बेसिकली तेज गति कोई भी हो सकती है, 130 से नीचे भी हो सकती है, 130 से ऊपर भी हो सकती है। इन्होंनें बोल दिया, डू नाट अराइज, प्रश्न नहीं उठता। जो मंत्री जी का एक बयान आया है कि आम तौर पर तेज ट्रेनें इसलिए नहीं चलाना चाह रहे हैं क्योंकि सामने जानवर आ जाते हैं। मैं खुद एक बार भुक्त भोगी रहा हूं। शताब्दी से मैं भोपाल जा रहा था। मेरी ट्रेन के आगे एक भैंस आ गयी। तीन घंटे गाड़ी रूकी रह गयी झांसी से पहले। तो आप इस आधार पर ट्रेनों को तेज गति से देने से नहीं रोक सकते हैं। आपको एक व्यवस्था करने पड़ेगी कि जानवर ट्रेक पर नहीं आएं। अगर जानवरों को रोकने की व्यवस्था नहीं कर सकते हैं तो इसका अर्थ यह नहीं हुवा कि हम ट्रेन कभी तेज चला ही नहीं सकते।

**श्री नीतीश कुमार**: सभापति महोदय, यह कभी नहीं कहा गया कि तेज गति प्राप्त करने का प्रयास नहीं हो रहा है। वह सारी एक्सरसाइज है। लेकिन 130-140 की परमिसिबल स्पीड राजधानी और शताब्दी की अलग अलग रूप में है, आलरेडी एक्जिस्ट करती है। हम इसको बढ़ा सकते हैं लेकिन माहौल ऐसा है कि इसको बढ़ाना मुनासिब नहीं है। जहां तक इन्होंने कहा कि जानवरों को ट्रेक पर जाने से रोकिये। तो हम समझते हैं कि जवाबदेही हम पर है तो कुछ सुझाव भी ये बता दें कि कैसे रोका जाए ...(**व्यवधान**)... खर्च कितना आएगा कैलकुलेट किया है आपने ...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापति**: बस हो गया। कुमारी फ्रीड टोपनो।

**कुमारी फ्रिडा टोपनी**: चैयरमैन सर, साउथ ईस्टर्न रेल लाइन के बारे में कुछ हमें बड़ी प्राब्लम होती है। वह बहुत पुरानी रेल लाइन है। बहुत दिन से उस रेल लाइन की मरम्मत नहीं हुई है। विशेषकर झारसामुडा रेलवे स्टेशन से बिलासपुर तक बहुत कोयला खाने हैं। बहुत गुड्स ट्रेनें रात भर चलती रहती है जिसके कारण वह लाइन बहुत खराब हो गयी है। ब्रिटिश अवाम से वह रेल लाइन तैयार हुई है। आप तो जानते हैं। राउरकेला की तरफ से एक ही ट्रेन है दिल्ली आने के लिए पुरी से जो दिल्ली आति है। वह सब समय बहुत धीरे धीरे चलती है और हमेशा देर में पहुंचती है।

मेरा कहना यह है कि इस रेल लाइन की मरम्मत के लिए शायद इस साल ऐसा कुछ सप्रावधान नहीं है। आपने उस रेल लाइन के डेवलपमेंट के लिए क्या कोई प्रावधान किया है? यदि नहीं किया है तो करेंगे क्या?

**श्री नीतीश कुमार**: सभापति महोदय, हालांकि उनका प्रश्न इससे उत्पन्न नहीं होता है लेकिन एक खास इलाके के एक खास खंड के रेल की स्थिति के बारे में उन्होंने कहा है। उनको अलग से इस बारे में उत्तर दिया जा सकता है। रेल ट्रेक का मेन्टिनेंस निरंतर चलने वाला कार्य है। इसके अलावा ट्रेक रिन्यूअल के लिए भी हर साल पैसे आवंटित होते हैं। यह बात सही है। मैं पहले ही बता चुका हूं कभी दूसरे अवसर पर। ट्रेक रिन्यूअल ओवरडयू है देश में और उसमें साउथ ईस्टर्न रेलवे का भी हिस्सा है जिसके ट्रेक रिन्युअवल के लिए प्रयास किया जा रहा है।

