वतंत्रता सेनानियों, पर्यटन, व्यापार और तीर्थ स्थान है, इस वर्ष की नई रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण कराया जाना चाहिए।

बेलगाम में उपरिपुल का निर्माण बहुत आवश्यक है। जब श्री जाफर शरीफ रेल मंत्री थे उन्होंने बेलगाम में उपरिपुल का निर्माण कार्य शुरू करने के आदेश दिये थे परन्तु वह कार्य अब तक शुरू नहीं हुआ। इस कार्य को तुरन्त हाथ में लिया जाना चाहिए।

बेलगाम रेलवे स्टेशन को आधुनिक बनाया जाना बहुत आवश्यक है। अनेक वर्षों से बेलगाम के लोग इस स्टेशन के आधुनिकीकरण की मांग कर रहे हैं जो बहुत आवश्यक है श्री जाफर शरीफ ने बेलगाम का दौरा किया था और यह वचन दिया था कि वह इस कार्य को तुरन्त शुरू करायेंगे परन्तु दुर्भाग्य से इस कार्य से अब तक शुरू नहीं किया गया है मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि इस कार्य को इस वर्ष ही हाथ में लिया जाये।

[हिन्दी]

डा. जी.आर. सरोदे (जलगांव) : माननीय सभापति जी, रेल बजट माननीय राम विलास जी का रेल बजट नहीं लगता। पांच साल तक मैंने राम विलास जी को काम करते हुए देखा है। उनका गरीबों और पिछड़ों के साथ लगाव है। यह बजट में कहीं प्रतिबिंबित नहीं होता है। इसलिए मुझे यह लगता है कि यह बजट राम विलास जी का नहीं है, यह बजट संयुक्त मोर्चे का हो सकता है, रेलवे बोर्ड का हो सकता है। इसमें महाराष्ट्र की उपेक्षा की गई है। भूतपूर्व रेल मंत्री जोकि महाराष्ट्र से थे, उन्होंने बहुत सी परियोजनाओं की आधारशीला रखी थी जिसमें मनमाड-नरदाना का भी सर्वेक्षण हुआ था। इसके साथ ही पाचोरा-जामेर नैरोगेज लाइन को ब्रॉडगेज में कनवर्ट करने के लिए सर्वेक्षण भी हुआ था लेकिन इस बजट में इसके लिए प्रावधान नहीं है। आपने बजट में मनमाड-नरदाना लाइन के सर्वेक्षण का जिक्र किया था लेकिन पाचोरा-जामेर लाइन का नहीं किया है। इसके ऊपर ध्यान दिया जाए।

दूसरी बात यह है कि भुसावल और सूरत में टैफिक ज्यादा रहता है। यह लाईन पिछड़े और आदिवासी क्षेत्र में पड़ती है। यह सिंगल लाइन है। इसका दोहरोकरण और विद्युतीकरण किया जाए। यदि आपको पैसा इकट्ठा करना है तो नागपुर-अहमदाबाद रेल लाइन पर नई गाड़ी शुरू करने पर बहुत धन मिल सकता है।

मेरी दूसरी मांग है कि मुम्बई और भुसावल के बीच में पचास बसें रोज जाती हैं। इतना ज्यादा टैफिक है। सभी रेल गाड़ियाँ भुसावल रेलवे स्टेशन पर रुकती हैं मगर उसमें जगह नहीं मिलती है। वहां के जी.एम. ने माना है कि वहां से एक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाए। मेरी विनती है कि इस एक्सप्रेस गाड़ी के शुरू होने से आपको अच्छा धन मिल सकता है।

सभी जगहों के लिए राजधानी गाड़ी चलती है। दिल्ली से मुम्बई के लिए भी चलती है लेकिन वह वैस्टर्न रूट से जाती है। मेरी मांग है कि वह सेंट्रल लाइन से जाए। भोपाल तक राजधानी जाती है। भोपाल से आगे इटारसी, भुसावल, मनमाड और मुम्बई ले जाएंगे तो आपको बहुत से पैसैजर्स मिलेंगे।

हावड़ा-दिल्ली जनता एक्सप्रेस गाड़ी रद्द हो गई थी। उसे फिर से चालू किये जाने का ऐलान हुआ है। भुसावल-मुम्बई 352 अप और 351 डाउन पैसैजर गरीब लोगों के लिए चलती थी। वह बंद कर दी है। उसे फिर से चलाया जाए। आपको पैसैजर्स मिलेंगे। छोटे किसानों

का कहना है कि उन्हें छोटे वैगन नहीं मिलते हैं। रोजाना केलों का रोक दिल्ली आता है। लैवी शूगर के लिए 1-1 महीने तक रोक नहीं मिलता है। मेरी मांग है कि इसकी पूर्ति की जाए।

रेल दुर्घटना न हो, इसके लिए पहले हर स्टेशन पर सी.एन.डब्ल्यू, की जांच होती थी। इकोनामी के कारण माल गाड़ियों के गार्ड का डिब्बा निकाल दिया है। अब गार्ड इंजन से बैठता है। गार्ड डिब्बा सुरक्षा के लिए हर गाड़ी में लगाया जाए।

मेरी एक मांग यह है कि सभी एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों में जितने स्लीपर डिब्बे हैं, उतने ही सामान्य अनरिजर्व्ड डिब्बे लगाए जाएं क्योंकि ज्यादा से ज्यादा भीड़ गरीब लोगों की होती है। इन दोनों डिब्बों का कलर भी अलग-अलग होना चाहिए। गरीब लोगों को पता ही नहीं लगता है और वे स्लीपर वाले डिब्बों में बैठ जाते हैं। मेरी मांग है कि डिब्बों का कलर बदल दिया जाए।

तीसरी बात यह है कि भुसावल से मुम्बई के लिये जाने वाली सेवाग्राम एक्सप्रेस के दो डिब्बे हटा दिये थे, उनको लगाया जाये। गोरखपुर-दादर एक्सप्रेस में दो डिब्बे लगते थे, वे निकाल दिये गये हैं, उनको फिर से लगाया जाये। मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ कि जलगांव में कर्नाटक एक्सप्रेस का स्टापेज दे दिया है। मैं चाहता हूँ कि वहां अन्य सुपरफास्ट गाड़ियों का स्टापेज दिया जाये और विशेषकर गीतांजलि एक्सप्रेस तथा गोआ का स्टापेज दिया जाये।

माननीय सभापति महोदय, रेलमंत्री जी ने 16 लाख रेल कर्मचारियों का जिक्र किया है लेकिन उनकी रिटायरमेंट के बाद का कुछ नहीं कहा है। मैं चाहता हूँ कि उनकी रिटायरमेंट के बाद इनके लिये वैसे ही सैंकिड क्लास और प्रथम श्रेणी की सुविधा एक साथी के साथ दी जाये। ड्यूटीरत कर्मचारियों को एक साल में छः पी.टी.ओ. मिलते हैं लेकिन रिटायरमेंट के बाद यह सुविधा बंद कर दी जाती है। मैं चाहता हूँ रेल मंत्री इस विचार कर तीन पी.टी.ओ. चालू करें। आपने 10 प्रतिशत किराये बढ़ाये लेकिन रेल ही सस्ता और सुलभ साधन है। हमारे जिला से केला किसानों के लिये दिल्ली की तरफ रोक भेजी जाती है। आप जो फलों और सब्जियों को रियायत देते हैं, वे केला किसानों को प्राप्त नहीं है। इसका कारण यह बताया जाता है कि केला फलों में नहीं गिना जाता है। मेरा निवेदन है कि केले को फलों में शामिल करके इसे भी वही सुविधा प्रदान की जाये। पहले से ही केला रोक से आता रहा है और उसको 30 परसेंट पार्सल रेल कंसिशन दिया जाता रहा है। यह रिव्यू करके वैगन का रेट कायम किया जाये।

सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग मुम्बई-नागपुर पर दो जगह ओवर ब्रिज की मंजूरी है जिसमें एक नसीराबाद और दूसरा कंकरी है। इन दोनों ब्रिज के लिये कोई राशि का प्रावधान नहीं किया गया है। दोनों की कॉस्ट 8 करोड़ रुपये है। इसके लिये महाराष्ट्र सरकार ने पत्र-व्यवहार किया है कि इन दो पुलों के लिये प्रावधान नहीं कर सकते तो प्राईवेटाईजेशन में पूरा करवा दें।

सभापति महोदय, मेरी आखिरी मांग है कि भुसावल से छः माननीय सांसद कर्नाटक एक्सप्रेस में बैठकर दिल्ली आते हैं लेकिन उनके लिये रिजर्वेशन की व्यवस्था वहां से नहीं है। अतः मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी भुसावल स्टेशन से कर्नाटक एक्सप्रेस से सैंकिड ए.सी.सी. में चार बर्थ आरक्षित करें।

[अनुवाद]

श्री वी. प्रदीप देव (पार्वतीपुरम) : यह मेरा पहला भाषण है। सरकार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर बोलने का आपने जो कुछ अवसर दिया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। बहुत थोड़ा समय उपलब्ध होने के कारण मैंने अपने भाषण को भी बहुत छोटा कर दिया है।

सदन के समक्ष रेलवे की समस्याओं को स्पष्ट रूप से रखने तथा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं सर्वप्रथम रेलमंत्री को बधाई देता हूँ। बजट में प्रस्तावित कुछ उपायों से पता लगता है कि उन्हें देश के पिछड़े क्षेत्रों के तेजी से विकास की कितनी चिंता है।

आंध्र प्रदेश में मेरे चुनाव क्षेत्र पार्वतीपुरम में अधिकांश आबादी जनजाति लोगों की है और वह मेरे क्षेत्र में स्थित है जिसमें मुझे बहुत रुचि है।

बजट में प्रस्तावित कार्यक्रम यकीनन बहुत महत्वाकांक्षी हैं और यह देश के कुछ क्षेत्रों के लिए लाभदायक भी है परन्तु मेरा यह मानना है कि मेरे जैसे पिछड़े चुनाव क्षेत्र अथवा इन्हीं अर्थों में आंध्र प्रदेश जैसे बड़े राज्य में इस का प्रभाव नगण्य है। सदन में प्रस्तुत रेल बजट में मेरे राज्य को भी थोड़ा दिया गया है। यह बहुत खेद की बात है कि आंध्र प्रदेश जैसे बड़े राज्य पर, जो रेलवे राजस्व में भारी अंशदान करता है, वर्तमान बजट में पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। परिवहन तथा अन्य मूलद्राव्यों की सुविधाओं के बिना मेरे चुनाव क्षेत्र जैसे क्षेत्र सदा पिछड़े तथा अविकसित रहे हैं। इससे पूर्व कि मैं इस पर बोलू मैं बजट पर ही कुछ सामान्य टिप्पणियां करना चाहता हूँ।

महोदय, जब कभी भी धन जुटाने की आवश्यकता हुई है सरकार ने अनावश्यक तथा अनुत्पादक मदों को कम करके तथा दक्षता में सुधार कर बचत करने के बजाय सदा शुल्क बढ़ाने का आसान तरीका अपनाया है। रेल मंत्री ने वास्तव में टैरिफ वृद्धि के माध्यम से संसाधन जुटाने का जोरदार मामला बनाया है परन्तु मैंने उनके भाषण में रेल प्रणाली का प्रचालन लागत को नियमित करने संबंधी उपायों पर बल तथा चिंता नहीं पाई है। जब तक रेलवे बोर्ड संचालन लागत को सीमित रखने के चहुँमुखी उपाय नहीं करता है, अपने कार्यों को युक्तिसंगत नहीं बनाता है और दूरदर्शी वित्तीय प्रक्रियाएँ नहीं अपनाता है तब तक मुझे डर है कि उभरती हुई चुनौतियों की बड़े पैमाने पर मुकाबला करना संभव नहीं होगा। रेलवे की बिगड़ती हुई वित्तीय स्थिति न केवल इसकी दक्षता पर प्रतिकूल प्रभाव डाल सकती है बल्कि सुरक्षा के न्यूनतम मसलों पर भी इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। जिसे बनाये रखने की अपेक्षा है।

महोदय, मैं समझता हूँ कि भारतीय रेलवे में ऐसे अनेक क्षेत्र हैं जिनमें लागत को कम करने तथा संचालन क्षमता को बढ़ाये जाने की गुंजाइश है। उदाहरण के तौर पर इंजनों और वैगनों जैसी उपलब्ध शक्तियों की क्षमता को उपयोगिता को बढ़ाने की पर्याप्त गुंजाइश है जिससे भारी पूंजी निवेश किये बिना ही रेलवे अपनी संचालन लागत में कूल मिलाकर कमी कर सकती है।

पिछले 25 वर्षों में देश में माल यातायात के वहन की गति लगभग 21-23 किलोमीटर प्रतिघंटा पर स्थिर है। दूसरी ओर हमने देश के अनेक भागों में सुपरफास्ट रेलगाड़ियाँ चालू की हैं। विशेषज्ञों का कहना है कि हमारी रेल प्रणाली की गति में बहुत अधिक अंतर है और साथ ही पटरों संबंधी सुविधायें अपर्याप्त हैं। इस कारण माल यातायात की वहन गति को और बढ़ाना बहुत कठिन है। मैं सुपरफास्ट रेलगाड़ियाँ चलाने के विरुद्ध नहीं हूँ। तेज गति से चलने वाली यात्री यातायात के साथ-साथ रेलवे को माल यातायात की गति को भी बढ़ाना चाहिए, जो कि अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण है। यदि माल यातायात की वापसी में समय में दस प्रतिशत की कमी की जा सकती है तो रेलवे की माल ढोने की क्षमता में बहुत वृद्धि हो सकती है। और इससे न केवल माल वहन की यूनिट लागत में कमी आयेगी बल्कि रेलवे की प्राप्तियों में भी महत्वपूर्ण वृद्धि होगी।

वैगनों की कर्मा, घाटिया उपभोक्ता सेवा और वापसी का अधिक समय जैसे भागों से रेलवे का स्थान सड़क परिवहन लेता जा रहा है। राजस्व की हानि के अलावा अर्थव्यवस्था के लिए इसकी और अनेक जटिलताएँ हैं। क्योंकि रेल परिवहन की तुलना में सड़क परिवहन में डांजल की खपत लगभग सात गुना है। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि कोयले जैसे महत्वपूर्ण वस्तुओं के मामले में सड़क परिवहन का अनुपात प्रतिवर्ष बढ़ता जा रहा है। रेलवे के लिये यह बहुत आवश्यक है कि वह अपनी बुकिंग प्री क्रया को आसान बनाकर, उपभोक्ता सेवा में सुधार कर, यदि आवश्यक हो, तो व्यक्तिगत उपभोक्ताओं की आवश्यकताओं को देखते हुए उन्हें रोक लाउंड की पेशकश करने के बजाये वैगन लाउंड की पेशकश कर, अपने उपभोक्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए स्वयं को तैयार करें।

महोदय, चिन्ता का अन्य क्षेत्र यह है कि वर्षों पूर्व शुरू की गई अनेक परियोजनाएँ अभी भी अपूर्ण हैं और अनुत्पादक हैं। ऐसी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए बजट में कोई बल नहीं दिया गया है। यह बिना लाभ प्राप्त किये वर्षों हम भारी पूंजी निवेश को रोक रखने का मामला है। अपने संसाधनों को फैलाने के बजाये रेलवे को चाहिए कि वह अगले तीन से चार वर्षों में चल रही परियोजनाओं को पूरा करने के लिये एक कार्ययोजना बनाये। केवल इससे रेलवे को पूंजी उत्पादन अनुपात कम हो सकेगा।

अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं अपने चुनाव क्षेत्र और राज्य की तत्काल और महत्वपूर्ण आवश्यकताओं को और माननीय रेल मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

गर्वतीपुरम टाऊन स्टेशन से विशाखपतनम स्टेशन के बीच तुरन्त एक रीटर्न डी.एम.यू. रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है।

विशाखपतनम-रायगाड़ा मार्ग पर स्थित नरसीपुरम स्टेशन से गुजरने वाली सभी एक्सप्रेस गाड़ियों को वहाँ रोकना क्योंकि वह एक मुख्य पंचायत केन्द्र तथा मुख्य क्षेत्रीय केन्द्र है।

पार्वतीपुरम एक बहुत बड़ा व्यापार केन्द्र है इसलिए इसके आर्थिक महत्व के कारण इसका दर्जा बढ़ाकर इसे एक मॉडल स्टेशन बनाना। दो बड़े राज्यों आंध्र प्रदेश तथा उड़ीसा के बीच यह लिंक स्टेशन है और यह मेरे चुनाव क्षेत्र का मुख्यालय है।

विशाखपतनम से विजयवाड़ा के लिए एक नई सुपरफास्ट गाड़ी चलाई जानी चाहिए जो विशाखपतनम से सुबह दस बजे चलकर सायं पांच बजे विजयवाड़ा पहुंचे।

विशाखपतनम से हैदराबाद के लिए भी एक नई सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। यह गाड़ी विशाखपतनम से सुबह दस बजे चले और विजयवाड़ा तथा कजीपेट में रुकते हुए शाम 6 बजे हैदराबाद पहुंचे।

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह उन आश्वासनों को पूरा करें जो मेरे द्वारा उन्हें लिखे गये अनेक पत्रों के फलस्वरूप मुझे मिले हैं।

इस सदन में आज मुझे अपना पहला भाषण करने के लिए आपने जो मुझे अवसर दिया उसके लिए मैं एक बार फिर आप का धन्यवाद करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री शत्रुघ्न प्रसाद सिंह (बलिया) : सभापति महोदय, मैं आपका शुक्रगुजार हूँ कि मुझे प्रथम बार लोकतंत्र की सर्वोत्तम महत्वपूर्ण संस्था में अपना बात कहने का मौका मिला। महोदय मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह क्षेत्र उजाड़ हो गया है, जो कि एक महत्वपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र है। वेगूसराय-बरोनी औद्योगिक क्षेत्र, जहाँ से दर्जनों गाड़ियाँ खुलती थीं। आज कुछ गाड़ियाँ मुजफ्फरपुर तक सिमट करके रह गई हैं, कुछ समस्तापुर तक और कुछ पटना तक रह गई हैं। मैं अपने लोकप्रिय रेल मंत्री जो से मांग कर रहा हूँ कि अभी मुजफ्फरपुर तक आपन जो कुलों-वाराणसी पवन एक्सप्रेस खोलने का इरादा बनाया है, तो यदि आप मुजफ्फरपुर से बरोनी तक उसको पहुंचा दें तो उस इलाके का बड़ा कल्याण होगा। उसी तरह से मद्रास मेल को आपने पटना से दो से तीन दिन तक कर दिया है। गरीब लोग जो हार्ट पेशेंट होते हैं, किडनी के रोग से परेशान होते हैं और वेल्लनार जाना चाहते हैं, उनको पटना जाने में बड़ी परेशानी होती है। इसलिए बरोनी दक्षिण भारत के लिए खास करके मद्रास मेल एक दिन आप दे दें तो उस क्षेत्र का बड़ा कल्याण होता। उसी तरह से शहीद एक्सप्रेस को भी आप बरोनी जंक्शन ला दें, यह तीन महत्वपूर्ण गाड़ियाँ हैं और कोई विशेष मांग मैं नहीं करना चाहता। उस इलाके के लोग पिछले दो वर्षों से अपने

गड़हारा में जो पांच हजार एकड़ जमीन पड़ी हुई है, उसके उपयोग के लिए आंदोलन कर रहे हैं और उनकी मांग पर रेलवे बोर्ड ने आश्वासन दिया था कि वहां डीजल लोको शेड बनायेंगे। बरौनी जंक्शन बड़ा ही उपयुक्त स्थान है। पिछले दिनों वहां डीजल लोको शेड खुलना था, उसे गोडा ले जाया गया। फिर तकनीकी रूप से उसकी जांच की गई और उसकी समीक्षा की गई।

सभापति महोदय, मेरी दूसरी मांग यह है कि जिस क्षेत्र से माननीय रेल मंत्री जी आते हैं वह हमारे खगड़िया से कुमेश्वर स्थान तक का सर्वेक्षण करायेंगे। मैं जानना चाहूंगा माननीय मंत्री जी से कि जहां आपकी जन्मभूमि है शहरबनी, क्या वहां से फुलतौरा होते हुए जो बांध है गंडक का मेघौना होते हुए वहां से यदि आप नहीं ले गये तो हम समझते हैं कि इससे सबसे ज्यादा हमारे दलित समुदाय के 40 हजार लोग जो अलौनी विधान सभा क्षेत्र में रहते हैं प्रभावित होंगे, क्योंकि महोदय यह सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। हमारी एक बहन आज कह रही थी कि राम विलास जी मुझे गोद ले लो, राम विलास जी मुझे बिहार में ले जाओ, मैं कहता हूं अलौनी, शहरबनी, फुलतौरा से बम्बई को बदल लें, गुजरात को बदल लें, राजस्थान को बदल लें। दलित घर में पैदा हुआ राम विलास यदि शहरबनी की बात करता है, अलौनी की बात करता है, पिछड़े बिहार की बात करता है तो उसे लोग बदनाम करते हैं, नाम लेते हैं कि बिहार में कितने रेल मंत्री हुए, उन तमाम लोगों ने क्या बिहार में जोनल ऑफिस खोलने का इरादा बनाया। जिसकी उन्होंने घोषणा की, लागू किया। किसी दलित का पहला बेटा राम विलास है जिसने बिहार की उपेक्षा को देखा, सुना और घोषणा की लेकिन आज उस पर तौहमत लगाई जाती है। बिहार के लिये अंग्रेजों के बाद पिछली कांग्रेस सरकार ने भी कुछ नहीं किया। जब बिहार में रेलवे का क्षेत्रीय कार्यालय खोलने की घोषणा की गई तो उसे लेकर तरह तरह की राजनीति चल रही है, पूर्वाग्रह से लोग पीड़ित हो रहे हैं।

सभापति महोदय, इनके गांव बखरी सलौना होते हुए जितने छोटे छोटे रेलवे स्टेशन हैं, बखरी बाजार में बड़ी संख्या में छोटे छोटे उद्योग हैं, जहां से दुकानदारों को सामान ढोकर बेगुसराय ले जाना पड़ता है। खगड़िया से लेकर जितनी हमारे यहां छोटी लाइन की रेलगाड़ियां चल रही हैं उन्हें बड़ी लाइनों में बदलने की जरूरत है। रेल प्रशासन के नियंत्रण में जो सड़कें टूटी हुई हैं, चाहे वह सलौना की सड़क हो, बछवाड़ा हो सड़क हो, बरौनी जंक्शन की सड़क हो, रेलवे बोर्ड को उनके बारे में एक योजना बनानी चाहिए।

बरौनी जंक्शन पर शैड न रहने से बरसात में सीमेंट अर्द्धि स्टेशन पर ही बर्बाद हो जाता है। अनाज, खाद के बोरे, चाहे खगरिया स्टेशन की बात हो, बरौनी जंक्शन की बात हो, यदि वहां रेल प्रशासन छज्जा बना दे तो अनाज की भी रक्षा हो सकती है, खाद की भी रक्षा हो सकती है और सीमेंट भी बचाया जा सकता है।

मैं अंतिम मांग रेल मंत्री जी से करना चाहता हूं, अभी वैशाली एक्सप्रेस के बारे में भाई राम बहादुर जी कह रहे थे कि वैशाली केवल

उसका नाम है। वैशाली गणतंत्र का वर्णन इतिहास में मिलता है लेकिन वैशाली तक गाड़ी नहीं जाती। हाजीपुर और वैशाली हमारे यहां दो महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं। वैशाली से सुगौली तक रेल लाइन की मांग 1902 से बराबर की जा रही है जहां घनी आबादी है और महावीर तथा बुद्ध के ऐतिहासिक स्थल देखने के लिये इस देश के महामहिम राष्ट्रपति जी तथा महामहिम उपराष्ट्रपति जी वहां जाते हैं, माननीय प्रधानमंत्री जी भी जाते हैं। उस स्थान से सुगौली जो रास्ता जाता है, उस पर अनेक हिन्दुओं के प्रसिद्ध तीर्थस्थान हैं। अरंराज का स्थान बड़ा प्रसिद्ध है। वहां होकर घनी आबादी वाला इलाका बौद्ध सर्किट है। उसे जोड़ने के लिये यदि हाजीपुर, वैशाली, सुगौली रेल लाइन नहीं बनेगी तो वैशाली केवल नाममात्र का स्थान रह जाएगा। इसलिए मेरी मांग है कि हाजीपुर से लेकर सुगौली तक रेलवे लाइन के सर्वेक्षण कार्य को प्रारम्भ कराया जाए। वह सर्वेक्षण कार्य समयबद्ध होना चाहिए, कालबद्ध होना चाहिए। इन शब्दों के साथ एक बार फिर, जैसा यहां बार-बार कहा जा रहा है कि यह बिहार का बजट है लेकिन मैं रेल मंत्री जी को शकसती देता हूं, जिन्होंने बिहार की उपेक्षा को सहते सहते, जैसे ही वे इस पद पर आए, बिहार की स्थिति सुधारने के लिये बजट के जरिए सहस्र दिखाया, जिसके लिये मैं उन्हें बधाई देता हूं।

श्री एस.पी. जायसवाल (वाराणसी) : माननीय सभापति जी, आपने रेल बजट पर खोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मैं इस सदन में वाराणसी का प्रतिनिधित्व करता हूं जो देश की महत्वपूर्ण सांस्कृतिक नगरी है और जिस धरती पर संत कबीर, गोस्वामी तुलसीदास, स्वामी, हरीदास तथा अनेक संत और साहित्यकारों ने जन्म लिया। इस नगरी का प्रतिनिधित्व करते हुए, मैं रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करना चाहता हूं।

सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह मंहगाई बढ़ाने वाला है। रेल मंत्री जी की धीमी चाल से देश का विकास नहीं हो सकता। मैं यह कहना चाहता हूं कि पैट्रोल और डीजल के दामों में वृद्धि से अभी जनता को संभलने का मौका भी नहीं मिला था कि ऊपर से रेल बजट आ गया। यह रेल बजट मुद्रास्फीति को बढ़ाने वाला है। इससे वस्तुओं के दाम बढ़ेंगे।

सभापति जी, माल भाड़े में 10 परसेंट बढ़ोतरी से कीमतें बढ़ेंगी।

हमारी यह निश्चित मान्यता है कि हर साल किराया-भाड़ा बढ़ाने की बजाय रेलवे की नाव में जो घ्रष्टाचार, लूट, धांधली, लापरवाही और अनियमितताओं के छेद हैं उनको माननीय मंत्री महोदय को बंद करना चाहिए। अनावश्यक खर्चों को घटाना चाहिए और कार्यकुशलता को बढ़ाकर जो लाभ मिल सकता है उसे प्राप्त करना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री पासवान जी ने जो लुभावना रेल बजट पेश किया है उसके पीछे कुछ नहीं है। ट्रेनों के विलंब से चलन का कारण यात्रियों को परेशानी होती है। इसका निवारण रेल मंत्री के पास नहीं है। विलंब

के लिए यात्रियों को मुआवजा मिलना चाहिए, यह मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है।

मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय ने द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के ऊपर कोई टैक्स नहीं बढ़ाया। लेकिन जो बिहार से गाड़ियां बनारस जाती हैं, मैं वाराणसी रेलवे स्टेशन पर देखता हूँ, उन गाड़ियों में गरीब लोग, 400-500 की संख्या में टिकट लेकर छतों पर बैठकर जाते हैं। बोरों की तरह रेल के डिब्बों में यात्री ठुंसकर जाते हैं। लैट्रिन बाथरूम में अनेक यात्री खड़े रहते हैं। पासवान जी ने द्वितीय श्रेणी के यात्रियों का किराया कम किया है, लेकिन आवश्यकता इस बात की है कि पैसेंजर गाड़ियों को बढ़ाया जाए और सभी गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के डिब्बों को बढ़ाकर जो गरीब लोग रोजी-रोटी के लिए बाहर जाते हैं। उनको राहत प्रदान की जाए।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि सारे सदन ने जो सुझाव दिए हैं उन सभी को यदि माननीय मंत्री महोदय मान लें तो जो बजट आया है उसका सारा पैसा खर्च हो जाए तब भी सब लोगों के सुझावों के अनुसार काम नहीं कर सकेंगे। आवश्यकता इस बात की है कि न केवल मंत्री महोदय, बल्कि यह सारा सदन वित्त विभाग के ऊपर, वित्त मंत्री जी के ऊपर और प्रधान मंत्री जी के ऊपर इस बात का दबाव डाले कि पिछले वर्षों में जब रेल बजट के लिए 70 प्रतिशत से अधिक योगदान वित्त विभाग से मिलता था आज उसे घटाकर 19 प्रतिशत क्यों कर दिया है? उसे बढ़ाकर कम से कम 50 प्रतिशत तक ले जाना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा कि इस मांग के लिए वे बल दें, हम उनके साथ हैं। पूरा सदन वित्त मंत्री और प्रधान मंत्री पर दबाव डालने के लिए तैयार है।

माननीय मंत्री जी ने जोन्स की घोषणा की है। उतना जो आवश्यक नहीं लगता लेकिन लगता है कि विश्व बैंक के दबाव का कुछ प्रभाव इसमें परिलक्षित होता है। लेकिन जो कुछ भी कहा है वह ठीक है। लेकिन वहां अधिकारियों का जमाव करके खर्चा बढ़ाने की जरूरत नहीं है।

मैं माल भाड़े के संबंध में कहना चाहता हूँ कि 10 प्रतिशत माल भाड़ा कर देने से सड़क मार्ग से प्रतिस्पर्धा बढ़ जाएगी। आज भी प्रतिस्पर्धा के कारण ट्रकों से माल भेजना लोग पसंद करते हैं, क्योंकि उनकी सुविधाएं रेल से ज्यादा हैं और उनका किराया भी रेल के बजाय कम पड़ता है। यदि 10 प्रतिशत बढ़ गया तो हमारे पास दुलाई के लिए माल कम आएगा और उससे आमदनी बढ़ेगी नहीं, बल्कि कम होगी। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इसको घटाकर 5 प्रतिशत करना चाहिए।

माननीय सभापति जी, मैं बहुत ही विनम्र शब्दों में आपसे प्रार्थना करूंगा कि मैंने कल ही बजट सुना है। बहुत लोगों को आपने समय दिया है। खैर मैं अब अपने क्षेत्र की समस्याओं पर आता हूँ।

सभापति महोदय : नहीं, नहीं। आपका क्षेत्र वाराणसी तो बहुत लम्बा है। आप समाप्त कीजिए।

श्री एस.पी. जायसवाल : सभापति महोदय, बस मैं अपने क्षेत्र की प्रमुख समस्याओं के बारे में बोलकर अपने भाषण को समाप्त करूंगा। जिस दिन इस सदन में माननीय रेल मंत्री और प्रधान मंत्री ने विश्वास मत प्राप्त किया था उसके दुसरे दिन हमने माननीय रेल जी से मिलकर मांग की और एक पत्र दिया था कि वाराणसी को बढ़ती हुई जनसंख्या को देखते हुए और जो लोग बाहर जाते हैं, उनको देखते हुए जो रेलवे क्रासिंग पड़ते हैं, जिन पर उनको घंटों खड़े रहना पड़ता है ऐसे वाराणसी से भटवाड़ी, लहतारा और अलईपुरा रेलवे स्टेशनों पर ओवरब्रिज की आवश्यकता है। हमें आशा ही नहीं बल्कि पूरा विश्वास है कि माननीय मंत्री ने उसको स्वीकार कर लिया था और उसी दिन कहा था कि 50 प्रतिशत धनराशि इसमें उत्तर प्रदेश सरकार को देनी होती है। रेलवे की ओर से 50 प्रतिशत राशि में स्विकृत कर देता हूँ। चूँकि महोदय, उत्तर प्रदेश में राष्ट्रपति शासन है, इसलिए मैं उत्तर प्रदेश के हिस्से के धन की व्यवस्था करने की जिम्मेदारी भी आपके ऊपर ही छोड़ता हूँ। माननीय मंत्री महोदय वाराणसी तानों तरफ से नदियों से घिरा है। इसलिए यदि इन ओवरब्रिजों को बना दिया जाएगा तो बहुत अच्छा हो जाएगा।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करिए। बहुत टाइम हो गया।

श्री एस.पी. जायसवाल : सभापति महोदय, बस मैं समाप्त कर रहा हूँ। वाराणसी रेशम, कालीन और साड़ी व्यवसाय का केंद्र है और इस कारण भदोही से दिल्ली और कलकत्ता जाने वाली गाड़ियों के भदोही में स्टापेज की आवश्यकता है। उन गाड़ियों के स्टापेज वहां बनाए जाएं। भदोही रेलवे स्टेशन पर आरक्षण की भी व्यवस्था प्रदान की जाए। 4247 और 4248 गाड़ी कोटला-वाराणसी पावनी एक्सप्रेस को यथावत् उसी जगह रखने की आवश्यकता है। दुर्ग-वाराणसी-सारनाथ एक्सप्रेस को यथावत् रखा जाए। उसके छपरा और मुजफ्फरपुर तक बढ़ा देने से उस पर ज्यादा जोर पड़ेगा। वाराणसी कैंट और काशी रेलवे स्टेशनों के सौंदर्यीकरण की बहुत आवश्यकता है।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ, अन्त में मैं कहना चाहता हूँ कि चारों धाम-अयोध्या, मथुरा, गया, काशी, अजमेर शरीफ और अमृतसर को जाने वाले यात्रियों के लिए विशेष रेलगाड़ियों का प्रबन्ध होना चाहिए और इन लोगों को यात्री भाड़े में 75 प्रतिशत की छूट होनी चाहिए। वाराणसी-बंगलौर के लिए सीधी और तेज गति की गाड़ी चलाने की आवश्यकता है। वाराणसी से एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस रात्रि में दिल्ली के लिए चलाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार से एक गाड़ी दिल्ली से रात्रि में वाराणसी के लिए चलाने की आवश्यकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं कहना चाहता हूँ कि डीजल लोकोमोटिव कारखाने ने आपको इस क्षेत्र में आत्मनिर्भर बनाना है और उसने 30 इंजन तैयार किए जिनमें से दो श्रीलंका को भेजे गए हैं और बर्मा को जा रहे हैं। ऐसे कारखाने के उत्पादन को और जितनी भी ऐसी फैक्ट्रियां हैं उनके उत्पादन को बढ़ाने और प्रोत्साहित करने की आवश्यकता है। जिन लोगों को जमीनें इस डीजल कारखाने को बनाने में ली गई हैं,

उनको मुआवजा तो मिलना ही चाहिए था इसके अतिरिक्त उनके बच्चों और उनके परिवार वालों को नौकरों देनी चाहिए थी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका बहुत-बहुत शुकिया अदा करते हुए यह कहना चाहता हूँ कि वाराणसी से चुनार मिर्जापुर जाने वाली सड़क पर रेलवे क्रासिंग से बैरीकेडिंग की जा रही है जिसकी वजह से 40 किलोमीटर घूमकर आना पड़ता है। मेरा कहना है कि इसको समाप्त किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल (मुंगेर) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेल बजट के संबंध में यहां काफी बातें आ चुकी हैं मैं उनको दोहराना नहीं चाहता, लेकिन इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार बिहार पर कुछ ध्यान दिया है। इसके पहले लगातार पांच वर्षों तक हमने बजट में देखा है कि बिहार पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया था। इस बार रेल मंत्री जी ने कुछ ध्यान दिया है। इसलिए मैं उनको बधाई देता हूँ। इसके बावजूद बिहार की कुछ बुनियादी समस्याएँ हैं जिन्हें मैं यहां रखना चाहता हूँ। मुंगेर मेरा संसदीय क्षेत्र पड़ता है और वह एक ऐतिहासिक नगरी है, इस बात को मंत्री जी भी जानते हैं। 1952 में जब पंडित नेहरू मुंगेर गए थे तो उन्होंने घोषणा की थी कि मुंगेर और खगरिया के बीच जो गंगा नदी बहती है, उस पर रेल सड़क पुल होना चाहिए। उनका इसलिए ऐसा उद्गार हुआ क्योंकि जिस समय लाल दरवाजे में उनकी आम सभा हो रही थी तो सैकड़ों लोग नावों से आते जा रहे थे। उनके दिल में यह उद्गार निकला था कि यह पुल होना चाहिए। लेकिन वह नहीं बन सका।

1971 में जब श्रीमती इंदिरा गांधी मुंगेर गईं तो उन्होंने भी घोषणा की कि मुंगेर में रेल-सड़क पुल होना चाहिए। राजीव गांधी जी जब जनरल सेक्रेटरी थे तब हमारे राज्य के मुख्यमंत्री चन्द्रशंखर सिंह जी थे। राजीव गांधी उनके साथ गए थे तो उन्होंने भी पोलो मैदान में घोषणा की थी कि मुंगेर में गंगा पुल होना चाहिए। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आप भी अपना वादा याद करें। मुझे आपकी कम से कम दो आम सभाओं को सुनने का मौका मिला है। आपने उन आम सभाओं में कहा था कि मुंगेर में रेल सड़क पुल होना चाहिए। इसके लिए मैं संघर्ष करूंगा और यदि मैं केंद्र सरकार में रेल मंत्री होता तो यह बन गया होता। लेकिन अफसोस और दुख के साथ कहना पड़ता है।... (व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान (हाजापुर) : बिहार के लिए ही तो बदनाम हो रहे हैं, इसके बाद भी आप कह रहे हैं।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : मुंगेर की जनता ने लगातार संघर्ष किया। योजना आयोग के उपाध्यक्ष श्री प्रणव मुखर्जी ने योजना आयोग के 1995-96 के वार्षिक बजट में लिखित आश्वासन दिया कि इसको हम लेंगे। इसके लिए रेलवे और भूतल परिवहन मंत्रालय से पैसे का

आवंटन होगा, इस तरह का एग्रीमेंट हो चुका है। इसके बावजूद भी रेलवे बजट में इस बार मुंगेर का गंगा पुल नहीं है।... (व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान : उन्होंने किस समय कहा था।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : 1995-96 के योजना आयोग के वार्षिक बजट में उन्होंने कहा था कि इसको हम रखेंगे।

मैं कहना चाहता हूँ कि यह युनाइटेड फ्रंट की सरकार है और इस कांग्रेस समर्थन दे रही है। कांग्रेस के राष्ट्रीय आंदोलन के नेता से लेकर अभी तक के नेता वादा कर चुके हैं। आप रेल मंत्री हैं, आपकी सरकार है, आप भी वादा कर चुके हैं। मेरी आपसे विनती है कि आप इसका सर्वे करवाएं क्योंकि मुंगेर ही वह बिन्दु है जो दक्षिणी और उत्तरी बिहार को जोड़ता है। यू.पी. में गंगा की तराई की लम्बाई एक हजार किलोमीटर है, बिहार में गंगा की तराई की लम्बाई 500 किलोमीटर है और हमारे यहां भागलपुर में चौथा पुल निर्माण हो रहा है। उत्तर प्रदेश में 20 पुल बन चुके हैं बिहार में 10 पुल चाहिए। अभी छः पुल और चाहिए। वह रेल पुल नहीं है। इस बार उसका अपने अपने बजट में पटना में प्रावधान किया है। बिहार का दस पुल चाहिए, लेकिन अभी तीन ही हैं और चौथा निर्माणार्थ है। इसलिए उसका हक मिलना चाहिए। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मुंगेर में गंगा पुल बनाने के लिए सर्वे कराएं और अपने बजट में प्रावधान करें।

श्री मनोरंजन शर्मा (अंडमान और निकोबार द्वीप समूह) : हम लोग इनकी मांग का समर्थन करते हैं।

श्री राम विलास पासवान : ये जो कह रहे हैं, वह हमारा होम टाउन है।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : हमारे क्षेत्र में जमालपुर कारखाना है। वहां 22 हजार मजदूर काम करते थे, वह किसी समय एशिया का सबसे बड़ा कारखाना था। आज वहां केवल दस हजार मजदूर ही काम करते हैं। उस कारखाने को स्टीम इंजन रिपेयर के कारखाने के नाम से जाना जाता था। अभी भी उसको रिपेयरिंग वर्कशाप ही कहा जाता है। उस कारखाने में लोड नहीं है। वहां 22 हजार से दस हजार मजदूर हो रहे हैं। उसके अस्तित्व पर संकट छाया हुआ है। दुःख होता है कि उस कारखाने में बहुत संघर्ष के बाद, मजदूरों के संघर्ष करने के बाद, हमने भी संसद में इस मामले को उठाया था, उसका लोड बढ़ाया गया था। इसके लिए हमने तत्कालीन रेल मंत्री जाफर शरीफ जी को ज़ापन भी दिया था और उनसे मिले भी थे, तब जाकर कुछ लोड बढ़ाया गया था। वहां 30 कंटेनर प्रतिमाह बनते थे और 60 बाक्स को रिबिल्डिंग का काम होता था। लेकिन संयुक्त मोर्चा की सरकार बना, मैं जमालपुर गया तो वहां के ट्रेड यूनियन के नेताओं ने कहा कि मंडल जी, जो 30 कंटेनर प्रतिमाह इस कारखाने में बनते थे, उनका हटाकर दूसरी जगह दे दिया गया है ऐसे ही 60 बाक्स को रिबिल्डिंग का काम होता था, वह भी हटा दिया गया है। वह ऐसा कारखाना है कि पूरे देश के अंदर जो चीज नहीं बन पाती थी और जरूरत पड़ती थी तो वह

कारखाना बनाता था, वहां के मजदूर इतने कार्यकुशल हैं। उस कारखाने को मैनुफैक्चरिंग वर्कशाप बनाने की जरूरत है, कोच फैक्टरी बनाने की जरूरत है, वैगन का कारखाना बनाने की जरूरत है। वह कारखाना कंटेनर बना चुका है और बाक्सेज की रिबिल्डिंग का काम कर चुका है। उस कारखाने में इतना इन्फ्रास्ट्रक्चर है कि जैसे यहां कहा गया कि वैगंस की जरूरत है, वहां वैगन का लोड दे देते हैं, कोच का लोड दे देते हैं, तो वह कारखाना मजबूत हो सकता है।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करें।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा।

सभापति महोदय : अध्यक्ष महोदय ने पांच-पांच मिनट बोलने का समय दिया है, आप दस मिनट ले चुके हैं।

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : मंत्री महोदय ने हावड़ा जनता एक्सप्रेस को फिर सं चलाने का आदेश दिया है, उसके लिए मैं इन्हें बधाई देता हूं। आपने पटना से राजधानी एक्सप्रेस को चलाने का भी एलान किया है। मैं इनसे एक और निवेदन करूंगा। अगर वह गाड़ी भागलपुर से चलाए तो ज्यादा बेहतर होगा। भागलपुर एक बड़ा शहर है और एक व्यापारिक स्थान है इससे केवल डेढ़ घंटे का फर्क पड़ेगा। मैं मांग करता हूं कि जमालपुर से पटना एक डी.एम.ओ. गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

इन्हें शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।
...**(व्यवधान)**

श्री माणिकराव होडल्या गावीत (नन्दरबार) : आपने सब को पांच पांच मिनट का समय देने के लिए कहा है तो आपको सब को पांच मिनट का समय देना चाहिए, नहीं तो सुबह के 8 बजेंगे। अभी भी मुझे लगता है कि कम से कम 35-40 माननीय सदस्य बोलने वाले बाकी हैं।...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : मेरे टाइम देने की बात नहीं है, आपने अभी स्वयं ही देखा है।

