6 मार्च, 1986
फाल्गुन, 1907 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

पांचवां सत्र
(आठवीं लोक सभा)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

PARLIAMENT LIBRARY
Acc. No. 55
Date 24/9/86

मूल्य : चार रुपये

विषय-सूची

अष्टम माला, खंड 13, पांचवां सत्र, 1986/1907 (शक)

अंक 10, गुरुवार, 6 मार्च, 1986/15 फाल्गुन, 1907 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	1—27
*तारांकित प्रश्न संख्या : 164, 165, 167, 169 से 172 और 174	
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	27—182
तारांकित प्रश्न संख्या : 166, 173, और 175, से 183	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 1548 से 1605, 1607 से 1679 और 1681 से 1732	
सभा-पटल पर रखे गए पत्र	182—188
राज्य सभा से संदेश	188—189
जीवन बीमा नगर, बोरिवली (पश्चिम), बम्बई में प्रारंभिक सुरक्षा और न्यूनतम जन सुविधाओं की व्यवस्था करने के बारे में याचिका	189
परिषदों के लिये निर्वाचन	189—194
(एक) अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद ...	189
(दो) भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर की परिषद ...	190
नियम 377 के अधीन मामले	194—200
(एक) चित्तौड़गढ़ में लोगों को पेयजल उपलब्ध कराने के लिये राजस्थान को "रिग मशीनें" सप्लाई करने की आवश्यकता	
प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत	194

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

विषय पृष्ठ

(दो) उत्कल/कलिंग एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में रसोईयान लगाने और इलाहाबाद यात्री डिब्बा जोड़ने की आवश्यकता

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही 195

(तीन) उड़ीसा और आन्ध्र प्रदेश के नाव मालिकों और मछुआरों के बीच टकराव न होने देने के लिए आवश्यक उपाय करने की आवश्यकता

श्री गोपाल कृष्ण थोटा 195

(चार) भुवनेश्वर स्थित वर्तमान मुख्य टेलीफोन एक्सचेंज का सातवीं योजना के दौरान विस्तार करने के लिए पर्याप्त धनराशि देने की आवश्यकता

श्रीमती जयन्ती पटनायक 196

(पांच) इन्दिरा नहर परियोजना क्षेत्र के किसानों द्वारा देय धनराशि की वसूली रोकने के लिए राजस्थान सरकार को निदेश देने की आवश्यकता

श्री बीरबल 196

(छह) उड़ीसा में पक्षियों की 18 जातियों को संकटग्रस्त जाति घोषित करने और उन्हें समाप्त होने से बचाने के लिए कार्यवाही करने की आवश्यकता

श्री सोमनाथ रथ 197

(सात) लोक सभा में लम्बित मुसलमान स्त्रियों सम्बन्धी विधेयक के बारे में गृह और विधि मंत्रालयों की राय का पूरा पाठ सभापटल पर रखने की आवश्यकता

प्रो० मधु दंडवते 198

(आठ) तमिलनाडु में केन्द्रीय सरकार के स्वामित्व वाले भवनों पर स्थानीय निकायों को संपत्ति कर का भुगतान

डा० ए० कलानिधि 199

(नौ) मध्य प्रदेश के पन्ना जिले में हीरे और मूल्यवान पत्थरों की खदानों को बंद न होने देने के लिए आवश्यक कदम उठाने की आवश्यकता

श्री डाल चन्द्र जैन 199

रेल बजट, 1986-87—सामान्य चर्चा ... ... 200—293

चौधरी राम प्रकाश 200

श्री शिव प्रसाद साहू 202

श्री सुरेश कुरूप 204

श्री रामेश्वर नीखरा 206

श्री मोतीलाल सिंह 208

श्री बनवारी लाल पुरोहित 209

श्री वी० किशोर चन्द्र एस० देव 211

विषय				पृष्ठ
श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी		...	...	213
श्री जगन्नाथ प्रसाद	...	...	...	216
श्री वी० कृष्ण राव	...	...	...	218
श्री थम्पन थामस	...	...	...	220
श्रीमती केशरबाई क्षीरसागर	...	...	...	223
श्री चिन्तामणि जेना	...	...	...	225
श्री मूलचन्द डागा	...	...	...	228
श्री अताउर्रहमान	...	...	...	230
श्री चन्द्र किशोर पाठक	...	...	...	232
श्री मानकू राम सोढ़ी	...	...	...	233
श्री जगन्नाथ पटनायक	...	...	...	234
श्री राजकुमार राय	...	...	...	236
श्री पी० अप्पाला नरसिंह	...	...	...	239
चौधरी लच्छी राम	...	...	...	241
श्री बालासाहेब विखे पाटिल	...	...	...	242
डा० चन्द्र शेखर त्रिपाठी	...	...	...	244
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	...	...	...	246
श्री निहाल सिंह जैन	...	...	...	248
श्री के० जे० अब्बासी	...	...	...	250
श्री तिलकधारी सिंह	...	...	...	251
श्री के० मोहनदास	...	...	...	253
श्री जगन्नाथ चौधरी	...	...	...	254
श्री एम० सुब्बा रेड्डी	...	...	...	255
डा० गौरी शंकर राजहंस	...	...	...	258
श्रीमती ऊषा वर्मा	...	...	...	261
श्री पीयूष तिरकी	...	...	...	263
प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत		...	...	265
श्रीमती बसवराजेश्वरी	...	...	...	267
श्रीमती ऊषा रानी तोमर	...	...	...	269
श्री सी० जंगा रेड्डी	...	...	...	270
श्री माणिकराव होडल्या गावीत		...	...	273
श्री आर० अण्णानम्बी	...	...	...	274
श्री रामदेव राय	...	...	...	276
श्री भद्रेश्वर तांती	...	...	...	278
श्री भोला राउत	...	...	...	279
श्री केयूर भूषण	...	...	...	280

विषय	पृष्ठ
श्री अजय मुशरान	281
श्री बंसी लाल	282
देश के विभिन्न भागों में सूखे तथा अन्य प्राकृतिक आपदाओं से उत्पन्न स्थिति के बारे में चर्चा	293—359
श्री सी० जंगा रेड्डी	293
श्री अजय मुशरान	301
श्री एम० रघुमा रेड्डी	305
श्री बालकवि बैरागी	307
श्री शरद दिघे	309
श्री जुझार सिंह	311
श्री सुरेश कुरूप	313
श्रीमती बसवराजेश्वरी	315
श्री महेन्द्र सिंह	317
श्रीमती ऊषा चौधरी	318
श्री भद्रेश्वर तांती	320
श्री दिलीप सिंह भूरिया	322
श्री गिरधारी लाल डोगरा	324
श्री डी० पी० जदेजा	325
श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर	327
श्री राम प्यारे पनिका	329
श्री जगन्नाथ पटनायक	331
श्री वृद्धि चन्द्र जैन	333
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	335
श्री मनोज पांडे	336
श्री रामेश्वर नीखरा	338
श्री बालासाहेब विखे पाटिल	341
श्री जनक राज गुप्त	343
डा० वी० वेंकटेश	344
श्री प्रताप भानु शर्मा	346
श्री उत्तम राठौर	348
श्री गिरधारी लाल व्यास	350
श्री कमोदी लाल जाटव	352
श्री राम श्रेष्ठ खिरहर	353
श्री हरीश रावत	354
श्री मुरलीधर माने	356
डा० गौरी शंकर राजहंस	357

लोक सभा वाद-विवाद

का

हिन्दी संस्करण

गुरुवार, 6 मार्च, 1986/15 फाल्गुन, 1907 (शक)

का

शुद्धि-पत्र

विषय सूची, पृष्ठ (iii), पंक्ति 13 और पृष्ठ 239, पंक्ति 3, "श्री पी0अप्पाल नरसिंह" के स्थान पर "श्री पी0अप्पालानरसिंह" पढ़िये ।

पृष्ठ 12, पंक्ति 10, कालम (4) के नीचे "1" के स्थान पर "7" पढ़िये ।

पृष्ठ 39, अंतिम पंक्ति, "श्री बसुदेव आचा" के स्थान पर "श्री बसुदेव आचार्य" पढ़िये ।

पृष्ठ 49, पंक्ति 13, "श्री हन्नाम मोल्लाह" के स्थान पर "श्री हन्नान मोल्लाह" पढ़िये ।

पृष्ठ 55, नीचे से पंक्ति 5, "अ0प्र0सं0 156" के स्थान पर "अ0प्र0सं0 1566" पढ़िये ।

पृष्ठ 83, नीचे से पंक्ति 3, अ0प्र0सं0 16•1" के स्थान पर "अ0प्र0सं0 1611" पढ़िये ।

पृष्ठ 175, नीचे से पंक्ति 2, "(क)" के स्थान पर "(ख)" पढ़िये ।

पृष्ठ 189, नीचे से पंक्ति 2 व अंतिम पंक्ति, "अगले पृष्ट पर लिखित" के स्थान पर "यह" पढ़िये ।

पृष्ठ 197, पंक्ति 5, "(आजूला)" के स्थान पर "(आस्का)" पढ़िये ।

पृष्ठ 199, अंतिम पंक्ति, बायीं ओर "12•21म0प0" अंतःस्थापित कीजिये ।

पृष्ठ 200, पंक्ति 8, "लेरा" के स्थान पर "मेरा" पढ़िये ।

पृष्ठ 200, पंक्ति 11, "(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)" का लोप कीजिये ।

पृष्ठ 274, अंतिम पंक्ति, "(पोचालीं)" के स्थान पर "(पोल्लाची)" और "समापति" के स्थान पर "सभापति" पढ़िये ।

पृष्ठ 341, पंक्ति 10, पृष्ठ 352, पंक्ति 17, "समापति महोदय" के स्थान पर "सभापति महोदया" पढ़िये ।

लोक सभा

गुरुवार, 6 मार्च, 1986/15 फाल्गुन, 1907 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[हिन्दी]

नालन्दा विश्वविद्यालय के ध्वंसावशेष

*164. श्री काली प्रसाद पांडेय : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बिहार में नालन्दा विश्वविद्यालय के ध्वंसावशेषों के क्षय होने और उनकी उपेक्षा किये जाने के समाचार की जानकारी है; और

(ख) हमारी प्राचीन सांस्कृतिक धरोहर वाले उक्त स्मारक की नियमित रूप से मरम्मत आदि करके उसकी निरन्तर देख-भाल और अनुरक्षण सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) नालन्दा विश्वविद्यालय के पुरातत्वीय अवशेष न तो क्षय की स्थिति में हैं और न ही उपेक्षित हैं।

(ख) नालन्दा विश्वविद्यालय के अवशेषों की सतत देख-रेख और अनुरक्षण को सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :

(एक) मुख्यालय के रूप में नालन्दा में संरक्षण स्टाफ का रहना।

(दो) पुरातत्वीय अवशेषों और संग्रहालय संग्रहों की देख-रेख के लिए सशस्त्र पुलिस पहरेदारों की तैनाती।

प्रो० मधु दण्डवते : शिक्षित हैं कि नहीं ?

श्रीमती सुशीला रोहतगी : आप अंग्रेजी में चाहें तो अंग्रेजी में पढ़ें ?

कुछ माननीय सदस्य : हिन्दी, हिन्दी।

प्रो० मधु दण्डवते : नहीं, नहीं, पढ़िए।

अध्यक्ष महोदय : आप बहुत ही स्वच्छ और सुन्दर हिन्दी बोल रही हैं।

एक माननीय सदस्य : यह हिन्दी अंग्रेजी से ज्यादा मुश्किल है।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : (तीन) पेड़-पौधों को निरन्तर हटाते रहकर, ईंटों की संरचना को जलरोधी बनाकर तथा उसकी दरजों की टीपटाप करके संरचनात्मक संरक्षण।

(चार) मंच-चित्रों की रासायनिक सफाई और परिरक्षण।

(पांच) संरचनाओं में भित्ती-चित्रों की सतत निगरानी और रासायनिक सफाई।

(छह) स्मारक परिसर में मैदानों के पर्यावरण का विकास।

एक माननीय सदस्य : आप ने तो संस्कृत में जवाब दे दिया, हिन्दी में कहां रहा ?

श्री काली प्रसाद पांडेय : माननीया मंत्री महोदया द्वारा जो उत्तर दिया गया है वह सत्य से परे लग रहा है क्योंकि आप देखेंगे कि 'पाटलिपुत्र' ने एक फरवरी को लिखा है अपने सर्वेक्षण में— खण्डहर बता रहे हैं इमारत की बुलन्दी का हाल, तो इस परिस्थिति में मैं माननीय मन्त्री···

अध्यक्ष महोदय : माननीया मंत्री कहिए, प्रिविलेज हो जायेगा।

श्री काली प्रसाद पांडेय : माननीया मंत्री महोदया से जानना चाहता हूं कि यह सरकार को पता है या नहीं कि नालन्दा बिहार का एक ऐसा स्थान है जहां देश के ही नहीं विदेशी पर्यटक भी नित्य-प्रति आते हैं और नालन्दा विश्वविद्यालय उन्हीं पर्यटक स्थलों में से एक है ? इस परिस्दिति को मद्दे नजर रखते हुए क्या सरकार प्राचीन विश्वविद्यालयों के भवनों को सुरक्षित रखने हेतु किसी केंद्रीय अध्ययन दल का गठन करने का विचार रखती है जो कि प्राचीन विश्वविद्यालयों के अस्तित्व को सुरक्षित रखने हेतु अपना सुझाव दे सके ?

श्रीमती सुशीला रोहतगी : मान्यवर, माननीय सदस्य ने हिन्दी में प्रश्न पूछा था इसलिए मैंने उचित समझा कि हिन्दी में उत्तर दूं।··· (**व्यवधान**)

दूसरी बात यह है कि उनकी जो चिन्ता है इसके बारे में यह कहना चाहूंगी कि नालन्दा के लिए विशेष रूप से या और भी दूसरे जो हमारे स्मारक हैं उन सब के लिए उनके प्रिजर्वेशन, प्रोटेक्शन

और उनके कंजर्वेशन के लिए समय-समय पर कुछ न कुछ बराबर हर वर्ष इस चीज की निगरानी होती रहती है और इसके लिए वहां पर नालन्दा विश्वविद्यालय के पास में एक तो वहां स्ट्रक्चरल इमारत की देख-रेख के लिए बाकायदा एक दफ्तर है जो यह देखता है कि अगर उसमें किसी प्रकार का जल-रोध हो जाता है, वर्षा अधिक होने से पानी इमारत के अन्दर पहुंच जाता है तो उसको रोकने के लिए प्रयास किए जाते हैं और उसमें टीपटाप करके हर साल करीब-करीब मरम्मत और देख-रेख होती रहती है। साथ ही साथ इसके अतिरिक्त भी अगर वहां नमक भी इकट्ठा हो जाता है इमारत के ऊपर पानी के प्रभाव से तो केमिकल प्रिजर्वेशन के लिए वहां पटना के हैडक्वार्टर में इसके लिए बा-कायदा एक दफ्तर है जिसके द्वारा हर चीज की निगरानी रखी जाती है।

श्री काली प्रसाद पांडेय : अध्यक्ष जी, मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं हुआ। मैंने पूछा था केन्द्रीय अध्ययन दल का गठन करने जा रहे हैं या नहीं ?

मेरा दूसरा सवाल यह होगा कि आपने अभी बताया कि समय-समय पर अनेकों कदम उठाए गए हैं, मैं जानना चाहता हूं कि कौन-कौन से साल में कौन-कौन से कदम उठाए गए हैं जिनसे विश्व-विद्यालय का भविष्य सुरक्षित हो सके ?

श्रीमती सुशीला रोहतगी : मेरे पास दोनों जानकारियां हैं। एक तो केन्द्रीय अध्ययन दल के बारे में आपने बात कही तो हमारे पास करीब-करीब इस प्रकार के 5 हजार ऐंशियन्ट मानूमेन्ट्स जो नेशनल आर्काइव्ज के अन्तर्गत आते हैं जिनका सारा सर्वेक्षण और नई खुदाई भी जिसकी आवश्यकता पड़ती है, उन सारी चीजों पर निगरानी और उसका रख-रखाव करना पड़ता है और यह कार्य अच्छी तरह से चल रहा है। इसलिए जो अभी आपने विचार दिया वह सुझाव के रूप में है, उस पर कुछ कहना जरूरी नहीं है।

एक दूसरा प्रश्न आपने यह उठाया कि क्या रेग्युलरली बराबर एग्जामिन कर रहे हैं तो 1978-79 के बीच में, 1979-80 के बीच में, 1980-81 के बीच में, 1983-84 के बीच में और 1984-85 के बीच में बराबर मरम्मत और रख-रखाव की कार्यवाही की गई।

श्रीमती कृष्णा साही : क्या मंत्री महोदया को इस बात की जानकारी है कि बिहार सरकार ने नालंदा में इन्दिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय निर्माण करने की योजना बनाई है ? क्या उसकी योजना का प्रस्ताव आपके समक्ष आया है और राशि की भी मांग की गई है ?

श्रीमती सुशीला रोहतगी : अध्यक्ष जी, मैं आपसे जानना चाहूंगी क्या इसका सीधा संबंध इस प्रश्न से है ?

अध्यक्ष महोदय : वह संबंध बना रही हैं।

श्रीमती कृष्णा साही : यह बात उठती है क्योंकि नालंदा के भग्नावशेष इस प्रकार के हैं···

अध्यक्ष महोदय : भग्नावशेष की बात और है, आज की बात और है। भूतकाल की बात आज की बात से नहीं जुड़ेगी।

श्री विजय कुमार यादव : अध्यक्ष जी, नालंदा विश्वविद्यालय मेरी कांस्टीटुएन्सी में पड़ता है। नालंदा में सेन्ट्रल यूनिवर्सिटी बनाने की मांग बराबर उठती रही है लेकिन मैं उसकी चर्चा नहीं कर रहा हूं। क्या मंत्री महोदया को इस बात की जानकारी है कि वहां के जो पुराने अवशेष थे उनको लेकर के एक म्यूजियम था लेकिन वहां का सामान अंग्रेजों के जमाने में ही, कलकत्ता का जो म्यूजियम है, वहां चला गया था। (व्यवधान) लंदन भी गया है। यदि यह बात सही है तो क्या मंत्री महोदया इस बात की कोशिश करेंगी कि उन चीजों को लाकर वहां फिर से पुनर्स्थापित किया जाए ?

श्रीमती सुशीला रोहतगी : इसके बारे में अभी तो जानकारी नहीं है पर 1915 के बाद आर्कियालोजिकल सर्वे का काम जो हमारे यहां आया है नालंदा का तबसे बाकायदा वहां पर जो एक यूनिवर्सिटी निकली है, सात हमारी मानेस्टीज निकली है, दो बड़े मंदिर हैं, दो बड़ी-बड़ी प्रतिमायें भी मिली हैं और वहां पर बगल में एक छोटा म्यूजियम बनाया गया है वहां पर, जो भी अवशेष हैं उनको रखा गया है जिनको लोग देख सकते हैं।

पहले प्रश्न में आपने जो जानकारी दी है उसके संबंध में हम प्रयास करेंगे तथा जो भी सूचना मिल सकती है वह सूचना आपको देंगे।

[अनुवाद]

क्षय रोग, कैंसर, हैजा, प्लेग, डिफ्थीरिया और मेनिन्जाइटिस जैसी बीमारियों की रोकथाम के उपाय

*165. **श्री राम प्यारे सुमन :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार क्षय रोग, कैंसर, हैजा, प्लेग, डिफ्थीरिया और मेनिन्जाइटिस जैसी घातक बीमारियों की रोकथाम के लिए कोई विशेष उपाय कर रही है;

(ख) यदि हां, तो सरकार इन बीमारियों की रोकथाम करने में कहां तक सफल हुई है; और

(ग) क्या सरकार का विचार उपर्युक्त बीमारियों की रोकथाम करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर कोई समयबद्ध कार्यक्रम शुरू करने का है, यदि हां, तो इसे कब शुरू किया जाएगा और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) सरकार लोगों के स्वास्थ्य-स्तर को सुधारने की दृष्टि से अपनी घोषित नीति के एक अंग के रूप में कुछ संचारी

तथा गैर-संचारी रोगों जैसे क्षय रोग, कैंसर, हैजा, प्लेग, डिफ्थीरिया तथा मेनिन्जाइटिस की घटनाओं तथा इनसे होने वाली मौतों पर काबू पाने के लिए उपाय करती रही है। अब तक केवल चेचक और प्लेग के क्षेत्रों में ही पूर्ण सफलता प्राप्त की जा सकी है। क्षय रोग, कैंसर और अतिसार की बीमारियों पर नियंत्रण रखने और उनकी रोकथाम करने के राष्ट्रीय कार्यक्रम चलाये गये हैं और इन्हें हर साल तेज किया जा रहा है। मेनिन्जाइटिस के प्रकोप को, जो स्थानीय और मौसमी होता है, इसी आधार पर रोका जाता है। डिफ्थीरिया को भी रोग प्रतिरक्षण के विस्तारित कार्यक्रम के जरिए रोका जाना है। यह अनुमान लगा पाना सम्भव नहीं है कि किस समय तक इन सभी रोगों को नियंत्रित किया जा सकेगा क्योंकि यह स्वास्थ्य संसाधनों और अन्य सामाजिक-आर्थिक पहलुओं की अन्तःक्रिया पर निर्भर करता है, मात्र उपचार पर नहीं।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे सुमन : मान्यवर, मेरे प्रश्न का जवाब सही नहीं दिया गया है, मुझे आपके संरक्षण की आवश्यकता है। मैंने पूछा था कि जो क्षय रोग है, हैजा, कैंसर, प्लेग, डिफ्थीरिया और मेनिन्जाइटिस जैसी जो घातक बीमारियां हैं उनकी रोक-थाम के लिए सरकार कोई विशेष प्रयास कर रही है तो इसका जवाब आया है कि सरकार प्रयास करती रहती है। उत्तर यह नहीं आया कि कोई विशेष अभियान चलाकर विशेष रूप से प्रभावी तरीके से इन रोगों को नियंत्रित करने के लिए सरकार कार्यवाही कर रही है। इस बात को जवाब में बिल्कुल नजर-अन्दाज किया गया है। मैं आपके द्वारा जानना चाहता हूं कि ऐसी घातक बीमारियां जो देश में बराबर तेजी से बढ़ती जा रही है इनकी देख-रेख जिला मुख्यालयों पर भी समुचित रूप से नहीं हो पा रही है और मरीजों का इलाज भी नहीं हो पा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं, चूंकि मरीजों की संख्या बढ़ती जा रही है, जो एक अत्यन्त चिन्ता की बात है, ऐसी घातक बीमारियों की रोकथाम और इलाज के लिए कम से कम जिला मुख्यालय पर प्रभावी तरीके से व्यवस्था कराने के लिए सरकार क्या उपाय कर रही है? यदि हां, तो उसकी रूपरेखा क्या है?

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति में 2000 ई० तक सभी के लिए स्वास्थ्य की परिकल्पना की गई है और इसमें इस शताब्दी के अन्त तक प्राप्त किए जाने के लिए कई लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं। इन लक्ष्यों के आधार पर हमने संक्रामक तथा गैर-संक्रामक रोग, जो देश में फैल रहे हैं, के लिए समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया है। उदाहरण के लिए राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम, राष्ट्रीय अतिसार रोग कार्यक्रम तथा राष्ट्रीय गलगंड कार्यक्रम तथा विस्तृत प्रतिरक्षण कार्यक्रम। इस प्रकार स्वास्थ्य मंत्रालय का सामान्य कार्यकरण ही इन बीमारियों की रोकथाम के लिए अभियान चलाने जैसा है।

जहां तक प्रश्न के दूसरे भाग का संबंध है, ये बुनियादी सुविधाओं में वृद्धि का सवाल है जो हम धीरे-धीरे प्राप्त कर रहे हैं। प्राइमरी हैल्थ केयर तथा उप-केन्द्रों से लेकर जिला अस्पतालों के

सैकेंडरी रेफरल स्तर तक और वहां से राज्यों तथा फिर राष्ट्रीय स्तर तक के अस्पतालों तक हमारी बुनियादी सुविधाएं पारम्परिक ढंग की हैं और हम समयबद्ध कार्यक्रम को क्रियान्वित कर रहे हैं जो कि संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे सुमन : अध्यक्ष महोदय, देहात के अस्पतालों में मिक्सचर और ए०पी०सी० की टैब्लेट के अलावा और कोई दवाई उपलब्ध नहीं है। जिला मुख्यालय के अस्पतालों में तो कुत्ता-काटने की दवा या वैक्सीन वगैरह भी उपलब्ध नहीं है। ऐसी घातक बीमारियों की रोकथाम करने के अलावा अस्पतालों में डाक्टरों की भी कमी है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं, ऐसी बीमारियों को रोकने के लिए जिला मुख्यालय के अस्पतालों में कम से कम, प्राथमिक चिकित्सा केन्द्र की बात अलग है, डाक्टरों की उपस्थिति एवं दवाइयों की उपलब्धता क्या सरकार सुनिश्चित करेगी ? यदि हां, तो उसके लिए सरकार की क्या राय है ?

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : बुनियादी सुविधाओं में वृद्धि करने तथा सम्पूर्ण स्वास्थ्य सुविधाओं में सुधार करने के लिए हमारा एक समयबद्ध कार्यक्रम है। सरकारी क्षेत्र में स्वास्थ्य के लिए प्रति व्यक्ति व्यय 1951 में 1.5 रुपये से बढ़कर 38 रुपये हो गया है। हमारे कार्यक्रम में अन्य सब बातों के साथ-साथ औषधियां देना भी शामिल है। उदाहरण के लिए प्रत्येक क्षेत्र के प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र को एक लाख रुपये औषधियां वितरित करने के लिए दिए जाते हैं।

श्री जी० जी० स्वैल : क्या इनका लाभ लोगों तक पहुंचने लगा है ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : पहुंच रहा है।

श्री जी० जी० स्वैल : हमें कैसे पता लगेगा ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : हमने इस संबंध में कई अध्ययन किए हैं। इसमें कुछ कमियां हैं जिन्हें दूर करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री राज कुमार राय : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने बताया है कि टाइम बाउण्ड प्रोग्राम है और वे सब कुछ कर रहे हैं। जवाब भी उनका बहुत अच्छी अंग्रेजी में लिखा हुआ है, तो वे सब को पढ़ा देंगे कि पहुंच रहा है या नहीं पहुंच रहा है। मेनिन्जाइटिस एक रोग है। जहां तक उत्तर प्रदेश का सवाल है, उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों—आजमगढ़, देवरिया, गोरखपुर और बस्ती के तराई वाले क्षेत्र—में एन्सीफ्लाइट्सि, जिसको मस्तिष्क ज्वर भी कहते हैं, बहुत ही प्रिवलैंट है। मेरी जानकारी के अनुसार चार-पांच सालों में कई सौ लोगों की अकाल मृत्यु हो गई है। उनकी कोई दवा नहीं की जा सकी। अस्पतालों तक जाते-जाते उनकी मृत्यु हो गई। मेडिकल रूप से तो मंत्री जी ज्यादा जानते हैं। मैं

जानना चाहता हूं कि इसके लिए सरकार ने क्या विशेष कार्यवाही की है, कौन-सी विशेष सुविधा दी, कौन-सी दवाई मंगाई जबकि हम लोगों का यह आरोप था कि जो एकाध दवाई गई वह भी खत्म हो गई और वहां कुछ नहीं हो सका। वहां पर इस चीज की विशेष आवश्यकता है। इसको मैं मंत्री जी से स्पष्ट जानना चाहूंगा।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : मेनिन्जाइटिस एक मौसमी बीमारी है जो सामान्यतया बसन्त ऋतु में या सर्दियों में होती है।

[हिन्दी]

श्री राज कुमार राय : मान्यवर, यह तो वही जवाब दे रहे हैं।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अगर जवाब वही है तो दूसरा जवाब कैसे दे देंगे ?

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : मैं सार में से नहीं पढ़ रहा। मैं सांख्यिकी के उद्देश्य से तैयार किए गए नोट्स में से पढ़ रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री राज कुमार राय : अगर मरीजों को दवाई नहीं दे सकते तो कम से कम मैम्बरों को उत्तर से तो सेटिस्फाई कर दें।

अध्यक्ष महोदय : बातों से पेट थोड़े ही भरता है।

[अनुवाद]

श्री राजकुमार राय : ये हमारे पूरक प्रश्नों का उत्तर नहीं दे सकते। वहां जो कुछ भी लिखा है ये उसे ही दोहराएंगे।

श्री एस० कृष्ण कुमार : न केवल राष्ट्रीय राजधानी में अपितु राज्यों की राजधानियों के लिए भी निगरानी तंत्र है। इस वर्ष मेनिन्जाइटिस की घटनाएं कम हुई हैं और एक सप्ताह पहले इस विषय पर एक सम्मेलन आयोजित किया गया था। हम देश में होने वाली मेनिन्जाइटिस की घटनाओं पर नजर रख रहे हैं।

डा० दत्ता सामन्त : कैन्सर की रोक-थाम के लिए कोई उपाय नहीं है लेकिन फिर भी हम यही कहते जा रहे हैं कि 21वीं सदी तक हम सब बीमारियों का उन्मूलन कर देंगे। मैं एक विशिष्ट प्रश्न पूछना चाहता हूं...

प्रो० मधु दण्डवते : संयोगवश वह एक डाक्टर भी हैं, केवल ट्रेड यूनियन लीडर ही नहीं।

डा० दत्ता सामन्त : मेरा प्रश्न बिल्कुल स्पष्ट है कि वर्ष 1984-85 में क्षय रोग की रोकथाम के लिए पूरे देश में कितने बी०सी०जी० के टीके लगाए गए थे और डिपथीरिया की रोकथाम के लिए कितने खुराक दवा दी गई।

एक माननीय सदस्य : महोदय, माननीय सदस्य सुध खो बैठे हैं।

अध्यक्ष महोदय : महोदय, यह प्रश्न सीमाओं से बाहर है।

श्री भागवत झा आजाद : उन्हें काम करने का अभ्यास नहीं है।

श्री पीयूष तिरकी : चूंकि ये रोग पूरे भारत में फैले हुए हैं और सरकार भी इस समस्या को गम्भीरता से ले रही है, मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार की होम्योपैथी, आयुर्वेद, यूनानी तथा चिकित्सा सम्बन्धी अन्य पद्धतियों को बढ़ावा देने की कोई योजना है? यदि हां, तो इन पर कितनी राशि खर्च की जाती है और उसकी प्रतिशतता कितनी है और इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

श्री एस० कृष्ण कुमार : यह प्रश्न मुख्य प्रश्न से बाहर है और माननीय सदस्य सामान्य उत्तर से संतुष्ट नहीं होंगे। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि हम सातवीं पंचवर्षीय योजना में चिकित्सा की देशी पद्धतियों पर लगभग 40 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। सिद्ध आयुर्वेद तथा योग प्राकृतिक चिकित्सा जैसी चिकित्सा पद्धतियों के लिए हमारे देश में दो राष्ट्रीय परिषदें हैं। न केवल सातवीं योजना में आवंटन में वृद्धि की गई है बल्कि चिकित्सा की देशी पद्धतियों पर भी राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति के एक भाग के रूप में बल दिया गया है।

[हिन्दी]

श्री मनोज पांडे : अध्यक्ष महोदय, मैं यह जानना चाहूंगा कि अभी जो टी० बी० कंट्रोल प्रोग्राम चल रहा है, क्या इसको टी० बी० इरेडिकेशन प्रोग्राम में कन्वर्ट करना चाहेंगे?

अध्यक्ष महोदय : टी० बी० या टी० वी० ?

श्री मनोज पांडे : टी० बी० ट्यूबरक्यूलोसिस।

[अनुवाद]

श्री एस० जयपाल रेड्डी : टी०बी० को टी० बी० हो गई है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : टी० बी० सामाजिक-आर्थिक प्रकार की बीमारी है जिसका उन्मूलन गरीबी के उन्मूलन पर निर्भर करता है और इसलिए यह ऐसी बीमारी नहीं है जिसका उन्मूलन सहज

हो। 40 प्रतिशत जनसंख्या में क्षय रोग के कीटाणु हैं। यदि मैं अपने पत्रों के संदर्भ में कहूं तो 1.5 प्रतिशत जनसंख्या क्षय रोग से पीड़ित है। इस रोग के प्रति वर्ष 25 लाख नए मामले होते हैं। प्रतिवर्ष इस रोग का पता लगाने के लिए हम और अधिक व्यवस्था करते हैं और इस वर्ष 1405 लाख मामलों का पता लगाया गया है जो अभी तक सर्वाधिक है। अतः हम इसकी रोकथाम के प्रयत्नों को बढ़ा रहे हैं। लेकिन इसे 2000 ईस्वी तक समाप्त करना सम्भव नहीं होगा।

श्री भागवत झा आजाद : यह संतोष की बात है कि सरकार इस प्रश्न में उल्लिखित रोगों के उन्मूलन के लिए देशी चिकित्सा पद्धतियों पर भी व्यय कर रही है।

कुछ ऐसे रोग हैं जिनकी कोई दवा नहीं है, जैसे कि स्पोनडिलाइटस, गैसट्रोएनट्राइटस तथा सिनोवाइटस। मेरा प्रश्न यह है कि : क्या यह सच है कि केन्द्र तथा राज्य सरकारों के चिकित्सा बजट का 80 प्रतिशत ऐलोपैथी चिकित्सा पद्धति पर खर्च किया जाता है जिसका लाभ 20 प्रतिशत लोगों को मिलता है और केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा शेष 20 प्रतिशत देशी चिकित्सा पद्धतियों पर खर्च किया जाता है जिसका लाभ 80 प्रतिशत लोगों को मिलता है। क्या यह सच है, और यदि नहीं, तो सही अनुपात क्या है ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : जो आंकड़े माननीय सदस्य ने दिए हैं, ऐसा लगता है वे ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में डाक्टरों के वितरण से संबंधित हैं। यह सही है कि हमारी अधिक चिकित्सा सुविधाएं एलोपैथी की हैं और अगले 15 वर्षों में राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति द्वारा इसी को ठीक करने का प्रयास किया जाएगा। और यह आशा है कि हमारी एक समेकित चिकित्सा पद्धति होगी जिसमें श्रेष्ठतम देशी तथा आधुनिक चिकित्सा पद्धतियां शामिल होंगी।

अध्यक्ष महोदय : मन्त्री महोदय क्या खसरा रोग के लिए आजकल किसी नए टीके का प्रयोग किया जा रहा है। और यदि हां, तो यह कितना प्रभावकारी है। कृपया इसका पता लगाकर मुझे बाद में बताएं।

श्री एस० कृष्ण कुमार : जी हां, महोदय।

अस्पतालों में शनिवार और छुट्टी के दिनों में वरिष्ठ डाक्टरों की अनुपलब्धता

*167. **श्री अख्तर हसन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल, सफ़दरजंग अस्पताल और अन्य अस्पतालों में शनिवार (12.30 म० प० के बाद) रविवार और छुट्टी के दिनों में केवल रेजिडेंट और कनिष्ठ डाक्टर ही उपलब्ध होते हैं और उपचार/परामर्श के लिए अथवा गम्भीर रोगियों की देखभाल के लिए कोई वरिष्ठ डाक्टर अथवा विशेषज्ञ उपलब्ध नहीं होता है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन अस्पतालों में वरिष्ठ डाक्टरों की कमी के कारण ऐसा होता है या इसका कोई अन्य कारण है;

(ग) क्या यह सच है कि राजधानी में लगभग सभी केन्द्रीय अस्पतालों में कई वर्षों से प्रोफेसर और वरिष्ठ डाक्टरों के पद खाली पड़े हैं; और

(घ) यदि हां, तो अस्पताल वार क्या स्थिति है और इन पदों को न भरने के क्या कारण है ?

परिवार कल्याण मन्त्रालय में उपमंन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

(ग) अध्यापन संस्थाओं से सम्बद्ध अस्पतालों को छोड़कर केन्द्रीय सरकार के शेष अस्पतालों में स्वीकृत पदों में प्रोफेसर के पद नहीं हैं।

(घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

सफदरजंग अस्पताल, नई दिल्ली

ग्रेड	स्वीकृत पदों की संख्या	भरे गये पद	खाली पड़े पद	टिप्पणी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
सुपरटाइम ग्रेड	8	5	3	एक पद की सीधी भर्ती के लिए संघ लोक सेवा आयोग द्वारा विज्ञापन दिया गया है। दूसरे पद पर सीधी भर्ती के लिए संघ लोक सेवा आयोग को लिखे जाने का प्रस्ताव है। एक पद निम्न स्तर पर रखे जाने का प्रस्ताव है और इस पर नियुक्ति के लिए आवश्यक प्रस्ताव पर कार्यवाही की जा रही है।

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
विशेषज्ञ ग्रेड-I	32	26	6	एक पद पर अधिकारी द्वारा कार्य-भार ग्रहण कर लेने की प्रतीक्षा की जा रही है। दो पदों पर नियुक्ति के लिए संघ लोक सेवा आयोग की सिफारिशों पर कार्यवाही की जा रही है। दो पदों पर भर्ती के लिए संघ लोक सेवा आयोग की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है। वैसे इन पदों पर तदर्थ नियुक्तियां कर दी गई हैं। इन खाली पदों में से एक पर सीधी नियुक्ति के लिए मांग पत्र भेजा जा रहा है।
डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल, नई दिल्ली				
सुपरटाइम ग्रेड	4	4	—	
विशेषज्ञ ग्रेड I	20	15	5	तीन पदों पर नियुक्ति के लिए ए० सी० सी० के अनुमोदन की प्रतीक्षा की जा रही है। एक उम्मीदवार ने नियुक्ति प्रस्ताव अस्वीकार कर दिया है। एक पद पर नियुक्ति के लिए संघ लोक सेवा आयोग की सिफारिशों पर कार्यवाही की जा रही है।
लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज एवं श्रीमती सुचेता कृपलानी अस्पताल				
सुपरटाइम ग्रेड	2	1	1	अपर चिकित्सा अधीक्षक के पद के लिए एक अधिकारी का स्थानान्तरण कर दिया गया है और मामला न्यायालय में है।

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
विशेषज्ञ ग्रेड-I प्रोफेसर	25	20	5	तीन पदों के लिए की गई सिफारिश पर कार्यवाही की जा रही है। एक पद पर सीधी भर्ती के के लिए लिखा गया है और एक पद को भरने के लिए मामला विभागीय पदोन्नति समिति को भेजा गया है।
विशेषज्ञ ग्रेड II (सहायक/सह प्रोफेसर	88	81	1	तीन पदों के लिए सिफारिशें प्राप्त कर चुकी हैं। शेष चार पदों के लिए संघ लोक सेवा आयोग को मांग-पत्र भेजे गए हैं।

[हिन्दी]

श्री अख्तर हसन : अध्यक्ष महोदय, माननीय मन्त्री महोदय ने यह बताया है कि छुट्टी के दिन वहां पर सब उपलब्ध रहते हैं, लेकिन मैं जानता हूं, कई दफा मैं गया हूं और सब लोग इस बात को जानते हैं कि कोई सीनियर डाक्टर छुट्टी के दिन नहीं मिलता। इसके अलावा 9 स्थान सफदरजंग अस्पताल में खाली हैं, 5 स्थान डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल में खाली हैं, 13 स्थान लेडी-हार्डिंग अस्पताल में खाली हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि ये स्थान कब से खाली हैं और कब तक इनको भरा जाएगा तथा अभी तक खाली रहने के क्या कारण हैं।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : यह सत्य है कि दिल्ली के अस्पतालों में कुछ पद खाली हैं। इनके कारण इस प्रकार हैं : संघ लोक सेवा आयोग द्वारा लिया जाने वाला समय और चयन संबंधी प्रक्रिया; प्रशासनिक कार्यवाहियों जैसे दस्तावेजों, चरित्र और पूर्ववर्तिताओं की जांच; अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति संवर्ग के लिए उपयुक्त प्रत्याशी उपलब्ध न होना; कई दफा रिकार्ड उपलब्ध न होने के कारण विभागीय पदोन्नति समिति की बैठक न होना; कई दफा प्रत्याशी के चयन के बाद प्रत्याशी द्वारा पद भार ग्रहण न करना। इन सभी कारणों की वजह से यह स्थिति है। अस्पताल में इस समय प्रत्येक पद की समीक्षा की जा रही है और यह सुनिश्चित किया जा रहा है कि इसे शीघ्र भरा जाए।

प्रो० एन० जी० रंगा : वेतन के बारे में क्या स्थिति है? क्या वह कम है।

[हिन्दी]

श्री अख्तर हसन : डिस्पेंसरी दोनों टाईम नहीं खुलती, एक बजे ही बन्द हो जाती है और शाम को किसी वक्त दवा की जरूरत पड़े तो मिल नहीं पाती। वहां पर सब दवाएं उपलब्ध नहीं होती और आम दवाएं भी नहीं मिलती। इसका क्या कारण है, जबकि बीस-पच्चीस साल पहले से दोनों टाईम डिस्पैंसरियां खुलती आई हैं और अब नहीं खुलती हैं।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : दिल्ली के अस्पतालों और डिस्पैंसरियों में सेवाओं में सुधार के लिए लगातार समीक्षा की जाती है। दिल्ली में जनसंख्या में वृद्धि से दिल्ली की अस्पताल व्यवस्था पर भारी दबाव है। अभी तक हम दिल्ली के लिए सही 'प्राथमिक व सहायक व विशेषज्ञ पद्धति, स्थापित नहीं कर पाये। कई जोन क्षेत्रों को अभी तक चिकित्सा उपलब्ध नहीं है, अतः हाल ही में मन्त्रालय द्वारा की गई समीक्षा के अनुसार इस पद्धति की कमियां और दोष सामने आए हैं। कुछ दोष तो संरचनात्मक हैं, कुछ आधारभूत अड़चने हैं, कुछ में अभिप्रेरणा की कमी है और कुछ कर्मचारियों में अनुशासन की कमी और कुछ दिल्ली के अस्पतालों में अधिक भीड़ से संबंधित हैं, मैं इसमें विस्तार से चर्चा नहीं करना चाहता। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि मन्त्रालय को इन सबकी जानकारी है और इस बारे में जो कुछ भी सम्भव है कर रहा है।

प्रो० एन० जी० रंगा : श्रीमन्, वे कौन से उपचारात्मक कदम उठा रहे हैं ?

डा० जी० विजय राम राव : अध्यक्ष महोदय, सरकार एक एम० बी० बी० एस० डाक्टर पर 2 लाख रु०, एक स्नातकोत्तर डाक्टर पर 2 लाख रु० और विशेषज्ञ डाक्टर पर इससे अधिक खर्च कर रही है।

प्रो० मधु दण्डवते : परिणाम पाने के लिए अधिक पैसा खर्च किया जा रहा है।

डा० जी० विजय राम राव : सुपर विशेषज्ञ बनने के बाद, ये डाक्टर मात्र पांच या छ: वर्षों या थोड़ी सी अवधि तक ही सरकारी सेवा करते हैं, इसके बाद ये विशेषज्ञ डाक्टर अन्य देशों को चले जाते हैं। अतः अन्य देश, हमारे यहां से विशेषज्ञों को प्रलोभन देकर अपने यहां बसाते हैं। अन्य देशों के लिए हमारा देश मात्र एक प्रयोगशाला है। भारत से इन विशेषज्ञ डाक्टरों के प्रवसन को रोकने के लिए सरकार क्या निवारक उपाय कर रही है ?

अध्यक्ष महोदय : इसका पहले ही जवाब दे दिया गया है। इसमें कुछ भी नया नहीं है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : श्रीमन्, इस पर कई दफा चर्चा हो चुकी है।

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य चौधरी साहब ने सीधा प्रश्न यह

पूछा था कि डिस्पैंसरी सुबह खुलती है और दोपहर एक बजे बन्द हो जाती है जबकि शाम को नहीं खुलती है। जनता के लिए शाम को खुलना आवश्यक है। माननीय मंत्री जी ने यह जवाब नहीं दिया कि शाम के समय चालू करेंगे या नहीं करेंगे। दोपहर के बाद कोई बीमार हुआ तो उसको दवा नहीं मिल सकती, इसलिए शाम को खुलने के बारे में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : अध्यक्ष जी, इसमें जो मेन सवाल है, वह यह है कि राम मनोहर लोहिया अस्पताल में कुछ जगह खाली हैं और यह सवाल डिस्पैंसरी के लिए है। यह बात सही है कि टाइमिंग्स बदले गए हैं। जो हमारे लेबर लीडर्स यहां बैठे हैं और अस्पतालों के जो कर्मचारी हैं उनकी यूनियन है इसलिए वे लोग कई सालों से कह रहे थे कि हम दो शिफ्ट में काम नहीं कर सकते। इसी वजह से एक्सपेरीमेंटल बेसिस पर सुबह आठ बजे से एक बजे तक किया गया था। लेकिन एमरजेंसी के लिए दो बजे से एक डाक्टर और थोड़ स्टाफ हमेशा हर अस्पताल में रहता है। हमने मीटिंग की थी और कोशिश कर रहे हैं कि किस तरह से दो शिफ्ट में किया जाए। एक तरफ तो मरीजों की परेशानी है और दूसरी तरफ जो अस्पतालों में काम करते हैं उनकी परेशानी है। वे लोग सुबह सात बजे घर से निकलते हैं और रात को दस बजे वापिस घर पहुंचते हैं इसलिए दोनों के बीच में से रास्ता निकालना है। फिलहाल तो टाइम वही है जो चल रहे हैं, लेकिन एमरजेंसी में ऐसा नहीं है कि दो बजे हास्पिटल बन्द हो जाता हो। एक डाक्टर और उसके साथ थोड़ा सा स्टाफ रात को आठ बजे तक डिस्पैंसरियों में रहता है।

अध्यक्ष महोदय : आप यों कहिए कि एक इलाज करते हैं तो दूसरा रिएक्शन हो जाता है।

...(व्यवधान)

श्री बालकवि बैरागी : माननीय अध्यक्ष महोदय, क्या आप ऐसी व्यवस्था नहीं कर सकते कि दिल्ली में लोग शाम को बीमार न पड़ें, सवेरे ही पड़ते रहें।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप इससे एक कदम आगे क्यों नहीं बढ़ते कि बिल्कुल ही रोला न हो...