**रेलवे द्वारा की जाने वाली माल ढुलाई में कमी**

*544. **श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा**:

**श्री बरजिन्दर सिंह हमदर्द**:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कुपा करेंगे कि:

(क) क्या आर्थिक गतिविधियों में कमी होने के कारण वर्ष 1998-99 के प्रथम तीन महीनों में रेलवे द्वारा माल ढुलाई की मात्रा गत वर्ष की इसी अवधि की तुलनवा में कम हो गयी है,

(ख) यदि हां, तो कुल कितनी मात्रा में ढुलाई की गयी है तथा यह गत वर्ष की इसी अवधि की माल ढुलाई की तुलना में कितनी कम है,

(ग) क्या माल ढुलाई की मात्रा उपरोक्त कमी आने के कारणों का पता लगाने हेतु कोई जांच की गयी है, और

(घ) यदि हां, तो उसकी निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है?

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

**रेलवे द्वारा की जाने वाली माल ढुलाई में कमी के संबंध में विवरण**

(क) जी हां, रेल परिवहन के लिए मांग में कमी के कारण चालू वित्त वर्श के प्रथम तीन महीनों के दौरान पिछले वर्ष तदनुरूपी अवधि की तुलना में प्रारंभिक लदान में कमी आई है।

(ख) अप्रैल-जून 1998 के दौरान, भारतीय रेलों ने 99.41 मिलियन टन का लदान किया है जो पिछले वर्ष की तदवुरूपी अवधि की तुलना में 3.92 मिलियन टन कम है।

(ग) और (घ) विभिन्न उपयोगकर्ता मंत्रालयों और एजेंसियों के साथ संपर्क करने से पता चला है कि बिजली, कोयला, सीमेंट, उर्वरक, खाधान्न और इस्पात जैसे प्रमुख क्षेत्रों से रेल परिवहन के लिए मांग कम होने के कारण रेलों के समग्र माल परिवहन में कमी आई है।

**श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा**:चैयरमैन सर, मंत्री जी ने जवाब दिया है कि लास्ट इयर से अप्रैल-जून में दिस इयर 3.92 मिलियन टन्स कम लोडस हुआ है और इन्होंने कारण दिये हैं कि —drop in the demand for rail transport from the core sectors such as Power, Coal, Cement, Fertiliser, Foodgrains and steel....

लेकिन मेरी यह समझ में नहीं आ रही है क्योंकि पावर सेक्टर में लास्ट इयर से, एक सावल से, पावर की जनरेशन तो बढ़ी है। इसलिए कोल की कंजम्पशन भी नेचुरली बढ़ी होगी। एक वह पावर का तो नहीं हो सकता है। दूसरा फूडग्रेस का है । मैम समझता हूं कि फूडग्रेस में भी कोई कमी नहीं हो सकती । इसके मैं चेयरमैन साहब, दो अपनी तरफ से जवाब बताना चाहता हूं ...(**व्यवधान**)...

**श्री सभापति**: आप सवाल कीजिए, बताइए नहीं।

**श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा**: पूछना चाता हूं कि इनके सिस्टम में क्या कोई कमी है ? वह क्या है कि मैं एज चेयरमैन, पजांब स्टेट इलैक्ट्रिसिटी बोर्ड, जब हमें कोल की जरूरत होती थी तो वह वैगन हिमें नहीं मिलती थी और जब नहीं होती थी तो अपने आप ही वहां पर ज्यादा फैंक देते थे। ऐसे ही मैं पूछना चाहता हूं कि पंजाब में ओपुन गोडाउंस में इतना अनाज पड़ा है कि पंजाब गवर्नमेंट और ऐजेंसीज ने किनी बार लिखा है कि इसके ट्रांसबपोर्टेशन के लिए वैगंस चाहिए, लेकिन रेलवे नहीं दे रहा है, इसलिए क्या यह अपने सिस्टम में कोई तब्दीली करेंगे कि जब जरूरत हो उस वक्त उसका प्रबंध किया जाए?