(व्यवधान)

श्री माणिकराव होडल्या गावीत : यह तो आपके हाथ में है। आप बोल सकते हैं कि पांच मिनट हो गए हैं।

सभापति महोदय : अगर आप चेयर से सहयोग नहीं करेंगे तो कैसे होगा।

श्री माणिकराव होडल्या गावीत : आप बड़े लोगों को बोलने देते हैं और हम जैसे छोटे लोगों को नहीं बोलने देते हैं। ये बड़े लोग हैं इसलिए आप इन्हें बोलने देंगे और हमारे जैसे को नहीं बोलने देंगे।

सभापति महोदय : नहीं-नहीं, आपको भी बोलने देंगे।

कृपया, सदन में व्यवस्था बनायें रखें।

[अनुवाद]

प्रो. एम. कामसन (बाह्य मणिपुर) : सभापति महोदय शुक्रवार, 26 जुलाई में इस समय सुबह कं दो बजे हैं और मैं आपको, रेल मंत्री को तथा आपके माध्य से उपस्थित सभी सदस्यों को सुबह की नमस्ते कहता हूं।

आमतौर पर मैं इतनी देर तक कभी नहीं बैठता परन्तु आज इस अवसर विशेषकर मैं माननीय मंत्री श्री राम विलास पासवान को धन्यवाद देता हूं क्योंकि उन्होंने मणिपुर के लिए रेल लाइन को बजट में शामिल किया है। यह रेल लाइन के सर्वेक्षण का प्रस्ताव है न कि रेल लाइन के निर्माण का। यह पहला कदम है। 143 वर्ष बाद अर्थात् रेलवे की स्थापना के लगभग डेढ़ शताब्दी पश्चात यह पहला समय है जबकि मणिपुर तक रेल पटरी आ रही है। इस सदन में अपने भाषणों में मैंने मार्च 1985 में इस रेल लाइन की मांग को था। मैंने पूर्वोत्तर राज्यों के सभी मुख्यालयों, मिजोरम, नागालैण्ड, मणिपुर, त्रिपुरा, अगरतला, अरुणाचल प्रदेश और शिलांग को रेल सम्पर्क देने की मांग की थी। असम में रेल लाइन पहले से है। इसके बाद कुछ नहीं हुआ। 1985 के बाद छः सरकारें और छः प्रधानमंत्री तथा आठ रेल मंत्री आये हैं परन्तु किसी ने इस पर ध्यान नहीं दिया। नौकरशाही ने ऐसा कुचक्र बना रखा था कि वहां रेल पटरी नहीं बनाई जा सकती क्योंकि वहां पर कोई उद्योग नहीं है इसलिए वह आर्थिक रूप से सक्षम नहीं होगा। जब उद्योग का मामला आता है, तो सरकार बजट में कहती है कि पूर्वोत्तर में उद्योगों के विकास में करों में छूट दो जायेगी और कुछ समय तक कर नहीं लगाये जायेंगे परन्तु वहां पर कोई उद्योग नहीं लगता क्योंकि वहां पर रेलवे नहीं है। अतः कांड रेल नहीं तो कोई उद्योग नहीं और कोई उद्योग नहीं तो कोई रेल नहीं। यह ऐसा कुचक्र था जिसमें कोई नहीं जा सकता। छः प्रधानमंत्री और आठ रेल मंत्री इस कुचक्र को नहीं तोड़ सके। यहां अभिमन्यु को तरह एक युवा रेल मंत्री है जिन्होंने कहा है कि वह चक्र का ताड़ेंगे और पूर्वोत्तर में रेल लाइन बनायेंगे।

श्री मनोरंजन भक्त : परन्तु उनका भाग्य अभिमन्यु जैसा नहीं होना चाहिए।

प्रो. एम. कामसन : उस भावना से वह एक महान व्यक्ति थे। श्री पासवान ने अपने भाषण के पैरा 10, 11, 12 और 16 में बड़े अच्छे शब्दों का प्रयोग किया है। उन्होंने पूर्वोत्तर के बारे में अनेक बातों का उल्लेख किया है। मैं समय के अभाव के कारण उन्हें दोहराना नहीं चाहता। उन्होंने एक बहुत ही सुन्दर वाक्य कहा है कि इस बात के बावजूद कि रेलवे को यहां भारत में 143 वर्ष हो गये हैं परन्तु फिर भी ऐसे कुछ लोग हैं जिन्होंने इसे अभी तक नहीं देखा है। यह बात मेरे चुनाव क्षेत्र पर पूरी तरह लागू होती है। आप जानते हैं मेरे चुनाव क्षेत्र में मणिपुर के सभी पर्वती क्षेत्र हैं और लगभग 80 प्रतिशत घटक मतदाताओं, ने रेलगाड़ी देखी तक नहीं है और लगभग किसी सुविधा, किसी टिकट, पेयजल, प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित कोच और अन्य ऐसी चीजों की तो बात ही छोड़िये। उन्होंने रेलगाड़ी तक नहीं देखा

है केवल वही लोग जो मणिपुर से बाहर दीमापुर, नागालैण्ड आदि जा सकते हैं, रेलगाड़ी देख सकते हैं। मेरे चुनाव क्षेत्र में लगभग सात लाख मतदाता हैं उनमें से 80 प्रतिशत ने रेलगाड़ी नहीं देखी है। अतः मेरे विचार में माननीय रेल मंत्री ने लोगों की अन्दरूनी भावनाओं को व्यक्त करते हुए अनेक सुन्दर बातें कही हैं। उसके लिये मैं उनका धन्यवाद करता हूँ।

पूर्वाह्न 2.00 बजे

केवल इस प्रयोजन हेतु ही मैं यहां बैठा था और प्रतीक्षा कर रहा था। यहां उपस्थित सभी माननीय सदस्य यह सोच रहे होंगे कि रेल मंत्री ने ऐसी कौनी सी बड़ी धनराशि मणिपुर को दे दी है। जिसके लिए मैं उनका इतना धन्यवाद कर रहा हूँ। वास्तव में जहां तक धन था प्रश्न है यह कुछ भी नहीं है। माननीय रेल मंत्री ने केवल सर्वेक्षण के आदेश दिये हैं और इसके लिए 5 लाख रुपये रखे हैं जिसमें मैं वहां केवल एक लाख रुपये का परिव्यय है। डेढ़ शताब्दी के पश्चात करोड़ों रुपये खर्च करने पर हमें केवल एक लाख रुपये दिये गये हैं। फिर भी मैं खुश हूँ कि उन्होंने पूरा गंभीरता से तथा लोगों की भावनाओं तथा चिंताओं को देखते हुए यह कदम उठाया है। हमें यहां ऐसे ही माननीय मंत्री की जरूरत है क्योंकि यह भावना और विचार ही उस क्षेत्र के साथ अच्छा सम्पर्क स्थापित करेंगे। अनेक माननीय सदस्यों ने यह कहकर बहुत अच्छा बोला है कि पूर्वोत्तर अलग-थलग है, सामाजिक रूप से पृथक है, आर्थिक रूप से पिछड़ा हुआ है और उद्योग वहां बिल्कुल नहीं हैं। फिर आप एकता और अखण्डता की बात कैसे सोच सकते हैं।

वहां पर सभी प्रकार की तोड़-फोड़ की गतिविधियां हो रही है उसके लिए भी माननीय मंत्री एक बहुत अच्छी लाइन कही है। वह उसको उचित नहीं ठहरा रहे हैं परन्तु वह लोगों की भावनाओं को समझने का प्रयास कर रहे हैं जब यह कहते हैं यह वास्तव में उचित है यदि वहां के लोग इसके लिए नाराज हैं। अतः बहुत सोच विचार कर उन्होंने अनेक अच्छी बातें रखी हैं। फिर भी मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि यद्यपि उन्होंने अनुमानित 5 लाख रुपये खर्च के साथ एक लाख रुपये का परिव्यय रखा है उन्हें धन का दो अथवा तीन महीनों में प्रयोग करना चाहिए और सर्वेक्षण कार्य करवाना चाहिए।

मैंने 1985 में इस रेल लाइन का प्रस्ताव कल्पना के आधार पर नहीं बल्कि ऐतिहासिक आधार पर रखा था। लगभग एक शताब्दी पूर्व 20वीं शताब्दी के शुरू में, प्रथम विश्व युद्ध से थोड़ा पहले, ब्रिटिश सेना इंजीनियरों ने, जिन्हें आज असम राइफल्स कहा जाता है, इस क्षेत्र का सर्वेक्षण शुरू किया था और उन्होंने दीमापुर के निकट धनसिरा से कारांग, करोंग से इम्फाल, इम्फाल से तुमु अथवा भोरह और फिर बर्मा तक रेल लाइन का प्रस्ताव किया था ताकि रेल को बर्मा रेलवे से जोड़ा जा सके जिससे यह एक अन्तर्राष्ट्रीय लाइन बन जाये। अतः यह एक महत्वपूर्ण रेल लाइन है। परन्तु मंत्रालय और सभी अधिकारी हमारी बात का नहीं समझ सकें हालांकि मैं इस सदन में इस लाइन के लिए

पिछले बारह वर्षों से जोरदार मांग कर रहा हूँ। वे इसको समझ नहीं सके।

हाल में भारत-म्यानमार व्यापार खुल गया है। वह इस रेल लाइन पर निर्भर करता है। वह एक अन्तर्राष्ट्रीय रेल लाइन होनी चाहिए। इस के अलावा हमारे पास केवल लाहौर तक के लिए रेल लाइन है जिसे अन्तर्राष्ट्रीय रेल लाइन कह सकते हैं। अन्यथा दूसरों के साथ अर्थात् नेपाल के साथ हमारा कोई संपर्क नहीं है जोकि अधिक महत्वपूर्ण नहीं है। परन्तु, यह रेल लाइन सुदूर पूर्व तक अथवा एशिया के सभी देशों तक जायेगी। यह रेल लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। अतः नौकरशाही द्वारा किया गया तर्क कि यह आर्थिक रूप से सक्षम नहीं है, इत्यादि, ठीक नहीं है। वास्तव में यह बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। इसके माध्यम से आप सामाजिक जीवन का सम्पर्क बना सकते हैं, आर्थिक जीवन का सम्पर्क बना सकते हैं, राजनैतिक जीवन जोड़ सकते हैं और देश की एकता बना सकते हैं। अतः यह बहुत महत्वपूर्ण है और इसलिये मैं माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद करना चाहूंगा। मुझे और भी अनेक बातें कहनी हैं परन्तु समय का अभाव है। जब हम रेल लाइन के लिए धन की बात करते हैं तो धन की कमी होती है और जब बोलने के लिए समय की बातें करते हैं तो समय की कमी होती है।

श्री राम बिलास पासवान : इस सर्वेक्षण के लिए यदि और धन की आवश्यकता होगी तो मैं दूंगा।

श्री. एम. कामसन : बहुत-बहुत धन्यवाद। यह बहुत अच्छी बात है। मेरे राज्य के लोगों के लिए यह बहुत अच्छा संदेश है। मैं यहां क्यों बैठा हुआ हूँ इसका कारण यह है कि कल मुझे अपने मतदाताओं को उत्तर देना है कि मैंने क्या कहा है। मेरे राज्य की ओर से मेरा यह कर्तव्य है कि मैं इसके लिए आपका धन्यवाद करूँ। मणिपुर के मुख्य मंत्री के अतिरिक्त श्री रायसिंह केशिंग ने भी आपको उसी दिन धन्यवाद दिया था जिस दिन आप ने बजट भाषण पढ़ा था।

यह बहुत लम्बे समय से चली आ रही मांगें हैं जिनपर पहले ध्यान दिया जाना चाहिए था। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि 1985 में तत्कालीन रेल मंत्री श्री बंसी लाल ने कहा था कि साधनों की कमी, कठिन मार्ग अथवा पहाड़ियां, चल रही परियोजनाओं संबंधी वायदे ऐसे कारण हैं जिनसे यह मांग लंबित है।

लगभग 9 वर्ष बाद एक अन्य रेल मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ ने भी यही बात कही। उन्होंने कहा था कि चल रही परियोजनाओं के कारण धन की कमी है। उस समय मैंने श्री जाफर शरीफ को कहा था कि आप नौ अथवा दस वर्ष बाद वही पत्र दे रहे हैं जो श्री बंसी लाल ने मुझे लिखा था। उन्होंने बहुत ही हल्के और हंसी के वातावरण में कहा था कि अब यह कम्प्यूटरीकृत उत्तर है। इस प्रकार दस वर्ष में हर चीज कम्प्यूटरीकृत हो गई है। परन्तु वहां कोई परिवर्तन नहीं है।

इसलिये मैंने सोचा कि जब भी मैं यहां रेलवे की बात करूंगा तो मुझे वही उत्तर मिलेगा परन्तु यहां रेल मंत्री है जिन्होंने सारा बात को

समझा और कहा कि हम जानते हैं कि धन की कमी है इस समय यह लाभदायक भी नहीं है। फिर भी हमें देखना है कि देश के लिए कुछ किया जा सके। जब श्री पासवान विपक्ष के नेता के रूप यहां बोलते थे तो मैं देखता रहता था। वह सदा दलित, अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और पिछड़े लोगों के लिये बोलते थे। मैंने सोचा कि विपक्ष के नेता के लिए इस प्रकार बोलना आम बात है परन्तु जब उन्होंने इस ओर आकर भी वही बात कही तो मैंने महसूस किया कि वह वास्तव में गंभीर व्यक्ति हैं और हमें ऐसे ही व्यक्ति की आवश्यकता है। मैं उनको भावना का आदर करता हूँ।

मैं उनके दल अथवा सरकार के बारे में नहीं बोल रहा हूँ। मैं इस व्यक्ति को देख रहा हूँ जो गंभीरता से राष्ट्र की इच्छाओं के लिये काम कर रहा है। इस प्रकार के व्यक्ति के साथ लगभग 50 प्रतिशत काम समाप्त हो जाता है। यह एक बात है जिसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ और मैं उनके वचन को नहीं भूलूंगा। अपने भाषण के पेर 49 से 55 में उन्होंने पूर्वोत्तर के लिए कुछ अच्छी परियोजनाओं का उल्लेख किया है उन्हें यह सभी चीजें करना चाहिए। अतः हम कहना चाहते हैं कि सर्वेक्षण कार्य दो अथवा तीन महोनों में पूरा होना चाहिए।

श्री राम विलास पासवान : यदि कोई कठिनाई हुई तो हम उपग्रह द्वारा भी सर्वेक्षण करायेंगे।

हमने कहा है कि यदि सर्वे में समय लगे हो हम नार्थ ईस्ट में सेटलाइट सर्वे करवायेंगे जिससे समय की बचत हो। वह एक हिली एरिया है। हम कम समय में सर्वे के बाद को पूरा कर सकते हैं। मैं इस बात को बार-बार दोहरा देना चाहता हूँ कि हमारी इंटरेशन सर्वे कराकर काम शुरू करने को है।

प्रो. एम. कामसन : एक बार फिर आपका धन्यवाद। सर्वेक्षण 80 वर्ष पूर्व किया गया था। अंग्रेजों ने इसे करवाया था। 1985 में को असम राफल्स ने सर्वेक्षण किया था। परन्तु यह सर्वेक्षण सरकारी नहीं था।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री ने काम के बारे में आश्वासन दिया है।

प्रो. एम. कामसन : मैं इस अवसर पर माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूँ। गुवाहाटी से दिल्ली के लिए चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस का बारंबारता क्यों नहीं बढ़ाई जाती जैसा कि कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है। यह सप्ताह में केवल तीन दिन चलती है। आप इसे छः अथवा सात दिन चला सकते हैं। इस का अर्थ है प्रतिदिन यही एक तरीका है।

माननीय मंत्री कृपा कर देखें कि सिल्वर और जॉरीबन के बीच रेल लाइन बन जाये। यह एक छोटा सा रेल मार्ग है। इसे कृपा कर पूरा किया जाये। इस रोकना नहीं जाना चाहिए बल्कि इस राजधानी इम्फाल तक जारी रखा जाना चाहिए।

सभापति महोदय : आप माननीय मंत्री को ब्यौरा लिखित में दें।

प्रो. एम. कामसन : मैं पिछले बारह वर्षों से लिख रहा हूँ। यह केवल उनके धन्यवाद के लिए है न कि उन से कुछ मांग करने के लिए है।

[हिन्दी]

श्री हरिवंश सहाय (सलेमपुर) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं स्वागत करता हूँ। समय कम है। इसलिए मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

मेरे क्षेत्र में भटनी जंक्शन है जोकि बिहार बॉर्डर पर स्थित है। 100 एकड़ जमीन रेलवे के पास फालतू है। आज से 5-6 साल पहले वहां कोच फैक्ट्री बनाने का आदेश हुआ था लेकिन राजनैतिक कारणों से वह कोच फैक्ट्री वहां से हटा दी गई। मैं चाहूंगा कि जो 100 एकड़ जमीन रेलवे की है, वहां कोई कारखाना लगाया जाए।

भटनी एक प्रमुख स्थान है जहां पहले छोटी लाईन थी तो 4-5 ट्रेन्स टर्मिनल होती थी। मैं चाहता हूँ कि उसको टर्मिनल स्टेशन बनाया जाये ताकि उसका महत्व बढ़ जाये। अंग्रेजों के जमाने से वहां रेलवे लाईन है, अस्पताल है, उसकी बिल्डिंग है लेकिन 5 साल से वहां से डाक्टर हटा दिया गया है। इससे वहां के लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। इस कारण दूर देवरिया या गोरखपुर जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ पूर्ववत् स्थिति कायम रखें।

सभापति महोदय, कुशीनगर भगवान बुद्ध को पवित्र स्थली रही है जहां पर हजारों की संख्या में विदेशी पर्यटक आते रहते हैं लेकिन उनको पहुंचने के लिये दिक्कत होती है। मेरी मांग है कि कुशीनगर से रेल लाईन बिछाये जाने के लिये सर्वे किया जाये। पिछले साल वहां पर माननीय दलोईलामा आये थे तो हजारों पर्यटक मौजूद थे। उनको मांग है कि इस स्थान को रेल लाईन से जोड़ा जाये।

माननीय रेल मंत्री विहार के रहने वाले हैं। उनको मालूम है कि दिल्ली से बरौनी तक जाने वाली एक्सप्रेस ट्रेन में यात्रियों की बड़ी भीड़ रहती है और हर स्टेशन पर लोगों पर डंडा पड़ता है। दिल्ली से वैशाली एक्सप्रेस 7.40 बजे सायं खुलता है, वहां भी लोगों को डंडा खाना पड़ता है, आम्रपाली एक्सप्रेस कानपुर से होकर चलती है तो वहां भी लोगों पर डंडे पड़ते हैं। मेरी मांग है कि एक फास्ट पैसंजर चलायी जाये जिससे बिहार, उत्तर प्रदेश से आने वाले मजदूरों को हरियाणा और पंजाब जाने के लिये राहत मिल सके। भटनी से सलेमपुर पूर्वोत्तर रेलवे 20 किलोमीटर है जहां पर एक लाख जनता बसती है। वहां पर दोनों के बीच में कोई ढाला नहीं है। एक स्थान अनुवापार है जहां ताला बना दिये जाये तो किसानों को 25-30 किलोमीटर घूमकर आना जाना पड़ता है, वह दूरी 4-5 किलोमीटर हो जायेगा, इससे किसानों को पुरानी मांग पूरी हो जायेगी।

सभापति महोदय, देवरिया जिला में बराज बरहज पर पूर्व मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र ने बड़ी लाईन बनवायी। भटनी से बरहज तक रेल चलती है। वहां से गोरखपुर और बरहज से सीवान तक ट्रेन चलाई जाये। इस लाईन से किसानों को लाभ मिलेगा। कम्प्यूटर आने से मजदूरों को छूटनी हो रही है। मजदूर कम न हों, उसके लिये रेल विभाग को कोई उपाय करना चाहिये। हिन्दुस्तान में हाथों की संख्या अधिक है, दिन प्रतिदिन यह संख्या कम होती जा रही है। मेरी मांग है कि यह न घटे। अभी पिछले दिनों गोरखपुर में रेल विभाग ने 150 प्रशिक्षकों को ट्रेनिंग दी है लेकिन एक साल ट्रेनिंग कराने के बाद भी नौकरी नहीं दी जा रही है। उनकी सोधी भर्ती की जा रही है। मैं चाहूंगा कि दो महीने से जो ट्रेण्ड अभ्यर्थी आंदोलन कर रहे हैं, उनको तत्काल सेवा में लिया जाए। एक बात और कहना चाहता हूँ कि सलेमपुर भाटापार और भटनी बिहार बॉर्डर के स्टेशन हैं। यहां आरक्षण की सुविधा नहीं है। वहां पर ट्रेनों का सही आवागमन होना चाहिए और आरक्षण की सुविधा जारी की जानी चाहिए। बड़कागांव भटनी और भाटपारानी के बीच में छोटी गंडक पर पहले रेल जो पुल था। उसको हटाकर दूसरी जगह रेल पुल बन गया। 20 किलोमीटर की दूरी पर रेलवे के सभी खम्भे खड़े हैं। मैं चाहूंगा कि रेल पुल पुराना खम्भा खाली पड़ा है, उसे पो.डब्ल्यू.डी. को सौंप दिया जाए। पो.डब्ल्यू.डी. ने कई बार लिखा-पढ़ी की लेकिन रेल विभाग उसमें अड़ंगा लगाता है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री से चाहूंगा कि मंत्री जो ऐसा आदेश कर दें जिससे वह पो.डब्ल्यू.डी. को सौंप दिया जाए।

[अनुवाद]

डा. असीम बाला (नवद्वीप) : पिछड़े और उपेक्षित क्षेत्रों विशेषकर पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल नेटवर्क के विभाग के लिए विभिन्न परियोजनाओं को शुरू करने के लिये मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। बजट में मैं पाता हूँ कि अनुसंधान और विकास के लिये केवल 9 करोड़ रुपये रखे गये हैं। हमारे देश में हम पटरों की स्थिति के कारण तेज रेलगाड़ियों से यात्रा नहीं कर सकते। जापान जैसे देशों में हम पाते हैं कि रेलगाड़ियों की गति 400 से 500 किलोमीटर है। हमारे देश में यह गति 120 से 130 किलोमीटर प्रति घंटा है। अतः पटरियों को बदला जाना चाहिये अन्यथा तेज रेलगाड़ियां उचित ढंग से नहीं चल सकती।

मेरा दूसरा मुद्दा यह है कि पेंशन अंशदान तथा पेंशन में वृद्धि की जानी चाहिए। अंशदायों भविष्य निधि बढ़ाने के लिए मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। मुझे पता लगा है कि मेरे क्षेत्र में पेंशन भागियों को निर्यात रूप से पेंशन नहीं मिल रहा है क्योंकि कुछ बैंक अधिकारी नाज हैं। और वे पेंशन भागियों के साथ ठोकर व्यवहार नहीं करते हैं। अतः मेरा परामर्श है कि पेंशनभागियों को समय पर पेंशन मिलना चाहिए और यह हर महीने के अंतिम चार दिनों में दो जाना चाहिए।

विद्युतीकरण के मामले में मेरी मांग है कि रानाघाट गाँव और रानाघाट बोगांव रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। यह लम्बे समय से चली आ रही मांग है। यह हमारे देश की दूसरी सब

से पुरानी रेल लाइन है। यह लाइन बहुत लाभदायक है क्योंकि हम इस लाइन से ही बंगलादेश को माल और सामान का निर्यात किया जाता है। पिछले वर्ष अर्थात् 1995-96 में इस लाइन ने लगभग 700 करोड़ रुपये कमाये हैं। आशा है कि इस वर्ष अर्थात् 1996-97 में यह आय बढ़कर 1400 करोड़ रुपये हो जायेगी। विद्युतीकरण बहुत आवश्यक है क्योंकि कार्यालय तथा स्कूल जाने वाले हजारों लोग कलकत्ता अथवा अन्य स्थानों पर काम के लिए कठिनाई से जाते हैं।

मेरा एक अन्य मुद्दा शान्तिपुर और नवद्वीप के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में है जो लगभग 30 किलोमीटर है। यह मामला बड़े समय से लंबित है। रानाघाट से लालगोला के बीच रेल लाइन को दोहरा करने की मांग को बहुत पुरानी है और लम्बे समय से चली आ रहा है। कृष्णा नगर के करीमपुर के बीच नई रेल लाइन बनाई जाती है। इस क्षेत्र के लोगों की यह भी बहुत पुरानी मांग है। मेरे चुनाव क्षेत्र में चमड़ा और पैराडांगा के बीच एक हॉल्ट स्टेशन बनाया जाना चाहिए। चकड़ा स्टेशन पर बहुत अधिक भीड़ रहती है और लोग विशेषकर महिलाएँ रेलगाड़ी से उतर भी नहीं सकती। अतः चकड़ा और पैराडांगा के बीच एक हॉल्ट स्टेशन बनाये जाने की आवश्यकता है। मैं गुगिया गाँव में एक हॉल्ट स्टेशन बनाने का प्रस्ताव करता हूँ। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले पर ध्यान दें।

यात्रा सुविधायें बहुत आवश्यक हैं। स्टेशन बहुत गन्दे रहते हैं। उनको सफाई और देखभाल के लिए कोई व्यक्ति नहीं होता। एक दूसरी समस्या फेरी वालों की है। मेरे से पहले बोलने वाले सदस्य ने भी कहा है कि इन्हें किसी प्रकार का लाइसेंस दिया जाना चाहिए। अन्यथा आप उनकी जांच नहीं कर सकते। दिन प्रतिदिन उनकी संख्या बढ़ रही है।

पश्चिम बंगाल घनो आवादी वाला राज्य है। वहां प्रतिवर्ग किलोमीटर 616 धो आवादी हैं। अतः बेरोजगारी की समस्या बढ़ती जा रही है। रेल भूमि पर अनाधिकृत कब्जे हो रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि यह भूमि बेरोजगार युवकों को पट्टे पर दीजिये और वे सहकारी समितियां बनाकर कुछ कारोबार अथवा किसी प्रकार सहकारी गतिविधियां कर सकें।

उप-नगरीय रेलों में भी बहुत अधिक भीड़ है और कभी-कभी पिंजरा में पशुओं की तरह कठिनाई से यात्रा करना पड़ती है। अतः उप नगरीय रेल गाड़ियों को बारम्बारता को बढ़ाना बहुत आवश्यक है। वर्तमान दोहरी लाइनों को चार लाइनों में बदला जाये। मेरा प्रस्ताव है कि अन्दमान क्षेत्र में जहाँ रेलवे नहीं है वहाँ पोर्ट ब्लेयर में दर्जिलिंग की तरह ट्राम रेलगाड़ियां चालू की जायें।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारों हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। इस सदन में मैं

पहले बार बोल रहा हूँ। महोदय, मैं भाषण तो बहुत लम्बा-चौड़ा बनाकर लाया था लेकिन समय को देखते हुए और आपकी घंटों को देखते हुए इसे पांच-सात मिनट में खत्म करने की कोशिश करूँगा। महोदय, पहले मैं रेल मंत्री जी से यह जानना चाहूँगा कि जब आप विपक्ष में थे तो अनुसूचित जाति और जनजाति के कोंटों को पूरा करने की मांग पर क्या करते थे? अब आप अपने मंत्रालय से जानकारी करके बतायें कि जब से सर्विधान लागू हुआ है, तब से आरक्षित स्थान, जो कैटेगरी 1, 2, 3, और 4 में हैं वे कितने स्थान रिक्त हैं और इन रिक्त स्थानों पर कितनी नियुक्तियाँ हो चुकी हैं और जो इतनी नियुक्तियाँ सामान्य में हुई हैं उनके बारे में भी बयान अपने भाषण में दें, यह मैं आपसे चाहूँगा।

एक सुझाव मैं यह देना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग के पास जो खाली भूमि पड़ी हुई है, उस जमीन को, जसा मुझसे पूर्व एक माननीय सदस्य ने सुझाव दिया, पट्टे पर या एग्रीमेंट के आधार पर गरीब किसानों या दलितों को दे दिया जाए जिनके पास जमीन नहीं है। इसमें उनको गरीबी भी दूर हो जाएगी। उन्हें आमदनी भी हो जाएगी और जमीन भी सुरक्षित रहेगी। बजट में इस बात को कोई गारंटी नहीं दी गई है कि भविष्य में दोबारा अंतरिम बजट लाकर किराए में वृद्धि नहीं की जाएगी।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र को समझाएँ बनाकर अपना बात खत्म करता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र खुर्जा का अधिकांश भाग उत्तर रेलवे के मुख्य मार्ग दिल्ली-हावड़ा पर स्थित है। मंत्री जी, मेरे खुर्जा जंक्शन से जनपद मुख्यालय होकर कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन प्रातः खुर्जा जंक्शन से बुलन्दशहर होकर दिल्ली के लिए तथा मायंकाल दिल्ली से खुर्जा जंक्शन के लिए वाया बुलन्दशहर चलनी चाहिए। यह मांग 50 साल से बराबर की जा रही है और पूर्व रेल मंत्री आशवासन भी दे चुके हैं।

मेरे लोक सभा क्षेत्र खुर्जा के जनपद मुख्यालय बुलन्दशहर से कोई भी ट्रेन प्रदेश को राजधानी लखनऊ के लिए नहीं है। इस ट्रेन की व्यवस्था होना जनहित में अति आवश्यक है। मेरा सुझाव है कि संगम एक्सप्रेस में दो बोगियाँ एवं वातानुकूलित शयनयान तथा एक सामान्य शयनयान बुलन्दशहर स्टेशन से लगा दी जाए जो कानपुर से किसी अन्य ट्रेन से जोड़कर प्रातः लखनऊ पहुँच सकें। पहले ऐसी व्यवस्था थी लेकिन अब समाप्त की जा चुकी है।

हमारे यहाँ खुर्जा में पौल्ट्री का समान बहुत प्रसिद्ध है और सारे देश में मशहूर है। हमारे यहाँ से पौल्ट्री का समान बाहर के देशों में निर्यात भी किया जाता है। बुलन्दशहर जनपद में दुग्ध का उत्पादन देश में सर्वाधिक होता है जिसकी अधिकांश आपूर्ति राजधानी दिल्ली में की जाती है लेकिन वर्तमान व्यवस्था अपर्याप्त है जिससे दैनिक दूध, फल सब्जी, फूल आदि की आपूर्ति करने वालों का बड़ा असुविधा हो रही है। राजधानी दिल्ली में 70 प्रतिशत दूध की आपूर्ति मेरे लोक सभा क्षेत्र से होती है क्योंकि वहाँ लाखों लोग दुग्ध कार्य में जुड़े हुए हैं जिसमें अधिकांश गरीब किसान हैं। मेरी मांग है कि खुर्जा जंक्शन से

दिल्ली दूध लाने वालों के लिये विशेष ट्रेनों की व्यवस्था होनी चाहिए। दो-तीन शटल ट्रेन वहाँ से अविलम्ब चलाई जानी चाहिए।

दिल्ली जंक्शन तथा खुर्जा जंक्शन के मध्य स्थित खानपुर रेलवे स्टेशन पर टिकट वितरण की कोई व्यवस्था नहीं है जिसकी वजह से दैनिक यात्रियों को अत्यधिक असुविधा हाती है। इस रेलवे स्टेशन पर रेलवे कर्मचारियों के लिए आवास की भी सुविधा नहीं है। मेरी मांग है कि खानपुर रेलवे स्टेशन पर टिकट वितरण की व्यवस्था होनी चाहिए क्योंकि इससे रेलवे को बहुत नुकसान हो रहा है। इस व्यवस्था को ही जान से रेलवे को लाभ मिलेगा।

मेरे क्षेत्र के दनकौर और चोला महत्वपूर्ण स्टेशन जहाँ से लगभग 20 हजार व्यक्ति प्रतिदिन यात्रा करते हैं। इन दोनों स्टेशनों पर यात्रियों के लिये विश्रामालय, शांतालय आदि की सुविधा नहीं है तथा प्लेटफार्म पर शंश भी नहीं है जिससे यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। मैं मांग करता हूँ कि रेलवे प्रशासन वहाँ ऐसी व्यवस्था करें ताकि यात्रियों की सुविधा के लिये शंश आदि तुरन्त डाले जा सकें।

दिल्ली लखनऊ के बीच चलने वाली गामती एक्सप्रेस को खुर्जा जंक्शन पर रोकने की व्यवस्था भी की जाए। बुलन्दशहर में यह ट्रेन किसी भी स्थान पर नहीं रुकती। दनकौर स्टेशन से बैर स्टेशन के बीच 20 कि.मी. का फामला है। मेरी मांग है कि इन दोनों स्टेशनों के बीच एक स्टेशन स्वीकृत किया जाए क्योंकि आसपास के गाँवों के हजारों यात्री प्रतिदिन दिल्ली आते-जाते हैं और उन्हें बहुत असुविधा होती है।

खुर्जा जंक्शन प्रशासनिक दृष्टि से इलाहाबाद मंडल के अधीन आता है जबकि यह मुरादाबाद मंडल के बहुत निकट है जिससे प्रशासनिक अधिकारियों से सम्पर्क करने में कठिनाई होती है। मेरा सुझाव है कि खुर्जा जंक्शन को मुरादाबाद मंडल के अधीन लाया जाए।

नौएडा उत्तर प्रदेश का एक बहुत ही महत्वपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र है जहाँ हजारों औद्योगिक इकाइयाँ हैं। इस औद्योगिक क्षेत्र का मुख्य रेल मार्ग से जोड़ा जाना जनहित में परम आवश्यक है। मेरी मांग है कि नौएडा औद्योगिक क्षेत्र को रेल मार्ग से जोड़ा जाए क्योंकि यहाँ देशों और विदेशों अनेक बड़ा कम्पनियाँ स्थित हैं और लाखों लोग प्रतिदिन वहाँ से दिल्ली और बुलन्दशहर आते-जाते हैं। अभी तक वहाँ रेल की कोई सुविधा नहीं है। मैं यह भी चाहूँगा कि रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम जो दिल्ली में शुरू होने जा रहा है, उससे नौएडा और ग्रेटर नौएडा को भी जोड़ा जाए। दिल्ली गाजियाबाद, दादरा, दनकौर, खुर्जा नगर, बुलन्दशहर और हापुड होते हुए नई दिल्ली के लिए पुनः एक यात्री गाड़ी जो पहले चलती थी, जिम्मेदार बंद होने से दैनिक यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है, उस फेर से शुरू किया जाए जिससे लोगों की समस्याएँ खत्म हो सकें।

मैं यह चाहूँगा कि मेरठ, खुर्जा और जेवर होते हुए एक ट्रेन पलवल तक चालू की जाए जिससे हरियाणा जाने वाले लोगों को

सुविधा हो सके और जेवर के लोगों को भी लाभ मिल सके। मैं मंत्री जी से यह गुजारिश करूंगा कि वे मेरी बातों को ध्यान रखें। मैं मंत्री जी को अपना बड़ा भाई मानता हूँ। पिछले 15-20 सालों से मुझे उनका बहुत प्यार भी मिला है। इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से सदन से और आपसे एक निवेदन है। कई माननीय सदस्य यहां बैठे हुए हैं और वे विद्वान भी हैं। आमतौर पर यह लंबा डिस्कसन चल रहा है। यह दो दिन चलेगा, तीन दिन चलेगा या चार दिन चलेगा, इसका पता नहीं है। मेरा जो अनुभव है, दसवीं लोक सभा में भी मैं सदस्य था, रात भर जागकर मैंने रेल पर लंबा भाषण किया। ...**(व्यवधान)** मैं अच्छी बात कर रहा हूँ।

सभापति महोदय : पांच मिनट आप ले लेंगे तो एक सदस्य का टाइम हो जाएगा।

श्री राम कृपाल यादव : मैं अच्छा सुझाव दे रहा हूँ। उसके बाद अंततोगत्वा यह हुआ कि भाषण रिकार्ड पर आ गया। इसका फायदा इतना ही हुआ कि भाषण को प्रति छपवाकर उसका चुनाव में लाभ उठा लिया। यहां 200-300 मैम्बर बोल रहे हैं और 300 मैम्बर्स के सुझावों को यदि रेल विभाग या कोई और विभाग इंप्लोमेंट करने लगे तो हजारों करोड़ रुपये लगेंगे, जो किसी सरकार के लिए संभव नहीं है। यहां से बाहर के देशों में डेलिगेशन भी जाते हैं। कई ऐसे देश हैं जहां पार्लियामेंट है, वहां भी सिस्टम चलता है, वहां भी सरकार चलती है...**(व्यवधान)**

श्री बनवारी लाल पुरोहित (नागपुर) : हम सब कुछ जानते हैं। हम काफी परिपक्व हैं।

श्री राम कृपाल यादव : मैं एक मिनट ले रहा हूँ। मैं आपका समय नहीं ले रहा हूँ। आपको अच्छा लगेगा।

सभापति महोदय : आप क्या कहना चाहते हैं?