(व्यवधान)

न होगा बांस और न बजेगी बांसुरी।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइन्स में विमानचालकों की कमी

*169. **श्री पी० नामग्याल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विमानचालकों की कमी होने के कारण इंडियन एयरलाइन्स में विमानचालकों को दिन-रात में 11 घण्टे की उड़ान करनी पड़ती है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इंडियन एयरलाइन्स के विमानचालक और चालक दल के अन्य सदस्य अधिक कार्य के बारे में शिकायत करते रहे हैं, क्योंकि मजबूरन अधिक कार्य करने के कारण उनको बहुत थकावट हो जाती है और वे काम के उचित घंटे निर्धारित करने की मांग कर रहे हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि देश में ऐसे अनेकों बेरोजगार प्रशिक्षित वाणिज्यिक विमानचालक उपलब्ध हैं, जिन्हें रोजगार की जरूरत है; और

(घ) यदि हां, तो इंडियन एयरलाइन्स में विमानचालकों और चालक दल के अन्य सदस्यों के काम के घंटे कम करने तथा विमानचालकों की कमी को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी, नहीं। केबिन कर्मीदल के सदस्यों ने मांग की है कि उन्हें 11 घंटे की सामान्य ड्यूटी से अधिक ड्यूटी देने के लिए न कहा जाए चाहे ऐसी ड्यूटी उनकी रोस्टर में शामिल उड़ानें पूरी करने के लिए ही क्यों न हो।

(ग) बेरोजगार विमानचालकों के ब्यौरे रखने के लिए कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता है।

(घ) उक्त भाग (क) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए विमानचालकों के कार्य के घंटे कम करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है। तथापि, केबिन कर्मीदल के सदस्यों की मांग पर बातचीत की जा रही है।

श्री पी० नामग्याल : प्रश्न के भाग (ख) के उत्तर से ऐसा प्रतीत होता है कि इंडियन एयरलाइन्स में विमानचालकों की कमी है, अन्यथा केबिन कर्मीदल यह मांग क्यों करता कि उन्हें अतिरिक्त कार्य करने के लिए न कहा जाए। उत्तर में यह तथ्य भी माना गया है। इसका अर्थ है कि इंडियन एयरलाइन्स में अतिरिक्त विमानचालन नहीं हैं। अतः मैं जानना चाहता हूं कि क्या इंडियन एयरलाइन्स के पास कुछ अतिरिक्त विमानचालक हैं ? और भविष्य में विमानचालकों की पूर्ति हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ? और प्रशिक्षित वाणिज्यिक विमानचालकों को सहायता देने के बारे में क्या कदम उठाए गए हैं ? क्या वाणिज्यिक विमानचालकों की संख्या का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है ? अगर नहीं, तो कारण क्या है ?

श्री जगदीश टाइटलर : श्रीमन्, इंडियन एयरलाइन्स में विमानचालकों की कोई कमी नहीं है। वर्तमान में इंडियन एयरलाइन्स के पास जितने हवाई जहाज हैं, उनके लिए 4:8 विमानचालकों की आवश्यकता है ? और एयरलाइन्स के पास 444 विमानचालक है। हमने प्रस्तावित एयरबस सेवा के लिए भी काफी संख्या में विमानचालकों को प्रशिक्षित करने के लिए पर्याप्त कदम उठाए हैं। जहां तक प्रशिक्षित वाणिज्यिक विमानचालकों का सम्बन्ध है, हमारे पास रिकार्ड नहीं है···

अध्यक्ष महोदय : मेरे पास केवल एक ही पाइलट है।

श्री जगदीश टाइटलर : श्रीमन्, वह पहले ही रोजगार में है।

प्रो० मधु दण्डवते : इस सभा में सबसे शक्तिशाली भूतपूर्व विमानचालक ही हैं।

श्री जगदीश टाइटलर : वह अभी भी चालक हैं, लेकिन वह हवाई जहाज नहीं उड़ाते।

31-12-1985 तक जारी किये गये लाइसेंसों की कुल संख्या इस प्रकार :—

एयरलाइन परिवहन विमानचालक लाइसेंस	962
वरिष्ठ वाणिज्यिक विमानचालक लाइसेंस	84
वाणिज्यिक विमानचालक लाइसेंस	295
निजी विमानचालक लाइसेंस	2124
वाणिज्यिक हेलिकोप्टर चालक लाइसेंस	82
निजी हेलिकोप्टर चालक लाइसेंस	3

नागर विमानन महानिदेशालय ने ये आंकड़े दिये हैं। एयरलाइन परिवहन विमानचालक लाइसेंसधारियों की कुल संख्या 962 है और सभी तीनों एयरलाइन्सों में इनमें से 764 चालक नियोजित हैं। इसका अर्थ है 198 चालक बाकी हैं। हो सकता है इनमें से कुछ राज्य एयरलाइन विमानों, निजी एयरलाइन्स और फसल पर छिड़काव आदि में कार्यरत हों। जहां तक मैं समझता हूं कोई भी विमानचालक बेरोजगार नहीं है। शायद कुछ विमानचालक जो कार्यालयों में कार्य कर रहे हैं, वे विमानचालक का कार्य न करते हों। हमने भविष्य में विमानचालकों की मांग को पूरा करने के लिए एक बड़ा कार्यक्रम आरम्भ किया है।

श्री पी० नामग्याल : प्रश्न के भाग (घ) के उत्तर में बताया गया है कि केबिन कर्मीदल के सदस्यों की मांग पर बातचीत की जा रही है। मैं जानना चाहता हूं कि ये बातचीत कब हुई और इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया में तुलनात्मक उड़ान ड्यूटी क्या है ? जब केबिन कर्मीदल को अतिरिक्त समय में काम करना पड़ता है तो क्या उन्हें कोई समयोपरि भत्ता दिया जाता है।

श्री जगदीश टाइटलर : 24 जनवरी को एयर कारपोरेशन इम्पलाइज् यूनियन के साथ हमारी पहली बैठक हुई थी। दूसरी और तीसरी बैठक 7 और 11 फरवरी को हुई थी। चौथी बैठक 12 फरवरी को और अन्तिम 3 मार्च को हुई थी। अभी भी बातचीत जारी है। उन्होंने कुछ मांगें रखी हैं। केबिन कर्मीदल की मुख्य मांग है कि वर्तमान देय वेतन और भत्तों में करीब 200 प्रतिशत की और वृद्धि की जाए। दूसरे, उड़ान में देरी या उड़ानों में कमी समेत सभी मामलों में ड्यूटी अवधि 11 घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए। इसका अर्थ है, अगर केबिन कर्मीदल को रात 10 बजे ड्यूटी पर आने के लिए कहा जाता है तो 12 बजे वे कहेंगे कि हम अब काम नहीं कर सकते। उनकी

एक मांग यह भी है और हम सारे मामले की समीक्षा कर रहे हैं। अन्तिम बात यह कि उड़ानों में देरी की वजह से उन्हें थल-खानपान सेवा करने के लिए न कहा जाए। ये मुख्य मांगें हैं और हम उनसे बातचीत कर रहे हैं और शायद कुछ समझौता हो जाएगा। लेकिन कर्मीदल अतिरिक्त ड्यूटी कर रहे हैं और उन्हें इसके एवज में अच्छा मुआवजा दिया जा रहा है।

[हिन्दी]

श्रीमती ऊषा ठक्कर : माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहती हूं कि वायुदूत सेवा, नासिक, पूना, जलगांव, कांडला और बाम्बे से जो चलती है, यह टाइम पर तो कभी ही जाती होगी और कभी-कभी कैंसिल भी कर दी जाती है तो इसका क्या कारण है, क्या स्टाफ की कमी है या इंडियन एयरलाइन्स की व्यवस्था में कुछ कमियां हैं ?

[अनुवाद]

डा० चिन्ता मोहन : क्या यह सत्य है कि ब्रेकफास्ट की कमी के कारण आई० सी० 440 उड़ान 4 फरवरी, 1986 को बेगमपेट हवाई अड्डे से दो घंटे देरी से उड़ी ? अगर हां, तो सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

अध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं।

विश्वविद्यालयों में महिला कल्याण और विकास केन्द्र

*170. **डा० फूलरेणु गुहा** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न विश्वविद्यालयों में महिला कल्याण और विकास केन्द्र खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्यक्रम का ब्योरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) एक विवरण सभा के पटल पर रखा गया है।

विवरण

मंत्रालय ने शैक्षिक वर्ष 1985-86 के लिए इस समय दिल्ली विश्वविद्यालयों के 20 कालिजों में महिला विकास केन्द्रों की स्थापना करने का निर्णय किया है। इस योजना में समाज में व्यावहारिक परिवर्तन लाने और सामाजिक योजना जाग्रत करने के लिए छात्रों और अध्यापकों को एक प्रेरक के रूप में काम करने की व्यवस्था की गई है। ये संस्थाएं समाज में विभिन्न कार्यक्रम शुरू करते हुए शैक्षणिक संस्थाओं और समुदाय के बीच अन्तर को भी कम करेंगी।

डा० फूलरेणु गुहा : 1985-86 के लिए कितनी राशि का आवंटन किया गया है और किनके कालिजों में अब तक कितनी धनराशि बांटी जा चुकी है? पैसा कैसे बांटा गया है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : श्रीमन्, अभी यह प्लान-योजना नहीं बनी है। अतः इसके लिए प्लान आवंटन नहीं है। यह मुख्यतः प्रायोगिक आधार पर है। इन केन्द्रों को स्थापित करना आवश्यक पाया गया, इन्हें 1983 में आरम्भ किया गया है। इनकी समीक्षा से पता चला है कि ये अच्छा काम कर रहे हैं और इनका विस्तार करने की आवश्यकता है। अतः अब मात्र दिल्ली में ही 20 और कालिजों में इसका विस्तार करने का प्रस्ताव है। अभी दिल्ली के बाहर हमने इसका विस्तार नहीं किया है। लेकिन मैं माननीय सदस्या को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि जब कुछ अनुभव प्राप्त कर लिया जायेगा तो इसे अन्य विश्वविद्यालयों/कालिजों में आरम्भ किया जायेगा। लेकिन इस वर्ष, हमने इसे केवल दिल्ली तक ही सीमित रखने का फैसला किया है।

डा० फूलरेणु गुहा : वे कौन से कालिज हैं जहां इस योजना को लागू किया गया है और ऐसे कौन से कालिज हैं जो इस योजना को लागू करने के इच्छुक हैं ? मैं जानना चाहूंगी कि क्या दिल्ली विश्वविद्यालय ने इस परियोजना को आरम्भ कर दिया है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : श्रीमन, जिन छः कालिजों में केन्द्र खोले गये हैं, उनके नाम हैं :—जानकी देवी महाविद्यालय, माता सुन्दरी कालिज, जेसस् एण्ड मेरी कालिज, मैत्रेयी कालिज, दौलतराम कालिज और विवेकानन्द कालिज। जो अन्य कालिज अब शामिल किये गये हैं, वे हैं :— महिलाओं के लिए आई० पी० कालिज, और उपरोक्त छः कालिजों समेत 20 कालिज हैं। मैं इन 20 कालिजों के नाम पढ़ सकता हूं। अगर सभा के पास समय है तो मेरे पास सूची है।

अध्यक्ष महोदय : आवश्यक नहीं है।

डा० फूलरेणु गुहा : श्रीमन्, मैंने एक प्रश्न पूछा था, जिसका मंत्री जी ने उत्तर नहीं दिया है। मैंने पूछा था कि क्या दिल्ली विश्वविद्यालय ने इस परियोजना को आरम्भ कर दिया है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : अलग-अलग कालिजों में इसे लागू किया जा रहा है।

श्री आनन्द गजपति राजू : अध्यक्ष महोदय, तीन वर्ष पूर्व आंध्र प्रदेश में, पद्मावती विश्वविद्यालय के नाम से एक महिला विश्वविद्यालय आरम्भ किया गया था। इसमें कई प्रशिक्षण और विकास सम्बन्धी पाठ्यक्रमों को शुरू किया गया, जोकि कालिजों में प्रशिक्षण आरम्भ करने के लिए केन्द्र स्थापित करने की योजना के अनुरूप था। क्या आप इसे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुदान दिलाने की कृपा करेंगे और इसे विश्वविद्यालय से सम्बद्ध करेंगे। यह उसी नीति के अनुरूप है जिसके समर्थन में आप बोलते रहे हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जब इसका दिल्ली से बाहर विस्तार किया जाएगा तब ही हम इस सब पर विचार करेंगे। निश्चय ही मैं चाहूंगा कि जिन कालिजों ने इस दिशा में पहले ही

कार्य हो रहा है, उन्हें प्राथमिकता दी जाए। लेकिन मैं अभी कोई वायदा नहीं कर सकता।

स्कूल और कालेजों में अनिवार्य शारीरिक शिक्षा

*171. **डा० सुधीर राय :** क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्कूलों और कालेजों में शारीरिक शिक्षा को अनिवार्य बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में राज्यों में शिक्षण संस्थाओं को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने का सरकार का विचार है, जिससे कि वे खेलों के लिए अतिरिक्त अध्यापक नियुक्त कर सकें।

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद द्वारा तैयार की गई "दस वर्षीय स्कूल पाठ्यचर्या-एक कार्य-ढांचा" में शारीरिक शिक्षा की सामान्य शिक्षा के एक अभिन्न भाग के रूप में परिकल्पना की गई है। पूरे देश में, स्कूल स्तर पर, शारीरिक शिक्षा तथा खेल के लिए समय दिया गया है। अगस्त, 1984 में अपनाई गई राष्ट्रीय खेल नीति में यह बताया गया है कि खेल और शारीरिक शिक्षा को स्कूलों में एक नियमित विषय के रूप में पाठ्यचर्या का एक अभिन्न अंग बना दिया जाना चाहिए तथा कालेजों और विश्वविद्यालयों में खेल-कार्यकलापों में भाग लेने पर काफी बल दिया जाना चाहिए। सरकारी संकल्प की प्रतियां मार्गदर्शन तथा अनुवर्ती-कारंवाई के लिए राज्य सरकारों को परिचालित कर दी गई हैं।

(ख) इस समय ऐसी कोई योजना नहीं है।

डा० सुधीर राय : मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि सरकार को इस समस्या का ज्ञान है, किन्तु जब तक सरकार इस योजना के लिए पर्याप्त राशि उपलब्ध नहीं करेगी तब तक यह एक घिसी-पिटी बात बनी रहेगी।

मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार तथाकथित नवोदय स्कूलों के लिए सैकड़ों, करोड़ रुपये खर्च करने की बजाय देश के सभी माध्यमिक स्कूलों को वित्तीय सहायता देगी, ताकि योजना साकार रूप में आ सके।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : मुझे बहुत प्रसन्नता है कि माननीय सदस्य प्रसन्न हैं। साथ ही, यदि यह सुझाव है कि जो राशि मंजूर की जा रही है उसे खर्च नहीं किया जा रहा है, तो उस स्थिति में मैं माननीय सदस्य से कहना चाहूंगी यह जो नीति हमने अपनाई है इसे वास्तव में राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्वित किया जाना है। अतः मैं उनसे कहना चाहूंगी कि वह राज्य सरकार पर अधिक बल दें, ताकि वह नीति ईमानदारी के साथ लागू की जाए।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : क्या हम फिर प्रश्न की बात

करेंगे और इसकी विषय वस्तु पर अपना ध्यान केन्द्रित करेंगे ? मैं भी, और वह भी इस प्रकार दो-तीन प्रश्नों का उत्तर नहीं दे सकती हैं। हम शारीरिक शिक्षा के सम्बन्ध में बात कर रहे हैं और हमें इसी पर चर्चा करनी चाहिए।

डा० सुधीर राय : जैसा कि आपने "2001 ई० में सबके लिए स्वास्थ्य का नारा लगाया है तो क्या सरकार को पर्याप्त राशि की व्यवस्था नहीं करनी चाहिए, ताकि स्कूल अनिवार्य खेल-कूद की नीति लागू कर सकें ?

श्रीमती सुशीला रोहतगी : जहां तक धनराशि प्रदान का सम्बन्ध है, पहले तो नीति का प्रश्न उठता है और उसके पश्चात् धन राशि का। और मेरा यह विचार है कि उस दिशा में तो हम ठीक दूसरी योजना से ही कार्य कर रहे हैं। आपको यह बात नोट करते हुए प्रसन्नता होगी कि यह केवल स्कूल अथवा कालिज स्तर पर ही नहीं किया जाएगा अपितु विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने लगभग 30 विश्वविद्यालयों का भी चयन किया है। इनमें से प्रत्येक विश्वविद्यालय के लिए एक लाख रुपए का आबंटन हो चुका है। यदि किसी विशेष विश्वविद्यालय अथवा कालिज में धन का अभाव है, तो माननीय सदस्य कृपया यह बात हमारे ध्यान में लाएं। साथ ही मैं उनसे निवेदन करती हूं कि इसमें अधिक रुचि लें और यह देखें कि यह नीति जो खुशी के साथ स्वीकार की गई है, वास्तविक रूप से कार्यान्वित की जाए।

[हिन्दी]

श्री जयप्रकाश अग्रवाल : फिजीकल एजूकेशन के लिए जहां पैसे का जरूरत है, उसके साथ-साथ जगह की भी जरूरत है। आज बहुत सारे स्कूल टेंटों में चल रहे हैं या कहीं-कहीं दो क्लास रूम हैं जिनमें 5,5 क्लासें लग रही हैं या पेड़ों के नीचे क्लासें चल रही हैं। मैं माननीय मन्त्री जी से कहना चाहता हूं कि आप इसके लिए पैसा तो देंगे लेकिन उनके लिए जगह का भी प्रबन्ध किया जाये, जिससे फिजीकल एजूकेशन हो सके।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : बहुत उचित प्रश्न आपने उठाया है। हम हर राज्य से यह अपेक्षा करते हैं कि वह इस चीज को ध्यान में रखते हुए हमें बताएं कि लैंड कवरेज या प्ले-ग्राउन्ड किसकी कमी है। जहां राज्य सरकारें इसमें मदद देंगी उसके बाद जो कुछ हमारी तरफ से हो सकेगा, इन सारी चीजों को ध्यान में रखा जाएगा।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यहां से जगह भेजने में लाचारी है।

अध्यक्ष महोदय : लेकिन मन्त्री महोदय एक बात तो है, जो नए स्कूल खोलने हों, पुरानों को तो आप कुछ नहीं कर सकते, एक दफे मैंने कह दिया था तो पत्रकारों ने लिख दिया कि स्पीकर साहब चाहते हैं जिनके पास प्ले ग्राउन्ड न हो, उनको बन्द करो। मेरा यह अर्थ नहीं था। मेरा अर्थ यह है कि जो नये स्कूल खुलें उनमें तो यह आवश्यक हो कि उनके पास प्ले-ग्राउन्ड हो तभी उनको इजाजत दें।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : अध्यक्ष महोदय, जब नये स्कूल खोलेंगे तो आपको ले जाएंगे, आपसे शाबाशी हासिल करने की कोशिश करेंगे।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : क्या मैं माननीय मंत्री से यह जान सकता हूं कि हमारे देश में इस प्रकार के खेल-कूद के कितने विद्यालय स्थापित किए गए हैं और कहां पर हैं ?

श्री पी० कुलनदईवेलू : कितने बच्चों को खेल की सुविधा दी जाएगी ? (व्यवधान)

श्रीमती सुशीला रोहतगी : हमारा सम्बन्ध शारीरिक शिक्षा और खेल की नीति से है। मैं आपको दो ऐसे उच्च स्तर के विद्यालयों के बारे में बता सकती हूं जो राष्ट्रीय स्तर के हैं। ये हैं—ग्वालियर का लक्ष्मीबाई कालिज और दूसरा पटियाला में है। इस समय मेरे विचार में किसी विशेष राज्य की इस संबंध में संख्या के बारे में जानने की आवश्यकता नहीं है। (व्यवधान)

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इसमें थोड़ा सा भ्रम है। माननीय सदस्य खेलों के विषय में पूछ रहे हैं और प्रश्न शारीरिक शिक्षा के सम्बन्ध में है। दोनों परस्पर सम्बद्ध हैं, किंतु इस समय दोनों अलग-अलग विभागों के अन्तर्गत हैं। अतः एक ओर तो हम अभी शारीरिक शिक्षा की गतिविधियों को स्कूलों और कालिजों में और दूसरी ओर स्कूलों और कालिजों के अन्दर और बाहर खेलों को समेकित नहीं कर सके हैं। यह अभी हो रहा है। किंतु इस समय मैं इन खेल विद्यालयों के बारे में कुछ कहने की स्थिति में नहीं हूं। यदि उन्हें कुछ जानकारी चाहिए तो निश्चय ही मैं उन्हें दे सकता हूं।

दिल्ली परिवहन निगम के घाटे

*172. **श्री महेन्द्र सिंह :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली परिवहन निगम के प्रतिवर्ष बढ़ते घाटे के कारणों के बारे में जांच की है; और

(ख) यदि हां, तो चोरी, मरम्मत और पुर्जों के अभाव में बसों के रुके रहने तथा दिल्ली परिवहन निगम के अधीन गैर-सरकारी बसों को चलाये जाने, जबकि निगम की अपनी बसें बेकार खड़ी रहती हैं, के कारण निगम को कितना घाटा हुआ है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जी, हां।

(ख) दिसम्बर, 1985 के अन्त तक चोरी के कारण 1.89 लाख रु० का घाटा हुआ। वर्ष 1984-85 के दौरान 67 मामलों में बसों को मरम्मत के लिए 7 दिन से लेकर 180 दिन तक प्रतीक्षा करनी पड़ी और इन बसों को या तो मोटर वाहन निरीक्षण, डाकिंग, ओवरहालिंग के लिए अथवा *सामान्य मरम्मत/यूनिट बदले जाने के लिए रोके रखा गया। तथापि, इससे बेड़े के उपयोग पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा जिसकी आयोजना चालू बेड़े के 90% के आधार पर की गई है।*

निजी तौर पर परिचालित बसें किलोमीटर स्कीम के तहत ली जाती हैं जिसमें 2.5 कि०मी०प्रति बस प्रति दिन की गारंटी दी जाती है और निजी तौर पर परिचालित बसों तथा दिल्ली परिवहन निगम की बसों के लिए शिड्यूल अलग-अलग तैयार किए जाते हैं। निजी परिचालकों के साथ हुए ठेके के अनुसार निजी तौर पर परिचालित बसों के सम्बन्ध में बेड़े का 100 प्रतिशत उपयोग होना चाहिए जबकि वास्तव में यह 85 से 89 प्रतिशत तक ही हुआ है। दिल्ली परिवहन निगम के परिचालन के सम्बन्ध में इसके अपनी बसों के बेड़े का सिटी परिचालन में 87.33 प्रतिशत और अन्तर्राज्यीय परिचालन में 89.14 प्रतिशत का उपयोग हुआ है जो निजी तौर पर परिचालित बसों की तुलना में अच्छा रहा।

श्री महेन्द्र सिंह : मैं माननीय मन्त्री से पूछना चाहता हूं कि मूल्य-वृद्धि के अतिरिक्त चोरी, भ्रष्टाचार से होने वाली हानि के कारणों विशेषकर निजी बस परिचालकों और डी० टी० सी० परिचालकों, जो डी० टी० सी० बसों को बेकार पड़े रहने देते हैं ताकिनिजो बसें चलती रह सकें के बीच साठ-गांठ को रोकने के लिए कौन से निवारक उपाय जाते हैं ? इसकी क्या गारंटी है कि इस मूल्य वृद्धि घाटे को पूरा किया जा सकेगा ?

श्री राजेश पाइलट : अध्यक्ष महोदय, माननीम सदस्य विवरण से ही देख सकते हैं कि डी० टी० सी० बसों का उपयोग 87 प्रतिशत से 89 14 प्रतिशत तक हुआ है, जबकि निजी बस परिचालकों में यह 85 प्रतिशत से 89 प्रतिशत हुआ है। महोदय मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं कि हमें सख्ती से काम लेना चाहिए और हमने कुछ ऐसे उपाय किए हैं जिनसे चोरा रोकी जा सकती है। मैं सदन में यह नहीं चाहता कि कोई चोरी नहीं हो रही है। किंतु, जहां हमने देखा है कि इस चोरी को रोका जा सकता है वहां हमने सभी आवश्यक कदम उठाएं हैं, और इन्हीं उठाए गए कदमों से इसमें कमी हुई है। हम इस विषय में गम्भीरता से विचार कर रहे हैं। और दूसरा उपाय जो माननीय सदस्य ने कार्यकुशलता बढ़ाने के सम्बन्ध में कहा है। हमने कार्य-कुशलता बढ़ाने के लिए कुछ कदम उठाए हैं। और इसकी सुरक्षा के लिए, हमने यह निर्णय लिया है कि कोई चालक जिससे घातक दुर्घटना होती है हम उसे इस संस्थान में नहीं रखते हैं, हम उसकी सेवा का तीन मास का वेतन देकर उसे सेवा से निकाल देते हैं। यह एक स्थायी आदेश है कि यदि उससे कोई घातक दुर्घटना होती है, तो उस पर कोई दया नहीं की जाती तथा किसी तरह का विचार नहीं किया जाता। जहां तक राजस्व का सम्बन्ध है, यह देखकर कि प्रत्येक यात्री अपना किराया देता है। हमारे पास जांच पड़ताल करने का दल (चेकिंग स्क्वाड) है। हमारे यहां डी० टी० सी० में 16 चेकिंग स्क्वाड हैं जो 24 घंटे कार्य करते रहते हैं और यह तब तक रहेंगे जब तक डी० टी० सी० बसें चलती रहेंगी। चालकों पर उनके वाहन चलाने और संवाहकों पर उनके व्यवहार के बारे में निगरानी रखी जाती है और जहां तक अनुशासन का सम्बन्ध है, हमने

दिल्ली पुलिस की सहायता से भी सामान्य कपड़ों में कुछ पुलिसवालों की सेवाएं ली हैं। हम उनसे कहते हैं कि वे इस बात को सुनिश्चित करें कि बसों में अनुशासन का पालन किया जाए और एक प्रकार की सामाजिक बुराई जो डी० टी० सी० बस यात्रा में बढ़ रही है, उसकी ओर भी ध्यान दिया जाए।

(व्यवधान)

श्री महेन्द्र सिंह : वर्तमान मूल्य-वृद्धि में आपने कम आय वर्गों की—पुनर्वास कालोनियों के लोगों की सहायता करने का प्रयास किया था। किन्तु उन लोगों के बारे में आपका क्या विचार है जो पुनर्वास कालोनियों में नहीं रहते हैं और जिन्हें दो या तीन बार बसें बदलनी पड़ती हैं ? उन्हें आने जाने के लिए कम से कम 5 रु० प्रति दिन देने पड़ते हैं और उनकी दैनिक आय 15 रु० है आप उन लोगों की दशा समझ सकते हैं जिन्हें यातायात पर अपनी आय का लगभग 30 प्रतिशत देना पड़ता है। अतः क्या आप जनता के उन वर्गों को भी राहत देने का प्रयास कर रहे हैं ?

श्री राजेश पाइलट : अध्यक्ष महोदय, जहां तक पुनर्वास कालोनी का सम्बन्ध है, ऐसा विचार किया गया है कि वे हमारे ही गरीब भाई नागरिक हैं। हम उनकी सहायता करना चाहते हैं। जिन अन्य वर्गों का आपने उल्लेख किया है, मैं सदस्य के इस विचार से सहमत हूं जो उन्होंने ऐसे व्यक्ति के बारे में कहा है जो प्रतिदिन 15 रु० कमाता है। किन्तु जहां तक डी० टी०सी० किराये का सम्बन्ध है, हम उससे 6 कि०मी० से 16 कि०मी० तक एक रुपया लेते हैं। यदि वह मासिक पास बनाता है तो वह केवल एक तरफ से 40 एकल किराया देता है। अतः ये सुविधाएं दी गई हैं। अतः मेरे विचार में सदस्य जिस एक समस्या की ओर ध्यान आकर्षित कर रहे हैं वह यह है यदि किसी को तीन बसें बदलनी हैं तो उसको तीन बार तीन रुपये देने होते हैं। यही बात वह कहना चाहते हैं। हम इसकी ओर ध्यान दे रहे हैं और हम कुछ रंगीन टिकट निकाल रहे हैं जिससे उपभोक्ताओं को बस बदलने से कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और एक रुपये में आप 16 कि० मी० की यात्रा कर सकते हैं।

श्री पी० कुलनवईवेलू : दिल्ली परिवहन निगम के सम्बन्ध में, हमारे मन्त्री ने भूतल परिवहन मन्त्री का कार्यभार संभालते ही परिवहन निगम में स्वयं जांच की ही और उन्होंने देखा कि लाइफबाय साबुन आदि जैसी नकली सामग्री खरीदी जाती है। मैं जानना चाहता हूं कि भारी मात्रा में जो नकली सामग्री खरीदी गई है उसके सम्बन्ध में भारत सरकार ने अभी तक क्या कार्यवाही की है।

निगम की बसों के रखरखाव के संबंध में तमिलनाडु की बसों की तुलना में रखरखाव की व्यवस्था बहुत ही घटिया है; बसों के ढांचे भी तमिलनाडु की तुलना में घटिया हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि बसों के रखरखाव की देखभाल करने और इनके ढांचों के निर्माण के लिए क्या किसी समिति का गठन किया गया है।

श्री राजेश पाइलट : माननीय सदस्य नकली पुर्जों के बारे में जानना चाहता थे। यह सत्य है कि अक्तूबर के महीने में जब मैं एक डिपो में गया था, वहां लाइफबॉय साबुन जैसी नकली वस्तुएं और अन्य चीजें दिखाई पड़ी। हमने यह मामला केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सुपुर्द किया और जिन अधिकारियों ने इन वस्तुओं को खरीदा था उन्हें उसी दिन निलम्बित कर दिया गया। केन्द्रीय जांच ब्यूरो

की पूछ-ताछ और लगाए गए आरोपों के सिद्ध होने पर अतिरिक्त कार्यवाही की जाएगी। विभागीय जांच के आदेश भी दिए गए। मद्रास में बसों और दिल्ली में डी०टी०सी० बसों के रख-रखाव के संबंध में मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि वह किसी दिन जब वह खाली हों मेरे साथ डी०टी०सी० बसों में यात्रा करें। इसी प्रकार हम मद्रास की बसों में भी यात्रा कर सकते हैं। हाल ही में, लगभग 15, 20 दिन पूर्व मैं मद्रास में था।

श्री पी० कुलनदईवेलू : आपने शायद उन बसों में यात्रा नहीं की है।

श्री राजेश पाइलट : मुझे पूरी बात कहने का अवसर दीजिए। मैंने "बेस्ट" (बी०ई०एस०टी) और मद्रास की बसों के बारे में बहुत कुछ सुना और मैं उन बसों को देखने के लिए बहुत उत्सुक था। स्पष्ट रूप से डी०टी०सी० किसी प्रकार से कम नहीं। मैं यह नहीं कहता कि सभी मार्गों पर ऐसा है, अपितु अधिकांश बसों का रख-रखाव बहुत अच्छा है। मैं यह नहीं कहूंगा कि हम आपसे बहुत अच्छे हैं। किन्तु निश्चय ही हम मद्रास से घटिया नहीं हैं।

प्रो० एन० जी० रंगा : अनेक बार ये बस चालक एक दूसरे से आगे निकलने का प्रयास करते हैं। कई बार दो बसें एक दूसरे से आगे निकलती हैं और तीसरी बस भी इनके साथ होड़ लगाने आती है। सामान्यतः मैं अपने निवास नॉर्थ एवेन्यू से संसद तक पैदल ही चला जाता हूं। इस क्षेत्र में भी, जो संसद के इतना निकट है मुझे उस समय रास्ता मिलने में बहुत कठिनाई होती है जब चालक उस प्रकार की शरारत करते हैं।

डा० गौरी शंकर राजहंस : महोदय, क्या यह सत्य है कि डी०टी०सी० में घाटे का एक कारण मूल्य वृद्धि नहीं अपितु भारी चिकित्सा के बिल हैं ? यदि हां, तो माननीय मंत्री इस समस्या को सुलझाने के लिए क्या कार्यवाही कर रहे हैं ?

श्री राजेश पाइलट : अध्यक्ष महोदय, मुझे सदन में यह स्वीकार करना चाहिए कि डी०टी०सी० में इस योजना का दुरुपयोग किया गया और मुझे यह बात छिपानी नहीं चाहिए। लगभग 12 करोड़ रुपये का दुरुपयोग किया गया और इस संबंध में दो रायें नहीं हो सकती हैं। एक ड्राइवर जिसका वेतन 1200 रुपये है, प्रति वर्ष 30 हजार रुपये से 35 हजार रुपये तक के चिकित्सा व्यय का दावा कर रहा है। यह हमारे राष्ट्र के लिए लज्जाजनक है कि लोगों का चरित्र इतना गिर गया है। हमने उस योजना को त्याग दिया है और ऐसे डाक्टरों, औषधि-विक्रेताओं तथा अन्य ऐसे अधिकारियों, जो इसमें अन्तर्ग्रस्त हैं के विरुद्ध मामले पहले ही केन्द्रीय जांच ब्यूरो को भेज दिए गए हैं। केन्द्रीय जांच ब्यूरो की जांच के पश्चात् हम उन लोगों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही करेंगे जिन्होंने इस योजना का दुरुपयोग किया।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : प्राइवेट और डी०टी०सी० के आपरेशन में कितना फर्क है ?

[अनुवाद]

श्री राजेश पाइलट : जिन निजी परिचालकों की जिन बसों को हम किराये पर लेते हैं उन्हें कम से कम 225 कि०मी० चलना होता है। डी०टी०सी० के लिए यह औसत 5.20 रु० और निजी बसों के लिए लगभग 3.26 रु० बनता है। डी०टी०सी० बस में कंडक्टर (संवाहक) की व्यवस्था की जाती हैं। निजी बसो में संवाहक की व्यवस्था नहीं होती है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : इतना ही डिफरेंस है ?

[अनुवाद]

श्री राजेश पाइलट : सार्वजनिक क्षेत्र की एक इकाई में हमें कर्मचारियों पर खर्च करना पड़ता है और डिपुओं के रख-रखाव की व्यवस्था भी करनी होती है। हमें कार्यशालाओं का रख-रखाव भी करना है। 5.20 रु० बहुत ज्यादा नहीं हैं। अब मैं प्रो० रंगा को उत्तर देता हूं।

प्रो० एन०जी० रंगा : महोदय, मेरे प्रश्न का उत्तर मिलने से पहले ही किसी ने प्रश्न पूछा है।

मानव संसाधन विकास मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : औरों से आगे निकलना जीवन का एक सत्य है।

सिंचाई परियोजनाओं की लागत में वृद्धि

*174. श्री मूल चन्द डागा†
श्री वाई० एस० महाजन } : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत कुछ वर्षों में 156 बड़ी सिंचाई परियोजनाओं की निर्माण लागत 2156 करोड़ रु० की अनुमानित लागत की तुलना में 562 प्रतिशत बढ़ गई है;

(ख) यदि हां, तो वे बड़ी सिंचाई परियोजनाएं कौन-सी हैं, जो काफी समय से अधूरी पड़ी हैं तथा उनके पूरा होने में विलम्ब होने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या गत समय में उनके निर्माण की धीमी गति के कारणों का पता लगाने के लिए कोई कदम उठाए गये थे, यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं; और

(घ) उनका निर्माण कार्य शीघ्र पूरा करने के लिए सरकार का क्या कार्रवाई करने का विचार है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) 181 वृहद निर्माणाधीन परि-

योजनाओं में से, 108 अनुमोदित परियोजनाएं सातवीं योजना में आगे लाई गई और 3481 करोड़ रुपये की मूल अनुमोदित लागत की तुलना में उनकी लागत 16372 करोड़ रुपये आंकी गई है।

शुरू की गई 25 बृहद सिंचाई परियोजनाओं के तीसरी योजना के अन्त तक पूरा होने में विलम्ब के मुख्य कारण परियोजनाओं का प्रचुरोद्भवन, भूमि अधिग्रहण में कठिनाईयां और दुर्लभ निर्माण सामग्री की कमी है जिससे धनराशि का अपर्याप्त आबंटन हुआ।

राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि जो निर्माणाधीन परियोजनाएं, उन्नत अवस्था में हैं उनको पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि का आबंटन किया जाये। योजना आयोग राज्य सरकारों के परामर्श से प्राथमिकता प्राप्त परियोजनाओं के लिए परिव्यय भी निर्धारित कर रहा है।

[हिन्दी]

श्री मूल चन्द डागा : अध्यक्ष जी, मन्त्री जी को जो लिखकर दिया गया उसी को उन्होंने पढ़ दिया है। मेरा क्वैश्चन कुछ और है तथा आन्सर कुछ और है। आप मेहरबानी करके इसको देखिए :

[अनुवाद]

प्रश्न के (ख) भाग में मैंने पूछा था : "···वे बड़ी सिंचाई परियोजनाएं कौन-सी हैं, जो काफी समय से अधूरी पड़ी हैं तथा उनके पूरा होने में विलम्ब होने के क्या कारण हैं;" न उन्होंने ऐसी परियोजनाओं की सूची दी है, और न ही उन्होंने इस संबंध में कुछ कहा है—कि उन्होंने कब आरम्भ की हैं और उन्हें कब पूरा किया जाएगा। उन्होंने मेरे पूछे हुए प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : एक सवाल मेरा आपसे है। उन्होंने आपसे ही ऐसा क्यों किया है ?

श्री मूल चन्द डागा : आपकी मेहरबानी है। इस प्रकार के उत्तर देते हैं आप प्रोटेक्शन देते हैं।

मेरी आपसे प्रार्थना है आप मेहरबानी करके इसका उत्तर मुझे दिलवाइये। जो चेयरमैन हैं उन्होंने यह बात कही है।

[अनुवाद]

श्री बी० बी० वोहरा, ऊर्जा के सलाहकार बोर्ड के अध्यक्ष ने, जिन्होंने मुख्य भाषण दिया, कहा कि भारत की 156 बड़ी सिंचाई परियोजनाओं में इन वर्षों में 562 प्रतिशत लागत वृद्धि हुई है।

उन्होंने कहा कि 2,156 करोड़ रुपये के मूल अनुमानित लागत की तुलना में इसमें अब 14 हजार करोड़ रुपये की लागत आने की संभावना है, और यहां तक पायेंगे कि नहरें और छोटी नहरें भी

खेतों को पानी देने के लिए तैयार नहीं हैं।

एक अध्ययन के अनुसार, शारदा सहायक को पूरी क्षमता प्राप्त करने में 175 वर्ष लगेंगे। श्रीराम सागर में 140 वर्ष लग जायेंगे। उन्होंने कहा कि कुछ योजनाओं में 68 वर्ष, और "कोसी" योजना में 62 वर्ष लग जायेंगे।

मेरे पास आंकड़े भी हैं। उन्हें क्या कहना है ?

[हिन्दी]

आप मेहरबानी करके बताइये कि कौन-कौन से प्रोजेक्ट्स कब शुरू किए गए, क्या कीमत थी और कब पूरे किये जायेंगे और कितनी कीमत आयेगी ?

[अनुवाद]

श्री बी० शंकरानन्द : मैं माननीय सदस्य और सदन की चिन्ता से सहमत हूं और मैंने पहली योजना से तीसरी योजना तक—अर्थात 1951-66 तक की संख्या दे दी है : परियोजनायें जो आरम्भ की गई हैं, और जो सातवीं योजना में भी चल रही हैं। मैंने संख्या बताई है। विलम्ब कुछ कारणों से हुआ है। मूलतः अपने उत्तर में जिन 25 परियोजनाओं का मैंने उल्लेख किया है, उनमें राज्य सरकारों की ओर से ही विलम्ब रहा है जो बहुत-सी परियोजनाएं आरम्भ कर रहे हैं और जिन्होंने विभिन्न परियोजनाओं का क्षेत्र बदल दिया है। और जब क्षेत्र ही बदल दिया जाए, तो डिजाइन में भी परिवर्तन आता है, और निर्माण कार्यक्रम भी बदल जाता है, योजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हो जाता है। फिर ऐसी चीजें हो जाती हैं। यही तरीके हैं। हम कुछ नहीं कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : अब प्रश्न काल समाप्त होता है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

राष्ट्रीय योग संस्थानों की स्थापना

*166. डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय योग संस्थानों की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो उन पर कुल कितनी धनराशि व्यय होने की संभावना है और देश में किन

स्थानों पर योग संस्थान स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या इस संबंध में राज्यों के सुझाव भी आमंत्रित किए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो किन राज्यों ने इस बारे में अपने सुझाव भेजे हैं और वे सुझाव क्या हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (घ) फिलहाल सरकार के पास राष्ट्रीय योग संस्थान स्थापित करने का कोई विशेष प्रस्ताव नहीं है परन्तु इसकी औचित्यता की जांच राष्ट्रीय शारीरिक शिक्षा एवं खेल संस्थान सोसायटी द्वारा की जा रही है।

[अनुवाद]

"विश्वविद्यालयवत मान्य" दर्जे वाले संस्थान

*173. सैयद शाहबुद्दीन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी, 1986 को देश में किन संस्थानों को विश्वविद्यालयवत माना जाता था तथा उनकी स्थापना किस तारीख को हुई थी और उन्हें किस तारीख से विश्वविद्यालयवत मान्यता प्राप्त हुई;

(ख) उक्त में से प्रत्येक संस्थान द्वारा क्या पाठ्यक्रम पढ़ाये जाते हैं;

(ग) शिक्षा वर्ष 1985-86 में विश्वविद्यालय स्तर के पाठ्यक्रमों में कुल कितने छात्र थे; और

(घ) उक्त संस्थान को विद्यमान विश्वविद्यालयों से सम्बद्ध न करके उन्हें विश्वविद्यालयवत मान्य संस्थानों का दर्जा देने के क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) सूचना देने वाला एक विवरण-1 संलग्न है।

(घ) इन संस्थानों के प्रस्तावों पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा विचार किया गया था और उनकी सलाह पर भारत सरकार ने इन संस्थानों को विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था का स्तर प्रदान किया। विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था का स्तर प्रदान करने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने मार्गदर्शी रूपरेखाएं निर्धारित की हैं और ये मार्गदर्शी रूपरेखाएं विवरण-2 के रूप में सभा पटल पर रख दी गई हैं।

विवरण-1

क्र० सं०	विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था का नाम	स्थापना का वर्ष	विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था के रूप में घोषणा का वर्ष	अध्ययन का पाठ्यक्रम	कुल नामांकन
1	2	3	4	5	6
1.	भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान, दिल्ली	1905	1958	(i) एम० एस० सी०/पी० एच० डी० (कृषि अर्थशास्त्र, कृषि इंजी० कृषि विस्तार, कृषि भौतिकी, कृषि सांख्यिकी, खगोल, विज्ञान बायोकेमिक, कीट विज्ञान, (जननिक-विज्ञान, उद्यानशाला, अणु-प्राणिविज्ञान, कवक-विज्ञान और पौधा रोज-विज्ञान, कीट विज्ञान, पौधा जीव-विज्ञान, मिट्टी विज्ञान, और कृषि रसायन)। (ii) एम० एस० सी० (बीज विज्ञान और प्रौद्योगिकी)।	627%*
2.	भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर	1909	1958	(i) (बी० ई०) विद्युत इंजी०, विद्युत संचार, इंजी० स्वचालन और धातु विज्ञान)। (ii) एम० टेक भौतिक इंजी०।	1262*

1	2	3	4	5	6
				(iii) एम० ई०/एम० एस० सी० (इंजी०) विद्युत इंजी०, विद्युत संचार इंजी०, स्वचालन एयरोस्पेस, रसायन इंजी०, सिविल इंजी०, धातु विज्ञान, उच्च वोल्ट इंजी०, यांत्रिक इंजी०।	
				(iv) पी० एच० डी० (प्रयुक्त गणित, भौतिकी, जैव-रसायन, अकार्बनिक और भौतिकी रसायन, अणु-विज्ञान और सैल-प्राणि-विज्ञान, अणु सम्बन्धी जैव-भौतिकी, कार्बनिक रसायन, ठोसनवस्था स्ट्रक्चरल रसायन, विद्युत संचार, इंजीनियरी। विद्युत इंजी०, स्वचालन, उच्च वोल्टेज इंजी०, एयरोस्पेस, रसायन इंजी०, सिविल इंजी०, औद्योगिक प्रबन्ध, यांत्रिक इंजी० धातु विज्ञान)।	
3.	गुरुकुल कांगड़ी विश्वविद्यालय हरिद्वार	1900	1962	(i) बी० ए०/बी० एस० सी० (ii) एम० ए० (वैदिक, संस्कृत, दर्शन शास्त्र, प्राचीन भारतीय इतिहास, हिन्दी, अंग्रेजी, गणित)। (iii) एम० एस० सी० (गणित और मनोविज्ञान).	333*
4.	जामिया मिलिया इस्लामिया, नई दिल्ली	1920	1962	(i) बी० ए० (पास)/बी० ए० (आनर्स)/बी० एस० सी० (पास)/बी० एस० सी० (आनर्स)/बी० कोम (आनर्स)/बी० एफ० ए०/एफ० एफ० ए०।	2959

1	2	3	4	5	6
				(ii) बी० एड०/एम० एड०/और एम० फिल०/शिक्षा में पी० एच० डी० और बेसिक प्रशिक्षण में डिप्लोमा।	
				(iii) एम० ए० (इतिहास, उर्दू, अरबी, फारसी, इस्लामी अध्ययन, अंग्रेजी, हिन्दी, अर्थशास्त्र, राजनीति विज्ञान, समाज विज्ञान, समाज कार्य)।	
				(iv) पी० एच० डी० (उर्दू, इतिहास, इस्लामी अध्ययन, समाज विज्ञान, समाज कार्य, मनोविज्ञान, अर्थशास्त्र)।	
				(v) बी० ई० (सिविल), ग्रामीण और सिविल इंजीनियरी में डिप्लोमा, विद्युत रेडियो और टी० वी०/रेफ्रिजरेशन और वातानुकूलन में प्रमाण पत्र।	
				(vi) आधुनिक अरबी और उर्दू में डिप्लोमा/प्रमाण पत्र।	
5.	गुजरात विद्यापीठ अहमदाबाद	1920	1963	(i) बी० ए० (ii) बी० एड०/एम० एड०।	537+
				(iii) एम० ए० (गुजराती, हिन्दी, समाज-मनोविज्ञान, ग्रामीण अर्थशास्त्र, इतिहास, समाज कार्य)।	
				(iv) एम० फिल० (गुजराती, हिन्दी, समाज कार्य, ग्रामीण अर्थशास्त्र और इतिहास)।	
				(v) (पी० एच० डी०) गुजराती, हिन्दी, समाज कार्य,	