**श्री नीतीश कुमार**: सभापति महोदय, यह बीते दिनों की बात कर रहे हैं। कभी दिक्कत होती थी । आज यह हालत है कि हमारी माल ढुलाई की कैपेसिटी ज्यादा है। हमारे वैगंस कई जगह पर मांग की तलाश में आइडल बैठे हुए हैं और फूडग्रेस मूवमेंट की बात वह कर रहे हैं, उसमें तो रेक्स का डिमांड आधा पर पहुंच चुका है। यह बात सही है कि पंजाब में अनाज के गोदाम भरे पड़े हैं, लेकिन उसके मूवमेंड के लिए एफ.सी.आई. हमको हायर करेगा। हम अपनी मर्जी से फूडग्रेस के पास नहीं जायेंगे कि तुम इसमें लाद दो । इसलिए स्थिति यह है कि हमारे पास वह डिमांड नहीं आ रही है । सारे कोर सैक्टर की यही हालत है । अब कोल का जहां तक सवाल है तो पहले लोग कहते रहते थे कि तुरंत इसको पहुंचाइये, लेकिन आज हालत यह है कि पंजाब स्टेट इलैक्ट्रिसिटी बोर्ड के पास, जिसकी यह बात कर रहे थे , पंजाब स्टेट इलैक्ट्रिसिटी बोर्ड के प्रतिनिधि अब यह कहना चाहते हैं कि हमारे यहां अब कोल का मूवमेंट बंद करिये चूंकि हमारा स्टाक पड़ा हुआ है। तो इन सब चीजों के चलते उसकी ढुलाई कम हुई है, लेकिन हमारी तरफ से प्रयास जारी है । हम लोगों ने इस बार के बजट में मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। हम यह उम्मीद करते हैं कि जो कोर सैक्टर के लोग है वे इस बात को समझेंगे और रोड की तुलना में रेल की तरजीह देते हुए इससे अपना मूवमेंट करायेंगे, क्योंकि पिछले साल तीन महीने में जितनी माल ढुलाई हुई थी इस साल उसकी तुलना में 3.9 मिलियन जिसका मैंने जवाब दिया है 92 मिलियन टन की कम ढुलाई हुई है और उसके चलते काफी नुकसान हो चुका है । एक मिलियन टन माल की ढुलाई में 50 करोड़ रुपये की आमदनी होती है । इस प्रकास से पिछले साल की तुलना में काफी नुकसान हो चुका है । लेकिन रेलवे की तरफ से सारे कोर सैक्टर के लोगों के साथ बात-चीत की जा रही है और पूरा प्रयास किया जा रहा है । सर्टेन कंसैशंस भी दिये गये हैं। इन सब चीजों के बाद हम चाहते हैं कि लोग माल की ढुलाई कराएं ।

**श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा**: चेयरमैन साहब, इन्होंने एक जवाब क्वेश्चन नंबर 2711 में दिया था तो में इनसे पूछना चाहती हूं कि जो थेफ्ट्स होती है इनके क्लेम्स आते हैं और उसकी पेमेंट ये बहुत कम करते हैं । उसका इन्होंने जवाब दिया था क्वश्चन नंबर 2711 पर कि 1995-96 में 58,897 लाख का क्लेम आया था और इन्होंने 2695 की पेमेंट की । ऐसे ही 1996-97 और 1998 में क्लेम 72,894 लाख का आया लेकिन पेमेंट इन्होंने की 2758 लाख की ।

MR CHAIRMAN: How does it arise from this?

**श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा** : अराइज होता है । अगर क्लेम यह रेलवे ठीक नहीं देगी तो प्रावेट क्यों उठायेगा जिसको एंशोरेंस नहीं मिलती कि मेरा सामान अगर चोरी हो गया तो उसकी उसे पेमेंट नहीं मिलेगी तो कोई और प्रबन्ध करेगा । यह रेलवे पर क्यों जाएगा ?