श्री बनवारी लाल पुरोहित : हमको उपदेश देने की आवश्यकता नहीं है। जिस ने यह निर्णय किया है। आप टाइम वेस्ट मत करिए।

श्री राम कृपाल यादव : मैं आपको उपदेश नहीं दे रहा हूँ। मैं अपने सुझाव तो दे सकता हूँ।...**(व्यवधान)** आप सुन तो लीजिए। मैं अपनी भावना को स्वतंत्र रूप से रख सकता हूँ या नहीं? मैं भाषण नहीं करूंगा। आप सुन लीजिए, आपको अच्छा लगेगा।

श्री बनवारी लाल पुरोहित : हम आपसे ज्यादा सीनियर हैं। ...**(व्यवधान)** आप टाइम वेस्ट मत कीजिए। यह टाइम वेस्ट करने के लिए नहीं है।

श्री राम कृपाल यादव : ऐसा है कि अमरीकन सीनेट और अमरीकन कांग्रेस में सिस्टम है और इंग्लैंड क हाउस ऑफ कॉमंस में सिस्टम है कि जो बातें हाउस में बालें, क्षेत्र को जो समस्या है वह लिखकर दे दें। उसका पूरा रिकार्ड होता है और जो कार्रवाई हानी होती

है वह होती है। यहां पर माननीय जॉर्ज साहब बैठे हैं, आपने भी देखा होगा, कई

[अनुवाद]

डेलीगेशन में आप गये होंगे, क्यों नहीं जो सिस्टम अमरीका व इंग्लैंड में है वही सिस्टम यहां लागू कर दिया जाये। इससे समय भी बचता है और उनपर कार्यवाही भी होती है।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : आप वित्त मंत्री जो और प्रधान मंत्री जी को अपने सुझाव भेज दें।...**(व्यवधान)**

श्री कमारूल इस्लाम (गुलबर्ग) : इनका यह सुझाव फ्यूचर के लिये अच्छा है। इस पर विचार होना चाहिए।

सभापति महोदय : संसदीय कार्य मंत्री इसको नोट करें। इस पर तब उनको निर्णय लेने दें। आप इसको रूल कमेटी में ले जायें।

श्री बी.एम. सुधीरन (अलेप्पी) : महोदय, मैं वित्त मंत्री से अधिक बजट लेने के प्रयासों में माननीय रेल मंत्री का समर्थन करना चाहूंगा। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि रेलवे को विमान के लिये अधिक संसाधनों की आवश्यकता है।

रेलवे बजट के व्याख्यात्मक ज्ञापन से पता लगता है कि 1994-95 में कुल खर्च का 11 प्रतिशत तथा एक प्रतिशत क्रमशः पूंजी निधि तथा विकास निधि के लिए रखा गया था। हर कोई जानता है कि जब तक समय और आवश्यकता के अनुसार विकास कार्य के लिए प्रावधान बढ़ाया नहीं जाता तो प्रगति की गति में अड़चन पड़ेगी। इससे देश के लोगों की उम्मीदों तथा देश के विकास को धक्का लगेगा। यही कारण है कि वित्त मंत्री से अधिक बजट लेने के प्रयासों में मैं माननीय रेल मंत्री को अपना समर्थन देता हूँ। मुझे खुशी है कि इस बारे में लोगों में आम सहमति है।

1996-97 के लिए वार्षिक परिव्यय 8130 करोड़ रुपये नियत किया गया है। यदि मुद्रास्फीति को वास्तविक तथा व्यवहारिक रूप से ध्यान में लें तो चालू वर्ष का योजना परिव्यय गत वर्ष से कम है। अतः मैं सरकार से जोरदान अनुरोध करता हूँ कि योजना परिव्यय को 10,000 करोड़ रुपये नियत किया जाये। 1269 करोड़ रुपये के वर्तमान बजटीय समर्थन की देखते हुए इसे कम से कम 3139 करोड़ रुपये तक बढ़ाया जाना चाहिए। माननीय वित्त मंत्री को बजटीय समर्थन को बढ़ाने में हिचकचाना नहीं चाहिए क्योंकि इस प्रयोजन हेतु दी जाने वाली राशि वास्तविक रूप में उत्पादन होगी।

नई परियोजना लेने समय तथा नई रेलगाड़ियां चालू करते समय माननीय मंत्री को सभी के साथ न्याय करना चाहिए। दुर्भाग्य से मुझे यह कहते हुए खेद है कि बजट भाषण में केरल की उपेक्षा की गई है। यही कारण है कि केरल के संसद सदस्यों ने इस पर जोरदार विरोध प्रकट किया है। परन्तु हमें खुशी है कि माननीय मंत्री ने हमारी भावनाओं पर उचित प्रतिक्रिया दर्शाते हुए केरल के संसद सदस्यों को एक बैठक बुलाई थी और मंगलूर-शॉनिंग रेल लाइन और

क्विलोन-त्रिवेन्द्रम रेल लाइन को दोहरा करने के कुछ विशिष्ट आश्वसन देकर हमारी भावनाओं को शान्त करने का प्रयास किया है। यह आश्वसन तथा कोंकण लाइन चालू होने के बाद दिल्ली और बम्बई के लिए नई रेल गाड़ी चालू करने के बारे में दिये गये वचन स्वागत योग्य हैं। यद्यपि मैं मंत्री महोदय के इस कदम को स्वस्थ तथा ठोस समझता हूँ तथापि केरल के साथ न्याय के लिए बहुत कुछ किया जाना शेष है।

मैं यदि मंत्री महोदय का ध्यान महत्व की कुछ आवश्यक मांगों की ओर नहीं दिलाता हूँ तो अपनी जिम्मेदारी नहीं निभाता हूँ। कम से कम राष्ट्र की अखण्डता के हित में रेलवे सेवाओं का उचित वितरण किया जाना चाहिए। मुझे यह कहते हुए खेद है कि रेलवे के मामले में केरल को उचित भाग नहीं मिला है। एक लाख लोगों के लिए 10.5 किलोमीटर का राष्ट्रीय औसत है परन्तु केरल में यह 3.5 किलोमीटर है। इससे राज्य के पिछड़ेपन का पता लगता है जो राष्ट्रीय खजाने में भारी अंशदान करता है।

केरल में रेलवे विकास में पूंजी निवेश न केवल प्राकृतिक न्याय की बात है बल्कि वाणिज्यिक योग्यता की बात है। केरल में लगाया गया प्रत्येक पैसा यात्री टिकटों तथा मालभाड़े के रूप में कई गुना अधिक होकर वापस आता है।

केरल एक ऐसा राज्य है जहाँ के लोग सदा घूमते रहते हैं न केवल राज्य के भीतर बल्कि दूरदराज क्षेत्रों में भी। केरल के लोग सारे देश में फैले हुए हैं। लम्बी दूरी की यात्रा के किराये तथा माल भाड़े को बढ़ाने से केरल पर बहुत अधिक प्रभाव पड़ता है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह इस प्रस्ताव को तर्कसंगत ढंग से वापस लें।

केरल में जो कोच हैं वे बहुत खराब हालत में हैं और उनको समाप्त किया जाना चाहिए। उन पुराने कोचों को बदलने के लिये तुरन्त कार्यवाही की जानी चाहिए। केरल के 70 प्रतिशत कोच 20-25 वर्ष पुराने हैं।

रेल गाड़ियों विशेषकर लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों के देर से चलने के लोग आदी हो गये हैं। कभी-कभी गुवाहटी एक्सप्रेस 24 घण्टे देर से चलती है। रेल अधिकारियों को इस बारे में तुरन्त कार्यवाही करनी चाहिए। इसे तत्परता से करना चाहिए और इस बारे में तुरन्त कार्यवाही की जानी चाहिए।

माननीय रेल मंत्री ने नये जाने बनाये हैं। मैं महसूस करता हूँ कि नये दक्षिण-पश्चिम रेल जोन का मुख्यालय केरल में होना चाहिए। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह इस बारे में तुरन्त कार्यवाही करें।

केरल में स्थापित की जाने वाली कोच फैक्टरी को अब वहाँ से हटा दिया गया है। जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है पिछले कई वर्षों से हम देख रहे हैं कि केरल के साथ उचित व्यवहार नहीं हो रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री को एरनाकुलम से बरास्ता एलोपी कायमकुलम

तक तटीय रेल लाइन के व्यापक निकाय के लिए पहले ही एक ज्ञापन दे चुका हूँ। दोहरी लाइन बिछाने सम्बन्धी हाथ में पहले से ली जा चुकी योजना और विश्वासों के अलावा मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह बरास्ता एलोपी और कोट्टयम एरनाकुलम और कायमकुलम के बीच रेल लाइन को दोहरा करने के लिए तुरन्त कदम उठावें। इन घनी आबादी वाले क्षेत्रों में जनता की कठिनाइयों को हल करने में यह स्वागत योग्य कदम होगा। नई रेलगाड़ियाँ चालू करने के बारे में मेरे निम्नलिखित अनुरोध हैं :—

1. नई मंगलौर-एलेप्पी-त्रिवेन्द्रम रेल गाड़ी को चालू किया जाना।
2. विद्यमान सेवा के उत्तरी दिशा में चलाने वाले नई अन्तर-नगरीय एक्सप्रेस सेवा चालू करना।
3. वर्तमान कन्नानौर-एरनाकुलम एक्जीक्यूटिव एक्सप्रेस गाड़ी को बरास्ता एलेप्पी कायमकुलम तक बढ़ाया जाना।
4. त्रिवेन्द्रम-मुम्बई और क्विलोन-बंगलौर साप्ताहिक एक्सप्रेस को दैनिक सेवा में बदलना।

एलेप्पी रेलवे स्टेशन के विकास के बारे में निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

— अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण तथा पहले और दूसरे प्लेटफार्म की छत का विस्तार

— इलेक्ट्रिकल तथा मेकैनिकल कर्मचारियों की संख्या का बढ़ाया जाना।

— कम्प्यूटर द्वारा टिकट देने की प्रणाली चालू करना, माल परिवहन के लिए पर्याप्त वैगनों का आवंटन स्वास्थ्य यूनिट की स्थापना।

उत्तरी किनारे पर धारक पर उपरी पुल का निर्माण मुझे खुशी है रेलवे ने कम्प्यूटर द्वारा टिकट देने की व्यवस्था चालू करने के लिये कुछ कदम उठाये हैं। ऊपर बताई गई बातों के अलावा महत्व की निम्नलिखित बातों पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

1. थाकाजी, एन्नूर और कालावूर स्टेशनों को पूर्ण स्टेशन बनाये जाने के पश्चात वहाँ क्रासिंग की सुविधा दी जानी चाहिए।
2. कुम्बलम, थुावूर, चेथाला, मातूर, कायमकुलम, अम्बालपुजा और हरपद स्टेशनों पर निम्न श्रेणी के प्लेटफार्मों का जर्मा बढ़ाया जाना।
3. चेथाला में माल शेंड का निर्माण।
4. अम्बालपुजा रेल-उपरीपुल का शीघ्र निर्माण।
5. थुनपोली हाल्ट स्टेशन को पूर्ण स्टेशन में बदलना तथा इसका नाम एलेप्पी नार्थ स्टेशन रखना।

6. कायमकुलम रेलवे स्टेशन को रेलवे जंक्शन में विकास करना।
7. कायमकुलम और एयरनाकुलम के बीच बिना चौकीदार वाले 58 फाटकों पर चौकीदार रखना।

चेघाड़ में हाल की दुर्घटना में 36 लोग मरे थे। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह बिना चौकीदार वाले सभी फाटकों पर चौकीदार तैनात करें। मुझे सूचित किया गया है कि केवल 10 फाटकों पर चौकीदार तैनात किये जा रहे हैं और 16 फाटकों को बन्द किया जा रहा है। वे उस क्षेत्र के लोगों के लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं और वे इसका विरोध कर रहे हैं। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह बिना चौकीदार वाले फाटकों को चौकीदार वाले फाटकों में बदलने के लिये विकास निधि तथा अन्य सुविधायें दें।

मुझे खेद है कि रेलवे ने चेघाड़ रेल दुर्घटना के शिकार लोगों को पर्याप्त मुआवजा नहीं दिया है मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह वर्तमान नाति तथा नियमों को बदलें ताकि शिकार हुए लोगों तथा घायलों को उचित मुआवजा दिया जा सके।

[हिन्दी]

श्री आनन्दराव विठोवा अडसूल (बुलढाना) : सभापति महोदय, पहले मैं रेल मंत्री श्री सम्माननीय पासवान जी का अभिनन्दन करना चाहता हूँ, धन्यवाद देना चाहता हूँ क्योंकि उन्होंने जो रेल बजट पेश किया है, उससे अच्छा भाषण दिया है। भाषण का कुछ हिस्सा हमारे दिल का था, हमारे मन का था, इसलिए हमको बहुत अच्छा लगा। उन्होंने एक बात बताई कि जो पिछड़े इलाके हैं, वहाँ इंस्ट्रुमेंटल इंजेशन नहीं है या कोई आर्थिक प्रगति नहीं है। इसलिए उधर रेल नहीं जाती है, क्योंकि वह वायबल नहीं होती जब तक रेल नहीं जाएगी, तब तक उद्योग नहीं जाएंगे। रेल नहीं है इसलिए उद्योग नहीं है और उद्योग नहीं है इसलिए रेल नहीं है यानि अंडा पहले या मुर्गी पहले, ऐसी बात इन्होंने कही है। आपने उत्तर-पूर्वी भाग में नए रेल प्रस्ताव लाने का कोशिश की है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। लेकिन उसके साथ ही हमारे ऊपर जो अन्याय किया है, यह भी मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। मैं जिस क्षेत्र बुलढाना महाराष्ट्र से आता हूँ वहाँ पर जालना-खामगांव में रेल लाइन का प्रस्ताव करीब 20 साल से यहाँ पड़ा है। जगह का सर्वे हा चुका है। आर्थिक और अभियांत्रिकी सर्वे भी हो चुका है। लेकिन इस बार भी रेल बजट में उसका जिक्र नहीं है। मैं 1995 से उसका आर्थिक और अभियांत्रिकी सर्वे रेलवे बॉर्ड के पास पड़ा है, सवा माल हो चुका है, लेकिन कुछ नहीं हुआ। वह कैसे नंगलकट हो गया, यह सबसे बड़ा प्रश्न है।

मैं परसों से मंत्री जी का प्रशंसा सुनता आया हूँ, उससे सहमत भी हूँ कि वे एक असामान्य व्यक्ति हैं, लेकिन जो मेरा चुनाव क्षेत्र है, जहाँ एक भी उद्योग नहीं है, कोई प्रोजेक्ट नहीं है, कोई यातायात की सुविधा नहीं है, कोई इंगोेशन नहीं है, जिसकी वजह से वहाँ बेरोजगारी बढ़ रही है। अगर रेल लाइन आ जाएगी तो मराठवाड़ा के सात जिले और

विदर्भ के नौ जिले उससे सम्बद्ध होंगे। वह रेल लाइन सिर्फ 155 किलोमीटर की है। इसके आ जाने से इन 16 जिलों को फायदा मिलेगा।

दूसरा फायदा यह होगा कि यह सेंट्रल रेलवे और साउथ सेंट्रल रेलवे को भी जोड़ती है। हमारे बुलढाना जिले के बीच से जाती है। वहाँ उद्योग आ जाएंगे, यातायात की वजह से लोगों को सुविधा मिलेगी और इन 16 जिलों का लाभ मिलेगा। इतनी महत्वपूर्ण रेल लाइन होने के बावजूद भी इस रेल बजट में नहीं आई, यह खेद की बात है।

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : कहां से कहां तक है ?

श्री आनन्दराव विठोवा अडसूल : जालना-खामगांव, महाराष्ट्र साउथ सेंट्रल रेलवे और सेंट्रल रेलवे को जोड़ती है। सेंट्रल रेल लाइन मुम्बई से नागपुर होकर हावड़ा जाती है और साउथ सेंट्रल रेल लाइन उसका मराठवाड़ा के बॉर्डर से जाती है। इसके बन जाने से मेरे चुनाव क्षेत्र का लाभ मिलेगा और बेरोजगारी दूर हो जाएगी।

मैं दूसरी बात कहना चाहता हूँ। शिवगांव में गजानन महाराज का समाधि है। वहाँ हर रोज कम से कम 16 हजार लोग आते हैं। यात्रा के दिनों में देश के विभिन्न इलाकों से लाखों लोग आते हैं। गातांजलि एक्सप्रेस जो नागपुर हो कर जाती है, अगर उसको वहाँ ठहराया जाए तो इन यात्रियों को काफी सुविधा हो जाएगी। यह ठीक है कि वह सुपर फास्ट ट्रेन है। वह भुसावल से चलकर अकोला ठहरती है, जो कि 40 किलोमीटर है। अगर मंत्री महोदय मेरी इन दो बातों को अमल में लाएंगे तो मैं उनका आभारी रहूंगा।

***श्री डी.एस.ए. शिवप्रकाशम** (तिरुनेलवेली) : माननीय सभापति महोदय मेरा निर्वाचन क्षेत्र देश के दक्षिणी भाग में है और इसमें नेल्लैडि काट्टाबम्मन और जो.ओ. चिदम्बरनगर जिले शामिल हैं। भारत के स्वतंत्रता संग्राम के इतिहास में इसका महत्वपूर्ण स्थान है। छपरा क्षेत्र औद्योगिक रूप से पिछड़ा हुआ है और इसी कारण सैकड़ों लोग मुम्बई, दिल्ली और देश के लगभग सभी स्थानों को चले गए हैं। इनमें से अधिकांश भारत के लगभग सभी बड़े नगरों में काम करते हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तूतीकोरिन मुख्य बन्दरगाह है जो दिन प्रतिदिन बढ़ रही है। तिरुचन्दूर भगवान मुरुगन का तीर्थस्थान है और यहाँ पर समूचे देश में हजारों तीर्थयात्री आते हैं और यह भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र का एक मुख्य नगर है। वार्षिक समारोह के लिए लाखों लोग वहाँ आते हैं। इसके बावजूद मेरे चुनाव क्षेत्र तिरुनेलवेली का मुम्बई, दिल्ली, कलकत्ता और वाराणसी जैसे भारत के मुख्य नगरों से सीधा रेल सम्पर्क नहीं है। तिरुनेलवेली अन्यथा तूतीकोरिन का इन नगरों से सीधा रेल सम्पर्क स्थापित किया जाना चाहिए। इसकी उपेक्षा का कारण यह है कि वहाँ एक मीटरगेज लाइन विद्यमान है। अब इसको बड़ी लाइन में बदलने के बाद तिरुनेलवेली या उत्तर में मदुरै और दक्षिण में नागरकोयल के साथ रेल सम्पर्क हो गया है। परन्तु फिर

* मूलतः तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण

भी भारत के दो मुख्य नगरों के साथ सीधे रेल सम्पर्क के अभाव में वहां के लोगों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इसी बीच तिरुनेलवेली-तिरुचेन्द्र, तिरुनेलवेली-चंदवोड्राह रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। तिरुनेलवेली-जेकरान में बड़ी लाइन रख-रखाव सुविधा नहीं है अतः वहां पर पिटलाइन का होना एक स्वप्न ही बनकर रह गया है। इससे तिरुनेलवेली से किसी गाड़ी के शुरू होने में बाधा पड़ती है। लगभग 80 प्रतिशत लोग गाड़ी पकड़ने तथा गाड़ी से उतरने के लिये तिरुनेलवेली जंक्शन का ही इस्तेमाल करते हैं। तिरुनेलवेली आने वाली तथा वहां से जाने वाली गाड़ियों के चलने को सुविधाजनक बनाने के लिए वहां एक पिटलाइन का बिछाया जाना आवश्यक है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस बड़ी देर से महसूस की जा रही आवश्यकता पर ध्यान दें। मैं आपसे यह भी अनुरोध करूंगा कि मदुरै-बंगलौर एक्सप्रेस गाड़ी के शुरू होने के स्थान को बदल कर तिरुनेलवेली अथवा तृतीकोरीन किया जाये। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र को बंगलौर तथा इससे आगे के लिए सीधा रेल सम्पर्क मिल जायेगा। इस समय हमें मद्रास जाने के लिये इरोडे होकर चक्रदार मार्ग से जाना पड़ता है। यदि आप मदुरै-डिन्डिगुल-मद्रास की रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम पूरा कर दें, जो इस समय बहुत धीमी गति से चल रहा है तो इससे

भीतरी दक्षिण के लोगों के मद्रास तथा आगे जाने में समय और धन में बचत होगी। लाइन बदलने के काम में तेजी लाने के लिये आप आवश्यक धन दें। यह कार्य धीमी गति से शुरू हुआ था और 17 वर्ष के बाद भी यह परियोजना अभी तक पूरी नहीं हुई है। कन्याकुमारी से बरास्ता नागरकोयल तिरुनेलवेली बड़ी लाइन का कार्य 1980 में पूरा हो गया था। उस समय रेल कर्मचारियों ने स्वर्गीय स्वतंत्रता सेनानी तथा कांग्रेसी नेता श्री के.टी. कौसलराम तथा मेरे जैसे जनता के प्रतिनिधियों व जनसाधारण के समर्थन से आन्दोलन किया था और रेल अधिकारियों से मांग की थी कि रेल लाइन के कुमारी-नेलाई सेक्शन के प्रशासन को मदुरै डिवीजन के नियंत्रण में लाया जाये। यह आन्दोलन लगभग 90 दिन तक चलता रहा और हमने सत्याग्रह तथा अनशन भी किया। एक अवसर पर लगातार 8 दिन तक रेलगाड़ियों को तिरुनेलवेली पहुंचने तथा वहां से जाने से रोका गया। तत्कालीन रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी ने जन आक्रोश को रोकने हेतु अपने प्रतिनिधि तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ को विपक्ष के नेता तथा तमिलनाडु के वर्तमान मुख्य मंत्री डा. करुणानिधि से बातचीत के लिये भेजा था। रेल मंत्री के प्रतिनिधि ने हमारे नेता को आन्दोलन वापस लेने के लिए अनुरोध किया था। यह आश्वासन दिया गया था कि कन्याकुमारी-तिरुनेलवेली सेक्शन को थिरुवननथपुरम डिवीजन से निकाल लिया जायेगा और तिरुनेलवेली-मदुरै बड़ी लाइन का कार्य पूरा होने पर उस मदुरै डिवीजन के अन्तर्गत कर दिया जायेगा। इस बारे में तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा मुझे भी एक पत्र भेजा गया था जिसमें यह आश्वासन था क्योंकि मैं तिरुनेलवेली का संसद सदस्य था। मुझे यह कहते हुए दुख होता है कि रेल अधिकारियों ने अपने मंत्री द्वारा दिये गये वचन का अभी तक पूरा नहीं किया है। मेरा

माननीय रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान से अनुरोध है कि वह इन फाइलों को मंगवाएँ और मेरे निर्वाचन क्षेत्र में जनता की लम्बे अर्से से चली आ रही इस मांग को पूरा करने के लिए उचित अनुरोध जारी करें।

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान श्रेणी (ग) और (घ) के कर्मचारियों की दुर्दशा की ओर दिलाना चाहता हूँ कि जिस के साथ सेवानिवृत्त के पश्चात भेदभाव पूर्ण बर्ताव किया जाता है। श्रेणी (ग) और (घ) के कर्मचारियों को सेवा में रहते हुए वर्ष में 'पी' के तीन बास मिलते हैं। परन्तु सेवानिवृत्त के बाद श्रेणी (ग) के कर्मचारियों को दो, श्रेणी (घ) के कर्मचारियों को केवल एक 'पी' पास मिलता है। स्पष्ट रूप से यह भेदभावपूर्ण है। मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह इस मामले को देखें और भेदभाव को दूर करें। इसी प्रकार उच्च श्रेणी के सेवानिवृत्त कर्मचारी यदि अकले यात्रा करें तो उन्हें प्रथम श्रेणी का पास मिलता है और वह अपने साथ, प्रथम श्रेणी में तो नहीं परन्तु दूसरे दर्जे के काच में एक सेवक को भी साथ ले जा सकते हैं। इतने वरिष्ठ नागरिकों के साथ सेवक ले जाने का प्रयोजन हल नहीं होता यदि सेवक सेवानिवृत्त अधिकारी के साथ यात्रा नहीं करता अतः ऐसे सेवानिवृत्त कर्मचारियों को साथी पास जारी किये जाने चाहिए। वे लांग वृद्ध और अकले होते हैं और अधिकांश समय कमजोर और बेकार होते हैं और ऐसे वरिष्ठ नागरिकों, जोकि रेलवे के अपने पुराने कर्मचारी हैं, का अपने साथ अपने बच्चों को मिलने जाने के समय तथा होम टाउन जाते समय अपने साथ साथी ले जाने की अनुमति दी जानी चाहिए। इस समय स्वतंत्रता सेनानियों को दी जाने वाली सुविधा सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों को भी दी जानी चाहिये।

अन्त में मैं आपका ध्यान तृतीकोरीन के लोगों की मांग को आरं दिलाना चाहता हूँ जोकि एक बन्दरगाह नगर है और जिसका निरन्तर विकास हो रहा है। तृतीकोरीन रेलवे स्टेशन को, जोकि नगर के बीच में है, मोलाविट्टन रेलवे स्टेशन, जोकि उस स्थान से दो किलोमीटर की दूरी पर है, पर ले जाये जाने की आवश्यकता है। उस समय जब लोग रेलवे स्टेशनों को बन्द करने का विरोध कर रहे थे तो मैंने एक अलग अनुरोध किया था कि यहां पर बन्द करके तृतीकोरीन रेलवे स्टेशन को अन्य स्थान पर ले जाया जाये क्योंकि तीन रेलवे फाटक नगर के बीच में पड़ते हैं और वहां यातायात रुक जाता है। यदि आप एक बार इस स्टेशन को मोलादीट्टन ले जाते हैं (जिसका तमिल अर्थ है उद्धारक) तो वहां के लोगों को स्टेशन क्षेत्र के निकट यातायात का भारो भोड़ के कारण प्रतिदिन जो कठिनाइयां होती हैं आप उनके लिए लोगों के मुक्तिदाता बन जायेंगे। वहां के वाणिज्य मंडल तथा जिला विकास परिषद ने सर्वसम्मति से यह संकल्प पास किया है और उन्होंने सरकार को अपना यह अनुरोध भेजा है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र से जिस खराब स्थिति में एलेम्पी बोकारा स्टील सिटी एक्सप्रेस गुजरती है मैं उसको आरं ध्यान दिलाना चाहता हूँ। इस लम्बो दूरी को गाड़ी में मैंने कई बार यात्रा की है। इसमें अनेक चीजों का अभाव है।

मैं कहूंगा कि यह भारत में चलने वाली सबसे गन्दी और धीमी रेल गाड़ी है। स्वारी डिब्बों को कभी साफ नहीं किया गया है और टायलट पानी की पर्याप्त सप्लाई न होने के कारण बद्बू छोड़ते हैं, पेयजल तथा खान-पान डिब्बे की सुविधा भी उस में नहीं है। यह रेलगाड़ी छः अथवा सात राज्यों से गुजरती है और इसे अब इस प्रकार नहीं चलाया जाना चाहिये जैसे यह गाड़ी हो न हो। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस रेलगाड़ी में यात्री सुविधायें बढ़ायें और लम्बो दूरी को इस गाड़ी में वातानुकूलित कोच भी जोड़ें।

इसके साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और एक बार फिर बजट के प्रति अपना समर्थन दोहराता हूँ।

श्री सुधीर गिरि (कन्टाई) : सभापति महोदय, मैं बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ क्योंकि यह बजट जनसमर्थक है। मैं माननीय मंत्री को भी बधाई देता हूँ कि उन्होंने बजट तैयार करने तथा उसे प्रस्तुत करने के लिए एक अलग ही तरीका अपनाया है।

उन्होंने देश के विभिन्न भागों का दौरा किया था। वह विभिन्न राज्यों के सभी संसद सदस्यों से अलग-अलग दिनों में मिले थे। उन्होंने ऐसा लोगों और राज्यों की समस्याओं से अवगत होने के लिये किया था। यह एक अलग तरीका है क्योंकि पहले ऐसा किसी मंत्री ने नहीं किया।

महोदय बजट तैयार करते समय उन्होंने कुछ विशिष्ट सिद्धान्तों का संकेत दिया है। उन्होंने पिछड़े लोगों के क्षेत्रों को विकास के क्षेत्र और रेल सम्पर्क के क्षेत्र माना है। दूरस्थ क्षेत्रों विशेषकर देश के पूर्वी तथा उत्तर-पूर्वी क्षेत्रों के विकास के लिए उन्हें रेल द्वारा जोड़ने पर विशेष ध्यान दिया गया है।

पूर्वाह्न 3.00 बने

इस सम्बन्ध में मेरा प्रस्ताव है कि शहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रों को बराबर समझा जाय। मांगों के बावजूद भी शहरी क्षेत्रों पर विशेषरूप से ध्यान नहीं दिया जाना चाहिए।

रेल परिवहन और सड़क परिवहन के बीच कड़ा मुकाबला है। रेल अधिकारियों और निजी सड़क परिवहन मालिकों के बीच आपत्तिजनक मिलीभगत है। इसी मिलीभगत को पुरा तरह समाप्त किया जाना चाहिए।

महोदय, समय की कमी के कारण मैं बजट के अन्य मामलों पर गहराई से नहीं बोल सकूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान अपनी एक विशेष मांग पर दिलाना चाहता हूँ जिसका मैं लम्बे समय से कह रहा हूँ। तमलुक-डिम्बा रेल लाइन का निर्माण कार्य प्रगति पर है। अनुमान था कि इस पर 73,71,26,000 रुपये लागत आयेंगी। इस परियोजना के लिए अब तक 27,34,77,000 रुपये का परिव्यय किया जा चुका है। वर्तमान बजट में केवल एक करोड़ रुपये रखे गये हैं। यह तो इतने बड़े समुद्र में आंस का एक वृंद के समान है।

तमलुक-दिघा रेल लाइन परियोजना की कल्पना बहुत वर्ष पहले की गई थी। इस लाइन पर भारी माल यातायात की बहुत सम्भावनाएं हैं। माल यातायात में नरियल, काजू, मछली, ताजा तथा शुष्क नमक, पान के पत्ते, टोकरियां, केले तथा अन्य ताजा सब्जियां तथा निर्माण सामग्री शामिल है। इसके अतिरिक्त दिघा एक समुद्र पर सुन्दर पर्यटन स्थल है। प्रतिदिन हजारों पर्यटक दिघा आते हैं। उड़ीसा में दिघा के पास चन्दनेश्वर में एक शिव मन्दिर है जिसके लिए सैकड़ों तीर्थयात्री बस द्वारा यात्रा करते हैं। बसों की छतें भी स्थानीय लोगों तथा तीर्थयात्रियों से भरी होती हैं। यात्री यातायात के दृष्टिकोण से भी यह परियोजना अपने आप में सक्षम होगी। अतः निर्माण कार्य में जितनी देरी होगा लोगों के हितों को उतनी ही हानि होगा। इसी प्रकार निर्माण कार्य में जितनी देरी होगी मुद्राम्फीति के कारण लागत में उतनी ही वृद्धि होगी। अतः प्रगतिशील तमलुक दिघा परियोजना को शीघ्र पूरा करने की जरूरत है।

संयुक्त मोर्चा सरकार बनने के पश्चात मैं इस पृष्ठभूमि में अनेक बार माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान से मिला हूँ। श्री राम विलास पासवान ने स्वयं भी पश्चिम बंगाल के संसद सदस्यों की बैठक बुलाई थी। उन्होंने सभी अवसरों पर हमारी बात को धैर्यपूर्ण सुना है। इस बारे में उन्होंने मेरी और रेलवे बोर्ड के भूतपूर्व चेयरमैन तथा अन्य अधिकारियों से मुलाकात कराई थी।

मैंने इस रेल परियोजना को शीघ्र पूरा करने के बारे में स्थानीय तथा पर्यटकों की उत्सुकता के बारे में बताया है। निर्माण कार्य में विलम्ब के कारण लोगों में अशान्ति के बारे में भी मैंने उनको बताया है। मुझे सुनने के बाद माननीय मंत्री ने बजट प्रावधान को तीन करोड़ तक बढ़ाने का आश्वासन दिया है। उन्होंने सहानुभूति भी व्यक्त की थी और कहा था कि यदि इस के लिए निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए तीन करोड़ से अधिक रुपयों की आवश्यकता होगी तो वह पीछे नहीं हटेंगे। मैं इसके लिये श्री राम विलास पासवान को धन्यवाद देता हूँ।

मुझे पूरा आशा है कि श्री पासवान जी दिघा के दूरस्थ क्षेत्र के लोगों को इच्छा को पूरा करेंगे।

द्वितीय

श्री चुन्चुन प्रसाद यादव (भागलपुर) : सभापति महोदय, रेल बजट 1996-97 का स्वागत करते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने यह बजट जनता की आशाओं और आकांक्षाओं के अनुरूप पेश किया है। बजट में द्वितीय श्रेणी के रेल किराये और आम नागरिकों के प्रयोग में आने वाली रोजमर्रा की चीजों की भाड़े की दर में वृद्धि किये बगैर एक संतुलित बजट पेश किया है। परन्तु जहां आर्थिक रूप से कमजोर लोगों के लिए द्वितीय श्रेणी के टिकट के किराये में आम लोगों को राहत दी गई है, वही अगर कुछ सामान्य रेल डिब्बों को लाया जाता तो आम लोगों को, गरीब लोगों को बड़ी राहत मिलती। प्रायः यह देखा गया है कि दूर की गाड़ियों में

द्वितीय श्रेणी के डिब्बे दो-तीन से अधिक नहीं लगाये जाते हैं और इसका अंजाम यह होता है कि आम गरीब लोगों को सफर करने में बड़ी कठिनाई होती है। खासकर पंजाब, दिल्ली, हरियाणा आदि दूर-दूर से मजदूर वर्ग के लोग आते हैं और जगह न मिलने के कारण टिकट होते हुए भी गाड़ियों को छत पर चढ़कर आते हैं और इसका अंजाम यह होता है कि कभी-कभी एक्सीडेंट हो जाता है। लोग छत से गिर जाते हैं और उन्हें जान देनी पड़ती है। ऐसी स्थिति में हर गाड़ी में डिब्बों को बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। अतः मेरी मंत्री जो से दरखास्त है कि हर एक गाड़ी में रेल के सामान्य द्वितीय श्रेणी के डिब्बे बढ़ाये जाएं।

दूसरी बात सभापति महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि बजट में बताया गया है कि 1853 से 1947 तक 54693 किलोमीटर रेल मार्ग का निर्माण किया गया है और 1947 के बाद लगभग 8 हजार किलोमीटर रेल मार्ग बनाया गया है जो कि बहुत कम है। चूंकि ब्रिटिश सत्ता के रजिमी के सौ वर्षों के अंतर्गत जब 54693 किलोमीटर रेल मार्ग बनाया गया और 1947 में आजादी मिलने के बाद ब्रिटिश सत्ता से छुटकारा पाने के बाद हमारी सरकार द्वारा सिर्फ 8 हजार किलोमीटर ही बनाया गया है और इसकी योजना आयोग द्वारा कम आवंटन की चर्चा बजट में की गई है। ऐसी स्थिति है कि आवंटन कम दिया गया है। राष्ट्रीय विकास में रेलों का बहुत महत्व है और खास करके देश की एकता और अखंडता को कायम रखने के लिए रेल मार्गों का बिछाया जाना बहुत जरूरी है। अतः रेल विभाग को अधिक से अधिक आवंटन मिलना चाहिए। मैं ऐसा समझता हूँ और सबों की राय भी यही होगी।

एक और बात कहना चाहता हूँ कि बजट मामाजिक न्याय और पिछड़े आदिवासी क्षेत्रों को ध्यान में रखकर बनाया गया है। जहाँ लोगों का रेलों से यात्रा करना तो दूर रेलों को देखना भी नसाय नहीं होता है ऐसे इलाकों को रेल मार्ग से जोड़ने का इस बजट में प्रावधान किया गया है और यह चर्चा आई, कुछ लोगों ने कहा कि रेल बजट बिहार के लिए बनाया गया है, यह सच नहीं है।

मंत्री जी ने रेल बजट लाने से पूर्व हम लोगों को बुलाया था और मैंने मौखिक रूप से तथा लिखित रूप में उन्हें अपने सुझाव दिये और यहाँ तक कहा कि भागलपुर, साहिबगंज, गोड्डा और जगलपुर जो बिहार के मध्यपूर्व का इलाका है, इसमें रेल मार्ग का निर्माण होना चाहिए, वहाँ दोहरी रेल लाइनें बिछाई जानी चाहिए। उसमें रेल संबंधी कई बातें दूसरी भी थी लेकिन हमने पाया कि हमारे सुझावों को भी बजट में समाविष्ट नहीं किया गया। हमने रेल मंत्री जी से पहले ही व्यक्त किया था कि कहीं वह कहावत न चरितार्थ हो जाए—

शाकी ने भर के जाम दिया, सबको बज्ज में,
सागर जो हमने मांगा तो सीसा हिला दिया।

हमने देखा कि बजट आने के बाद वैसी ही स्थिति हो गई। चूंकि समय कम है, इसलिए मैं अब अपने क्षेत्र की चर्चा करना चाहूंगा।

हमारे यहाँ एक गाड़ी भागलपुर से मन्दारहिल तक चलती है, मेरी मांग है कि उसे देवधर तक बढ़ा दिया जाए जो वैद्यनाथ धाम के नाम से जाना जाता है और एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है। हमारे यहाँ सहरसा, मधुपुरा, पूर्णिया आदि कई जिले हैं जिन्हें देवधर से जोड़ने की आवश्यकता है। वहाँ गंगाजल लेकर लोग पूजा करने आते हैं। इसलिये भागलपुर मन्दारहिल रेल लाइन को बढ़ाकर देवधर से जोड़ना बहुत जरूरी है ताकि वह जसीडीह से आने वाली मेन लाइन से जुड़ सकें। खम्भा आने पर भागलपुर से धनबाद तक भी गाड़ी चलाई जा सकती है। इस रेल लाइन को देवधर से जोड़ना रिबैन्सु की दृष्टि से भी लाभ होगा और यात्रियों को भी सुविधा हो जायेगी।

मेरी मांग है कि पीरपैँसो से गोहडा वाया महगामा रेल लाइन बिछाई जाए। क्यूल से भागलपुर दोहरी लाइन का कार्य एक लम्बे असें से चल रहा है तथा क्यूल से कजरा तक कार्य बाकी है जिसे शीघ्र पूरा किया जाए। भागलपुर से बढरवा तक दोहरी लाइन बिछाई जाए। भागलपुर से रांचो के लिए एवं रांचो से भागलपुर के लिये रेलगाड़ी चलाई जाए। भागलपुर से मद्रास एवं मद्रास से भागलपुर के लिये नई रेलगाड़ी चलाई जाए। भागलपुर से दिल्ली के लिए एक और सुपरफास्ट गाड़ी चलाई जाए। नई दिल्ली से गुवाहटी एवं गुवाहटी से नई दिल्ली तक चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन वाया भागलपुर चलाया जाए। 4055 अप एवं 4056 डाउन ब्रह्मपुत्र मेल का पीरपैँती, कहलगांव एवं सुल्तानगंज स्टेशनों पर ठहराव कराया जाए। विक्रमशिला मगध एक्सप्रेस में पैन्टी कार भागलपुर से ही चालू की जाए तथा एस.एल. के तथा जनरल सैकंड क्लास डिब्बे बढ़ाए जाएं। अंग्रेजों के जमाने से एक गाड़ी सियालदाह से दिल्ली के लिये चलती थी, जो अपर इंडिया के नाम से प्रसिद्ध थी, बीच में उसे सियालदाह मुगलसराय तक कर दिया गया, मेरी मांग है कि अपर इंडिया एक्सप्रेस को फिर पूर्व की भाँति सियालदाह एवं दिल्ली के बीच चलाया जाए। भागलपुर में रेल डिवाजन बनाया जाए। भागलपुर में बरारो में गंगा नदी पर सड़क पुल बन रहा है। मेरी मांग है कि उसके ऊपर मोकामा की तरह रेल पुल बनाया जाए। विक्रमशिला का ठहराव अकबरनगर स्टेशन पर कराया जाए जो रिबैन्सु की दृष्टि से काफी लाभदायक होगा। कहलगांव से ललमटिया तक कुलों गाड़ी चलाई जाए।

इतना ही कहते हुए, समय देने के लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि मैंने जिन बिन्दुओं को रखा है, उन पर वाजिब कदम उठाए जाएं।

श्री राम टहल चौधरी (रांचो) : सभापति जी, रेल मंत्री जी ने सदन में रेल बजट के संबंध में अभि जो आश्रवामन दिये और अपने विचार रखे कि हम उपेक्षित और पिछड़े क्षेत्रों का विकास करेंगे, उस क्षेत्र में रेलवे लाइनें बिछायेंगे, चूंकि रात काफो हो चुकी है, सुबह होने वाली है, इसलिए मैं इधर-उधर की बातें न करके, सोधे अपने निर्वाचन क्षेत्र की समस्याओं को तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

इससे पहले भी मंत्री जी ने लिखित रूप में स्वीकार किया है, मैं यहां रांची संसदीय क्षेत्र से आता हूं, रांची पूरा बनांचल क्षेत्र है जहां केन्द्रीय सरकार के बहुत बड़े प्रतिष्ठान हैं, जैसे सी.सी.एल. है, एच. ई.सा. है, सैन है। रेलवे की दृष्टि से उस क्षेत्र की काफी उपेक्षा की गई है। इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि रांची से जो ट्रेन आती है, रांची से पठानकोट जो ट्रेन दिल्ली होकर जाती है वह 36 घंटे में रांची से दिल्ली पहुंचती है। इसलिए रेलवे मंत्री जी से आग्रह किया है कि रांची से दिल्ली एक सुपरफास्ट या राजधानी एक्सप्रेस जैसी ट्रेन चलाई जाए।

रांची-हजारीबाग-गया तक रेलवे लाइन से जोड़ने की बात है। काफी दिनों से यह मांग है और मंत्री जी को भी इसकी जानकारी है। आप इस कार्य को शीघ्र करें।

चाईवासा आदिवासी बहुल क्षेत्र है। मंत्री जी जानते हैं। उसको रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा गया है। इसलिए चाईवासा से टाटा तक रेलवे लाइन दी जाए ताकि वहां से कलकत्ता व अन्य स्थानों पर जाने में सुविधा हो सके।

रांची-लोहरदगा लाइन को बढ़ाने की मांग पिछले 25-30 साल से है। उसको टोहरा तक मिलाने से रांची से दिल्ली आने वाले पैसेजर्स को 5-6 घंटे की बचत होगी। इसलिए मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि शीघ्र करेंगे। जिस तरह से उन्होंने अभी कहा कि सिर्फ आशवासन नहीं, बल्कि शीघ्र सर्वे कराकर इस तरह के कामों का शीघ्र निपटारा करेंगे।

रांची से चुनार तक की रेल लाइन बहुत सी जगह पर सिंगल है। इसको डबल करने की भी मांग है, वह शीघ्र करें। रांची से पुरुषोत्तम नीलांचल एक्सप्रेस में जो संकण्ड ए.सी. उपलब्ध नहीं है उसमें संकण्ड ए.सी. की बोगी लगाई जाए। रांची में रेलवे डिवाजन ऑफिस खोलने का आपने पहले ही घोषणा की है इसलिए इस कार्य को यथाशीघ्र करें। रांची से मुम्बई तक रेल सेवा उपलब्ध कराई जाए तथा उसमें संकण्ड ए.सी. बोगी लगाई जाए।

सभापति महोदय, रांची रेलवे स्टेशन पर एक ही रिजर्वेशन काउंटर है। इसलिए वहां एक बी.आई.पी. काउंटर खोला जाए। मद्रास ट्रेन की चर्चा पहले भी हुई है जा बांकारो-मद्रास ट्रेन है वह बांगी तो बिनाकूल खराब है। उसमें पाने के पानों की व्यवस्था नहीं है। मंत्री जी न काफी गंभीरता से इसका लिया है। मैं चाहूंगा कि उस ट्रेन में पानों और खाने-पाने की व्यवस्था की जाए, क्योंकि बांकारो से मद्रास की दूरी काफी लंबी होती है। उसके लिए बांगी भी अच्छी दी जाए।

खटिया-दिल्ली-पठानकोट ट्रेन धनबाद में 16-16 घंटे खड़ी रहती है। उसको रांची तक बढ़ाया जाए। रांची से टाटा के लिए ट्रेन सुविधा दी जाए। चांडिल एक महत्वपूर्ण स्थान है। वहां बार-बार मांग होती रही है और कई बार लोगों ने ट्रेन को भी रोकना है। इसलिए टाटा-पटना एक्सप्रेस को चांडिल में रोकने की मांग बराबर रही है।

इसलिए दो मिनट का ठहराव उसको वहां पर दिया जाए और चांडिल मूरी सैक्शन पर जो रेलवे का परिचालन है उसको बढ़ाया जाए, और वहां जो आरक्षण का कोटा है उसको बढ़ाया जाए। डाउन नीलांचल एक्सप्रेस का चांडिल में ठहराव हो और डाउन चक्रधरपुर में आरक्षित शायिकाओं की संख्या में वृद्धि हो और वहां जो नया स्टेशन बना है, उस पर शोड नहीं है, मेरा आग्रह है कि उस पर शोड बनाया जाए।

मंत्री जी ने कहा है कि वे ट्रेन से भी सफर करते हैं। मेरा आग्रह है कि वे राजधानी एक्सप्रेस से मुम्बई गए होंगे या पटना आए होंगे, लेकिन वे हटिया-पठानकोट में सफर, करें, तो उनको मालूम होगा कि किस तरह की परेशानी लोगों को होती है। इसलिए मेरा एक विशेष जोर है कि एक फास्ट ट्रेन दिल्ली से रांची चलाई जाए।

महोदय, बहुत सी जगह गोदाम बहुत खराब हो गए हैं जिसके कारण उनमें रखे जाने वाला अनाज खराब हो जाता है। मेरा निवेदन है कि उनको ठीक कराया जाए ताकि अनाज सड़े नहीं। मंत्री महोदय ने कहा है कि वे बहाली में हर जगह क्षेत्रीय लोगों को स्थान देने जा रहे हैं। जो रेलवे से प्रभावित लोग हैं, जहां पर आप उनका साक्षात्कार लेंगे, उनका प्रार्थमिकता देंगे, ऐसा मेरा विश्वास है और साथ-साथ मेरा यह निवेदन भी है कि जो भूमिपुत्र हैं, उनको भी स्थान अन्यथा बहुत से दबंग लोग, पैसे वाले लोग गलत ढंग से आने का प्रयास करते हैं, उनके आने पर आप रोक लगाएंगे। जो गरीब, हरिजन, पिछड़े एवं गिरिजन हैं उनको और उनके परिवारों को स्थान मिलेगा, यह मेरा आपसे आग्रह और विश्वास है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को और सभापति महोदय, आपको धन्यवाद और बधाई देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

डा. सी. सिल्वेरा (मिजोरम) : मैं 1996-97 के रेल बजट का समर्थन करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री को एक अच्छा बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूं और बधाई देने में पूर्वोत्तर राज्यों के अन्य सदस्यों में स्वयं को शामिल करता हूं। बजट तथा सामान्य रूप से समस्याओं के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। मैं पूर्वोत्तर राज्यों और विशेषरूप से अपने निर्वाचन क्षेत्र मिजोरम राज्य के बारे में बोलूंगा।

यह पहला समय है जबकि ऐसे रेल मंत्री आयें हैं जिन्होंने पूर्वोत्तर राज्यों की रेल समस्याओं के बारे में चिन्ता दिखाई है। मैं उनके भाषण से एक पैरा उद्धृत करता हूं :

पूर्वोत्तर राज्यों में रेल नेटवर्क में विद्यमान मूल ढांचा कमियों के बारे में सरकार पूरी तरह अवगत है। राज्यों की राजधानियों का रेल द्वारा सम्पर्क नहीं है। भूमि की कठिन स्थिति के कारण वहां रेल निर्माण कार्य के लिए बहुत पूंजी की आवश्यकता है और जैसाकि माननीय सदस्य जानते हैं साधनों की बहुत कमी है। तथापि इस सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों में रेल नेटवर्क को उच्च प्राथमिकता देने का निर्णय लिया है।

महोदय यह भावना तथा सूझबूझ है जिसका हमारे युवा लोग आदर करते हैं। हमारे युवा स्वयं को अलगथलग तथा उपेक्षित महसूस करते हैं। परन्तु जब केंद्रीय नेतृत्व द्वारा इस प्रकार की भावना तथा सूझबूझ दिखाई गई है तो मैं समझता हूँ कि पूर्वोत्तर राज्यों के लिये यह एक बहुत बड़ी चीज है। मैं इसके लिये माननीय मंत्रों का आभार हूँ।