1	2	3	4	5	6
				ग्रामीण अर्थशास्त्र, इतिहास, संस्कृत और भारतीय संस्कृति ।	
6.	बिरला प्रौद्योगिकी और विज्ञान संस्थान, पिलानी	1904	1964	(i) एम० ए० (आनर्स) अंग्रेजी और मानविकी (ii) एम० एम० एस० (iii) एम० एस० सी० आनर्स (अर्थशास्त्र, जैव-विज्ञान, रसायन, गणित, भौतिक) । (iv) एम० फार्मेसी (v) बी० ई०/एम० ई० (सिविल, रसायन, विद्युत/इलेक्ट्रोनिक्स, यांत्रिक) । (vi) (एम० एस० सी०) (तकनीकी) संचार विज्ञान इंस्ट्रूमेन्टेशन, विज्ञान और प्रौद्योगिकी विकास, संग्रहालय अध्ययन ।	2210+
7.	टाटा सामाजिक विज्ञान संस्थान, बम्बई	1936	1964	(i) सामाजिक कार्य में एम० ए० अपराध विज्ञान में विशिष्टता सहित और सुधारात्मक प्रशासन, परिसर और बाल कल्याण, चिकित्सा और मनोवैज्ञानिक सामाजिक कार्य, समाज कल्याण प्रशासन, शहरी और ग्रामीण सामुदायिक विकास, और वैयक्तिक प्रबन्ध और औद्योगिक सम्बन्ध में एम० ए० । (ii) एम० फिल०/सामाजिक कार्य और सामाजिक विज्ञानों में पी० एच० डी० ।	278+

1	2	3	4	5	6
				(iii) वैयक्तिक प्रबन्ध और औद्योगिक संबंधों और अस्पताल प्रशासन में प्रमाण पत्र।	
8.	भारतीय खनन स्कूल, धनबाद	1926	1967	(i) बी० टेक० (खनन, ओपेन कास्ट, खनन इंजी०/यांत्रिकी, पेट्रोलियम इंजी०)।	687
				(ii) एम० एस० सी० तकनीकी (प्रयुक्त भू-विज्ञान, प्रयुक्त भू-भौतिकी)।	
				(iii) एम० टेक० (ओपनकास्ट खनन, औद्योगिक इंजी० और प्रबन्ध, खनिज इंजी०, ईंधन इंजी० ड्रिलिंग इंजी०, खनन मशीनरी खान आयोजना और डिजाईन, भू-भौतिकी इन्स्ट्रेमेंटेशन और तकनीकी खनन भू-भौतिकी, भू-विज्ञान, खनिज खोज, पेट्रोलियम खोज खनन इंजीनियरी।	
				(iv) एम० फिल० (प्रयुक्त भू-विज्ञान, प्रयुक्त गणित, प्रयुक्त भौतिकी, प्रयुक्त रसायन और प्रयुक्त भू-भौतिकी)।	
				(v) खनन सर्वेक्षण में उच्च डिप्लोमा। खनन इलेक्ट्रानिक्स और इन्स्ट्रमेंटेशन।	
9.	केन्द्रीय-अंग्रेजी और विदेशी भाषा संस्थान, हैदराबाद	1958	1973	(i) एम० लिट० (अंग्रेजी, अरबी, फ्रेंच, जर्मन, रूसी)।	294*
				(ii) पी० एच० डी० (अंग्रेजी, अरबी, फ्रेंच, जर्मन, रूसी)।	

1	2	3	4	5	6
				(iii) डिप्लोमा/प्रमाण-पत्र (अंग्रेजी, अरबी, फ्रेंच, जर्मन, रूसी)।	
10.	गांधीग्राम ग्रामीण संस्थान, गांधीग्राम, मंदुराई	1956	1976	(i) बी० ए०/बी० एस० सी०/बी० एस० सी० (आनर्स) (ii) एम० ए० (ग्रामीण विकास, सहकारिता प्रबन्ध ग्रामीण समाज विज्ञान और पंचायत राज, ग्रामीण अर्थशास्त्र और विस्तार शिक्षा, संचार अंग्रेजी। (iii) एम० एस० सी० (प्रयुक्त विज्ञान ग्रामीण विकास हेतु एम० एस० सी०) गृह विज्ञान। (iv) एम० फिल० (गांधीवादी विचार और शांति विज्ञान,) (अणु स्तर आयोजना)। (v) ग्रामीण विकास और विस्तार में पी० एच० डी० (vi) सेनेटरी विज्ञान और कृषि में डिप्लोमा/प्रमाण पत्र।	661*
11.	योजना एवं वास्तुकला स्कूल, नई दिल्ली	1959	1979	(i) वास्तुकला में स्नातक डिग्री पाठ्यक्रम। (ii) शहरी एवं प्रादेशिक योजना में मास्टर डिग्री। (iii) परिवहन योजना में मास्टर डिग्री। (iv) आवास में मास्टर डिग्री। (v) भू-दृश्य वास्तुकला में मास्टर डिग्री।	413*

1	2	3	4	5	6
				(vi) शहरी डिजाइन में मास्टर डिग्री।	
				(vii) भवन निर्माण एवं प्रबन्ध में मास्टर डिग्री।	
				(viii) वास्तुकला में राष्ट्रीय डिप्लोमा।	
12.	दयालबाग शैक्षणिक संस्थान, आगरा	1973	1981	(i) बी० ए०/बी० एस० सी०/बी० काम	1164*
				(ii) बी० एड०/एम० एड०।	
				(iii) एम० ए० (हिन्दी, इंजीनियरिंग, मनोविज्ञान, संगीत)।	
				(iv) बी० एस० सी० इंजीनियरिंग (यांत्रिकी इंजीनियरिंग, विद्युत इंजीनियरिंग, प्रयुक्त विज्ञान एवं इंजीनियरिंग गणित)।	
13.	श्री सत्य साईं उच्च शिक्षा संस्थान, नीलायाम, (हैदराबाद)	1972	1981	(i) बी० ए०/बी० एस० सी०/बी० काम/बी० एस० सी० (गृह विज्ञान)।	407*
				(ii) एम० ए० (इतिहास तथा भारतीय संस्कृति, दर्शन, अंग्रेजी भाषा तथा साहित्य तेलगु भाषा तथा साहित्य)।	
				(iii) एम० एस० सी० (भौतिकी, रसायन, गणित और जीव विज्ञान)।	
				(iv) एम० काम०।	

1	2	3	4	5	6
				(v) पी० एच० पी० (कला) (इतिहास और भारतीय संस्कृति) ।	
				(vi) पी० एच० डी० (विज्ञान) (भौतिकी, रसायन एवं जीव विज्ञान) ।	
14.	बनस्थली विद्यापीठ बनस्थली (राजस्थान)	1935	1983	(i) बी० ए०/बी० एस० सी०/बी० एस० सी० (गृह विज्ञान) ।	854*
				(ii) बी० एड०/एम० एड०/पी० एच० डी० ।	
				(iii) एम० ए० (हिन्दी, संस्कृत, अंग्रेजी, अर्थशास्त्र, राजनीति विज्ञान, समाजशास्त्र, इतिहास, चित्रकला एवं पेंटिंग, संगीत) ।	
				(iv) एम० एस० सी० (रसायन एवं गृह विज्ञान) ।	
				(v) पी० एच० डी० (हिन्दी संस्कृत संगीत) ।	
				(vi) संगणक विज्ञान/वस्त्र डिजाइन में डिप्लोमा ।	
15.	भारतीय पशु चिकित्सा अनुसंधान संस्थान इज्जत-नगर, (उ० प्र०)	1889	1983	(i) पी० एच० डी० (पशु चिकित्सा विज्ञान) ।	33*
				(ii) पशु चिकित्सा डिप्लोमा में प्रमाण पत्र ।	
16.	अन्तर्राष्ट्रीय जनसंख्या विज्ञान संस्थान, बम्बई	1956	1985	(i) जनसंख्या अध्ययन में प्रमाण पत्र] डिप्लोमा/पी० एच० डी० ।	55+

1	2	3	4	5	6
17.	थापर इंजीनियरिंग तथा प्रौद्योगिकी संस्थान, पटियाला	1955	1985	(i) बी० ई० (सिविल इंजीनियरिंग, विद्युत इंजीनियरिंग जिसमें औद्योगिक इंजीनियरिंग तथा यांत्रिकी इंजीनियरिंग शामिल हैं। (ii) एम० सी० ए०। (iii) एम० ई० (वास्तु इंजीनियरिंग तथा इंजीनियरिंग की अन्य शाखाएं)। (iv) पी० एच० डी०।	226*

+ 1984-85 के दौरान

© 1985-86 के दौरान

□ 1983-84 के दौरान

% 1984 के दौरान

विवरण-2

मार्गदर्शी रूप-रेखाएं

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग, बहादुर शाह ज़फर मार्ग,
नई दिल्ली-110002

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम की धारा 3 के अन्तर्गत संस्थान को विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था के रूप में घोषित करने के प्रस्तावों पर विचार करने के लिए आयोग द्वारा निर्धारित मार्गदर्शी रूप-रेखाएं:—

1. विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम की धारा 3 में विश्वविद्यालय को छोड़कर किसी उच्च शिक्षा संस्थान को विश्वविद्यालय घोषित करने का प्रावधान है और जब इस तरह का संस्थान विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था के रूप में घोषित हो जाता है तब तक उस पर अधिनियम की धारा 2(च) में दी गई परिभाषा के अन्तर्गत विश्वविद्यालय के रूप में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम लागू होगा।

2. अधिनियम में यह प्रावधान इसलिए किया गया जिससे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की परिधि में ऐसे संस्थानों को लाया जा सके जो ऐतिहासिक तथा अन्य कारणों से विश्वविद्यालय तो नहीं हैं किन्तु फिर भी वे शैक्षणिक क्षेत्र में उच्च स्तर का तथा विश्वविद्यालय स्तर पर का कार्य कर रहे हैं तथा उन्हें विश्वविद्यालय समझी समझी जाने वाली संस्था का स्तर प्रदान करने पर वे उच्च शिक्षा अनुसंधान से सम्बन्धित आदर्शों का विकास कर सकेंगे।

3. विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था की सामान्य कल्पना को ध्यान में रखते हुए, संस्थान को चाहिए कि वह अपने को एक सामान्य किस्म के बहु-संकाय विश्वविद्यालय के रूप में विकसित करने की दिशा में प्रयत्न न करे बल्कि उसके सामने सामान्यतः अपनी विशेषज्ञता के क्षेत्र में अपने कार्यकलापों को बढ़ाने का लक्ष्य होना चाहिए।

4. विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था के रूप में मान्यता प्राप्त करने वाले संस्थान को चाहिए कि वह सामान्यत :

   (i) एक ऐसा संस्थान, जो विशेषज्ञता के चुने हुए क्षेत्रों में शिक्षण तथा अनुसंधान में कार्यरत हो तथा उसने उच्चतम शैक्षणिक मानदण्ड को बनाए रखा हो;

   (ii) अपनी विशेषज्ञता के क्षेत्र में संस्थान का उच्च स्तर हो तथा वह विश्वविद्यालय शैक्षणिक पद्धति में विशिष्ट योगदान दे रहा हो जिसमें प्रवर्तित पूर्वस्नातक कार्यक्रम तथा महत्वपूर्ण प्रसार कार्यकलाप शामिल हैं तथा उसे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम के अन्तर्गत लाने से विश्वविद्यालय पद्धति समृद्ध होगी;

(iii) विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्था का स्तर प्रदान करने से उस संस्थान में विशेषज्ञता शिक्षण तथा अनुसंधान के क्षेत्र के विकास को और भी बढ़ावा मिलेगा; और

(iv) संस्थान के पास विश्वविद्यालय के लक्ष्यों तथा परम्पराओं को समृद्ध करने के लिए आवश्यक वित्तीय संसाधन और व्यवहार्यता तथा प्रबन्ध हो।

[हिन्दी]

भारतीय जहाजों का लापता हो जाना

*175. डा० ए० के० पटेल : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में अपनी समुद्री यात्रा के दौरान कौन-कौन से भारतीय जहाज लापता हुए तथा उनके लापता होने की तारीखें क्या हैं और प्रत्येक जहाज में कितने यात्री/कर्मचारी सवार थे तथा कितने यात्रियों/कर्मचारियों को बचा लिया गया तथा कितने लापता हैं;

(ख) लापता व्यक्तियों का पता लगाने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है तथा उन उपायों के क्या परिणाम निकले हैं; और

(ग) प्रत्येक जहाज के लापता होने के क्या कारण थे ?

परिवहन मन्त्री (श्री बंसी लाल) : (क) एम० वी० नित्य नानक और एम० वी० नित्य राम नामक दो भारतीय जहाज 21 जून, 1985 से बंगाल की खाड़ी में लापता हैं। नित्य नानक में 23 और नित्य राम में 21 कर्मी थे जिनमें से सभी लापता हैं। दोनों जहाजों पर यात्री नहीं थे।

(ख) जहाजों के पोर्ट पर नहीं पहुंचने की सूचना मिलने पर भारतीय नौसेना और तटरक्षक के वायुयानों और जलयानों ने बड़े पैमाने पर खोज और राहत कार्य किये। फिर भी लापता व्यक्तियों का पता नहीं चला।

(ग) दोनों जहाजों के लापता होने का कारण ज्ञात नहीं है। वाणिज्य-पोत परिवहन अधिनियम, की धारा 361 के तहत कानूनी जांच और केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा अपराधिक जांच अभी पूरी नहीं हुई है।

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर अंचल में रेल परियोजनाएं

*176. श्री बसुदेव आचार्य : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर अंचल के राज्यों के लिए स्वीकृत सात रेल परियोजनाओं का, उनके लिए स्वीकृत राशि तथा प्रत्येक को पूरा करने के निर्धारित लक्ष्य सहित, ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या इन परियोजनाओं को पूरा करने के काम की प्रगति निर्धारित समयानुसार हो रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है। इन परियोजनाओं का पूरा होना आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

(ख) और (ग) कुछ मामलों में संसाधनों की तंगी के कारण, और अन्य मामलों में सम्बद्ध राज्य सरकारों द्वारा अपेक्षित भूमि विलम्ब से सौंपने के कारण प्रगति पर असर पड़ा है।

विवरण

(करोड़ रुपयों में)

क्र० सं०	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत	1986-87 के लिए प्रस्तावित परिव्यय
1	3	3	4
1.	धर्मनगर—कुमारघाट नई मीटर लाइन (33 कि० मी०)	29.59	4.00
2.	वालीपाड़ा—भालुकपोंग नई मीटर लाइन (35 कि० मी०)	9.97	1.00
3.	सिलचर—जिरीबाम नई मीटर लाइन (49 कि० मी०)	25.31	3.00
4.	लाला बाजार भैरावी नई मीटर लाइन (48 कि० मी०)	27.17	3.00
5.	आमगुड़ी—तुली नई मीटर लाइन (15 कि० मी०)	5.83	0.0001

1	2	3	4
6.	गुवाहाटी—वर्नीहाट नई बड़ी लाइन (27 कि० मी०)	18.50	—
7.	जोगी घोपा में ब्रह्मपुत्र नदी पर रेल एवं सड़क पुल सहित जोगी घोपा से गुवाहाटी तक बड़ी रेल लाइन (143 कि० मी०)	135.00 45.00 (निक्षेप)	1.00
	जोड़ :	251.37 45.00 (निक्षेप)	12.0001

नोट : पहले अनुमोदित की गई गुवाहाटी-वर्नीहाट नई लाइन के निर्माण को मेघालय राज्य सरकार द्वारा स्वीकृति नहीं दी गई है। अतः फिलहाल इस कार्य को शुरू करने का प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

अमरावती नरखेड रेल लाइन

*177. श्रीमती ऊषा चौधरी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में अमरावती-नरखेड रेल लाइन की मांग अनेक वर्षों से की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : जी, हां।

(ख) संसाधनों की अत्यधिक तंगी और पहले से भारी वचनबद्धताएं हाथ में होने के कारण इस लाइन के निर्माण पर विचार करना सम्भव नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

कटिमानीवाली (कल्याण) रेल ऊपरी पुल

*178. श्री एस० जी० घोलप : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि कटिमानीवाली (कल्याण) के निकट रेल का ऊपरी पुल बहुत पुराना है और इसकी चौड़ाई भी बहुत कम है, जो सड़क यातायात की वर्तमान मांग को पूरा करने में असमर्थ है;

(ख) क्या इसके स्थान पर नया पुल बनाने का अथवा इसे चौड़ा करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो यह कार्य कब तक किये जाने की सम्भावना है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) कल्याण पश्चिम और कटिमानीवाली गांव को जोड़ने वाला वर्तमान ऊपरी सड़क पुल 6 मीटर चौड़ा है और बहुत अच्छी हालत में है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा मैसूर के राजमहल की पुरातन वस्तुओं का पकड़ा जाना

*179. श्री मानिक रेड्डी
श्री एम० रघुमा रेड्डी } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 18 जनवरी, 1986 की करंट पत्रिका में छपे इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है, कि केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा हाल ही में पकड़ी गई मैसूर के राजमहल की बहुमूल्य पुरातन वस्तुओं के असली होने की जांच भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग द्वारा की जा रही है;

(ख) क्या पकड़ी गई वस्तुओं में पंचलोह मूर्तियों, हैदरअली और टीपू सुल्तान के युग के सोने और चांदी के सिक्के जैसी 200 प्राचीन वस्तुएं शामिल हैं;

(ग) क्या विजयनगर के और फारस के राजाओं के तथा ईस्ट इण्डिया कम्पनी के समय के दुर्लभ चित्र तथा अन्य बहुमूल्य वस्तुएं और पैंतीस मूल्यवान चित्रों की एक एल्बम भी पकड़ी गई है; और

(घ) यदि हां, तो जांच कार्य तेजी से पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां।

(ख) पकड़ी गई वस्तुओं की संख्या 206 है, जिनमें पंचलोहा, हैदर अली और टीपू सुल्तान के युग के सोने और चांदी के सिक्के शामिल हैं।

(ग) पकड़ी गई वस्तुओं में विजयनगर, फारस और ईस्ट इण्डिया कम्पनी के कोई चित्र नहीं हैं, किन्तु 1986 में ली गई 35 चित्रों का एक एलबम भी पकड़ा गया है।

(घ) सम्बन्धित सरकारी एजेंसियां जांच को जल्दी पूरा करने के लिए कदम उठा रही है।

हवाई अड्डों पर संचार की और विमान उतरने की व्यवस्था

*180. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत में अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों सहित विभिन्न हवाई अड्डों पर संचार की और विमान उतरने की व्यवस्था अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की नहीं है;

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

(ग) इन व्यवस्थाओं को आधुनिकतम रूप देने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं है।

महाराष्ट्र में पेनगंगा परियोजना

*181. श्री उत्तम राव पाटिल : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदर्भ (महाराष्ट्र) में पेनगंगा परियोजना को केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृति दे दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना का कार्य कब आरम्भ किए जाने की संभावना है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) केन्द्रीय जल आयोग ने विदर्भ में लोअर पेनगंगा परियोजना पर टिप्पणियां महाराष्ट्र सरकार को स्पष्टीकरण हेतु भेजी हैं। राज्य सरकार ने इस परियोजना को सातवीं योजना में शुरू करने का प्रस्ताव किया है तथा इस प्रयोजन के के लिए एक करोड़ रुपए की व्यवस्था की है।

[हिन्दी]

बिहार में राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार

*182. श्री डी० पी० यादव : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने बिहार में राष्ट्रीय राजमार्गों की हालत खराब होने के सम्बन्ध में पता लगाने के लिए कोई अध्ययन कराया है;

(ख) यदि हां, तो उस अध्ययन दल की क्या रिपोर्ट है;

(ग) क्या केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान ने भी इस संबंध में कोई अध्ययन कराया है; यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष हैं; और

(घ) इस अध्ययन के आधार पर बिहार में राष्ट्रीय राजमार्गों की हालत को सुधारने के लिए क्या कदम उठाए जाएंगे ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) सड़क नेटवर्क में सुधार करना एक अनवरत प्रक्रिया है। धन की उपलब्धता और अखिल भारतीय आधार पर ऐसे सभी निर्माणकार्यों की प्राथमिकता को ध्यान में रखते हुए यातायात की जरूरतों के आधार पर राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ संयुक्त रूप से निर्माण कार्य का पता लगाया जाता है और वार्षिक कार्यक्रमों में शामिल किया जाता है।

[अनुवाद]

विमान यात्रा सुरक्षा सम्बन्धी गोष्ठी

*183. श्री के० रामसूर्ति : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स द्वारा संयुक्त रूप से हाल में प्रायोजित गोष्ठी की, विशेषकर हवाई अड्डों और विमान यात्रा सम्बन्धी सुरक्षा के सन्दर्भ में मुख्य सिफारिशें क्या हैं; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) विमानन

उद्योग के विभिन्न पक्षों जैसे कि विमान यातायात की वृद्धि, विमानों और इंजनों में प्रौद्योगिकी विकास, हवाई अड्डों पर आधारभूत सुविधाओं का विकास दिक्चालन/संचार उपस्कर और अन्य सम्बन्धित मामलों पर विचार-विमर्श करने के लिए इयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स ने संयुक्त रूप से "शताब्दि के अन्त में विमानन" विषय पर एक संगोष्ठी आयोजित की थी। इस संगोष्ठी में, उपरोक्त विषयों और विमानन सुरक्षा पर बहुत से विचार व्यक्त किये गये। इस संगोष्ठी से ऐसी कोई अपेक्षा नहीं की गई थी कि वह कोई विशिष्ट सिफारिशें करे। तथापि, इस विचार-विमर्श के दौरान दिये गये सुझावों और विचारों से विमानन के क्षेत्र में दीर्घ-कालीन अवधि की नीतियों और कार्यक्रमों को तैयार करने में सहायता मिलेगी।

महिलाओं के कल्याण के लिए बोर्ड

1548. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महिलाओं के कल्याण के कार्य में वृद्धि के बारे में अध्ययन करने के लिए किसी बोर्ड/निकाय का गठन किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे बोर्डों के गठन और उनके कार्यों का ब्यौरा क्या है?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

हैदराबाद के निजाम के जेवरात

1549. **डा० बी० एल० शैलेश**
प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत
श्री के० प्रधानी : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हैदराबाद के अन्तिम निजाम के हीरे, जवाहरातों को अपने नियंत्रण में लेने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो उनका अनुमानित मूल्य कितना है;

(ग) क्या निजाम के कुछ हीरे, जवाहरात सार्वजनिक नीलामी के लिए रखे जाने की संभावना है, यदि हां, तो कितने मूल्य के;

(घ) क्या कुछ विदेशी क्रेताओं ने इन्हें खरीदने की पेशकश की है और क्या वे इनके मूल्य की अदायगी विदेशी मुद्रा में या भारतीय मुद्रा में करेंगे; और

(ङ) कैसे और कहां इन कलात्मक वस्तुओं को संरक्षित किया जाएगा ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ङ) निजाम के हीरे जवाहरात के अधिग्रहण का प्रश्न विचाराधीन है।

क्षेत्रीय भाषाओं को प्रोत्साहन

1550. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय भाषाओं को प्रोत्साहन देने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है; और

(ख) इसके लिए कितनी राशि निर्धारित की गई है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) क्षेत्रीय भाषाओं के विकास और प्रोन्नति की जिम्मेदारी मुख्य रूप से राज्य सरकारों की है। तथापि, भारत सरकार आधुनिक भारतीय भाषाओं की प्रोन्नति के लिए कई कार्यक्रमों को क्रियान्वित कर रही है। अन्यों में, इनमें निम्नलिखित शामिल हैं :—

(i) मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा स्थापित केन्द्रीय भारतीय भाषाएं संस्थान, मैसूर तथा पटियाला, सोलन, भुवनेश्वर, मैसूर, पुणे और लखनऊ स्थित इसके क्षेत्रीय भाषा केन्द्र शिक्षकों के प्रशिक्षण, सामाजिक भाषिकी-सर्वेक्षण, साहित्य का प्रकाशन, क्षेत्रीय भाषाओं के शिक्षण के लिए पत्राचार-पाठ्यक्रम, भाषा विज्ञान में अनुसंधान आदि का कार्य करता है।

(ii) मानव संसाधन विकास मंत्रालय पुस्तकों के प्रकाशन, सम्मेलनों संगोष्ठियों आदि के आयोजन जैसे कार्यकलापों को शुरू करने के लिए व्यक्तियों तथा स्वैच्छिक संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

(iii) मंत्रालय अपनी एक योजना के अन्तर्गत पुस्तकालयों तथा शैक्षिक संस्थाओं को निःशुल्क वितरण के लिए आधुनिक भारतीय भाषाओं में लिखी हुई पुस्तकों को खरीदता है।

(iv) मंत्रालय ने भारतीय भाषाओं में विश्वविद्यालय स्तर की पुस्तकों को तैयार करने तथा उनके प्रकाशन के लिए, भाग लेने वाले पन्द्रह राज्यों तथा चार विश्वविद्यालयों को वित्तीय सहायता प्रदान की है।

(v) साहित्य अकादमी और राष्ट्रीय पुस्तक न्यास अपने कार्यक्रम, जो क्षेत्रीय भाषाओं को प्रोन्नत करते हैं, को कार्यान्वित करते हैं। इनमें, सृजनात्मक-लेखकों को पुरस्कार, भाषाओं में पुस्तकों का अनुवाद, भारत तथा इसकी संस्कृति पर पुस्तकें लिखने के लिए लेखकों को नियुक्त करना, पुस्तकों का प्रकाशन शामिल है।

ये कार्यक्रम सातवीं पंचवर्षीय योजना में बढ़े हुए प्रावधानों के साथ जारी हैं।

(ख) आधुनिक भारतीय भाषाओं के विकास तथा प्रोन्नति के सम्बन्ध में, मानव संसाधन विकास मंत्रालय (शिक्षा विभाग) के कार्यक्रमों के लिए योजना आयोग द्वारा अनुमोदित सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए आबंटन 764 लाख रुपए है। साहित्य अकादमी तथा राष्ट्रीय पुस्तक न्यास के संबंध में सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए आवंटन क्रमशः 425 लाख रु० तथा 675 लाख रु० है।

अधिक सामान ढोने की क्षमता में वृद्धि करने की योजना

1551. श्री अजीत कुमार साहा : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलों द्वारा टनों में तथा प्रति किलोमीटर अधिक सामान ढोने की क्षमता में वृद्धि करने हेतु रेलवे की क्या योजना है; और

(ख) इस संदर्भ में बनाई गई योजना का ब्यौरा क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) अधिक माल यातायात की ढुलाई करने के लिए रेलों का विचार, गतायु परिसम्पत्तियों का बदलाव और आधुनिकीकरण करके, प्रौद्योगिकी को उन्नत करके, 4500 से 9000 टन भार तक की भारी मालगाड़ियां चलाकर, प्रतिवर्ष 700 कि० मी० मार्ग का विद्युतीकरण करके कर्षण को आधुनिक बनाकर, लाइन क्षमता में वृद्धि करके तथा प्रति वर्ष लगभग 20,000 माल डिब्बे और 250 रेल इंजन खरीद कर अपनी क्षमता बढ़ाने का है।

गंगा के दाएं किनारे के लिए कटावरोधी परियोजना

1552. श्री सुव्रत कुमार मण्डल : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग ने गंगा के दाएं किनारे, फरक्का बांध के अनुप्रवाह के लिए कोई कटाव-रोधी परियोजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इसकी विस्तृत रूपरेखा और पूंजीगत परिव्यय क्या है; और

(ग) इसे पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग द्वारा पश्चिम बंगाल सरकार के परामर्श से फरक्का बराज के अनुप्रवाह, गंगा के दाएं तट के लिए कटाव-रोधी उपायों की 1163 लाख रुपए की अनुमानित लागत की एक स्कीम को अन्तिम रूप दे दिया गया है। इस स्कीम में संकोपारा, दुर्गापुर और बजीतपुर मोआास में दाएं तट पर कटाव-रोधी कार्य करने की परिकल्पना की गई है। इन कार्यों से जो मुख्यत: 6.6 किलोमीटर की सुभेद्य पहुंच में गोलाश्म पुश्ताबन्दी और अवतरण एप्रेन हैं, रेल पटरी तथा-मार्ग को भी सुरक्षा प्रदान की जाएगी।

(ग) यह स्कीम इस समय लागत के बंटवारे के निर्णय के लिए पश्चिम बंगाल सरकार के पास लम्बित पड़ी है और इसे अभी अनुमोदित किया जाना है। इसके अनुमोदन के पश्चात् इसे पूरा करने की तारीख स्कीम को दी जाने वाली प्राथमिकता और राज्य सरकार द्वारा उसके लिए आवंटित निधियों पर निर्भर करेगी।

[हिन्दी]

जापान से सवारी डिब्बों का आयात

1553. श्री सी० जंगा रेड्डी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ सवारी डिब्बों का जापान से आयात किया जा रहा है और यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ख) क्या इन आयातित सवारी-डिब्बों से देश में सवारी-डिब्बों की कमी पूरी की जायेगी अथवा इस योजना का उद्देश्य उनका परीक्षण करना तथा भारत में निर्मित सवारी-डिब्बों में सुधार करना है; और

(ग) इस योजना पर कितना व्यय होने की संभावना है?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया): (क) प्रौद्योगिकी हस्तांतरण शर्तों पर 60 आधुनिक सवारी डिब्बे आयात करने के लिए एक विश्व निविदा जारी की गई है। जापान सहित विभिन्न देशों से प्राप्त होने होने वाले प्रस्तावों पर गुण-दोष के आधार पर विचार किया जायेगा।

(ख) यह योजना कपूरथला के रेल सवारी डिब्बा कारखाने में सवारी डिब्बों के अभिकल्प और विनिर्माण के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी प्राप्त करने के लिए है।

(ग) इस योजना पर होने वाले खर्च का निर्धारण विश्व निविदा को अन्तिम रूप दिये जाने के बाद ही किया जा सकता है।

[अनुवाद]

रूशीकुल्या कमान क्षेत्र विकास योजना

1554. श्री सोमनाथ रथ : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा के गंजाम जिले में रूशीकुल्या कमान क्षेत्र विकास योजना के क्रियान्वयन के लिए उड़ीसा सरकार से जानकारी मांगी है; और

(ख) क्या सरकार को अपेक्षित जानकारी प्राप्त हो गई है; यदि हां, तो इस योजना को कब क्रियान्वित किया जा रहा है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) जी, हां ।

(ख) राज्य सरकार से सूचना 20 फरवरी, 1986 को प्राप्त हुई थी और केन्द्र प्रायोजित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम में परियोजनाओं को शामिल करने के लिए गठित अन्त:मंत्रालय समिति द्वारा इस पर विचार करने हेतु कार्यवाही की जा रही है ।

दक्षिण-पूर्व रेलवे पर स्टेशनों का विकास

1555. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष में दक्षिण पूर्व रेलवे पर दिउल्टी, घोराघाट, बेगनान, कुलगुचिआ, बीर शिबपुर, उलुबेरिया, फूलेश्वर, चेंगैल, बरैया, नाल्पुर में विकास की प्रस्तावित योजनाएं क्या हैं;

(ख) उनमें से चालू परियोजनाएं कौन सी हैं और नए कार्यक्रम क्या हैं; और

(ग) क्या आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने के लिए स्थानीय लोगों के सुझावों पर विचार किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) निम्नलिखित विकासात्मक योजनाएं प्रगति पर हैं :—

स्टेशन का नाम	चालू वर्ष में चल रही योजनाएं	चालू वर्ष में नये क्रम
1	2	3
देउल्टी	(1) यात्री प्लेटफार्म पर हस्त नलकूप	—
	(2) प्लेटफार्म शेड का विस्तार	

1	2	3
घोराघाट	पूर्व प्रबलित कंक्रीट का बेंच तथा छतदार प्लेटफार्म	एक नलकूल
बागनान	प्लेटफार्म छादन	गाड़ी संकेतक बोर्ड
कुलगाछिया	प्लेटफार्म छत	—
बीरशिबपुर	—	एक नलकूप
उलुबड़िया	(1) प्लेटफार्म छत	गाड़ी संकेतक बोर्ड
	(2) एक हस्त नलकूप	
	(3) पृथक बुकिंग कार्यालय	
	(4) बिजली चालित मास्टर और स्मिथ घड़ी	
फुलेश्वर	—	—
चेंगल	द्वीप प्लेटफार्म पर एक हस्त नलकूल	—
बाउड़िया	—	—
नलपुर	—	—

(ग) स्थानीय लोगों के सुझावों को धन की उपलब्धता के भीतर ध्यान में रखा गया है।

कुष्ठ रोग का निवारण

1556. श्री जायनल अबेदिन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कुष्ठ रोग निवारण सम्बन्धी कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) सातवीं योजना के अन्त तक पता लगे कुष्ठ रोगियों में 60 प्रतिशत रोगियों के रोग को सक्रिय रूप से रोकने के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित उपाय करने का विचार है :—

(i) उच्च स्थानिकमारी वाले 76 जिलों में जिनमें रोग व्याप्तता दर प्रति एक हजार जनसंख्या के पीछे 10 या इससे अधिक व्यक्ति है, बहु-औषधि उपचार शुरू करना;

(ii) साधारण स्थानिकमारी वाले 125 जिलों में, जिनमें रोग-व्याप्तता दर प्रति हजार जनसंख्या के पीछे 5 से 9.9 व्यक्ति है, आधारभूत ढांचा तैयार करना;

(iii) 50 नमूना सर्वेक्षण एवं मूल्यांकन यूनिटें परिधीय स्तर पर स्थापित करना ताकि इस कार्यक्रम को मजबूती से मानीटर और मूल्यांकन किया जा सके;

(vi) रोग मुक्त हुए कुष्ठ रोगियों को आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से फिर से बसाने के लिए कुष्ठ पुनर्वास एवं उन्नयन यूनिटें स्थापित करना ताकि उनमें आत्मनिर्भरता को बढ़ावा मिल सके।

मनमाड-औरंगाबाद छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1557. श्री आर० एम० यादव : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनमाड-औरंगाबाद छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की परियोजना में क्या प्रगति हुई है;

(ख) इसके कब तक पूरा हो जाने की संभावना है; और

(ग) औरंगाबाद परभनी-पुरली तक परियोजना के शेष खंड में लाइन बदलने का कार्य कब तक प्रारम्भ होगा ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 34 प्रतिशत।

(ख) और (ग) मनमाड-औरंगाबाद आमान परिवर्तन का कार्य पूरा होना और शेष खण्ड पर कार्य प्रारम्भ करना आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

जालन्धर-मुकेरिया-पठानकोट जम्मू रेल लाइन को दोहरा बनाना

1558. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जालंधर-मुकेरिया-पठानकोट जम्मू रेल लाइन को दोहरा बनाने की परियोजना को मंजूरी दे दी गई है और निर्माण कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो अनुमानित लागत क्या है तथा मंजूरी और कार्य प्रारम्भ होने की तारीखें क्या हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो परियोजना को किस तारीख तक मंजूरी दिए जाने और किस तारीख से कार्य प्रारम्भ किये जाने की संभावना है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस खण्ड में दोहरी लाइन बिछाने के लिए इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण प्रारम्भ कर दिया गया है। सर्वेक्षण पूरा होने के बाद निर्माण कार्य प्रारम्भ करने पर विचार किया जाएगा।

दिल्ली परिवहन निगम की बसों में "धुआं मापक मीटर" (स्मोक मीटर) लगाना

1559. श्री आर० एम० भोये : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या राजधानी में दिल्ली परिवहन निगम की सभी बसों को डिपो से निकालने से पहले उनमें धुआं मापक मीटर (स्मोक मीटर) लगाने का कोई प्रस्ताव है ताकि उनसे निकलने वाले धुएं के कारण वायु प्रदूषण को रोका जा सके ?

जलभूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) बसों पर लगाए जा सकने वाले किसी भी स्मोक मीटर का विकास अभी देश में नहीं हुआ है। तथापि, बसों के सड़क पर भेजने से पहले धुएं के निकास के बारे में निरीक्षण करने की दिल्ली परिवहन निगम द्वारा व्यवस्था की गई है। इस उद्देश्य के लिए दिल्ली नगर निगम ने अपनी प्रत्येक यूनिट में एक स्मोक, मीटर की व्यवस्था कर रखी है। जो बसें डिपों से सड़क पर भेजी जाती हैं वे अनुभवी कर्मचारियों द्वारा दिन में दो बार देख ली जाती हैं तथा स्वाभाविक भूल-चूक से बचने के लिए स्मोक मीटरों द्वारा नियमित रूप से जांच कर ली जाती है।

फाइलेरिया रोग का उन्मूलन

1560. डा० टी० कल्पना देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फाइलेरिया रोग सफाई की खराब पर्यावरणीय स्थितियों के कारण होता है और यदि हां, तो उसके लिए क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाने का विचार है;

(ख) क्या "लारवीवोरस फिश" के माध्यम से नेविफोम नियंत्रण प्रारम्भ किया गया है और यदि हां, तो उसमें कितनी सफलता मिली है; और

(ग) फाइलेरिया रोग के नियंत्रण, उन्मूलन और इलाज के लिए भारत के चिकित्सा अनुसंधान और विकास विभाग का क्या योगदान है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) भारत में

फाइलेरिया अक्सर पर्यावरण सम्बन्धी खराब स्थितियों के कारण होता है। फाइलेरिया पर नियन्त्रण पाने के लिए शहरी क्षेत्रों में लार्वा-रोधी उपाय किए जा रहे हैं जिनमें मच्छर पैदा करने वाले स्रोतों को समाप्त करने के लिए गन्दे पानी में लार्वानाशी दवा का छिड़काव और छोटे-मोटे इंजिनियरिंग उपाय शामिल हैं। जहां कहीं सम्भव हो पाया है मच्छर पैदा करने वाले स्रोतों में लार्वा खाने वाली मछलियों का प्रयोग किया जा रहा है।

छुट्टी यात्रा भत्ता लेने वालों को सुविधाएं

1561. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि छुट्टी यात्रा भत्ता पाने के हकदार कर्मचारियों द्वारा बड़ी संख्या में रेल द्वारा यात्रा करने के परिणामस्वरूप रेल यात्रियों की संख्या में भारी वृद्धि से चालू वित्तीय वर्ष में रेलवे की आय बढ़ी है; और

(ख) यदि हां, तो इन कर्मचारियों को रेलवे ने क्या सुविधाएं प्रदान की हैं।

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) रेलों द्वारा छुट्टी यात्रा रियायत का उपयोग करने वाले यात्रियों के बारे में अलग से आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। अतः इस सम्बन्ध में कोई मूल्यांकन करना सम्भव नहीं है।

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को अपने घर जाने के लिए छुट्टी यात्रा रियायत की यह सुविधा दो वर्ष में एक बार और अन्य स्थानों के लिए चार वर्ष में एक बार प्रदान की जाती है। ऐसे कर्मचारी अन्य यात्रियों की तरह नगद भुगतान करके यात्रा टिकट खरीदते हैं। रेलें उन्हें किराये में कोई रियायत अथवा कोई विशेष सुविधा प्रदान नहीं करती और ऐसे यात्रियों को धन की प्रतिपूर्ति उनके सम्बन्धित विभागों/मंत्रालयों द्वारा की जाती है।

आम्बागुडा लांजीगढ़ रोड रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण

1562. **श्री जगन्नाथ पटनायक :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आम्बागुडा-लांजीगढ़ रोड रेल लाइन के निर्माण के लिए व्यवहार्यता सर्वेक्षण कराने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार इस आदिवासी क्षेत्र के सामाजिक, आर्थिक, पिछड़ेपन और खनिज संसाधनों से पूर्ण होने को ध्यान में रखते हुए इस रेल सम्पर्क का निर्माण शुरू करने का है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) संसाधनों की अत्यधिक तंगी और पहले से की गई भारी वचनबद्धताओं को देखते हुए, इस समय इस प्रस्ताव पर विचार करना सम्भव नहीं है।

लकड़ी और इस्पात के स्लीपरों के स्थान पर कंक्रीट के स्लीपर लगाना

1563. **श्री चिन्तामणि जेना :** क्या परिवहन मन्त्री लकड़ी के स्लीपरों के स्थान पर कंक्रीट के स्लीपर लगाने के बारे में 28 नवम्बर, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1666 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि लकड़ी और इस्पात के मौजूदा स्लीपरों के स्थान पर कंक्रीट के स्लीपर लगाने पर कितना व्यय होगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : लकड़ी के स्लीपरों की अपेक्षा कंक्रीट स्लीपरों की मूल लागत लगभग 6 प्रतिशत कम होती है। कंक्रीट स्लीपरों की सेवा आयु लकड़ी के स्लीपरों से लगभग 4 गुणा अधिक होती है। जब कभी हालत के आधार पर तथा व्यावहारिक सीमा तक बदलाव अपेक्षित होता है, इनके बदले कंक्रीट स्लीपरों का उपयोग किया जा रहा है।

इस्पात के स्लीपरों को कंक्रीट स्लीपरों से नहीं बदला जा रहा है।

तिरुपति से बम्बई और नई दिल्ली के लिए एक्सप्रेस गाड़ियां

1564. **श्री सी० सम्बु :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि तिरुपति से बम्बई या दिल्ली को सीधी रेल सुविधा न होने के कारण यात्रियों को और माल की ढुलाई में बहुत अधिक असुविधा हो रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या तिरुपति से बम्बई और नई दिल्ली के बीच एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने का कोई प्रस्ताव है ताकि दक्षिण मध्य रेलवे डिवीजन में मद्रास-बम्बई और मद्रास और नई दिल्ली की अन्य गाड़ियों में यात्रियों की भीड़ को कम किया जा सके; और

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

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) यह सच है कि ऐसी कोई सीधी गाड़ियां नहीं हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

लड़कियों की शिक्षा पर बल

1565. श्री पी० आर० कुमारमंगलम : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत लड़कियों की शिक्षा पर बल देते हुए बच्चों को शिक्षा देने का कार्य युद्ध स्तर पर क्या किया जाएगा और यदि हां, तो इसके लिए तैयार किए गए कार्यवाही कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या इस व्यापक राष्ट्रीय कार्य में गैर-सरकारी एजेंसियों को पूरी तरह शामिल किया जाएगा और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि लड़कियों की शिक्षा लड़कों के मुकाबले में पिछड़ रही है, सरकार औपचारिक और अनौपचारिक शिक्षा क्षेत्रों में लड़कियों का दाखिला बढ़ाने के लिए अधिक प्रयास करती रही है। भारत सरकार द्वारा कक्षा IX से XII तक लड़कियों को निःशुल्क शिक्षा प्रदान करने का निर्णय किया गया है। देश में अधिकतर कक्षा VIII तक शिक्षा पहले से ही निःशुल्क है अनौपचारिक शिक्षा के क्षेत्र में शैक्षिक रूप से पिछड़े 9 राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, जम्मू और कश्मीर, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल को केवल लड़कियों के लिए अनौपचारिक शिक्षा-केन्द्र खोलने हेतु 90 प्रतिशत सहायता दी जा रही है। इसके अलावा विभिन्न राज्य सरकारें वर्दियां निःशुल्क मुहैया करना, निःशुल्क पाठ्यपुस्तकें, मध्याह्न भोजन आदि जैसे प्रोत्साहन कार्यक्रम विभिन्न सीमाओं तक कार्यान्वित कर रही हैं और इन योजनाओं में अधिक-से-अधिक लड़कियों को शामिल करने का प्रयास किया जा रहा है। भारत सरकार औपचारिक तथा अनौपचारिक क्षेत्रों में गैर-सरकारी एजेंसियों के प्रयास का स्वागत करती है क्योंकि ये इस बड़े और महत्वपूर्ण क्षेत्र में सरकार के प्रयास का पूरक हैं। गैर-सरकारी एजेंसियों को पिछड़े राज्यों में अनौपचारिक शिक्षा केन्द्र खोलने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है और इस उद्देश्य के लिए उन्हें शत-प्रतिशत वित्तीय सहायता दी जाती है।

दिल्ली से चलने वाले विमान का त्रिवेन्द्रम में देर से पहुंचना

15.6. श्री जी० एम० बनातवाला : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली से चलने वाली विमान सेवा अनेक बार त्रिवेन्द्रम विलम्ब से पहुंचती है और कोचीन में नहीं उतरती क्योंकि कोचीन में रात को उतरने की सुविधाएं नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में वास्तविक स्थिति क्या है;

(ग) उक्त स्थिति को दूर करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है; और

(घ) क्या त्रिवेन्द्रम के लिए विमान सेवाओं को सुबह चलाया जाएगा ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) चालू वर्ष के दौरान दिल्ली-डबोलिम-कोचीन-त्रिवेन्द्रम और वापसी मार्ग पर परिचालन कर रही इंडियन एयरलाइन्स की उड़ान आई० सी० 467/468 में 17 अवसरों पर विलम्ब हुआ था। त्रिवेन्द्रम कोचीन-डबोलिम-दिल्ली मार्ग पर परिचालन करने वाली उड़ान आई० सी-468 ने केवल तीन बार कोचीन के ऊपर से होकर उड़ान भरी। इन तीन अवसरों में से दो मौकों पर, कोचीन से गोवा और दिल्ली जाने वाले यात्रियों को त्रिवेन्द्रम के मार्ग से जाने वाली आई० सी-467 द्वारा ले जाया गया।

(ग) और (घ) उड़ान आई० सी-467 दिल्ली से 10.05 बजे गोवा-कोचीन-त्रिवेन्द्रम के लिए प्रस्थान करती है। इस उड़ान पर जाने वाला विमान इससे पूर्व, प्रातः में एक और उड़ान का परिचालन करता है। इस समय विमान क्षमता की अत्यंत कमी के कारण, इंडियन एयरलाइन्स आई० सी-467 का परिचालन, उसके विद्यमान समय से पूर्व नहीं कर सकती है।

केरल में रेलवे द्वारा उपरि-पुल का निर्माण

1567. **श्री सुरेश कुरूप** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेल की सातवीं योजना के दौरान किन्हीं उपरि-पुलों के निर्माण करने का विचार है; और

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

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) केरल राज्य में समपारों के स्थान पर निम्नलिखित ऊपरी सड़क पुलों के निर्माण कार्य पहले ही स्वीकृत हैं :—

(1) कण्णोर में थावकरा रोड पर कि० मी० 753/6-7 पर निचला सड़क पुल।

(2) कुट्टीपुरम के निकट कि० मी० 608/4-5 ऊपरी सड़क पुल।

(3) कालीकट में फ्रांसिस रोड में कि० मी० 664/1-2 पर ऊपरी सड़क पुल।

(4) वल्लथोलनगर के निकट कि० मी० 3/1-2 पर ऊपरी सड़क पुल।

ऊपरी सड़क पुलों के प्रस्तावों को वर्षानुवर्ष के आधार पर अन्तिम रूप दिया जाता है जो राज्य सरकार द्वारा दी गई प्राथमिकताओं, रेल सड़क यातायात की आवश्यकताओं तथा धन की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

भारत मारीशस संयुक्त नौवहन उद्यम

1568. **श्री के० एस० राव** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मारीशस के साथ संयुक्त नौवहन उद्यम स्थापित करने में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ख) मारीशस के साथ संयुक्त नौवहन उद्यम की स्थापना के लिए अब तक तैयार की गई पुनर्योजना तथा सहमति का ब्यौरा क्या है;

