

लॉक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण
गुस्वार, 25 जुलाई, 1991/3 श्रावण, 1943
का
शुद्धि-पत्र

पृष्ठ	पंक्ति	शुद्धि
74	नीचे से पंक्ति 10	"लक्ष्मीनारायण" के स्थान पर "लक्ष्मीनारायण" पढ़िये ।
83	11	"मल्लापल्ली" के स्थान पर "मुल्लापल्ली" पढ़िये ।
84	नीचे से पंक्ति 12	"मुंडा" के स्थान पर "मुंडा" पढ़िये ।
●4	नीचे से पंक्ति 12	"शाहबुद्दीन" के स्थान पर "शाहबुद्दीन" पढ़िये ।
197	नीचे से पंक्ति 11	"अम्बारासु" के स्थान पर "अन्बारासु" पढ़िये ।
198	2, 20	"अम्बारासु" के स्थान पर "अन्बारासु" पढ़िये ।
206	12	"फ्रीज" के स्थान पर "फ्रिडा" पढ़िये ।
212	नीचे से पंक्ति 3	"लोढा" के स्थान पर "लोढा" पढ़िये ।
232	नीचे से पंक्ति 2	"दत्त" के स्थान पर "दत्ता" पढ़िये ।

विषय-सूची

दशम माला, खंड 2

पहला मंत्र, 1991 / 1913 (शक)

अंक 12

गुरुवार, 25 जुलाई, 1991/3 श्रावण, 1913 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	
*तारांकित प्रश्न संख्या : 142 से 148	1-25
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	25-150
तारांकित प्रश्न संख्या : 149 से 162	25-36
अतारांकित प्रश्न संख्या : 543 से 639	36-150
अध्यक्ष द्वारा घोषणा :	
पणमगम के मामले पर चर्चा के बारे में	150
सभा पटल पर रखे गए पत्र :	151-153
दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक : पुरःस्थापित	153
मंत्री द्वारा बक्तव्य :	154
दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) अध्यादेण, 1991 के बारे में— सभा पटल पर रखा गया	
नियम 377 के अधीन मामले :	154-157
(एक) सोनीपत और दिल्ली के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों को अधिक रेलगाड़ियों की सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता श्री धर्मपाल सिंह मलिक	154
(दो) त्रिचूर— गुरुव्यूर रेल लाइन को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धन राशि प्रदान करने की आवश्यकता श्री पी० सी० चाक्को	155

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

(तीन) केरल के विकास के लिए पर्याप्त केन्द्रीय निवेश की आवश्यकता	
प्रो० सावित्री लक्ष्मण	155
(चार) उत्तर प्रदेश को "सूखा प्रभावित राज्य" घोषित करने की आवश्यकता	
श्री भगवान शंकर रावत	155-156
(पांच) पूर्वी उत्तर प्रदेश में सूखे की स्थिति से निपटने के लिए बिजली, पानी और डीजल की पर्याप्त आपूर्ति सुनिश्चित करने की आवश्यकता	
श्री हरि केवल प्रसाद	156
(छः) तूतीकोरीन हवाई अड्डे का नाम एम० जी० रामचन्द्रन के नाम पर रखने की आवश्यकता	
श्री एम० आर० जनार्दन	156-157
(सात) बिहार के संभाल परगना में दूरदर्शन और आकाशवाणी केन्द्र स्थापित करने की आवश्यकता	
श्री सूरज मंडल	157
बजट (रेल) 1991-92 — सामान्य चर्चा	
और	
जनुवानों की मांगें (रेल) 1991-92	
श्री उदयसिंह राव गायकवाड़	157-234
श्री काशीराम राणा	157-159
श्री सुनील दत्त	159-162
श्री विश्वनाथ शर्मा	162-163
श्री नन्दी थैलेया	164-167
श्री एन० डैनिस	167-169
श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री	169-172
श्री बसुदेव आचार्य	172-176
श्री डी० डी० खनोरिया	176-180
श्री पाला के० एम० मधु	180-182
श्री चिरंजी लाल शर्मा	182-184
श्री एच० डी० वेबगीड़ा	184-189
श्री अमर राय प्रधान	190-191
श्री सोमनाथ चटर्जी	191-193
	193-195

▲ श्री अन्वारासु इरा	195-198
श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ	198-200
श्री याइमा सिंह युमनाम	200-201
श्री सुधीर सावन्त	201-203
श्री अंकुश राव टोपे	203-204
श्री मोरेश्वर सावे	204-206
कुमारी फिडा तोपनो	206-207
श्री श्रीपाल सिंह यादव	207-208
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	208
श्री सी० के० जाफर शरीफ	209-234
बिनायोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 1991	
पुरःस्थापित करने का प्रस्ताव	
श्री सी० के० जाफर शरीफ	235
विचार करने के लिए प्रस्ताव	
श्री सी० के० जाफर शरीफ	235
खण्डवार विचार	
पारित करने के लिए प्रस्ताव	
श्री सी० के० जाफर शरीफ	235-236

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

लोक सभा

गुरुवार, 25 जुलाई, 1991/3 श्रावण, 1913 (शक)

लोक सभा 11 बजे म० पू० पर समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

नर्मदा सागर परियोजना

[हिन्दी]

* 142. { डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : } क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
{ श्री सुशील चन्द्र वर्मा : }

- (क) नर्मदा सागर परियोजना की आरम्भिक अनुमानित लागत कितनी थी और इस समय इस पर कितनी लागत आने का अनुमान है;
- (ख) क्या विश्व बैंक इस परियोजना के लिए वित्तीय सहायता देने पर सहमत हो गया है;
- (ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और
- (घ) इस प्रयोजन के लिए मध्य प्रदेश को वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान दी गई धनराशि का ब्योरा क्या है ?

[अनुवाद]

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) :

- (क) वर्ष 1982 में नर्मदा सागर परियोजना की अनुमानित लागत 920.91 करोड़ रुपए थी तथा इस परियोजना की विद्यमान लागत 1993.67 करोड़ रुपए है।
- (ख) जी नहीं।
- (ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : माननीय अध्यक्ष जी, एक अत्यन्त महत्वपूर्ण सवाल आया, मुझे आश्चर्य है कि मंत्री जी, द्वारा दिया गया उत्तर सही नहीं है। क्योंकि विश्व-बैंक की टीम बार-बार देखने के लिए आयी थी और उसने सहमति व्यक्त की थी कि हम इसके लिए पूरी-पूरी आर्थिक सहायता देंगे। लेकिन प्रश्न का उत्तर "जी नहीं" में दिया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि वे कौन से ऐसे कारण थे जिनकी वजह से विश्व-बैंक ने सहायता देने पर अपनी असहमति व्यक्त की है या वह सहायता नहीं देने जा रहा है ?

श्री बिद्या चरण शुक्ल : अध्यक्ष जी, कुछ पर्यावरण से सम्बन्धित मामलों पर अन्तर्राष्ट्रीय संस्थाओं ने और कुछ राष्ट्रीय संस्थाओं ने इसके बारे में आपत्ति उठायी। इसके ऊपर विश्व बैंक ने तय किया कि वे अपने स्वतन्त्र विशेषज्ञ की भेज कर इन सब मुद्दों की जांच करायेंगे और इसकी जांच करने तक विश्व बैंक की कोई सहायता इस परियोजना के लिए नहीं दी जाएगी। जो इसकी जांच है, वह प्रारम्भ होने वाली है। हम लोगों को यह बताया गया है कि यह जांच पूरी होने के बाद इस परियोजना के सम्बन्ध में क्या सहायता देनी है, कितनी देनी है, नहीं देनी है, इसका वह निर्णय करेंगे।

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : अध्यक्ष महोदय, मैं जानना चाहूँगा कि जो यह जांच की जाने वाली है, यह कब तक पूरी कर ली जाएगी और विशेषज्ञ कब आने वाले हैं? यह जो योजना है, यह 10 वर्ष की अवधि में पूरी होने वाली थी, इसको काफी लम्बा समय हो गया है, अब तक यह पूरी नहीं हुई है। इस जांच से क्या अपेक्षित विलम्ब तो नहीं होगा? मैं जानना चाहूँगा कि यह कब तक पूरी हो जाएगी? क्या इसी वर्ष में जांच पूरी हो कर उसकी रिपोर्ट आ जाएगी और सहायता प्राप्त होगी ?

श्री बिद्या चरण शुक्ल : अध्यक्ष जी, यह जांच अभी तो प्रारम्भ ही नहीं हुई है। मैं समझता हूँ कि अगले महीने या इसके पहले जांच शुरू हो जाएगी। हम लोग विश्व बैंक से अनुरोध करेंगे कि जल्दी से जल्दी इस जांच को पूरा कर दें।

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं आया। 10 वर्ष की अवधि में यह परियोजना पूरी होने वाली थी। इसमें जो विलम्ब हुआ है, इसके क्या कारण हैं? पर्यावरण विशेषज्ञों ने जो बात की है, इसके कारण क्या योजना को आगे बढ़ायेंगे ?

श्री बिद्या चरण शुक्ल : अध्यक्ष जी, जो माननीय सदस्य का मूल प्रश्न था, उसके उत्तर में ही प्रश्न का मैंने जवाब दे दिया कि किस कारण से 10 वर्ष की अवधि में पूरी नहीं हो पा रही है। हम लोग सोच रहे हैं और इस बात का प्रयास करेंगे कि जल्दी से जल्दी विश्व-बैंक की जांच का कार्य पूरा हो, जिससे कि इस परियोजना के ऊपर काम शुरू हो सके।

श्री सुशील कमल वर्मा : अध्यक्ष महोदय, यह कहना कि विश्व बैंक ने इस प्रोजेक्ट के लिए सहायता देना स्वीकार नहीं किया, यह ठीक नहीं है। मैं खुद नर्मदा नदी डिवेलपमेंट ऑथोरिटी का चेयरमैन था, विश्व बैंक की एग्जल टीम आ चुकी थी और उन्होंने यह कहा था कि हम 400 मिलियन डालर देंगे। लेकिन इस बीच पता नहीं क्या हो गया कि विश्व बैंक ने अपना हाथ खींच लिया। मंत्री महोदय से मेरा यह निवेदन है कि उनसे बात करें कि हमें सहायता मिले। मेरा दूसरा प्रश्न है, वह महत्वपूर्ण है। जबकि मैं यह लिखा हुआ है कि पहले जो लागत थी वह 900 करोड़ से बढ़कर 1993 करोड़ तक बढ़ गई। जब एग्जल टीम आ गई थी वर्ल्ड बैंक की तो उन्होंने कहा था कि 400 मिलियन डालर दे देंगे। उस समय वह प्रस्ताव पर्यावरण की स्वीकृति के लिए आया। तीन साल तक यह पड़ा रहा और उसकी बजह से लागत बढ़कर 1993 करोड़ तक बढ़ गई। मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या अकाउटेबिलिटी फिक्स करेंगे इस बारे में कि मध्य प्रदेश को और देश को कितना नुकसान हुआ। एक दो व्यूरोक्रेट्स की वजह से यह सब हानि उठानी पड़ी। मैं खुद व्यूरोक्रेट्स होने की वजह से कहने का साहस रखता हूँ। जिन्होंने यह आपत्तियाँ उठाईं तो वे आज चीफ इलैक्शन कमीशनर बनकर बैठ गए उन्होंने रोड़ा अटकाया तो हमारे देश को इतना बड़ा नुकसान उठाना पड़ा।

श्री विद्या चरण शुक्ल : अध्यक्ष जी, यह बात ठीक है कि इनमें देर हुई और देर विभिन्न कारणों से हुई। इसमें पर्यावरण का मामला एक है। माननीय सदस्य जन्ते हैं कि यह मामला बड़ा जटिल है। हम लोगों के बस की बात नहीं है कि पर्यावरण के मामले को हम टाल दें। हम लोगों तक सीमित होता तो बात तय हो गई होती। जब यह वर्ल्ड बैंक के अधिकारियों तक पहुँची तो उन्होंने यह तय किया कि हम जो सहायता देते हैं उसकी टाईड करते हैं और इस बारे में स्वतंत्र रूप से जांच करेंगे। हम लोगों ने अनुरोध किया कि वह जल्दी से जल्दी पूरा करें जिससे और भी इस मामले में देर न हो और जल्दी से जल्दी जांच पूरी हो सके।

[अनुवाद]

श्री दिग्विजय सिंह : महोदय, मैं यह बताना चाहता हूँ और माननीय मंत्री भी मध्य प्रदेश की स्थिति को जानते हैं। राजस्थान नहर को राष्ट्रीय परियोजना माना गया है और राजस्थान की वित्तीय स्थिति को देखते हुए भारत सरकार को

अध्यक्ष महोदय : यह मुख्य प्रश्न से सम्बन्धित नहीं है।

श्री दिग्विजय सिंह : महोदय, यह उससे सम्बन्धित है। भारत सरकार ने राजस्थान नहर के लिए राशि प्रदान की है। आपके माध्यम से मैं यह पूछना चाहता हूँ

अध्यक्ष महोदय : राजस्थान नहर नर्मदा सागर से शुरू नहीं होती है।

श्री दिग्विजय सिंह : महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार नर्मदा सागर को राष्ट्रीय परियोजना मानने का विचार कर रही है और इस परियोजना के लिए भारत सरकार के कोष से धन उपलब्ध करायी ?

श्री बिष्णु चरण शुक्ल : नर्मदा सागर परियोजना भी एक राष्ट्रीय परियोजना है।

श्री बिन्दिबल्लभ सिंह : मेरा प्रश्न यह था कि क्या इस परियोजना के लिए भारत की संघित निधि से धन दिया जाएगा ?

श्री बिष्णु चरण शुक्ल : नर्मदा सागर परियोजना और सरदार सरोवर राष्ट्रीय परियोजनाएं हैं और हम इनको अत्यधिक महत्व देते हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि विश्व बैंक से, जो सहायता इस परियोजना के लिए मिलने वाली है वह अविलम्ब प्राप्त हो।

जहां तक राजस्थान नहर से इसकी तुलना की बात है, जैसा कि आपकी धारणा है वह संगत नहीं है लेकिन हम इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने का पूरा प्रयास करेंगे।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने बताया कि नर्मदा सागर परियोजना राष्ट्रीय परियोजना है। यह गुजरात, राजस्थान, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र के करोड़ों लोगों से सम्बन्धित है। फरवरी, 1986 में तत्कालीन जल संसाधन मंत्री ने कहा था कि राष्ट्रीय महत्व की सिंचाई परियोजना को केन्द्र की ओर से आर्थिक सहायता देने की नीति बनायी जायेगी। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह नीति बनाई गई और अमर बनाई गई तो गुजरात को इसमें से कितनी केन्द्र ने आर्थिक सहायता दी।

श्री बिष्णु चरण शुक्ल : अध्यक्ष जी, नीति विषयक प्रश्न के उत्तर प्रश्नोत्तर काल में नहीं दिए जाते। आपने पूछने की इजाजत दी है इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम लोगों ने इस बात को तय किया है कि जितनी सहायता दी जा सकती है वह दी जायेगी। हमारी सहायता में कोई कमी नहीं है। न ही इसके बारे में कोई विवाद है। यह सहायता तो मध्य प्रदेश को दी जायेगी, जिनके द्वारा यह बनाया जा रहा है, गुजरात को नहीं दी जायेगी, जैसा माननीय सदस्य ने कहा है। केन्द्र सरकार से जो सहायता मिलनी है उसके बारे में न कोई विवाद है, न कोई प्रश्न चिह्न है। जो प्रश्न है वह विश्व बैंक के विवाद को लेकर है।

श्री हरि विश्वेश्वर सिंह : प्रश्न बहुत बुनियादी है और पर्यावरण सम्बन्धी आन्दोलन के कारण नर्मदा सागर योजना में विलम्ब हो रहा है और विश्व बैंक से सहायता नहीं मिल रही है इस सरकार के अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के समक्ष घुटने टेकने के बावजूद भी। क्या सरकार पर्यावरण सम्बन्धी जो दुनियां में और अपने देश में आन्दोलन है उसको मद्देनजर रखते हुए ऐसी योजनाओं को अपने बूते पर करने की क्षमता रखती है या नहीं? यदि नहीं रखती है तो राष्ट्र को यह स्पष्ट बता देना चाहिए कि इतना जो व्यय हो रहा है उसके सम्बन्ध में कोई स्पष्ट नीति क्या है?

(अनुवाद)

अध्यक्ष महोदय : क्या यह विश्व बैंक की सहायता के बिना पूरा किया जाएगा? :

[हिन्दी]

श्री बिद्या चरण शुक्ल : माननीय सदस्य ने कहा है घुटने टेकने के बावजूद । घुटने टेकने का कोई इरादा नहीं है । यह बात ठीक है कि इस समय जो देर हो रही है वह देर हमारे देश में जो पर्यावरण को लेकर आन्दोलन चल रहा है उसके कारण भी हो रही है । दुनिया के आन्दोलनों के कारण से नहीं हो रही है । इसलिए इस राष्ट्रीय महत्व की योजना को राष्ट्रीय रूप से विचार करके राष्ट्रीय निर्णय लिया जायेगा ।

श्री अज्ञा जोशी : जब नर्मदा सागर डैम की ऊंचाई के बारे में ट्रिब्यूनल ने एक बार निर्णय दे दिया है तो फिर उस पर पुनर्विचार करने का आश्वासन मंत्री महोदय ने कैसे दे दिया, यह सवाल ही नहीं उठता है ?

श्री बिद्या चरण शुक्ल : मैंने इसके बारे में कुछ नहीं कहा ।

हांगकांग में रह रहे भारतीय

[अनुवाद]

* 143. श्री अटल बिहारी वाजपेयी : } क्या विदेश मंत्री यह बाताने की कृपा करेंगे कि :
श्री लाल कृष्ण झाडवाणी : }

- (क) क्या हांगकांग को जो इस समय एक ब्रिटिश उपनिवेश है वर्ष 1997 में चीन को लौटाए जाने के बाद वहां बड़ी संख्या में रह रहे भारतीय मूल के व्यक्ति राष्ट्रकृताहीन हो जायेंगे ;
- (ख) यदि हां, तो इससे कितने भारतीयों के प्रभावित होने की संभावना है ;
- (ग) राष्ट्रियता/नागरिकता की दृष्टि से ऐसे व्यक्तियों की वर्तमान स्थिति क्या है ;
- (घ) भारत सरकार का ऐसे व्यक्तियों को राष्ट्रकृताहीन होने से रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ;
- (ङ) क्या भारत सरकार ने इस विषय को ब्रिटिश सरकार के साथ उठाया है ;
अंर
- (च) यदि हां, तो तन्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) :

- (क) में (च) : एक वक्तव्य सभापटल पर रख दिया गया है ।

विबरण

(क) में (ग) : हांगकांग में भारतीय मूल के लगभग 5000 व्यक्ति हैं, जिनके पास ब्रिटेन की सरकार द्वारा जारी किए गए या तो ब्रिटिश आश्रित प्रदेश नागरिकता अथवा ब्रिटिश राष्ट्रकृता (विदेश) पासपोर्ट हैं । हांगकांग में ऐसे (ब्रिटिश आश्रित प्रदेश

नागरिकता/ब्रिटिश राष्ट्रिक (विदेश) लगभग 32 लाख 50 हजार लोग रहते हैं और भारतीय मूल के ये लोग भी उसी वर्ग का एक हिस्सा हैं। जिन लोगों के पास इस तरह के दस्तावेज हैं उन्हें इन दस्तावेजों के आधार पर ही यह अधिकार प्राप्त नहीं है कि वे यूनाइटेड किंगडम में जाकर बस जाएं। तथापि यह उम्मीद की जाती है कि 1997 में जब वह प्रदेष्ट चीन की सम्प्रभुता में आ जायेगा तब इन लोगों को हांगकांग में बने रहने के लिए अपेक्षित पात्रता मिल जायेगी।

(ब) से (च) : इस मामले को ब्रिटेन की सरकार के साथ उठाया गया है। भारत सरकार का बराबर यही मानना रहा है कि इस प्रकार के व्यक्तियों के प्रति बुनियादी जिम्मेदारी ब्रिटेन की सरकार की है और ब्रिटिश नागरिक के रूप में इन लोगों के दर्जे की सुरक्षा के लिए उसे आवश्यक कदम उठाने चाहिए।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : महोदय जो वक्तव्य सभा पटल पर रखा गया है उससे यह स्पष्ट है कि हांगकांग में बसे हुए भारतीयों को जो ब्रिटिश नागरिकता प्राप्त करने के हकदार हैं ब्रिटिश सरकार ने नागरिकता न देने का फैसला कर लिया है। ब्रिटिश सरकार का रवैया गलत है और रंगभेद पर आधारित है। यह बात हमें दुनियाँ के सामने रखनी चाहिए। लेकिन मैं यह जानना चाहता हूँ कि 1997 के बाद जब हांगकांग चीन को वापस मिल जायेगा और वहाँ बसे हुए हजारों भारतीय नागरिकताबिहिन हो जायेंगे। क्या उनको नागरिकता देने के लिए सरकार संविधान में संशोधन करके डुआल सिटीजनशिप देने का फैसला करेगी? क्या इस सम्बन्ध में कोई विचार हुआ है या नहीं या भारतीयों को उनके भाग्य के भ्रगेम छोड़ देने का फैसला हुआ है?

श्री माधव सिंह सोलंकी : माननीय अध्यक्ष जी जो भारतीय लोग हांगकांग में बसते हैं उनको ब्रिटिश डिपेंडेंट सिटीजनशिप टैरीटरी पासपोर्ट मिला हुआ है। ब्रिटिश सरकार ने चाइनीज सरकार के साथ जो 1984 में संधि की उसके अनुसार भारतीय नागरिकों को यह बताया कि 1997 में यह डिपेंडेंट टैरीटरी का स्टेटम चला जायेगा और हांगकांग पूरा चाइना के साथ सम्मिलित हो जायेगा। उसके बाद जो नागरिक आज हांगकांग में रहते हैं उनकी सलामती के लिए एक नया आर्डर ब्रिटिश सरकार ने निकाला है जिसको हांगकांग ब्रिटिश नेशनलिटी आर्डर कहते हैं और हांगकांग में बसने वाले भारतीयों को भी यह सलाह दी गई है कि जो अभी ब्रिटिश डिपेंडेंट सिटीजनशिप टैरीटरी का पासपोर्ट धारण करते हैं। वे अब ब्रिटिश नेशनल ओवरसीज का पासपोर्ट ले लें। उस पासपोर्ट की मुदत भी उन्होंने बताई है कि 30 जून 1997 तक यह पासपोर्ट ले लेना चाहिए। वह पासपोर्ट ले लेने से वह ब्रिटिश नेशनल ओवरसीज माना जाएगा और ब्रिटिश गवर्नमेंट ने चाइनीज गवर्नमेंट के साथ जो समझौता किया है उसके मुताबिक चाइनीज गवर्नमेंट ने यह भी जाहिर किया है कि जिन नागरिकों के पास ब्रिटेन का यह पासपोर्ट होगा ब्रिटिश नेशनल ओवरसीज का और जो साबित करेंगे कि सात साल से वे हांगकांग में रहते हैं तो उनको हांगकांग में रहने का अधिकार होगा।

[अनुवाद]

मैं बिल्कुल सही शब्दों का उल्लेख करना चाहता हूँ। इसमें निम्नलिखित बातें कही गई हैं :

“चीन सरकार का यह दृष्टिकोण था कि भारतीय चाहे उनके पास भारतीय पासपोर्ट हैं अथवा ब्रिटिश पासपोर्ट अथवा बी० डी० टी० सी०/बी० एन० (प्रो०) के पासपोर्ट हैं वे हांगकांग में लगातार रहकर कार्य कर सकते हैं यदि वे देश में लगातार प्रवास के लिये सात वर्षों की शर्तों को पूरा करते हैं। इससे वे हांगकांग में स्थायी रूप में रह सकते हैं।”

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : मंत्री जी ने जो कुछ कहा है उससे मेरी बात की पुष्टि होती है कि हांगकांग में बसे हुए भारतीय ब्रिटिश नागरिकता प्राप्त करने के अधिकारी हैं ब्रिटिश पासपोर्ट प्राप्त करने के अधिकारी हैं और एक अलग कैटेगिरी बनायी जा रही है इन भारतीयों के लिए जिसका आधार रेजियल डिस्ट्रिक्मिनेशन है। यह स्टेटस की बात क्यों होनी चाहिए ब्रिटिश ओवरसीज नेशनल स्टेटस। मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार ने इस विषय को अन्तर्राष्ट्रीय मंचों पर ले जाने का विचार किया है और मैंने पूछा था कि इयूल सिटिजनशिप के बारे में, लेकिन मंत्री जी मौन धारण किए हुए हैं। उनका मौन तो इतना मुखर नहीं होना चाहिए।

श्री माधव सिंह सोलंकी : माननीय अध्यक्ष जी, ब्रिटिश इण्डियन सिटिजन्स की हांगकांग में क्या परिस्थिति होगी, इसके बारे में बयान दिया। इयूल पासपोर्ट की बात अलग है क्योंकि एक मुद्दाव आया है कि इयूल पासपोर्ट सिस्टम बनाया जाये, वह बात विचाराधीन है। इसके बारे में कोई निर्णय नहीं लिया है लेकिन एक बात जो अटल जी ने बतायी कि जो इण्डियन्स वहाँ रहते हैं उनको ब्रिटिश सिटिजन का अधिकार है, यह बात ब्रिटिश सरकार ने स्वीकार नहीं की है। उन्होंने इन लोगों को ब्रिटेन की नागरिकता देने से इंकार कर दिया है, वे उन्हें केवल यह दर्जा दे रहे हैं और इसके लिए उन्होंने उन्हें पासपोर्ट जारी किया है।

[अनुवाद]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : क्या माननीय मंत्री हमारे इस विचार से सहमत हैं कि ब्रिटेन की सरकार का दृष्टिकोण रंग भेद करने का है ?

श्री संकुहीन चौधरी : हममें कोई शक नहीं है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : उन्हें ऐसा कहने दें।

श्री माधव सिंह सोलंकी : सरकार ने ब्रिटेन की सरकार को बार-बार यह कहा है कि ये लोग आपके नागरिक हैं और आप उन नागरिकों का ध्यान रखें तथा उनके अधिकारों की रक्षा करें। उनसे जो उत्तर प्राप्त हुआ है क्या मैं उसका उल्लेख कर सकता हूँ ? इसमें कहा गया है :

“ब्रिटेन की नागरिकता का दिया जाना न्यायोचित नहीं होगा। यह कहा गया है कि हम संतुष्ट हैं कि एक स्वीकृत नागरिकता के दर्जा के तहत उन नागरिकों को, उनके बच्चों तथा उनके बच्चों की आवश्यकता को पूरा किया जाएगा और उन्हें अपना घर कहने के लिए एक स्थान दिया जाएगा।”

वे उन्हें दर्जा देने के लिए तैयार हैं लेकिन नागरिकता देने के लिए तैयार नहीं हैं।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : क्यों ?

श्री भाषव सिंह सोलंकी : हम उनसे इस पर विचार विमर्श कर रहे हैं। हमने उन्हें नागरिकता देने को कहा है परन्तु वे अब तक इस पर सहमत नहीं हुए हैं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : अध्यक्ष महोदय, ब्रिटेन की सरकार के बारे में हमें बहुत कुछ कहना है। लेकिन इस सभा में सरकार द्वारा दिया गया उत्तर इस तथ्य से मिलता-जुलता है कि केवल रहने का स्थान देना ही जैसे न्यायोचित है। उत्तर इस प्रकार है :

“जिनके पास यह दस्तावेज है उन्हें यूनाइटेड किंगडम में रहने का स्थान प्राप्त करने का स्वतः अधिकार प्राप्त नहीं है। फिर भी इस श्रेणी के लोगों को 1997 में हांगकांग को चीन के हाथों में सौंपे जाने के बाद वहां लगातार रहने की शर्तों को पूरा करना होगा।”

यहां मुद्दा यह है कि जैसे ही वे राज्य विहीन हो जाते हैं वे राज्य विहीन हो जाएंगे, इसकी पुष्टि वास्तव में इस उत्तर से होती है—यदि उन्हें रहने का स्थान भी हांगकांग में दे दिया जाएगा तो भी उन्हें द्वितीय श्रेणी का नागरिक समझा जाएगा। मुद्दा यही है। ये छह या पांच हजार भारतीय—सदन में दिये गये उत्तर के अनुसार पांच हजार और प्रेस रिपोर्ट के अनुसार उनकी संख्या छह हजार है। वे हांगकांग में द्वितीय श्रेणी के नागरिक हो जाएंगे और उन्होंने यह मान लिया है। यह विश्व का सबसे बड़ा आर्थिक केन्द्र बन गया है और इसमें इन भारतीयों का बड़ा योगदान है। यह हमारी सरकार की जिम्मेदारी है कि वह यह ध्यान दे कि ये भारतीय नागरिक वहां द्वितीय श्रेणी के नागरिक न बनें और मैं समझता हूं कि हांगकांग स्थित हमारे उच्चायुक्त ने कहा है कि हम इस पर गंभीरता से विचार कर रहे हैं। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है जिस पर सरकार का ध्यान देना चाहिए और वह भी केवल हांगकांग के संदर्भ में ही नहीं बल्कि विदेशों में रह रहे सभी भारतीयों के संदर्भ में। क्या सरकार उन देशों के साथ परस्परता के आधार पर दोहरी नागरिकता प्राप्त करने की संभावना पर विचार करने की इच्छुक है ?

श्री भाषव सिंह सोलंकी : मैंने अभी ही कहा है कि मामले पर विचार किया जा रहा है। अब तक कोई भी निर्णय नहीं लिया गया है। जहां तक राज्य विहीन नागरिकों का सम्बन्ध है सामान्यतः वे व्यक्ति जिनके पास यत्रा सम्बन्धी कोई कागजात नहीं है या जिन्हें वहां रहने का अधिकार नहीं है उन्हें राज्य विहीन माना जाता है। लेकिन

हांगकांग के सम्बन्ध में उन लोगों को ब्रिटेन के द्वारा पासपोर्ट दिया जाता है और चीन सरकार उन्हें हांगकांग में लगातार सात वर्ष निवास करने के बाद रहने और कार्य करने के अधिकार के आधार पर स्वीकार कर रही है।

श्री मनोरंजन भक्त : यह बहुत ही गंभीर समस्या है कि दुनिया के उस भाग में भारतीय समस्याओं का सामना कर रहे हैं। मुझे पूरी जानकारी है कि कई लोग जो पूर्वी पाकिस्तान से यहाँ आ गए और बाद में सरकार की पुनर्वास योजना के तहत उनका पुनर्वास किया गया उन्हें अब तक नागरिकता नहीं दी गई है। लेकिन हम अभी बहुप्रश्न नहीं उठा रहे हैं लेकिन मेरा प्रश्न इस मुद्दे तक सीमित है कि क्या विदेश मंत्री को यह जानकारी है कि हांगकांग में रह रहे भारतीयों ने कई बार भारत सरकार को भ्रंशमान और निकोबार द्वीप समूह में भूमि उपलब्ध कराने के लिए अभ्यावेदन दिया है जिससे उन्हें कर मुक्त पत्तन मिल जाएँ और उनकी समस्या का समाधान हो सके।

मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूँ कि क्या उन्हें इस सम्बन्ध में कोई जानकारी है और सरकार इस समस्या के हल के लिए क्या करने जा रही है।

श्री माधव सिंह सोलंकी : अडमान और निकोबार द्वीप समूह को कर मुक्त पत्तन के रूप में विकसित करने का सुझाव सरकार को प्राप्त हुआ था लेकिन सरकार इसे व्यावहारिक नहीं मानती है।

श्री मनोरंजन भक्त : कोई भी ऐसी समिति नहीं है जिसने यह विचार व्यक्त किया है।

श्री चन्द्रजीत यादव : यद्यपि मैं जानता हूँ कि ये भारतीय जो वहाँ पाँच या छह हजार हैं लेकिन वे इस श्रेणी में करीब 32 लाख लोग हैं। पहली बात यह है कि क्या जो भारतीय हांगकांग में रह रहे हैं और जो अन्य लोग उस श्रेणी के हांगकांग में रह रहे हैं। उनके साथ कोई भेद भाव किया जा रहा है। दूसरी बात यह है कि क्या भारत सरकार को कोई अभ्यावेदन भारतीय मूल के नागरिकों से प्राप्त हुआ है और उस पर उनका क्या दृष्टिकोण है? क्या उन्होंने इस सम्बन्ध में किसी तरह का विचार करने के लिए भारत सरकार को अभ्यावेदन दिया है?

श्री माधव सिंह सोलंकी : हांगकांग में कई लाख लोग रह रहे हैं। उनमें बहुसंख्यक चीनी मूल के हैं और उन्हें चीनी नागरिकता प्राप्त हो गई होती। यह प्रश्न उन लोगों से जुड़ा है जिनके पास "ब्रिटिश डिपेंडेंट टैरीटोरियल पासपोर्ट" हैं और अधिकतर भारतीय इसी श्रेणी में हैं। उन्हें ब्रिटिश राष्ट्रिक पासपोर्ट प्राप्त करने का मौका दिया गया है और हमने 1997 तक का समय दिया है। इस लिए उन्हें ब्रिटिश नागरिक का दर्जा दिया जाएगा और यदि ब्रिटेन और चीन के बीच समझौता हो जाता है तो वे हांगकांग में रहने को तैयार हो जाएंगे।

श्री चन्द्रजीत यादव : मैंने यह पूछा है कि क्या भारतीय मूल के नागरिकों से सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है और इस सम्बन्ध में सरकार क्या करना चाहती है?

श्री माधव सिंह सोलंकी : कई बार कई वर्षोंसेवन सरकार को प्राप्त हुए हैं और इसीलिए एक और भारत सरकार ने ब्रिटेन और चीन दोनों ही सरकारों के साथ बिचार-विमर्श किया है तथा दूसरी ओर अपने निष्कर्ष से उन्हें हाल ही में अबमत भी करा दिया है। मैंने अभी कहा है कि ब्रिटेन सरकार का मानना है कि उन्हें ब्रिटेन की नागरिकता प्रदान नहीं की जा सकती। उन्होंने उन्हें पासपोर्ट दिया है।

श्री बाबूजीत बाबू : क्या आपने उसे अन्तिम रूप से स्वीकार कर लिया है।

श्री माधव सिंह सोलंकी : बातचीत अब भी चल रही है।

श्री रमेश चेल्लसला : महोदय, माननीय मंत्री के उत्तर से ब्रिटिश सरकार का दृष्टिकोण बहुत स्पष्ट हो जाता है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार इस मुद्दे को अन्तर्राष्ट्रीय मंच पर उठाएगी।

अध्यक्ष महोदय : यह पहले ही उठाना जा चुका है।

श्री रमेश चेल्लसला : इसका मंत्री महोदय ने उत्तर नहीं दिया।

अध्यक्ष महोदय : वहाँ पहले ही यह कह चुके हैं।

मंत्री महोदय, क्या आप इस मामले पर ब्रिटिश सरकार के साथ बातचीत करेंगे ?

श्री माधव सिंह सोलंकी : हम बातचीत जारी रखे हुए हैं।

बड़ी नदियों को परस्पर जोड़ना

* 144. श्री राजनाथ सोलंकर शास्त्री : क्या जल संसाधन मंत्री 28 फरवरी, 1991 के अतिरिक्त प्रश्न संख्या 958 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण ने देश में जल संसाधनों के विकास हेतु बड़ी नदियों को परस्पर जोड़ने के सम्बन्ध में इस बीच अध्ययन कर लिया है,

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यापक क्या है और इस पर क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है, और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं और इस कार्य को शीघ्र पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिष्णुचरण मुन्जु)

(क) से (ग) बिष्णुचरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

बिष्णुचरण

(क) से (ग) देश के जल संसाधन विकास के लिए राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य के प्रायद्वितीय नदी विकास षटक में परिकल्पना के अनुसार, 17 जल अन्तरण सम्पकों पर अध्ययन करने के लिए राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण को वर्ष 1982 में गठित किया गया था। कार्यक्रम के

4. अनुसार अभिकरण ने सातवीं योजना (1989-90) के अन्त तक 5 जल अन्तरण सम्पकों पर प्राथमिक व्यवहार्यता रिपोर्टें पूरी कर ली हैं। वर्ष 1990-91 के दौरान अभिकरण ने 2 और ऐसे सम्पकों पर अध्ययन पूरे कर लिए हैं तथा वर्षों 1994-95 तक शेष सम्पकों पर अध्ययन पूरे किए जाने की आशा है। वे जल अन्तरण सम्पक, जिनके लिए प्राथमिक व्यवहार्यता रिपोर्टें तैयार हो गई हैं, निम्नवत् हैं:—

1. महानदी-गोदावरी (डोवाली स्वरम)
2. गोदावरी (पोलावरम)-कृष्णा (विजयवाडा)
3. पार-तापी
4. केरल की पश्चिम की ओर बहने वाली नदियां-वैगेई
5. केन-वेतवा
6. गोदावरी (इंचमपल्ली) -कृष्णा (पुलीचिन्ताला)
7. पारवती-कालीमिध-चम्बल।

इन 7 सम्पकों पर प्राथमिक व्यवहार्यता रिपोर्टें संबंधित राज्य सरकारों को उनकी टिप्पणी हेतु भेज दी गई हैं।

अभिकरण द्वारा अब तक किए गए विभिन्न अध्ययनों का ब्योरा अनुबन्ध-1 पर दिया गया है। अभिकरण का कार्यक्रम अनुसूची के अनुसार किया जा रहा है तथा इसमें कोई विलम्ब नहीं है।

अनुबन्ध - 1

राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण द्वारा किए गए अध्ययनों का ब्योरा

क्र.सं.	मद	यूनिट	मल्यांकन	सातवीं	1990-91	1991-	
सं.			किया	योजना	के लिए	92	
			गया	के अंत	कार्य	के लिए	
			कुल	तक	कार्यक्रम/	लक्ष्य	
			कार्य	3/90 तक	प्रगति		
				किया गया कार्य			
					लक्ष्य	उप- लब्धि	
1	2	3	4	5	6	7	8
प्रादेशीय घटक							
1.	बेसिनों के आंकड़ों का संग्रहण	संख्या	137	137	कार्य पूरा हो गया है।		
2.	जल संतुलन अध्ययन						
	(क) उप बेसिन	संख्या	137	85	15	18	} 23
	(ख) अभिज्ञात	संख्या	49	21	8	9	
व्यपवर्तन स्थल							

1	2	3	4	5	6	7	8
3.	अभिज्ञात जल भण्डारों का अध्ययन	संख्या	58	45	5	6	5
4.	कमान क्षेत्र के मार्ग का पता लगाने के साथ-साथ टोपोशीट अध्ययन	संख्या	17	8	3	3	2
5.	सम्पर्क परियोजनाओं की प्रारम्भिक व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करना	संख्या	17	5	2	2	2
6.	सम्पर्क नहर का सर्वेक्षण तथा अन्वेषण शुरू करना	संख्या	15	—	3	3	3
			(जारी रखी गई)		(जारी रखी गई)		

[हिन्दी]

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो विवरण सभा-पटल पर रखा है इसमें उनका कहना है कि 1982 में 17 जल अभिकरण संपर्कों पर अध्ययन के लिए राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण गठित किया गया था और इसने 1991 तक 7 जल अभिकरण संपर्कों पर व्यवहारिकता रिपोर्ट तैयार की है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप इसको पढ़िए नहीं, आप प्रश्न पूछिए।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री: मैं यह पूछना चाहता हूँ कि 9 वर्ष में आपने केवल अभी तक व्यवहारिकता रिपोर्ट तैयार की है और साथ में जो आप योजना चला रहे हैं, इस सम्बन्ध में आपको जो व्यवहारिकता रिपोर्ट मिली है वह इन सातों में से कितनों के पक्ष में मिली है, और कितनों के विपक्ष में मिली है। इसके साथ ही साथ केन, बेतवा, पार्वती कालीसिंध और चम्बल का जिक्र आपने किया है। क्या इस पर आपका अध्ययन पूरा हो गया है और यह योजना कब से शुरू होगी तथा इससे कितना कमांड एरिया सिंचित होगा ?

श्री बिद्याचरण शुक्ल: अध्यक्ष जी, जैसा कि विवरण में दिया गया है कि 7 परियोजनाएँ हैं जिसके बारे में व्यवहारिकता की जांच-पड़ताल की गई है। उसके अनुरूप ये सातों ऐसी योजनाएँ हैं जिसके बारे में और आगे बढ़कर योजना तैयार की जा सकती है। अभी जो काम था नेशनल वाटर डेवलपमेंट एजेंसी का, वह केवल इस बात को देखने का था कि यह जो प्रस्ताव किए गए हैं वह व्यावहारिक हैं या नहीं और इसके साथ ही साथ उसके अनुरूप यह व्यवहारिक माने गए हैं। इसके आगे जो और भी बाकी बची हुई योजनाएँ हैं उनमें से 17 में से 7 अभी पूरी हुई हैं और 10 बाकी हैं। इस बारे में अभी इनको काम करना है और चूंकि इसमें पैसा बहुत ज्यादा लगता है और यह एक जटिल समस्या है। यह राजनीतिक और अन्तर्राज्यीय सवाल है इसलिए इसके बारे में अभी कुछ कहना मुश्किल है कि इस पर क्या आगे हो सकेगा और क्या नहीं हो सकेगा। अब जो इसकी कल्पना है उसमें व्यावहारिकता कितनी है उसका इसमें विवरण दिया गया है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष जी, मेरे फर्स्ट पार्ट का उत्तर मिला है । लेकिन नीचे के पार्ट का उत्तर नहीं आया है कि जिन दो नदियों का विवरण हमने दिया था कि इससे कितना कमांड एरिया सिंचित होगा और इसकी क्या स्थिति है ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि इसके डिटेल्स जाने अभी बाकी हैं ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : मैं अपने दूसरे सवाल में यह जानना चाहता हूँ कि भारत में राष्ट्र संघ से पानी की समस्या के हल के लिए एक दल आया था और इस दल ने अपनी रिपोर्ट में कहा कि हिन्दुस्तान में पानी की समस्या बहुत जटिल है और 30 वर्षों में भर्यकर पानी का अकाल पड़ेगा । इसमें उन्होंने दो सुझाव दिए थे, पहला सुझाव यह था कि ब्रह्मपुत्र से फरक्का तक एक प्रणाली बनाकर गंगा में मिलाने की बात है और दूसरा सुझाव था गंगा के पानी को सोन नदी से लेकर एक नहर द्वारा कावेरी से जोड़ने का । मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इन दोनों योजनाओं में, जिससे समस्त उत्तर और पश्चिम भारत के पानी की समस्या हल हो जाती, आपने इन योजनाओं के लिए राष्ट्र संघ की रिपोर्ट पर क्या कार्यवाही की और यह इस अध्ययन में शामिल है या नहीं ।

श्री बिद्याचरण मुक्ल : इन प्रश्नों की जटिलता के बारे में कोई राष्ट्र संघ की राय लेना आवश्यक नहीं, हम सब लोग जो यहां बैठे हुए हैं, इस बात को समझते हैं कि कितने जटिल प्रश्न ये हैं । इन प्रश्नों के ऊपर जो नेशनल वाटर डेवलपमेंट एजेंसी द्वारा अध्ययन हो रहा है, वह इन सब जटिलताओं को सुलझाने के लिए ही अध्ययन किया जा रहा है । जब हम इस स्तर पर, इस बिन्दु पर पहुँच जाएंगे, जब इसे हम लोगों को लागू करना होगा, तब जो भी आगे कार्रवाई करनी है, उस के बारे में विस्तृत योजना बना कर, उसे लागू करने का प्रयास किया जाएगा । अभी तो हम लोग केवल जांच-पड़ताल ही कर रहे हैं ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : फिर राष्ट्र संघ से अध्ययन कराने की जरूरत क्या है ?

अध्यक्ष महोदय : श्री ए० चार्ल्स ।

[अनुवाच]

श्री ए० चार्ल्स : महोदय, मुझे प्रवृत्तता है कि राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण ने पिछले 6 वर्षों के दौरान कुछ बहुत अच्छा कार्य किया है । इन 7 अभिकरण सम्पकों पर प्राथमिक व्यवहार्यता रिपोर्ट पूरी कर ली गई है ।

जहां तक केरल की बात है मुझे एक पंक्ति का सुन्दर छन्द याद आता है, "सर्वत्र जल ही जल लेकिन पीने के लिए एक बूंद भी नहीं।" यह तो किसी चीज की बहुतायत के मध्य निर्धनता का प्रश्न है । कितनी ही छोटी नदियां समुद्र में गिरती हैं । यदि इस परियोजना को जोकि केरल की पश्चिम की तरफ बहने वाली नदियों को वैगेदी के साथ जोड़ने के संबंध में है, कार्यान्वित किया जाता है तो इससे बाढ़ और सूखे के दौरान, राज्य की सारी समस्याओं का हल निकल आयेगा । मैं समझता हूँ कि केरल सरकार की तरफ से कुछ सूचना आनी है । महोदय, आपके जखिये मैं माननीय मंत्री को आश्वासन देता हूँ कि सारी अपेक्षित जासकारी दो ही महीनों के भीतर दे दी जायेगी । अतः क्या मैं माननीय मंत्री से जान सकता हूँ कि क्या इस

महत्वपूर्ण परियोजना को आठवीं योजना में शामिल किया जायेगा और सारा कार्य एक समय-बद्ध कार्यक्रम के तहत पूरा किया जायेगा ?

श्री बिद्याचरण शुक्ल: महोदय, माननीय सदस्य ने स्वयं कहा है कि कि केरल सरकार इस योजना को अगले दो महीनों में भेज देगी। सरकार इन योजनाओं पर तभी विचार करेगी जब वह प्राप्त हो जाएंगी।

श्री के० पी० रेड्डय्या: महोदय, मैं आपके जरिये माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या तत्कालीन विद्युत और सिंचाई मंत्री डा० के० एल० राव ने इस देश की सभी मुख्य नदियों के बास्ते एक व्यापक, व्यवहार्य और कार्यान्वित की जा सकने वाली योजना तैयार की थी और अनुमोदित की थी और यदि हाँ, तो क्या सरकार इसका कार्यान्वयन, कार्यकरण, और निवेश की गई धनराशि की लाभाधियों से सीधे अनुपातिक धनराशियाँ थोड़ा-थोड़ा करके एकत्र करने की बजाय जैसा कि आपने उद्योगों के सम्बंध में किया है, विश्व बैंक या अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष को सौंप देने का विचार रखती है। आपने उद्योगों के लिए विश्व बैंक या अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष निवेशों या अनिवासी भारतीय निवेशों का रास्ता पहले ही खोल चुके हैं। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या यह सरकार महत्वपूर्ण सिंचाई और विद्युत परियोजनाओं के लिए यह सब नहीं कर सकती है जिससे कि देश की सिंचाई और विद्युत समस्याएँ हल हो सकें।

श्री बिद्याचरण शुक्ल: महोदय, डा० के० एल० राव ने 70 के दशक के शुरू में इस तरह की एक योजना चलाई थी। यह वास्तव में योजना नहीं थी। यह तो के० ज गंगा-कावेरी सम्पर्क की व्यवहार्यता जांचने का प्रस्ताव था। जांच करते हुए डा० राव ने स्वयं उस समय अर्थात् 70 के दशक में कहा था कि 1972 में योजना की लागत 12500 करोड़ रुपये होगी। लेकिन केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग ने बाद में इस मामले पर गौर किया और पता लगाया कि 12500 करोड़ रुपये के यह आंकड़े कम आंके गये हैं, अतः आज के संदर्भ में इन्हें नहीं लिया जा सकता है।

श्री के० पी० रेड्डय्या: महोदय, सिंचाई और विद्युत की कमी की यह समस्या पूरे देश की है। मैं जानना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री उद्योगों की तरह इस पूरी परियोजना को विश्व बैंक या अनिवासी भारतीयों को सौंपने के सम्बंध में निर्णय क्यों नहीं ले सकते ?

श्री बिद्याचरण शुक्ल: महोदय, हम किसी भी विश्व की संस्था से सहायता तभी लेते हैं जब हम समझते हैं कि यह आवश्यक है और राष्ट्रीय हित में है। यह परियोजना उस हद तक नहीं गयी है जहाँ हमें किसी सहायता की बात सोचनी पड़े।

[हिन्दी]

श्री सत्यनारायण जटिया: अध्यक्ष महोदय, सिंचाई को बढ़ाने के लिए नदियों को परस्पर जोड़ने की योजना काफी समय से विचाराधीन है और जब तक इन योजनाओं पर काम करना शुरू नहीं करेंगे, तब तक हमारा सिंचाई कारकबा नहीं बढ़ेगा। इन परस्पर नदियों को जोड़ने के बारे में 17 योजनाएँ विचाराधीन हैं जिनमें से मंत्री महोदय ने बताया कि अभी तक 7 योजनाओं के बारे में जानकारी आई है, तो मैं, मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि वे 2 कौन सी योजनाएँ हैं जिनके बारे में आपके पास जानकारी आई है और वे कौन-कौन सी योजनाएँ हैं जिनके बारे में आप जानकारी कलेक्ट कर रहे हैं तथा वे 10 योजनाएँ कौन-सी हैं जिन

पर काम किया जा रहा है तथा मध्य प्रदेश सरकार की राय जानने के लिए आपने कब-कब और कौन-कौन सी योजनाएं भेजी हैं, यह बताएं ?

[अनुवाद] :

अध्यक्ष महोदय : ये सब व्योरे आप लिखित रूप में दे सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री बिद्याचरण शुक्ल : अध्यक्ष महोदय, अलग से प्रश्न करें।

अनुवाद

अध्यक्ष महोदय : वह इसे आपको लिखित रूप में भेज रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : माननीय अध्यक्ष महोदय, अभी माननीय मंत्री जी ने बताया कि इसके बारे में अन्तर्राज्यीय समस्याएं तथा और विभिन्न समस्याएं हैं, लेकिन मैं मंत्री जी के ध्यान में यह लाना चाहता हूँ कि जहां बिल्कुल समस्या नहीं है, जैसे घसान और कैन नदी को यमुना नदी से जोड़ने का जो प्रस्ताव विचाराधीन है, इसमें न दो राज्यों की किसी भी प्रकार की कोई जटिल समस्या है और न क्षेत्र की कोई जटिल समस्या है, बल्कि उस क्षेत्र के लोग सिंचाई और पीने के पानी के लिए तड़प रहे हैं, तो मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि जहां कोई जटिल समस्या नहीं है, न कोई अन्तर्राज्यीय समस्या है, ऐसे इन 3 नदियों को परस्पर मिलाने के लिए प्रस्ताव अगर गंत्रालय को भेजा जाए, तो उस पर निर्णय लेने में कितना समय मंत्री महोदय लगायेंगे और कब तक ऐसा प्रस्ताव मंजूर कर लिया जाएगा ?

श्री बिद्याचरण शुक्ल : अध्यक्ष जी, इसमें बहुत जटिल समस्याएं हैं। सबसे बड़ी और जटिल समस्या तो साधनों के बारे में है। जब तक हमारे पास पर्याप्त साधन नहीं होंगे, तब तक ऐसे निर्णय लेने में मंत्रालय को कठिनाई आती है क्योंकि इन योजनाओं में बहुत अधिक पैसा खर्च होता है। इसलिए इनको नहीं लिया जा सकता है।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है जिसको मंत्री जी टालने की कोशिश कर रहे हैं क्योंकि मैं उत्तर प्रदेश से हूँ और माननीय मंत्री महोदय मध्य-प्रदेश से हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपके प्रश्न को रद्द कर दिया होता। लेकिन मैंने आपके प्रश्न की अनुमति दी है।

श्री सुधीर साबन्त : मैं माननीय मंत्री का ध्यान महाराष्ट्र के प्रश्न पर दिलाना चाहता हूँ। भारी वर्षा के बावजूद हम तटीय क्षेत्र में एक वर्ष में छः महीने जल की गंभीर कमी का सामना करते हैं। क्या तटीय क्षेत्र में जिसे पेय जल के मामले में समस्याग्रस्त क्षेत्र घोषित किया गया है कोई विशेष अध्ययन किया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है। प्रश्न संख्या 145।

बहुतायुक्त में तारघर और डाकघर खोलना

* 145. श्री अशोक आनन्दराव बेसमुख : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान महाराष्ट्र के मनमाड़, नानदेड़ और औरंगाबाद जिलों में तारघर तथा डाकघर खोलने के लिए कितने लक्ष्य निर्धारित किया गया था,

(ख) क्या निर्धारित लक्ष्य को पूरा कर लिया गया है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं, और

(ग) वर्ष 1991-92 के दौरान कितने तारघर तथा डाकघर खोले जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान डाकघर खोलने के लिए निर्धारित किए गए लक्ष्य इस प्रकार हैं :—

जिला	डाकघरों की संख्या
परभनी	6
नानदेड़	14
नासिक जिला, मनमाड़ सहित	7
औरंगाबाद	9

जिन डाकघरों में लम्बी दूरी के सार्वजनिक टेलीफोन संस्थापित हैं वहाँ फोनोकॉम आधार पर तार सुविधा उत्तरोत्तर मरु की जा रही है। 1990-91 के दौरान औरंगाबाद जिले में 3 डाकघरों में यह सुविधा प्रदान की गई।

(ख) जी हां।

(ग) वर्ष 1991-92 में नये डाकघर खोलने के लिए निर्धारित किए गए लक्ष्य इस प्रकार हैं :—

जिला	डाकघरों की संख्या
परभनी	4
नानदेड़	5
नासिक जिला, मनमाड़ सहित	4
औरंगाबाद	3

1991-92 के दौरान, इन जिलों के 20 डाकघरों में, प्रत्येक जिले में पांच-पांच डाकघरों में, तार सुविधाएं प्रदान करने की योजना है।

६. [हिन्दी]

श्री प्रसन्नोक्त धामन्धराब देशमुख : अध्यक्ष महोदय, जो 1990-91 का विवरण दिया गया है उससे दर्शाया गया है 26 तार और डाकघर खोलने का लक्ष्य रखा गया है तथा वर्ष 1991-92 के लिए मात्र 16 डाकघर खोलने का लक्ष्य रखा गया है, तो मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि वर्ष 1992 में सिर्फ 16 का लक्ष्य क्यों रखा गया है जबकि उससे एक साल पहले यानी 1991 में 26 का लक्ष्य था, तो इस कमी के क्या कारण हैं ? जबकि ग्रामीण क्षेत्रों में ऐसे जो डाकघर हैं उसी के माध्यम से सन्देश एक-दूसरे को मिलता है। किसी की शादी का खत हो या और कोई खत हो, दस-दस दिन देर से मिलते हैं। डाकघर ज्यादा खोलने चाहिए, सुविधा ज्यादा देनी चाहिए, आपने लक्ष्य को कम क्यों किया ?

[अनुवाद]

श्री पी० बी० रंगप्पा नाबट्ट : अध्यक्ष महोदय, डाकघरों को खोलने के लिए हमारे कतिपय मापदंड हैं और यदि वे मापदंड खरे उतरते हैं तो हम नये डाकघर खोलते हैं। यदि नये डाकघर खोलने की मांग है तो हम निश्चित रूप से इस बात पर विचार करेंगे कि था तो उन्हें इस वर्ष या अगले वर्ष खोल लें।

[हिन्दी]

श्री प्रसन्नोक्त धामन्धराब देशमुख : डाकघर खोलने का पैरामीटर क्या लोक संख्या है। यदि लोक संख्या है तो ग्रामीण क्षेत्रों में कितनी लोक संख्या पर आप डाकघर और तारघर देना चाहते हैं या आदिवासी एरिया में कितनी संख्या होनी चाहिए तब आप डाकघर देंगे ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : मैं मांसद की बात से सहमत हूँ कि हमारी नीति होनी चाहिए कि ज्यादा से ज्यादा पोस्ट आफिस, ज्यादा से ज्यादा तारघर खोले जाएं। लेकिन उसमें दो बातों का ख्याल जरूर रखना पड़ता है कि हम तारघर खोल दें और वहां पर तार न पहुंचे या तार की संख्या कम हो। हम दस तार से शुरुआत करते हैं, अगर दस तार का आवागमन हो, ट्रैफिक हो, तब उसे कमबाइन करते हैं। वहां पर टेलीफोन की सुविधा देते हैं जिससे टेलीफोन से तार आगे भेज दिया जाए। जैसे-जैसे इसकी संख्या बढ़ जाती है उसी तरीके से हम तार घर को अपडेट करते रहते हैं। ट्रैफिक होना जरूरी है। यदि ऐसे ही तारघर या पोस्ट आफिस खोलते रहें जहां रिवीन्यू या ट्रैफिक नहीं हो तो भी हमारा विभाग इसको कोप-अप नहीं कर पाएगा और जो सुविधा हम बढ़ाना चाहते हैं उसको बढ़ा नहीं पाएंगे। मैंने पहली बार जब मंत्रालय का भार संभाला सबसे पहले मैंने यह कहा था कि हम लोग ऐसी सुविधा करेंगे जो सब तक पहुंच सके और सबके बस में हो। इस कारण को लेकर सारे देश में जो बीस किलोमीटर का एंबेज है उसको घटाकर तीन किलोमीटर में ला रहे हैं ताकि कोई नागरिक तीन किलोमीटर से ज्यादा दूर डाक सेवा के लिए न जाए। उसी तरीके से तारघर और तार सुविधा में सुधार के लिए हम लोगों ने कब्र उठाए हैं। थोड़ा वक़्त लगेगा जब सुविधा और सुधार प्राप्ति में आ सकें।

श्री बिलासराव गुंडेवार : मराठवाड़ा रीजन में स्पीड पोस्ट की क्या व्यवस्था है। अगर जहां-जहां डाकघर हैं वहीं स्पीड पोस्ट है तो वह कितने हैं और कितनी जगह हैं ? दूसरा प्रश्न ऐसा है कि मराठवाड़ा विभाग में हिंगोली मतदार संघ है, वहां पर दो डिस्ट्रिक्ट हैं परभनी और नांदेड़। वहां पर नए डाकघर कितने खोले जायेंगे। डाकघर की व्यवस्था इतनी बेकार है कि उसमें कुछ-कुछ सुधार की जरूरत है। वह सुधार मंत्रीजी कब तक करवायेंगे ?

श्री राजेश पायलट : प्रश्न का सार थोड़ा बढ़ा दिया गया है-। लेकिन मूल प्रश्न यह कि माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि हम टैलीग्राम के बारे में क्या सुधार कर रहे हैं। मैं इस बात से सहमत हूँ कि आज भी टैलीग्राम और तार देर से पहुंच रहे हैं। हमने कोशिश की है, अगर आपने चार-पांच दिन पहले देखा हो, रिमोट ऐरिया बिजनस नेटवर्क जो शुरू किया है उसको हम टैलीग्राम में भी लाने जा रहे हैं।

श्री बिलासराव गुंडेवार : स्पीड पोस्ट में क्या सुविधा है ?

श्री राजेश पायलट : स्पीड पोस्ट में जहां-जहां सुविधा दे सकते हैं वहां पर कोशिश करते हैं और उसको चालू किया है।

[अनुवाद]

श्री उदय सिंह राव गायकवाड़ : अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न महाराष्ट्र के केवल चार जिलों के बारे में है। उसके बावजूद मैं डाकघरों के बारे में माननीय मंत्री से कुछ और जानकारी हासिल करना चाहूंगा। मैंने पिछली लोक सभा में एक प्रश्न पूछा था और उत्तर दिया गया था कि सभी पंचायतों में डाकघर सुविधा उपलब्ध की जायेगी। मैंने इस सम्बन्ध में यह पूरक प्रश्न स्पष्टीकरण हेतु पूछा था कि यदि पहाड़ी क्षेत्र में एक पंचायत के अन्तर्गत तीन या चार गांव आते हों तो क्या उन पर भी विचार किया जायेगा। इसलिए अब मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार भी ऐसा ही सोचती है ?

[हिन्दी]

श्री राजेश पायलट : अध्यक्ष महोदय, हिली एरियाज और प्लेन एरियाज दोनों के थोड़े मापदण्ड अलग-अलग हैं, हमने हिली एरियाज में उनको रिलैक्स भी किया है। जहां तक पिछली लोक सभा के आशवासन का सवाल है, मेरे ख्याल में जब हम तीन किलोमीटर बाले मापदण्ड को लगा देंगे तो यह सारी समस्याएं उससे दूर हो जायेंगी। (व्यवधान)

अहमदाबाद में इलेक्ट्रानिक टेलीफोन एक्सचेंज

[अनुवाद]

* 146. श्री हरिन पाठक : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अहमदाबाद नगर में इलेक्ट्रानिक तथा अन्य प्रकार के कितने-कितने टेलीफोन एक्सचेंज हैं ;

► (ख) क्या वहां पर सभी एक्सचेंजों को इलेक्ट्रानिक एक्सचेंज में बदलने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है और इस सम्बन्ध में क्या कार्रवाई करने का विचार है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी० बी० रंगध्या नायडू) :

(क) एक्सचेंजों की कुल संख्या : 23

दूरस्थ लाइन यूनिटों (आरएल यू) सहित इलेक्ट्रानिक एक्सचेंज : 9

अन्य एक्सचेंज : 14

(ख) जी हां, 25 वर्ष की निर्धारित मियाद समाप्त होने पर बदलने का प्रस्ताव है।

(ग) 8वीं योजना के दौरान निम्नलिखित चार एक्सचेंजों को बदलने का प्रस्ताव है जिनकी मियाद समाप्त हो गई है :—

केन्द्रीय	8000 लाइनें
रायपुरगेट	3300 लाइनें
केन्टोनमेन्ट	3000 लाइनें
इलिस ब्रिज	3600 लाइनें

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक : अध्यक्ष जी, जैसा कि मंत्री महोदय ने बताया है कि पुराने प्रकार के टेलीफोन एक्सचेंज की प्रैक्टाइबल लाइफ 25 साल की होती है, मान्यवर, मैं उनसे आपके माध्यम से पूछना चाहता हूँ कि क्या 25 साल से अधिक आयु वाले जो एक्सचेंजिज हैं, अगर वह हैं, तो उनकी कार्यक्षमता में कोई फर्क पड़ता है?

श्री-निम्न चार एक्सचेंजिज जो आपने बताये हैं, सैण्ट्रल, रायपुरगेट, केन्टोनमेन्ट एण्ड इलिसब्रिज, उनकी 25 साल से अधिक कितनी आयु है, 25 साल से अधिक कितने साल पुराने हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : स्पीकर सर, जो टेलीफोन एक्सचेंज 25 साल पुराने हैं, जिनकी मियाद 25 साल की रखी है, हम आठवीं पंचवर्षीय योजना में टारगेट लेकर चले हैं कि हम उन्हें इलेक्ट्रानिक एक्सचेंज में बदलेंगे और यह सारे देश के लिए हमने प्लान के लिए टारगेट्स रखे हैं। जहाँ तक इन चारों एक्सचेंजिज का सवाल है, जो आपने पूछे हैं कि इनकी लाइफ 25 साल की है या नहीं, मैं इसका जवाब माननीय सदस्य को सिद्धकर दे दूंगा, इस वक्त मेरे पास है नहीं कि 25 साल के हैं या नहीं।

श्री हरिन पाठक : अध्यक्ष जी, यह सारे एक्सचेंजिज 25 साल से भी 10 साल अधिक पुराने, यानि 30 साल के आसपास पुराने हैं।

मेरा दूसरा सवाल यह है कि क्या यह जो चार एक्सचेंजिज हैं, जिनमें 17000 से भी ज्यादा लाइसेंस हैं, जो पूरे नगर के साथ सम्बन्धित हैं, मान्यवर, मैं आपसे माध्यम से उनसे पूछना चाहता हूँ कि क्या वह देश के एक अच्छे शहर अहमदाबाद के इन चार एक्सचेंजिज को अग्रिमता देकर इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजिज में परिवर्तन करना चाहते हैं ?

श्री राजेश पायलट : अध्यक्ष महोदय, अगर यह 25 साल के भी हों, 25 साल से ज्यादा पर तो वैसे ही प्राथमिकता दी जायेगी लेकिन अगर 25 साल की कटेगरी में भी होंगे तो मैं इन्हें जरूर प्रायोरिटी देकर बदलवा दूंगा ।

श्री लाल कृष्ण झाड़बाणी : अध्यक्ष जी, अहमदाबाद की दूरभाष व्यवस्था में काफी शिकायतें हैं और स्वयं जो जवाब दिया है, मंत्री जी ने, उससे आभास यही मिलता है कि जो चार एक्सचेंजिज हैं, सेंट्रल, रायपुरगेट, केण्टोनमेंट और एलिस ब्रिज, इनकी तो 25 साल की मियाद पूरी हो चुकी है । लेकिन नीति, जहां तक मैं जानता हूँ 25 साल से पहले भी, अगर हमारे पास इन्विपमेंट है तो हम इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजिज लाना चाहेंगे, यह नीति है । मैं जानना चाहूंगा कि इन चार के बारे में टाइम शैड्यूल कोई फिक्स है क्या ? यह कब पूरे होंगे, यह कब रिप्लेस हो जायेंगे ?

श्री राजेश पायलट : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य से सहमत हूँ : यह अहमदाबाद ही नहीं, सारे देश में और भी माननीय सदस्य चाह रहे हैं कि हमारे एक्सचेंजिज इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजिज से बदल जायें, क्योंकि, इससे एफ़ीसिएंसी बढ़ती है और इसमें और भी सुविधा लोगों को मिलती है । हम लोगों ने एक प्लान चॉक आउट किया है लेकिन सिर्फ प्लान चॉक आउट करके जब तक उस क्षति को प्रोडक्शन से पूरा नहीं कर पायें तब तक कहना बड़ा असम्भव है कि कब तक यह कैसे हो जायेगा ? जहां तक इनका सवाल है, एक फाइवईयर प्लान में हम लोगों ने प्लान किया है कि जो भी एक्सचेंज 25 साल पुराने हैं या उनके लाइफ पीरियड से, क्योंकि, कई एक्सचेंजों का लाइफ पीरियड 25 साल से कम भी है, जो त्रास बार और दूसरे एक्सचेंज हैं, उन सब को हम आठवीं पंचवर्षीय योजना में रिप्लेसमेंट करने की योजना बनाए हुए हैं ।

बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा अधिग्रहीत भूमि

147. श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा कितनी भूमि का अधिग्रहण किया गया है तथा बास्तब में कितनी भूमि का उपयोग किया जा रहा है,

(ख) क्या सरकार का विचार बेकार पड़ी भूमि का उपयोग करने का है,

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है, और

(घ) बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा भूमि के अधिग्रहण के फलस्वरूप विस्थापित एवं प्रभावित व्यक्तियों के पुनर्वास के सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

[अनुवाद]

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) से (घ) तक विवरण सदन पटल पर रख दिया गया है ।

बिबरण

- (क) बोकारो इस्पात संयंत्र के लिए अधिग्रहण हेतु अधिसूचित भूमि का क्षेत्रफल 33,045.35 एकड़ है। बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा 31,030.47 एकड़ का कब्जा ले लिया गया है और उसका उपयोग किया जा रहा है।
- (ख) और (ग) : जी, हां। संयंत्र और बस्ती के लिए भूमि का अधिग्रहण नक्शे के अनुसार किया गया है और निर्माण कार्य चरणबद्ध ढंग में शुरू किया गया है बशर्ते इसके लिए धन उपलब्ध रहे। वह क्षेत्र जिसका इस समय प्रयोग नहीं किया जा रहा है वह ब्ल्यास्ट फर्नेस एवं स्टील मेल्टिंग शाप के स्लेज को डालने, स्लज कम्पाट्रिमेंट और दूसरे अन्य संयंत्रों की छोड़ने के खत के लिए पर्यावरण नियन्त्रण के लिए सांविधिक अपेक्षा के लिए हरित पट्टी हेतु वृक्षारोपण के लिए और अधिक मकान एवं अन्य संबद्ध सुविधाओं के निर्माण तथा भावी प्रौद्योगिकीय उत्पान में संबंधित सुविधाओं के लिए रखा गया है।
- (घ) बोकारो इस्पात संयंत्र के लिए भूमि का अधिग्रहण करने के कारण विस्थापित हुए व्यक्तियों के पुनर्वास का दायित्व मूल रूप से बिहार सरकार का है। बिहार सरकार द्वारा पुनर्वास के स्थान की व्यवस्था कर दी गई है। यद्यपि पुनर्वास स्थान पर कल्याण सम्बन्धी कुछ सुविधाएं बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा उपलब्ध कराई जा रही हैं। बोकारो इस्पात संयंत्र रोजगार देने के सम्बन्ध में भी विस्थापित व्यक्तियों को तरजीह देता है और अब तक 14101 व्यक्तियों को बोकारो इस्पात संयंत्र में रोजगार दिया जा चुका है।

[हिन्दी]

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो बिबरण सभा पटल पर रखा है, उससे यह पता चलता है कि बोकारो इस्पात संयंत्र के लिए जो जमीन अधिग्रहण की गई उसमें दो लाख पंद्रह हजार एकड़ जमीन अभी पड़ी हुई है और उसमें संबंध में इन्होंने बतलाया है कि भविष्य में, भिन्न-भिन्न कार्यों का बिबरण दिया है, उपयोग किया जाएगा। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ इस वजह से जो लोग विस्थापित हुए हैं, उन में से ऐसे कितने लोग हैं, जिनको आवास नहीं दिया गया है ?

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन बेब : महोदय, भूमि अधिग्रहण से प्रभावित लोगों के पुनर्वास का दायित्व मुख्यतः राज्य सरकार का है। निःसन्देह हम भी उनसे सहयोग कर रहे हैं, हम ने 'एक परिवार को एक नौकरी' के सिद्धान्त पर संयंत्र में 14,013 विस्थापित लोगों को नियुक्तियां दी हैं। यद्यपि प्रभावित परिवारों की संख्या 13000 थी लेकिन परिवारों में विभाजन के कारण नियुक्त किये गये लोगों की संख्या 14000 हो गई है। कुछ शिकायतें अभी भी हैं क्योंकि संयंत्र के आस-पास चारों तरफ के क्षेत्र में कुछ लोग प्रभावित हुए हैं। इन शिकायतों का निवारण राज्य सरकार द्वारा होना चाहिए। हम भी अपने सामाजिक दायित्व के तहत कुछ अन्य विकास कार्य कर रहे हैं लेकिन कानूनी तौर पर वह राज्य सरकार का दायित्व है। संयंत्र अधिकारियों ने आवश्यक मुआवजे की राशि भी पूर्णतया अदा कर दी है।

[हिन्दी]

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह : अध्यक्ष महोदय, मंत्रीजी ने बतलाया है कि पुनर्वासकी जिम्मेदारी बिहार सरकार पर है लेकिन उन्होंने उत्तर में दिया है कि बिहार सरकार ने इनके पुनर्वास की व्यवस्था कर दी है। जब यह उनकी जिम्मेदारी है, तो इनको यह कैसे जानकारी है कि वह काम कर दिया है। जिम्मेदारी बिहार सरकार के ऊपर है और इन्होंने जवाब में दिया है कि बिहार सरकार ने उनका पुनर्वास कर दिया है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ, अभी ऐसे कितने लोग बाकी हैं, जिनका पुनर्वास नहीं हुआ है? इसके साथ ही साथ जैसा इन्होंने बतलाया है कि एक परिवार के एक सदस्य को नौकरी देने की बात है, तो उसमें 14 हजार आदमियों को इन्होंने नौकरी दी है और उसमें करीब अभी तीन हजार लोग बाकी हैं, जो सड़क पर इधर-उधर मारे-मारे घूम रहे हैं। यह मैं खुद देखी बात कह रहा हूँ। इसके बारे में मंत्री जी ने बताया है कि बिहार सरकार इस पर सोच रही है। इस्पात कारखाने को खुले हुए कितने दिन हो गए हैं, तीन हजार लोग बेकार हैं, जिनको देखने वाला कोई नहीं है यही सब कारण उग्रवाद का है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ, इन तीन हजार लोगों को कब तक जगह दी जाएगी और उनके हर परिवार के एक आदमी को नौकरी कैसे देंगे?

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन देब : महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने पहला प्रश्न यह पूछा है कि मैं कैसे जानता हूँ? मैं इसलिए जानता हूँ कि यह नीति है कि संयंत्र से आठ किलोमीटर की दूरी तक रह रहे कर्मचारियों को आवास उपलब्ध नहीं कराया जाता। आठ किलोमीटर से परे रह रहे लोगों को इस मामले में प्राथमिकता दी जाती है, इसलिए मैं जानता हूँ कि आस-पास के क्षेत्र में 1000 कर्मचारी रह रहे हैं और उन्हें कुछ बुनियादी सुविधाएँ नहीं मिली हैं, ये राज्य सरकार द्वारा उपलब्ध कराई जानी चाहिए थीं। इसके फलस्वरूप, हमने राज्य सरकार के साथ कार्य किया है, हमने अभी तक लगभग 2.7 करोड़ रुपये खर्च किए हैं और राज्य सरकार की और भी मांगें हैं, हम उनके साथ सहयोग कर रहे हैं और प्रयास कर रहे हैं कि हम इस प्रश्न का बेहतर ढंग से समाधान कर सकें।

अगला प्रश्न यह है कि अभी भी 3000 लोग बेरोजगार हैं, मुझे इसकी जानकारी नहीं है। अगर यह सच भी है तो रोजगार देने पर पाबन्दी है तथा 1986 में सार्वजनिक उद्यम ब्यूरो ने हिदायत दी थी कि एक परिवार को एक नौकरी की नीति पर अब रोक लगाई जा रही है और सरकार इसे वापस ले रही है। फिलहाल यह नीति बदली नहीं है। जब तक यह नीति बदली नहीं जाती, मैं यह आश्वासन नहीं दे सकता कि अन्य को नौकरियाँ दी जायेंगी। लेकिन भविष्य में अगर वहाँ पर और रिक्तियाँ उत्पन्न होती हैं तो मैं निश्चित रूप से यह सुनिश्चित करूँगा कि उन्हें प्राथमिकता मिले।

[हिन्दी]

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि जो नीति बनी हुई है उसी नीति के आधार पर क्या सरकार इसकी जांच कराएगी, कितने लोगों को पुनर्वास नहीं हुआ है, उनको नौकरी नहीं मिली है?

श्री सूरज मंडल : अध्यक्ष महोदय, छोटा नागपुर शासककारी अधिनियम जमीनों के कानूनों में अलग है और मंत्री जी को शायद मालूम नहीं है कि वहां पर बिहार में लैंड एक्वीजिशन एक्ट 461 के अन्तर्गत जमीन अर्जित की जाती है और उसमें यह प्रावधान है कि जिस काम के लिए आप जमीन एक्वायर करते हैं उसी में आपको जमीन को लगाना है, दूसरे कामों में आप जमीन को नहीं लगा सकते हैं। यह उस कानून के अन्तर्गत है और भारत सरकार की जिम्मेदारी है कि इस एक्ट को बचा कर रखे। मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि एक्ट 461 के अन्तर जो जमीन अर्जित की गई है, बोकारो इस्पात कारखाने के मेनेजमेंट के द्वारा जमीनों को कोआपरेटिव में भी हस्तांतरण कर दिया गया है, जो गैर कानूनी है और विस्थापितों को उस पर पुनर्वास करने की व्यवस्था नहीं की गई है। क्या इस बारे में सरकार को जानकारी है ?

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन बेब : हम बिहार सरकार के भूमि सुधार अधिनियम से अच्छी तरह अवगत हैं और जो कुछ बिहार में प्रचलित है उसके लिए नियमों के तहत सब कुछ किया गया है अगर कोई विशेष घटना है जो मुझे ज्ञात नहीं है तो माननीय सदस्य मुझे लिख सकते हैं, मैं इसकी जांच कराऊंगा।

अगर कोई उल्लंघन हुआ है तो मैं निश्चित रूप से इसे ठीक करूंगा।

कुमारी क्रिडा तोपनो : अध्यक्ष महोदय, राउरकेला इस्पात संयंत्र में भी काफी भूमि अनुपयुक्त पड़ी हुई है।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न बोकारो स्टील संयंत्र से सम्बन्धित है।

कुमारी क्रिडा तोपनो : लेकिन समस्या एक ही है। अगर इस भूमि का उपयोग नहीं हो रहा तो इसके मालिक इसे वापस चाहते हैं। इसलिए, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूँ कि क्या सरकार का विचार अनुपयुक्त भूमि को इसके मालिकों को लौटाने का है।

श्री संतोष मोहन बेब : महोदय, इस प्रश्न के लिए मुझे पृथक नोटिस चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि जिस उद्देश्य हेतु भूमि का अधिग्रहण किया गया था अगर उसके लिए इसका उपयोग नहीं हो रहा है तो क्या इसे मालिकों को लौटाया जाएगा ?