जैसा मैंने पहले कहा पूर्वोत्तर राज्यों के बारे में मेरे साथियों द्वारा बहुत कुछ कहा जा चुका है। समय के अभाव के कारण मैं इस बारे में और कुछ नहीं कहूँगा। मैं सीधे अपने राज्य मिजोरम पर आता हूँ जोकि चारों तरफ से भूमि से घिरा हुआ है। महोदय बदरपुर लाला बाजार से बैराबी तक रेल लाइन है जोकि 48 किलोमीटर लम्बा है। परन्तु वास्तव में मिजोरम में एक किलोमीटर रेल लाइन भी नहीं है। मैंने अनुरोध किया था कि इस रेल लाइन को बैराबी से बढ़ाकर सौरांग तक करने के लिए सर्वेक्षण कि जाये। मैंने यह अनुरोध 13 जून को मंत्रालय के साथ हुई पूर्वोत्तर राज्यों के संसद सदस्यों की बैठक में किया था। मैं इस समय भी वही बात दोहराना चाहता हूँ। बैराबी मिजोरम की राजधानी एजोल से 86 किलोमीटर है और सौरांग 16 किलोमीटर पर है। रेल लाइन का मिजोरम की राजधानी तक आने का कोई प्रश्न ही नहीं है क्योंकि यह पहाड़ों की चोटी पर है। वहाँ रेल लाइन बिछाना सम्भव नहीं है। निकटतम स्टेशन सौरांग ही है। लाला बाजार से बैराबी तक रेल लाइन के बारे में मैंने सुझाव दिया है कि इसमें सुधार किया जाये और इसे आधुनिक सिगनल व्यवस्था तथा इन्टर-लॉकिंग व्यवस्था के साथ आधुनिक बनाया जाये और यात्रियों तथा माल यातायात के लिये उचित सुविधायें दी जाये तथा पहुंच सड़क में सुधार किया जाये। जैसा मैंने पहले कहा रेल लाइन को सौरांग तक बढ़ाने की सम्भावनाओं का पता लगाया जाये जैसाकि मूल सर्वेक्षण में था। लर्मडिंग-सिल्वर रेल लाइन को अब बड़ी लाइन में बदला जा रहा है इसलिये सिल्वर से वैरांगत तक रेल लाइन के लिए भी सर्वेक्षण कराया जा सकता है। यह पर्वतीय क्षेत्र से नहीं गुजरती। अतः मैं माननीय मंत्रों से अनुरोध करूँगा कि वह सिल्वर से वैरांगते तक बड़ी लाइन के लिये सर्वेक्षण कराये।

एक अन्य बात कम्प्यूटरीकरण के बारे में है। क्मांवेश उत्तर पूर्वी राज्यों में यह लगा दिये गये हैं। शिलांग और असम में भी यह लगा दिये गये हैं। भाषण के अनुसार 1996-97 में अगरतला, कोहिमा और गंगटोक में भी कम्प्यूटर लगा दिये जायेंगे। अतः पूर्वोत्तर के आठ राज्यों में से केवल तीन राज्य ही रह जायेंगे। ये हैं एंजाल, इम्फाल और इटानगर। मुझे डर है कि इन राजधानियों में अभी लम्बे समय तक रेलगाड़ी द्वारा नहीं जाया जा सकेगा। मैं महसूस करता हूँ कि राज्यों का इन राजधानियों अर्थात् एंजाल, इम्फाल और इटानगर को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केंद्रों द्वारा जोड़ा जा सकता है। यदि इस विचित्र वर्ष ऐसा कर दिया जाता है तो मैं बहुत आभारी हूँगा।

पूर्वोत्तर राज्यों में जब नई रेल लाइन बिछाई जाती है अथवा सर्वेक्षण किया जाता है तो मैं समझता हूँ कि हमें शुरू से ही बड़ी

लाइनों के लिये कार्य करना चाहिए क्योंकि आप इन राज्यों में बहुत सी रेल लाइनें नहीं बिछाने वाले हैं। यदि आप कोई एक रेल लाइन बिछाते हैं तो वह सदा के लिए होगा। वहाँ अनेक रेल सम्पर्क स्थापित किये जाने की सम्भावना नहीं है क्योंकि वे पर्वतीय राज्य हैं। यदि बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जाता है तो मेरे विचार में वह राज्यों, देश तथा मंत्रालय के लिए अधिक किफायती होगा इससे बाद में या छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की समस्या भी नहीं होगी। मेरे विचार में मंत्रालय को इस मामले को देखना चाहिए। पूर्वोत्तर राज्यों पर विशेष ध्यान देने के लिए मैं पुनः रेल मंत्रों को बधाई देता हूँ।

श्री पी.एस. गढवी (कच्छ) : सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करने के लिये खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, माननीय रेल मंत्री ने पूर्वोत्तर राज्यों के प्रति अपनी चिन्ता व्यक्त की है और प्रो. कामसन इसे सराहा है। मैं कहना चाहूँगा कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र कच्छ देश के पश्चिमो भाग में है और इस पर भी कुछ विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। अपने बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि स्वतंत्रता के 50 वर्ष बाद भी देश में अनेक पिछड़े और अविकसित क्षेत्र हैं जहाँ रेल सम्पर्क नहीं है और जहाँ जनजातियाँ तथा आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों के लोग रहते हैं।

महोदय, कच्छ देश में दूसरा सबसे बड़ा जिला है। इसका कुल क्षेत्र, लगभग 47,000 किलोमीटर है और क्षेत्र में 250 किलोमीटर रेल लाइन है। पूरे राज्यों में कच्छ, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, एक ऐसा जिला है जिसमें कोई रेल सम्पर्क नहीं है। कच्छ जिले में वाक्ससाइट, बेनटोनाइट, लिगनाइट और चूने आदि जैसे खनिज पर्याप्त मात्रा में हैं। मेरे जिले में दो अथवा तीन सीमेंट फैक्ट्रियाँ लग रही हैं। ये पश्चिम में अथवा एशिया में सबसे बड़ी सीमेंट फैक्ट्रियाँ होंगी। यदि इस भाग को रेल द्वारा जोड़ दिया जाता है तो इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के विकास में सहायता मिलेगी।

पिछले 50 वर्षों से हम गांधीधाम से भुज तक को मॉटर गंज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग कर रहे हैं। इसमें सन्देह नहीं कि इस वर्ष माननीय रेलमंत्रों ने इस पर विचार किया है और इसके लिए बजट में कुछ प्रावधान भी किया है। महोदय मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्रों से अनुरोध करना चाहूँगा कि इस कार्य को इसी वर्ष शुरू किया जाये क्योंकि इस वर्ष के बजट में इसके लिये प्रावधान नहीं है। इसको लागत केवल 26 करोड़ रुपये है।

महोदय, भुज में नया रेलवे स्टेशन बन गया है और पुराने रेलवे स्टेशन को भूमि बंकार पड़ी है जिस पर रेल अधिकारों का कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं। यह लगभग 100 एकड़ भूमि है और इसका बाजार मूल्य लगभग 50 करोड़ रुपये है। रेल अधिकारों इस पर कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं और फलस्वरूप इस पर अनधिकृत कब्जे हो रहे हैं। यदि इस भूमि का वाणिज्यिक उपयोग किया जाता है तो इससे इतनी बड़ी राशि मिल सकती है।

महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ बातें कहना चाहूंगा। कच्छ जिले के अनेक लोग मुम्बई, कलकत्ता और देश के अन्य भागों में रह रहे हैं। परन्तु गांधीधाम और मुम्बई को जोड़ने वाली केवल एक ही रेलगाड़ी है। लम्बे समय से हमारी यह मांग है कि गांधीधाम और मुम्बई को जोड़ने वाली एक अन्य रेलगाड़ी दी जाये। वर्तमान गाड़ी मुम्बई सेंट्रल स्टेशन तक जाती है। हमारी मांग यह है कि इसे कुरला तक बढ़ाया जाये ताकि मुम्बई के मध्य भाग तथा पूर्वी भाग में रहने वाले लोग इस सुविधा का लाभ उठा सकें।

महोदय, कच्छ जिला पाकिस्तान सीमा के निकट है। हम 1965 और 1971 के दो युद्धों का सामना कर चुके हैं। इस रेल और सड़क सुविधा के अभाव में रक्षा कर्मचारियों को अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। वहां मल्लपा में वायुसेना का एक अड्डा है जिसे बड़ी रेल लाइन द्वारा जोड़ जाने की आवश्यकता है। इस वर्ष के बजट में भुज-मल्लपा रेल लाइन के सर्वेक्षण को शामिल किया गया है। मेरा माननीय रेल मंत्री से विनम्र निवेदन है कि वह न केवल निर्वाचन क्षेत्र बल्कि वायुसेना, सीमा सुरक्षा बल और सेना के हितों को ध्यान में रखते हुए वह इस बात को सुनिश्चित करें कि यह कार्य इसी वर्ष शुरू हो। यदि इस भाग पर ध्यान नहीं दिया गया तो मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को चेतावनी देना चाहता हूँ कि यह दूसरा कश्मीर बन जायेगा।

यदि इस भाग पर ध्यान नहीं दिया गया तो समूचे देश के लिए यह भाग समस्या बन जायेगा। यहां घुसपैठ हो रही है। कच्छ में रक्षा कर्मचारियों का उत्तर भारत में यात्रा के लिए कठिनाई हो रही है। दिल्ली के लिए कोई सीधा सम्पर्क नहीं है। मुझे बताया गया है कि मोंटरगेज लाइन का नवम्बर में बन्द किया जा रहा है।

जब पालमपुर से दिल्ली रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए बन्द किया जाये तो बड़ोदा-गांधीधाम इंटरसिटी के साथ अतिरिक्त कांच जाड़ जायें जो इससे आगे दिल्ली तक जायें।

कच्छ में हमारे पास बैंकों में फालतू धन है। जैसाकि श्री सनत मेहता ने बताया कच्छ में बैंकों में पड़े इम फालतू धन को रेलवे बांडों में लगाया जा सकता है।

58 कि.मी. लम्बा भुज-गांधीधाम मोंटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम शुरू किया जाना चाहिए और इस यथासम्भव शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री अनिल कुमार यादव (खगड़िया) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल बजट का समर्थन करता हूँ। यह किसानों और मजदूरों को राहत देने वाला बजट है। ऐसा अच्छा बजट पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी बधाई का पात्र हैं। माननीय रेल मंत्री जी को हमारे खगड़िया क्षेत्र का बहुत ख्याल रहा है और आगे भी रहेगा। लेकिन इस क्षेत्र की कुछ मांगें और समस्याएँ हैं जो छूट गयी हैं। मुझे आशा

है कि माननीय रेल मंत्री जी हमारी समस्याओं को सुनेंगे और उनका समाधान करने का कष्ट करेंगे। मैं मांग करता हूँ कि खगड़िया में रेलवे अस्पताल का निर्माण किया जाए। खगड़िया स्टेशन जहाँ से प्रतिदिन एक लाख रुपया आता है उस स्टेशन पर जो सुविधाएँ यात्रियों को मिलनी चाहिए, वे सुविधाएँ नहीं हैं। मैं आपके द्वारा मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि खगड़िया स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन बनाया जाए।

इस क्षेत्र में महेशखुट स्टेशन पड़ता है, जहाँ पर व्यापारी, बुनकर और मजदूरों का आना-जाना लगा रहता है। उस स्टेशन पर एक भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रुकती है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूँगा-महेशखुट में महानंदा एक्सप्रेस गाड़ी को रोका जाए, ताकि बुनकरों और गरीब मजदूर-किसानों को बाहर आने-जाने की सुविधा मिल सके।

दूसरी मांग यह है कि नौगठिया में 18 साल से आज तक एक भी वेंटिंग-रूम नहीं है। 18 साल पहले एक सैकंड क्लास का वेंटिंग रूम था लेकिन जी.आर.पी. के जवानों और अधिकारियों ने अपने कब्जे में ले लिया है। वहाँ पर केले के व्यापारी आते-जाते हैं। वहाँ पर मक्का की खेती भी काफी होती है। उन व्यापारियों के आने-जाने की सुविधा को देखते हुए वहाँ एक वेंटिंग रूम की व्यवस्था कराई जाये।

कटिहार से लखनऊ एक्सप्रेस 5203-5204 अप-डाउन के चलाने की व्यवस्था की जाए। यह ट्रेन लखनऊ से बरौनी के बीच ही चलती है। पहले कटिहार तक चलती थी। कटिहार से त्राया बरौनी-बिहार, बरौनी-धनबाद-रांची के लिए एक स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था कराई जाए।

हमारे भागलपुर जिले में दो विधान सभा क्षेत्र पड़ते हैं। नवगड़िया अनुमंडल के नौगढ़-गोपालपुर, दिवपुर-भागलपुर से मंदारहिल की लाइन देवघर तक बढ़ाई जाये। इतना ही मुझे निवेदन करना है।

श्री मनिंकराव डोडस्या गावैत : सभापति महोदय, मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूँ और रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ। हमारा रेल विभाग इस देश को बहुत बड़ा एक विभाग एवं देश का विकास का काम करने वाला विभाग है। यह बजट भाषण में रेल गाड़ियों को ठीक-ठाक सुविधा मिलाने हेतु कहा गया है। इस बजट में न तो रेल भाड़ा द्वितीय श्रेणी में बढ़ाया गया है और न ही दैनिक यात्रियों के लिये मासिक सीजन टिकट में वृद्धि की गयी है। छादानों के फ्रेंट चार्ज में भी बढ़ोतरी नहीं की गयी है। मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एस.सी., एस.टी., पिछड़े वर्गों के सामान्य श्रेणी के उम्मीदवारों के रिक्त स्थान भरने का निर्णय किया है सुरक्षा बल का प्रस्ताव, 750 महिला कास्टबल की भर्ती का प्रस्ताव उल्लेखनीय है। मैं बिना चौकीदार के रेलवे क्रासिंग पर कर्मचारियों के प्रस्ताव का स्वागत करता हूँ। रेलवे स्टेशन पर खान-पान सेवा प्राइवेट ठेकेदार ठीक तरह से नहीं करते हैं। वहाँ पर 2-3 घंटे पहले बनाई हुई चाय या खाना देते हैं। इस ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि इस दिशा में सुधार करें।

मेरी मांग है कि मुंबई उपनगरीय रेल में माईक से अनाऊंसमेंट की व्यवस्था होनी चाहिये ताकि यात्रियों को अगला स्टेशन आने का पता रहे। मंत्री जी ने पूर्वोत्तर क्षेत्रों, पहाड़ी क्षेत्रों के लिए सुविधाओं का ऐलान किया है, उसके लिये धन्यवाद देता हूँ लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र नन्दरवार से सूरत-भुसावल रेल लाईन गुजरती है और साथ में मध्य प्रदेश का आदिवासी इलाका लगता है। स्वतंत्रता पूर्व यहां पर रेल लाईन बनायी गयी थी जिस पर 9 अप और 9 डाउन गाड़ियां चलती हैं और 15-20 मालगाड़ियां भी चल रही हैं। इतना ही नहीं, यहां से दक्षिण और गुजरात

पूर्वाह्न 3.45 बजे

(श्रीमती गीता मुखर्जी पीठासीन हुईं)

महाराष्ट्र के यात्री यात्रा करते हैं। यहां पर सिंगल रेल लाइन होने से लोगों को परेशानी होती है। इस लाईन का दोहरीकरण किया जाये। इस सिलसिले में 24.7.96 को मैं पार्लियामेंट हाउस के गेट नं. 1 और तीन अन्य सांसद रेल मंत्री से मिले थे। क्षेत्र की जनता पिछले 15 साल से इस लाईन के दोहरीकरण की मांग कर रही है। मेरी यह भी मांग है कि सूरत-भुसावल रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाये। इसके अतिरिक्त मैं मांग करता हूँ कि सूरत-भुसावल रेल मार्ग पर नवपुर में सिंगल प्लेटफार्म है, दूसरे प्लेटफार्म का निर्माण कराया जाये और एक दूसरे शेड का निर्माण भी किया जाये। अहमदाबाद हावड़ा एक्सप्रेस क्रॉसिंग होता है तो व्यक्तियों को प्लेटफार्म नहीं होने की वजह से नीचे से चढ़ना उतरना होता है और परेशानी उठानी पड़ती है। नंदरवार-मुंबई बोगी भुसावल सूरत 76 अप को लगाई गई है और सूरत से विरमगांव पैसेंजर को लगाई जाती है। यहां यात्री बोगी की मांग एक बोगी से पूरी नहीं हो पा रही है इसलिए एक बोगी उसमें और लगाई जाए जिसमें आधा फर्स्ट क्लास और आधा जनरल की व्यवस्था हो। नंदरवार से वाया सूरत मुंबई जाने आने के लिए एक फास्ट गाड़ी चलाई जाने की भी मांग करता हूँ। गुजरात महाराष्ट्र की राजधानी है लोगों को सरकारी काम से मुंबई आना-जाना आवश्यक होता है। धुले नरदाणा नयी रेल लाईन का सर्वे का काम पूरा हो गया है। इस लाइन के लिए बजट में कोई प्राविजन नहीं है। मैं इसके लिए बजट में प्राविजन की मांग करता हूँ। मनमाड मालगांव धुले नई रेल लाइन का भी सर्वेक्षण हो गया है। इस लाइन के लिए भी मैं बजट में प्राविजन की मांग करता हूँ। यही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री समीक लहिरी (डायमंड हारबर) : सभापति जी, मैं ज्यादा न बोलते हुए कुछ मांगों के बारे में कहना चाहता हूँ जिनकी मांग मेरे जन्म से पहले से संसद में हो रही है। सुन्दरवन इलाके में लक्ष्मीकांतपुर नामखाना लाइन को एक्सटेंड करने की बात है। उसके एक्सटेंशन का काम भी चल रहा है लेकिन बहुत धीमी गति से चल रहा है। उसको तंज करने की मांग मैं करता हूँ। बजबज से नामखाना तक इस लाइन को जोड़ा जाए। उस इलाके में सन्ट्रल गवर्नमेंट के एक्सपोर्ट प्रोसेसिंग जोन भी हैं। अगर उसको रेल लाइन से जोड़ा जाएगा तो एक्सपोर्ट

प्रोसेसिंग जोन और फ्री ट्रेड जोन का जो सेन्टर है, उसको भी बहुत लाभ होगा।

इन मांगों की चर्चा मेरे जन्म से पहले 1957 में संसद में हो रही है। मैं मांग करता हूँ कि कम से कम बजबज से नामखाना तक रेल लाइन जोड़ने का जो सवाल है उसका सर्वे किया जाए। बजट में देखा जाएगा कि क्या हो सकता है। यही मेरी मांग है।

श्री सत्य पाल जैन (चंडीगढ़) : सभापति महोदय, लगभग चार बजने का समय हो गया है और मैं अधिक न बोलते हुए कुछ पॉइंट्स ही आपके सामने रखना चाहूंगा। हमारे रेल मंत्री महोदय ने बाकी सभी प्रांतों को कुछ न कुछ दिया है लेकिन चंडीगढ़ के लिए कोई नयी चीज रेल बजट में उन्होंने नहीं रखी। मैं उनसे निवेदन करना चाहूंगा कि जब अपना उत्तर दें तो चंडीगढ़ के लिए भी जो वह ठोक समझें करने की कृपा करें।

सभापति महोदय, चंडीगढ़ दो प्रदेशों की राजधानी है और हिमाचल के कुछ हिस्से में जाने के लिए भी चंडीगढ़ से जाना पड़ता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि चंडीगढ़ में टर्मिनल होना चाहिए जहां गाड़ियां खड़ी हो सकें, गाड़ियों को धोया जा सके तथा वहां आइलैण्ड प्लेटफार्म बनें। चार-पांच पॉसिंग लाइन्स बनें, गाड़ियां खड़ी होने की व्यवस्था हो और पंचकुला की तरफ भी एण्ट्री पाइंट मिले ताकि हरियाणा जाने वाले रेलों को आसानी हो सके। मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय इस संबंध में विचार करेंगे।

कोई भी जनरल कितना ही अच्छा हो, जब तक उसका सिपाही और साथी अच्छा नहीं है, तब तक वह सफल नहीं हो सकता। हमारे कर्मचारी हमारे सिपाही हैं। कर्मचारियों के संबंध में मैं एक छोटी सी विनती करना चाहता हूँ कि ऑफिसर्स के अंदर जो सीधी भर्ती वाले और प्रोमोटी हैं उनका 60 और 40 का रेश्यो तय हुआ था। लेकिन अब देखने में यह आ रहा है कि यह रेश्यो पूरा नहीं किया जा रहा है। मुझे बताया गया है कि लगभग दो-ढाई हजार के करीब एडसहॉक कर्मचारी काम कर रहे हैं। किसी भी कर्मचारी की जिंदगी में प्रोमोशन और इन्क्रीमेंट ये जो बहुत महत्वपूर्ण चीजें होती हैं। अगर समय पर प्रोमोशन नहीं मिलता, समय पर इन्क्रीमेंट नहीं मिलता तो कर्मचारी से आप उसका बैस्ट नहीं ले सकते। मेरा निवेदन है कि इस संबंध में एडहॉकिस्म समाप्त करते हुए डायरेक्ट अपाइंटी का भी और विशेषतौर पर प्रोमोटी का भी जो उनका ऑफिसर्स में हिस्सा बनाता है, वह उनको दिया जाना चाहिए, ताकि उनके अंदर और अधिक लगन से काम करने की भावना पैदा हो।

सभापति महोदय, मैं एक प्रोपोजल देना चाहता हूँ। खालसा पंथ की स्थापना 1699 में हुई थी। गुरु गोविंद सिंह पटना में जन्मे थे और आन्दपुर साहब में जाकर उन्होंने खालसा पंथ की स्थापना की थी। 1999 में सारा सिख पंथ दुनिया भर से 300वीं जयंती मना रहा है। मेरा रेल मंत्रालय से एक निवेदन है कि अगर इस अक्सर पर आप पटना से लेकर आनंदपुर साहब तक, पटना में गुरु गोविंद सिंह का जन्म हुआ, आनंदपुर साहब में जाकर उन्होंने खालसा पंथ की स्थापना की

थी, इस भ्रवसर पर पटना से आनंदपुर साहब वाया चंडीगढ़ को जोड़ते हुए एक नई गल शुरू करते हैं तो मैं समझता हूँ कि इससे महान गुरूओं को, जिन्होंने देश के लिए अपने परिवार को कुर्बानी दी, अपने गावों को बेटों को दोवार में चिनवाया, ऐसा करके उनको हम एक छोटी सी श्रद्धांजलि दे सकते हैं। चंडीगढ़ तक कुछ ट्रेनों के बारे में मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि ऊंचाहार एक्सप्रेस अब अम्बाला कैंट से चलती है। चंडीगढ़ से लगभग दो लाख मजदूर, जो उत्तर प्रदेश, राजस्थान, बिहार और दक्षिण भारत से आते हैं, यदि इस गाड़ी को आप चंडीगढ़ तक एक्सटेंड कर दें तो बहुत सारे हमारे मजदूर गई, जो चंडीगढ़ की लंबर कानोनों में रहने वाले हैं, उनको अपने घर आने में सुविधा रहेगी। इसके अलावा कल भी किसी न शान-पंजाब का जिक्र किया था, उसके बारे में मेरा कहना यह है कि सरहिंद फतेहगढ़ एक ऐसा स्थान है जहाँ हिंदुओं का, मुसलमानों का, सिखों का, तीनों का एक एक धार्मिक स्थान है। गुरू गोविंद सिंह के बच्चे वहाँ दोवार में चिनवाये गये थे, मुसलमानों का राजा-शरीफ वहाँ पर है, हिंदुओं का मंदिर भी वहाँ पर है और एक जैन मंदिर भी वहाँ पर है, अगर सुपर फास्ट ट्रेनों में से कोई एक-दो ट्रेन को अगर आप एक-दो मिनट का हॉल्ट वहाँ देते हैं तो जो दूर से धार्मिक श्रद्धा के कारण भगत एवं टूरिस्ट आते हैं, उनको वहाँ उतरने और ठहरने में आसानी रहेगी और इसके लिए मैं समझता हूँ कि आप प्रयास करें।

एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि आजकल मॉडर्न सिग्नलिंग के बारे में दुनिया में काफी चर्चा चल रही है। मैं चाहूँगा कि मंत्री जो इसके बारे में विचार करें यदि वह हमारे यहाँ भी लागू हो सकें।

सभापति महादय, फिरोजाबाद के एक्सप्रेस के बाद ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए पिछले वजट में रेलवे ने 276 करोड़ रुपये को व्यवस्था की थी और इस बार वह घटाकर 228 करोड़ का गई है। रेलवे का एक एक्सप्रेस भी अगर कहीं हाता है तो उसमें सैकड़ों लोगों को जाने जाता है। मुझे नहीं मालूम कि किस कारण से यह अमाउंट कम की गई थी। क्या पिछली आमउंट यूटीलाइज नहीं हो पाई, या उसके कुछ और कारण हैं, इसके संबंध में देखा जाना चाहिए और दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सभी संभव कदम उठाये जाने चाहिए। गज कंवेशन के लिए कुछ व्यवस्था की गई है यह सही बात है। लेकिन मेरा निवेदन है कि इसके संबंध में आजकल जो टेक्निकल रिक्वायरमेंट्स हैं, वे पूरी की जानी चाहिए। कई बार हम जल्दबाजी करते हैं तथा जो समय लगना चाहिए किसी चीज को सैटल होना के लिए वह समय नहीं देते हैं जिसको वजह से जल्दबाजी में की हुई चीज साल दो साल के बाद खराब हो जाती है। मेरा कहना यह है कि आप टेक्निकल रिक्वायरमेंट्स के संबंध में ध्यान देंगे।

एक बात को मुझे बड़ा हैरानी हुई है, मुझे बताया गया है और मैं चाहूँगा कि मंत्री महादय इसको वैरोफाई करेंगे कि रेलवे जो सारे हिंदुस्तान का माल ढोता है, उसने निर्णय किया है कि रेलवे को जो अपनी माल ढोने का रिक्वायरमेंट्स हैं, वह टूकों से करवाई जाए,

रेलवे से नहीं कराई जाए। इसके लिए रेलवे को कितना ज्यादा पैसा खर्च करना पड़ेगा, मुझे मालूम नहीं है। मैं चाहूँगा कि यह बात कंफर्म हो। अगर यह बात सही है तो मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात होगी। जो रेल सारे हिंदुस्तान का माल ढोती है वह अगर अपना माल टूकों से ढुलवायेगी तो इससे बहुत नुकसान होगा। इस मामले में मंत्री जी आप चैक अप करें। मुझे जब बताया गया तो मुझे यह बात बड़ी अजीब सी लगी। महादय, मुझे यह भी बताया गया है कि माल ट्रेन में आपने भाड़ा बढ़ाया है। भाड़ा बढ़ाने की जगह अगर माल ट्रेन की स्पीड 5 से 10 किलोमीटर बढ़ा दी जाए तो शायद आपको भाड़ा बढ़ाने की जरूरत ही न पड़े। इसी एग्जिस्टिंग स्ट्रक्चर के अंदर आपका घाटा कम हो सकता है, इसको आप चैक करवाने की कोशिश करेंगे।

दो छोट से प्वाइंट कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। महादय, अम्बाला तक इलैक्ट्रिफिकेशन का काम हो चुका है और सिर्फ अम्बाला-चंडीगढ़ 50 किलोमीटर का बाकी है। तो मेरा निवेदन यह है कि इसको वहाँ तक भी एक्सटेंड किया जाए और चंडीगढ़ में साउथ इंडिया के लिए और बिहार और यूपी के लिए गाड़ियां चलाई जाएं क्योंकि हमारे यहाँ चंडीगढ़ में दो-ढाई लाख मजदूर ऐसे हैं जो साउथ इंडिया से, तमिलनाडु से, कर्नाट से, राजस्थान से, बिहार से आते हैं। ताकि उनको वहाँ स्थान मिल सके। अंतिम बात मैं लुधियाना रेल लाइन के बारे में कहकर खत्म करता हूँ।

चंडीगढ़ पंजाब की राजधानी है लेकिन चंडीगढ़ आज भी रेल मार्ग से लुधियाना और पंजाब से जुड़ा हुआ नहीं है। कुछ समय पहले चंडीगढ़ लुधियाना रेल लाइन का सर्वे हुआ था लेकिन पता नहीं किन कारणों से वह काम सिर नहीं चढ़ने दिया गया। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि लुधियाना चंडीगढ़ रेल लिंक तो बने लेकिन सोधा बने। सोधा से मेरा मतलब है कि चंडीगढ़ से मोहाली, खरड और मोरिंडा होते हुए बने। आप जिस तरह राजपुरा से लिंक निकालना चाहते हैं, वह भी स्वागतयोग्य कदम है, उसमें कोई विरोधाभास नहीं है लेकिन लुधियाना, चंडीगढ़ अगर लिंक आप बनाना चाहते हैं तो वह खरड, मोहाली, मोरिंडा समराला के माध्यम से ज्यादा उचित रहेगा जो छोटा भी रहेगा और सोधा लिंक भी होगा तथा लुधियाना से चंडीगढ़ आने में समय भी कम लगेगा। अगर वाया राजपुरा आप लाना चाहेंगे तो अधिक समय लगेगा और लाभ भी नहीं होगा। इसके सहारे आप चंडीगढ़ से अमृतसर तक लिंक बना सकेंगे तथा आज रोड ट्रांसपोर्ट पर जो प्रेशर है, वह प्रेशर भी कम हो सकेगा।

इन शब्दों के साथ, आपने मुझे समय दिया, मैं नहीं चाहता कि आप घंटी बजाएं, आपने मेरी बातें ध्यान से सुनीं और मैं दोनों मंत्रिण को धन्यवाद देते हुए, अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री कोडीकुनील सुरेश (अडूर) : मैं 1996-97 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं माननांय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान को बधाई देता हूँ जिन्होंने यह बजट इस सदन में पेश किया है।

मैं अधिक समय नहीं लूंगा क्योंकि मेरे माननीय साथी अधिकांश बातों के बारे में पहले ही बोल चुके हैं। मैं केवल अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में ही बोलूंगा। साथ ही मुझे रेलवे बजट में गम्भीर शिकायत है क्योंकि इसमें लाइन परिवर्तन के बारे में करल को पूर्ण उपेक्षा की गई है।

आठवें पंचवर्षीय योजना के दौरान हमने 6000 किलोमीटर से अधिक रेल पटरी को बड़ी लाइन में बदला है। इस गेज परिवर्तन का अधिकांश राज्यों को लाभ हुआ है। परन्तु गेज परिवर्तन के मामले में करल राज्य को पूरी तरह से उपेक्षा की गई है। करल में मीटर गेज की केवल एक ही रेल लाइन है जिस कोल्लम-मद्रास मीटर गेज लाइन कहते हैं। यह बहुत पुरानी रेल लाइन है। इस लाइन का निर्माण अंग्रेज सरकार द्वारा किया गया था। यह 100 वर्ष से भी अधिक पुराना है। हमारी लम्बे समय से यह मांग है कि कोल्लम-मद्रास इस मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जायें। 1991-92 के बजट में गेज परिवर्तन के लिए इस लाइन को शामिल किया गया था। मद्रास से विरूद्धनगर तक के पहले चरण की लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम पूरा हो चुका है। विरूद्धनगर से कोल्लम के दूसरे चरण के काम को अभी तक शुरू नहीं किया गया है। माननीय मंत्री ने इस बजट में गेज परिवर्तन की अनेक परियोजनाओं की घोषणा की है परन्तु विरूद्धनगर से कोल्लम तक के दूसरे चरण को उपेक्षा की गई है। इस सदन में तथा अनेक बैठकों में माननीय मंत्री जी ने तथा रेलवे बोर्ड ने यह आश्वासन दिया था कि विरूद्धनगर-कोल्लम सेक्शन के गेज परिवर्तन का काम अगले वित्त वर्ष में शुरू किया जायेगा। परन्तु यह आश्वासन अब कोल्ड स्टोरेज में चला गया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि इस गेज परिवर्तन को इस बजट में शामिल किया जायें।

करल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र अडूर में जो कि बहुत पिछड़ा क्षेत्र है, एक ही रेल लाइन है जो कि कोट्टम-मद्रास मीटर गेज लाइन है। यह मद्रै डिवीजन के अधीन है और विकास के मामले में इसकी पूरी तरह उपेक्षा की गई है। 90 प्रतिशत अधिकारी तमिलनाडु के हैं और वे तमिलनाडु पर ही ध्यान देते हैं। पिछले अनेक वर्षों में यह भेदभाव चल रहा है। दक्षिण रेलवे के मद्रै डिवीजन के अधिकारियों के इस रवैये की मैं पूरी तरह निन्दा करता हूँ।

इस मीटर गेज लाइन में यात्री सुविधायें बहुत घटिया तथा अपर्याप्त हैं। मैं माननीय मंत्री का ध्यान थमसताला, अरपार, कावू, इफ्फोजकुरी और ऐडमोन ओट्टाकल स्टेशनों के रिमाडलिंग के लिए तुरन्त कदम उठाने की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। माननीय मंत्री से मैं यह भी अनुरोध कर रहा हूँ कि वह इन स्टेशनों पर प्लेटफार्म शैल्टर, पेयजल प्रतीक्षालय आदि की व्यवस्था करें।

इस लाइन पर कोट्टरक्करा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहां प्लेटफार्म पर छत नहीं है और यात्रियों के लिए टर्मिनल को छत पर्याप्त नहीं है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नई रेल लाइन के सर्वेक्षण के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि बड़ी गेज की दो लाइनों का सर्वेक्षण हो रहा है। कोट्टयम-पुनालूर-सुबारी रेल लाइन को थिरुवनन्थापुरम तक बढ़ाने का प्रस्ताव है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है। सर्वेक्षण कार्य के पूरा होने के बाद माननीय मंत्री को इसके तुरन्त निर्माण पर विचार करना चाहिए।

पूर्वाहन 4.00 बजे

कायमकुलम-अडूर-कोट्टरक्करा-चडयामंगलम-त्रिवेन्द्रम रेल लाइन का भी प्रस्ताव है। इसका सर्वेक्षण चल रहा है। दक्षिण करल के पूर्वी भाग में यह एक महत्वपूर्ण रेल लाइन है। अगले बजट में इस लाइन के निर्माण पर भी विचार किया जाना चाहिए।

माइलाम और मंडूमबर्दकुलम पर उपरिपुलों की लम्बे समय से चल रही मांग के बारे में कहना चाहता हूँ कि करल सरकार इनके निर्माण के खर्च के लिए धन जमा कराने को तैयार है परन्तु रेलवे ने कोई कार्यवाही नहीं की है।

इस रेल लाइन पर अनेक फाटकों की आवश्यकता है। कोहरक्करा के निकट चैनपारा, कुरी के निकट थलवूर और अरयान कावू जैसे स्थानों पर फाटकों की व्यवस्था करने के प्रस्ताव रेलवे के पास हैं।

इस लाइन से गुजरने वाला सभी रेलगाड़ियों में अतिरिक्त कांच लगाने की भी मांग है। इस समय रेलवे ने कुछ ही कोच दे रखे हैं। इससे यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। अतः मेरा अनुरोध है कि निरन्तर बढ़ रही यातायात की मांग को पूरा करने के लिये इस लाइन पर और कोच दिये जायें।

जहां तक नई रेल गाड़ियों का सम्बन्ध है मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री को अनुरोध करूंगा कि वह इस सैक्टर में स्कूल व कालेज के छात्रों और सरकारी अधिकारियों के लिए सुबह पुनालूर से क्विलोन के लिए और शाम को क्विलोन से पुनालूर के लिए प्रतिदिन एक गाड़ी चलायें।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस लाइन पर क्विलोन से पुनलूर के लिए एक नई रेल एवं बस सेवा शुरू करें।

इस लाइन पर माल यातायात के परिवहन को रद्द किये जाने के प्रश्न पर पुनः विचार किया जाये।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह बरास्ता त्रिवेन्द्रम कुलाथुमुझा-पालोडे-नेडुमंगुडु-कट्टकूड रेल लाइन के सर्वेक्षण पर भी ध्यान दें। मुझे आशा है कि रेल मंत्री बजट में इस सर्वेक्षण को भी शामिल करेंगे।

जहां तक इस लाइन पर नये रेलवे स्टेशन का सम्बन्ध है मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह सचनकांडाह और पुनलूर के बीच कलथुरुथी और कल्पानडू पर दो नये रेलवे स्टेशन बनाये।

जहां तक मेरे क्षेत्र में आरक्षण सुविधाओं का प्रश्न है बड़ी लाइन पर हमारे लिए आरक्षण का कोई कोटा नहीं है। मेरे क्षेत्र के लम्बी दूरी के यात्रियों को अपनी टिकटों की बुकिंग के लिए बहुत दूर जाना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह कोहारकूरा, पूनातूर और पुवन्मुखम में लम्बी दूरी के रेलगाड़ियों में आरक्षण कोटे में वृद्धि करें।

जहां तक बाह्य एजेंसी का सम्बन्ध है मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह मेरे क्षेत्र में पथानपुरम में एक बाह्य एजेंसी बनाने पर विचार करें।

मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूँ। वह दलितों के निःसन्देह नेता हैं। वह अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लोगों की शिक्षायता तथा उनकी रक्षा के लिए लड़ने वाले व्यक्ति हैं। मुझे इसका बहुत गर्व है। अतः मेरा विचार है कि माननीय मंत्री रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जातियों के लिए रोजगार के आरक्षण पर विचार करें।

रेलवे में उच्च पदों के लिए अनुसूचित जनजातियों पर विचार नहीं किया जा रहा है। उन पर केवल खलासियों के पदों के लिए विचार किया जाता है। यहां तक कि खलासियों की भर्ती भी नहीं की जाती है। मुझे आशा है कि रेल मंत्री रेल मंत्रालय में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण पर तुरन्त ध्यान देंगे। मेरा सुझाव है कि माननीय मंत्री रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की भर्ती के लिए विशेष अभियान चलायें।

स्टालों, खानपान गृहों, चाय की दुकानों के आवंटन के मामले में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों को अन्देखा की जाती है। उन्हें कोई स्टाल, रेस्टोरेंट तथा बुक स्टाल नहीं मिलता। मैं श्री राम विलास पासवान को उनके हाल के वक्तव्य के लिए बधाई देता हूँ कि स्टाल आदि आवंटित करते समय अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों तथा पिछड़े वर्गों के लोगों पर विचार किया जायगा।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और एक बार फिर रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

प्रो. आर.आर. प्रामानिक (मथुरापुर) : मैं माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ। समय के अभाव के कारण मैं संक्षेप में अपनी कहूंगा। रेल मंत्री द्वारा पश्चिम बंगाल के संसद सदस्यों की 27 जून को रेल भवन में बुलाई बैठक में मैंने सुन्दरवन क्षेत्र जॉकि पश्चिम बंगाल का दक्षिणी भाग है, के लिए दो प्रस्ताव रखे थे। मेरा पहला प्रस्ताव पहले से चल रहा लाखा कान्तापुर-नमरनाखा रेलवे लाइन को फर्रुखाबाद तक बढ़ाने के बारे में था जिमका पर्यटक केन्द्र तथा बंगाल का खाड़ी में मछली पकड़ने का बन्दरगाह के रूप में विकास किया जा रहा है। मेरा दूसरा प्रस्ताव मानापुर और बसन्ती म हांतें हुए सियालदाह से झारखाली तक

नई रेल लाइन के बारे में था। झारखाली का पर्यटक केन्द्र के रूप में तथा उन लोगों के साहसिक कार्य के लिए विकास किया जा सकता है जो बंगाल के शोरों से बसे खूतसूरत सुन्दरवन क्षेत्र के भीतर तक जाना चाहते हैं। दोनों पर्यटक केन्द्रों का अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर विकास किया जा सकता है। यदि प्रस्तावित रेल लाइनों का निर्माण हो जाये। इससे इन पिछड़े क्षेत्रों में जहां अधिकतर अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों से लोग रहते हैं, कृषि पर आधारित उद्योगों की स्थापना के लिए उद्योगपतियों को आमंत्रित किया जा सकता है। यदि यह दो रेल लाइनें बन जाती हैं तो इससे उस क्षेत्र के लोगों के अधिक तथा सांस्कृतिक जीवन में निश्चित रूप से परिवर्तन आयेगा। मेरे विचार में माननीय रेल मंत्री को याद होगा कि पश्चिम बंगाल के मुख्य मार्गों सुन्दरवन के पिछड़े क्षेत्र के विकास में बहुत रुचि लेते हैं। उन्होंने रेल मंत्री को देने के लिए मुझे एक पत्र भेजा है और मैंने उस दिन बैठक में यह पत्र रेल मंत्री जी को दे दिया था। मुझे आशा है कि रेल मंत्री इस महत्वपूर्ण मामले पर ठोस प्रतिक्रिया दिखायेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : सभापति महोदय, मैं अपने सन्त रेल मंत्री महोदय से यह कहना चाहूंगा कि आपने पिछड़े क्षेत्रों के विकास की जो कोशिश की है और जिस गति से विकास इन क्षेत्रों का होना चाहिए वह नहीं हुआ और जितना ऊंचा इनको उठना चाहिए उतने ऊंचे ये नहीं उठे हैं। रेल बजट में पिछड़े क्षेत्रों को बहुत कुछ दिया लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश का एक बुंदेलखंड क्षेत्र है जो 18 जिलों को बनाकर बनता है। जरा विचार करिए कि वह सारा क्षेत्र भी सबसे अधिक पिछड़ा है और सबसे अधिक गरीब है, लेकिन उसके लिए बजट में कुछ भी नहीं दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या यह भेदभावपूर्ण व्यवहार नहीं है? क्या मैं आपसे कहूँ कि क्षेत्रीय असंतुलन को मिटाने का जो दावा आपने किया है वह खोखला है।

मैं मंत्री जी से जो इस क्षेत्र की उपेक्षा की गई है, उसके संबंध में सुझाव के रूप में कहना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि वे मेरे इन सुझावों को अपने बजट भाषण के समय बजट में शामिल करने की घोषणा करेंगे। उमा भारती जी, हमारे कुसमरिया जी और मैं रेल भवन के समक्ष केवल एक मांग को लेकर धरने पर बैठे थे। आप रेल मंत्री हैं, साथ में संत भी हैं। संत की वाणी के अंदर सत्यता होती है। इसलिए मुझे विश्वास है कि ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन की सर्वेक्षण रिपोर्ट 31 जुलाई तक प्लानिंग कमिशन के पास पहुंच जाएगी और प्लानिंग कमिशन के अंदर भी आपकी पहल होनी चाहिए कि कहीं यह सर्वेक्षण रिपोर्ट सबसे नीचे फाइलों में दबकर न रह जाए।

मैं आपसे यह भी कहना चाहूंगा कि आज हमारे विकास के लिए यह बहुत आवश्यक है कि ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन जितनी जल्दी बिछ जाएगी, विकास के नाम पर हम उतनी ही जल्दी ऊपर

उठते चले जाएंगे। कौनसी ऐसी परिस्थितियाँ हैं जो आमदनी में झांसी से कानपुर, झांसी से मानकपुर लाइन सबसे ज्यादा अपना हिस्सा देती हैं, लेकिन इनका अभी तक विद्युतीकरण नहीं हुआ, दोहरीकरण का काम नहीं हुआ? क्या यह पिछड़े क्षेत्र को उपेक्षा नहीं है। मुझे आपसे बहुत अपेक्षा है कि आप इस बजट में इसके संबंध में कुछ निर्णय अवश्य लेंगे।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। आपने माल भाड़े में 10 प्रतिशत की वृद्धि की है। यह आम नागरिक को प्रभावित करेगा। यह मंहगाई को बढ़ाएगा, मुद्रास्फीति को बढ़ाएगा क्योंकि पेट्रोलियम पदार्थों के दाम पहले से ही बढ़ चुके हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आपने यह घोषणा की है कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली में जो भी सामग्री आती है, उसमें आपने माल भाड़े में छूट दी है। मेरा अनुरोध है कि जनभावनाओं का आदर करते हुए सामान्य जन-जीवन में जितनी भी आवश्यक खाद्य पदार्थों की वस्तुएँ हैं, उन सबके माल भाड़े में उसी प्रकार से कमी की जाए जिस प्रकार से आपने सार्वजनिक वितरण प्रणाली के खाद्य पदार्थों के माल भाड़े में कमी की है।