(ग) संयुक्त उद्यम की स्थापना के लिए मूल निर्धारित तिथि क्या थी और इसके कब तक स्थापित होने की सम्भावना है; और

(घ) क्या यह सच है कि समुचित नौवहन सेवा उपलब्ध न होने के कारण मारीशस के साथ व्यापार में कमी आ रही है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) मारिशस सरकार के साथ कई मुद्दों पर करार हुआ है जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :—

(1) संयुक्त नौवहन उद्यम की शेयर पूंजी में दोनों पक्षों द्वारा 50:50 के आधार पर अंशदान होगा।

(2) संयुक्त नौवहन उद्यम का अध्यक्ष व प्रबन्ध निदेशक दोनों शेयर होल्डरों का अपना-अपना मनोनीत व्यक्ति होगा और तीन वर्ष की कार्य अवधि के आधार पर बारी-बारी से नियुक्त किया जाएगा।

(3) संयुक्त नौवहन उद्यम के बोर्ड का गठन किया जाएगा जिसमें प्रत्येक पक्ष द्वारा मनोनीत चार-चार निदेशक होंगे।

(4) संयुक्त नौवहन उद्यम को स्थानान्तरित किए जाने वाले जहाजों का मूल्य 2.444444 मिलियन अमरीकी डालर प्रति जहाज होगा।

(5) संयुक्त नौवहन उद्यम मारिशस में निगमित होगा।

तथापि, संयुक्त नौवहन उद्यम को कार्गो की उपलब्धता और स्थानान्तरित किए जाने वाले जहाजों की संख्या से सम्बन्धित कुछ पहलुओं पर बातचीत अभी पूरी तरह की जानी है।

(ग) संयुक्त उद्यम स्थापित करने के सम्बन्ध में कोई अन्तिम तारीख निर्धारित नहीं की गई थी।

(घ) जी, नहीं।

केन्द्रीय भंडार द्वारा केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा के लाभार्थियों को दवाइयों की सप्लाई

1569. श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री 19 दिसम्बर, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4665 और 4810 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की नीति में उचित संशोधन करके केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा के लाभार्थियों को दवाइयां उपलब्ध कराने हेतु यह जिम्मेदारी केन्द्रीय भंडार को सौंपने का प्रस्ताव है क्योंकि केन्द्रीय भंडार को स्टेशनरी की स्थानीय खरीद की सभी वस्तुओं और अन्य मदों को उपलब्ध कराने का कार्य भी सौंपा गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना की फार्मूलरी में शामिल की गई सभी औषधियां चिकित्सा सामग्री संगठन के माध्यम से खरीदी जाती हैं। वैसे केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना औषधालय में कोई विशेष औषधि उपलब्ध न होने पर उसे मैसर्स सुपर बाजार के माध्यम से खरीद कर के लाभार्थियों को दिया जाता है। यह प्रणाली सन्तोषजनक ढंग से कार्य कर रही है।

भूमिगत जल संसाधनों का विकास

1570. डा० गौरी शंकर राजहंस : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना अवधि के दौरान भूमिगत जल संसाधनों का विकास करने के लिए भारत सरकार का कोई कार्यक्रम अथवा योजना है; और

(ख) यदि हां, तो विभिन्न राज्यों में तत्सम्बन्धी कार्यक्रम का ब्योरा क्या है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) केन्द्रीय भू-जल बोर्ड देश के भू-जल संसाधनों के मूल्यांकन के लिए जल भू-विज्ञानी सर्वेक्षण अन्वेषणात्मक ड्रिलिंग और पुन:मूल्यांकन सर्वेक्षण कर रहा है। यह बोर्ड भू-जल विकास स्कीमें तैयार करने में राज्यों की सहायता भी कर रहा है।

सातवीं योजना के दौरान, लगभग 4000 अन्वेषणात्मक वेधनछिद्रों की ड्रिलिंग के अलावा 12.55 लाख वर्ग किलोमीटर क्षेत्र में जल भू-विज्ञानी सर्वेक्षण किए जाने का प्रस्ताव है।

गंगा, कावेरी और नर्मदा नदियों के पानी के बंटवारे की योजना

1571. श्री बनवारी लाल पुरोहित : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गंगा, कावेरी और नर्मदा नदियों के पानी के बंटवारे के सम्बन्ध में सम्बन्धित राज्य सरकारों ने कोई योजनाएं प्रस्तुत की हैं;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं, जिन्होंने योजनाएं प्रस्तुत की हैं;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा सम्बन्धित राज्यों के साथ इन योजनाओं पर विचार विमर्श किया गया है; और

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

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) सम्बन्धित राज्य सरकारों ने गंगा और कावेरी बेसिनों के संबंध में जल के बंटवारे के लिए कोई योजनाएं प्रस्तुत नहीं की हैं। नर्मदा जल विवाद अधिकरण द्वारा बेसिन राज्यों को नर्मदा का जल पहले ही आबंटित किया जा चुका है।

बंगलौर में केन्द्रीय विद्यालय

1572. श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बंगलौर शहर में केन्द्रीय विद्यालयों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या यह सच है कि बंगलौर शहर में केन्द्रीय विद्यालयों की भारी मांग है, क्योंकि वहां पर बड़ी संख्या में केन्द्रीय सरकार के कार्यालय स्थित हैं;

(ग) क्या बंगलौर शहर के दक्षिण भाग में कोई केन्द्रीय विद्यालय है; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार बंगलौर के दक्षिण भाग में विशेषकर जयनगर क्षेत्र में एक केन्द्रीय विद्यालय खोलने का है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (घ) इस समय बंगलौर में 10 केन्द्रीय विद्यालय (सेन्ट्रल स्कूल) हैं। तथापि, दक्षिण बंगलौर में कोई केन्द्रीय विद्यालय नहीं है। बंगलौर में और केन्द्रीय विद्यालय खोलने की मांग है। जयनगर में एक केन्द्रीय विद्यालय खोलने का प्रस्ताव केन्द्रीय विद्यालय संगठन के विचाराधीन है। संगठन द्वारा अभी इस बात का पता लगाया जा रहा है कि क्या वहां प्रायोजित प्राधिकारियों द्वारा अपेक्षित भौतिक सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी।

केरल में सामुदायिक पालिटेकनिक

1573. श्री वक्कम पुरुषोत्तमन : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल में किसी पालिटेकनिक को सामुदायिक पालिटेकनिक के रूप में मान्यता दी गई है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ख) इन पालिटेकनिकों के विकास के लिए केरल सरकार को कितनी धनराशि दी गई है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

पर्यावरण के साथ अन्तर कार्रवाई तथा ग्रामीण क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी के स्थानान्तरण को बढ़ावा देने के लिए केन्द्र बिन्दु के रूप में कार्य करने के लिए डिप्लोमा स्तर के चुने हुए संस्थानों में 1978-79 के दौरान सामुदायिक पोलिटेकनिकों की योजना स्थापित की गई थी। प्रारम्भ में, योजना के अन्तर्गत 35 पोलिटेक्निक चुने गए थे तथा उन्हें "सामुदायिक पालिटेक्निक" के रूप में नामित किया गया था। तदुपरान्त एक और संस्थान जोड़ा गया था। इन छत्तीस संस्थानों में से, तीन पोलिटेक्निक अर्थात (I) एस० एन० पोलिटेक्निक, कानहानगद; (II) राजकीय पोलिटेक्निक, पेरीनतलमन्ना; तथा (III) थियागराजर पोलिटेक्निक, अलगप्पानगर केरल राज्य से है।

योजना के कार्यान्वयन के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा सम्बन्धित पोलिटेक्निकों को सीधे शत-प्रतिशत आवश्यक वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है न कि सम्बन्धित राज्य सरकारों के माध्यम से। वर्ष 1984-85 तथा 1985-86 के दौरान, समुदाय पोलिटेक्निक की योजना में और विस्तार किया गया है। 1985-86 के दौरान शामिल किये गए 61 नए संस्थानों में से केरल राज्य से तीन और संस्थानों को चुना गया है। अतः इस समय केरल राज्य में कुल 6 सामुदायिक पोलिटेक्निक हैं। इन संस्थानों को केन्द्रीय सरकार द्वारा अब तक मुक्त किया गया अथवा मुक्त किया जाने वाला अनुदान नीचे दिया गया है :—

क्र० सं०	संस्थान का नाम	मुक्त किए गए/किए जाने वाले अनुदान की राशि	टिप्पणी
1	2	3	4
		(लाख रु० में)	
	क—1978-79 के दौरान चुनी गई संस्थाएं		
1.	एस० एन० पोलिटेक्निक कान्हागद	9.25	अनुदान पहले से ही मुक्त किया गया

1	2	3	4
2.	राजकीय पोलिटेक्निक, पेरीनतलमन्ना	6.00	
3.	थियागराजर पोलिटेक्निक, अलगप्पानगर	3.75	
	ख—1985-86 के दौरान चुनी गई संस्थाएं		
4.	श्री रामा पोलिटेक्निक वलपद	6.55	अनुदान मुक्त किया जा रहा है।
5.	एन० एस० एस० पोलिटेक्निक पनडालम	6.25	
6.	कारमल पोलिटेक्निक अल्लीपी	6.25	

इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा टर्मिनल का भवन

1574. श्री श्री राममूर्ति मट्टम
श्री बृज मोहन महन्ती } : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नये इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के भवन के निर्माण में नागर विमानन राज्य मन्त्री द्वारा कुछ समय पूर्व पाई गई कमियों को दूर कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो नये हवाई अड्डे के कब तक चालू किये जाने का विचार है;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई जांच कराई गई है और भवन के दोषपूर्ण डिजाइन तथा निर्माण, जिसके परिणामस्वरूप इसका निर्माण कार्य पूरा होने में विलम्ब हुआ है, के लिए उत्तरदायित्व निश्चित किया गया है;

(घ) यदि हां, तो दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कारंवाई की गई है; और

(ङ) परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब के कारण लागत में कितनी वृद्धि हुई है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) अधिकांश दोष दूर कर दिए गए हैं। कुछ शेष दोषों को ठीक करने का कार्य चल रहा है।

(ख) नया टर्मिनल मई, 1986 में चालू कर दिया जाएगा।

(ग) और (घ) भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण के उच्च प्रबन्धक वर्ग के विरुद्ध कारंवाई की गई है। सदस्य (प्रचालन) को जो अध्यक्ष के रूप में कार्य कर रहे थे, उनको सौंपे गए

अतिरिक्त कार्यभार से मुक्त कर दिया गया है। सदस्य (इंजिनियरी) जो परियोजना का पर्यवेक्षण कर रहे थे, की सेवाएं समाप्त कर दी गई हैं।

(ङ) परियोजना में अधिक समय लगने के कारण लागत में हुई वृद्धि की, मात्रा ठीक-ठीक नहीं बताई जा सकती।

सुवर्ण रेखा नदी पर बांध

1575. **श्री नारायण चौबे** : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम बंगाल सरकार ने सिंचाई में लिए पश्चिम बंगाल में मिदनापुर जिले में भसराघाट में सुवर्णरेखा नदी पर एक बांध बनाने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो राज्य सरकार ने यह प्रस्ताव कब किया था;

(ग) क्या उक्त प्रस्ताव योजना आयोग के पास अनुमोदनार्थ अभी तक लम्बित है; और

(घ) यदि हां, तो विलम्ब होने के क्या कारण हैं और योजना आयोग द्वारा इसे कब तक स्वीकृति दे दिये जाने की आशा है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) पश्चिम बंगाल सरकार ने वर्ष 1981 में केन्द्रीय जल आयोग को तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति तथा योजना आयोग के अनुमोदन हेतु सुवर्णरेखा बराज परियोजना पर परियोजना रिपोर्ट भेजी थी। यह परियोजना सुवर्णरेखा नदी के बाढ़ अधिप्लावों से कमान क्षेत्र की सुरक्षा हेतु अपनी योजनाएं प्रस्तुत करने के लिए राज्य सरकार को वापिस भेज दी गई है। केन्द्रीय जल आयोग में राज्य सरकार के उत्तरों की जांच की जा रही है।

एयर इंडिया में निदेशक बोर्ड में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अधिकारी

1576. **श्री के० डी० सुल्तानपुरी** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एअर इण्डिया में निदेशक बोर्ड में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति का कोई सदस्य है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) एयर इण्डिया में निदेशक बोर्ड में सदस्य मनोनीत करने के क्या मानदण्ड हैं; और

(घ) क्या सरकार का विचार इसके निदेशक बोर्ड में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कम से कम दो सदस्यों को शामिल करने का है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) एयर इन्डिया के निदेशक-मंडल में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के निदेशकों की नियुक्ति के बारे में कोई अनिवार्य प्रावधान नहीं है। अधिकांश निदेशक, पदेन सरकारी निदेशक होते हैं। केवल दो गैर-सरकारी निदेशक होते हैं जिनमें से एक अल्प समुदाय का होता है और दूसरा विख्यात उद्योगपति होता है जो विमानन के क्षेत्र में विशेषज्ञ होता है। वर्तमान निदेशक-मंडल का कार्यकाल 22 जुलाई, 1986 को समाप्त हो रहा है। एयर इण्डिया के आगामी निदेशक-मण्डल में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के एक प्रतिनिधि के नामांकन की सम्भाव्यता की जांच की जायेगी।

कर्नाटक से तमिलनाडु को कावेरी नदी के जल के लिए केन्द्र द्वारा हस्तक्षेप

1577. श्री बाला साहेब विखे पाटिल
श्री कमला प्रसाद सिंह } : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तमिलनाडु ने राज्य के तंजावुर डेल्टा में फसलों को बचाने के लिए कर्नाटक से कावेरी नदी का पानी प्राप्त करने हेतु केन्द्रीय सरकार से हस्तक्षेप करने के लिए कहा है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है तथा इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने का विचार है जिससे कि प्रत्येक सम्बद्ध राज्य के किसानों को कोई नुकसान न होने पाए ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) तमिलनाडु सरकार समय-समय पर केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करती रही है कि कावेरी पर भण्डारणों में से तमिलनाडु को अतिरिक्त जल देने हेतु कर्नाटक से अनुनय किया जाए। केन्द्रीय सरकार द्वारा किए गए प्रयत्नों से कर्नाटक द्वारा अगस्त, सितम्बर तथा दिसम्बर, 1985 में हर महीने 5 टी०एम०सी० तथा फरवरी, 1986 में 2.5 टी०एम०सी० जल रिलीज किया गया था।

बाढ़ नियंत्रण उपाय

1578. श्री शरद दिघे
श्री हरिहर सोरन } : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के विभिन्न भागों में प्रत्येक वर्ष आने वाली बाढ़ से होने वाली हानि के पिछले अनुभवों को देखते हुये कम से कम अगले वर्ष आने वाली बाढ़ की गंभीरता को कम करने के लिए सरकार

का क्या तात्कालिक कदम उठाने का विचार है;

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना में बाढ़ नियंत्रण के लिए कितनी धनराशि नियत की गई है तथा कुल योजना परिव्यय की तुलना में यह कितने प्रतिशत है; और

(ग) क्या इस बात को देखते हुये कि राज्य गत साढ़े तीन दशकों के दौरान बाढ़ नियन्त्रण की लगातार बढ़ती चुनौती का कारगर ढंग से मुकाबला करने में असफल रहे हैं; सरकार का विचार संविधान में उपयुक्त संशोधन करके बाढ़ नियंत्रण विषय को भारतीय संविधान की राज्य सूची से संघ सूची में अन्तरित करने का है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) भविष्य में बाढ़ से होने वाली क्षतियों की प्रचंडता को कम करने के लिए, राज्य सरकारें तटबन्धों के निर्माण, जल निकास नालियों, तट-सुरक्षा कार्यों और भण्डारण जलाशयों जैसे विभिन्न संरचनात्मक उपाय कर रही हैं। केन्द्रीय सरकार, स्थापित किए गये 145 केन्द्रों से बाढ़ पूर्वानुमान तथा विभिन्न अन्तर्राज्यीय बाढ़ प्रवण नदियों के बारे में चेतावनी देने सम्बन्धी उपाय करती रहेगी। इसके अलावा, क्षति की प्रचंडता को कम करने तथा मानसून के शुरू होने से पहले विभिन्न विपदाओं के लिए तैयार होने के लिए उपाय शुरू करने हेतु बाढ़ प्लेनिंग क्षेत्र के लिए उपयुक्त कानून लागू करने के लिए भी केन्द्र राज्यों से अनुनय कर रहा है।

(ख) सातवीं योजना में बाढ़ नियंत्रण क्षेत्र के लिए अनुमोदित परिव्यय 947.39 करोड़ रुपये है जो कुल योजनागत निवेश का लगभग 0.53 प्रतिशत बैठता है।

(ग) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

फिल्म सेन्सरशिप में प्रस्तावित परिवर्तन

1579. **श्री सोडे रमैया** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फिल्म सेन्सर नीति में कोई परिवर्तन का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित परिवर्तन क्या है; और

(ग) क्या फिल्म सेन्सरशिप संबंधी नए निर्देशों और नीति को प्रभावी बनाने के लिए सेन्सर बोर्ड का पुनर्गठन किया जा रहा है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड के सदस्यों के कुछ पद रिक्त हैं। इन रिक्त पदों को भरने के लिए कार्रवाई की जा रही है।

"इन्टेच, सांस्कृतिक कार्यक्रमों में करोड़ों रुपए का दुरुपयोग

1580. डा० जी० विजय रामा राव : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान भारतीय राष्ट्रीय कला और सांस्कृतिक विरासत न्यास के सांस्कृतिक कार्यक्रमों में करोड़ों रुपये की अव्यवस्था और धनराशि के दुरुपयोग की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सही स्थिति क्या है और क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभाग में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, नहीं। कला और सांस्कृतिक दाय के लिए भारतीय राष्ट्रीय न्यास, एक पंजीकृत सोसायटी, के कार्यकरण, पर टिप्पणी करते हुए एक लेख ग्रान लुकर के 15 जनवरी, 1986 के अंक में प्रकाशित हुआ। इस लेख में कुप्रबन्ध तथा निधियों के दुरुपयोग के किसी विशिष्ट मामले का उल्लेख नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

तामलुक डीघा रेल लाइन का निर्माण

1581. श्री सत्यगोपाल मिश्र : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार का विचार सातवीं पंचवर्षीय योजना में तामलुक-डीघा रेल लाइन का निर्माण पूरा करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) योजना आयोग द्वारा परियोजना स्वीकृत नहीं की गई है। और इसे पुनः योजना आयोग को भेजने का प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम को पूंजी अंशदान

1582. श्री दिलीप सिंह भूरिया : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने वर्ष 1986-87 के लिए 5 करोड़ रुपये का पूंजी-अंशदान करने हेतु सरकार को एक प्रस्ताव भेजा है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) इस विभाग में अब तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। योजना आयोग में प्रारम्भिक विचार-विमर्श के दौरान मध्य प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की यह अवधारणा थी कि 1986-87 की योजना अवधि में मध्य प्रदेश सरकार अंशदान के रूप में उसे लगभग 10 करोड़ रुपए तक देगी।

राज्य सरकार ने अपनी 1986-87 की योजना में निगम के कार्यकलाप के लिए 8.92 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया है जिसमें से 8.55 करोड़ रुपए निगम के आंतरिक संसाधन से और शेष राज्य सरकार से पूंजी अंशदान के रूप में पूरा किए जाने का अनुमान किया गया था। इस समय राज्य सड़क परिवहन निगम में केन्द्र सरकार का पूंजी अंशदान राज्य सरकार के अंशदान का 50 प्रतिशत है।

[अनुवाद]

संभावित उचित लाभ के लिए नई रेलवे परियोजनाएं

1583. श्री दिग्विजय सिंह : क्या परिवहन मन्त्री अरगंधरा-कुड मीटरगेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने तथा खेराघोडा से झिमुराडा तक नई बड़ी रेल लाइन बिछाने के बारे में 11 अप्रैल, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2594 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे द्वारा ऐसी नई परियोजनाओं के क्रियान्वयन को प्राथमिकता दी जाती है जिनके पूंजी निवेश की वापसी का उद्योग मंत्रालय द्वारा आश्वासन दिया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या परिवहन और उद्योग मंत्रालय का विचार ऐसे पूंजी निवेशों के मानक संयुक्त रूप से तैयार करने का है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) रेलें ऐसी परियोजनाओं के लागत अनुमान तथा वित्तीय फलितार्थ निर्धारित करने के लिए सर्वेक्षण करती हैं जिनकी रेलों को प्रथम दृष्ट्या जरूरत होती है। वित्तीय दृष्टि से लाभप्रद पाई जाने वाली परियोजनाओं पर काम शुरू

करने को तरजीह दी जाती है जो संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है, जिनकी इस समय अत्यधिक तंगी है। अन्य परियोजनाओं के मामले में, उपयोगकर्ता या सम्बद्ध विभाग रेलों के अनुमोदन से अपनी लागत पर निक्षेप कार्य के रूप में रेल साइडिंगों का निर्माण करा सकते हैं। वे अनुरक्षण तथा परिचालन की आवर्ती लागतें भी वहन करते हैं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

इंटिग्रेल कोच फैक्टरी द्वारा विशेष सवारी रेल डिब्बों का निर्माण

1584. डा० के० जी० अदियोडी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि इंटिग्रेल कोच फैक्टरी में गत वर्ष बनाए गए सवारी रेल डिब्बों की विशिष्टताएं क्या हैं और इन विशिष्ट सवारी रेल डिब्बों का वर्ष 1985-86 में (दिसम्बर, 1985 के अन्त तक) कहां तक कितने सवारी रेल डिब्बों का प्रयोग किया गया ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : सवारी डिब्बा कारखाने द्वारा निर्मित सवारी डिब्बे हल्के इन्टिग्रेल किस्म के और एन्टी-टेलीस्कोपिक होते हैं। आमतौर पर सामान्य उत्पादन कार्यक्रम के अनुसार सवारी डिब्बा कारखाना दूसरे दर्जे के सामान्य, दूसरे दर्जे के स्लीपर ई०एम०यू० और वातानुकूलित सवारी डिब्बों का निर्माण करता है। अप्रैल, 1985 से दिसम्बर, 1985 तक की अवधि के दौरान सवारी डिब्बा कारखाने ने 622 सवारी डिब्बों का निर्माण किया, इस अवधि के दौरान सवारी डिब्बा कारखाने ने मैट्रो, दुमंजिले तथा वातानुकूलित कुर्सीयान जैसे विशेष सवारी डिब्बों का भी निर्माण किया है। ये सवारी डिब्बे निम्नलिखित रेलों के सुपुर्द कर दिए गए हैं :—

विशेष सवारी डिब्बों की किस्म	संख्या	आबंटी रेलवे
मैट्रो सवारी डिब्बे	8	कलकत्ता मैट्रो
दुमंजिले सवारी डिब्बे	12	पश्चिम
वातानुकूलित कुर्सीयान	5	उत्तर
वातानुकूलित कुर्सीयान	1	मध्य

दिल्ली परिवहन निगम द्वारा साबुन की खरीद में अनियमितताएं

1585. प्रो० वाई० एस० महाजन : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम ने 6 करोड़ रु० मूल्य की साबुन की खरीद में भारी अनियमितताएं बरती हैं;

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

(ग) दिल्ली परिवहन निगम के दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) दिल्ली परिवहन निगम द्वारा प्रतिवर्ष खरीदे गए साबुन की लागत 6 करोड़ नहीं, बल्कि 6 लाख रु० है। दिल्ली परिवहन निगम डिपो के स्टोर के अचानक निरीक्षण करने पर यह संदेह किया गया कि डिपो के स्टोर में जो साबुन स्टोर किया हुआ था वह सामान्य स्तर का भी नहीं था, तदनुसार डिपो का सारा स्टाक और आगे छानबीन करने के लिए जब्त कर लिया गया। सी० बी० आई० निदेशक के यहां भी एक शिकायत दर्ज कराई गई। सी०बी०आई० द्वारा छानबीन का काम अभी जारी है।

(ग) जब तक विस्तृत छानबीन नहीं हो जाती है तब तक स्टोर/डिपो के ग्यारह अधिकारियों को निलंबित कर रखा गया है।

10-2-1986 को क्षतिग्रस्त हुई दिल्ली परिवहन निगम की बसें

1586. श्री बी० बी० देसाई
श्री बरवारी लाल पुरोहित
श्री हरीश रावत
श्री सी० माधव रेड्डी
श्रीमती गीता मुखर्जी
: क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 10 फरवरी, 1986 को दिल्ली परिवहन निगम की अनेक बसें क्षतिग्रस्त हुई थीं;

(ख) यदि हां, तो दिल्ली परिवहन निगम के अन्तर्गत चलने वाली गैर-सरकारी बसों सहित कुल कितनी बसें क्षतिग्रस्त हुई थीं; और

(ग) उसके परिणामस्वरूप दिल्ली परिवहन निगम को कुल कितना नुकसान होने का अनुमान है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) 10-2-86 को हुये बन्द के आवाह्न के दौरान दिल्ली परिवहन निगम की 339 बसों को क्षति पहुंची। ऐसा कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं है जिससे पता चले कि दिल्ली परिवहन निगम के अधीन चलने वाली कितनी प्राइवेट बसों को इस दिन क्षति पहुंची। दिल्ली परिवहन निगम के अनन्तिम अनुमान के अनुसार इन बसों की मरम्मत पर अनुमानित व्यय 3,72,900 रु० आएगा।

[हिन्दी]

वाराणसी-भटनी और मऊ इंदारा लाइन को बदलना

1587. श्री राजकुमार राय : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वाराणसी-भटनी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा हो जाएगा;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) मऊ-इंदारा लाइन को बदलने के संबंध में कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) इसका पूरा होना, आने वाले वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

(ख) कार्य की वर्तमान प्रगति 24 प्रतिशत है।

(ग) यह वाराणसी-भटनी आमान परिवर्तन परियोजना का एक भाग है और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर यह वाराणसी-भटनी खंड के आमान परिवर्तन के साथ पूरा किया जाएगा।

[अनुवाद]

धूम्रपान पर नियंत्रण करने के लिए कदम उठाना

15?8. श्री रेणुपद दास : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि वाशिंगटन स्थित वर्ल्ड वाच इन्सटीच्यूट के अनुसार केवल सिगरेट पीने से ही विश्व भर में प्रतिवर्ष 25 लाख मौतें होती हैं;

(ख) धूम्रपान करने वालों को धूम्रपान के दुष्परिणामों से अवगत कराने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार तम्बाकू का निषेध करने या सिगरेट के उत्पादन और सार्वजनिक स्थलों पर इसके इस्तेमाल पर प्रतिबन्ध लगाने का है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) सरकार ने धूम्रपान को हतोत्साहित करने के लिए सामान्यतया अगले पृष्ठ पर दिए गये कदम उठाए हैं :—

(i) जन प्रचार साधनों के माध्यम से धूम्रपान के खतरे के बारे में स्वास्थ्य शिक्षा का प्रसार करना।

(ii) सिग्रेट निर्माताओं के लिए यह जरूरी है कि वे सिग्रेट के प्रत्येक पैकेट/विज्ञापन/होर्डिंग पर सांविधिक चेतावनी—"सिग्रेट पीना स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है"—का उल्लेख करें।

(iii) यह भी निर्णय किया गया है कि आकाशवाणी और दूरदर्शन ऐसे कोई भी विज्ञापन स्वीकार नहीं करेंगे जिससे धूम्रपान को बढ़ावा मिलता हो।

सिग्रेट पैकेटों और विज्ञापनों पर दी जाने वाली सांविधिक चेतावनी के अलावा, अधिकतर राज्य सरकारों ने ऐसे कानून लागू किए हैं जिनके अन्तर्गत सिनेमाघरों, बसों, शैक्षिक संस्थाओं, अस्पतालों आदि जैसे बन्द स्थानों में धूम्रपान करना निषेध है। इस क्षेत्र में स्वास्थ्य शिक्षा में तेजी लाने और तम्बाकू उत्पादों के उपभोक्ता पैटर्न में कमी लाने की एक कार्य योजना पर अन्य सम्बद्ध मंत्रालयों के साथ विचार किया जा रहा है।

[हिन्दी]

मनमाड़-मालेगांव धूले-नरदाना (लामी वाहालु) रेल लाइन

1589. श्री एस० एस० मोये : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनमाड़-मालेगांव-धूले नरदाना (लामी वाहालू) रेल लाइन का निर्माण करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार का कब तक कार्य आरम्भ करने का विचार है;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में सातवीं योजना में कोई प्रावधान किया है; और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार का इस संबंध में क्या कार्रवाई किए जाने का विचार है?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

[अनुवाद]

"एड्स" रोग का पता लगाने के लिए चिकित्सकों को प्रशिक्षण

1590. श्री यशवन्त राव गडाख पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "एड्स" रोग का शीघ्र पता लगाने के लिए चिकित्सकों को विशेष प्रशिक्षण देने हेतु कोई प्रबन्ध किये गये हैं; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) इस समय भारत में एड्स रोग का शुरू में पता लगवाने के लिए क्या विशेषज्ञताएं और सुविधाएं मौजूद हैं। जहां तक डाक्टरों को विशेष प्रशिक्षण देने का सम्बन्ध है, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद, राष्ट्रीय वायरोलाजी संस्थान, पुणे तथा क्रिस्चियन मेडिकल कालेज, बेलौर के दो वैज्ञानिकों को नेशनल इंस्टीट्यूट आफ हैल्थ, बेथस्दा मारीलैंड, यू० एस० ए० तथा सी० डी० सी०, एटलांटा, यू० एस० ए० में भेज रही है ताकि वे इस रोग की पुष्टि करने वाले परीक्षणों अर्थात् इम्युनोब्लॉट, इम्युनोफ्लोरोसीन और एच० टी० एल० बी-III आइसोलेशनों में विशेष प्रशिक्षण प्राप्त कर सकें।

राजघाट परियोजना सम्बन्धी अन्तर्राज्यीय विवाद

1591. श्री प्रताप भानु शर्मा : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश के बीच राजघाट परियोजना के सम्बन्ध में अन्तर्राज्यीय मसले अनिर्णीत पड़े हैं;

(ख) क्या भारत सरकार को इन मसलों की जानकारी है यदि हां, तो इन मामलों का समाधान करने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कारगर कदम उठाये गये हैं;

(ग) क्या यह सच है कि पर्याप्त धनराशि के अभाव में उपर्युक्त परियोजना का काम धीमी गति से चल रहा है; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त सहायता अथवा ऋण देने पर विचार कर रही है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) राजघाट बांध परियोजना के क्रियान्वयन के सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश के बीच कुछ मतभेद हैं। केन्द्र सरकार अन्तर्राज्यीय पहलुओं को निपटाने तथा परियोजना के क्रियान्वयन को सुलभ बनाने का प्रयास कर रही है।

बेतवा नदी बोर्ड की कार्यकारी समिति केन्द्रीय जल आयोग की सहायता से इन पहलुओं के हल करने में सक्रिय रूप से लगी हुई है।

(ग) जी, हां।

(घ) जी, नहीं। इस परियोजना के लिए अपेक्षित परिव्ययों को मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश की वार्षिक योजनाओं में निर्धारित करने का प्रस्ताव है।

बन्दरगाहों में छद्म राशि (घोस्टमनी) का भुगतान

1592. **प्रो० के० वी० थामस** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बन्दरगाहों में "छद्म राशि" (घोस्टमनी) की अदायगी के बारे में कोई शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या उपचारात्मक उपाय करने का विचार है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) कोचीन, कलकत्ता, बम्बई, न्यू मंगलोर और विशाखापत्तनम जैसे कुछ पत्तनों में स्टेविडोरों या जहाज मालिकों के एजेंटों द्वारा तेजी से लोडिंग/अनलोडिंग कराने के लिए कार्गो हैंडलिंग श्रमिकों को दस्तूरी दिए जाने की रिपोर्ट मिली है। कोचीन पोर्ट ट्रस्ट ने सितम्बर, 1984 में दस्तूरी देने की प्रथा के खिलाफ अभियान चलाया था, जिसके परिणामस्वरूप यह सूचना मिली थी कि दस्तूरी दिए जाने की घटना काफी कम हो गई है।

कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट ने भी जुलाई, 1985 के तीसरे सप्ताह में अन्य प्रकार की दस्तूरी को समाप्त करने के लिए "आपरेशन ज्योति" नामक भ्रष्टाचार निवारण अभियान चलाया, जिसके फलस्वरूप कलकत्ता में दस्तूरी की प्रथा काफी हद तक रुक गई है। 12-8-85 को महापत्तन न्यासों के अध्यक्षों के वार्षिक सम्मेलन में यह सुझाव दिया गया था कि सभी पत्तनों को कोचीन और कलकत्ता पत्तनों पर दस्तूरी की प्रथा समाप्त करने के लिए अपनी स्थानीय परिस्थिति के अनुसार उसमें उपयुक्त संशोधन लाकर उसी प्रकार की कार्रवाई करनी चाहिए। कोचीन और कलकत्ता पत्तन न्यासों द्वारा दस्तूरी की प्रथा समाप्त करने के बारे में तैयार की गई ब्यौरेवार टिप्पणियां सभी महापत्तन न्यासों के बीच आवश्यक कार्रवाई करने के लिए परिचालित कर दी गई हैं। इस प्रकार पत्तन प्राधिकरणों को इस बारे में नजर रखने के लिए कहा गया है।

[हिन्दी]

इचमपल्ली बांध के निर्माण से बस्तर जिले में भूमि का जलमग्न होना

1593. **श्री मानकू राम सोढी** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश और आन्ध्र प्रदेश तीन राज्यों की सीमा पर मध्य प्रदेश में बस्तर जिला का क्षेत्र इचमपल्ली बांध के निर्माण से जलमग्न होने की सम्भावना है और उसके कारण रक्षित वन भूमि के कितने क्षेत्र और किसानों पर प्रभाव पड़ने की सम्भावना है; और

(ख) क्या यह सच है कि भोपाल के समीप कोरडम जैसे खनिज सम्पदा से भरपूर क्षेत्र भी जलमग्न हो रहे हैं और यदि हां, तो ऐसे क्षेत्रों का तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मन्त्री(श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) संयुक्त इचमपल्ली बहुप्रयोजनी परियोजना पर विस्तृत परियोजना रिपोर्ट सम्बन्धित राज्य सरकारों से केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त नहीं हुई है। अतः वांछित सूचना उपलब्ध नहीं है।

परिवार नियोजन के लिए प्रोत्साहन

1594. **प्रो० चन्द्र भानु देवी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा परिवार नियोजन के साधनों को अधिक प्रभावी बनाने के लिए वर्ष 1986-87 के दौरान किये जाने वाले प्रस्तावित नये प्रोत्साहनों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) उन पर कितना खर्च आने की सम्भावना है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) 1986-87 के लिए किसी नई प्रोत्साहन योजना को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

[अनुवाद]

भारतीय रेलों में बिना टिकट यात्रा

1595. **श्री अजय विश्वास** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलों में बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो कब और उसके क्या निष्कर्ष हैं; और

(ग) बिना टिकट यात्रा करने को दूर करने के लिए क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी, हां।

(ख) 1982-83 के दौरान किये गये अन्तिम सर्वेक्षण से यह पता चला कि भारतीय रेलों पर

उपनगरीय यात्रियों द्वारा बिना टिकट यात्रा करने की घटनाएं 0.19 प्रतिशत और गैर-उपनगरीय यात्रियों की 1.79 प्रतिशत थी। इससे लगभग 21 करोड़ रुपये की हानि होने का अनुमान लगाया गया था।

(ग) सर्वेक्षण में उपचारात्मक उपायों के बारे में विचार नहीं किया गया था। फिर भी, टिकट जांच के प्रयासों को तेज किया गया था जिससे 1984-85 में पकड़े गए मामलों और वसूल की गई राशि काफी बढ़कर क्रमश: 43.70 लाख तथा 884.35 लाख रुपये हो गई जबकि 1982-83 में पकड़े गए मामलों की संख्या 34.07 लाख तथा वसूल की गई राशि 608.38 लाख रुपये थी।

बच्चों में कुष्ठ रोग निवारण के लिए कदम

1596. श्री ई० अय्यपू रेड्डी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बच्चों में कुष्ठ रोग रोकने तथा उसका उपचार करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं;

(ख) क्या प्राथमिक शिक्षण संस्थाओं में पूरी तरह जांच करने के लिए कोई कदम उठाये गये हैं; और

(ग) कुष्ठ रोग के सम्बन्ध में लोगों को वास्तविक तथ्यों के बारे में शिक्षित करने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) बच्चों में कुष्ठ रोगियों का शीघ्रता से पता लगाने तथा उनका उपचार करने के कार्यक्रम के अन्तर्गत स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चों तथा रोगियों के परिवार के सम्पर्क में आने वालों का सर्वेक्षण किया जाता है। कुछेक राज्यों ने बड़े पैमाने पर स्कूल स्वास्थ्य कार्यक्रम चलाए हैं जिनके अधीन प्राथमिक स्कूलों के सभी बच्चों का कुष्ठ रोग समेत सभी रोगों की दृष्टि से जांच की जाती है।

(ग) लोगों को कुष्ठ रोग और उसके इलाज की जानकारी देने तथा कुष्ठ रोगियों से जुड़े इस सामाजिक कलंक को दूर करने की दृष्टि से स्वास्थ्य शिक्षा सम्बन्धी पर्याप्त उपाय किए गए हैं। इस कार्यक्रम का समुचित प्रचार करने के लिए जनसंचार के सभी उपलब्ध साधनों का उपयोग किया जा रहा है।

हरियाणा और पंजाब के बीच नदी जल विवाद के निपटारे के लिए न्यायाधिकरण का गठन

1597. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पंजाब और हरियाणा के बीच नदी जल विवाद के निपटारे के लिए एक न्यायाधिकरण का गठन किया है; और

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

संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) पंजाब व्यवस्थापन के ज्ञापन के अनुसरण में केन्द्रीय सरकार ने 25 जनवरी, 1986 को उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश श्री वी० बालकृष्ण एराडी की अध्यक्षता में रावी-व्यास जल अधिकरण गठित किया है और निम्नलिखित मामलों को सत्यापन और न्याय निर्णयन हेतु उक्त अधिकरण को निर्दिष्ट किया है :—

(1) पंजाब, हरियाणा और राजस्थान के कृषक कम से कम उतना जल प्राप्त करते रहेंगे, जितने का वे 1 जुलाई, 1985 को रावी-व्यास प्रणाली से उपयोग कर रहे थे उपयोग के प्रयोजनों के लिए उपयोग किए जाने वाले जल पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इस प्रकार दावा किए गए जल के प्रयोग की मात्रा का सत्यापन उक्त अधिकरण करेगा।

(2) पंजाब और हरियाणा राज्यों का उनके शेष जल में हिस्से के बाबत दावे का न्याय निर्णयन उक्त अधिकरण करेगा।

अधिकरण से कहा गया है कि वह अपनी रिपोर्ट छः महीने की अवधि के भीतर प्रस्तुत कर दे।

एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स द्वारा विज्ञापनों पर व्यय की गई राशि

1598. श्री वी० एस० विजय राघवन : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स के प्रबन्धकों द्वारा विज्ञापनों तथा प्रचार के अन्य माध्यमों पर व्यय में भारी कटौती करने का निर्णय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इस सम्बन्ध में कितनी बचत हुई है; और

(ग) इस सम्बन्ध में 1984 की तुलना में कितनी बचत हुई है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) विज्ञापन की दरों में वृद्धि होने के बावजूद, इंडियन एयरलाइन्स तथा एयर इंडिया के संबंध में विज्ञापनों तथा प्रचार की अन्य किस्मों पर व्यय को सीमित रखने का प्रयास किया

गया है। विज्ञापन पर खर्च की गई रकम और वे आंकड़े जो कुल परिचालन राजस्व की प्रतिशतता को दर्शाते हैं, नीचे दिए गए हैं :—

विज्ञापन व्यय (लाख रुपयों में)

वर्ष	एयर इंडिया		इंडियन एयरलाइन्स	
	रकम	परिचालन राजस्व के रूप में प्रतिशतता	रकम	परिचालन राजस्व के रूप में प्रतिशतता
1983-84	305.24	0.4%	60.97	0.11%
1984-85	405.29	0.5%	57.88	0.09%
1985-86	121.47 (सितम्बर, 1985 तक)	0.3%	52.56 (दिसम्बर, 1985 तक)	0.10%

प्राकृतिक चिकित्सा (नेचरोपैथी) को प्रोत्साहन देने के लिए कदम

1599. श्रीमती प्रभावती गुप्ता : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्राकृतिक चिकित्सा (नेचरोपैथी) को प्रोत्साहन देने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने का विचार है; और

(ख) इसके लिए सातवीं योजना में कितनी धनराशि का आबंटन किया गया है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) प्राकृतिक चिकित्सा के क्षेत्र में अनुसंधान करने के लिए प्राकृतिक चिकित्सा की संस्थाओं को वित्तीय सहायता देने और प्रशिक्षण प्रदान करने के अतिरिक्त सरकार ने पुणे में राष्ट्रीय प्राकृतिक चिकित्सा संस्थान स्थापित करने का निश्चय किया है।

(ख) केन्द्रीय योग और प्राकृतिक चिकित्सा अनुसंधान परिषद के लिए सत्तर लाख रुपये (प्लान) का प्रावधान किया गया है। (इसमें योग और प्राकृतिक चिकित्सा के विकास के लिए रखा गया प्रावधान भी शामिल है)। इसके अतिरिक्त सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राष्ट्रीय प्राकृतिक चिकित्सा संस्थान के विकास के लिए 100 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए निर्धारित की गई राशि और उपलब्धियां

1600. **श्री मोहम्मद महफूज अली खां :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना अवधि के दौरान अपेक्षित राशि की तुलना में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए वास्तव में कितनी राशि उपलब्ध की गई और आवंटन में यदि कोई कमी की गई तो उसके क्या कारण थे;

(ख) निर्धारित लक्ष्य और उपलब्धियों के बीच कितना अन्तर रहा;

(ग) राष्ट्रीय परिवहन परमिट जारी करने में कोटा प्रणाली समाप्त करने के सरकार के निर्णय को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए सातवीं योजना अवधि के दौरान राशि के आबंटन में कितनी वृद्धि की मांग किये जाने की आशा है; और

(घ) इस प्रयोजन के लिए सरकार का किस प्रकार आन्तरिक साधन जुटाने का विचार है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए छठी पंचवर्षीय योजना में 935.00 करोड़ रुपये के परिव्यय का प्रस्ताव था, लेकिन इसमें से केवल 660.00 करोड़ रुपये की मंजूरी दी गई। इसके अलावा राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए 360.86 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी, लेकिन इस कार्य के लिए केवल 271.75 करोड़ रुपये की राशि रिलीज की गई। वित्तीय कठिनाई होने के कारण उक्त परिव्यय में कटौती की गई।

(ग) राष्ट्रीय परिवहन परमिट नीति में उदारता लाए जाने के कारण, यातायात में कोई विशेष वृद्धि होने की सम्भावना नहीं है इसलिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में, इस सम्बन्ध में धनराशि के आबंटन की वृद्धि करने की मांग नहीं होगी।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

मेडिकल कालेज की स्थापना करने से पहले चिकित्सा परिषद की पूर्व स्वीकृति

1601. **श्रीमती किशोरी सिंह :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक मेडिकल कालेज की स्थापना करने से पहले परिषद की पूर्व अनुमति प्राप्त करने को आवश्यक बनाने हेतु चिकित्सा परिषद अधिनियम में संशोधन करने के विचार का किसी राज्य ने विरोध किया है;

(ख) क्या कोई ऐसे भी प्राइवेट मेडिकल कालेज हैं जिनके पाठ्यक्रमों को परिषद द्वारा अभी मान्यता दी जानी है; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी हां।

(ग) (1) सिद्धार्थ मेडिकल, विजयवाड़ा।

(2) दार-उस-सलेम एजूकेशन ट्रस्ट, दार-उस-सलेम, हैदराबाद।

(3) क्रिश्चियन मेडिकल कालेज, हैदराबाद।

(4) मेडिकल कालेज, त्रिचूर।

(5) श्री रामचन्द्र स्वास्थ्य विज्ञान, कालेज, पोरूर, मद्रास।

(6) सलेम मेडिकल कालेज, सलेम।

(7) पी० एस० जी० इन्सटिट्यूट आफ मेडिकल साइन्स, पी० एस० गोविन्द स्वामी नायडू एण्ड सन्स चेरिटीज, पीलामेडू, कोयम्बटूर।

(8) मेडिकल कालेज, अन्नामलाई।

(9) रूरल मेडिकल कालेज, लोनी।

(10) क्रिश्चियन इन्सटीट्यूट आफ मेडिकल साइंसेज, कराड (जिला—सतारा)।

(11) अमरावती मेडिकल कालेज, अमरावती।

(12) जे० एस० एस० मेडिकल कालेज, मैसूर।

(13) श्री आदि चुनचनेगिरी मेडिकल कालेज, जवरानहली, बेल्लूर, जिला माण्डया।

(14) एम० एस० रमैया, मेडिकल कालेज, बंगलौर।

(15) डा० अम्बेदकर मेडिकल कालेज, बंगलौर।

(16) कम्पागौडा आयुर्विज्ञान संस्थान, बंगलौर।

(17) अल-अमीन मेडिकल कालेज, बीजापुर।

एशिया के लेखकों तथा प्रतिलिप्यधिकार कानूनों पर विचार गोष्ठी

1602. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान जनवरी, 1986 के अन्तिम सप्ताह में नई दिल्ली में "एशियन आथर्स एण्ड कापीराइट ला" पर हुई दो दिवसीय विचार-गोष्ठी में प्रतिलिप्यधिकार कानूनों में संशोधन करने के बारे में व्यक्त किये गये विचारों की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां।

(ख) इस सम्बन्ध में सेमिनार की सिफारिशें भारत सरकार को कापीराइट अधिनियम, 1957 में संशोधन करने के लिए आग्रह करना है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उन साहित्यिक और संगीत कृतियों के लेखकों और रचयिताओं को जिन्हें किसी फिल्म के साउंड-ट्रेक में शामिल कर लिया गया है, फिल्म के माध्यम से अथवा किसी अन्य माध्यम से उन कृतियों का जन-साधारण के प्रदर्शन के लिए प्राधिकृत करने का अधिकार प्राप्त हो।

(ग) अन्य सम्बन्धित हितों के अधिकारों के सन्दर्भ में सिफारिश की जांच की जानी है।

हैदराबाद और रामगुंडम के बीच वायुदूत सेवाएं

1603. **श्री डी० भूपति** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश में हैदराबाद और रामगुंडम के बीच वायुदूत सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