**श्री सभापति** : ठीक है, हो गया।

**श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा :** इसलिए मैं पुछना चाहता हूं कि इन्होंने कोई इन्क्वायरी बैठाई है ?

**श्री नीतीश कुमार :** इसका कोई इससे संबंध नहीं है। उसके लिए अलग नियम बने हुए हैं। अगर कहीं कोई क्लेम मेंम डेस्प्यूट हुआ है तो उसके लिए मैकेनिज्म है और इस प्रकार की अगर कोई शिकायत है तो मुझे लिख कर दें। मैं उसकी जांच करवाऊंगा।

SHRI P. THIRUNAVUKKARASU: Sir, the line between Chennai and Villupuram is to be converted into broad gauge shortly. All the goods which are transported to Pondicherry from Chennai through rail, are transported via Villupuram. The railway line between Villupuram and Pondicherry is metre gauge. It the line between Pondicherry and Villupuram is not converted, no essential goods will reach Pondicherry.

In reply to an Unstarred Question of mine, the Minister has replied: "The conversion will not be made since the Planning Commission has not granted permission for the same." The question is whether any steps have been taken to speed up the work to be able to transport goods to Pondicherry.

Secondly, I want to know whether the people of Pondicherry have.............

MR. CHAIRMAN: It does not arise out of this question.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU: The transportation of goods through the railways will be declined.

MR. CHAIRMAN: That is a separate subject.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU: Goods will not arrive at Pondicherry at all. There will be a total decline in the transportation of goods to Pondicherry.

MR. CHAIRMAN: No, it does not arise.

SHRI C.P. THIRUNVUKKARASU: At least I may ask whether....

MR. CHAIRMAN: Please put a separate question. It does not arise out of this.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Sir, I hope that there will be enough time to get a reply from the Minister. That is why I am putting a short question for'a quick reply.

In paras (c) and (d) of the statement he has referred to some interaction with the various user Ministries, including the Food Ministry. Replying to the first supplementary, he himself admitted that foodgrains were lying in *mandis* and godowns in Punjab, which should have been transported, but the FCI was not placing indents on the railways for their transport. The Government is one and an integrated one. I want to know whether he has taken it up with the concerned Ministry, the Food Ministry. What has been its response?

Secondly, there is a shortfall of 3.92 million tonnes in the first quarter of the current financial year. Can he indicate what the shortfall will be *pro rata* in relation to the overall target for the year under review, that is, 1998-99.

**श्री नीतीश कुमारः** सर, फूडग्रेस के मामले में नार्मल डिमांड 2526 रेक्स प्रतिदिन की थी जोकि घटकर 10-12 रेक्स प्रतिदिन की हो गयी है। जहां तक सरकार की एजेंसी के साथ बातचीत का सवाल है, रेववे के अधिकारी सभा लोगों के साथ संपर्क बनाए हुए हैं और सारे कोर सेक्टर से संबंधित लोगों के साथ बातचीत हो रही है। यह पूरी स्थिति सभा लोगों के सामने है और कुछ मामले तो पूरे देश और इस पूरे रीजन के हैं।

**श्री प्रणब मुखर्जी :** बातचीत के बाद कुछ इम्प्रूमेंट हूआ?

**श्री नीतीश कूमार :** जो अभी स्थिति है, वह मैंने बता दी। जब इम्प्रूवमेंट होगा, वह भी बता दूंगा।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: The information may not be available with you right now, but, still, will you kindly check it up? You are saying that there is a shortfall of 3.92 million tonnes. How much has been diverted to road? Is it at your cost? Is it because of the road transport that your tonnage has gone down? This should also be checked up. Rail versus road is a major issue. Will you kindly check up whether road

transport has simultaneously decreased or it has gone up at your cost?

**श्री नीतीश कुमार :** यह मेरी समझ से अभी जो ढुलाई में कमी आई है, इस का डाइवर्शन से लिंकेज नहीं है। इस का ज्यादा लिंकेज रेसेशन के साथ है।

SHRI S. R. BOMMAI: Sir. road transport is cheaper, speedier and safer, and there is delivery at the door. Will the Railways think of efficiency, stopping pilferage and eliminating delays in transport and settlement of claims as early as possible?