आपने आज द्वितीय श्रेणी के बारे में डंका पीट दिया कि हमने किराये में कोई वृद्धि नहीं की है। लेकिन 200 किलोमीटर के बाद शयनयान श्रेणी में आपने पांच प्रतिशत की वृद्धि कर दी है। झांसी से दिल्ली आने वाले व्यक्ति के 200 किलोमीटर तो हमारे धौलपुर तक ही पूरे हो जाते हैं। धौलपुर से दिल्ली तक उसे किराये में पांच प्रतिशत की वृद्धि देनी पड़ेगी। मद्रास से दिल्ली आने वाले गरीब मजदूर के लिए आप हिस्सा जोड़कर देखिए कि आपने उसके किराये में कितनी वृद्धि की है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप इस पर पुनर्विचार करें। आप कहेंगे कि आमदनी के स्रोत क्या हैं। मैं इस सदन में स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ कि आज 20 अरब प्रतिवर्ष का रेल विभाग में भ्रष्टाचार है। उसको आप कम कर सकते हैं। रेलवे में आवश्यक वस्तुओं की खरीददारा में भ्रष्टाचार है। साथ ही रेलवे कूड़ा-करकट जैसे लांहे आदि को बेचता है तो उसमें करोड़ों रुपये का माल चोरी हो जाता है या चोरी छिपे माफिया गिराह के पास चला जाता है। यदि आप इसे रोक दें तो मैं कहता हूँ कि आपने जो 10 प्रतिशत का माल भाड़ा बढ़ाया है, उसको आप कटौती कर सकते हैं।

इन बातों के साथ मैं अपने क्षेत्र के कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। झांसी में जो रेलवे चिकित्सालय है उसे आधुनिकतम बनाया जाए। हृदय रोग तथा आत के विशेष इलाज की सुविधा प्रदान की जाए। ताज एक्सप्रेस को नई दिल्ली से झांसी तक लाया जाए तथा शताब्दी गाड़ी जो भोपाल से नई दिल्ली आती है, उसे एक घंटा देरी से लाया जाए। छपरा मेल जो आगरा से झांसी हांते हुए छपरा को जाती है, उसे नई दिल्ली से छपरा को ले जाएँ जिससे झांसी से लेकर कानपुर के बीच के डिफरेंस में लोग यात्रा कर सकें। मध्य रेलवे में झांसी डिवीजन में एक मौरानोपुर बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। मध्य प्रदेश के तीन जनपद—छतरपुर, पन्ना और टीकमगढ़ एक मुख्य स्टेशन है। मेरा आपसे अनुरोध है कि सभी गाड़ियों का वहाँ पर ठहराव होना चाहिए।

लालितपुर से ग्वालियर राज्य कर्मचारियों के लिए एक स्थान है। प्रतिदिन हजारों कर्मचारी आते और जाते हैं। मेरा अनुरोध है कि एक इंटर सिटी चलाई जाए जिससे कि राज्य कर्मचारियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

दया भाव से की जाने वाली नियुक्तियाँ मंडल स्तर पर निपटाई जाएँ और इसमें समय को सोमा को समाप्त कर दिया जाए। खेल के कोर्ट को बढ़ाकर दुगुना किया जाए। झांसी में जो आवास व्यवस्था है, उस दुगुना किया जाए और यह निश्चित किया जाए कि महिला कर्मचारियों को आवास की व्यवस्था पहले की जाएगी और इसकी अनिवार्यता दी जाए। भिन्न भिन्न न्यायालयों में कर्मचारियों के जो फैंसल पैन्डिंग पड़े हुए हैं, मैं मांग करता हूँ कि उन्हें 15 दिन के अंदर लागू किया जाए क्योंकि भिन्न-भिन्न न्यायालय कर्मचारियों के पक्ष पर कुछ निर्णय करते हैं। लेकिन सालभर हो गया है, रेलवे यह फैंसल नहीं कर पाती कि उनको लंग या नहीं।

झांसी डिवीजन का कटौती करके नए डिवीजन की जो बात प्रारंभ हुई है, वह बहुत ही संवेदनशील मामला है। मैंने माननीय मंत्री से अनुरोध किया है कि उस क्षेत्र के सभी सांसदों को बुलाकर एक बैठक करें और आम सहमति से कोई अच्छा सुझाव लेकर उसको लागू करें। पिछले आंदोलन को दोहराया न जाए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री सतपाल महाराज : मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि 31 जुलाई नहीं, 31 अगस्त को तारीख दी गई थी।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (सहरसा): माननीय सभापति जी, मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह किसान-मजदूरों के लिए काफी लाभप्रद बजट है। इस बजट में उन इलाकों को भी छूने का प्रयास किया गया है, जिनको तरफ आज तक किसी ने देखा भी नहीं था। मैं इस देश की सबसे बड़ी पंचायत में खड़े होकर अपने क्षेत्र के सभी किसान-मजदूरों को तरफ से रेल मंत्रों को धन्यवाद देता हूँ और उनका आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने उस इलाके की मूलभूत समस्या से कुछ हद तक वहाँ के लोगों को निजात दिलाने की कोशिश की है। यह काफी सराहनीय है। वह इलाका इनका आभारी और ऋणी रहेगा।

इसी सदन में दूसरे कोने से यह आवाज भी आई कि यह रेल बजट बिहार का है या पूर्वांचल का है, जबकि ऐसी कोई बात नहीं है। आजादी के बाद कई सरकारें आईं और गईं, कितने ही रेल बजट पास हुए, लेकिन सभी में बिहार की उपेक्षा होती थी। तब किसी ने कोई आवाज नहीं उठाई। बिहार भी भारत का एक अंग है। इसको भी देखना चाहिए और थोड़ा-बहुत देना चाहिए। लेकिन इस बार बिहार की आवश्यकताओं को इस बजट में शामिल किया गया तो तरह-तरह की बातें उठने लगीं हैं। बिहार को ज्यादा नहीं मिला और जितना मिला भी है, वह बहुत कम है। आजादी के बाद जितने भी रेल बजट पास हुए हैं, उनमें कई इलाकों में विकास कार्य हुए, लेकिन

बिहार को उसका हक नहीं मिला। अगर वह हक दिया जाए तो इस बजट में कुल जितनी राशि है, वह भी अगर बिहार को दे दी जाए तो कम होगी।

इस देश में इस बार छः जोनल आफिस खोले गये। लेकिन बिहार में केवल एक हाजीपुर है। फिर कैसे कहा जा सकता है कि बिहार ने सब कुछ ले लिया है। रेल बजट में टोटल ढाई दर्जन जगहों पर आमाम परिवर्तन की बात कही गई है। लेकिन उसमें सिर्फ बिहार में मानसों से सहरसा, फारबिसगंज और हाजीपुर से बछवाड़ा, पटना से 7.24 कि.मो. और सकड़ी से हसनपुर लाइन को लिया गया। सकड़ी से हसनपुर कोई नई लाइन नहीं, बल्कि पुरानी लाइन है, उसको फिर से बनाने के लिए इस बजट में प्रावधान किया गया है। जहां तक नई गाड़ियों का सवाल है, सारे बजट में दो दर्जन से अधिक गाड़ी चलाने का प्रावधान किया गया है, लेकिन बिहार में सिर्फ तीन-चार गाड़ियां ही ली गई हैं। वजट में नौ डी.एम.यू ट्रेन में से बिहार में सिर्फ एक कटिहार से मानसों-बरौनी तक डी.एम.यू. ट्रेन चलाने का ही प्रावधान किया गया है। जो लोग इन बातों को कहते हैं कि बिहार का वजट है, मैं कहना चाहता हूँ कि उनको इच्छाशक्ति गलत है, विचाराधारा गलत है। उनको सोचना चाहिए कि बिहार पिछड़ा हुआ राज्य है, जिसमें विकास का कोई काम नहीं हुआ इसलिए उसका भी विकास होना चाहिए। मैं रेल मंत्रों को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने पटना में गंगा नदी पर पुल बनाए जाने का प्रावधान किया है। इसके बन जाने से हाजीपुर पटना तक रेल लाइन जा सकेगी।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसा) : अब छाँड़िए भी हाजीपुर का, कोई नई बात कहें।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : इससे पहले कभी उसका बात नहीं होती थी, इसलिए कैसे छाँड़ सकते हैं।

बिहार सिर्फ देश की आमदनी का जरिया ही नहीं होगा।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : मान्यवर, दूसरे स्थानों के लिए भी आप कहें।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : बिहार में कुछ लागत लगें, कुछ विकास का काम हो तो किसी को दर्द नहीं होना चाहिए। मैं रेल मंत्रों का बधाई देना चाहता हूँ कि गंगा नदी पर उन्होंने हाजीपुर से पटना तक रेल पुल बनाने का इस बजट में प्रावधान किया है। जो राशि सर्वे कराने के लिए उन्होंने दो हे उमक लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। इससे उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार बहुत पास हो जाएगा, आपस में मिल जाएगा। हमारे क्षेत्र में निर्मला से भटियाहा तक 14 किलोमीटर की रेल लाइन चलती थी। यह सन 44 का बात है। कोसी में भोषण बाढ़ आने से वह लाइन ध्वस्त हो गया और उसे फिर से बनाने का आज तक किसी ने प्रयास नहीं किया। एक बार सर्वे भी हुआ था लेकिन उस तरफ किसी ने ध्यान नहीं दिया। हमारे रेल मंत्रों परमवान जो न उसका सर्वे कराने का निर्णय लिया है और कुछ राशि का प्रावधान भी किया है। निर्मला सुपौल जिले का ही अंग है। यदि आप निर्मला से सुपौल आना चाहें तो नेपाल

से 100 किलोमीटर घूमकर आना पड़ेगा। नेपाल में यह रूल है कि अगर आप बार्डर से गुजरना चाहेंगे तो वे आपको इस बार्डर से 7.30 बजे शाम से 8 बजे सुबह तक गुजरने नहीं देंगे। आप चाहे कितने भी बड़े आदमी क्यों न हों। अगर आप अपने देश होकर सुपौल जिला मुख्यालय जाएंगे तो आपको 300 किलोमीटर मधुबनी, दरभंगा, समस्तीपुर, खगड़िया एवं सहरसा जिला होकर चलना पड़ेगा। इसलिए इस रेल लाइन का निर्माण कराना आवश्यक है।

कोसी क्षेत्र में कुछेश्वर धाम है। उसकी महिमा भी बहुत बड़ी है अगर वह रेल लाइन एवं सड़क से जुड़ा होता, तो वह हरिद्वार की तरह प्रसिद्ध हो जाता। लोग सदा मांग करते हैं कि वेंणादेवो से हावड़ा तक लाइन हो जाए या हरिद्वार से दिल्ली तक सोधा गाड़ी चले तो अच्छा होगा कुछेश्वर धाम भी सिद्ध स्थान है। कुछेश्वर स्थान से खगड़िया तक तथा सहरसा-वजमनखो-कटिहार तक और दरभंगा से सहरसा तक कुछेश्वर धाम होकर लाइन प्रस्तावित है, उसका सर्वे अखिलम्ब कराकर वह रेल लाइन बनवाई जाये। सिमरौ-बख्तियारपुर से बिहारो गंज तक 1972-73 में नई लाईन के लिए सर्वे हुआ था लेकिन इसको इस बजट में नहीं लिया गया। मधेपुरा से सिद्धेश्वर स्थान तक भी सर्वे हुआ था उसको भी नहीं लिया गया। इस बार भी सर्वे में प्रावधान नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्रों को स आग्रह करता हूँ कि उसका भी सर्वे कराकर उसको भी निर्मित कराया जाए। सहरसा में रेल का मंडल कार्यालय है। सहरसा जिला मुख्यालय है और वह कमिश्नरी मुख्यालय भी है। यह अच्छा शहर है और बीच-बीच में रेलवे लाइन चलती है लेकिन वहां ओवरब्रिज नहीं है जिसके कारण लोगों को काफी कठिनाई होती है। वहां के जिला पदाधिकारियों ने बिहार सरकार को लिखा है और बिहार सरकार ने रेल विभाग को लिखा है कि जल्दी से जल्दी वहां पर ओवरब्रिज बनाया जाए। सुपौल स्टेशन के आर-पार फुट-ब्रिज होना चाहिए। वह भी जिला मुख्यालय है। सहरसा एवं सुपौल जंक्शन को एक मॉडल जंक्शन बनाया जाए उसका सौन्दर्यीकरण हो। कोपड़िया, सिमरौ बख्तियार, धोपुर, भटियाहा एवं राकोपुर स्टेशन पर यात्रो शंड बनाया जाए। सिमरौ-बख्तियारपुर स्टेशन के साथ ही सभी रेलवे स्टेशनों का विद्युतीकरण किया जाए और पटना से मानसों तक और मानसों से सहरसा तक एक नयी गाड़ी चलनी चाहिए क्योंकि उस इलाक में कोई दूसरा यातायात का साधन नहीं है। एक छोटी लाइन को गाड़ी चलती है लेकिन वहां पर एक नयी गाड़ी चलनी चाहिए।

नाथ-ईस्ट एक्सप्रेस जो गाहाटी तक जाता है वह दिल्ली से चलती है, उसका रुकने का स्थान खगड़िया में है। लेकिन पटना आने के लिए टिकट नहीं मिलता है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि खगड़िया से बिहार की राजधानी पटना तक उसका टिकट विशेष परिस्थिति में दिया जाए।

रात में एक गाड़ी जानकी एक्सप्रेस कटिहार से सहरसा, समस्तीपुर तक चलती है तथा हरिहरनाथ एक्सप्रेस गाड़ी आधे घंटे के अंतर से चलती है। इसलिये मैं मांग करता हूँ कि हरिहरनाथ एक्सप्रेस गाड़ी को

रात में और जानकी एक्सप्रेस को दिन में चलाकर समस्तीपुर से बढ़ाकर हाजीपुर, सोनपुर तक किया जाये। दूसरा अनुरोध यह है कि हरिहरनाथ एक्सप्रेस में ए.सी. कांच लगाया जाये क्योंकि उधर के सभी सांसद विधायक भी उसी गाड़ी से आते जाते हैं। और उसके डिब्बे को ठोक-ठाक रखा जाये। माननीय सदस्य श्री चुनचुन प्रसाद यादव और श्री अनिल कुमार यादव ने भी अभी मांग की है कि भागलपुर मन्दारहिल लाइन को देवधर तक बढ़ाया जाये। भागलपुर से दक्षिण पार उत्तर बिहार के लोगों को देवधर आने के लिये उसी लाइन का सहारा लेना पड़ेगा क्योंकि देवधर एक तीर्थ स्थल है। उत्तर क्षेत्र में पुर्लिया एवं सहरसा कमिश्नरी के लोग इसी रास्ते से देवधर जाते हैं।

सभापति महादया, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान नई दिल्ली स्टेशन पर उत्पन्न एक समस्या को आर दिलाना चाहता हूँ जो दुखदाई है। वहाँ से पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिये जो भी रेल खुलती है और जब सीटिंग यार्ड से रेल लाकर प्लेटफार्म पर लगती है तो उसमें गुंडे और फुनिंस लोग पहले से जगह रोक रहते हैं और बिहार के गरीब मजदूरों से पैसा लेकर उन्हें अंदर जान दिया जाता है टिकट रहते भी पैसा नहीं देने पर उसका पैसा छाना जाता है, पीटा जाता है। आपसे अनुरोध है कि सरकार ऐसी व्यवस्था करे कि बिहार के मजदूर और गरीब लोग साधारण डिब्बों में पुलिस और गुंडों को बिना पैसा दिये ही अपने गंतव्य स्थान तक यात्रा कर सकें।

अंत में एक बात कहकर समाप्त करूँगा। नवगच्छिया स्टेशन के बाहर सड़क दयनाय स्थिति में है। सड़क पर पानी लगा रहता है। जनता को गाड़ी पकड़ने में काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मेरी मांग है कि सड़क को मरम्मत को जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर से माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बिहार के लिये ऐतिहासिक कदम उठाया है, उससे न केवल हम लोगों को बल्कि गरीब जनता को राहत मिलेगी।

[अनुवाद]

श्री सत्यजीत सिंह दलीपसिंह गायकवाड़ (बड़ौदा): महादया, मैं रेल बजट का स्वागत करने तथा रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान को बधाई देने में अपने साथियों के साथ स्वयं को भी शामिल करता हूँ कि उन्होंने वास्तव में ऐसा बजट पेश किया है जो रेल द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों को 90 प्रतिशत का प्रतिनिधित्व करता है।

अपने बजट में उन्होंने सुविधाओं तथा किरायों के पहलुओं पर ध्यान दिया है जो देश के गरीब जनसाधारण के लिए उपयुक्त है।

मैं माननीय रेल मंत्री को इसलिए भी बधाई देना चाहता हूँ कि अनेक वर्षों बाद ऐसा बजट आया है जिसमें फ्लिड लोगों के क्षेत्रों और जनजाति क्षेत्र के विकास के इरादे को दर्शाया गया है। उन्होंने वन रेल लाइनों के लिए कुछ धन आवंटित कर अपने इरादे और इच्छा को दिखाया है।

वर्तमान संदर्भ में यह बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि देश आर्थिक विकास के बदलाव की स्थिति से गुजर रहा है, देश अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर आ रहा है और हमारी अर्थव्यवस्था विश्वव्यापी बन रही है ऐसे में रेलवे के निश्चित रूप से आत्मनिर्भर बनने की जरूरत है। हम निश्चित रूप से चाहेंगे कि देश आपस में जुड़ जाये, लोगों को संचार माध्यम मिले। मध्य वर्ग और गरीब लोगों के लिए रेलवे ही ऐसा माध्यम है जिससे वे नौकरियों और बेहतर अवसरों के लिए विभिन्न क्षेत्रों के साथ अपना सम्बन्ध बना सकते हैं। चूंकि माननीय रेल मंत्री ने इच्छा व्यक्त की है तो मैं कहूँगा कि जहाँ इच्छा है वहाँ रास्ता भी निकल आता है।

इस बजट में कुछ स्थानों पर आवंटन की कमी है : लम्बी अवधि के आयोजन में भी कुछ कमी है और मैं इस पर प्रकाश डालना चाहूँगा।

रेल बजट माल भाड़ा विभाग के कार्य निष्पादन को उचित रूप से नहीं दर्शाता है। माल भाड़ा के कार्य निष्पादन को हर वर्ष बो.ई. में दिखाया जाता है। परन्तु आर.ई. में आंकड़ों को कम करके दिखाया जाता है और वास्तविक आंकड़ों को पांच अथवा दस प्रतिशत अधिक दिखाया जाता है जिससे रेलवे के कुल मिलाकर अच्छे कार्य निष्पादन का पता लगता है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वह ब्यौरे को देखें और रेलवे बोर्ड को तथ्य और आंकड़े देने के लिए कहे जाँकि रेलवे निश्चित रूप से प्राप्त करेगी। रेलवे बोर्ड को ऐसे आंकड़ों की अपेक्षा करना चाहिए जिससे ठीक राजस्व का पता लगे क्योंकि यहाँ एक क्षेत्र है जिससे रेलवे अधिक से अधिक कमा सकता है और इसमें वृद्धि कर सकता है। रेलवे सामाजिक हितों पर धन के आवंटन से राजस्व खा रहा है परन्तु वह उनका पूरा कर रहा है।

मैं अनेक माननीय सदस्यों को आर से उन्हें समर्थन देता हूँ। रेलवे को बजट आवंटन में उचित भाग मिलाना चाहिए और अन्तिम रूप से तैयार बजट से उसे उचित परिव्यय मिलना चाहिए क्योंकि बजट आवंटन के उपलब्ध न होने से रेलवे को प्रगति रुक जायेगी। मैं यह भी कहूँगा कि अन्तिम योजना परिव्यय में रेलवे का भाग कम हो गया है। पहली योजना में यह 11.1 प्रतिशत था। आज हम प्रगति को सांच रहे हैं, देश आर्थिक सुधारों को आर बढ़ रहा है परन्तु आठवाँ योजना में रेलवे का भाग केवल छः प्रतिशत है। मुझे आशा है कि आने वाले वर्षों में यदि रेलवे ने उचित ढंग से अपना मामला वित्त मंत्रालय को पेश नहीं किया तो इसका आवंटन और कम हो जायेगा। इस कारण विद्यमान पटरियों पर दबाव है। यदि हम 1991 के यात्रा भाड़ा के आंकड़ों को देखें तो यह 2 प्रतिशत पर था। यह आज केवल पांच गुना है, यात्रा यातायात के मामलों में यह चार गुना है और उपलब्ध पूँजीगत इनपुट केवल दो गुना हुई है। हम अपने कुल पूँजी परिव्यय के साथ इसको तुलना किस प्रकार करेंगे जाँकि केवल दो गुना हुआ है। माल यातायात और यात्रा यातायात पांच तथा चार गुना बढ़ गया है। अतः रेलवे अधिकारियों को ब्यौरे, पहलू और आयोजना को देखना चाहिए और भावों विकास का अनुमान लगाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री को बताना चाहूँगा कि आज यदि आप विकास करना चाहते हैं

तो वह केवल निजीकरण द्वारा ही प्राप्त किया जा सकता है। मैं माननीय मंत्रों से अनुरोध करूंगा कि वह सभी सहायक एकाइयों के निजीकरण पर विचार करें जिन क्षेत्रों में रेलवे के पास गुंजायश है और रेलवे को इससे निश्चित रूप से व्यापार मिलेगा। यदि रेलवे वास्तव में विकासशील और कम विकसित क्षेत्रों में सुविधायें देना चाहती हैं तो यह समय है जबकि लाइनों को दोहरा बनाया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्रों से अनुरोध करूंगा वह सरकार के साथ इस मामले को उठाएँ कि दैनिक यात्रियों तथा कमजोर वर्गों पर होने वाले खर्च, जिसे रेलवे वहन करती है, उसको भरपाई सरकार करे क्योंकि यह खर्च अरबों रुपयों का है। कुछ राज्यों में शराब बन्दी की नीति लागू है। इस नीति के कारण राज्यों को राजस्व में होने वाली हानि को केन्द्र सरकार दे रही है। रेलवे यह राजसहायता क्यों नहीं ले रही है। ऐसा किया जा सकता है। जिससे रेलवे आत्मनिर्भर हो सके और सक्षम हो सके।

मैं रेलवे मंत्रों से यह भी कहना चाहूंगा कि गत कुछ समय से रेलवे की कार्यक्षमता में भी कमी आई है। यह ठीक है कि जनसंख्या वृद्धि के कारण है परन्तु इस वर्ष आंकड़े बढ़ा चढ़ाकर दिखाये गये हैं।

जहां तक कार्य निष्पादन का प्रश्न है यदि इस 1950-51 के आंकड़ों को देखें तो कुल यातायात में हमारा भाग 88 प्रतिशत था और यात्री यातायात में यह 74 प्रतिशत था। अब यदि हम 1991-92 के आंकड़ों को देखें तो माल यातायात में रेलवे का भाग घटकर 47 प्रतिशत रह गया है। माननीय रेल मंत्रों से मेरा अनुरोध है कि वह इसको पूरी तरह से जांच करें जिसको बहुत अधिक आवश्यकता है।

योजना परिव्यय तथा योजना शीर्षों के अन्तर्गत वर्तमान आवंटन पिछले वर्षों के आवंटन को तुलना में कम कर दिया गया है। नई लाइनों के लिए आवंटन में 61 करोड़ रुपये कम कर दिये गये हैं। रेल लाइनों को दोहरा बनाने के संबंध में 53 करोड़ रुपये कम कर दिये गये हैं। छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के आवंटन में 345 करोड़ रुपये कम कर दिये गये हैं। चल स्टाक संबंधी आवंटन में वृद्धि की गई है। बजट को अन्तिम रूप दे दिये जाने पर यदि हम होने वाली मुद्रास्फूर्ति पर विचार करें तो मैं नहीं समझता कि वास्तविक विकास के लिए कोई गुंजाइश है जैसाकि बजट योजना परिव्यय में दिखाया गया है।

श्री राम विलास पासवान : आप बता रहे हैं कि आबंटन कम कर दिया गया है मूझ बतायें कि किन क्षेत्रों में आबंटन कम किया गया है ?

श्री सत्यजीत सिंह दलीप सिंह गायकवाड़ : माल यातायात संबंधी आबंटन कम कर दिया गया है।

[श्रिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : यह किसने कहा कि हमने कम किया है हमको लगता है कि कहीं एक माननीय सदस्य ने तथा अपने

बी.जे.पी. के सदस्य भी उधर से बोल रहे थे पता नहीं कौन सी फिगरस के बारे में बोल रहे थे, जबकि जो हमारा बजट एलोकेशन है इसमें जो पिछले साल का बजट है चाहे वह रोलिंग स्टाक का हो, चाहे नई रेलवे लाइनों का हो, चाहे गेज कंवर्शन का हो, हमने किसी में कम नहीं किया है। डबलिंग में भी जो हमारा पहले का था, गेज कंवर्शन का था, वह एक हजार करोड़ रुपये था। इस बार भी एक हजार करोड़ रुपये है। नई रेलवे लाइन का 203 करोड़ रुपये था, इस बार हमने 220 करोड़ रुपये रखा है। रोलिंग स्टाक का जो डिब्बे, वैगन वगैरह बनाने का था वह पिछली बार 2940 करोड़ रुपये था हमने उसे इस बार बढ़ाया है। डबलिंग का जहां तक था इसमें भी पहले 3 सौ करोड़ था, इस बार भी तीन सौ करोड़ ही रखा है। इसलिए जहां जो पहले का था चाहे लाइन में, गेज कंवर्शन में या डबलिंग में हो, उसमें हमने थोड़ा बहुत बढ़ाने का काम किया है, घटाने का काम नहीं किया है। जो बढ़ाया है वह बढ़ाया है। चूंकि पिछली बार जो वैगन का था, उन वैगनों में काफी कमी आ गई थी और इस पर हमने कहा कि वैगन को हम मात्रा बढ़ायेंगे और 25 हजार करोड़ उसमें हम रखेंगे, इसलिए हम इसमें और बढ़ाना चाहते थे। वास्तव में यह था कि हम बढ़ाना चाहते थे पहले ओरिजनली 4170 करोड़ रुपये था और चूंकि संसाधनों की कमी थी, उसके कारण हमको उसमें कम करना पड़ा था। लेकिन पिछली बार का बजट इस बार हमने 2940 करोड़ रुपये से बढ़ाकर हमने इस बार 3805 करोड़ किया है। तो हमें लगता है क्योंकि हम तीन-चार माननीय सदस्यों को सुन चुके थे इसलिए मैंने क्लैरोफाई करने का काम किया है, पिछले साल के वनिस्वत किसी में घटाया नहीं है।

[अनुवाद]

श्री सत्यजीत सिंह दलीप सिंह गायकवाड़ : मेरी राय है कि यदि रेलवे को आत्मनिर्भर बनना है तो उसे जोनल रेलवे प्रशासन के साथ कुछ सुझाव स्थापित करना चाहिए। उन्हें जोनल रेलों को स्वायत्ता देनी ही चाहिए जिससे वे अपने आप काम कर सकें, आगे चलकर वे अच्छा कार्यनिष्पादन दिखायेंगे और रेलवे की प्रगति होगी।

इस शुभ अवसर पर जबकि मैं सदन में अपना पहला भाषण कर रहा हूँ, मैं अपने चुनाव क्षेत्र की कुछ समस्याओं पर प्रकाश डालना चाहूंगा।

भारत में बड़ौदा एक महत्वपूर्ण नगर है। बड़ौदा के इण्डियन आयल कम्पनी, पेट्रोकेमिकल्स तथा तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के कार्यालय हैं। ये सभी बड़ी कम्पनियाँ और बड़े केन्द्र वहाँ पर हैं। रेलवे का माल विभाग भी बड़ौदा से सर्वाधिक राजस्व अर्जित कर रहा है।

बड़ौदा एक औद्योगिक तथा विकासशील नगर है परन्तु वहाँ के लोगों के लिए दिल्ली आने के वास्ते कोई अपनी रेलगाड़ी नहीं है। बड़ौदा का पार्सल ट्रेफिक भी बहुत अधिक है। बड़ौदा में लोगों की टिकटों के लिये प्रतीक्षा सूची बड़ी लम्बी होती है। प्रतिदिन कम से कम तीन सौ से चार सौ लोग प्रतीक्षा सूची में होते हैं और क्योंकि

कोटा सीमित है इसलिए लोगों की कोई पी.एन.आर. रूम नहीं मिलता।

बड़ौदा तेजी से विकास कर रहा नगर है, इसलिए वहां पर एम.ई.एम.यू. गाड़ियां चलाई गई थी जो वास्तव में बहुत तेज चलती हैं, वे बहुत आरामदेह भी है। परन्तु अप-ट्रैफिकधारियों के लिए है। उन्होंने 109 डाउन यात्री गाड़ी को वहां रोकना शुरू किया है जो नौकरीपेशा लोगों तथा छात्रों को बड़ौदा से अहमदाबाद ले जाती है। बीच में बड़ौदा के निकट 'आनन्द' नाम का एक गांव पड़ता है। छात्र आनन्द से आते हैं और वहां से वे राज्य परिवहन बसों द्वारा विभिन्न छोटे-छोटे गांवों को जाते हैं। उनकी संख्या 1200 से 1500 के लगभग है। यह यात्री गाड़ी पिछले पैंतीस वर्षों से बड़ौदा और अहमदाबाद के बीच चल रही है और गांवों के गरीब लोग बड़ौदा में उच्च शिक्षा तथा नौकरी के बेहतर अवसर पाने के लिए इस गाड़ी द्वारा यात्रा करते हैं। इस यात्री गाड़ी को बन्द कर दिया गया है क्योंकि एक तेज चलने वाली गाड़ी चला दी गई है परन्तु यह बस-मार्ग के अनुकूल नहीं है। अतः मेरे चुनाव क्षेत्र के लोग, छात्र और गरीब लोग जो गांवों में आते हैं, अपने अध्ययन को जारी रखने में बड़ी कठिनाई महसूस कर रहे हैं। पहले वे शाम को 7.30 पर घर पहुंच जाते थे। उन्हें खाने तथा घर का काम करने का समय मिल जाता था। अब वे लगभग 9 बजे शाम घर पहुंचते हैं।...**(व्यवधान)**

मैं चाहता हूं कि बड़ौदा और अहमदाबाद के बीच चलने वाली 109 डाउन यात्री गाड़ी को बहाल किया जाये। बड़ौदा से रेलवे को बहुत अधिक राजस्व प्राप्त हो रहा है। तेल शोधक कारखानों, तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग आदि के कारण मालभाड़े से भी वहां बहुत राजस्व प्राप्त हो रहा है। बड़ौदा ने भारतीय रेलवे को वास्तव में कुछ दिया है।

अतः बड़ौदा को इन दो महत्वपूर्ण चीजों की आवश्यकता है। बड़ौदा के लोगों की दिल्ली के लिए एक रेलगाड़ी की जरूरत है। रेलवे द्वारा जनजातीय क्षेत्रों के लिए बहुत कुछ किया जा रहा है, हम इसका बुरा नहीं मानते। आप आगे चलकर हमें सप्ताह में दो बार चलने वाली गाड़ी दे दें क्योंकि हम जानते हैं कि इस समय बुनियादी सुविधाओं की कमी है। साथ ही मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह वित्त मंत्रालय के समक्ष अपना मामला रखें। माननीय वित्त मंत्री ने बुनियादी सुविधाओं के लिए 5000 करोड़ रुपये नियत किये हैं। भारत को बजट आयोजना। तथा पद्धति में रेलवे के लिये बॉगियां नई पटरियों तथा लाइनों को दोहरा बनाने के काम का बुनियादी सुविधाएं ही समझा जाना चाहिए। माननीय रेल मंत्री बुनियादी सुविधाओं के लिए धन आर्बिटित करें और वह धन वित्त मंत्रालय से रेलवे को मिले और इस प्रकार सरकार द्वारा यदि बुनियादी सुविधायें बना दी जाती हैं तो रेलवे तेजी से तथा बेहतर ढंग से कार्य करेगा।

आपने मुझे अपना पहला भाषण करने का जो अवसर दिया उसके लिये मैं अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व आपका धन्यवाद करता हूं।

अन्त में मुझे यही कहना है कि मैं नई पीढ़ी के प्रतिनिधि के नाते इस सदन में आया हूं और बड़ौदा के लोगों को मुझ से कुछ आशा है अतः मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह हमारी उचित मांगों को पूरा करें।

सभापति महोदय : अभी भी 19 सदस्यों को बोलना है। अतः मैं सभी से अपील करती हूं कि वे फिर से पांच मिनट के सूत्र को अपनायें।

श्री राम विलास पासवान : यह सदन 11 बजे तक चलेगा। कोई समस्या नहीं...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : अब डा. सत्यनारायण जटिया अपना भाषण करेंगे।

[हिन्दी]

डा. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) : माननीय सभापति जी, रेलों के महत्व के बारे में हम सब लोग परिचित हैं और जितनी अच्छी रेलें हम चलाने का प्रयास करेंगे जनता को उसकी सुविधा और लाभ मिलेगा। हालात यह है कि हम कुछ परिवर्तन लाना चाहते हैं और इसकी हमारी जिद भी है लेकिन विद्यमान कुछ नीतियों के कारण जो कुछ करना चाहते हैं वह कर नहीं पाते हैं। इसलिए टुकड़ों-टुकड़ों में इस देश के विकास के प्रयास हैं। वैसे :

रेल मंत्रों भारत के हैं
देश का समूचा करें ध्यान,
रेलों की सुविधा-सबको
देजिए एक समान।

समस्या तो समस्या है
तत्काल निवारण कीजिए,
जिस कर सकते हैं
उसे लम्बित ना कीजिए।

असरदार लोगों का रुतबा
तो होता ही है जनाब,
उनका न काम रुकता
कोई और हो या रहें आप।

ऐसे भी लोग हैं जिन्हें
आप ज्यादा जानते नहीं,
और ऐसे भी जिनका
सियासतो इत्तफाक नहीं।

उम्मीद है किशो क्षेत्र की
कहीं उपेक्षा नहीं होगा,
आवश्यकता को महत्व देंगे
नहीं कोई कमी होगा।

हाजीपुर नांदयाल का
फिक्र अच्छा है जनाब,
किन्तु उज्जैन-इन्दौर-कांटा को
भूल गए हैं आप।

रेलें चलें, अच्छी चलें
संरक्षित चलें, सुरक्षित चलें,
दूर सुदूर तक जाए
समय पर चलाए।

जन सामान्य की सुविधाएं बढ़ाएं
चलते चले चलते जाए
सफलता के लिए
हार्दिक शुभ कामनाएं।

मैं कुछ बातें कहना चाहूंगा व संक्षेप में हों यह सबको अपेक्षा है। रेलों के कार्यकरण को आपने बढ़ाने की कोशिश की है। आपने रेलों के डोजल व विजली के इंजन बढ़ाए हैं। 1995-96 को तुलना में 1996-97 में डोजल इंजन 114 की बजाय 142 करने वाले हैं। विजली के इंजन 135 की बजाय 195 कर रहे हैं।

पूर्वाहन 04.47 बने

आप सवारी डिब्बे भी बढ़ा रहे हैं। डी.एम.यू. 433 थे, लेकिन अब 400 रह गये हैं। इसमें कमी हुई है। लेकिन सामान्य डिब्बे 1313 की बजाय 1669 डिब्बे अपने बड़े में लाने वाले हैं। निश्चित रूप से विद्युतीकरण के काम में भी तेजी आने वाली है। आमजन परिवर्तन का काम भी करने वाले हैं। किन्तु विद्युतीकरण का काम करते हैं तो उज्जैन से इंदौर के बीच विद्युतीकरण का काम नहीं हुआ है। यह प्रावधान हा जाता है तो उज्जैन-इंदौर-मुम्बई का जो संकशन बच गया है, यह 78 किलोमीटर को दूरी को है इसको कर देना से बहुत सुविधा होगा।

गज कन्वर्सन के लिए आपने कहा है। नोमच से रतलाम के बीच गज कन्वर्सन का काम लिया है लेकिन उसमें धन का प्रावधान नहीं है इसलिए यह काम नहीं होगा। कांटा से नोमच का हा चूका और नोमच से रतलाम के कन्वर्सन का काम करना चाहते हैं लेकिन उसका बजट में काई प्रावधान नहीं हुआ है। आप इस काम को शुरुआत करें, इसको गाँव को गोकं नहीं और आप इस काम को चलाएँ।

मैं परिचालन के कुछ सुझाव दे रहा हूँ। इंदौर-जयपुर-जाधपुर ट्रेन चलाई जाए। इस बारे में बात की गई थी। तबसे समय से इसकी मांग की जा रही है। इंदौर मध्य प्रदेश का महत्वपूर्ण औद्योगिक नगर है और जयपुर राजस्थान का राजधानी है। महु-चिस्तौड के बीच एक नई रेल गाड़ी चलाना चाहिए। बार-बार यह तय होता है लेकिन यह चालू नहीं हो रही है। गारखपुर-अहमदाबाद सप्ताहिक गाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाए। यह गाड़ी टुंडला, ग्वालियर, बाना, गुना, उज्जैन, रतलाम होकर

चलती है। घोषित दोहाद-रतलाम ई.एम.यू. रेल कार सर्विस को उज्जैन तक बढ़ाया जाए। जयपुर-मद्रास सप्ताहिक ट्रेन को सवाईमाधोपुर, कांटा, नागदा, उज्जैन, भोपाल होकर चलाया जाए। 2961 व 2962 अर्वातिका एक्सप्रेस को मुंबई सेंट्रल तक बढ़ाया जाना चाहिए। पूर्व रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश कलमाडी द्वारा इसके बढ़ाने की घोषणा की गई थी। कलमाडी जो तो अब नहीं हैं, आप रेल मंत्री हैं।

आरक्षण के बारे में कंप्यूटर से आरक्षण तो आप कर रहे हैं लेकिन सभी स्टेशनों को यह सुविधा प्राप्त नहीं है। इसलिए बाकी के स्टेशनों को भी इससे जोड़ा जाए। आपका कंप्यूटर अंग्रेजी में बात करता है उसको हिंदी में भी काम करने के लिए कहेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा। उज्जैन के कंप्यूटरीकृत आरक्षण केंद्र को नई दिल्ली पो. आर. एस. से लिंक किया जाए। खाचरोल के रेलवे आरक्षण कोट में वृद्धि किया जाना आवश्यक है। 2962 अर्वातिका एक्सप्रेस, 1270 भोपाल-राजकोट एक्सप्रेस, 5064 अवध एक्सप्रेस, 5063 अवध एक्सप्रेस, 9166 साबरमती एक्सप्रेस में कोट में वृद्धि होनी चाहिए। इसी प्रकार से 4005, 4006 इंदौर-हजरत निजामुद्दीन से इंदौर जो गाड़ी चलती है, जिस इंटरसिटी कहते हैं उसमें प्रथम श्रेणी के बजाय थ्री टायर स्नापर लगाकर सुविधा क्षमता बढ़ाई जाए। विक्रमगढ़ अलोट एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। उसके आरक्षण कोट में वृद्धि की जाए। 9019, 9020 देहरादून एक्सप्रेस, 4005 इंदौर-हजरत निजामुद्दीन, 5064 अवध एक्सप्रेस में कोटा बढ़ाया जाए।

सभापति महोदय, 1172 इंदौर-हावड़ा एक्सप्रेस के नागदा में कोटा बढ़ाने की बात है। निर्माण कार्य के बारे में मैं बोल रहा था। नागदा का स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है और वह स्टेशन ऐसा है जो रेल पटरियों के बीच में है। इसलिए उस स्टेशन को ठीक प्रकार से बनाना चाहिए। प्लेटफार्म का सुधार करना चाहिए। भोपाल-मकसा रेल पथ के दाहरीकरण का काम रुक गया है उसको चलाना चाहिए। इंदौर-नोमच मोटरगंज से ब्राडगंज बदलाव के काम को शुरू करना चाहिए। इंटरसिटी एक्सप्रेस का महिंदपुर रोड पर स्टापेज हो 4005 4006/2955 2956 जयपुर मुम्बई-गणगौर एक्सप्रेस का आलोट में स्टापेज दिया जाए और अगस्त क्रांति एक्सप्रेस चूँकि मध्य प्रदेश में नहीं रुकती है इसलिए उसे नागदा में स्टापेज दिया जाया जाना चाहिए।

9019-9020 देहरादून-मुम्बई सेंट्रल एक्सप्रेस को धुरिया में स्टापेज दिया जाए। इससे गाँव के लोगों को फायदा होगा। 1269-1270 भोपाल-राजकोट एक्सप्रेस को उन्हेल व तराना रोड पर स्टापेज दिया जाना चाहिए। सभी मेल और एक्सप्रेस रेल गाड़ियों के सामान्य डिब्बों में वृद्धि करनी चाहिए जिससे लोगों को यात्रा सुविधा हा सकें। 4005/4006, इंटरसिटी एक्सप्रेस रेल गाड़ियों के पुराने तथा बाकी रैक बदलने की जरूरत है। क्योंकि रैक्स हमारे यहां से चल रही रेलगाड़ी के बहुत पुराने हैं। पश्चिम रेलवे के रतलाम मंडल के मोटरगंज और ब्राडगंज के सामान्य डिब्बे भी बहुत पुराने हैं। उनको बदलना चाहिए। रेल कर्मचारियों को आवास सुविधाएं बढ़ानी चाहिए।

आपने बताया है कि आप स्लोपर क्लास का 200 कि.मी. किराया नहीं बढ़ाने कराने वाले हैं। स्लोपर क्लास का 200 किलोमीटर का तो जो है रहने ही वाला है, चाहे वह एक किलोमीटर हो तो भी उसे 62 रुपए तो देने पड़ेंगे। इसलिए जितना आपने आगे बढ़ाया है उसमें कमी कर सुधार करने की आवश्यकता है। खानपान सेवाओं में सुधार। स्वच्छता, समयपालन, मितव्ययता, संचालन, संरक्षण, पहरेदारों जिससे दुर्घटनाएं न हों, ऐसा प्रबन्ध करें जैसा आपने बताया है कि आप सब प्रकार से सुविधा देंगे। ऐसी ही व्यवस्था करेंगे कामना करते हुए मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री सुनील खान (दुर्गापुर) : माननीय सभापति महोदय, यह मेरा पहला भाषण है। रेल बजट पेश करने के लिए मैं रेल मंत्रों को बधाई देता हूँ। मैं इसका पूरी तरह समर्थन करता हूँ हालाँकि मैं पश्चिम बंगाल में अपने चुनाव क्षेत्र दुर्गापुर के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूँ। वर्तमान औद्योगिक नेटवर्क के कारण दुर्गापुर पूर्वी भारत के भौड़ वाले क्षेत्र के रूप में जाना जाता है। अतः मूल सुविधाओं के निर्माण के लिए इस क्षेत्र को केन्द्रीय सरकार के विशेष ध्यान की आवश्यकता है ताकि भारी भौड़ के कारण दुर्गापुर से हावड़ा के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाई जा सके।

