

**the Incident near the Prime Minister's Residence on 1-9-1988**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI P. CHIDAMBARAM): Sir, in the course of my reply to clarifications from the honourable Members on the statement relating to the incident near the Prime Minister's residence on 1-9-88, I had said that to the best of my information there was no other MLA belonging to any party other than the Telugu Desam Party in the procession. My statement was based on the information provided by the Delhi Police.

I have since been informed that in the procession taken out on 1-9-1988 by the TDP, the composition of the MLAs was as follows:

Telugu Desam	142
CPI(M)	12
BJP	6
Janata	2
<b>TOTAL</b>	<b>162</b>

All the MLAs were from Andhra Pradesh. I wish to correct my statement and clarify the position on the basis of the detailed information which has now been furnished to me.

I sincerely regret the error.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I wish to inform the Members that Mr. Bhajan Lal

will make a statement before the House rises today regarding the procurement priced and the minimum support price for rabi crops for the year 1988-89.

Now, we shall take up Special Mentions.

**SPECIAL MENTIONS—contd.**

**Inadequacy of Railway Services in Bihar**

डा. जगन्नाथ मिश्र (बिहार) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, रेल के मामले में बिहार राज्य की निरन्तर उपेक्षा की जा रही है और खास कर के बाढ़ और भूकम्प के बाद स्थिति और भी गंभीर हुई है। बिहार राज्य आर्थिक दृष्टि से राष्ट्रीय औसत से भिन्न भिन्न पंचवर्षीय योजनाओं के तहत निम्न होता जा रहा है और यह दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति संभवतः सातवीं योजना के दौरान भी बदली नहीं जा सकेगी। वह इसलिए कि जहाँ 1980-81 के राष्ट्रीय औसत पर बिहार को 1989-90 तक पहुंचने के लिए साढ़े बारह हजार करोड़ रुपये की निवेश की आवश्यकता थी वहाँ बिहार की आर्थिक दुर्बलता और आन्तरिक साधनों के अभाव के कारण केन्द्र सरकार की ओर से अधिक सहायता देने के बावजूद भी 5100 करोड़ से अधिक निवेश की सातवीं योजना संभव नहीं हो पाएगी। परन्तु परिवहन और यातायात किसी भी आर्थिक तंत्र का मूल आधार होता है जो बिहार में अत्यन्त ही पिछड़ी अवस्था में है।

बिहार पक्की सड़क, कच्ची सड़क और राष्ट्रीय राजमार्ग के राष्ट्रीय औसत

से पीछे छूट गया है। जलमार्ग की संभावनाओं के बावजूद भी गंगा, गण्डक एवं कोसी नदियों में परिवहन की कोई व्यवस्था नहीं हो पाई है और सबसे दुखद पक्ष यह है कि रेल मंत्रालय की ओर से भी रेल यातायात का विकास इस राज्य में सबसे कम हो पाया है। बिहार में पूर्व और पश्चिम को जोड़ने के लिए विकसित आधुनिक रेल सेवाएं दिल्ली और कलकत्ता के बीच हैं; लेकिन उत्तर से दक्षिण को जोड़ने के लिए कम ही रेलवे लाइन हैं। सामान्य रूप से संपूर्ण बिहार ही उपेक्षित रहा है। परन्तु छोटा नागपुर, संथाल परगना का क्षेत्र पूर्णतया उपेक्षित है। हजारीबाग, गुमला और दुमका जैसे जिला मुख्यालय भी रेल से नहीं जुड़े हुए हैं।

रेल उपेक्षा का एक बड़ा दृष्टांत यह भी है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तर बिहार को जोड़ने के लिए बगहा-छितौली बड़ी रेल पुल का निर्माण 10 वर्षों से अधिक से लंबित है। दरभंगा-समस्तीपुर बड़ी रेल लाइन, जिसका शिलान्यास अप्रैल, 1981 में हुआ और जिसकी स्वीकृति स्व. ललित नारायण मिश्र ने अपनी मृत्यु के उपरान्त पहले दी थी, पूर्णतया ठप्प है। जिस समय स्व. केदार पाण्डेय ने रेल मंत्री की हैसियत से दरभंगा में ललित बाबू की योजना का शिलान्यास किया था, लोगों में बड़ी उम्मीद उठी थी। इस योजना की लागत 12 करोड़ रुपए की है। परन्तु निर्माण कार्य के लिए राशि उपबंध नहीं की गई। दरभंगा समस्तीपुर घनी आबादी वाला क्षेत्र है। अधिक दृष्टि से अत्यन्त ही पिछड़ा रहा है। यातायात और परिवहन के अभाव में इस क्षेत्र का विकास अवसृद्ध

है। उसी तरह बगहा-छितौली रेल पुल का शिलान्यास श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1974 में ललित बाबू के रेल मंत्री होने के बाद किया था। प्रारंभिक कार्यों पर सामग्रियां एवं उपकरण पहुंचाने हेतु बगहा से बाल्मीकि नगर रोड स्टेशन तक 9 किलोमीटर का लम्बी रेल बिछाने में लगभग 7 करोड़ रुपया खर्च भी किया जा चुका है।