**श्री नीतीश कुमार :** सर, माननीय सदस्य बोम्मई साहब का सुझाव ठीक है और हम लोग रोज उस दिशा में प्रयास कर रहे है। रेक्स की एफीसिएंसी बढ़ाई जाए, स्पीड बढ़ाई जाए और कंटेनर डिपोज भी जगहजगह खोले गए हैं। जिस प्रकार की मांग है, उस हिसाब से उन की सेवा करने के लिए हम एक नहीं अनेक कदम उठा चुके हैं।

MR. CHAIRMAN: The Question Hour is over.

## WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

### "तेजी से हो रहे शहरीकरण के कारण लोग स्वास्थ्य और पर्यावरणीय संकट"

*545. **चौधरी हरमोहन सिंह यादव**:

**श्री ईश दत्त यादव**:

क्या पर्यावरण और बन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार को देश में तेजी से हो रहे शहरीकरण के कारण लोक स्वास्थ्य तथा पर्यावरणीय संकट संबंधी बढ़ती समस्याओं की जानकारी है, और

(ख) यदि हां, तो देश में विशेषकर बहुत शहरों में इस स्थिति पर काबु पाने के लिए अब तक क्या कार्य योजना आरम्भ की गई है ?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी)ः** (क) जी, हां। तीव्र शहरीकरण से आवास और नागरिक सुविधाओं की कमी, ट्रैफिक जमाव, गंदी बस्तियों का विस्तार और पर्यावरण अक्क्रमण की समस्साएं पैदा होती है जिससे जीवन की गात्मकता प्रभावित होती है।

### विवरण

### जन स्वास्थ्य और तीव्र शहरीकरण के कारण पर्यावरणीय संकट के संबंध में विवरण

(ख) सरकार ने तीव्र शहरीकरण और अवक्रमण को रोकने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैः-

(1) एक मेगासिटी स्कीम, जो कि कलकत्ता, मुम्बई, चेन्नई, हैदराबाद और बंगलौर शहरों पर लागू है, शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय द्वारा शुरू की गई है ताकि तीव्र शहरीकरण की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उनके आधारभूत ढांचे का विकास किया जा सके।

(2) मेगा शहरों के ईर्द-गिर्द छोटे और मध्यम नगरों के एकीकृत विकास की स्कीम भी शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय द्वारा शूरू की गई है ताकि मेट्रो शहरों में आकर बसने वालों को रोका जा सके।

(3) दिल्ली में प्रदूषण नियंत्रण के लिए कार्ययोजना पहले ही तैयार कर ली गई है और उसे लागू किया जा रहा है।

(4) चेन्नई, मुम्बई और कलकत्ता के लिए इसी प्रकार की कार्य योजनाएं तैयार करने का प्रस्ताव है तथा तदनूसार तमिलनाडु, महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल की राज्य सरकारों को इस संबंध में कार्यवाही शुरू करने का अनुरोध किया गया है।

(5) देश में प्रदूषण नियंत्रण के लिए एक मसौदा पर्यावरणीय कार्ययोजनास तैयार की गई है और इस पर 14 जुलाई, 1998 को राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों के अध्यक्षों और सदस्य सचिवों की बैठक में विचार किया गया है। इस कार्य योजना में विभिन्न सोतों से होने वाले प्रदूषण को नियंत्रित करने का प्रस्ताव है।

(6) बहुत अधिक प्रदूषित क्षेत्रों में पर्यावरण की गुणवत्ता को बनाए रखे के लिए कार्य-योजनाएं तैयार की गई हैं।

(7) प्रदूषण के प्रभावों पर जन जागरूकता अभियान।

### Reconstitution of ICHR

*546. SHRI V.N. GADGIL: Will the Minister of HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT be pleased to state:

(a) what are the reasons for reconstituting the Indian Council for Historical Research;