श्री संतोष मोहन बेब : महोदय, भूमि लौटाने का प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि ऐसे स्थानों पर संयंत्र के कुछ दायित्व हैं। फिर, हम भी संयंत्र के चारों ओर हरी पट्टी तैयार कर रहे हैं ताकि प्रदूषण न हो। मेरी जानकारी के मुताबिक ऐसा कोई संयंत्र नहीं है जिसके तहत हमारे पास अतिरिक्त भूमि है।

अध्यक्ष महोदय : आप इसकी जांच कराएं।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा इस्पात का उत्पादन

148. *श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति }
श्री बी० श्रीनिवास प्रसाद } : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा इस्पात के उत्पादन के बारे में श्वेत-पत्र जारी करने का है,

(ख) यदि हां, तो इस कब तक जारी किये जाने की संभावना है,

(ग) क्या कोयले तथा बिजुत की कमी के कारण भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के बहुत से इस्पात संयंत्रों का उत्पादन घट गया है, और

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

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

बिबरण

(क) इस समय सरकार का ऐसा कोई श्वेत पत्र जारी करने का विचार नहीं है ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) जी, हां ।

(घ) कोयले और बिजली की कमी के प्रतिकूल प्रभाव को रोकने के लिए किए गए मुख्य उपायों में ये उपाय शामिल हैं, स्वदेशी कोयले और बिजली के सप्लाई कर्ताओं के साथ निरन्तर सम्पर्क बनाए रखना, ताकि सप्लाई में वृद्धि की जा सके, आयातित कोककर कोयले का बेहतर प्रबन्धन, निजी बिजुत सृजन का बर्धित उत्पादन तथा बेहतर प्रौद्योगिकी एवं श्रमशक्ति अनुशासन आदि ।

श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति : अध्यक्ष महोदय, देश में इस्पात उत्पादन में मुख्य रुकावटें कोयला और बिजली की कमी हैं । मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्रालय ने कोयला तथा बिजुत मंत्रालय से इस सम्बन्ध में उचित समन्वय करने के लिए कोई बराबरीत शुरू की है और यदि हां तो इसका बिस्तृत ब्यौरा क्या है ।

समय की तंगी के तहत मैं अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न भी करता हूँ । कर्नाटक के लोगों की एक इस्पात संयंत्र की एक दीर्घ काल से बांग है अर्थात् विजयनगरर इस्पात संयंत्र

जिसकी आधारशिला स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने 1971 में रखी थी। अब कर्नाटक सरकार ने भारत सरकार को संयुक्त क्षेत्र के तहत लाइसेंस जारी करने का प्रस्ताव भेजा है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या भारत सरकार ने इस संबंध के लिए तत्काल लाइसेंस जारी करने का फैसला किया है।

श्री संतोष जोहन बेब : महोदय, मैं प्रथम प्रश्न का उत्तर पहले दूंगा। नई औद्योगिक नीति के तहत उद्योग मंत्रालय तथा इस्पात मंत्रालय से लाइसेंस लेना आवश्यक नहीं है। अब दोनों सरकारें इस्पात संबंध स्थापित करने के लिए स्वतन्त्र हैं। उन्हें केवल स्थान के बारे में पर्यावरण मंत्रालय तथा अन्य बातों के लिए राज्य सरकार से स्वीकृति लेनी है। सभापटल पर रखी गई औद्योगिक नीति के बाद हम इससे सम्बद्ध ही नहीं हैं।

नई औद्योगिक नीति से पहले तथा मेरे द्वारा मंत्रालय का कार्य भार संभालने से पूर्व विगत सरकार ने दोनों प्रस्ताव इस्पात मंत्रालय से उद्योग मंत्रालय को भेजे थे। इस प्रकार हमारे मंत्रालय की तरफ कुछ भी लिखित नहीं है।

जहां तक प्रथम प्रश्न का सम्बन्ध है, हम हमेशा ही कोयला मंत्रालय से आन्तरिक स्तर पर बैठक करते रहते हैं तथा ऐसे कदम उठाते हैं कि कोयले की समस्या बेहतर तरीके से हल हो जाए। हमारा प्रयास है कि हम जितना अधिक हो सकता है उतना देश में से ही स्वदेशी कोयला कोयला प्राप्त करें। जब इसमें कमी होती है तभी केवल आयात करते हैं और यह प्रक्रिया सदैव ही रही है। हम कोयला मंत्रालय से सम्पर्क करते रहते हैं और यह सुनिश्चित करने का प्रयास करते हैं कि तीन से चार मिलियन टन तक की कमी को कंसे पूरा किया जाए।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

राजस्थान की सिंचाई परियोजनाएं

[हिन्दी]

* 149. श्री गिरधारी लाल भागंब : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान की सिंचाई परियोजनाएं केन्द्रीय सरकार के पास कब से लिखित पड़ी हैं,

(ख) क्या हम राज्य की स्वीकृत परियोजनाओं में से कुछ के लिए अभी तक केन्द्रीय सहायता नहीं दी गई है, और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और राजस्थान को यह सहायता कब तक उपलब्ध कराये जाने की संभावना है ?

(क) जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण मुक्ल) :

क्रमांक	परियोजना का नाम	प्राप्ति की तारीख	मूल्यांकन की स्थिति
क. बृहद :			
1.	जयसमंद आधुनिकीकरण	7/89	राज्य सरकार द्वारा अतिरिक्त सूचना भेजी जानी है।
2.	नर्मदा नहर	7/90	परामर्शदात्री समिति की अगली बैठक में प्रस्तुत करने हेतु 6/91 में परामर्शदात्री समिति द्वारा नोट को अन्तिम रूप दे दिया गया है।
ख. मध्यम			
3.	गरारदा सिंचाई	3/90	राज्य द्वारा केन्द्रीय मूल्यांकन अभि-करण की टिप्पणियों की अनुपालना की जानी है।
4.	बान्दी सेन्द्रां	3/90	—वही—
5.	सूकली	11/90	—वही—
6.	गम्भीरी आधुनिकीकरण	8/89	परियोजना का तकनीकी आर्थिक मूल्यांकन कर दिया गया है। राज्य सरकार द्वारा निधियों के आबंटन पर योजना आयोग की टिप्पणियों की अनुपालना की जानी है।

(ख) और (ग) वर्तमान नीति के अनुसार सिंचाई परियोजनाओं का वित्त पोषण राज्यों द्वारा अपने संसाधनों से किया जाता है। केन्द्रीय सहायता ब्लॉक अनुदानों तथा ऋणों के रूप में दी जाती है जो विकास के किसी क्षेत्र अथवा परियोजना में जुड़ी नहीं होती। तथापि, इन्दिरा गांधी नहर परियोजना चरण—दो को सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत केन्द्रीय सहायता दी जानी है। केन्द्र प्रायोजित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत अनु-मोदित वित्त पद्धति पर चम्बल में कमान क्षेत्र विकास कार्य, इन्दिरा गांधी नहर चरण—I तथा II और साही बजाज सागर परियोजनाओं को भी केन्द्रीय सहायता अनुदानों तथा ऋणों के रूप में दी जाती है।

जयपुर में लगावाला बांध का निर्माण

* 150. श्री गुमानमल लोढ़ा : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जंतारण निर्वाचन क्षेत्र, जयपुर की बाबरा ग्राम पंचायत के अन्तर्गत आने वाले रातड़ियां गांव के पूर्व में स्थित लगावाला नाका में अत्यधिक पानी बहकर आने की जानकारी है जो बांध को अनुपस्थिति में बेकार चला जाता है,

- (ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई सर्वेक्षण किया गया था,
- (ग) क्या सरकार का ध्यान पहले भी उन लाभों की ओर आकर्षित किया गया था जो वहां एक बांध के बना दिए जाने से प्राप्त होंगे,
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है, और
- (ङ) इस बहु-उद्देश्यीय योजना के लिए लगावाला बांध निर्मित करने के संबंध में सरकार का क्या कार्रवाई करने का विचार है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) गिरिनन्दा बांध जिसकी क्षमता 5.66 मिलियन क्यूबिक मीटर (200 मिलियन क्यूबिक फिट) है, के जलग्रहण क्षेत्र में लगावाला नाका में है। राजस्थान सरकार ने सूचित किया है कि पिछले 11 वर्षों के दौरान गिरिनन्दा जलाशय केवल तीन बार भरा है। इसलिए इसके जलग्रहण क्षेत्र में कोई एनीकट बांध बनाने से विद्यमान सिंचाई पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

(ख) इसलिए, राज्य सरकार का इस स्थल पर किसी एनीकट का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) : जी हां। माननीय सदस्य ने अतारांकित प्रश्न सं० 272 तथा 1918 जिनका उत्तर क्रमशः 8-8-1990 और 3-3-1990 को दिया गया था, के माध्यम से केन्द्रीय सरकार का ध्यान आकर्षित किया था।

(ङ) यह राज्य सरकार पर निर्भर है कि वह इस मामले में कोई निर्णय ले।

दिल्ली में अति विशिष्ट व्यक्तियों के लिए सुरक्षा प्रबन्ध

[अनुवाद]

*151. प्रो० के० बी० चामस : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में अति विशिष्ट व्यक्तियों के लिए विशेष सुरक्षा प्रबंध किए हुए हैं, उनका ब्योरा क्या है ;

(ख) वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान इनके सुरक्षा प्रबंध पर कितना धन खर्च किया गया; और

(ग) क्या अति विशिष्ट व्यक्तियों के सुरक्षा प्रबंध के लिए दिल्ली पुलिस की एक विशेष बटालियन बनाए जाने का प्रस्ताव है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) राष्ट्रपति, उप-राष्ट्रपति और प्रधान मंत्री।

(ख) 1989-90

10.33 करोड़ रुपये

1990-91

7.31 करोड़ रुपये

(ग) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

पंजाब में चुनाव

[हिन्दी]

* 152. श्री राजेश्वर अग्निहोत्री: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का पंजाब में चुनाव के वर्तमान कार्यक्रम को रद्द करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं :

(ग) क्या सरकार का विचार पंजाब में चुनाव कराने के लिए नई अधिसूचना जारी करने का है : और

(घ) यदि हां, तो यह अधिसूचना कब तक जारी किए जाने की संभावना है ?

गृह मंत्री (श्री एल० बी० चव्हाण): (क) से (घ) पंजाब में प्रजातांत्रिक प्रक्रिया बहाल करने के लिए सरकार बचन-बद्ध है। सरकार कुछ अनैतिक अलगाववादी तत्वों को वर्तमान कानून की कमियों का लाभ उठाने तथा अलगाववाद को चुनावी मुद्दा बनाने का मौका न देने के लिए भी समान रूप से बचनबद्ध है जिससे कि संविधान को नष्ट करना संभव न हो और देश की क्षेत्रीय एकता और प्रभुसत्ता को खतरा उत्पन्न न हो सके। इस प्रकार सरकार इस प्रक्रिया द्वारा संविधान तथा लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम में आवश्यक संशोधन किए जाने की संभावना का पता लगा रही है ताकि देश की अखंडता और प्रभुसत्ता को अलगाववाद से उत्पन्न होने वाले खतरों से बचाया जा सके। इस संबंध में पंजाब में चुनाव कराने के लिए नई अधिसूचना जारी करने के प्रश्न पर उचित समय पर ही विचार किया जा सकता है।

अमेरिकी दूत द्वारा सियाचिन ग्लेसियर (हिमबन्ध) की यात्रा

[अनुवाद]

* 153. श्री सतल कुमार मण्डल: क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 16-22 जून 1991 के "द सैंडे ब्राउजर्वर" में "यू एस एनबीयू पेज ए क्वायट विजिट टू सियाचिन एरिया" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या अमेरिकी दूत ने जून, 1991 में लद्दाख में सियाचिन क्षेत्र की यात्रा की थी ;

(ग) यदि हां, तो क्या इस यात्रा की थ्यबस्पा केन्द्रीय सरकार ने की थी और क्या अमेरिकी दूतावास के विमान को वहां भारतीय वायुसेना के हवाई अड्डे पर उतरने की अनुमति देने से पूर्व रक्षा मंत्रालय की राय ली गई थी; और

(घ) क्या विदेशी राजनयिकों को ऐसे नाजुक क्षेत्र की यात्रा की अनुमति सामान्यतया दे दी जाती है ?

विदेश मंत्री: (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

खाद्यान्नों का उत्पादन

[हिन्दी]

*154. श्री राजबीर सिंह: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान खाद्यान्नों का राज्यवार उत्पादन कितना-कितना हुआ,

(ख) क्या वर्ष 1989-90 के खाद्यान्न उत्पादन की तुलना में यह उत्पादन बहुत कम है, और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० बलराम जाखड़): (क) वर्ष 1990-91 के लिए खाद्यान्न उत्पादन के अन्तिम अनुमान कुछ राज्यों से अभी नहीं मिले हैं। बैसे, वर्तमान मूल्यांकन के अनुसार 1990-91 के दौरान खाद्यान्नों का कुल उत्पादन 176.0 से 176.5 मिलियन मीटरी टन होने की संभावना है।

1990-91 के लिए उत्पादन का राज्यवार ब्यौरा इस प्रकार है :—

(लाख मीटरी टन)

राज्य	खाद्यान्न उत्पादन
1	2
आंध्र प्रदेश	131.07
असम	34.26
बिहार	123.36
गुजरात	47.49
हरियाणा	95.71
हिमाचल प्रदेश	13.26
जम्मू व काश्मीर	17.07
कर्नाटक	63.06
केरल	10.93

1	2
मध्य प्रदेश	177.68
महाराष्ट्र	120.69
उड़ीसा	70.10
पंजाब	191.11
राजस्थान	109.80
तमिलनाडु	75.86
उत्तर प्रदेश	350.03-355.03
पश्चिमी बंगाल	109.51
अन्य	19.01
कुल	1760.00-1765.00

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

दिल्ली नगर निगम की आर्थिक स्थिति के बारे में सञ्चयन

[अनुवाद]

* 155. श्री बिल्ल बसु : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान राष्ट्रीय शहरी कार्य संस्थान द्वारा दिल्ली नगर निगम की आर्थिक स्थिति के बारे में निकाले गये निष्कर्षों की ओर आकर्षित किया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो निष्कर्षों का सार क्या है और इस बारे में क्या सिफारिशें की गई हैं; और

(ग) इन पर क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० बह्मण) : (क) भारत सरकार के कहने पर राष्ट्रीय शहरी कार्य संस्थान द्वारा अध्ययन किया गया ।

(ख) और (ग) मुख्य सिफारिशें, कर प्रशासन किराया नियंत्रण कानून से कर योग्य-मूल्य के निर्धारण को अलग करने, टर्मिनल-कर दरों को युक्तिसंगत बनाने, वाणिज्यिक और लाभकारी परियोजनाओं के माध्यम से साधन जुटाने, कर्मचारी पेंशन का नियमित कार्य-अध्ययन करने आदि के बारे में है । दिल्ली नगर निगम अधिकांश प्रमुख सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिए कार्रवाई कर चुका है। किराया नियंत्रण कानून को कर योग्य मूल्य से अलग करने के बारे में दिल्ली प्रशासन को मामले की जानकारी है ।

नये टेलीफोन कनेक्शन

[हिन्दी]

* 156. श्री गोविन्द चन्द्र मुंडा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड ने गत एक वर्ष के दौरान कितने आवेदकों को "ओ० बी०" नम्बर जारी किये हैं ;

(ख) क्या उन सब को टेलीफोन कनेक्शन दे दिये गये ह ;

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

(घ) उन्हें टेलीफोन कनेक्शन कब तक दे दिये जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) 01-07-90 से 30-06-91 तक की अवधि के दौरान जितने आवेदकों को ओ० बी० नंबर जारी किये गये हैं उनकी संख्या इस प्रकार है :—

दिल्ली	—	66,600
बम्बई	—	49,614

(ख) जी नहीं ।

(ग) हालांकि जिन आवेदकों को ओ० बी० जारी किये गये हैं उनमें से अधिकांश को टेलीफोन कनेक्शन प्रदान कर दिये गये हैं, लेकिन कुछ क्षेत्रों में केबल पेयर उपलब्ध न होने के कारण टेलीफोन कनेक्शन नहीं दिये जा सके । कुछेक मामलों में पता अपूर्ण होने, पते में परिवर्तन, उपभोक्ता का परिसर तैयार न होने आदि कारणों से टेलीफोन कनेक्शन प्रदान नहीं किये जा सके ।

(घ) उपर्युक्त सभी मामलों में, टेलीफोन कनेक्शन 31-12-1991 से पहले क्रमिक रूप से प्रदान कर दिये जायेंगे ।

भद्रक (उड़ीसा) में विभागीय तार घर खोलना

[अनुवाद]

* 157. श्री अर्जुन चरण सेठी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा के बालासौर जिले में भद्रक मुख्य डाक घर में एक विभागीय तार घर खोलने की मांग की गई है, और

(ख) यदि हाँ, तो वहाँ पर विभागीय तार घर न खोले जाने के क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) जी हाँ ।

(ख) वर्तमान परि्यात के आधार पर भद्रक प्रधान डाक घर के मौजूदा तारघर का दर्जा बढ़ाकर उसे विभागीय तारघर बनाए जाने का औचित्य नहीं है। 4

दिल्ली दुग्ध योजना के घी और मक्खन के मूल्यों में वृद्धि

* 158. श्री मदन लाल शुराना :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा बेचे जा रहे घी और मक्खन के मूल्यों में वृद्धि की गई है ;

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

(ग) उसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० बलराम जाखड़) :

(क) जी हां।

(ख) और (ग) घी और मक्खन के बिक्री मूल्य 19-3-1991 से निम्नानुसार संशोधित किये गये थे :—

(रुपये प्रति पैक)

क्र०	दुग्ध उत्पाद का नाम	19-3-91 से पहले मूल्य	19-3-91 से मूल्य
1.	घी :		
	1 कि०ग्रा० पोली-पैक	76.00	80.00
	1 कि०ग्रा० टिन	80.00	84.00
	2 कि०ग्रा० टिन	159.00	167.00
2.	टेबल बटर (साल्टेड) :		
	100 ग्राम	7.00	7.50
	500 ग्राम	34.00	35.00
3.	व्हाइट बटर		
	500 ग्राम	35.00	36.00

दिल्ली दुग्ध योजना के घी और मक्खन के बिक्री मूल्य उत्पादन की लागत और इसी प्रकार के अन्य लोकप्रिय ब्रांड के प्रचलित बाजार मूल्यों के आधार पर समय-समय पर निर्धारित किये जाते हैं।

पहाड़ी क्षेत्रों में डाकघर तथा टेलीफोन एक्सचेंजों का खोला जाना

[हिन्दी]

* 159. प्रो० प्रेम कुमार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पहाड़ी तथा दुर्गम क्षेत्रों में डाकघर, सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्र तथा टेलीफोन एक्सचेंज खोलने के मानदंडों में ढील दी गई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) पहाड़ी और दुर्गम क्षेत्रों में डाकघर और सार्वजनिक टेलीफोन घर खोलने की शर्तों में ढील दी गई है। तथापि, टेलीफोन एक्सचेंज, खोलने के लिए कोई ढील नहीं दी गई है।

(ख) सामान्य क्षेत्रों में डाकघर खोलने के लिए एक ग्राम समूह की न्यूनतम जनसंख्या 3000 होनी चाहिए लेकिन जहां तक पहाड़ी क्षेत्रों में डाकघर खोलने का सम्बन्ध है, इसमें ढील दी गई है और अब एक गांव जिसकी जनसंख्या 500 हो और एक ग्राम समूह जिसकी जनसंख्या 1000 हो, वहां पर डाकघर खोला जा सकता है। इसके अलावा पहाड़ी क्षेत्रों में डाकघर खोलने के लिए उचित मामलों में 3 कि० मी० की सामान्य दूरी की शर्त में ढील देने का भी प्रावधान है। सामान्य ग्रामीण क्षेत्रों में डाकघर से होने वाली 33. 1/3 प्रतिशत संभावित आय की तुलना में इस क्षेत्र के डाकघर की संभावित आय उसकी लागत का 15 प्रतिशत होनी चाहिए। सामान्य क्षेत्रों में 5000 या उससे अधिक और पहाड़ी क्षेत्रों में 2000 या उससे अधिक की जनसंख्या वाले स्थानों पर पूर्ण आर्थिक सहायता के आधार पर सार्वजनिक टेलीफोन घर उपलब्ध कराए जाते हैं।

(ग) जैसा कि ऊपर बताया गया है उदार बनाए गए मानदण्ड पहाड़ी और दुर्गम क्षेत्रों में डाकघर खोलने तथा सार्वजनिक टेलीफोन घर उपलब्ध कराने के लिए लागू होते हैं। जहां तक टेलीफोन एक्सचेंज का सम्बन्ध है इसे वहीं खोला जाता है जहां 10 आवेदकों ने अपेक्षित भुगतान कर मांग दर्ज कराई हो। इस सम्बन्ध में ढील देने से गंभीर वित्तीय अड़चनें आ सकती हैं।

पीपल वार ग्रुप, लिट्टे और उल्फा के उप्रवाहियों के बीच साठ गांठ

[अनुवाद]

* 160. श्री जो० एस० बिजयराघवन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को तीन उप्रवादी दलों लिट्टे, पी० डब्ल्यू० जी० और उल्फा के बीच साठगांठ होने संबंधी समाचारों की जानकारी है;

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

(ग) सरकार इस बारे में क्या कदम उठा रही है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) :

(क) और (ख) इन तीन उप्रवादी ग्रुपों के बीच साठगांठ होने के बारे में कोई पक्की रिपोर्ट नहीं है।

(ग) सरकार की यह नीति है कि देश में उग्रवादी गुप्तों से दृढ़ता से निपटा जाय और साथ ही साथ स्थानीय लोगों की जायज शिकायतों के निवारण के लिए प्रभावित क्षेत्रों में सामाजिक-आर्थिक विकास के लिए कदम उठाए जायं। केन्द्रीय सरकार प्रभावित राज्य सरकारों को सभी संभव सहायता भी उपलब्ध करा रही है।

बाढ़ नियंत्रण उपायों पर व्यय

* 161. श्री शोभनाश्रीश्वर राव वाड्डे :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय सरकार ने बाढ़ नियंत्रण उपायों पर कितना व्यय किया है,

(ख) क्या विभिन्न राज्यों में बाढ़ नियंत्रण संबंधी कोई व्यापक प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन है, और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याधरण शुक्ल) :

(क) व्यय का ब्यौरा

पिछले तीन वर्षों के दौरान बाढ़ नियंत्रण उपायों पर भारत सरकार द्वारा वहन किया गया योजनागत व्यय जिसमें ब्रह्मपुत्र घाटी के लिए ऋण सहायता उड़ीसा के रेंगाली बांध तथा केरल में समुद्र कटाव-रोधी कार्यों ब्रह्मपुत्र बोर्ड तथा गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग को सहायता अनुदान; बाढ़ पूर्वानुमान तथा चेतावनी गतिविधियां बाढ़ प्लेन जोनिंग सर्वेक्षण तथा अनुसंधान तथा विकास सहित अन्य विविध गतिविधियां शामिल हैं, निम्नवत हैं:—

वर्ष	करोड़ रुपये में
1988-89	33.15
1989-90	31.88
1990-91	27.95

(ख) और (ग) : बाढ़ नियंत्रण तथा प्रबन्ध के वास्ते उपायों का ब्यौरा :

गंगा बेसिन की नदियों के लिए बाढ़ नियंत्रण की व्यापक योजनाओं के प्रतिपादन के वास्ते भारत सरकार ने अप्रैल, 1972 में गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग की स्थापना की थी। गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग ने 23 उप बेसिनों के वास्ते व्यापक योजनाएं पूरी कर ली हैं।

ब्रह्मपुत्र तथा बराक घाटियों में बाढ़ की समस्या से निपटने के लिए, भारत सरकार ने दिसम्बर, 1981 में ब्रह्मपुत्र बोर्ड गठित किया जिसे ब्रह्मपुत्र और बराक घाटी में बाढ़ों के नियंत्रण के वास्ते सर्वेक्षण, अन्वेषण तथा मास्टर योजनाओं को तैयार करने तथा भारत सरकार के अनुमोदन से परियोजनाएं शुरु करने की जिम्मेदारी सौंपी गई थी। बोर्ड का मुख्य ब्रह्मपुत्र, मुख्य

बराक तथा ब्रह्मपुत्र की 38 सहायक नदियों और त्रिपुरा की 10 नदियों के वास्ते अलग मास्टर योजनाओं को तैयार करने का कार्यक्रम है। मास्टर योजना के दो भाग (मुख्य ब्रह्मपुत्र तथा मुख्य बराक के लिए) को अन्तिम रूप दे दिया गया है।

राज्यों में अपेक्षित बाढ़ों तथा बाढ़ प्रबंध उपायों पर विचार करने, बाढ़ सुरक्षा उपायों की पुनरीक्षा करने तथा आवश्यक उपचारी उपायों का सुझाव देने के लिए सचिव, जल संसाधन मंत्रालय की अध्यक्षता में भारत सरकार ने नवम्बर, 1987 में दो समितियाँ गठित की थीं—एक उत्तर पूर्वी राज्यों तथा दूसरी बिहार, उड़ीसा, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिम बंगाल राज्यों के लिए। इस रिपोर्ट के प्राप्त होने पर इन दोनों समितियों की सिफारिशों पर तत्काल तथा समयबद्ध कार्रवाई करने के लिए उच्च अधिकार प्राप्त समिति की स्थापना की गई थी। उच्च अधिकार प्राप्त समिति की सिफारिशों अपेक्षित अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए जनवरी, 1991 से सभी संबंधित केन्द्रीय/राज्य अधिकारणों को परिचालित कर दी गई थी।

आंध्र प्रदेश, गुजरात, हरियाणा, जम्मू व काश्मीर, कर्नाटक, पंजाब, राजस्थान तथा दिल्ली जैसे अन्य बाढ़ प्रबंध राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में भी बाढ़ प्रबंध के वास्ते मास्टर योजना तैयार की गई है।

बाढ़ नियंत्रण कार्य राज्यों द्वारा तैयार की गई रूपरेखा योजनाओं में उनके द्वारा निर्धारित अन्तः पारस्परिक प्राथमिकता के अनुसार निष्पादित किया जाना अपेक्षित है।

बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन

* 162. श्री मनोरंजन सुर :

श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सांसदों के कोठे से बिना बारी के आधार पर मंजूर किये गये टेलीफोन कनेक्शनों को जारी करने पर रोक लगा दी है ;

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

(ग) इन्हें कब तक जारी किये जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) :

(क) मे (ग) जिस समय इन टेलीफोनों को लगाने की कार्रवाई की जा रही थी, दूरसंचार क्षेत्रीय यूनिटों ने बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शनों की कुछ जाही मंजूरी आदेशों की ओर ध्यान दिलाया। जाली मामलों का पता लगाने के लिए मई, 91 में सतर्कता शाखा को जांच करने का आदेश दिया गया। इस जांच पड़ताल के पूरी होने तक बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन देने की कार्रवाई पर रोक लगा दी गई। जांच पड़ताल पूरी होने बाद ही आगे की कार्रवाई की जा सकेगी। बहुराज्य माननीय सदस्यों द्वारा अपने कोठे के अन्तर्गत की गई कनेक्शन देने की सिफारिशों पर अलग से कार्र-

बाई की आ रही है। तकनीकी दृष्टि से व्यवहार्य होने पर ये टेलीफोन प्राथमिकता के आधार पर उत्तरोत्तर रूप से संस्थापित कर दिए जायेंगे।

भिलाई तथा बोकारो इस्पात संयंत्रों द्वारा इस्पात का उत्पादन

543. श्री आग्ने गोवर्धन :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भिलाई और बोकारो इस्पात संयंत्रों में वर्ष 1990-91 के दौरान तथा जून, 1991 तक हॉट मेटल, इन्गट स्टील, सेलेबल स्टील और सेलेबल पिग आइरन का संयंत्रवार कुल कितना उत्पादन हुआ,

(ख) क्या उक्त अवधि के दौरान इनके उत्पादन में कुछ कमी हुई, और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

इस्पात बंगाल के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन खेब) :

(क) 1990-91 के दौरान और जून, 1991 तक भिलाई और बोकारो इस्पात संयंत्रों में तप्त धातु, पिण्ड इस्पात, विन्रेय इस्पात और विन्रेय कच्चे लोहे का संयंत्रवार उत्पादन निम्नलिखित है :—

(हजार टन)

वर्ष	1990-91		अप्रैल-जून 1991	
	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक
तप्त धातु :				
भिलाई इस्पात संयंत्र	3600	3549	886	808
बोकारो इस्पात संयंत्र	3850	3267	755	828
पिण्ड इस्पात :				
भिलाई इस्पात संयंत्र	3650	3511	905	804
बोकारो इस्पात संयंत्र	3400	2806	724	787
विन्रेय इस्पात :				
भिलाई इस्पात संयंत्र	2850	2795	652	658
बोकारो इस्पात संयंत्र	2800	2426	652	663
विन्रेय कच्चा लोहा :				
भिलाई इस्पात संयंत्र	121	95.6	24	26
बोकारो इस्पात संयंत्र	418	332.2	16	25

(ख) जी, हाँ।

(ग) कोयले और बिजली की सप्लाई में गुणात्मक एवं मात्रात्मक, दोनों ही प्रकार की कमी मुख्य कारण थे। इसके अतिरिक्त विशेष रूप से यह बोकारो में कोक ओवनों जैसे उपकरणों की खस्ता हालत और भिलाई में घमन भट्टी नं०-7 जैसे उपस्कर की समस्याएं हैं। इसके अतिरिक्त अधिकारी-कर्मचारी सम्बन्ध और प्रबन्धन से सम्बन्धित अड़चनें भी इसके लिए जिम्मेवार हैं।

हिमाचल प्रदेश की सिंचाई परियोजनाएँ

544. श्री के० डी० सुल्तानपुरी :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश की कुछ बड़ी और मध्यम दर्जे की सिंचाई परियोजनाएँ केन्द्रीय सरकार के पास लंबित हैं

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

(ग) क्या इन परियोजनाओं के सम्बन्ध में व्यवहार्यता अध्ययन किए गए हैं, और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) :

(क) से (ख) राज्य सरकार को केन्द्रीय जल आयोग से स्वीकृत केवल एक बृहद सिंचाई परियोजना अर्थात् शाहनहर सिंचाई स्कीम मिलनी है। इस स्कीम को, जिसमें 49.3 करोड़ रुपये की लागत पर 26536 हेक्टेयर की सिंचाई की परिकल्पना की गई है, हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा केन्द्रीय जल आयोग को जुलाई, 1987 में प्रस्तुत किया गया था। उस स्कीम को पंजाब में व्यास नदी पर शाहनहर बराज कानिर्माण करने के लिए पंजाब और हिमाचल प्रदेश के बीच अगस्त, 1983 को हुए अन्तर्राज्यीय करार के अनुसरण में प्रस्तुत किया गया था। इस करार के अनुसार पंजाब हिमाचल प्रदेश में इस समय सिंचाई प्राप्त कर रहे क्षेत्र की सिंचाई के लिए बिना भुगतान किए हिमाचल प्रदेश को 228 क्यूसेक जल की आपूर्ति करने तथा पक्की बाहक चैनल और शीर्ष रेग्युलेटर की सम्पूर्ण लागत स्वयं वहन करने के वास्ते भी सहमत हो गया। पंजाब और हिमाचल प्रदेश सरकारों क्षमता वाले क्षेत्रों में चैनलों के लिए लागत में हिस्सेदारी करने के वास्ते सहमत हो गईं। हालांकि जल प्रबन्ध, लागत इंजीनियरिंग, सिंचाई आयोजना, भूजल तथा मशीनरी के निर्माण संबंधी पहलुओं पर केन्द्रीय जल आयोग की टिप्पणियों की राज्य सरकार की अनुपालना केन्द्रीय जल आयोग में पहले ही प्राप्त हो गई हैं, फिर भी हिमाचल प्रदेश तथा पंजाब द्वारा वर्ष 1983 के अन्तर्राज्यीय करार से उत्पन्न अन्तर्राज्यीय मुद्दों को अभी हलकिया जाना है और राज्य सरकार द्वारा पर्यावरणिक पहलुओं को भी स्वीकृत कराए जाने की अपेक्षा है।

बिहार के दरभंगा तथा मधुबनी जिलों में नये डाकघर खोलना

[हिन्दी]

545. श्री जोगेन्द्र झा :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार के मधुबनी जिले के अधीन आने वाले बिस्फी उपखण्ड में बिस्फी बरहा और सिमरी के डाकघरों का दर्जा बढ़ाने की बहुत पहले से मांग की जा रही है ;

(ख) क्या बिस्फी उपखण्ड के चाहुन्टा, बेनिपट्टी उपखण्ड के ऐजरा उड़ीन और राजनगर उपखण्ड के गौरी मेरन में नए शाखा डाकघर खोलने का कोई प्रस्ताव है ;

(ग) उपरोक्त मांगें कब तक पूरी की जाएंगी, और

(घ) मधुबनी और दरभंगा जिलों में खोले जाने वाले नए डाकघर कौम से हैं ?

संचार मंत्रालय में उपसत्री (श्री पी० वी० रंगप्पा नायडू) :

(क) जी हां । बिस्फी, बरहा और सिमरी डाकघरों का दर्जा बढ़ाए जाने की मांग की गई है । इन डाकघरों का दर्जा बढ़ाए जाने के मामलों की जांच की गई थी लेकिन दर्जा बढ़ाना उचित नहीं पाया गया ।

(ख) चाहुन्टा, एजरा, उड़ीन और गौरी मेरन में डाकघर खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

(ग) चूंकि इन स्थानों पर डाकघर खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है अतः इन डाकघरों को खोलने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है ।

(घ) 1991-92 के दौरान मधुबनी और दरभंगा जिलों में सात-सात डाकघर खोलने का प्रस्ताव है लेकिन ये डाकघर कहाँ-कहाँ खोले जाएंगे, इस बारे में अभी निर्णय लिया जाना है ।

भारत और सऊदी अरब का संयुक्त आयोग

[अनुवाद]

546. श्री ई० अहमद :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभान हित के विषयों पर आपसी विचार-विमर्श करने हेतु भारत और सऊदी अरब का कोई संयुक्त आयोग गठित है ; और

(ख) यदि हां, तो इस आयोग की गत बैठक कब आयोजित की गई थी ।

विदेश मंत्री (श्री वासुदेव सिंह सोलंकी) :

(क) जी हां, आर्थिक तथा तकनीकी सहयोग के लिए एक संयुक्त आयोग है ।

(ख) इसका पिछला सत्र 20 से 22 अप्रैल, 1986 तक रियाध में हुआ था ।

नए डाकघर खोलना

547. श्री धनादि चरण दास :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वर्ष 1991-92 के दौरान राज्यवार कितने नए डाकघर खोलने का विचार है ;

(ख) उपयोजना और गैर-उपयोजना क्षेत्रों में नए डाकघर खोलने के लिए क्या नियम बनाए गए हैं; और

(ग) डाकघरों में एक 'रनर' के पद के सृजन हेतु क्या नियम हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नाबट्टु) :

(क) 1991-92 के दौरान देश में 2000 नए अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर और 200 विभागीय उप डाकघर खोलने का प्रस्ताव है। खोले जाने वाले नए अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघरों की संख्या तथा विभागीय उप डाकघरों की संख्या को दर्शाने वाला राज्यवार विवरण क्रमशः विवरण-I और विवरण-I (क) में दिया गया है।

(ख) ग्रामीण क्षेत्रों में शाखा डाकघर खोलने के लिए निर्धारित मानदण्ड विवरण-II में दिए गए हैं।

(ग) एक डाकघर के लिए रनर कार्यभार के आधार पर दिया जाता है। इस कार्यभार की गणना डाक को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने में लगने वाले समय के आधार पर की जाती है। आमतौर पर एक शाखा डाकघर को एक अतिरिक्त विभागीय मेल कैरियर या तो अलग से दिया जाता है या फिर कार्यभार के आधार पर। इस पद के दायित्व को अतिरिक्त विभागीय विवरण एजेंट/अतिरिक्त विभागीय शाखा पोस्टमास्टर जैसे अन्य पदों के साथ जोड़ दिया जाता है।

विवरण-I

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	लक्ष्य			
		सामान्य/ अन्य	जन- जातीय	पर्वतीय	योग
1	2	3	4	5	6
1.	झारख प्रदेश	40	10	—	50
2.	असम	55	10	5	70
3.	बिहार	210	40	—	250
4.	गुजरात	80	10	—	90
5.	हरियाणा	25	—	—	25

1	2	3	4	5	6
6.	हिमाचल प्रदेश	20	5	15	40
7.	जम्मू और कश्मीर	15	—	15	30
8.	कर्नाटक	25	10	15	50
9.	केरल	35	5	10	50
10.	मध्य प्रदेश	110	40	—	150
11.	महाराष्ट्र	110	25	15	150
12.	मणिपुर	5	5	5	15
13.	मेघालय	5	5	5	15
14.	नागालैण्ड	5	5	5	15
15.	उड़ीसा	70	30	—	100
16.	पंजाब	30	—	—	30
17.	राजस्थान	115	10	—	125
18.	सिक्किम	5	5	5	15
19.	तमिलनाडु	35	5	10	50
20.	त्रिपुरा	5	5	5	15
21.	उत्तर प्रदेश	480	5	15	500
22.	पश्चिम बंगाल	60	10	10	80
23.	गोवा	13	2	5	20
24.	मिजोरम	5	5	5	15
25.	घरुणाचल प्रदेश	5	5	5	15
संघ राज्य क्षेत्र :					
1.	अण्डमान एवं निकोबार द्वीप समूह	3	2	—	5
2.	चण्डीगढ़	10	—	—	10
3.	दादर एवं नागर हवेली	3	2	—	5
4.	दिल्ली	5	—	—	5
5.	लक्षद्वीप	4	1	—	5
6.	पांडिचेरी	5	—	—	5
योग		1593	257	150	2000

विद्यार्थ-1(क)

राज्य /संघ राज्य क्षेत्र	खोले जाने वाले प्रस्तावित डाकघरों की संख्या		
	गैर-जन-जातीय क्षेत्र	जन-जातीय क्षेत्र	योग
1	2	3	4
1. आंध्र प्रदेश	11	1	12
2. असम	4	2	6
3. अरुणाचल प्रदेश	—	2	2
4. बिहार	8	2	10
5. गुजरात	7	2	9
6. गोवा	2	—	2
7. हरियाणा	6	—	6
8. हिमाचल प्रदेश	1	1	2
9. जम्मू और कश्मीर.	1	1	2
10. कर्नाटक	9	1	10
11. केरल	6	—	6
12. मध्य प्रदेश	8	2	10
13. महाराष्ट्र	18	2	20
14. मणिपुर	1	1	2
15. मेघालय	—	2	2
16. मिजोरम	—	2	2
17. उड़ीसा	8	2	10
18. पंजाब	2	—	2
19. राजस्थान	11	1	12
20. सिक्किम	2	—	2
21. तमिलनाडु	14	1	15
22. त्रिपुरा	1	1	2
23. उत्तर प्रदेश	19	1	20
24. पश्चिम बंगाल	19	1	20
25. नागालैण्ड	—	2	2

1	2	3	4
संघ राज्य क्षेत्र :			
1. अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	1	—	1
2. चण्डीगढ़	1	—	1
3. दिल्ली	10	—	10
योग	170	30	200

बिबरण-II

1. जनसंख्या :

सामान्य क्षेत्रों में गांवों के एक समूह की कुल जनसंख्या 3,000 होगी तथा पहाड़ी, जनजाति, रेगिस्तानी और दुर्गम क्षेत्रों में किसी एक गांव की जनसंख्या 500 या गांवों के समूह की जनसंख्या 1,000 होगी।

2. दूरी :

प्रस्तावित डाकघर और निकटतम मौजूदा डाकघर के बीच न्यूनतम दूरी 3 कि० मी० होगी। पहाड़ी क्षेत्रों में, विशेष मामलों में, न्यूनतम दूरी की सीमा में छूट भी जा सकती है।

3. संभावित आय :

सामान्य क्षेत्रों में डाकघर से संभावित आय सागत का कम से कम 33 1/3 प्रतिशत होनी चाहिए तथा पहाड़ी, जनजातीय, रेगिस्तानी और दुर्गम क्षेत्रों में यह सागत का 15 प्रतिशत होनी चाहिए।

उत्तर प्रदेश में हस्तचालित टेलीफोन एक्सचेंजों को स्वचालित

एक्सचेंज में बदलना

[दिल्ली]

548. श्री बिश्वनाथ शर्मा :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में, विशेषकर झांसी में, हस्तचालित टेलीफोन एक्सचेंजों को स्वचालित एक्सचेंजों में बदलने के कार्यक्रम का क्या ब्यौरा है ?

(ख) क्या बुन्देल खण्ड के हमीरपुर जिले में संचार व्यवस्था संतोषजनक ढंग से काम नहीं कर रही है, और

(ग) यदि हां, तो इस व्यवस्था को ठीक करने के लिए किए जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी० बी० रंजना नाबट्टु) : (क) उत्तर प्रदेश में 1-4-1991 की स्थिति के अनुसार 1,238 टेलीफोन एक्सचेंजों में से 35 एक्सचेंज मैनूअल हैं । इन सभी 35 एक्सचेंजों की मार्च, 1,993 तक उत्तरोत्तर रूप से आटोमेटिक बनाने का प्रस्ताव है ।

भांसी में 4,000 लाइनों के इलेक्ट्रानिक एक्सचेंज (ई-10 बी) का संस्थापन कार्य प्रगति पर है तथा 31-3-1992 तक इसके चालू हो जाने की आशा है ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

केरल के इदुक्की जिले में काली मिर्च अनुसंधान संस्थान

[अनुवाद]

540. श्री बाला के० एम० मेष्यु :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का केरल के इदुक्की जिले में काली मिर्च की बेल में होने वाले 'क्विकविल्ट', 'फ्लोबीटल' रोगों का कारण पता लगाने के लिए विशेष रूप से अनुसंधान हेतु एक अनुसंधान संस्थान की स्थापना का विचार है ?

(ख) यदि हां, तो अनुसंधान संस्थान के कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेंका) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) राष्ट्रीय मसाला अनुसंधान केन्द्र, कालीकट और काली मिर्च अनुसंधान केन्द्र पन्नीयूर, जिला कन्नूर में कालीमिर्च की बेल में लगने वाले 'क्विकविल्ट' और 'फ्लोबीटल' के रोगों के कारणों का पता लगाने के लिए पहले से ही अनुसंधान किए जा रहे हैं ।

बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन

[हिन्दी]

550. श्री सतनारायण जटिया :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में जनवरी, 1991 से जून, 1991 तक महीने वार बिना बारी के कितने टेलीफोन कनेक्शन स्वीकृत किए गए, और

(ख) प्रत्येक संसद सदस्य और मंत्री की सिफारिश पर स्वीकृत बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शनों का ब्यौरा क्या है ?

संघार मंत्रालय में उच्च मंत्री (श्री पी० बी० रंजव्या नायडू) : (क) जनवरी, 1991 से जून, 1991 तक प्राथमिकता के आधार पर बारी आने से पहले मंजूर किए गए टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या नीचे लिखे अनुसार है :—

जनवरी, 1991	:	3,230
फरवरी, 1991	:	3,782
मार्च, 1991	:	7,096
अप्रैल 1991	:	5,480
मई 1991	:	704
जून, 1991	:	338
		<hr/>
जोड़	:	20,630

(ख) जानकारी एकत्रित की जा रही है जिसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा ।

राजस्थान में कृषि आधारित उद्योग

[अनुवाद]

551. श्री बाळुचवाल जोशी :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का राजस्थान में कोटा, बूंदी और झालावाड़ा (हाड़ीती क्षेत्र) में कृषि आधारित उद्योगों की स्थापना करने हेतु एक अभियान बल नियुक्त करने का विचार है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुस्ताफ़्फ़ी रामाचन्द्रन) :

(क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

अमरीकी कृषिक बल द्वारा "आप्रेशन सी एंजल"

552. श्री लोकनाथ चौधरी } : क्या विशेष मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री हरि किशोर सिंह }

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बंगला देश में राहुत मिशन 'आप्रेशन सी एंजल' में लगा अमरीकी कृषिक बल भारत-बंगला देश सीमा पर विशेष रुचि दिखा रहा है;

(ख) क्या यह भी सच है कि हाल ही में अमरीकी सैनिकों ने बंगला देश के सैनिक अग्रकारियों के साथ सिपुरा-बंगला देश सीमा पर तभी संवेदनशील स्थानों की यात्रा की थी ;

(ग) क्या अमरीकी सैनिकों ने रामगढ़ कासला, चीन्हाग्राम, बगालनया और नरसिंहगढ़ जैसे क्षेत्रों का सर्वेक्षण किया था और सीमा के साथ-साथ लगे भारतीय सुरक्षा प्रतिष्ठानों के फोटोग्राफ भी लिए ;

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

(ङ) अमरीकी सैनिकों की ऐसी गतिविधियों पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

बिदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) सरकार ने हाल ही में समाचार-पत्रों में छपी इस आशय की खबरें देखी हैं कि बंगला देश में 'अपरेसन सी एंजल' नामक राहत कार्य कर रही अमरीकी टास्क फोर्स भारत-बंगला देश सीमा में अनवश्यक रुचि ले रही थी। यह अमरीकी टास्क फोर्स अब बंगला देश से चली गई है। सरकार ने नई दिल्ली स्थित अमरीकी दूतावास द्वारा इस बात के खण्डन पर भी कौर किया है जिसमें यह स्पष्ट किया गया है कि अमरीकी टास्क फोर्स ने अपने को आपात राहत देने के कार्य तक ही सीमित रखा।

(ख) जी नहीं।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता; और

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

पाकिस्तान द्वारा पारगमन (ट्रांजिट) सुविधाएं वापिस लेना

553. श्री गोविन्द राव निकम : क्या बिदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान ने भारतीय यात्रियों के लिए अपने अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर पारगमन की सुविधाओं को वापिस ले लिया है;

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

(ग) क्या सरकार का इस मामले को पाकिस्तान सरकार के साथ उठाने का विचार है

बिदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) पाकिस्तान की सरकार ने उन भारतीय राष्ट्रकों के मामले में पारगमन सुविधाएं वापिस ले ली हैं, जो पहले से पारगमन बीजा लिए बिना पाकिस्तानी हवाई अड्डों पर उतरते हैं।

(ख) भारत और पाकिस्तान के बीच मौजूदा बीजा करार में इन सुविधाओं का प्रावधान नहीं है। सरकार ने इस आरोप की पूर्णतया मिथ्या बताते हुए इस बात का

खण्डन किया है कि भारतीय राष्ट्रियों द्वारा इन सुविधाओं का 'बोर दुर्हपयोग' किया जा रहा था और बहुत बड़ी संख्या में भारतीय अप्रवासी पाकिस्तान में ठहरा जाते थे।

- (ग) दूध मामले को इस्लामाबाद में भीर नई बिल्डी स्थित पाकिस्तान के हाई कमीशन के जरिए पाकिस्तान की सरकार के साथ उठाया गया था। बाद में पाकिस्तान ने यह स्पष्ट किया कि केवल उन्हीं यात्रियों को हवाई अड्डे से बाहर जाने की इजाजत नहीं दी जाएगी जिनके पास वैद्य पारगमन बीजा नहीं होगा और वास्तविक भारतीय यात्रियों को 72 घंटे तक ठहरने के लिए पारगमन बीजा दिया जाता रहेगा।

स्मारक डाक-टिकटों का जारी किया जाना

554. श्री सैयद साहबुद्दीन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान जारी किए जाने वाले विशेष और स्मारक डाक-टिकटों का, उनको जारी करने की तिथियों सहित, ब्योरा क्या है ?

(ख) वर्ष 1991-92 के लिए कार्यक्रम क्या है, और

(ग) वर्ष 1990-91 के दौरान सम्मानित की गई प्रसिद्ध हस्तियों के नाम क्या-क्या हैं और उनमें से प्रत्येक को उस वर्ष में ऐसा सम्मान दिए जाने और डाक टिकट जारी करने की तिथि का चयन करने के क्या कारण थे ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगध्या नायडू) :

(क) वर्ष 1990 में और जनवरी, 91 से जून, 91 की अवधि के दौरान जारी किए गए स्मारक/विशेष डाक टिकटों की सूची, जिसमें उन्हें जारी करने की तारीख भी दी गई है, क्रमशः विवरण-I और विवरण-II पर प्रस्तुत है।

(ख) 1991 की शेष अवधि (जुलाई से दिसम्बर 1991) का अस्थाई कार्यक्रम विवरण-III में दिया गया है। वर्ष 1992 के कार्यक्रम को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है व उसकी घोषणा की जानी है।

(ग) इस संबंध में ब्योरा विवरण-IV में दिया गया है।

विवरण-I

वर्ष 1990 के दौरान जारी किए गए स्मारक/विशेष डाक टिकट

क्रमांक	विषय	जारी करने की तारीख
1	2	3
1.	डा० एम० जी० रामचन्द्रन	17-01-90
2.	सुखना श्रमदान, चंडीगढ़	29-01-90
3.	बम्बई सैपर्स-ध्वज प्रदान समारोह	21-02-90

1	2	3
4.	एशियाई विकास बैंक	02-05-90
5.	प्रथम डाक टिकट की 150वीं जयंती	06-05-90
6.	हो जि मिन्ह	17-05-90
7.	श्रीधरी चरण सिंह	29-05-90
8.	भारतीय शांति सेना	30-07-90
9.	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्	31-07-90
10.	खुदीराम बोस	11-08-90
11-12.	भारत सोवियत डाक-टिकट	16-08-90
13.	के० केलपन	24-08-90
14.	बालिका की देखभाल	05-09-90
15.	अन्तर्राष्ट्रीय साक्षरता वर्ष	08-09-90
16.	स्वच्छ पेयजल	10-09-90
17.	पंडित मुन्दरलाल शर्मा	28-09-90
18-21.	ग्यारहवें एशियाई खेल	29-09-90
22.	ए० के० गोपालन	01-10-90
23.	तीसरी और पांचवीं बटालियन-5 गोरखा राष्ट्रफ्लम (एफ०एफ०)	01-10-90
24.	सुर्यमल मिश्रण	19-10-90
25.	बाल दिन	14-11-90
26.	सीमा सुरक्षा बल	30-11-90
27-28.	शुभकामनाएं	17-12-90
29-31.	भारत के नगर	24-12-90
32.	भक्त कनकदास	26-12-90
33-34.	कलकत्ता के तीन सौ वर्ष	28-12-90
35.	ज्ञानेश्वरी	31-12-90

विचरण-II

क्रमांक	विषय	जारी करने की तारीख
1	2	3
1.	काशी विश्वविद्यालय	20-01-91
2.	सड़क पर सुरक्षा	30-01-91
3.	7 वीं वैशाखिकी 91	12-02-91

1	2	3
4.	जयन्नाथ शंकरसेत	15-02-91
5.	टाटा मैमोरियल सेंटर	28-02-91
6-7.	समुद्री जलजीव (रिवर डॉल्फिन/सी काउ.)	04-03-91
8.	नशीली दवाओं से बचे	05-03-91
9.	विश्व शांति	07-03-91
10.	इंडियन रिमोट सेंसिंग सैटेलाइट-1ए	18-03-91
11.	बाबू जगजीवन राम	05-04-91
12.	डा० बी० आर० अम्बेडकर	14-04-91
13-16.	जनजातीय नृत्य	30-04-91
17.	अरियकुडि रामानुज आयंगर	18-05-91
18.	कर्पूरी राकुर	30-05-91
19-20.	घंटार्कटिका संधि (1961-1971)	23-06-91
21-22.	नई दिल्ली-स्वर्ण जयन्ती	25-06-91
23.	श्रीराम शर्मा आचार्य	27-06-91

बिबरण-III

क्र.मांक	माह	विषय
1	2	3
1-2.	जुलाई	व्यंगचित्र-शंकर पिल्लै
3.	अगस्त	भारत भ्रमण पर्यटन वर्ष
4.	"	श्रीशंकाश
5.	"	गोपीनाथ बारदोलाई
6.	"	राजीव गांधी
7.	"	जैन मुनि मिथीमलजी
8-9.	"	शुभकामनाएं
10.	सितम्बर	जयशंकर प्रसाद
11.	"	महादेवी वर्मा
12-17.	"	आर्किड्स
18.	"	राष्ट्रमंडल संसदीय सम्मेलन
19.	अक्टूबर	गोरखा रेजिमेंट

1	2	3
20-21.	अक्टूबर	दम्नकारी—कमलादेवी चटोपाःयाय
22-25.	नवम्बर	योग
26.	"	बाल दिन
27.	"	18वीं कैबलरी
28.	"	अन्तर्राष्ट्रीय युवा पर्यटन सम्मेलन
29-32.	दिसम्बर	साहसिक खेल
33.	"	इन्क्याण० मोजार्ट
34.	"	भारती भवन लाइब्रेरी
35-40.	"	रागमाला पेंटिंग्स
41.	"	असित कुमार हलदर
42-43.	"	इ०पेक्स-91/रॉकेट मेल/एअर मेल पोस्टकार्ड
44.	"	साम्प्रदायिक सोहार्द

चिबरेष-IV

क्रमांक	व्यक्ति का नाम	वर्ष के दौरान डाक टिकट जारी करने का कारण
1	2	3
वर्ष 1990 के दौरान जारी :		
1.	डा० एम०जी० रामचन्द्रन	83 वीं वर्षगांठ
2.	हो चि भिन्ह	जन्म शताब्दी
3.	चौधरी चरण सिंह	तीसरी पुण्यतिथि
4.	खुदीराम बोस	जन्म शताब्दी वर्ष के दौरान 82 वीं पुण्यतिथि
5.	के० केलप्पन	101वीं वर्षगांठ
6.	पंडित सुन्दरलाल शर्मा	50वीं पुण्यतिथि
7.	ए० के० गोपालन	86 वीं वर्षगांठ
8.	सूर्यमल मिश्रण	175वीं वर्षगांठ
9.	भक्त कनकबास	502वां जन्म वर्ष—जैसी कि राज्य सरकार से सूचना प्राप्त हुई

1	2	3
जनवरी 1991 से जून 1991 तक जारी :		
1. जगन्नाथ शंकरसेत		125वीं मृत्यु वर्ष
2. बाबू जगजीवन राम		83 वीं वर्षगांठ
3. डा० बी०आर० अम्बेडकर		जन्म शताब्दी
4. अरियकुडि रामानुज आयंगर		जन्म शताब्दी वर्ष
5. कपूर्री ठाकुर		67 वां जन्म वर्ष
6. श्रीराम शर्मा आचार्य		डाक टिकट उनकी पुण्यतिथि के अवसर पर जारी करने का प्रस्ताव था लेकिन यह कुछ दिन बाद जारी हुआ।

सरदार सरोवर परियोजना के लिए विश्व बैंक की सहायता

555. श्री शंकरसिंह बघेला

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या विश्व बैंक ने सरदार सरोवर परियोजना से प्रभावित/प्रभावित होने वाले व्यक्तियों के पुनर्स्थापन और पुनर्वास हेतु कतिपय स्पष्टीकरण मांगे थे;
- (ख) यदि हां, तो क्या विश्व बैंक को आवश्यक स्पष्टीकरण अब तक दे दिए गए हैं,
- (ग) विश्व बैंक इस परियोजना के लिए कितनी वित्तीय सहायता देने पर सहमत हुआ है,
- (घ) क्या विश्व बैंक इस परियोजना के लिए कुछ धनराशि पहले ही दे चुका है, और
- (ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और शेष धनराशि कब तक दी जाएगी?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) :

(क) जी हां।

(ख) जी हां। पुनरीक्षा मिशन थापक फिल्ड दौरों और राज्यों तथा भारत सरकार दोनों के अधिकारियों के साथ विचार-विमर्श करने के बाद, दिए गए स्पष्टीकरण से संतुष्ट हो गए थे।

(ग) सरदारसरोवर परियोजना के लिए, विश्व बैंक ने एक साथ दो अलग अलग करारों; एक बांध और विद्युत घर के लिए तथा दूसरा नहर के भाग के लिए, के अन्तर्गत 249.2 मिलियन एम०डी०आर० का क्रेडिट और 200 मिलियन डॉलर का ऋण प्रदान किया है।

(घ) और (ङ) : जून, 1991 के अन्त तक 194.998 मिलियन अमेरिकी डॉलर का संबन्धी उपयोग किया जा चुका है।

सूरत में उप-विदेश डाकघर

556. श्री काशीराम राणा :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सूरत में कोई उप विदेश डाकघर खोला गया है, और
(ख) यदि नहीं, तो बिलम्ब के क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडू) :

- (क) जी नहीं ।
(ख) प्रशासनिक कारणों की वजह से इस विदेश उप-डाकघर को खोलने की व्यवस्थाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका ।

खादों के उपयोग को बढ़ावा देना

[हिन्दी]

557. श्री राम पूजन पटेल :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या जिस कृषि भूमि में गाय का गोबर, कम्पोस्ट और खादों का उपयोग किया जाता है, वहाँ रासायनिक उर्वरकों के उपयोग किए जाने वाली कृषि भूमि की अपेक्षा पानी धारण करने की क्षमता अधिक होती है; और
(ख) यदि हाँ तो सरकार का ऐसे खादों के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है, जिससे कृषि उत्पादन की लागत में कमी की जा सके ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुहलापल्ली रामचन्द्रन) :

- (क) जी, हाँ ।
(ख) राज्य सरकारों को नियमित रूप से, सलाह दी जाती है कि वे कार्बनिक खादों के उत्पादन और उपयोग को बढ़ाने के लिए पर्याप्त उपाय करें ।

महाराष्ट्र को बाढ़ सहायता

[अनुवाद]

558. श्री राम नाईक :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार को जून, 1991 के प्रथम सप्ताह के दौरान मुम्बई में भारी वर्षा और उसके परिणामस्वरूप आई बाढ़ से सम्पत्ति की हुई भारी क्षति के बारे में जानकारी है;
(ख) यदि हाँ, तो क्या महाराष्ट्र सरकारने स्थिति का मुकाबला करने के लिए केन्द्रीय सरकार से सहायता की मांग की है ;

(ग) यदि हाँ, तो केन्द्रीय सरकार से माँगी गई तथा उसके द्वारा दी गई सहायता का ब्यौरा क्या है ;

(घ) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार क्षति का मूल्यांकन करने हेतु वहाँ पर कोई केन्द्रीय दल भेजने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुन्नापल्ली रामाचन्द्रन) :

(क) महाराष्ट्र सरकार ने जून, 1991 के प्रथम सप्ताह में मुम्बई में भारी वर्षा के कारण निम्नलिखित क्षति होने की सूचना दी है :—

(1) मृत व्यक्तियों की संख्या	54
(2) निराश्रितों की संख्या	205
(3) पूरी तरह क्षतिग्रस्त हुई भूमियों की संख्या	5
(4) आंशिक रूप से क्षतिग्रस्त घरों की संख्या	44
(5) कुल क्षति—54.50 लाख रुपये (लगभग)	

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) नौवें वित्त आयोग की सिफारिशों पर 01-4-1990 से शुरू की गई राहत व्यय का वित्तपोषण करने संबंधी संशोधित योजना के अन्तर्गत एक आवंटित धनराशि के साथ प्रत्येक राज्य के लिए एक आपदा राहत निधि का सृजन किया गया है, जिसका 75 प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा चार तिमाही किस्तों में गैर-योजना अनुदान के रूप में दिया जाता है तथा 25 प्रतिशत का योगदान राज्य सरकार द्वारा दिया जाता है। आपदा राहत निधि का सृजन किए जाने से राज्य सरकार को प्राकृतिक आपदाओं के प्रबंधन पर समूचा व्यय करना होता है। क्षतियों तथा केन्द्रीय सहायता की आवश्यकताओं का मूल्यांकन करने के लिए केन्द्रीय दलों की पूर्ण पद्धति अब लागू नहीं है।

केन्द्रीय आपदा निधि के अन्तर्गत महाराष्ट्र राज्य को वार्षिक आधार पर 44 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। 1991-92 के लिए, केन्द्रीय अंश के रूप में 16.50 करोड़ रुपये दो तिमाही किस्तों में निर्मुक्त किए गए हैं।

महाराष्ट्र-कर्नाटक सीमा विवाद

559. श्री धर्मष्ठा मोंडव्हा साहुल :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र और कर्नाटक के बीच सीमा विवाद पर सन्नप्राप्ता करने के द्वारे में कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का दोनों राज्यों के मुख्य मंत्रियों की बैठक में हस्तक्षेप करने पर विचार विमर्श कराए जाने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो कब ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० एम० जंकव) :

(क) से (ग) : भारत सरकार का यह विचार है कि इस सीमा समस्या का समाधान संबंधित राज्य सरकारों के स्वीच्छक सहयोग से ही हो सकता है। इस विषय में केन्द्र सरकार को उन्हें सहायता देने में प्रसन्नता होगी।

चीन के साथ द्विपक्षीय संबंध

560. श्री प्रकाश बापू बलन्तराय पाटिल :

क्या बिदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार द्वारा चीन के साथ द्विपक्षीय संबंध सुधारने हेतु हाल ही में उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है ?

बिदेश मंत्री (श्री भाषव सिंह सोलंकी) : दिसम्बर, 1988 में तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी की चीन यात्रा के बाद से भारत-चीन संबंधों में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। आपसी हित के मामलों में चीन के साथ उच्च स्तरीय राजनैतिक बातचीत में तेजी आई है। चीन के विदेश मंत्री मार्च, 1990 में भारत आए और भारत के विदेश मंत्री ने पारस्परिक, 1991 में चीन की यात्रा की। वैज्ञानिक, तकनीकी और सांस्कृतिक आदान-प्रदान में भी धीरे-धीरे निरन्तर वृद्धि हुई है। मार्च, 1991 में 1991-1993 के लिए सांस्कृतिक आदान-प्रदान कार्यक्रम पर हस्ताक्षर किए गए हैं। शंघाई और बम्बई स्थित प्रधान कौंसलावासों को पुनः खोलने का और मोमावर्ती व्यापार पुनः आरंभ करने के बारे में भी मित्रांतर रूप में सहमति हो गई है।

चीन के प्रधान मंत्री श्री ली बेंग को भारत आने का आमंत्रण दिया गया है।

दोनों सरकारें इस बात पर सहमत हैं कि सीमा संबंधी प्रश्न का समुचित तर्कसंगत और परस्परस्वीकार्य समाधान खोजने के लिए ईकावचारी के द्वारा प्रयास किए जाने चाहिए। इस कार्य के लिए एक संयुक्त कार्यकारी दल की स्थापना की गई है। इस दल की अब तक तीन बैठकें हुई हैं और इन बैठकों में सीमा संबंधी प्रश्न के समाधान के प्रति एक-दूसरे के दृष्टिकोण को दोनों पक्षों ने पहले से ज्यादा अच्छी तरह समझा है। सीमा क्षेत्रों में शांति और स्थिरता की स्थिति मजबूत करने के उपायों के बारे में भी विचार-विमर्श किया गया है।

संविधान की आठवीं अनुसूची में मणिपुरी भाषा का शामिल किया जाना

561. श्री के० पी० उषीकृष्णन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को मणिपुरी भाषा को संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल करने की मणिपुर के लोगों की मांग की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार द्वारा लिए गए निर्णय, यदि कोई हों, तो क्या है ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

(क) जी हां, श्रीमान ।

(ख) सरकार का यह विचार है कि आठवीं अनुसूची में और अधिक भाषाओं को शामिल करने से अन्य अप्रत्यक्ष प्रभाव तथा प्रतिक्रियाएँ पैदा होंगी। तथापि, सभी भाषाओं की, चाहे वे आठवीं अनुसूची में शामिल हो या नहीं, सांस्कृतिक और साहित्यिक परम्पराओं का विकास करने का सरकार का प्रयास जारी रहेगा।

अयोध्या में विवादग्रस्त भूमि का अधिग्रहण

[हिन्दी]

562. श्री राम बिलास पासवान :

श्री ई० अहमद :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यथा-स्थिति बनाए रखने के लिए सरकार का अयोध्या में विवादग्रस्त क्षेत्र का अधिग्रहण करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार क्या-क्या कदम उठा रही है ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

(क) जी नहीं, श्रीमान ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

बिहार में बाढ़ नियंत्रण योजना

563. श्री तेज नारायण सिंह :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार सरकार ने राज्य में बाढ़ नियंत्रण हेतु कोई योजना केन्द्रीय सरकार के पास भेजी है,

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

(ग) इस संबंध में अभी तक क्या कार्यवाही की गई है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) :

(क) से (ग) बिहार से 134 करोड़ रुपये की लागत की 21 बाढ़ प्रबंध स्कीमें प्राप्त हुई हैं। 2 स्कीमों की जांच अभी पूरी की जानी है। एक स्कीम को योजना आयोग को भेज दिया गया है तथा अन्य स्कीमों पर गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग की टिप्पणियाँ राज्य सरकार को भेज दी गई हैं।

भारतीय पशुरोग अनुसंधान संस्थान, बरेली में कथित अभियमितताएं

[अनुबाव]

564. श्री संतोष कुमार गंगवार :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने भारतीय पशु रोग अनुसंधान संस्थान, इज्जतनगर, बरेली के भूतपूर्व निदेशक द्वारा की गई कथित अनियमितताओं के संबंध में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है ;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है ;

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

(घ) अन्तिम रिपोर्ट के कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लॉका) :

(क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) और (घ) केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने एक मामला दर्ज किया है और जांच शुरु कर दी गई है। अन्तिम रिपोर्ट प्रस्तुत करने की कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

कृषि-उपयोगी उपकरणों पर राज-सहायता वापस लेना

565. डा० कार्तिकेश्वर पाठ :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का कृषि-उपयोगी उपकरणों पर से राज सहायता वापस लेने का प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन) :

(क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

टेलीफोन कनेक्शनों की प्रतीक्षा सूची

[हिन्दी]

566. श्री विलीप सिंह झारिया :

श्री कोडीकुम्भीर सुरेश :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में टेलीफोन कनेक्शनों की प्रतीक्षा सूची में इस समय लंबित पड़े आवेदनों की संख्या कतनी है,

(ख) उक्त प्रतीक्षा सूची में तीन वर्षों से अधिक समय से प्रतीक्षा कर रहे आवेदकों की संख्या कितनी है,

(ग) वर्ष, 1991 के दौरान राज्यवार कितने टेलीफोन कनेक्शन दिए जाने का विचार है, और

(घ) शेष आवेदकों को टेलीफोन कनेक्शन देने की ठोस योजना का ब्यौरा क्या है तथा उन्हें ये कनेक्शन कब तक दिए जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडु) :

(क) 30-6-91 की स्थिति के अनुसार 2116565

(ख) जानकारी एकत्रित की जा रही है जिसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा ।

(ग) विवरण संलग्न है ।

(घ) आठवीं योजना अवधि के दौरान टेलीफोन नेटवर्क में वृद्धि करके प्रतीक्षा सूची को उत्तरोत्तर निपटाने का प्रस्ताव है ।

विवरण

अनुबन्ध-1

क्रम सं०	यूनिट का नाम	टेलीफोन कनेक्शनों की कुल वृद्धि
1	2	3
1. महाम्परीय जिले		
1.	बम्बई	46244
2.	दिल्ली	70169
3.	कलकत्ता	35192
4.	मद्रास	8811
	जोड़	160416
11. दूर संचार संचाल		
5.	आंध्र प्रदेश	37771
6.	असम	16299
7.	बिहार	22747
8.	गुजरात	45523
9.	हरियाणा	17371

1	2	3
10.	हिमाचल प्रदेश	8283
11.	जम्मू व कश्मीर	3987
12.	कर्नाटक	32309
13.	केरल	40445
14.	मध्य प्रदेश	59088
15.	महाराष्ट्र	65977
16.	उत्तर पूर्व	8679
17.	उड़ीसा	9589
18.	पंजाब	25458
19.	राजस्थान	36797
20.	तमिलनाडु	25327
21.	उत्तर प्रदेश	68932
22.	पश्चिम बंगाल	15533
	जोड़	539915
	सकल जोड़	700331

महाराष्ट्र के ठाणे जिले में नवे डाकघर खोलना

[अनुवाद]

567. प्रो० राम कापसे: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का महाराष्ट्र के ठाणे जिले में डाकघरों/उपडाकघरों की संख्या बढ़ाने का विचार है; और

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

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगम्या मय्यड़): (क) जी, हां।

(ख) (i) वार्षिक योजना 1990-91 के अन्तर्गत जो 5 अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर मंजूर किए गए थे उन्हें 1991-92 में खोला जाएगा।

(ii) इनके अलावा, ठाणे जिले में 1991-92 के दौरान 10 और अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर तथा 4 विभागीय डाकघर खोलने का प्रस्ताव है।

लघु उद्योगों की इस्पात की आपूर्ति

568. श्री काबल्पुर एम० आर० जनार्दनन : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लघु उद्योगों को उनकी जरूरत के अनुपात में सरकार द्वारा नियंत्रित दरों पर इस्पात की आपूर्ति नहीं की जाती है, और

(ख) यदि हां, तो लघु उद्योगों की नियंत्रित दरों पर पर्याप्त मात्रा में इस्पात की आपूर्ति के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देब) : (क) और (ख) : लोहे और इस्पात के लिए कोई सरकारी नियंत्रित दर नहीं है। लोहे और इस्पात के कुछेक श्रेणियों के मूल्य संयुक्त संयंत्र समिति द्वारा निर्धारित किये जाते हैं और इन सामग्रियों का संयुक्त संयंत्र समिति (जे०पी०सी०) के वितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार वितरण किया जाता है। जे०पी०सी० श्रेणी की सामग्री की सप्लाई लघु औद्योगिक इकाइयों की या तो जे०पी०सी० द्वारा निर्धारित मूल्यों पर संबंधित राज्य/संघ शासित क्षेत्रों के लघु उद्योग निगमों के माध्यम से अथवा सीधे मुख्य उत्पादकों द्वारा की जाती है। प्रत्येक इकाई को की जाने वाली लोहे और इस्पात की विभिन्न श्रेणियों की वास्तविक सप्लाई मुख्य उत्पादकों की उपलब्धता पर निर्भर करती है।

जाली पासपोर्ट

[हिन्दी]

569. श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी :

श्री राम लखन सिंह यादव :

क्या बिबेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा वर्षवार जाली पासपोर्टों के कितने मामले पकड़े गए; और

(ख) इस सम्बन्ध में क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं या करने का प्रस्ताव है?

बिबेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) राज्य सरकारों तथा अन्य संबंधित विभागों से सूचना एकत्र की जा रही है।

(ख) अगस्त, 1990 में भारत में अरेष्टाहत अधिक सुरक्षित पासपोर्ट लागू कर दिया गया है। अरेष्टा कृत अधिक सुरक्षित पासपोर्ट विदेश स्थित मिशन/किन्ट्रों में उत्तरोत्तर लागू किया जा रहा है।

जल संसाधनों का उपयोग

[धनुषाच]

570. श्री एच० डी० हेब गोड़ा : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश में आर्थिक रूप से उपयोग में लाने योग्य कितना पानी उपलब्ध है,
- (ख) अब तक कितना पानी उपयोग में लाया गया है, और
- (ग) आर्थिक रूप से उपयोग में लाने योग्य शेष पानी को उपयोग में लाने के लिए कितनी धनराशि की आवश्यकता होगी ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) : सतही और भूजल दोनों से देश में जल की कुल उपयोज्य मात्रा लगभग 1140 बिलियन क्यूबिक मीटर है जिसमें से लगभग 552 बिलियन क्यूबिक मीटर का इस समय उपयोग किया जा रहा है।

(ग) साथ-साथ विभिन्न उपयोग करने के लिए आर्थिक रूप से उपयोज्य जल के विकास हेतु अपेक्षित धनराशि का अनुमान नहीं लगाया गया है।

केरल में कृषि के विकास के लिए नई योजनाएं

571. श्री के० मुरली धरन : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का केरल में कृषि के विकास के लिए नई योजनाएं शुरू करने का विचार है;
- (ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और
- (ग) इन योजनाओं को कब तक शुरू करने का प्रस्ताव है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्सापल्ली रामचन्द्रन) : (क) से (ग) : 1991-92 के दौरान केरल में सुपारी और कोको के विकास, निम्नवृष्य वर्षा सिंचित क्षेत्रों में उर्वरकों के उपयोग में वृद्धि, अपतटीय पेलजिक-मत्स्यग्रहण के विकास, समुद्री मत्स्य-ग्रहण विनियमन अधिनियम के प्रवर्तन के लिए समुद्री पेट्रोल चालित नौकाओं की प्राप्ति, राज्य स्तरीय संगठनों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय मत्स्य विपणन अवसंरचना के सुदृढीकरण, प्लाई क्राफ्टस आदि चलाने के लिए नई योजनाएं शुरू करने का प्रस्ताव है।

भूमि का उपयोग करने संबंधी नीति

572. श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या केन्द्रीय सरकार को इस बात की जानकारी है कि तटवर्ती क्षेत्रों में लोगों के आने के कारण से तटवर्ती पारिस्थितिकी-प्रणाली को खतरा उत्पन्न हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो सरकार का तटवर्ती पारिस्थितिकी प्रणाली को बचाने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है :

(ग) क्या सरकार का विचार संरक्षण और कृषि में कृषि करने के लिए क्षेत्रों का अंकन करने का है ;

(घ) क्या सरकार भूमि के उपयोग के संबंध में एक नीति पर विचार कर रही है ; और

(ङ) यदि हां, तो इसकी प्रमुख विशेषताएं क्या हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्लाप्पल्ली रामस्वामी) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) पर्यावरण संरक्षण अधिनियम, 1986 और इसके अन्तर्गत बनाए गए नियमों के तहत पर्यावरण तथा वन मंत्रालय के दिनांक 20-2-1991 की अधिसूचना के अनुसार तटवर्ती विनियमन क्षेत्र के कार्यकलाप, उद्योगों, प्रवासनों तथा प्रक्रियाओं पर प्रतिबन्ध लगाकर विनियमित किए जाएंगे । समुद्र विकास मंत्रालय, तटवर्ती जल क्षेत्रों के रसायन विज्ञान को नियमित रूप से मानिटर कर रहा है तथा विभिन्न प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों को प्रदूषकों के बारे में सूचित किया जाता है, जब कभी भी उन्हें मानक/सुरक्षा सीमा से अधिक पाया जाता है :

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय भू-उपयोग नीति की रूपरेखा का 6 फरवरी, 1986 को प्रधान मंत्री की अध्यक्षता के तहत राष्ट्रीय भू-उपयोग तथा बंजर भूमि विकास परिषद् द्वारा अनुमोदन किया गया था । नीति का ब्यौरा संलग्न है ।

अनुबन्ध

राष्ट्रीय भू-उपयोग नीति की रूपरेखा

1. भूमि उपयोग बोर्डों को राज्य स्तर पर पुनर्गठन किया जाना चाहिए। जहां वे बोर्ड नहीं हैं वहां इनका गठन किया जाना चाहिए।
2. भूमि उपयोग नीति भूमि के सभी उपयोग कर्ताओं द्वारा सरकार के भीतर ही संयुक्त रूप से तैयार की जानी चाहिए तथा इसे भूमि उपयोग तथा इसकी संबंधनात्मक एवं परिरक्षणात्मक पद्धतियों को लागू करने के लिए दोनों विधानों के आधार पर लागू किया जाना चाहिए ।
3. शहरी नीति फिर से तैयार की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि अत्यधिक उपजाऊ भूमि छूट न जाए। नगर आयोजना में हरित पट्टियों के लिए भी व्यवस्था होनी चाहिए।
4. किसानों को शिक्षित करने के लिए तथा सरकारी विभागों को समेकित भूमि उपयोग नीति के अनुरूप कार्य करने की आवश्यकता के बारे में एक राष्ट्रीय अभियान शुरू किया जाना चाहिए।

5. सत्यन पद्धति की विशेषकर सूखा प्रवण मरू क्षेत्रों में समीक्षा की जानी चाहिए ताकि उन्नत मुदा एवं जल प्रबन्ध पद्धतियों का अधिक से अधिक लाभ उठया जा सके।
6. भूमि एवं नृदा सर्वेक्षणों को पूरा किया जाना चाहिए तथा प्रत्येक राज्य में भूमि संसाधनों की सूची तैयार की जानी चाहिए ताकि संसाधनों का बाबंटन विश्वसनीय आंकड़ों के आधार पर हो सके।
7. जो भूमि संसाधनों और इसकी उत्पाकता में असन्तुलन लाने के कारक होते हैं, उन्हें कठोर दृष्टि दिया जाना चाहिए। इसे मान्यता दी जाये कि पर्यावरण परिवर्तता तब तक सफल नहीं हो सकती है, जब तक इसे किया नहीं जाता है।
8. उचित तकनीकों का प्रयोग करके और उचित जल प्रबन्ध प्रणाली अपनाकर जल जमाव, लवणीकता और क्षारीयता की समस्याओं पर नियन्त्रण किया जाये।
9. कमान क्षेत्रों के प्रबन्ध की समीक्षा की जानी चाहिए और किसी विनिर्दिष्ट समय-सीमा के अन्तर्गत इसकी संरचना को फिर से सम्बन्धित किया जाना चाहिए, और इसे फिर से सजीव बनाया जाये ताकि जल का कुशलतापूर्वक उपयोग किया जा सके।
10. शुष्क कृषि, भूमि तैयार करना और जल प्रबन्ध से संबंधित प्रौद्योगिकियों का प्रचार किया जाये और नमी संरक्षण और अनुकूलतम उपयोग के लिए इसको अपनाया जाये।
11. रेगिस्तानी क्षेत्रों में वन-रोपण और संरक्षण के विशेष कार्यक्रम और बीहड़ क्षेत्रों में भूमि-सुधार और पुनर्वास के कार्यक्रम वायु और जल अपरदन को रोकने के लिए उत्साह के साथ चलाये जाने चाहिए।
12. मूल्यवान वनों की सुरक्षा के लिए भूम क्षेत्रों की पद्धति पर नियंत्रण किया जाना चाहिए।
13. भू-उपयोग योजना को ग्रामीण रोजगार कार्यक्रमों के साथ इस प्रकार से समन्वित किया जाए कि ऋण और राज्य सहायता केवल उन्हीं उत्पादक कार्यक्रमों के लिए दी जाए जो कुशल भू-उपयोग का प्रतिनिधित्व करते हैं।
14. सामान्य भूमि से सम्बद्ध जनजातियों तथा गरीब वर्गों के अधिकारों को विधिक तथा प्रशासनिक संरचना द्वारा संरक्षित किया जाए।
15. स्टाल फीडिंग को लोकप्रिय बनाया जाना चाहिए, खासकर ऐसे क्षेत्रों में जहां भूमि पहले से ही निम्न कोटि की है।
16. पशुधन विकास कार्यक्रम के साथ-साथ चयनित प्रखण्डों में विशेष चारा विकास कार्यक्रम शुरू किया जाना चाहिए। इसका उद्देश्य आर्थिकरूप से उत्पादक स्टाक के लिए पशुधन की संख्या को सीमित करना होना चाहिए।
17. बाणिज्यिक तथा प्रौद्योगिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए बागीचा अधिमानतः निवास-स्थान से बहुत दूर स्थित होना चाहिए।

18. ग्रामीण निर्धनों के अलावा प्रयोगकर्ताओं को ईमंदादी आधार पर बन के कच्चे माल की आपूर्ति करने की नीति की समीक्षा की जानी चाहिए ताकि ऐसे प्रयोगकर्ताओं को देहात बनरोपण कार्यक्रम के लिए प्रेरित करने के उद्देश्य से तथा लाभकारी मूल्यों पर उद्योग के लिए बन आधारित कच्चे माल का उत्पादन करने के लिए छोटे तथा सीमान्त किसानों को प्रेरित करने के लिए प्रचलित बाजार मूल्य पर कच्चे माल की आपूर्ति की जा सके।
19. लकड़ी के पैकेजिंग के बदले में कार्बोनेटिड कार्डबोर्ड प्लास्टिक बैग जैसे वैकल्पिक पैकेजिंग सामग्री के उपयोग का पता लगाया जाय और उसे प्रोत्साहित किया जाए।

राजा बलबन्त सिंह कालेज आगरा को कृषि विश्वविद्यालय बनाना

[हिन्दी]

573. श्री भगवान शंकर रावत : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बिचपुरी, आगरा स्थित राजा बलबन्तसिंह कालेज को एक राष्ट्रीय स्तर का कृषि विश्वविद्यालय बनाने का विचार है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेंका) : जी नहीं

(ख) उत्तर प्रदेश में पहले से ही तीन कृषि विश्वविद्यालय हैं।

जन शक्ति की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए दूसरे कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना की जरूरत प्रतीत नहीं होती है।

देश में स्वतन्त्रता सेनानियों की संख्या

[अनुवाद]

574. श्री रमेश चन्द तोमर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में अब कितने स्वतन्त्रता सेनानी हैं और उन पर प्रतिवर्ष कितनी धनराशि खर्च की जा रही है;

(ख) क्या सरकार को बोगस स्वतन्त्रता सेनानियों के होने का पता चला है;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है अथवा करने का विचार है;

(घ) क्या इस मामले की जांच करने के लिए कोई उच्च शक्ति प्राप्त समिति गठित की गयी है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम्० एम्० जैकब) : (क) 30-6-1991 तक 1,59,101 व्यक्तियों को स्वतन्त्रता सेनानी बंधन धार की गई। 1989-90 के दौरान खर्च की गई वास्तविक राशि

(127,93,89,132 रुपए (एक सौ सत्ताईस करोड़, तिरान्छे लाख, नवासी हजार एक सौ बत्तीस रुपए केबल) है। इसमें स्वतन्त्रता सेनानियों के मुफ्त रेलवे पासों पर हुआ खर्च तथा स्वतन्त्रता सेनानी-होम चलाने में हो रहा खर्च भी शामिल है।

(ख) और (ग) गलत व्यक्तियों द्वारा जाली दस्तावेजों के आधार पर स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन के लिए आवेदन करने के कुछ मामले सरकार के ध्यान में आए हैं। ऐसे मामलों की जांच-पड़ताल राज्य सरकारों और केन्द्रीय एजेंसियों द्वारा करायी जाती है। यदि आवेदक को स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन योजना के अन्तर्गत पेंशन के लिए सही और पात्र नहीं पाया जाता है तो उसकी पेंशन निरस्त कर दी जाती है।

(घ) जी नहीं, श्रीमान।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

नेपाली भाषा बोलने वाले भारतीयों की संख्या

575. श्रीमती बिल कुमारी षण्डारी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 1991 की जनगणना के अनुसार नेपाली भाषा बोलने वाले भारतीयों की राज्य-वार और संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या कितनी है ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० शंकर) : नेपाली बोलने वाले लोगों की जनसंख्या के ब्यारे अभी तैयार किए जाने हैं।

उत्तरी बिहार में बाढ़ नियंत्रण के संबंध में नेपाल के साथ बातचीत

[हिन्दी]

576. श्री नवल किशोर राय : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार उत्तरी बिहार में बाढ़ नियंत्रण के संबंध में नेपाल सरकार के साथ बातचीत करने का है ;

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) अप्रैल, 1991 में जल संसाधन पर भारत-नेपाल उप-आयोग की दूसरी बैठक में चर्चा हुई थी। भारत तथा नेपाल की सुविधानुसार तारीख पर अगली बैठक आयोजित की जाएगी।

बिभागेतर कर्मचारियों को निर्वाह भत्ता

[अनुवाद]

577. प्रो० प्रेम धूमल :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण, बंगलौर के निर्णयानुसार बिभागेतर कर्म-चारियों को काम से हटाए जाने पर उन्हें निर्वाह भत्ता दिया जाता है ;

(ख) यदि हां, तो उसकी जनराशि क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगम्या नायडू) :

(क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) विभाग द्वारा दायर विशेष छूट याचिका उच्चतम न्यायालय ने स्वीकार कर ली है तथा यह मामला म्यायाधीन है ।

विज्ञान भवन में आग

578. श्री सनत कुमार मण्डल :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विज्ञान भवन में 16 अप्रैल, 1990 को लगी विनाशकारी आग के सम्बंध में कयायी नयी जांच के क्या निष्कर्ष हैं;

(ख) क्या जांच समिति के विशेषज्ञों के बीच आग के कारणों के सम्बन्ध में मतभेद है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

(क) से (ग) दिनांक 16-4-90 को विज्ञान भवन में लगी आग की घटना की जांच करने के लिए संघ शासित क्षेत्र दिल्ली के प्रशासक द्वारा एक समिति नियुक्त की गई थी । समिति ने अपनी रिपोर्ट 25-7-90 को प्रस्तुत कर दी थी । समिति द्वारा विज्ञान भवन में लगी आग के कारणों का ठीक-ठीक पता नहीं लगाया जा सका । मामले को पुनः समिति को भेजा गया तथा सदस्यों ने आग लगने के कारणों के बारे में हाल ही में अपने-अपने विचार प्रस्तुत किए हैं । समिति के सदस्यों द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट की दिल्ली प्रशासन जांच कर रहा है ।

कान्धीदिल्ली (मुम्बई) में टेलीफोन एक्सचेंज भवन के निर्माण में अनियमितताएं

579. श्री सनत कुमार मंडल :

क्या संचार मंत्री 3 जनवरी, 1991 के अतारंकित प्रश्न संख्या 1271 के उत्तरकसंबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मुम्बई के कांहीदिल्ली स्थित टेलीफोन एक्सचेंज की इमारत के निर्माण में अनियमितताओं के बारे में की गई जांच के क्या निष्कर्ष निकले हैं और क्या दोषी अधिकारियों की पहचान कर ली गई है ;

(ख) यदि हाँ, तो उत्संभंधी ब्यौरा क्या है तथा उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है या करने का विचार है और

(ग) यदि रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है तो विलम्ब होने के क्या कारण हैं तथा इस मामले को शीघ्र निपटाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

संसार मंत्रालय में उच मंत्री (श्री पी० जी० रंजिया नाबू) :

(क) केन्द्रीय सतर्कता आयोग द्वारा मांगी गई जानकारी एकत्र कर ली गई है और उनके विचारार्थ एवं परामर्श हेतु उन्हें भेज दी गई है। उसकी अभी प्रतीक्षा है। दोषी अधिकारियों, यदि कोई है का अभी पता लगाया जाना है।

(ख) उपर्युक्त प्रश्न (क) के उत्तर की देखते हुए वर्तमान स्थिति में किसी भी कर्मचारी के विरुद्ध कार्रवाई करने का प्रश्न नहीं उठता।

(ग) उपर्युक्त (क) के उत्तर को देखते हुए, प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली के लिए स्वतन्त्र जेल नियमावली

580. श्री लक्ष्म कृष्ण मण्डल :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 16 अप्रैल, 1991 के इण्डियन एक्सप्रेस में "हैंग दि कनविकट स्पेयर दि कोर्पस" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

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

(ग) क्या स्वतंत्रता-प्राप्ति के पश्चात केन्द्र शासित प्रदेश दिल्ली के लिए कोई स्वतंत्र जेल मैनुअल (नियमावली) बनाया गया है ;

(घ) यदि नहीं, तो क्या पंजाब जेल मैनुअल के शताब्दी पुराने नियमों का ही पालन किया जा रहा है ; और

(ङ) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं !

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

(क) और (ख) मानव अधिकारों के लिए लड़ रहे एक कार्यकर्ता द्वारा लट्काकर फांसी देने के तरीके की आलोचना करते हुए लोकहित में उच्चतम न्यायालय के समक्ष एक याचिका दायर किए जाने के बारे में 16 अप्रैल, 1991 के 'इण्डियन एक्सप्रेस' में एक समाचार प्रकाशित हुआ। बताया गया है कि याचिकाकर्ता ने फांसी देने के लिए 'पीड़ा रहित' तरीकों को अपनाने का अनुरोध किया है।

(ग) से (ङ) दिल्ली संघ शासित क्षेत्र की 'दिल्ली जल मैनुअल' नामक अपनी जेल मैनुअल है और उसके अधीन नियम, 1988 में अधिसूचित किए गए हैं।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के संयंत्रों द्वारा इस्पात का उत्पादन

581. श्री भाग्ये गोवर्धन :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के संयंत्रों का 1990-91 के दौरान तथा जून, 1991 तक हाट मेटल, इनगट स्टील, सेलेबल स्टील तथा सेलेबल पिग आइरन का मासिक लक्ष्य अलग-अलग कितना था तथा वास्तविक उत्पादन कितना हुआ;
- (ख) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक उत्पाद का मासिक क्षमता उपयोग कितना रहा, और
- (ग) उत्पादन में यदि कमी आई हो, तो उसके क्या कारण हैं और प्रत्येक श्रेणी में लक्ष्य प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाए गए अथवा उठाए जा रहे हैं।

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन डेब) :

(क) और (ख) अप्रैल 90 से मार्च, 91 की अवधि और अप्रैल से जून, 91 की अवधि के सम्बन्ध में जानकारी क्रमशः विवरण-I और II में दी गई है।

(ग) कोयले और बिजली की मप्लाई में गुणात्मक एवं मात्रात्मक दोनों ही प्रकार की कमी इसके मुख्य कारण थे, इसके अतिरिक्त अधिकारी-कर्मचारी से सम्बंधित समस्याएं, उपस्करों की खसता हालत और प्रबन्धकीय खामियां भी इसका कारण थीं। इस सम्बन्ध में उठाए गए उपचारात्मक कदम हैं—स्वदेशी कोयले और बिजली के सप्लायरों के साथ निरन्तर सम्बन्ध बनाए रखना ताकि मप्लाई में सुधार किया जा सके, अच्छे कोकर कोयले के आयात का बेहतर प्रबंध, निजी विद्युत उत्पादन में वक्रीसरी, संयंत्र और उपस्कर का आधुनिकीकरण और बेहतर रख-रखाव तथा उत्तम कार्य करने का निश्चय। 'मेल' ने, अपरिष्कृत इस्पात के अलावा, चालू वर्ष के दौरान अन्य उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त कर लिया है।

विवरण
तेल के संयंत्रों में वर्ष 1990-91 के दौरान उत्पादन

(मिलानई इस्पात संयंत्र)

मक	अप्रैल	मई	जून	जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर	जनवरी	फरवरी	मार्च	कुल
	₹(000 टन)												
तय धातु	3001	2841	2651	3211	3021	2821	3021	2891	3021	3051	2941	3471	36081
बास्तिक	3001	2671	3011	3061	2371	2831	2981	2891	3041	3411	2941	3291	35481
अमता उपयोग	89	77	90	88	68	84	85	86	88	98	94	95	87
बपरिष्कृत इस्पात कुल	304	293	272	320	310	295	306	290	312	314	297	337	3650
बास्तिक	296	254	282	297	228	287	305	295	304	345	287	330	3511
अमता उपयोग	90	75	86	87	67	87	90	90	90	102	94	97	88
बोचना	203	206	203	261	247	210	255	249	258	259	239	270	2850
बास्तिक	214	179	195	220	223	225	250	233	248	270	245	292	2795
अमता उपयोग	83	67	75	82	33	87	93	90	93	101	101	109	89
बोचना	11	5	5	17	7	8	10	12	6	5	11	24	121
बास्तिक	5	10	21	13	5	1	3	1	6	6	14	12	96
दुर्गापुर इस्पात संयंत्र													
तय धातु	88	96	93	96	96	93	96	93	96	103	80	98	1125
बास्तिक	95	69	80	87	81	83	82	81	77	87	73	77	972
अमता उपयोग	99	69	83	88	82	87	82	84	78	88	81	78	83
बपरिष्कृत इस्पात कुल	79	82	82	80	83	84	86	84	86	88	78	88	1000
बास्तिक	74	65	70	74	73	68	74	73	78	80	66	80	875
अमता उपयोग	78	67	74	76	74	72	76	77	80	32	75	82	76
बोचना	62	60	45	58	67	62	66	65	69	68	60	70	750
बास्तिक	64	56	46	56	50	48	67	56	68	76	65	76	727
अमता उपयोग	83	71	60	70	63	62	84	73	83	95	90	96	78
बोचना	10	14	11	16	13	10	11	10	11	16	4	11	135
बास्तिक	19	2	8	9	5	14	7	7	3	7	6	2	87

प्रकार	गई	पूर	पुसाई	सितम्बर	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर	जनवरी	फरवरी	मार्च	कुल
(राउरकेला इत्यात संयंत्र)											
तण धातु											
योजना	108	90	118	124	124	120	124	124	124	112	124
वास्तविक	108	93	92	97	106	98	113	114	122	129	116
अंशता उपयोग	93	78	79	81	88	84	94	98	102	108	107
अपरिष्कृत इत्यात कुल											
योजना	107	89	117	123	123	119	123	119	123	111	123
वास्तविक	100	86	86	90	102	94	108	109	113	117	109
अंशता उपयोग	84	70	71	73	83	78	88	91	92	95	98
विशेष इत्यात											
योजना	82	80	74	87	94	93	97	92	93	99	89
वास्तविक	77	61	63	87	90	91	97	92	102	103	94
अंशता उपयोग	80	62	66	88	91	95	98	96	103	103	105
विशेष कच्चा मोहरा											
योजना	3	2	4	4	4	3	4	3	4	4	3
वास्तविक	7	3	4	5	4	2	4	3	6	6	2
बोकारो इत्यात संयंत्र											
तण धातु											
योजना	324	276	267	281	347	324	347	333	347	347	310
वास्तविक	256	242	231	240	261	260	280	285	305	314	275
अंशता उपयोग	68	62	61	62	67	69	72	76	78	81	78
अपरिष्कृत इत्यात कुल											
योजना	270	275	270	280	290	285	295	285	295	225	265
वास्तविक	204	203	188	207	225	218	240	244	264	267	248
अंशता उपयोग	62	60	57	61	66	66	71	74	78	79	81
विशेष इत्यात											
योजना	168	242	236	244	245	236	242	237	242	248	222
वास्तविक	170	131	170	204	201	185	209	220	230	230	205
अंशता उपयोग	66	49	65	76	75	71	78	85	86	86	84
विशेष कच्चा मोहरा											
योजना	49										
वास्तविक	28	21	33	22	33	30	26	27	29	38	25

विवरण-II

तेल संयंत्रों में वर्ष 1991-92 (प्रथम तिमाही) का उत्पादन
(भिलाई इस्पात संयंत्र) (हजार टन)

मद		अप्रैल	मई	जून
तप्त धातु	योजना	300	296	290
	वास्तविक	273	255	280
	क्षमता उप०	82	74	84
अपरिष्कृत इस्पात	योजना	296	307	302
	वास्तविक	273	259	272
कुल	क्षमता उपयोग	83	76	83
विक्रेय इस्पात	योजना	232	218	202
	वास्तविक	236	218	204
	क्षमता उपयोग	91	82	79
विक्रेय कच्चा लोहा	योजना	17	4	3
	वास्तविक	11	6	9
राउरकेला इस्पात संयंत्र				
तप्त धातु	योजना	90	102	84
	वास्तविक	102	108	95
	क्षमता उपयोग	88	90	82
अपरिष्कृत इस्पात	योजना	90	101	84
	वास्तविक	90	98	88
कुल	क्षमता उप०	76	79	74
विक्रेय इस्पात	योजना	67	57	86
	वास्तविक	75	68	80
	क्षमता उप०	78	69	84
विक्रेय कच्चा लोहा	योजना	2	3	3
	वास्तविक	7	5	2

		(हजार टन)		
मद		अप्रैल	मई	जून
(इण्डियन आयरन एण्ड स्टील कं० लि०)				
तप्त धातु	योजना	67	69	67
	वास्तविक	65	69	72
	क्षमता उपयोग	97	100	93
अपरिष्कृत इस्पात कुल	योजना	28	29	28
	वास्तविक	34	34	26
	क्षमता उपयोग	121	116	93
विक्रेय इस्पात	योजना	27	24	31
	वास्तविक	31	31	28
	क्षमता उपयोग	99	96	90
विक्रेय कच्चा लोहा	योजना	32	33	32
	वास्तविक	25	30	29
(दुर्गापुर इस्पात संयंत्र)				
तप्त धातु	योजना	85	87	85
	वास्तविक	84	85	82
	क्षमता उप०	88	86	85
अपरिष्कृत इस्पात कुल	योजना	82	80	78
	वास्तविक	75	66	71
	क्षमता उप०	79	68	76
विक्रेय इस्पात	योजना	58	57	52
	वास्तविक	61	57	52
	क्षमता उप०	79	72	68
विक्रेय कच्चा लोहा	योजना	5	8	8
	वास्तविक	8	16	9

(हजार टन)

मद		मार्च	मई	जून
बोकारो इस्पात संयंत्र				
तप्त धातु	योजना	279	241	235
	वास्तविक	288	278	282
	क्षमता उप०	77	72	70
अपरिष्कृत इस्पात	योजना	268	231	225
	वास्तविक	268	264	255
	कुल क्षमता उप०	82	78	78
बिक्रय इस्पात	योजना	213	224	215
	वास्तविक	230	218	215
	क्षमता उप०	89	82	83
बिक्रय कच्चा लोहा	योजना	7	5	5
	वास्तविक	7	12	5
(स्टील अथॉरिटी आफ इण्डिया लिमिटेड)				
तप्त धातु	योजना	821	795	761
	वास्तविक	813	795	780
	क्षमता उप०	82	78	79
अपरिष्कृत इस्पात कुल	योजना	764	748	717
	वास्तविक	740	721	712
	क्षमता उप०	82	78	79
बिक्रय इस्पात	योजना	597	580	585
	वास्तविक	633	593	580
	क्षमता उप०	88	80	80
बिक्रय कच्चा लोहा	योजना	62	52	50
	वास्तविक	58	69	54

सरदार सरोवर परियोजना की पुनरीक्षा

(हिस्सी)

582. श्री राजेन्द्र भग्निहोत्री : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने सरदार सरोवर परियोजना के निर्माण की पुनरीक्षा करने के लिए विशेषज्ञों की कोई समिति गठित की है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और पुनरीक्षा का काम कब तक पूरा होने की संभावना है; और

(ग) क्या इस सम्बन्ध में विश्व बैंक ने केन्द्रीय सरकार से परामर्श किया था ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) जी हां। विश्व बैंक द्वारा सरदार सरोवर परियोजना के क्रियान्वयन की स्वतंत्र रूप से पुनरीक्षा शुरू की गयी है।

(ख) और (ग) स्वतंत्र रूप से की गयी पुनरीक्षा से पर्यावरण, पुनर्बाँध तथा पुनर्स्थापना के सम्बन्ध में किए जा रहे उपायों पर प्रकाश डाले जाने की प्रत्याशा है। स्वतंत्र रूप से पुनरीक्षा के लिए धित्वारार्थ विषय विश्व बैंक से अभी प्राप्त नहीं हुए हैं।

दिल्ली नगर निगम और महानगर परिषद् के चुनाव

(अनुबाध)

583. श्री मदन लाल खुराना : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बारे में कोई निर्णय लिया गया है कि दिल्ली नगर निगम और दिल्ली महानगर परिषद् को एक निर्धारित अधिकतम अवधि तक अधिलंबित रखा जा सकता है; जैसा कि राष्ट्रीय शहरीकरण आयोग ने अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की है :

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

(ग) इन निकायों के चुनाव हाल में आयोजित लोक सभा चुनावों के साथ न कराने के क्या कारण हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) : (क) से (ग) : राष्ट्रीय शहरीकरण आयोग ने शहरीकरण के विभिन्न पहलुओं पर अनेक सिफारिशों की हैं। आयोग द्वारा की गई सिफारिशों में से एक सिफारिश यह है कि स्थानीय निकायों की अधिक्रमण की अवधि 6 महीने से अधिक नहीं होनी चाहिए बशर्ते कि इसी समयावधि के लिए इसे एक बार और बढ़ाया जा सकता है। दिल्ली नगर निगम अधिनियम 1957 और दिल्ली प्रशासन अधिनियम, 1966 में, जिनके अधीन दिल्ली नगर निगम और महानगर परिषद् का गठन किया गया था, क्रमशः अधिक्रमण और भंग करने की अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं की गई है। इस समय इस बारे में इन अधिनियमों में संशोधन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

परमाणु संबंधी मुद्दे पर अमेरिका द्वारा भारत और पाकिस्तान को एक ही श्रेणी में गिनना

584. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमेरिका के प्रतिनिधि-सदन ने हाल ही में भारत द्वारा परमाणु अस्त्रों का विकास करते रहने पर उसे अमेरिका महायुता और सैनिक साज-सामान की बिक्री बन्द करने के पक्ष में मतदान करके भारत और पाकिस्तान को एक ही श्रेणी में गिन लिया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके प्रति सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) :

(क) अमरीका की प्रतिनिधि सभाने इस आशय का एक संशोधन पारित किया था।

(ख) सरकार ने इस घटना पर ध्यान दिया है और इस मामले पर भारत की चिन्ता से अमरीकी सरकारको अवगत कराया है। नाभिकीय मुद्दे पर हमने अपनी नीति को दोहराया है तथा यह बताया है कि भारत और पाकिस्तान को बराबर रखने की कोशिशें ठीक नहीं हैं। इस प्रकार के प्रयास से मुख्य मुद्दे को नजरअन्दाज करने की कोशिशों का पता लगता है और मुख्य मुद्दा यह है कि पाकिस्तान अमरीकी कानूनों का जानबूझकर उल्लंघन करते हुए चोरी-छिपे नाभिकीय अस्त्र कार्यक्रम में तल्लीन है।

मध्य प्रदेश के मन्दसौर और रतलाम जिलों में टेलीफोन एक्सचेंज

(हिन्दी)

585. डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार से मध्य प्रदेश के मन्दसौर और रतलाम जिलों में स्थित विभिन्न टेलीफोन एक्सचेंजों की क्षमता बढ़ाने का अनुरोध किया गया है.

(ख) क्या कुछ टेलीफोन एक्सचेंजों को इलैक्ट्रानिक एक्सचेंजों में बदलने का प्रस्ताव है.

(ग) यदि हां, तो किन-किन टेलीफोन एक्सचेंजों की क्षमता बढ़ाने का विचार है और किन-किन एक्सचेंजों को इलैक्ट्रानिक एक्सचेंजों में बदलने का प्रस्ताव है; और

(घ) इन कार्यों को कब तक पूरा कर दिये जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगव्यानायडू) :

(क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) रतलाम जिले में 6 टेलीफोन एक्सचेंजों का विस्तार करने और 9 टेलीफोन एक्सचेंजों को इलेक्ट्रानिक में बदलने का प्रस्ताव है। ब्यौरे विवरण-1 में दिये गये हैं।

मंदसौर जिले में भी 9 एक्सचेंजों का विस्तार करने और 11 एक्सचेंजों को इलेक्ट्रानिक में बदलने का प्रस्ताव है। ब्यौरे विवरण-II में दिये गये हैं।

(घ) उपर्युक्त (ग) में उल्लिखित कार्य 1991-92 के दौरान पूरा करने की योजना है।

विवरण-I

रतलाम जिला :

(क) एक्सचेंजों के नाम जिनका विस्तार करने की योजना है :—

क्र० सं०	केन्द्र	किस्म	विस्तार क्षमता
1.	रतलाम	क्रासवार	1000 लाइनें
2.	बमनिया	इलेक्ट्रानिक	88 लाइनें
3.	करम डी	"	88 लाइनें
4.	रामपुर	"	88 लाइनें
5.	दोधार	"	88 लाइनें
6.	शिवगढ़	"	32 लाइनें

(ख) एक्सचेंजों के नाम जिन्हें इलेक्ट्रानिक में बदलने की योजना है :—

क्र० सं०	केन्द्र	वर्तमान किस्म	परिवर्तित किस्म
1.	अलोटे	मैन्युअल 200 लाइनें	इलेक्ट्रानिक 264 लाइनें
2.	सैलाना	" 200 "	" " "
3.	ताल	मैक्स-11190 लाइनें*	" 88 "
4.	भाभरा	" 90 लाइनें	" " "
5.	जोबाट	" " लाइनें	" " "
6.	मछोटा	45 लाइनें	" " "
7.	रिगनोड	45 लाइनें	" " "
8.	भंवा	" 25 लाइनें	" 56 "
9.	दामोड	" " लाइनें	" " "

* इलेक्ट्रो-मकेनिकल ।

विषय-II

(क) एक्सचेंजों के नाम जिनके विस्तार की योजना है :

क्र०सं०	केन्द्र	किस्म	विस्तार क्षमता
1.	मन्दसौर	मैक्स-II*	420 लाइनें
2.	रतनगढ़	इलेक्ट्रानिक	88 लाइनें
3.	सिंगोली	"	88 "
4.	बोलिया	"	88 "
5.	दलोदा मंडी	"	92 "
6.	गरोठ	"	92 "
7.	जबाड़	"	92 "
8.	सुबासरा मंडी	"	92 "
9.	कुकरेश्वर	"	32 "

(ख) एक्सचेंजों के नाम जिन्हें इलेक्ट्रानिक में बदलने की योजना है .

क्र० सं०	केन्द्र	वर्तमान किस्म	परिवर्तित किस्म
1.	सीतामऊ	मैनुअल 200 लाइनें	इलेक्ट्रानिक 264 लाइनें
2.	देवरी छावसा	मैक्स-III* 45 लाइनें	" 88 "
3.	जोरम	" " "	" " "
4.	मबखेड़ा	" " "	" " "
5.	पलसोड़ा	" 25 "	" 56 "
6.	चीताखेड़ा	" " "	" " "
7.	बालागुडा	" " "	" " "
8.	भावगढ़	" " "	" " "
9.	संजीन	" " "	" " "
10.	कारजू	" " "	" " "
11.	भानपुरा	" 90 "	" 881 "

*इलेक्ट्रो-मकेनिकल ।

जम्मू कश्मीर पर भारत-पाक वार्ता

(अनुवाद)

586. श्री अटल बिहारी वाजपेयी : } क्या बिदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे
श्री लाल कृष्ण आडवाणी : }

प्रि :—

(क) क्या सरकार का ध्यान 3 मार्च, 1991 के "टाइम्स ऑफ इंडिया" में "यू०एस० आक्ससू पाक टु स्टाप एण्ड टु अल्ट्राज्" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को अमरीकी सलाह के प्रति पाकिस्तान की प्रतिव्रिया के बारे में कोई जानकारी प्राप्त हुई है;

(ग) क्या भारत और पाकिस्तान के बीच गत छः माह के दौरान पाकिस्तान में जम्मू और कश्मीर तथा पंजाब के विघटनकारी तत्वों की गतिविधियों के मुद्दे पर बातचीत करने के लिए मंत्रालय अथवा अधिकारी स्तर पर बैठकें की गई हैं;

(घ) यदि हां, तो इन बैठकों के क्या परिणाम निकले हैं; और

(ङ) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा आगे क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है?

बिदेश मंत्री (श्री अटल सिंह सोलंकी) :

(क) जी हां।

(ख) भारत के विरुद्ध तोड़-फोड़ और आतंकवादी गतिविधियों को पाकिस्तान यथावत अपना समर्थन दे रहा है।

(ग) भारत और पाकिस्तान के बीच विदेश सचिव स्तर की वार्ता का चौथा दौर नई दिल्ली में 4 से 7 अप्रैल, 1991 के बीच हुआ था जबकि पाकिस्तान पर इस बात की अनिवार्य आवश्यकता पर जोर दिया गया था कि आतंकवादियों के सभी प्रशिक्षण शिविर बन्द किए जाएं, शस्त्रास्त्र, गोला-बारूद तथा विस्फोटकों की सप्लाई बन्द की जाए, आतंकवादियों को पारगमन की सुविधाएं अस्वीकार कर दी जाएं, आदि जिन लोगों के चोरी-छिपे भारत में प्रवेश करने की आशंका हो उन्हें गिरफ्तार किया जाए और उनके हथियार छीन लिए जाएं।

(घ) इस बात के बराबर प्रमाण मिल रहे हैं कि आतंकवादियों को पाकिस्तान से निरन्तर समर्थन मिल रहा है।

(ङ) विदेश सचिव स्तर की वार्ता का पांचवां दौर मितम्बर, 1991 में इस्लामाबाद में होने वाला है। सरकार हर मौके का लाभ उठाकर पाकिस्तान पर इस बात की आवश्यकता पर जोर देती रहेगी कि वह भारत के प्रति अपना नकारात्मक दृष्टिकोण त्याग दे। भारत के साथ मिलकर समझौते के आधार पर एक अच्छे पड़ोसियों के समान तथा तनावमूलक संबंध स्थापित करने के लिए प्रयास करें।

दिल्ली प्रशासन द्वारा लाइसेंस जारी करना

587. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में किसी भी प्रकार का व्यापार जिसमें उचित दर दुकान, मिट्टी के तेल का डिपो, खाद्य तेल आदि सम्मिलित हैं करने हेतु दिल्ली प्रशासन द्वारा लाइसेंस आदि जारी किये जाये वे पहले नागरिक निकायों से लाइसेंस लेना भी आवश्यक है ;

(ख) यदि हां, तो अमान्य क्षेत्रों में नागरिक निकायों द्वारा जारी किये गये लाइसेंस प्रस्तुत किये बिना दिल्ली प्रशासन द्वारा अनेक खाद्य तेल लाइसेंस धारकों को लाइसेंस जारी किये जाने के क्या कारण हैं ;

(ग) इस कारण नागरिक निकायों को हुए राजस्व भाटे का व्यौरा क्या है ; और

(घ) इस सम्बन्ध में कानून से उपचारात्मक उपाय किये जा रहे हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जेकब) : (क) से (घ) : सूचना एकत्र की जा रही है और मदन के पटल पर रख दी जाएगी।

नोफिड द्वारा किया गया निर्यात और आयात

(हिन्दी)

588. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन ताजे फलों एवं सब्जियों का, मात्रा-वार, व्यौरा क्या है ; जिन्हें नोफिड द्वारा वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान निर्यात एवं आयात किया गया ;

(ख) गत दो वर्षों के दौरान इस कारोबार में हुए लाभ-हानि का व्यौरा क्या है ;

(ग) देश के विभिन्न भागों में इन ताजे फलों एवं सब्जियों का विपणन करने के लिए कमीशन एजेंट नियुक्त करने के लिए क्या शर्तें निर्धारित की गई हैं ;

(घ) नोफिड द्वारा वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान इन कमीशन एजेंटों से कितनी बकाया भन-राशि वसूल की गई ; और

(ङ) बकाया भन-राशि का भुगतान न करने के कारण नोफिड ने कितने कमीशन एजेंटों को काली सूची में दर्ज किया है तथा उनसे बकाया राशि की वसूली के लिए क्या कदम रटाए हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुस्तापल्ली रामचन्द्रन्) :

(क) भारतीय राष्ट्रीय कृषि महकरी विपणन सभ लिमिटेड (नोफिड) द्वारा ताजे फलों और सब्जियों जिनमें मुख्यतया क्रमशः आम और प्याज हैं, के निर्यात का बंदीरा इस प्रकार है —

(मात्रा मीटरी टन में)

वर्ष	फल	सब्जियां
1989-90	20.945	39675.281
1990-91	23.099	58514.431

तथापि, उक्त अवधि के दौरान नोफिड ने ताजे फलों और सब्जियों का आयात नहीं किया।

(ख) नोफिड द्वारा किए गए निर्यात की लाभ-हानि की स्थिति निम्न प्रकार है :—

(सकल लाभ (+) हानि (—)

(लाख रुपये)

वर्ष	फल	सब्जियां
1989-90	0.43(—)	62.57(+)
1990-91	1.38 (+)	346.96(+)

(अनन्तिम)

(ग) चूंकि नोफिड ने फलों और सब्जियों का आयात नहीं किया इसलिए इस प्रयोजन के वास्ते कमीशन एजेंटों को नियुक्त करने की आवश्यकता नहीं थी।

(घ) और (ङ) : प्रश्न ही नहीं होता :

मराठवाडा क्षेत्र में टेलीफोन खराब होने की शिकायतें

(अनुवाद) :

589. श्री ज्योतिराम आनन्दराव देशमुख : क्या संसार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मराठवाडा क्षेत्र में विशेषकर परभणी औरंगाबाद, मनमाड और नांदेड आदि महाराष्ट्र के जिलों में प्रति 100 स्टेशनों में प्रति व्यक्ति टेलीफोन खराब होने की दर कितनी है,

(ख) एत छः माह के दौरान उपर्युक्त जिलों में टेलीफोन के बारे में कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ग) इन शिकायतों में कमी लाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पानायडू) :

(क) प्रति 100 स्टेशनों में प्रतिमाह टेलीफोन की दोष दर इस प्रकार है :—

- (i) मराठवाड़ा क्षेत्र — 15.55
- (ii) परभणी एक्सचेंज — 7.82
- (iii) औरंगाबाद एक्सचेंज — 17.61
- (iv) नानदेड़ एक्सचेंज — 30.44
- (v) मनमाड़ एक्सचेंज — 9.03

(ख) पिछले छः महीनों के दौरान "198" पर प्राप्त शिकायतों की कुल संख्या इस प्रकार है :—

- (i) मराठवाड़ा क्षेत्र — 41082
- (ii) परभणी एक्सचेंज — 1646
- (iii) औरंगाबाद एक्सचेंज — 10222
- (iv) नानदेड़ एक्सचेंज — 11659
- (v) मनमाड़ एक्सचेंज — 548

(ग) शिकायतों की संख्या को कम करने के उद्देश्य से निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :—

- (i) बाह्य संयंत्र की पुनर्स्थापना ।
- (ii) खुली तार लाइनों के स्थान पर केबिलें बिछाना ।
- (iii) दोष प्रवण टेलीफोन उपकरणों को बदलना ।

इस्पात के क्षेत्र में गैर-सरकारी कम्पनियों की भागीदारी

590. श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति : श्री बी० श्रीनिवास प्रसाद : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का इस्पात के क्षेत्र में गैर-सरकारी कम्पनियों की भागीदारी की अनुमति दस लाख टन क्षमता तक देने का विचार है,

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

(ग) देश में कितनी मात्रा में इस्पात का उत्पादन बढ़ाए जाने की संभावना है ?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) :

(क) जी, हां ।

(ख) और (ग) निजी क्षेत्र में अतिरिक्त क्षमता सृजित करने की आवश्यकता इसलिए महसूस की गई है कि अनुमानित मांग-पूर्ति के अन्तर को पूरा किया जा सके । इच्छुक पार्टियों से आवेदन-पत्र प्राप्त हुए हैं और उनकी जांच की जा रही है ।

राजस्थान द्वारा अपने हिस्से के गंगा के पानी की मांग

(हिण्डी) :

591. श्री गिरिधारी लाल भागंब : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग ने राजस्थान सरकार की गंगा नदी के बाढ़ जल को राजस्थान के बंजर क्षेत्रों के तरफ मोड़ने संबंधी मांग के बारे में कोई अध्ययन किया है;

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

(ग) गंगा जल में राजस्थान को अपने हिस्से का पानी कब तक मिलने की संभावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) :

(क) से (ग) हरिद्वार अथवा नरोरा के पास गंगा के अधिशेष बाढ़ जल का यमुना नदी में दिकपरिवर्तन किया जा सकता है तथा हरियाणा, राजस्थान और दिल्ली में अधिशेष बाढ़ जल उपयोग के वास्ते जा सकता है, इसकी जांच करने के लिए, जुलाई, 1982 में आयोजित गंगा बाढ़ नियंत्रण बोर्ड की आठवी बैठक में एक विशेषज्ञ समिति गठित की गई जिसमें उत्तर प्रदेश, हरियाणा, राजस्थान और केन्द्रीय जल आयोग में सदस्य थे। राजस्थान सरकार ने विशेषज्ञ समिति को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसमें हरिद्वार के पास नए बराज का निर्माण तथा वहां से यमुना को पार करके करनाल तक पोषक नहर, जो पश्चिमी यमुना नहर की हांसी शाखा में मिलेगी तथा राजस्थान क्षेत्र तक जाएगी, का निर्माण करके मानसून के दौरान 100 दिनों के लिए 1133 क्यूमेक गंगा के जल के दिकपरिवर्तन की परिकल्पना की है तथा विद्यमान अपर गंगा नहर और हिन्डन बराज के जरिए अथवा बिजनौर के नजदीक गंगा पर नए बराज का निर्माण कर लगभग 566 क्यूमेक गंगा जल का दिकपरिवर्तन और काली पश्चिमी नदी और हिन्डन नदी के जरिए भोखला तक यमुना पर दिकपरिवर्तन करके और वहां से गुडगांव नहर द्वारा पानी ले जाकर दिकपरिवर्तन करने की परिकल्पना की गई है। चूंकि मार्च, 1986 में प्रस्तुत की गई विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट अधिशेष जल की उपलब्धता के बारे में किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सकी, इसलिए 14 जनवरी, 1988 को आयोजित गंगा बाढ़ नियंत्रण बोर्ड की ग्यारहवीं बैठक में यह निर्णय किया गया कि केन्द्रीय जल आयोग के अध्यक्ष इसका विस्तृत अध्ययन करेंगे और इस पर एक रिपोर्ट बोर्ड को प्रस्तुत करेंगे जिसमें वर्तमान, निर्माणाधीन, अनुमोदित योजनाएं और अन्य योजनाएं जो केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुई हैं, उनकी जल संबंधी आवश्यकता पर विचार किया जाएगा। केन्द्रीय जल आयोग द्वारा किए गए अध्ययन का निष्कर्ष था कि एक वर्ष में 20-30 दिन से अधिक के लिए रायवाला अथवा नरोरा के पास पर्याप्त जल उपलब्ध नहीं है। अतः प्रस्तावित 100 कि० मी० से भी अधिक लम्बी बड़ी दिकपरिवर्तन नहर का केवल 20-30 दिन की छोटी अवधि के लिए निर्माण करना हानिकार होगा और इसका अनुरक्षण भी काफी खर्चीला हो जाएगा, जिसके कारण यह प्रस्ताव अत्यन्त अनाधिक है तथा जिस छोटी अवधि के लिए इस बड़ी नहर का निर्माण किया जाना है उसमें यमुना में भी अधिशेष जल उपलब्ध रहता है। दिसम्बर 1989 में केन्द्रीय जल आयोग द्वारा प्रस्तुत की गई यह रिपोर्ट संबंधित

राज्यों हरियाणा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और संघ शासित क्षेत्र दिल्ली को परिचालित की गयी है। दिल्ली ने कोई टिप्पणी नहीं दी है, लेकिन उत्तर प्रदेश और हरियाणा से उनकी टिप्पणियों की प्रतीक्षा है। राजस्थान से प्राप्त टिप्पणियों पर केन्द्रीय जल आयोग द्वारा विचार किया गया है और इनके उत्तर गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग को भेज दिए गए हैं।

पाकिस्तान की जेलों में रह रहे भारतीय नागरिक

592. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पाकिस्तान की जेलों में कितने भारतीय नागरिक कैद हैं और कब से हैं ;

(ख) क्या सरकार ने उनकी रिहाई के लिए पाकिस्तान के साथ कोई बातचीत चलाई है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

विदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) :

(क) उपलब्ध सूचना के अनुसार यह विश्वास किया जाता है कि पाकिस्तान की विभिन्न जेलों में 990 भारतीय कैद हैं।

(ख) भारतीय बन्धियों के जो भी मामले हमारी जानकारी में लाए गए हैं हमने उन्हें पाकिस्तानी प्राधिकारियों के साथ उठाया है।

(ग) हमारे निरन्तर प्रयासों के परिणामस्वरूप 37 भारतीय बन्धियों को 15-7-91 को रिहा कराके स्वदेश वापिस लाया गया है। अन्य भारतीय बन्धियों की रिहाई के लिए प्रयास किए जा रहे हैं।

धसन और केन नदियों पर बांधों का निर्माण

593. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की धसन और केन नदियों पर बांधों का निर्माण करने संबंधी कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के पास लम्बित है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) :

(क) और (ख) धसन नदी पर बांध के निर्माण का कोई प्रस्ताव केन्द्र में प्राप्त नहीं हुआ है। केन्द्रीय जल आयोग द्वारा मूल्यांकन किए जाने के लिए केन बहुप्रयोजनी परियोजना (जो महान गंगऊ बांध के रूप में भी जानी जाती है) जुलाई, 1982 में प्राप्त हुई थी। यह परियोजना उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश के बीच अन्तर्राष्ट्रीय परियोजना है। चूंकि सह-वेमिन राज्यों के बीच बांधस्थल पर उल्लेख्य जल संसाधन के मूल्यांकन में मतभेद था, इसलिए

परियोजना की आयोजना को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। इसलिए, जांच के बाद, केन्द्रीय जल आयोग ने दोनों राज्यों के बीच अन्तिम रूप में निर्धारित जल उपलब्धता के आधार पर संशोधित परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए फरवरी, 1987 में मध्य प्रदेश सरकार को परियोजना लौटा दी थी। दोनों राज्य जल उपलब्धता की मात्रा के बारे में किमी ममझौते पर नहीं पहुंचे हैं।

गन्ने का उत्पादन

594. श्री राजवीर सिंह : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा देश में गन्ने के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए किसानों को प्रोत्साहन देने तथा नई तकनीक उपलब्ध कराने के लिए कोई कदम उठाए जा रहे हैं; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्हापल्ली रामचन्द्रन) :

(क) धार (ख) भारत सरकार चीनी कारखाने वाले क्षेत्रों में गन्ना विकास के लिए अन्य बातों के साथ-साथ राज्य सरकारों के माध्यम से चीनी प्रतिष्ठानों की चीनी विकास निधि में से ऋण मुहैया करती है। गन्ना विकास योजना के अन्तर्गत काश्तकारों को प्रोत्साहन देने के लिए राज्य सरकारों की सकारिणों पर चीनी प्रतिष्ठानों को ऋण मंजूर किए जाते हैं ताकि वे उन्नत किस्मों को अपना सकें, कीटनायंत्रण उपाय कर सकें, पौधशालाएं तैयार कर सकें, सिंचाई आदि का प्रबंध कर सकें। चीनी विकास निधि के अन्तर्गत इन प्रतिष्ठानों के लिए ऋणों के रूप में 40 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है ताकि 1991-92 के दौरान इस योजना का कार्यान्वयन किया जा सके।

इसके अलावा, भारत सरकार "एंड्रोप्टिव रिमर्च आन शुगरकेन" नामक परियोजना के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद को चीनी विकास निधि के अन्तर्गत सहायक अनुदान मुहैया करती है। इस परियोजना में किसानों को लगातार सप्लाई किए जाने के लिए पर्याप्त मात्रा में प्रजनक, आधारी और प्रमाणीकृत बीजों का उत्पादन, उत्तर प्रदेश, बिहार और हरियाणा में बेहतर उपज के लिए पेड़ी फसल का उन्नत प्रबंध तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार में जल-प्लावित परिस्थितियों के अन्तर्गत गन्ना फसल प्रबंध संबंधी कार्यक्रम शामिल हैं। वर्ष 1991-92 के लिए इस परियोजना का बजट परिव्यय 414.81 लाख रुपये है।

पूर्वी दिल्ली में विए गए टेलीफोन कनेक्शन

595. श्री गोबिन्द चन्द्र मुण्डा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी दिल्ली में यमुना विहार टेलीफोन एक्सचेंज से कई महीने पहले जिन व्यक्तियों को "ओ०की०" नम्बर जारी किए गए थे, उन्हें अभी तक टेलीफोन कनेक्शन नहीं दिए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और क्या सरकार संबंधित व्यक्तियों को चालू वर्ष के दौरान यह मुविधा देने पर विचार कर रही है; और

(ग) यदि हां, तो कब तक और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु): (क) जी हां।

(ख) कुछ मामलों में जहां केबिल-रेयर उपलब्ध नहीं हैं, कनेक्शन नहीं दिए गए हैं। क्षेत्र के पूर्ण विकास के लिए, यहां एक नया एक्सचेंज स्थापित करना आवश्यक है। हालांकि दिल्ली विकास प्राधिकरण ने यमुना विहार में टेलीफोन एक्सचेंज (आर० एल० यू०) खोलने के लिए 24-01-1991 को भूमि आवंटित कर दी थी, लेकिन दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा इस क्षेत्र की विकास योजना में मंशोधन करने के कारण प्लॉट का कब्जा नहीं दिया गया। इसके कारण कनेक्शन प्रदान करने में देरी हुई।

(ग) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड, टेलीफोन एक्सचेंज प्लॉट को उपलब्ध कराने में शीघ्रता करने के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण के प्राधिकारियों से निरंतर सम्पर्क बनाए हुए है। भूमि उपलब्ध करा दिए जाने के पश्चात, छः से आठ महीनों की अवधि के भीतर कनेक्शन दे दिए जायेंगे।

नई दिल्ली के नार्थ और साउथ एवेन्यू में चोरी

596. श्री गोविन्द चन्द्र मंडा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली के नार्थ और साउथ एवेन्यू में गत दो वर्षों के दौरान दिल्ली पुनिम में चोरी और लूटपाट के कितने मामले दर्ज कराए गए; और

(ख) इनमें से कितने मामले अभी मुलक्षाए जाने शेष हैं और मुलक्षाने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जंकब): (क) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) 1991 में साउथ एवेन्यू में एक सांसद के फ्लैट से चोरी का केवल एक मामला सूचित किया गया था, जिसकी जांच की जा रही है। इसी प्रकार सेंधमारी के 5 मामले (1990 के 2 और 1991 के 3) और सांसद के फ्लैटों के अलावा अन्य मकानों से 1991 में चोरी के 7 मामले सूचित किए गए जिनकी जांच की जा रही है। जांच कार्य को अन्तिम रूप देने में किसी प्रकार का विलम्ब ध्यान में नहीं आया है।

बिबरण

अपराध शीर्ष	वर्ष	नार्थ	माउथ	माउथ और
		एवेन्यु	एवेन्यु	नार्थ एवेन्यु के
		में मासदों के फ्लैटों में		अन्य मकानों में
		सूचित मामले		दर्ज किए गए
				अन्य मामले
डकैती	1889	---	---	---
	1990	---	---	---
	1991	---	---	---
	(30-6-91 तक)			
लूट	1989	---	---	---
	1990	---	---	---
	1991	---	---	---
	(30-6-91 तक)			
छीना झपटी	1989	---	---	---
	1990	---	---	---
	1991	---	---	---
	(30-6-91 तक)			
सेंधमारी	1989	1	1	3
	1990	1	---	4
	1991	---	---	5
	(30-6-91 तक)			
अन्य चोरी	1989	2	---	24
	1990	---	2	18
	1991	---	1	9
	(30-6-91 तक)			

दिल्ली में औद्योगिक और वाणिज्यिक एककों को लाइसेंसों की मंजूरी

[अनुवाद]

597. श्री मदन लाल खुराना : क्या गृह मंत्री 12 अप्रैल, 1990 के अतिरिक्त प्रश्न संख्या 4766 के उत्तर के संदर्भ में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 01 जनवरी, 1990 से पूर्व चालू होने वाली औद्योगिक और वाणिज्यिक इकाइयों को अब तक लाइसेंस जारी कर दिए गए हैं :

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं :

(ग) क्या 01 जनवरी, 1990 के बाद में अनुपयुक्त क्षेत्रों में बड़ी संख्या में औद्योगिक और वाणिज्यिक इकाइयां उठ खड़ी हुई हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जंकब) : (क) और (ख) ऐसी इकाइयों को लाइसेंस देने का कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

(ग) और (घ) ऐसी इकाइयों की पहचान के लिए कोई सर्वे नहीं किया गया है।

केरल में नये टेलीफोन कनेक्शन

598. श्री बी० एस० विजयराघवन :

प्रो० के० वी० यामस :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) केरल में इस समय नये टेलीफोन कनेक्शनों हेतु कितने आवेदन पत्र लंबित हैं ;

(ख) उन्हें कनेक्शन देने हेतु क्या कार्यवाही की गई है ;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार के पास केरल के कुछ और स्थानों पर एम० टी०डी० की सुविधा देने की कोई योजना है ;

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

(ङ) आगामी पांच वर्षों के दौरान केरल में टेलीफोन एक्सचेंजों के आधुनिकीकरण और विस्तार कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगप्पा नायडु) : (क) 30-6-1991 की स्थिति के अनुसार टेलीफोन कनेक्शनों के लिए प्रतीक्षारत आवेदकों की संख्या 1,86,724 है।

(ख) 1991-92 के दौरान लगभग 40,000 टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किए जाने की योजना है तथा 8वीं योजना के दौरान शेष आवेदकों को उत्तरोत्तर टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किए जाने की योजना है।

(ग) और (घ) जी हां। चालू वर्ष के दौरान 12 स्टेशनों पर पहले ही एम० टी० डी० सुविधा प्रदान की जा चुकी है। 1991-92 की शेष अवधि के दौरान 40 में भी अधिक स्टेशनों पर एम० टी० डी० सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव है।

(ङ) केरल दूरसंचार सचिव के टेलीफोन एक्सचेंजों के विस्तार तथा आधुनिकीकरण में संबंधित 8वीं योजना के मसौदा प्रस्तावों में निम्नलिखित शामिल है :—

— 5000 से अधिक लाइनों वाले एक्सचेंजों की प्रतीक्षा अवधि को कम करके औसतन एक वर्ष करने और 5000 से कम लाइनों वाले एक्सचेंजों में व्यवहारिक

तौर पर मांग करने पर यह सुविधा प्रदान करने के लिए नेटवर्क का विकास करना।

- जिन उपस्करों का कार्यकाल समाप्त हो गया है, उन्हें एलैक्ट्रॉनिक उपस्कर से बदलना।
- 60 कि०मी० के क्षेत्र में डकिंग की व्यवस्था।
- स्थानीय नेटवर्क में कुल उपस्कर के 94% की सीमा तक डिजिटल उपस्कर शामिल करना।

केरल में सोने के भण्डार

599. श्री बी० एस० बिजयराघवन : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल के नीलाम्बर क्षेत्र में सोने और खनिज भंडारों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

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

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) जी हां। भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण (जी० एस० आई०) और केरल राज्य के केरल खनिज गवेषण और विकास प्रोजेक्ट (के० एम० ई० डी० पी०) ने केरल के नीलाम्बर क्षेत्र में प्राथमिक और बजरी स्वर्ण दोनों के लिए खोज की है। जी० एस०आई० ने नीलाम्बर के लगभग 16 किलोमीटर उत्तर-पूर्व में कोराटीमाला में लौह अयस्क के लिए भी खोज की है।

(ख) स्वर्ण : केरल राज्य प्रोजेक्ट द्वारा नीलाम्बर में मारुदा में विस्तृत गवेषण से 0.5 मिलियन टन स्वर्णम रीफ भंडारों की पुष्टि की है, जहां प्रतिटन औसतन 4 ग्राम स्वर्ण है।

चेलियार-पुन्नपुजा नदी तल में बजरी स्वर्ण के विस्तृत गवेषण से वहां 2.5 मिलियन टन स्वर्णमय बजरी की पुष्टि हुई है, जहां स्वर्ण ग्रेड 0.1 ग्राम/घन मीटर है।

लौह अयस्क

जी० एस० आई० द्वारा नीलाम्बर के लगभग 16 किलोमीटर उत्तर-पूर्व में कोराटीमाला में 4.63 मिलियन टन लौह अयस्क भंडारों का आकलन किया गया है।

फिजी के साथ राजनैतिक संबंध

600. श्री बी० एस० बिजयराघवन : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फिजी के साथ भारत के राजनैतिक संबंध हैं ;

(ख) क्या उस देश में भारतीय मूल के निवासियों के साथ द्वितीय श्रेणी के नागरिकों जैसा व्यवहार किया जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो उनके लोकतांत्रिक अधिकारों को बहाल करने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या नए प्रयास किये जा रहे हैं ?

विदेश मंत्री (श्री भागवत सिंह सोलंकी) : (क) जी हाँ। यद्यपि सूबा में हमारा मिशन 24 मई, 1990 को बन्द कर दिया गया था लेकिन हमने फिजी के साथ अपने राजनैतिक संबंध तोड़े नहीं हैं।

(ख) 25 जुलाई, 1990 को जो गैर-कानूनी संविधान लागू किया गया था उसमें ऐसे प्रावधान हैं जिनमें भारतीय मूल के फिजीवासियों के विरुद्ध भेदभाव किया गया है।

(ग) भारत सरकार संबंधित संयुक्त राष्ट्र संगठनों और मानवाधिकार निकायों में इस मामले को पुरजोर तरीके से उठा रही है। 1987 के मैनिक विद्रोह के बाद से हमें संयुक्त राष्ट्र महासभा के हर सत्र में उठाया गया है तथा अल्पसंख्यकों के प्रति भेदभाव रोकने और उनकी सुरक्षा में संबद्ध मानवाधिकार उप-आयोग के 1990 के सत्र में और मानवाधिकार आयोग के 1991 के सत्र में उठाया गया है।

भारत अभी भी राष्ट्रमण्डल में फिजी के पुनः प्रवेश का विरोध करता है।

भारतीय मूल के फिजीवासियों के विरुद्ध भेदभाव के मामले को बार-बार संबंधित देशों के साथ द्विपक्षीय स्तर पर उठाया गया है।

सरकार फिजी की अपदस्थ लेबर पार्टी और नेशनल फेडरेशन पार्टी कोलीशन के नेताओं के साथ निरन्तर सश्रिय सम्पर्क बनाए हुए है जिनमें भारतीय मूल के निर्वाचित फिजीवासी भी सदस्य हैं।

पोलावरम बहु-उद्देश्यीय परियोजना

601. **श्री शोभनाश्रीदेवर राव बाड्डे :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पोलावरम बहु उद्देश्यीय परियोजना में संबंधित प्रस्ताव स्वीकृति हेतु केन्द्रीय सरकार के पास लम्बित है, और

(ख) यदि हाँ, तो उसे कब तक स्वीकृति प्रदान किये जाने की संभावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) आन्ध्र प्रदेश में गोदावरी नदी पर पोलावरम बांध तथा बायां तट नहर और दायां तट नहर के लिए दो परियोजना रिपोर्टें क्रमशः अप्रैल, 1983 एवं मार्च, 1984 में अलग-अलग प्राप्त हुई थी। दोनों प्रस्तावों की साथ-साथ दिसम्बर, 1987 में समग्र रूप से जांच करने के बाद यह देखा गया कि जल उपलब्धता की विश्वसनीयता, भूजल के संयुक्त उपयोग, अवसादन अध्ययन, मृदा सर्वेक्षण, उड़ीसा तथा मध्य प्रदेश सरकारों को उनके क्षेत्रों की जलमग्नता के लिए सहमति तथा वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत स्वीकृति से संबंधित मूल कमियां हैं। इसलिए इसकी जांच को आगे और जारी रखे जाने के लिए यह परियोजना स्वीकार्य नहीं पायी गयी तथा राज्य सरकार की लौटा दी गयी। राज्य सरकार द्वारा केन्द्र में मूल्यांकन हेतु संयुक्त संशोधित परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत किया जाना वैकल्पिक है। जुलाई, 1990 में राज्य सरकार द्वारा केवल अद्यतन

लागत अनुमान प्रस्तुत किया गया था। अगस्त, 1990 में आयोग द्वारा रिपोर्ट को पूर्णतः संशोधित किए जाने की आवश्यकता को पुनः दोहराया गया।

कृष्णा सिंचाई नहर प्रणाली का आधुनिकीकरण

602. श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाड्डे :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने कृष्णा सिंचाई नहर प्रणाली का आधुनिकीकरण करने के बारे में एक योजना केन्द्रीय सरकार को भेजी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इस संबंध में अभी तक क्या कारबाई की गई है ;

(ग) क्या इस योजना के लिए विदेशी सहायता लेना उचित ठहराया गया है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) 99.67 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत में कृष्णा डेल्टा सिंचाई प्रणाली के आधुनिकीकरण के लिए एक योजना मूलतः सितम्बर, 1979 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त की गई थी। मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों के अनुपालन में राज्य सरकार ने दिसम्बर, 1985 में 425 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से एक संशोधित और अद्यतन रिपोर्ट पुनः प्रस्तुत की। इस प्रस्ताव में सिंचाई नहरों को पक्का करने, पुरानी संरचनाओं को बदलने, नयी संरचनाओं का निर्माण करने, कमान क्षेत्र में जल निकास प्रणाली का रिमाडल करने, भूजल का संयुक्त प्रयोग करने, संचार सुविधाओं में सुधार करने और अच्छे प्रबंध के लिए फसल पैटर्न और संचालन में परिवर्तन करने की परिफ़रणा की गयी है। इस परियोजना रिपोर्ट में भी अधिकरण द्वारा आबंटित मात्रा से अधिक जल का उपयोग करने, परियोजना प्राक्कलन में भूजल और पुनः चक्रित (रिसाइकल्ड) जल के उपयोग की लागत को शामिल किए जाने, कमान क्षेत्र में जलमग्नता और लवणीयता के संबंध में मृदा सर्वेक्षण के बारे में कमी पायी गई। इसलिए टिप्पणियों का अनुपालन करने, परियोजना रिपोर्ट को संशोधित और अद्यतन करके पुनः प्रस्तुत किए जाने के लिए राज्य सरकार को लौटा दिया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

सोमासिला परियोजना

603. श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाड्डे :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश सरकार ने सोमासिला परियोजना चरण एक और चरण, दो के प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति हेतु कब भेजे थे;

- (ख) इन प्रस्तावों को स्वीकृति प्रदान करने में विलम्ब के क्या कारण हैं, और
(ग) इन प्रस्तावों को कब तक स्वीकृति प्रदान किए जाने की संभावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) सोमसिला परियोजना चरण-I को 17.2 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर योजना आयोग द्वारा सितम्बर, 1973 में स्वीकृत कर दिया गया था। बाद में, 147 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर चरण-II तथा II के लिए संशोधित व्यापक परियोजना रिपोर्ट अगस्त, 1985 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुई थी। दोबारा, उत्तरी और दक्षिणी पोषक चैनलों तथा वितरणियों के विस्तार के लिए प्रावधान के कारण 199.1 करोड़ रुपये की लागत का सोमसिला परियोजना का संशोधित अनुमान दिसम्बर, 1987 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुआ था।

(ख) और (ग) केन्द्रीय जल आयोग ने यह पाया कि व्यापक परियोजना में नहर डिजाइन पहलुओं, सिंचाई आयोजना, भूजल उपयोग, पर्यावरण स्वीकृति तथा वित्तीय पहलुओं की कमी है। चूँकि राज्य सरकार ने अनुपालन के लिए सुझावों का उत्तर नहीं दिया था, इसलिए परियोजना को हाल ही में राज्य सरकार को लौटा दिया गया है। अब राज्य सरकार से यह अपेक्षा की जाती है कि वह बतायी गई कमियों को दूर करे तथा प्रस्ताव को अद्यतन करे।

तुंगभद्रा उच्च स्तर नहर परियोजना: चरण-दो

604. श्री शोभनाश्रीश्वर राव वाड्डे : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने तुंगभद्रा उच्च स्तर नहर परियोजना चरण-दो का प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार को स्वीकृति हेतु भेजा है, और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इस प्रस्ताव को कब तक स्वीकृति प्रदान किए जाने की संभावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) जी हाँ।

(ख) संयुक्त तुंगभद्रा उच्च स्तरीय नहर चरण-दो (कनटिक तथा आंध्र प्रदेश के लिए) योजना आयोग द्वारा 14.56 करोड़ रुपये की कुल लागत से जनवरी 1967 में पहले ही अनुमोदित की जा चुकी है। आंध्र प्रदेश का हिस्सा 9.15 करोड़ रुपये था, जिसमें आंध्र प्रदेश में लगभग 55,640 हेक्टेयर क्षेत्र की सिंचाई की परिकल्पना की गई थी। तत्पश्चात्* फरवरी, 1985 में आंध्र प्रदेश ने अपनी सीमा में कार्यों के वास्ते 111.7 करोड़ रुपये का संशोधित अनुमान प्रस्तुत किया था। इसकी जांच से पता चलता है कि लगभग 90270 हेक्टेयर क्षेत्र को वार्षिक सिंचाई प्रदान करने के लिए तीन जलाशयों तथा एक बराज को जोड़ने से परियोजना के क्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन हो गया है। जल की उपलब्धता तथा परियोजना की

व्यवहार्यता स्थापित करने के लिए संशोधित परियोजना में ब्यारे तथा अध्ययन शामिल नहीं थे। इसलिये परियोजना को अधूरा पाया गया और मई, 1988 में परियोजना के जल विज्ञान तथा कार्य मारणियों को केन्द्रीय जल आयोग के परामर्श से अंतिम रूप देने के लिए परियोजना राज्य सरकार को लौटा दी गई थी। राज्य सरकार द्वारा अब केन्द्रीय जल आयोग द्वारा दी गई सलाह के आधार पर संशोधित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जानी है।

खनिज पदार्थों तथा भूजल का पता लगाने के लिए आस्ट्रेलिया का वायु-चुम्बकीय सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव

605. श्री भाग्ये गोवर्धन : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खनिज पदार्थों तथा भूजल का पता लगाने के लिए आस्ट्रेलिया सरकार की ओर से वायु-चुम्बकीय सर्वेक्षण कराने का कोई प्रस्ताव मिला था ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यारा क्या है और उस पर केन्द्रीय सरकार ने क्या निर्णय लिया है ; और

(ग) यदि कोई निर्णय नहीं लिया गया है तो इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) जी हां। उड़ीसा राज्य में भूजल संसाधनों की खोज और प्रबंध के लिए समर्पित अध्ययन के अंश के रूप में उच्च रिजाल्यूशन एयरो-मैग्नेटिक सर्वेक्षण का प्रस्ताव क्राउन टेक्निकल सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड द्वारा उड़ीसा सरकार को प्रस्तुत किया गया था।

(ख) और (ग) अनुमोदित प्रस्ताव के अनुसार 3.3 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से 21,500 वर्ग कि० मी० क्षेत्र को इसमें आवृत्त किया जा सकेगा। इस परियोजना लागत का 80 प्रतिशत आस्ट्रेलिया सहायता के अन्तर्गत प्राप्त अनुदान और ऋण से पूरा किया जाएगा, जबकि शेष 20 प्रतिशत लागत का वहन उड़ीसा सरकार द्वारा किया जाना है। मीटे तौर पर अक्टूबर, 1991 में शुरू करके 18 महीनों में चरण-I का कार्य पूरा कर लिया जाएगा।

यह प्रस्ताव सहायता के लिए आस्ट्रेलिया सरकार को प्रस्तुत किया गया है।

चरण-I के निष्पादन की पुनरीक्षा के बाद ही चरण-II का काम शुरू किया जाएगा।

सिन्धुई वित्त निगम की स्थापना

606. श्री प्रकाशबापू वसंतराव पाटील : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय महत्व की बड़ी सिन्धुई परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए उन्हें ऋण के रूप में धनराशि उपलब्ध कराने हेतु सिन्धुई वित्तनिगम की स्थापना करने संबंधी प्रस्ताव तैयार कर लिया गया है, और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) और (ख) आठवी योजना में शामिल करने के लिए बृहद और मध्यम सिंचाई कार्य— क्रम पर कार्यदल द्वारा एक सिंचाई वित्त निगम गठित करने के प्रस्ताव की सिफारिश की गई थी। इस प्रस्ताव में निगम के लिए साम्य पूंजी (इक्विटी) और ऋणों के रूप में केन्द्रीय सरकार द्वारा संसाधन उपलब्ध कराने का प्रावधान है। इसके अतिरिक्त, इस निगम को बाजार से उधार लेने के साथ-साथ घरेलू तथा अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय अभिकरणों से संसाधन बढ़ाने के अधि- कार दिए जायेंगे। तथापि, योजना आयोग ऐसा निगम गठित करने से सहमत नहीं था। विकल्प के रूप में राष्ट्रीय महत्व की सिंचाई परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए विशेष सहायता उपलब्ध कराने हेतु एक स्कीम शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है।

निर्माणाधीन सिंचाई परियोजनायें

607. श्री प्रकाशबापू बलंतराव पाटील : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में जून, 1991 को कितनी बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाएं निर्माणाधीन थीं,

(ख) क्या इनमें से कुछ परियोजनाएं कार्यक्रमानुसार पीछे चल रही हैं जिसके परिणामस्वरूप इन परियोजनाओं की लागत में वृद्धि हो गई है, और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बिद्याचरण शुक्ल) : (क) जून, 1991 तक 167 बृहद तथा 287 मध्यम अनुमोदित तथा अनुमोदित परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं।

(ख) जी हां।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और मभापटल पर रख दी जाएगी।

संसद सदस्यों के कोटे से टेलीफोन कनेक्शन

[हिन्दी]

608. श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान तथा आज तक सदस्यों के कोटे से बिना बारी के अभी तक कुल कितने टेलीफोन कनेक्शन जारी किए गए हैं और अभी कितने और कनेक्शन जारी किए जाने बाकी हैं;

- (ख) क्या सरकार का सभी कनेक्शन जारी करने का प्रस्ताव है; और
 (ग) यदि हां, तो इनके कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु) : (क) में (ग) जनवरी, 1991 में कोटा प्रणाली की घोषणा किए जाने के समय से लेकर अब तक बिना बारी के लगभग 4000 टेलीफोन कनेक्शन जारी किए गए। जब, इन टेलीफोन कनेक्शनों को लगाने की कार्रवाई चल रही थी, दूरसंचार फील्ड यूनिटों ने बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शनों की कुछ जाली मंजूरी आदेशों की ओर ध्यान दिलाया। मई 1991 में, मतर्कता शाखा को इन जाली मामलों का पता लगाने के लिए जांच करने का आदेश दिया गया। इस जांच-पड़ताल के पूरी होने तक बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन देने की कार्रवाई पर रोक लगा दी गई। जांच-पड़ताल पूरी होने के बाद ही आगे की कार्रवाई की जा सकेगी। बहरहाल माननीय सदस्यों द्वारा अपने कोटे के अन्तर्गत की गई टेलीफोन कनेक्शन देने की सिफारिशों पर अलग से कार्रवाई की जा रही है। तकनीकी दृष्टि से व्यवहार्य होने पर ये टेलीफोन प्रार्थामकता के आधार पर उत्तरोत्तर रूप से संस्थापित कर दिए जायेंगे।

पाकिस्तान से भारत घाये व्यक्ति

609. श्री गोविन्दराव निकम : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का ध्यान 6 मई, 1991 के नवभारत टाइम्स में "सिंध में बड़ी सख्या में हिन्दुओं का पलायन" शीर्षक में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;
 (ख) यदि हां, तो भारत में कितने व्यक्ति आये;
 (ग) क्या सरकार ने उनकी वापसी के लिए पाकिस्तान सरकार के साथ कोई विचार-विमर्श किया है;
 (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यारा क्या है; और
 (ङ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार भारत में उनका पुनर्वास करने का है;

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) : (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) उपलब्ध रिपोर्ट के अनुसार पाकिस्तान से हिन्दुओं के उल्लेखनीय प्रवसन का कोई समस्या नहीं है। कुछ हिन्दू सामान्य रूप से अपने संबंधियों/मित्रों में मिलने के लिए वैध पास-पोर्ट और वीजा पर भारत आते हैं और उनके मामले में अलग से कोई आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। जो लोग लम्बी अवधि तक ठहरने के लिए आवेदन देते हैं उनके लिए लम्बी अवधि तक ठहरने की सुविधा उपलब्ध है।

(ग) से (ङ) क्योंकि वे शरणार्थी नहीं हैं इसलिए इस मामले को पाकिस्तान सरकार के साथ उठाने अथवा उनको राहत और पुनर्वास उपलब्ध कराने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

कोंकण क्षेत्र में मत्स्यन का विकास

[अनुवाद]

610. श्री गोविन्दराव निकम : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का महाराष्ट्र के कोंकण क्षेत्र में मछली संवर्धन केन्द्रों की स्थापना करने का कोई विचार है ;

(ख) यदि हां, तो किन-किन स्थानों पर ये केन्द्र स्थापित किए जायेंगे ;

(ग) क्या कोंकण क्षेत्र में मत्स्यन के विकास हेतु कोई अध्ययन किया गया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन) : (क) से (घ) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर प्रस्तुत कर दी जायेगी।

खाद्यान्नों का उत्पादन

611. श्री सैयद शाहबुद्दीन : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान खाद्यान्नों का खाद्यान्न-वार अनुमानन: कितना उत्पादन हुआ ;

(ख) वर्ष 1980-81 की तुलना में प्रतिवर्ष प्रत्येक खाद्यान्न की वृद्धि दर कितनी रही ;

(ग) वर्ष 1990-91 और 1980-81 के मध्य के वर्षों में जनसंख्या अनुमान के अनुसार प्रति व्यक्ति खाद्यान्न की कितनी उपलब्धता थी; और

(घ) खाद्यान्नों के उत्पादन में कितनी वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन) : (क) और (ख) कुछ राज्यों से वर्ष 1990-91 के लिए खाद्यान्नों के उत्पादन के अन्तिम अनुमान अभी प्राप्त किए जाने हैं। फिर भी, वर्तमान मूल्यांकन के अनुसार 1990-91 के दौरान खाद्यान्नों का अनुमानित उत्पादन 176.0 से 176.5 मिलियन मीटरी टन होने की संभावना है। 1980-81 के लिए उत्पादन के अनुमानों सहित फसलवार ब्योरा

तथा बिन्दु-दर-बिन्दु के आधार पर 1980-81 में 1990-91 के दौरान वृद्धि की वार्षिक दरें नीचे दी गई हैं :—

फसल	उत्पादन (मिलियन मीटरी टन)		1980-81 में 1990-91 के दौरान वृद्धि की वार्षिक दर
	1980-81	1990-91	
	(संभावित)		
चावल	53.7	74.6	3.39
गेहूँ	36.3	54.0 54.5	4.10
मोटे अनाज	29.0	33.4	1.42
दालें	10.6	14.0	2.82
कुल खाद्यान	129.6	176.0 176.5	3.10

(ग) कलैण्डर वर्ष 1980, 1981 तथा 1990 के लिए खाद्यानों की प्रति व्यक्ति निवल उपलब्धता क्रमशः 410.4, 453.7 (अनन्तिम) तथा 474.6 (अनन्तिम) ग्राम प्रति दिन है।

(घ) 1980-81 में 1990-91 तक की अवधि में, खाद्यानों के उत्पादन में वृद्धि मुख्यतः इसकी उत्पादकता में वृद्धि के कारण हुई है।

घुसपैठियों की गिरफ्तारी

612. श्री संयव शाहबुद्दीन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1990-91 के दौरान सुरक्षा बलों ने जम्मू और कश्मीर और अन्य सीमावर्ती राज्यों में अन्तर्राष्ट्रीय सीमा तथा वास्तविक नियंत्रण रेखा के आर पार क्षेत्रवार कितने घुसपैठियों को पकड़ा;

(ख) इसके पहले के तीन वर्षों के तत्संबंधी आंकड़े क्या हैं;

(ग) वर्ष 1990-91 और इससे पहले के तीन वर्षों के दौरान क्षेत्रवार कितने घुसपैठिये मारे गए;

(घ) ऐसी घुसपैठों और भगाड़ों को रोकने के लिए जम्मू और कश्मीर में सीमा और वास्तविक नियंत्रण रेखा को सील करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) वर्ष 1990-91 के दौरान क्षेत्रवार सुरक्षा बलों ने अवैध रूप में हमारी सीमा पार करके विदेश जाने अथवा विदेशी अधिभूत सीमा क्षेत्र में जाते समय कितने व्यक्तियों को पकड़ा और कितने व्यक्ति मारे गए और इससे पूर्व के तीन वर्षों के तत्संबंधी आंकड़े क्या हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) : (क) से (ग) और (ङ) एक विवरण संलग्न है।

(घ) सुरक्षा बलों की संख्या बढ़ाई गई है, और अधिक सीमा चौकियां स्थापित की गई हैं और अतिरिक्त निगरानी बुरुज बनाए गए हैं। सीमा सुरक्षा बल को गहन गश्त लगाने के लिए अतिरिक्त वाहनों और घुसपैठियों का पता लगाने के लिए आधुनिकतम उपकरणों से सुसज्जित किया गया है। खुले हुए संवेदनशील क्षेत्रों में तारों की बाढ़ लगाई गई है और फ्लड लाइटनिंग उपलब्ध कराए गए हैं। जम्मू और कश्मीर में नियंत्रण रेखा/अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर बाहर से घुसपैठ करने/देश से छिपकर बाहर जाने को प्रभावी रूप से नियंत्रित करने के लिए बलों को क्रम से यथासंभव तैनात किया गया है।

विवरण

(क) और (ख) वर्ष 1988 से 1991 (31 मई, 1991 तक) की अवधि के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर सुरक्षा बलों द्वारा पकड़े गए घुसपैठियों की संख्या निम्नलिखित है:—

	1988	1989	1990	1991 (31 मई, 1991 तक)
जम्मू (आई०बी०)	80	69	37	16
पंजाब	2129	1712	602	304
राजस्थान	1207	918	336	158
गुजरात	21	15	13	9
पश्चिम बंगाल	23188	25736	44686	27332
असम	102	137	227	94
मेघालय	168	361	276	291
मिजोरम	1	5856	1	123
त्रिपुरा	1193	942	2087	762
मणीपुर	54	296	279	79
नागालैण्ड	—	3	—	2

(ग) वर्ष 1988 से 1991 (31 मई 1991 तक) की अवधि के दौरान मारे गए घुसपैठियों की संख्या निम्नलिखित है :—

	1988	1989	1990	1991 (31 मई, 1991 तक)
जम्मू (आई०बी०)	35	30	21	20
पंजाब	201	265	107	22
राजस्थान	179	85	51	41
गुजरात	2	—	—	—
पश्चिम बंगाल	3	12	13	26
असम	1	—	2	—
मेघालय	2	3	2	—
मिजोरम	—	—	—	—
त्रिपुरा	3	2	3	6
मणीपुर	—	—	—	—
नागालैण्ड	—	—	—	—

(ङ) (i) भारत से विदेशी देशों को अवैध रूप से पार करते समय पकड़े गए व्यक्तियों की संख्या निम्नलिखित है :—

	1983	1989	1990	1991 (31 मई, 1991 तक)
जम्मू (आई०बी०)	36	39	37	7
पंजाब	4988	7710	4576	3440
राजस्थान	3568	3079	1216	264
गुजरात	9	12	8	7
पश्चिम बंगाल	1098	2056	2178	812
असम	69	102	139	218
मेघालय	39	116	119	84
मिजोरम	—	—	—	—
त्रिपुरा	284	277	452	217
मणीपुर	48	224	113	45
नागालैण्ड	—	—	—	—

(ii) अवधि के दौरान भारत से विदेशी देशों को अवैध रूप से पार करने समय मारे गए व्यक्तियों की संख्या निम्नलिखित है :—

	1988	1989	1990	1991 (31 मार्च, 1991 तक)
जम्मू (आई०बी०)	3	17	5	1
पंजाब	36	55	38	16
राजस्थान	3	9	8	4
गुजरात	—	—	—	—
पश्चिम बंगाल	1	2	3	1
असम	—	2	—	2
मेघालय	—	2	7	—
मिजोरम	—	—	—	—
त्रिपुरा	2	3	3	1
मणीपुर	—	—	—	—
नागालैण्ड	—	—	—	—

बिना बारी के स्वीकृत किए गए टेलीफोन कनेक्शन

[हिन्दी]

613. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 01 दिसम्बर, 1990 से 31 मार्च, 1991 तक दिल्ली और नई दिल्ली में बिना बारी के कितने टेलीफोन कनेक्शन स्वीकृत किए गये ;

(ख) श्रेणीवार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, और

(ग) बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन देने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगय्या नायडु) :

(क) बिना बारी के कुल 8000 टेलीफोन कनेक्शन स्वीकृत किए गए ।

(ख) विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत पंजीकृत आवेदकों को बिना बारी के आधार पर प्राथमिकता से टेलीफोन कनेक्शन दिए जाते हैं। टेलीफोन मंजूरीयों का ब्यौरा इस प्रकार से है :—

महीना/वर्ष	जारी की गई स्वीकृतियों का ब्यौरा
दिसम्बर, 1990	586
जनवरी, 1991	1561
फरवरी, 1991	2132
मार्च, 1991	3721
जोड़	
	8000

(ग) बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन सरकार के विवेकाधिकार के अन्तर्गत मंजूर किए जाते हैं।

दिल्ली नगर निगम, नई दिल्ली नगर पालिका और दिल्ली प्रशासन के कार्यकरण का मूल्यांकन

[अनुवाद]

614. श्री मदन लाल खुराना : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विगत में दिल्ली में एक निर्वाचित निकाय के न होने पर दिल्ली नगर निगम, नई दिल्ली नगर पालिका और दिल्ली प्रशासन के कार्यकरण का कोई मूल्यांकन किया गया है : और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) : (क) जी नहीं, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

सरकारी कार्यालयों में धातु-खोजी यंत्र (मेटल डिटेक्टर्स)

[हिन्दी]

615. श्री तेज नारायण सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी के सभी सरकारी कार्यालयों के प्रवेश द्वारों पर धातु-खोजी यंत्रों का उपयोग किया जा रहा है :

(ख) यदि नहीं तो क्या ऐसे धातु-खोजी यंत्र लगाये जाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ग) उसके परिणामस्वरूप पर्यटकों को होने वाली असुविधा से उन्हें बचाने के लिये क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० श्रीराम) : (क) और (ख) राजधानी में, गृह मंत्रालय के सुरक्षा प्रबंधों के अन्तर्गत आने वाले सरकारी कार्यालयों के प्रवेश/निकास द्वारों पर धातु-खोजी यंत्रों का प्रयोग नहीं किया जाता है। इस समय इन यंत्रों में धातुखोजी यंत्रों को लगाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन

616. श्री दिलीप सिंह भूरिया :

श्री कावम्बर एम० आर० जनार्दनन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में गत छः माह के दौरान बिना बारी के कुल कितने टेलीफोन कनेक्शन स्वीकृत किये गये हैं;

(ख) क्या सभी वो टेलीफोन कनेक्शन दे दिये गये हैं;

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

(घ) उनको टेलीफोन कनेक्शन कब तक दिये जाने की सम्भावना है?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगय्या नायडु) :

(क) पिछले छः महीनों (जनवरी—जून, 1991) के दौरान बिना बारी के मंजूर किए गए टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या 20630 है।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) उस स्थिति में जबकि टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने संबंधी कार्रवाई चल रही थी, जाली हस्ताक्षर करके बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन देने के कुछ मामलों की जानकारी दूरसंचार फील्ड यूनिटों में प्राप्त हुई। मई, 1991 में सतर्कता शाखा को जांच-पड़ताल करके जाली हस्ताक्षर वाले मामलों का पता लगाने के आदेश दिए गए थे। इस प्रकार जांच कार्य पूरा होने तक बिना बारी के टेलीफोन कनेक्शन देने संबंधी मंजूरीदा मामले रोक दिए गए। सामान्य रूप से आगे की कार्रवाई जांच-रिपोर्ट मिलने पर ही की जाएगी। तथापि, माननीय संसद सदस्यों की मिफारिश पर, उनके कोटे के अन्तर्गत टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने के मामलों में अलग से कार्रवाई शुरू की गई है। ये टेलीफोन प्राथमिकता के आधार पर उत्तरोत्तर प्रदान किए जाएंगे बशर्ते कि तकनीकी दृष्टि में व्यवहार्य हों।

सी-डॉट प्रणाली के अन्तर्गत टेलीफोन एक्सचेंज

617. श्री दिलीप सिंह भूरिया। :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में सी-डॉट प्रणाली के अन्तर्गत कितने टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित किए गए हैं;

(ख) क्या ग्रामीण क्षेत्रों के लिए यह प्रणाली सस्ती और सफल सिद्ध हुई है, और

(ग) यदि हां, तो चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इस प्रणाली के अन्तर्गत कितने टेलीफोन एक्सचेंज लगाए जाएंगे ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु) :

(क) 30-6-91 की स्थिति के अनुसार देश में सी-डॉट प्रणाली के 2343 टेलीफोन एक्सचेंज हैं ।

(ख) जी हां ।

(ग) चालू वित्तीय वर्ष में इस प्रणाली के अधीन लगभग 2500 टेलीफोन एक्सचेंज प्रदान किये जाने की संभावना है ।

महाराष्ट्र के ठाणे जिले के नगरों में चौबीस घंटे खुले रहने वाले तारघर

[अनुच्छेद]

618. प्रो० राम कापसे :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का महाराष्ट्र के ठाणे जिले के कल्याण, होम्बिविली, ठाणे अम्बरनेट मुरबाद, बदलापुर शहरों में 24 घंटे खुले रहने वाले तार-घर स्थापित करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो सेवाओं से कितने लोगों को लाभ पहुंचने की संभावना है, और

(ग) इस प्रस्ताव के कार्यान्वयन में कितनी धनराशि खर्च होगी ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु) :

(क) थाणे में दिन रात तार सेवा पहले ही उपलब्ध है । अन्य स्थानों पर यद्यपि सीमित घंटों के लिए नियमित सेवा उपलब्ध है फिर भी कार्य के घंटों के बाद विलम्ब शुल्क देकर तार बुक करने की सेवा उपलब्ध है । इस व्यवस्था में कोई परिवर्तन करने का प्रस्ताव नहीं है ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

मुम्बई में टेलीफोन सेवा

619. प्रो० राम कापसे :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 27 जून, 1991 के इंडियन एक्सप्रेस में "नार्मलसी बाई जुलाई 1 : एम० टी० एन० एल०" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कुल कितने टेलीफोन हैं जो अभी भी खराब पड़े हैं ; और

(ग) इस संबंध में पूर्ण सामान्य स्थिति कब तक बहाल किये जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु) :

(क) जी हां ।

(ख) और (ग) जून, 1991 के प्रारम्भ में हुई भारी वर्षा के कारण जिन टेलीफोनों में खराबी आ गई थी, उन्हें 22 जुलाई, 1991 तक ठीक कर दिया गया है।

महाराष्ट्र में टेलीफोन कनेक्शनों के लिए प्रतीक्षा सूची

620. प्रो० राम कापसे :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र के ठाणे जिले में गत दो वर्षों के दौरान प्रतीक्षा सूची में दर्ज कितने आवेदकों को टेलीफोन दे दिये गये हैं ;

(ख) प्रतीक्षा सूची के सभी कनेक्शन कब तक दे दिए जाने की संभावना है; और

(ग) महाराष्ट्र के नासिक तथा धूले जिलों में अब तक टेलीफोन कनेक्शनों की प्रतीक्षा सूची में कितने आवेदकों के नाम दर्ज हैं ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगय्या नायडु) :

(क) पिछले दो वर्षों (89-90 और 90-91) के दौरान कुल 19787 आवेदकों को कनेक्शन प्रदान किए गए हैं।

(ख) वर्तमान प्रतीक्षा सूची को मार्च, 1995 तक उत्तरोत्तर निपटाए जाने की संभावना है।

(ग) 31-3-1991 की स्थिति के अनुसार महाराष्ट्र के नासिक और धूले जिलों की प्रतीक्षा सूची में क्रमशः 10929 और 2441 आवेदकों के नाम दर्ज थे।

बदलापुर और शाहपुर क्षेत्र को महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड, मुम्बई के क्षेत्राधिकार में लाना

621. प्रो० राम कापसे :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बदलापुर और शाहपुर क्षेत्रों को टेलीफोन सेवाओं हेतु महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड, मुम्बई के क्षेत्राधिकार में कब तक शामिल किया जाएगा; और

(ख) ठाणे-बदलापुर क्षेत्र में वर्ष 1991-92 के दौरान कितने नए टेलीफोन एक्सचेंज खोले जाएंगे ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० वी० रंगय्या नायडु) :

(क) बदलापुर और शाहपुर क्षेत्रों को टेलीफोन सेवाओं हेतु महानगर टेलीफोन निगम लि. मुम्बई के अधिकार क्षेत्र में शामिल किए जाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) महानगर टेलीफोन निगम लि., मुम्बई के अधिकार क्षेत्र के अधीन थाणे तालुका में 1991-92 के दौरान चेरई में एक एक्सचेंज पहले ही खोज दिया गया है। दूसरा एक्सचेंज वागले एस्टेट में खोले

जाने का प्रस्ताव है। इसके अलावा वर्ष 1991-92 के दौरान महाराष्ट्र दूरसंचार सचिवालय के अधिकार क्षेत्र में निम्नलिखित स्थानों पर प्रत्येक 25 लाइनों की क्षमता वाले चार लघु आटोमैटिक एक्सचेंज (एस ए एक्स) खोले जाने का प्रस्ताव है :

- | | |
|---------------|-------------------------------|
| 1. टोकोवाडा } | मुरबाद तालुका के अन्तर्गत |
| 2. म्हासा } | |
| 3. भाल | उल्हास नगर तालुका के अन्तर्गत |
| 4. कोन्डली | वाडा तालुका के अन्तर्गत |

शरणाथियों को वापस भेजने हेतु कुवैत से बातचीत

622. श्री ई० अहमद :

क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शरणाथियों को कुवैत वापस भेजने हेतु कुवैत सरकार से कोई बातचीत की है ताकि ये लोग फिर से रोजगार प्राप्त कर सकें; और

(ख) यदि हां, तो इस बातचीत के क्या परिणाम निकले हैं ?

विदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) :

(क) और (ख) जी, हां। हम कुवैत की सरकार के साथ निकट सम्पर्क बनाए हुए हैं ताकि हम अपने राष्ट्रियों को वापसी को सुविधाजनक बना सकें और हमारे बहुत से राष्ट्रिक कुवैत वापस जा भी सके हैं।

उड़ीसा में निकल संयंत्र की स्थापना

623. श्री अनादि चरण दास :

क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा में सरकारी/गैर-सरकारी क्षेत्र में निकल संयंत्र स्थापित करने संबंधी कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई सर्वेक्षण किया गया है ; और

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

खान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) :

(क) में (ग) ओडिसा में सुकिन्दा क्षेत्र के निकल अयस्कों पर आधारित 10,000 टन वार्षिक के एक निकल निष्कर्षण संयंत्र की स्थापना हेतु प्रोद्योगिकी-आर्थिक साध्यता अध्ययन आरम्भ किया गया है। अध्ययन कार्य 1992 के अन्त तक पूरा होने की आशा है।

**भोपाल में नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ सेंकेडरी स्टील
टेक्नोलॉजी की स्थापना**

624. श्री सुशील चन्द्र वर्मा :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या वर्ष 1990 के दौरान सरकार को मध्य प्रदेश सरकार से भोपाल में नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ मेकेंडरी स्टील टेक्नोलॉजी की स्थापना के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ था; और
- (ख) यदि हां, तो सरकार ने इस पर क्या निर्णय लिया और इस पर अब तक क्या प्रगति हुई है ?

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

- (क) और (ख) मध्य प्रदेश सरकार ने भोपाल में नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ सेंकेडरी स्टील टेक्नोलॉजी की स्थापना के लिए आवश्यक सहायता देने का प्रस्ताव रखा है। संस्थान के स्थान के बारे में अभी अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

कृषि आधारित उद्योगों की स्थापना

[हिन्दी]

625. श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का देश में कृषि-आधारित उद्योग लगाने के लिए कोई योजना बनाने का प्रस्ताव है ;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ध्यौरा क्या है ;
- (ग) क्या सरकार का उत्तर प्रदेश के ललितपुर, झांसी, वाराणसी और बुंदेलखण्ड क्षेत्र के हमीरपुर में कृषि-आधारित उद्योग लगाने का प्रस्ताव है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन) :

(क) और (ख) देश में कृषि पर आधारित उद्योग को बढ़ावा देने के लिए सरकार की विभिन्न योजनाएं हैं। खाद्य परिसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित की जा रही कुछ प्लान-योजनाएं इस प्रकार हैं :--

- (1) ग्रामीण क्षेत्रों में फल और सब्जियों के परिसंस्करण की सुविधाओं के विकास की योजना।
- (2) खाद्य पदार्थों, फलों और सब्जियों के परिसंस्करण की सुविधाओं को स्थापित करने अथवा उनके विस्तार के लिए राज्य सरकारों/सहकारी समितियों/संयुक्त क्षेत्र को सहायता देने की योजना।
- (3) खुम्बी की खेती और परिसंस्करण के लिए बुनियादी ढांचे की सुविधाओं का विकास।
- (4) फल और सब्जी परिसंस्करण क्षेत्र में अनुसंधान तथा विकास।

- (5) विपणन और गुणवत्ता नियंत्रण के लिए सहायता ।
- (6) एफ० पी० ओ० चिह्न को बढ़ावा देना ।
- (7) उत्पादन के बाद के कार्यकलापों को मजबूत बनाना ।
- (8) ग्रामीण क्षेत्रों में खाद्य परिसंस्करण उद्योगों के लिए बुनियादी ढांचे को तथा सौंभी सुविधाओं का विकास ।
- (9) हवाई अड्डों, रेलवे स्टेशनों तथा उत्पादन क्षेत्रों पर शीतागार सुविधाओं का विकास ।
- (10) सरकार द्वारा इस क्षेत्र में कृषि पर आधारित उद्योगों को स्थापित करने का कोई प्रस्ताव विचारधीन नहीं है ।

दिल्ली में हत्याएं

[अनुवाद]

626. श्री राम बिलास पासवान :

क्या गृह मंत्री यह बाताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में इस वर्ष के दौरान हुए हत्याकांडों की तिथि-वार और जिला-वार संख्या क्या है ;

(ख) कितने केस सुलझाए गये, कितने हमलावरों को गिरफ्तार किया गया और कितने केस सुलझाने बाकी है ;

(ग) इन आंकड़ों का पिछले तीन वर्षों के आंकड़ों से, पुलिस थानावार तुलनात्मक अध्ययन क्या है ; और

(घ) दिल्ली में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हालत को रोकने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्यमंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

- (क) से (ग) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है ।
- (घ) दिल्ली में अपराधों को रोकने के लिए निम्नलिखित उपाए किए गए हैं :—
- (1) दिन-रात पैदल तथा चलती फिरती गश्त को बढ़ा दिया गया है । इसके अलावा चुनिन्दा स्थानों पर लगभग 300 पुलिस नियंत्रण कक्ष वाहन लगाए गए हैं ।
- (2) अपराध भोजन क्षेत्रों में "पड़ोसी पर नजर रखो" नामक योजना शुरु की गई है ।
- (3) चौकीदारों का नामांकन करने, दरवाजों पर मंजिक आई तथा जंजीर लगाने तथा नौकरों आदि का सत्यापन करना आदि जैसे उपायों को बढ़ावा दिया जा रहा है ।
- (4) ज्ञात अपराधियों की गतिविधियों पर निगरानी रखी जा रही है ।
- (5) जेल से छोड़े गए अपराधियों की गतिविधियों तथा उनके आजीविका के साधनों को सत्यापित कर उन पर निगरानी रखी जाती है ।
- (6) अर्थात् अपराधियों की हिस्ट्री शीट रखी जाती है और उनकी गतिविधियों पर निगरानी रखी जाती है ।

विबरण

25 जुलाई, 1991 के लिए लोक सभा अतारंकित प्रश्न संख्या 626 के भाग (क),
(ख) और (ग) के उत्तर में विवरण :—

क्र० सं०	पुलिस स्टेशन का नाम (जिला बार)	अवधि	मूचित किए गए मामलों की संख्या	हल किए गए मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए	हल के लिए लंबित
1	2	3	4	5	6	7
1. उत्तरी जिला						
1.	कोतवाली	1-1-88 से 15-6-88	1	—	—	1
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	2	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	2	—
		1-1-91 से 15-6-91	3	1	3	2
2.	टाउन हाल	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	3	1
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
3.	लाहौरी गेट	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	—	—	1
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
4.	सदर बाजार	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	2	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
5.	कश्मीनी गेट	1-1-88 से 15-6-88	1	1	4	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	3	—
		1-1-91 से 15-6-91	3	2	3	1
6.	बाश हिन्दू राव	1-1-88 से 15-6-88	1	1	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	2	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—

1	2	3	4	5	6	7
7. सञ्जी मंडी	1-1-88 से 15-6-88	1	1	2	—	
	1-1-89 से 15-6-89	1	1	4	—	
	1-1-90 से 15-6-90	2	—	—	2	
	1-1-91 से 15-6-91	2	1	1	1	
8. सराय रोहिल्ला	1-1-88 से 15-6-88	3	3	9	—	
	1-1-89 से 15-6-89	2	1	3	1	
	1-1-90 से 15-6-90	1	1	3	—	
	1-1-91 से 15-6-91	1	1	1	—	
9. रूप नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—	
	1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—	
	1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—	
	1-1-91 से 15-6-91	1	1	2	—	
10. सिविल लाइन्स	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—	
	1-1-89 से 15-6-89	1	—	—	1	
	1-1-90 से 15-6-90	1	1	2	—	
	1-1-91 से 15-6-91	2	2	4	—	
11. तिमारपुर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—	
	1-1-89 से 15-6-89	2	1	1	1	
	1-1-90 से 15-6-90	1	—	—	1	
	1-1-91 से 15-6-91	2	—	—	2	
12. प्रताप नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—	
	1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—	
	1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—	
	1-1-91 से 15-6-91	2	1	3	1	
13. मौरिस नगर]	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—	
	1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—	
	1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—	
	1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—	
2. केन्द्रीय जिला						
1. दरियागंज	1-1-88 से 15-6-88	1	1	3	—	
	1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—	
	1-1-90 से 15-6-90	1	1	2	—	
	1-1-91 से 15-6-91	2	1	2	1	

1	2	3	4	5	6	7
2.	जामा मस्जिद	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	2	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
3.	शादनी महल	1-1-88 से 15-6-88	2	2	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	2	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	2	—
4	कमला मार्केट	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	7	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	1	—
5.	होज काजी	1-1-88 से 15-6-88	2	2	4	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	7	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	3	3	6	—
6.	आई० पी० इस्टेट	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	1	—
7.	पहाड़गंज	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	3	1
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	4	—
		1-1-91 से 15-6-91	4	4	11	—
8.	नदी करीम	1-1-88 से 15-6-88	2	2	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	3	3	6	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	3	—
9.	डी० बी० जी० रोड	1-1-88 से 15-6-88	1	1	4	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	7	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	3	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—

1	2	3	4	5	6	7
10.	करील बाग	1-1-88 से 15-6-88	2	2	6	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	3	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	6	—
11.	राजिन्द्र नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	2	1
12.	प्रसाद नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
3. उत्तर-पश्चिम						
1.	माडल टाउन	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	2	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	3	3	6	—
2.	मुखर्जी नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	5	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	1	—
3.	आदर्श नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	5	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	3	—
4.	जहागीरपुरी	1-1-88 से 15-6-88	5	3	8	2
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	5	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	5	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	2	—
5.	नरेला	1-1-88 से 15-6-88	2	2	4	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	1	1
		1-1-90 से 15-6-90	1	—	—	1
		1-1-91 से 15-6-91	3	3	9	—

1	2	3	4	5	6	7
6.	अलीपुर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	4	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	—	—	1
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	1	1
7.	समयपुर बादली	1-1-88 से 15-6-88	3	3	8	—
		1-1-89 से 15-6-89	4	2	4	2
		1-1-90 से 15-6-90	4	—	—	4
		1-1-91 से 15-6-91	3	3	10	—
8.	अशोक विहार	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	7	7	11	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	7	4	8	3
9.	देशवपुरम	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	1	—
10.	शालीमार बाग	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-90	3	2	5	1
11.	सरस्वती विहार	1-1-88 से 15-6-88	4	2	5	2
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	6	—
		1-1-90 से 15-6-90	3	3	5	—
		1-1-91 से 15-6-91	6	3	8	3
12.	मंगोलपुरी	1-1-88 से 15-6-88	3	3	7	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	1	1
		1-1-90 से 15-6-90	7	6	14	1
		1-1-91 से 15-6-91	6	6	7	—
13.	सुल्तानपुरी	1-1-88 से 15-6-88	1	1	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	4	3	5	1
		1-1-90 से 15-6-90	3	1	1	2
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—

1	2	3	4	5	6	7
14.	कसावला	1-1-88 से 15-6-88	1	1	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
4. नई दिल्ली						
1.	संसद मार्ग	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
2.	चाणक्यपुरी	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	3	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
3.	तुंगलक रोड	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 16-6-91	—	—	—	—
4.	कनाट प्लेस	1-1-88 से 15-6-88	1	—	—	1
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	3	1
5.	मंदिर मार्ग	1-1-88 से 15-6-88	1	—	—	1
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	4	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	—	—	1
6.	तिलक मार्ग	1-1-88 से 15-6-88]	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	—	—	1
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	3	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
5. पूर्ब						
1.	गांधी नगर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	3	2	7	1
		1-1-90 से 15-6-90]	4	3	9	1
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	1	1

1	2	3	4	5	6	7
2.	कुष्णा नगर	1-8-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	2	—
		1-1-90 से 15-6-90	3	2	2	1
		1-1-91 से 15-6-91	3	3	10	—
3.	दिवक बिहार	1-1-88 से 15-6-88	4	3	11	1
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	4	3	4	1
4.	शकरपुर	1-1-88 से 15-6-88	3	3	6	—
		1-1-89 से 15-6-89	3	3	10	—
		1-1-90 से 15-6-90	3	2	3	1
		1-1-91 से 15-6-91	5	5	15	—
5.	प्रात बिहार	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	2	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	3	—
6.	गंता कालोनी	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	4	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	4	3	4	1
7.	आनन्द बिहार	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	4	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	—	—	1
8.	दिलोक पुरी	1-1-88 से 15-6-88	4	3	6	1
		1-1-89 से 15-6-89	3	1	9	2
		1-1-90 से 15-6-90	5	4	12	1
		1-1-91 से 15-6-91	7	2	4	5
9.	कल्याण पुरी	1-1-88 से 15-6-88	2	2	3	—
		1-1-89 से 15-6-89	7	3	8	4
		1-1-90 से 15-6-90	7	3	10	4
		1-1-91 से 15-6-91	6	5	11	1

1	2	3	4	5	6	7
6. उत्तर-पूर्व						
1.	गोकलपुरी	1-1-88 से 15-6-88	3	3	9	--
		1-1-89 से 15-6-89	3	3	7	--
		1-1-90 से 15-6-90	6	4	14	2
		1-1-91 से 15-6-91	6	4	16	2
2.	भजनपुरा	1-1-88 से 15-6-88	--	--	--	--
		1-1-89 से 15-6-89	4	2	6	2
		1-1-90 से 15-6-90	5	4	9	1
		1-1-91 से 15-6-91	4	3	5	1
3.	सीलमपुर	1-1-88 से 15-6-88	5	4	7	1
		1-1-89 से 15-6-89	6	4	7	2
		1-1-90 से 15-6-90	4	4	18	--
		1-1-91 से 15-6-91	5	3	6	2
4.	वैनकम	1-1-88 से 15-6-88	--	--	--	--
		1-1-89 से 15-6-89	--	--	--	--
		1-1-90 से 15-6-90	2	1	1	1
		1-1-91 से 15-6-91	--	--	--	--
5.	शाहदरा	1-1-88 से 15-6-88	2	2	5	--
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	1	1
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	2	--
		1-1-91 से 15-6-91	3	1	4	2
6.	मानमरोवर पार्क	1-1-88 से 15-6-88	--	--	--	--
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	2	--
		1-1-90 से 15-6-90	--	--	--	--
		1-1-91 से 15-6-91	4	2	5	2
7.	नन्द नगरी	1-1-88 से 15-6-88	1	--	--	1
		1-1-89 से 15-6-89	3	3	15	--
		1-1-90 से 15-6-90	3	3	6	--
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	5	--
8.	सीमापुरी	1-1-88 से 15-6-88	--	--	--	--
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	2	--
		1-1-90 से 15-6-90	2	1	7	1
		1-1-91 से 15-6-91	6	4	10	2

1	2	3	4	5	6	7
7. बक्षिण						
1. हीज खाम	1-1-88 से 15-6-88		3	3	3	--
	1-1-89 से 15-6-89		--	--	--	--
	1-1-90 से 15-6-90		--	--	--	--
	1-1-91 से 15-6-91		2	2	10	--
2. ग्रम्बेडकर नगर	1-1-88 से 15-6-88		4	3	4	1
	1-1-89 से 15-6-89		3	2	4	1
	1-1-90 से 15-6-90		4	1	1	3
	1-1-91 से 15-6-91		3	2	6	1
3. मालवीय नगर	1-1-88 से 15-6-88		--	--	--	--
	1-1-89 से 15-6-89		2	2	3	--
	1-1-90 से 15-6-90		--	--	--	--
	1-1-91 से 15-6-91		2	--	--	2
4. महर्गोली	1-1-88 से 15-6-88		--	--	--	--
	1-1-89 से 15-6-89		--	--	--	--
	1-1-90 से 15-6-90		3	1	1	2
	1-1-91 से 15-6-91		--	--	--	--
5. डिफेंस कालोनी	1-1-88 से 15-6-88		2	2	2	--
	1-1-89 से 15-6-89		3	2	8	1
	1-1-90 से 15-6-90		2	1	2	1
	1-1-91 से 15-6-91		--	--	--	--
6. हज़रत निजा- गुडीन	1-1-88 से 15-6-88		2	2	5	--
	1-1-89 से 15-6-89		1	1	1	--
	1-1-90 से 15-6-90		--	--	--	--
	1-1-91 से 15-6-91		1	--	--	1
7. लाजपत नगर	1-1-88 से 15-6-88		2	1	3	1
	1-1-89 से 15-6-89		2	1	1	1
	1-1-90 से 15-6-90		1	--	--	1
	1-1-91 से 15-6-91		1	1	6	--
8. श्रीनिवामपुरी	1-1-88 से 15-6-88		--	--	--	--
	1-1-89 से 15-6-89		1	1	4	--
	1-1-90 से 15-6-90		2	2	9	--
	1-1-91 से 15-6-91		1	1	1	--

1	2	3	4	5	6	7
9.	ग्रेटर कैलाश	1-1-88 से 15-6-88	1	—	—	1
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
10.	कालका जी	1-1-88 से 15-6-88	2	2	8	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	10	—
		1-1-91 से 15-6-91	3	3	7	—
11.	चित्ररंजन पार्क	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	—	—	1
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	1	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	13	—
12.	ओखला	1-1-88 से 15-6-88	1	1	4	—
		1-1-89 से 15-6-89	4	2	4	2
		1-1-90 से 15-6-90	1	—	—	1
		1-1-91 से 15-6-91	6	3	3	3
13.	बदरपुर	1-1-88 से 15-6-88	2	—	—	2
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	1	1	1
		1-1-91 से 15-6-91	3	1	1	2
14.	सोधी कालोनी	1-1-88 से 15-6-88	1	1	3	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	7	—
15.	कोटला मुबारकपुर	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	1	—
		1-1-90 से 15-6-90	4	3	5	1
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	2	—
8. उत्तर परिषद						
1.	बमन्त बिहार	1-1-88 से 15-6-88	2	1	3	1
		1-1-89 से 15-6-89	1	—	—	1
		1-1-90 से 15-6-90	2	—	—	2
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—

1	2	3	4	5	6	7
2.	बसत कुन्ज	1-1-88 से 15-6-88	2	2	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	6	—
		1-1-90 से 15-6-90	3	2	3	1
		1-1-91 से 15-6-91	1	—	—	1
3.	आर० के० पुरम	1-1-88 से 15-6-88	2	2	5	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	4	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	5	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	—	—	1
4.	बिनय नगर	1-1-88 से 15-6-88	2	2	4	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	—	—	1
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	3	—	—	3
5.	दिल्ली छावनी	1-1-88 से 15-6-88	1	1	5	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	1	1
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	4	3	12	1
6.	नरना	1-1-88 से 15-6-88	2	2	6	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	1	1	1
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	4	—
7.	इन्द्रपुरी	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	7	—
		1-1-90 से 15-6-90	4	4	6	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	2	—
8.	मायापुरी	1-1-88 से 15-6-88	1	1	1	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	9	—
		1-1-90 से 15-6-90	1	—	—	1
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
9.	नजफगढ़	1-1-88 से 15-6-88	3	2	10	1
		1-1-89 से 15-6-89	4	4	6	—
		1-1-90 से 15-6-90	3	2	6	1
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	1	1

1	2	3	4	5	6	7
10.	डाबरी	1-1-88 से 15-6-88	1	1	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	5	—
		1-1-90 से 15-6-90	4	2	5	2
		1-1-91 से 15-6-91	8	6	16	2
11.	जफरपुर कलां	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-79	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	1	1	1
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	1	—
9. परिषद						
1.	तिलक नगर	1-1-87 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	5	3	5	2
		1-1-90 से 15-6-90	5	5	5	—
		1-1-91 से 15-6-91	6	4	9	2
2.	जनकपुरी	1-1-88 से 15-6-78	4	2	6	2
		1-1-89 से 15-6-89	4	2	5	2
		1-1-90 से 15-6-90	1	1	3	—
		1-1-91 से 15-6-91	2	2	4	—
3.	विक्रमपुरी	1-1-88 से 15-6-88	2	2	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	2	2	4	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	2	19	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	2	—
4.	हरि नगर	1-1-88 से 15-6-88	2	2	2	—
		1-1-89 से 15-6-89	1	1	2	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	1	—	—	1
5.	मोती नगर	1-1-88 से 15-6-88	1	—	—	1
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	2	1	1	1
		1-1-91 से 15-6-91	2	1	2	1
6.	राजौरी गार्डन	1-1-88 से 15-6-88	1	1	3	—
		1-1-89 से 15-6-89	3	1	2	2
		1-1-90 से 15-6-90	3	2	2	1
		1-1-91 से 15-6-91	4	3	3	1

1	2	3	4	5	6	7
2.	पालम	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
3.	महिपालपुर	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	—	—	—	—
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—
4.	दिल्ली रेलवे मुख्य	1-1-88 से 15-6-88	1	—	—	1
		1-1-89 से 15-6-89	1	—	—	1
		1-1-90 से 15-6-90	4	1	1	3
		1-1-91 से 15-6-91	1	1	3	—
5.	मई दिल्ली रेलवे	1-1-88 से 15-6-88	—	—	—	—
		1-1-89 से 15-6-89	3	1	4	2
		1-1-90 से 15-6-90	—	—	—	—
		1-1-91 से 15-6-91	—	—	—	—

उत्तर प्रदेश में कच्चे लोहे के संयंत्र की स्थापना

[हिन्दी]

627. श्री राजबीर सिंह :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश में इस समय कुल कितने कच्चे लोहे के संयंत्र हैं,
- (ख) क्या सरकार का उत्तर प्रदेश में कच्चे लोहे का एक बड़ा संयंत्र स्थापित करने का विचार है,
- (ग) यदि हां, तो इस कहां पर स्थापित करने का विचार है, और
- (घ) इस पर कितनी धनराशि व्यय होगी तथा इसमें कितने व्यक्तियों को रोजगार मिलेगा ?

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

- (क) देश में केवल एक ही कच्चा लोहा विनिर्माण करने वाला व्यावसायिक संयंत्र है। इसके अलावा 6 एकीकृत इस्पात कारखाने भी आंशिक रूप से स्वदेशी मांग को पूरा करने के लिए कच्चे लोहे की कुछ मात्रा का उत्पादन करते हैं।

(ख) जी, नहीं। कच्चा लोहा उद्योग लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है और कोई भी उद्यमी, स्थानस्थिति सम्बन्धी कुछ प्रतिबन्धों के साथ बिना किसी औद्योगिक लाइसेंस के इस प्रकार का कारखाना स्थापित कर सकता है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठते।

साम्प्रदायिक दंगे

628. श्री राजबीर सिंह :

क्या गृहमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वर्ष 1990 के दौरान और जनवरी, 1991 में अब तक प्रत्येक महीने राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्रवार सांप्रदायिक दंगों में कितने व्यक्ति मारे गए, सामुदायिक दंगे भड़काने तथा कानून व व्यवस्था का उल्लंघन करने पर कितने व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया; और

(ख) उनमें से कितने दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध कानूनी कार्यवाही की गई है ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

(क) और (ख) लोक व्यवस्था राज्य का विषय होने के कारण, यह कार्य राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों की सरकारों का है कि वे सभी दोषी व्यक्तियों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई करें और ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए कारगर उपाय भी करें। मांग किए जाने पर केन्द्र सरकार राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को अनिश्चित अर्थ-सैनिक बल उपलब्ध कराकर उनकी सहायता करती है।

उपलब्ध सूचना के आधार पर एक विवरण संलग्न है।

विवरण

राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम, स्थान और तारीख	मारे गए व्यक्तियों की संख्या	
	मारे गए	पकड़े गए
1	2	3
1990		
प्रान्त प्रवेश		
हैदराबाद शहर (6-9-90)	8	239
हैदराबाद शहर (9-10-90)	8	उपलब्ध नहीं

1	2	3
हैदराबाद (7—25—12—90)	130	2676
रंगारड्डी (7—25—12—90)	16	
झारखण्ड		
हेलाकण्डी (7—25—12—90)	17	उपलब्ध नहीं
बिहार		
बडी गुलानी (जिला नवादा) (12—3—90)	5	62
जमशेदपुर (14—15—3—90)	3	81
गुजरात		
पाटन (जिला महेसाना) (10—3—90)	5	229
आनन्द (जिला खेड़ा) (27—3—90)	2	606
अहमदाबाद (3—8—4—90)	38	1649
अहमदाबाद (9—25—12—90)	31	1454
बडौदा (6—7—4—90)	12	738
बडौदा (4—9—90)	7	21
कर्नाटक		
रामानगरम् (2—9—90)	4	उपलब्ध नहीं
(चेन्नैपाटन) (3—10—90)	18	150
कोलार (3—10—90)	2	30

1	2	3
महाराष्ट्र		
बम्बई (30—31-12-90)	4	248
राजस्थान		
जयपुर † (24-10-90— 2-11-90)	51	130
जोधपुर (25-10-90— 2-11-90)	3	240
तमिलनाडु		
देनकनी कोटाई (जिला धर्मपुरी) (10-10-90)	59	105
उत्तर प्रदेश		
कानपुर (18-4-90)	5	270
कानपुर (9—20-12-90)	21	922
बिजनौर (9—10-10-90)	46	उपलब्ध नहीं
(कनल गंज) (जिला गोंडा) (30-9-90— 4-10-90)	41	712
एटा (4-12-90)	14	667
अलीगढ़ (7—20-12-90)	112	1100
मेरठ (12—13-12-90)	4	304

1	2	3
जहांगीरपुर (जिला बुलन्दशहर) (13-12-90)	13	42
खुर्जा (जिला बुलन्द शहर) (14-16-12-90)	11	262
आगरा (15-18-12-90)	29	786
दिल्ली (14-16-11-90)	11	उपलब्ध नहीं
1991		
बिहार		
जमशेदपुर (6-3-91)	3	उपलब्ध नहीं
गुजरात		
सूरत (20-27-4-91)	2	उपलब्ध नहीं
बड़ोदा (23-4-91)	12	उपलब्ध नहीं
अंकलेश्वर (24-29-4-91)	2	उपलब्ध नहीं
उड़ीसा		
भादरक (बालासोर) (24-31-3-91)	12	उपलब्ध नहीं
सोरो शहर (बालासोर) (24-31-3-91)	7	उपलब्ध नहीं
मध्य प्रदेश		
खरगोन (16-18-5-91)	6	उपलब्ध नहीं

1	2	3
महाराष्ट्र		
बम्बई (27—29-1-91)	9	234
उत्तर प्रदेश		
लखनऊ शहर (14—17-1-91)	8	उपलब्ध नहीं
गाजियाबाद (26—30-1-91)	10	उपलब्ध नहीं
खुर्जा (27—29-1-91)	18	उपलब्ध नहीं
महारनपुर (24-3-91— 3-4-91)	10	465
वाराणसी (18—22-5-91)	10	346
कानपुर (19—23-5-91)	18	446
मेरठ (20—23-5-91)	30	804
सिकन्दराबाद (बुलन्द शहर) (20—22-5-91)	11	197
पश्चिम बंगाल		
नाडिया (11-3-91)	7	उपलब्ध नहीं
आसनसोल (20—22-4-91)	11	उपलब्ध नहीं

दक्षिण एशिया में परमाणु हथियारों के बारे में पांच राष्ट्रों का सम्मेलन

629. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या बिदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान ने दक्षिण एशिया में परमाणु हथियारों के बारे में चर्चा करने के लिए पांच राष्ट्रों का सम्मेलन जिसमें अमरीका, रूस, चीन, भारत और पाकिस्तान सम्मिलित हों, आयोजित करने का प्रस्ताव रखा था; और

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

बिदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) जी हां ।

(ख) पाकिस्तान के इस प्रस्ताव में इस बात पर गौर नहीं किया गया है कि नाभिकीय अप्रसार मामले का आयाम मावंधौमि है और इसका समाधान सीमित द्विपक्षीय अथवा क्षेत्रीय दृष्टिकोण के आधार पर नहीं किया जा सकता ।

एक निश्चित समय-सीमा में नाभिकीय हथियारों को समाप्त करने के चरणबद्ध कार्यक्रम के, जिसका उल्लेख निरस्त्रीकरण से सम्बद्ध विशेष तृतीय अधिवेशन में पेश अपनी कार्ययोजना में किया गया है, क्रियान्वयन की दिशा में कार्य करने के लिए सरकार पाकिस्तान अथवा किसी भी अन्य देश के साथ परामर्श करने के लिए हमेशा तत्पर रही है ।

मध्य प्रदेश में खनिज पदार्थों हेतु पूर्वोक्षण लाइसेंस

630. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में चूने के पत्थर, डोनामाइट और बाक्माइट के विशाल भण्डार हैं ;

(ख) यदि हां तो क्या मध्य प्रदेश सरकार ने उपर्युक्त खनिज पदार्थों के लिए पूर्वोक्षण लाइसेंस जारी करने के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ;

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा उस पर क्या कार्रवाई की है; और

(घ) क्या लाइसेंस को जारी करने में विलम्ब में बचाव के लिए सरकार का इन खनिज पदार्थों को अनुसूची-1 से हटाने का प्रस्ताव है ?

खान मंत्रालय के खान राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) मध्य प्रदेश सरकार से 1990 और 1991 (30-6-1991 तक) के दौरान चूना-पत्थर, डोलोमाइट और बाक्साइट के लिए पूर्वअग्र लाइसेंस के अनुदान हेतु प्राप्त और निपटाए गए प्रस्तावों की संख्या इस प्रकार है :—

	संख्या प्राप्त	संख्या अनुदत्त	संख्या कार्यवाही- गत
चूना-पत्थर	27	18	9
डोलोमाइट	20	16	4
बाक्साइट	5	3	2

इन खनिजों के लिए पूर्वअग्र लाइसेंस अनुदान हेतु कोई पूर्व प्रस्ताव बकाया नहीं है।

(घ) जी नहीं।

रामतिल की खेती के अन्तर्गत क्षेत्र

631. श्री सुशील चन्द्र वर्मा : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश के आदिवासी किसानों द्वारा रामतिल को प्रमुख तिलहन फसल के रूप में उगाया जा रहा है ;

(ख) यदि हां तो रामतिल की खेती कितने क्षेत्र में हो रही है, कुल उत्पादन कितना है और उसमें से कितना क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र है ;

(ग) क्या केन्द्र सरकार द्वारा रामतिल का समर्थन मूल्य तय कर दिया गया है ;

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ङ) क्या विदेशों में रामतिल की मांग है ; और

(च) यदि हां तो रामतिल के निर्यात के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है ?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन) : (क) रामतिल प्रदेश के आदिवासी किसानों द्वारा उगाई जाने वाली एक महत्वपूर्ण फसल है।

(ख) 1990-91 के दौरान मध्य प्रदेश में रामतिल के तहत कुल क्षेत्र 2.25 लाख हेक्टेयर होने का अनुमान है। इसमें से लगभग 2.05 लाख हेक्टेयर राज्य के आठ मुख्य आदिवासी जिलों में है। 1990-91 के दौरान मध्य प्रदेश में रामतिल का उत्पादन 48,000 मीटरी टन होने की संभावना है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) कृषि लागत और मूल्य आयोग की सिफारिशों पर आधारित भारत सरकार की मूल्य समर्थन योजना में, ऐसी फसलों के खरीद/भ्रमर्धन मूल्यों के निर्धारण का प्रावधान है जो व्यापक रूप से उगाई जाती हैं। चूंकि रामतिल एक गौण तिलहन है और मूंगफली, सूरजमुखी, सोयाबीन, तोरिया, सरसों तथा कुसुम जैसे अन्य तिलहनों को तुलना में इसका उत्पादन नगण्य है इसलिए इस योजना के अन्तर्गत रामतिल के भ्रमर्धन मूल्य निर्धारित नहीं किए गए हैं।

(ङ) जी, हां।

(च) रामतिल का निर्यात नैफेड तथा ट्राइफेड के जरिए किया जाता है ताकि इसे उगाने वाले आदिवासियों के हितों की रक्षा हो सके तथा विदेशी खरीददारों से बेहतर मूल्य मिल सकें और इस जिन्स के निर्यात को बढ़ावा मिल सके।

निर्माणाधीन बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाएं

[अनुवाद]

632. श्री एच० डी० देवगौड़ा : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्यवार निर्माणाधीन बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं की संख्या कितनी है ;

(ख) इन परियोजनाओं पर अब तक राज्यवार कितनी धन राशि खर्च की गई है, और

(ग) इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए राज्यवार कितनी धनराशि की आवश्यकता होगी ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) में (ग) निर्माणाधीन वृहद और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं की संख्या, सातवीं योजना के अन्त तक व्यय की गई धनराशि तथा राज्यवार इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए अपेक्षित धनराशि दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

विवरण

(करोड़ रुपए में)

क्रम सं०	राज्य का नाम	वृहद परियोजनाएं		मध्यम परियोजनाएं		शेष लागत			
		सं०	वर्ष 1990 में दर्शायी गई अद्यतन अनुमानित लागत	मातृकी योजना के अन्त तक व्यय	शेष लागत	सं०	वर्ष 1990 में दर्शायी गई अद्यतन अनुमानित लागत	मातृकी योजना के अन्त तक व्यय	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	12	5569	2442	3127	26	593	172	421
2.	अरुणाचल प्रदेश	--	--	--	--	--	--	--	--
3.	असम	2	143	86	57	9	143	88	55
4.	बिहार	15	3994	1342	2652	29	743	287	456
5.	गोवा	1	257	98	159	1	13	2	11
6.	गुजरात	9	8730	1209	7521	57	831	473	358
7.	हरियाणा	7	1166	829	337	3	97	22	75
8.	हिमाचल प्रदेश	1	49	3	46	3	15	6	9
9.	जम्मू काश्मीर	1	108	85	23	10	108	47	61
10.	कर्नाटक	9	2878	1167	1711	8	121	61	130
11.	केरल	12	1434	692	742	5	194	32	162
12.	मध्य प्रदेश	19	5503	1562	3941	35	855	382	473

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13.	महाराष्ट्र	36	6537	2308	4229	46	734	280	454
14.	मणिपुर	3	209	72	137	--	--	--	--
15.	मेघालय	--	--	--	--	--	--	--	--
16.	मिजोरम	--	--	--	--	--	--	--	--
17.	नागालैण्ड	--	--	--	--	--	--	--	--
18.	उड़ीसा	4	3092	986	2106	10	378	123	255
19.	पंजाब	2	666	480	186	1	--	--	--
20.	राजस्थान	6	1516	1011	1515	9	263	129	134
21.	सिक्किम	--	--	--	--	--	--	--	--
22.	तमिलनाडु	2	126	89	37	5	68	48	20
23.	त्रिपुरा	--	--	--	--	3	104	39	65
24.	उत्तर प्रदेश	24	4966	2138	2828	11	140	87	53
25.	पश्चिम बंगाल	3	855	483	372	17	51	27	24
योग		168	48808	17082	31726	288	5521	2305	3216

कर्नाटक की सिंचाई परियोजनाएं

633. श्री एच० डी० देवगौड़ा : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्नाटक सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय सरकार को बड़ी और मझौली सिंचाई परियोजनाएं भेजी गई हैं ;

(ख) इन परियोजनाओं को भेजने की तारीखों का परियोजनावार ब्योरा क्या है ;

(ग) क्या कर्नाटक सरकार की इन परियोजनाओं में से कुछ परियोजनाएं केन्द्रीय सरकार के पास अभी भी लम्बित पड़ी हुई हैं ; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : (क) कर्नाटक राज्य सरकार से 1.7.88 से बेन्नोथोरा, रामथल लिफ्ट तथा अपर तुंगा नामक केवल तीन वृहद सिंचाई परियोजनाएं प्राप्त हुई हैं ।

(ख) से (घ) विवरण संलग्न है ।

विवरण

क्रम परिियोजना सं० का नाम	नाम प्राण्य त्रेमिन/ जिला	क्या योजना में शामिल की गई अथवा नहीं	अद्यतन अनुमानित लागत लाख रुपए में	लाभ हजार टैक्टेयर में	केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्ति की तारीख	जांच की स्थिति
1. बेनीयोर मिचाई परिियोजना	कृष्णा गुन्बर्ग (डीपीए)	जी हाँ	6000 6550 (संगोधित)	20.234	9-12-88 15-1-91	वांघ के डिजाइन गेट, नहर, भूजल तथा मशीनरी निर्माण आयोजना में सम्बन्धित पहलुओं को स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। अन्य पहलुओं पर राज्य सरकार के साथ पत्राचार किया जा रहा है।
2. रामथल लिफ्ट मिचाई स्कीम	कृष्णा बीजापुर (डीपीए)	जी हाँ	6414	22.27	22-5-89	गेटों तथा नहरों के डिजाइन से सम्बन्धित पहलुओं को स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। 11/89 से 4/91 तक भेजे गये अन्य पहलुओं पर टिप्पणी की राज्य सरकार द्वारा अनुपालना की जानी शेष है। मुख्य मुद्दा

कावेरी जल विवाद अधि-
करण के पंचाट के अनुसार
जल उपयोग सीमित करने
से सम्बन्धित है। राज्य
सरकार को पर्यावरण एवं
वन मंत्रालय से पर्यावरणिक
स्वीकृति भी प्राप्त करनी
है।

परियोजना हाल ही में
प्राप्त हुई है तथा विस्तृत
जांच के वास्ते इसकी उप-
युक्तता की पुनरीक्षा की
जा रही है।

1-4-91

94.698

27141

जी हां

तुंगभद्रा/कृष्णा

शिमोगा

धारवाड़

चिन्नदुर्ग

(डीपीए)

3. अपर तुंगा

केरल में नये टेलीफोन एक्सचेंज खोलना

634. श्री के० मुरलीधरन : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) केरल में इस वर्ष के दौरान कितने नए टेलीफोन एक्सचेंज खोलने का विचार है; और
- (ख) तन्मन्वन्धी ब्याँरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु) : (क) 1991-92 के दौरान केरल में 28 टेलीफोन एक्सचेंज खोलने की योजना है।

(ख) (i) पहले ही खोले जा चुके दो नए टेलीफोन एक्सचेंज इस प्रकार हैं :—

1. कोट्टायम यूनिट 111-5000 लाइनों का ई 10 बी
2. इरूमपुपान्दम एम आई एल टी 64 पी

(ii) 1991-92 को शेष अवधि के दौरान खोले जाने वाले प्रस्तावित 26 टेलीफोन एक्सचेंज इस प्रकार हैं—

वजायूर, चम्पनोड, ब्रागडूर, तोतुमुनकम, कप्पाड, पेरिया (बायनाड), एलमकुलम, कोट्टिटूर, तिल्लेनकेरी, मलाथाट्टूर, अय्यमपूजा, चेन्नलम, कांजी कुर्जा, पोथनकोड, अरुविकारा, कोरेनाचिरा, और कुजूर में 128 पी मी -डॉट-(17)

मंगट्टु पारम्बा, कुम्बलांगी और चेरा में 256 पी. मी-डॉट एक्सचेंज-(3)

बेयपुर और चेरूवनचेरी में 512 पी आई एल टी एक्सचेंज-(2)

इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज (ई 10 बी) त्रिवेन्द्रम मेडिकल कालेज—10000 लाइनें }
 एरनाकुलम-पनमपार्लो नगर—6500 लाइनें } (3)
 त्रिचूर—5000 लाइनें }

कामवार एक्सचेंज (आई मी पी) अलेप्पी --3000 लाइनें--(1)

बिहार के दरभंगा में इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंज

[हिन्दी]

635. श्री मोहम्मद अलीअशरफ फातमी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार के दरभंगा में एक इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो तन्मन्वन्धी ब्याँरा क्या है ?

संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी० बी० रंगय्या नायडु) : (क) जी हां

(ख) दरभंगा में 1993-94 के दौरान 2000 लाइन वाला एक इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज स्थापित करने का प्रस्ताव है।

विदेश मंत्रियों के स्तर पर भारत-श्रीलंका संयुक्त आयोग

[अनुबाध]

636. श्री डाऊ दयाल जोशी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और श्रीलंका द्विपक्षीय संबंधों को बढ़ाने और सुदृढ़ करने के लिए विदेश मंत्रियों के स्तर पर एक संयुक्त आयोग गठित करने पर सहमत हुए हैं ;

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

(ग) इस संबंध में क्या प्रगति हुई है ?

विदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) : जनवरी, 1991 में तत्कालीन विदेश मंत्री की कोलम्बो यात्रा के दौरान दोनों पक्षों ने भारत-श्रीलंका संयुक्त आयोग की स्थापना करने के लिए कदम उठाने का फैसला किया था और यह तय किया गया था कि इस आयोग की अध्यक्षता दोनों देशों के विदेश मंत्री बारी-बारी से करेंगे।

प्रारम्भ में इस आयोग के दो उप-आयोग होंगे, जिनमें से एक उप-आयोग व्यापार, वित्त तथा निवेश से सम्बद्ध मामले देखेगा और दूसरा सामाजिक, सांस्कृतिक और शैक्षिक मामले देखेगा। अप्रैल, 1991 में दिल्ली में सम्पन्न वरिष्ठ अधिकारियों की तैयारी बैठक में इस संयुक्त आयोग के लिए करार के प्रारूप की अन्तिम रूप दिया गया था। उम्मीद है कि इस मास के अन्त में श्रीलंका के विदेश मन्त्री की आगामी दिल्ली यात्रा के दौरान इस करार पर हस्ताक्षर किए जायेंगे।

संविधान की आठवीं अनुसूची में नेपाली को शामिल करना

637. श्रीमती विल कुमारी भण्डारी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के क्या नाम हैं जिनकी विधान सभाओं ने नेपाली भाषा को संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल करने सम्बन्धी संकल्प पारित किए हैं;

(ख) इन विधान सभाओं द्वारा पारित ऐसे संकल्पों की तारीखों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा नेपाली भाषा को संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जा रहे हैं ?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) :

(क) सिक्किम, त्रिपुरा और पश्चिम बंगाल।

(ख) इस प्रकार के संकल्प, सिक्किम विधान सभा द्वारा 23 सितम्बर, 1982 को, त्रिपुरा विधान सभा द्वारा 28 जून, 1978 को और पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा 2 जुलाई, 1977 को पारित किए गए।

(ग) सरकार का यह मत है कि आठवीं अनुसूची में और अधिक भाषाओं को सम्मिलित करने से अन्य प्रतिक्रियायें होंगी। तथापि सभी भाषाओं की संस्कृति और साहित्यिक धरोहर का विकास करने का सरकार का प्रयास जारी रहेगा चाहे वे आठवीं अनुसूची में सम्मिलित हों या नहीं।

**भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद सिक्किम के लिए
प्रतिवर्ष स्वीकृत धनराशि**

638. श्रीमती बिल कुमारी भण्डारी : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के लिए वर्ष 1989-90 और 1991 के दौरान प्रतिवर्ष कुल कितनी धनराशि स्वीकृत की गयी;

(ख) इस अवधि के दौरान भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद की सिक्किम शाखा को कुल स्वीकृत धनराशि का कितना प्रतिशत दिया गया; और

(ग) इस शाखा द्वारा क्या उपलब्धियां प्राप्त की गई हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लॅका) : (क) महोदय, भा० कृ० अ० प० को वर्ष 1989-90 और 1990-91 के दौरान क्रमशः 253.69 करोड़ और 319.71 करोड़ रुपए की राशि स्वीकृत हुई थी।

(ख) सिक्किम में भा० कृ० अ० प० की यूनिटों की वर्ष 1989-90 के दौरान 0.24 और वर्ष 1990-91 के दौरान 0.21 प्रतिशत निधियां आबंटित की गईं।

(ग) विभिन्न फसलों की कुल 12 उच्च उपजशील किस्में जारी की गई हैं जिनमें से चावल की 5, गहू की 1, मक्का की 2, सरसों की 3 और हरे चारे के लिए चारे वाली जई की एक किस्म भी शामिल हैं। फांसवीन, मटर, भिंडी और मूली जैसी सब्जी वाली फसलों की उच्च उपज-शील किस्में भी मुद्राई गई हैं और बड़ी इलायची की "पिक ग्लासी" नामक किस्म की पत्तियों पर धब्बे वाले रोग को रासायनिक विधि से रोका गया है और इसकी उपज 1.32 क्विंटल प्रति हेक्टर ली गई है। मक्का और सोयाबीन/राइसबीन चारे वाली अन्तःफसल प्रणाली भी विकसित की गई है जिसके अन्तर्गत 412 क्विंटल प्रति हेक्टर हरा चारा उगाया गया है। फील्ड पी के विदेशी और देशी जननद्रव्य का मूल्यांकन किया गया है।

कृषि और पशु धन से संबंधित मिश्रित फार्मिंग की प्रौद्योगिकी विकसित करके उमें अपनाते की सिफारिश की गई है।

विदेशी खरगोशों को यहां लाकर उन्हें सिक्किम की परिस्थितियों के अनुकूल ढाला गया है।

सरमारा में स्थापित कृषि विज्ञान केन्द्र में 255 प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाए गए जिनसे 2009 किसानों, खेतिहर महिलाओं और ग्रामीण युवकों को लाभ पहुंचा। यहां पर प्रमुख

खाद्य फसलों, दालों, तिलहनों और बागवानी वाली फसलों की उत्पादन की प्रौद्योगिकी से सम्बन्धित उन्नत तकनीकों के प्रदर्शन भी आयोजित किए गए हैं।

आर्थिक कार्यकलापों के लिए "दक्षेश" रक्षित निधि

639. श्री हरि किशोर सिंह: क्या बिबेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल में मालदीव में हुए दक्षेश सम्मेलन में दक्षेश के तत्वाधान में आर्थिक कार्यकलापों के लिए रक्षित निधि के सृजन के संबंध में भारत और पाकिस्तान के शिष्ट-मण्डलों के बीच कोई मतभेद थे;

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

(ग) भारत के दृष्टिकोण पर अन्य सदस्य राष्ट्रों की प्रतिक्रिया क्या थी?

विदेश मंत्री (श्री माधव सिंह सोलंकी): (क) ने (ग) वाले में सम्मन्त मार्क मंत्री परिषद की हाल की बैठक में आर्थिक कार्यकलापों के लिए आरक्षित कोष स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं था। तथापि, मार्क के सभी कार्यक्रमों के लिए विदेशी सहायता से एक क्षेत्रीय कोष बनाने के एक प्रस्ताव पर अधिकारियों के स्तर पर चर्चा हुई थी। अधिकांश सदस्य राज्य जिनमें पाकिस्तान भी शामिल है, मार्क क्षेत्रीय कोष बनाने के मिद्धान्त के पक्ष में तो हैं, लेकिन उनमें इसके ब्यौरों पर मतभेद है। भारत का मत यह है कि इस प्रकार का कोई कोष न तो आवश्यक है, न बाछनीय और न व्यवहार्य ही है। मार्क मंत्री परिषद ने एक विशेषज्ञ दल की बैठक बुलाने का फैसला किया है, जो इस प्रस्ताव में सम्बद्ध सभी मुद्दों की जांच करेगा।

12.00 मध्याह्न

[हिन्दी]

श्री सूरज मण्डल (गोड्डा): अध्यक्ष महोदय, बिहार में खनिज संपदा के सेल पर गुप्रीम कोर्ट के आदेश के अनुसार इसे लेना अमरवैधानिक घोषित कर दिए जाने के बाद बिहार सरकार को प्रतिदिन 2 करोड़ रुपए का घाटा हो रहा है। बिहार के मुख्यमंत्री ने प्रधान मंत्री से मुलाकात की, वित्त मंत्री से मुलाकात की। इस संबंध में रायल्टी जो 5 रुपए प्रति टन के हिमाब में बिहार को मिलती है, उसमें भी पिछले 15 साल से कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। रायल्टी को भी रुपए के वर्तमान मूल्य के आधार पर निर्धारित करने के लिए राज्य सरकार ने ऊर्जा मंत्री को 13-3-91 को पत्र लिखा था, लेकिन आज तक उस पर कोई विचार नहीं हुआ है।

अध्यक्ष महोदय, राज्य सरकार की वित्तीय स्थिति इतनी खराब हो गई है कि किसी भी योजना पर काम नहीं हो पा रहा है। इस संबंध में बिहार के मुख्य मंत्री ने 29 तारीख को प्रधान मंत्री कार्यालय के सामने इस समस्या का समाधान न करने पर आमरण अनशन करने का

नोटिस भी दिया है। अध्यक्ष महोदय, इसलिए मैं चाहूंगा कि सरकार की तरफ से आज ही इस संबंध में निर्णय लिया जाए।

अध्यक्ष महोदय, बहुत ही गंभीर स्थिति हो गई है। छः महीने से राज्य सरकार को 2 करोड़ रुपए प्रतिदिन के हिसाब से घाटा हो रहा है। इसी तरह से मध्य प्रदेश, बंगाल, उड़ीसा आदि राज्यों को भी घाटा हो रहा है। बिहार की वित्तीय स्थिति बहुत खराब हो गई है, इस लिए इस बारे में शीघ्र निर्णय लिया जाना बहुत आवश्यक है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : कोयले पर रायल्टी बढ़ाये जाने का मामला कई वर्षों से लम्बित है। केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को कोयले पर रायल्टी देने का कोई निर्णय नहीं ले रही है। वे इस मामले को क्यों लम्बा खींच रहे हैं? राज्यों में वित्तीय संकट आया हुआ है और केन्द्र सरकार इस मामले को लम्बा खींच रही है। वे कोयले पर रायल्टी बढ़ाने के लिए कोई निर्णय क्यों नहीं ले रही यह कोयला उत्पादन करने वाले सभी राज्यों बिहार, पश्चिम बंगाल तथा उड़ीसा से सम्बन्धित है (व्यवधान)

श्री श्रीकान्त बेना (कटक) : वित्त मंत्री जी अनुपस्थित हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : यह मामला कई वर्षों से लम्बित है। वे निर्णय क्यों नहीं ले रहे? प्राप वित्त मंत्री को निर्देश दे सकते हैं कि वे इस बारे में वक्तव्य दें।

अध्यक्ष महोदय : आचार्य जी कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : देखिए इस विषय पर अगर आप एक साथ बोलेंगे तो कुछ मसज' में नहीं आएगा, रिकार्ड पर भी नहीं होगा। आपके एक सम्मानीय सदस्य ने यह बात उठायी है और वह रिकार्ड पर हो गयी है। आप अच्छी तरह से जानते हैं कि हम बजट पर डिस्कशन कर रहे हैं। यह विषय जनरल बजट के डिस्कशन के समय उठाया जा सकता है और वह मिनिस्टरी अगर चर्चा के लिए आ रही है तो उम समय भी उठाया जा सकता है। अगर आप इस प्रकार से करेंगे तो उससे कुछ भी नहीं होगा।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : हम वित्त मंत्री से तुरंत वक्तव्य चाहते हैं। यह मामला बहुत गम्भीर है।

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान (रोसेडा) : अध्यक्ष जी, चीफ मिनिस्टर ने घोषणा की है कि आमरण अनशन पर जाएंगे। 2 करोड़ का प्रतिदिन बिहार सरकार को नुकसान हो रहा है। [व्यवधान]

[अनुवाद]

श्री श्रीकान्त बेना : यह बहुत गम्भीर मामला है।

श्री बसुदेव आचार्य : फरवरी माह में वित्त मंत्री ने इस सभा को आश्वासन दिया था कि रायल्टी को संशोधित किया जाएगा ।

श्री श्रीकान्त जेना : बिहार, उड़ीसा तथा पश्चिम बंगाल इस मामले के बारे में सरकार से कह रहे हैं । हम माननीय मंत्री से वक्तव्य चाहते हैं ।

श्री बसुदेव आचार्य : वित्त मंत्री आएँ और वक्तव्य दें ।

[हिन्दी]

श्री सूर्य नारायण यादव (सहरसा) : हर रोज दो करोड़ का घाटा हो रहा है । भारत सरकार सोतेलेपन का व्यवहार कर रही है । . . . (व्यवधान) . . .

[अनुवाद]

श्री श्रीकान्त जेना : वित्त मंत्री सभा में आएँ । आप वित्त मंत्री को निर्देश दे सकते हैं कि वह इस मामले पर बोलें ।

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए ।

[हिन्दी]

आप बैठ जाइए । आप अपनी जगह पर जाइए ।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, सभा के नेता यहां पर उपस्थित हैं । वह इसका उत्तर दे सकते हैं । वह उत्तर क्यों नहीं देते ? वह इस मामले में पीछे क्यों हट रहे हैं ? यह मामला 7-8 वर्षों से क्यों लम्बित पड़ा है ? रायल्टी नहीं दी गई है । (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया एमें न करें । कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए । कृपया अपने स्थानों पर वापस चले जाइए ।

(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मुझे विश्वास है कि सभा का कोई भी दल इसे एक पार्टी का मामला नहीं मानेगा । आप देख रहे हैं कि विभिन्न राज्यों, तीन पूर्वी राज्यों से संसद-मदस्य बहुत ही चिन्तित है । वे व्यथित हैं कि अभी तक तो कर तथा रायल्टी वसूल की जा रही थी । अब उच्चतम न्यायालय के निर्णय के कारण स्थिति में गुणात्मक परिवर्तन हुआ है — और इससे इन राज्यों के वित्तीय प्रावधान बुरी तरह प्रभावित हुए हैं । वे इन महत्वपूर्ण खर्चों को वहन करने में असमर्थ हैं जिसके लिए उनके बजट तथा योजनाओं में पहले ही प्रावधान किया गया था । अब उच्चतम न्यायालय के निर्णय से सभी राज्य उत्तेजित हैं । यह ऐसा मामला है जिसपर हमारे राज्य उत्तेजित हैं । मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले पर गंभीरता पूर्वक तत्काल कार्यवाही करे । आखिरकार, सरकार सर्वसम्मति, सलाह भरावारे आदि की प्रक्रिया की बात कर रही है । उसने कल कहा था : "हम चाहते हैं कि राज्यों को लाभ हो" । अब राज्यों को कठिनाई हो रही है, राज्यों को अनेक महत्वपूर्ण कदम उठाने हैं । अब यदि वित्तीय संसाधन कम किये जाते हैं तो इससे राज्य सरकारों की योजनाएँ तथा

कार्यक्रम बहुत प्रभावित होंगे। आप क्या कह रहे हैं? सभा के नेता यहां पर उपस्थित हैं। वित्त मंत्री को यहां पर होना चाहिए। वे यह वक्तव्य दें कि क्या किया जा रहा है। यह मामला पहली बार यहां पर नहीं उठाया गया है। यह नवीनी लोकसभा में भी उठाया गया था। हम यह मांग काफी समय से कर रहे हैं।

श्री बलुदेव आचार्य : इस संबंध में एक स्पष्ट आश्वासन दिया गया था (व्यवधान)

श्री सोमनाथ षटर्जी : कुछ उपाय किए जाएं।

सरकार को भी इस बारे में अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करनी चाहिए। मैं सदन के माननीय नेता से अनुरोध करता हूँ कि वह आज या कल यथासंभव शीघ्र उत्तर दें। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान (रोमेड़ा) : अध्यक्ष जी, मैंने कल इस मामले को बहुत गंभीरता के साथ उठाया था। दिक्कत यह है कि सदन की जो भावना है और सरकार का पक्ष वह नहीं समझ पा रहे हैं। यह कितना गंभीर मामला है। एक तरफ स्टेट का चीफ मिनिस्टर यह कहता है कि हम आमरण अनशन पर चले जायेंगे तो यह समझना चाहिए कि स्टेट की कितनी हालत खराब हो गई है (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : क्या मुख्य मंत्री को ऐसा बर्ताव करना चाहिए? (व्यवधान) हम आपके साथ हैं। हम समर्थन देते हैं। लेकिन ऐसे नहीं करना चाहिए। (व्यवधान)

श्री बलुदेव आचार्य : चार्ल्स जी, क्या आप अपना समर्थन दे रहे हैं? (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : आप जानते हैं कि बिहार, उड़ीसा और बंगाल पिछड़े हुए राज्य हैं। सारा का सारा खनिज पदार्थ वहां पर है लेकिन इसके बाद भी उस राज्य में पैसा नहीं है कि कर्मचारियों को पैसा दिया जा सके। बिहार सरकार की तरफ से और दूसरी सरकार की तरफ से बार-बार मांग हुई है कि रायल्टी को बढ़ाया जाना चाहिए। दो करोड़ रुपए प्रतिदिन घाटे का नुकसान हो रहा है। कैबिनेट में विचार नहीं किया जा रहा है। बिहार सरकार ने और उसके मुख्य मंत्री ने यह धोटेनिंग दी है कि अगर सरकार ने निर्णय नहीं लिया तो आमरण अनशन पर जायेंगे। इसके बाद भी सरकार गंभीरता से नहीं ले रही है। हम लोगों के सामने दूसरा कोई चारा नहीं है। श्री अर्जुन सिंह जी सदन के नेता हैं और जो फाइनल मिनिस्टर को कहना था, वह नहीं बोल पाए।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि हम आपकी सारी मर्यादाओं का पालन करना चाहते हैं, लेकिन हम लोगों को लाचारी को भी समझना चाहिए। आप हम तमाम सदस्यों की भावना से अवगत हैं, हम चाहते हैं कि सरकार आश्वासन दे और इस पर वक्तव्य दे सदन के नेता बोलें या वित्त मंत्री बतलायें कि सरकार इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाने जा रही है। आज हम साफ-साफ जानना चाहते हैं, लेकिन हम यह नहीं कहना चाहते कि हम सदन को नहीं चलने देंगे। हम लोग बहुत एजीटेड हैं इसलिए हम लोग सदन की मर्यादाओं को ध्यान में रखकर सरकार को बाध्य करेंगे कि वह इस पर वक्तव्य दे। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप बैठें । यह विषय कितना गम्भीर है या नहीं है आप सब लोगों को मालूम है । मुख्य मंत्री अनशन पर जा रहे हैं इसकी भी चर्चा आपने यहां पर की है । मगर क्या ऐसे विषय शून्य काल में उठाकर, बिना मोचे समझे उमका जबाब दिया जा सकता है । अगर आपको उसके बारे में . . .

(व्यवधान)

श्री राम बिलास पासवान : चारा क्या है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं वही आपको बता रहा हूँ । अगर ऐसे गम्भीर विषय है तो आप जरूर मंत्री महोदय के सामने रख सकते हैं, आप प्रिसाईडिंग आफिसर के सामने रख सकते हैं और कुछ मार्ग निकालना हो तो निकाल सकते हैं । आप शून्य काल में प्रश्न उठायेंगे और ऐसे विषयों के बारे में कहेंगे कि उसका उत्तर दिया जाये, अगर नहीं दिया जायेगा तो भी ठीक नहीं है । तो यह बात सही नहीं है । आपका विषय गम्भीर है, मैं यह कहूंगा कि जनरल बजट पर डिबेट होगी उसमें आप इसको उठा सकते हैं ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप मुनिये तो सही । पहले आप बैठें । देखिए ऐसा है कि ऐसे विषयों पर दूसरी चीजें भी की जा सकती हैं । मैं कह सकता हूँ कि जब जनरल बजट पर रिप्लाइ दिया जाये तो मंत्री जी की इसके बारे में क्या पालिसी है वह उद्घृत करें । इसके सम्बन्ध में आपका अगर ध्यानाकर्षण देना है तो वह दे सकते हैं । आप शून्य काल में उठायेंगे और जवाब मांगेंगे तो यह कैसे होगा । इसमें आपका भी समाधान नहीं होगा, उनका भी नहीं होगा ।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : छेदी पासवान जी, इस प्रकार नहीं । ऐसा करने से आपको कुछ नहीं मिलेगा ।

[हिन्दी]

मेरे बोलने से पहले आप बोलेंगे तो मुझे जो बोलना है वह मैं नहीं बोल पाऊंगा । इस प्रकार से करने से आपको कुछ प्राप्त नहीं होगा । मैं आपको कह रहा हूँ कि जनरल बजट पर डिबेट के समय इस पर चर्चा करें और सरकार की क्या पालिसी है इसके बारे में वह उद्घृत करें । आप शून्य काल में उत्तर चाहते हैं तो बड़ी मुश्किल हो जायेगी ।

(व्यवधान)

श्री चन्द्रजीत यादव (आजमगढ़) : हमें यह खुशी है कि आप इस बात की गम्भीरता को तो स्वीकार कर रहे हैं कि विषय गम्भीर है । अब बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में यह फैसला हुआ था कि जब तक बजट न आ जाये हम कॉलिंग अटेंशन नहीं ला सकते हैं, काम रोकने प्रस्ताव नहीं रख सकते हैं । इस फैसले के मुतल्लिक हम बाध्य हैं और इस फैसले की इज्जत करते हैं । मुख्य मंत्री को मजबूरी में यह कदम उठाना पड़ेगा । काम ठप्प हो गया है, साधन नहीं रह गये हैं इसलिए वे 29 को अनशन पर जा रहे हैं । 27-28 की छुट्टी है और उसके बाद बजट आयेगा तो हम इसे कब उठायेंगे । हम नहीं चाहते कि

मुख्य मंत्री अनशन पर जायें, लेकिन मजबूर होकर हम आपकी बात को मान रहे हैं। सदन के नेता बैठे हुए हैं, चार सूबों से सम्बन्ध रखने वाला यह मामला है। बिहार, उड़ीसा, बंगाल और मध्य प्रदेश से सम्बन्ध रखता है। मेरी प्रार्थना यह है कि या तो आप स्पेशल केस में कल इस पर हमारा कालिग अटेंशन स्वीकार करें या मंत्री जी हाउस में स्टेटमेंट दे दें। (ब्यबधान)।

अध्यक्ष महोदय: देखिये, अगर कोई मामला गंभीर है तो उसकी चर्चा जरूर की जाती है। मगर हम देख रहे हैं कि इस हाउस में क्या आना चाहिए, क्या नहीं आना चाहिए। अगर इसकी चर्चा हाउस के फ्लोर पर करेंगे तो सारा वक्त इस पर चला जायेगा। आप यह काम छोड़कर जो एजेण्डा में है, उसको चलने दीजिये। आप चैम्बर में बैठकर इस पर चर्चा जरूर कर सकते हैं। अगर यहां पर एश्योरेंस चाहेंगे तो टाईम चला जायेगा। आपका टाईम है, हमें क्या आप इसको जीरो आवर में लीजिये, रेलवे बजट पर ले लीजिए या और किसी पर ले लें।

श्री राम बिलास पासवान: आप कोई एश्योरेंस दें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं इस प्रकार आश्वामन नहीं दूंगा। आप कक्ष में आइए और चर्चा कीजिए।

[हिन्दी]

श्री राम बिलास पासवान: लीडर आफ हाउस को बोलने दीजिए।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री अर्जुन सिंह): आदरणीय अध्यक्ष महोदय, जिस विषय पर माननीय सदस्यगण अपनी चिन्ता व्यक्त कर रहे हैं, वह विषय निश्चित रूप से महत्वपूर्ण है, इसमें दो मत नहीं हो सकते। और इस विषय पर किसी न किसी संदर्भ में शासन को अपना मत स्पष्ट करना चाहिए, यह भी अपनी जगह सही है। प्रश्न यह है कि किस प्रकार से इसको किया जाए। मैं समझता हूं कि पूरा सदन इस बात से सहमत होगा कि इस महत्वपूर्ण विषय पर किस प्रकार से सदन में बात लाई जाये, हमने आपके ऊपर छोड़ा आप कोई रास्ता निकालें जल्दी से जल्दी। (ब्यबधान)

श्री राम बिलास पासवान: सरकार का मामला है, अध्यक्ष को क्यों फंसाते हैं?

श्री अर्जुन सिंह: आप मेरी बात मुन लीजिए

[अनुवाद]

श्री वसुदेव आचार्य: सरकार कोई निर्णय नहीं ले रही, सरकार इसे लम्बा खींच रही है।

श्री अर्जुन सिंह: कोई निर्णय न लेने का प्रश्न नहीं है। (ब्यबधान)

[हिन्दी]

मेरी पूरी बात तो सुनिए। मैं यह नहीं कह रहा हूं कि स्पीकर साहब के ऊपर कोई जिम्मेदारी डाल रहा हूं। स्पीकर ही इस मदन के सर्वेसर्वा हैं। मैं केवल इसलिए यह

प्रार्थना कर रहा हूँ कि यह विषय किस प्रकार से स्वीकर साहब यहां लाने की अनुमति देगे
इस पर हम पूरी तरह से तैयार हैं। मैं यह कह रहा हूँ कि अगर स्वीकर साहब . . .

श्री राम बिलास पासवान : आप स्टेटमेंट दे दें।

अध्यक्ष महोदय : आप इस प्रकार से नहीं . . .

[अनुवाद]

कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। हम कक्ष में मिलेंगे तथा निर्णय लेंगे कि यह
वक्तव्य सभा के सम्मुख यथा संभव शीघ्र आए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री श्रीपाल सिंह यादव (सम्भल) : माननीय अध्यक्ष जी, मेरे क्षेत्र में सम्भल से
मुरादाबाद तक एक ब्रांच रेलवे लाईन है और उस ब्रांच रेल लाईन पर चार गाड़ियां डी०
आर० एम० मुरादाबाद के द्वारा बंद कर दी गयी हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप रेलवे की चर्चा कर रहे हैं और इसे "जीरो" आवर में उठायेगे ?

श्री श्रीपाल सिंह यादव : मैंने पहले ही सबमिट किया है। वहां पर 1एस० आर०
एन०, 2एस० आर० एन०, 3एस० आर० एन० और 4एस० आर० एन० गाड़ियों को बंद
कर दिया गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना
चाहूंगा कि इन चारों गाड़ियों को जल्दी चलाया जाये।

श्री रमेरा चेल्लत्तला (कोट्टायम) : अध्यक्ष महोदय, दूध की कमी से केरल राज्य
के लोग बहुत परेशान हो रहे हैं। पिछले दो साल से दूध के उपभोक्ता बढ़ रहे हैं। राज्य
सरकार ने दूध की कमी को दूर करने के लिए बहुत से कदम उठाये हैं लेकिन उनसे दूध की कमी
दूर नहीं कर पायी है। राज्य सरकार अन्य राज्यों से दूध लेने का प्रयास कर रही है।
केरल राज्य के कृषि मंत्री जी ने इसके बारे में बातचीत की थी और अन्य राज्यों से दूध
लेने की अनुमति के लिए उन्होंने एप्रोच किया था। मैं कृषि मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ
कि केरल राज्य को इसकी जल्दी से जल्दी अनुमति दी जाये ताकि दूध की समस्या को दूर
किया जा सके।

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। आप इतना बोलना मत हो जाइए। मैं आप का नाम
अभी बुला रहा हूँ।

श्री छेदी पासवान (सासाराम) : अध्यक्ष महोदय, बोलने से पहले मेरा आपसे निवेदन
है कि माथी लोग पहले ही हमारा नाम बिगाड़ चुके हैं—छेदी पासवान। आप उसको चेदी
पासवान करके और न बिगाड़ें। (छेदी) है अध्यक्ष महोदय, उसे सुधार दिया जाए।

अध्यक्ष महोदय, केन्द्र सरकार ने राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर संचार माध्यम
की सुविधा को आम लोगों तक पहुंचाने के लिए जगह-जगह पर टेलीफोन बुथ खुलवाने
की योजना शुरू की थी। इस योजना के शुरूआत में यह माना था कि इस योजना के

जरिए देश के लाखों बेरोजगार युवकों को रोजगार दिया जा सके, लेकिन इस योजना को सरकार ने पूंजीपतियों के हाथों पूरी तरह सौंप दिया है जबकि इस योजना के जरिए निश्चित रूप से एक बड़ी संख्या में बेरोजगारों को रोजगार मुहैया कराया जा सकता है। अतः अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि इस तरह के बूथ उन्हीं युवकों को सौंपे जायें जिनके नाम बेरोजगार कार्यालय में दर्ज हैं।

श्री मदन लाल खुराना (दक्षिण दिल्ली) : अध्यक्ष जी, यहां पण्मुगम के बारे में बहस करने के लिए कहा गया था . . . (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको बाद में बताऊंगा।

श्री मदन लाल खुराना : यह इतना महत्वपूर्ण इश्यू है। (व्यवधान) . . .