359 अप गाड़ी दुर्गापुर 21.05 बजे पहुंचती है और 22.40 बजे वहाँ से चलती है। इस गाड़ी को अनदाल स्टेशन तक बढ़ाया जाये ताकि दुर्गापुर इस्पात संयंत्र सम्मिश्र इस्पात संयंत्र और ताप बिजली घरों के दैनिक यात्रा समय पर अपने घर पहुंच सकें।

दैनिक यात्रियों, नैमित्तिक यात्रियों, विश्वविद्यालय और कालेज जाने वाले छात्रों के लिए एक घंटे के अन्तराल पर आसनसोल-बर्दवान सैक्शन में अतिरिक्त ई.एम.यू. कोच चालू किये जायें। आसनसोल-हावड़ा एक्सप्रेस, धनबाद-हावड़ा कोलफील्ड एक्सप्रेस, दुर्गापुर और मयूराक्षी होते हुए जाने वाली रायपुरहाट-हावड़ा तेज यात्री गाड़ियों को समय पर चलाना चाहिए।

दुर्गापुर स्टेशन के विश्राम गृह को प्लेटफार्म के निकट किया जाना चाहिए। स्टेशन को आधुनिक बनाया जाना चाहिए क्योंकि दुर्गापुर इस्पात नगर है।

दुर्गापुर-बर्दवान रेलवे स्टेशनों को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण नेटवर्क द्वारा जोड़ा जाना चाहिए और अन्तरिम उपाय के रूप में बर्दवान स्टेशन पर पूर्वी एक्सप्रेस में बर्थों का कोटा बढ़ाया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्रों से अनुरोध करूंगा कि सरकार के न्यूनतम सांझा कार्यक्रम के अनुसार मैं यहाँ बांकुरा का उल्लेख करना चाहूंगा जो कि पश्चिम बंगाल का बहुत ही पिछड़ा जिला है वह मंजिला ताप-बिजलीघर से रेल लाइन को बांकुरा तक बढ़ा दें जो कि सड़क द्वारा कुल 13 किलोमीटर है। इससे मिदनापुर को कांयले या अन्य माल के परिवहन में सुविधा होगी तथा इससे हल्दिया परियोजना का

जरूरतें भी पूरी होंगी और बांकुरा जिले के औद्योगिक विकास में सहायता मिलेगी। दूसरे बांकुरा दामोदर नदी रेलवे के लिये किये गये आबंटन का स्वागत है परन्तु यह आवश्यकता से बहुत कम है। इसके लिए अधिक धन दिया जाये। इसके अलावा इस सेक्टर में डीजल इंजन चलाना सितम्बर 1996 तक सुनिश्चित किया जाये। बर्दमान लाइन को तारकेश्वर तथा दुर्गापुर तक बढ़ाने के हमारे प्रस्ताव पर भी विचार किया जाये।

बारडेल जंक्शन और कटवा जंक्शन के बीच ई.एम.यू. कोच चलाये जायें। कटवा जंक्शन और आजिमगंज जंक्शन के बीच विद्युतीकरण किया जाये। बारडेल जंक्शन और आजिमगंज जंक्शन के बीच लाइन को दोहरा किया जाये। कटवा-बर्दवान और कटवा अहमदपुर मोटर गेज लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला जाये। बर्दवान जंक्शन की हालत बहुत खराब है। माननीय रेल मंत्रों से अनुरोध है कि वह स्टेशन की समस्या को हल करें। बिहार के पटसन कामगारों के लिये सियालदह-समस्तीपुर गाड़ी में तीन अथवा चार डिब्बे जोड़े जायें।

श्री वैकटरामी रेड्डी अनन्था (अनन्तपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में यह मेरा पहला भाषण है।

रेल मंत्रों, श्री राम विलास पासवान द्वारा पेश किया गया 1996-97 का रेल बजट जनता के अनुकूल है। यह बजट पेश करने के लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। उन्होंने आम आदमों के हितों को ध्यान में रखा है और दूसरी श्रेणी के किरायों को नहीं बढ़ाया है।

महोदय मैं आन्ध्र प्रदेश के अनन्तपुर का प्रतिनिधित्व करता हूँ जो देश का सबसे अधिक पिछड़ा जिला है। अनन्तपुर बम्बई-बंगलौर बड़ी लाइन पर पड़ता है और इस चुनाव क्षेत्र में एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन टाड़ोपत्री है जो मद्रास-बम्बई लाइन पर है।

अपने बजट भाषण में माननीय मंत्रों ने कहा है कि सिकन्दराबाद-द्राणाचलम लाइन के गेज परिवर्तन के कार्य अगले वित्त वर्ष में पूरा कर लिया जायेगा। इसके लिए कुल 287 करोड़ रुपये का अनुदान था जिसमें से 184 करोड़ रुपये पहले ही खर्च किये जा चुके हैं। इस महत्वपूर्ण काम के लिये इस वर्ष के बजट में मात्र 100 करोड़ रुपये रखे गये हैं। इस कार्य के लिये कम से कम 102 करोड़ रुपये के आबंटन की आवश्यकता थी। गेज परिवर्तन का कार्य महबूब नगर तक पूरा हुआ है और इसके फलस्वरूप यात्रियों को रात के दो बजे बड़ी लाइन की गाड़ी से उतर कर छोटी लाइन की गाड़ी पकड़नी पड़ती है। ऐसे यात्रियों, विशेषकर महिलायें तथा बुढ़े व्यक्तियों तथा भारी सामान वाले यात्रियों को दुर्दशा को बयान करना बहुत कठिन है। इस क्षेत्र के यात्रियों को समस्याओं को कम से कम करने के लिए इस लाइन के गेज परिवर्तन के काम को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है। अतः मेरा माननीय मंत्रों से अनुरोध है कि वह आबंटन को 10 करोड़ से बढ़ाकर कम से कम 40 करोड़ रुपये कर दें।

मेरे चुनाव क्षेत्र का एक अन्य महत्वपूर्ण कार्य गुंटाकल से बरास्ता कालूरु विजयवाड़ा तक की रेल लाइन के गंज परिवर्तन का है। इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने से विशाखापटनम और विजयवाड़ा के यात्रियों तथा कर्नाटक में हुबली तथा अन्य स्थानों को जाने वाले यात्रियों को लाभ होगा तथा माल परिवहन में बहुत सहायता मिलेगी। इस कार्य को उच्च प्राथमिकता के आधार पर लिया जाना चाहिए और मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस महत्वपूर्ण कार्य के लिये इसी बजट में प्रावधान करें।

मेरा अनुरोध है कि अनन्तपुर स्टेशन को आरक्षण प्रयोजनों हेतु मेन फ्रेम कम्प्यूटर से जोड़ा जाये। इसके अतिरिक्त डम्बर्ड-कन्याकुमारी जयन्ती जनता एक्सप्रेस को ताड़ीपत्रो स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था को जाए और दिल्ली से बंगलौर जाने वाले राजधानी एक्सप्रेस को अनन्तपुर में रोका जाये।

महोदय, कुड्डापहा जिले के यात्रियों को सुविधा के लिये मैसूर-तिरुपती एक्सप्रेस को कोण्डापुरम तक बढ़ा दिया गया है। मेरा निवेदन है कि कोण्डापुरम से ताड़ीपत्रो का सफर मात्र एक घण्टे का है। अनन्तपुर जिले में ताड़ीपत्रो एक महत्वपूर्ण केंद्र है और इस स्थान से बंगलौर और मैसूर के लिए बड़ी संख्या में यात्री तथा भारी मात्रा में माल परिवहन की सम्भावना है। तभी दिन में चलने वाली इन्टरसिटी फास्ट पैसिंजर-तिरुपती पहुंचने पर इसका यह नाम हो जाता है कि ताड़ीपत्रो तक बढ़ाने के आदेश दिये जायें। इससे ताड़ीपत्रो और तिरुपती के बीच यह इन्टरसिटी फास्ट एक्सप्रेस के रूप में चलेगी और वहां से यह मैसूर जायेगी। इस क्षेत्र के लोगों की यह तात्कालीन आवश्यकता है।

महोदय, अनन्तपुर जिले के लोगों को यह कुछ बहुत ही महत्वपूर्ण तथा आवश्यक मांगें हैं। इन कामों को प्राथमिकता के आधार पर शुरू किये जाने की आवश्यकता है। देश के एक बहुत ही पिछड़े क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करने वाले सदस्य के नाते मेरा यह कर्तव्य हो जाता है कि मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करूँ कि वह अधिक उदार बन और गंज परिवर्तन तथा अन्य कार्यों के लिए बजट में अधिक प्रावधान करें।

पूर्वाहन 5.00 बजे

[हिन्दी]

श्री अन्ना साहिब एम.के. पाटिल (इगुन्टोल) : सभापति महोदय, यह जो रेल बजट है, यह सभी राज्यों का न्याय देने वाला नहीं है। क्योंकि यह बजट कई लोगों के दबाव से कुछ राज्यों के लिए बनाया गया है। महाराष्ट्र के साथ इस बजट में बहुत अन्याय किया गया है। रेल मंत्री बता रहे थे कि बजट में आदिवासियों एरिया और गरीब लोगों को लाभ होगा। मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि क्या महाराष्ट्र में आदिवासियों एरिया या गरीब लोग नहीं हैं। उनका आपने ग्याल इस बजट में नहीं रखा। यह मुझे अचरित होता है कि जिस तरह में माल

भाड़े में और यात्री किराए में दस प्रतिशत की वृद्धि की गई है, इसका असर गरीब लोगों पर पड़ेगा। गरीब लोगों की चीजें महंगी होंगी। इसके अलावा उद्योगों के काम आने वाली चीजें भी महंगी होंगी। जिन उद्योगों में सीमेंट, स्टील, कोयले का दुलाई माल गाड़ियों के द्वारा हांता है, वे सब चीजें महंगी हो जाएंगी। इसी तरह से ऊर्जा, कंस्ट्रक्शन और मोटर वाहन के उद्योगों पर भी असर पड़ेगा। जैसे पेट्रोलियम पदार्थों की कीमतें बढ़ाने से गरीब लोगों पर बोझ बढ़ाया गया है, इस बजट से उन लोगों पर और ज्यादा असर होगा।

आपने इस बजट में दस फास्ट रेलगाड़ियां लगाई हैं, 13 रेलगाड़ियों को फ्रीक्वेंसी बढ़ाने की बात कही है और दस रेलगाड़ियों को ज्यादा दूर तक प्रवास का प्रावधान किया है। यह अच्छी बात है। मेरा ऐसा मानना है कि जब तेज गति की रेलगाड़ियां चलती हैं तो मालगाड़ियों को कहीं न कहीं रोकना पड़ता है। जिससे उनको संख्या में कमी हांती है। एक फास्ट रेलगाड़ी के चलने से दो या तीन मालगाड़ियां कम हो जाएंगी। ऐसा मेरा मानना है। हम समझते थे कि इस साल के बजट में ज्यादा से ज्यादा माल का दुलाई होगा और पिछले साल से रेल विभाग को ज्यादा पैसा मिलेगा। लेकिन मालगाड़ियों में कमी होने के कारण दुलाई पर भी इसका असर पड़ेगा।

रेल बजट में जो आंकड़े दिए गए हैं, मैं उनमें नहीं जाना चाहता। थोड़ा-बहुत एडजस्टमेंट करके नई रेल लाइन ला रहे हैं, गंज परिवर्तन करना है, लाइन का दाहगीकरण करना है, विद्युतीकरण करना है।

उसमें बहुत थोड़ी सी गुंजायश करके कीमतें बढ़ा दीं। लेकिन जो मुद्रास्फोति रेट चल रहा है और जो रेल को जो-65 परसेंट सरप्लस पैसा मिलता है उसमें मूल नहीं है। जो बातें अभी कही गयी हैं वे खाली आश्वासन और वायदा ही न रहें, इतना ही मुझे निवेदन करना है।

हमारे महाराष्ट्र के एगुन्डाल संसदीय क्षेत्र में कुछ कठिनाइयों की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हमारे यहां पाचोरा में रेल पुल को बहुत दिनों से मांग है। इसके लिए मेरी आपसे विनती है कि वह मांग पुरी की जाये पाचोरा-काजगोन से कलें दूसरी जगहों के लिए जाते हैं लेकिन कलें को रेल वाले फल नहीं मानते। कलें का फल को श्रणों में लाने का मैं आपसे अनुरोध करता हूँ। पाचोरा और जामनेर नैरो-गेज लाइनें हैं, उन्हें अजन्ता तक ले जाने की मैं विनती करता हूँ। वहां पर नैरो-गेज लाइनें हैं, उन्हें अजन्ता तक ले जाने को मैं विनती करता हूँ। वहां पर नैरो-गेज लाइन को ब्रॉड-गेज करने के लिए कई बार भूमि-पूजन हो चुका है और यह भूमि-पूजन दस साल में दो बार हो गया है। इस बार इस सरकार का ब्रॉडगेज लाइन का शुभारम्भ करना है। भूमि-पूजन वापस नहीं होगा, ऐसा मेरी मांग है।

जलगांव से 56 मील तक जितने स्टेशन हैं उनमें प्लेटफार्म नहीं हैं, विश्रामगृह नहीं है, पानों का पानी नहीं है, कर्मचारियों के लिए

आवास नहीं है। इन सब चीजों को पूरी करने के लिए मैं आपसे विनती करता हूँ। विदेशों में जैसे कम गाड़ियाँ और ज्यादा सुविधा होती है उसी तरह की कोशिश मंत्री महोदय से अपने देश में भी करने की विनती करता हूँ।

इसी निवेदन के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री कल्लाप्या आबाडे (इचलकरांजी) : सभापति जी, माननीय पासवान जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ और इस बजट का समर्थन करता हूँ। संयुक्त मोर्चा की सरकार ने चाहे आर्थिक नीति हो, औद्योगिक नीति हो या विकास का कार्यक्रम हो, अपनी पिछली सरकार की नीतियों को ही आगे बढ़ाने का काम किया है। इसके लिए मैं पासवान जी का अभिनंदन करता हूँ। इन्होंने देश की समृद्धि के लिए और रेल सुविधा देने के लिए जिस ढंग का बजट पेश किया है, उससे ऐसा लगता है कि कांग्रेस सरकार को जो नीति थी उसको इन्होंने रूप देकर पेश किया है। देश के पिछड़े इलाकों के सुधार के लिए और रेल सुविधा देने के लिए जो कार्यक्रम इन्होंने सदन के सामने रखा है वे इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

वहाँ के डेवलपमेंट के लिए, वहाँ के लोगों की सुविधा के लिए कोल्हापुर से रत्नागिरी तक नयी रेल लाइन की मांग बहुत दिनों से लोगों ने की है। वहाँ के सभी नेताओं ने की है। वहाँ के विधायकों, कामखानेदारों और व्यापारियों ने भी की है। जब भूतपूर्व रेल मंत्री सुरेश कलमाडी कोल्हापुर आए थे, उस समय लोगों ने मांग रखी थी और उन्होंने आश्वासन दिया था कि तुरंत वहाँ का सर्वे कराकर एक ठोस कार्यक्रम बनाएंगे। वह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

महाराष्ट्र में श्रीमंत छत्रपति शाहू महाराज का नाम हम बहुत आदर से लेते हैं। कोल्हापुर जिले में ऐजुकेशनल फैसिलिटेशन इन्होंने दी। वहाँ का औद्योगिक विकास इन्होंने किया, सभी जाति और धर्मों के लोगों के लिए इन्होंने सुविधाएँ दीं। उसी तरह से महाराष्ट्र में डा. भीमराव अंबेडकर और महात्मा ज्योतिराव फुले तथा छत्रपति शाहू महाराज का नाम लिया जाता है। वहाँ के लोगों की मांग थी कि जिस प्रकार मुंबई वी.टी. का नाम छत्रपति शिवाजी के नाम पर रखा गया है, उसी प्रकार कोल्हापुर रेलवे स्टेशन का नाम श्रीमंत छत्रपति शाहू के नाम पर रखा जाए। इसके लिए भूतपूर्व रेल मंत्री माननीय सुरेश कलमाडी ने आश्वासन भी दिया था।

महाराष्ट्र में कोल्हापुर, सांगली, सतारा, कराड और इचलकरांजी जहाँ से मैं आता हूँ, उसको देश का मानचैस्टर कहते हैं। वहाँ टैक्सटाइल इंडस्ट्री के साथ इंजीनियरिंग इंडस्ट्री है, शूगर फैक्टरीज हैं। आपको मालूम है कि वहाँ का जो गुड़ है और जगरी है वह गुजरात और पूरे देश में जाता है। हमारे सांगली डिस्ट्रिक्ट में जो अंगूर आते हैं वह तासगाव चमन कहलाते हैं। वहाँ अंगूर, अनार और स्ट्रॉबरी की पैदावार बढ़ रही है। यह माल फ्रूट्स मार्केट ले जाने की सुविधा भी वहाँ ठीक होनी चाहिए। इसके लिए आपको रैफ्रिजरेटर बोगी की व्यवस्था करनी चाहिए जिससे माल जल्दी खराब न हो। क्योंकि यह माल बंबई में ही नहीं, दिल्ली और कलकत्ता तक भी जाता है

और एक्सपोर्ट भी होता है, और माल समय पर नहीं पहुँचेगा तो किसानों को बहुत नुकसान सहना पड़ सकता है।

वहाँ इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट की जरूरत है। वहाँ के लिए ट्रेन भी कम पड़ती है। वहाँ लोगों की मांग यह है कि एक सुपरफास्ट ट्रेन चालू की जाए। जो ट्रेन चालू की जाए वह भी श्रीमंत छत्रपति शाहू के नाम से चालू की जाए। जो अप एंड डाउन ट्रेन जाती है वह ज्यादा जगह रुकती है और समय बरबाद होता है। इसलिए तेज गाड़ी की मांग भी उधर के लोगों ने की है।

मिराज कोल्हापुर रूट पर जयशिंगपुर हाथकरंगले और रुकड़ी स्टेशन के प्लेटफार्मों को लंबाई कम है जिससे बच्चे और महिलाएँ गिर जाते हैं। इन प्लेटफार्मों को लंबाई बढ़ाई जाए। हाथकरंगले के पास एक आंवरब्रिज बनना चाहिए। इससे वहाँ जो लक्ष्मी औद्योगिक वसाहात हो रहा है उसमें आने जाने की सुविधा के लिए लेवल क्रॉसिंग गेट वॉचमैन के साथ होना चाहिए। यह एक सैंटर होते हुए भी उधर कुछ भी सुविधा नहीं है। उस सैंटर के लिए कोल्हापुर-मिराज-सांगली सभी तरफ से लोगों को रिजर्वेशन के लिए हुबली फोन करना पड़ता है। लेकिन उधर गाड़ी नहीं मिलती है, डिब्बे नहीं मिलते हैं। इसलिए एक एअरकंडीशन डिब्बा और एक फर्स्ट क्लास का डिब्बा, उधर जो व्यापारी लोग जाते हैं, उसकी सुविधा प्राप्त करने के लिए मैं आपके माध्यम से विनती करता हूँ और मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

डा. रामकृष्ण कुसुमरिया (दमोह) : माननीय सभापति महोदय, मैं बहुत चाहता हूँ कि राम विलास जी की प्रशंसा करूँ लेकिन बार-बार संकोच होता है जब मैं देखता हूँ कि हमारा जो बुंदेलखंड क्षेत्र है वह इनकी पैनी निगाह में क्यों नहीं आया, यह मुझे आश्चर्य होता है। यह बुंदेलखंड का क्षेत्र सभापति महोदय एक उपेक्षित क्षेत्र है। पन्ना, छतरपुर ये खनिज संपदा से भरे हुए क्षेत्र हैं और यहाँ पर हमने ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन की मांग की है। धरने पर भी हम लोग बैठे थे। हमारे साथ उमा भारती और राजेन्द्र अनिहोत्री जी भी थे। हमें यह आश्वासन मिला कि 31 अगस्त को इसका सर्वेक्षण पूरा हो जाएगा और इसको हम प्लानिंग में भेज करके इसके लिए कार्य करेंगे। हमें विश्वास है, संत सतपाल जी पास है, हमें इस बात का भरोसा है। मैं एक निवेदन यह करना चाहता हूँ कि यह जो खनिज संपदा से भरा हुआ क्षेत्र है और जो वहाँ पर भरपूर प्राकृतिक संपत्ति है, उसका दोहन इस रेलवे लाइन से हो सकता है। एक मेरा सुझाव यह है कि उसमें आपको फ्रैवल व्यवस्था परिवर्तन करने की आवश्यकता है, इसमें आपका कोई खर्च नहीं है, आप पर कोई भार नहीं आने वाला है। इंदौर-उज्जैन से क्षिप्रा एक्सप्रेस चलती है और इससे बनारस, इलाहाबाद ये सब तीर्थ जुड़ते हैं। यह गाड़ी चार दिन चलती है। मेरा कहना यह है कि इसको डेली कर दिया जाए। इसी तरह से माननीय सभापति महोदय, संबलपुर-हीराकुंड एक्सप्रेस चलती है। अभी इसको तीन से चार बार किया है, इस गाड़ी को भी रोजाना कर दिया जाए तो उस इलाके के लोगों को आवागमन की सहूलियत हो जायेगी और एक बात यह कहना चाहता हूँ कि अभी आपने दो नई ट्रेनें चलाने का

प्रस्ताव किया है। महोदय, बीना-कटनी-सागर-दमोह यह जो ट्रेक है इम को गुड्स ट्रेक कहकर इसकी उपेक्षा की जा रही है। जितनी भी ट्रेनें चल रही हैं सब जबलपुर होकर चल रही हैं। अभी कोरला-पटना ट्रेन जो आप शुरू कर रहे हैं, वह भी जबलपुर से होकर जा रही है। वहां एक पवन एक्सप्रेस भी चल रही है। तो मेरा निवेदन यह है कि यह जो कोरला-पटना एक्सप्रेस है यह बीना से होकर के सागर-दमोह-कटनी से होकर चलें तो यात्रियों को सुविधा मिल जाए। इसी तरह से रोवा भोपाल चल रही है। भोपाल के लिए जबलपुर से होकर पहले से ही गाड़ियां चल रही हैं। बिलासपुर से इंदौर के लिए जो गाड़ियां चलती हैं, जबलपुर से होकर आती हैं। फिर एक जगह पूरा का पूरा कई गाड़ियों का समूह उधर से निकल रहा है और एक हम ओस की बूंदों पर संतोष कर रहे हैं। तो मेरा कहना यह है कि यह बीना-कटनी से होकर यह रोवा-भोपाल चलाई जाए और यह कोरला-पटना इस रूट से चलाई जाए तो वहां के लोगों को राहत होगी। वहां के लोगों में काफी आक्रोश है। वहां के लोगों की पीड़ा को मैं आपके सामने व्यक्त कर रहा हूँ कोई आंदोलन की धमकी नहीं दे रहा हूँ। वहां के लोगों का कहना है कि यदि वहां पर यात्री गाड़ियां नहीं चलाई गईं तो हमें मजबूरन, जो माल गाड़ियां चल रही हैं, उन्हें रोक देना पड़ेगा।

मैं आपके सामने लोगों की पीड़ा को रखना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि आप इस समस्या पर ध्यान देकर यदि इस काम को करेंगे तो निश्चित रूप से आपको काफी लोगों की सहानुभूति मिलेगी।

अब मैं अपने क्षेत्र से संबंधित छोटे-छोटे प्रस्ताव आपके सामने रखना चाहता हूँ। हमारे यहां एक ओवरब्रिज की स्वीकृति हो चुकी है, यहां से पैसा भी चला गया है, राज्य सरकार भी पैसा देने के लिए तैयार है, उनका संकल्प भी यहां पारित होकर आ गया है, मेरा निवेदन है कि आप वहां जाकर श्रय न, ओवरब्रिज को शुरुआत करें, उसके कार्य को प्रारम्भ कराएं।

श्री राम विलास पासवान : क्या आप किसी गाड़ी की बात कर रहे हैं।

डा. राम कृष्ण कुसमरिया : नहीं, ओवरब्रिज के बारे में मैंने निवेदन किया है। मैं चाहता हूँ कि उसका भूमिपूजन आप करें।

श्री राम विलास पासवान : इसमें कोई दिक्कत नहीं है। देख लेंगे।

डा. राम कृष्ण कुसमरिया : वह ओवरब्रिज स्वीकृत है, यहां से पैसा भी चला गया है। आपको उसका कार्य प्रारम्भ करना है, जिसके लिए मैं आपको आमंत्रित कर रहा हूँ। आप हमारे यहां पधारें।

अब मैं यात्रियों की सुविधाओं की तरफ आता हूँ। हमारे दमोह रेलवे स्टेशन पर वॉटिंग रूम नहीं है जिससे वहां बरसात के मौसम में यात्रियों को काफी तकलीफ होती है। हमारे यहां महामाया एक्सप्रेस चलती है, उसमें यात्री डिब्बों को कर्मो महसूस की जा रही है, साधारण लोगों के लिए उसमें डिब्बे नहीं हैं। अभी वह 11 डिब्बों की गाड़ी है, यदि उसमें 16 डिब्बे कर दिए जाएं तो जबलपुर से दिल्ली आने में

लोगों की तकलीफ दूर हो जाएगी। इसमें 40 बर्थ का आरक्षण द्वितीय श्रेणी में देने की जरूरत है। सम्भलपुर एक्सप्रेस में भी 10 बर्थ का आरक्षण देने की मांग काफी समय से की जा रही है - 4 बर्थ का आरक्षण ए.सी. टू टायर में भी आवश्यक है।

इसी प्रकार छपरा एक्सप्रेस में दोनों दिशाओं में आरक्षण बढ़ाया जाए, जिसकी आवश्यकता काफी समय से महसूस की जा रही है। अमरकंटक एक्सप्रेस में हमें दो बर्थ और चार बर्थ का आरक्षण दिया जाए। कुर्ला-पटना प्रस्तावित गाड़ी में भी हमें आरक्षण प्रदान किया जाए। इसी तरह रोवा-भोपाल गाड़ी में भी आरक्षण प्रदान किया जाए। इन शब्दों के साथ, समय देने के लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

***श्री ऑस्कर फर्नान्डीज (उदीपी) :** सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं कर्नाटक में जोनल कार्यालय खोलने के लिए माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूँ।

मैंने राज्य कर्नाटक की कुछ मांगें हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह मंगलौर में डिवीजनल रेलवे कार्यालय खोले। कर्नाटक के लोग मंगलौर और हसन के बीच रेल लाइन को बड़ी लाइन में जल्दी से बदलने की मांग कर रहे हैं। मुझे खुशी है कि केन्द्र ने हसन और मैसूर के बीच लाइन को बड़ी लाइन में जल्दी बदलने की घोषणा की है। मेरी माननीय मंत्री से विनम्र अपील है कि वह शिवमोग्गा और तलगुप्पा के बीच गेज परिवर्तन के कार्य को उच्च प्राथमिकता दें।

हमारी भूतपूर्व नेता स्वर्गीय इन्दिरा जी के चुनाव क्षेत्र चिकमंगलूर में नई रेल बिछाने का भारत सरकार का निर्णय सराहनीय है। इस नई रेल लाइन लिए कर्नाटक के लोग केन्द्र के आभारी हैं।

मरकरा रेलवे से जुड़ा हुआ नहीं है। इस महत्वपूर्ण स्थान को रेल द्वारा जोड़ा जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त केन्द्र को बिहार और गुलबर्गा के बीच रेल लाइन का निर्माण करना चाहिए।

दक्षिण तथा पश्चिमी भारत के लोगों की कोकण रेलवे की मांग बहुत पुरानी है। यह परियोजना अब पूरी होने वाली है। अनेक लोगों ने कोकण रेलवे परियोजना के लिये अपनी भूमि दी है। दुर्भाग्य से उन लोगों का इस परियोजना में नौकरा नहीं मिला है जिन्होंने इस कोकण रेलवे के लिए अपनी भूमि दी है। वास्तव में इन लोगों को उसी समय नौकरा दी जानी चाहिए थी जब उन्होंने कोकण रेलवे के लिये भूमि दी थी।

भूतपूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने इन लोगों की समस्याओं को देखने के लिये संसद सदस्यों की एक समिति गठित की थी। केन्द्र द्वारा इन लोगों की समस्याओं को देखा जाना चाहिए तथा इन्हें नौकरा दे जाना चाहिए। कोकण रेलवे कारपोरेशन ने इन मजबूर लोगों को

* मूलतः कन्नड़ भाषा में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

नौकरी देने का निर्णय लिया है। इन लोगों को आयु में छूट दिया जाना बहुत आवश्यक है क्योंकि परियोजना पश्चिमी तट के साथ-साथ 1989 में शुरू हुई थी। जिन लोगों को परियोजना शुरू होने के समय नौकरी मिलनी चाहिए थी उन्हें अभी तक नौकरी नहीं मिली है। अतः आयु सीमा में छूट दी जानी चाहिए। जिन लोगों की भूमि पानी में डूब गई है और जहां खेतों सम्भव नहीं है, उन्हें तुरन्त राहत दे जानी चाहिए।

केंद्र को संसद सदस्यों की रिपोर्ट को मानना चाहिए। उपरोपुलों और भूमिगत मार्गों का तुरन्त निर्माण किया जाना चाहिये। समिति की सभी सिफारिशों को केंद्र को मानना चाहिए। मुझे अवसर देने के लिये आपका धन्यवाद और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री प्रभु दयाल कठेरिया (फिरोजाबाद) : सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। 1996-97 का जो बजट माननीय रामविलास जी सदन में लाए हैं उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आजादी के बाद देश की इस सबसे बड़ी पंचायत में पहली बार किसी रेल मंत्री ने हमारे भारत की मातृभाषा हिन्दी में अपना बजट भाषण रखा है। इसलिए मैं हृदय से आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। लेकिन आपको गलत नीतियों के कारण हम आपको कई बातों का विरोध भी करेंगे। आपने जिस चतुराई और बुद्धिमता के साथ यह बजट बनाया उसके लिए आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं अब तक जिन माननीय सदस्यों ने कहा है उसके विवरण में नहीं जाना चाहता लेकिन मैं इसका विरोध इस दृष्टि से करना चाहता हूँ कि आज जब रेलवे लाइन की बात करते हैं, विद्युतीकरण की बात करते हैं तो कभी-कभी रेल मंत्री पर तरस आता है। जिस समय आप अपना रेल बजट पेश कर रहे थे उस समय माननीय वित्त मंत्री इस सदन में मौजूद थे। बार-बार आपने आग्रह किया और सभी माननीय सदस्यों ने बात रखी। यदि वित्त मंत्रालय का पूरा पैसा भी इसमें लगा दिया जाए तो भी माननीय सदस्यों की मांग पूरी नहीं होगी। फिर भी आपने जो बजट को दर्शाया है वह प्रशंसनीय है।

जिस प्रकार दिल्ली देश का दिल है उसी प्रकार दिल्ली का दिल उत्तर प्रदेश है। मैं पश्चिमी उत्तर प्रदेश से चुनकर आया हूँ। मैं ब्यार में तो नहीं जाना चाहता, क्योंकि कई माननीय सदस्यों ने पहले ही बहुत समय ले लिया है। आप सबने उनको सुना है इसलिए जो बातें माननीय सदस्यों ने कहीं मैं उनको यहां दोहराना नहीं चाहता। लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि फिरोजाबाद एक इंडस्ट्रियल एरिया है, वहां 400 इंडस्ट्रीज काम करती हैं। मेरे क्षेत्र का आधा हिस्सा जनपद आगरा से लगता है। आगरा पर्यटन की दृष्टि से देश का महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है, लेकिन आपने वहां की उपेक्षा की है। सारे विश्व के पर्यटक वहां आते हैं।

मैं उसमें आपको एक-एक चीज बताऊंगा। आपने तो हम लड़ाने की बात कर दी है। उसमें हमारी बेइज्जती है। आगरा क स्टेशन का हालत देखिए। कहीं किसी प्रकार की कोई व्यवस्था नहीं है। विश्व के पर्यटक आगरा आते हैं, लेकिन रेलवे स्टेशन की बुरा हालत देखकर दंग रह जाते हैं।

आप जब दसवीं लोक सभा के सदस्य थे और बैठकर खूब शाह मचाते थे, तब आप भी फिरोजाबाद के बारे में कहत थे, लेकिन आज आप शासन में हैं और हम प्रतिपक्ष में हैं। हम आपको पाठ नहीं थपथपाएंगे, हम आपका विरोध करेंगे। यदि सही काम करेंगे, तो हम आपका सहयोग करेंगे नहीं तो विरोध करेंगे।

मैं अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में निवेदन करना चाहता हूँ कि जब 1989 में आपको सरकार थी और वी.पी. सिंह जो प्रधान मंत्री थे, उस समय अजय सिंह रेल मंत्री थे, तो आगरा से फतेहाबाद, बाह और उड़ीमोड़ तक को लाइन का तीन बार सर्वे मध्य प्रदेश को सोमा तक हुआ था। वहां पर ब्रिटिश जमाने में रेलवे लाइन थी, लेकिन उसको किसी कारण से बन्द कर दिया गया। इसलिए मैं अब आपसे प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इस रेलवे लाइन का काम करवाइए। मेरी बड़ी विडम्बना और वेदना है कि मेरे बार-बार लिखने के बाद अभी तक मुझे उस सर्वेक्षण की रिपोर्ट तक नहीं दी गई है। मंत्री महोदय, मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि फिरोजाबाद में ओवरब्रिज की मांग थी। मैं इसको दसवीं लोकसभा से उठाता आ रहा हूँ। मैंने इसके बारे में 377 में, 193 में और शून्य-काल में अनेक बार अनुरोध किया है, लेकिन मुझे अफसोस है कि वह आज तक नहीं बन सका। आपके यहां रेलवे के अधिकारी बैठे हैं। आप उनसे पूछ लीजिए और आपको भी मालूम होगा कि फिरोजाबाद में गत वर्ष हुई भयंकर दुर्घटना में किस प्रकार से आपके रेल के पाप के घड़े का बोझ फिरोजाबाद के लोगों ने और वहां के स्वयंसेवी संगठनों ने उठाया था।

मैं मांग करता हूँ कि फिरोजाबाद में शिकोहाबाद के निकट राम नगर में चंद मार्केट में एक पुलिया के पास ओवरब्रिज बनाया जाए। मैं आपको कहना चाहता हूँ कि कहीं ऐसा न हो कि यहां भी पहले जैसी एक भयंकर हो जाए। मैं ओवरब्रिज की बात करके महोदय समाप्त करूंगा। सभापति महोदय मेरी आपके माध्यम से भी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि वे बताएं उस ओवरब्रिज के बारे में क्या किया है?

श्री राम विलास पासवान : ओवरब्रिज का प्रपोजल स्टेट गवर्नमेंट की ओर से नहीं आया है।

श्री प्रभु दयाल कठेरिया : आप जांच करवा लीजिए। वहां से आ गया है।

श्री राम विलास पासवान : ओवरब्रिज का प्रपोजल रेलवे नहीं बनाती है। स्टेट गवर्नमेंट भेजती है और उसमें रेलवे आधा धन देता है। मैं आपको बता रहा हूँ कि उत्तर प्रदेश सरकार की तरफ से नहीं आया। आप वहां से भिजवाइए। मैं रेलवे को तरफ से दिए जाने वाले आधे धन को तुरंत यहां से दूंगा।

श्री प्रमू दयाल कठेरिया : मंत्री महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आप रेल मंत्रालय में दिखवा लीजिए, प्रदेश सरकार की ओर से आ गया है। सारे हिन्दुस्तान का व्यापारी फिरोजाबाद में आता है। उड़ासा में पुरी की साइड में बहुत ज्यादा जैन लोग रहते हैं। वहां से कोई गाड़ी नहीं है। मैं जब से दसवीं लोक सभा में निर्वाचित होकर आया हूँ, तभी से इसकी मांग कर रहा हूँ। नीलांचल एक्सप्रेस का ठहराव फिरोजाबाद में जरूरी है। डोलक्स एक्सप्रेस के फिरोजाबाद में ठहराव के लिए प्रार्थना करना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र में दिल्ली से जो पैसेंजर चलती है, वह टुंडला तक ठहराव कर रही है। मैं चाहता हूँ कि उससे आम नागरिक लाभान्वित हो इसलिए उसे सुखाबाद तक जांड दिया जाए। मैं समझता हूँ कि ये तो सुपरफास्ट गाड़ियाँ हैं।... (व्यवधान) आगरा के नजदीक एक सैंया क्षेत्र है। वहां रेलवे फाटक पर दिल्ली से बम्बई नेशनल के नजदीक एक सैंया क्षेत्र है। वहां रेलवे फाटक पर दिल्ली से बम्बई नेशनल हाईवे है जहां घंटों तक ट्रैफिक जाम रहता है। कई एमरजेंसी केसेस उपचार न मिलने की वजह से एक्सपायर हो गए। एक-दो महिलाएं डिलीवरी केसेस में एक्सपायर हो गईं। मैं निवेदन करता हूँ कि आगरा के नजदीक एक ओवर ब्रिज बनाया जाए।

मेरी बातों को मंत्री जी स्वीकार करेंगे और अपने भाषण में इसका जवाब देंगे। यहाँ आशा करके मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री राधा मोहन सिंह (मोतोहारी) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहूंगा क्योंकि उन्होंने आजादी के बाद पहली बार बड़ी ही चतुराई से रेल बजट रखा है। इस चतुराई का कारण स्पष्ट है कि आजादी के बाद पहली बार एक ऐसा रेल बजट आया है जिसकी दिशा विकास की ओर उन्मुख नहीं है, राजनीति की ओर है। सर्वे करवाने की जो घोषणाएँ की गईं, वह गांव के लोगों को खुश करने के लिए किया गया है, विकास से इसका कोई संबंध नहीं है। वैसे भी इस मद में रखी गई 4 करोड़ 66 लाख रुपये की राशि को यदि देखें तो बहुत स्पष्ट है कि कितनी राशि किस इलाके में सर्वे के लिए पड़ती है। सच तो यह है कि सर्वे करवाने की घोषणा गांव वालों को मुख बनाने का प्रयास है कि तुम्हारे गांव की ओर रेल आ रही है। इससे ज्यादा इसमें से कुछ निकलने वाला नहीं है। आजादी के बाद नई रेल लाइन को बिछाने की जो रफ्तार देश में चली है, हर वर्ष औसत रेल लाइन में जो बिछा है, उस पर विचार करें तो इस वर्ष बजट में जो प्रावधान किया गया है, उसमें मात्र 99 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाने का प्रावधान है। इसलिए मैंने कहा कि यह राजनैतिक बजट है, विकासमूलक नहीं है। वस्तुस्थिति यह है कि रेल मंत्री पिछले वर्ष जितना विकास कार्य भी इस वर्ष नहीं करवा पाएंगे। नई रेल लाइन के लिए 1995-97 में घटकर 220.55 करोड़ रुपये हो गए हैं। यह प्रकट करता है कि हम पिछले वर्ष जितना विकास कार्य करवा पाए, इस वर्ष उतना नहीं करवा पाएंगे। छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने के नाम पर भी 1995-96 में 1177.92 करोड़ थे जो 1996-97 में 829.56 रह गए हैं। रेलवे के कम्प्यूटीकरण पर भी

83.82 करोड़ की जगह इस साल 75 करोड़ रुपये खर्च करने की योजना है।

विद्युतीकरण परियोजनाओं पर भी छः फीसदी कम खर्च होगा। कुल मिलाकर यह बजट विकास की पटरी से उतरा हुआ बजट है। यहां पर बिहार के बारे में काफी चर्चा हुई कि मंत्री जी ने ढेर सारी घोषणाएँ बिहार के सम्बन्ध में की हैं। यह भी सुनकर आश्चर्य हुआ कि माननीय मंत्री ने अपने अधिकारों का प्रयोग किया है। किंतु वास्तविकता इससे परे है। रेल बजट के व्याख्यात्मक ज्ञापन के पेज 38 में मद संख्या 15 से 18 में नई रेल लाइनों की जो घोषणा की है, बिहार के लिए, उसके अमल के लिए 250.79 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, जबकि सिर्फ 4.80 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। उसी प्रकार से पेज 45 में मद संख्या 41 से 47 में आमामन परिवर्तन से सम्बन्धित घोषणा की गई है। उसमें अमल कराने के लिए 368 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, जबकि 19 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इससे स्पष्ट है कि बिहार के सम्बन्ध में जो बातें कही जा रही हैं, वे असत्य हैं।

मैं एक बात के लिए माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद दूंगा। उन्होंने पटना में गंगा नदी पर पुल बनाने की घोषणा की है। लेकिन वह पुल कब बनेगा, इसका पता नहीं है। आपकी इस घोषणा के बाद लोगों को पहली सौगात क्या मिली, यह भी मैं बताना चाहता हूँ। सोनपुर में पुलिस की गोली से अभिषेक राय नाम का लड़का मारा गया। आज भी वहां तनाव बना है, दर्जनों लोग जेल में बंद हैं।

आपके मंत्रालय में सर्वेक्षण और विस्तृत ज्ञान के लिए कोई तकनीकी विभाग होगा। जब सरकार कहीं पर नई रेल लाइन बनाने की या पुल बनाने की घोषणा करती है, तो उसके कुछ तकनीकी आधार होंगे। परसों बिहार विधान सभा में एक विधायक ने शून्यकाल में जब एक प्रश्न किया तो जवाब में वहां के मुख्य मंत्री ने कहा कि मैं जनता दल का राष्ट्रीय अध्यक्ष हूँ। इसलिए मैं प्रधान मंत्री और रेल मंत्री खुद बनाता हूँ। इसलिए पुल वहाँ बनेगा जहां मैं चाहता हूँ। इस बात के बाद मैं समझता हूँ कि उस तकनीकी वाले विभाग को समाप्त कर देना चाहिए। बिहार में किसी सर्वेक्षण पर पैसे खर्च करने की जरूरत ही नहीं है। जब वहां के मुख्य मंत्री कहते हैं कि पुल कहां बनना है या रेल लाइन किस रास्ते से जाएगी, यह मैं तय करूंगा।

सभापति महोदय : आपका समय समाप्त हो रहा है, अपना भाषण खत्म करें।

श्री राम विश्वास पासवान : आप भी वही मांग कर रहे थे कि पुल अमुक जगह बनना चाहिए। परसों उधर बैठ कर हल्ला कर रहे थे। वहां आप और मुख्य मंत्री दोनों एक हैं। इसलिए ऐसा नहीं कहना चाहिए।

श्री राधा मोहन सिंह : इतना महत्वपूर्ण पुल है, इतनी लागत का पुल है, तकनीकी ज्ञान का आधार होना चाहिए। मैं दो-तीन मुद्दों की ओर माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहूंगा।

श्री राम विलास पासवान : मुख्य मंत्री ने वहां पहले कुछ नहीं बोला। यह दुखद घटना हुई है, उसके लिए दुःख व्यक्त करना चाहिए। मुख्य मंत्री ने कुछ नहीं कहा। जहां निर्माण कार्य होना था, वहां होगा। लेकिन आप लोगों ने अननसेसरी वहां इसमें राजनीति शुरू कर दी और परिणामस्वरूप एक बच्चे की मौत हुई। यह आंदोलन क्यों छेड़ा गया और क्यों आप लोग उसमें गए ?