"गिनी" कृमि की रोकथाम के बारे में दूरदर्शन आकाशवाणी के माध्यम से जनसाधारण को शिक्षित करने हेतु कदम

1604. **डा० चिन्ता मोहन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "गिनी" कृमि की रोकथाम का एक महत्वपूर्ण उपाय जनसाधारण को शिक्षित करना है और यदि हां, तो इस दिशा में विशेषकर आंध्र प्रदेश में इस रोग से प्रभावित क्षेत्रों में, दूरदर्शन/आकाशवाणी के माध्यम से क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) क्या किसी स्थान पर पानी में पोटाश की मात्रा बढ़ा कर साइक्लोटस को मारने का परीक्षण किया जा रहा है;

(ग) क्या साइक्लोटस को मारने के लिए किसी स्थान पर बारबेल मछली का इस्तेमाल आरम्भ किया गया है; और

(घ) क्या उक्त कृमि को नष्ट करने के लिए सामान्य रूप से "परक्लोरीन" का इस्तेमाल किया जा रहा है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) हां, राज्यों के लोगों को शिक्षा देने के लिए सभी सम्भव प्रयास किए गए हैं। स्थानिकमारी वाले राज्यों से भी यह अनुरोध किया गया है कि वे आकाशवाणी के केन्द्रों से प्रसारित किए जाने के लिए उपयुक्त रेडियो सन्देश तैयार करें।

(ख) जी, नहीं।

(ग) 1930-40 के दशक में कर्नाटक के कुछ गांवों में बारबेल मछली (बारबस पुकेली) का इस्तेमाल किया गया था। गिनो कृमि उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत मछली के इस्तेमाल को उपयुक्त नहीं समझा गया है।

(घ) स्थानिकमारी वाले कुछ राज्यों द्वारा मुख्यतया राजस्थान द्वारा वर्ष 1984 में परक्लोरोन का इस्तेमाल किया गया था। वर्ष 1985 से एक सस्ता और अधिक प्रभावी वैकल्पिक रसायन, जिसका नाम है—रेमिफोस 50 प्रतिशत ई० सी० पी० पी० एम० है, का साइक्लोप्स को मारने के लिए सीढ़ीदार कुओं में इस्तेमाल किया जा रहा है।

[हिन्दी]

ग्वालियर स्टेशन पर सुपरफास्ट रेलगाड़ी का ठहराना

1605. **श्री कमोदी लाल जाटव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली से प्रतिदिन बम्बई और मद्रास को कितनी सुपर फास्ट रेलगाड़ियां जाती हैं;

(ख) ऐसी कितनी गाड़ियां हैं जो ग्वालियर स्टेशन पर नहीं रुकती हैं;

(ग) क्या सरकार का ग्वालियर स्टेशन पर उन सुपरफास्ट गाड़ियों का स्टाप बनाने का विचार है, जो इस समय वहां पर नहीं रुकती हैं; और

(घ) क्या सरकार का ग्वालियर से कलकत्ता को एक नई सुपरफास्ट गाड़ी सीधी चलाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) नई दिल्ली से बम्बई के लिए चार और मद्रास के लिए दो सुपरफास्ट गाड़ियां हैं। इनमें से, एक गाड़ी मद्रास के लिए सप्ताह में केवल 4 दिन, बम्बई के लिए एक गाड़ी सप्ताह में 5 दिन और दूसरी गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलती है।

(ख) उपर्युक्त में से केवल मद्रास जाने वाली सुपरफास्ट गाड़ियां ही ग्वालियर से होकर गुजरती हैं। सप्ताह में चार दिन चलने वाली तमिलनाडु एक्सप्रेस ग्वालियर में नहीं रुकती है।

(ग) फिलहाल नहीं।

(घ) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

दक्षिण मध्य रेलवे के लिए डीजल इंजन

1607. श्री वी० तुलसी राम : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण मध्य रेलवे, जहां अभी तक डीजल इंजन का प्रयोग शुरू नहीं हुआ है, डीजल इंजन शुरू करने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो डीजल इंजन विशेषकर आंध्र प्रदेश में कितने लम्बे मार्ग पर चलाए जाएंगे; और

(ग) यदि हां, तो यह व्यवस्था कब तक शुरू हो जाने की सम्भावना है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री श्री (माधवराव सिन्धिया) : (क) व्यवहार्यतः दक्षिण मध्य रेलवे पर सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां और माल गाड़ियां या तो डीजल कर्षण या बिजली कर्षण से चलती हैं। निकट भविष्य में मुख्य लाइन और शाखा लाइन यात्री सेवाओं का और बड़े पैमाने पर डीजलीकरण किए जाने की कोई संभावना नहीं है।

(ख) और (ग) नये डीजल रेल इंजन उपलब्ध होने के बाद विजयवाड़ा में कुछ यात्री सेवाओं को डीजल से चलाया जा सकता है।

केरल में परियोजनाओं के लिए विदेशी सहायता

1608. श्री टी० बशीर : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल राज्य सरकार ने विदेशी सहायता के लिए कुछ परियोजनाएं केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की हैं;

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

(ग) इस बारे में क्या कदम उठाये गए हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) जी, हां।

(ख) केरल की राज्य सरकार से प्राप्त हुआ प्रस्ताव लघु सिंचाई स्कीमों के बारे में है जिसमें केरल के 5 जिलों में लिफ्ट सिंचाई स्कीमें भी शामिल हैं। स्कीमों की कुल लागत 22.69 करोड़ रुपये और लाभान्वित क्षेत्र लगभग 12,500 हेक्टेयर बताए गए हैं।

(ग) प्रस्ताव हाल ही में प्राप्त हुआ है और इसकी जांच की जा रही है।

केरल में तटीय रेलवे

1609. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में तटीय रेलवे पर अब तक कुल कितनी धनराशि खर्च की गई है और इसका मूल परिव्यय कितना था;

(ख) लागत में कितनी वृद्धि हुई है;

(ग) अब तक कितना प्रतिशत कार्य पूरा हुआ है; और

(घ) यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (ग) ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

क्र० सं०	नई लाइन	मूल लागत	संशोधित लागत	3/85 तक खर्च	85-86 के लिए परिव्यय	प्रतिशत प्रगति
(1)	एर्णाकुलम अल्लेप्पी	15.06	35.00	14.66	2.00	45
(2)	अल्लेप्पी-कायनकुलम	11.11	20.00	0.62	0.0001	1

(घ) इस परियोजना का पूरा होना आगामी वर्षों में धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

[हिन्दी]

प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों और एलोपैथिक औषधालयों में चिकित्सकों की कमी

1610. श्री हरीश रावत : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्यों में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों और एलोपैथिक औषधालयों में चिकित्सकों की संख्या निर्धारित संख्या से कम है ; और

(ख) यदि हां, तो उनकी संख्या कितनी कम है और इसे पूरा करने के लिए सरकार का राज्यों को क्या सहायता देने का विचार है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों और ग्रामीण क्षेत्रों के एलोपैथिक औषधालयों में डाक्टरों के 30437 स्वीकृत पदों में से केवल 3405 पद (11.2 प्रतिशत) खाली हैं। राज्यों को सलाह दी गई है कि वे समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत खाली पदों को भरने के लिए कारगर कदम उठायें और स्थिति की नियमित आधार पर समीक्षा करते रहें। राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को सलाह दी गई है कि ग्रामीण क्षेत्रों में कार्य करने के लिए डाक्टरों को आकृष्ट करने हेतु उन्हें प्रोत्साहन प्रदान करें। इस सम्बन्ध में आज वित्त आयोग ने स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय के सुझाव पर ग्रामीण क्षेत्रों में काम कर रहे डाक्टरों को निम्नलिखित प्रोत्साहन देने के लिए राज्यों को विशेष धनराशि की व्यवस्था की है :—

(i) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में कार्य कर रहे डाक्टरों के लिए प्रति माह मूल वेतन के 25 प्रतिशत के बराबर ग्रामीण भत्ता जो 250/—रुपये से अधिक नहीं होगा ; और

(ii) जहां डाक्टरों को आवासी सुविधा प्रदान की गई है वहां उन्हें 150/—रुपये प्रति माह की दर से मकान किराया भत्ता। इसके अतिरिक्त वित्त आयोग ने डाक्टरों के रिहायशी क्वार्टर बनाने के लिए 53.52 करोड़ रुपये की विशेष व्यवस्था की है। पहाड़ी क्षेत्रों में निर्माण लागत 30 प्रतिशत बढ़ाकर उपलब्ध की गई है।

[अनुवाद]

भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा अनुसंधान केन्द्रों को अनुदान

16.1. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद, देश में विभिन्न अनुसंधान केन्द्रों और संस्थाओं को धन देने वाला निकाय है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की संस्थाओं को धन देने के क्या मापदंड हैं;

(ग) वर्ष 1983 से 1985 के दौरान विभिन्न केन्द्रों और संस्थानों को पृथक-पृथक दिए गए धन का ब्यौरा क्या है; और

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान ऐसे केन्द्रों की उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (घ) अनुसंधान संस्थानों को अनुदान देने की अपनी योजना के अन्तर्गत, भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद उन संस्थानों को अनुदान देता है जो सामाजिक विज्ञान के क्षेत्र में अनुसंधान करते हैं तथा निम्नलिखित मानदंड पूरा करते हैं :—

(1) वह अखिल भारतीय स्तर का हो;

(2) वह सामान्य तौर पर कम से कम पांच वर्ष की अवधि से अधिक से विद्यमान हो;

(3) वह विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से सहायता लेने का पात्र न हो;

(4) वह सोसाइटी प्रंजीकरण अधिनियम के अन्तर्गत अथवा पब्लिक न्यास के रूप में पंजीकृत होना चाहिए अथवा एक राज्य विधान मण्डल के अधिनियम द्वारा सृजित होना चाहिए; और

(5) वह उच्च कोटि के अनुसंधान संस्थान के रूप में परिषद द्वारा निर्णनित होना चाहिए।

पिछले तीन वर्षों के दौरान ऐसी 20 अनुसंधान संस्थानों को दिए गए अनुदानों के सम्बन्ध में सूचना विवरण -1 में दी गई है। इन संस्थानों की मुख्य उपलब्धियों के ब्यौरे विवरण—2 में दिए गए हैं।

विवरण-1

1983-85 के दौरान अनुसंधान संस्थानों/केन्द्रों को मुक्त किया गया अनुदान

(लाख रु० में)

क्र० सं०	केन्द्र/संस्थान का नाम	1982-83	1983-84	1984-85
1	2	3	4	5
1.	सामाजिक तथा आर्थिक परिवर्तन संस्थान, बंगलौर	8.31	9.76	10.66

1	2	3	4	5
2.	विकास अध्ययन केन्द्र, त्रिवेन्द्रम	10.50	9.10	15.60
3.	गांधी अध्ययन संस्थान, वाराणसी	5.49	6.00	6.63
4.	सामाजिक विज्ञान अध्ययन केन्द्र, कलकत्ता	7.20	8.20	9.50
5.	ए० एन० एस० सामाजिक अध्ययन संस्थान, पटना	7.40	8.24	8.50
6.	पब्लिक इन्टरप्राइजेज संस्थान, हैदराबाद	2·50	2.80	10.00
7.	आर्थिक वृद्धि संस्थान, दिल्ली	8.30	15.35	14.84
8.	विकसित सोसाइटी अध्ययन केन्द्र, दिल्ली	7.21	8.30	9.51
9.	सामाजिक अध्ययन केन्द्र, सूरत	3.62	5.05	5.08
10.	मद्रास विकास अध्ययन संस्थान, मद्रास	4.10	5.30	7.95
11.	भारतीय शिक्षा संस्थान, पुणे	3.42	3.10	4.15
12.	गिरी विकास अध्ययन संस्थान, लखनऊ	16.00	41.25	17.75
13.	नीति अध्ययन केन्द्र, नई दिल्ली	3.08	3.44	6.70
14.	सरधार पटेल आर्थिक तथा सामाजिक विज्ञान संस्थान, अहमदाबाद	5.60	7·60	8.50
15.	जी० बी० पन्त समाज विज्ञान संस्थान, इलाहाबाद	3.15	4.35	5.35

1	2	3	4	5
16.	सामाज़िक विकास परिषद, हैदराबाद	2.00	2.19	2.35
17.	विकास अध्ययन संस्थान जयपुर,	1.75	2.2[illegible]	3.47
18.	विकास में क्षेत्रीय परिस्थिति विज्ञान अध्ययन-केन्द्र, कलकत्ता	—	—	2.00
19.	ग्रामीण तथा औद्योगिक अनुसंधान केन्द्र, चण्डीगढ़	—	—	9.00
20.	महिला विकास अध्ययन केन्द्र, दिल्ली	—	—	2.00
	कुल	101.63	142.20	159.54

विवरण-2

भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद से अनुदान प्राप्त करने वाली अनुसंधान संस्थाओं की उपलब्धियों को दर्शाने वाला नोट

अनुसंधान संस्थाओं ने भारत में विशेषकर, उन क्षेत्रों में जहां सामाजिक विज्ञान अनुसंधान सुविकसित नहीं है, सामाजिक विज्ञान में अनुसंधान आधार तथा सक्षमताओं के विस्तार तथा प्रसार के प्रति महत्वपूर्ण योगदान दिया है। समस्या उन्मुख अध्ययन करके, संस्थाओं ने भारतीय अर्थ व्यवस्था तथा इसकी गतिशीलता के सम्बन्ध में पर्याप्त आनुभविक जानकारी ग्रहण की है। ऐसे अनुसंधान के परिणामस्वरूप ही आर्थिक विकास और सामाजिक परिवर्तन के कार्यक्रम में सहायता प्रदान करने के लिए अपेक्षित पर्याप्त आंकड़ों के संग्रह संगणक और विश्लेषण हो पाया है। संस्थानों ने जिस राज्य में ये स्थित हैं, उसकी विकास सम्बन्धी समस्याओं का अध्ययन शुरू किया है, ताकि विकास को आगे बढ़ाने के लिए नीतियां और कार्यक्रम बनाने के सम्बन्ध में सहायता प्रदान की जा सके। इन अध्ययनों में कृषि और ग्रामीण विकास औद्योगिक ढांचा और विकास, आय वितरण और निर्धनता, रोजगार और मजदूरी, विकास के स्तरों में उत्तर-क्षेत्रीय विभिन्नताएं समाज के कमजोर वर्गों की समस्याएं, विकास प्रक्रिया की कठिनाई, सामाजिक तनाव, राष्ट्रीय निर्माण की प्रक्रिया से सम्बन्धित व्यापक विषय और शिक्षा स्वास्थ्य, पौष्टिक आहार, जनसंख्या नीति, ऊर्जा प्रौद्योगिकी तथा वातावरण आदि के मामले शामिल हैं। संस्थानों के अन्य प्रमुख कार्यकलाप विभिन्न विकास कार्यक्रमों के निर्माण और कार्यान्वयन में लगे कालेज शिक्षकों युवा सामाजिक वैज्ञानिकों तथा राज्य और केन्द्रीय सरकार के पदाधिकारियों के प्रशिक्षण से सम्बन्धित हैं। संस्थानों में एम० फिल० और पी० एच० डी० के

कार्यक्रम भी हैं। ये संस्थान प्रकाशित पुस्तकों, मोनाग्राफों, कार्य निबन्धों और विभिन्न पत्रिकाओं में अनुसंधान निबन्धों के रूप में अनुसंधान अध्ययन का प्रसार करते हैं। ये संस्थान समाज विज्ञान साहित्य को क्षेत्रीय भाषाओं में तैयार करते हैं तथा अनुवाद करते हैं तथा क्षेत्रीय भाषाओं में अनुसंधान के समाज विज्ञान प्रलेखन भी तैयार करते हैं। इसके अलावा, इन संस्थानों के संकाय का प्रतिनिधित्व विभिन्न समितियों आयोगों और केन्द्रीय और राज्य सरकारों के नीति निर्माता निकायों में होता है।

सोनीपत में रेल लाइन पर एक उपरि पुल का निर्माण

1612. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सोनीपत में हिन्दू कालिज के निकट रेलवे लाइन पर एक उपरि पुल बनाने की अत्याधिक आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस कार्य को शुरू करने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) सोनीपत में हिन्दू कालिज के निकट समपार सं० 27 के बदले ऊपरी सड़क पुल का निर्माण करने का प्रस्ताव आस-पास में भारी वाणिज्यिक क्षेत्र बन जाने के कारण व्यावहारिक नहीं पाया गया। सोनीपत स्टेशन के दिल्ली छोर पर समपार सं० 26 —ख के बदले ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के वैकल्पिक प्रस्ताव की जांच राज्य सरकार के साथ मिलकर की जा रही है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

बम्बई-बड़ौदा-बम्बई के बीच बोइंग विमान सेवा

1613. **श्री रणजीत सिंह गायकवाड़** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई-बड़ौदा-बम्बई के बीच इस समय चल रहे एवरो विमान में बैठने के स्थान सीमित होने के कारण बड़ी संख्या में यात्रियों के नामों को इस उड़ान की प्रतिक्षा सूची में शामिल कर दिया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार अधिक यात्रियों को स्थान देने के लिए इस प्रातःकालीन उड़ान हेतु "एवरो" के स्थान पर बोइंग विमान की व्यवस्था करने पर विचार करेगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

अगस्त, 1985—जनवरी, 1986 के दौरान बम्बई-बड़ौदा-बम्बई मार्ग पर प्रति उड़ान यात्रियों की औसत संख्या, उपलब्ध विमान क्षमता की तुलना में काफी कम थी।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

गुजरात में पानी की कमी

1614. **श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि :** क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को गुजरात सरकार, संसद सदस्यों तथा विभिन्न संगठनों से इस आशय के अभ्यावेदन तथा ज्ञापन प्राप्त हुए हैं कि गुजरात के विभिन्न भागों में सूखे के कारण पानी की भारी कमी है और केन्द्रीय सरकार को नर्मदा तथा अन्य योजनाओं को युद्ध स्तर पर पूरा करना चाहिए अथवा पर्याप्त वित्तीय सहायता देनी चाहिए ताकि राज्य में जल समस्या का समाधान हो सके; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और केन्द्रीय सरकार द्वारा किस प्रकार की और कितनी सहायता देने का आश्वासन दिया गया है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) गुजरात सरकार से ऐसा कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, कुछ संसद सदस्यों और कुछ संगठनों तथा सामाजिक कार्यकर्त्ताओं से भी इस विषय पर पत्र प्राप्त हुए हैं। गुजरात सरकार, सिंचाई और अन्य प्रयोजनों के लिए जल संसाधनों के संरक्षण के लिए राज्य में विभिन्न बृहद, मध्यम और लघु सिंचाई परियोजनाओं का निर्माण कर रही है। राज्य सरकार ने नर्मदा नदी पर सरदार सरोवर परियोजना भी शुरू की है। भारत सरकार ने इस परियोजना को विश्व बैंक सहायता के अंतर्गत शामिल कर लिया है तथा विश्व बैंक ने 450 मिलियन डालर ऋण सहायता देना स्वीकार किया है।

[अनुवाद]

मध्य प्रदेश में कुष्ठ रोगियों का उपचार तथा पुनर्वास

1615. **कुमारी पुष्पा देवी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश के विभिन्न भागों में रह रहे कुष्ठ रोगियों की संख्या का आंकलन किया है;

(ख) यदि हां, तो उनकी कितनी संख्या है और किन क्षेत्रों में इन कुष्ठ रोगियों की संख्या अधिक है; और

(ग) इसके उपचार तथा पुनर्वास के लिए क्या योजनाएं तैयार की गई हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस०कृष्ण कुमार) : (क) वर्ष 1981 में लगाये गए अनुमानों के अनुसार मध्य प्रदेश में कुष्ठ के कुल 1.20 लाख रोगी थे।

(ख) मध्य प्रदेश में कुष्ठ की कुल व्याप्तता दर 2.30 प्रति हजार होने का अनुमान है। अलग-अलग जिलों की व्याप्तता दर नीचे दी गई है :—

व्याप्तता दर	जिलों का नाम
1	2
(i) प्रति हजार की जनसंख्या पर 10 से अधिक व्यक्ति	एक जिला (रायगढ़)
(ii) प्रति हजार की जनसंख्या पर 5 और 9.9 के बीच व्यक्ति	16 जिले (रायपुर, रीवा, दतिया, दुर्ग, बिलासपुर, बरवानी, धार, बस्तर, छतरपुर, राजनन्दगांव, ग्वालियर, रतलाम, छिनवाड़ा, भिन्ड, खांडवा, और शहडोल।
(iii) प्रति हजार की जनसंख्या पर 5 से कम व्यक्ति	शेष 28 जिले।

(ग) राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के अधीन मध्य प्रदेश में कुष्ठ रोगियों का पता लगाने, उनका उपचार करने और उन्हें फिर से बसाने के लिए निम्नलिखित यूनिटें स्थापित की गई हैं :—

(1) कुष्ठ नियंत्रण यूनिटें	—11
(2) नगर कुष्ठ केन्द्र	—27
(3) सर्वेक्षण, शिक्षा और उपचार केन्द्र	—451
(4) जिला कुष्ठ यूनिटें	—11

1	2
(5) अस्थायी अस्पताल वार्ड	— 6
(6) पुनर्वासीय सर्वेक्षण यूनिटें	—2
(7) कुष्ठ पुनर्वास एवं उन्नयन यूनिटें	—2

डेनिश सहायता के अधीन निम्नलिखित जिलों में चरणवार ढंग से बहु औषधि उपचार शुरू करने सम्बन्धी योजनाओं को अन्तिम रूप दिया जा रहा है :—

1. दुर्ग
2. राजनन्दगांव
3. रायपुर
4. बिलासपुर

[हिन्दी]

मानसिक विक्षिप्तता के कारण

1616. डा० चन्द्रशेखर वर्मा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मानसिक विक्षिप्तता के बारे में सरकार की व्याख्या क्या है और क्या सरकार ने कभी इसकी समीक्षा की है;

(ख) मानसिक विक्षिप्तता के मुख्य कारण क्या हैं; और

(ग) इस समस्या को हल करने के लिए क्या कदम उठाये गए हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) विश्व स्वास्थ्य संगठन की परिभाषा के अनुसार मानसिक मन्दता का कारण 18 वर्ष से कम आयु में आनुवांशिक अथवा अर्जित कारणों से मस्तिष्क का अवरुद्ध अथवा अविकसित होना है। भूतपूर्व स्वास्थ्य सेवा महा-निदेशक डा० बी० शंकरन ने 1979 में विभिन्न विषयों के विशेषज्ञों का एक दल गठित किया था जिसने भारत में मानसिक मन्दता के क्षेत्र में एक सर्वेक्षण किया था। मानसिक रूप से मन्द व्यक्तियों की समस्या को हल करने के लिए मुख्य कार्य उनका पुनः स्थापन करना है जिसके लिए कल्याण मंत्रालय बहुत से कदम उठा रहा है।

[अनुवाद]

विमान में टेलीफोन सुविधाएं

1617. श्री राधा कांत डिगाल : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ देशों में विमानों में टेलीफोन सुविधाएं उपलब्ध हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या हमारे देश में भी विमानों में इस प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध कराने के प्रयास करने का विचार है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां।

(ख) इस समय ऐसी सुविधाओं की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

राजधानी में खसरा, हैजा और चेचक रोगों का फैलना

1618. प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि राजधानी में अनेक लोग खसरा, हैजा और चेचक रोगों के शिकार हैं;

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

(ग) इन रोगों से बचने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) विश्व भर में चेचक का उन्मूलन हो चुका है। वर्ष 1983, 1984 और 1985 (नवम्बर, 1985 तक) के दौरान दिल्ली में खसरे से हुई मौतों की संख्या क्रमश: 54,63 और 144 बतलाई गई है।

दिल्ली में 1984 और 1985 के दौरान हैजे से होने वाली मौतों की संख्या क्रमश: 3 और 9 बतलाई गई है।

खसरे और हैजे का प्रकोप मौसमी तौर पर होता है।

असम में बराक घाटी में केन्द्रीय विश्वविद्यालय

1619. श्री सुदर्शन दास : क्या मानव संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को असम में बराक घाटी (करीमगंज तथा कछार जिलों को मिलाकर)

में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने हेतु कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) कछार क्षेत्र के निवासियों से बड़ी मात्रा में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनमें इस तर्क पर बैरक घाटी क्षेत्र में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय खोलने की मांग की गई है कि यह क्षेत्र, जिसकी जनसंख्या 25 लाख है, भाषा, जाति, संस्कृति मानवजातीय मूल आदि के संबंध में शेष असम से बिल्कुल भिन्न है।

(ग) केन्द्रीय सरकार ने असम में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना की घोषणा की है। विश्वविद्यालय के प्रकार, इसके स्थान निर्धारण तथा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं की सीमा पर राज्य सरकार के विचारों का पता लगाने के लिए कुछ प्रारम्भिक चर्चाएं की गई हैं। राज्य सरकार ने विश्वविद्यालय के स्थान-निर्धारण के लिए एक स्थल की सिफारिश करने के वास्ते एक समिति नियुक्त की है। राज्य सरकार की सिफारिशों की प्रतीक्षा है।

रेलगाड़ियों का पटरी से उतरना

1620. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी, 1985 के बाद रेलगाड़ियों के पटरी से उतरने के कितने मामलों की सूचना मिली है; और

(ख) क्या प्रत्येक मामले में कारणों की जांच की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जनवरी, 1985 से जनवरी, 1986 की अवधि के दौरान भारतीय रेलों पर पटरी से उतरने की 685 घटनाएं हुई।

(ख) 671 मामलों की जांच की जा चुकी है और शेष मामलों को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

बच्चों तथा महिलाओं का पौष्टिकता स्तर

1621. **श्री एन० डेनिस** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बच्चों तथा महिलाओं के पौष्टिकता स्तर में स्थायी सुधार करने के लिए विशिष्ट समयबद्ध कार्रवाई करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) क्या यह सच है कि शहरी गन्दी बस्तियों में रहने वाले बच्चों के विकास का स्तर कुछ वर्ष पूर्व देश के गरीब से गरीब बच्चों के विकास स्तर से भी बदतर है; और

(ग) क्या विख्यात चिकित्सा वैज्ञानिक सी० गोपालन ने इस सम्बन्ध में कतिपय सुझाव दिए हैं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभाग में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) सरकार ने बच्चों और महिलाओं की पोषाहार स्थिति में सुधार लाने के लिए अनेक कार्यक्रम शुरू किए हैं जैसे पूरक पोषाहार कार्यक्रम, समेकित बाल विकास सेवा योजना, मातृ एवं बाल देखभाल सेवाएं, पोषाहार रक्तक्षीणता के विरुद्ध रोग-निरोधन, राष्ट्रीय घेघा नियन्त्रण कार्यक्रम, बालवाड़ी पोषाहार कार्यक्रम कमजोर वर्गों आदि के लिए रियायती दर पर खाद्यान्न का वितरण।

(ख) जी, नहीं।

(ग) डा० गोपालन ने कई अवसरों पर अनेक सुझाव दिए हैं जैसे पोषाहार शिक्षा, विशेषकर वाणिज्यिक बालाहार के ऊपर स्तनपान की श्रेष्ठता के सम्बन्ध में शिक्षा देना, रोजगार के अवसर उत्पन्न करना, दूध पिलाने वाली माताओं के लिए रियायती दरों पर खाद्य सामग्री वाणिज्यिक बाल आहार को छोड़कर पूरक पोषाहार को बढ़ावा देना, स्वास्थ्य, आपूर्ति तथा स्वच्छता आदि सेवाओं में सुधार करना। ये सभी विषय समेकित बाल विकास सेवा योजना, राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम/ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारण्टी योजना, मातृ एवं बाल स्वास्थ्य सेवाएं, ग्रामीण जल आपूर्ति तथा स्वच्छता आदि कार्यक्रमों में शामिल हैं। मां के दूध के वाणिज्यिक विकल्पों का विनियमन करने और शिशुओं के स्तनपान की रक्षा करने एवं बढ़ावा देने के लिए भी एक राष्ट्रीय संहिता बना हुआ है।

"एडाकाल केव" का अनुरक्षण

1622. **श्री एन० डेनिस :** क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि भारत में तीन प्राचीन चित्रकला केन्द्रों में एक प्रसिद्ध "एडाकाल केव" दक्षिण में केवल एक ही ऐतिहासिक स्मारक है जो अब विध्वंस हो रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस ऐतिहासिक गुफा के संबंध में ब्यौरा क्या है और इस पुरानी गुफा के उचित अनुरक्षण के लिए क्या प्रयास किए गए हैं या किए जा रहे हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) प्रेस रिपोर्टों में यह उल्लेख किया गया था कि "एडाकाल गुफा", जो केरल राज्य सरकार के संरक्षण के अधीन है, के आस-पास के क्षेत्र में खुदाई कार्य इस गुफा को खतरा पैदा कर रहा है।

(ख) "एडाकाल गुफा" केरल राज्य में सुलतान बैटरी के दक्षिण-पश्चिम में 'एडाकालमाले" पहाड़ी के पश्चिमी ढाल पर स्थित है। इस गुफा की दीवारों पर नक्काशी की हुई है। इन नक्काशियों का कालक्रम निश्चित रूप से निर्धारित नहीं है। पुरातत्व विभाग केरल सरकार ने यह सूचित किया है कि इस क्षेत्र में विस्फोटन को रोकने के लिए पहले कदम उठाए जा चुके हैं और गुफा की सुरक्षा के लिए अन्य कदम भी उठाए जा रहे हैं।

राज्यों को महिला शिक्षकों की नियुक्ति के लिए केन्द्रीय सहायता

1623. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :** क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्राथमिक विद्यालयों में महिला शिक्षकों की नियुक्ति के लिए राज्यों को दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता में वृद्धि करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो राज्यों तथा केन्द्र के बीच ऐसे व्यय को वहन करने का आधार क्या है; और

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्रस्तावित व्यवस्था का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) सातवीं योजना में शैक्षिक रूप से पिछड़े नौ राज्यों के प्राइमरी स्कूलों में महिला शिक्षकों की नियुक्ति के लिए सहायता की योजना को जारी रखने का प्रश्न विचाराधीन है। ऐसी योजना के अंतर्गत व्यय को वहन करने के आधार को तभी अन्तिम रूप दिया जाएगा। जब सातवीं योजना में इस योजना को जारी रखने के लिए निर्णय लिया जाएगा।

कम्पोजिट परमिट वाले ट्रक

1624. **सैयद शाहबुद्दीन :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 31 मार्च, 1985 को कंपोजिट परमिट वाले ट्रकों की संख्या कितनी थी और उनका, राज्य वार, विवरण क्या है ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : एक विवरण संलग्न है।

विवरण

		31-3-85 तक मोटरयान अधिनियम की धारा 63 (II) के तहत जारी राष्ट्रीय परमिट	31-3-85 तक सार्वजनिक कैरियरों के लिए जारी क्षेत्रीय स्कीम परमिट
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	1337	1304
2.	असम	900	450
3.	बिहार	1237	1013
4.	गुजरात	1072	768
5.	हरियाणा	1055	729
6.	हिमाचल प्रदेश	585	854
7.	जम्मू और कश्मीर	785	706
8.	कर्नाटक	1200	848
9.	केरल	1257	841
10.	मध्य प्रदेश	1160	568
11.	महाराष्ट्र	890	1154
12.	मणिपुर	150	—
13.	मेघालय	149	424
14.	नागालैंड	245	385
15.	उड़ीसा	1033	900
16.	पंजाब	800	900

1	2	3	4
17.	राजस्थान	1199	882
18.	सिक्किम	—	—
19.	तमिलनाडु	1189	845
20.	त्रिपुरा	415	271
21.	उत्तर प्रदेश	891	500
22.	पश्चिम बंगाल	1306	301
23.	अंडेमान और निकोबार द्वीप समूह	—	—
24.	अरुणाचल प्रदेश	139	194
25.	चंडीगढ़	149	615
26.	दादरा और नागर हवेली	85	12
27.	दिल्ली	616	857
28.	गोवा, दमन और द्वीप	471	216
29	लक्षद्वीप	—	—
30.	मिजोरम	—	314
31.	पांडिचेरी	150	136

विदेशी सहयोग से मालगाड़ी डिब्बों का आधुनिकीकरण

1625. श्री सनत कुमार मंडल : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवी पंचवर्षीय योजना के दौरान मालगाड़ी डिब्बों के आधुनिकीकरण तथा उनकी उपलब्धता में सुधार करने की कोई योजना तैयार की गई है;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य रूपरेखा क्या है और यदि कोई विदेशी सहयोग मांगा गया है तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ग) कलकत्ता स्थित मालगाड़ी निर्माण एककों को, जिनके पास निर्माण आदेश की कमी के

कारण बड़े पैमाने पर मजदूरों की छटनी की जा रही है, अग्रिम निर्माण आदेश देने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी, हां।

(ख) (1) भारतीय रेलों ने, सीमित संख्या में आधुनिक माल बोगियां आयात करने तथा ऐसी बोगियां देश में ही निर्मित करने की तकनीक के लिए विश्व निविदाएं आमंत्रित की हैं।

(2) सातवीं योजना के दौरान 96,000 माल डिब्बों (चौपहिए के हिसाब से) की खरीद, बशर्ते धन उपलब्ध हो।

(3) खरीदे जाने वाले नए माल डिब्बों में यथा सम्भव रोलर/कार्टरिज बेयरिंग, बाल ब्रेक और हाई टेनसाइल सेन्टर बफर कपलर का उपयोग।

(ग) (1) 1985-86 के दौरान मालडिब्बों की खरीद 5000 की आरम्भिक संख्या से बढ़कर 12,000 कर दी गई है।

(2) 1986-87 में 20,000 मालडिब्बों की खरीद की योजना बनाई गई है।

अनैतिक व्यापार दमन अधिनियम के प्रावधानों की क्रियान्विति हेतु उठाए गए कदम

1626. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) "अनैतिक व्यापार दमन अधिनियम" के प्रावधानों को अधिक कठोर बनाने और महिलाओं को वेश्यावृत्ति से बचाने के लिये क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ख) क्या सरकार इस सुझाव पर विचार कर रही है कि योजना आयोग द्वारा विकास परियोजना के रूप में वैश्याओं के लिए सम्मानपूर्ण वैकल्पिक जीवन की व्यवस्था की जा सके ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) महिलाओं और लड़कियो में अनैतिक व्यापार दमन अधिनियम, 1956 में 1978 के संशोधन अधिनियम द्वारा संशोधन किया गया है ताकि इसे अधिक कारगर और सार्थक बनाया जा सके। संशोधित उपबन्धों में "वैश्यालय" की परिभाषा में "कन्वेयेन्स" भी जोड़ दिया गया है और "वैश्यावृत्ति" शब्द की पुनः परिभाषा की गई है। संरक्षण ग्रहों के अतिरिक्त राज्य सरकारों को संगठित उपचार की जरूरतमन्द महिलाओं और लड़कियों के लिए सुधारात्मक संस्थानों की स्थापना करनी होती है। 'विशेष पुलिस अधिकारी' को पुलिस उप अधीक्षक के स्थान पर एक ऐसे अधिकारी के रूप में पुनः परि-

भाषित किया गया है जो पुलिस निरीक्षक के रैंक से कम न हो। चूंकि तलाशी के दौरान उसी स्थान की प्रतिष्ठित महिला को गवाही देने के लिए उपस्थित करना कठिन होता था, इसलिए सम्बन्धित परन्तुक में समुचित संशोधन कर दिया गया है जिससे कि इस कार्य में अन्य स्थानों की महिलाओं को सम्बद्ध किया जा सके।

(ख) हमारे पास जरूरतमंद महिलाओं के प्रशिक्षण और पुनर्वास के लिए तथा वेश्यालयों से मुक्त कराई गई महिलाओं के लिए कई परियोजनाएं हैं जिनका देश के विभिन्न भागों में क्रियान्वयन किया जा रहा है।

वर्ल्ड बाडी बिल्डिंग चैम्पियनशिप, 1986

1627. श्रीमती ऊषा चौधरी : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ल्ड एम्येचोर बाडी बिल्डर्स एसोसिएशन ने भारत से 1986 वर्ल्ड बाडी बिल्डिंग चैम्पियनशिप की पेशकश की है और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है; और

(ख) उन देशों की संख्या तथा नाम क्या हैं जिनकी इस चैम्पियनशिप में भाग लेने की संभावना है और यह चैम्पियनशिप कहां होगी तथा इस बारे में अन्य ब्यौरा क्या है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) सरकार को ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

अनिवासी नाविकों को विभेदी मजूरी का बकाया

1628. डा० सुधीर राय : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ऐंडज समिति रिपोर्ट के आधार पर लंदन से अनिवासी नाविकों की विभेदी मजूरी की भारी बकाया राशि वापस लेने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : यू० के० फ्लैग जहाजों पर गैर-आवासी नाविकों के रोजगार के कारण 1974 से 1978 तक वित्तीय सहायता सम्बन्धी प्रबन्ध किए जाते थे, इस अवधि के दौरान 16 मिलियन रुपये की राशि भारतीय नाविक कल्याण निधि सोसायटी को दी गई। तथापि यू० के० की राष्ट्रीय नाविक यूनियन की आपत्तियों और यू० के० के राष्ट्रीय मेरीटाइम बोर्ड करार के कारण जिसमें ब्रिटिश जहाजों पर सभी नाविकों को एक समान मजदूरी के भुगतान की व्यवस्था है, इस प्रबन्ध को जारी रखने के प्रयासों में अभी सफलता नहीं मिली है।

उड़ीसा में नई रेल लाइनें

1629. **श्री सोमनाथ रथ : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) सातवीं योजना अवधि के दौरान उड़ीसा राज्य में रेल लाइनों के निर्माण का लक्ष्य क्या है; और

(ख) क्या छठी योजना के लिए निर्धारित लक्ष्य को पूरी तरह से प्राप्त कर लिया गया है, और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) दिसम्बर, 1985 में, कोरापुट से मचिलीगुडा तक की नई लाइन को साइडिंग के रूप में यातायात के लिए खोल दिया गया है। मचिलीगुडा-रायगडा, तालचेर-सम्बलपुर और दैतारी-बांसपानी लाइनें जो अन्य अनुमोदित नई लाइन परियोजनाएं हैं का निर्माण संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार किया जा रहा है।

(ख) छठी योजना में, जखापुरा से दैतारी तक नयी लाइन माल यातायात के लिए मार्च 1981 में खोल दी गई थी। संसाधन की तंगी को ध्यान में रखते हुए उड़ीसा में किसी अन्य नई लाइन को पूरा करने का लक्ष्य छठी योजना में नहीं रखा गया।

पठानकोट और ज्वालामुखी रोड के बीच रेल सेवा

1630. **प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्या सरकार ने लोगों की लगातार मांग पर पठानकोट और ज्वालामुखी रोड (कांगड़ा घाटी रेलवे पर) के बीच नई गाड़ी चलाने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस गाड़ी को किस तारीख से चलाने का प्रस्ताव है और इसके चलाने का क्या समय होगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है और विलम्ब के क्या कारण हैं?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

कालेजों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विकास सहायता देने हेतु बनाए गए मानदण्डों पर पुनर्विचार

1631. **प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्या कालेजों को मिलने वाली विकास अनुदान की पात्रता शर्तों पर पुनर्विचार किया गया है ताकि इन शर्तों को अधिक उदार बनाया जा सके;

(ख) यदि हां, तो पुनर्विचार के क्या निष्कर्ष निकले और 31 मार्च, 1985 को विकास अनुदान पाने के लिए कितने कालेज पात्र थे तथा उक्त तिथि को ऐसे कालेजों का प्रतिशत कुल कालेजों की तुलना में कितना था; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और क्या इसके लिए शीघ्र पुनर्विचार और अध्ययन आरम्भ किया जाएगा ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने सातवीं योजना अवधि के दौरान कालेजों को अनुदान के लिए सहायता प्रदान करने की मार्गदर्शी रूपरेखा की समीक्षा की है। सातवीं योजना अवधि के दौरान प्रमुख कार्यक्रमों के लिए मार्गदर्शी रूपरेखा इस प्रकार होंगी :—

(i) **उपकरणों के लिए बुनियादी सहायता :**

डिग्री और/अथवा स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम प्रदान करने वाले कालेजों को सहायता 150/—रु० प्रति छात्र की दर से परिकलित की जाएगी यह एक कालेज के लिए अधिक से अधिक 1 लाख रु० तक हो सकती है।

(ii) **अवर-स्नातक शिक्षा के विकास के लिए सहायता :**

सहायता की सीमा इस प्रकार होगी :—

(एक) **कला, विज्ञान, वाणिज्य/बहु-संकाय कालेज**

छात्र दाखिला	सहायता की सीमा
250 से 500 तक	4 लाख रु०
501 से 1000 तक	5 लाख रु०
1001 से 2000 तक	7 लाख रु०
2001 और अधिक	8 लाख रु०

(दो) महिला कालेजों तथा पिछड़े तथा ग्रामीण क्षेत्रों में स्थित कालेजों की सहायता

छात्र दाखिला	सहायता सीमा
150 से 500 तक	4 लाख रु०
501 से 1000 तक	5 लाख रु०
1001 से 2000 तक	7 लाख रु०
2001 तथा अधिक	8 लाख रु०

(iii) कालेजों में स्नातकोत्तर शिक्षा के विकास के लिए सहायता

(एक)	मानविकी तथा सामाजिक विज्ञान विभाग	प्रत्येक विभाग के लिए 2.00 लाख रु०
(दो)	भूगोल, गणित सांख्यिकी और मनोविज्ञान विभाग	प्रत्येक भाग के लिए 2.50 लाख रु०
(तीन)	भौतिकी रसायन-विज्ञान वनस्पति-विज्ञान प्राण विज्ञान, जीव रसायन, गृह विज्ञान, और सूक्ष्म जीव विज्ञान विभाग	प्रत्येक विभाग के लिए 3.00 लाख रु०

(iv) अवर स्नातक शिक्षा का विकास

पुस्तकालय के व्यवसायिक स्टाफ सहित शिक्षण तथा तकनीकी स्टाफ	100%
पुस्तक बैंक सहित पुस्तक तथा पत्रिकाएं	100
प्रयोगशाला तथा श्राव्य-दृश्य उपकरण सहित उपस्कर	100%
कार्यशाला रोड/पशु-गृह/संग्रहालय/पौधा-घर	50%
केन्टीन भवन/गैर आवासीय छात्र केन्द्र	50%
स्वास्थ्य केन्द्र-भवन और उपकरण	50%
व्यायामशाला सहित खेलकूद की सुविधाओं का विकास	50%

(v) स्नातकोत्तर शिक्षा का विकास

पुस्तक बैंक सहित पुस्तकें, पत्रिकाएं तथा श्रव्य-दृश्य और रेपरोग्राफिक सुविधाएं, उपस्कर सहित	100%
शिक्षक-शिक्षावृत्ति, आंकड़े-संकलन, अनुसंधान कागज तैयार करने के लिए क्षेत्र-कार्य संकाय/सुधार कार्यक्रम सहित।	100%

नई मार्गदर्शी रूपरेखाओं के अनुसार पात्र कालेजों की संख्या के बारे में तभी पता चलेगा जब विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को कालेजों से प्रस्ताव प्राप्त होंगे।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

ठेकेदारों द्वारा काम के ठेके से मुकर जाने से राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण कार्यों में विलम्ब

1632. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले तीन वर्षों के दौरान ठेकेदारों द्वारा काम के ठेके से मुकर जाने के कारण राष्ट्रीय राजमार्गों से सम्बन्धित निर्माण कार्यों में विलम्ब हुआ है; और

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

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी हां।

(ख) राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यों की कार्य-निष्पादन एजेंसियां राज्य सरकारें होती हैं और वे ही इन कार्यों के लिए ठेके देती हैं। इस समय सारे देश में 1600 से भी ज्यादा निर्माण कार्य चल रहे हैं। इन निर्माण कार्यों में से लगभग 33 निर्माण कार्य ऐसे होंगे, जो कांट्रेक्ट के पूरा न हो सकने के कारण प्रभावित हैं। ऐसे मामलों में राज्य लोक निर्माण विभाग कांट्रेक्ट की शर्तों के अनुसार कार्रवाई करता है और स्थिति के अनुसार या तो नए कांट्रेक्ट दिए जाते हैं या कार्य विभाग द्वारा किया जाता है।

विकलांगों की शिक्षा के लिए विशेष योजना

1633. **श्री विजय एन० पाटिल :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विकलांगों की शिक्षा के लिए वर्ष 1984-85 और 1985-86 के दौरान कितनी धन-राशि स्वीकृत की गई;

(ख) क्या सरकार ने विकलांगों की शिक्षा के लिए कोई विशेष योजना बनाई है; और

(ग) यदि हां, तो विकलांगों के लाभ के लिए प्रस्तावित शिक्षा के विभिन्न पहलुओं का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) विकलांगों की शिक्षा के लिए एक विशेष योजना, विकलांग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा योजना के नाम से जानी जाती है। ये योजना केन्द्र प्रायोजित योजना है जिसमें कुछ श्रेणियों के शिक्षा देने योग्य शारीरिक रूप से विकलांग बच्चों को सामान्य बच्चों के साथ सामान्य बच्चों के स्कूलों में विशेष सहायता और विकलांगों को पढ़ाने के लिए विशेष रूप से प्रशिक्षित अध्यापकों की मदद से स्कूलों में प्रायोजित किया जाता है।

इस योजना के अन्तर्गत वर्ष 1984-85 के दौरान राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों को कुल 67.32 लाख रुपये के अनुदान मुक्त किए गए और वर्ष 1985-86 में फरवरी, 1986 तक 25.00 लाख रुपये की राशि मुक्त की गई।

इस योजना के अन्तर्गत पढ़ने वाले विकलांग बच्चों के लिए भी शिक्षा की वही पद्धति अपनाई

जाने की आशा है जो सामान्य बच्चों के लिए है और इसमें यदि, आवश्यक हो तो, परिवर्तन कार्यान्वियन एजेंसी द्वारा निश्चित किए जाते हैं।

दिल्ली परिवहन निगम के उड़न दस्तों द्वारा ध्यान में लाये गये दुर्व्यवहार और बस न रोके जाने के मामले

1634. श्री अनन्त प्रसाद सेठी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम के उड़न दस्तों को शहर में चलने वाली निगम की बसों के कर्मचारियों पर नजर रखने के लिए नियुक्त किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो पिछले एक वर्ष के दौरान कंडक्टरों द्वारा यात्रियों से दुर्व्यवहार किए जाने और ड्राइवरों द्वारा बस स्टैंड पर ठीक से बसें न रोके जाने के कितने मामले इन दस्तों द्वारा दिल्ली परिवहन निगम के ध्यान में लाए गए हैं ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी हां। दिल्ली परिवहन निगम ने 1-10-85 से मोबाइल स्क्वैड तैनात किए हैं जो चालकों के ड्राइविंग व्यवहार और उनके द्वारा उस दौरान की गई अन्य अनियमितताओं की रोकथाम करेंगे।