अध्यक्ष महोदय : ऐसे मैं आपको अलाऊ नहीं करूंगा।

श्री मदन लाल खुराना : आपने वायदा किया था कि उसके बारे में एक स्टेटमेंट दिया जाएगा। उस पर वक्तव्य दिया जाएगा . . . (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको वही बता रहा हूँ। आप जब चाहें तब मैं आपको बूढ़ नहीं बताऊंगा।

[अनुवाद]

मैं आपकी समय मारणा के अनुसार नहीं चल सकता। मैं अपने हिसाब से चलूंगा। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री सत्यपाल सिंह यादव (शाहजहापुर) माननीय अध्यक्ष जी, मैं एक गंभीर समस्या की ओर आपका ध्यान आर्कषित करना चाहता हूँ और उत्तर प्रदेश के भी 28 जिले जिनमें बरेली मंडल, मुरादाबाद मंडल, लखनऊ मंडल और आगरा मंडल, इनमें अकाल की स्थिति पैदा हो गई है। उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री से भी हम लोगों ने एक प्रतिनिधि मंडल के रूप में जाकर बातचीत की है, प्रदर्शन हो रहे हैं, धरने हो रहे हैं लेकिन ये अपने समाधानों के अभाव में कोई भी इम्दाद लोगों की नहीं कर पा रहे हैं। इसलिए मदन के माध्यम से हमारा सरकार में अनुरोध है कि उत्तर प्रदेश की सरकार को ऐसी इम्दाद दे ताकि जो सूखे से प्रभावित अकाल की स्थिति हो गई है वहां पर बिजली और पानी मुहैया कराया जा सके। जानवरों को चारा नहीं मिल रहा है। पानी बिल्कुल पीने के लिए नहीं मिल रहा है इन 28 जिलों के अन्तर्गत। इसलिए मान्यवर, मैं इस गंभीर समस्या की तरफ सदन का ध्यान आकृष्ट करके वहां के नागरिकों के लिए सहायता पहुंचाने के लिए आपसे अनुरोध कर रहा हूँ।

श्री बुशिंग पटेल (सीवान) : अध्यक्ष महोदय, बिहार में काला ज्वर का उन्मूलन आज एक अहम समस्या बन गई है। बिहार में लाखों लोग कालाज्वर की बीमारी से पीड़ित हैं और हजारों लोग मौत के आगोश में जा चुके हैं।

अध्यक्ष महोदय, पूर्व में भी इस सवाल को इस सदन में उठाया गया है लेकिन मैं दुख के साथ कहना चाहता हूँ कि सहृदयता की कोई भी किरण इस सदन में फूट नहीं रही है। अध्यक्ष महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि मे एंड बेकर कम्पनी पेण्टामेडीन इंग्लैंड में बनाती है और हिन्दुस्तान में भी ये कम्पनी दवा बनाने का काम करती है। इंग्लैंड में वह यह दवा बना सकती है और हिन्दुस्तान में नहीं बनाने का क्या प्रोचित्य है? अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार के स्वास्थ्य मंत्री का ध्यान केन्द्रित करना चाहता हूँ और कहना चाहता हूँ कि पूर्णतः केन्द्रीय सरकार इसके उन्मूलन को अपने हाथ में ले ले और डब्लू० एच० प्रो० से बात करें नहीं तो 18 करोड़ लोग बिहार के इससे प्रभावित होने वाले हैं और बिहार के आस पास जो राज्य हैं—उड़ीसा, उत्तर प्रदेश वह भी इससे वंचित नहीं होने वाले हैं। यह एक मूल समस्या है अध्यक्ष महोदय। मैं चाहूँगा कि आप अपनी ओर से निर्देश दें कि केन्द्रीय सरकार को कि इस समस्या पर गहराई से ध्यान दे। पहले भी यह सवाल कई दफा आ चुका है। आप तो सहृदय आदमी हैं अध्यक्ष महोदय। इसलिए कृपया उनको निर्देश देने की कृपा करें। (व्यवधान)

श्री राम बिलास पासवान: काला ज्वर बहुत गंभीर बात है। आप कह दीजिए कि बहुत इंपॉर्टेंट बात है। (व्यवधान)

श्री बुशिंग पटेल: यह लाखों लोगों की जिन्दगी और मौत का सवाल है और केन्द्र सरकार इसका नोटिस नहीं ले रही है। यह फैलती जा रही है।

श्री चन्द्रजीत यादव: बिहार, उत्तर प्रदेश में भी यह फैल रही है।

श्री राम बिलास पासवान (रोसड़ा) अध्यक्ष जी, यह प्लेग से भी ज्यादा भयंकर बीमारी है।

अध्यक्ष महोदय: श्री वी० एस० राव।

[अनुवाद]

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाड्डे (विजयवाड़ा) : महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सरकार के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि आन्ध्र प्रदेश राज्य में रेलगाड़ियों में, राष्ट्रीय राजमार्गों तथा राज्य राजमार्गों पर बड़ी तादाद में डकैती तथा हत्याएं हो रही हैं। नागरिकों के जान-माल की कोई सुरक्षा नहीं है। स्थिति अत्यंत भयावह है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि आन्ध्र प्रदेश में कानून और व्यवस्था की स्थिति सुधारने तथा वहाँ के नागरिकों के जान-माल की पर्याप्त सुरक्षा हेतु तत्काल कदम उठाए जायें।

[हिन्दी]

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : अध्यक्ष जी, किसी भी देश के ढांचे को बदलने के लिए शिक्षा की एक अग्रणी भूमिका रहती है जो आज हमारे देश के लिए अति आवश्यक है। आज हमारे देश में शिक्षा की एकरूपता नहीं होने के कारण जनता में

असंतोष की भावना बढ़ती जा रही है। ग्रामों में रहने वाले गरीब लोगों के बच्चों को जो शिक्षा दी जा रही है वह रोजगारोन्मुखी नहीं है जिससे नौजवानों में बेरोजगारी बढ़ती जा रही है, जिसका दूसरा रूप आप आतंकवाद, उग्रवाद तथा अराजकता के रूप में विकसित हो रहा है। इससे देश की एकता और अखण्डता खतरे में पड़ गयी है। देश के अन्दर एक भाषा न होने के कारण भाषा-विवाद भी तेजी से बढ़ रहा है। उसी को लेकर देश में बराबर दंगे होते रहते हैं। इसलिए मैं सरकार से मांग करता हूँ कि शिक्षा की एकरूपता तथा भाषा की एकरूपता लागू की जाये जिससे देश की एकता, अखण्डता बरकरार रहे तथा देश लगातार तरक्की की ओर बढ़ता रहे।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : अध्यक्ष महोदय, मैं केवल आपके माध्यम से माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री महोदय का ध्यान बुन्देलखण्ड क्षेत्र के झांसी, ललितपुर, हमीरपुर, बांदा क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ, जो झांसी क्षेत्र में आते हैं। यह क्षेत्र ऐतिहासिक है और इस क्षेत्र में अनेक स्मरणीय प्रसंग हुए हैं, जिनके चिह्न आज भी वहाँ बने हुए हैं। उदाहरण के लिए बरूआ सागर में चन्द्रगुप्त का मंदिर, झांसी में महारानी का किला और ललितपुर में महाराजा रणछोड़ सिंह का भव्य मन्दिर काफी प्रसिद्ध है। इसी तरह से टीकमगढ़ का गढ़ कुण्डहास भी ख्यातिप्राप्त स्थल है। इनके रख-रखाव का काम पुरातत्व विभाग के अन्तर्गत है परन्तु आज वहाँ ऐसी परिस्थिति बन गयी है कि जिन लोगों को इन स्थलों के रख-रखाव की चिन्ता करनी चाहिए, मैं यहाँ कोई आरोप तो नहीं लगा रहा हूँ, परन्तु माननीय मंत्री जी को जानकारी देना चाहता हूँ कि अवैध रूप से इन स्थलों की भूमि पर लोगों ने कब्जा कर लिया है और स्थायी निर्माण करवा लिए हैं। इसके साथ-साथ जितने ऐतिहासिक चिह्न हैं उन्हें मिटाने की कोशिश की जा रही है। पिछले वर्ष इसी सदन में माननीय मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि केन्द्रीय पुरातत्व विभाग के माध्यम से, जिस पर इन ऐतिहासिक चिह्नों के रख-रखाव की जिम्मेदारी है, इन स्थलों के सौन्दर्यीकरण के लिए हर प्रकार के उपाय किये जायेंगे ताकि ये स्थल पर्यटकों के लिए आकर्षण का केन्द्र बन सकें लेकिन आज हालत यह हो रही है कि पुरातत्व विभाग के कर्मचारी ही अवैध रूप से इन स्थलों की भूमि पर कब्जा कर रहे हैं। अतः मैं केवल माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि झांसी में जो महारानी का किला है, उसके सौन्दर्यीकरण के लिए, सरकार ने पिछले वर्ष यहाँ जो आश्वासन दिया था, वह उसे अविलम्ब पूरा कराये।

[अनुवाद]

श्री संफुद्दीन चौधरी (कटवा) : महोदय, हम सभी इस समाचार से चिंतित हैं कि कावेरी जल के मुद्दे पर तमिलनाडु में कल एक बंद का आयोजन होने वाला है और उसके विरोध में एक बंद का आयोजन कर्नाटक में किया गया है। यदि ये राज्य इस तरह के आंदोलनकारी रास्ता अपनाते हैं तो मेरे विचार में यह देश की एकता के लिए अच्छा नहीं होगा। केन्द्र सरकार का यह कर्तव्य है कि वह इस सम्बन्ध में अपना वक्तव्य दे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री चार्ल्स, आपको उनसे बात करने की आवश्यकता नहीं है।

(व्यवधान)

श्री संकुटीन चौधरी : यह बहुत ही गंभीर मामला है। मेरे विचार में इस परिस्थिति में केन्द्र सरकार को अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करनी चाहिए और वक्तव्य देना चाहिए और इस विवाद का मोहार्दपूर्ण निपटारा मुनिष्ठित करें।

मेरी मांग यह है कि इस पर प्रधान मंत्री अपना वक्तव्य दें ताकि इस तरह के गति-रोध को नत्काल समाप्त किया जा सके।

श्री श्रीकान्त जेना (कटक) : दो केन्द्रीय मंत्रियों—एक तमिलनाडु के और दूसरे कर्नाटक के—इस मामले में हाथ है।

श्री एम० आर० जनार्दनन (तिरुनेलवेली) : महोदय, अंतरिम पंचाट को अभी तक नहीं माना गया है। इस स्थिति में मुझे यह कहने हुए खेद है कि कावेरी जल पर गठित उप मिति के महापति ने प्रेम में वक्तव्य दिया है। उन्होंने कहा है कि तमिलनाडु सरकार के नव उपनिवेशवादी रवैय्ये के विरोध में ऐसा करना जरूरी है। क्या पानी की मांग करना उपनिवेशवादी रवैय्या है? यह बहुत ही गंभीर बात है। माननीय सदस्य ने जो कहा है उसका मैं विरोध करना चाहता हूँ। हम लोग उससे प्रभावित हैं। मैं मेमना और भेडिया की कहानी याद दिलाना चाहता हूँ। हमें लग रहा है कि अब भेडिया भाग्यशाली है। मभा यह अच्छी तरह जानती है कि हमें पानी की आवश्यकता है। इसलिए केन्द्र सरकार कर्नाटक सरकार को यह निर्देश दे कि वह फंसले को माने।

श्री जसवंत सिंह (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, केन्द्रीय जांच ब्यूरो के एक उप-महानिरीक्षक जिन्हें जम्मू और कश्मीर तथा पंजाब में उपवाद-विरोधी कार्य की देख-रेख करने का जिम्मा सौंपा गया था उन्हें घूस लेने हुए पकड़ा गया है और यह रकम दस लाख बताई गई है। महोदय, उसके बाद अजीबोगरीब बात यह है कि उक्त अधिकारी का निलम्बन नहीं हुआ है जबकि इस विषय पर सरकार के विनियम में यह व्यवस्था है कि यदि कोई अधिकारी वास्तव में घूस लेने हुए पकड़ा जाए तो अनिवार्य रूप से और स्वतः ही उस अधिकारी का निलम्बन हो जाता है। परन्तु उन्हें निलम्बन नहीं किया गया है।

मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि वह कौनसी विशेष परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण उक्त उप महानिरीक्षक का निलम्बन नहीं हुआ है। उनके पैत्रक कार्यालय केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने उन पर मुकदमा चलाने की सिफारिश की है और यह जानकारी मिली है कि भारत सरकार इस तरह से मुकदमा चलाने को रोक रही है। यह भी भारत सरकार द्वारा उठाया गया असाधारण कदम है जबकि उनका पैत्रक कार्यालय उन पर मुकदमा चलाने की सिफारिश कर रहा है। इसलिए सरकार को यह बताना चाहिए कि उन्हें निलम्बित क्यों नहीं किया गया है और सरकार मुकदमा चलाने का विरोध क्यों कर रही है जबकि दोनों ही कदम अत्यधिक असाधारण हैं।

श्रीमती मालिनी बट्टाचार्य (जादवपुर) : महोदय, माननीय जसवंत सिंह ने जिस मुद्दे का उल्लेख किया है हमारा भी वही प्रश्न है। यह केन्द्रीय जांच आयोग के उप महानिरीक्षक के संबंध में है जिनके विरुद्ध केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने ही गम्भीर आरोप लगाए हैं। महोदय.....

बंगाला में एक कहावत है कि भूत झाड़ने के लिए सरसों का प्रयोग करना चाहिए लेकिन जब सरसों के दानों में भूत प्रवेश कर जाए तो भूत झाड़ना मुश्किल है। अब हमें आश्चर्य हो रहा है कि क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो में ही ऐसे घ्रष्ट अधिकारी प्रवेश कर गए हैं। संबंधित उपमहानिरीक्षक के विरुद्ध सरकार कोई कदम क्यों नहीं उठा रही है।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव : (जयपुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, केन्द्रीय सरकार राजस्थान सरकार को सस्ती दर पर कागज उपलब्ध करवाया करती थी जिससे स्कूल के छात्रों को सस्ती कापियां उपलब्ध कराई जाती थीं। यह परिपाटी कई वर्ष से चली आ रही है और राजस्थान में छात्रों को सस्ती दर पर कापियां इसी कागज से बना कर दी जाती रही हैं, लेकिन खेद का विषय है कि इस वर्ष से भारत सरकार ने सस्ती दर पर मिलों से कागज उपलब्ध कराना बन्द कर दिया है जिससे राजस्थान में पढ़ने वाले छात्रों को सस्ती दर पर कापियां उपलब्ध करा पाना संभव नहीं हो रहा है जिसके कारण उनको कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए मैं आप के माध्यम से सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि जिस प्रकार से पूर्व के वर्षों में केन्द्रीय सरकार मिलों से सस्ती दर पर कागज राजस्थान सरकार को उपलब्ध करवाया करती थी उसी प्रकार से अब भी कागज सस्ती दर पर पुनः सप्लाई किया जाए।

श्री बी० धनंजय कुमार (मंगलोर) : महोदय, मंगलोर के निकट उल्लाल में समुद्री तट का अत्यधिक कटाव हो रहा और समुद्री जल प्लावन से पांच घर बह गए हैं। कर्नाटक में करीब 300 किलोमीटर तटीय क्षेत्र है। केरल को करोड़ों रुपये सुरक्षा दीवार बनाने के लिये दी जाती है ताकि समुद्री तट का कटाव रोका जा सके परन्तु इस दृष्टि से कर्नाटक की पूरी तरह उपेक्षा की गई है। आपके माध्यम से मैं सरकार से यह निवेदन करता हूं कि कर्नाटक सरकार को पर्याप्त धन उपलब्ध कराया जाए ताकि आगे और समुद्री तट का कटाव रोका जा सके। यह बहुत ही गम्भीर बात है। वहां निश्चित रूप से खतरा है और करीब एक सौ लोगों के घरों के बह जाने की आशंका है। (व्यवधान)।

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात कह चुके हैं। कृपया बैठ जाएं।

श्री बी० धनंजय कुमार : महोदय, मैं सरकार से इस संबंध में वक्तव्य चाहता हूं।

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान-निकोबार) : महोदय यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। कल इंडियन एक्सप्रेस के मद्रास संस्करण में एक रिपोर्ट प्रकाशित हुई थी। उस समाचार में यह कहा गया है कि भारत सरकार ने लिट्टे बंदियों को तमिलनाडु से अंडमान निकोबार द्वीप समूह भेजने का निर्णय लिया है। सुबह मुझे कई टेलीफोन आए हैं। वहां आतंक-सा छा गया है और लोग बेचैन हो उठे हैं साथ ही वहां कानून और व्यवस्था की भी समस्या पैदा हो जाएगी। माननीय गृह राज्य मंत्री यहां उपस्थित हैं। हम इस विचार का पूरी तरह विरोध करते हैं और सभा से मैं यह आशवासन चाहता हूं कि इन बंदियों को अंडमान-निकोबार नहीं भेजा जाएगा। यह हमारा छोटा-सा द्वीप कबाड़खाना नहीं है और इस संघ शासित क्षेत्र के साथ ऐसा व्यवहार नहीं होना चाहिये। सरकार इस सभा के समक्ष यह बताए कि इन बंदियों को अंडमान द्वीप समूह में नहीं भेजा जाएगा। मैं मंत्री जी से स्पष्ट आशवासन चाहता हूं जो अभी सभा में उपस्थित हैं।

श्री ई० ग्रहम्ब (मंजरी) : अध्यक्ष महोदय कुवैत और इराक से निकाले गए ऐसे हजारों लोग हैं जो रोजगार के लिये कुवैत और इराक लौटना चाहते हैं। लेकिन ऐसा हुआ है कि कालीकट स्थित क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय की जो दयनीय स्थिति है उससे वे और कष्ट में पड़ गए हैं। चूंकि वहां पर्याप्त कर्मचारी नहीं हैं इसलिये पासपोर्ट के लिये हजारों आवेदन लम्बित पड़े हैं। कर्मचारियों के अभाव में पासपोर्ट अधिकारी के पास 15000 से 20000 पासपोर्ट निपटाने के लिये पड़े हैं। ये लोग जो बहुत कष्ट सहकर कुवैत से यहां आए हैं। वे अपना रोजगार वापस पाने के लिये चिंतित हैं। मैं आशा करता हूँ कि सरकार इस समस्या पर ध्यान देगी और इस लापरवाही पूर्ण रवैये पर रोक लगाएगी।

श्री वाला के० एम० मंडू (ट्टुक्की) : महोदय, मैं एक अविनम्बनीय लोक महत्व का मामला उठाना चाहता हूँ। केरल में काली मिर्च की खेती करने वाले किसान संघर्ष का रास्ता अपना रहे हैं और स्थिति विस्फोटक होती जा रही है। काली मिर्च का वर्तमान मूल्य अपर्याप्त और अलाभकारी है। अवमूल्यन और बजट के परिणामों में स्थिति को और भी बदतर बना दिया है। इन परिस्थितियों में काली मिर्च का कम से कम मूल्य 7000 रुपये प्रतिक्विंटल होना चाहिये। मैं एक दूसरी बात का भी उल्लेख करना चाहता हूँ। विक्कविल्ड, पली बीटल और अन्य रोगों में कालीमिर्च के खेती को अत्यधिक हानि पहुंचाया है। क्षतिपूर्ति, अनुदान, सहायता, पुनर्वास, फिर से पोषा लगाना और शोध करने के लिए अविनम्ब कदम उठाए जाने चाहिये।

श्री चित्त बसु (बारसाट) : विश्वस्त तौर पर यह जानकारी मिली है कि सरकार भारतीय पटसन-निगम की गतिविधियों को कम करने पर विचार कर रही है।

भारत सरकार का यह उपक्रम मन् 1972 के आरम्भ में केवल सामाजिक प्रयोजन में स्थापित किया गया। यह सामाजिक प्रयोजन पश्चिम बंगाल, असम, बिहार, उत्तर प्रदेश और आन्ध्र प्रदेश के उन पटसन उत्पादकों को जिनकी संख्या 40 लाख से कम नहीं है— उचित मूल्य उपलब्ध कराना है—ताकि ये लोग पटसन के बड़े-बड़े व्यापारियों और बिचौलियों के बहलावे में नहीं आयें।

महोदय, भारतीय पटसन निगम ने आरम्भ में ही एक सकारात्मक भूमिका निभाई है और पटसन उत्पादकों के लिए एक स्थिर बाजार व्यवस्था सुनिश्चित की है और इससे पटसन से जुड़े ये व्यापारी पश्चिम भारत और देश के अन्य भागों में पटसन उत्पादकों को नहीं भ्रमला पाये। यह भी पता चला है कि सरकार पटसन संबंधी खरीद नीति को बदलना चाहती है और मैं समझता हूँ कि यह हमारे देश के पटसन उत्पादकों के लिए बहुत हानिकर होगा। इस समय भारतीय पटसन निगम के अपने 200 से अधिक क्रय केंद्र हैं और 280 क्रय केंद्रों की सहकारितायें हैं। जब तक कि सरकार देश के विभिन्न हिस्सों में तुरन्त कच्चे पटसन के खरीद कार्य को शुरू करने के लिए निर्देश नहीं दे देती है मैं समझता हूँ तब तक पटसन उत्पादकों की काफी दयनीय हालत रहेगी। भारतीय पटसन निगम की देश के कुल पटसन उत्पादन का 25 प्रतिशत से अधिक खरीदने की क्षमता नहीं है। महोदय, मैं चाहता हूँ कि सरकार इस संबंध में भारतीय पटसन निगम को तुरन्त निर्देश दे

श्री घनशिव चरण दास (जाजपुर) : महोदय, मैं एक बहुत गंभीर विषय उठाना चाहता हूँ। वित्त मंत्री ने व्यय में कटौतियाँ करने के लिए नई भतियाँ तथा केन्द्रीय सरकार में नई नियुक्तियाँ करने पर रोक लगा दी है। इसमें अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों के लिए आरक्षित पदों पर असर पड़ेगा। पहले ही वे आरक्षित पदों, जिन्हें पिछले साल नहीं भरा गया था अभी तक रिक्त पड़े हैं— और आगे ऐसे आरक्षित पदों की संख्या घीर बढ़ जायेगी। इससे अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। इस लिए मैं मंत्री महोदय में इस संबंध में सरकार का दृष्टिकोण जानना चाहता हूँ।

[हिन्दी]

श्री डी० डी० खनोरिया (कांगड़ा) : अध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश के कांगड़ा और चम्बा जिलों में मिट्टी के तेल का अभाव है। पहाड़ी क्षेत्रों में, जहाँ बिजली अभी तक नहीं पहुंची है, वहाँ के लोग अभी अंधेरे में रह रहे हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि शीघ्र जिला चम्बा और कांगड़ा के लोगों को मिट्टी का तेल पहुंचाया जाए।

[अनुवाद]

श्री के० पी० रेड्ड्या (मछलीपटनम) : महोदय, इस समय सरकार बहुत ही नाजुक वित्तीय संकट से गुजर रही है। सिगरनी कोयला खान लिमिटेड ने खली खानों के लिए 600 करोड़ लागत की दो निविदायें दी हैं। दो निविदायें पश्चिम जर्मनी में प्राप्त हुई हैं और पश्चिम जर्मनी की निविदाओं की लागत 200 करोड़ अधिक है; सिगरनी कोयला खान लिमिटेड ने तकनीकी विदों और वित्तीय सलाहकारों की समिति गठित की है। ये नैवेली लिग्नाईट परियोजना में भी गये जहाँ इसी तरह की खली खानों पर बड़ी भारतीय फर्म कार्य कर रही हैं। उन्होंने सिफारिश की है कि हमें इस कम्पनी की निविदा रबीकार नहीं करना चाहिए जहाँ विदेशी मुद्रा के रूप में 200 करोड़ रुपये अधिक भुगतान किये जायेंगे।

अतः महोदय यदि सरकार गंभीर है, यदि कोयला मंत्रालय इस मामले में गंभीर है तो उन्हें तुरन्त सूचना भेजनी चाहिए कि ये निविदायें स्वीकार नहीं की जायें और कोयला खानों में केवल स्थानीय विशेषज्ञता का ही उपयोग किया जाये।

[हिन्दी]

श्री विलास मुत्तेमवार (चिमूर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से एक गंभीर मामला उठाना चाहता हूँ। जैसा आप जानते हैं, गढ़चिरोली जिला महाराष्ट्र का एक पिछड़ा और आदिवासी बाहुबल वाला जिला है। पिछले एक महीने में वहाँ एक भयंकर महामारी से सौ आदिवासियों की मृत्यु हो गई है। मृत्यु की खबर सरकार को अखबार के माध्यम से मालूम हुई है। आप जानते हैं कि आरोग्य की सब सुविधायें देने की जिम्मेदारी सरकार की है, लेकिन वहाँ कोई भी सुविधा नहीं पहुंची है। इसका कारण यह है कि वह जिला नक्सलवादी गतिविधियों के ग्रिप में है। वहाँ के नक्सलवादियों से निपटने के लिए एक्शन-प्लान बना है और वहाँ करोड़ों-रूपया खर्च होता है। अगर नक्सलवादी घटनायें होती हैं, तो उसको लॉ-एंड-ऑर्डर का प्राबलम कह कर के कन्सीडरेशन होता है, लेकिन सौ आदिवासियों

की मृत्यु हो जाने के बाद भी निम्न प्रकार की वहाँ सुविधा नहीं दी गई है। इस प्रकार यह प्रश्न स्वास्थ्य मंत्रालय और होम मंत्रालय का हो गया है। मैं आपके माध्यम से अर्ज करूँगा कि वहाँ इस तरह की घटनाओं को रोका जाए। वहाँ अभी कई लोगों की मृत्यु हो गई है, लेकिन उनको आइडेंटिफाई नहीं किया गया है। मैं आपको माध्यम से संबंधित मंत्री जी से अर्ज करता हूँ कि वे उम तरफ ध्यान दें।

[अनुवाद]

श्री एम० नाईक (मुम्बई-उत्तर) : मेरे निर्वाचन क्षेत्र मुम्बई उत्तर में बोरीविली और दाहीसर के बीच एक बहुत गंभीर रेल दुर्घटना हुई है। यह आज मुबह भोड़-भाड़ वाले व्यस्त घंटों में हुई।

महा यह है कि मुझे बताया गया है कि उपर लगी बिजली जिनमें बिजली का प्रवाह था और जो स्थानीय रेलों की मोटरों को बिजली सप्लाई करती है—उन्हें काट दिया गया था। मुझे यह भी बताया गया कि कुछ लोग मरे हैं—मैं नहीं जानता हूँ कि संख्या क्या है। मेरी केवल यह मांग है कि रेल मंत्री आज रेल वजट पर उत्तर देने हुए एक वक्तव्य भी दें और तथ्यों का खुलासा करें।

रेल मंत्री (श्री जाफर शरीफ) : केवल एक व्यक्ति की मृत्यु हुई है। लगभग 20 लोग घायल हुए हैं। महा प्रबन्धक मौके पर वहाँ उपस्थित है। सब बातों का ध्यान रखा जा रहा है। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री पी० एम० सईद (लक्षद्वीप) : अध्यक्ष महोदय, अभी-अभी मेरे मित्र, श्री मनोरंजन भक्त जी, ने अंडमान-निकोबार के बारे में कहा है। इंडियन एक्सप्रेस में न्यूज अपीयर हुई है और उसके अलावा लोकल न्यूज पेपर में भी अपीयर हुई है। जिसमें यह बताया गया है कि अंडमान के अलावा लक्षद्वीप में भी ये लोग ले जाए जा रहे हैं। हमने सोचा कि ऐसा रवैया भारत सरकार का ठीक नहीं है। आप जानकर हैरान होंगे कि भारत सरकार का यह रवैया है कि ईलम के लीडर को लक्षद्वीप में रखा था और कई महीने रखा था। हमारे लोग वहाँ मछली पकड़ने के लिए भी नहीं जा सकते थे, ऐसी हालत चार महीने गुजरी। किसी को मालूम नहीं है, सिक्रेट है। ऐसी हालत में यहाँ जो आफिसर होते हैं, जो अच्छा नहीं है, खराब आफिसर हैं, उनको अंडमान-निकोबार भेजो या लक्षद्वीप भेजो। यह रवैया ठीक नहीं है। गृह मंत्री जी का जो ब्यान पेपर में अपीयर हुआ है, उसके बारे में हमारे लोगों में बहुत कन्फ्यूजन है। गृह मंत्री जी इधर हैं, उनको वक्तव्य देना चाहिए कि ये जो लक्षद्वीप और अंडमान निकोबार में लोग ले जाए जा रहे हैं, ऐसा नहीं है। इसके बारे में कम से कम उनको वक्तव्य देना चाहिए। (व्यवधान)

श्री मनोरंजन भक्त : इनको बोलना चाहिए। (व्यवधान)

[बन्धुवाद]

श्री चन्द्रजीत यादव : द्वीपों के दोनों प्रतिनिधि यहां उपस्थित हैं। उनकी बात को गंभीरता से लिया जाना चाहिए। (व्यवधान)

श्री मनोरंजन शर्मा : महोदय, दोनों माननीय मंत्री बैठे हुए हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं अधिकारियों के स्थानान्तरण के मुद्दे की अनुमति नहीं दे रहा। मैं किसी बैंक के अधिकारियों के स्थानान्तरण की बात मभा में नहीं उठाने दूंगा। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

[हिन्दी]

आप मीनियर मेम्बर हैं। मैं बोल रहा हूं उमका मुनना चाहिए। ऐसा नहीं।

12. 54 $\frac{1}{2}$ म०प०

अध्यक्ष द्वारा घोषणा

वष्मगम के मामले पर चर्चा के बारे में

अध्यक्ष महोदय : कई सदस्य कल वष्मगम के मामले में चर्चा करना चाहते थे। मुझे कई नोटिस मिले हैं। मैं सोच रहा था कि कब चर्चा रखी जाये।

हम आज रेल बजट पर चर्चा करेंगे और कल गैर सरकारी सदस्यों के कार्य का दिन है। हम शनिवार को भी कार्य करेंगे। शनिवार को हम 4 बजे इस विषय की लेंगे।

श्री चन्द्रजीत यादव (आजमगढ़) : कब ?

अध्यक्ष महोदय : शनिवार।

श्री चन्द्रजीत यादव : मुझे लोकसभा सचिवालय ने उत्तर प्रदेश विधान सभा के नये सदस्यों को ब्याख्या देने के लिए कहा है। इसलिए मैं यहां उपस्थित नहीं रहूंगा। लेकिन मैंने नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस तरह समायोजन नहीं कर सकता हूं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : क्या आप नहीं चाहते हैं कि आज रेल बजट पर चर्चा हो ? क्या आप नहीं चाहते हैं कि कल गैर सरकारी सदस्यों संबंधी कार्य पर चर्चा हो ?

श्री चन्द्रजीत यादव : क्या हम रेल बजट पर कल चर्चा नहीं कर सकते ?

अध्यक्ष महोदय : मैंने निर्णय ले लिया है मेरा माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि यदि वे चाहते हैं कि वे चर्चा में शामिल करने संबंधी किसी मुद्दे पर कुछ कहें तो वे भेरे कक्ष में आयें और हम उस पर चर्चा करेंगे। लेकिन यदि आप इन मामलों पर मभा में चर्चा करने रहेंगे तो यह कभी न समाप्त होने वाली प्रक्रिया बन जायेगी।

12, 55½ म०प०

सभा पटल पर रखे गए पत्र

जनगणना अधिनियम, 1948 के अन्तर्गत अधिसूचना

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री (एम० एम० जैकब) : मैं श्री एस० वी० चव्हाण की ओर से जनगणना अधिनियम 1948 की धारा 18 की उपधारा (3) के अन्तर्गत जनगणना नियम, 1990 जो 31 दिसम्बर, 1990 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० आ० 967(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा जिसका शुद्धि-पत्र 8 फरवरी 1991 की अधिसूचना संख्या का० आ० 81(अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 127/91]

राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण, नई दिल्ली का वर्ष 1989-90

का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखे

ज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : मैं श्री विद्याचरण शुक्ल की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

(1) राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 1989-90 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 128/91)

भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड के 1989-90 का वार्षिक

प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा

ज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बलराम सिंह यादव) : मैं लिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)—

(एक) भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड के वर्ष 1989-90 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारत एल्यूमीनियम कम्पनी लिमिटेड का वर्ष 1989-90 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)
[संघालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 129/91]

केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल अधिनियम, 1949 के अन्तर्गत अधिमूचना

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकाब) : मैं केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल अधिनियम, 1949 की धारा 18 की उपधारा (3) के अन्तर्गत भारत-निवृत्त सीमा पुलिस, अतिरिक्त उप महानिरीक्षक (अभियंता) भर्ती नियम, 1990 जो 26 जनवरी 1991 के भारत के राजपत्र में अधिमूचना संख्या सा० का० नि० 54 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति, (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[संघालय में रखी गई। (देखिए संख्या एल० टी० 130/91)]

हिमाचल प्रदेश कृषि उद्योग नियम लिमिटेड शिमला आदि के वर्ष 1989-90 के वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मूलापल्ली रामचन्द्रन) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—
- (क) (एक) हिमाचल प्रदेश कृषि उद्योग निगम लिमिटेड, शिमला के वर्ष 1989-90 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।
- (दो) हिमाचल प्रदेश कृषि उद्योग निगम लिमिटेड, शिमला का वर्ष 1989-90 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
[संघालय में रखे गये देखिए संख्या एल० टी० 131/91]
- (ख) (एक) राजस्थान राज्य कृषि उद्योग निगम लिमिटेड, जयपुर के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।
- (दो) राजस्थान राज्य कृषि उद्योग निगम लिमिटेड जयपुर का वर्ष 1987-88 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संघालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 132/91]

- (3) पंजाब राज्य के सम्बन्ध में राष्ट्रपति द्वारा 11 मई, 1987 को जारी की गई उद्घोषणा के खंड (ग) (चार) के साथ पठित कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) पंजाब राज्य बीज निगम लिमिटेड, चंडीगढ़ के वर्ष 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) पंजाब राज्य बीज निगम लिमिटेड, चंडीगढ़ का वर्ष 1985-86 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखा-परीक्षक की टिप्पणियां ।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 133/91]

12.56 म प०

दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जंकव) : श्री एम० टी० चह्वान की ओर से मैं प्रस्ताव करता हूँ कि दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री एम० एम० जंकव : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ ।

* दिनांक 25-7-1991 के भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग 2, खंड 2, में प्रकाशित ।

12.56¹ म० प०

मंत्री द्वारा बक्तव्य

दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) अध्यादेश, 1991 के बारे में

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० एम० जैकब) : मैं दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) अध्यादेश, 1991 द्वारा तत्काल विधान बनाने के कारण बताने वाला एक व्याख्यात्मक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 134/91]

12.57 म० प०

नियम 377 के अधीन मामले

अध्यक्ष महोदय : सभा अब नियम, 377 के अधीन मामलों को लेगी। श्री धर्मपाल सिंह मलिक।

(एफ) सोनीपत और देहली के बीच वाता करने वाले यात्रियों को अधिक रेल गाड़ियों की सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री धर्मपाल सिंह मलिक (सोनीपत) : अध्यक्ष महोदय, उत्तरी रेलवे लाइन पर स्थित सोनीपत शहर जिला मुख्यालय है जो कि देहली से केवल 40 किलोमीटर की दूरी पर है। देहली में आवास समस्या होने के कारण लगभग 25 हजार यात्री अपनी आजीविका अर्जित करने के लिए रेल द्वारा सोनीपत से देहली और देहली से सोनीपत प्रतिदिन आते जाते हैं। इन यात्रियों की सुविधा के लिए दो अतिरिक्त विद्युत ट्रेन सोनीपत से प्रातः 8 बजे के करीब रवाना होनी चाहिए और 10 बजे प्रातः देहली पहुँचनी चाहिए। शाम को यह रेलगाड़ियाँ प्रतिदिन देहली से सोनीपत के लिए 4 बजे शाम रवाना होनी चाहिए। इसके कारण लम्बी दूरी के यात्रियों को होने वाली यह असुविधा दूर की जा सकेगी जो इन दैनिक यात्रियों द्वारा सोनीपत और देहली के बीच लम्बी दूरी वाली गाड़ियों में सवार हो जाने के कारण होती है। इसके कारण देहली में रहने वाले और अधिक नागरिक सोनीपत में रहना आरम्भ कर देंगे जिससे देहली की आवास समस्या को सुलझाने में भी सहायता होगी रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस समस्या का समाधान शीघ्र किया जाये।

(दो) त्रिचूर-गुरुवयूर रेल लाइन को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान करने की आवश्यकता

[धनुबाद]

श्री पी० सी० चाको (त्रिचूर) : त्रिचूर-गुरुवयूर रेल लाईन की आवश्यकता केरल के लोगों के लिए लम्बे समय से महसूस की जाती रही है। इस लाईन की समय पर पूरा किया जाना इसलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि इससे गुरुवयूर का यह तीर्थ स्थल भारत के रेल मानचित्र में आ जाएगा और इस तरह से समस्त भारत से गुरुवयूर आने वाले भक्तों की इच्छाओं की पूर्ति हो जायेगी। इस परियोजना का कार्य बहुत उल्लास से आरम्भ किया गया था लेकिन अब पैसे की कमी के कारण संकट का सामना करना पड़ रहा है। वर्तमान आकलन के अनुसार परियोजना को पूरा करने के लिए कम से कम 20 करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। और चालू कार्य पर ही 6 करोड़ रुपये लगेंगे। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह इस लाईन को जल्दी पूर्ण कराने हेतु निधियों का विशेष आंबटन करें और यह मुनिश्चिन करें कि प्रस्तावित गुरुवयूर-कुट्टिपुरम लाईन का सर्वेक्षण कार्य तुरन्त कराया जाये।

1.00 म० प०

(तीन) केरल के विकास के लिए पर्याप्त केन्द्रीय निवेश की आवश्यकता

श्री० श्रीमती सावित्री लक्ष्मणन (मुकुन्दपुरम) : केरल राज्य के लिए केन्द्रीय निवेश प्रतिवर्ष कम होता जा रहा है। वर्ष 1984 में यह 1.84 प्रतिशत था जो वर्ष 1988 में घटकर 1.59 प्रतिशत हो गया। केन्द्र सरकार की चौदह इकाईयों में से कई इकाईयों के विस्तार एवं उसे और बढ़ाए जाने के प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास लम्बित हैं। इसके अतिरिक्त राज्य सरकार द्वारा प्रस्तावित आयुध कारखाना एवं रेल के डिब्बों का कारखाना लम्बित पड़ा है। उसी प्रकार की अन्य मांगें जो राज्य के विकास से जुड़ी हैं भारत सरकार के पास लम्बित पड़ी हैं।

यदि केन्द्रीय निवेश शीघ्र ही प्रदान नहीं किया गया तो लोगों की मांगों को पूरा करना राज्य के लिए कठिन होगा। केरल राज्य से सम्बन्धित विकास प्रस्तावों की जांच करने के लिए उच्च शक्ति प्राप्त समिति को नियुक्त करने का मैं सरकार से निवेदन करता हूँ और यह सिफारिश करता हूँ निश्चित समय के अंदर शेष प्रस्तावों को पूरा करने के लिए विशेष प्रावधान किया जाए।

(चार) उत्तर प्रदेश को "सूखा प्रभावित राज्य" घोषित करने की आवश्यकता

[हिम्बो]

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : अध्यक्ष महोदय, मैं अविलंबनीय लोकमहत्व के इस विषय की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ :—

उत्तर प्रदेश में इस वर्ष वर्षा न होने के कारण भीषण सूखा पड़ रहा है। आगरा जिले में तो जल स्तर गिर गया है। सामान्य सूखे से फसलों की बुवाई नहीं हो सकी है।

जहां पलेवर बो दी गई थी वह भी पानी की अनुपलब्धता के कारण नष्ट हो रही है। उत्तर प्रदेश में जलाशयों में पानी कम रह जाने के कारण विद्युत उत्पादन गिर गया है केन्द्र सरकार केन्द्रीय विद्युत ग्रिड से पर्याप्त विद्युत उत्तर प्रदेश को नहीं दे रही है। इस कारण बिजली में चलित कुओं से भी सिंचाई नहीं हो पा रही है। कारखानों में उत्पादन गिर रहा है।

केन्द्र सरकार ने उत्तर प्रदेश को सूखाग्रस्त घोषित नहीं किया है। यह अविलंबनीय लोकमहत्व का प्रश्न है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि उत्तर प्रदेश को सूखाग्रस्त घोषित कर विशेष आर्थिक सहायता प्रदान कर व विद्युत आपूर्ति कर सूखा राहत कार्य प्रारंभ कराने की कृपा करें। (व्यवधान)।

(पांच) पूर्वी उत्तर प्रदेश में सूखे की स्थिति से निपटने के लिए दिल्ली पानी और डीजल की पर्याप्त आपूर्ति सुनिश्चित करने की आवश्यकता

श्री हरि केवल प्रसाद (सेनेपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं अविलंबनीय लोकमहत्व के इस विषय को ग्रोर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ :—

उत्तर प्रदेश के कई जिलों में सूखा पड़ा हुआ है। खेतों में खड़ी गन्ना एवं दूसरी फसलें सूख रही हैं। खरीफ की सब से महत्वपूर्ण फसल धान की रोपाई ठप पड़ गई है जिससे भविष्य में अन्न संकट पैदा होने का खतरा बढ़ गया है। पानी के अभाव में चारे की फसलें भी नहीं बोई जा सकी हैं। नहरों में पानी का अभाव है। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा बिद्युत कटौती के कारण स्थिति और भी भयावह हो गई है। ग्रामीण क्षेत्रों में चार-पांच घंटे भी निरंतर बिजली आपूर्ति नहीं की जा रही है, जिससे सरकारी और निजी नलकूप बन्द पड़े हैं। डीजल के अभाव में पम्पसेट भी बेकार पड़े हैं। यदि तत्काल इस समस्या का समाधान नहीं किया गया तो भविष्य में इस क्षेत्र के मनुष्यों और जानवरों का जीवन संकट में पड़ जाएगा। वही देश की अर्थव्यवस्था पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। मैं माननीय सदन के सजान में इस महत्वपूर्ण समस्या को लाते हुए यह मांग करता हूँ कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के सूखा प्रभावित जिलों में विद्युत आपूर्ति बढ़ाने, नहरों में पानी देने तथा डीजल की तत्काल व्यवस्था कराई जाए और सरकारी वसूली रोकੀ जाए।

(छ:) तूतीकोरिन हवाई अड्डे का नाम एम० जी० रामचन्द्रन के नाम पर रखने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री एम० आर० जनार्दनन (तिरुनेलवेली) : तूतीकोरिन नव गठित चिम्बनार जिला, जो एक प्रसिद्ध स्वतंत्रता सेनानी के नाम पर है, का यह मुख्य शहर है। यह एक मुख्य पत्तन शहर भी है जहां कई वस्त्र उद्योग तथा एम० पी० आई० सी० जैसी भारी उद्योग भी हैं। वहां पर कई निर्यात घराने हैं और एक भारी जल संयंत्र भी है। भगार्डकुलम हवाई अड्डा, जिसका निर्माण लगभग पूरा हो चुका है और जिसे तूतीकोरीन और उपनगरी क्षेत्र

कै लोगों के लिए बनाया गया है उसका उद्घाटन होना है। मैं सरकार से यह निवेदन करता हूँ कि उस हवाई अड्डे का नाम स्वर्गीय मुख्य मंत्री एम. जी. रामचन्द्रन के नाम पर एम. जी. आर. हवाई अड्डा रखा जाए और इसके उद्घाटन की तैयारी शीघ्र की जाए। साथ ही तूतीकोरीन को बंगलोर, मद्रास और त्रिवेंद्रम के साथ हवाई मार्ग से जोड़ा जाए जिससे वायु सेवा आर्थिक रूप से भी संभव हो।

(सात) बिहार के संचाल परगना में दूरदर्शन और आकाशवाणी केन्द्र स्थापित करने की आवश्यकता

श्री सुरज मंडल (गौड़डा) : अध्यक्ष महोदय, संचाल परगना प्रमंडल की आबादी लगभग 40 लाख हो गयी है। 60 प्रतिशत अनुसूचित जनजातियों की संख्या है। लेकिन अब तक इस प्रमंडल में आकाशवाणी और दूरदर्शन स्टेशन का निर्माण नहीं हो पाया है।

अतः सरकार से निवेदन है कि संचाल प्रमंडल में दूरदर्शन केन्द्र (स्टूडियो) एवं आकाशवाणी केन्द्र का निर्माण किया जाए।

1.06 म० प०

बजट रेल 1991-92---सामान्य चर्चा और अनुदानों की मांगें (रेल 1991-92)

[धनुवाच]

अध्यक्ष महोदय : अब हम रेल बजट और अनुदानों की मांगें (रेलवे) पर आगे चर्चा करेंगे। श्री उदयसिंह राव गायकवाड़।

श्री उदयसिंह राव गायकवाड़ (कोल्हापुर) : महोदय, सर्वप्रथम मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। समय सीमा के कारण मैं अपनी बात थोड़े में ही कहूंगा जो मुख्य रूप से हमारे जिला कोल्हापुर और आम तौर पर महाराष्ट्र तक सीमित होगा।

कोल्हापुर का ऐतिहासिक महत्व है और इसके साथ ही यहाँ कृषि और उद्योग की अधिकता है। इसका रेलवे स्टेशन भारत के सबसे पुराने स्टेशनों में एक है जिसकी सीढ़ी वर्षगांठ मनाई जा चुकी है। कोल्हापुर रेलवे स्टेशन में कई मुद्दों की आवश्यकता है। सर्वप्रथम यहाँ पर्याप्त कर्मचारी उपलब्ध कराए जाएं। दूसरी बात यह है कि नए प्लेटफॉर्म नम्बर 3 पर शेड की आवश्यकता है। इसे ढका जाना चाहिए। रेलवे ने कोल्हापुर में रेलवे औपचारिक बनाने पर 11 में 12 लाख रुपये खर्च किए हैं। यह एक सुन्दर चार दिवारी

से घिरा है। यह भवन भी मुन्दर है। लेकिन दुर्भाग्यवश जब से इसका उद्घाटन हुआ है यह बंद पड़ा है। विगत तीन-चार वर्षों से इस औषधालय को कोई कर्मचारी नहीं दिया गया है। चिकित्सा अधिकारी और कर्मचारी सप्ताह में दो बार मिराज से कोल्हापुर आते हैं और रोगियों का इलाज करते हैं। वहां करीब चार सौ रेलवे कर्मचारी परिवार रहते हैं। आपात् स्थिति में उन्हें सिविल अस्पताल कोल्हापुर जाना पड़ता है और यह औषधालय पूरी तरह बंद है। इसलिए हमारी समझ में यह नहीं आता कि इस औषधालय पर इतनी राशि क्यों खर्च की गई जो कि ठीक से कार्य नहीं कर रहा है। मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वे इस पर ध्यान दें और इस दिशा में कार्यवाही करें तथा इस औषधालय को कुछ कर्मचारी उपलब्ध कराएं ताकि वहां रह रहे चार सौ रेल कर्मचारी परिवार लाभान्वित हो सकें।

अब मैं आरक्षण की बात करता हूँ। कोल्हापुर, मुम्बई से अंतिम स्टेशन है और यह कोंकण के बहुत नजदीक है। कोल्हापुर और कोंकण के बीच यात्रियों का आवागमन अत्यधिक है। लेकिन यहां आरक्षण मुविधा अधिक नहीं है। वहां पर आरक्षण के लिए कुछ ही बर्थ उपलब्ध हैं। प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित श्रेणी और द्वितीय श्रेणी में आरक्षण कोटा अपर्याप्त है और इसे दुगना किया जाना चाहिए।

मैं एक बात और मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ और वह है मंडल का परिवर्तन। वर्तमान में आरक्षण, दावों के निपटान, मालों के आवागमन में अत्यधिक कठिनाई हो रही है क्योंकि कोल्हापुर दक्षिण मध्य रेलवे मंडल के साथ जुड़ा है और उसका मुख्यालय सिकंदराबाद है। उन्हें आरक्षण और अन्य दावों का निपटान सिकंदराबाद में करना होता है। इसलिए कोल्हापुर को मध्य रेलवे मंडल में जोड़ दिया जाए जिसका मुख्यालय मुम्बई में है।

महोदय, अब मैं माल डिब्बों में लदान के दौरान कमी और चोरी की चर्चा कर रहा हूँ। इस सम्बन्ध में महाराष्ट्र में कई शिकायतें मिली हैं और विशेष कर कच्चा लोहा और कोयले की चोरी के बारे में है जिसका उपयोग उद्योग में होता है। कई दावों को निपटा दिया गया है। फिर भी कई दावे हैं जिन्हें अभी निपटाया जाना है। लेकिन वास्तविकता यही है कि उद्योगों को चलाने के लिए कच्चे माल की आवश्यकता होती है उसके बदले क्षतिपूर्ति के रूप में दी गई राशि की नहीं। यदि यह बार-बार होता रहा तो उद्योग ठप्प पड़ जायेंगे और रूग्ण हो जायेंगे। इसलिए मैं रेल मंत्रालय से निवेदन करता हूँ कि इस पर ध्यान दें और कड़ी कार्रवाई करें।

एक बात और, वह है कोल्हापुर से मुम्बई तक एक और ट्रेन चलाने की। वर्तमान में कोल्हापुर से मुम्बई तक दो ट्रेनें चल रही हैं। एक है सहयात्री एक्सप्रेस और दूसरी है महालक्ष्मी एक्सप्रेस। महायात्री एक्सप्रेस में पहुंचने में 14 घंटे लगते हैं जबकि महालक्ष्मी एक्सप्रेस में दस घंटे लगते हैं। फिर भी ये गाड़ियां शाम में चलती हैं। एक और बात यह कि उन गाड़ियों को मिर्जापुर स्टेशन पर रुकना होता है जहां से यात्रियों को गोवा और

बंगलौर जाने के लिए संपर्क ट्रेन मिलती हैं। यदि यह ट्रेनें दिल्ली से चलती हैं तो स्वभाविक है कि सीधे जाने वाले यात्रियों को कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मैं मंत्री महोदय को यह बताना चाहता हूँ कि इस कठिनाई का समाधान एक ही है कि शाम को अलग से एक सुपरफास्ट ट्रेन कोल्हापुर और मुम्बई के बीच चलाई जाए।

अंत में, मैं रेलवे मंत्री को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि कोंकण रेल लाइन को सर्वोच्च प्राथमिकता दी है जो कोंकण क्षेत्र के लोगों का मयना था। मैं यह महसूस करता हूँ कि इस लाइन के निर्माण में कोष की कमी जैसी कठिनाइयाँ बाधक नहीं होंगी। इसलिए हमारा यह निवेदन है कि इस योजना के लिए धन उपलब्ध कराया जाये।

यही कुछ सुझाव मुझे देने थे। और पुनः मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

[हिम्बी]

श्री काशीराम राणा (सुरत) : माननीय अध्यक्ष महोदय, 1991-92 के लिए रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, इसके बारे में मैं अपना वक्तव्य देना चाहता हूँ। सबसे पहले तो मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। कई सालों से जो डिमाण्ड थी उसको पूरा करने के लिए बम्बई से दिल्ली के बीच चलने वाली एयर कंडीशन एक्सप्रेस सुरत और सवाई माधोपुर के दो स्टापेज के साथ दिए हैं और चालू कर दी है। मेरा सुझाव यह है कि जब सरकार ने सरदार वल्लभ भाई पटेल का योग्य सम्मान करने के लिए भारत रत्न से विभूषित किया है तो यह एयर कंडीशन एक्सप्रेस को भी सरदार एयर कंडीशन एक्सप्रेस का नाम दिया जाए जिसमें लोग सरदार साहब को याद करते रहे। इतना ही नहीं यह ट्रेन "श्री डेज ए वीक" चलती है। इसमें यात्रा करने वाले यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है। जब दिल्ली से छूटती है उन्हीं दिनों इसको अगर बम्बई से शुरू करें तो उससे बहुत सारी मुहलियतें पैसेजरो को मिल सकेगी। रेल बजट में पैसेजरो की सुविधा की ओर ध्यान नहीं दिया गया। इस ओर ध्यान दिया गया है कि पैसेजरो को कैम लूटा जाए। करीब आठ महीने में 534 करोड़ रुपये का बोझा पैसेजरो के ऊपर दाम बढ़ोत्तरी करके लाद दिया है। रेल मंत्री जी पैसा बटोरने के अलावा पैसेजरो की सुविधा के लिए कुछ सोचने और कुछ सुविधा देते तो उनका बोझा लादना उचित होता। जब भी पैसेजर एसोसिएशन की ओर से जब हम पैसेजरो की सुविधा के लिए कहते हैं तो कहा जाता है कि रेलवे के पास पैसा नहीं है और अभी हम कुछ नहीं कर सकते। इसलिए जो हर गेज आने-जाने वाले यात्री हैं उनको बहुत परेशानी, असुविधा होती है। इन असुविधाओं को दूर करने के लिए रेल मंत्री जी ने कोई भी मुधार नहीं किया। इसी तरह आज से काफी असे पहले से मांग होती रही है कि रेल लाइनों का कंवेर्जन होना चाहिए, नई रेल लाइनें डालनी चाहिए। लेकिन रेल मंत्री जी ने माफ-माफ कह दिया है कि अगर गेज कंवेर्जन करेंगे और नई रेल लाइनें डालेंगे तो करीब तीन हजार पांच करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी जो रेल विभाग के पास नहीं है। इसलिए कोई नई लाइन या गेज कंवेर्जन का काम इस बजट में नहीं लिया गया है। हमारे यहां कई मीटर गेज की

लाइनें हैं जिनको ब्राड गेज में बदलना जरूरी है। पालमपुर और अहमदाबाद जो लाइन है, वह मीटर गेज लाइन है। हजारों लोगों को इसमें काफी परेशानी होती है जिसका अन्दाजा हम यहां बैठकर नहीं लगा सकते। इसलिए गेज कन्वर्जन का काम जो रोका गया है उसको जल्दी शुरू किया जाना चाहिए। क्योंकि हमारे पास तो फाइनेंशियल कंसट्रेंट होता ही रहेगा। लेकिन जो मुविधा यात्रियों को मिलनी चाहिए, वह देनी ही चाहिए। इसलिए इसको आप अवश्य पूरा करें।

रेल बजट में जो भी बोलख डाला गया है, मैंने पूरा बजट देखा तो पाया कि 42 पैसे टोटल जो रेवेन्यू है वह-पे और-अलाऊमेंज में चला गया है। मरिफ 2 पैसे विकास कार्यों के लिए दिखाया गया है जोकि बहुत ही कम है। इसी कारण जो यात्रा करते हैं उनके लिए कोई मुविधा नहीं जुटा पायेंगे। अतः विकास कार्यों के लिए पैसे को बढ़ाना चाहिए।

जब हम यात्री मुविधाओं की बात करते हैं तो हमने कई सालों में रेल मंत्रालय के सामने इस चीज को रखा है, लेकिन वहां इसको अनुमोदी कर दिया जाता है। जैसे पिछले साल में एक ट्रेन शुरू की गई थी तार्पा-गंगा एक्सप्रेस। यह गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलती है। जब यह गाड़ी शुरू की गई तो हममें कहा गया था, वादा किया गया था कि यह ट्रेन दो के बजाय सप्ताह में चार दिन चलेगी, लेकिन एक साल होने के बाद भी यह दो दिन ही चलती है। इतना ही नहीं, यह गाड़ी इलाहाबाद होकर जानी चाहिए, क्योंकि मूरत और अहमदाबाद में जो लाखों लोग उत्तर भारत के वाम हुए हैं उनको भी मुविधा होगी। इसलिए यह ट्रेन इलाहाबाद से होकर जानी चाहिए। यह बात कई बार हमने रेलवे मंत्रालय और रेल मंत्री जी के सामने रखी है। लेकिन इस बार भी उग बजट में हमने इसको नहीं देखा है। यह ट्रेन अगर सप्ताह में दो के बजाय चार दिन चलेगी और इलाहाबाद होकर जायेगी तो जो उत्तर भारत के लोग मूरत में रहते हैं उनके लिए बड़ी मुविधा होगी।

जो वैस्टर्न रेलवे के ट्रैक हैं, इनमें में मत्तर प्रतिशत गुजरात में पास होते हैं। हमारी एक मांग कई सालों में है कि इसका मुख्यालय जो बम्बई में है उसको वहां से बदलकर गांधीनगर या अहमदाबाद में लाया जाये। इसके आधार पर वैस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर बम्बई के बजाय हमें अहमदाबाद में ले जाना चाहिए। चूंकि अभी तक अहमदाबाद को हैडक्वार्टर नहीं बनाया गया है, इससे भी एक दुखद घटना की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। कई साल पहले नये डिबीजन खोलने के बारे में एक मिमिति ने सिफारिश की थी जिसमें भीपाल, अम्बाला था लेकिन एक अहमदाबाद के सिवाय सभी डिबीजन खोल दिये गये जबकि अहमदाबाद के लिए भी सिफारिश की गयी थी। रेल मंत्रालय ने अहमदाबाद की डिबीजन का स्टेटस अभी तक नहीं दिया। यह मांग कई सालों से है कि वैस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर बम्बई से बदलकर अहमदाबाद किया जाए लेकिन अभी तक नहीं किया गया है। अहमदाबाद गुजरात राज्य का कैपिटल है, इस नाते तो मिलना चाहिए लेकिन यह बात रेल मंत्रालय ने अभी तक स्वीकार नहीं की है।

अध्यक्ष महोदय, इसके साथ-साथ मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी खींचना चाहता हूँ कि वीरावल-राजकोट मीटर-गेज लाईन का कनवर्जन कई साल पहले मंजूर हो गया था। शुरूआत में इसकी 12 करोड़ की लागत थी, बाद में बढ़कर 50 करोड़ से भी ज्यादा हो गयी है लेकिन आज तक गेज-कनवर्जन का काम अभी तक नहीं हुआ है। इसलिए इस काम की जल्दी करना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं मूरत क्षेत्र में आता हूँ, इसलिए एक गंभीर मैटर की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मूरत एक बड़ा शहर है। जब इस शहर की आबादी तीन लाख थी तो उस समय भी स्टेशन पर तीन प्लेटफार्म थे और आज उसकी आबादी 20 लाख है। तब 10-12 गाड़ियां चलती थीं, आज 30 पैमेंजमें गाड़ियां चलती हैं और कई गुड्स ट्रेन्स चलती हैं लेकिन रेल मंत्रालय द्वारा नया प्लेटफार्म बनाने के सिवा कोई कार्रवाई नहीं की गई है। पीछे एक प्लेटफार्म जरूर शुरू किया है लेकिन कोई सुविधा नहीं दी। मेरा कहना यह है कि जब इस शहर की आबादी 20 लाख हो गयी है, जहाँ-पर टैक्मटार्डल इंडस्ट्री, डायमंड इंडस्ट्री और जरी इंडस्ट्री है, इसके लिए लोगों को आना-जाना बड़े पैमाने पर पड़ता है तो यह स्टेशन बहुत ही छोटा पड़ता है। यदि इस स्टेशन के इस्टर्न साईड में एक नया स्टेशन और फ्ल-फ्लैज्ड बना दिया जाये तो लोगों की परेशानी और कठिनाई दूर हो सकती है और उनको राहत मिलेगी। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि इस दिशा में सीरियसली विचार करें क्योंकि माऊथ गुजरात के जो स्टेशन हैं, वे स्टेशन बहुत छोटे हैं। उसकी री-मार्डलिंग या उसको माडल स्टेशन प्लान में डालने की कोई बात नहीं की गई है। जैसे कि नवशारी शहर का स्टेशन भी वैसा नहीं है। अभी रेल मंत्रालय ने 7-8 लाख रुपये की लागत में वहाँ टिकट-विंडो बनाया, वेटिंग-हॉल बनाया लेकिन ये छोटी-छोटी बातें हैं इसमें स्टेशन सुधरने वाला नहीं है। जब वहाँ पर डायमंड इंडस्ट्री है, हजारों लोग वहाँ बसे हुए हैं तो उनकी सुविधा के लिए और आने-जाने वालों की सुविधा के लिए स्टेशन के वेस्टर्न साईड में एम्पल लैण्ड है। जैसा काम अकलेश्वर, भडौंच की री-मार्डलिंग का काम किया गया, वैसा ही नवशारी शहर स्टेशन के लिए करना चाहिए, क्योंकि जो स्टेशन छोटे हैं, उनमें लोगों की जरूरियत पूरी नहीं हो पाती है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं एक बात और कहकर अपनी बात समाप्त करूँगा कि आज बजट में रुपये गैठने की बात होती है। मेरा कहना यह है कि रेलवे में बहुत सारी गुंजाइश है एफिशियंसी बढ़ाने की। बहुत सारी गुंजाइश है करणन को एक्वलिज करने की। अगर हम एफिशियंसी बढ़ायेंगे और बढ़ते हुए करणन को दूर कर सकते हैं। इस प्रकार हम बहुत सारे रिमोर्सेज पैदा कर पायेंगे और इतना ही नहीं लोगों के ऊपर जो बोझ लादने जा रहे हैं, इसमें बहुत कम बोझ लाद सकते हैं और इसलिए यह एफिशियंसी बढ़ाये। रेलवे बोर्ड में जो मैम्बर स्टॉर्म की सिफारिश बैठे हुए हैं लेकिन इस सभापद का अभी तक मैम्बर के नामे नियुक्त नहीं हुआ है। इसलिए ये मैम्बर ऑफ स्टोर को रेल मंत्रालय के रेलवे बोर्ड में बहुत जल्द ही उसकी नियुक्ति की जाए। इसके लिए स्थान पैदा कर दिया जाए तो मैंने लगता है कि मैम्बर ऑफ स्टोर न होने की वजह से, बहुत सारे राज्यों में हमारे स्टोर के

बारे में गड़बड़ होती है, भिस मैनेजमेंट होता है, तो ये भी बंद हो जाएगा और अच्छी तरह से हम अपनी एफिशिएंसी बढ़ाकर अपनी इकानामी को और अच्छा करके रेल में बहुत सारे रिसोर्सेज पैदा कर सकेंगे ।

माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, इस के लिए बहुत धन्यवाद ।

श्री सुनील बल (बम्बई उत्तर) : महोदय, रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ । हमारे देश की आर्थिक समस्या तथा विशेषकर आम आदमी की समस्याओं को देखते हुए रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने इतना उदार बजट पेश किया है, इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ । इसमें सन्देह नहीं है कि इस बजट में हमारे समाज के प्रत्येक वर्ग का ध्यान रखा गया है । इसमें हमारे जीवन की दैनिक उपयोगी वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने ले जाने का ध्यान भी रखा गया है ।

लेकिन मेरा यह कहना है कि माननीय मंत्री ने बम्बई के उपनगरीय दैनिक यात्रियों के साथ मौतेला व्यवहार किया है । बम्बई में उपनगरीय रेल सेवा ने पिछले कुछ वर्षों से लगातार लाभ अर्जित किया है । इसलिए रेलवे द्वारा उपनगरीय रेलों के मासिक पास के फायदे बढ़ाना उचित नहीं है । प्रस्तावित वृद्धि के तहत द्वितीय श्रेणी की लम्बी दूरी की यात्रा के लिए त्रैमासिक पास में 40 रुपये की वृद्धि की गई है और प्रथम श्रेणी का त्रैमासिक पास अब 160 रुपये अधिक होगा । मैं माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में यह बात पाना चाहता हूँ कि उपनगरीय रेलों में प्रथम श्रेणी में यात्रा करने वाले लोग बहुत अमीर नहीं हैं । वे हमारे समाज के मध्यम वर्ग या उच्च मध्यम वर्ग में हैं । उनमें अधिकांशतः व्यवसायी हैं । दैनिक यात्रियों में प्रोफेसर, शिक्षक, वकील, डाक्टर, छोटे व्यापारी, दुकानदार तथा व्यवसाय प्रबन्धक हैं । उनमें अधिकांश लोग अपने मासिक वेतन पर निर्भर हैं । अमीर लोगों में ज्यादातर के पास आवागमन के अपने साधन हैं और वे रेलवे पर निर्भर नहीं हैं ।

मध्य रेलवे के पास 9 मवारी डिब्बों वाले 65 से 67 रेक हैं और यह 1,050 गाड़ियां चलाती है । पश्चिम रेलवे के पास 9 मवारी डिब्बों वाले 59 रेक हैं और यह 824 गाड़ियां चलाती है । प्रत्येक गाड़ी में एक हजार लोग बैठ कर तथा एक हजार लोग गाड़ी में खड़े होकर यात्रा कर सकते हैं । लेकिन मौभाष्य अथवा दुर्भाग्य से गाड़ियां हमेशा तीन से चार हजार लोगों में भरी रहती हैं । कभी-कभी तो लोग दरवाजों से बाहर लटक रहे हैं जिसके फलस्वरूप दुर्घटनाएं होती हैं । बम्बई उपनगरीय यात्री संघ ने एक समय मारणी तैयार की है जिसके मुताबिक हम इसी समय मौमा के तहत और अधिक गाड़ियां चला सकते हैं और यात्रियों को बेहतर परिवहन मुविधाएं दे सकते हैं तथा इससे अनेक लोगों के जीवन को बचाया जा सकेगा । मैं चाहता हूँ कि रेलवे के मुख्य इन्वैक्टिकल इंजीनियर यह जानकारी उनसे एकत्र कर लें ।

मेरा अनुरोध है कि महिलाओं के लिए मौजूदा डेढ़ कोच के स्थान पर दो कोच होने चाहिए । गाड़ियों में यात्रा करने वाली अधिकांश महिलाएं कामकाजी महिलाएं हैं और अधिकांश

समय उन्हें बैठने के लिए उचित स्थान नहीं मिलता । मैं यह अनुरोध भी करता हूँ कि एक पूरा डिब्बा या कम से कम आधा डिब्बा विकलांग लोगों के लिए आरक्षित होना चाहिए ताकि वे अधिक भीड़-भाड़ वाली गाड़ियों में आसानी से सफर कर सकें । क्योंकि हमारी आबादी का दम प्रतिशत विकलांग है ।

आमतौर पर यह कहा जाता है कि सार्वजनिक परिवहन अन्य निजी साधनों में सदैव मस्ता होता है । लेकिन यह रेलवे के मामले में सही नहीं है । आज रेल परिवहन सबसे महंगा है । मैं तुलनात्मक रूप में इसका खुलासा करता हूँ । बम्बई में एक आटोरिक्षा तीन व्यक्तियों को 1.6 किलोमीटर की दूरी तक ले जाता है तो इसमें 4 रुपए लगते हैं । इसका मतलब है कि प्रति व्यक्ति 1.33 रुपए खर्च हुए । इसके अलावा यह आपके गंतव्य स्थान के दरवाजे तक पहुंचाने वाली सेवा है । इसी प्रकार एक टैक्सी 1.6 किलोमीटर तक चार व्यक्तियों को 6 रुपये में ले जाती है । इसका मतलब है कि 1.50 रुपये प्रति व्यक्ति और यह भी दरवाजे तक छोड़ने वाली सेवा है । लेकिन एक गाड़ी को पकड़ने के लिए स्टेशन जाना पड़ता है । मौजूदा किराया वृद्धि के बाद तीन से चार हजार लोगों को ले जाने वाली गाड़ी में द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने पर 1.50 रुपए लगते हैं । यह किराया केवल डेढ़ किलोमीटर दूरी तक गाड़ी में जाने के लिए है जबकि इसकी सेवा बहुत घटिया है । लेकिन अगर एक व्यक्ति केवल एक किलोमीटर के लिए यात्रा करता है तब भी उसे 1.50 रुपये देने पड़ते हैं । इन अत्यंत भीड़ वाली गाड़ियों में प्रथम श्रेणी में यात्रा करने के लिए एक व्यक्ति को 21 रुपए देने पड़ते हैं ।

अगर आप बम्बई से पुणे तक टैक्सी द्वारा यात्रा करें तो आपको 117 रुपये खर्च करने पड़ते हैं । यदि आप 52 यात्रियों वाली एशियाड की आगमदायक बस द्वारा यात्रा करें तो आपको 52 रुपये देने पड़ेंगे । लेकिन अगर आप रेलगाड़ी में प्रथम श्रेणी में यात्रा करें तो 130 रुपये और द्वितीय श्रेणी में 37 रुपये देने पड़ेंगे । अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि सार्वजनिक परिवहन मस्ता होना चाहिए । मैं उनसे अनुरोध करता हूँ कि बम्बई उपनगरीय गाड़ियों के मासिक टिकटों की दरें न बढ़ाएं ।

दूसरे मैं अनुरोध करता हूँ कि दूध के परिवहन पर भाड़ा दरें कम की जाएं और सरकार मफाई सेवाओं का व्यापक निजीकरण करने की सोच रही है उसमें कमजोर वर्ग निश्चित रूप से प्रभावित होंगे ।

महोदय, अन्त में मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र बान्द्रा में एक अत्यन्त मुन्दर टर्मिनल बनाया गया है । लेकिन मुख्य सड़क में एक सम्पर्क सड़क बनाने में काफी झुगियां अड़चन बन रही है और उन्हें हटाना पड़ेगा । मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि जब ये झोपड़ियां हटाई जाएं तो वहां अनेक वर्षों से रह रहे लोगों को उचित म्आबजा दिया जाए ।

[हिन्दी]

श्री विश्वनाथ शर्मा (हमीरपुर) : अध्यक्ष जी, आपके माध्यम से, मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट प्रोजेक्ट्स का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आज तक चले आ रहे कांग्रेसी शासन के अन्य डाक्यूमेंट्स की तरह यह भी जनता को मूर्ख बनाने और उनकी तकलीफों की ओर ध्यान न देने का एक और प्रमाण है। टोटल रेलवे बजट में 23 हजार करोड़ रुपए की मांग की गयी है, जिसमें से 7 हजार करोड़ रुपए पहले स्वीकृत हो चुके हैं और 16 हजार करोड़ रुपए अब मांगे जा रहे हैं।

1 32 म०प०

(श्री पी० एम० सर्वद—पीठासीन हुए)

मेरा विचार है कि फालतू खर्चों में कमी करके 20 प्रतिशत की बचत यदि की जाये तो न केवल रेलवे का घाटा, बल्कि जनरल बजट का घाटा भी काफी हद तक पूरा हो सकता है। यदि आप रेलवे की वार्षिक रिपोर्ट को देखें और तुलनात्मक अध्ययन करें तो पायेंगे कि सन् 1950-51 में रेलवे को 15 करोड़ का लाभ था जो आज 173 करोड़ रुपए हो गया है। दूसरी तरफ, सरकारी आंकड़ों के अनुसार रुपए की कीमत घटकर 9 पैसे से भी कम हो गयी है, यानी 160 करोड़ रुपये तो इसे वैम ही हो जाना चाहिए था।

वैसे भी आप देखें तो रेलवे की पूंजी 800 करोड़ रुपए से बढ़कर 19 हजार करोड़ रुपए हो गयी है। वैसे ही, हर चीज में, जिसमें कि इसका स्वरूप बढ़ा है, वृद्धि हुई है इकानामीज आफ स्केल भी मिलना चाहिए, इंजनों की संख्या बढ़ी है, इंजनों की नवालिटी अच्छी हो गई है, भाप की जगह डीजल और बिजली के इंजन चलने लगे हैं, रेलगाड़ी के डिब्बों की संख्या बढ़ी है, कई सौ प्रतिशत बढ़ी है, मालगाड़ी के डिब्बों में भी वृद्धि हुई है, बल्कि जो टनेज हाउल्ड और पैसेंजर कैरिड है, उसमें भी बहुत अधिक वृद्धि हुई है, यानी आपकी आमदनी में वृद्धि हुई है, इसके अतिरिक्त सबसे बड़ी वृद्धि आपने प्रति टन प्रति किलोमीटर माल किराये में कर दी है, जो पहले 3 रुपए 16 पैसे होता था और आज 27 रुपए 87 पैसे है। यह वृद्धि 900 प्रतिशत से भी ज्यादा है। इस सब के बावजूद रेलवे को मात्र 173 करोड़ रुपए का लाभ है। इसका कारण यह है कि रेलवे में अत्यधिक भ्रष्टाचार है और आवश्यकता से अधिक कर्मचारी हैं। इस सम्बन्ध में मंत्री जी का कहना है कि वे "ट्रिम" करेंगे, एकमात्र पूरे बजट में यही शब्द प्रयुक्त हुआ है, जिससे कुछ आशा बघती है, और इस शब्द के प्रयोग के लिए मंत्री जी को बधाई दी जा सकती है, मगर मंत्री जी ऐसा कर पायेंगे, इसकी सभावना नहीं है क्योंकि किसी भी एक व्यक्ति को आप हटा नहीं पायेंगे। यहां जितने नारे लगाये जाते हैं उनमें यही होता है कि दोबारा उन्हें रखा जाये। और कांग्रेस की संस्कृति अभी तक यही रही है कि इफिशियेंसी हो न हो, प्रोडक्टिविटी हो न हो, आदमियों को नौकरी जरूर मिलनी चाहिए। इसलिए हमें जो बात आपने हममें कही है उसके पूरे होने की संभावना बिल्कुल नजर नहीं आती है।

दूसरी बात है भ्रष्टाचार की। मंत्री जी, स्वयं स्टेट रेल मिनिस्टर रहे हैं। इनके पूर्व भी दो मंत्री अभी और रहे हैं श्री जार्ज फर्नांडीज़, उन्होंने स्वयं स्वीकार किया है कि 2 हजार

करोड़ रुपए से भी ज्यादा का भ्रष्टाचार है और दूसरे मंत्री अब्दुल गनी खां चौधरी रहे हैं, उन्होंने भी स्वीकार किया है।

मंत्री जी आप उठकर कहां जा रहे हैं? मेरी बात जरा तसल्ली से सुन लीजिए। अब मैं आपके ही कार्यकाल की बातें बता रहा हूँ। कुछ उदाहरण हैं और ये सब आपके कार्यकाल के हैं:—

[धनुबाद]

दिनांक 17 दिसम्बर, 1980 के डिस्ट्रिक्ट्स में 'स्पीड मनी' तथा 'रेड एलर्ट' शीर्षक के तहत यह कहा गया है:

“बाराणसी में कोई कोयले का डिपो नहीं है। इसके बावजूद नागरिकों की कोयले की जरूरतें पूरी हो जाती हैं। कैसे? मुगलसराय से, यह नजदीक ही है।

मुगलसराय न सिर्फ सबसे बड़े रेलवे यार्ड के रूप में बल्कि रेलवे से सामान चोरी होने के सबसे बड़े केन्द्र के रूप में भी प्रसिद्ध है।”

दिनांक 23 अगस्त, 1980 के इंडियन एक्सप्रेस में 'कुलीज—लिचपिन आफ अटारी करप्शन' शीर्षक के तहत कहा गया है:

“यह कहा जाता है कि उन्हींने 1,500/- रुपए प्रति व्यक्ति के हिसाब से 1.25 लाख रुपए एकत्र किए हैं और एमि अधिकारी की तलाश में हैं जो यह राशी ले ले और अटारी का गौरव वापस लौट आए। इसकी दरें बहुत ऊंची हैं।”

[हिन्दी]

कुली 10 हजार रुपए देने के लिए तैयार हैं। यह समाचार में 1980 का बता रहा है। उनकी ट्रांसफर अमृतसर से अटारी हो जाए। यह उस समय की स्थिति है अब तो रुए का अवमूल्यन हो गया है। कुलियों ने कहा था कि अटारी चैकपोस्ट को समाप्त कर, रेलवे की दृष्टि से अमृतसर ले आया जाए।

[धनुबाद]

दिनांक 16 नवम्बर, 1982 के इंडियन एक्सप्रेस में 'डिरेलिंग करप्शन' शीर्षक के तहत कहा गया है:

“रेल मंत्री श्री अब्दुल मनी खां चौधरी ने पूर्णतया व्याप्त भ्रष्टाचार के आधार पर पूर्वोत्तर सीमा रेल सेवा आयोग को समाप्त करने के आदेश दिये हैं।”

“1981 की परीक्षा के बाद हुई नियुक्तियों में गंभीर अनियमितताओं के बाद रेल सेवा आयोग के अध्यक्ष श्री बी० पी० भागवत का वादला कर दिया गया। उनके पूर्ववर्ती श्री अशरफ अली खां को शक्तियों के अत्यधिक दुरुपयोग के लिए मुदतिल किया गया था।”

दिनांक 6 मई, 1983 के इकानामिक टाइम्स में 'सी०बी०आई० प्रोब आर्डर्ड' शीर्षक के तहत कहा गया है :

“श्रेणी 25 में अभी तक जांचे गए 13,500 मामलों में से 6,076 मामलों में घांघलियां की गईं प्रतीत होती हैं। इसलिए अन्तिम पेनल प्रकाशित करने की अनुमति नहीं दी गई। यद्यपि इससे पूर्व एक प्रारम्भिक पेनल जारी कर दिया गया है।”

18 जून, 1983 के इण्डियन एक्सप्रेस में 'इररेगुलैरिटीज इन इलाहाबाद आर० एस० सी० एरजाम' शीर्षक के तहत कहा गया है :

“भागव रिपोर्ट के मुताबिक भ्रष्टाचार से लिप्त इलाहाबाद रेल सेवा आयोग कांग्रेस (आई) नेता तथा भूतपूर्व उत्तर प्रदेश मंत्री श्री अशरफ अली खां के नियंत्रण में था। पांच वर्ष और नौ महीने के उनके दो कार्यकालों के दौरान रेल सेवा आयोग द्वारा नौकरियां खुली बिक्री के रूप में दी गईं।”

श्री भागव स्वयं भी रेलवे द्वारा नियुक्त हुए थे।

[हिरवी]

इन्हीं भागव साहब को जब ये मामला सामने लाए तो इमीडियेटली ट्रान्सफर कर दिया।

[अनुबाव]

“रेलवे बोर्ड के स्रोतों के मुताबिक सफल प्रार्थी उन क्षेत्रों से थे जहां से रेलवे के बड़े-बड़े अफसर थे। अधिकांश सफल प्रार्थी उत्पन्न करने वाले जिले वाराणसी (श्री कमलापति त्रिपाठी) मथुरा (श्री अशरफ अली खां रेल सेवा आयोग इलाहाबाद के भूतपूर्व अध्यक्ष) तथा इलाहाबाद प्रतापगढ़ (श्री अब्दुल खालिक, श्री शरीफ के कार्यालय में आ० एस० डी० पूर्वी उत्तर प्रदेश सं है)।

अब दिनांक 19 जून, 1983 के इण्डियन एक्सप्रेस में “रेलवे सेलैक्शन रिकेट-II, 2 आर० एम० सी० चेयरमैन ट्रान्सफर्ड” शीर्षक के तहत कहा गया है :

“इलाहाबाद रेल सेवा आयोग के 16 अगस्त 1976 से 25 अक्टूबर, 1981 तक अध्यक्ष श्री अशरफ अली खां उत्तर प्रदेश के भूतपूर्व मंत्री तथा कांग्रेस आई० के नेता थे। जब यह पाया गया कि इलाहाबाद रेल सेवा आयोग द्वारा नियुक्तियां ऐसा मजाक बन गई थी कि एक शारीरिक रूप से अयोग्य व्यक्ति को भी एक ऐसी नौकरी दे दी गई जिसमें सख्त शारीरिक कार्य की आवश्यकता है, तब उन्हें हटाया गया।”

[हिन्दी]

इन्हीं के समय में यहां तऽ हुआ कि श्री अशरफ अली खां हटाए गए और श्री भार्गव लाए गए। इन्होंने शिकायत की फिर भार्गव हटाए गए, अशरफ अली खां वापस लाए गए। आप ही कह सकते हैं कि ऐसे व्यक्ति से क्या अपेक्षा की जाए। मैं उम्मीद जरूर करता हूँ क्योंकि उम्मीद के धरोसे दुनिया कायम है। आप पिछली गलतियों से कुछ सीखेंगे और देश को रसातल में ले जाने वाले इतने बड़े यांत्रिक दानव "मैकेनिकल मौसटर" में अच्छाइयां लायेंगे और यह पढ़ने की नौबत नहीं आएगी जिसमें लिखा है "जर्नी हैलिथ नाइट मेअर फार द पुअर"। जिनके लिए यह क्लेम करते हैं कम से कम उनके लिए कुछ होगा और क्लेम बोनस के लिए कितना ही करिए, 584 करोड़ में से 200 करोड़ तो आप सैकंड क्लास से वसूल कर रहे हैं और बचा 384 करोड़, उसमें से मेरा अपना अन्दाज है, मुझे फिगर्स नहीं मिल पाए, 384 करोड़ में से 350 करोड़ आप भाड़े में वृद्धि से लेंगे। वह भी गरीबों पर जाता है। तथाकथित रिच जिनके आप खिलाफ हैं उनसे जो वृद्धि हुई है उनसे 5—10 प्रतिशत भी नहीं लेंगे। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि यह पाखण्ड बन्द करिए और यदि भला करना है तो करें, गरीब का नाम न लें, उसका वास्तव में भला करें।

श्री नन्दी घेलबा (सिद्दीपेट) : सभापति महोदय, आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है। हमारे माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ और दूसरे मंत्री श्री मल्लिकार्जुन को मैं मुबारकबाद देना चाहता हूँ। क्योंकि, आप तो जानते हैं कि आज हिन्दुस्तान के अन्दर जितने यात्री सफर करते हैं उनमें से ज्यादातर सैकेण्ड क्लास में ट्रैवल करने वाले लोग हैं, जिन यात्रियों पर किराये का ज्यादा इजाफा नहीं हुआ, इसीलिए मैं जाफर शरीफ साहब को मुबारकबाद देना चाहता हूँ।