श्री राधा मोहन सिंह : अखबार में छपा है। राजनीति कौन कर रहा है।

श्री राम विलास पासवान : अखबार की बात क्यों कर रहे हैं। ऐसे विषय को छोड़िए।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : यह वहां का विधान सभा में दिया गया उत्तर है। क्या बिहार के मुख्य मंत्री ने ऐसा कहा कि पुल यहां नहीं बानना चाहिए।

श्री राम विलास पासवान : मध्य मंत्री ने क्या कहा, आप अखबार पढ़कर सुना रहे हैं, यहां माननीय सदस्य ने क्या कहा, वह हम सुना रहे हैं।

श्री राधा मोहन सिंह : इतनी पूंजी वाला पुल है, उसका कोई तकनीकी आधार होना चाहिए।

श्री राम विलास पासवान : बिलकुल होना चाहिए।

श्री राधा मोहन सिंह : मुख्य मंत्री जी खुद प्रधान मंत्री और रेल मंत्री बनाते हैं। लगा अतः रेल पुल तथा रेल लाइन भी बनायेंगे।

श्री राम विलास पासवान : ऐसा नहीं होना चाहिए।

श्री राधा मोहन सिंह : अब मैं आपका ध्यान इस देश की सीमा की ओर ले जाना चाहता हूँ। ऐसे सीमा-स्थल पर जब नेपाल में हम प्रवेश करते हैं तो वहां गेटवे ऑफ नेपाल मिलता है और नेपाल राज्य के लोग जब हिंदुस्तान में प्रवेश करते हैं तो गेटवे ऑफ हिंदुस्तान उसको मिलता है। मान्यवर, वह स्थान खगोल है। माननीय मंत्री जी उस स्थान से अच्छी तरह से परिचित हैं। मुजफ्फरपुर खदौल रेल खंड की छोटी लाइन की बड़ी लाइन में बदलने का काम मार्च 1995 में पूरा हो गया। अब उस लाइन पर मिथिला एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है। वर्षों से वहां बड़ी लाइन की मांग होती रही है, लेकिन जब बड़ी लाइन वहां बन गयी तो कोई दूरगामी ट्रेन वहां से नहीं चलती है। बड़ी संख्या से नेपाल के लोग हिंदुस्तान आने के लिए खसोल में आते हैं और हिंदुस्तान से भी बड़ी तादाद में लोग जब नेपाल जाना चाहते हैं तो रक्सोल जाते हैं। मेरा निवेदन होगा माननीय मंत्री जी से कि दूरगामी गाड़ियां रक्सोल से चलाई जाएं। शहीद एक्सप्रेस, दिल्ली-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस, मुजफ्फरपुर-कुर्ला एक्सप्रेस, मुजफ्फरपुर-अहमदाबाद-साबरमती एक्सप्रेस रक्सोल से चलाई जाएं। मिथिला एक्सप्रेस को भी डेली वहां से चलाने की व्यवस्था की जाए। फिर सुगौली-गोरखपुर रेल मार्ग के आमाम परिवर्तन के संबंध में जो अनावश्यक विलम्ब हो रहा है इसकी ओर भी मैं माननीय मंत्री जी

का ध्यान ले जाना चाहूंगा। सुगौली-नरकटियागंज शाखा लाइन का अमान परिवर्तन मुजफ्फरपुर-रक्सोल लाइन के साथ होना था लेकिन ऐसा नहीं किया गया। फिर मार्च 1996 तक जिस काम को पूरा करने की बात कही गयी वह भी नहीं हुआ। अब इसे दिसम्बर 1997 तक पूरा करने का प्रस्ताव किया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि इस अनावश्यक विलम्ब से चंपारणवासियों को बड़ा क्षोभ हुआ है। उम दिशा में भी आपको आर से कार्रवाई होनी चाहिए।

मोतीहारी चंपारण का मुख्यालय रहा है। माननीय मंत्री जी, विश्व की सबसे धनी आबादी नेपाल की तराई और अपने उत्तर बिहार के हाजीपुर-चंपारण-मुजफ्फरपुर-सीमातटों का इलाका, जहां सबसे धनी आबादी निवास करती है। चंपारण के किसी भी शहर में कहीं कोई ओवर ब्रिज दिखाई नहीं देगा। मेरा निवेदन होगा कि मोतीहारी के अंदर, रक्सोल के अंदर ओवरब्रिज का निर्माण करें। महात्मा गांधी जब भारत लौटे थे तो सबसे पहले मोतीहारी पहुंचे थे। आजादी के समय मोतीहारी प्लेटफार्म की जो स्थिति थी। यानि अंग्रेजों के जमाने में जो कुछ हुआ उससे ज्यादा वहां कुछ दिखाई नहीं देता। वहां के प्लेटफार्म पर महात्मा गांधी के चंपारण यात्रा के विभिन्न अवसरों के जो रेखा-चित्र थे आज वे गायब हैं। वहां कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। मेरा निवेदन होगा कि इसका आधुनिकीकरण किया जाए।

आपका ध्यान मुजफ्फरपुर की ओर भी ले जाना चाहूंगा कि वहां खान-पान की क्या दुर्दशा है उसे आप स्वयं देख सकते हैं। अंत में मेरा एक निवेदन है कि बिहार के अंदर टुरिस्ट मार्ग जो है उसमें भी कहीं एक रेल लाइन बननी चाहिए। मेरा निवेदन है कि संपूर्ण बिहार के अंदर वैशाली, केसरिया और अरंराज ऐतिहासिक दृष्टि से देश का महत्वपूर्ण स्थान है। इन पवित्र स्थानों की महिमा एवं ख्याति के कारण ही देश-विदेश के हजारों पर्यटक आते-जाते हैं। केसरिया एवं अरंराज में बिहार एवं नेपाल के लाखों लोग वर्ष में, कई बार अपनी श्रद्धा अर्पित करने के लिए आते हैं। इसी मार्ग में जापान 125 फीट, विश्व का सबसे ऊंचा स्तूप वैशाली में ही बनवा रहा है। परंतु इतना होने के बावजूद पर्यटकों एवं स्थानीय लोगों को रेल-सुविधा नहीं है। हाजीपुर-सुगौली वाया लालगंज-वैशाली-केसरिया-अरंराज सोधी रेल मार्ग के निर्माण से दर्जनों व्यावसायिक एवं ऐतिहासिक परिक्षेत्र प्रभावित होंगे। यह मार्ग वैशाली-मुजफ्फरपुर एवं पूर्वी चंपारण के जिला के 11 प्रखंडों से जुड़ जाएगा। इसकी आबादी लगभग 30 लाख के आस-पास है और लगभग 1500 गांवों को रेल मार्ग की सुविधा मिल सकेगी। यह मार्ग बुद्धिष्ट सर्किट के अंदर भी आता है। अतः मेरा आपसे निवेदन होगा कि जनतंत्र की जननी वैशाली जो आपको भी जननी है और उसी जनतंत्र की सीढ़ी पर चढ़कर आप देश के इतने महत्वपूर्ण स्थान पर विराजमान हैं। उसका सम्मान और स्वाभिमान बढ़ाने के लिए आप जरूर घोषणा कीजिए। हाजीपुर-सुगौल रेल पथ का आप निर्माण कराइये। इन्हीं शब्दों के साथ और उम्मीद के साथ कि हाजीपुर-सुगौली रेल पथ के निर्माण की घोषणा आप अवश्य करेंगे, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

प्रो. आई.जी. सनदी (धारवाड़-दक्षिण) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस वर्ष जो रेल बजट आदरणीय राम विलास पासवान जी ने पेश किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। इस रेल बजट में सामाजिक न्याय के प्रति उनका जो रुझान है वह सराहनीय है। रेल हमारी प्रगति, विकास और रोजगार का विस्तार करती है तथा हमारी समृद्धि का प्रतीक है। रलों का चलना बहुत कुछ समय के दर्शन की तरह अनवरत है। समय रुकता नहीं है। रेल भी समय की तरह न रुकने वाली एक व्यवस्था है। सच है, रेल हमारे विकास का आधार है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जो ने पिछड़े, अविक्सित और आदिवासी क्षेत्रों में रेल को जोड़ने का काम करके इस देश में भलाई का काम किया है। इस दिशा में उनके कदम सार्थक रहेंगे, इस पर मैं पूरा विश्वास रखता हूँ और उनके पास इसके लिए क्षमता भी है, यह हमारा भरोसा है।

यह मेरा प्रथम भाषण है। मैं चार बातें बताऊंगा और चार मिनट ही लूंगा। पहली बात यह है कि हुबली धारवाड़ में 111 साल पुरानी वर्कशॉप है जो आज शाप बन गया है। 1994-95 में 38 करोड़ रुपए का प्रावधान करके इसके प्रायोजन के लिए एक प्रोग्राम बनाया गया था, वह भी रद्द कर दिया गया है और 22 करोड़ रुपए की नयी मशीनें खरीदने का वहां प्रावधान था। वह मशीनें नहीं आई हैं। इस वर्कशॉप को बढ़ाने के लिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ। यह इतना अच्छा है तथा इसकी कार्यकुशलता, क्षमता के लिए रेलवे बोर्ड की तरफ से भी हजारों रुपए के अवार्ड यहां के लोगों को मिल चुके हैं। आई.सो.एफ. बोगोज बनाने की जो क्षमता यहां पर है, 110 बोगी हर महीने बनाने की क्षमता रखने वाले बहुत कार्यकुशल लोग यहां पर हैं। मैं चाहता हूँ कि यहां पर यूनितों की संख्या बढ़ाएं। 230 यूनित वैगन बनाने के लिए रखे गए थे लेकिन 150 यूनित ही काम कर रहे हैं। पहले कर्मचारियों की संख्या 8000 थी। आज 4000 से कम हो गई है और 800 जगह खाली पड़ी हैं। आप इनकी भर्ती करने की कोशिश करें और उस वर्कशॉप को एक नया रूप दिलाएं।

दूसरी बात यह है कि रेल मंत्री ने कहा है कि हुबली अंकोला नयी लाइन के लिए भी सर्वेक्षण किया जा चुका है। ये बातें मैं चार साल से सुन रहा हूँ। पहले भी जो रेल मंत्री थे, उन्होंने कहा था कि सर्वेक्षण की रिपोर्ट योजना आयोग को भेज दी गई है। अब तक वह नहीं आई। मैं चाहता हूँ कि जल्दी से जल्दी उसको क्रियारूप में परिगणित किया जाना चाहिए। मैं इसलिए यह बात दोहराना चाहता हूँ कि 1986 में सम्मानीय प्रधान मंत्री श्री राजाव गांधी कर्नाटक आए थे और कारवार सीबर्ड शिलान्यास करते हुए उन्होंने कहा था कि कर्नाटक के आर्थिक और औद्योगिक विकास के लिए, हुबली कारवार रेल लाइन को बड़ी आवश्यकता है। इस वक्त क प्रधान मंत्री दत्रगौड़ा जी जब यहां पर इसी सदन में मौजूद थे। उन्होंने क्या कहा है मैं उसका उद्धृत करना चाहता हूँ—

[अनुवाद]

“यह सबसे बड़ी इच्छा है कि हुबली-कारवार लाइन को आठवीं योजना में शामिल किया जाय।”

[हिन्दी]

इतना ही नहीं, जहां कहीं के लोग मंत्री बनते हैं, लोगों का आरोप होता है कि सारी भलाई उन्हीं के क्षेत्र में होती है। सारा पैसा वहां जाता है। पासवान जी पर आरोप लग रहा है और वैसे ही शरीफ जी पर आरोप लगता था कि वे बंगलौर और कर्नाटक को पैसे ज्यादा दिये जाते हैं। लेकिन वहां पर अंधेरा था। जो बात उस वक्त कर्नाटक में रेल प्रगति की थी। आज के प्रधान मंत्री ने कही, मैं वह बताना चाहता हूँ—

[अनुवाद]

“कर्नाटक ने पांच रेल मंत्री दिये हैं परन्तु दुर्भाग्य से उसकी पूरी तरह से उपेक्षा हुई है।”

[हिन्दी]

यह इसी सदन की बात है। मैं यहां पर उद्धृत करना चाहता हूँ कि यह जो नेगलेक्ट होने से एक तरह की भावना जो उनके मन में बैठी है, उस भावना को अपने मन में रखते हुए उन्होंने एक दिशा की ओर इशारा किया था। वह जो आज कर्नाटक में चल रहा है, उसके लिए मैं बताना चाहता हूँ—

[अनुवाद]

“मैं सावधान करना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सरकार के विरुद्ध न्याय के लिए शान्तिपूर्ण आन्दोलन शुरू करने के अलावा उनके पास कोई विकल्प नहीं है।”

[हिन्दी]

इस तरह भी उन्होंने बता दिया था। इसलिए मैं चाहता हूँ कि वहां पर अभी जो एजीटेशन हाने वाली है वे कठिनाइयां हमें मालूम हैं। कठिनाइयां जो आती हैं वे पासवान जी को ताकत देती हैं, यह मैंने देखा है असंभव जो है वह इनको एक नई शक्ति देता है। इनका जो परिचय है मैं कहता हूँ कि जो असंभव हमारे लिए था, वह इनके लिए नहीं था।

एक तीसरी बात मैं जोन की करना चाहता हूँ। साउथ वैस्टर्न जोन की बात कर रहा हूँ जो कि आप सदन की ओर ले जाना चाहते हैं। वहां पर हमारी यह धारणा थी कि साउथ वैस्टर्न जोन जो बनेगा, हुबली शहर के लिए बनेगा। इसी तरह का सारे एम.पीज का विचार था कि वह वहीं बने। उस वक्त जो हमारे चीफ मिनिस्टर रहे देवेगौड़ा साहब, उन्होंने कहा था कि हुबली बने। हुबली के लिए मैं मेहरबानी की बात नहीं कह रहा हूँ। क्योंकि आजकल बंगलौर इतना बढ़ गया है कि वहां पर पर्याप्त पानी नहीं है, बिजली नहीं है, यातायात के साधन नहीं हैं। वह जो गार्डन सिटी है, उस गार्डन सिटी को बचाना मैं चाहता हूँ। रेल की काफी जमीन यहां हुबली में पड़ी हुई है। अगर यह रेल जोन हुबली में हो बने तो मैं समझता हूँ कि हमेशा के लिए वहां पर आपका

नाम रह जायेगा। मेरी अंतिम बात इतनी ही है कि बंगलौर संपर्क कंवर्शन करने के बाद 16 ट्रेनें दे दीं। मिरज-बंगलौर कंवर्शन होने के बाद एक भी ट्रेन उस लाइन से नहीं जाती है। तो उस लाइन को बनाने का क्या फायदा है। मेरी आपसे विनती है कि बंगलौर-बंबई-हुबली-मिरज होते हुए एक एक्सप्रेस ट्रेन और उसके साथ ही साथ हुबली से हैदराबाद, हुबली से अहमदाबाद, हुबली से मद्रास वाया तिरुपति होते हुए जाने वाली एक ट्रेन का भी यहाँ से शुरुआत करें और दिल्ली से हर रोज जाने वाली जो बंगलौर कर्नाटक एक्सप्रेस है, मैं चाहता हूँ कि ऑलटरनेटिव डे उसी कर्नाटक एक्सप्रेस को पूना से होते हुए पूना-मिरज वाया हुबली चलाई जाए तो उस एरिया में रहने वाले लोगों का बहुत कल्याण होगा।

अतः मैं मेरी एक बात और है कि रेलों के कई कर्मचारी हैं और उनके बच्चे काफी संख्या में वहाँ पर पढ़ते हैं। वहाँ एक कॉलेज खोलने के लिए दिशा-निर्देश तथा साथ ही साथ वहाँ पर जो स्पोर्ट्स स्टेडियम बनाने के लिए धन दें। इतना कहते हुए कि यह बजट बहुत ही सुंदर है, एक शानदार रेल बजट मंत्री जी लाये हैं, मैं इसका समर्थन करते हुए, आपने जो मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करते हुए अपने विचारों को समाप्त करता हूँ।

श्री नन्द कुमार साय (रायगढ़) : माननीय सभापति महोदय, मैं इस रेलवे के बाद-विवाद में नहीं पड़ना चाहता हूँ। मुझे लगता है, रेल मंत्री जी ने इसमें बहुत कसरत तो की है लेकिन जो दिखाई पड़ता है वह ऐसा लगता है क्योंकि वह कुछ भी नहीं कर सकते थे। जो समय उनके पास था उसमें एक अधिक उम्र वाली बीमार महिला को अच्छे वस्त्र पहना करके, अलंकृत करने का जो प्रयास किया जाता है, उस तरह का इनका प्रयास है। महोदय, मैं आपका बहुत समय नहीं लूंगा और इसलिए इसमें भाषण करने की आवश्यकता नहीं है। मैं तो अपने क्षेत्र की जो कुछ बातें हैं उन्हें ही यहाँ रखना चाहता हूँ। मैं चाहता था कि आप रांची से चल करके लोहरदगा टोरी की तरफ आ रहे हैं तो बड़ी खुशी होगी कि किसी दिन ऐसा होगा कि जसपुरनगर से हो करके कोरबा तक पहुंचे। मैं चाहता था कि जिस रेलवे लाइन को आप दिल्ली राजहरा से ले जा करके जगदलपुर की तरफ ले जा रहे हैं, वह बैलाडीला तक पहुंचे। लेकिन वह स्थिति पता नहीं कब आयेगी, कैसे होगा यह मेरे ध्यान में नहीं आता है।

पूर्वाह्न 06.00 बजे

इन सब मांगों को मैं इसलिये जोर देकर नहीं रखना चाहता क्योंकि आपने किताबों में जो कुछ लिखा है, मैं चाहता हूँ कि उन सारी बातों पर आप अमल करें, काश उन पर अमल हो और भगवान करे अमल हो। मैं समझता हूँ कि जितना समय आपको मिलेगा, यदि आप साहस करेंगे तो अमल कर पाएंगे। कोई शासक अपने समय में कितने अच्छे से अच्छे काम कर पाता है, वह महत्वपूर्ण है, उसने कितने लम्बे समय तक काम किया, वह उतना महत्वपूर्ण नहीं है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इन बातों पर आप ध्यान देंगे।

यहाँ रेलवे मंत्रालय के संबंध में जितनी बातें कहीं गई हैं, मैं उन्हें रिपीट नहीं करना चाहता लेकिन आपके सामने कोई कम्प्यूटर नहीं है, आपकी किसी से प्रतिस्पर्धा नहीं है फिर भी भारतीय रेलें घाटे में क्यों चलती हैं। आप किसी भी छांट आदमी को देख लीजिए, अगर शुरू में वह एक टूटी हुई बस चलाना प्रारम्भ करता है तो दो-तीन साल में कई नई बसें खड़ी कर लेता है, गाड़ियां खड़ी करता जाता है फिर भारतीय रेलवे में घाटा क्यों होता है। इम बार में कई माननीय सदस्यों ने सुझाव दिए कि रेलवे में जा चोरी होती है, दुनियाभर को गड़बड़ियां हैं, उन्हें रोकना जाना चाहिए अगर आप ऐसा कर पाएंगे तो मैं समझता हूँ कि अनेक मामलों में आज आपको जिस तरह वित्त मंत्री की तरफ बारबार ताकना पड़ता है, देखना पड़ता है, फिर उसको जरूरतता नहीं पड़ेगी। मैं आपसे केवल एक ही मांग कर रहा हूँ।

हमारे यहाँ छत्तीसगढ़ क्षेत्र में जितनी ट्रेनें चल रही हैं, छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस बिलासपुर तक जाती है जो हमारा डिवाजन है, रेल मंडल है किन्तु छत्तीसगढ़ का नाम तब तक सार्थक नहीं होगा जब तक उस गाड़ी को आप रायगढ़ तक नहीं बढ़ावेंगे। इसके बार में काफी समय से मांग की जा रही है। मेरी मांग है कि रायगढ़ में आप एक टर्मिनल बना दीजिए। इसमें किसी लम्बे-चौड़े खर्च की जरूरत नहीं है। मैं आपसे सिर्फ एक ही मांग कर रहा हूँ और चाहता हूँ कि आप इसे वर्तमान बजट में शामिल कर लें और रायगढ़ में शोध गृह टर्मिनल का निर्माण करा दीजिए ताकि बिलासपुर तक जो रेलें आती हैं, वे रायगढ़ तक आ सकें और पूरा छत्तीसगढ़ उससे जुड़ जाए।

अब मैं सबसे महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ। पता नहीं आपने ऐसा क्यों किया क्योंकि सबसे शोषित, सबसे पिछड़ा और सबसे निम्न हमारा बिलासपुर इलाका है। रेलवे में कुल 587 डिवाजन हैं और उनमें सर्वाधिक आय देने वाला बिलासपुर है। पिछले दिनों जो नये जोन घोषित किए जाने थे, वे केवल बिलासपुर के कारण रुक गए। इस बार जब आप जोन बनाएँ, पता नहीं बिलासपुर आपकी दृष्टि से ओझल कैसे हो गया, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि कुल 61,985 रूट किलोमीटर भारतीय रेलें चलती हैं और उसमें चौथे नम्बर की दूरी बिलासपुर की पड़ती है। साउथ ईस्टर्न रेलवे कलकत्ता 7115 रूट किलोमीटर है जबकि बिलासपुर सबसे ज्यादा आय देने वाला डिवाजन है जिसकी कुल रूट लम्बाई 1127 किलोमीटर है और वह प्रति किलोमीटर 76 लाख रुपए की आय देता है जबकि भारतीय रेलों का औसत प्रति किलोमीटर सिर्फ 13 लाख रुपए है।

माननीय मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारी एक मांग बहुत पुराने समय से है। आपने इस सदन में 16 तारीख को रेल बजट प्रस्तुत किया था और उसी समय से हमारा डिवाजन आन्दोलित है। वहाँ बंद हो रहे हैं, गिरफ्तारियां हो रही हैं और सभी शिक्षण संस्थाएं बंद हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें कि जो हमारा बिलासपुर का रेलवे जोन बनना है, उसे वर्तमान बजट में आप निश्चित रूप से शामिल करें। आपने

कहाँ-कहाँ डिवाजन बनाया, किस तरह बनाया, मैं उसमें जाना नहीं चाहता लेकिन हमारी मांग बहुत ताकत के साथ है और हम चाहते हैं कि वहाँ की स्थिति और न बिगड़े, इसके लिये आपको कोई न कोई रास्ता निकालना पड़ेगा।

मैं यह निवेदन भी करना चाहूँगा कि हमारे उत्तरीसगढ़ में, खासकर बिलासपुर क्षेत्र में खनिज सम्पदा बहुतायत में है। वह सारा एरिया आदिवासी, हरिजनों और पिछड़े लोगों का है। वहाँ से जोन हटाने का प्रयास क्यों किया गया, यह अभी तक मेरे समझ में नहीं आया। यह षडयंत्र कहां से हुआ और उसकी ऐतिहासिकता, उसके महत्व को खत्म करने को साजिश हो रही है। इसलिए इसको जयपुर या कट्टनी में किया तो उसकी ऐतिहासिकता समाप्त हो जाएगी और इस क्षेत्र के लोग आपको कभी माफ नहीं करेंगे।

माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ अभी तो अपने राउरकेला-दुर्गापुर, टाटानगर, बोकारो सभी इस्पात के कारखाने हैं जो सीधे कलकत्ता से जुड़े हैं लेकिन भिलाई से सीधी ट्रेन अभी नहीं है। मैं निवेदन करना चाहूँगा कि आपका जो बजट है इससे आने वाले समय में हो सकता है बहुत लाभ होगा। हमारे ही एक मित्र ने इसकी मांग भी की है। मैंने आपका ज्यादा समय नहीं लिया लेकिन जो जोन है इसके पीछे जो षडयंत्र है इसका पर्दाफाश करना चाहिए और हमारा जोन बनना चाहिए।

सभापति महोदय : आप समाप्त कीजिए।

श्री नन्द कुमार साय : मैं समाप्त कर रहा हूँ। आप बैठे हैं तो मुझे क्या चिंता है। मैं किसी को कृपा से थोड़े ही बोल रहा हूँ। मैं आपकी कृपा से बोल रहा हूँ। जैसा मैंने पहले कहा, ये छोटी-छोटी मांगें हैं और जोन हैं वह बड़ी मांग है। इसको भी आप पूरा करेंगे। मैं थोड़ा सा समय और लूँगा। इस किताब में लिखा है उसको धरती पर उतारना थोड़ा कठिन होता है। मुझे किसी फिल्म का गाना याद आता है, "किताबों में छपते हैं साहस के किस्से, हकीकत को दुनिया में साहस नहीं है।" जो गडगडियाँ हैं उनको ठीक करिए और कोई काम दबाव में न हो।...**(व्यवधान)** संस्कृत में एक श्लोक है "अपरीक्षेन कर्तव्यम्, कर्तव्यम् सुपरीक्षितम्"। पूरा परीक्षण करके आप करें। मैं बिलासपुर के मामले में जानता हूँ कि आपने यह जान-बूझकर या किसी कारण से किया है। आपने हृदय से ऐसा नहीं किया। इसलिए उस पर आप निश्चित रूप से विचार करेंगे। बजट में आपने जो आदिवासी हरिजनों की बात कही है उसके लिए भी मैं आपका धन्यवाद करता हूँ, लेकिन वह व्यवहार में हो। यह किताब में न रहे। इसको आप पूरा करेंगे। जितने समय आप रहेंगे उतने समय प्रमाणिकता से करेंगे। इस आशा और विश्वास के साथ मैं माननीय सभापति जी को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।
...**(व्यवधान)**

श्री. रासा सिंह रावत (अजमेर) : सभापति महोदय, मैंने कहीं पढ़ा था कि "बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर और हिंदुस्तान की जिंदगी है रेलवे की रफ्तार पर।" क्योंकि रेलें राष्ट्र की वे नसें हैं

जिसमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बढ़ता है और सारे देश को भावनात्मक एकता में बांधने वाली रेल ही है। सौभाग्य से आज रेलवे के जो प्रभारी हैं ये माननीय रामविलास जी हैं।

मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि आपने जो नए जोन बनाए हैं, उनमें राजस्थान के अंदर जयपुर को भी जोन का मुख्यालय बनाया है। खैर यह आपका अपना निर्णय है। मैं कहना चाहता हूँ कि राजस्थान की हृदयस्थली अजमेर है और देश की सांप्रदायिक, सामाजिक, सांस्कृतिक भावना और सौहार्द का प्रतीक रहा है और धार्मिक तथा शैक्षणिक दृष्टि से भी अपना महत्व है। स्वाधीनता की संग्रामस्थली भी अजमेर रही है।

वैसे भी जब बी.बी. एंड सी.आई. रेलवे था, तो मुम्बई के बाद दूसरा स्थान रेलवे में अजमेर का था। अजमेर में रेलवे की बहुत प्रापटी है, बड़े-बड़े कार्यालय की इमारतें हैं, बिल्डिंगें हैं, कार्लिनियाँ हैं, ग्राउंड हैं जैसे लोको कैरीज ग्राउंड, वहाँ हजारों कर्मचारी भावास करते हैं। यदि आप इस राजस्थान के नए बनने वाले जोन का मुख्य कार्यालय जयपुर के बजाय अजमेर रखते तो अधिक उपयुक्त होता। महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे अपने इस निर्णय पर पुनर्विचार करने का कष्ट करें और इस जोन का मुख्य कार्यालय जयपुर के बजाय अजमेर बनाने को अनुकम्पा करें।

सभापति महोदय, दूसरी बात मैं कहना चाहूँगा कि देश की दो राजधानियों को दिल्ली से मिलाने वाली लाइन दिल्ली-अहमदाबाद मीटरगेज लाइन थी जिसको आपने बड़ी लाइन में बदलने का संकल्प किया है।

मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहूँगा कि रेल मंत्री ने पहली बार अपना बजट अभिभाषण हिन्दी में प्रस्तुत किया है।

महोदय, रेल विभाग ने पहले जो नीति बनाई थी कि सारे देश में एक ही यूनीगेज सिस्टम होगा, यानी आमान देश में सभी रेलों का एक होगा, यह बड़ा महत्वपूर्ण निर्णय था। इसका सबसे ज्यादा लाभ राजस्थान को मिला क्योंकि राजस्थान विगत अनेक वर्षों से उपेक्षित रहा और अब कहीं ऐसा न हो कि अधूरा काम रह जाए और आधा तीतर, आधा बटर वाली स्थिति न रहे। इसलिए इस नीति को बदस्तूर जारी रखा जाए। ताकि जिसका आमान परिवर्तन का काम राजस्थान में चला हुआ है, यह कार्य पूरा हो सके और देश के अंदर एकरूपता आ सके और राजस्थान का पिछड़ापन दूर होकर के विकास के पथ पर, देश के साथ, देश के अन्य राज्यों के साथ कदम से कदम मिलाकर चल सके। क्योंकि महोदय, मंत्री जी का समाचार पत्रों में हमने एक वक्तव्य पढ़ा था जिसमें लिखा था कि यूनीगेज के स्थान पर वैगनों की कमी है, इसलिए वैगनों के बनाने के काम को प्राथमिकता दी जाएगी। मैं समझता हूँ कि यह असत्य सिद्ध हो और यूनीगेज वाली बात सत्य सिद्ध हो।

महोदय, दिल्ली में दो राजधानियों को मिलाने वाली लाइन और दिल्ली को अजमेर शरीफ एवं अहमदाबाद से मिलाने वाली लाइन के

आमान परिवर्तन के काम को अब तक पूरा हो जाना चाहिए था, लेकिन हर साल इसके लिए बहुत कम बजट प्रावधान किया जाता है जिसके कारण इसका कार्य पिछड़ता जा रहा है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है अजमेर-मेहसाना लाइन के आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए युद्धस्तर पर कार्य करना चाहिए और अधिक से अधिक बजट प्रावधान करना चाहिए ताकि यह काम शीघ्र पूरा हो सके। जिस समय इसका काम चल रहा हो, उस वक्त इस का पूरा ध्यान रखा जाए कि अजमेर के यातायात में किसी प्रकार की बाधा उत्पन्न न हो।

महोदय, जब प्रधान मंत्री जी अजमेर आए थे, तो अजमेर की जनता ने उनसे मांग की कि जो एक गाड़ी पूजा एक्सप्रेस जो जयपुर से जम्मू तवां जाती है उसको ब्राडगेज पर अजमेर तक लाया जाए क्योंकि वैष्णो देवी का सम्पर्क जब तक पुष्कर और अजमेर से नहीं होगा तब तक इसके पीछे छिपी हुई धार्मिक भावना सार्थक कैसे होगी। इसके स्थान पर प्रधान मंत्री जी ने एक गाड़ी एक्सप्रेस दी जो अजमेर से जयपुर आती है, लेकिन अजमेर से जयपुर दिन में एक चक्कर लगाती है और ज्योंही यह वहां से पहुंचती है त्यों ही 15 मिनट के बाद वहां जम्मू तवी के लिए रवाना हो जाती है। इस गाड़ी से यात्री उतर कर टिकट भी नहीं ले पाते और जैसे-तैसे टिकट लेकर यात्री पहुंचते हैं, यह गाड़ी स्टेशन से छूट जाती है। इसलिए मेरा एक निवेदन है कि यदि अजमेर से जम्मू तवी और आगे के स्टेशनों के लिए टिकट मिल जाए, तो ज्यादा उपयुक्त रहेगा क्योंकि फिर उनको जयपुर में टिकट के लिए उतरने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। अच्छा तो यह होता कि जम्मू तवी गाड़ी को आप अजमेर से ही चलाते।

खंडवा काचोगुडा मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने की आवश्यकता है। सर्वेक्षण का तो आपने आदेश दे दिया। लेकिन अजमेर, भोलवाड़ा, उदयपुर, चित्तौगढ़ और आगे खंडवा तक ब्राडगेज बन जाएगी और ब्राडगेज से जुड़ जाए, तो अधिक सुविधा होंगी। नीमच, रतलाम, खंडवा आदि तक ब्राडगेज से जुड़ सके। इसलिए इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। अजमेर से हैदराबाद और मद्रास ब्राडगेज से जोड़ा जाना चाहिए।

सभापति जी, मैं आपका संरक्षण चाहूंगा। जैसे रात भर से आप तपस्या कर रहे हैं और हाउस के संचालन में सहयोग प्रदान कर रहे हैं, वैसे ही हम भी आपकी शान को बनाए रखने के लिए उपस्थित रहे हैं। अजमेर से उत्तर प्रदेश जाने वाले बहुत यात्री हैं। अजमेर शरीफ में और पुष्कर में, दरगाह शरीफ अजमेर में आने वाले लाखों यात्री उत्तर प्रदेश से आते हैं। बांदीकुई आगरा फोर्ट का रास्ता मीटर गेज से ब्राडगेज होने के कारण बंद है और वह बदला नहीं गया। परिणामस्वरूप आगरा फोर्ट बंद हो गया और यू.पी. वालों को दिल्ली होकर जाना पड़ता है। आपने बरेली-दिल्ली-अजमेर गाड़ी तो चलाई लेकिन वह सप्ताह में एक बार चलती है। उसे सप्ताह में तीन बार करने की आवश्यकता है। उसी प्रकार लिंक एक्सप्रेस एक चक्कर काटती है। यदि वह प्रातः काल भी जयपुर का एक चक्कर काटे और

फिर वापिस अजमेर चली जाये तो राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 8 पर यातायात का जो टबाव कम रहा है उसको नित्य प्रति दुर्घटनायें होती हैं। लोग बस, ट्रक के एक्सीडेंट से मौत के शिकार होते हैं। वह नहीं हो क्योंकि अजमेर में दरगाह शरीफ के लिए लाखों लोग आते हैं जिससे वहां हमेशा यातायात बना रहता है। इसलिए अजमेर को ओर आपको विशेष ध्यान देना है।

सारे देश में जो फालतू जमीन पड़ी हुई है, उसको व्यापारिक उपयोग के काम में आने की नीति शायद पहले तय करने की बात हुई थी लेकिन उसे आगे नहीं बढ़ाया गया। मैं समझता हूँ कि रेल विभाग अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए इस बात का प्रयास करें कि वह अपनी फालतू जमीन को व्यापारिक उपयोग के लिए काम में ले।

अजमेर से हरिद्वार तक एक गाड़ी चला दी जाये तो वह दो तीर्थों को मिलाने वाली रहेगी और अजमेर पहाड़ों से मिल जायेगा तो सोने में सुहागा रहेगा। राजस्थान से हजारों यात्री तथा यात्रा करने के लिए गंगाजी के दर्शनों के लिए और पुण्य की प्राप्ति के लिए आते हैं तो उनको दिल्ली में ठहरना पड़ता है। इससे बड़ी परेशानी होती है। किसानों और गांव के लोगों को रात-रात भर रहना पड़ता है। उनको श्रद्धा है, आस्था है। इसलिए यदि वह गाड़ी चला दी जाये तो वह सीधा हरिद्वार पहुंच जाएगा और वापिस राजस्थान के विभिन्न भागों में पहुंच जाएगा।

एक बहुत बड़ी समस्या का सामना करना पड़ रहा है। मीटर गेज की सारी गाड़ियां दिल्ली में सराय रोहिल्ला में रुकती हैं। वहां से पुरानी दिल्ली जाने के लिए यात्रियों की इतनी लुट होती है कि कुछ कहा नहीं जा सकता। यदि ब्रॉडगेज वाली एक रात्रि गाड़ी अजमेर और दिल्ली के बीच चले जो प्रातःकाल अजमेर से दिल्ली पहुंच जाये, शाम को दिल्ली से चले तो सुबह अजमेर पहुंच जाये। वह दिल्ली स्टेशन से चले तो लोगों को पहुंचने में बहुत सुविधा होगी अन्यथा लांग पहलें सराय रोहिल्ला पहुंचते हैं, उसके बाद किराया खर्च कर लाल किले से, चांदनी चौक से जाते हैं। पुरानी दिल्ली से कोई गाड़ी नहीं जा रही है। सारी मीटर गेज तथा ब्रॉडगेज की गाड़ियां सराय रोहिल्ला एवं नई दिल्ली से जाती हैं।

मैं तीन राष्ट्रीय महत्व को वे बातें बताना चाहता हूँ जो रेलवे से संबंधित हैं। रेलवे प्रशासन को थोड़ा चुस्त-दुरुस्त कर लें ताकि रेलवे के संचालन की व्यवस्था ठीक हो सके। इससे आपको बहुत बड़ा लाभ हो सकता है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि पिछले 10 साल से मालगाड़ियों की औसत गति 22-23 किलोमीटर प्रति घंटा रही है। अरबों रुपये आधुनिकीकरण के नाम पर, टैक्नीकल प्रोग्रेस के नाम पर, तेज गति के इंजन के नाम पर, लाइनों की क्षमता बढ़ाने के नाम पर खर्च होते हैं लेकिन फिर भी मालगाड़ियों की गति वही है। इसलिए यदि मालगाड़ियों को गति पांच किलोमीटर प्रति घंटा और बढ़ाई जा सके तो इससे देश को ज्यादा माल दुलाई होगा जिससे रेलवे को आमदनी होगी।

बहुत सी सवारी गाड़ियां चल रही हैं। जिसका परिणाम यह होता है कि मालगाड़ियों को रुकना पड़ता है। आप सवारी गाड़ी की तरफ ज्यादा ध्यान देते हैं। यदि मालगाड़ियों की तरफ भी ध्यान दें और उनको सुचारू रूप से चलाने की व्यवस्था की जाए तो उत्तम रहेगा।

फिरोजाबाद में एक एक्सीडेंट हुआ था जिसमें हजारों लोग मारे गए थे।...**(व्यवधान)** मैं एक्सीडेंट की बात नहीं कर रहा हूँ। मैं कहना चाहता हूँ कि छोटी सी गलती के कारण ऐसा हुआ। जो जांच की गई थी, उसमें पता लगा कि यह ह्यूमन फेल्टोर के कारण हुआ और 80 प्रतिशत दुर्घटनाएँ ह्यूमन फेल्टोर के कारण होती हैं। आज के युग में टेक्नोलॉजी इतनी बढ़ गई है फिर भी रेलों में ह्यूमन फेल्टोर के कारण इतनी बड़ी दुर्घटना हो जाए और अनायास हाँ सैकड़ों लोग मौत के मुँह में चले जाएँ।

फिरोजाबाद में ट्रेन सर्कट नाम का उपकरण था, उसको बदलने का निर्णय हो चुका था, लेकिन वह फाइलों में पड़ा रहा। इसका नतीजा यह हुआ कि इतना बड़ा हादसा हुआ और 400 लोग मौत के शिकार हुए। इसकी जांच हुई थी और कमिश्नर रेलवे संप्टी ने रेलवे बोर्ड के चयरमैन को अपनी रिपोर्ट देते हुए अधिकारियों को दोषा ठहराया था, लेकिन कोई कार्रवाई नहीं हुई और एक मामूली कर्मचारी को रेलवे से निकाल दिया गया। इसका भी आप देखें।

प्रमोटी अधिकारियों के बारे में भी मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। एक तो सीधे भर्ती होकर आते हैं और दूसरे प्रमोटी अधिकारी होते हैं। इस सम्बन्ध में टंडन कमेटी बनी थी। उसने रिपोर्ट भी दी थी और सिफारिश की थी,

[अनुवाद]

नीचे से पदोन्नत हुए तथा सीधे भर्ती हुए अधिकारियों के बीच अन्तर समाप्त किया जाये।

[हिन्दी]

यही नहीं, संसद की रेलवे कंवेंशन कमेटी ने भी अपनी सातवीं रिपोर्ट में 23.8.94 को जो दो थी, भेदभाव की नीति को खत्म करने की सिफारिश की थी।

[अनुवाद]

समिति ने जोरदार सिफारिश की थी कि अधिकारियों के दोहरे वर्गीकरण को समाप्त किया जाये।

[हिन्दी]

उसके ऊपर कोई पालन नहीं हुआ। रेलवे के पास इतनी क्षमता है, इतना सामर्थ्य है, फिर भी अधिकारियों में अमंताष पनप रहा है और उनकी प्रगति अवरुद्ध हो रही है। उसको भी देखन का कष्ट करें। जो तकनीकी खामियाँ हैं, उनका भी दूर करें।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ। रेल लाइनों के पास वृक्षारोपण को बढ़ावा दें। इससे पर्यटन भी सुधरेगा और रेल लाइन के आस-पास सुंदरता का परिवेश भी होगा।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे कुछ शब्द रखने का अवसर प्रदान किया है। मैं सर्वप्रथम इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं अपनी ओर से और करोड़ों देशवासियों की ओर से माननीय रेल मंत्री राम विलास पासवान को क प्रति विशेषरूप से आभार प्रकट करना चाहता हूँ।

बिहार एक पिछड़ा हुआ राज्य है, जहाँ लगभग 56 से 58 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे हैं। यह राज्य वर्षों से उपेक्षित रहा है। जबकि कहा जाता है कि बिहार की धरती सांजा उगलती है। सारे मिनरल्स और माइंस वहाँ थे। केन्द्रीय स्तर पर पूरे बिहार से सिर्फ कमान का ही काम किया गया है। इसलिए बिहार हर मामले में उपेक्षित रहा, रेल के क्षेत्र में तो खास तौर से उपेक्षित रहा। मगर बिहार की आशा और अभिलाषा को पूरा करने के लिए और देश के विभिन्न भागों के लिए रेल मंत्री जी ने जिन कारणों को करन का बोड़ा उठाया है, उसके लिए मैं उनका आभार प्रकट करना चाहता हूँ। यह बजट पूरे देश को देखते हुए बनाया गया है। बिहार जैसे पिछड़े राज्य दूसरे भाँ हैं जो कि उपेक्षित हैं और जहाँ लोगों की नजरें नहीं जाती। ऐसे क्षेत्रों में प्रार्थामकता के आधार पर विकास कार्य करने के लिए मंत्री जी ने अपने बजट में प्रावधान किया है। इसलिए, जो यह कहा गया है कि खासतौर से बिहार को ही देखा गया है, देश के दूसरे प्रदेशों को नहीं देखा गया है, यह बिलकुल निराधार और वेंबुनियाद बात है। यह बैलेंस बजट है। माननीय सदस्यों को इसके लिए इन्हें बधाई देनी चाहिए। रेलवे ने समिति साधनों के होते हुए भी काफी कुछ करने की बात कही है, लेकिन अभी भी बहुत सारे काम हैं, जिनको मंत्री जी को करना है।

मैं समझता हूँ कि आगे आने वाले दिनों में जो बजट होगा, वह इस बार जो बिहार के लिए कमी रह गयी है उसे पूरा करेगा। मैं अपने क्षेत्र पटना की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। पटना के लिए कई मांगें मंत्री जी ने पूरी की हैं। पटना से कोई सुपर-फास्ट ट्रेन नहीं चलती थी। उन्होंने राजधानी एक्सप्रेस चलाने का कार्य किया है, जोकि एक अच्छा काम है। पटना और दिल्ली के बीच में, पटना और मद्रास के बीच में, पटना और मुम्बई के बीच सप्ताह में दो दिन मद्रास और तीन दिन मुम्बई चलाने की व्यवस्था की है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन्हें वे लगातार हर रोज कर दें, तो अच्छा रहेगा। पटना जंक्शन में आधुनिकीकरण का काम चल रहा है लेकिन उसकी गति धीमी है। पटना जंक्शन से दूसरे प्रदेशों में जाने के लिए भारी भीड़ होती है और स्टेशन पर जगह का अभाव है। इसलिए मंत्री जी जो पटना जंक्शन का विस्तार शीघ्र करवाना चाहिए। वैसे उसका कार्य शुरू हो गया है। टानापुर में बड़े पैमाने पर रेल कर्मचारी रहते हैं। उनकी कालोनी, उनके घरों और अस्पतालों की बड़ी दुर्दशा है। वहाँ उन कर्मचारियों के लिए