(ख) 1-10-85 से 15-2-86 की अवधि के दौरान मोबाइल चैकिंग स्क्वैड ने जो विभिन्न अनियमितताएं पकड़ी, उनकी संख्या इस प्रकार है :—

(1) बसें जो नहीं रुकीं	369
(2) उचित स्टाप पर बसों की गलत पार्किंग	145
(3) कन्डक्टरों द्वारा यात्रियों को टिकट जारी नहीं किए गए	38
(4) बिना वर्दी के बस कर्मचारी	355
(5) गन्तव्य बोर्ड रोशनी रहित बसें	1228
(6) उचित सीटों के बिना	999
(7) अन्य	2090
कुल	5224

शिकायत की गम्भीरता को देखते हुए, गलती करने वाले कर्मचारी के विरुद्ध, उसे बर्खास्त किए जाने सहित, अनुशासनिक कार्रवाई की जाती है।

झारसगुडा — टिटिलागढ़ यात्री गाड़ी को रायगड़ा तक बढ़ाना

1635. श्री जगन्नाथ पटनायक : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या झारसगुडा—टिटिलागढ़ यात्री गाड़ी को रायगड़ा तक बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) टिटिलागढ़ और रायगड़ा के बीच लाइन क्षमता की तंगी और रायगड़ा में सुविधाओं की कमी के कारण यह विस्तार व्यावहारिक नहीं है।

घरों में एस्बेस्टस के प्रयोग से होने वाली बीमारियां

1636. श्री चिन्तामणि जैना : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि घरों में एस्बेस्टस के प्रयोग से कतिपय बीमारियां उत्पन्न होती हैं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या गृह निर्माण में एस्बेस्टस के उपयुक्त विकल्प का पता लगाने के लिए कोई प्रयोग किया गया है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) घरों में एस्बेस्टस और भवन सामग्री के प्रयोग के प्रभाव का मूल्यांकन करने के लिए भारत में अब तक कोई अध्ययन नहीं किया गया है। तथापि अन्यत्र किए गए अध्ययनों से यह पता चलता है कि एस्बेस्टस से होने वाले खतरे के कारण निवासियों पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ता है।

(ख) भारत सरकार, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय को भवन सामग्री में इस्तेमाल के लिए एस्बेस्टस का पता लगाने के लिए किसी प्रयोग की जानकारी नहीं है।

दहेज विरोधी अधिनियम का लागू किया जाना

1637. डा० बी० एल० शैलेश : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दहेज विरोधी अधिनियम के उपबन्धों को लागू करके महिलाओं पर अत्याचार

करने वालों से निपटने के लिए अनेक उपाय किये जाने के बावजूद भी बहुओं को जलाये जाने, बहुओं को पीटने और पर्याप्त दहेज न लाने के कारण घर से निकालने के मामलों में कोई कमी नहीं आई है;

(ख) यदि हां, तो दहेज की शिकार इन अभागिन महिलाओं के बचाव के लिए सरकार द्वारा अन्य क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकारी कर्मचारियों और उनके परिवारों के बारे में शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि उन्होंने दहेज की मांग की है और बहुओं को घर से निकाला है;

(घ) यदि हां, तो राजधानी में कार्यरत ऐसे कर्मचारियों के विरुद्ध मंत्रालय-वार/विभाग-वार कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ङ) प्रत्येक मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) किये गए बहुत से उपायों के बावजूद अभी स्थिति संतोषजनक नहीं है।

(ख) संशोधित दहेज निषेध अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार महिला स्वयंसेवी संगठनों को पीड़ितों की तरफ से पुलिस में पहली सूचना रिपोर्ट (एफ० आई० आर०) दर्ज कराने का प्राधिकार दिया गया है। अधिनियम को कारगर ढंग से कार्यान्वित करने हेतु स्वयंसेवी संगठनों/संबंधित प्रशासकों से निकट संबंध रखा जाता है। दिल्ली में विशेष दहेज कक्ष को सुदृढ़ बना दिया गया है। महिला विभाग में हाल ही में राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों में अधिनियम के कार्यान्वयन के प्रबोधन हेतु एक विशेष कानूनी कक्ष खोला गया है।

(ग) से (ङ) जानकारी एकत्रित की जा रही है।

"ओन युअर वैगन स्कीम"

1638. श्री मूल चन्द डागा : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे ने "ओन युअर वैगन स्कीम" शुरू की है;

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

(ग) क्या यह योजना प्रयोगात्मक आधार पर शुरू की गई है; और

(घ) यदि ठीक कार्य न करने के कारण रेलवे ने इस योजना को समाप्त कर दिया तो इन डिब्बों का क्या होगा।

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (घ) माल डिब्बों के

स्वामित्व के लिए एक प्रस्ताव उपयोगकर्ता एजेंसियों को भेज दिया गया है। अभी तक अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

केरल में पहाड़ी राजमार्ग योजना

1639. प्रो० पी० के० कुरियन : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सातवीं योजना के दौरान अन्तर्राज्यीय या आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत केरल के पश्चिमी घाट क्षेत्र में पहाड़ी राज्यमार्ग योजना शामिल करने का है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी, नहीं।

(ख) वित्तीय कठिनाइयों के कारण केरल में पर्वतीय राजमार्गों अथवा अन्तर्राज्यीय या आर्थिक महत्व की राज्य की सड़कों के लिए केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के तहत किसी अन्य राज्य स्कीम के लिए केन्द्रीय सहायता प्रदान करना सम्भव नहीं है।

[हिन्दी]

नलबन्दी/नसबन्दी के लिए उपाय

1640. श्री काली प्रसाद पांडेय
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अक्तूबर, 1985 जनवरी, 1986 की अवधि के दौरान राज्यवार कितनी नलबन्दी/नसबन्दी की गई;

(ख) क्या यह सच है कि दिल्ली, उत्तर प्रदेश और अनेक राज्यों में प्रत्येक पुलिस अधिकारी और अन्य विभाग के अधिकारियों के लिए यह अनिवार्य कर दिया गया है कि प्रत्येक अधिकारी नसबंदी/महिला नसबंदी के 10 मामले दें और इस सम्बन्ध में विभिन्न प्रकार से दबाव डाला जा रहा है; यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार के निदेश क्या है; और

(ग) लोगों को नसबन्दी/महिला नसबन्दी के लिए उत्साहित करने हेतु किये जा रहे अन्य उपायों का ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) अक्तूबर, 1985

से जनवरी, 1986 के दौरान किये गये नसबन्दी आपरेशनों (पुरुष और महिला) की राज्यवार संख्या का एक विवरण संलग्न है।

(ख) और (ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार पुलिस अधिकारियों पर कोई बाध्यता नहीं रखी गई है। वैसे, अन्य विभागों के अधिकारियों को इस कार्यक्रम में सक्रिय रूप से शामिल किया जाता है। सरकार ने राज्यों को हिदायतें दे दी हैं कि वे परिवार कल्याण कार्यक्रम को पूर्णतः स्वैच्छिक आधार पर लागू करना सुनिश्चित करें। गर्भ निरोधन के अवसानक तरीकों के स्वीकार्यताओं सहित छोटे परिवार के सिद्धांत को प्रभावकारी ढंग से अपनाने के लिए जो उपाय किए जा रहे हैं वे इस प्रकार हैं : तरीका विशेष अभियानों और बेहतर संचार साधनों के माध्यम से गर्भरोधन की मांग बढ़ाना, दूर-दराज के क्षेत्रों की गुणवत्ता में सुधार करना, विभिन्न स्तरों पर सरकार के विभिन्न विभागों के कर्मचारियों को शामिल करना, जन शिक्षा को तेज करना, बच्चों को जीवित रहने की दर में वृद्धि करना तथा स्वैच्छिक संगठनों को शामिल करके अधिक से अधिक लोगों को शामिल करना।

विवरण

1985-86 (अक्तूबर, 85-जनवरी, 86) के दौरान नसबन्दी

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	पुरुष नसबन्दी	महिला नसबन्दी	योग
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	11,590	1,32,834	1,44,424
2.	असम	12,472	23,418	36,890
3.	बिहार	13,519	1,41,205	1,54,724
4.	गुजरात	20,004	1,43,000	1,63,004
5.	हरियाणा	5,113	41,591	46,704
6.	हिमाचल प्रदेश	2,835	15,043	17,878
7.	जम्मू व कश्मीर	1,718	10,605	12,323
8.	कर्नाटक	6,391	1,16,258	1,22,649
9.	केरल	2,647	62,048	64,695
10.	मध्य प्रदेश	21,434	1,48,890	1,70,324

1	2	3	4	5
11.	महाराष्ट्र	35,948	1,74,966	2,10,914
12.	मणिपुर*	297	1,579	1,876
13.	मेघालय*	2	114	116
14.	नागालैंड*	12	116	128
15.	उड़ीसा	6,434	70,037	76,471
16.	पंजाब	2,085	20,975	23,060
17.	राजस्थान	4,833	1,23,348	1,28,181
18.	सिक्किम	77	239	316
19.	तमिलनाडु	18,327	1,42,612	1,60,939
20.	त्रिपुरा	164	1,037	1,208
21.	उत्तर प्रदेश	29,445	2,44,615	2,74,060
22.	पश्चिम बंगाल	6,441	87,606	94,047
23.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	64	452	516
24.	अरूणाचल प्रदेश	27	432	459
25.	चंडीगढ़	121	748	869
26.	दादर व नगर हवेली	206	284	490
27.	दिल्ली	1,023	8,679	9,702
28.	गोवा, दमन व दीव	7	1,965	1,972
29.	लक्षद्वीप	27	1	28
30.	मिजोरम	11	747	758
31.	पांडिचेरी	310	1,709	2,019

1	2	3	4	5
32.	रक्षा मंत्रालय	2,145	4,074	6,219
33.	रेल विभाग	17,225	6,991	8,216
	अखिल भारत	2,06,954	17,29,218	19,36,172

× आंकड़े अनन्तिम हैं।

*अक्तूबर, 85—दिसम्बर 85 की अवधि के आंकड़े।

आसाम मेल को बरास्ता गोरखपुर-सिवान-सोनपुर चलाना

1641. **श्री काली प्रसाद पांडेय** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार आसाम मेल रेलगाड़ी को, जो इस समय बरास्ता पटना-मोकामा होकर चलती है, बरास्ता गोरखपुर-सिवान-सोनपुर चलाने का है;

(ख) क्या यह सच है कि जयन्ती जनता सुपरफास्ट रेलगाड़ी ही लखनऊ-गोरखपुर सिवान-सोनपुर रेल लाइन पर चलने वाली एक मात्र रेलगाड़ी है, जो लोगों की आवश्यकता पूरी नहीं कर पा रही है;

(ग) यदि हां, तो कब तक आसाम मेल को बरास्ता गोरखपुर-सिवान-सोनपुर चलाये जाने की सम्भावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) यद्यपि लखनऊ-सिवान-सोनपुर खंड पर केवल एक सुपरफास्ट गाड़ी चलती है, फिर भी इस खंड पर अन्य एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं।

(ग) आसाम मेल का मार्ग बदल कर गोरखपुर के रास्ते करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) इसी मार्ग पर एक नई सुपरफास्ट गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है। 1-4-1986 से लखनऊ और न्यू बोंगाईगांव के बीच सप्ताह में तीन दिन चलने वाली एक अन्य एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जायेगी।

कुष्ठ रोग के इलाज के लिए एक अस्पताल

1642. **डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली में कुष्ठ रोग के इलाज के लिए एक अस्पताल खोलने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो यह अस्पताल कब तक काम करना आरम्भ कर देगा;

(ग) क्या सरकार ने देश के अन्य भागों में भी ऐसे अस्पताल खोलने का निर्णय किया है; और

(घ) यदि हां, तो उनकी स्थान-वार संख्या कितनी है तथा यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (घ) राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत दिल्ली सहित देश के किसी भी स्थान पर अलग से कुष्ठ रोग अस्पताल खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है। बहु-औषध विधानों को आरम्भ करने से रोगियों के जीवन की आम गतिविधियों को प्रभावित किये बिना ही उनके घरों में इलाज करना सम्भव है अतः अब घर पर ही इलाज करने पर जोर दिया जाता है। लेकिन रोगियों को शल्य चिकित्सा अथवा अन्य जटिलताओं के इलाज के लिए जनरल अस्पतालों में दाखिल किया जाता है।

उत्तराखंड अनुसंधान संस्थान द्वारा सर्वेक्षण

1643 **डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई स्थापित उत्तराखंड अनुसंधान संस्थान द्वारा ऐतिहासिक सर्वेक्षण और अनुसंधान कार्य किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सर्वेक्षण के परिणामस्वरूप पुराकालीन ताम्रपत्र पाये गये हैं; और

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

शिक्षा और संस्कृति विभाग में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) उत्तराखंड शोध संस्थान (उत्तराखंड रिसर्च इन्स्टीट्यूट) खेड़ाकल, नवासु, पौढ़ी गढ़वाल, उत्तर प्रदेश ने समय-समय पर उत्तराखंड क्षेत्र में कुछ शिलालेखों के होने की रिपोर्ट की है। उत्तराखंड शोध संस्थान के निदेशक से अन्वेषण के ब्यौरे भेजने का अनुरोध किया गया है।

(ख) और (ग) ताम्रपत्रों की खोज की अभी तक रिपोर्ट नहीं मिली है।

[अनुवाद]

एकीकृत बाल विकास योजना के अन्तर्गत नई परियोजनाएं

1644. डा० फूलरेणु गुहा
श्री अजय विश्वास
श्री सुभाष यादव
श्री धर्मपाल सिंह मलिक
: क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम क्या हैं जहां पर अब तक एकीकृत बाल विकास योजना लागू की गई है;

(ख) सातवीं योजना में उक्त योजना में और कितनी परियोजनाएं शामिल की जाएंगी;

(ग) क्या सभी जिलों में उक्त योजना में आरम्भ की जाएंगी;

(घ) यदि नहीं, तो सभी जिलों को इसमें कब तक शामिल किया जाएगा;

(ङ) उक्त योजना के अन्तर्गत अब तक की उपलब्धियां क्या हैं; और

(च) वर्ष 1985-86 और 1986-87 के दौरान इस योजना के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभाग में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) समेकित बाल विकास सेवा योजना (आई० सी० डी० एस०) सभी राज्यों और केन्द्र शासित प्रदेशों में चल रही है।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के लिए अनन्तिम रूप से 1000 समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) योजना का चरणबद्ध तरीके से विस्तार किया जा रहा है। अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों तथा शहरी गन्दी बस्तियों के घनी आबादी वाले क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाती है। अतः सभी जिलों को शामिल करने के लिए कोई निश्चित समय सीमा नहीं है।

(ङ) 1984-85 तक, 1019 केन्द्रीय प्रायोजित समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाएं स्वीकृत की गई थीं। ऐसी 210 परियोजनाएं 1985-86 के लिए स्वीकृत की गई हैं जबकि 1986-87 के लिए 240 परियोजनाएं आवंटित की गई हैं। इसके अतिरिक्त राज्य क्षेत्रों में 129

परियोजनाएं 1984-85 तक 117 और 1985-86 में 12 परियोजनाएं शुरू की गई हैं।

एक समेकित बाल विकास सेवा परियोजना स्वीकृत करने की तारीख से लगभग 18-24 महीनों के भीतर चालू हो जाती है। 1112 परियोजनाओं से प्राप्त 31-12-1985 को समाप्त अवधि की स्थिति रिपोर्ट के अनुसार, 1001 परियोजनाएं चालू हो गई थीं। इन परियोजनाओं में 95,365 आंगनबाड़ियां, 62.27 लाख बच्चों और 12.36 लाख गर्भवती महिलाओं और दूध पिलाने वाली माताओं को पूरक पोषाहार प्रदान कर रही थीं। 104712 आंगन बाड़ियां 35.92 लाख बच्चों को अनौपचारिक स्कूल पूर्व शिक्षा प्रदान कर रही थीं।

(घ) 1985-86 और 1986-87 के लिए बजट प्रावधान क्रमश: 72.50 करोड़ रुपये और 77 करोड़ रुपये हैं।

इंजीनियरिंग कालेजों द्वारा लिए जाने वाले प्रावेशिक शुल्क (केपिटेशन फी) का उत्सादन

1645. डा० सुधीर राय
श्री डी० के० नायकर
श्री टी० बशीर
: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार गैर-सरकारी तौर पर चलाए जा रहे इंजीनियरिंग द्वारा प्रावेशिक शुल्क वसूल किए जाने की बुराई पर बिल्कुल प्रतिबन्ध लगाने के उपायों पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस बारे में किए जाने वाले प्रस्तावित उपायों का ब्यौरा क्या है?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) इंजीनियरी कालेजों द्वारा ली जा रही प्रति व्यक्ति शुल्क को समाप्त करने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम का संशोधन एक आवश्यक उपाय रहा है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग संशोधन अधिनियम 1984 अन्य बातों के साथ-साथ आयोग को उच्च शिक्षा संस्थानों द्वारा लिए जाने वाले शिक्षा शुल्क और अन्य शुल्कों के मापदण्ड निर्धारित करने का अधिकार प्रदान करता है। यह अधिनियम आयोग को अनुदान अस्वीकार करने और/या किसी विशेष या अन्य विश्वविद्यालय से ऐसी संस्थानों के साथ सम्बद्धता को अस्वीकार करने का भी अधिकार देता है, जो इस प्रावधान को अधिक्रमण करता है।

[हिन्दी]

रेल द्वारा कोयले की ढुलाई

1646. श्री महेन्द्र सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे ने वर्ष 1984-85 के दौरान 1160 लाख मीट्रिक टन कोयले की ढुलाई की थी, जिसके वर्ष 1989-90 में बढ़कर 1730 लाख मीट्रिक टन होने की संभावना है; और

(ख) रेलवे द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान कितने कोयले की ढुलाई की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) रेलों ने 19 4-85 के दौरान 102 मिलियन टन कोयला ढोया है। 1989-90 में यह 152 मिलियन टन तक हो जाने की प्रत्याशा है।

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में (दिसम्बर, 1985 तक) रेलों द्वारा ढोये गये कोयले की मात्रा नीचे दी गयी है।

वर्ष	मिलियन टन में
1982-83	94.6
1983-84	100.5
1984-85	102.0
1985-86 (दिसम्बर, 85 तक)	81.0

[अनुवाद]

श्रीनगर और जम्मू में माल और टिकटों की बुकिंग की व्यवस्था के बारे में रेलवे द्वारा विज्ञापन

1647. प्रो० सैफुद्दीन सोज : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने श्रीनगर और जम्मू में माल और टिकटों की बुकिंग की व्यवस्था करने के बारे में कोई विज्ञापन दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इस विज्ञापन के उत्तर में कोई टेंडर प्राप्त हुए हैं और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी हां।

(ख) जी, हां। तीन निविदायें प्राप्त हुई थीं लेकिन पहले वाले आउट एजेंटों द्वारा उठाये गये विवादों पर मध्यस्थता करने के लिए मध्यस्थ की नियुक्ति करने के सम्बन्ध में जिला न्यायाधीश, श्रीनगर के आदेशों को ध्यान में रखते हुए इन निविदाओं पर कार्रवाई नहीं की जा सकी।

हुबली को वायुदूत सेवा से जोड़ना

1648. श्री डी० के० नायकर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हुबली (कर्नाटक) में हवाई अड्डे के निर्माण में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) वहां वायुदूत सेवा कब तक कार्य करना आरम्भ कर देगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) कर्नाटक सरकार द्वारा हुबली हवाई अड्डे का विकास किया जा रहा है। अभी तक राज्य सरकार से कोई प्रगति रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है, परन्तु ऐसा पता चला है कि स्थल पर कार्य प्रारम्भ हो गया है।

(ख) वायुदूत केवल तभी हुबली के लिए सेवाओं का प्रचालन करेगा जबकि हवाई अड्डा तैयार हो जाएगा।

ग्रीन कार्ड की सुविधा

1649. श्री दिग्विजय सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवार नियोजन कार्यक्रम के अन्तर्गत ग्रीन कार्ड की सुविधा का लाभ उठाने के लिए व्यक्तियों को आकर्षित करने हेतु कोई राज्य-वार लक्ष्य निर्धारित किए गए थे;

(ख) यह लक्ष्य कितने प्रतिशत पूरा हुआ; और

(ग) यदि लक्ष्य प्राप्ति में कोई कमी रही है, तो उसके क्या कारण हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) दो बच्चों के बाद अवमानक तरीकों के प्रत्येक स्वीकारकर्ता को प्रोत्साहन के रूप में ग्रीन कार्ड दिया जाता है जिससे कि संबंधित राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा लिये जाने वाले निर्णय के अनुसार उन्हें कतिपय सुविधाएं प्राथमिकताएं मिल सकें।

सरकार द्वारा परिवार नियोजन के विभिन्न तरीकों के अंतर्गत लक्ष्य राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के परामर्श से निर्धारित किये जाते हैं। चालू वर्ष के दौरान अनुपातिक लक्ष्यों की उपलब्धि इस प्रकार

रही : नसबन्दी 82.3 प्रतिशत, आई०यू०डी० 95.8%, प्रचलित गर्भ निरोधकों के उपयोगकर्ता 73.5 प्रतिशत तथा खाई जाने वाली गोलियों के उपयोगकर्ता 74.2 प्रतिशत। इस कार्यक्रम का प्रभावकारी कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए एक सुस्पष्ट कार्यनीति अपनाई गई है। इस कार्यनीति की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं :—बेहतर संचार साधनों द्वारा गर्भ निरोधन की मांग बढ़ाना, दूर दराज के क्षेत्रों के लिए सेवाओं का विस्तार करना, अधिक से अधिक लोगों की भागीदारी को बढ़ावा देना, जनसंख्या संबंधी शिक्षा को तेज करना, बच्चों के जीवित रहने की दर में वृद्धि करना और कार्यक्रम के ढांचे का पुनर्गठन करना और प्रबंध में सुधार लाना।

सौराष्ट्र और कच्छ जिलों में वाष्प इंजनों को डीजल इंजनों से बदलना

1650. श्री दिग्विजय सिंह : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सौराष्ट्र और कच्छ के सूखा प्रभावित जिलों में वाष्प इंजनों को चलाने के लिए पानी प्राप्त करने में कठिनाई हो रही है;

(ख) इस संबंध में कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार वाष्प इंजनों को डीजल इंजनों से बदलने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) पश्चिम रेलवे राजकोट तथा भावनगर मंडलों में जो सूखाग्रस्त हैं, भाप इंजनों के लिए पानी उपलब्ध होने में इस समय कुछ कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है।

(ख) भाप इंजनों की बजाय डीजल इंजन चला कर पानी का उपयोग सीमित करने के लिए हाल ही में कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ग) इन क्षेत्रों में चल रहे भाप इंजनों को डीजल इंजनों से बदलने के बारे में संसाधन उपलब्ध होने पर और अन्य प्राथमिकताओं को दृष्टि में रखकर विचार किया जायेगा।

(घ) भाग (ग) के उत्तर को देखते हुए, प्रश्न ही नहीं उठता।

खाड़ी क्षेत्र के लिए विमान-किराये में कमी

1651. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने खाड़ी क्षेत्र के लिए विमान-किराये में कमी करने के लिए मामला आई०ए०टी०ए० के साथ उठाया है;

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ एयरलाइनों की एक संस्था है, सरकारों की नहीं। इसलिए सरकार के लिए यह उपयुक्त नहीं होगा कि वह विमान किराये का मुद्दा अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ के साथ उठाए।

सम्बलपुर-तालचेर रेल लाइन

1652. **श्रीमती जयन्ती पटनायक**
श्री बृज मोहन महन्ती : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में सम्बलपुर-तालचेर रेल लाइन की अनुमानित लागत क्या है;

(ख) उस लाइन के निर्माण के लिए अब तक कितनी राशि मंजूर की गई है;

(ग) उपरोक्त लाइन का निर्माण किस वर्ष तक पूरा हो जाने की सम्भावना है; और

(घ) इस संबंध में क्या प्रगति हुई है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) 58 करोड़ रुपये।

(ख) मार्च, 1986 तक 5 करोड़ रुपये।

(ग) लाइन का पूरा होना आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है.

(घ) इस समय प्रगति 3 प्रतिशत है।

योजना आयोग द्वारा रेल परियोजनाओं के लिए धन का आबंटन

1653. **श्री बी० बी० देसाई** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने 1986-87 की योजना में रेलवे को इस शर्त पर अधिक धन का आबंटन करने का वायदा किया है कि रेलवे का अंशदान कम से कम 50 प्रतिशत होगा; और

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे द्वारा 1986-87 के लिए तैयार की गई योजनाओं में धन की कमी के कारण काट-छांट किए जाने या उन्हें छोड़ दिए जाने की संभावना समाप्त हो गई है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) :(क)जी नहीं। 1986-87 के लिए 2650 करोड़ रुपये के अनुमोदित परिव्यय में रेलें हर हालत में 1335 करोड़ रुपये अर्थात अपने आंतरिक संसाधनों से लगभग 52 प्रतिशत का योगदान कर रही हैं।

(ख) इस व्यय में कटौती करने की कोई संभावना नहीं है।

खेल संगठनों तथा राज्य सरकारों के क्रिया-कलापों की समीक्षा

1654. श्री बाला साहेब विखे पाटिल : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खेल प्राधिकरण द्वारा खेलों को प्रोत्साहन दिए जाने के मामले में खेल संगठनों और राज्य सरकारों के कार्यकलापों की समीक्षा की गई है; और

(ख) यदि हां, तो की गई समीक्षा का ब्योरा क्या है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

अमरीका की बोइंग एयरप्लेन कम्पनी द्वारा बोइंग वायुयानों की वापस खरीद

1655. डा० बी० एल० शैलेश
श्री यशवन्तराव गडाख पाटिल
श्री एम० रघुमा रेड्डी
श्री वी० तुलसी राम
श्री सरफराज अहमद
: क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यू० एस० बोइंग एयर प्लेन कम्पनी ने 7 जे 7 एस, जो कि विकास के उन्नत स्तर पर है, सहित इसकी एयरक्राफ्ट की पूरी रेंज के बदले में इंडियन एयरलाइन्स के 737 बोइंग विमान के पूरे बेड़े को वापस खरीदने की सरकार से नई पेशकश की है;

(ख) यदि हां, तो इस पेशकश के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या बोइंग कम्पनी ने वापस खरीदने की गारन्टी के साथ लाइसेंस समझौते के अंतर्गत बोइंग विमान के पुर्जों और सब-असेम्बली के निर्माण के लिए भारत के साथ एक दीर्घावधि प्रौद्योगिकी अंतरण समझौते का भी प्रस्ताव रखा है; और

(घ) क्या सरकार ने एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स की विमानों की आवश्यकता संबंधी कार्यक्रमों की जांच के लिए उच्चाधिकार प्राप्त समिति का गठन किया है और यदि हां, तो उक्त समिति की रिपोर्ट कब तक प्राप्त होने की संभावना है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं है।

(ग) जी, हां। तथापि, बोइंग कम्पनी ने प्रौद्योगिकी अन्तरण करार के ब्यौरों तथा क्षेत्र के संबंध में कोई जानकारी नहीं दी है।

(घ) जी, हां। अन्य बातों के साथ-साथ ग्रुप के विचारार्थ विषयों में सन् 2000 तक विमान की जरूरतों के संबंध में अध्ययन तथा संबंधित उपकरण शामिल हैं। ऐसी आशा है कि दल 15 जून, 1986 तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर देगा।

[हिन्दी]

मऊ रेलवे स्टेशन (आजमगढ़) के निकट उपरिपुल

1656. **श्री राजकुमार राय** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के आजमगढ़ जिले में मऊ रेलवे स्टेशन के निकट उपरिपुल का शिलान्यास किया गया था;

(ख) यदि हां, तो उक्त पुल का निर्माण-कार्य कब तक पूरा हो जाने की सम्भावना है; और

(ग) इस पुल का निर्माण-कार्य पूरा होने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) रेलवे द्वारा रेलपथ के ऊपर मुख्य पुल का निर्माण तथा राज्य के लोक निर्माण विभाग द्वारा पहुंच मार्गों का निर्माण करना है। रेलवे ने अपने हिस्से के काम का ठेका उत्तर प्रदेश पुल निगम को दे दिया है। अस्थायी सड़क मार्ग परिवर्तन का काम तथा प्रारम्भिक कार्य प्रगति पर हैं। ऊपरी सड़क पुल का निर्माण धन की उपलब्धता तथा राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों पर कार्य पूरा किये जाने पर निर्भर करेगा।

आजमगढ़ में केन्द्रीय विद्यालय

1657. श्री राजकुमार राय : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आजमगढ़ जिले उत्तर प्रदेश में मऊनाथ भंजन में एक केन्द्रीय विद्यालय खोलने के लिए जमीन उपलब्ध कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो इसका निर्माण-कार्य कब तक आरम्भ होने की संभावना है; और

(ग) उक्त केन्द्रीय विद्यालय खोलने में सरकार द्वारा कितना समय लिए जाने की सम्भावना है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) मऊनाथ भंजन में केन्द्रीय विद्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव केन्द्रीय विद्यालय संगठन के विचाराधीन नहीं है।

[अनुवाद]

एक अन्य राष्ट्रीय खेल संस्थान की स्थापना

1658. श्री उत्तम राव पाटिल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में राष्ट्रीय खेल संस्थान, पटियाला के आधार पर एक अन्य राष्ट्रीय खेल संस्थान की स्थापना करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इसके लिए स्थान का चयन कर लिया गया है और इसको कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) जी, नहीं। तथापि नेताजी सुभाष राष्ट्रीय खेल संस्थान, पटियाला के दो क्षेत्रीय केन्द्र पहले ही कलकत्ता और बंगलौर में कार्य कर रहे हैं और एक अन्य केन्द्र को शीघ्र ही इम्फाल में स्थापित करने की योजना है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

यवतमाल (महाराष्ट्र) में बुकिंग और आरक्षण की सुविधाएं

1659. श्री उत्तम राव पाटिल : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यवतमाल (महाराष्ट्र) स्टेशन पर बम्बई और कलकत्ता की ओर जाने वाली गाड़ियों के लिए बुकिंग और आरक्षण की सुविधाएं देने की सम्भावना है; और

(ख) यदि हां, तो कब तक ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) यवतमाल स्टेशन पर बुकिंग सुविधाएं पहले से ही मौजूद हैं। यवतमाल को बम्बई की ओर जाने के लिए आरक्षण कोटा इस महीने से देने का प्रस्ताव है। कलकत्ता की ओर बहुत ही कम यातायात होने के कारण आरक्षण कोटे का औचित्य नहीं बनता है।

[हिन्दी]

कुष्ठरोगियों की चिकित्सा हेतु टीके

1660. श्री आर० एम० भोये : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हमारे चिकित्सकों या वैज्ञानिकों ने कुष्ठ रोग पर अनुसंधान करने के पश्चात इस बीमारी की रोकथाम के लिए कुछ नए और सफल टीकों का विकास किया है;

(ख) क्या इन टीकों को बाजार में लाया जा रहा है; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) अब तक तैयार की गई तीन वैक्सीनें लोगों के इस्तेमाल के लिए गुणकारी और उपयुक्त हैं, यह प्रमाणित करने के लिए उन पर क्लिनिकी परीक्षण किए जा रहे हैं। चूंकि कुष्ठ रोग के उभरने में समय ज्यादा होता है, इसलिए इन वैक्सीनों की गुणकारिता का मूल्यांकन करने में अधिक समय लगता है। इस अवस्था में इन्हें बाजार में लाने का प्रश्न नहीं उठता।

बिहार में बड़ी और मध्यम श्रेणी की सिंचाई योजनाएं कार्यान्वयनाधीन

1661. श्री डी० पी० यादव
श्री राम श्रेष्ठ खिरहर
डा० गौरी शंकर राजहंस
सैयद शाहबुद्दीन
: क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में बड़ी और मध्यम श्रेणी की कितनी सिंचाई योजनाएं क्रियान्वित की जा रही है और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) इन योजनाओं को पूरा करने में विलम्ब के क्या कारण हैं और इनका मूल और वर्तमान प्राक्कलन क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार सीतामढ़ी बागमती परियोजना, जिसकी वर्षों से अनदेखी की जा रही है, का अधिग्रहण करना है; और

(घ) बिहार की कितनी सिंचाई परियोजनाएं अभी विचाराधीन हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) (ख) और (घ) 12 बृहद और 27 मध्यम निर्माणाधीन स्कीमें कार्यान्वित की जा रही हैं। इसके अलावा, सातवीं योजना में राज्य सरकार द्वारा 5 बृहद और 14 मध्यम नई स्कीमों का प्रस्ताव किया गया है। इनमें से 39 का अनुमोदन हो गया है, 17 परीक्षणाधीन हैं और दो की परियोजना रिपोर्ट अभी प्राप्त होनी है। इनके पूरा होने में विलम्ब के मुख्य कारण परियोजनाओं का प्रचुरोद्भवन, भूमि अधिग्रहण में कठिनाइयां और दुर्लभ निर्माण सामग्री की कमी के कारण धन की कमी होना है। चूंकि लागत में वृद्धि हो रही है, इसलिए इन परियोजनाओं की वर्तमान लागत बताई नहीं जा सकती।

(ग) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

लेटरल मार्ग परियोजना के अन्तर्गत दरभंगा फारबिसगंज मार्ग

1662. **श्री डी० पी० यादव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लेटरल मार्ग परियोजना के अन्तर्गत दरभंगा, फारबिसगंज मार्ग नामक एक छोटा सा भाग लम्बे समय से पूरा होने की प्रतिक्षा में है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रक्षा की दृष्टि से इस मार्ग का अत्यन्त महत्व है और इसके पूरा होने से उत्तरी सिंध गंगा के क्षेत्र की अर्थव्यवस्था का विकास होगा;

(ग) यदि हां, तो यह कब पूरा होगा और इसके लिए कितनी केन्द्रीय सहायता दी जाएगी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट): (क) से (घ) उत्तर प्रदेश

में बरेली से असम में अमीनगांव (गुवाहाटी) तक जाने वाली पार्श्ववर्ती सड़क परियोजना केन्द्रीय सरकार के सहायता-अनुदान से पूरी हो चुकी है तथापि दरभंगा-फारबिसगंज सड़क पार्श्ववर्ती सड़क के रेखांकन का अनुसरण नहीं करती। सुरक्षा की दृष्टि से भी यह महत्वपूर्ण नहीं है। इसके अतिरिक्त धन की कमी के कारण केन्द्र द्वारा प्रायोजित किसी स्कीम के तहत इस समय इस सड़क का निर्माण करना सम्भव नहीं है।

[हिन्दी]

मनमाड-पैठ बलसाड़ रेल लाइन

1663. **श्री एस० एस० भोये** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे को जोड़ने के लिए मनमाड-पैठ बलसाड़ रेल लाइन का कोई सर्वेक्षण किये जाने की सम्भावना है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार दोनों रेलों को जोड़ने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है और सर्वेक्षण कब तक प्रारम्भ होने की सम्भावना है; और

(ग) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में उपर्युक्त रेल लाइन के लिए कोई प्रावधान किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

महाराष्ट्र में अंगूर, प्याज और अन्य सब्जियों के लाने ले जाने हेतु रेल डिब्बों की अनुपलब्धता

1664. **श्री एस० एस० भोये** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि महाराष्ट्र में अंगूर, प्याज और अन्य सब्जियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने-ले जाने हेतु समय पर रेल डिब्बों के उपलब्ध न होने के कारण किसानों को भारी हानि होती है;

(ख) यदि हां, तो इस हानि को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए जा रहे हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) महाराष्ट्र में व्यापारियों के

साथ परामर्श करके नष्य यातायात जैसे फलों और सब्जियों के परिवहन की मांग पूरी की जा रही है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

अस्पतालों के कार्यकरण को सुधारने के लिए गैर सरकारी समितियां

1665. **श्री यशवन्त राव गडाख पाटिल :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली में और केन्द्र शासित प्रदेशों में केन्द्रीय सरकार के अस्पतालों के कार्यकरण को सुधारने के लिए सामाजिक कार्यकर्ताओं और स्वैच्छिक निकायों की समितियां बनाने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो इन समितियों के कार्य और शक्तियां क्या होंगी ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

आदिवासी उप योजना क्षेत्र में सिंचाई के लिए केन्द्रीय सहायता

1666. **श्री प्रताप भानु शर्मा :** क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान आदिवासी उप योजना क्षेत्र में सिंचाई कार्यों के लिए वर्ष वार कितनी केन्द्रीय सहायता प्रदान की गई है;

(ख) आदिवासी उप योजना क्षेत्रों में राज्य सरकार सिंचाई क्षेत्र के लिए केन्द्रीय सहायता आबंटित करने के मानदण्ड क्या थे;

(ग) क्या उक्त सहायता कम थी, यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आदिवासी उप योजना के अन्तर्गत आबंटनों का ब्यौरा क्या है?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) जनजातीय उप-योजना के लिए कुल 485.50 करोड़ रुपए की विशेष केन्द्रीय सहायता में से राज्यों द्वारा लगभग 48 करोड़ रुपए का प्रावधान सिंचाई स्कीमों के लिए किया गया है। केवल ऐसी लघु सिंचाई स्कीमें, जिनसे जनजातीय

किसान सीधे लाभान्वित होते हैं, सामान्यतः विशेष केन्द्रीय सहायता से निधियां प्राप्त करने की पात्र होती हैं।

(घ) सातवीं योजना के दौरान जनजातीय उप-योजनाओं के अन्तर्गत 756 करोड़ रुपए की विशेष केन्द्रीय सहायता अनन्तिम रूप से आबंटित की गई है।

नौवहन के क्षेत्र में डच सहायता

1667. श्री विजय एन० पाटिल : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नीदरलैंड के शाही दम्पत्ति के हाल के भारत भ्रमण के अवसर पर नौवहन प्रयोजनों के लिए डच सहायता मांगी गई है; और

(ख) यदि हां, तो नौवहन के क्षेत्र में हुई भारत-डच बातचीत का ब्योरा क्या है और उसका क्या निष्कर्ष निकला ?

जलभूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) अन्तर्देशीय जल परिवहन विकास के लिए निम्नलिखित परियोजनाएं नौवहन और परिवहन पर भारत-डच सहयोग के अन्तर्गत डच सहायता से कार्यान्वयन के लिए नीदरलैंड सरकार को प्रस्तावित की गई हैं :

(i) राष्ट्रीय जलमार्ग (गंगा) के पटना-इलाहाबाद प्रखंड के लिए पायलट प्रोजेक्ट;

(ii) कलकत्ता-हल्दिया टर्मीनलों के लिए मास्टर प्लान तैयार करना;

(iii) राजाबागान डाकयार्ड के सुधार के लिए ब्यौरेवार प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार करना;

(iv) राष्ट्रीय जलमार्ग (गंगा) में उत्पादकों की भारी मात्रा में ढुलाई;

(v) हुगली-भागीरथी जलमार्ग में ढुलाई हेतु कार्गो उतारने-चढ़ाने की सुविधायें।

(vi) कोचीन बैकवाटर्स (चम्पाकारा कनाल)।

(vii) नौचालन के लिए दामोदर वैली कार्पोरेशन कैनाल के पुनः सक्रियकरण के लिए संभाव्यता अध्ययन;

(viii) नर्मदा नदी का संभाव्यता-अध्ययन;

(ix) अन्तर्देशीय जल परिवहन कर्मियों के लिए प्रशिक्षण; और

(x) नौचालन फेज-I के लिए हुगली-भागीरथी नदियों के विकास के लिए मास्टर प्लान तैयार करना।

नीदरलैंड के शाही दम्पत्ति के हाल के भारत-भ्रमण के अवसर पर डच सहायता से नौचालन के सुधार के लिए किसी भी नई योजना का प्रस्ताव नहीं रखा गया। तथापि गंगा नदी के पटना-इलाहाबाद प्रखंड पर कार्यशील पायलट प्रोजेक्ट के विषय में विचार विमर्श किया गया था।

[हिन्दी]

बिहार में नई रेलवे लाइनें

1668. **प्रो० चन्द्र भानु देवी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान बिहार में कुल कितने किलोमीटर लम्बी रेल लाइनें बिछाई गई; और

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान कुल कितने किलोमीटर लम्बी रेल लाइनें बिछाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) वर्तमान मीटर लाइन का आमान परिवर्तन करके 430 कि०मी० लम्बी बड़ी लाइन बिछायी गयी है।

(ख) 33 किलोमीटर।

[अनुवाद]

परिवार नियोजन कार्यक्रम की समीक्षा

1669. **श्री के० राम मूर्ति : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्षेत्रीय स्तर पर परिवार नियोजन कार्यक्रमों का जायजा लेने तथा इसका तेजी से कार्यान्वयन करने में आ रही अड़चनों का पता लगाने के लिए विभिन्न राज्यों को, राज्य-वार कितने केन्द्रीय दल भेजे गये हैं;

(ख) इस व्यापक समीक्षा का क्या परिणाम निकला; और

(ग) पूरे देश में परिवार नियोजन कार्यक्रम के नवीकरण हेतु क्या कदम उठाये गये हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) वरिष्ठ और अन्य तकनीकी अधिकारियों द्वारा प्रत्येक राज्य और संघ शासित क्षेत्र का नियमित दौरों के लिए एक अन्तःनिर्मित पद्धति है। इन दौरों का उद्देश्य परिवार नियोजन कार्यक्रम की समीक्षा करना, क्षेत्रीय निरीक्षण करना, कार्यक्रम के कार्यान्वयन में आ रही अड़चनों का पता लगाना तथा राज्यों के परामर्श

से उन्हें दूर करना है। इन उपायों के फलस्वरूप इस कार्यक्रम के अन्तर्गत अच्छा कार्य हुआ है।

(ग) परिवार नियोजन कार्यक्रम का लगातार मूल्यांकन किया जाता है, समस्या वाले प्रमुख क्षेत्रों का पता लगाया जाता है उपयुक्त उपचारी उपाय किये जाते हैं। इस कार्यक्रम की प्रमुख कार्य-नीतियां इस प्रकार हैं : उन्नत संचार नीति के माध्यम से गर्भ निरोधन की मांग बढ़ाना, दूर-दराज के क्षेत्रों में सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार लाना, स्वैच्छिक संगठनों के सहयोग से अधिक से अधिक लोगों को इसमें शामिल करना, जनसंख्या शिक्षता तेज करना, बच्चों के जीवित रहने की दर बढ़ाना और कार्यक्रम प्रबंध में सुधार।

राष्ट्रीय फार्मास्युटिकल शिक्षा और अनुसंधान की स्थापना

1670. श्री के० राममूर्ति : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय फार्मास्युटिकल शिक्षा और अनुसंधान संस्थान की स्थापना के बारे में कोई निर्णय लिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी स्थापना किस स्थान पर की जायेगी और यह संस्थान कब स्थापित की जाएगी ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) मानव संसाधन विकास मन्त्रालय (शिक्षा विभाग) ने सूचित किया है कि उस विभाग ने राष्ट्रीय औषध निर्माण विज्ञान संस्थान की स्थापना करने के बारे में कोई प्रस्ताव नहीं किया है।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

गिनी-कृमि उन्मूलन के लिए राष्ट्रीय कार्यक्रम

1671. डा० जी विजय रामराव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

क्या यह सच है कि सरकार द्वारा 80 लाख रुपये की लागत से वर्ष 1980 में आरम्भ किया गया गिनी-कृमि उन्मूलन कार्यक्रम का पंचवर्षीय राष्ट्रीय कार्यक्रम असफल रहा है और यदि हां, तो क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं;

(ख) क्या अकेले डूंगरपुर में ही आयुर्वेदिक अस्पताल में 5168 रोगियों का इलाज किया गया है; और

(ग) क्या इसके उन्मूलन में अज्ञानता मुख्य बाधा है, और यदि हां, तो जनसाधारण को इस

रोग की रोकथाम के उपायों के बारे में शिक्षित करने के काम में स्वयंसेवी संस्थाओं को भी सम्बद्ध किया जाएगा ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) यह कहना गलत है कि राष्ट्रीय गिनी-कृमि उन्मूलन कार्यक्रम असफल हो रहा है। स्वास्थ्य और इन्जीनियरी क्षेत्रों से लिए गए स्वतन्त्र विशेषज्ञों द्वारा, जिनका इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन से कोई संबंध नहीं है, उन्मूलन नीति के सभी पहलुओं के व्यापक मूल्यांकन से पता चला है कि गिनी कृमि रोग के स्वरूप में कमी आई है अर्थात इससे कम गांव ग्रस्त हुए हैं और इससे पीड़ित होने वाले रोगियों की वार्षिक संख्या में भी कमी आई है। 3557 गांव पहले से ही रोग मुक्त हो गए हैं और इस रोग से पीड़ित रोगियों की संख्या में 9.76 प्रतिशत कमी आई है। इस रोग का वर्ष 1990 तक उन्मूलन करने की दृष्टि से कार्यक्रम के कार्यान्वयन को तेज कर दिया गया है। राजस्थान सरकार ने सूचित किया है कि डूंगरपुर में वर्ष 1985 में गिनी कृमि के रोगियों की संख्या 4149 थी। सभी राज्यों से अनुरोध किया गया है कि वे इन्टरसेकट्रल तालमेल बिठाने के लिए प्रयासों को तेज करें जिनमें स्वयंसेवी एजेंसियों की सहायता भी शामिल है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में सांस्कृतिक केन्द्रों की स्थापना

1672. श्री ई० अय्यपू रेड्डी : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए एक सांस्कृतिक केन्द्र खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्र किस जगह स्थापित किया जाएगा और पूर्वोत्तर क्षेत्र के प्रत्येक राज्य को कितना-कितना प्रतिनिधित्व दिए जाने का प्रस्ताव है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां।

(ख) दिमापुर (नागालैंड) स्थान चुना गया है। केन्द्र में भाग लेने वाले राज्य/संघ शासित क्षेत्र हैं—असम, अरूणाचल प्रदेश, मेघालय, और मिजोरम नागालैंड।

श्रीसैलम दक्षिण तट नहर के लिए विश्व बैंक से ऋण

1673. श्री ई० अय्यपू रेड्डी : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने श्रीसेलम दक्षिण तट नहर के लिए ऋण/सहायता देने का वचन दिया है ;

(ख) यदि हां, तो ऋण/सहायता की अनुमानित राशि क्या है; और

(ग) ऋण की शर्तें क्या हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) श्रीसेलम दायां तट नहर आंध्र प्रदेश संयुक्त-दो (कम्पोजिट-दो) सिंचाई परियोजना का एक घटक है जिस पर विश्व बैंक के साथ बातचीत चल रही है। ब्यौरों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