उसी तरह सकरी-हसनपुर रेलवे लाइन का शिलान्यास रेलवे मंत्री स्व. ललित नारायण मिश्र ने जनवरी, 1974 में किया था और बिहार सरकार ने भू-अर्जन के मूल्य के लिए 69 लाख रुपए का भुगतान कर दिया था परन्तु अभी तक इस लाइन के निर्माण का कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। नई और पुरानी रेल लाइनों की कठिनाइयां एक तरफ है, लेकिन जो रेल सेवा बिहार में उपलब्ध है भी उसकी स्थिति अत्यन्त दयनीय है। पूर्वोत्तर रेलवे की पूर्णिया, सहरसा, बनमंखी, बिहारीगंज, सहरसा-मानसी, फार-विसगंज-सहरसा-मानसी, तिर्भली-दरभंगा, जय नगर-दरभंगा, समस्तीपुर-बरोही, मुजफ्फरपुर-समस्तीपुर, मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज, सोनपुर-गोरखपुर तथा पूर्व रेलवे की पटना-गया, पटना-रांची, मोकामा-दानापुर आदि की प्रायः सभी यात्री गाड़ियां सामान्य रूप से पकड़ी नहीं जाती है। लाखों यात्रियों की परेशानी का सहज में अनुमान लगाया जा सकता है।

संसद की रेलवे कंवेंशन कमेटी, 1980 के समक्ष राज्य सरकार की ओर से यातायात के सर्वतोन्मुखी विकास के संबंध में एक विस्तृत संलेख प्रस्तुत किया गया। राज्य सरकार की ओर से विभिन्न भागों

□ [डा० जगन्नाथ मिश्र] में नई रेलवे लाइनों के निर्माण छोटी लाइनों से बड़ी लाइन में परिवर्तन, पटना में गंगा नदी पर रेलवे पुल, पटना के इंद-गिर्द उपनगरीय रेल सेवा प्रारंभ किए जाने के संबंध में, पटना-हावड़ा, पटना-रांची, पटना मुजफ्फरपुर आदि आदि मार्ग पर नई रेल गाड़ियां चलाए जाने के संबंध में एवं राजकीय रेलवे पुलिस के विस्तार के संबंध में तथा राज्य में रेलवे के महाप्रबंधक का एक नया जोनल कार्यालय खोले जाने के प्रस्तावों का उल्लेख किया गया। परन्तु औचित्य एवं जनहित के व्यापक तर्क इन सुझावों के साथ प्रस्तुत किए जाने के बावजूद भी अभी तक रेल मंत्रालय ने कोई अपेक्षित कार्यवाही नहीं की है। बिहार सरकार की ओर से आसनसोल खंड के विद्युतीकरण का प्रस्ताव भी रेलवे बोर्ड को दिया गया था।

यह उल्लेखनीय है कि बिहार में रेल सेवा का विस्तार केवल बिहार के हित में ही आवश्यक नहीं है बल्कि राष्ट्रीय हित में इसकी उपयोगिता अधिक होगी। खनिज एवं जंगल पदार्थों के लिए, बड़े सार्वजनिक प्रतिष्ठानों के लिए रेल सेवा की उपयोगिता ली जा सकती है। बिहार का बहुत सा हिस्सा रेल सेवा से वंचित है जिससे इन भू-भागों में विकास की संभावना नहीं रहती है। इन पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाइन निर्माण के पीछे केवल वित्तीय हितों को नहीं देखा जाए बल्कि सामाजिक, आर्थिक लाभों को भी आंका जाए। बिहार के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए यह आवश्यक है कि व्यापक हित में अगर पूंजीनिवेश पर दस प्रतिशत से भी कम आय हो तो भी यातायात में

पूंजी लगाई जाए। रेल लाइन का विस्तार यातायात एवं परिवहन व्यय को कम करने के उद्देश्य से भी किया जाना चाहिए। आर्थिक विकास के लिए रेल सेवा मुख्य संरचना है।

उपसमाध्यक्ष महोदय, पिछले साल के बजट में और इस साल के बजट में भी 17 करोड़ तथा 20 करोड़ का प्रावधान पुरानी लाइनों को नई बनाने में और छोटी लाइन को बड़ी बनाने तथा पुराने पुलों के लिए आवंटित किया गया है, लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि बिहार राज्य में इन नए कार्यों के लिए पूंजी का आवंटन नहीं किया गया है। इसलिए बिहार की भावना है कि रेलवे के विकास में बिहार की उपेक्षा हो रही है। कोई भी नया कार्यक्रम वहां के लिए स्वीकृत नहीं किया गया है। 36 नई रेलवे लाइनें बनाने की अनुसंधान बिहार सरकार ने की जिनके लिए भूमि का अधिग्रहण का मूल्य स्लीपर की लकड़ी देने का भी आश्वासन बिहार सरकार ने दिया है। अन्य राज्यों में रेल का विस्तार हो रहा है जहां की सरकार की ओर से ये प्रमुख व्यय भी नहीं किए जा रहे हैं। लेकिन बिहार की ओर से व्यय वहन करने के बावजूद बिहार की योजना पर भारत सरकार की ओर से सहानुभूतिपूर्वक विचार नहीं किया जा रहा है। इसलिए भारत सरकार से मांग करता हूं कि बिहार की जो पुरानी लम्बित योजनाएं हैं उसमें शीघ्रता लाने की पूरी कोशिश करे।

Shifting of Union Carbide India Ltd.  
to Bombay

श्री नरेश सो. पुगलिया (महाराष्ट्र) :  
उपसमाध्यक्ष महोदय, स्पेशल मेंशन के