मुझे समझ में नहीं आता कि जितने भी इस सदन में चर्चा में हिस्सा लेने वाले लोग हैं, हर माननीय सदस्य यह कहते हैं कि मेरा एरिया बैंकवर्ड है तो जब हर सदस्य अपने एरिया को बैंकवर्ड कहते हैं तो फिर फारवर्ड एरिया कहां है? हर माननीय सदस्य, जो भी अपने चुनाव क्षेत्र में जीत कर आते हैं। तो बैंकवर्ड के नाम से अपने क्षेत्र को यहां पर डिस्कस करते हैं।

मैं आंध्र प्रदेश के मेडक डिस्ट्रिक्ट में सिद्दीपेट संसदीय चुनाव क्षेत्र में आता हूँ। आज से 15 साल पहले इस देश की प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी हमारे आन्ध्र प्रदेश के मेडक डिस्ट्रिक्ट व कांस्टीटूँसेंसी में चुनाव जीत कर आईं तो उस समय हमारे यहां पंचायती राज के जो मंत्री थे, मि. एम. बागा रेड्डी, अभी यहां पर सदस्य बनकर आए हैं तो उस वक्त हमने कहा था कि आन्ध्र प्रदेश का मेडक डिस्ट्रिक्ट बहुत बैंकवर्ड एरिया है, उस समय बागा रेड्डी साहब वहां डिस्ट्रिक्ट के इंचार्ज मंत्री थे, तो हमने इन्दिरा गांधी जी से प्रार्थना की, उस जमाने में कमला पति त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे, हमने उनसे नई रेल लाइन कायम करने के लिए प्रार्थना की तो 8 किलोमीटर लाइन का काम 1980 में स्टार्ट हुआ, उसका सर्वे 1980 में कम्प्लीट हुआ लेकिन आज भी ए. 8 किलोमीटर

लाइन पूरी नहीं हुई, जिसके लिए मुझे अफसोस है। मैंने गुजिस्ता कन्सल्टेटिव कमेटी में एक मੈम्बर की हैसियत से पूछा था, उसकी 5 करोड़ रुपए की एस्टीमेट कास्ट थी, उस एस्टीमेटेड कास्ट में इजाफा होने के बाद और रेलवे कन्सल्टेटिव कमेटी में डिस्कस करने के बाद उसमें 10 करोड़ रुपए का इजाफा हुआ, उसे बोट एण्ड एकाउन्ट में कम्पलीट कर चुके थे लेकिन आज मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इसकी 95 करोड़ रुपए का एस्टीमेटेड कास्ट दिखाई थी, वह 6 आवर्स की जर्नी है, अगर उसमें आप कण्टीनुअसली काम करेंगे तो पांच साल में उसको कम्पलीट करने के लिए एस्टीमेट रिपोर्ट होनी चाहिए। यहाँ हमारे मल्लिकार्जुन जी बैठे हैं, यह भी जानते हैं, यह एक जमाने में मेडक डिस्ट्रिक्ट के तुमाइन्दे थे और तीन दफे वहाँ के एम० पी० बने थे, आप भी आंध्र प्रदेश से आते हैं, मैं आपसे चाहता हूँ कि सिर्फ 8 किलोमीटर नहीं बल्कि तेलापुर से पेदापल्ली, संधारेड्डी—चंगारेड्डी, चंगारेड्डी से सिटीपेट, सिटीपेट से करीमनगर और करीमनगर से पाटनचेट्टी इस तरह इस रेलवे लाइन में दो डिस्ट्रिक्ट कवर होते हैं। माननीय मंत्री जी, आपको मालूम होना चाहिए, आज तेलंगाना के अन्दर जितने डिस्ट्रिक्ट हैं, सिर्फ सिटीपेट और करीमनगर रेल लाइन ही नहीं, मैं तो आपसे गुजारिश करूँगा कि इस बैकवर्ड एरिया में पाटनचेट्टु एक ऐसा मुकाम है जहाँ बी० एच० एल०, आई० डी० पी० एल० और इनकी बहुत सी सहायक यूनिट्स वहाँ लगी हुई हैं। सिटीपेट में डिवीजनल हेडक्वार्टर है, वहाँ पर बहुत सी टैक्सटाइल यूनिट्स हैं... राइस मिलम है, दूसरी मिलें हैं और बिजनेस सेंटर है। जब हम चुनाव क्षेत्र में जाते हैं, तो वहाँ की जनता, वहाँ का आवाज यह स्वाहिश करता है कि रेल, टेलीफोन और पोस्ट आफिस की सुविधाएं उनको अधिक से अधिक मिलनी चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से स्वाहिश करूँगा कि आप दोबारा रेल मंत्री के पद पर बैठे हैं, मैं आपसे स्वाहिश करूँगा कि आप पट्टमचुरु से संधारेड्डी तक लाईन जल्दी बनायेंगे।

हमारे आंध्र प्रदेश के लिए दो ट्रेन्स हैं—एक, ए०पी० एक्सप्रेस और दूसरी दक्षिण एक्सप्रेस। मैं आपको एक इन्फार्मेशन देना चाहता हूँ कि, चार गाड़ियां दिल्ली से विभिन्न राजधानियों के लिए चल रही हैं—दिल्ली से कलकत्ता, दिल्ली से बम्बई, दिल्ली से लखनऊ और दिल्ली से ग्वालियर। इसी प्रकार मैं आपसे निवेदन करूँगा कि दिल्ली से आंध्र प्रदेश के लिए एक शताब्दी गाड़ी चलाई जाए। मैं मंत्री महोदय को कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय की एक प्लानिंग होनी चाहिए, आपका एक सिस्टम होना चाहिए। पूरे हिन्दुस्तान के अन्दर बैकवर्ड एरियाज़ का प्लानिंग करके आपके पास एक नक्शा होना चाहिए कि कहां-कहां आपको क्या-क्या करना है, लेकिन हम देखते हैं और सुनते हैं, जो रेल मंत्री माने हैं, वे अपने ही क्षेत्र में गाड़ी चलाने की कोशिश करते हैं और अपने क्षेत्र में रेल ले जाने की कोशिश करते हैं। इमोनेंसी में इस प्रकार से नहीं चलेगा। हर आदमी चुनाव लड़ कर लोक सभा में आता है, तो सदन में यहाँ इन्साफ होना चाहिए। ऐसा नहीं है कि जो रेल मंत्री बने, उनके यहाँ ही गाड़ियां चलें, उनके यहाँ ही पटरी बनें, और उसके बाद रेल बोर्ड के चेयरमैन क्या-क्या करते हैं, मुझे मालूम नहीं है। मुझ से पहले संसद सदस्यों द्वारा भी इस प्रकार कहा गया है।

सभापति महोदय, मैं एक बात एपी एक्सप्रेस के डिपार्चर समय के बारे में कहना चाहता हूँ। इस गाड़ी का जो डिपार्चर समय आज है, उससे दो गोज बेकार हो रहा है। सिकन्दराबाद से दिल्ली मोनिंग में डिपार्चर होता है और यहाँ पर 8.30 बजे अराइवल होता है, लेकिन दिल्ली से सिकन्दराबाद जाने के लिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से स्वाहिश करूंगा, 2.30 बजे जाने के बजाय रात आठ बजे या नौ बजे चलाइए। डिप्लर खाने के बाद घर में सोने के बजाए हम ट्रेन में रात गुजारें, यात्रा करते हुए। आप यदि ऐसा करते हैं, तो दो दिन वेस्ट होने के बजाए कुछ सेविंग्स के इमकानात हैं।

अब मैं अपने क्षेत्र के बारे में एक निवेदन करना चाहता हूँ। एलूकनाम से मंडकल एक लोकल ट्रेन चलती है, जिसमें यह दूरी 30 किलोमीटर है। मैं आपको बताना चाहता हूँ, मंडकल में मनोहराबाद की दूरी दस किलोमीटर है और मनोहराबाद के लोगों को दूध और वैजिटेबल को लेकर शहर की ओर आना पड़ता है। उनके लिए वहाँ कोई ट्रेन की सुविधा नहीं है। मंडकल से मनोहराबाद की दूरी जो दस किलोमीटर है, इसको एक्सटेंड करने के लिए रिप्रेजेंटेशन भी दिया गया है। माननीय मंत्री जी से स्वाहिश है कि वे इस ओर ध्यान दें। मंग एक निवेदन है सिकन्दराबाद से भोंगिर के लिए लोकल ट्रेन चलायी जाये। बहुत से लोग, बैंक के कर्मचारी और व्यापारी लोग रोजाना हँदराबाद को आने के लिए ट्रेन से आते रहते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से स्वाहिश करूंगा कि भोंगिर से हँदराबाद के लिए एक लोकल पैमेंजर गाड़ी चलाने का कष्ट करें।

सभापति महोदय, एक और बात कह कर मैं खत्म करता हूँ। आज हमारे आन्ध्र प्रदेश में बालाजी, तिरूपति, देवस्थानम् टेम्पल के बाद यादागिरि गुट्टा, जो हमारे नलगोंडा जिले में आता है यहाँ से बहुत से लोग हँदराबाद से, सिकन्दराबाद से उस टेम्पल में वीकली हजारों की संख्या में भगवान का दर्शन करने के लिए जाते हैं। लेकिन वहाँ कुछ ऐमे रेल क्रासिंग है जो यात्रियों के लिए, पब्लिक के लिए बहुत कठिनाई उत्पन्न करने है अर्थात् लोगों को वहाँ जाने के लिए बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि धोवरहंड ब्रिज, जैसे आपने केरताबाद के अन्दर, वेगमपेट के अन्दर जिस तरह से आपने दो धोवरहंड ब्रिज बनाए हैं, उसी तरह से यहाँ से यात्रियों को जाने के लिए भी महूलियत मिले।

आखिर मैं सभापति महोदय, इतना ही कह कर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा कि तेलापुर वहाँ से खत्म मत करिए, तेलापुर से संगारेडी जहाँ मेडक का हेडक्वार्टर है वहाँ पर आइन्दा साल के लिए फण्ड्स एलोकेट करें। इतना ही कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री एन० डेविस (नागरकोइल) : महोदय, रेल बजट का समर्थन करते हुए, मैं कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूँ। ईंधन तथा अन्य वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि के बावजूद, मुनाफे का

बजट प्रस्तुत किया गया है। वर्तमान आर्थिक परिस्थितियों को देखते हुए, रेल बजट आशा से अधिक अच्छा है।

यद्यपि किराए और माल भाड़े की दरों में वृद्धि हुई है फिर भी यह वृद्धि बहुत अधिक नहीं है। द्वितीय श्रेणी के किरायों में वृद्धि केवल नाममात्र की है। मुख्यतः उच्च श्रेणी के यात्रियों के किराये में वृद्धि की गई जो इसे बर्दाश्त कर सकते हैं।

जहां तक मालभाड़ा की दरों का संबंध है आवश्यक वस्तुओं पर छूट बढ़ा दी गई है जो एक उचित कदम है। प्लेटफार्म टिकटों, आरक्षण शुल्कों तथा सुपरफास्ट अभिभार में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। रेलवे की विकासात्मक गतिविधियों को बनाये रखने के लिए और द्वितीय स्थिति को स्थिर करने के लिए भी वृद्धि की आवश्यकता है।

विद्युतीकरण तथा अधिक स्थानों पर कम्प्यूटरीकरण का विस्तार तथा पटरी नवीकरण बजट की मुख्य विशेषताएं हैं। मुद्दा यह है कि किसी नई रेल सेवा को शुरू करने का किसी नई रेलवे लाइन को बिछाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। किसी नई लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

मैं यह भी मुद्दा उठाना चाहता हूँ कि क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने का कोई प्रयत्न नहीं किया गया है। तमिल नाडु में बहुत कम परियोजनाएं हैं। लेकिन इन परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने के लिए कोई पर्याप्त आबंटन नहीं किया गया है। मधुरै बड़ी लाइन के लिए 17.5 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है लेकिन मनियाचि तक और फिर तूती-कोरिन तक इमका विस्तार करने का कोई प्रावधान नहीं है। यह एक बहुत महत्वपूर्ण परियोजना है लेकिन इमका कार्य धीमी गति से चल रहा है। यदि इस तरह कम आबंटन किया जाता है तो इसमें काफी वर्ष लगेगे। तमिलनाडु के दक्षिणी हिस्से का आर्थिक विकास इस परियोजना पर निर्भर करता है। इसलिए, तूतीकोरिन तथा इस राज्य में अन्य स्थानों के व्यापारिक महत्व को ध्यान में रखते हुए इस परियोजना को उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

मद्रास के लिए, मद्रास बीच तथा लज के बीच इस परियोजना को पूरा करने की निर्धारित तारीख 1991 थी।

2.00 म० प०

बहुत कम राशि आवंटित की गई है। पिछले वर्ष में 14.85 करोड़ रुपये के आबंटन की तुलना में इस वर्ष केवल 13 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। पिछले वर्ष इस कार्य पर केवल 10 करोड़ रुपये खर्च किये गये थे और कार्य धीमी गति से चला। यदि कम आबंटन किया जाता है तो इसमें काफी वर्ष लग जायेंगे। हजारों सैलानी सूर्य उदय और सूर्य अस्त का दृश्य देखने और देश के दक्षिणी हिस्सों के बहुत से स्थानों को देखने तथा उस स्थान को देखने जहां तीनों समुद्र आपस में मिलते हैं तथा अन्य पर्यटक स्थल देखने प्रसिद्ध भागवती अम्मान मंदिर में दर्शन करने के लिए कन्याकुमारी आते हैं जो एक पर्यटक स्थल है।

राष्ट्रीय एकीकरण को बढ़ावा देने के लिए देश के विभिन्न भागों को कन्याकुमारी से सीधे एक्सप्रेस गाड़ियों से जोड़ा जाना चाहिए। इस समय केवल तीन एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं जो कन्याकुमारी से विभिन्न हिस्सों तक जाती हैं। कन्याकुमारी तक अधिक से अधिक और गाड़ियाँ चलाने के बजाय जो गाड़ियाँ चल रही थीं उन्हें भी वापिस ले लिया गया है।

उदाहरण के लिए कन्नानोर एक्सप्रेस जो कन्याकुमारी से ही चलती है केवल त्रिवेन्द्रम तक जाती है। इसे फिर से चलाया जाना चाहिए क्योंकि इसके न चलने के कारण यात्रियों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

इसी तरह मद्रास-त्रिवेन्द्रम मेल की भी यही स्थिति है। मद्रास राज्य की राजधानी है। अब कन्याकुमारी के लोग उसी गाड़ी से सीधे कन्याकुमारी नहीं जा सकते यद्यपि बड़ी रेल लाइन कन्याकुमारी तक है। कई मौकों पर, मद्रास मेल को कन्याकुमारी तक समय सारिणी में रखा गया था, लेकिन आखिरी समय में इसे राजनीतिक दबाव के कारण छोड़ दिया गया था। कुछ अन्य एक्सप्रेस गाड़ियाँ, जो कन्याकुमारी तक जाती थीं अन्तिम समय में वापिस ले ली गई थीं। गुवाहटी-त्रिवेन्द्रम गाड़ी कन्याकुमारी तक जाती थी, जिसका नाम विवेकानन्द एक्सप्रेस था। विवेकानन्द, जिन्होंने कन्याकुमारी में मनन-चिन्तन किया था की याद में, जिसे कन्याकुमारी तक चलाने का विचार था, को आखिरी समय में रोक दिया गया था। इसी तरह अहमदाबाद-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस को शुरू में कन्याकुमारी तक चलाने का प्रस्ताव था। केरल एक्सप्रेस को कन्याकुमारी तक चलाया जाना था।

कन्याकुमारी के टर्मिनल का अच्छी तरह इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। त्रिवेन्द्रम में काफी भीड़-भाड़ रहती है। कुछ गाड़ियों, जो त्रिवेन्द्रम में खत्म हो जाती हैं, को कन्याकुमारी तक चलाया जा सकता है जो त्रिवेन्द्रम से केवल 85 कि० मी० दूर है। रेलवे लाइनें बैरियर में आगे तक जाती हैं। और गाड़ियों की मेवाणें राष्ट्रीय हित और मजूबे यात्रियों की सुविधानुसार होनी चाहिए।

अन्य मुद्दा में मंत्रीजी के ध्यान में लाना चाहूंगा कि नागरकोइल में कोचिंग कॉम्प्लेक्स स्थापित करने का एक प्रस्ताव है बुनियादी सुविधाओं और अन्य सुविधाओं के साथ इसकी 98 एकड़ भूमि है। यह एक औद्योगिक रूप से पिछड़ा क्षेत्र है।

दूसरा मुद्दा जो रेल फाटकों पर चौकीदारों के सम्बन्ध में है को उठाना चाहूंगा त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी रेलवे लाइन में पल्लियाडी पर बिना चौकीदार वाला रेल फाटक है।

सरकार की वर्तमान नीति यह है कि चौकीदारों का खर्चा स्थानीय लोग या स्थानीय सरकार द्वारा उठाया जाना चाहिए। स्थानीय लोग खर्चा नहीं उठाना चाहते और स्थानीय निकाय भी वित्तीय रूप से ऐसे खर्चों को उठाने की स्थिति में नहीं हैं। राज्य सरकार ऐसे मामलों को नहीं लेती है अतः जहाँ कहीं चौकीदार वाले रेल फाटक आवश्यक हों रेलवे विभाग को कुछ प्रबंध करने चाहिए या तो रेल फाटक पर चौकीदार नियुक्त किये जायें या ऊपरि पुन बनाये जाने चाहिए। पल्लियाडी पर एक ऊपरि पुल बनाया जाना चाहिए।

त्रिवेन्द्रम—कन्याकुमारी रेल लाइन में तेनकानकुली और पार्वतीपुरम पर नये रेलवे स्टेशन बनाने की मांग है। इन मांगों पर विचार और क्रियान्वयन किया जाना चाहिए।

मद्रास-वेलीपुरम और त्रिचि-मदुरै जो तमिलनाडु के मध्य को कवर करता है के साथ-साथ मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की भी मांग है यह तमिलनाडु को महत्वपूर्ण शहरों से भी जोड़ता है। उस कार्य पर विचार किया जाना चाहिए।

नैमित्तिक कर्मचारी जो निर्माण कार्य में लगे हुए हैं, इस विशेष लाइन के पूरा होने के बाद, इन्हें काम से निकाल दिया जाता है। त्रिवेन्द्रम—कन्याकुमारी रेल लाइन पर ऐसे लोगों को जिनकी संख्या बहुत अधिक है, को काम दिया जाना चाहिए।

सरकार द्वारा इस बात पर विचार किया गया था कि भूतपूर्व सांसदों को रेलवे के पाम दिये जायेंगे। भूतपूर्व सांसदों को रेलवे के पास जारी करने का निर्णय लिया गया है।

त्रिचि और मदुरै से होते हुए मद्रास और तिरुनेलवेली के बीच एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाड़ी दिन में चलाने की घोषणा की गई थी। इसे चलाया जाना चाहिए।

गाड़ियों में लगने वाला समय बसों के समय से अधिक नहीं होना चाहिए। प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में दी जाने वाली सुविधाओं के अन्तर को कम किया जाना चाहिए। द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में पानी की सुविधा नहीं होती, सफाई अच्छी प्रकार नहीं की जाती, टायलेट साफ नहीं होती, बिजली आदि की भी पर्याप्त सुविधा नहीं होती है। इन सब बातों पर विचार किया जाना चाहिए।

कन्याकुमारी-एर्णाकुलम लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। वेकाई गाड़ी, जो मद्रास से मदुरै तक जाती है, को तिरुनेलवेली तक बढ़ाया जाना चाहिए।

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : कन्याकुमारी केरल का एक हिस्सा था। उसे केरल को दे दिया जाये तो यह सब कुछ कर दिया जायेगा।

(हिम्बी)

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैदपुर) : सभापति महोदय, आपने हमें रेलवे बजट पर बोलने के लिए मौका दिया इसके लिए हम आपके कृतज्ञ हैं। मान्यवर, यह रेल बजट हमारे पुराने मित्र श्री जाफर शरीफ साहब और मल्लिकार्जुन साहब ने पेश किया है। हम नहीं चाहते थे कि अपने इन साथियों की हम कुछ आलोचना करें, लेकिन विवश होकर हमको यह करना पड़ रहा है, बजट को देखते हुए कि यह बजट घोर निराशाजनक है और यह दिशाहीन है।

अंतरिम बजट में 512 करोड़ रुपए का घाटा दिखाया गया था और आज जब हम मुख्य बजट देखते हैं तो मुख्य बजट में 584 करोड़ रुपए का करीब-करीब घाटा नजर आ रहा है। यदि हम नवीनतम कार्यक्रम को और नयी योजनाओं को जोड़ें तो विश्वास है कि

रेल का घाटा एक हजार करोड़ रुपए में तबदील हो जायेगा। बराबर घाटा लगता जा रहा है। मैं कई वर्षों से पार्लियामेंट में देख रहा हूँ कि जब भी रेल बजट पेश किया जाता है तो निरन्तर घाटा ही घाटा रहता है और घाटे का पूरा विवरण होता है। मैंने यह देखा कि जब यह घाटा होता है तो इस घाटे को पूरा करने के लिए सबसे पहले रेल मंत्रालय पहला काम करता है यह कि माल-भाड़े में वृद्धि। यात्रियों की टिकट दरों में वृद्धि करता है।

अब की बार बड़े अच्छे ढंग में बढ़ी चालाकी के साथ यह वृद्धि की गई है। हमने यह देखा है कि 1989-90 में हमारा किराया बढ़ाने से आमदनी दस हजार सात सौ उन्तालीस करोड़ हो गई थी और इस बार हमारे मंत्री जी ने इस घाटे को पूरा करने के लिए 2100 करोड़ रुपए बढ़ाए उससे 12655 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय हुई। मैं समझता हूँ कि यह अन्याय है। रेल की गाड़ी पटरी से उतर रही है। अब की बार सौभाग्य की बात है कि दोनों जो रेल मंत्री हैं, पुराने तजुबेकार हैं। इन लोगों ने यदि परिस्थितियों पर ध्यान दिया होता तो किराया बढ़ाने की नीबत नहीं आती। अभी हमारे मित्र ने कहा कि रेलवे में भ्रष्टाचार की ही कम कर दिया जाए तो इसमें कोई संदेह नहीं है कि न किराया बढ़ाने की जरूरत होगी और न माल-भाड़े की वृद्धि की जरूरत होगी। हमने एक रिपोर्ट में देखा कि बिना टिकट चलने वालों ने 1989 में जर्मनी के रूप में 13 करोड़ 25 लाख ६० की राशि की वसूली की गई।

90-91 की रिपोर्ट में हमने देखा कि 15 करोड़ 83 लाख रुपया बिना टिकट चलने वाले यात्रियों से जर्मनी वसूल किया गया। 81 हजार 622 लोगों को पिछले वर्ष मेल-प्रीवेटस में गिरफ्तार किया गया। अब इस बार 35 हजार 155 लोगों को गिरफ्तार किया गया और उनको सजा दी गई। इन गिरफ्तारियों से यह पता चला है कि 175 करोड़ रुपए की इनकम हुई है। मैं समझता हूँ कि दो हजार करोड़ रुपए की आय अतिरिक्त हुई। आज ही जैसा कि जार्ज फर्नांडीज जी ने स्वीकार किया है और हमको याद है कि 1982-83 में जब माननीय जाफर शरीफ साहब ने जब रेल बजट पर चर्चा हो रही थी तो एक प्रश्न के उत्तर में कहा था कि मैं महसूस करता हूँ कि रेल विभाग में काफी भ्रष्टाचार है। आप दोनों ने महसूस किया था। इस बजट के माध्यम से और अपने मंत्रालय के माध्यम से जो पंचवर्षीय योजनाएं होती हैं। उन लोगों से भी आप बात करें। प्रथम पंचवर्षीय योजना में पन्द्रह प्रतिशत रेल की अतिरिक्त धन दिया गया, द्वितीय योजना में ग्यारह प्रतिशत राशि थी, तीसरी योजना में सात प्रतिशत, चौथी योजना में पांच प्रतिशत, छठी योजना में 5.2 प्रतिशत और सातवीं योजना में 6.3 प्रतिशत थी। लगातार हम देख रहे हैं कि रेलवे को दी जाने वाली राशि क्रमशः घटती ही जा रही है। मैं समझता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी को योजना मंत्री से भी इस सम्बन्ध में बात करनी चाहिए और यह राशि बढ़वानी चाहिए। जैसा कि मैं पहले कह रहा था कि रेलवे में बहुत भ्रष्टाचार है, बैसे तो देश में सब जगह भ्रष्टाचार है, लेकिन रेल विभाग में यह बहुत अधिक है। मैं 1988 की रिपोर्ट देख रहा था उसमें बताया है कि नौ हजार तीन सौ सत्ताइस भ्रष्टाचार के मामले पाये गये। 1989 में दस हजार सात सौ तीस और 1990 में नौ हजार आठ सौ छियासी मामले भ्रष्टाचार के पाये गये। पैंतीस माह में उन्तीस हजार

भी सी तिरासी मामले छप्टाचार के रेल विभाग में पाये गये । इतना बड़ा छप्टाचार रेल विभाग में है, यह तो बहुत ही ताज्जुब की बात है । मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान दें ।

एक साफ बात मैं यह कहना चाहता हूँ माननीय जाफर शरीफ जी यहां बैठे हैं, पहले भी जब वे रेल मंत्री थे, मैं एक पुरानी घटना पढ़ रहा था श्री —*— रेलवे में एक उच्च अधिकारी हैं । रेल विभाग के अधिकारियों का कहना है कि उनकी नियुक्ति माननीय जाफर शरीफ जी ने 1982-83 में की । —*— रेल विभाग में सबसे बड़े उच्च अधिकारी हैं और यह इतने फाइल हैं और इतने विचित्र किस्म के आदमी हैं कि इनकी प्रधान मंत्री के कार्यालय में

(अनुवाद)

श्री शिरंजीलाल शर्मा (करनाल) : सभापति महोदय, क्या किसी अधिकारी का नाम लेकर उसकी आलोचना की जा सकती है ?

(हिन्दी)

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : यह तो सार्वजनिक है, यहां भी इस पर डिस्कशन हुआ है । यह कोई बड़ी बात नहीं है । मंत्री जी ने भी स्वीकार करते हुए कहा है । ये बेचारे निर्दोष हैं । (—*—) की प्रधान मंत्री कार्यालय में चाय वगैरह की कैंटीन चलती है उसमें (—*—) ने एक आदमी की नियुक्ति की ।

सभापति महोदय : नाम नहीं लें ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : इन्होंने जो नियुक्ति की उस नियुक्ति के पांच-छः महीने तक वह प्रबन्ध मनेजर की तनख्वाह लेता रहा और कभी कार्यालय नहीं गया और जब पकड़ा गया तो दूसरे अधिकारियों ने कहा कि जाफर शरीफ जी ने नियुक्ति की है । हालांकि जाफर शरीफ जी ने उसका खण्डन किया और कहा कि मैं इनकी नियुक्ति के बारे में नहीं जानता और उनकी ट्रांसफर कर दी । लेकिन आश्चर्य की बात है कि वह फिर मंत्री बने है और वही आदमी उच्च पद पर कार्यरत है । वह पहले इलाहाबाद में था अब दिल्ली में आ गया है । इसका जवाब आप दें । ऐसी बहुत सी गड़बड़ियां हैं ।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : जिस व्यक्ति का नाम आप ले रहे हैं मैं उसको नहीं जानता हूँ । रेलवे में हजारों कर्मचारी हैं, उनमें से एक होगा । मैंने एक लड़की की नियुक्ति की थी । आपके बिहार राज्य से अनुसूचित जाति के भूतपूर्व सांसद महोदय को वह लड़की है । वह एक्स एम० पी० अब मर गए हैं । आज मैं मंत्री हूँ कल मैं भी सांसद था और आगे भूतपूर्व मंत्री या सांसद भी हो सकता हूँ । उस लड़की के परिवार का सामान डाइरेक्टर ऑफ इस्टेट बाहर फेंक रहे थे तो वह रोती हुई मेरे पास आई और मैंने उसकी

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

रोबी का इन्तजाम कराया। आज वह रेलवे में है और उसका अपना क्वार्टर है। यही नियुक्ति मीने की है, अगर यह गलत हो तो बता दें।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री: मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। इनकी सहजता से मैं पूर्ण परिचित हूँ। इन्होंने हमारे पीरियड में भी कुछ लोगों को कैंटीन के ठेके दिये थे जो बेचारे सड़कों पर घूमते थे।

श्री बाळू बयाल जोशी (कोटा): तो जो आपने चार्ज लगाया था वह गलत है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री: वह —*— का मामला था, इन्होंने कहा है कि मैंने इनकी नियुक्ति नहीं की है। वह भ्रष्ट है, उसका आप पता लगायें।

सभापति जी, मैं दो-तीन मिनट और लूंगा। वाराणसी में कैंटरिंग के अन्दर इतना भ्रष्टाचार है जिसकी कोई सीमा नहीं है। एक उदाहरण इसका मैं आपको देना चाहता हूँ। वहाँ पर रेलवे स्टेशन में फूट ठेके के तीन ग्रुप बन गये हैं। और उसमें से 2 ग्रुप के ठेकेदारों को वहाँ के अधिकारियों ने कहा कि ये भ्रष्ट हैं। उनका ठेका खत्म कर दिया लेकिन फिर भी बिना चीफ कामिश्नल अधीक्षक या उसके कार्यालय की अनुमति से वहाँ पर दो ठेका बाद में चालू हो गया है एक ठेका खाली पड़ा हुआ है। वहाँ पर मिसलेनियस आर्टिकल बेचने की व्यवस्था है। वाराणसी, मुगलसराय, इलाहाबाद, लखनऊ और यहाँ तक कि कानपुर में एक ही स्टेशन पर 4-4, 5-5 व्यवस्थाएँ हैं लेकिन एक ही भ्रष्ट आदमी को यह व्यवस्था वाराणसी में दी गयी है। जब हमने पूछा तो श्री मल्लिकार्जुन साहब ने कहा कि मैं कैंटरिंग देख रहा हूँ। मैं वहाँ के कागजात आपको सुपुर्द कर रहा हूँ मान्यवर, इस भ्रष्टाचार को खत्म करने की जरूरत है।

मैं अपनी अन्तिम बात कह कर बैठ जाऊंगा। जो टिकट परीक्षक लोग हैं, इनको रनिंग स्टाफ नहीं माना जाता है जबकि 1947 से पहले इनको रनिंग स्टाफ माना जाता था। इनका कसूर क्या था? अंग्रेजों ने इन पर यह चार्ज लगाया कि ये स्वतन्त्रता संग्राम सेनानियों की मदद करते हैं और उसके बाद से खत्म कर दिया गया और आज इनको रनिंग स्टाफ नहीं माना जाता है। यह बहुत गंभीर और महत्वपूर्ण बात है। इस धोर में आपका ध्यान आकषित करना चाहता हूँ। मान्यवर, अमान परिवर्तन का काम 10 वर्षों से चल रहा था। बनारस-भटनी, बनारस-छपरा। भटनी का काम किसी प्रकार से रोते-धोते पूरा हो गया लेकिन छपरा का आज तक पूरा नहीं हुआ। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उसको करायें। दूसरी बात—जब भटनी का काम पूरा हुआ तो उस समय वहाँ पर छोटी लाईन की गाड़ियाँ चलती थीं और उधर सादात, जबनिया, दुल्लापुर ये जो स्टेशन हैं, वहाँ लाखों आदमी आते-जाते हैं, इन लोगों को बहुत सुविधा थी, इनकी सुबह, दोपहर, शाम बराबर गाड़ी वाराणसी आने के लिए मिल जाया करती थी लेकिन जब बड़ी लाईन की गाड़ी चली तो जबनिया, सादात, दुल्लापुर के लोग भाँसू बहा रहे हैं। उनको कोई गाड़ी नहीं है।

*कार्यवाही भ्रतान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

मान्यवर, मैं निवेदन करूंगा कि जलालपुर स्टेशन जो बनारस जौनपुर धीर लखनऊ का प्रवेशद्वार है, वहां पर कोई गाड़ी की व्यवस्था नहीं है। वरुणा गाड़ी वहां रोकी जाये। एक अन्तिम बात यह कहूंगा कि जौनपुर बहुत बड़ा स्थान है, वहां पर यार्ड बन चुका है जिस पर लाखों रुपया खर्च हो चुका है लेकिन बम्बई मेल नहीं रोकी जाती है। वहां पर गाड़ियों की धुलाई भी होती है। इसके अतिरिक्त जो श्रमजीवी गाड़ी आती है उसमें कैंटरिंग की व्यवस्था नहीं है। डी० एल० डब्ल्यू० वाराणसी एक बहुत बड़ा केन्द्र है लेकिन भ्रष्टाचार का गढ़ बना हुआ है। उसमें नियुक्तियों में धांधली होती है। इस डी० एल० डब्ल्यू० पर अरबों रुपया प्राजेक्ट का लगा हुआ है, वहां बराबर नाइन्साफी हो रही है, उसको भी आप देखें। मेरे क्षेत्र में मिडौना हाट काफी समय से बन्द है, इसको चालू किया जाये।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : सभापति महोदय रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

महोदय यह बजट अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष की हिदायतों के अनुसार तैयार किया गया है जिसके लिए पर्याप्त संकेत है। इसी अनुदेश के कारण ही रेलवे के कुछ अनुभागों विशेषकर खान-पान, इंजीनियरी और मफाई विभाग का निजीकरण करने का निर्णय लिया गया है। यदि रेलवे के किसी भी विभाग का, अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के निदेशों के अनुसार निजीकरण किया गया तो हम इसका विरोध करेंगे। भारतीय रेलों के कर्मचारियों की संख्या कम करने का भी प्रस्ताव है। एक समय भारतीय रेलवे सबसे बड़ा नियोक्ता था जो लगभग एक लाख बेरोजगार युवकों की भर्ती करता था। अब इस सबसे बड़े नियोक्ता ने अपने कर्मचारियों की वर्तमान संख्या को कम करने का निर्णय लिया है।

महोदय, मैं यात्री और माल भाड़े में वृद्धि का विरोध करता हूं। रेलवे का कोई बिस्तार कार्य नहीं हुआ। नई लाइनों का निर्माण या आमाम परिवर्तन भी नहीं किया गया। विद्युतीकरण कार्यक्रम भी ठप पड़ा है।

1973 में एक निर्णय लिया गया था कि भारतीय रेलों में धीरे-धीरे सभी भाप इंजनों का इस्तेमाल बन्द कर दिया जाए और विद्युतीकरण के काम में तेजी लायी जाए। तब से भाप के इंजनों का उत्पादन बन्द कर दिया गया। इस शताब्दी के अन्त तक सभी भाप इंजनों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने का कार्यक्रम आरम्भ किया गया। किन्तु सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक और पिछले वित्तीय वर्ष के अन्त तक भारतीय रेलों के कुल मार्ग के दसवें हिस्से का ही विद्युतीकरण किया गया। और अभी तक मीटर गेज लाइन के एक किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण नहीं किया गया।

कम से कम भारतीय रेलों के महत्वपूर्ण मार्गों का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। किन्तु चालू वर्ष के बजट में ऐसा कोई कार्यक्रम नहीं है। भविष्य में भी इस प्रकार का कार्यक्रम आरम्भ किए जाने की कोई सम्भावना नहीं है। मैं हावड़ा-मद्रास लाइन का विक्र

करना चाहता हूँ जो बारास्ता खड़गपुर और विजयवाड़ा एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मार्ग है। खड़गपुर तक इस मार्ग का विद्युतीकरण हो चुका है। यदि खड़गपुर-विजयवाड़ा खण्ड का भी विद्युतीकरण कर दिया जाता है तो हावड़ा-मद्रास मार्ग का पूर्णतः विद्युतीकरण हो जाएगा।

इसी प्रकार इम मदन में बाडेल-कटवा लाइन का विद्युतीकरण करने की मांग कई बार की जा चुकी है।

श्री सी० के० जाकर शरीक : यदि आप मेरे बजट का विरोध करेंगे तो मैं यह सब काम कैसे कर पाऊंगा।

श्री बसुबेब झाचार्य : मैं संसाधन जुटाने के मुद्दे पर भी आ रहा हूँ क्योंकि इस विषय पर सभी एकमत हैं। योजना आयोग को संसाधन जुटाने होंगे। हम हमेशा ही निधन यान्त्रियों पर कर नहीं लगा सकते। आपको उन्हें छोड़ना होगा और संसाधन जुटाने के लिए कुछ अन्य अर्थोपाय करने होंगे।

मैंने अभी बताया कि भाप इंजनों का चरणबद्ध तरीके से इस्तेमाल बन्द करने और इनके सभी लोकोशेड बन्द करने का निर्णय लिया गया था। स्टीम लोको शेडों में कई श्रमिक काम पर लगे हुए हैं। उन्हें कोयला और राख उठाने-धरने वाले श्रमिक कहा जाता है। हालांकि वह टेके पर काम कर रहे थे, लेकिन वे पिछले 20-25 वर्षों से लगातार स्थाई किस्म का काम कर रहे थे। उन में से अधिकांश अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों से संबंधित हैं। मुश्किल में ऐसे 5000 श्रमिक बाकी हैं। जब सभी भाप इंजनों को समाप्त किया जाना है और सभी भाप इंजन शेडों को बन्द किया जाना है तो ये सभी श्रमिक जो समाज के कमजोर वर्गों के हैं और जिनका काम लगातार चलने वाला है, बेरोजगार हो जाएंगे। कम से कम उन श्रमिकों को रेलवे में खपाए जाने पर विचार किया जाना चाहिए। वर्ष 1990-91 में, एक रिपोर्ट थी कि कितने श्रमिक बचेंगे और कितने बेरोजगार हो जाएंगे। रिपोर्ट के अनुसार, वहां 4000 से 5000 श्रमिक हैं। इनमें से बहुत से पहले ही उस आयु को भी पार कर चुके हैं। इसलिए रेल मंत्री को श्रमिकों के उस वर्ग पर भी विचार करना चाहिए जो अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति समुदाय के हैं। जब भाप इंजनों को समाप्त किया जाएगा और भाप के इंजनों के शेडों को बन्द किया जाएगा तो वे लोग बेरोजगार हो जाएंगे। तब उनको फिर से नौकरी देने में समस्या आएगी।

महोदय, इस सभा में इम मामले को कई बार बड़े जोरदार ढंग से उठाया गया था। एक तो पीड़ित श्रमिकों की फिर से बहाली के बारे में है और दूसरा रेलवे संघों को मान्यता प्रदान करने के बारे में है। महोदय, हड़ताल में भाग लेने के कारण इन श्रमिकों को वर्ष 1981 में बर्खास्त किया गया था। 1973 में काम के घंटों को कम करके 10 घंटे करने के बारे में समझौता हुआ था। यद्यपि इम सम्बन्ध में समझौता हुआ था तथापि उसे त्रिपान्वित नहीं किया गया था। इसीलिए उन श्रमिकों को हड़ताल करनी पड़ी थी। मैकडों श्रमिकों को बर्खास्त कर दिया गया था। वे अभी भी बेरोजगार हैं।

इन बर्खास्त मजदूरों के पक्ष में केन्द्रीय औद्योगिक प्रशासनिक न्यायाधिकरण द्वारा कई निर्णय दिए गए। केन्द्रीय औद्योगिक प्रशासनिक न्यायाधिकरण ने रेल प्रशासन द्वारा जारी किए गए आदेशों का विरोध किया गया था परन्तु इसके बावजूद भी इन श्रमिकों को बहाल नहीं किया गया। पूर्व रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नांडीज ने 8 सितम्बर, 1990 को इन श्रमिकों को बहाल करने के बारे में एक स्पष्ट आदेश जारी किया था। इसके बाद 22 नवम्बर, 1990 को एक वक्तव्य भी दिया था लेकिन वह आदेश लागू नहीं किया गया। इस सभा के सभी दलों के सदस्यों द्वारा इसी सदन में इस मामले को उठाया गया था तथा मांग की गई थी कि पीड़ित रेल कर्मचारियों को बहाल किया जाए। उस समय श्री जनेश्वर मिश्र रेल मंत्री थे। उन्होंने वक्तव्य भी दिया था तथा आश्वासन दिया था कि इन श्रमिकों को बहाल किया जाएगा। मेरे पास 22 फरवरी, 1991 की सभा के कार्यवाही वृत्तांत की प्रति है जिसमें श्री जनेश्वर मिश्र ने इन पीड़ित श्रमिकों की बहाली सम्बन्धी टिप्पणी की थी तथा रेलवे सुरक्षा बल एसोसिएशन को मान्यता प्रदान करने के बारे में भी कहा था।

महोदय, रेलवे सुरक्षा बल की एसोसिएशन तो थी परन्तु वर्ष 1987 में इस सभा द्वारा एक अधिनियम द्वारा एसोसिएशन बनाने का यह अधिकार उनसे ले लिया गया था। दोनों मामलों में, श्री जनेश्वर मिश्र ने इस सभा में कहा था। मैं उनके भाषण का उल्लेख करूंगा :

[हिन्दी]

“अध्यक्ष महोदय, आर० पी० एफ० एसोसिएशन के बारे में सरकार ने निजी निर्णय लिया है। उसकी जानकारी हमने पहले ही दे दी है।”

[अनुवाद]

श्री जनेश्वर मिश्र द्वारा श्री कुमारमंगलम, जोकि अब मंत्रिमंडल के सदस्य हैं, को लिखा गया पत्र मेरे पास है। उन्होंने कुमारमंगलम को लिखा था :

“रेलवे सुरक्षा बल एसोसिएशन को फिर से मान्यता दिए जाने के लिए 27 फरवरी, 1991 को 11 बजे की गई अनिश्चितकालीन भूख हड़ताल के बारे में कृपया दिनांक 25-2-91 के अपने पत्र को देखें। जैसाकि आप पहले से जानते हैं कि आपके साथ चर्चा के दौरान मैंने उक्त एसोसिएशन की मांग के बारे में सरकार की चिन्ता के बारे में बताया था। निर्धारित औपचारिकताओं के अधीन इस एसोसिएशन को मान्यता देने का निर्णय लिया गया है। इस निर्णय को देखते हुए, आप इस बात से सहमत होंगे कि अब किसी प्रकार की भूख हड़ताल करने की कोई जरूरत नहीं है।

अतः मेरा आप से अनुरोध है कि आप इस मामले में हमसे सहयोग करें।”

सादर,

भवदीय,

ह०

जनेश्वर मिश्र,

सभापति महोदय : मैं आपसे अनुग्रह करता हूँ कि आप मुझसे भी सहयोग करें।

श्री बसुदेव झाचार्य : उन्होंने इस सभा में यही कहा था।

[हिन्दी]

सरकार ने जो निर्णय किया है उसकी जानकारी हमने पहले ही दे बी है। पिछले आन्दोलन के दौरान जो कर्मचारी निकाले गए हैं उनके बारे में माथी जार्ज फर्नांडीज ने बताया कि जब वे रेल मंत्री थे तो उन्होंने आदेश दिया था कि उन्हें वापस ले लिया जाए। वह मामला इन्होंने कैबिनेट में भी रखा था और कैबिनेट में भी वह पास हो चुका था। लेकिन कैबिनेट में पास होने की तारीख वह थी जो पिछली सरकार की विदाई की तारीख में आती है। इसलिए राष्ट्रपति ने आदेश दिया था कि इस समय जो सरकार चल रही है उसको निर्णयों के बारे में पुनर्विचार करना चाहिए। यह निर्णय लागू न हो, तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री वी० पी० सिंह ने कैबिनेट के उस निर्णय को रिमाइंड कर दिया था। अब जब हमने अधिकारियों से पूछा कि आर्डर लागू क्यों नहीं हुआ तो उन्होंने बताया कि उस तारीख को जब कैबिनेट में एप्रूव हुआ था तो वी० जे० पी० ने अपना समर्थन वापस ले लिया था और सरकार के दिन लट गए थे।

श्री तेजसिंह राव शॉसले (रामटेक) : सभापति महोदय, इनको रेल बजट पर बोलना है और ये भाग निबद्धर लिए हैं, बड़ पड़ रहे हैं, इनको रोका जाए। यह पाइंट आफ आर्डर है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : इनमें कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं है।

[हिन्दी]

यदि कुछ मांगे मजदूरों से संबंधित आर० पी० एक० के नाम पर आज ही बानी जाएं तो बड़ी मुश्किल होगी। वैसे रेलवे के अन्तरिम बजट पर बहस होगी उस दिन भी वे मांगें आएंगी। (व्यवधान) कुछ मांगें उस दिन के लिए भी छोड़ेंगे या आज ही करेंगे।

[व्यवधान]

सभापति महोदय : इसलिए हम समझते हैं कि 5 तारीख को जब रेलवे बजट पर बहस होगी तो उस दिन विचार किया जाएगा।

[व्यवधान]

श्री बसुदेव झाचार्य : यह 6 तारीख को किया गया था न कि 5 तारीख को। 6 तारीख को उन्होंने सदन में स्पष्ट वक्तव्य दिया था कि उन पीड़ित मजदूरों को बहाल किया जाएगा। उन्होंने यह वक्तव्य सदन में दिया था। मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि वे इस सम्बन्ध में आर० पी० एक० एसोसिएशन को मान्यता देने और वर्ष 1981 में बर्खास्त

या पीड़ित कर्मचारियों की बहाली के बारे में पूर्व मंत्री द्वारा लिए गए निर्णय के बारे में क्या कर रहे हैं। क्या मैं यह जान सकता हूँ कि उन्हें बहाल किया जाएगा या नहीं।

महोदय, मैं धनबाद—टाटानगर एक्सप्रेस गाड़ी चलाने के लिए कुछ राशि दिए जाने के लिए माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूँ।

इसके लिये मैं मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ। वहाँ एक महत्वपूर्ण रेल लाइन है जिसे छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदला जाना है। पुरलिया हमारे देश का सबसे पिछड़ा जिला है जहाँ अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के अधिकांश लोग रहते हैं। वहाँ पुरलिया—कोटाशिला 31 कि० मी० तक की छोटी लाइन है। बहुत समय पहले इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग की गई थी। मैं 1980 से यह मांग करता आया हूँ। इसे बदलने के लिए केवल 7 करोड़ रुपयों की जरूरत है। आप इसे बदलने के लिए इस बजट में प्रावधान क्यों नहीं कर देते? यदि आप इस लाइन को बड़ी लाइन में बदल देते हैं तो पुरलिया बीकारों से जुड़ जाएगा जिसके फलस्वरूप इस जिले की आर्थिक हालत सुधर जाएगी।

बहुत सी रेल गाड़ियाँ बन्द कर दी गई हैं। इनमें एक रेलगाड़ी हाटिया—खड़गपुर फास्ट एक्सप्रेस है। यह गाड़ी गत वर्ष 15 अगस्त को बन्द की गई थी। जब यह गाड़ी शुरू नहीं की जा रही तो कम से कम हाटिया—हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेन को ही चलाया जाना चाहिए। क्षेत्रीय रेलवे से एक प्रस्ताव आया है कि इस गाड़ी को बरास्ता आद्रा—बांकुरा चलाया जाए। माननीय मंत्री उम प्रस्ताव पर विचार कर सकते हैं।

मैं माननीय मंत्री से पुनः अनुरोध करता हूँ कि उन सभी रेल कर्मचारियों को बहाल किया जाए जिन्हें बर्खास्त किया गया था तथा आर० पी० एफ० की मान्यता के बारे में विचार किया जाए।

श्री डी० डी० खनोरिया (कांगड़ा) : सभापति महोदय, मैं रेलमंत्री जी का ध्यान हिमाचल प्रदेश की तरफ ले जाना चाहता हूँ। हिमाचल प्रदेश में करीबन 300 किलोमीटर के दो रेल ट्रैक बने हुए हैं। ये दोनों ही 1930 से पहले के बने हैं—एक रेल ट्रैक कालका से शिमला तक का है और दूसरा रेल ट्रैक पठानकोट से जोगिन्दर नगर तक है। 44 साल की आजादी के बाद हिमाचल प्रदेश में केवल 10 किलोमीटर रेल लाइन बिछी है जोकि नंगल से ऊना तक है। इस बजट के अन्दर जो रेल लाइन ऊना से लेकर तलवाड़ा तक बननी है उसके लिए तकरीबन 105 किलोमीटर का रास्ता बनना है। उसके ऊपर अभी तक कोई काम शुरू नहीं हुआ है। इस रेल बजट में इस साल में 2 करोड़ का प्रावधान है और उस दो करोड़ से हिमाचल प्रदेश के पहाड़ी इलाके में 5-10 किलोमीटर रेल ट्रैक ही बन पाएगा। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस बजट को थोड़ा और बढ़ाया जाए ताकि ऊना से तलवाड़ा तक रेल ट्रैक जल्दी से जल्दी बन जाए।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि कांगड़ा जो नैरो-गेज की लाइन है वह पठानकोट से लेकर जोगिन्दर नगर तक जाती है। उस गाड़ी में कांगड़ा चम्बा के करीब दस-

लाख लोग जो अपनी यात्रा बाहर जाने के लिए करते हैं उनको रिजर्वेशन की सुविधा जम्मू-तवी से मिलती है जोकि कांगड़ा से 200 किलोमीटर दूर है। इसके साथ-साथ करीब 75 हजार फीज की नौकरी करने वाले लोग हैं उनका रिजर्वेशन भी वही से होता है और जिसमें वे पठानकोट रेलवे स्टेशन से आते हैं तो उनको रिजर्वेशन नहीं मिलता है। कई लोगों को पठानकोट से बाहर जाने के लिये रिजर्वेशन न मिलने के कारण नीचे वाले कम्पार्टमेंट में जाना पड़ता है जिससे उन्हें काफी असुविधा होती है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कांगड़ा वैली के ज्वालामुखी रोड़, पालमपुर और बैजनाथ पथरीला स्टेशनों के स्टेशन मास्टर्स को रिजर्वेशन करने की इजाजत दी जाये ताकि कांगड़ा और चम्बा के लोगों को पठानकोट से जाने वाली गाड़ियों में रिजर्वेशन मिल सके।

मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कांगड़ा वैली में केवल एक एक्सप्रेस ट्रेन चल रही है। एक एक्सप्रेस ट्रेन धौलाधार के नाम से चलायी जाये ताकि लोगों को आने-जाने के लिये सुविधा हो सके।

हिमाचल प्रदेश में आम लोग बसों में चलते हैं लेकिन रेल गेट न होने के कारण सड़कें बन्द रहती हैं। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जहां-जहां भी रेल गेट की मांग की गई है वहां रेल गेटों को खोला जाये। यह चीज मैं रेल मंत्री जी के सामने लिखित रूप में लाऊंगा।

पठानकोट से जोगिन्दर नगर तक नेरोगेज लाइन है। उसको कुल्लू तक ले जाया जाये ताकि कुल्लू और मंडी जिले के लोगों को रेल की सुविधा मिल सके। मैं रेल मंत्री को यह बताना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश में कई ऐसी जगहें हैं जहां आज तक लोगों ने रेल गाड़ी नहीं देखी, रेल का इंजन नहीं देखा है। उन्हें मालूम ही नहीं रेल गाड़ी क्या होती है। मैं चाहूंगा कि इस पर मंत्री जी ध्यान दें और वहां ज्यादा से ज्यादा रेल लाइनें बिछायी जायें।

कालका से परवानू का दो किलोमीटर का फावला है। परवानू हिमाचल प्रदेश का इंडस्ट्रियल एरिया है और मार्किटिंग एरिया है। वहां से सामान दूसरे हिस्सों में भेजा जाता है। व्यापारियों को दो किलोमीटर के लिये काफी पैसा खर्च करके रेलवे स्टेशन पर सामान लाना पड़ता है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि कालका से लेकर परवानू तक दो किलोमीटर का रेलवे ट्रैक ब्रोडगेज का बनाया जाये ताकि उन्हें सुविधा हो सके। जो लोग कांगड़ा और चम्बा में शिमला की तरफ आना चाहते हैं उनके लिए एक डिब्बा पठानकोट से सीधे कालका तक किसी भी ट्रेन पर लगाया जाये चाहे वह कश्मीर मेल में लगाया जाये या दूसरी किसी ट्रेन में लगाया जाये जो कि सीधा कालका तक पढ़ूँके जिसमें वहां के लोगों को सुविधा हो सके और वे सीधे शिमला तक जा सकें।

हिमाचल प्रदेश में रेलवे स्टेशनों में लाइट का बन्दोबस्त नहीं है। प्लेटफार्म नोहें लेकिन वहां लाइट नहीं है, पीने का पानी की सुविधा नहीं है, कोई कैटीन नहीं है। मैं रेल मंत्री जी

में अनुरोध करना चाहूंगा कि हिमाचल प्रदेश के रेलवे स्टेशनों पर लाइट का बन्दोबस्त हो, पीने के पानी का बन्दोबस्त हो और कैंटीन का बन्दोबस्त हो। इतना ही मुझे कहना है। आशा है कि रेल मंत्री जी इन चीजों की तरफ ध्यान देंगे। इसके साथ ही मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ।

श्री पाला के० एम० मंथू (इदुक्की) : मैं रेल बजट के मूल दृष्टिकोण तथा इसमें किए गए प्रावधानों का समर्थन करता हूँ। कुल मिलाकर मैं महसूस करता हूँ कि यह बहुत सही बजट है और इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ।

देश में इस समय इन विकट आर्थिक परिस्थितियों में स्वाभाविक रूप से हर व्यक्ति यही आशा करता था कि रेल बजट में जनता पर बहुत अधिक बोझ पड़ेगा। लेकिन यह आशा से कम कठोर है।

मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री कुछेक ऐसी बातों का ध्यान रखें जिनका मैं सुझाव दूंगा। क्योंकि समय की कमी है इसलिए मैं जरूरी जरूरी बातें ही कहूंगा। रेल बजट में एक खतरा यह निहित है कि शीघ्र ही यह कड़वी खुराक में बदल जाएगा क्योंकि अब-मूल्यन के तथा कल पेश किए गए बजट के गम्भीर परिणाम होंगे।

महोदय, सामान्य पैसेन्जर ट्रेनों के किराये में केवल थोड़ी सी वृद्धि हुई है। लेकिन एक्सप्रेस और मेल ट्रेनों के किराये में काफी वृद्धि हुई है। ज्यादातर आम यात्री एक्सप्रेस या मेल रेल गाड़ियों से यात्रा करते हैं—क्योंकि आज के आधुनिक जीवन में सामाजिक और आर्थिक दृष्टि से काफी गतिशीलता आयी है—अतः मैं समझता हूँ कि एक्सप्रेस और मेल रेलगाड़ी के द्वितीय श्रेणी के किराये में वृद्धि से साधारण यात्री काफी हद तक प्रभावित होंगे।

उपरि दर्जों पर की गई किराया वृद्धि के बारे में तो माना जा सकता है—क्योंकि इससे केवल कम्पनी के कार्यकारी अधिकारी, व्यापारी और उच्च अधिकारी तथा अन्य लोग, जिनके खर्चे अस्ततः करदाता और उपभोक्ता द्वारा लौटाये जाते हैं—के ऊपर असर पड़ेगा।

सामान्य बजट से दी गई सामान्य निधियों द्वारा रेलवे की भारी मांगों की पर्याप्त रूप से पूर्ति नहीं की जा सकती है। रेलवे को स्वयं अपने संसाधन जुटाने होंगे। यह ठीक और अच्छा होगा। लेकिन वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है। 11 रुपये प्रति मद्द प्रतिवर्ष माल भाड़ा बढ़ाना हमारे भारत जैसे देश में जहाँ 47 प्रतिशत लोग गरीब हैं न्यायसंगत नहीं है माल भाड़े से राजस्व की कमाई संशोधित लक्ष्य 3160 लाख टन के लक्ष्य के मुकाबले 13180 लाख टन हो गई। इससे पता चलता है कि रेलवे अपने आप में सक्षम है और साधारण यात्रियों को छोड़े बिना भी इस संबंध में कोई दिक्कत नहीं है। ये वृद्धियाँ मुद्रास्फीति के बढ़ने में ईंधन का कार्य करती हैं। यहाँ तक कि किसी आवश्यक वस्तुओं पर रियायत या छूट से जैसे कि आशा थी देश में चल रही सामान्य आर्थिक स्थिति का बजह में कोई खास परिणाम नहीं मिलेंगे। और इससे कीमतों पर असर पड़ेगा और उसके स्वाभाविक रूप से इसमें बढ़ि होगी।

संसाधनों को जुटाने के संबंध में जो यह वृद्धि हो रही है उसमें बचा जा सकता था यदि (एक) संचालन कार्यक्षमता बढ़ाई जाये (दो) लागत पर नियंत्रण रखा जाये (3) उत्पादकता बढ़ाई जाए और (4) अन्य वित्तीय तथा संरचनात्मक उपाय किये जायें।

बजट का सभी लोगों ने पूरे मन से स्वागत किया होता यदि (एक) पुराने चल स्टाक को बदला जाता (दो) लाईन परिवर्तन की प्रक्रिया तेज की जाती (तीन) विद्युतीकरण कार्य तेजी से चलाया जाता (चार) यात्री सुविधाओं में सुधार किया जाता (पांच) रेल गाड़ियों में समय का पालन सुनिश्चित किया जाता (छह) पुराने टूटे हुए रेल डिब्बों का आधुनिकीकरण होता (सात) केरल जैसे राज्यों तक अधिक लाईनें बढ़ाई जाती (आठ) झरझर खर्च किया जाता (नौ) इनके संचालन खर्चों की तुलना में होने वाली आय के अनुपात में कमी लाने की कोशिश की जाती।

महोदय, जिस तरह से केरल को इस बजट में लिया गया है उसका मैं कड़ा विरोध करता हूँ। मैं इस संबंध में कुछ शब्द कह कर समाप्त करूंगा।

केरल मुख्यतः एक उपभोक्ता राज्य है जोकि विभिन्न निर्मित वस्तुओं के आयात के लिए अन्य राज्यों पर निर्भर है। अतः केरल में परिवहन समस्या तुलनात्मक रूप में काफी गम्भीर है।

केरल में कोई नई लाइनें उपलब्ध नहीं की गयीं। केवल अल्लप्पी—कायामकुलम और त्रिचूर—गुरुबेयूर लाईन को पूरा करने का प्रावधान किया गया है। लेकिन मालाबार क्षेत्र के लिए कुछ नहीं किया गया है।

केरल में रेल मार्गों की दोहरा बनाने के लिए बहुत कम राशि का नियतन किया गया है।

क्विलोन—त्रिवेन्द्रम के दोहरीकरण के लिए 70 करोड़ रुपये की आवश्यकता है लेकिन केवल 5.5 करोड़ रुपये ही दिये गये हैं। कायामकुलम—त्रिवेन्द्रम लाईन के दोहरीकरण के लिए कोई पैसा नहीं रखा गया है।

यद्यपि कायामकुलम और क्विलोन के बीच रेल मार्ग के दोहरीकरण का प्रस्ताव 1989-90 के बजट में किया गया और लागत 34 करोड़ रुपये रखी गयी, इसके लिए केवल 1 करोड़ रुपये का परिष्यय प्रस्तावित था। बजट में इससे ज्यादा धन उपलब्ध नहीं किया गया। अति आवश्यक 307 कि० मी० लम्बी सोरनूर—मंगलौर लाईन के दोहरीकरण के लिए कोई आबंटन नहीं किया गया।

40 कि० मी० लम्बी कायामकुलम—त्रिवेन्द्रम लाईन के दोहरीकरण का कार्य अबिलम्ब पूरा किया जाना चाहिए।

एरणाकुलम—अल्लप्पी क्विलोन तटीय रेल लाईन और इरनाकुलम—कोट्टायम—क्विलोन केन्द्रीय लाइन को दोहरी लाईन या समानान्तर लाईन नहीं समझा जाना चाहिए। इन दोनों को अलग से दोहरा किया जाना चाहिए। कायामकुलम को शीघ्र बन रहे ताप विद्युत केन्द्र की बजह से प्रमुख शहरों से जोड़ा जाना चाहिए।

मेरा अनुरोध है कि अल्लेप्पी—कायमकुलम पर जो कार्य चल रहा है उसे शीघ्र पूरा किया जाये और कायमकुलम—क्विलोन, क्विलोन—त्रिवेन्द्रम और सोरनूर—मंगलौर कार्य अबिलम्ब आरम्भ किया जाये।

मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह निम्नलिखित लाइनों और परियोजनाओं को यथा-शीघ्र स्वीकृति प्रदान करें।

- (1) अनगामालै—कुमाली—मदुरै रेलवे जो इदुक्की जिले के बीच से जाती है।
- (2) अनगामालै—पथाना मथिट्टा—रेनी हिल रेलवे से अचिनकोयल।
- (3) कोट्टाय्यम—सबरीमाला रेलवे।
- (4) मुम्बई—कोंकण रेलवे को अनगामालै तक बढ़ाना।
- (5) एक और केरल—दिल्ली रेलगाड़ी प्रतिदिन।
- (6) इरोड—त्रिवेन्द्रम लाइन का विद्युतिकरण।

एक विशेषज्ञ समिति पहले ही इस विद्युतिकरण की सिफारिश कर चुकी है। केरल ने इस 126 करोड़ रुपये की परियोजना के लिए रियायती विद्युत शुल्क की पेशकश भी की है।

केरल में चल रहे गन्दे, जीर्णोद्धार यात्री डिब्बों में दी जा रही सुविधाओं में भी बहुत अधिक सुधार लाना चाहिए। कोई भी त्रिवेन्द्रम से कन्नानोर यात्रा करके रेल गाड़ियों की खराब हालत और बेचारे यात्रियों की बदतर हालत को देख सकता है। इन सबको एक समयबद्ध कार्यक्रम के तहत सुधारना चाहिए।

मेरा यह भी सुझाव है कि सभी पूर्व सांसदों को बिना किसी भेदभाव के यानि कि किसने कितने समय तक सांसद के रूप में कार्य किया था वगैर किसी अन्य भेदभाव के मुफ्त पास जारी किये जाने चाहिए।

सभापति महोदय : आपके पूर्व वक्ता ने घोषणा की थी कि पूर्व सांसदों को मुफ्त पास दिये जायेंगे।

श्री पाला के० एम० मंच्यु : मेरा यह भी सुझाव है कि रेलवे द्वारा दूध ले जाने पर भाड़ा नहीं लिया जाना चाहिए। रेलवे में सफाई का निजीकरण किये जाने के प्रस्ताव को भी त्याग देना चाहिए, क्योंकि इससे गरीब लोग प्रभावित होते हैं।

इन टिप्पणियों और सुझावों के साथ मैं रेल मंत्री को इतना अच्छा बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ और मैं बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री चिरंजी लाल शर्मा (करनाल) : इतनी सब वासदियों के होते हुए भी मैं काफी समय से चुप रहा। लेकिन अब चूंकि उन लोगों के प्रति मेरे उत्तरदायित्व की भावना, जिनका मैं प्रतिनिधि हूँ मुझे मजबूर कर रही है कि अन्ततः मैं भी अपना मुह खोलूँ और इस सभा के समक्ष अपने उन कतिपय विचारों को रखूँ जिन्हें काफी पहले रखना जाना था।

मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। लेकिन साथ ही मैं कहूँगा कि आबंटन के मामले में उत्तरी क्षेत्र की वगैर किसी वजह के पूरी तरह से अबहेलना की गई है। कल जब बित

मंत्री अन्त में अपना भाषण दे रहे थे तो उन्होंने एक टिप्पणी की थी कि वह समाचार पत्र के सम्पादकीय पर गौर करेंगे।

3.00 म० प०

महोदय, मैं इस विषय अर्थात् 'उत्तरी क्षेत्र की अबहेलना' का जिक्र कर रहा हूँ :—

"34 नयी लाइनों में से जिनके लाईन परिवर्तन और दोहरीकरण की बात बजट में है, केवल तीन उत्तरी रेलवे की हैं जबकि ज्यादातर निवेश और विकास मध्य भारत और दक्षिणी राज्यों में किया गया है।

इन प्रस्तावों के मुताबिक 910 करोड़ रुपये में से जो कि चालू वित्त वर्ष में नयी लाइनों, दोहरीकरण और विद्युतीकरण के लिए खर्च किये जाने हैं— उत्तरी क्षेत्र का हिस्सा 5 प्रतिशत से भी कम है। यह कहा गया है कि नंगल डेम और तलवाना के बीच बड़ी लाईन बिछाने के लिए 2 करोड़ रुपये, जम्मू तबी और उद्यमपुर के बीच एक लाईन के लिए 17.20 करोड़ रुपये और ब्यास और गोईन्दवाल के बीच एक लाईन बिछाने के लिए 2 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

उत्तरी क्षेत्र के लिए विद्युतीकरण के वास्ते एक भी परियोजना का बजट प्रस्तावों में जिक्र नहीं है जबकि इस वर्ष 235 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। एक मात्र परियोजना जिसका उल्लेख है वह दिल्ली—अम्बाला—लुधियाना संक्शन है और इस पर 136 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत आयेगी। रेलवे ने इस विद्युतिकरण परियोजना के लिए केवल 2.41 करोड़ रुपये की थोड़ी सी राशि आवंटित की है।

रेल मंत्रालय के अधिकारियों के अनुसार ज्यादातर परियोजनायें दक्षिणी राज्यों में चल रही हैं जैसे कि आन्ध्र प्रदेश, कर्नाटक और महाराष्ट्र और मध्य भारत। प्रधान मंत्री आन्ध्र प्रदेश से हैं, जबकि रेल मंत्री कर्नाटक से हैं। दो अन्य बड़े मंत्री श्री अर्जुन सिंह, मानव संसाधन विकास मंत्री और शरद पवार, रक्षा मंत्री क्रमशः मध्य भारत और महाराष्ट्र से हैं।

इन 34 नई लाइनों में से 20 अतिविशिष्ट व्यक्तियों के क्षेत्रों और राज्यों में हैं। शेष 14 लाइनें जो अन्य क्षेत्रों में हैं, वे छोटी लाइनें हैं और वहां थोड़ा धन ही दिया गया है। निःसंदेह पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की भी आठ लाइनें हैं और उनके लिए 70 करोड़ रुपये दिए गए हैं लेकिन यह अधिकांशतया रक्षा आवश्यकताओं और परिस्थितियों के दबाव में आकर किया गया।"

क्योंकि मंत्रीमंडल में हमारा कोई प्रतिनिधित्व नहीं है, इसलिए विकास के मामले में हमारे अधिकारों की उपेक्षा नहीं होनी चाहिए। मैंने इस संबंध में समाचार पत्रों को उद्धृत किया

है। मैं अनुरोध करता हूँ कि उत्तरी क्षेत्र में लोगों को टोस तथा सकारात्मक सहायता देकर इस भेदभाव, अन्याय को समाप्त किया जाए।

मैं माननीय मंत्री को याद दिलाना चाहता हूँ कि उनके पूर्ववर्ती श्री जनेश्वर मिश्र ने सभा में एक स्पष्ट तथा सकारात्मक बक्तव्य में कहा था कि भूतपूर्व संसद-सदस्यों को रेल पास दिये जाएंगे। मैं इसे दोहराना नहीं चाहता। अनेक दलों के सदस्य इस मुद्दे पर पहले ही कह चुके हैं। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह इस बचन का पालन करें और अपने पूर्ववर्ती के आश्वासन का आदर करें।

3.03 अ० प०

[श्रीमती मालिनी प्रट्टाचार्य—बीठासीन हुए]

तीसरे, मैं कहना चाहूंगा कि कुछ वरिष्ठ अधिकारी लाखों लोगों का प्रतिनिधित्व कर रहे संसद सदस्यों के साथ बुरा व्यवहार करते हैं। मैं यह अपने निजी अनुभव के आधार पर कहता हूँ। मैं उस विशेष अधिकारी का नाम लेना उचित नहीं समझता। मैं यहां पर एक घटना का उल्लेख करना चाहता हूँ। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के एक चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी को बगैर किसी गलती के नीलोखेड़ी से तुगलकाबाद स्थानांतरित कर दिया गया। वह अपना स्थानांतरण रद्द कराने के लिए मेरे पास आया। मैंने दो दिनों तक एक, दो, तीन, चार बार नहीं बल्कि ग्यारह बार वरिष्ठ अधिकारी से सम्पर्क करने का प्रयास किया और हर बार यही उत्तर मिला कि वह रेलवे बोर्ड गए हुए हैं या वह बैंक में व्यस्त हैं अथवा वह अभी नहीं आए हैं। बगैरह। जब मैंने फोन किया तो मुझ से पूछा गया कि मैं कौन बोल रहा हूँ, जब मैंने अपना परिचय दिया तो मुझे बताया गया कि अधिकारी इधर उधर गए हुए हैं। क्या हम भिखारी हैं? हम भिखारी नहीं हैं। हम लाखों लोगों का प्रतिनिधित्व करते हैं। हम न सिर्फ इस सभाकक्ष में बल्कि जनता के बीच भी ऐसे अधिकारियों का भंडा फोड़ सकते हैं। ये अधिकारीगण मनुष्य के रूप में इस पृथ्वी पर जन्मे हर व्यक्ति का पोषण करने वाले भगवान नहीं हैं। हम उनसे कोई भीख नहीं मांगते। हमें यह अधिकार है कि हम जिन लोगों का प्रतिनिधित्व करते हैं उनकी शिकायतों को बतलाएं। क्या एक चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी के लिए मैं माननीय मंत्री को लिखूँ। वह कहता है कि लुधियाना में टेरिटोरियल आर्मी की इयूटी पर था। उसके सहायक स्टेशन मास्टर ने गलत शिकायत की और उसे नीलोखेड़ी से तुगलकाबाद भेज दिया गया। मैं इसी उद्देश्य हेतु उस अधिकारी से बात करना चाहता था। हम यह नहीं चाहते कि हमारे पक्ष में कुछ किया जाए। हम उनसे कुछ भी नहीं मांगते लेकिन लोगों का प्रतिनिधित्व करना और उनकी शिकायतों को बतलाना हमारा अधिकार है। महोदय, मैं निजी तौर पर भी आपसे बात करूंगा। उस अधिकारी का नाम लेना मेरे लिए उचित नहीं होगा। मैं उन्हें याद दिलाना चाहता हूँ कि मैं स्वयं भी मंत्री रहा हूँ और मैं जानता हूँ कि सरकार कैसे चलाई जाती है। अधिकारियों का यह अफसरी रवैया बदलना चाहिए—उनका व्यवहार बदलना चाहिए और उन्हें यह जानना चाहिए कि संसद-सदस्य लोगों के प्रतिनिधि हैं। उन्हें यह अधिकार है कि वे लोगों की शिकायतें सुनें और उनके निवारण में मत्त करें। वे अधिकारी हैं और उन्हें खुले दिमाग से सुनना चाहिए।

सभापति महोदय, दिल्ली अत्यंत भीड़-भाड़ वाला शहर है। यह देश की राजधानी है। केन्द्र सरकार के सभी कार्यालय यहां पर स्थित हैं। पलवल, उत्तर प्रदेश, रोहतक, गुडगांव फरीदाबाद, करनाल—सोनीपत आदि सभी तरफ से हजारों नहीं बल्कि लाखों लोग दैनिक यात्री हैं, आप जानती हैं कि उन्हें कितनी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। उन्हें सही गाड़ी नहीं मिल पाती है। मैं दिल्ली और जम्मू तबी के बीच चलने वाली ब्रेसम एक्सप्रेस की बात कर रहा हूं। मैं अक्सर इसी गाड़ी से अपने निर्वाचन क्षेत्र से दिल्ली यात्रा करता हूं और मैं दैनिक यात्रियों की स्थिति जानता हूं। इस गाड़ी में अट्टारह बोगियां हैं। दो बोगियां सीनिकों के लिए हैं। उन्हें छेड़ा नहीं जाता। दो वातानुकूलित कोच हैं। बाकी अधिकांश तीन टीयर वाले डिब्बे हैं। उनमें लम्बी यात्रा वाले यात्री होते हैं। अगर एक यात्री ऐसे डिब्बे में घुस जाता है तो उसे जुमने के रूप में 800 से 1000 रुपये लिए जाते हैं, यह बहुत अधिक है। अगर जेहलम एक्सप्रेस में दो बोगियां और जोड़ दी जाएं तो इससे इस लाइन पर यात्रा कर रहे दैनिक यात्रियों को बहुत राहत मिलेगी।

गाड़ियों के समय पर चलाने में कमी आ रही है। मैं मूरी एक्सप्रेस का विशेष उल्लेख करना चाहता हूं। यह मूरी एक्सप्रेस तो सप्ताह में एक बार नहीं बल्कि आठ बार देरी से चलती है। यह कभी भी समय पर नहीं आती। यह मूरी एक्सप्रेस के रूप में जानी जाती है लेकिन एक यात्री गाड़ी से भी खराब है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे यह जांच कराएं कि क्या कारण है कि इस गाड़ी को देरी से चलाना आवत बन गई है। गाड़ियां एक या दो घंटे नहीं बल्कि बागह घंटे देरी से चल रही हैं। इस संबंध में मेरा निजी अनुभव रहा है। मैंने रेलवे पृष्ठताछ संख्या 131 पर फोन किया और मूरी एक्सप्रेस के बारे में पूछा महोदय उन्होंने कहा कि यह सिर्फ आधा घंटा देरी से आ रही है। मैं रेलवे स्टेशन गया और पता चला कि गाड़ी तीन घंटे देरी से चल रही है हम संसद सदस्यों को ऐसी जानकारी भी जाती है। मैंने कहा : आप यह जानकारी टेलीफोन पर दे देते। उन्होंने कहा : मेरा दोष नहीं है। यह जानकारी प्राप्त हुई थी और अब यह तीन घंटे देरी से आ रही है। यह मेरा निजी अनुभव है। गाड़ियों के देरी से चलने की इस आवत को कम किया जाए हतोत्साहित किया जाए और समय की पाबन्दी को अपनाया जाए।

महोदय, मेरे तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र के मुख्यालय के साथ किए जा रहे भेदभाव के एक और उदाहरण की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करता हूं। अमृतसर सुपरफास्ट दिल्ली से 2.20 म० प० पर प्रस्थान करती है। यह दिल्ली से 27 मील दूर सोनीपत, 50 मील दूर पानीपत तथा कुरुक्षेत्र भी रुकती है। कुरुक्षेत्र तथा पानीपत करनाल जिले की तहसीलें थीं। यह गाड़ी राजपुरा भी रुकती है जोकि उप मंडल मुख्यालय है। करनाल ही ऐसा रेलवे स्टेशन है जो जिला मुख्यालय है और वहां की आबादी दो लाख से अधिक है लेकिन यह गाड़ी यहां पर नहीं रुकती। मैं इसमें कोई भ्रष्टित्य नहीं देखता। जब यह गाड़ी दिल्ली से 27 मील दूर सोनीपत रुक सकती है तो करनाल क्यों नहीं ? इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि यह भेदभाव दूर किया जाए। लोग मुझे कहते हैं : पंडित जी आप इस निर्वाचन क्षेत्र का लगातार चौथी बार प्रतिनिधित्व कर रहे हैं और आप हमारे लिए इतना भी नहीं कर

सकते ? मैं रेलगाड़ी द्वारा अनेक बार यात्रा करता हूँ। जब भी मैं रेलगाड़ी से यात्रा करता हूँ तो मेरे मतदाता तथा समर्थक मुझे घेर लेते हैं और अपनी शिकायतें बतलाने हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह इस गाड़ी को करनाल रुकने का आदेश दें। हम कितने ही पत्र लिखें जवाब यही आता है : मामला विचाराधीन है। कुछ महीनों बाद यह उत्तर प्राप्त होता है : खेद है कि यह नहीं किया जा सकता। यह सही कहा गया है कि शालीनता के लिए कुछ खर्चना नहीं पड़ता है। मैं पुनः आग्रह करता हूँ कि जब छोटे स्टेशनों पर रोका जा सकता है तो करनाल में भी रोका जाना चाहिए। यह करनाल के लोगों के प्रति मद्भावना व्यक्त करना होगा।

अब मैं एकता एक्सप्रेस तथा ऊंचाहार एक्सप्रेस का उल्लेख करता हूँ जो कि दिल्ली, अम्बाला तथा कालका के बीच चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं। एकता एक्सप्रेस समालखा, घरोड़ा तथा नीलोखेड़ी रुकनी चाहिए। हाल ही में इस गाड़ी को छोटे स्टेशनों जैसे शाहबाद-मारकंडा इत्यादि पर रोका जा रहा है। मैं इस बारे में बहुत कह चुका हूँ और सम्बन्धित अधिकारियों को ज्ञापन दे चुका हूँ। अगर यह संभव और व्यावहारिक नहीं है क्योंकि एकता एक्सप्रेस को 10.15 म. पू. पर चंडीगढ़ पहुंचना होता है तो ऊंचाहार एक्सप्रेस को समालखा, घरोड़ा तथा नीलोखेड़ी रोका जा सकता है क्योंकि यह गाड़ी अम्बाला तक जाती है और वहाँ सारा दिन खड़ी रहती है। इससे निश्चिन्त रूप में दैनिक यात्रियों को कुछ राहत मिलेगी।

सभापति महोदय : कृपया भाषण समाप्त कीजिए।

श्री चिरंजी लाल शर्मा : महोदय, मैं अनुरोध करता हूँ कि मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित कुछ शब्द और बोलने दिया जाए।

सभापति महोदय : संक्षेप में बोलिए।

श्री चिरंजी लाल शर्मा : जम्मू तवी सुपरफास्ट एक और गाड़ी है जिसे एक वर्ष पूर्व शुरू किया गया था और यह दिल्ली से सुबह प्रस्थान करती है। एक और गाड़ी जम्मू तवी रात्रि में जाती है। वृष्णा देवी मन्दिर अत्यन्त प्रसिद्ध है। सैकड़ों तीर्थ यात्री इस स्थान की यात्रा करते हैं और इस गाड़ी में करनाल से चढ़ सकने हैं। अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि जम्मू तवी सुपरफास्ट भी करनाल रुके। रात में जाने वाली गाड़ी में लोगों को मुश्किल से सीट मिलती है।

1-डी यू गाड़ी यात्री गाड़ी है इसे डीजल इंजन दिया जाए। दिल्ली और अम्बाला के बीच चलने वाली 2-डी यू गाड़ी दिल्ली पहुंचने में बहुत समय लेती है क्योंकि यह गाड़ी पानीपत पचास मिनट रुकती है और एक घंटा सोनीपत रुकती है। यदि इसके समय को कम कर दिया जाए तो इससे दिल्ली जाने वाले यात्रियों तथा पानीपत, करनाल तथा दिल्ली के बीच चलने वाले यात्रियों को बहुत राहत मिलेगी।

अब मैं पास धारकों अर्थात् मासिक टिकट धारकों की कठिनाईयों का उल्लेख करता हूँ। मैं तीन दिन पूरे ही एक यात्री गाड़ी से यात्रा कर रहा था। मैं इसी उद्देश्य से इस गाड़ी

ले गया था। जब यह गाड़ी चरौंदा रुकी तो लगभग दो सौ लोग मेरे पास आए और शिकायत करने लगे कि: पंडित जी, रेलवे स्टाफ पास जारी नहीं कर रहा। मैंने सहायक स्टेशन मास्टर को बुलाया और इस मामले पर पूछताछ की। उसने कहा कि वे सच नहीं बोल रहे। तब मैंने उससे पूछा कि क्या दो सौ लोग सच नहीं बोल रहे बह अकेला ही सच बोल रहा है। मैंने कहा कि वे इसकी शिकायत कर रहे हैं कि उन्हें रोजाना यात्रा करनी पड़ती है और उन्हें यह सुविधा भी नहीं मिल रही। तब रेलवे अधिकारी ने कहा कि उनके पास स्टाफ की कमी है। इसलिए अगर रेलवे स्टाफ की यह ब्यावहारिक कठिनाई है तो मैं रेलमंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस पर कार्यवाही करे।

अब मैं रेल फाटक का मुद्दा लेता हूँ। तरावड़ी में एक पुराना फाटक है यह स्थान उत्तर रेलवे में ऐतिहासिक स्थान है। यह फाटक बहुत पुराना है। मैं अनुरोध करता हूँ कि यहां पर आधुनिक प्रणाली स्थापित की जाए और पुराना रेलवे गेट हटाया जाए और सुगम यातायात के लिए सड़क चौड़ी की जाए।

अब मैं बर्च आरक्षण के मामले पर जाता हूँ।

श्री अमल दत्त : (डायमण्ड हार्बर) : रेल मंत्री यहां उपस्थित नहीं है।

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पावसट) : मैं मुद्दे नोट कर रहा हूँ।

श्री चिरंजी लाल शर्मा : मैं रेल मंत्री से लम्बी दूरी की यात्रियों जैसे दादर एक्सप्रेस, शेलम एक्सप्रेस, डीलक्स आदि के लिए करनाल और पानीपत स्टेशनों पर कम से कम 4/6 बर्थ (सीटों) का आरक्षण प्रदान करने का अनुरोध करता हूँ।

समापति महोदय : कुछ पार्टियों के सदस्य ऐसे हैं जो कुछ भी नहीं बोले हैं। मैं माननीय सदस्य से चर्चा समाप्त करने का अनुरोध करती हूँ।

श्री चिरंजी लाल शर्मा : मैं पिछले दो-तीन बर्थों से रेलवे बजट पर नहीं बोला हूँ (अवधान) मैं नहीं जानता मुझे देर से कैसे बुलाया गया और जैसे ही मैं बोलने समता हूँ पीठासीन अधिकारी की तरफ से चर्चा समाप्त करने की घंटी बज जाती है। अतः मुझे केवल एक मिनट ही मिलेगा।

समापति महोदय : नहीं, नहीं निश्चय ही महोदय, यह सच नहीं है। इस पर कोई चर्चा नहीं होगी। कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री चिरंजी लाल शर्मा : अतः महोदय, पानीपत और करनाल प्लेटफार्म नं० 2 और 3 पर रेलवे लेटों का निर्माण किया जाना चाहिए।

मैं आशा और विश्वास करता हूँ कि रेल मंत्री मेरे द्वारा उठाये गये सभी मुद्दों पर अनुकूल विचार करेंगे।

श्री एच० डी० बेबगोड़ा (हसन) : सभापति महोदया, मैं जानता हूँ समय कम है। अतः मैं रेल बजट पर विस्तार से नहीं कहना चाहता लेकिन मैं सदन का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि एक वरिष्ठ सदस्य ने सदन में अपना भाषण देते हुए एक समाचार पत्र के सम्पादकीय को उद्धृत किया था जिसमें यह कहा गया था कि कर्नाटक के साथ पक्षपात किया गया है क्योंकि कर्नाटक से संबंधित मंत्री इस प्रकार के पक्षपात के लिए जिम्मेदार थे। इस संदर्भ में, मैं सदन में यह बताना चाहूँगा कि कर्नाटक के साथ कौंसा सौतेला व्यवहार किया गया है, स्वतन्त्रता के पश्चात् सभी सारतों योजनाओं में, रेलवे के विकास के लिए लगभग 28,000 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं 10,000 कि० मी० क्षेत्र के लिए रेलवे मार्ग की उपलब्धि का राष्ट्रीय औसत 89.70 कि० मी० है जबकि कर्नाटक के संबंध में यह 24.30 है, केरल के संबंध में यह 140.00 है और आन्ध्र प्रदेश में यह लगभग 105.10 है। मैं दक्षिण राज्यों के इन झंकारों को केवल इसलिए उद्धृत कर रहा हूँ "ताकि यह पता चले कि कर्नाटक के साथ किस प्रकार भेदभाव किया गया है, जहाँ तक रेलवे विकास का सम्बन्ध है कर्नाटक के साथ सौतेला व्यवहार कैसे किया गया है। (व्यवधान) मंत्रीजी उपस्थित हैं, मैं मंत्री जी के सामर्थ्य को जानता हूँ, मैं जानता हूँ वह एक योग्य मंत्री हैं, लेकिन दुर्भाग्य से परिस्थितियों के कारण कर्नाटक में रेलवे के विकास के लिए कोई कदम नहीं उठाया गया है। कर्नाटक से पांच रेलवे मंत्री हुए हैं। लेकिन दुर्भाग्य से कर्नाटक राज्य की पूर्णतया उपेक्षा की गई है। आज कल संघीय ढांचे की पृथक्तावादी प्रवृत्ति है। इस प्रकार का सौतेला व्यवहार ही इन सब बातों का कारण है। मैं क्षमा चाहता हूँ मैं इस विषय पर कोई टिप्पणी नहीं करना चाहता। आपको पता है कि मैं एक भारतीय हूँ। लेकिन दुर्भाग्य से, यदि केन्द्र सरकार द्वारा ऐसा ही सौतेला व्यवहार जारी रहा तो राज्य के लोगों को फिर से सोचना होगा कि क्या उन्हें हमारी इस राजनीतिक प्रणाली का समर्थन देना चाहिए।

मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि कर्नाटक में मार्गों के विद्युतीकरण की उपेक्षा कैसे की गई है। जहाँ तक विद्युतीकरण का सम्बन्ध है, मैं सदन का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि कर्नाटक में एक किलोमीटर लाइन का भी विद्युतीकरण नहीं किया गया है जबकि तमिलनाडु में जो विकास हो रहा है उससे मुझे कोई शिकायत नहीं है। लेकिन मेरी यह शिकायत है कि कर्नाटक में एक किलो मीटर मार्ग का भी विद्युतीकरण नहीं किया गया है ऐसा भेदभाव क्यों? मंत्रीजी, मैं जानता हूँ कि यद्यपि आप इस मामले का निपटाने में सक्षम हैं तथापि दुर्भाग्य से अब परिस्थितियाँ इन समस्याओं को सुलझाने में सहायक नहीं हुई हैं।

महोदया, मद्रास से जोलारपेट तक विद्युतीकरण कार्य पूरा कर दिया गया है, मद्रास से त्रिचि तक विद्युतीकरण हो गया है, मद्रास से विजयवाड़ा मार्ग का विद्युतीकरण हो गया है, जोलारपेट से सेलम तक विद्युतीकरण का कार्य अब शुरू किया गया है लेकिन जोलारपेट से बंगलौर तक क्यों नहीं? क्या बंगलौर महत्वपूर्ण स्थान नहीं है क्या भारत के रेलवे मानचित्र में इसका कोई स्थान नहीं है?