एक अस्पताल है। उन कर्मचारियों के लिए अस्पताल की बड़ी महत्ता है। लेकिन कर्मचारियों और डाक्टरों की लॉबींग की वजह से उस अस्पताल में भ्रष्टाचार का बोलबाला है। वहां सही तरीके से कर्मचारियों का इलाज नहीं होता है। मेरा मंत्री जो से निवेदन है कि उस अस्पताल से भ्रष्टाचार को दूर करें। वहां के अधिकारियों और कर्मचारियों के घरों की स्थिति बड़ी शोचनीय है, उसको सुधारा जाए। उनके घरों में पानी जमा हो जाता है। उनके रोड खराब हैं। वहां के कर्मचारियों को सुविधाएं देकर इन समस्याओं से छुटकारा दिलाएं।

पटना जंक्शन से पटना साहिब केवल पांच किलोमीटर की दूरी पर है, जोकि गुरु गोविंद सिंह जी की जन्मस्थली है तथा एक बहुत बड़ा व्यवसायिक केन्द्र है, जहां पर करोड़ों रुपयों का कारोबार होता है। बहुत से स्टेशनों का डेवलपमेंट हो चुका है लेकिन पटना साहिब की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान नहीं जा सका है। आज पटना साहिब की स्थिति बहुत खराब है। आपसे विनती है कि पटना साहिब स्टेशन का सुधार करें। माननीय मंत्री जी ने रेल जंक्शनों के कम्प्यूटीकरण की घोषणा की है। पटना साहिब को आज बहुत जर्जर स्थिति है। पटना साहिब स्टेशन पर देश और विदेश के बहुत लोग आते हैं। मंत्री महोदय उस ओर ध्यान देकर उसे ठीक कराएं।

कई माननीय सदस्यों ने पैसंजर ट्रेन की चर्चा की है। इस विषय पर अपनी-अपनी भावनाएं रखी हैं। मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता हूं। भारतवर्ष गांव का देश है और एक गरीब देश है। पैसंजर ट्रेनों में चलने वाले जो गरीब लोग हैं वे भी इसी देश के लोग हैं। पैसंजर ट्रेनों में लाईट नहीं होती है, पानी की व्यवस्था वहां नहीं है शौचालय की स्थिति बहुत खराब है और खिड़कियों के शीशे टूटे हुए हैं, बैठने के लिए सीटें भी नहीं हैं। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि पैसंजर ट्रेनों की हालत में सुधार लाएं, ताकि देश को आम जनता उससे लाभ उठा सके।

रानीपुर, पटना सिटी और पटना जंक्शन के बीच में एक मोहल्ला है जहां रेलवे लाइन पर एक क्रासिंग है। यह एक बड़ा ही प्रमुख मोहल्ला है।

यहां हर साल कोई न कोई ऐक्सीडेंट होता है। वहां गुमटी नहीं बनी है जिसकी वजह से काफी लोग दुर्घटनाग्रस्त हो जाते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आप वहां गुमटी स्थापित करें ताकि दुर्घटनाग्रस्त लोग बच सकें। मैं बिहार के करोड़ों लोगों की तरफ से माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि इन्होंने बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत करके देश में एक ऐतिहासिक और गौरवशाली बजट बनाने का काम किया है जो आगे इतिहास लिखाने का काम करेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको तथा सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री बनवारी लाल पुरोहित (नागपुर) : सभापति महोदय, रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। रेल

मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा था कि पिछड़े वर्गों और गरीबों पर विशेष ध्यान दिया गया है। मैं इसका विरोध नहीं करता कि बिहार में काम नहीं होना चाहिए। बिहार पिछड़ा हुआ है मगर उसी प्रकार से देश में और भी पिछड़े इलाके हैं। विदर्भ का इलाका सबसे पिछड़ा हुआ है। वहां गांवों में सड़कें ही नहीं हैं पर हमें अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि विदर्भ के लिए आपने कुछ नहीं दिया है। बजट बनते हुए आप विदर्भ को भूल गए। उस पर ध्यान देने की आवश्यकता थी। हमारे देश का विकास दो चीजों पर निर्भर है। एक सड़क पर और दूसरा रेल पर। देश की आर्थिक समृद्धि के लिए, उस इलाके के विकास के लिए रेल का महत्व बहुत ज्यादा है। आप इस पर विशेष ध्यान दें।

सभापति महोदय, नागपुर हिन्दुस्तान का केन्द्र स्थल है। शायद आपको मालूम नहीं है कि हिन्दुस्तान का नॉर्थ ईस्ट वेस्ट साउथ सबका जोरो माइल नागपुर है और वहां जोरो माइल का एक ऐतिहासिक पत्थर नागपुर में है। भारत के उस केन्द्र स्थान को बिल्कूल इग्नोर कर दिया गया है। आप इस पर ध्यान दें।

श्री राम विलास पासवान : क्या करना चाहिए बताइए।

श्री बनवारी लाल पुरोहित : वहां पर बहुत कुछ काम कर सकते हैं। बहुत बड़ी-बड़ी बातें तो मैं नहीं करूंगा। नागपुर पुराने जमाने में सी.पी. एण्ड बरार का राजधानी था। अब वह बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां जो लोग आते हैं उनको ठहरने की जगह नहीं है। आपके पहले के मंत्री जी ने यात्रा निवास के लिए आशवासन दिया था और हम आपसे मांग करेंगे कि वहां आकर आप उसके लिए भूमि-पूजन करें।

वहां पर एक ब्रिज है। वह ब्रिज बहुत पुराना हो गया है। सौ साल से पुराना वह ब्रिज है और मेरी जानकारी है कि दो तीन साल पहले ब्रिटिशर्स ने रेल मंत्रालय को लिखा कि हमारी कोई जिम्मेदारी नहीं है और यह ब्रिज कभी भी गिर सकता है।

तो आप जरा इसको जांच करें, वहां लोगों की सुरक्षा की दृष्टि से ब्रिज भी बनना चाहिए। सौ साल से ऊपर हो गये हैं, इतना मेरा निवेदन है और एक नागपुर के लिए मैं विशेष आग्रह करूंगा। मैंने पहले सर्वे किया था मैं 1984-89 तथा 1989-91 में सांसद था और उस समय मैंने निवेदन किया था कि हिंगना इण्डस्ट्रियल एरिया है। कन्हान से लेकर हिंगना इण्डस्ट्रियल स्टेट तक एक लोकल ट्रेन चलाने की बात थी। ट्रेक्स हैं, कम खर्च में काम होने वाला था। हमने सर्वे कराया था वायबल भी था। यह मांग आपसे मैं मजदूरों के लिए कर रहा हूँ। कन्हान से लेकर इण्डस्ट्रियल स्टेट तक यदि वह लोकल चल जाए। थोड़ा सा ट्रेक्स को स्ट्रैनिंग करना पड़ता है ऐसा उस समय के हमारे डी.आर.एम. ने कहा था तो आप जरा उस पर भी ध्यान दीजिए। नागपुर का एक ऐतिहासिक महत्व और है, परम पूज्य बाबा साहेब अम्बेडकर की दोषा भूमि वहां है। आप कभी वहां दर्शन के लिए आये हैं। वहां पर लाखों लोग आते हैं, वह बौद्ध धर्म का एक तीर्थ स्थान है। तो आप एक नया कीर्तिमान स्थापित करें, यह मेरा

आपसे एक मांग है कि आप नागपुर से गया, बल्कि गया से भी आगे बौद्ध धर्म का गया और जैन धर्म का पारसनाथ, उसके लिए आप एक ट्रेन चलाएं। एक ट्रेन चलाकर आप इस देश में एक नये इतिहास का निर्माण करें, यह मेरा आपको सुझाव है। महोदय नागपुर के अंदर जितनी भी गाड़ियां हैं—बंबई से कलकत्ता और साउथ से बंगलौर, मद्रास, हैदराबाद से लेकर दिल्ली तथा अमृतसर, जम्मू तक लगने वाली भी जितनी गाड़ियां जाती हैं उनमें बहुत सी गाड़ियां में नागपुर के लिए रिजर्वेशन ही नहीं है और अभी मालूम नहीं क्या हुआ, कई गाड़ियों में तो रिजर्वेशन खत्म हो कर दिया गया है, आप इस पर भी ध्यान दें। हमारा देश गरीब देश है, आपके ऊपर कोई लांछन नहीं है लगाता है। परंतु इतना जरूर है कि पिछले दस वर्षों के अंदर एक नया क्रेंज रेलवे में चला है कि सुपर फास्ट ट्रेन, फास्ट ट्रेन से राजधानी और उसके बाद शताब्दी एक्सप्रेस चली, उनमें एयर कंडीशन के डिब्बे चले। परंतु जो साधारण आदमी है, वह इस देश का घटक है, गरीब आदमी है उसको इनोअर किया गया है। आप ऐसा न करें। आप इन चीजों को लिमिट में रखकर ज्यादा से ज्यादा 3 टायर के डिब्बे जो जनरल लोगों के काम आ सकें, ज्यादा से ज्यादा अपने वहां बनायें जिससे गरीब लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा हो। आप इस पर भी ध्यान दें। माल के मामले में मेरा प्रश्नकाल में आग्रह था, जो मेरी जानकारी थी, मेरा कर्तव्य है आपको बताना कि आजकल रेलवे की जवाबदारी केवल पैसा कमाना नहीं है, सोशल रेंस्पॉसिबिलिटी उससे भी ज्यादा है। इसलिए जो छोटे-छोटे व्यापारी हैं, स्मॉल स्कूल इंस्ट्रूज के छोटे व्यापारी हैं जो एक-एक बैगन, दो-दो बैगन लेते हैं, उनको इन वर्षों में कम्प्लोटली इनोअर किया गया और केवल रैक्स देने पर ज्यादा जोर दिया गया। परंतु जो छोटे बैगन हैं उनका इंडेंट टोटली बंद है। गरीब लोगों के लिए स्मॉल स्कूल इंस्ट्रूज के लिए आपको नीतिगत परिवर्तन करना है। यह भी आपको ध्यान रखना चाहिए कि जो छोटे व्यापारी हैं, कंटेंट इंस्ट्रूज हैं वे अपने पैरों पर खड़े हो सकें, वे रेलवे की इस नीति की वजह से खत्म हो रहे हैं। क्योंकि टूकों का भाड़ा इतना है कि वह उनकी बहुत अधिक पड़ता है। तो इस नीतिगत परिवर्तन के लिए भी मैं आपसे निवेदन करता हूँ।

नागपुर में दो डिविजन हैं ईस्टर्न रेलवे और सेंट्रल रेलवे और वह एक केन्द्र स्थल है, उसको यदि संभव हो सके तो मेरा एक सुझाव है कि वह जोन के लिए एक आइडियल प्लेस है। उसको आप यह दर्जा दें। दो डिविजन हैं और आसपास का एरिया है उसकी प्रगति हांगी। परंतु सभी मांग कर रहे हैं मैं विचार करके ही बोल रहा हूँ। क्योंकि झांसी, जबलपुर, ग्वालियर सभी बोल रहे हैं।... (व्यवधान) चूंकि आप सोच रहे हैं कि यह नागपुर भी कूट पड़ा।

मैं आपके सामने बड़े विचार के बाद बोल रहा हूँ और मेरा सुझाव है। अगर आपको वायबल लगे तो इस पर आप गम्भीरतापूर्वक विचार करें।

हमारे यहां पहले जो एम. दर्ज के इलैक्ट्रिफिकेशन से संबंधित ऑफिसर का एक कार्यालय था जिसे छोड़कर इलाहाबाद ले जाया

गया। अभी सुनने में आया है कि वहां इलैक्ट्रिफिकेशन से संबंधित जो 100-150 कर्मचारी हैं, उन्हें वहां से भेज उठाकर ले जाना चाहते हैं—यह तो हमारी पगड़ी उछालने वाली बात हो गई। अगर उसकी आवश्यकता न भी रहे, क्योंकि वहां बहुत काम है, मैंने इस बारे में आपको पत्र लिखा है, जिसमें 10-15 कामों की सूची है, मेरा निवेदन है कि उस इलैक्ट्रिफिकेशन से संबंधित ऑफिस को वहां से आप न उठाएं।

आखिर में इतना जरूर कहूंगा, यह मेरा व्यक्तिगत सलाह है कि रेलवे विभाग में आपको चुस्ती लानी पड़ेगी। आपको मिनिस्ट्री में हैवी हर्ट होकर काम करना पड़ेगा क्योंकि आज उसमें बहुत शिथिलता है। आपने बजट भाषण में कहा कि आप सभी सुपरफास्ट ट्रेनों को मॉनिटरिंग कर रहे हैं जो हमारे लिए बहुत खुशी की बात है परन्तु अभी तक स्थिति में कोई सुधार नहीं आया है और भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा है। मैंने नागपुर का भ्रष्टाचार से संबंधित एक केस आपको दिया था, आप उसको जांच करवाई क्योंकि वहां हमारी नजरों के सामने भ्रष्टाचार हो रहा है और बर्थ 50, 100, 150, 200 रुपए लेकर दी जाती हैं, रेंट बंधे हुए हैं। टी.टी. हमारी नजरों के सामने पैसा लेता है। रिजर्वेशन ठीक से नहीं होता। वैसे ही रैक्स बुकिंग की स्थिति है। व्यापारी लांग मेरे पास आकर बताते हैं कि बिना पैसा दिए रैक्स को बुकिंग नहीं को जाती। मैं चाहता हूँ कि इन चीजों को आप रोकिए। रेलवे में भ्रष्टाचार खत्म होना चाहिए और प्रशासन स्वच्छ बनना चाहिए।

ट्रेनों में सफाई आदि के लिये आप जिस तरह प्राइवेटाईजेशन कर रहे हैं, वह बहुत अच्छा कदम है परन्तु उस पर आपको कंट्रोल और चैक रखना होगा। प्राइवेटाईजेशन का हम स्वागत करते हैं, सफाई वगैरह का काम औटोमैटिक मशीनों के जरिए हो, लेकिन इस काम में आपको पूरा चैक रखना होगा, अपना पूरा कंट्रोल रखना होगा। खाने की व्यवस्था यदि आपने ठेकेदारों को सौंप दी है लेकिन खाने के सामान की क्वालिटी नहीं सुधी है तो उसे आपको देखना पड़ेगा। मुझे रेलों में खाने की आदत है, मैं ज्यादातर रेलों में ही खाता हूँ और खरीदकर खाता हूँ। मैं चाहता हूँ कि खाने के स्तर में सुधार आए इसका आप इंतजाम करें। हम आपके शुभचिन्तक हैं, हमारी शुभ-कामनाएं आपके साथ हैं। आपके नेतृत्व में रेलवे में सुधार हो, भ्रष्टाचार दूर हो, इस दिशा में आपको प्रयत्न करना पड़ेगा ताकि रेलवे में हर स्तर पर सुधार हो सके। इतना ही मेरा निवेदन है।

श्री हंस राज अहीर (चन्द्रपुर) : माननीय सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसे पूरे देश के लिए रखा गया बजट मैं नहीं मानता हूँ। उन्हें पूरे देश के लिये बजट रखना चाहिए था। जब हमने उसे पढ़ा तो ऐसा लगा कि जहां-जहां पर माननीय मंत्री जी के दल का प्रभाव है, उन्हीं क्षेत्रों पर उन्होंने ध्यान दिया है, विचार किया है। भारत देश का व्यास उन्होंने रेल बजट में बहुत छोटा सा बताया है। मैं समझता हूँ कि वर्तमान रेल बजट बहुत असंतुलित है जिस मंत्री जी ने सदन में रखा है और जिसमें महाराष्ट्र के साथ बहुत अन्याय हुआ है।

मैं इस सदन में महाराष्ट्र के चन्द्रपुर क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो जिले पड़ते हैं—एक चन्द्रपुर और दूसरा गडचिरोली। चन्द्रपुर जिले में रेल सुविधाएँ ब्रिटिशकाल से हैं और रेल सुविधाओं को वजह से हो चन्द्रपुर जिले में काफी विकास हुआ है, बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज वहाँ लगी हैं, अनेक उद्योग लगे हैं। लेकिन सारी बातें होने के बावजूद, मेरे क्षेत्र के दो बड़े स्टेशनों—बल्लारशाह और चन्द्रपुर में प्रवासियों के लिये रिजर्वेशन का जितना कोटा होना चाहिए, जितने गाड़ियों का स्टोपेज वहाँ होना चाहिए, उस मात्रा में नहीं है। वैसे दिल्ली से मद्रास की ओर जाने वाली सभी गाड़ियाँ तथा हैदराबाद की ओर जाने वाली सभी गाड़ियाँ उस रूट से जाती हैं लेकिन मेन लाइन होते हुए भी चन्द्रपुर स्टेशन पर सारी गाड़ियाँ रुकती नहीं हैं।

चन्द्रपुर शहर 3.5 लाख आबादी वाला शहर है। वहाँ 30 कांयला खदान हैं और 14 बड़े उद्योग हैं जिसकी वजह से वहाँ पर देश भर के बड़े-बड़े उद्योगपति, व्यापारी, मजदूर, अधिकारी रहते हैं। अगर उनको अपने गांव जाना है तो उनको रिजर्वेशन के लिए बहुत तकलीफ़ होती है। वहाँ सारी गाड़ियाँ नहीं रुकने से उन्हें प्रवास की बहुत दिक्कत होती है। मैं मंत्री जी से कहूँगा कि चन्द्रपुर और बल्लारशाह स्टेशन पर कांटा बढ़ाया जाए और जो गाड़ियाँ मद्रास, हैदराबाद की ओर चलती हैं उनमें से आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस व कर्नाटक एक्सप्रेस दोनों गाड़ियों का स्टोपेज चन्द्रपुर स्टेशन पर दिया जाए। वैसे भी चन्द्रपुर क्षेत्र में आंध्र प्रदेश के बहुत से ऐसे मजदूर हैं जो कोलरी का काम करते हैं और हैदराबाद से जो गाड़ी आती है वह हैदराबाद से कागजनगर तक आती है। जैस भाग्यनगर गाड़ी है वह कागजनगर तक ही आती है। उसको बल्लारशाह तक बढ़ाया जाए ताकि आंध्र प्रदेश के जो मजदूर हैं उनको सुविधा हो। कोलरी में उत्तर प्रदेश और बिहार के बहुत से मजदूर हैं, अधिकारी हैं। बिलासपुर, गोरखपुर, वाराणसी जाने वाली गाड़ी हफ्ते में एक ही दिन चलती है। मैं चाहता हूँ कि उसको हफ्ते में दो दिन चलाया जाए।

दूसरा, मेरे चुनाव क्षेत्र में गडचिरोली जिला है। वहाँ पर रेलवे की सुविधा नहीं है। इस जिले में 80 प्रतिशत आदिवासी रहते हैं। वहाँ उद्योग नहीं होने से जो बेरोजगारी है उसका फायदा उठाकर नक्सलवादियों का मूवमेंट तेजी से बढ़ रहा है। हमें आदिवासियों को न्याय देना है। उद्योग लगाने के लिए बड़ी मात्रा में खनिज सम्पत्ति की आवश्यकता होती है जो वहाँ उपलब्ध है जो आप उपयोग ले नहीं कर पा रहे हैं। उसका कारण है कि वहाँ कोई रेल लाइन नहीं है।

मैं रेल मंत्री जी से विनती करूँगा कि हमारे यहाँ जो लोहा, तांबा, जस्ता, लाइमस्टोन जैसी अनेक खनिज सम्पत्तियाँ हैं जिनका उपयोग करके हम औद्योगिक निर्माण कर सकते हैं। 100 वर्ष पूर्व गडसर जिले में स्वर्गीय जमशेद जी टाटा ने सबेरे किया था और उन्होंने लोहे का एक बड़ा कारखाना लगाने की इच्छा भी प्रकट की थी। लेकिन कारखाना नहीं लगा सके। सूरजगढ़ क्षेत्र है वहाँ बड़ी मात्रा में लौह अयस्क है जिनका उपयोग आज तक नहीं लिया गया है। मैं मंत्री जी से विनती करूँगा कि वहाँ रेल लाइन डाली जाती है तो वहाँ देश के बड़े-बड़े उद्योगपति अपना कारखाना लगाने के लिए अपनी इच्छा प्रकट कर

सकते हैं। हम रेल की संवा के माध्यम से देश का आर्थिक उत्पादन बढ़ा सकते हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से विनती चाहूँगा कि महाराष्ट्र को राजधानी मुम्बई है। उसको चन्द्रपुर से जोड़ने के लिए डाइरेक्ट गाड़ी नहीं है। चन्द्रपुर महाराष्ट्र का आखिरी जिला है जो आंध्र प्रदेश की बॉर्डर से लगता है। मैं आपसे विनती करूँगा कि बालारशाह या चन्द्रपुर से मुम्बई जाने के लिए एक नई गाड़ी शुरू की जाए ताकि महाराष्ट्र के आदिवासियों तथा गरीब भाइयों का अपनी राजधानी तक जाने में सुविधा हो। कुछ वर्षों पूर्व जो नैरो गेज था उसको ब्रॉड गेज करने का कार्यक्रम चल रहा है। मैं यह चाहूँगा कि वडसा से अरमोरी और गडचिरोली तक एक नई रेल लाइन डाली जाए जिससे गडचिरोली जिला सभी मार्गों की रेल लाइनों से जुड़ सके और जिसकी वजह से हम गडचिरोली जिले को न्याय दे सकें।

मंत्री जी ने नए नाम्स के हिसाब से जहाँ पर 300 से ज्यादा टिकट बिकते हैं वहाँ पर आरक्षण के लिए कम्प्यूटराइजेशन करने का एलान किया है। चन्द्रपुर मेरे चुनाव क्षेत्र में है इसमें ऐसे तीन स्टेशन आते हैं—बल्लारशाह, चन्द्रपुर और बरोड, यहाँ पर जल्दी से जल्दी कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण करने की व्यवस्था की जाए। चन्द्रपुर रेलवे स्टेशन पर जिन गाड़ियों का स्टोपेज मांग रहा हूँ उनको यदि तुरन्त दे दिया जाए तो मैं आपका आभारी रहूँगा। बल्लारशाह और चन्द्रपुर रेलवे स्टेशनों के नूतनीकरण और सौन्दर्यीकरण करने की अत्यन्त आवश्यकता है क्योंकि ब्रिटिश शासनकाल में जैसे ये स्टेशन थे वैसे ही अवस्था में ये आज तक हैं। इनमें तब से अब तक कोई सुधार नहीं हुआ है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि हमारे देश में हम लोग मल्टी नेशनल कम्पनियों को छोड़ा कर रहे हैं। उसका असर रेलवे स्टेशनों पर हमारे छोटे तबके लोग जो कतली लेकर चाय, फल रस आदि बेचने का काम करते थे, उनका धंधा चौपट होता जा रहा है। वे छोटे लोग भी इन कम्पनियों का शिकार हो रहे हैं और वे बेरोजगार हो जा रहे हैं क्योंकि इन कम्पनियों ने पेप्सो, ब्रुक बॉण्ड, नैस्केफे या अन्य पेय पदार्थों के एस आकर्षक स्टाल लगाए हुए हैं जिससे हमारे गरीब वर्ग के लोग जो चाय या अन्य फल, जूस बेचते थे, उनका भी नुकसान हो रहा है। जो मल्टी नेशनल कम्पनियाँ हैं उनका आधिपत्य अब रेलवे स्टेशनों पर भी हो गया है और जो हमारा गरीब तबका था जो रोजगार पाता था, उस पर भी उन्होंने हाथ डाल दिया है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस ओर भी ध्यान दें और जितने भी आकर्षक स्टाल इन कम्पनियों द्वारा लगाए गए हैं, भले हाँ वे घाटे में चल रहे हैं, उनको हटाने की कार्रवाई करें ताकि गरीबों को न्याय मिल सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री पुन्नु लाल मोहले (बिलासपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं ज्यादा बात न करते हुए मध्य प्रदेश के बिलासपुर जिले को ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। बिलासपुर अनुसूचित जाति बहुल क्षेत्र है। बिलासपुर निर्वाचन क्षेत्र में निर्वाचित होकर आया हूँ। वह आरक्षित सीट भी है। बिलासपुर में रेलवे जोन के

खोलने की मांग उठी थी। यहां इसकी क्यों आवश्यकता है, इस बारे में मैं बताना चाहता हूँ कि रेलवे के बिलासपुर डिवीजन में 40 मिलियन टन लोडिंग का रिकार्ड कायम किया है जोकि भारतीय रेलवे की कुल लोडिंग का 12 प्रतिशत है। आज यह डिवीजन पांच हजार से छः हजार वैगन का लदान प्रति दिन कर रहा है एवं 807 करोड़ रुपये की आय दे रहा है। हमारी रेलवे की कुल आय में 7000 करोड़ रुपये का शुद्ध मुनाफा दे रहा है जोकि कुल मुनाफे का 20 प्रतिशत है। बिलासपुर डिवीजन पूरा अधिकार रखता है कि उस रेलवे का प्रस्तावित जान घोषित कर उसके द्वारा भारत की रेल एवं देश को अर्थव्यवस्था के विकास में दिए जा रहे योगदान का पारिश्रमिक दिया जाए।

नए जान स्थापित करने के लिए भारत सरकार और योजना आयोग के तथा रेलवे के जो मापदंड हैं उन सभी को बिलासपुर डिवीजन पूरा करता है। आय की दृष्टि से, प्रशासनिक दृष्टि से एवं आवश्यक सुविधा की दृष्टि से बिलासपुर अत्यन्त समर्थ दावेदार है। यहां जोनल रेलवे का कार्यालय स्थापित करने के लिए आवश्यक जमीन उसलपुर, दादापारा और रतौरी में पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि 15 जनवरी, 1995 को रेल जोन खोलने के सम्बन्ध आंदोलन में बिलासपुर में एक सौ (100) करोड़ रुपये की सम्पत्ति की हानि हुई थी जोकि रेलवे रिकार्ड में भी है और अब भी वहां के आम लोगों में असंतोष व्याप्त है। इस समय 6 जोन खोले नहीं जाने के कारण भी लोगों में असंतोष है। बिलासपुर जिले में आन्दोलन चल रहा है। हजारों लोग गिरफ्तारियां दे रहे हैं तथा जन एवं दिन की हानि होने का गंभावना है। अतः मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि बिलासपुर में रेलवे जोन को खोला जाए। उसके सभी नियम पूर्ण किए गए हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि मंत्री जी पिछले वर्षों में हमारे क्षेत्र बिलासपुर में गए थे और आपने वहां रेलवे जान खोलने आश्वासन का दिया था। आपका नाम राम बिलास (पासवान) है इस कारण मैं आपसे कहना चाहूंगा कि बिलासपुर में रेलवे जान होना अति आवश्यक है। सभी प्रक्रियाएं पूर्ण की गई हैं, अनुसूचित जाति बाहुल्य क्षेत्र है, आप अनुसूचित जाति के सदस्य हैं और मैं भी अनुसूचित जाति का सदस्य हूँ। बिलासपुर मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, मैं आपसे करबद्ध प्रार्थना करता हूँ कि सम्पूर्ण प्रक्रियाओं का पूरा करने के बावजूद भी आप उसकी अनदेखी कर रहे हैं। आप उस मांग पर ध्यान दें। बजट में प्रावधान कर गांश दें और उसे खोलने की घोषणा करें।

बिलासपुर में आरक्षित सीट को जो कम्प्यूटर प्रणाली है, पो. आर., एस. बम्बई और मद्रास बिलासपुर डिवीजन से जोड़ा जाए। इस जोड़ने से ऑल इंडिय बेसेस पर पूरे प्रदेश में आम लोगों को आरक्षण सीट की सुविधा मिलेगी।

जितनी पैसेंजर ट्रेन दें, उनमें यात्रियों को द्वितीय श्रेणी और जनरल बागा में पर्याप्त सुविधा नहीं होती। वहां न पीने का पानी है, न ही पंख,

लाईट, शौचालयों में सफाई है। ऐसी अनदेखी करने वाले कर्मचारियों पर सख्त कार्यवाही करने का निर्देश दिया जाए।

सुपरफास्ट ट्रेन हो या जनरल ट्रेन हो, पर्याप्त मात्रा में जनरल बोगी न होने के कारण आम नागरिकों को, जो मजदूर वर्ग के हैं, पिछड़े वर्ग के हैं, जिनके पास पैसों की कमी है, ऐसे लोगों को यात्रा करने में परेशानी होती है। यदि अनजाने में तृतीय श्रेणी में चले जाते हैं तो आरक्षण व्यवस्था को देखकर उनपर फाइन किया जाता है, जिससे जन भी जाना पड़ता है। ऐसा स्थिति को देखकर प्रत्येक रेल में एक-एक (जनरल बागा) अतिरिक्त डिब्बे को व्यवस्था की जाए।

माल गोदाम के संबंध में कहना चाहूंगा, आज वर्षा ऋतु है, आम किसान को रेल के द्वारा रासायनिक खाद दी जाती है। खाद रेल द्वारा आयात की जाती है और जिले तक पहुंचाई जाती है। अभी तक खाद पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं कर पा रही है। मैं कहना चाहूंगा कि रेलों में माल रिग बढ़ाई जाए या आरक्षण सुविधा की जाए ताकि जिला स्तर पर अधिक से अधिक रासायनिक खाद पहुंच सके। जिससे किसानों को रासायनिक खाद, सुपर फॉस्फेट या अन्य खाद मिल सके।

मैं खान-पान की व्यवस्था के संबंध में कहना चाहता हूँ। जो सुविधा रेल में की जाती है, वह ठेकेदार द्वारा दी जाती है। उसमें दाल छांटो चार पतलों पुरी और एक कटोरी चावल और थोड़ी सी सब्जी दी जाती है जो एक बच्चे के लिए भी पर्याप्त नहीं है। इसके लिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा या तो वैसा कर दें जैसे हम हाटलों में यहां कुल थाली खाते हैं। हम छत्तिसगढ़ के हैं। दो प्लेट से हमारी भूख नहीं मिटती। अगर हम रांटी की बात करें तो यह सोलह रुपये में थाली मिलती है। या तो वहां सोलह रुपये में पूरा भरपेट खाना मिले या खाने की व्यवस्था में रांटी की जगह पुरी या प्लेट में फूल चावल डाल दिया जाए लेकिन वह पर्याप्त मात्रा में मिले। इससे आम लोगों को आर्थिक स्थिति सुधर नहीं रही है। वे लोग अच्छे पूंजीपति बन रहे हैं। पांच रुपये का खाना यहां दुगुनी तिगुनी कीमत पर बचा जाता है। इस न मजदूर वर्ग के लोग खा पाते हैं और न अन्य लोग खा पाते हैं। इनमें व्यवस्था की जाए ताकि आम लोगों को पर्याप्त सुविधा मिले। माल गोदाम में जो रासायनिक खाद है, या खाद्य सामग्री है, वह वर्षा ऋतु में स्टेशन प्लेटफार्म में पड़े-पड़े सड़ता रहता है। माल वैगन में आता है और वहीं पड़ा रहता है। उनका कार्ड माई बाप नहीं होता है। ऐसी परिस्थिति में वहां पर या तो छप्पर बनाए जाएं या प्लास्टिक लगाकर देख-रेख की जाए अन्यथा हजारों लोगों को आर्थिक समस्या से जूझना पड़ेगा। कई लोगों का माल चोरी हो जाता है या यह सड़ जाता है, गलत जाता है। इसलिए रख-रखाव की व्यवस्था करना नितांत आवश्यक है।

आपने बजट में विकलांगों के लिए कुछ बातें कहीं हैं। विकलांगों के लिए आपने आरक्षण किया है। कम से कम पांच प्रतिशत विकलांगों के लिए आरक्षण होना चाहिए। इस संबंध में मैं कुछ संशोधन रखना चाहूंगा।

परवाहन 7.00 बजे

विकलांग शब्द के आगे जोड़ा जाए, उसके आगे पीड़ित, दुखी, बेसहारा शब्द भी जोड़ा जाए, ताकि उन लोगों को सहारा मिले जो बीमारी से पीड़ित हैं। मैं जब विधायक था तो मैं एक बार यात्रा कर रहा था। उस समय हमारे साथ एक दिल के मरोज भी थे। उनको तकलीफ शुरू हुई तो उनको गाड़ी में देखने वाला कोई नहीं था। इसलिए ऐसे लोगों को आरक्षण व्यवस्था में शामिल किया जाए, ताकि उनको समुचित इलाज समय पर मिल सके।

रेलगाड़ियों में डाक्टर की व्यवस्था नहीं होती। आकस्मिक रूप से डाक्टरी व्यवस्था के लिए आपको कम से कम साधारण व्यवस्था स्टेशनों पर टीके, जरूरी दवाइयों को करनी चाहिए।

बिलासपुर डिब्बेजनों में मुम्बई, मद्रास के लिए कम्प्यूटर रिजर्वेशन सिस्टम भी होना चाहिए और कम्प्यूटर द्वारा सीट आरक्षण की सुविधा होनी चाहिए जिससे लोगों को अधिक से अधिक फायदा मिल सक।

मैं ऐसी आशा करता हूँ बिलासपुर डिब्बेजनों में रेलवे जान का स्थापना में भी आप सहयोग करेंगे।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अनुमति दी, उनके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ। साथ ही साथ मैं रेल मंत्रों को सीमित बधाई भी देना चाहता हूँ। बजट में कुछ कमियों की वजह से पूरी बधाई नहीं दे पा रहा हूँ। मंत्री जी ने रेल बजट में पूर्वोत्तर राज्यों के विकास को उच्च प्राथमिकता दी है और हमारे बुंदेलखंड क्षेत्र का जो कि पिछड़ा हुआ इलाका है, अनदेखा किया है। कोच जालौन में एक नई रेल लाइन की योजना वर्षों से लम्बित पड़ी है। उसका नाप-तौल 1977 में जब जनता पार्टी की सरकार थीं सर्वे हो चुका है। पता नहीं वह फाइल कहाँ गुम हो गई है। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि इसे देखकर कोच जालौन लाइन जो प्रस्तावित है, उस बनाया जाए। वर्तमान में एक मेल ट्रेन जो आगरा से चलकर छपरा जाती है, मेरी मांग है कि उसे दिल्ली तक और छपरा से हाजीपुर हाते हुए बरौनी तक बढ़ाया जाए। इससे यह दर्जनों स्टेशनों का जोड़ेंगे और पूर्वोत्तर भी जुड़ जाएगा।

आपने एक्सप्रेस और साधारण से 200 किलोमीटर तक यात्रा करने वाले लोगों पर किराया नहीं बढ़ाया लेकिन उसके बाद 5 प्रतिशत की वृद्धि की है। यह गरीब लोगों के साथ अन्याय है। कोई भी गरीब आदमी या मजदूर अपने इलाज के लिए झांसी से दिल्ली आता है तो दूरी 500 किलोमीटर बैठती है, इसलिए उसे ज्यादा किराया देना पड़ेगा। मेरी मांग है कि 200 किलोमीटर तक की छूट को 500 किलोमीटर तक किया जाना चाहिए। जिससे मेरे क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सकेगा।

माननीय मंत्री महोदय, झांसी से कानपुर लाइन पर दोपहर के एक-डेढ़ बजे के बाद कोई भी पैसेंजर ट्रेन नहीं है। वहाँ सात-आठ घंटे लोग इंतजार में बैठे रहते हैं। इस समय के बीच में कोई नयी पैसेंजर ट्रेन चलायी जाए जिससे झांसी से चलने वाले पैसेंजर कानपुर

की ओर जा सकें। आपने अपने भाषण में रेलवे के टूटे हुए गेटों पर गेट मैनों की व्यवस्था की बात कही है। कानपुर की झांसी लाइन पर काल्पी के पास छोक गांव है वहाँ की क्रॉसिंग पर चार-पांच यात्री मारे गए थे। एक ट्रैक्टर ट्रेन से टकरा गया था। मैं मांग करता हूँ कि वहाँ तुरंत गेट लगवाया जाए, जिससे गांव के लोगों की सुरक्षा हो सके।

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण मध्य) : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान मंत्री महोदय मुम्बई शहर में आए थे लेकिन उन्होंने हमारे रेल के डिब्बे नहीं देखे, न ही रेल के लोग देखे। 1951 में मुम्बई शहर में रेल यात्रियों की संख्या 8 लाख थी जबकि मुम्बई शहर की कुल जनसंख्या 30 लाख थी। आज मुम्बई शहर की आबादी एक करोड़ से ज्यादा है जबकि 60 लाख लोग रेल से यात्रा करते हैं और उनके लिए गाड़ियां इतनी कम हैं कि वे रेल में लटक-लटक कर यात्रा करने के लिए मजबूर हैं। एक न एक महिला या पुरुष हर दिन ट्रेन से गिर जाता है। मैं आपसे विनती करता हूँ कि मुम्बई शहर से जो उप-नगरीय रेल-गाड़ियां चलती हैं उनको कैपसिटी नौ डिब्बों की 1730 है जबकि उसमें चार हजार लोग सफर करते हैं। हम आपसे आग्रह करते हैं कि मुम्बई के लिए एक स्वतंत्र कारपोरेशन कीजिए। मेरे पास बहुत सारी शिकायतें हैं। आप अंडर-ग्राउंड रेलवे करने जा रहे हैं। मैं मंत्री महोदय के विनती करूंगा कि उसके बदले आप पैरलल रेलवे शुरू कीजिए। कलकत्ता में अभी तक मेट्रो रेलवे शुरू नहीं हुई है। आपको पैरलल रेलवे के लिए जगह भी मिल सकती है। जैसे लंदन तथा विदेशों क बहुत से शहरों में है। हार्बर लाइन का गाड़ियां आप देखें और उनमें जरूर बंटें। आपको उन गाड़ियों में गंदगी का पता चल जाएगा। ऐसा लगता है कि लोग अपनी जान को जोखिम में डालकर यात्रा कर रहे हैं। गाड़ियों में खिड़कियां नहीं हैं, बिजली के बटनों से करंट लगता है, लाइट्स नहीं हैं। महोदय, ये सुविधाएं देने के लिए आपने कोई प्रयास नहीं किया।

कांदीवली में एक एक्सिडेन्ट हुआ था।

चाहिए। अगर आपसे आश्वासन नहीं मिला तो हम बजट पेश नहीं होने देंगे। हम बंगाल या बिहार में जाकर नौकरी में प्रायॉरिटी नहीं मांगते हैं। अपने राज्य में प्रायॉरिटी मांगते हैं।

आपने त्रिभाषा सूत्र स्वीकार किया है तो आप मराठी भाषा पर भी थोड़ा ध्यान दीजिए।

श्री राम विलास पासवान : मराठी, उर्दू सब लिखवा देंगे।

श्री मोहन रावले : मराठी भाषा को प्रायॉरिटी मिलनी चाहिए, यह मेरी मांग है। रेलवे स्टेशन पर टिकटघर की खिड़कियां छोटी होती हैं। उनको बड़ा बनाइए और महिलाओं के लिए अलग टिकट खिड़की शुरू कीजिए। सेन्ट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे में पीक अवर्स में ई. एम.यू. लंडीज स्पेशल बढ़नी चाहिए।

मेरे क्षेत्र में परेल में एक फुट ब्रिज है जिसका लंबा और चौड़ा करने की जरूरत है। सिवडी से गाड़ीअड्डा तक ओवर ब्रिज न होने से रोज एक दो आदमी मर जाते हैं। वहाँ आप ओवर ब्रिज दीजिए।

चिंचपोकली से लालवाग गैस कंपनी से डिलाई रोड में श्रमिक जिमखाना तक फूट ब्रिज दीजिए। डॉकयॉर्ड रोड में भी एक ब्रिज दीजिए।

खो-खो को आपने मान्यता दी है। मैंने कलमाडो जी से सवाल पूछा था तो उन्होंने कहा था कि रेलवे में खो-खो को इनक्लूड किया है। रेलवे बोर्ड इसको क्यों नहीं मानता? आप खो-खो को इनक्लूड किया है। रेलवे बोर्ड इसको क्यों नहीं मानता? आप खो-खो की टीम बनाइए। परेल में जो स्टेडियम है, उसको अच्छा बनाइए और मंत्री महोदय महाराष्ट्र के लोगों को प्रायोरिटी देने के लिए घोषणा करें।

हमारी पार्टी के इतने सदस्यों के बोलने के बाद भी आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

सभापति महोदय : मैं भी आप लोगों के साथ इनका बधाई देता हूँ। आज रेल बजट पर ऐतिहासिक चर्चा चली और यह एक रेकॉर्ड है। 1993 के रेलवे बजट की चर्चा में हम सुबह 6.25 बजे तक बैठे थे और 69 सदस्यों ने उसमें भाग लिया था। 1995 में सुबह 2.29 बजे तक बैठे थे और 93 सदस्यों ने उसमें भाग लिया।

[अनुवाद]

हमने रेल बजट पर चर्चा कल शुरू की थी। 1996 में इसमें 111 माननीय सदस्यों ने भाग लिया है। मेरे विचार में हम आज एक नया रिकार्ड स्थापित कर रहे हैं।

(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : माननीय मंत्री सदा रिकार्ड तोड़ते हैं।

सभापति महोदय : मैं भी इसमें भाग लेना चाहता हूँ। परन्तु मेरी जगह पर यहां बैठने वाला कोई नहीं है। श्री मनोरंजन भक्त भी बोलना चाहते हैं। प्रत्येक व्यक्ति इसमें भाग लेना चाहता है। अतः हम इसमें भाग नहीं लेते। मैं माननीय मंत्री को यह कहना चाहता हूँ कि वह हम दोनों को अपने चैम्बर में बुला सकते हैं।

हमारे यहां संघ शासित क्षेत्रों में कोई रेलगाड़ी नहीं है। इन क्षेत्रों में अनेक लोगों ने रेलगाड़ी देखी भी नहीं है। उनको रोजगार तथा भर्ती के मामले में भारतीय रेलवे से कोई लाभ नहीं हुआ है। इस प्रकार का कुछ नहीं हुआ। इतना ही नहीं अब सभी लोग-छात्र, अधिकारी और सांस्कृतिक दल-राजधानी को आ रहे हैं। दोनों संघ शासित क्षेत्रों के लिए आरक्षण एक समस्या है, कलकत्ता से, मद्रास से अथवा कोचिन से यहां के वास्ते। आरक्षण की समस्या वहां है। माननीय रेल मंत्री हम दोनों को चर्चा के लिए बुला सकते हैं क्योंकि हम इस चर्चा में भाग लेना चाहते हैं परन्तु यहां हमारा स्थान लेने वाला कोई उपस्थित नहीं है।

श्री राम विलास पासवान : हम लक्षद्वीप और अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूहों का ध्यान रखेंगे। हम देखेंगे कि अण्डमान और निकोबार तथा लक्षद्वीप का भी भाग हो।

सभापति महोदय : हम आपको अपनी शुभकामना देते हैं। अब लोकसभा आज 11 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

पूर्वाह्न 7.17 बजे (26-7-96)

तत्परचात् लोकसभा शुक्रवार 26 जुलाई, 1996/4 श्रावण 1918 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

© 1996 प्रतिनिधधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (आठवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और डाटा प्वाइंट, 615, सुनेजा टावर-II, डिस्ट्रिक्ट सेंटर, जनक पुरी, नई दिल्ली-58 (फोन-5505110) द्वारा मुद्रित।