एअर बसों के संचालन के लिए हवाई अड्डों का विस्तार

1674. श्री ई० अय्यपू रेड्डी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उन हवाई अड्डों के नाम क्या हैं जहां पर एअर इंडिया के विमान उतरते हैं और जिनका एअर बसों के संचालन कार्य के लिए विस्तार करने का प्रस्ताव है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : हैदराबाद और गोवा।

विद्यासागर विश्वविद्यालय को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुदान

1675. श्री सत्यगोपाल मिश्र : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा विद्यासागर विश्वविद्यालय (पश्चिम-बंगाल) को अनुदान राशि जारी करने की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार विद्यासागर विश्वविद्यालय को वित्तीय सहायता प्राप्त करने के लिए सक्षम घोषित करने हेतु पश्चिम बंगाल सरकार ने अभी तक विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम के अन्तर्गत बनाए गए नियमों में निर्धारित शर्तों को पूरा नहीं किया है और इन शर्तों को पूरा करने और विश्वविद्यालय को अनुदान प्राप्त करने के लिए योग्य घोषित करने पर ही अनुदान दिया जा सकेगा।

परिवार नियोजन की स्वीकार्यता में सुधार के लिए नया तरीका

1676. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत छः महीनों में परिवार नियोजन क्रियान्वयन में कोई सुधार हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में राज्य-वार लक्ष्य और उपलब्धियां क्या हैं;

(ग) क्या परिवार नियोजन की स्वीकार्यता में सुधार के लिए कोई नए तरीके का प्रयोग किया गया है? और

(घ) क्या कुल समुदायों द्वारा इसकी स्वीकार्यता का सक्रिय रूप से विरोध किया जा रहा है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जी, हां। राज्यों से मिली नवीनतम रिपोर्टों के आधार पर 1985-86 के लिए निर्धारित किए गए परिवार नियोजन के लक्ष्यों और अब तक की उपलब्धियों का राज्यवार और तरीके वार ब्यौरा संलग्न विवरणों में दिया गया है।

(ग) और (घ) सरकार ने परिवार कल्याण के अन्तर्गत लक्ष्यों के प्राप्त करने के लिए सुस्पष्ट नीति तैयार की है। इस कार्यनीति की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं :—बेहतर संचार साधनों द्वारा गर्भ निरोधन की मांग बढ़ाना, दूर दराज के क्षेत्रों में सेवाओं का विस्तार करना, अधिक से अधिक लोगों की भागीदारी को बढावा देना, जनसंख्या संबंधी शिक्षा को तेज करना, बच्चों के जीवित रहने की दर में वृद्धि करना, और कार्यक्रम के ढांचे का पुनर्गठन करना, और प्रबन्ध में सुधार लाना। देश की लोकतांत्रिक परम्पराओं को ध्यान में रखते हुए परिवार कल्याण कार्यक्रम को स्वैच्छिक आधार पर एक जन आन्दोलन के रूप में बढावा दिया जा रहा है। इस कार्यक्रम का उद्देश्य स्वीकारकर्ता द्वारा उसके लिए सबसे अधिक उपयुक्त परिवार नियोजन का स्वतंत्र रूप से कोई भी मन-पसन्द तरीका अपना कर जिम्मेदार माता-पिता बनने को बढावा देना है।

विवरण—1

1985-86 के दौरान परिवार नियोजन के तरीके का लक्ष्य और उपलब्धियां

क्रम संख्या	राज्य/संघ शासित क्षेत्र/एजेंसी	नसबन्दी		आई० यू० डी०	निवेशन
		वार्षिक लक्ष्य	उपयब्धियां अप्रैल 1982 से जनवरी, 1986	वार्षिक लक्ष्य	उपलब्धियां अप्रैल, 1985 से जनवरी, 1986
1.	2	3	4	5	6
1.	प्रमुख राज्य (एक करोड़ या इससे अधिक जनसंख्या)				
1.	आन्ध्र प्रदेश	530,000	343,145	140,000	110,362
2.	असम	180,000	89,733	24,000	16,917
3.	बिहार	571,000	193,926	174,000	111,712
4.	गुजरात	300,000	229,612	250,000	203,221
5.	हरियाणा	100,000	80,908	145,000	119,026

1	2	3	4	5	6
6.	कर्नाटक	336,000	264,940	160,000	129,827
7.	केरल	215,000	137,475	55,000	44,934
8.	मध्य प्रदेश	425,000	262,565	200,000	144,138
9	महाराष्ट्र	565,000	366,629	600,000	297,735
10.	उड़ीसा	210,000	129,296	100,000	68,225
11.	पंजाब	120,000	83,465	207,000	173,649
12.	राजस्थान	285,000	198,561	85,000	72,340
13.	तमिलनाडु	475,000	377,681	168,000	92,356
14.	उत्तर प्रदेश	600,000	392,746	665,300	624,439
15.	पश्चिम बंगाल	450,000	195,687	108,000	46,508
2.	छोटे राज्य/संघ शासित क्षेत्र				
1.	हिमाचल प्रदेश	38,000	22,052	21,000	18,524
2.	जम्मू और कश्मीर	40,000	23,967	17,000	12,784

1	2	3	4	5	6
3.	मणिपुर	6,400	5,097+	6,200	2,690+
4.	मेघाल.	600	408+	500	1,033+
5.	नागालैंड	400	454+	200	928+
6.	सिक्किम	700	701	1,000	876
7.	त्रिपुरा	10,000	5,664	4,000	503
8.	अण्डमान और निकोबार द्वीप	1,400	1,103	800	705
9.	अरुणाचल प्रदेश	400	714	1,400	975
10.	चण्डीगढ़	3,300	2,128	10,000	4,487
11.	दावरा एवं नागर हवेली	1,000	986	150	173
12.	दिल्ली	30,000	22,144	64,000	42,315
13.	गोवा, दमन और द्वीव	5,000	3,684	1,500	1,195
14.	लक्षद्वीप	100	38	200	45
15.	मिजोरम	3,000	2,177	2,000	1,043

1	2	3	4	5	6
16.	पांडिचेरी	7,000	4,950	3,600	2,728
3.	अन्य एजेंसी				
1.	रक्षा मन्त्रालय	23,000	14,628	12,000	8,553
2.	रेलवे विभाग	28,000	18,658	16,800	7,847
3.	कर्मशियल डिस्ट्रीब्यूशन	—	—	—	—
	अखिल भारत	3,560,300	3,475,922	3,243,650	2,362,043

विवरण-2

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र/ एजेंसी	प्रचलित गर्भनिरोधक उपयोगकर्ता		खाई जाने वाली गोलियों के उपयोगकर्ता	
		वार्षिक लक्ष्य	उपलब्धि अप्रैल-दिसम्बर, 85	वार्षिक लक्ष्य	उपलब्धि अप्रैल-दिस०, 85
1	2	3	4	5	6
I.	प्रमुख राज्य	(एक करोड़ या इससे अधिक जनसंख्या)			
1.	आंध्र प्रदेश	300,000	332,496	80,000	57,754
2.	असम	40,000	32,701	10,000	4,167
3.	बिहार	150,000	87,196	50,000	11,4424
4.	गुजरात	47?,000	407,162	74,000	63,648
5.	हरियाणा	350,000	429,533	25,000	24,004
6.	कर्नाटक	200,000	147,710	63,000	38,427
7.	केरल	75,000	89,860	35,000	19,681
8.	मध्य प्रदेश	500,000	520,433	100,000	73,313
9.	महाराष्ट्र	600,000	504,841	118,000	155,518
10.	उड़ीसा	157,000	116,202	36,000	19,064
11.	पंजाब	260,000	271,236	28,000	18,602
12.	राजस्थान	160,000	129,424**	31,000	8,682
13.	तमिलनाडु	200,000	75,201	76,000	18,170
14.	उत्तर प्रदेश	690,000	724,526	90,000	94,929

1	2	3	4	5	6
15.	पश्चिम बंगाल	260,000	123,106	82,000	13,680
II	छोटे राज्य/संघ शासित क्षेत्र				
1.	हिमाचल प्रदेश	23,000	30,008	90,000	4,175
2.	जम्मू और कश्मीर	15,000	7,976	4,000	1,664
3.	मणिपुर	6,600	2,176	900	102
4.	मेघालय	2,000	3,704	500	705
5.	नागालैंड	1,000	84	600	390
6.	सिक्किम	400	195	1,400	1,412
7.	त्रिपुरा	3,000	1,301	2,000	889
8.	अण्डमान व निकोबार द्वीपसमूह	500	364	200	64
9.	अरुणाचल प्रदेश	500	528	600	657
10.	चंडीगढ़	10,000	6,148	800	207
11.	दादर व नगर हवेली	50	579	100	32
12.	दिल्ली	174,000	140,598	2,200	956
13.	गोवा दमन व द्वीप	8,300	7,545	1,600	1,179
14.	लक्षद्वीप	200	578	50	47
15.	मिजोरम	3,500	1,024	700	687*
16.	पाण्डिचेरी	4,900	5,783	1,600	1,069
III	अन्य एजेंसी				
1.	रक्षा मन्त्रालय	59,000	46,301***	3,600	2,896***

1	2	3	4	5	6
2.	रेलवे विभाग	288,000	256,193	2,400	3,370
3.	वाणिज्य वितरण	4,500,000	2,415,926	—	—
	अखिल भारत	9,514,630	6,918,638	960,250	641,568

आंकड़े अनन्तिम हैं

*दिसम्बर, 85 तक के आंकड़े

**अक्टूबर, 85 तक के आंकड़े

***नवम्बर, 85 तक के आंकड़े

****सितम्बर, 85 तक के आंकड़े

रेलवे की भूमि पर अनधिकृत कब्जे के मामले

1677. श्री के० डी० सुल्तानपुरी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा विभिन्न न्यायालयों में रेलवे की भूमि पर अनधिकृत कब्जे में कितने मामले दायर किए गए हैं;

(ख) उक्त अवधि के दौरान न्यायालयों द्वारा ऐसे कितने मामलों को निपटाया गया है; और

(ग) कितने मामलों में निर्णय रेलवे विभाग के विरुद्ध हुआ है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 24532

(ख) 11609

(ग) 11

विमान दुर्घटनाओं में मरने वाले भारतीय नागरिक

1678. श्री के० डी० सुल्तानपुरी : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विमान दुर्घटना में गत एक वर्ष के दौरान मरने वाले भारतीय नागरिकों की संख्या कितनी है; और

(ख) उन्हें मुआवजे की कितनी राशि दी गई ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) मार्च, 1985 से 20 फरवरी, 1986 के दौरान भारत में तीन गंभीर विमान दुर्घटनाएं हुई हैं जिनके परिणामस्वरूप चार भारतीय राष्ट्रिकों की मृत्यु हुई है।

(ख) ग्लाइडर अनुदेशक और प्रशिक्षु विमानचालक सर्वश्री एस० के० ताम्बे और एस०एल० खादिलकर, जिनकी 9 जनवरी, 1986 को पुणे के नजदीक ग्लाइडर टी-21-8, वी० टी० जी०बी० जैड० की दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी, रिस्तेदारों को कोई क्षतिपूर्ति नहीं दी गई है, मैसर्स ट्रेवल एक्सप्रैस के कर्मचारी श्री पूर्णचन्द्र राव के मामले में, जिसकी वायुदूत डोर्नियर एयरक्राफ्ट वी०टी०-ई०आई०ओ० के घूमते हुये प्रोपेलर से टकराने के कारण घायल हो जाने से मृत्यु हो गई थी, वायुदूत द्वारा बीमा कम्पनी को उनके बीमा के लिए दावा प्रस्तुत कर दिया गया है। तथापि, असम फ्लाइंग क्लब क्वालिटी नियन्त्रण प्रबंधक श्री वर्मा, जिनकी 29 जुलाई, 1985 को गुवाहाटी में असम फ्लाइंग क्लब के पुष्पक विमान वी० टी०-डी०एल०एच० की दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी, के रिस्तेदारों को दी गई क्षतिपूर्ति के बारे में कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

[हिन्दी]

नर्मदा घाटी का विकास

1679. **श्री दिलीप सिंह भूरिया** : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि छठी योजनावधि के दौरान नर्मदा घाटी के विकास की सभी 27 परियोजनाएं धन की कमी के कारण रोक दी गई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन परियोजनाओं को सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने का है; और

(ग) सातवीं योजनावधि के दौरान इन योजनाओं के लिए कुल कितनी धनराशि आबंटित की जानी है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) योजना आयोग ने छठी योजना के दौरान मध्य प्रदेश में नर्मदा घाटी में केवल 2 परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान की थी। सातवीं योजना में इन स्कीमों के लिए जोबाट के वास्ते 25.30 करोड़ रुपये तथा देजलादेवड़ा के लिए 15.80 करोड़ रुपये की धनराशि आबंटित की गई है। इन आबंटनों से, जोबाट परियोजना आगे आठवीं योजना में ले जाई जाएगी जबकि देजला देवड़ा परियोजना के सातवीं योजना के दौरान पूरा हो जाने की आशा है। छठी योजना में आरंभ की गई अन्य नर्मदा परियोजनाओं को योजना आयोग ने अभी स्वीकृति प्रदान नहीं की है।

सिंचाई परियोजनाओं का वित्त पोषण एवं क्रियान्वयन राज्य सरकारों द्वारा अपनी विभिन्न विकासात्मक कार्यकलापों में से संबंधित प्राथमिकताओं के आधार पर किया जाता है। परियोजनाओं की धीमी प्रगति का मुख्य कारण, सामान्यतया संसाधनों की कमी होता है।

[अनुवाद]

मैफलोक्वीन का विकास

1681. डा० चिन्ता मोहन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या मैफलोक्वीन का विकास विश्व स्वास्थ्य संगठन के तत्वाधान के अंतर्गत किया गया है और यदि हां, तो उसमें भारतीय वैज्ञानिकों का क्या योगदान है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : उपलब्ध सूचना के अनुसार मेफलोक्वीन औषधि विश्व स्वास्थ्य संगठन के सहयोग से अमेरिका के वैज्ञानिकों द्वारा तैयार की गई थी। केन्द्रीय औषध अनुसंधान संस्थान, लखनऊ के भारतीय विज्ञानिकों ने क्लीनिकी परीक्षणों में भाग लिया है।

गैर पारंपरिक जल संसाधन

1682. डा० चिन्ता मोहन : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने गैर पारम्परिक जल संसाधनों, जैसे समुद्री जल, प्रयुक्त पानी को पुनः प्रयोग करना आदि, के उपयोग के बारे में कोई योजना बनाई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या पानी की कमी वाले क्षेत्रों में वर्षा के पानी को एकत्रित करके खेती करने तथा सौर ऊर्जा द्वारा पानी से नमक अलग करने आदि संबंधी विधियां अपनाई गई हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) समुद्र जल, आदि के आवर्तन गैर-परम्परागत जल संसाधनों के उपयोग के लिए कोई विशेष स्कीम अभी तक तैयार नहीं की गई है। तथापि, सिंचाई तथा औद्योगिक उपयोगों के लिए ऐसी विशेष स्कीमों में जो तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य हैं, पुनावर्तन द्वारा अकृष्य जल का उपयोग करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

(ख) ऐसे क्षेत्रों में जहां पानी की तकलीफ है तथा वर्षापात अनिश्चित है, मृदा और जल संरक्षण उपाय, जिनमें जल एकत्रित करना शामिल है, किए जाते हैं। कृषि मंत्रालय द्वारा शुष्क भूमि क्षेत्रों के लिए जल संरक्षण/एकत्रीकरण टैक्नालोजी प्रचारित करने की एक केन्द्रीय सेक्टर की स्कीम कार्यान्वित की जा रही है। लवणता दूर करने के लिए यूनिटें स्थापित करने तथा उनको चलाने के वास्ते शहरी विकास मंत्रालय के अधीन कुछ मार्गदर्शी अध्ययन आरम्भ किए गए हैं।

फाइलेरिया की घटनाएं

1683. डा० चिन्ता मोहन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितने लोगों के फाइलेरिया से ग्रस्त होने का अनुमान है; और

(ख) क्या वर्ष 1955 में शुरू किये गये राष्ट्रीय फाइलेरिया नियंत्रण कार्यक्रम ने देश में फाइलेरिया के खतरे को समाप्त कर दिया है और यदि हां, तो 1955 और 1985 में फाइलेरिया की घटनाओं की राज्यवार स्थिति क्या थी ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम निदेशालय द्वारा 1985 में तैयार किए गए एक अनुमान के अनुसार लगभग 3423.6 लाख लोग फाइलेरियासिस स्थानिकमारी वाले जिलों में रह रहे हैं। विभिन्न राज्यों में दी गई सूचना के आधार पर इस रोग के खतरे में रह रही जनसंख्या के ब्यौरे का एक विवरण संलग्न है।

फाइलेरिया के प्रकोप पर नियंत्रण पाने के लिए विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में राष्ट्रीय फाइलेरिया नियंत्रण कार्यक्रम चलाया जा रहा है। यह कार्यक्रम 1955 में शुरू किया गया था और अब तक स्थानिकमारी वाले 17 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 300 जिलों का पता लगाया गया है। इनमें से 62 जिलों का अभी तक सर्वेक्षण किया जाना है।

विवरण

	राज्य संघ राज्य क्षेत्र	खतरे वाली जनसंख्या (लाखों में)
	1	2
1.	आंध्र प्रदेश	440.4
2.	असम	85.5
3.	बिहार	508.0
4.	गुजरात	150.6
5.	कर्नाटक	97.1
6.	केरल	276.1
7.	मध्य प्रदेश	193.9
8.	महाराष्ट्र	127.3

	1	2
9.	उड़ीसा	222.8
10.	तमिलनाडु	317.6
11.	उत्तर प्रदेश	805.8
12.	पश्चिम बंगाल	171.0
13.	अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह	2.0
14.	पांडिचेरी	6.5
15.	लक्षद्वीप	5.3
16.	गोवा	11.8
17.	दादर व नगर हवेली	1.1
	योग :—	3423.6

शिस्टोसोमा बीमारी की घटनाएं

1684. डा० टी० कल्पना देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रत्नागिरि में वर्ष 1952 में सबसे पहले शिस्टोसोमा बीमारी का पता लगने के बाद भारत में इसका खतरा बढ़ गया है और यदि हां, तो राज्यवार कितने ऐसे मामले हुए हैं और इनमें से कितने मामले खतरनाक हैं;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण कराया गया है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस बीमारी का एक कारण देश में गरीब का होना है;

(घ) क्या हमारे चिकित्सकीय शोधकर्ताओं द्वारा देश में इसके लिए कोई औषधि विकसित की गई है; और

(ङ) क्या व्यक्तिगत और सामाजिक व्यवहारों को परिवर्तित करने में मदद करने हेतु सामुदायिक शिक्षा देने के लिए स्वयंसेवी संस्थाओं को लगाया जाएगा ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) नवम्बर, 1985 में किए गए नवीनतम सर्वेक्षण से यह पता चला है कि रत्नागिरि जिले के जिम्बी गांव में केवल दो व्यक्तियों में एस० हेमाटोबियन के अण्डे पाए जा रहे थे।

(ख) मध्य प्रदेश में नर्मदा सागर के 30 गांवों में और गुजरात में सरदार सरोवर के 17 गांवों में सर्वेक्षण किए गए हैं और क्रमश: 1634 और 1025 व्यक्तियों की जांच की गई तथा वे मूत्र और आन्त्र शिस्टोसोमा की दृष्टि से नेगेटिव पाए गये।

(ग) जी, हां।

(घ) सभी प्रकार की शिस्टोसोमा बीमारियों के लिए एक नई औषधि प्राजिक्वांटेल का इस्तेमाल किया जा रहा है। इस औषधि से प्रमाणित रोगियों का उपचार आसान हो गया है। इसमें भी आसान सस्ती और अधिक प्रभावी औषधियों की खोज की जा रही है।

(ङ) ऐसा कोई विचार नहीं है।

डेंटल एंड स्केलटल फ्लूरोसिस

1685. डा० टी० कल्पना देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में डेन्टल फ्लूरोसिस की मात्रा (डिग्री) क्या है; और

(ख) क्या यहां स्कैलटल फ्लूरोसिस व्यापक स्तर पर हैं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) देश भर में डेंटल अथवा स्केलटल फ्लूरोसिस किस हद तक है, इसके निश्चित आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

कुष्ठरोग के प्रति व्याप्त पूर्वाग्रह को दूर करने हेतु संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि का आह्वान

1686. डा० चिन्ता मोहन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुष्ठ रोग के प्रति "व्याप्त" पूर्वाग्रह को दूर करने हेतु संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि का यह आह्वान की कुष्ठ रोग चिकित्सा साध्य बीमारी है और यह संक्रामक रोग

नहीं है, विश्व स्वास्थ्य संगठन एवं भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद के चिकित्सा निष्कर्षों के अनुरूप है, और यदि हां, तो कुष्ठ रोग तेजी से क्यों बढ़ रहा है;

(ख) क्या सरकार दस वर्षों के अन्दर कुष्ठ रोग निवारण के लिए संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि के विचारों के आधार पर एक राष्ट्रीय कुष्ठ रोग उन्मूलन कार्यक्रम आरम्भ करेगी; और

(ग) क्या दवाइयों की निरन्तर कमी को ध्यान में रखते हुए ऐसी औषधियों का निर्माण स्वास्थ्य मंत्रालय को अन्तरित किया जाएगा ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) यूनिसेफ द्वारा किया गया यह प्रचार कि कुष्ठ रोग चिकित्सा साध्य और असंक्रामक रोग है, विश्व स्वास्थ्य संगठन, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद और सभी अन्य वैज्ञानिक एजेंसियों के चिकित्सीय निष्कर्षों पर आधारित है। ऐसा कोई प्रमाण नहीं मिला है जिससे यह साबित हो कि कुष्ठ रोग तेजी से फैल रहा है। इस कार्यक्रम को तेजी से कार्यान्वित करने से और अधिक अज्ञात रोगियों का पता लगाया जा रहा है और उनका उपचार किया जा रहा है।

(ख) राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम पहले ही 1983 से चलाया जा रहा है और इसका लक्ष्य सन् 2000 ईस्वी तक, सभी पता लगे रोगियों में इस रोग पर सक्रिय रूप से काबू पाना है।

(ग) देश में कुष्ठ रोधी औषधियों की कोई कमी नहीं है। कुष्ठ रोधी औषधियों का निर्माण संबंधी विषय स्वास्थ्य मंत्रालय को हस्तांतरित किये जाने का इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

दिल्ली में बेचे जा रहे खाद्यान्नों तथा खाद्य उत्पादों में मिलावट

1687. **श्री आनंद सिंह** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में एक स्वयं सेवी महिला संगठन अर्थात् महिला दक्षिता समिति द्वारा किए गये सर्वेक्षण के अनुसार दिल्ली में बेचे जा रहे 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत खाद्यान्नों और खाद्य-पदार्थों में मिलावट पाई गई है;

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

(ग) इस मिलावट को प्रभावी ढंग से रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) महिला दक्षिता समिति, दिल्ली द्वारा वर्ष 1982 से 1985 के दौरान किये गये सर्वेक्षण के अनुसार आमतौर

पर इस्तेमाल किये जाने वाले खाद्य पदार्थों में से 20 प्रतिशत खाद्य पदार्थ मानकों के अनुरूप नहीं पाये गये हैं।

(ग) दिल्ली प्रशासन के खाद्य अपमिश्रण निवारण विभाग ने दिल्ली में खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम के प्रवर्तन को तेज कर दिया है और मिलावटी खाद्य पदार्थ बेचने वाले अपराधियों को खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम के उपबंधों के अन्तर्गत सजा दी जाती है।

केवल खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम और औषध प्रसाधन सामग्री अधिनियम के कार्यान्वयन संबंधी मामलों पर चर्चा करने के लिए 22 फरवरी, 1986 को राज्य स्वास्थ्य मंत्रियों की एक बैठक बुलाई गई थी। इस बैठक में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री ने राज्य स्वास्थ्य मंत्रियों से आग्रह किया कि खाद्य पदार्थों में मिलावट को रोकने के उद्देश्य से खाद्य अपमिश्रण निवारण तंत्र को सुदृढ़ करें।

केरल में तकनीकी और व्यावसायिक शिक्षा के लिए परिव्यय

1688. श्री टी० बशीर : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केरल में तकनीकी और व्यावसायिक शिक्षा के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि में कुल कितना परिव्यय रखा गया है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : केरल की सातवीं योजना में, तकनीकी शिक्षा के लिए 15 करोड़ रुपए का प्रावधान है। उच्च स्कूलों और तकनीकी उच्च स्कूलों में व्यावसायिक शिक्षा के लिए सातवीं योजना में 5 करोड़ रुपए का प्रावधान है। इसके अलावा सामाजिक रूप से उपयोगी उत्पादक कार्य शुरू करने के साथ-साथ कार्य अनुभव कार्यक्रम के लिए अनुमोदित परिव्यय प्रारम्भिक शिक्षा के अन्तर्गत 30 लाख रुपए है, माध्यमिक शिक्षा के अन्तर्गत कार्योन्मुख शिक्षा के लिए केरल की सातवीं योजना में कुल परिव्यय 120 लाख रुपए का प्रावधान किया गया है।

पोलावरम परियोजना

1689. श्री श्रीराम मूर्ति भट्टम : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जून, 985 में केन्द्रीय जल आयोग अध्यक्ष द्वारा पोलावरम परियोजना के नमूना अध्ययन की जांच की गई थी;

(ख) क्या इस मामले में सिफारिशें प्राप्त हुई हैं; और

(ग) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने केन्द्र में इस परियोजना पर बिना किसी वित्तीय वचनबद्धता के अपनी स्वीकृति देने के लिए अनुरोध किया था ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) तथा (ख) निदेशक, केन्द्रीय जल तथा

विद्युत अनुसंधानशाला, पुणे ने जुलाई, 1985 में माडल का निरीक्षण किया था तथा सिफारिशें आंध्र प्रदेश सरकार के विचारार्थ भेज दी गई हैं।

(घ) राज्य सरकार ने पोलावरम परियोजना की स्वीकृति के लिए अनुरोध किया है किन्तु सातवीं योजना में परियोजना के लिए अपेक्षित परिव्यय की व्यवस्था नहीं की है।

श्रीसैलम लेफ्ट बैंक कैनाल स्कीम

1690. श्री श्रीराम मूर्ति भट्टम : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश सरकार ने 1985 में श्रीसेलम लेफ्ट बैंक कैनाल स्कीम की एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट केन्द्रीय जल आयोग को स्वीकृति के लिए भेजी थी;

(ख) यदि हां, तो अनुमानित लागत और आयकर सीमा आदि सहित योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या केन्द्र ने परियोजना को स्वीकृति प्रदान कर दी है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) जी, हां।

(ख) नलगोंडा जिले में 1.21 लाख हेक्टेयर अयाकट को सिंचाई प्रदान करने तथा नलगोंडा शहर को पेयजल सप्लाई करने के वास्ते परियोजना में हैड नियामक की जलवाहक प्रणाली के माध्यम से श्रीसेलम जलाशय से 30 टी०एम०सी० कृष्णा जल के व्यपवर्तन, 39 कि०मी० तथा 7.25 कि०मी० की दो सुरंगों और 137 कि०मी० लम्बी खुली नहर की परिकल्पना की गई है। परियोजना की अनुमानित लागत 480 करोड़ रुपये है।

(ग) और (घ) केन्द्रीय जल आयोग ने अप्रैल, 1985 से अक्तूबर, 1985 की अवधि के दौरान परियोजना की जल उपलब्धता, ऊमडमार्ग अभिकल्प, बांध अभिकल्प, गेट अभिकल्प, नींव संबंधी पहलुओं तथा लाभ लागत पहलुओं पर टिप्पणियां आंध्र प्रदेश सरकार को स्पष्टीकरण हेतु भेजी हैं।

विशाखापत्तनम में आग लगने की घटनाएं

1691. श्री श्रीराम मूर्ति भट्टम : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले एक वर्ष के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन में अनेक बार आग लगी जिससे सम्पत्ति की भारी क्षति हुई है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी आग कितनी बार लगी और किस-किस तारीख को लगी और प्रत्येक बार कितनी क्षति हुई है;

(ग) क्या प्रत्येक अवसर पर जांच के बाद आग लगने के कारणों का पता लगाया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इन जांच रिपोर्टों में आग लगाने का रोकने के लिए किन्हीं उपायों का भी प्रस्ताव किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो क्या उपायों पर कार्यवाही की गई है ?

जलभूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) चीन से मंगाई गई व पत्तन के ट्रांजिट शेड में रखे चीनी के बोरों में 23-10-1985 और 24-10-1985 को आग लगने की दो भयंकर दुर्घटनाएं हुई थीं। 5-1-1986 को घाट पर खड़े चीनी के जहाज के एक फलके में आग लगने की एक छोटी दुर्घटना हुई थी। पत्तन की सम्पत्ति को किसी प्रकार की कोई हानि नहीं हुई।

(ग) और (घ) राज्य व्यापार निगम से पता चला है कि लगभग 800 टन चीनी पर इन दुर्घटनाओं का असर पड़ा है। राष्ट्रीय चीनी संस्थान, कानपुर ने, जिसने ट्रांजिट शेड में रखी चीनी में आग लगने के कारणों का अध्ययन किया है, बताया है कि पोलिथिन कोटेनरों में रसायन में परिवर्तन आने के कारण आग लगी। निरोधी उपायों को पूरा करने के लिए की गई सिफारिश के अनुसार कार्यवाही की गई।

(ङ) आग लगने की ऐसी दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :—

(i) राज्य व्यापार निगम से, चीन से आयात की गई चीनी को शीघ्र हटाने के लिए कहा गया है।

(ii) अग्निशमन उपकरणों और आग पर निगरानी रखने की व्यवस्था— हमेशा रहती है।

तिरूपति स्थित पद्मावती महिला विश्वविद्यालय को मान्यता

1692. **श्री श्रीराम मूर्ति भट्टम** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा तिरूपति पद्मावती महिला विश्वविद्यालय को अब तक मान्यता प्रदान नहीं की गई है;

(ख) यह विश्वविद्यालय कब खोला गया था और उक्त विश्वविद्यालय को मान्यता न दिये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस संबंध में वर्तमान स्थिति क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) पद्मावती महिला विश्वविद्यालय तिरूपति की स्थापना आंध्र प्रदेश सरकार के राज्यपाल द्वारा एक अध्यादेश की उद्घोषणा के माध्यम से 25 मार्च, 1983 को की गई थी। यह विश्वविद्यालय अभी भी वि०अ० आयोग अधिनियम की धारा 12(ख) के अंतर्गत तैयार किए गए नियमों के अनुसार निम्नलिखित कारणों से केन्द्रीय सहायता प्राप्त करने के लिए उपयुक्त नहीं घोषित किया गया है :—

(i) विश्वविद्यालय का अधिनियम विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के सुझावों के अनुसार संशोधित नहीं किया गया है।

(ii) 2 करोड़ रु० की लागत की स्थायी परिसम्पत्तियां विश्वविद्यालय द्वारा वास्तव में सृजित नहीं की गई है।

(iii) विभिन्न शैक्षिक भवनों का निर्माण अभी शुरू नहीं किया गया है; और

(iv) राज्य सरकार द्वारा संस्वीकृत बहुत से पदों को अभी भरा नहीं गया है।

कर्नाटक में नेहरू युवक केन्द्र

1693. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985 के दौरान कर्नाटक में कितने नेहरू युवक केन्द्र खोले गए;

(ख) ग्रामीण क्षेत्रों में ऐसे कितने केन्द्र हैं; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान कर्नाटक में नेहरू युवक केन्द्र पर कितनी राशि खर्च की गई है ?

युवा कार्य और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) वर्ष 1985 के दौरान कर्नाटक में कोई नया नेहरू युवा केन्द्र शुरू नहीं किया गया था। तथापि, कर्नाटक के 19 जिलों में से 17 में नेहरू युवा केन्द्र पहले ही स्वीकृत किए गए हैं, जिनमें से 12 नेहरू युवा केन्द्र कार्य कर रहे हैं।

(ख) चल रहे सभी नेहरू युवा केन्द्र ग्रामीण क्षेत्रों में अपने कार्यक्रमों का कार्यान्वयन करते हैं।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान अर्थात् 1983-84, 1984-85, और 1985-86 के दौरान कर्नाटक के नेहरू युवा केन्द्रों पर 45.5 लाख (लगभग) रुपये की राशि खर्च की गई है।

होसूर और बंगलौर के बीच लोकल गाड़ियां चलाना

1694. श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार होसूर और बंगलौर के बीच यातायात क्षमता को ध्यान में रखते हुए अत्यधिक भीड़-भाड़ के समय अधिक रेलगाड़ियां चलाने और यात्रा समय को न्यूनतम करने हेतु लोकल रेलगाड़ियां चलाने का है; और

(ख) क्या सरकार का विचार यातायात क्षमता बढ़ाने हेतु सम्पर्क मार्गों सहित होसूर और अनिकल रेल स्टेशनों को सुधारने का है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी नहीं। इन स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई सुविधाएं यातायात के वर्तमान स्तर के लिए पर्याप्त समझी जाती हैं। इन स्टेशनों के पहुंच मार्गों की हाल में मरम्मत की गई है।

सेलम बंगलौर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1695. श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेलम बंगलौर छोटी लाइन सैक्शन को बड़ी लाइन में बदलने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो क्या यह कार्य 1986-87 के दौरान आरम्भ किया जाएगा ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

छात्रवृत्ति प्राप्त करने वालों से ऋणों की वसूली

1696. श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय छात्रवृत्ति प्राप्त करने वाले छात्रों से उनके रोजगार प्राप्त करने के पश्चात् ऋण की राशि वसूल करने का है;

(ख) क्या यह सच है कि स्नातक और स्नातकोत्तर स्तर पर राष्ट्रीय ऋण छात्रवृत्ति प्राप्त करने वालों ने अपनी पढ़ाई पूरी करने और रोजगार प्राप्त करने के 5-6 वर्ष पश्चात भी ऋण की अदायगी नहीं की है;

(ग) यदि हां, तो छात्रवृत्ति प्राप्त करने वालों की ओर अब तक कुल कितनी राशि बकाया है; और

(घ) रोजगार प्राप्त करने के पश्चात अब तक कितने लोगों ने ऋण की अदायगी की है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) राष्ट्रीय ऋण छात्रवृत्ति योजना का संचालन राज्य सरकारों के माध्यम से किया जाता है जो ऋणों के भुगतान और वसूली से संबंधित सभी रिकार्ड रखता है। छात्रवृत्ति की समाप्ति के तीन वर्ष बाद छात्रों से वसूली देय हो जाती है और रोजगार प्राप्त होने के एक वर्ष बाद, जो भी पहले हो। ऐसे अध्येताओं के मामले में जो शिक्षण व्यवसाय या रक्षा सेवा में सैनिक के रूप में शामिल होता है, ऋण की वापसी में छूट दी जाती है। राज्य सरकारों को उस वसूली का 50 प्रतिशत अपने पास रखने की अनुमति दी गई है, जो ऋण 1974 के पहले दिए हैं। इस प्रकार राज्य सरकारों द्वारा प्राप्त की गई इस राशि की, वसूली को प्रभावी बनाने के लिए उन्हें प्रेरणा प्रदान करने के उद्देश्य से, इसे अनुदान सहायता माना गया है।

ऋण की वसूली किस्तों में की जाती है और इसलिए यह एक सतत प्रक्रिया है। तथापि कुछ राज्यों ने भुगतान में दोषी के मामले की रिपोर्ट मंत्रालय को की है।

कुल 5014.30 लाख रुपये के ऋणों में से लगभग 717.59 लाख रुपए वसूल/माफ कर दिए गए हैं।

ग्रामीण चिकित्सा महाविद्यालय प्रारम्भ करने की योजना

16.97 श्री वक्कम पुरुषोत्तमन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रामीण चिकित्सा महाविद्यालय प्रारम्भ करने की कोई योजना भारत सरकार के विचाराधीन है;

(ख) क्या देश में इस समय कोई ग्रामीण चिकित्सा महाविद्यालय है; और

(ग) यदि हां, तो क्या [illegible] के ग्रामीण स्वरूप को ध्यान में रखते हुए [illegible] चिकित्सा

महाविद्यालय को भारत सरकार के अंतर्गत ग्रामीण चिकित्सा महाविद्यालय घोषित किया जाएगा ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) इस समय दो मेडिकल कालेज हैं जो ग्रामीण क्षेत्रों में स्थित हैं, इनके नाम हैं—(i) स्वामी रामानंद तीर्थ ग्रामीण मेडिकल कालेज, अम्बाजोगाई और (ii) महात्मा गांधी आयुर्विज्ञान कालेज, सेवाग्राम, वर्धा। हाल ही में महाराष्ट्र के ग्रामीण क्षेत्र में लोनी में एक और मेडिकल कालेज खोला गया है।

(ग) यह विषय केरल राज्य सरकार के क्षेत्राधिकार में आता है। भारत सरकार की ऐसी कोई योजना नहीं है।

रेलवे द्वारा कतरनों (रद्दी माल की बिक्री)

1698. श्री चिंतामणि जेना : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1983-84, 1984-85 और 1985-86 में आज की तारीख तक प्रत्येक जोन में कितनी कतरनों (रद्दीमाल) की बिक्री हुई;

(ख) इन कतरनों (रद्दीमाल) की बिक्री में अपनाए गए सामान्य मापदण्डों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह सच है कि कतरनों की बिक्री में निर्धारित सामान्य मानदण्डों का अनुसरण नहीं किया गया जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को करोड़ों रुपये का घाटा हुआ है; और

(घ) क्या सरकार को इस संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं; यदि हां, तो क्या सरकार इस मामले की जांच करेगी और दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही करेगी ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) वर्ष 1983-84, 1984-85 तथा 1985-86 (जनवरी, 1986 तक) के दौरान प्रत्येक जोन में बेचे गये रद्दी माल की मात्रा, संलग्न विवरण में दर्शायी गयी है।

(ख) रद्दी माल के निपटान के लिए अपनाये जाने वाले मानदण्ड सुस्पष्ट हैं, जैसे—निपटान किये जाने वाले रद्दी माल का सर्वेक्षण, भंडार तथा तकनीकी विभागों के वरिष्ठ अधिकारियों की एक सर्वेक्षण समिति द्वारा किया जाता है जो रद्दी माल की जांच इस बात का पता लगाने के दृष्टिकोण से करती है कि क्या रद्दी माल का कोई वैकल्पिक इस्तेमाल किया जा सकता है ? जिस सामग्री का उप-

योग नहीं किया जा सकता, उसका निपटान करने की सिफारिश की जाती है। निपटान की व्यवस्था नीलामी/टेंडर बिक्री के माध्यम से की जाती है जिसका समाचार-पत्रों, नीलामी पत्रों, आदि के माध्यम से व्यापक प्रचार किया जाता है। पहले के बिक्री मूल्य, बाजार के रुख तथा अन्य तथ्यों को ध्यान में रखकर नीलामी से पहले नामित प्राधिकारी द्वारा आरक्षित मूल्य निर्धारित किया जाता है। सभी पहलुओं को ध्यान में रखकर आरक्षित मूल्य से अधिक की उच्चतम बोली को संबंधित प्राधिकारियों द्वारा स्वीकार किया जाता है।

(ग) जी नहीं।

(घ) उपर्युक्त (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता। तथापि, प्रत्येक शिकायत की जांच प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर सदैव की जाती है और चूक करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई की जाती है।

विवरण

	मध्य			पूर्व			उत्तर		
	83-84	84-85	85-86	83-84	84-85	85-86	83-84	84-85	85-86
1. लौह (मी० टन में)	62,434	61,854	49,723	27,197	33,206	45,626	43,766	53,878	37,990
2. अलौह (मी० टन में)	845	670	610	—	77	63	231	310	685
3. नकारा चल स्टाक (संख्या में)									
(क) माल डिब्बे	3,128	2,330	1,603	4,492	5,385	3,940	3,985	2,617	1,345
(ख) सवारी डिब्बे	62	101	75	203	157	}322	206	198	189
(ग) इंजन	3	16	14	217	}77	109	176	28	89
(घ) अन्य	94	180	112	—	7	—	25	34	50

	पूर्वोत्तर रेलवे			पूर्वोत्तर सीमा रेलवे			दक्षिण रेलवे		
	83-84	84-85	85-86	83-84	84-85	85-86	83-84	84-85	85-86
1. लौह (मी० टन में)	13,086	19,123	14,868	7,776	12,107	5,739	50,184	42,412	38,156
2. अलौह (मी० टन में)	130	319	220	63	13	18	381	397	335
3. नकारा चल स्टाक (संख्या में)									
(क) माल डिब्बे	754	514	515	486	397	226	1,110	1,138	568
(ख) सवारी डिब्बे	75	71	113	134	158	132	109	127	146
(ग) इंजन	34	33	19	50	14	14	115	7	5
(घ) अन्य	26	56	19	34	36	5	—	—	27

	दक्षिण मध्य रेलवे			दक्षिण पूर्व रेलवे			पश्चिम रेलवे		
	83-84	84-85	85-86	83-84	84-85	85-86	83-84	84-85	85-86
1. लोह (मी० टन में)	19,092	25,792	24,439	52,697	32,410	36,246	39,703	44,921	39,374
2. अलोह (मी० टन में)	1,085	523	616	330	240	272	623	719	511
3. नकारा चल स्टाक (संख्या में)									
(क) माल डिब्बे	739	1,464	693	2,360	2,745	1,408	2,262	2,432	1,001
(ख) सवारी डिब्बे	125	109	81	229	33	88	270	194	212
(ग) इंजन	18	1	—	7	48	58	133	6	8
(घ) अन्य	15	49	22	2	23	32	334	153	156

	जोड़		
	1983-84	1984-85	1985-86
1. लौह (मी० टन में)	3,15,917	3,25,703	2,92,161
2. अलौह (मी० टन में)	3,693	3,268	3,330
3. नकारा चल स्टाक (संख्या में)			
(क) माल डिब्बे	19,316	19,022	11,299
(ख) सवारी डिब्बे	1,413	1,148	1,358
(ग) इंजन	753	170	316
(घ) अन्य	530	538	423

पटना-पूर्णिया और पटना-भागलपुर को वायुदूत सेवा के साथ जोड़ना

1699. डा० गौरी शंकर राजहंस : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में पटना-पूर्णिया और पटना-भागलपुर मार्गों पर वायुदूत सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) जबकि वायुदूत की निकट भविष्य में भागलपुर को विमान सेवा से जोड़ने की कोई योजना नहीं है, लेकिन आधारभूत सुविधाओं के उपलब्ध होने और परिचालनों के आर्थिक रूप से साध्य होने पर उसका कलकत्ता-गया-पटना-पूर्णिया और वापसी मार्ग पर विमान सेवा उपलब्ध कराने का विचार है।

पश्चिमी कोसी नहर परियोजना

1700. डा० गौरी शंकर राजहंस : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी कोसी नहर के पूरा होने में असाधारण विलम्ब हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या करण हैं; और

(ग) परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) भूमि अधिग्रहण समस्याओं और निधियों के अपर्याप्त आवंटन के कारण पश्चिमी कोसी नहर परियोजना के पूरा होने में विलम्ब हुआ है। परियोजना कार्यों के निर्माण की राज्य और केन्द्रीय, दोनों स्तरों पर मानीटरी की जा रही है और परियोजना के लिए राज्य योजना में परिव्यय भी निर्धारित किये जा रहे हैं।

ऊपरि पुलों का निर्माण

1701. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सातवीं योजना में शामिल किए गए ऊपरि पुल निर्माण कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है तथा उन स्थानों के जोनवार नाम क्या है जहां उनका निर्माण किया जाएगा ?