जहां तक विद्युतीकरण का सम्बन्ध है सभी सातों योजनाओं में लगभग, 10,000 किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण किया गया है, लेकिन दुर्भाग्य से कर्नाटक में एक किलोमीटर भी विद्युतीकरण नहीं किया गया है।

जहां तक मैसूर के औद्योगिक विकास का संबंध है, इसका श्रेय स्वर्गीय श्री देवराज अंस को जाता है। अब मैं माननीय मंत्री क्षि आठवीं पंचवर्षीय योजना में जोलारपेट से बंगलौर और बंगलौर से मैसूर तक विद्युतीकरण परियोजनाओं को शामिल करने का अनुरोध करता हूँ। मैं कह रहा हूँ कि मीटर गेज लाइन गीरीबिन्द से बंगलौर तक बड़ी लाइन में बदल दी गई है जो मुम्बई से लगभग 50 कि० मी० है। बंगलौर-मैसूर मीटर गेज लाइन के परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है और पूरा होने वाला है। यदि यह पूरा हो जाता है तो यह लगभग 190 कि० मी० हो जायेगा जबकि देश में 34,000 कि० मी० बड़ी लाइन है। अतः मैं माननीय मंत्री से आठवीं पंचवर्षीय योजना में निम्नलिखित मीटर गेज लाइन को बदलने के कार्य को शामिल करने का आग्रह करता हूँ। मैसूर में चामराज नगर तक वर्तमान मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। आठवीं पंचवर्षीय योजना में चामराजनगर से मैं इट्पलायम तक नहीं बड़ी लाइन को मंजूरी दी जानी चाहिए। पिछले 30 वर्षों से कर्नाटक के लोगों की यह ज़रूरी मांग रही है। आठवीं पंचवर्षीय योजना में मीराज-बंगलौर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। नई लाइनों में से हरिटा राकुट्टूर रेलवे लाइन को भी आठवीं योजना में शामिल किया जाना चाहिए। यह भी काफ़ी अंस से आशा की जा रही है तथा हुबली-कारवार लाइन को आठवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाना चाहिए। ये सारे मामले पिछले 40 वर्षों से लम्बित पड़े हैं। अब, कैंग परियोजना और सी बर्ड परियोजना नेबल बेस पहले में ही स्थापित किये जा चुके हैं। माननीय प्रधान मंत्री ने यह स्पष्ट किया है कि आठवीं पंचवर्षीय योजना को 1-4-1992 तक अन्तिम रूप दे दिया जाएगा। मैं माननीय मंत्री पर वर्तमान वर्ष के बजट में इन कार्यों को शामिल न करने के लिए आरोप नहीं लगा रहा हूँ क्योंकि देश की आर्थिक स्थिति अच्छी नहीं है। लेकिन वर्ष 1992-93 का अगला रेलवे बजट] बनाते समय, उन्हें कर्नाटक के साथ हुए अन्याय को ध्यान में रखकर अगले वर्ष के बजट में इन सब कार्यों को भी शामिल करना चाहिए। उन्हें आठवीं पंचवर्षीय योजना में इन सब कार्यों को भी शामिल करना चाहिए।

महोदया, कर्नाटक के लोग काफ़ी सौम्य तथा शान्तिप्रिय हैं। लेकिन यदि इन सभी कार्यों को आठवीं पंचवर्षीय योजना में और 1992-93 की वार्षिक योजना में शामिल नहीं किया जाता तो मैं चेतावनी देता हूँ कि उनके पास न्याय के लिए कन्द्रीय सरकार के खिलाफ शान्तिपूर्ण आन्दोलन शुरू करने के अलावा कोई विकल्प नहीं होगा।

सभापति महोदय: माननीय मंत्री 4 बजे के बजाय 3.30 बजे बोलने के लिए सहमत हुए हैं। अतः मैं सभी सदस्यों को कम से कम बोलने का अनुरोध करूँगी।

श्री झनर राव प्रधान (कृष्णबिहार): सभापति महोदय, रेलवे बजट पर चर्चा पर बोलते हुए मैं यह कहूँगा कि मैं यात्री किराये और मालभाड़े में वृद्धि का विरोध करता हूँ। मैं खानपीन और अन्य सेवाओं के निजीकरण का भी विरोध करता हूँ।

महोदया, आपके माध्यम से उत्तर सीमांत रेलवे जो भारतीय रेल में पूरी तरह उपेक्षित है तथा रेलवे के मानचित्र में भी यह उपेक्षित है, उसकी ओर मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। विशेषकर उत्तर बंगाल जो उत्तर सीमांत रेलवे के कार्यक्षेत्र के अधीन है सबसे अधिक उपेक्षित है। इस क्षेत्र के लोग रेलगाड़ी देख सकते हैं पर उस पर चढ़ नहीं सकते। कलकत्ता या दिल्ली जाने के लिए उन्हें रेलगाड़ी पर चढ़ने का मौका तब तक नहीं मिलता है जब तक कि वे रेलगाड़ी की छत पर चढ़ कर यात्रा न करें। यदि कोई रेलगाड़ी में प्रवेश भी कर जाए तो उसे पूरी यात्रा रेल में खड़े रहकर तय करनी होती है।

डिब्बों की हालत इतनी खराब है कि वह मुर्गी खाने में भी बदतर है। हम सभी जानते हैं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र और आस पास के क्षेत्रों में जिस तरह अलगाववादी और क्षेत्री ताकतें उभर रही हैं। इस स्थिति में रेलवे को अधिक ध्यान देना चाहिये। लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद ही रहा है कि बजट में ऐसी कोई भी व्यवस्था नहीं की गई है।

कल रेल राज्य मंत्री श्री एम० मल्लिकार्जुन ने विद्युतीकरण के बारे में जोरदार बंग से कहा था। क्या मैं रेल मंत्री से यह जान सकता हूँ कि आजादी के बाद विगत 45 वर्षों में उत्तर सीमांत रेलवे में कितने किलोमीटर तक विद्युतीकरण किया गया है। उत्तर नकारात्मक है। सबसे खराब डिब्बे उत्तर सीमांत रेलवे को दिए जाने हैं। नये डिब्बे पहले या तो पूर्वी या उत्तरी रेलवे को दिए जाते हैं और तब उन्हें उत्तर सीमांत रेलवे को दिया जाता है। दार्जिलिंग मेल, कामरूप एक्सप्रेस, कंचन-बंगा एक्सप्रेस, एन० एफ० एक्सप्रेस, तिनसुखिया मेल में नये डिब्बे लगे हैं।

जहां तक रेलगाड़ी के समय पर चलने की बात है उत्तर सीमांत रेलवे मंडल में रेल गाड़ियों दो घंटे से चौबीस घंटों तक विलम्ब से चलती हैं। रेल मंत्री और उसके अधिकारी रेल गाड़ियों के 130 कि० मी० से या 100 कि० मी० प्रति घंटे की रफ्तार से चलने की बात करते हैं। उत्तर सीमांत रेलवे मंडल में रेलगाड़ियां 40 कि० मी० प्रति घंटा की रफ्तार से चलती हैं। लेकिन आप हम से उसी दर पर किराया लेते हैं जिस दर पर लोग 100 कि० मी० प्रति घंटा के गति से अन्य रेलगाड़ियों में यात्रा करते हैं। क्या यह न्याय है? हमें इस पर शर्म महसूस करनी चाहिए।

उत्तर सीमांत रेलवे मंडल के लोगों की बहुत दिनों से चली आ रही मांग यह है कि न्यू कूच-बिहार से कलकत्ता तक एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। यह मांग केवल हमारी तथा कूचबिहार की ओर से ही नहीं बल्कि पश्चिम बंगाल विधान सभा की ओर से भी की गई है। यह सर्वे सम्मत प्रस्ताव है। यह पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा पारित किया गया है। इस मांग का समर्थन केवल भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी (मार्क्सवादी), भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी, फारवर्ड ब्लाक और रिबो-इन्डियन सोशलिस्ट पार्टी ने ही नहीं बल्कि उस क्षेत्र की कांग्रेस पार्टी के लोगों ने भी किया है। कूचबिहार क्षेत्र में 2000 एकड़ जमीन में केवल टर्मिनल और सफाई एवं जरूरी मरम्मत की सुविधा है। आप न्यू कूचबिहार से कलकत्ता तक दो गाड़ियां चला सकते हैं।

उत्तर बंगाल के लोगों की इस मांग को आपने पूरा करने पर सहमत हुए हैं कि कंचनजंघ एक्सप्रेस को हावड़ा के बदले सियालदाह से चलाया जाए।

श्री सीमनाथ षटर्जी (बोलपुर) : यह कब से चलेगी ?

श्री अमर राय प्रधान : यह प्रश्न है। यह तो केवल उत्तर बंगाल के लोगों को देखना है कि इसे कलकत्ता से जोड़ा जाए। इसे अब से गुवाहाटी तक बढ़ा दिया गया है लेकिन जब यह सुबह चार बजे कूच बिहार पहुंचती है तो उस समय अंधेरा ही रहता है। इसका मतलब यह है कि यात्री को रात का समय स्टेशन पर ही गुजारना होगा जहां यात्रियों के लिये कोई सुविधा भी उपलब्ध नहीं है। इसलिये मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि न्यू कूचबिहार से कंचनजंगा एक्सप्रेस का समय बदल कर सुबह सात बजे कर दिया जाए।

जहां तक बलूरघाट रेलवे लाइन का संबंध है इसका कई बार उल्लेख हो चुका है और उस पर चर्चा की गई है। इस बार माननीय मंत्री की कृपा रही है कि उन्होंने एक हजार रुपये आवंटित किये हैं। यदि मात्र 1000 रुपये ही दिये गये हैं तो पता नहीं यह परियोजना कब पूरी होगी। इसके लिये 100 या 1000 वर्ष भी लग सकते हैं। तत्कालीन रेल मंत्री श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी ने इस परियोजना और मिट्टी डालने के कार्य के लिये तीन करोड़ रुपये मंजूर किये थे। परन्तु यह सब कार्य बंद पड़ा है।

मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वहां एक साईन बोर्ड लगा दिया जाए जिस पर लिख दिया जाए कि "प्राचीन समय में श्री ए० बी० ए० गनीखान चौधरी" रेल मंत्री ने एकलखी से बलूरघाट तक रेल लाइन के निर्माण हेतु प्रस्ताव रखा था। तत्कालीन रेलमंत्री श्री ए० बी० ए० गनीखान चौधरी, जो कांग्रेस के सदस्य हैं, ने इसकी आधार शिला रखी है। आप वहां ऐसा साईन बोर्ड लगा दीजिए ताकि यह एक स्मारक बन सके। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस मामले पर पुनर्विचार करें और आवश्यक कार्रवाई करें ताकि देश के इस भाग में अधिकांश संख्या में रहने वाले अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लाभ के लिये एकलखी से बलूरघाट तक रेलवे लाइन पूरी की जा सके — यह पिछड़ा हुआ क्षेत्र है जो उत्तरी गंगा में स्थित है जहां की अधिकांश जनसंख्या अनुसूचित जातियों/जनजातियों की है।

मेरा आप से अनुरोध है कि बलूरघाट के जिला मुख्यालय के लिये एकलखी तक रेलवे लाइन बनाई जाए। यदि ऐसा नहीं किया गया तो इस क्षेत्र के लोग रेलवे प्रशासन से निराश हो जायेंगे इन शब्दों के साथ मैं बजट का विरोध करता हूँ।

श्री सीमनाथ षटर्जी (बोलपुर) : यद्यपि रेल मंत्री महोदय कांग्रेस पार्टी के हैं लेकिन फिर भी वह एक नेक व्यक्ति हैं और हम सब उन्हें पसन्द करते हैं। मैं जानता हूँ कि वह बड़े दयालु हैं। मैं उन्हें खामा से मेलिया जबशन तक रेल लाईन के दोहरी करण संबंधी प्रस्ताव को याद दिलाता चाहता हूँ। यह साहेब गंज लूप लाइन का बहुत ही महत्वपूर्ण भाग है। पश्चिम बंगाल का पश्चिमी भाग और बीरभूम जिले के समूचे क्षेत्र के उद्देश्य की इस रेलवे लाइन से पूर्ति होती है जो इकहरी है। जनता दल के शासन के दौरान हमने एक सर्वेक्षण की मांग की थी जो बहुत दिनों से लम्बित है। एक सर्वेक्षण किया गया। उस सर्वेक्षण रिपोर्ट में रेल मंत्री महोदय ने इस बात की पूरी सिकारिश की थी कि इस लाईन को दोहरीकरण किया जाए क्योंकि इसमें बड़ी असुविधा

होती है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस मामले की जांच की जाए। श्री जार्ज फर्नांडीज ने हमें आश्वासन दिया था कि इसे रेलवे लाईन को आठवीं पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया जाएगा। श्री प्रणव मुखर्जी उससे बहुत चिन्तित हैं। आपको भी इसकी जानकारी है। आप भी उनके साथ इस पर विचार विमर्श कर सकते हैं। मुझे विश्वास है कि वह मेरी बात का समर्थन करेंगे। यह बीरभूम जिले के रहने वाले हैं। यह एक प्रस्ताव है। इसी लिए मेरा आपसे विनम्र निवेदन है कि आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें ताकि इसे आठवीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ष में कार्यरूप दिया जा सके। श्री जाफर शरीफ, मेरा आप से अनुरोध है कि जब कभी आपको बंगलौर से थोड़ा भी समय मिले तो आप मेरे पास टैगोर के जन्म स्थान शान्तिनिकेतन में आएं। क्या आप कभी वहां गए हैं?

श्री एम० के० जाफर शरीफ : जी हां, मैं वहां गया हूँ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : अच्छा तो एक बार और आइए। तब आपको वहां के यात्रियों की कठिनाइयों का पता लगेगा। शान्तिनिकेतन एक पर्यटक स्थल है जहां विदेशी भी आते हैं। यदि आप वहां आएंगे तो आपको पता लगेगा कि इकहरी लाईन होने के कारण उनके सामने कितनी कठिनाई है। गाड़ियों के आवागमन में विलम्ब हो रहा है क्योंकि उन्हें क्रासिंग के लिये साईड देनी पड़ती है। सभी गाड़ियों में विलम्ब होता है। पर्याप्त मात्रा में गाड़ियों नहीं चल सकती हैं। यह रेलवे लाईन का एक ही पथ है जहां अपट्रेन आ सकती लेकिन डाउन ट्रेन नहीं आ सकती है क्योंकि उन्हें क्रासिंग के लिए समय नहीं मिलता। यह एक विचित्र स्थिति है। 404 डाउन ट्रेन नहीं चल रही जबकि 403 अप-ट्रेन चल रही है। यह एक विशिष्ट गाड़ी है। यह गाड़ी केवल एक तरफ से ही चलती है। यह बड़ी गंभीर स्थिति है। हम महा प्रबन्धक में मिलते रहे हैं और उनसे इसके लिये हर बार अनुरोध किया है। आपको मालूम है कि हर बार एक ही तरह का जवाब मिलता है। हाल ही में वहां रेल रोकने आन्दोलन किया गया और इस तरह का आन्दोलन हम नहीं चाहते। मैंने रेलवे यूजर्स एसोसिएशन से बात की है। वे हमारी अनुरोध पर धैर्य रखे हैं। मैंने उनसे कहा है कि हम इस मामले को नई सरकार के सामने उठाएंगे। जब मैंने यह पाया कि श्री जाफर शरीफ को रेल मंत्री बनाया गया है तो मैंने कहा कि इस बार वह सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। इसमें कोई संदेह नहीं कि वे बहुत ही सहायक मित्र होंगे।

इसलिये सभापति महोदय आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री से विशेष निवेदन करता हूँ कि वे हमारे अनुरोध पर विचार करें। स्वतन्त्रता के बाद से अब तक वहां रेल व्यवस्था का कोई विस्तार नहीं हुआ है। हम क्या कर सकते हैं? जब उस क्षेत्र से हमारे कोई रेल मंत्री नहीं होंगे वहां कोई नई रेलगाड़ी नहीं दी जाएगी। मुझे पूरा विश्वास है कि आप आवश्यक कार्य करेंगे मेरा आपसे निवेदन है कि आप कृपया इस पर ध्यान दें।

महोदय, मैं एक मिनट का समय और लूंगा। कंचनजंगा एक्सप्रेस को गुशकारा स्टेशन पर भी रोकना है क्योंकि वह एक कस्बा है और उसकी आबादी 80000 है। वहां पर कोई भी एक्सप्रेस या मेल ट्रेन नहीं रुकती। वहां रेलों के न रुकने के कारण उस क्षेत्र का विकास गंभीर रूप से प्रभावित हो रहा है। एक मिनट का भी ठहराव वहां दिया जा सकता है।

अंत में मैं कठवा बंडेल रेल मार्ग के विद्युतीकरण के बारे में कह रहा हूँ जो कि उतना ही महत्व रखता है।

3.37 म० प०

राज राम सिंह पीठासीन हुए।

सभापति महोदय : अब इसके बाद श्री अम्बारासु बोलेंगे।

(व्यवधान)

श्री थाइना सिंह युवनाम (आंतरिक मणिपुर) : महोदय, मैं एक पार्टी का प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ। मुझे मौका नहीं दिया गया है।

सभापति महोदय : ठीक है; मैं आप को अबसर दूंगा।

(व्यवधान)

श्री अम्बारासु द्वारा (मद्रास मध्य) : महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने खड़ा हुआ हूँ जिस पर चर्चा हो रही है। महोदय, लेकिन मैं पूरे मन से इसे समर्थन देने में असमर्थ हूँ क्योंकि कई माननीय सदस्यों ने यह शिकायत की है कि उनके क्षेत्र की उपेक्षा की गई है कोई नई रेलगाड़ी नहीं चलाई गई है, धन उपलब्ध नहीं कराया गया है, इत्यादि। (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया बीच में न बोलें। ये नाम मुझे पार्टी द्वारा दिए गए हैं और उन नामों को पुकारूंगा। यदि कोई भी बोलना चाहते हैं और यदि समय रहता है तो मैं इस समय अवश्य दूंगा। कृपया बीच में न टोकें।

(व्यवधान)

श्री अम्बारासु द्वारा : महोदय, फिर भी मैं माननीय रेल मंत्री की प्रशंसा करता हूँ कि इतने कम समय में उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत कर दिया। लेकिन इसमें कई असन्तुलन हैं और इसलिये मैं इस बजट को अधपकी रोटी कहता हूँ। मैंने यह पाया कि तमिलनाडु की पूरी तरह उपेक्षा की गई है और विशेष तौर पर मद्रास शहर जो एक अत्यन्त महत्वपूर्ण शहर है और एक महानगर है। उपेक्षा की गई है। वहाँ बहुत अधिक भीड़ रहती है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे मद्रास सहर जायें और देखें कि लोग वहाँ किस प्रकार से कष्ट उठा रहे हैं। मद्रास सहर में एक विचित्र स्थिति है। आप देखेंगे कि वहाँ प्रवेश और निकाम के लिए सिर्फ एक ही द्वार है। कलकत्ता, मुंबई या दिल्ली में आपको ऐसी व्यवस्था नहीं मिलेगी। वहाँ दो द्वार होते हैं—एक प्रवेश के लिए और दूसरा निकाम के लिए। लेकिन मद्रास में सहर में सिर्फ एक ही द्वार है।

एक अन्य विचित्र स्थिति यह है कि मद्रास सहर में 14 प्लेटफार्म हैं लेकिन वहाँ आपको इन सब प्लेटफार्मों को जोड़ने वाला उपरिपुल नहीं मिलेगा। इस प्लेटफार्मों को जोड़ने वाले उपरिपुल का निर्माण ही नहीं किया गया है। मैं ममता हूँ कि इस परियोजना के सम्बन्ध में

एक सर्वे कराया गया था और इसकी स्वीकृति भी दी गयी थी। तत्कालीन माननीय रेल मंत्री के साथ पिछले सत्र में मैंने यह मुद्दा भी उठाया था। उन्होंने कहा था कि कुछ धनराशि स्वीकृत की जायेगी। लेकिन मैं नहीं जानता हूँ कि उस परियोजना का क्या हुआ। सभी 14 प्लेटफार्मों को जोड़ने वाले उपरी पुल के निर्माण के लिये इस परियोजना को शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए और पार्सल कार्यालय को कहीं और स्थापित कर देना चाहिए। यह कार्य अति आवश्यक और अति महत्वपूर्ण है।

करीब 108 करोड़ रुपये की धन राशि स्वीकृति के साथ वर्ष 1983 में (मास रैपीड ट्रांजिट सिस्टम) शुरू की गयी थी। लेकिन बिगत सात वर्षों में प्रगति बहुत ही धीमी रही है। वे सिर्फ 5 किलोमीटर लाईन का ही निर्माण कर पाये हैं। कुल 11 किलोमीटर लम्बी लाईन ही बिछाना है। उन्होंने इस 11 किलोमीटर लाईन के निर्माण के लिए भी पर्याप्त धन राशि स्वीकृत नहीं की है। वे सिर्फ 5 किलोमीटर तक की लाईन बिछा पाने में सक्षम हुए हैं। इस बजट में मैंने देखा कि इस परियोजना के लिए सिर्फ 13 करोड़ रुपये ही स्वीकृत किये गये हैं। मैं नहीं जानता हूँ कि वे इस 13 करोड़ रुपये से किस प्रकार इन परियोजना को पूरा कर पायेंगे इसलिए मैं कम से कम 100 करोड़ रुपये स्वीकृत किये जाने की मांग करता हूँ।

मैं यह समझता हूँ कि वे जो भी परियोजनायें शुरू करें, रेलवे द्वारा जो भी नई लाइनें अथवा अन्य परियोजनायें शुरू की जायें उन्हें समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत किया जाना चाहिए। प्रत्येक परियोजना के लिए रेल मंत्रालय द्वारा एक समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया जाना चाहिए। अन्यथा सरकार के परिवर्तन तथा अन्य राजनीतिक कारणों से मूल्य वृद्धि तथा अन्य अनेक प्रकार की जटिलतायें उत्पन्न हो जायेंगी। इसलिए रेल मंत्रालय जो भी परियोजना शुरू करना चाहे उसके लिए उन्हें समयबद्ध कार्यक्रम की नीति अपनानी चाहिए।

मद्रास नगर के लिए उप नगरीय रेल सेवा पर्याप्त नहीं है। मुंबई की उपनगरीय रेल सेवाओं के अन्तर्गत कई रेलगाड़ियां लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करती हैं। मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवाओं की तरह ही अगर कुछ नई रेलगाड़ियां चलाई जाएं—जैसे, मद्रास से अवाडी, मद्रास से तांबरम, मद्रास से थिरुवालुर, मद्रास से चेंगलपेट और मद्रास से कांचीपुरम—तो इस भीड़ की समस्या से आसानी से निपटा जा सकता है। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि लोगों की जरूरतों को पूरा करने के लिए कुछ नई उपनगरीय रेलगाड़ियां चलायें।

दूसरी बात जो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ, वह यह है कि श्री पेराम्बदूर तक, जहां स्वर्गीय श्री राजीव गांधी की हत्या की गई थी, एक नई रेलवे लाईन बिछाई जाए। यह स्थान अब एक पर्यटक केन्द्र बल्कि एक तीर्थ स्थल ही बन गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे उपरोक्त विषय पर ध्यान दें। प्रतिदिन कम से कम एक हजार व्यक्ति इस स्थान के दर्शन करने आते हैं। अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करूंगा कि मद्रास से श्रीपेराम्बदूर तक तथा कांचीपुरम को जोड़ते हुए एक नई रेल लाईन बिछाई जाए ताकि वहां की यात्रा करने वाले लोगों को सुविधा प्रदान की जा सके। आप उसे

राजीव गांधी स्पेशल या राजीव गांधी मेमोरियल स्पेशल या कोई और नाम दे सकते हैं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि मद्रास से श्रीपेराम्बदूर तक तथा कांचीपुरम को जोड़ते हुए इस रेलवे लाइन को बिछाने का कार्य प्रारम्भ किया जाए ताकि लोगों को सुविधा प्रदान की जा सके।

महोदय, मैं आशा करता हूँ कि हमारे माननीय रेल मंत्री जी इस बात से अवगत हैं कि तमिलनाडु में एक बहुत ही बड़ा आन्दोलन हुआ था। जब स्वर्गीय श्री राजीव गांधी, जिनकी मृत्यु से हमें गहरा दुःख पहुंचा है, प्रधान मंत्री थे तो उन्होंने मरायमलाई नगर में एक रेलवे स्टेशन का उद्घाटन किया था और उन्होंने इसका नाम कामराज रेलवे स्टेशन रखा था। यद्यपि श्री राजीव गांधी ने इसका उद्घाटन किया था, निमंत्रण पत्र छापे जा चुके थे, टिकटें छप चुकी थी और हम सबों ने उस समारोह में भाग लिया था लेकिन तत्कालीन द्रविड़ मुनेत्र करगम की सरकार जो सत्ता में थी, ने रातों रात स्टेशन के नाम के बोर्ड को बदल दिया और कहा कि बिना राज्य सरकार की सहमति के नाम में परिवर्तन नहीं किया जा सकता है। स्वाभाविक है कि मुद्दे के राजनीतिकरण के कारण कांग्रेस पार्टी ने एक बहुत ही बड़ा आन्दोलन किया और करीब एक लाख लोगों को गिरफ्तार किया गया था। वास्तव में, उनमें से मैं भी एक था। हमें सेन्दुरु जेल में ले जाया गया था और मझे पीटा गया था और जेल से बाहर कर दिया गया था। मैं माननीय मंत्री जी से इस मुद्दे को उठाने का अनुरोध करता हूँ और मरायमलाई स्टेशन का नाम पुनः कामराज रेलवे स्टेशन कर दिया जाये।

माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में मैं दूसरी बात यह लाना चाहूंगा कि कारण चाहे जो भी रहा हो द्वितीय दर्जे के किराये में वृद्धि अनुचित है। मैं चाहता हूँ कि आप गरीब लोगों को अत्याधिक परेशानी में न डालिए। मैं आपसे इसे वापस लेने का अनुरोध करता हूँ चाहे यह वृद्धि एक रुपये की हो अथवा पचास पैसे की। मैं माननीय मंत्री महोदय से द्वितीय दर्जे के किराये में प्रस्तावित वृद्धि को समाप्त करने का अनुरोध करता हूँ। महोदय यह मेरा त्रिनम्र निवेदन है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री अम्बारासू इरा : महोदय, रेलवे के विभागों में भ्रष्टाचार जोरों पर है। भगवान ही इस विभाग की रक्षा कर सकते हैं। आई० सी० एफ० (इन्टीग्रेटेड कोच फैक्ट्री) जो मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में स्थित है। खलासी के पद पर नियुक्ति के लिए पहले 25,000 रुपये लिए जाते थे। मुझसे कहा गया कि अब वे सोने के सिक्के ले रहे हैं। वे पैसों से मन्तुष्ट नहीं हैं इसलिए वे गरीब लोगों से सोने के सिक्के ले रहे हैं। खलासी के पद पर उनकी नियुक्ति की जाती है जो चार या पांच सिक्के दे सकते हैं।

मुझे एक कटु अनुभव हुआ था। मैंने आई० सी० एफ० के वर्तमान सी० पी० ओ० की अपने कुछ आवेदन पत्र प्रेषित किए थे और बाद में उन्होंने मुझे यह जवाब दिया कि उनमें से किसी का भी चयन नहीं किया गया क्योंकि सभी कुछ कम्प्यूटरीकृत था। मैं इन मनगढ़न्न बातों में विश्वास करने के लिए तैयार नहीं हूँ।

(अवसान)

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए ।

श्री अम्बारारु इरा : जिस किसी की भी वे मदद करना चाहते हैं, वे हर चीज में धांधली कर रहे हैं और वे धन एकत्रित कर रहे हैं । इन चीजों में बहुत अधिक रिश्वत चल रहा है । मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि चाहे तो इस सी० पी० ओ० को हटा दिया जाए या फिर खलासी और अन्य पदों की नियुक्ति की जांच सी० वी० आई० द्वारा करायी जाए ।

यह एक सराहनीय बात है कि रेल वित्त निगम द्वारा डिबेंचर सर्टिफिकेट और शेयर जारी किये जा रहे हैं । आगे मैं आपको यह परामर्श देना चाहूंगा कि आप टाटा, बिरला और अम्बानी जैसे उद्योगपतियों को पूंजी निवेश करने के लिए कहें । उन्हें रियायत और आयकर में छूट की सुविधा प्रदान कर आपको उनसे संसाधन जुटाने का प्रयास करना चाहिए । इस प्रकार से उन्हें राष्ट्र निर्माण के कार्य में हिस्सेदार बनने दीजिए, उन्हें इस राष्ट्र निर्माण कार्य में पूंजी निवेश करने दीजिए । नई रेलगाड़ियों और नई परियोजनाएँ शुरू करने के कार्य को धन की कमी कह कर नहीं टाला जा सकता है ।

मद्रास-उत्तर का प्रतिनिधित्व करने वाले श्री पांडियन ने मुझे बताया है कि रायपुरम उपरि पुल का निर्माण अभी पूरा नहीं हुआ है । इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि रायपुरम उपरि पुल के निर्माण कार्य को पूरा करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जाए ।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए । मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि अन्य माननीय सदस्यों को भी बोलने दीजिए ।

श्री अम्बारारु इरा : महोदय, तीरुनेलवेली एक्सप्रेस एक तीव्र गति की मेल गाड़ी की तरह है । कृपया इस पर ध्यान दीजिए । यह एक विटेज गाड़ी है । मैं मांग करता हूँ कि नील्लय एक्सप्रेस की गति बढ़ायी जाए । (व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री कवीन्द्र पुरकायस्थ ।

श्री कवीन्द्र पुरकायस्थ (सित्चर) : सभापति महोदय, मैं आम चर्चा पर अपना समय नहीं देना चाहता । मैं विशेष रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र की समस्याओं को उठाना चाहता हूँ जिसकी स्वतंत्रता प्राप्ति के दिन से ही हमेशा उरंका की जाती रही है । इसी के कारण इस क्षेत्र में विखंडन की स्थिति पैदा हो गई जिसके फलस्वरूप देश की अखंडता को खतरा उत्पन्न हो गया है ।

माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण में उन्होंने पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए किसी भी योजना का जिक्र नहीं किया । पूर्वोत्तर क्षेत्र में बड़ी रेल लाइन केवल गुवाहाटी तक ही है । इसे डिब्रुगढ़ तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है ताकि पूरे राज्य को उसके अन्तर्गत लाया जा सके ।

जिस क्षेत्र से मैं निर्वाचित होकर आया हूँ वह बारक घाटी के नाम से जाना जाता है । वहाँ केवल एक छोटी रेलवे लाइन है तथा वह भी केवल पहाड़ी क्षेत्र तक ही जाती है जिसके

अन्तर्गत 150 कि० मी० का क्षेत्र आता है। ब्रिटिश शासन के दौरान बनाए गए मार्ग पर 37 सुरंगें हैं तथा अब उनकी भी अवधि पूरी हो चुकी है। अतः गाड़ियां जोखिम पर चल रही हैं। इस सम्बन्ध में काफी समय से इस लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तन करने की मांग की जाती रही है। वर्ष 1986 में एक बार राइट्स नामक कम्पनी द्वारा इसका सर्वेक्षण किया गया था। उन्होंने 644 करोड़ रु० का अनुमान बताया था परन्तु सरकार ने उसकी मंजूरी नहीं दी थी। यह लाईन न केवल बारक घाटी से जुड़ती है बल्कि मिजोरम, त्रिपुरा तथा मणिपुर राज्यों को भी जोड़ती है। अतएव देश का यह एक अत्यन्त ही सामरिक महत्व का क्षेत्र है। इस सम्बन्ध में मेरी यह मांग है कि रेलवे मंत्री जी को इस मामले को देखना चाहिए तथा यह छोटी रेलवे लाईन जो पहाड़ी क्षेत्रों से होकर गई है उसे तुरन्त ही बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। चूंकि इस लाईन का बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तन अभी होना है अतः मेरी यह मांग है और जनता की भी यह मांग है कि वर्तमान लाईन जो जोखिमपूर्ण स्थिति में चल रही है उसकी उचित भरम्मत हेतु तुरन्त निधि का आवंटन किया जाना चाहिए ताकि जनता सुरक्षा के साथ यात्रा कर सके।

इस लाईन पर केवल कुछ ही गाड़ियां चलती हैं तथा सिल्वर से गुवाहाटी के लिए केवल दो ही गाड़ियां चल रही हैं। उनमें से भी एक कठार एक्सप्रेस सेवा जिसे अप्रैल माह में बाढ़ के कारण बन्द कर दिया गया था तथा अभी तक उसे फिर से चालू नहीं किया गया है। मैं माननीय रेलवे मंत्री जी का ध्यान कठार एक्सप्रेस को तुरन्त ही चलाने के आदेश देने हेतु आकर्षित करना चाहता हूं।

एक गाड़ी त्रिपुरा राज्य तक जाती है तथा यह गाड़ी कुमारघाट से लम्बिंग तक जाती है। हमारी यह भी मांग है कि इसे गुवाहाटी तक बढ़ाया जाना चाहिए, ताकि कोई व्यक्ति त्रिपुरा से सीधे गुवाहाटी तक यात्रा कर सके।

बारक घाटी में कई छोटी लाइनें हैं। उन लाइनों पर गाड़ियां उचित रूप से तथा नियमित रूप से नहीं चल रही हैं। एक लाईन करीमगंज से दुलाबचेरा तक है तथा उस गाड़ी की भी सेवा बन्द कर दी गई है तथा हमें उसे बन्द किये जाने के कारण विवित नहीं है। अन्य लाइनों पर भी गाड़ियां उचित तथा नियमित रूप से नहीं चल रही हैं। अतः मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वे इन मामलों को तुरन्त देखें।

जनता की यह मांग है कि करीमगंज से दुलाबचेरा बन्द को लाईन को रामपुर तक बढ़ाया जाए, जिसके अन्तर्गत पूरे जनजातीय तथा पिछड़ा क्षेत्र आता है।

बदरपुर नामक जंक्शन त्रिपुरा, मिजोरम तथा मणिपुर इन तीनों राज्यों को जोड़ रहा है। इस घाटी तथा अन्य राज्यों की जनता की यह मांग भी है कि गाड़ियों के उचित रूप से चलने के लिए तथा वहां पर रेलवे का कार्य मुबारक रूप से चले इस हेतु बदरपुर में एक बि मंडल कार्यालय की स्थापना की जानी चाहिए।

ये सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांगें हैं जिन्हें मैं माननीय मंत्री जी के समझ रखना चाहूंगा। मेरे विचार से वह पूर्वोत्तर क्षेत्र में की वर्तमान स्थिति को ध्यान में रखते हुए इस मामले पर गौर करेंगे। माननीय रेलवे मंत्री जी से मेरा यह निवेदन है।

श्री बाइबार्तिह युक्ताम (जांतरिक मणिपुर) : महोदय, मैं सरकार से केवल यह निवेदन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ कि वह मणिपुर की राजधानी इम्फाल को एक रेलवे लाईन से जोड़ने के लिए गम्भीरता से विचार करे। यह इस देश में सबसे मुट्टे स्थान में तथा पूर्वी भाग में है तथा बर्मा की सीमा से जुड़ा हुआ है जो एक विदेश है।

सभापति महोदय : माननीय रेलवे मंत्री जी इस चर्चा के लिए समय बढ़ाने के लिए सहमत हो गए हैं। अब वह 4 30 बजे उत्तर देंगे। अतः अब मैं सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि प्रत्येक सदस्य चार-पांच मिनट से ज्यादा का समय न लें।

श्री बाइबार्तिह युक्ताम : सरकार से इम्फाल को एक रेलवे लाईन से जोड़ने का निवेदन करने के साथ-साथ मैं कुछ और बातें भी करना चाहूंगा।

सर्वप्रथम, हमारे प्रिय प्रधानमंत्री, श्री नेहरू द्वारा राज्य के प्राकृतिक सौन्दर्य का वर्णन किया गया था। जब वह पहली बार मणिपुर गये तब उन्होंने कहा था कि यह भारत का आभूषण है। यह रिकार्ड में है। दूसरी बार जब वह पुनः मणिपुर गये तब उन्होंने इसे 'भारत का अन्नभण्डार' कहा था। ऐसा उन्होंने उस क्षेत्र में बड़ी मात्रा में धान के उत्पादन को ध्यान में रखते हुए कहा था। पुनः उन्होंने मणिपुर को पूर्व में स्थित कश्मीर की संज्ञा दी थी। अतः अब देश के अन्य भागों की जनता को उस स्थान पर पहुंचने में विद्यमान असुविधाओं के कारण अंचित रखा गया है। लोग विशेषकर विदेशी पर्यटक इस प्राकृतिक सौन्दर्य के कारण ही मणिपुर जाना चाहते हैं। इसके लिए उन्हें केवल हवाई यात्रा पर ही निर्भर करना है। दिल्ली से इम्फाल तक आने-जाने में हवाई यात्रा से लगभग 6,000/- रु० खर्च आता है। उनके लिए इस भारी व्यय को वहन करना बहुत मुश्किल है। इम्फाल के लिए कोई रेलवे लाईन नहीं है इस कारण वे व्यक्ति तथा मणिपुर की जनता को भी ठठिनाई का सामना करना पड़ता है।

मणिपुर राज्य में काफी बड़ी मात्रा में सागवान की लकड़ी तथा अन्य वन उत्पादों का उत्पादन किया जाता है जिन्हें मणिपुर से देश के अन्य भागों में निर्यात करने की आवश्यकता है। यदि उन्हें रेल द्वारा भेजा जाए तब यह अधिक सुविधाजनक होगा। यह परियोजना लाभदायक सिद्ध होगी तथा उससे उन्हें राजस्व की भी प्राप्ति होगी। इतना ही नहीं बल्कि यदि मणिपुर को किमी रेलवे लाईन से जोड़ा जाता है तो यह देश की रक्षा करने में भी सहायक होगा। पिछले युद्ध में ब्रिटिश शासकों को वहां पर रेलवे लाईन के अभाव में अपने सैनिक कार्मिकों को भ्रमण में काफी कठिनाइयां उठानी पड़ी थी। उन्हें केवल ट्रकों अथवा बस द्वारा ही भेजा गया था। हमें रक्षा कार्मिकों को वहां पर भेजने के लिए भी रेलवे पर निर्भर रहना है।

- देश के लिए यह बहुत जरूरी है। यह केवल मणिपुर के लिए ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण देश के लिए बहुत आवश्यक है। देश के हित में इम्फाल को किसी रेलवे लाईन से अवश्य ही जोड़ा जाना चाहिए। मेरा यही निवेदन है।

कठिनी प्रस्ताव पर बोलते हुए मैं वहां पर विद्यमान कठिनाईयों के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। उनमें से एक कठिनाई यात्रियों को दीमापुर से गाड़ी पकड़ने में होती है। इम्फाल में एक विदेशी एजेंसी है। दीमापुर से रेलगाड़ी द्वारा यात्रा करने के लिए यात्री अपने टिकट वहां पर बुक करा सकते हैं।

4.00 म० प०

हमें इम्फाल से 200 कि० मी० से भी ज्यादा की दूरी तय करनी पड़ती है। यह एक दिन की यात्रा है। हमें पहले दीमापुर पहुंचना है तथा उस स्थान से हमें गाड़ी पकड़नी है। यात्रियों को आउट-एजेंसी से अपने स्थान आरक्षित कराने हैं परन्तु आउट-एजेंसी को शायिका आरक्षित करने का अधिकार नहीं है। अतः एव यात्रियों को अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वे अपनी यात्रा के लिए किसी भी प्रकार के आरक्षण को प्राप्त करने के अवसर का लाभ नहीं उठा सकते। मणिपुर राज्य में इन व्यक्तियों के लिए यह बहुत मुश्किल हो गया है। मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह इस मामले को देखें ताकि इन कठिनाईयों को दूर किया जा सके।

चूँकि अब मेरे पास समय काफी कम है अतः मेरा निवेदन है कि सिलचर होत हुए लम्डिंग से जिराबाम तक की छोटी रेलवे लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तित किया जाये। मेरा रेलवे मंत्री जी से निवेदन है कि वह इस मामले को देखें ताकि इस छोटी लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में बदला जा सके।

मैं माननीय मंत्री जी में एक समिति का गठन करने का भी अनुरोध करूंगा जो रिजरीबम तथा सिलचर पर रेलवे सेवा का इस्तेमाल करने वालों के कल्याण आदि का ध्यान रखेंगी।

मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह गुवाहाटी-तिनसुखिया मीटर लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तित करें।

अन्त में मेरा यह कहना है कि हमारी यहां मणिपुर भाषा सम्बन्धी भी कठिनाई है। देश के संविधान की आठवीं सूची में इसे शामिल करने हेतु हमारे यहां की जनता संघर्ष कर रही है।

श्री सुधीर साहन्त (राजापुर) : अध्यक्ष महोदय सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री तथा सरकार के प्रति अपना आभार इसलिए व्यक्त करना चाहूंगा कि उन्होंने कोकण रेलवे निगम के लिए 81 करोड़ रुपये आवंटित किये हैं। कोकण रेलवे बहाने लोगों की बहुत धिन चली जा रही जाकांसा थी। कोकण रेलवे के चालू होने से विगत चालीस वर्षों से विकास की प्रक्रिया को उस क्षेत्र को हमेशा धोखा देती रही वह अब शुरू हो जाएगी।

यह मैं कह रहा हूँ क्योंकि मैंने वहाँ कार्य की गति को देखा है। यह अत्याधिक असंतोषजनक है। यदि कार्य को दिये गये पांच वर्ष के अन्दर पूरा होना है तो कुछ और चीजों की आवश्यकता है। आज इसी बात पर मैं बल दूंगा।

सबसे पहली और महत्वपूर्ण बात यह है कि कोंकण रेलवे परियोजना से जिस राज्य को सबसे अधिक लाभ होगा वह है महाराष्ट्र जहाँ इसकी 423 कि० मी० लम्बी रेल लाईन गुजरेगी, कोंकण जो देश के इस क्षेत्र का सबसे पिछड़ा और पहाड़ी क्षेत्र/कीरब 73 सुरंगों और 146 बड़े पुलों का निर्माण इस रेलवे के लिए करना होगा। इस दिशा में अभी तक कोई कार्य नहीं किया गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री से यह निवेदन करता हूँ कि इन सुरंगों और पुलों के निर्माण पर कार्य केन्द्रित करें। अन्यथा परियोजना में देर होगी।

चूँकि, कोंकण क्षेत्र देश का सबसे पिछड़ा हुआ भाग है इसलिए मैं रेल मंत्रालय से उस क्षेत्र में उस परियोजना पर कार्य करने का अनुरोध करता हूँ। इस क्षेत्र की आबादी में आप को ह्यूट-पुट व्यक्ति नहीं पाएंगे। यहाँ की जनसंख्या में 25 से 60 वर्ष के आयु वर्ग के लोगों को नहीं पायेंगे क्योंकि उन्हें रोजगार पाने के लिए मुम्बई जाना पड़ता है। इसलिए यह अनुरोध है कि रेलवे लाईन के निर्माण को प्राथमिकता दी जाए और कार्य उत्तर से यानि मुम्बई दक्षिण की ओर शुरू किया जाए तथा कर्नाटक में मंगलोर से करवाड़ की ओर कार्य शुरू किया जाए। गोवा में पहले से रेल लाईन है। सभी भागों में कार्य शुरू कर देने से किसी उद्देश्य की प्राप्ति नहीं होगी। भूतपूर्व रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नांडीज ने वादा किया था कि इस निगम में इस क्षेत्र के स्थानीय लोगों को नौकरी दी जाएगी और उन्हें प्राथमिकता दी जाएगी। लेकिन ऐसा अब तक नहीं किया गया है। चूँकि यह एक संयुक्त उद्यम कम्पनी है और इस क्षेत्र में रोजगार के कोई स्रोत नहीं हैं और न कोई उद्योग ही है इसलिए हम क्षेत्र के लोगों को प्राथमिकता मिलनी चाहिए और इसमें रोजगार भी मिलनी चाहिये। चूँकि 423 कि० मी० रेलवे लाईन महाराष्ट्र से होकर गुजरेगी तो उस अनुपात में क्षेत्र के आवादी का एक निश्चित प्रतिशत रेलवे में नियुक्त किया जाना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि कोंकण रेलवे के दूसरे चरण में पत्तन शहरों पर उपयुक्त ध्यान दिया जाना चाहिए। हम पत्तन शहरों पर ध्यान क्यों नहीं दे सकते जहाँ रेलवे को पत्तन शहरों से जोड़ने के लिये कोई संचार माध्यम नहीं है। इसलिये मैं यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि दूसरे चरण में पत्तन शहरों को भी कोंकण रेलवे परियोजना में शामिल किया जाए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेन में आरक्षण के लिये लोगों को 200 से 250 कि० मी० की दूरी तय करनी पड़ती है। इस क्षेत्र में कोई आरक्षण सुविधा उपलब्ध नहीं है। रेलवे को तीन स्थानों अर्थात् सावंतवादी, कंकावली और लोजा में आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराने पर ध्यान देना चाहिए। तभी इस क्षेत्र के लोग रेलवे की उन सुविधाओं का उपयोग कर पाएंगे जो रेलवे द्वारा दी जा रही है।

मैंने इस क्षेत्र के अत्यधिक पिछड़ेपन को बताने में अधिक समय नहीं लिया है। एक बार पुनः मैं इस बात पर बल देना चाहता हूँ कि निर्माण कार्य मुम्बई से शुरू की जाए और

महाराष्ट्र के क्षेत्रों पर ध्यान दिया जाए। एक सुरंग 6.44 कि० मी० लम्बी में। इस पर अधिक समय लगेगा और इसलिये इस सुरंग पर कार्य शुरू कर दिया जाना चाहिये। अन्यथा यह परियोजना समय सीमा पार कर जाएगी जब हम दस वर्ष का समय लगा देंगे।

(हिन्दी)

श्री भंक्रुश राव टोरे (जालना) : सभापति महोदय, बहुत प्रयास के बाद यह अवसर आपने मुझे दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। हिन्दुस्तान की रेल, जो एशिया की सबसे बड़ी रेल है और दुनिया की नम्बर 2 की रेल है। इस बात का हमें बड़ा अभिमान है कि आर्थिक संकट में भी हमारे रेल मंत्री नौ जो मरप्लस बजट पेश किया है, उसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। खास कर के एसेंशियल कमोडिटीज, जो इसमें एग्जस्ट है और जो सामान्य यात्री हैं, जो सैकिण्ड क्लास में सफर करते हैं, उसकी बढ़ोतरी बहुत ही सामान्य है। इसमें चार सौ कि० मी० तक एक रुपया और चार सौ कि० मी० से अधिक यात्रा करने वालों के लिए पांच रुपए तक बढ़ोतरी है, यह बहुत ही नोमिनल है, सामान्य है। इसलिए इसके बारे में मैं जरूर उनका अभिनन्दन करूंगा।

सभापति महोदय, सफ्टी मेजर्स के बारे में एक्सीडेंट तो कम होते जा रहे हैं। 1961 में 2,131 एक्सीडेंट्स हुए थे और आज 1989-90 में 540 एक्सीडेंट हुए हैं, मगर यह फिगर भी बहुत ज्यादा है। वैसे तो पहले में कम एक्सीडेंट्स हुए हैं लेकिन इसमें और कमी होने की जरूरत है। कोजस आफ एक्सीडेंट्स जो देखे गए हैं, इसमें चार कारण बताए गए हैं फेल्योर आफ रेलवे स्टाफ, जो रेसॉसिबल है वह है 67.6 परसेंट, ये जवाबदार हैं। अदर परसन्स जो फेल्योर के बारे में रेसॉसिबल हैं, इसमें 10 परसेंट जवाबदार है। फेल्योर आफ इन्वीपमेंट्स में रूलिंग स्टाफ 8.7, ट्रेकम, में 4.3 और इलैक्ट्रीसिटी में जीरो है। सबोटैज में सिर्फ 3.1 परसेंट रेसॉसिबल माना गया है और कार्बीनेशन आफ आल फैक्टर्स के कारण 0.7 परसेंट है। कहने का मतलब यह है कि फेल्योर आफ रेलवे स्टाफ, रेलवे कर्मचारियों की वजह से 70 प्रतिशत एक्सीडेंट्स होते हैं। इस ओर रेलवे डिपार्टमेंट को ज्यादा ध्यान देना चाहिए। इस बारे में इतना ही कहना चाहता हूँ।

नई 10 रेलें शुरू की गई हैं और 314 किलोमीटर रेल लाइन की बात कही गई है, इसके लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। सभापति महोदय, महाराष्ट्र का सबसे पिछड़ा इलाका मराठवाड़ा है, यहाँ पर किसी का मालूम नहीं है कि ब्राडगेज किसको कहते हैं और नेशनल हाईवे क्या होता है। ब्राडगेज के बारे में इसमें प्रोग्राम दिया है मनमाड़, परभनी और परली को मीटरगेज से ब्राडगेज करने का प्रोग्राम है। इसमें मनमाड़ से औरंगाबाद का भी कुछ प्रावीजन है और औरंगाबाद अभी अगले साल कंप्लीशन की स्टेज में आ गया है। सभापति महोदय, मैं बताना चाहता हूँ कि औरंगाबाद के बाद की स्टेज औरंगाबाद से परभनी है, लेकिन औरंगाबाद से परभनी को कंप्लीट डिर्लिट किया गया है, इसको बाजू में रखा गया है और नई मराठवाड़ा लाइन को इसमें लिया गया है। परभनी, पूर्णा से आदिलाबाद, इसको मीटरगेज से ब्राडगेज में परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया गया है। मैं इस लाइन को लेने के

बिरोध में नहीं हूँ, लेकिन धीरंगाबाद लाईन का एक्सटेंशन भी करना चाहिए। यह धीरंगाबाद-परभनी 200 किलोमीटर लंबी लाईन है, इसको बाजू में छोड़ कर थर्ड-फेज में रखें और यह नई लाईन रखी गई है। मेरा निवेदन है कि रेल मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें।

सभापति महोदय, जालना जो मेरी कांस्टीट्यूेंसी है, यह मराठवाड़ा का सबसे बड़ा कर्मशियल सेंटर है। यह धीरंगाबाद से सिर्फ 60 किलोमीटर की दूरी पर है। धीरंगाबाद के बाद जो मीटरगेज में ब्राडगेज में कन्वर्शन का काम हो रहा है, इसका एक्सटेंशन बहुत जरूरी है। धीरंगाबाद-परभनी को जो डिलीट किया गया है और तीसरे फेज में डाला गया है, इसको आप कृपा करके लीजिए और इसका एक्सटेंशन कीजिए। इस बारे में इतना ही कहना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, जालना और खामगांव दोनों बहुत बड़े कर्मशियल सेंटर्स हैं। खामगांव बिदर्भ का और जालना मराठवाड़ा का कर्मशियल सेंटर है। इन दोनों जगहों का 10-15 साल पहले सर्वे किया गया था और यह फिजिबल नहीं है, इस तरह का रिमार्क रेलवे विभाग की ओर से दिया गया था। ये दोनों कर्मशियल सेंटर हैं बिदर्भ और मराठवाड़ा के ओर के दोनों ही महाराष्ट्र के पिछड़े इलाके हैं। इस बारे में मेरा निवेदन है कि इस रेलवे लाईन का फिर से सर्वे किया जाए और दोनों स्थानों को रेलवे लाईन से जोड़ा जाए। अगर यह काम कर दिया जाएगा तो ये दोनों पिछड़े हुए इलाके आगे बढ़ सकेंगे। मेरी रेलवे मंत्री जी से बिनती है कि इस ओर अवश्य ध्यान दें।

परली, बीड़, अहमदनगर मराठवाड़ा की लाईन है, इसके बारे में वहन केसर वाई सांनाजी धीरसागर ने भी कल कहा था कि इसका सर्वे बहुत जरूरी है, मैं भी इस बारे में कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर अवश्य ध्यान दें।

इसके अलावा रिजरवेशन की बात है। धीरंगाबाद के पास वर्ल्ड फेमस अजंता-अलोरा केव्स हैं, सभी जगहों से टूरिस्ट आते हैं लेकिन धीरंगाबाद के लिए रिजरवेशन की सुविधा नहीं है। न धीरंगाबाद में है, न मनमाड़ में है, जो हमारा सेंटर है, न फर्स्ट-क्लास के लिए, न सेकंड क्लास के लिए रिजरवेशन की सुविधा है। इस तरफ ध्यान देने की आवश्यकता है। इतना ही कहते हुए मैं एक बार फिर रेलवे बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूँ।

(धनुबाद)

श्री भोरेश्वर साबे (धीरंगाबाद) : सभापति महोदय, सबसे पहले मुझे आपके माध्यम से माननीय मंत्री के प्रति आभार व्यक्त करना है क्योंकि जहां तक कोंकण और धीरंगाबाद-मनमाड़ लाईन का संबंध है उन्होंने ने अपना वादा और लक्ष्य पूरा किया है।

दूसरे मैं माननीय मंत्री का ध्यान मुम्बई तथा अन्य स्थानों में मासिक टिकट धारियों की कठिनाइयों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। वास्तव में मंत्री जी को मासिक टिकट धारियों की उन कठिनाइयों के विस्तार में जाना चाहिए जिसका वे सामना कर रहे हैं। इस

दृष्टि से मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि मासिक टिकट की दरों में की गई वृद्धि पर वे पुनर्विचार करें।

मैं उनका ध्यान रेलवे कैंटीनों और ट्रेनों में उपलब्ध जलपान की सुविधाओं में दी जाने वाली सेवाओं की धोर आकर्षित करना चाहता हूँ। दी जाने वाली सेवाओं का स्तर बिनो-दिन खराब होता जा रहा है। मैं यह चाहता हूँ कि मंत्री जी इस पर व्यक्तिगत रूप से ध्यान दें।

अब मैं मनमाड़ से औरंगाबाद के बीच रेल लाईन के परिवर्तन की चर्चा करना चाहता हूँ जिसके दिसम्बर में पूरा होने की संभावना है।

इसी प्रकार इसी रेल लाइन को परभनी, आदिलाबाद तथा पागली तक भी बढ़ाना है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले पर गौर करें तथा इस लाइन को बढखने के लिए और अधिक धनराशि प्रदान करें।

अगला मुद्दा विभिन्न स्थानों पर रेलवे के माध्यम से इस समय निरटाय जा रहे झूटे दावों के बारे में है। मैं रेलवे द्वारा मन्त्र निगरानी किए जाने तथा इस बारे में उठाए जाने वाले कदमों का स्वागत करता हूँ।

काचीगुडा—जयपुर एक्सप्रेस को दिल्ली तक चलाया जाए। मैं अनुरोध करता हूँ कि परभनी—औरंगाबाद के गेज परिवर्तन को भी शामिल किया जाए तथा इसके लिए और अधिक धनराशि प्रदान की जाए।

दक्षिण—मध्य रेलवे का मण्डल कार्यालय नांदेड में स्थापित करने का प्रस्ताव है। मैं अनुरोध करता हूँ कि प्रस्तावित मंडल कार्यालय नांदेड की बजाय पूरना में स्थापित किया जाए, क्योंकि नांदेड में जमीन के मूल्य बहुत अधिक हैं और प्रस्तावित कार्यालय के लिए सारा मूल ढाँचा पूरना में मौजूद है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि प्रस्तावित मंडल कार्यालय को नांदेड की बजाय पूरना में ही स्थापित किया जाए।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि औरंगाबाद एक पर्यटन केन्द्र है अतः इस एक आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए।

मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध भी करता हूँ वह मिराज—नाटुर रोड के कनवर्जन पर भी विचार करें।

अन्त में मैं अपने कुछ कटीती प्रस्तावों पर बोलना चाहूँगा।

1 बम्बई और मद्रास के बीच 13 डाउन 14 अप जनता एक्सप्रेस पुनः चलाई जाए।

2. जम्मू तबी एक्सप्रेस तथा कर्नाटक एक्सप्रेस में औरंगाबाद के लिए शयनिका तथा सीटों का और अधिक आरक्षण उपलब्ध कराया जाए।

3. एक बड़ा पर्यटन केन्द्र के नाते औरंगाबाद में कम्प्यूटरिकृत रेलवे आरक्षण उपलब्ध कराया जाए।

4. बम्बई उपनगरीय रेल प्रणाली सम्बन्धी साख-पत्र में दर्शाई गई परियोजनाओं को कार्यान्वित किया जाए।

5. अत्याधिक यातायात तथा अतिरिक्त रेलवे लाइनों के लिए स्थान की कमी तथा करंजा और ट्राम्बे को छोटे मार्ग द्वारा जोड़ने की संभावना को देखते हुए बम्बई में भूमिगत उपनगरीय रेल नेटवर्क की व्यावहार्यता के बारे में अध्ययन किया जाए।

6. बम्बई उपनगरीय लाइन को डहलू रोड तक बढ़ाने की जरूरत है।

अन्त में अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह औरंगाबाद स्टेशन का एक आदर्श स्टेशन बनाने तथा दिसम्बर के अन्त से पहले मनमाड-औरंगाबाद रेल लाइन को पूरा करने पर भी विचार करें।

कुमारी फ़ीज तोपनो (मुन्दरगढ़): महोदय, मैं रेल बजट के प्रस्तावों का समर्थन करती हूँ। मैं रेल मंत्री को ऐसा बजट पेश करने के लिए बधाई देती हूँ जो मध्यम वर्ग और गरीबों के प्रति कठोर नहीं है। लेकिन यह खेद का विषय है कि रेल बजट में फिर एक बार उड़ीसा का उचित ध्यान नहीं रखा गया। पश्चिमी उड़ीसा, जो कि आदिवासी बहुल्य क्षेत्र है, इस बजट में पूर्णतः उपेक्षित रहा। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करती हूँ कि इस क्षेत्र के सर्वांगीण विकास के लिए कृपया वह पूर्वी भारत के आदिवासी क्षेत्र से गुजरने वाली झारमुगुडा—मुन्दरगढ़—जाशपुर रेल लाईन स रांची को जोड़ने के लिए धनराशि उपलब्ध कराये। मेरे निर्वाचन क्षेत्र मुन्दरगढ़ का मुख्यालय रेल द्वारा जुड़ा हुआ नहीं है।

मैं माननीय मंत्री से अपील करती हूँ कि राउरकेला रेलवे स्टेशन के विकास के लिए आवश्यक धनराशि विलायें।

तीसरे, पश्चिमी उड़ीसा को भारत की राजधानी से जोड़ने के लिए अब एक एक्सप्रेस गाड़ी है। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूँ कि उत्कल एक्सप्रेस की सेवाओं को बेहतर बनाये क्योंकि यह गाड़ी कभी भी समय पर नहीं चलती है और रोजाना तीन से चार घंटे तक देरी से चलती है। अनेक बार इसे रद्द कर दिया जाता है। अक्सर इसके डिब्बों में पानी सप्लाई नहीं होता है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करती हूँ कि वह मुनिश्चित करें कि उत्कल एक्सप्रेस गाड़ी की स्थिति में सुधार हो।

चौथे, महोदय मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुरोध करती हूँ कि नई दिल्ली से राउरकेला, रोजाना एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी शुरू की जाए। इसके अलावा टाटा नगर तक चल रही पटना एक्सप्रेस तथा अमृतसर एक्सप्रेस राउरकेला तक चले।

पांचवें, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सबसे पुराने स्टेशन पनपोश के जीर्णोद्धार की तत्काल आवश्यकता है।

छठे, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के तहत राउरकेला-बिसरा मार्ग पर बोंडोमुन्डा रेलवे घाट के निकट कुकडा गेट पर एक उपरि पुल तथा बसन्ती कालोनी, राउरकेला में एक उपरी पुल बनाया जाए।

[हिन्दी]

श्री श्रीपाल सिंह यादव (सम्भल) : माननीय सभापति जी, रेल बजट के बारे में मेरा यह विचार है कि जैसे अमीर-अमीर होते जा रहे हैं वैसे ही गरीब-गरीब होते जा रहे हैं। मेरा सम्भल लोक सभा क्षेत्र किसी समय मुगल बादशाहों की राजधानी था जो कि एक लम्बे समय से इम्पारटेंट शहर है। सम्भल में मुरादाबाद जाने वाली चार ट्रेनें एक ओर दो एस० आर० और तीन तथा चार एम० आर० एम० डी० आर० एम० द्वारा बंद कर दी गई हैं जिससे काफी परेशानी उठानी पड़ रही है। (व्यवधान) जहां से मैं आता हूं वहां एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन चन्दौसी है। जहां पर नार्दन रेलवे का ट्रेनिंग कालेज है। वहां पर रेलवे के बड़े-बड़े अफसर ट्रेनिंग करने के लिए जाते हैं। वहां पर ट्रेनिंग के लिए जो सुविधाएं होनी चाहिए, वह नहीं हैं। मैं यह कहना चाहता हू कि क्या चन्दौसी या मुरादाबाद से एक भी एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है जो लखनऊ के लिए जाती हो।

मेरा मुझाव है कि जनता एक्सप्रेस, देहरा एक्सप्रेस और मईद एक्सप्रेस को बजाय रामपुर के बाया चन्दौसी का रूट दिया जाए। इसी प्रकार 375-अप और 376-डाउन रोजा-दिल्ली सवारी गाड़ी का बाया चन्दौसी से पाम किया जाए। देहरादून से इलाहाबाद के लिए लिंक एक्सप्रेस ट्रेन जाती है। इस ट्रेन का ब्रह्मजोई स्टेशन पर दो मिनट का स्टॉपेज दिया जाए। इस मामले में धन का कोई खर्च नहीं है इसलिए दो मिनट के समय का प्रावधान करने का प्रयत्न करें। चन्दौसी में रेलवे ट्रेनिंग कालेज मन् 1925 में शुरू हुआ है। इसमें तथा रेलवे स्टेशन पर लगभग चार हजार कर्मचारी काम करते हैं। यहां पर एक छोटा सा अस्पताल है जिसमें एक लेडी डाक्टर और एक एम्बुलेंस की व्यवस्था की जाए क्योंकि यहां पर चिकित्सा की व्यवस्था बहुत खराब है। चन्दौसी स्टेशन पर आर० एम० एस० की व्यवस्था थी लेकिन उसको भी बंद कर दिया गया है। मैं यहीं कहना चाहूंगा कि अमीर-अमीर और गरीब-गरीब हो रहे हैं। वहां पर आर० एम० एस० की व्यवस्था पुनः की जाए। रेलवे ट्रेनिंग कालेज में जो इन्स्ट्रक्टर काम करते हैं तो उन लोगों के लिए रेलवे बोर्ड आदेशानुसार एक प्रशिक्षक को चार माल के लिए नियुक्त किया जाता है और चार माल बाद उनका ट्रान्सफर कर दिया जाता है। श्री कगरू न्यायाधीश के तत्वाधान में एक उच्च बुर्घटना कमेटी नियुक्त की गई थी। जिसने मुझाव दिया था कि 58 वर्ष में अधिक अनुभवी प्रशिक्षकों को नियुक्त किया जाना चाहिए। मेरा निवेदन है कि इस तरह की जो इस्ट्रक्टर की पोस्ट है उसको कैंडिड पोस्ट बनाकर उसका चयन किया जाये और चतुर्थ वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार उनको वेतन दिया जाये। वर्तमान में वहां प्रशिक्षकों को जो अलाऊन दिया जा रहा है उसमें भी काफी कर्क पाया जाता है। मैं पिछले साल भी एक बात उठाई थी और आज फिर कहना चाहता हू कि सम्भल एक व्यापारिक दृष्टि से अच्छा शहर है। इसको गजरोला से रेल लाइन से जोड़ने का काम किया जाये। गजरोला से सम्भल, सम्भल से

चन्दौसी और लखनऊ से जोड़ने का काम किया जाये। गत वर्ष भी यह कहा गया था कि प्रतिवर्ष एक हजार नई लाइनें बिछाई जायेंगी, मेरा निवेदन है कि इस बार भी इस तरह का प्रीवीजन करके गजरोला से सम्भल की जोड़ने का काम किया जाये।

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : सभापति जी, मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि जो रेल है वह देश की अर्थव्यवस्था में बहुत महत्वपूर्ण स्थान रखती है और देश के विकास में बहुत बड़ी भूमिका अदा करती है। जो राज्य रेलवे से कटा रहा है वह अभी तक पिछड़ा हुआ है। मैं ऐसे ही पिछड़े हुए राज्य के बारे में आपसे कहना चाहता हूँ। जब अंग्रेजों ने रेल लाइनें बिछाई तो पटना गया लाइन का आज तक दोहरीकरण नहीं हो सका। जब हमारे माधव राव सिधिया जी रेल मंत्री थे उन्होंने भी इस बात की स्वीकार किया था और मदन में कहा था कि धन की कमी की वजह से यह रुकी हुई है और इसका होना अनिवार्य है। जब होना अनिवार्य है और धनाभाव के कारण आप बिहार को पिछड़ा रखेंगे तो यह सही बात नहीं है। नये पटना रेलवे स्टेशन को दोहरीकरण करने का मवाल बहुत दिनों से उठ रहा है, लेकिन सरकार की ओर से इस पर कोई है ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

बिहार में एक छोटी लाइन थी जो फतहा से लेकर ईस्लामपुर तक थी, उससे लाखों लोगों को राहत मिलती थी, लेकिन इमको अब खत्म कर दिया गया है। इससे लाखों लोगों को इतनी परेशानी है कि पहले वे पांच रुपये में पटना पहुंच जाते थे, अब उनको पन्द्रह-बीस रुपये खर्च करने पड़ते हैं। वह पूरा का पूरा इलाका पिछड़ा हुआ है। मैं मंत्री महोदय को मुझसे दूंगा कि फतहा-ईस्लामपुर छोटी लाइन जिमको खत्म कर दिया गया है उसको चालू करके बौद्ध गया तक ले जाया जाये। क्योंकि बौद्ध गया एक ट्यूरिस्ट प्लेस है, जहां से आपको विदेशी मुद्रा भी प्राप्त होती है। उम स्थान पर पहुंचने के लिए कोई रेल लाइन नहीं है। इसलिए मैं कहूंगा कि इस पर आप ध्यान दें। इसको आपको आठवीं पंचवर्षीय योजना में जरूर शामिल करना चाहिए और गया पटना लाइन के दोहरीकरण को अवश्य पूरा किया जाये। क्योंकि अभी तक वह पिछड़ा हुआ इलाका माना जाता है। इसी कारण उन इलाकों में उप्रवाद का बहुत प्रभाव बढ़ रहा है और उप्रवादी वहां समानान्तर सरकार भी कायम किये हुए हैं। जहां पर दोरंगी नीति अपनाई गई है वहां ऐसा ही हो रहा है, क्योंकि कई जगह पर तो रेल लाइनों का अत्याधिक प्रसार किया गया है और कहीं पर कुछ भी नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में सरकार की आंखें खुलनी चाहिए, क्योंकि इस वजह से देश में चारों तरफ इसी कमी के कारण जो पिछड़े हुए लोग हैं वे आतंकवाद की ओर झुक रहे हैं। इसलिए इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। पटना गया लाइन का दोहरीकरण किया जाये।

मैं एक बात की ओर और मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूँ कि जहानाबाद में रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को पढ़ने की कोई मुविधा नहीं है, न ही दवा-दारू की कोई व्यवस्था है। इसलिए मेरा मुझसे है कि वहां पर रेलवे की तरफ अस्पताल खोला जाये और एक विद्यालय भी रेलवे की तरफ से खोला जाये। जिससे स्वास्थ्य और शिक्षा दोनों का ही रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को लाभ मिल सके। यह कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

(अनुवाद)

सभापति महोदय : अब माननीय रेल मंत्री इस बहस का उत्तर देंगे ।

(हिन्दी)

पहले साढ़े तीन बजे का समय था, फिर यह चार बजे हुआ और अब साढ़े चार बजे हैं । अब ये बोलेंगे और इसके बाद दो-तीन आइंटम्स हैं ।

(अनुवाद)

दो या तीन विषय और हैं । माननीय रेल मंत्री अब उत्तर देंगे ।

(हिन्दी)

श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) : सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय से आधा एक मिनट निवेदन करना चाहता था ।

(अनुवाद)

सभापति महोदय : अब मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप बैठ जायें और माननीय मंत्री को बोलने दें ।

(हिन्दी)

आपकी पार्टी ने जो नाम दिये थे, वे बोल चुके हैं । अब आप मंत्री जी को बोलने दीजिए ।

श्री सत्यनारायण जटिया : सिर्फ थोड़ी बात कहने दीजिए . . .

(अनुवाद)

सभापति महोदय : कृपया बैठ जाइए ।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : महोदय, सर्वप्रथम मैं इस वाद-विवाद में भाग लेने तथा अपने बहुमूल्य सुझाव देने के लिए अपने सभी साथियों का धन्यवाद करता हूँ । मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देता हूँ कि मैं उनके सभी बहुमूल्य सुझावों पर ध्यान दूंगा । हो सकता है मैं यहाँ कहीं गरीब बातों को शामिल न कर पाऊँ । अस्मी-नम्बे से भी ज्यादा सदस्यों ने इसमें भाग लिया है और उन्होंने अपनी बात कही है । कुछ सुझाव जो सदस्यों ने अभी अभी कहे हैं, मेरे पाम नहीं आए हैं लेकिन ये सभी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल हो रहे हैं । मैं उन्हें पृथक रूप में लिखूंगा । यहाँ पर मैं केवल कुछ मुद्दों पर बोलूंगा ।

जब देश अत्यंत विकट आर्थिक स्थिति में है तब ऐसे समय में यह रेल बजट पेश करना मेरे लिए अत्यंत चुनौतीपूर्ण कार्य रहा है । वित्तीय अनुशासन तथा संसाधनों को जुटाने की अत्याधिक आवश्यकता है । मैंने बजट को इस प्रकार में तैयार करने का प्रयास किया है कि रेलवे की वित्तीय व्यावहार्यता बनी रहे तथा लोगों पर अनावश्यक बोझ भी न पड़े । वर्षों में आमतौर पर मेरे प्रयासों को समझाया गया है और मैं इसके लिए सभा का अत्यंत आभारी

हूँ। कुछ अत्यंत बहुमूल्य मुझाव आए हैं। मैं यहाँ पर व्यक्त विभिन्न मतों को पूरा करने का प्रयास करूँगा।

महोदय, जब किराये बढ़ाए गए हैं तो यह स्वाभाविक है कि सदस्य लोगों की प्रतिक्रिया बतायें और उन्होंने अपनी चिन्ना व्यक्त की है तथा यात्री मुविधाओं के क्षेत्र में जो सुधार वे चाहते हैं उनका भी उल्लेख किया है। मैं माननीय सदस्यों से सहमत हूँ कि यात्रा को और अधिक आरामदायक बनाने के लिए इस क्षेत्र में काफी कुछ करने की जरूरत है। इस मंत्रालय का कार्यभार संभालने के तत्काल बाद मैंने इस दिशा में कार्य करते हुए गाड़ियों की समय पाबन्दी को सुधारने का प्रयास किया है। जब मैं गाड़ियों की समय पाबन्दी का उल्लेख कर रहा हूँ तो मैं समझता हूँ कि मेरे कहने पर यह पूनित सभा यह मानेगी कि राजनैतिक अस्थिरता के कारण काफी समस्याएँ करने पड़ने हैं।

अब मेरे पूर्ववर्ती मंत्री यहाँ पर उपस्थित नहीं हैं। मेरा अभिप्राय श्री जार्ज फर्नान्डीज से है। उन्होंने अपने कार्यकाल के दौरान कुछ गाड़ियों के लिए कुल चार सौ हॉल्ट मंजूर किए थे। उनके अनुवर्ती तथा मेरे एकदम पूर्ववर्ती श्री जनेश्वर मिश्र ने लगभग 100 हॉल्टों की मंजूरी दी थी। इस प्रकार एक वर्ष आठ माह में लगभग 500 हॉल्टों की मंजूरी दी गई। यदि किसी यात्री को त्रिवेन्द्रम में गुवाहाटी तक की यात्रा करनी पड़े तब आप कल्पना कर सकते हैं कि उसे अपनी यात्रा पूरी करने में कितने दिन लगेंगे।

इसके अनिश्चित रेलवे की सामान्य कानून और व्यवस्था की स्थिति भी मन्तोपजनक नहीं है। गाड़ियों में अन्यायिक भीड़भाड़, बार-बार जंजीर खींचा जाना, सवारी-डिब्बों में दोप और इंजनों का उचित रूप में रख-रखाव न किया जाना तथा वहाँ ऐसी ही अन्य और प्रशासकीय कमियाँ देखी जा सकती हैं। यह एक अलग बात है। परन्तु हम उस प्रणाली के साथ कार्य करना कैसे मंजूर कर सकते हैं, जिसमें कि लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को अपने गन्तव्य तक पहुँचने में भारी दिक्कतें हो रही हैं? इस सम्बन्ध में इस चर्चा के दौरान भी मैंने देखा कि बड़ी संख्या में सदस्य असह्य स्थानों पर हॉल्ट की मांग कर रहे हैं।

महोदय, राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद-प्रस्ताव पर चर्चा करते हुए आरम्भ में ही हमारे प्रधानमंत्री ने यह ठीक ही कहा था कि आज हमें आम सहमति के आधार पर कार्य करना है। अतः मैं बड़ी करना चाहूँगा जैसा कि आप सब मेरे मित्र मुझे परामर्श देंगे। प्रश्न यह है कि या तो मैं और हॉल्टों की मुविधा प्रदान करूँ ताकि सुपरफास्ट और फास्ट राजधानी एक्सप्रेस और मेल-ट्रेन्स पैमेन्जर-ट्रेन्स बन जाएँ अथवा इन गाड़ियों को लम्बी दूरी तक यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए ही मुविधाजनक बना रहने दिया जाए।

विपक्ष के मेरे कुछ मित्रों ने कहा था कि उत्तर बंगाल क्षेत्र में गाड़ियाँ 40 कि० मी० प्रति घण्टे की गति से चल रही हैं, जबकि अन्य गाड़ियाँ 100 कि० मी० प्रति घण्टे की गति से चल रही हैं। अब, 40 कि० मी० की गति से चलने वाली गाड़ियों के लिए भी जनता उतना ही किराया क्यों दे, जो कि वह 100 कि० मी० की गति से चलने वाली गाड़ियों के

* लिए देती है ? इसका उत्तर ढूंढना मेरा काम नहीं है । इसका उत्तर आप ही बूढ़े । आप मुझे आदेश दें कि मुझे क्या करना चाहिए । मैं वह आदेश मानने के लिए तैयार हूँ ।
(व्यवधान) ।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (उमडव) : क्या वह स्थिति छटनी किए गए 691 कर्मचारियों के मामले में भी लागू होगी ? (व्यवधान) ।

श्री बासुदेब झाचार्य : इस सदन में उन कर्मचारियों की बहाली के लिए मतैक्य हो गया था । (व्यवधान) ।

श्री बासुदेब झाचार्य : उन छटनी किए गए कर्मचारियों की बहाली तथा आर० पी० एफ० एसोसिएशन को मान्यता देने सम्बन्धी इन दो मुद्दों पर इस सदन में दो राय नहीं हैं । (व्यवधान) ।

सभापति महोदय : कृपया बीच में टोका-टाकी न करें ।

(व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ : जब मैं उस विषय पर आऊं, तब आप इस मुद्दे को उठा सकते हैं (व्यवधान) मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि वे मेरी बात सुनें । मैंने उनकी बातें बहुत धैर्य पूर्वक सुनी हैं तथा महोदय, आपने कई ग़ौर सदस्यों को अपनी समस्याएं व्यक्त करने की अनुमति देने के बाद ही मुझे बोलने की अनुमति दी है, क्योंकि मैं उनकी समस्याओं के बारे में ग़ौर जनकारी हासिल करना चाहता था । अतः अब मैं चाहूंगा कि वे अपनी कुछ समस्या का परिचय दें तथा मुझे अपने समक्ष उत्पन्न मुद्दों के बारे में कुछ कहने का अवसर दें ।

महोदय, मैं गाड़ियों के चलने में समय की पाबन्दी का उल्लेख कर रहा था । इस मंत्रालय का कार्य-भार संभालने के तुरन्त बाद ही मैंने अपने मंत्रालय को निर्देश दिया था कि विभिन्न स्तर के प्रत्येक अधिकारी को कुछेक गाड़ियों का दायित्व लेना होगा तथा वहां कुछ बातों की निगरानी रखनी होगी । स्वच्छता, पेय-जल सुविधाएं, गाड़ियों के चलने तथा उन के रख-रखाव की देख-रेख करनी होगी । ऐसा नहीं है कि रेलवे मंत्री या रेलवे बोर्ड या क्षेत्रीय-रेलवे ही प्रत्येक कार्य देखें । इस क्षेत्र में कार्यरत प्रत्येक व्यक्ति को कुछ निश्चित जिम्मेवारी सहित इन सब कार्यों की देखभाल करनी होगी तथा वह उन सब के लिए जिम्मेवार माना जाएगा । इस आशय का संदेश भेजा जा चुका है । मुझे आपको यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि आज 82 प्रतिशत समय की पाबन्दी वहां पुनः लौट आई है । मैं सभा को आश्वासन दे सकता हूँ कि यह प्रयास जारी रहेगा ।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : गाड़ियां 300 प्रतिशत समय की पाबन्द हो गई हैं, हमें वह ठीक-ठीक क्या कहना चाहते हैं ? क्या ये गाड़ियां समय से पूर्व पहुंच रही हैं ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : वे ठीक समय पर पहुंच रही हैं । तकनीकी कारणों से एक अथवा दो गाड़ियां के मामले में विलम्ब हो सकता है, परन्तु सामान्यतः वे समय पर

पहुंच रही है। यदि आप मेरे इस वक्तव्य को ठीक नहीं पायें तो इसमें सुधार कर सकते हैं। मैं आप से मार्गदर्शन चाहता हूँ, ताकि मैं कुछ उपाय कर सकूँ।

एक माननीय सदस्य ने यह उल्लेख किया है कि पिछले वर्ष की तुलना में रेलवे योजना परिव्यय में भारी वृद्धि हुई है। जब हम मुद्रास्फीति पर विचार करते हैं, तो वास्तव में यह इतनी छोटी सी वृद्धि थी कि वस्तुतः परिव्यय में कमी हुई है। संभवतः वे बिल्कुल ठीक कहने लगे परन्तु इसका कोई विकल्प नहीं था। जहाँ तक अतिरिक्त संसाधनों को जुटाने का मवाल है, रेलवे ने चालू वर्ष के साढ़े चार माह का समय खो दिया है। अतः योजना में हमारे योगदान में गिरावट आने से रोक नहीं जा सकता था। चूँकि इन्हीं कारणों से आम राजस्व भी प्रभावित होते हैं, अतः वे भी इसकी क्षतिपूर्ति करने की स्थिति में नहीं हैं। इस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि समयावधि, जिसके अन्तर्गत सम्पूर्ण योजना की प्रगति की जा सकती है, उसे भी कम कर दिया गया है। इसी के परिणामस्वरूप चालू वर्ष में उच्च योजना परिव्यय का पूरा उपयोग करना आसान कार्य नहीं होगा। मैं अपना हर सम्भव प्रयास करूँगा कि आठवीं योजना में रेलवे के लिए इतनी राशि अवश्य आवंटित की जाए, ताकि यात्रियों की आकांक्षाओं तथा देश की अर्थ-व्यवस्था, दोनों के प्रति रेलवे अपनी जिम्मेवारी का निर्वाह कर सके। मैं आशा करता हूँ कि अगले कुछ वर्षों के योजना परिव्ययों में आप इसे पा सकेंगे।

सदस्यगण अपने निर्वाचन-क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनों को बिछाने तथा छोटी रेलवे लाइन के बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित कराने के लिए स्वाभाविक रूप से उत्सुक हैं। इस प्रकार यह भी एक गम्भीर समस्या है। यह चर्चा आज ही समाप्त हो सकती है, परन्तु आने वाले महीनों में हमें ऐसी ही और कई चर्चाएँ करनी होंगी। हमारे देश के बड़े भाग का अभी विकास किया जाना है, जिसके लिए रेलवे नेटवर्क के संरचनात्मक सहयोग की आवश्यकता है। एक किलोमीटर नई रेलवे लाइन को बिछाने पर 1 करोड़ रुपये खर्च होता है तथा इतनी ही लम्बी छोटी लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित करने पर 75 लाख रु० का व्यय होता है तथा उनका विद्युतीकरण करने में 40 लाख रु० लगते हैं।

श्रीमती गीता मुखर्जी (पपकुरा) : ये आंकड़े रुपये के अवमूल्यन होने से पहले के हैं अथवा बाद के ?

श्री सी० के० जाफरशरीफ : अवमूल्यन से पहले के। (ध्यवधान)।

सभापति महोदय : मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूँगा कि वे कृपया बीच में हस्तक्षेप न करें।

(ध्यवधान)

श्री गुमान मल लोढ़ा (वाली) : अहमदाबाद—दिल्ली छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित करने के बारे में आपके क्या विचार हैं, जिसके बारे में हम पहले ही यह प्रस्ताव दे चुके हैं कि यदि आप निधि की व्यवस्था हेतु रेलवे बौन्ड जारी कर दें तो

सारा धन हम जुटा लेंगे। इससे बम्बई-दिल्ली से सीधा जुड़ जाएगा, जिसमें यावियों को सुविधा तो मिलेगी ही, साथ ही साथ क्षेत्र का विकास भी हो सकेगा तथा माल आवाजाही में भी सुविधा हो सकेगी।

सभापति महोदय: बहुत के दौरान इन मुद्दों को उठाया जाना चाहिए था। सदस्यों द्वारा उठाए गए प्रत्येक प्रश्न तथा मुद्दे का माननीय मंत्री जी विस्तृत उत्तर दे रहे हैं। यदि आप इसी तरह से बीच में हस्तक्षेप करते रहेंगे तो उनकी विचार-शृंखला भंग हो सकती है। अतः मैं आपसे निवेदन करूंगा कि जब वह बोल रहे हैं तो आप बीच में हस्तक्षेप न करें।

श्री सी० के० जाकरशरीफ: महोदय, मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जैसा कि मैंने उनसे उनकी समस्याओं को जानने समझने में अपनी तीव्र रुचि दिखाई है, वे भी मेरे साथ वैसा ही सहयोग करें क्योंकि शायद मैं भी आप में से ही एक हूँ, मैं कोई अलग से नहीं आया हूँ, मुझे प्रशासन की तरफ से इन विस्तृत मामलों के बारे में जितनी भी, जो भी जानकारी प्राप्त हो सकी है उसे आप अभी जान जायेंगे और जब आप अगली बार चर्चा में भाग लेंगे अथवा जब आप अपने निर्वाचन-क्षेत्रों में जायेंगे, आप वहाँ ठीक से इस बारे में बतना सकेंगे। अतः मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप मेरी बात धैर्यता-पूर्वक सुनें।

मैं अभी बता रहा था कि छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तन करने पर प्रति कि० मी० 70 से 80 लाख रुपये व्यय आता है। इसी के साथ ही हमें विद्यमान परियोजना में जिन पर हमने पहले ही कुछ धनराशि व्यय कर दी है, उनको पूरा करने के लिए हमें 3,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। यह ध्यान रखा जाना चाहिए कि प्रति वर्ष हमें केवल 350 करोड़ रु० से 400 करोड़ रु० तक की राशि का ही आबंटन होनी है। निधि प्राप्त करने में एक इसी रुकावट के कारण मेरा यह विचार है कि सर्वप्रथम हमें वर्तमान चालू परियोजनाओं के लिए आबंटन राशि और बढ़ानी चाहिए, ताकि वे परियोजनायें पूरी हो जायें तथा जनता को उसका लाभ मिलना आरम्भ हो जायें।

श्री अमल बत्त (डायमण्ड हार्बर): इस सम्बन्ध में मैंने कोंकण रेलवे के तरीके का अनुकरण करने का सुझाव दिया था (व्यवधान)।

श्री सी० के० जाकर शरीफ: मैं कोंकण रेलवे परियोजना पर भी बोलूंगा।

श्री अमल बत्त: उस प्रश्न पर नहीं, अभी इतनी अधिक लाईनें छोटी लाईन से बड़ी लाईन में परिवर्तित होने के लिए पड़ी हैं। आप उसी तरीके को क्यों नहीं अपनाते (व्यवधान)।

श्री सी० के० जाकरशरीफ: श्री अमल बत्त जी। मैंने आपकी बात समझ ली है। आपका कहना है कि उसी अवधारणा को स्वीकार किया जाए। अब मैं कोंकण रेलवे पर बोलूँ। मैं आपके सामने स्थिति रखूंगा, ताकि आप उसमें मेरी सहायता कर सकें (व्यवधान) इससे मेरा यह अभिप्राय नहीं है कि नई परियोजनाओं को शुरू नहीं

किया जाना चाहिए। मेरा यह प्रयास होगा कि वित्तीय स्थिति में सुधार आते ही हम अविकसित क्षेत्रों के लिए परियोजनाएं शुरू कर देंगे।

मीटरगेज लाइन और बड़ी लाइन में सम्बन्धित एक समस्या है। हमारे देश में एक काफी बड़े भाग में अभी तक मीटर गेज लाइनें हैं। मैं नहीं जानता कि इसे पूरी तरह बदलने में मुझे कितनी सदियां लगेगी। मैं व्यक्तिगत रूप से यह अनुभव कर रहा हूँ, क्योंकि मैं यहां प्रशासन की भाषा नहीं बोल रहा, मैं यहां जन प्रतिनिधि के रूप में बोल रहा हूँ— प्रशासन को यह भय होता है कि जब एक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का दबाव पड़ता है तो वे इस मीटर गेज लाइन के रखरखाव या इसके नवीनीकरण में रुचि नहीं देते क्योंकि दबाव मुख्यतः लाइन बदलने पर होता है। यह दबाव किसलिए है? दबाव यह है कि छोटी लाइन निजी क्षेत्र या सार्वजनिक क्षेत्र के पूंजी निवेशकों में अपेक्षित विश्वास पैदा करने में सफल नहीं हुई है। जहां बड़ी लाइन होती है, वहीं पूंजी निवेशक आगे आते हैं। इसलिए बड़ी लाइन के बिना, अन्य आर्थिक विकास नहीं होता। इसलिए, स्वाभाविक रूप से लाइन बदलने के लिए ज्यादा मांग होती है और सरकार समय-समय पर, कुछ छोटी लाइनों को बदलती रहती है, तो उसमें यह भावना रहती है कि जाने कब उन्हें यह करना पड़े, इसलिए व्यर्थ पैसा क्यों बर्बाद करें। इसके परिणामस्वरूप, छोटी लाइन प्रभावित होती है। मैं इसके विस्तार में जाने का प्रयत्न कर रहा हूँ। हो सकता है कि कभी हमें कुछ कठोर निर्णय लेने पड़ें।

कुछ सदस्यों ने 1980 और 1984 के बीच रेलवे में मेरी सम्बद्धता का उल्लेख किया है। उन दिनों में भी जब मेरा ध्यान इस समस्या पर गया था, तो मैंने स्वयं यह अनुभव किया था और इस पर विचार विमर्श किया था। हम बी० एम० एन० वैन की नयी संकल्पना सामने लाए थे। भारी इंजनों और भारी मात्रा में वस्तुओं को एक सिरे से दूसरे सिरे पर ले जाने की बात आती है तो हम छोटी लाइनों की अपेक्षा नहीं कर सकते। छोटी लाइनें उतनी ही उपयोगी हैं जितनी कि बड़ी लाइनें। छोटी लाइनों में सिर्फ एक ही अड़चन है और वह है नौकान्तरण क्षेत्र की। जब माल को किसी एक गेज प्रणाली से दूसरी में अन्तरित करना होता है तो वहां समस्याएँ आती हैं। हमें कुछ नई तकनीकों का विकास करना होगा, जिससे हम इस बाधा को दूर कर सकें और छोटी लाइन को बड़ी लाइन जितना कार्यक्षम बना सकें। मैंने प्रशासन से इसका अध्ययन करने के लिए कहा है और मैं भी उनके साथ इस पर विचार करने बैठूंगा। मैं उन सदस्यों के साथ भी चर्चा करने को तैयार हूँ जिन्हें इन मामलों में कुछ ज्ञान और अनुभव है, जो मुझे इस बारे में कुछ बता सकते हैं। एक विचार यह है कि छोटी लाइन बड़ी लाइन के समान ही उपयोगी है और मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने का खर्च बड़ी लाइन बिछाने के लगभग ही होता है। इसलिए, फिर, संदेह पैदा होता है। अगर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की लागत, बड़ी लाइन बिछाने के बराबर ही पड़ती है तो फिर छोटी लाइन की क्या जरूरत है फिर हम बड़ी लाइन ही क्यों न डालें। और बड़ी लाइन के लिए हमारे पास पर्याप्त धन नहीं है। इसलिए, संसाधनों के सीमित होने के कारण, इस प्रक्रिया में सदियां लग जायेंगी।

हमें देखना यह है कि हम छोटी लाइन प्रणाली से बड़ी लाइन के ममान कार्यक्रम बना सकते हैं या नहीं और निवेशकों में चाहे वह निजी क्षेत्र के हों या सार्वजनिक क्षेत्र के, विश्वास उत्पन्न कर सकते हैं, ताकि उन क्षेत्रों में उन पिछड़े क्षेत्रों में जहां छोटी लाइनें हैं और जहां पूंजी लगाई जा सकती हो और वह उपयोग में आ सके और उन क्षेत्रों में आर्थिक विकास हो।

अब, कोंकण रेलवे के बारे में मेरे मित्र जो कह रहे थे, मैं उस पर आता हूं। मुझे खेद है कि मेरे माननीय मित्र, श्री जार्ज फर्नांडीज यहां नहीं हैं। श्री अमल दत्त, जिन्हें सार्वजनिक क्षेत्र की अर्थव्यवस्था के बारे में काफी जानकारी है, उन्होंने अभी कहा है कि हमें हम अवधारणा को मान लेना चाहिए (व्यवधान)।

श्री अमल दत्त : वित्त-पोषण के लिए तरीका स्वीकार करें, रेलवे का नहीं।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मुझे अपनी बात पूरी करने दें। दूसरे दिन श्री जार्ज फर्नांडीज बोले और उन्होंने यह प्रभाव उत्पन्न करने का प्रयास किया कि जैसे उन्होंने बहुत महान कार्य किया है और उनका बहुत बड़ा योगदान है। यह बहुत अजीब बात है। दक्षिण की तीन कांग्रेस शासित राज्य सरकारें—कर्नाटक, महाराष्ट्र, और गोआ इस कोंकण रेलवे में भागीदार हैं। इस पर मैं श्री अमलदत्त से सहमत हूं। वह बाधा दूर का कर सकते थे, क्योंकि तत्कालीन वित्त मंत्री प्रो० मधु दण्डवते और योजना आयोग के उपाध्यक्ष श्री राम कृष्ण हेगड़े दोनों ही उनके मित्र थे। वे इस अड़चन को दूर कर सकते थे सामान्यतः वित्त मंत्रालय और योजना आयोग इस विचार पर सहमत नहीं होते। अगर यह विचार काम कर जाए तो यह एक अच्छा विचार है। मैं आपको मात्र सूचित कर रहा हूं।

मैं आपको बताऊंगा कि इस परियोजना में क्या हुआ। यह परियोजना 1994-95 तक पूरी होनी थी। वर्ष 1990-91 के लिए 119 करोड़ रुपए आवंटित हैं। वे 40 करोड़ रुपए खर्च कर चुके हैं। माननीय सदस्य यह संदेह कर रहे थे कि क्या सरकार बदलने के साथ, सरकार ने अपना विचार भी बदल लिया है और बाण्ड योजना पर हम क्या पुनर्विचार करेंगे। मुझे स्पष्ट करने दें। आज हमने बाण्ड जारी किया। मैं श्री अमल दत्त की सूचना के लिए बता रहा हूं—और जैसे ही आप बाण्ड जारी करते हैं और राशि जुटा लेते हैं। ब्याज लगना शुरू हो जाता है। अगर किसी तकनीकी कारण से परियोजना 1994 तक पूरी नहीं होती वित्तीय कारण से नहीं, मान लें कि हम वित्तीय आवश्यकताएं पूरी कर लेते हैं—फिर ब्याज की राशि बढ़ती जाएगी। हम उस ब्याज का भुगतान कैसे करेंगे? उस अवधारणा के प्रारंभ से ही यह चिंता प्रशासन को सता रही थी और विशेषकर जब रेलवे के पास संसाधनों की कमी है। मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि वित्त मंत्री और प्रधान मंत्री ने पूरी सहायता की है और बाण्ड योजना पारित हो रही है तथा बिना किसी बाधा के हम परियोजना में पूंजी लगा सकेंगे और परियोजना चलती रहेगी।

माननीय सदस्य सिर्फ सदन में ही नहीं बोले, बल्कि वह बंगलौर गए और वहां एक वक्तव्य दिया कि वह आंदोलन करेंगे। इस परियोजना से तीन सरकारें जुड़ी हैं और वे हैं रेल

मंत्रालय और जल संसाधन मंत्रालय के माध्यम से भारत सरकार, तथा उत्तर प्रदेश और बिहार की सरकारें। रेल मंत्रालय, भारत सरकार ने भुगतान किया है। उत्तर प्रदेश सरकार ने आंशिक रूप से मांग पूरी की है—पर बिहार सरकार—उस दल की सरकार जिससे वे संबंधित हैं—उसने एक नया पैसा भी नहीं दिया।

5.00 अ० प०

वह बिहार जाकर नहीं कहते कि “मैं वहां आंदोलन करूंगा। आप बंगलौर जाते हैं और कहते हैं, मैं यहां आंदोलन करूंगा।” (व्यवधान)

श्री बलुदेव झाचार्य : सरकार कोयले पर रायल्टी नहीं दे रही। (व्यवधान)

श्री सी० के० जाकरसरीक : क्या आप चाहते हैं कि मैं उस पर बोलूं।

श्री प्रमल बल : आपको समझना होगा और उससे सहमत होना होगा।

श्री तरित बरन तोपदार (बैरकपुर) : आपने बिहार को काफी नुकसान पहुंचाया है। (व्यवधान) :

श्री ई० प्रहमद (मंजरी) : अर्थात् जब बी० पी० सिंह यहां थे तो बिहार के साथ अन्याय हुआ था।

श्री सी० के० जाकरसरीक : मैं आपसे एक बात कहूंगा।

श्री तरित बरन तोपदार : मैं बिहार में नहीं हूँ। फिर भी मैं यह कह रहा हूँ।

श्री सी० के० जाकरसरीक : हमारे बीच किसी बहस का कोई प्रश्न नहीं है। नई संसदीय समितियाँ हैं जो हर बात की जांच करती हैं। भावी पीढ़ियाँ ही बतायेंगी कि जब भी इस देश में राजनैतिक अस्थिरता रही है तो इसका परिणाम क्या हुआ है। भावी पीढ़ियाँ ही यह तय करेंगी।

माननीय सदस्यों श्री अन्ना जोशी, श्री जार्ज फर्नान्डीज, डा० कार्तिकेश्वर पात्र और सूर्य नारायण सिंह रेलवे में कदाचार को समाप्त करने की आवश्यकता पर बोले हैं। श्री फर्नान्डीज ने अक्टूबर 1990 में हुए निगरानी सम्मेलन का उल्लेख किया था। सम्मेलन में हुई घोषणा में कदाचार दूर करने के लिये कार्य योजना के क्रियान्वयन, जांच पड़ताल के सम्बन्ध में शोध उपाय करने और मामलों को निपटाने की आवश्यकता पर जोर दिया गया था।

5.02 अ० प०

श्री शरद बिचे पीठासीन हुए।

महोदय, भ्रष्टाचार के बारे में मैं आपसे एक बात कहता हूँ। मैं बहस सुन रहा था और मैंने सोचा—हालांकि मैं इस सदन में काफी समय से हूँ। यह मेरा छटा अवसर है, जब

भी हम चुन कर यहां आते हैं, हम यहां अपने लोगों के लिये, अपने धर्म के लिये, अपने क्षेत्र के विकास के लिये और कुछ ऐसी बातों के लिये, जिन्हें हम राष्ट्रीय दृष्टि से महत्वपूर्ण समझते हैं। आवाज उठाते हैं। जब माननीय सदस्य 1980-84 की उस अवधि का उल्लेख कर रहे थे, जब मैं रेल राज्य मंत्री था, तो मुझे सुन कर कुछ आश्चर्य हुआ और घब्रका लगा। वे किसी अखबार की कतरन से कुछ उद्धरण दे रहे थे कि ऐसा हुआ बीसा हुआ। मैं नहीं जानता कि क्या वह जनता के लिये बोल रहे थे, क्या जनता से उन्हें इसलिये मतादेश दिया था कि वे जनता के लिये कुछ नई मांग रखने की जगह पुराने अखबारों की कतरनों का उल्लेख करते रहें। महोदय, मैं इस अवसर पर बताना चाहूंगा कि यदि कोई ठेकेदार या कोई अधिकारी, अगर यह सोचता है कि सदस्यों को सूचना देने में वे मुझे क्या लेंगे, तो मैं पहले से ही कह चुका हूँ कि मैं कोई स्थाई रेल मंत्री नहीं हूँ; सरकार जाती है और नई सरकार आती है। किन्तु जब तक हम यहां हैं, अगर चाहे एक दिन के लिये भी हैं, तो मेरा मुख्य उद्देश्य जनता का हित होगा, जो मेरे लिये सबसे महत्वपूर्ण है। और कोई भी इस तरह से सूचना देकर हमें दबा नहीं सकता या सरकार को या किसी और को जो जनता के लिये काम करना चाहे उसे ब्लैक मेल नहीं कर सकता।

(हिन्दी)

श्री राजबीर सिंह (आंवला) : मंत्री जी, आपने रेलवे कर्मचारियों के हित की बात कही है, रेल बजट में आपने रेल कर्मचारियों को वापस लेने के बारे में क्या कहा है, वह बताइये। पिछली बार रेल कर्मचारियों के हित में 14(2) को हटाने का आश्वासन दिया गया था जो अभी तक लागू नहीं हुआ है, उसमें आप क्या कर रहे हैं ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आप जरा बैठिये। आपको बाद में जवाब दूंगा।

(व्यवधान)

(अनुवाद)

श्री फर्नांडीज ने भी इसका उल्लेख किया था..... (व्यवधान)

मैं इस बात को नहीं मान रहा हूँ। (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया व्यवधान न डालें। बैठ जाइए।

(हिन्दी)

श्री बाऊब्याल जोशी (कोटा) : हाऊस को आप बताइये कि आपको किसने डराया है, धमकाया है ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : वह रिकार्ड पर है, आप संग्रह कर पढ़ लीजिए। (व्यवधान)

(अनुवाद)

सभापति महोदय : कृपया व्यवधान न डालें। उन्हें अपना भाषण पूरा करने दीजिए।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : श्रीमान्, जब वह सतर्कता आयोग का उल्लेख कर रहे थे, तो उन्होंने रेलवे में प्रयोग की जाने वाली भूमि के बारे में कुछ कुप्रबन्धों का भी जिक्र किया था। निश्चय हमें इस बारे में जांच करनी होगी। मैं रेलवे द्वारा भूमि के प्रबंध के बारे में बेहतर प्रबंध किए जाने का प्रयास कर रहा हूँ। श्री अमल दत्त ने भी इसका जिक्र किया था कि रेलवे के पास उपलब्ध भूमि का अधिक अच्छे कार्यों के लिए प्रयोग किया जा सकता है। मेरा भी यही विचार है। हम चाहेंगे कि लोगों के लाभ के लिए और स्रोतों के एकत्र करने के लिए इस भूमि का अधिक से अधिक प्रयोग किया जाए। अगर इस दृष्टि से इसका दुरुपयोग हो रहा है तो हम इस प्रकार के प्रष्टाचार को रोकेंगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी : इसका इस्तेमाल सामाजिक वानिकी के लिए किया जा सकता है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : यह भी एक अच्छा सुझाव है। श्रीमान्, श्री राम नाईक ने 'वेगन' निर्माताओं को किए गए अधिक भुगतान का मामला उठाया है। उन्होंने वादा किया है कि वह इस बारे में मुझे विस्तृत जानकारी देते हुए पत्र लिखेंगे। इसी प्रकार के मुद्दे राज्य सभा में चर्चा के दौरान, इस वर्ष अप्रैल में राज्य सभा के सदस्य श्री अश्विनी कुमार ने भी उठाए थे। 'माल डिब्बों' का मूल्य, वित्त मंत्रालय में मुख्य सलाहकार (लखा) की सिफारिशों के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं। यह एक स्वतंत्र एजेंसी है, उसी आधार पर, पूर्व समितियों द्वारा अपनाई गई प्रणाली के अनुसार ही उन्होंने 10 वेगन निर्माताओं के औसत 182 के आधार पर निजी क्षेत्र के 'प्रोवरहेड' प्रतिशत के बारे में सिफारिश की थी। सरकारी क्षेत्र को इससे 10 प्रतिशत अधिक 'विल्ड-अप' दिए जाने का प्रावधान है और इस प्रकार सरकारी क्षेत्र का प्रतिशत 200 हो जाता है। जहां तक क्षमता के उपयोग का संबंध है, मुख्य सलाहकार (लागत) ने जहां कहीं 90 प्रतिशत में अधिक है वहां वास्तविक क्षमता को अपनाया है, और जहां इससे कम है वहां 90 प्रतिशत को ही अपनाया है। जांच के पश्चात्, यह महसूस किया गया कि अधिक भुगतान नहीं किया गया तथापि, मैं श्री राम नाईक के पत्र का इन्तजार कर रहा हूँ ताकि नए तथ्यों के आधार पर मामले की आगे जांच की जा सके।

महोदय श्री जार्ज फर्नान्डीज और श्री राम नाईक ने मजदूर संघों का मान्यता प्रदान करने के लिये गुप्त मतदान प्रणाली का सुझाव दिया है। मैं कहना चाहूंगा कि यह एक व्यापक मामला है जिसमें समग्र मजदूर वर्ग आता है। (व्यवधान)।

श्री तारत बरजतोपदार : अगर आप रेलवे में इसे लागू करते हैं तो दूसरे मंत्रालय/विभाग भी इनका अनुसरण करेंगे। (व्यवधान) ।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आप 10 दिन के अन्दर ही मुझ से प्रत्येक बात की आशा नहीं कर सकते। इसका अध्ययन करने और दूसरों के साथ चर्चा करने के लिये मुझे कुछ वक्त दें। नीतिगत मामलों में आप मुझ से अचानक निर्णय लेने के लिये आशा नहीं कर सकते। मैं अपने सहयोगियों के साथ चर्चा करके इस मामले पर आगे कार्यवाही करूंगा।

महोदय श्री जार्ज फर्निडीज ने मजदूरों की संख्या में कमी के बारे में प्रेरक कथन पर आपत्ति की है। अनेक माननीय सदस्यों ने भी इस पर आपत्ति की है। मैं सभा को आश्वासन देना चाहता हूँ कि इसका अर्थ मजदूरों की संख्या में कमी नहीं है। मैं एक गरीब परिवार से आया हूँ। मुझे पता है कि रोजगार पाना कितना मुश्किल है। अगर आपको ब्यवस्था चुस्त करनी है तो इससे वरिष्ठ अधिकारियों से ही आरम्भ करना चाहिये। अगर मैं ऐसा करता हूँ कि किसी को भी आपत्ति नहीं होनी चाहिये। हमें देखना है कि यह कार्य कैसे किया जाये। मैं आपको आश्वासन देता हूँ कि उन्हें नौकरी से निकालने का कोई प्रश्न ही नहीं है। हम मजदूरों को बेरोजगार नहीं होने देंगे। उन्हें आवश्यक प्रशिक्षण देकर हम उन्हें इसकी जगह पर नियुक्त करेंगे।

श्री बलुदेव आचार्य : मैंने भाप के इंजन में कोयले और राख में कार्य करने वाले ठेका मजदूरों के बारे में प्रश्न पूछा था।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : भाप के इंजन में कार्य करने वाले मजदूरों के बारे में हमने पहले ही कह दिया है। हम उनकी छटनी नहीं करेंगे। उन्हें प्रशिक्षण देकर दूसरी जगह पर लगाया जायेगा।

जिन कर्मचारियों को सेवा से निलम्बित कर दिया गया था या हटा दिया गया उनकी सेवा को पुनः बहाल किये जाने के बारे में कुछ कहना चाहूँगा। अभी मैं, सदस्यों को आश्वासन देता हूँ कि मैं इन सभी मामलों पर महानुभूतिपूर्वक विचार/जांच करूँगा (व्यवधान)

श्री बलुदेव आचार्य : जांच का प्रश्न ही नहीं है। आपके पूर्ववर्ती मंत्री महोदय ने निर्णय लिया था और इस सभा में घोषणा की थी। इस पर पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। आपको इस निर्णय को लागू करना होगा।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : अगर आप दयावान हैं तो आपको पिछली सरकार के निर्णय को लागू करना चाहिये। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : इस बारे में दो राय नहीं हो सकती। सारा मदन इससे सहमत है। श्री कुमारमंगलम यहां उपस्थित हैं। उन्होंने सभा में इस मामले पर समर्थन व्यक्त किया था। (व्यवधान)

सभामति महोदय : कृपया बैठ जाइये। कृपया मंत्री महोदय की बात सुनें।

(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : श्रीमान, मैं माननीय रेल मंत्री, को याद दिलाना चाहता हूँ कि जब सभा में इस मामले को उठाया गया, तो सभी दल एकमत थे। मुझे याद है कि इस बारे में श्री पी० आर० कुमारमंगलम सभा के बीच में बैठ गये थे। श्री जाफर शरीफ जो कि उस समय विपक्ष में थे, उन्होंने भी इस मामले का समर्थन किया था। हमें इसकी

जानकारी है, क्योंकि सभा में यह घोषणा की गई थी कि श्री जार्ज फर्नान्डीज ने निर्णय ले लिया था और आदेश जारी किये थे। लेकिन इस आदेश को लागू नहीं होने दिया गया, क्योंकि विश्वास प्रस्ताव लम्बित था। इसके पश्चात्, श्री जनेश्वर मिश्र ने रेल मंत्री की हैसियत से सभा में वायदा किया था कि "हम इस निर्णय को लागू करेंगे"। श्री पी० आर० कुमारमंगलम और अन्य मित्र इस आश्वासन के पश्चात् ही सभा के बीच से अपने आसनो से उठ गये थे।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ। मैं जानता हूँ कि इसमें कुछ रुकावटें हो सकती हैं। मैं इन्हें काफी समय से जानता हूँ। मुझे आशा है कि जिन रेल कर्मियों को बिना जांच के नियम 14(ii) के अन्तर्गत नौकरी से निकाला गया था, उनकी सेवा बहाल की जाये। कृपया इस निर्णय को लागू किया जाये। निर्णय पहले ही सिद्धा जा चुका है। अगर रेल मंत्री इस मुद्दे को पुनः खोलते हैं तो मुश्किलें ही पैदा होंगी। आपको पहले लिये गये इस निर्णय को लागू करना चाहिये। आप इसलिये निर्णय नहीं बदल सकते, क्योंकि रेल मंत्री बदल गये। इस तरह पूर्व रेल मंत्रियों द्वारा सभा में दिये गये आश्वासनों का कोई महत्व ही नहीं रह जायेगा। उस समय समूचे कांग्रेस दल ने हमारी इस मांग का समर्थन किया था। अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह स्पष्ट करें कि इस निर्णय को लागू करेंगे। प्रश्न यह है कि इस किस तारीख से लागू किया जायेगा।

[हिन्दी]

डा० लक्ष्मोन्नारायण पाण्डेय (मन्द्रसौर) : सभापति महोदय, निर्णय तो हो चुका है आप उसका कार्यान्वयन करने जा रहे हैं या नहीं, हम इतना जानना चाहते हैं।

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (जांसी) : सभापति, महोदय, इस सम्बन्ध में सदन को पूरा आश्वासन दिया जा चुका है। श्री कुमार मंगलम जी यहाँ बैठे हुए हैं, उस समय ये उठ कर बेल में आ गये थे और पूर्व मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र ने पूरा आश्वासन दिया था कि जो कर्मचारी हड़ताल में निकाले गये हैं, उनको बहाल किया जायेगा और जो रिटायर हो गये हैं, उनके बच्चों को नौकरी दी जायेगी। आप इस निर्णय का कार्यान्वयन कर रहे हैं या नहीं, वह बतलाइये। (श्वचघान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव धार्यायः आपको स्पष्ट आश्वासन देना चाहिये।

सभापति महोदय : आप कृपया मंत्री महोदय का अब उत्तर सुनिये। कृपया बंट जाइये।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : इसमें अब विचार करने के लिये कुछ बचा ही नहीं है। सभापति महोदय, पिछली लोकसभा में इसी सदन में इस पर बहुत चर्चा हो चुकी है और वह

विषय कांग्रेस की ओर से ही उठाया गया था। सारा सदन इस पर एक मत था। अब इसमें विचार करने के लिये बचा ही क्या है? (व्यवधान)।

(अनुवाद)

श्री बसुदेव घाचायः मैं श्री जनेश्वर मिश्र का श्री कुमारमंगलम को 'बैलफेयर एसोसियेशन' को मान्यता दिये जाने के बारे में लिखे गये पत्र का उल्लेख करना चाहता हूँ। (व्यवधान)।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं माननीय सदस्यों से अपील करता हूँ कि मेरी बात मुझे। अगर मैं गलत कहूँ तो सभी विद्वान सदस्य मेरी बात ठीक कर सकते हैं। मैंने कभी भी नकारात्मक बात नहीं कही है। मैंने केवल यही कहा था कि मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देता हूँ कि मैं मामले पर सहानुभूति पूर्वक विचार करूँगा। (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : मैं श्री कुमार मंगलम से अनुरोध करता हूँ कि वह हमारी बात का समर्थन करें। (व्यवधान) :

श्री सी० के० जाफर शरीफ : कृपया मेरी बात मुझे।

श्री बसुदेव घाचायः अब हमें आदेश को लागू करना चाहिये।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : सभापति महोदय, पिछली लोकसभा में यह सदन एक मत था, इस विषय पर माननीय रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि इस राष्ट्रव्यापी हड़ताल में जो कर्मचारी निकले गये हैं, उनको बहाल किया जायेगा और उसमें संबंधित जो कर्मचारी रिटायर हो चुके हैं, उनके बच्चों को नौकरियां दी जायेंगी। यह बात यहाँ पर एक मत से तय हो चुकी है। पूर्व रेल मंत्री जी ने पूरे सदन को आश्वासन दिया था और कहा था कि इसके आदेश जारी कर दिये जायेंगे। इस बारे में मंत्री जी को स्पष्ट बताना चाहिये।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : आप अपनी बात दोबारा क्यों कह रहे हैं? माननीय मंत्री को उत्तर देने दीजिये।

श्री राम नाईक : इस बारे में, माननीय रेल मंत्री ने हमारी मांग को स्वीकार नहीं किया है। उनका खैया मजदूर विरोधी है, अतः भारतीय जनता पार्टी के सदस्य सदन त्याग कर जा रहे हैं।

5. 19 म. ५०

तत्पश्चात् श्री राम नाईक और कुछ अन्य सदस्य सभा-भवन से बाहर चले गए

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : कृपया बतायें कि आप हमें क्या करने को कहते हैं। हम 'वाक आउट' नहीं करना चाहते हैं।

श्री सी० के० जाफर शरीफ: कृपया मेरी बात सुनें। (व्यवधान)

श्री तरित वरण तोपदार: हम चाहते हैं कि जो आदेश पहले दिये गये थे उन्हें कार्यान्वित किया जाये। उन्हें यह घोषणा करनी चाहिये कि आदेश कार्यान्वित किये जायेंगे। (व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबुडे (विजयवाड़ा): कब तक वे इसके कार्यान्वयन को टालते रहेंगे? इस बारे में हम स्पष्ट आश्वासन चाहते हैं। (व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ: महोदय, मुझे इसके बारे में बहुत आश्चर्य है। मैं नहीं जानता कि सदस्य यह क्यों महसूस करते हैं कि कामगारों के लिये केवल वे ही मानवतावादी भावना रखते हैं और हम तो रखते ही नहीं और गरीबी के बारे में जानते ही नहीं तथा हमारे परिवार ही नहीं है। (व्यवधान)

श्री शोभनाश्रीश्वर राव बाबुडे: केवल आपने ही उन्हें सेवा में हटाया है। (व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ: कृपया मेरे साथ सहयोग करें। मैं आपको एक बात कहता हूँ। इस सभा में कोई भी राजनीतिक दल गैर जिम्मेदार नहीं हो सकता है क्योंकि प्रत्येक ऐंसे दल की सरकार रही है। क्या वे भी उसी तरह का वायदा चाहते हैं? क्या उन्होंने विपक्ष द्वारा मांग करने पर यही सब किया था? वे सरकार में थे। (व्यवधान) कृपया मेरे साथ सहयोग कीजिये। ऐसा मैंने क्या कहा है? मैंने तो कहा था कि मैं इसकी महानुभूति पूर्वक जांच करूँगा और इसका तात्पर्य है कि मुझे समय चाहिये। यदि आप इस नहीं समझते, यदि आप समझते हैं कि सरकार स्पष्ट रूप में कुछ कहे क्योंकि वह वचनबद्ध है तो मैं क्या कर सकता हूँ। (व्यवधान)

वाणिज्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम): उन्हें अपना उत्तर समाप्त करने दीजिये। (व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ: हमने प्रत्येक सरकार को देखा है, उसने काम किया है यह भी देखा है, उन्होंने दूसरे पक्ष के वचनों में काम निपटा है यह भी देखा है, ये सब बातें मुझे न बताईये। (व्यवधान)

श्री पी० एम० सर्वेद: बात यह है कि वह इस पर महानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। परन्तु वह कुछ समय चाहते हैं। (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० अल्लिकारुन): महोदय, पिछली सरकार द्वारा पारित किसी भी आदेश को कार्यान्वित करना संभव नहीं है। उन्हें यह पता होना चाहिये। हम इस पर विचार करेंगे। उन्हें इस बात का आदर करना चाहिये। (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी: हम आपको बजट की चर्चाओं होने तक का समय देना चाहते थे। अब आपको आश्वासन देना होगा। (व्यवधान)

श्री अमल दत्त : इसमें करने को है ही क्या? आप बताइये कि यह कब किया जायेगा। आपको केवल यह विचार करना है कि यह कब किया जायेगा। कृपया इसे स्पष्ट करें। (व्यवधान) वह ऐसा क्यों नहीं कहते हैं कि वह इसे कर लेंगे वह इसे कब करेंगे? पहले ही सभा में यह वायदा किया गया था। फिर वह यह कैसे कहते हैं कि वह इस पर विचार करेंगे? इस पर और विचार करने के लिये क्या है? वह तो केवल यह कह सकते हैं कि उनका इसे कब तक कार्यान्वित करने का विचार है, कितनी जल्दी इसे कार्यान्वित किया जायगा। (व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ : श्री अमल दत्त, कोई नया सदस्य यह कहे तो मैं समझ सकता हूँ लेकिन आपसे ऐसी आशा नहीं है। (व्यवधान)

श्री अमल दत्त : मैं नहीं जानता कि जो हम कह रहे हैं आप उस समझे हैं। यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है, हम आपको वह समझाने की कोशिश करना चाहते हैं जो हमें आपसे चाहिये। अब यह एक खुला प्रश्न नहीं है। आप यह कैसे कह सकते हैं कि आप इस पर विचार करेंगे? कृपया बताइये कि क्या आप इस वचन को निभायेंगे या नहीं? इसे पिछली सरकार ने निश्चित किया था। आपको केवल इसे लागू करना है। आप इसे कब कर रहे हैं।

श्री बसुदेव झाचार्य : यह केवल कार्यान्वयन का प्रश्न है। (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : जब इस प्रश्न पर सभा में एक मत से निर्णय लिया जा रहा था तो क्या आप सदस्य नहीं थे? उसके बाद ही आपने पदभार ग्रहण किया है। आप जानते हैं कि इन लोगों की बहाली के प्रश्न पर सारी सभा कितनी भाव प्रबल थी। आप उसके बारे में जानते हैं। और अब आप हमें कहते हैं इस बात को सराहें कि आप भी इस सम्बन्ध में उतनी ही सहानुभूति रखते हैं जितनी की सभा के शेष सदस्यों की है। लेकिन आपको पहले ही इतना समय दिया जा चुका है। यहाँ तक कि जब आप रेल बजट पेश कर रहे थे तो हम आपसे एक अप्वासन चाहते थे। जो उत्तर हमें आपके साथी सदस्य श्री कुमारमंगलम द्वारा दिया गया वह यह था कि जब उत्तर का समय आयेगा तो हमें उत्तर मिल जायेगा क्या वह उत्तर समस्या का पुनः जांच करना हो सकता है? (व्यवधान) हम आपकी बात मानने के लिये तैयार हैं। हम इस मामले में उतनी ही सहानुभूति रखते हैं जितनी कि किसी को हो सकती है। लेकिन फिर उत्तर यह होना चाहिये, "जो हाँ सरकार ने उन्हें बिना किसी शर्त बहाल करने का फैसला किया है।" यही उत्तर आपके लिये ठीक लगता है। (व्यवधान)

श्री तरिल वरण तोपदार : इसमें आपका क्या परेशानी है? (व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : आप सभा के एक अनुभवी सदस्य होते हुए भी इसे कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में निर्णय क्यों नहीं ले सकते हैं? (व्यवधान)

श्री अमल दत्त : क्या आप इस सभा को दिये वायदे पर कायम हैं? (व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया उन्हें सुनें।
(ब्यवधान)

श्री राम कापसे (ठाणे) : यह एक निरन्तर चलने वाला मामला है। आप इसे कैसे नकार सकते हैं। (ब्यवधान)

श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या मैं एक समझौता सूत्र का प्रस्ताव कर सकती हूँ?
(ब्यवधान) क्या आप मेरे समझौता प्रस्ताव को सुनेंगे (ब्यवधान)।

श्री भ्रमल दत्त : यदि आपको हम पर विश्वास नहीं है तो आप कार्यवाही वृत्तान्त लें और उसकी जांच करें। (ब्यवधान)

श्री पी० एम० सईद : उन्हें पूरा करने दें। (ब्यवधान)

सभापति महोदय : उन्हें सुनें। हो सकता है वह कुछ और कहें।
(ब्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आज सुबह जब कुछ सदस्य उस पक्ष से बोल रहे थे तो उन्होंने विस्तार से हर बात का जिक्र किया। यदि ये सदस्य यहाँ होते तो उन्होंने यह सब सुना होता।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह की सरकार जिसके श्री जार्ज फर्नांडीज एक सदस्य थे ने निःसन्देह निर्णय लिया और इसे मंत्रिपरिषद में उठाया तथा उसे मंत्रिपरिषद ने पारित किया। लेकिन उसके बाद चूक सरकार गिर गई अतः निर्णय निरस्त कर दिया गया। (ब्यवधान) कृपया मेरे साथ सहयोग करें। (ब्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति खटर्जी : उसके बाद क्या हुआ ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं कम से कम उन वरिष्ठ सदस्यों से जो सरकार के कार्यकरण के बारे में जानते हैं अनुरोध करूंगा कि वह अन्य लोगों को बतायें (ब्यवधान) कृपया मेरे साथ सहयोग करें। निःसन्देह हो सकता है श्री जनेश्वर मिश्र ने यहाँ एक घोषणा की होगी।

श्री बसुदेव घाचायं : हो सकता है नहीं की है उन्होंने 6 मार्च, 1991 को एक स्पष्ट आश्वासन दिया था। (ब्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं आपको केवल एक बात बता सकता हूँ। आप बाहर कामगारों पर प्रभाव डालने के लिये मुझे नीचे लाना चाहते हैं। आपने यह किया है।
(ब्यवधान)

5.32 म० ५०

इस समय श्री बसुदेव घाचायं और कुछ अन्य माननीय सदस्य
घाये और सभापति के निकट चढ़े हो गए

सभापति महोदय : कृपया वापस अपने स्थानों पर चले जाइये।

5. 34 म० प०

इस समय भी बसुदेब झाचार्य और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने-
अपने स्थानों पर वापस चले गए

श्री सी० के० जाफर शरीफ: महोदय, मैंने सोचा था कि मैं एक परिवार का सदस्य हूँ कि और यदि एक छोटा भाई अच्छी भावना में कुछ कहता है चाहे उसका कोई अर्थ न हो और यह यूँ ही कहा गया है तो भी मैं समझता था कि वे इस पर गौर करेंगे। लेकिन मुझे नहीं मालूम था वे इतने बिगड़ जायेंगे। मैं तो यही कहने की कोशिश कर रहा था (ब्यवधान) कि जो प्रक्रिया पूरी की जानी थी वह अभी तक पूरी नहीं हुई है इसे अभी पुनः मंत्रिपरिषद के पास जाना है जिसमें समय लगेगा। यही मैं कहना चाहता हूँ कि जब मैं यह कहता हूँ तो मेरा मतलब था कि मैं इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर रहा हूँ (ब्यवधान)

सभापति महोदय: उन्हें अन्य मूद्दों पर भी बोलने दीजिए।

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र धनिहोत्री: माननीय अध्यक्ष जी, आप यह कह सकते हैं कि पिछली सरकार में रेल मंत्री ने सदन को आश्वासन दिया है, उसके कमिटमेंट को तो पूरा करें और आप जो कर रहे हैं, वह करें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अब यह काफी हो गया। उन्हें उत्तर पूरा करने दें।

श्री सोमनाथ चटर्जी: मैं इसे हल करने की कोशिश कर रहा हूँ। जो उन्होंने कहा है मैं उसकी सराहना करता हूँ कि औपचारिकतायें पूरी की जानी हैं। क्योंकि इस सम्बन्ध में पुनः मंत्रिपरिषद की औपचारिक अनुमोदन की जरूरत है। उन्हें सभा को आश्वासन देने दें कि वह इसकी स्वीकृति के लिए अपनी सिफारिशों सहित शीघ्र मंत्री परिषद के पास जायेंगे। उन्हें यह कहने दें। केवल यह कहना कि वह इसे मंत्रिपरिषद के पास ले जायेंगे, काफी नहीं है। उन्हें अपनी सिफारिशों के अनुसार चलना चाहिए और यदि उनकी सिफारिशें रद्द कर दी जाती हैं तो हम उसे स्वीकार नहीं करेंगे। उन्हें इसके कार्यान्वयन के लिए एक निश्चित तारीख बतानी चाहिए। (ब्यवधान)

सभापति महोदय: मैं समझता हूँ कि यह आश्वासन पर्याप्त है। हमें अगला विषय लेना चाहिए।

(ब्यवधान)

सभापति महोदय: एक मंत्री यह आश्वासन नहीं दे सकता कि वह मंत्रिमंडल में यह कहेगा क्योंकि मंत्रिमंडल में यह सब गोपनीय कार्यवाही होती है। इसलिए मैं समझता हूँ कि यह आश्वासन पर्याप्त है।

(ब्यवधान)

5.39 म० प०

[अध्यक्ष महोदय पीठासीब हुए]

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं व्यक्तिगत तौर पर महसूस करता हूँ कि मैं अत्यंत अभागा व्यक्ति हूँ क्योंकि मैं केवल एक कार्यकर्ता रहा और उनकी तरह वकील नहीं बना।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आपको एक कार्यकर्ता के रूप में होना चाहिए। कार्यकर्ताओं से खिलवाड़ मत कीजिए। आपको स्पष्ट रूप से कहना चाहिए कि हाँ इस वचन का पालन होगा और मंत्रिमंडल की मंजूरी की औपचारिकता पूरी की जाएगी और मैं कार्यान्वयन की तारीख सभा में घोषित करूँगा। हम यही चाहते हैं। (व्यवधान)।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : महोदय, माननीय कानूनी विद्वान महोदय जानते हैं कि यह सामूहिक उत्तरदायित्व है। (व्यवधान)।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं तो केवल यही आश्वासन चाहता था कि वह मंत्रिमंडल में जाकर स्वयं इसे स्वीकार कराने की सिफारिश करें। ऐसा करना मंत्रिमंडल और सामूहिक उत्तरदायित्व पर निर्भर नहीं है। वह वचन दें कि वह इसकी मंजूरी के लिए सिफारिश करेंगे। (व्यवधान)।

श्री पी० एम० सईद : उन्होंने यह कहा है कि वह इस पर सहानुभूतिपूर्वक कार्यवाही करेंगे। आप और क्या चाहते हैं? (व्यवधान)।

श्री ए० चार्ल्स : अध्यक्ष महोदय, हम इस बारे में आपका विनिर्णय चाहते हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : रेल मंत्री महोदय, अपने स्थान पर बैठ जाइए। माननीय सदस्यगण, बैठ जाईए। मैं समझता हूँ कि आप अपना मत अत्यंत प्रभावशाली तरीके से सही व्यक्त कर रहे हैं। कोई भी व्यक्ति

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : महोदय, हम उनमें एक साधारण उत्तर प्राप्त करने में भी विफल रहे हैं। हम यही मुनने का प्रयाम कर रहे हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अगर आप सहायता नहीं चाहते तो मैं आपकी सहायता नहीं कर सकता।

(व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ : महोदय, रेलवे में काम कर रहे सफाई कर्मचारियों के प्रति माननीय सदस्यों की चिन्ता का मैं सम्मान करता हूँ। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजेन्द्र प्रनेहोत्री : माननीय अध्यक्ष जी, पिछली सरकार में आप स्वयं उपस्थित थे। सारा सदन इस बात पर एकमत था और उस समय की सरकार ने सदन को पूरा-पूरा

आश्वासन दिया था और माननीय रेल मंत्री महोदय जब रेल बजट प्रस्तुत कर रहे थे तब यह बात उठाई गई थी कि (व्यवधान) आपको इस सम्बन्ध में पूरा आश्वासन देना होगा, जब आप रेल बजट को श्रीमान जी, प्रस्तुत कर रहे थे, उस समय इस प्रश्न को उठाया गया था और आपसे कहा गया था कि पिछली सरकार के रेल मंत्री महोदय ने यह कहा था (व्यवधान) और मारा मदन इस विषय पर एकमत था और इस मत पर यह आश्वासन दिया गया था कि (व्यवधान) हड़ताल में जो कर्मचारी निकाले गए हैं, उनको बहाल किया जाएगा या जो रिटायर हो गए हैं, उनके बच्चों को नौकरियाँ दी जायेंगी। इस पर एकमत होकर मदन ने कहा था और उस सरकार के रेल मंत्री महोदय श्री जनेश्वर मिश्र ने स्पष्ट कहा था कि सम्पूर्ण प्रक्रिया को पूरा करके मंत्रिपरिषद में लाया जाएगा और यह बात माननीय मंत्री जी को रेल बजट प्रस्तुत करने के समय पर सभी सदस्यों ने अवगत कराई थी। आज माननीय मंत्री जी इसमें मुकर गए हैं। यह कहना चाहिए कि मदन के लिए यह बीज बरदाश्त के बाहर है। (व्यवधान)

[अनुवाद]

प्रध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण कृपया पहले बैठ जाइए। मैं जो कुछ कहना चाहता हूँ क्या आप उसे सुनना चाहते हैं ?

कुछ माननीय सदस्यगण : हाँ, महोदय।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि आप यही कह रहे थे कि इस पर मंत्रिमंडल में चर्चा होनी चाहिए।

(व्यवधान)

प्रध्यक्ष महोदय : आप फिर से खड़े हो रहे हैं।

(व्यवधान)

प्रध्यक्ष महोदय : आप फिर से खड़े हो रहे हैं।

(व्यवधान)

प्रध्यक्ष महोदय : मैं श्री चटर्जी से अनुरोध करता हूँ कि वह बोलें।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, यह नियम 14(2) के तहत अनेक रेल कर्मियों की बरखास्तगी का मामला है जिसमें किसी जांच और कारण बताओ नोटिस की व्यवस्था नहीं है। हम उनके बहाल करने की मांग कर रहे हैं। जनता दल के रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नान्डीज ने घोषणा की थी कि उन्होंने उनकी बहाली के आदेश जारी कर दिए हैं। हमें जनता दल के मंत्रिमंडल ने अनुमोदित कर दिया था। फिर ऐसा प्रतीत हुआ कि यह आदेश रद्द कर दिया गया क्योंकि भारतीय जनता पार्टी ने अपना समर्थन वापस ले लिया था। (व्यवधान)

श्री रतिलाल वर्मा : समर्थन इस मुद्दे पर वापस नहीं लिया गया। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: उन्होंने यही कहा था। फिर यह मामला पुनः उठा। जब कांग्रेस द्वारा समर्थित नई सरकार आई तो पूर्व रेल मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र ने इस सभा में 6 मार्च, 1991 को यह वचन दिया था। (व्यवधान)

सभा के सभी वर्गों की तरफ से यह एक सर्वसम्मत मांग थी। मेरे साथी श्री कुमारमंगलम, श्री हरीश रावत तथा श्री पी. एम. सईद तथा अन्य सभा के बीच में आ गए क्योंकि उस समय उनकी भावनाएँ अत्यंत उत्तेजित थीं कि रेलकर्मियों के साथ अन्याय हो रहा है। ऐसा हुआ था। जब श्री जनेश्वर मिश्र ने इस निर्णय को लागू करने पर स्पष्ट आश्वासन दिया तब सभा ने इसे स्वीकार किया और वे अपनी जगह पर वापस गए।

अब इस नई सरकार के आने पर हमने इस मामले को पुनः उठाया। यह कहा गया कि रेल मंत्री इस पर कार्यवाही करेंगे। हम आशा करते थे कि इसके कार्यान्वयन का निर्णय लिया जाएगा। आज उन्होंने कहा है, "हम इस मामले पर महानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।" अब इस दबाव के बाद वह कहते हैं : हमें इस मंत्रिमंडल के सम्मुख रखना होगा।

हम कहते हैं कि ठीक है मंत्रिमंडल की स्वीकृति की औपचारिकता होनी चाहिए। हम इसे मानते हैं। लेकिन वह यह वचन दें कि वह इस प्रस्ताव की स्वीकृति के लिए अर्थात् बहाली के लिए मंत्रिमंडल को सिफारिश करेंगे।

एक माननीय सदस्य: वह इसे कैसे दे सकते हैं ?

श्री सोमनाथ चटर्जी: वह ऐसा कर सकते हैं—यह मामूहिक उत्तरदायित्व का मामला नहीं है वह इस वचन को यथा शीघ्र लागू करने के लिए कह सकते हैं अर्थात् जो कर्मचारी ग्यारह वर्षों तक नौकरी, सेवा में बाहर रहे उन्हें बहाल किया जा सकता है। हम यही स्पष्ट आश्वासन चाहते हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं आप दोनों की मदद करता हूँ। यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है।

(व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): मुझे याद है श्री जनेश्वर मिश्र ने स्वयं कहा था : मुझे मंत्रिमंडल के सम्मुख जाना होगा। हमने आज यही कहा है।

(व्यवधान) आप जाकर ग्रन्थालय में देख सकते हैं। (व्यवधान) श्री जनेश्वर मिश्र ने स्वयं यह आश्वासन दिया था कि उन्हें मंत्रिमंडल के सम्मुख रखना है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि जब मैं बोल रहा हूँ तो व्यवधान न डालें ताकि मैं इस मामले को मुलमाने में दोनों पक्षों की मदद कर सकूँ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अगर माननीय मंत्री ने कहा है कि मैं इस मामले पर महानुभूतिपूर्वक विचार करूंगा तो आप इसे मान सकते हैं कि यह सभा में दिया गया आश्वासन है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कानूनी स्थिति तो यही है। अगर उन्हें आपकी मदद करनी है और कुछ सहानुभूति पूर्वक करना है इसके लिए यही आवश्यक है कि वह मंत्रि परिषद में अपने सदस्यों में मलाह लें और उचित निर्णय लें। मेरे विचार में यह काफी है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अगर आप शब्दों से खेल रहे हैं तो अलग बात है। अगर उन्होंने कहा कि 'मैं इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करूंगा तो यह सभा में दिया गया आश्वासन है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब यह आवश्यक नहीं है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया इसे समझने की कोशिश कीजिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अगर एक मंत्री सभा में एक वक्तव्य देने हैं तो आप कहते हैं वह सभा में वक्तव्य दे रहे हैं। उनके शब्द जिन्हें वह सभा में बोल रहे हैं, वक्तव्य हैं। आपको इन्हें महत्व देना चाहिए। सिर्फ 'मैं आपको आश्वासन देता हूँ' का अर्थ ही मैं आपको आश्वासन देता हूँ नहीं होता। अगर वह कहते हैं कि वह इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे तो यह एक आश्वासन है जिस पर आश्वासन समिति की बैठक में विचार किया जा सकता है। यह कोई मुद्दा नहीं है।

(व्यवधान)

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी: मैं इस मुद्दे पर ही आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। यह सभा के प्रति वचन है। हम चाहते हैं कि वह कहें कि जब उन्होंने इस सभा को यह वचन दिया है तो इसको पूरा भी किया जाएगा। हम और कुछ भी नहीं चाहते। वह कहें कि यह वचन पूरा होगा। हम अब यही चाहते हैं। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, आपकी समझ तथा टिप्पणी तथा अध्यक्षपीठ के प्रति हमारे आदर को देखते हुए हम एक अगस्त तक प्रतीक्षा करेंगे। (व्यवधान)

श्री सी० के० जाकर शरीफ: महोदय, मैं आपका आभारी हूँ। सफाई कर्मचारियों के प्रति सदस्यों की चिन्ता तथा उनका यह कथन कि इस कार्य के निजीकरण से उनका शोषण हो सकता है, मैं ऐसी भावनाओं का सम्मान करता हूँ। इसलिए, मैंने निर्णय लिया है कि इस क्षेत्र का निजीकरण नहीं होगा। (व्यवधान) एक महत्वपूर्ण टांचे के रूप में रेलवे के लिए बजटीय समर्थन पर माननीय सदस्यों की चिन्ता को मैं समझता हूँ। हाल के वर्षों में रमाधनों की कमी के कारण पिछली योजना अवधियों की तुलना में सातवीं योजना में कम बजट रखा गया। आशा है कि जब आठवीं योजना तैयार होगी तो अर्थ-व्यवस्था के लिए पर्याप्त परिवहन प्रयास करने हेतु रेलवे की आवश्यकताओं के लिए अधिक बजट रखा जाएगा।

महोदय, मैं इस सम्माननीय सभा के सम्मुख दोहराता हूँ कि मूलतः मैं एक यात्री हूँ। बजट तैयार करते समय मैंने इस तथ्य को ध्यान में रखा है। (व्यवधान)

श्री राम कापसे: उपनगरीय रेलवे पर क्या कहना है? आपने इस बारे में अभी तक कुछ नहीं कहा है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ: मैंने इसका उल्लेख किया था लेकिन आप यहां पर नहीं थे। लगातार घोषणाएं करने की बजाए मुझे आपके वास्तविक दृष्टिकोण की अपनाना चाहिए। एक यात्री के बदले में कुछ भी नत्री लिया जा सकता है। बाहर के लोगों तथा यहां पर सदस्यों के प्रति मुझे निष्ठावान तथा ईमानदार होना चाहिए। मैं देश की अर्थव्यवस्था के सम्पूर्ण हित में उनकी सहानुभूति चाहता हूँ ताकि यह प्रणाली कुशलतापूर्वक चल सके।

श्री संकुहीन चौधरी: क्या मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित कर सकता हूँ? पूर्वी रेलवे में एक उपनगरीय खण्ड के सम्बन्ध में जनता दल सरकार के दौरान तत्कालीन रेल मंत्री ने एक आश्वासन दिया था। [अनुवाद] बंदेल-कटवा को 20 साल पहले एक उपनगरीय खण्ड बनाया गया था। लेकिन इसका अभी तक विकास नहीं किया गया है। यह कह दिया गया था कि बहां पर बिद्युतीकरण कार्यक्रम लागू किया जायेगा। मैंने आपसे चर्चा की थी और आपने सहानुभूतिपूर्वक मेरी बात सुनी थी। लोग आशा कर रहे हैं कि आप अपना वायदा पूरा करेंगे और इस विषय को कार्यक्रम में शामिल करेंगे। हम जानते हैं कि उम लाइन पर यात्रा करना जति कठिन है। आपको उनके लिए कुछ करना होगा। क्या मैं इस बारे में किसी वायदे की आशा कर सकता हूँ? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि आपके पास जानकारी नहीं है तो कृपया सदस्यों को बाद में इसकी जानकारी भेज सकते हैं।

श्री सी० के० जाफर शरीफ: हमने योजना आयोग से पूछा है। हम उनके उत्तर की प्रतीक्षा कर रहे हैं। (व्यवधान)

श्री संकुहीन चौधरी: इसी प्रकार के उत्तर की आशा थी। लेकिन वे उचित उत्तर ढूँढने के लिए पेंपरों की तलाश कर रहे थे। आप उन्हें पेंपर ढूँढने का समय क्यों नहीं देते?

श्री राम नाईक: प्रो० कापसे, कुछ अन्य सदस्यों ने और मैंने मुंबई के उपनगरीय रेलवे के लिए एक अलग से स्वतन्त्र स्वायत्त निगम तथा एक मण्डल की स्थापना की मांग की है। उस मुद्दे का अभी तक उत्तर नहीं दिया गया है। हमने उपनगरीय रेलवे के किरायों में की गई वृद्धि को वापिस लेने की भी मांग की है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि उन्होंने उत्तर नहीं दिया है तो आप समझ सकते हैं कि इस समय वह नहीं कर रहे हैं।

श्री राम नाईक: लेकिन एक अलग से और स्वतन्त्र मण्डल के बारे में वह उत्तर दे सकते हैं। वह यह कह सकते हैं कि वह इस पर विचार कर रहे हैं या नहीं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आप सब इस प्रकार बोलेंगे तो यह सही नहीं है। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री बंऊ बहाल जोशी : अध्यक्ष महोदय, मुंबई उपगरीय रेलवे का उल्लेख मंत्री महोदय के उत्तर में नहीं आया है। मेरा निवेदन है कि मंत्री जी उसका उत्तर भिजवाने की कृपा करें। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैंने पहले ही बताया है कि मुझे लगभग 80-90 मुद्दे प्राप्त हुए हैं। मैंने उन्हें आश्वासन दिया है कि मैं उन्हें अलग से लिखूंगा।

श्री पी० एम० लईब : अध्यक्ष महोदय, आपके समय पर पहुंचने के कारण हमने यहां एक गम्भीर रेलवे दुर्घटना होने से बचा ली है।

मैं माननीय मंत्री को केवल एक बात याद दिलाना चाहता हूं कि पूर्व रेल मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र ने सभा में वायदा किया था कि भूतपूर्व सांसदों को रेलवे के पास दिये जायेंगे। प्रत्येक सांसद इस संसद का भूतपूर्व सांसद होगा।

अध्यक्ष महोदय : हम चाहेंगे कि आप मर्दव मदन में बने रहें।

श्री पी० एम० लईब : अतः मैं श्री जाफर शरीफ में संसद के इन भूतपूर्व सांसदों के लिए रेलवे पास देने के बारे में टिप्पणी करने का अनुरोध करता हूं।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : केवल श्री जनेश्वर मिश्र के वायदे की बात ही क्यों करते हो? एक न एक दिन हम सब भूतपूर्व सांसद हो जायेंगे। इस वायदे को पूरा करना मेरे लिए अधिक लाभकारी है अब मैं केवल इस का उल्लेख करूंगा इस पर मैंने काफी महानुभूति पूर्वक विचार किया है। इस मामले पर निर्णय लेने से पहले कतिपय मानदण्ड हैं जिस पर विचार किया जाना है। प्रथमतः हमें उन मानदण्डों पर विचार करना चाहिए। मैं केवल आप को आश्वासन दे सकता हूं कि मैं महानुभूति सहित जल्दी ही इस मामले पर अपनी राय आप के सामने रखूंगा।

(व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : मैं भी माननीय मंत्री से महानुभूतिपूर्वक और नम्रता से अपनी बात कहने का अनुरोध करता हूं आप जानते हैं कि रेलवे विभाग ने लगातार उड़ीसा की, विशेषतया दक्षिण पूर्वोत्तर रेलवे की उपेक्षा की है।

6.00 म० प०

हम देतारी—पारादीप नई लाइन के निर्माण की मांग करने रहे हैं और रेल मंत्री ने कहा था कि पिछड़े क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाएगी। उड़ीसा सरकार लगातार रेल मंत्रालय से मांग करती रही है कि इसे आठवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाए। क्या मैं

माननीय मंत्री से देवतारी-पारादीप लाइन को शामिल करने का अनुरोध कर सकता हूँ क्योंकि वाणिज्य मंत्री भी सहमत होंगे कि इस लाइन में सामान के निर्यात में सहायता मिलेगी। मैं मंत्रीजी से इस पर महानुभूतिपूर्वक विचार करने का अनुरोध करता हूँ। मैं रेल मंत्री से खड़गपुर-कटक रेल लाइन के कुछ हिस्से का विद्युतीकरण करने का भी अनुरोध करूँगा।

अध्यक्ष महोदय : मंत्रीजी कृपया आप सभी मुद्दे नोट कर लीजिए ताकि आप प्रश्नों का उत्तर दे सकें।

श्री सौमनाथ चटर्जी : नम्रता से, मैं मंत्री जी से पेपरों की सिलिप्स बुझने का अनुरोध करूँगा वह उन्हें खुला ही छोड़ रहे हैं। क्या कृपया आप खाना-सैनतिया लाइन के बारे में उत्तर देंगे क्योंकि हमें अपने लोगों को लिखना है। क्या मैं उनसे इस पर महानुभूतिपूर्वक विचार करने का भी अनुरोध करता हूँ।

श्री बसु बेश आचार्य : महोदय, माननीय मंत्री ने आर० पी० एफ० एसोसिएशन को मान्यता देने के बारे में किसी प्रकार का उल्लेख नहीं किया है। भूतपूर्व रेल मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र ने इस बारे में एक आदेश जारी किया था और इस सदन में एक वक्तव्य भी दिया था।

चर्चा में हिस्सा लेते हुए, मैंने श्री मिश्र का श्री कुमार मंगलम को आर० पी० एफ० एसोसिएशन को पुनः मान्यता देने के बारे में एक पत्र का उल्लेख भी किया था वह आदेश पहले ही जारी किए जा चुके थे निर्णय पहले ही लिया जा चुका है। आज मैंने उस पत्र का उल्लेख किया है।

मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या रेल मंत्री बरखास्त रेलवे कर्मचारियों को पुनः बहाल करने के साथ-साथ रेलवे सुरक्षा बल को पुनः मान्यता देने पर भी विचार करेंगे। इस बारे में आदेश पहले ही जारी किये जा चुके हैं। अतः यह कोई धन का मामला नहीं है। मैं यह जानना चाहूँगा कि क्या रेल मंत्री इस सदन में यह वायदा कर सकते हैं या नहीं।

अध्यक्ष महोदय : समय समाप्त हो गया है। मेरा विचार है कि सदन को तब तक चर्चा करते रहना चाहिए जब तक हम मुद्दे पर चर्चा समाप्त नहीं हो जाती।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी आप कृपया इन सभी मुद्दों को नोट कीजिए ताकि आप इनका उत्तर दे सकें।

श्रीमती गीता मुखर्जी : महोदय, आपके माध्यम से मैं मंत्री जी से जो हमारे काफी अच्छे मित्र हैं, को तामलुक-छिगा रेलवे लाइन की जांच करने का अनुरोध करूँगी जो काफी लम्बे समय से खरिब है और जो वास्तव में श्री गनी खान के समय के दौरान प्रस्तावित की गई थी। मुझे आशा है वह इस का उत्तर देंगे।

[हिसारी]

श्री बसु मेघे (नागपुर) : अध्यक्ष महोदय, विदर्भ एक्सप्रेस जो कि 2-3 दिन चलती है, वह रोज चलनी चाहिए। आप बम्बई एक्सप्रेस के बारे में भी ध्यान दीजिए। कामटी से

बाडी डिपेंस लाइन है, उसके बारे में बहुत कारसपीडेंस किया, लेकिन कुछ नहीं हुआ। नागपुर जो कि एक मेन स्टेशन है, काटन मार्किट की तरफ से दूसरा प्लेटफार्म बना कर वहां बुकिंग आफिस बनाने का जो इरादा था उसके बारे में कुछ नहीं हुआ है, इसे आप शीघ्र चामू करवायें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मेरा विचार है कि सदस्य केवल यह कहना चाहते हैं कि कुछ रेलवे लाइन शुरू की जानी चाहिए। मैं सदस्यों से मंत्री जी को लिखने का अनुरोध करूंगा और मैं मंत्री जी से भी उन्हें उत्तर देने का भी अनुरोध करूंगा।

[हिन्दी]

डा० लक्ष्मी नारायण यादव (मंडसोर) : अध्यक्ष महोदय, मेरा धममें सुझाव है कि जिन्होंने कट मोशंस दिये हैं और जिनका उत्तर मंत्री जी ने हाऊस में नहीं दिया है, उन सबस्यों को मंत्री महोदय लिखित में उत्तर भिजवा दें।

अध्यक्ष महोदय : इसके बारे में एक दफा नहीं, चार दफा उन्होंने उनके जबाब में कह दिया है। उन्होंने खुद ही कहा है।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : सदस्यों द्वारा वर्ष 1991-92 की अनुदानों की मांगों के लिए बहुत से कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये हैं। क्या मुझे सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ सदन में मतदान के लिए रखना चाहिए या क्या कोई माननीय सदस्य कोई विशेष कटौती प्रस्ताव को अलग से रखना चाहता है ?

मेरे विचार से वे सहमत हैं। अब मैं सभी कटौती प्रस्ताव रखूंगा जो सदन के मतदान के लिए एक साथ प्रस्तुत किये गये हैं।

सभी कटौती प्रस्ताव लोक सभा में मतदान के लिए रखे गए
और अस्वीकृत हुए

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं उन्हें अच्छा व्यवहार करने का थोड़ा मोका देना चाहता हूँ। इसलिए, हम इन पर मतदान के लिए दबाव नहीं डाल रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1991-92 की अनुदानों की मांगें (रेलवे) मतदान के लिए रखता हूँ।

प्रश्न यह है :—

“कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 में 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1992 को समाप्त होने वाले वर्ष में संघाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु आवश्यक राशियों को पूरा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 4 में दिखाई गयी राशियों में से अनधिक सम्बन्धित राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जायें।”

लोक सभा द्वारा स्वीकृत वर्ष 1991-92 के लिए अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	लेखानुदान की मांग की राशि जिसकी स्वीकृति सदन द्वारा 11-3-1991 को दी गयी थी	लोक सभा द्वारा स्वीकृत अनुदान की मांग की राशि
1	2	3	4
		₹०	₹०
1.	रेलवे बोर्ड	3,69,09,000	7,38,17,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	24,37,58,000	48,75,16,000
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	173,30,99,000	346,61,99,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	351,43,01,000	688,36,02,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	274,98,71,000	549,97,42,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	371,10,34,000	735,20,67,000
7.	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	185,80,79,000	357,07,57,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	290,73,11,000	581,46,22,000
9.	परिचालन व्यय—यातायात	562,15,41,000	1124,30,83,000
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	638,48,01,000	1247,50,03,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	127,80,31,000	255,60,62,000
12.	विविध संचालन व्यय	194,01,82,000	363,53,65,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	323,18,52,000	646,37,03,000
14.	निधियों में विनियोग	1040,66,67,000	2316,33,33,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की अदायगी और अतिपूजीकरण का परिशोधन	8,73,54,000	1138,26,46,000
16.	परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और उत्पाद		
	राजस्व	16,00,03,000	29,00,07,000
	अन्य व्यय		
	पूंजी	1861,45,16,000	4217,15,19,000
	रेलवे निधियां	800,79,36,000	1584,58,71,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

6.06 म० प०

विनियोग रेल संख्यांक 3 विधेयक*

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1991-92 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोगों को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1991-92 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक विचारार्थ प्रस्तुत करें ।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1991-92 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1991-92 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अध्यक्ष महोदय : सभा अब विधेयक पर खंड-वार विचार आरम्भ करेगी ।

प्रश्न यह है :

“कि खंड 2 और 3 अनुसूची, खंड 1, अधिनियमनसूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

*दिनांक 25-7-1991 के भारत के राजपत्र, आसाधारण, भाग 2, खंड-2 में प्रकाशित ।

†राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित ।

खंड 2 और 3, अनुसूची, खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में छोड़ दिये गये ।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं प्रस्ताव करता हूँ ।

“कि विधेयक पारित किया जाए ।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अध्यक्ष महोदय : अब सभा कल 11 बजे म० पू० तक के लिए स्थगित होती है ।

6.09 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा शुकवार, 26 जुलाई, 1991/4 भाषण 1913 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।