जल भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : योजना आयोग ने नवम्बर, 1985 में सातवीं योजना के दौरान पुलों सहित राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 891.75 करोड़ रुपए के परिव्यय को अनुमोदित किया है। तथापि ओवरब्रिजों सहित राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास कार्यक्रम को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

कैंसर के इलाज के लिए टीका

1702. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में कैंसर के इलाज के लिए कोई नया टीका तैयार किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो यह टीका कहां तक प्रभावी रहा है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

सातवीं योजना के दौरान हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण

1703. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का सातवीं योजना अवधि के दौरान कुछ बड़े हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उपर्युक्त प्रयोजना के लिए कितनी राशि निर्धारित की गई है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां।

(ख) नागर विमानन सैक्टर के लिए सिफारिश किए गए कुल 2764.07 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय में से, योजना आयोग ने इसे कम करके 730.21 करोड़ रुपये कर दिया है। इसे दृष्टि में रखते हुए, पहले प्रस्तावित विमान क्षेत्रों के विकास और आधुनिकीकरण के लिए परिव्यय में संशोधन करना होगा और इसलिए इसके लिए निर्धारित राशि के बारे में बताना सम्भव नहीं है।

बसरहा को सुल्तानगंज से जोड़ने के लिए गंगा नदी पर रेल पुल

1704. **डा० चन्द्र शेखर वर्मा** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बसरहा को सुल्तानगंज से जोड़ने के लिए गंगा नदी पर एक रेल पुल बनाने की आवश्यकता महसूस की गई है;

(ख) क्या उक्त पुल के निर्माण से उत्तरी बिहार के विकास का मार्ग प्रशस्त होगा; और

(ग) यदि हां, तो क्या उक्त पुल का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) इस स्थान में गंगा नदी पर रेल पुल के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, पटना के निकट गंगा नदी पर नये रेल पुल के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है ताकि इसकी लागत अनुमानों और वित्तीय लाभप्रदत्ता का निर्धारण किया जा सके।

रेलगाड़ियों में टेलीफोन की सुविधाएं

1705. श्री राधाकान्त डिगाल : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ अन्य देशों की तरह भारत में भी लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में टेलीफोन की सुविधाएं भी उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो मामले में क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

बारक बांध परियोजना

1706. श्री सुदर्शन दास : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिजोरम में तिपाइयक प्रस्तावित बारक बांध परियोजना के लिए परियोजना रिपोर्ट तैयार हो गई है और उसकी तकनीकी आर्थिक जांच का कार्य पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त बांध के लिए कब तक स्वीकृति दिये जाने की सम्भावना है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) तिपईमुख पर 1500 मैगावाट की प्रतिष्ठापित क्षमता वाली 1078.00 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत की बारक बांध परियोजना की विद्युत विभाग/केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा तकनीकी-आर्थिक जांच की जा रही है तथा इसकी तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता स्थापित हो जाने के पश्चात् इस पर विचार किया जाएगा।

छठी योजना में उड़ीसा को सिंचाई योजनाओं के लिए दी गई सहायता

1707. श्री सोमनाथ रथ : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा राज्य सरकार द्वारा छठी योजनावधि के दौरान लघु योजनावधि के दौरान लघु, मध्यम और बृहद सिंचाई योजनाओं के लिए कितनी राशि मांगी गई है; और

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा छठी योजना के दौरान सिंचाई योजनाओं के लिए राज्य सरकार को कितनी सहायता दी गई है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) सिंचाई परियोजनाएं राज्य सरकार द्वारा अपने विकास कार्यकलापों के अंग के रूप में वित्त पोषित और क्रियान्वित की जाती हैं तथा केन्द्रीय सहायता ब्लाक ऋणों और अनुदानों के रूप में दी जाती है तथा किसी परियोजना या विकास के क्षेत्र से जुड़ी नहीं होती। तथापि, छठी योजनावधि के दौरान राज्य सरकार ने सिंचाई स्कीमों के लिए 15.59 करोड़ रुपये की विशेष केन्द्रीय सहायता हेतु अनुरोध किया था परन्तु संसाधनों की कमी के कारण सहायता प्रदान नहीं की जा सकी।

उड़ीसा में रेलवे स्टेशनों का विकास

1708. श्री सोमनाथ रथ : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना अवधि के दौरान उड़ीसा में रेलवे स्टेशनों के विकास के लिए सरकार की क्या योजना है और कितने रेलवे स्टेशनों का विकास किया जाएगा;

(ख) छठी योजना अवधि के दौरान उड़ीसा राज्य के लिए सरकार का लक्ष्य क्या था;

(ग) क्या लक्ष्य पूर्णत: प्राप्त किया गया, यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) सातवीं योजना में विकास के लिए अलग-अलग स्टेशनों की पहचान नहीं की गई है। यात्रियों के लिए अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था करने का कार्यक्रम विभिन्न स्टेशनों की तुलनात्मक आवश्यकता और यातायात तथा धनराशि की उपलब्धता को ध्यान में रखकर वर्षानुवर्ष आधार पर बनाया जाता है।

(ख) जैसाकि भाग (क) के उत्तर में बताया गया है, स्टेशनों के विकास का कार्यक्रम वर्षानुवर्ष आधार पर बनाया जाता है, अत: छठी योजना में ऐसे कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किये गये थे।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट आफ मैकेनिकल एंड इलैक्ट्रिक इंजीनियरिंग, जमालपुर का दर्जा बढ़ाया जाना

1709. श्री डी० पी० यादव : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जमालपुर में इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट आफ मैकेनिकल एंड इलैक्ट्रिक इंजीनियरिंग का दर्जा बढ़ाकर उसे राष्ट्रीय महत्व का संस्थान बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाए गए हैं; और

(ख) यदि हां, तो उसके लिए वर्ष 1984-85 और 1985-86 के दौरान कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

भारतीय संस्कृति को लोकप्रिय बनाने हेतु कदम

1710. **श्री विजय एन० पाटिल** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फ्रांस और संयुक्त राज्य अमरीका में "भारत महोत्सव" के सफल प्रदर्शन के बाद विदेशों में भारतीय संस्कृति के प्रति पर्याप्त रुचि पैदा हुई है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार विदेशों में भारतीय संस्कृति को लोकप्रिय बनाने हेतु क्या कदम उठा रही है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां।

(ख) विदेशों में भारतीय संस्कृति को लोकप्रिय बनाने के लिए सरकार द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं :—

(1) भारत सरकार ने 1987-88 के दौरान रूस और जापान में भारत उत्सव आयोजित करने का निर्णय किया है।

(2) विभिन्न देशों के साथ सांस्कृतिक करारों पर हस्ताक्षर किये जाते हैं जिनमें शिक्षा, कला, संस्कृति, जनसंचार माध्यमों के क्षेत्र में और विभिन्न अन्य कार्यकलापों में सांस्कृतिक विनिमय कार्यक्रमों की परिकल्पना की जाती है।

(3) भारतीय सांस्कृतिक सम्पर्क परिषद अध्येताओं, चित्रकारों, मूर्तिकारों, मुहावरों, नृतकों, संगीतज्ञों और लोक कलाकारों को प्रायोजित करती है और सांस्कृतिक विनिमय कार्यक्रमों के अन्तर्गत अनेक देशों में प्रदर्शनियां आयोजित करती है।

(4) विदेशों में विभिन्न सांस्कृतिक संस्थाओं को वितरित करने के लिए भारतीय सांस्कृतिक सम्पर्क परिषद द्वारा कई विदेशी भाषाओं में भारतीय सांस्कृतिक के विभिन्न पहलुओं पर पुस्तकें प्रकाशित की जाती हैं।

(5) भारतीय सांस्कृतिक सम्पर्क परिषद द्वारा विदेशों में प्रदर्शन के लिये वृत्त चित्र और व्यापारिक फिल्में भी विदेशों में भेजी जाती हैं और पुस्तकें, संगीत वाद्यों, भारतीय

वस्त्र और आभूषण विभिन्न संस्थाओं को उपहार के रूप में देने के लिए भारतीय मिशनों को भेजते हैं।

(6) तीन सांस्कृतिक केन्द्र फिजी, गुयाना और सुरिनाम में और एक छोटा सा-सांस्कृतिक केन्द्र वान में स्थापित किया गया है। वे नियमित रूप से भारतीय नृत्य, संगीत, हिन्दी और योगा की कक्षाएं आयोजित करते हैं।

(7) इतिहास, हिन्दी, संस्कृत, तमिल के क्षेत्र और अन्य विषयों में प्रख्यात अध्येताओं को विदेशों में सीमित अवधियों के लिए कुछेक विश्वविद्यालयों में अध्यापन कार्य के लिए भेजा जाता है।

(8) विदेशों में भारतीय मिशन भारतीय संस्कृति के प्रस्तुतिकरण और प्रक्षेपण में स्थानीय भारतीय समुदायों की सहभागिता को प्रोत्साहित करते हैं।

मेट्टूपालियेम-उदकमण्डलम (उटी) मीटर लाइन सैक्शन पर डीजल इंजन चलाना

1711. श्री एन० डेनिस : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मेट्टूपालियेम-उदकमण्डलम (उटी) मीटर लाइन सेक्शन, जिसे नीलगिरी रेलवे के नाम से जाना जाता है और जो दक्षिण भारत में पर्यटन का प्रमुख आकर्षक केन्द्र है, पर डीजल इंजन चलाने हेतु कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

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

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) इस खंड की विशेष आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मौजूदा भाप कर्षण के विकल्प के रूप के उपयुक्त डीजल रेल इंजन की व्यावहारिकता पर विचार किया जा रहा है।

गुजरात में मोन्डवी-ओखा मार्ग पर नौका सेवा आरम्भ करने हेतु अनुरोध

1712. श्री मोहन भाई पटेल : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को गुजरात में मोन्डवी-ओखा मार्ग पर नौका सेवा आरम्भ करने हेतु अनुरोध प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या गुजरात में नौका सेवा आरम्भ करने का कोई विचार है; और

(घ) यदि हां, तो किस मार्ग पर ?

जल भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) से (घ) नौवहन महानिदेशक को निजी पार्टियों से 3 आवेदन पत्र प्राप्त हुए हैं जिनमें मोंडवी-ओखा और सूरत-भावनगर मार्ग शामिल हैं। इन आवेदन पत्रों की जांच की जा रही है।

सभी को शिक्षा उपलब्ध कराना

1713. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी को शिक्षा उपलब्ध कराने सम्बन्धी कार्यक्रम के बारे में संवैधानिक लक्ष्य निर्धारित समय में पूरा नहीं किया जा सका;

(ख) यदि हां, तो 1985 के अन्त तक प्राथमिक कक्षाओं (पहली से पांचवीं तक) में 6 से 11 वर्ष की आयु वर्ग के कुल कितने प्रतिशत बच्चे दाखिल हुए;

(ग) प्राथमिक कक्षाओं में छात्रों की उपस्थिति की प्रतिशतता में गिरावट के क्या कारण हैं; और

(घ) संवैधानिक लक्ष्य प्राप्त न करने के क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां।

(ख) सातवीं योजना के दस्तावेज के अनुसार वर्ष 1984-85 के अन्त तक 6-11 आयु-वर्ग (कक्षा I-V) के बच्चों का 91.84 प्रतिशत दाखिल होने की आशा थी।

(ग) और (घ) छठी योजना में इस बात की परिकल्पना की गई थी कि वर्ष 1990 तक प्रारम्भिक शिक्षा को सर्वसुलभ बनाने के लक्ष्य को प्राप्त कर लिया जाएगा। संचालनात्मक प्रयोजनों के लिए यह लक्ष्य वर्ष 1984-85 के अन्त तक प्रारम्भिक स्तर पर 95 प्रतिशत, माध्यमिक स्तर पर 50 प्रतिशत तथा वर्ष 1990 के अन्त तक इन दोनों स्तरों में 100 प्रतिशत दाखिला प्राप्त करने के लक्ष्य को निर्धारित किया गया था। प्रारम्भिक शिक्षा को सर्व सुलभ बनाने के लक्ष्य को प्राप्त न करने के लिए जो मुख्य बातें उत्तरदायी हैं वे इस प्रकार हैं :—

(i) जनसंख्या में तेजी से वृद्धि; (ii) सामाजिक-आर्थिक कारण; (iii) संसाधनों की अपर्याप्तता; (iv) ऐसे स्कूल जिनमें पर्याप्त व्यवस्था नहीं की गई है; (v) अभिभावकों का अपने बच्चों के विशेषकर लड़कियों की शिक्षा के प्रति रूढ़िवादी दृष्टिकोण और उदासीनता; (vi) प्रथम पीढ़ी के नौ-सिखियों के मामले में अभिभावकों की उदासीनता के कारण बच्चे शैक्षिक सुविधाएं उपलब्ध होते हुए भी उनका लाभ नहीं उठाते।

पश्चिम रेलवे में शुरू की गई और प्रस्तावित नई रेलगाड़ियां

1714. श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985-86 के दौरान भारतीय रेलवे ने कितनी नई रेलगाड़ियां शुरू कीं;

(ख) वर्ष 1985-86 के दौरान पश्चिम रेलवे में कितनी संख्या में नई रेलगाड़ियां शुरू की गई अथवा विस्तार किया गया;

(ग) क्या सरकार को गुजरात में नई रेलगाड़ियां चलाने के बारे में प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

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

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) 1985-86 में 18 अनुपनगरीय और 34 उपनगरीय गाड़ियां नई चलाई गई हैं जिनमें से 8 अनुपनगरीय गाड़ियां, रद्द की गई गाड़ियों के बदले में, प्रतिपूरक सेवाएं हैं।

(ख) पश्चिम रेलवे पर बम्बई सेन्ट्रल और इन्दौर के बीच एक जोड़ी एक्सप्रेस गाड़ियां नयी चलाई गई थीं और 509/510 मन्दौर-एक्सप्रेस के फेरे सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन कर दिए गए थे। इसके अतिरिक्त बम्बई क्षेत्र में 10 ई०एम०यू० उपनगरीय गाड़ियां नई चलाई गई थीं।

(ग) जी, हां।

(घ) एक विवरण संलग्न है, जिसमें नई गाड़ियां चलाने/वर्तमान गाड़ियों का विस्तार करने की मांगों का ब्यौरा दिया गया है। संसाधनों की कमी और टर्मिनल तथा सेक्शन क्षमता के अभाव के कारण नई गाड़ियां शुरू करना और वर्तमान गाड़ियों का विस्तार करना व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

विवरण

1. गुजरात में नई गाड़ियां चलाने और वर्तमान गाड़ियों का विस्तार करने की प्रमुख मांगें।

(क) नई गाड़ियां शुरू करना।

(i) अहमदाबाद से इलाहाबाद

(ii) अहमदाबाद से राजकोट

(iii) अहमदबाद से पुणे

(iv) अहमदाबाद से विजयवाड़ा

(v) अहमदाबाद से हैदराबाद

(ख) अतिरिक्त गाड़ियां चलाना

(i) बडोदरा से बम्बई सेन्ट्रल

(ii) बडोदरा से सूरत

(ii) सूरत से भुसावल

(iv) सूरत से उकई सोन गढ़

(ग) गाड़ियों का विस्तार करना

(i) 181/182 सर्वोदय एक्सप्रेस को राजकोट तक

(ii) 145/146 नवजीवन एक्सप्रेस को राजकोट तक

(iii) 165/166 साबरमती एक्सप्रेस को राजकोट तक

(iv) 133/134 बम्बई-अहमदाबाद एक्सप्रेस को राजकोट तक

(v) 345/346 जूनागढ़-जेतलसर फास्ट पैसेंजर को राजकोट तक

(vi) 345ए/346ए वेरावल-जूनागढ़ फास्ट पैसेंजर को राजकोट तक

(vii) 63/64 अवध एक्सप्रेस को ओखा तक

(viii) 99/100 वलसाड-भरूच पैसेंजर को उरमगाम तक।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की पदोन्नति सम्बन्धी योजना और नए विश्वविद्यालयों की स्थापना पर प्रतिबन्ध

1715. सैयद शाहबुद्दीन : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतनमान और इसकी पदोन्नति योजना का देश में सभी विश्वविद्यालयों में सिद्धान्त रूप में स्वीकार कर लिया है;

(ख) क्या सभी विश्वविद्यालयों ने इन्हें क्रियान्वित कर दिया है;

(ग) क्या सरकार ने नए विश्वविद्यालयों की स्थापना पर आम प्रतिबन्ध लगाया हुआ है; और

(घ) यदि नहीं, तो वर्ष 1983 के बाद स्थापित विश्वविद्यालयों के नाम क्या हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) केरल को छोड़कर सभी राज्यों के विश्वविद्यालयों ने विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतनमानों को स्वीकार कर लिया है तथा उन्हें लागू कर दिया है।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार, 56 विश्वविद्यालयों तथा 7 समझे जाने वाले विश्वविद्यालयों ने आयोग द्वारा शुरू की गई "योग्यता-पदोन्नति-योजना" को स्वीकार कर लिया है तथा उसे लागू कर दिया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) वर्ष 1983 से निम्नलिखित विश्वविद्यालय स्थापित किए गए थे :—

क्र० सं०	विश्वविद्यालय का नाम	स्थापना का वर्ष
1	2	3
1.	अमरावती विश्वविद्यालय अमरावती (महाराष्ट्र)	1983
2.	गुरू घासी दास विश्वविद्यालय बिलासपुर (मध्य प्रदेश)	1983
3.	श्री पद्मावती महिला विश्वविद्यालय तिरुपति (आंध्र प्रदेश)	1983
4.	गांधीजी विश्वविद्यालय काट्टायम (केरल)	1983
5.	मदर टेरेसा महिला विश्वविद्यालय कोडाईकनाल (तमिलनाडु)	1984
6.	अरुणाचल विश्वविद्यालय इटानगर	1985
7.	अलागप्पा विश्वविद्यालय कराईकुडी (तमिलनाडु)	1985

1	2	3
8.	इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय ओपन विश्वविद्यालय, नई दिल्ली	1985
9.	गोआ विश्वविद्यालय, पणजी	1985
10.	पांडिचेरी विश्वविद्यालय, पांडिचेरी	1985

क्षेत्रीय ग्रामीण योजना का मूल्यांकन

1716. श्री गुरुदास कामत : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मन्त्रालय द्वारा शुरू की गई क्षेत्रीय परियोजनाएं असफल रही हैं;

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

(ग) स्वास्थ्य सेवा में सुधार करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय करने का विचार है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

(ग) स्वास्थ्य सेवाओं में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित क्रियाकलाप तेजी से चलाए गए हैं :—

(i) परियोजना जिलों में प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या पहुंचाने सम्बन्धी तन्त्र को सुदृढ़ किया गया है। अनेक उप स्वास्थ्य केन्द्र, प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और दर्जा बढ़ाए गये प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोले गए हैं।

(ii) दाइयों से लेकर राज्य स्तर के सभी स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं और अधिकारियों को प्रशिक्षण दिया गया जिसमें बुनियादी प्रशिक्षण पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, प्रबन्ध और संचार प्रशिक्षण शामिल है।

(iii) सूचना, शिक्षा और संचार कार्यकलाप तथा गर्भ निरोधन की मांग को बढ़ाने वाले अन्य कार्यकलाप जिमसे स्वास्थ्य संबंधी जागरूकता पैदा होती है, विशेष स्वास्थ्य शिक्षा पाठ्यक्रमों के जरिये उपलब्ध किए गए हैं।

(iv) प्रबन्ध सूचना और मूल्यांकन पद्धति को सुदृढ़ बनाया गया है।

(v) नवीनता लाने वाली कुछ योजनाएं तैयार की गई हैं ताकि जहां यह योजनाएं सफल रही हैं वहां इन्हें राज्य के अन्य भागों में चलाया जा सके। इनमें रोग प्रतिरक्षण के विस्तारित कार्यक्रम की योजनाएं भी शामिल हैं।

परिवार नियोजन कार्यक्रम में गर्भ-निरोधी तरीकों की सुरक्षा के लिए विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा निर्धारित किये गए मानदण्ड तथा दिशा निर्देश

1717. श्री मूल चन्द डागा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्व स्वास्थ्य संगठन ने राष्ट्रीय परिवार नियोजन कार्यक्रमों में विभिन्न गर्भ-निरोधी तरीकों की सुरक्षा के लिए मानदंड तथा दिशा निदेश प्रकाशित किये हैं और यदि हां, तो क्या सरकार ने उन्हें अपनाया है और कार्यान्वित किया है;

(ख) जन साधारण की जानकारी के लिए उन दिशा निर्देशों को कितना प्रचार किया गया है; और

(ग) क्या यह भी सच है कि विभिन्न नए महिला गर्भ-निरोधी तरीकों के परीक्षण के लिए जिन्हें अन्य विकसित देशों में स्वीकार नहीं किया है तथा स्वास्थ्य पर जिनके दीर्घकालिक खतरे के प्रभाव का पता नहीं है, के संबंध में भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद द्वारा और अधिक अनुसंधान परीक्षण किये जा रहे हैं और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जी, हां। गर्भ निरोधन के तरीकों का सुरक्षित ढंग से इस्तेमाल करने के लिए विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा दिशा-निर्देश तैयार कर लिए गये हैं और भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के लिए दिशा-निर्देश तैयार करते समय इन्हें भी ध्यान में रखा गया है। ये दिशा-निर्देश कार्यान्वयन एजेंसियों को व्यापक रूप से सर्कुलेट कर दिए गए हैं।

(ग) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने महिला गर्भनिरोधन के विभिन्न उन नये तरीकों की जांच करने के लिए कोई क्लीनिकल परीक्षण नहीं किए हैं जिन्हें अन्य विकसित देशों द्वारा स्वीकृति नहीं दी गई है और जिनके दीर्घ कालिक स्वास्थ्य संबंधी खतरों के बारे में जानकारी नहीं है।

राज्यों में कागज के गलत वितरण पर रोक

1718. श्री वी० तुलसीराम }
श्री हरूभाई मेहता } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में छात्रों के प्रयोग में आने वाली पाठ्य पुस्तकों और कापियों के मूल्य में साथ-साथ वृद्धि हो रही है;

(ख) आंध्र प्रदेश को सप्लाई किये गये कागज की मात्रा और किस्म क्या है तथा उसकी कम सप्लाई के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को गुजरात से इस बारे में कोई अभ्यावेदन मिला है कि गुजरात राज्य पाठ्य पुस्तक बोर्ड को रियायती मूल्य पर आबंटित किये गये 74170 लाख टन कागज में से बोर्ड को 25 जनवरी, 1986 तक केवल 3181.991 टन कागज ही सप्लाई किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो राज्यों को कागज के गलत वितरण पर रोक लगाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं तथा छात्रों के प्रयोग में आने वाली पाठ्य पुस्तकों और कापियों के प्रयोग के लिए प्रत्येक राज्य को सप्लाई किए गए कागज का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) स्कूल पाठ्य पुस्तकों तथा कापियों के मूल्य रियायती सफेद मुद्रण कागज के मूल्य के संदर्भ में निर्धारित किए जाते हैं। रियायती कागज के मूल्य में प्रत्येक वृद्धि से पाठ्य पुस्तकों तथा कापियों के मूल्य पर इसका साथ-साथ प्रभाव पड़ता है।

(ख) आंध्र प्रदेश राज्य को वर्ष 1985-86 के दौरान, स्कूल पाठ्य पुस्तकों तथा कापियों के लिए क्रमश: 4655 मी० टन तथा 3724 मी० टन आबंटित किया गया है। मिलों को 1983-84 से आगे की अवधि के लिए 10631 मी० टन का पिछला बकाया अभी पूरा किया जाना है।

(ग) नवम्बर, 1985 में गुजरात राज्य स्कूल पाठ्य पुस्तक बोर्ड ने यह लिखा था कि स्कूल पाठ्य पुस्तकों तथा कापियों के लिए 7417 मी० टन के आबंटन के मुकाबले बोर्ड को केवल 2519.384 मी० टन कागज प्राप्त हुआ है।

विभिन्न कागज मिलों द्वारा उन्हें किए गए आबंटन के विरुद्ध सफेद मुद्रण कागज की कम सप्लाई के संबंध में समय-समय पर शिकायतें प्राप्त होती रही हैं। उन्हें उद्योग मंत्रालय के माध्यम से मिलों के ध्यान में लाया जाता है और शीघ्र सप्लाई के लिए उपयुक्त निर्देश जारी किये जाते हैं। सप्लाई की स्थिति की पुनरीक्षा करने तथा सप्लाई में पिछले बकाया यदि कोई हो, को पूरा करने के लिए, मिलों के प्रतिनिधियों की आवधिक बैठकें आयोजित की जाती हैं।

(घ) राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को वर्ष 1985-86 के दौरान आबंटित कागज की मात्रा संलग्न है (अनुबंध)

परिक्रमा रेलवे परियोजनाओं में विलंब

1719. **श्री प्रियरंजन दास मुन्शी :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह पता है कि पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा कुछ जिम्मेदारियों का पालन न करने के कारण परिक्रमा रेल परियोजनाओं में कोई प्रगति नहीं हुई है;

(ख) यदि हां, तो पश्चिम बंगाल में इस परियोजना को तेजी से कार्यान्वित करने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी; और

(ग) उक्त परियोजनाएं कब शुरू की गई थीं तथा इन्हें मूलतः कब तक पूरा किया जाना था?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) यह सही है कि इस खण्ड से अतिक्रमणकर्ताओं को हटाने तथा उसकी लागत वहन करने के लिए पश्चिम बंगाल सरकार के राजी न होने के कारण सर्कुलर रेलवे को उलटाडांगा से दमदम तक जोड़ने का कार्य आस्थगित है।

(ख) राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है कि उल्टाडांगा रोड स्टेशन तथा दमदम जंक्शन के बीच रेलवे भूमि पर किये गये अनधिकृत कब्जे को खाली करवा दें और खाली भूमि का कब्जा पुनः रेलवे को सौंप दें।

(ग) निर्माण कार्य अप्रैल, 1984 में शुरू किया गया था। यह अनुमान लगाया गया था कि परियोजना 1990 तक पूरी हो जाएगी, बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध हों।

सिहांग नदी पर बांध का निर्माण

1720. श्री ई० अय्यपू रेड्डी : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिजली पैदा करने के लिए "सिहांग" सहायक नदी और ब्रह्मपुत्र पर बांध का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त परियोजना पर कितना अनुमानित परिव्यय होगा तथा कितनी बिजली पैदा किये जाने का अनुमान है?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) जी, हां। ब्रह्मपुत्र बोर्ड द्वारा इस परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार की गई है।

(ख) परियोजना की अनुमानित लागत 8300 करोड़ रुपये है तथा अनुमानित विद्युत प्रतिष्ठापन क्षमता 20,000 मेगावाट है।

बांकुरा-दामोदर रिवर रेलवे

1721. श्री बसुदेव आचार्य : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बांकुरा-दामोदर रिवर रेलवे का प्रबन्ध वर्ष 1967 में निजी प्रबन्धकों से ले लिया गया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि उसका अभी तक राष्ट्रीयकरण नहीं किया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस रेलवे लाइन का राष्ट्रीयकरण करने का है; और

(घ) क्या इस रेल से बंगाल के बहुत बड़े ग्रामीण क्षेत्र की सेवा होती है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) केन्द्र सरकार और कम्पनी के बीच हुए करार के उपबन्धों के संदर्भ में खरीद के प्रश्न की जांच की जाएगी।

(घ) यह लाइन बांकुरा से रायनगर तक मुख्यतः बंगाल के ग्रामीण क्षेत्रों से गुजरती है और इसकी लम्बाई लगभग 96 कि० मी० है।

निरक्षरता उन्मूलन

1722. श्री डी० के० नायकर : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वतन्त्रता पूर्व और आज पुरुष और महिलाओं की साक्षरता की प्रतिशतता क्या है;

(ख) निरक्षरता उन्मूलन के लिए कुल कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(ग) क्या पिछड़े तथा आदिवासी क्षेत्रों में निरक्षरता उन्मूलन के कोई विशेष कार्यक्रम है; और यदि हां, तो कार्यक्रम की मुख्य बातें क्या हैं; और

(घ) क्या इस प्रश्न की जांच करने और रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए दल गठित किया गया है और यदि हां, तो उसकी सिफारिशें क्या हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) भारत के महापंजीयक द्वारा दस वर्षों में एक बार की गई जनगणना के माध्यम से देश में साक्षरता की दर का पता लगाया जाता है। आजादी के पूर्व 1941 में की गई जनगणना के अनुसार भारत में पुरुषों की साक्षरता की प्रतिशतता 24.90 थी और महिलाओं की 7.30 थी। 1951 की जनगणना के अनुसार तुलनात्मक

आंकड़े पुरुषों के 23.54 और महिलाओं के 7.63 थे। 1981 की जनगणना के अनुसार पुरुषों और महिलाओं की साक्षरता की दरें क्रमश: 46.89% और 24.82% हैं।

(ख) प्रथम पंचवर्षीय योजना से प्रौढ़ शिक्षा पर किया गया खर्च नीचे दिया गया है :

(करोड़ रुपये)

प्रथम योजना	दूसरी योजना	तीसरी योजना	चौथी योजना	पांचवीं योजना	छठी योजना
5.00	4.00	2.00	5.90	32.6	163.00

(ग) प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम में पिछड़े और जनजातीय क्षेत्रों को शामिल करने की परिकल्पना है। इस सम्बन्ध में निम्नलिखित विशेष कदम उठाए गए हैं :—

(1) राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों को यह सलाह दी गई है कि :

(एक) राष्ट्रीय औसत से कम साक्षरता दर वाले सभी जिलों को प्राथमिकता के आधार पर शामिल करें।

(दो) यह सुनिश्चित करें कि प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों में दाखिल नौसिखियों में 50 प्रतिशत महिलाएं, 30 प्रतिशत अनुसूचित जनजातियों के व्यक्ति और 16 प्रतिशत अनुसूचित जन जातियों के व्यक्ति हों।

(तीन) समाज के कमजोर वर्गों को दाखिल करने का विशेष प्रयास करें।

(चार) ग्रामीण और जनजातीय क्षेत्रों में प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र खोलने के लिए तथा ऐसे केन्द्रों को जहां तक संभव हो अनु० जा०/अनु० ज० जाति की बस्तियों में स्थापित करने पर प्राथमिकता दें।

(पांच) यह सुनिश्चित करने के लिए एक नवसाक्षर फिर से निरक्षर न बन जाएं, उत्तर साक्षरता और अनुवर्ती कार्यक्रम पर विशेष जोर दें।

(2) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने निरक्षरता को दूर करने में छात्रों की सहभागिता को बढ़ाया है।

(3) लोक, परम्परागत और आधुनिक जनसंचार का उपयोग प्रेरणात्मक प्रोन्नतिपूरक और अनुदेशात्मक प्रयोजनों के लिए किया जा रहा है।

(4) विभिन्न विकासात्मक कार्यक्रमों के साथ प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम की सम्बद्धता पर बल दिया गया है।

(घ) जी, नहीं।

परिवार नियोजन कार्यक्रम के लिए राज्यों को उपलब्ध कराए गए धन का उपयोग और अनुपयोग

1723. श्री बाला साहेब विखे पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार पिछले तीन वर्षों के दौरान परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन के सम्बन्ध में राज्य सरकारों को उपलब्ध कराए गए धन के उपयोग पर निगरानी रखती है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि कुछ राज्यों ने इस योजना के लिए उपलब्ध कराए गए धन का पूरी तरह से इस्तेमाल नहीं किया है;

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

(घ) क्या इस सम्बन्ध में सरकार ने कोई दिशा निदेश जारी किए हैं और यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (घ) परिवार कल्याण कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्य सरकारों को दी गई राशि के उपयोग पर इस सम्बन्ध में जारी किए दिशा-निर्देशों के अनुसार त्रैमासिक व्यय रिपोर्टों के द्वारा निगरानी रखी जाती है। राज्यों को धन रिलीज करते समय उनके द्वारा उपयोग न की गई राशि का ध्यान रखा जाता है और उसका समायोजन बाद के वर्षों में किया जाता है। राज्य सरकारों द्वारा उपयोग न की गई राशि के अनन्तिम आंकड़े संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

परिवार कल्याण कार्यक्रम—वर्ष 1982-83 से 1984-85 के दौरान कार्यक्रम के अन्तर्गत रिलीज की गई राशि और व्यय

(रुपये लाखों में)

राज्य	रिलीज की गई राशि (पिछले वर्षों के बकाया भुगतान के अतिरिक्त)	व्यय (अनन्तिम)	राज्यों द्वारा अप्रयुक्त शेष (+) ज्यादा व्यय (—)
1	2	3	4
1. आंध्र प्रदेश	8396.44	9372.90	(—)976.16

1		2	3	4
2.	असम	2239.20	2036.55	(+)202.65
3.	बिहार	6858.91	7284.14	(—)425.23
4.	गुजरात	5837.56	7547.76	(—)1710.20
5.	हरियाणा	2497.03	2612.67	(—)115.64
6.	हिमाचल प्रदेश	2012.98	1382.96	(+)630.02
7.	जम्मू और कश्मीर	512.18	570.78	(+)1.40
8.	कर्नाटक	4710.81	4633.99	(+)76.82
9.	केरल	3270.43	3643.65	(—)373.22
10.	मध्य प्रदेश	7291.89	6718.80	(+)572.29
11.	महाराष्ट्र	9892.35	10186.76	(—)294.41
12.	मणिपुर	349.51	336.96	(+)12.55
13.	मेघालय	284.53	241.30	(+)7.23
14.	नागालैंड	139.30	184.85	(—)45.55
15.	उड़ीसा	5701.64	5596.99	(+)104.65
16.	पंजाब	3425.84	2450.75	(+)975.09
17.	राजस्थान	4111.47	4276.46	(—)164.99
18.	सिक्किम	106.46	87.61	(—)18.85
19.	तमिलनाडु	6274.58	5698.05	(+)576.53
20.	त्रिपुरा	227.33	186.45	(+)40.88
21.	उत्तर प्रदेश	15475.82	17232.41	(—)1756.59
22	पश्चिम बंगाल	5983.52	5442.46	(+)541.06
	योग	95623.78	97725.75	(—)5861.99/ (+)3760.02
				(—)2101.97

सातवीं योजनावधि के दौरान जनसंख्या वृद्धि रोकने के लिए राज्यों को आवंटन

1724. श्री बनवारी लाल पुरोहित : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना अवधि के दौरान जनसंख्या में वृद्धि, रोकने के लिए राज्यों को किए जाने वाले आबंटन का ब्यौरा क्या है; और

(ख) जनसंख्या में वृद्धि को किस सीमा तक रोके जाने का अनुमान है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) परिवार कल्याण कार्यक्रम के अन्तर्गत रखे गए लक्ष्यों की प्राप्ति के आधार पर हर वर्ष राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को धन आबंटित किया जाता है।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए रखे गए लक्ष्यों की प्राप्ति से अशोधित जन्म-दर 27, अशोधित मृत्यु दर 10, प्रति हजार जीवित जन्मों पर शिशु मृत्यु दर 87 और दम्पत्ति सुरक्षा दर 42 प्रतिशत हो जाने की आशा है।

तपेदिक के रोगियों की संख्या और तपेदिक रोधी औषधियों की आवश्यकता

1725. डा० जी० विजय राम राव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में इस समय तपेदिक के रोगियों की संख्या का ब्यौरा क्या है और इलाज के लिए तपेदिक-रोधी औषधियों की न्यूनतम आवश्यकता क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा देश के विभिन्न भागों में 1955-58 के दौरान किए गए राष्ट्रीय नमूना क्षय-रोग सर्वेक्षण और बाद के वर्षों में देश के विभिन्न भागों में किए गए सीमित सर्वेक्षणों के निष्कर्षों के अनुसार यह अनुमान लगाया जाता है कि लगभग 1.5% लोग फेफड़ों की टी० बी० से पीड़ित हैं और उनका यह रोग एक्सरे के हिसाब से सक्रिय है इनमें से लगभग एक-चौथाई अर्थात 0.4% रोगियों का थूक पाजेटिव अथवा संक्रामक है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत प्रति वर्ष टी० बी० के लगभग 12.5 लाख से 13.00 लाख नए रोगियों का पता लगाया गया बतलाया जाता है। चूंकि टी० बी० के एक रोगी के इलाज पर औसतन खर्च 150 रुपये से लेकर 200 रुपए (प्रति रोगी) है, इसलिए इस कार्यक्रम के अन्तर्गत पता लगाए गए रोगियों के इलाज के लिए अपेक्षित टी० बी० रोधी दवाइयों पर होने वाला न्यूनतम वार्षिक खर्च लगभग 20 करोड़ रुपये से लकर 25 करोड़ रुपये होगा।

[हिन्दी]

ग्रामीण प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम की सातवीं योजना में उपलब्धियां

1726. श्री दिलीप सिंह भूरिया : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में छठी पंचवर्षीय योजना के अन्त में ग्रामीण साक्षरता की प्रतिशतता का लक्ष्य क्या है;

(ख) क्या यह सच है कि व्यापक प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम होने के बावजूद भी साक्षरता की प्रतिशतता में कोई खास वृद्धि नहीं हुई है; और

(ग) यदि हां, तो इसमें असफलता के क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) छठी योजना के अन्त तक ग्रामीण साक्षरता की प्रतिशतता के सम्बन्ध में कोई भी निश्चित लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था। छठी पंचवर्षीय योजना में यह परिकल्पना की गई थी कि प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम के अन्तर्गत 1990 तक 15-35 आयु वर्ग में लगभग 11 करोड़ निरक्षरों को नामांकित किया जाएगा।

(ख) और (ग) यह सच नहीं है कि प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम का साक्षरता प्रतिशतता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है। 1991 में होने वाली अगली जनगणना के पश्चात ही साक्षरता प्रतिशतता में निश्चित बढ़ोतरी का पता चलेगा। 15-35 आयु वर्ग में साक्षरता की स्थिति 1951 में 2.54 करोड़ रुपये से बढ़कर 1981 में 11.11 करोड़ रुपये हो गई है।

[अनुवाद]

छठी योजना के दौरान प्रौढ़ शिक्षा के लिए कुल परिव्यय और खर्च

1727. श्री जी० भूपति : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान प्रौढ़ शिक्षा के लिए कुल कितना परिव्यय किया गया था और कितनी धनराशि खर्च की गई और निर्धारित लक्ष्यों के सम्बन्ध में कार्य निष्पादन कैसा रहा तथा अलग-अलग राज्यों के लिए आंकड़ों का विवरण क्या है;

(ख) छठी योजना अवधि के दौरान आंध्र प्रदेश द्वारा प्रौढ़ शिक्षा के क्षेत्र में क्या उपलब्धियां की गई; और

(ग) इस मामले पर सरकार की वर्तमान नीति क्या है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) छठी योजना के दौरान प्रौढ़ शिक्षा से सम्बन्धित क्षेत्रवार कुल परिव्यय और व्यय नीचे दिया गया है :—

क्षेत्र	परिव्यय	व्यय
		(करोड़ रुपये)
केन्द्रीय	68.00	96.00
राज्य	66.83	66.64

1980-81 से 1981-82 की अवधि में कोई लक्ष्य निश्चित नहीं किया गया था। प्रौढ़ निरक्षरों को दाखिल करने में छठी योजना के प्रथम दो वर्षों में की गई प्रगति निम्न प्रकार है :—

1980-81	25.91 लाख
1981-82	30.99 लाख

वर्ष 1982-83 से 1984-85 तक के लिए भौतिकी लक्ष्य निर्धारित किए गए। राज्यवार दाखिला तथा इसके साथ-साथ लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ख) प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रमों के कार्यान्वियन में शैक्षिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों को अधिक संख्या में शामिल करने पर मुख्य रूप से जोर दिया गया है। आंध्र प्रदेश, शैक्षिक रूप से पिछड़े नौ राज्यों में से एक होने के कारण, को उचित महत्व दिया गया है। विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत छठी योजना में 13,15,901 शिक्षुओं को दाखिल किया गया है। आंध्र प्रदेश राज्य में कार्यान्वित की गई योजनाओं के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :—

(i) 26 ग्रामीण कार्यात्मक साक्षरता परियोजनाओं की मंजूरी दी गई है। छठी योजना के दौरान किया गया व्यय 5.83 रुपया है।

(ii) 1350 प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों के संचालन के लिए 1982-83 से 1984-85 की अवधि में 28 स्वैच्छिक एजेन्सियों को 44.24 लाख रुपये का अनुदान दिया गया है।

(iii) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने पांच विश्वविद्यालयों को 1982-83 से 1984-85 की अवधि में 3739 प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की संस्वीकृति दी है।

(iv) विद्यमान दो संस्थानों के अलावा केन्द्रीय क्षेत्र के अन्तर्गत आंध्र प्रदेश में दो नए श्रमिक विद्यापीठों की स्थापना की गई है।

(v) राज्य प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम के (सेप) अन्तर्गत राज्य क्षेत्र में छठी योजना के लिए उपलब्ध 300.00 लाख रुपये के परिव्यय में से 1980-85 के दौरान 276.00 लाख रुपये खर्च किए गए हैं।

(ग) भारत सरकार ने प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम को इसे न्यूनतम आवश्यक कार्यक्रम और नये 20 सूत्री कार्यक्रमों में शामिल करके उच्च प्राथमिकता प्रदान की है सातवीं पंचवर्षीय योजना में यह निर्धारित किया गया है कि 1990 तक 15—35 आयु वर्ग में सभी निरक्षरों को शामिल करने के लक्ष्य लेकर प्रौढ़ साक्षरता कार्यक्रमों को जारी रखा जायेगा, इसमें सतत् प्रौढ़ शिक्षा कार्य और उत्तर-साक्षरता अनुवर्ती कार्यक्रम पर बल देने के साथ ग्रामीण विकास और परिवार कल्याण के विभिन्न विकासात्मक कार्यक्रमों के साथ प्रभावी सम्बद्धता, स्वैच्छिक एजेन्सियों, नेहरू युवक केन्द्रों, राष्ट्रीय सेवा योजना की बड़े पैमाने पर सहभागिता और निरक्षरता दूर करने के लिए एक जन कार्यक्रम शुरू करने पर जोर डालना है।

विवरण

(आंकडे लाखों में)

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1982-83 लक्ष्य	उपलब्धि	1983-84 लक्ष्य	उपलब्धि	1984-85 लक्ष्य	उपलब्धि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	2.16	2.74	4.60	2.74	4.18	3.63
2.	असम	2.82	0.77	2.25	1.75	2.74	2.83
3.	बिहार	4.50	7.08	5.50	5.54	7.00	6.73
4.	गुजरात	3.00	2.09	3 00	1.90	3.50	3.60
5.	हरियाणा	1.00	1.17	1 20	1.21	1.50	1.54
6.	हिमाचल प्रदेश	0.25	0.22	0.30	0.21	0.36	0.24
7.	जम्मू और कश्मीर	1.18	0.66	0.75	0.69	0.90	0.84
8.	कर्नाटक	2.40	2.19	2.50	3.22	3.00	3.69

1	2	3	4	5	6	7	8
9.	केरल	1.00	0.91	1.00	1.08	1.00	0.17
10.	मध्य प्रदेश	3.66	5.07	5.00	5.88	6.36	6.78
11.	महाराष्ट्र	3.02	3.21	3.50	4.10	4.50	5.38
12.	मणिपुर	0.60	0.07	0.36	0.30	0.45	0.34
13.	मेघालय	0.36	0.18	0.36	0.13	0.37	0.06
14.	नागालैंड	0.25	0.17	0.18	0.18	0.18	0.14
15.	उड़ीसा	1.17	1.43	1.53	1.47	2.00	2.07
16.	पंजाब	0.84	0.75	1.00	1.13	1.00	1.10
17.	राजस्थान	2.50	2.69	3.00	3.27	3.30	3.58
18.	सिक्किम	0.20	0.12	0.15	0.13	0.18	015.
19.	तमिल नाडु	3.96	3.65	4.25	5.61	5.50	6.04
20.	त्रिपुरा	0.50	0.36	0.40	0.37	0.34	0.39
21.	उत्तर प्रदेश	5.50	3.73	5.50	5.48	6.90	7.04
22.	पश्चिम बंगाल	3.50	3.37	4.56	4.52	4.78	4.24
23.	अन्दमान और निकोबार द्वीपसमूह	0.02	0.04	0.02	0.04	0.02	0.03
24.	अरुणाचल प्रदेश	0.15	0.16	0.20	0.19	0.20	0.20
25	चंडीगढ़	0.05	0.06	0.06	0.07	0.06	0.08
26.	दादर और नगर हवेली	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
27.	दिल्ली	0.40	0.40	0.50	0.44	0.80	0.48

1	2	3	4	5	6	7	8
28.	गोवा, दमन और दीव	0.07	1.015	0.08	0.01	0.10	0.03
29.	लक्षदीप	0.01	0.011	0.01	0.01	0.012	0.002
30.	मिजोरम	0.10	0.073	0.11	0.13	0.12	0.12
31.	पांडिचेरी	0.13	0.17	0.18	0.18	0.18	0.19
	कुल	45.32	43.57	52.07	51.48	61.55	61.77

अतिसार रोग के कारण प्रतिवर्ष बच्चों की मौतें और तत्सम्बन्धी निवारक उपाय

1728. **डा० टी० कल्पना देवी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में बच्चों की सर्वाधिक मौतें अतिसार रोग के कारण होती हैं और यदि हां, तो इस रोग से प्रति वर्ष अनुमानतः कितने बच्चे मरते हैं;

(ख) क्या इन मौतों में से अधिकांश को आसानी से रोका जा सकता है और यदि हां, तो रोगियों के शरीर में पानी की कमी को दूर करने हेतु निवारक उपाय न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या यह मौतें अधिकांशतः कुपोषण और सफाई अभाव के तथा कच्चे मकानों आदि सहित हमारी गरीबी के कारण होती हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी हां। वैसे, केवल अतिसार रोग से होने वाली बच्चों की मौतों के बारे में कोई निश्चित आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) और (ग) अतिसार सामान्यतया सफाई और वैयक्तिक स्वच्छता के निम्न स्तरों और सुरक्षित पेय जल आपूर्ति आदि की कमी के कारण होता है। सरकार डिहाइड्रेशन के निवारक उपायों के रूप में ओरल रिहाइड्रेशन थिरेपी को सक्रिय रूप से बढ़ावा दे रही है। ऐसे लोगों में स्वास्थ्य शिक्षा कार्यक्रमों को बढ़ावा देकर और स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं को प्रशिक्षण देकर किया जा रहा है। ओरल रिहाइड्रेशन साल्ट भी ग्राम स्वास्थ्य गाइडों और उप-केन्द्रों को प्रदान किया जा रहा है।

राष्ट्रीय अतिसार रोग कार्यक्रम

1729. **डा० टी० कल्पना देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी योजना में एक राष्ट्रीय अतिसार कार्यक्रम शुरू किया गया था और यदि हां, तो प्राप्त उपलब्धियो सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या उक्त कार्यक्रम के परिणामस्वरूप मृत्यु दर और रुग्णता में कमी आई है;

(ग) क्या तीन राष्ट्रीय संस्थानों एन०आई०सी०डी० नई दिल्ली, एन०आई०आई०-एच०पी०एच०, कलकत्ता और एन०आई०एच०एफ०डब्ल्यू०, नई दिल्ली को सौंपा गया सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या इस प्रयास में किसी स्वयंसेवी अभिकरण को शामिल किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) यह देखा गया है कि इसमें कमी होती जा रही है।

(ग) सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है और रिपोर्टों को संकलित किया जा रहा है।

(घ) ग्रामीण स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान, पुणे को इस अध्ययन में शामिल किया गया था।

संस्कृत विश्वविद्यालय स्थापित करने का प्रस्ताव

1730. **श्री सुरेश कुरूप : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संस्कृत विश्वविद्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इसे किस स्थान पर स्थापित करने का विचार है और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय में स्कूल आफ सोशल साइंस में खाली स्थान

1731. **श्री सुरेश कुरूप** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय में वर्ष 1984-85 में स्कूल आफ सोशल साइंस में एम०ए० बैंच में 53 प्रतिशत स्थान खाली पड़े हैं; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय द्वारा दी गई सूचना के अनुसार वर्ष 1984-85 और 1985-86 के शैक्षणिक वर्षों के दौरान स्कूल आफ सोशल साइंस में एम०ए० कार्यक्रम में क्रमश: 35% और 30% स्थानों को नहीं भरा जा सका है।

(ख) विश्वविद्यालय में दाखिले अखिल भारतीय प्रवेश परीक्षा के आधार पर किए जाते हैं। बहुत बड़ी संख्या में जिन छात्रों को प्रवेश दिया गया था, उन्होंने दो अथवा अधिक विषयों में अर्हता प्राप्त की थी परन्तु वे अपनी पसन्द के अनुसार केवल एक ही कार्यक्रम में दाखिला ले सकते थे।

वर्ष 1984-85 से माल की ढुलाई के आरम्भिक तथा टन किलोमीटर दोनों के वर्ष-वार योजना लक्ष्य

1732. **श्री अजित कुमार साहा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1984-85 में माल की ढुलाई में आरम्भिक तथा टन किलोमीटर दोनों के वर्ष-वार योजना लक्ष्य क्या हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : प्रारम्भिक राजस्व अर्जक टन भार और टन किलोमीटर के लिए नियोजित मूल बजट लक्ष्य नीचे दिये गये हैं :—

(मिलियन में)

वर्ष	प्रारम्भिक टन	शुद्ध टन किलोमीटर
1984-85	245.00	172,412
1985-86	250.00	180,575
1986-87	267.00	191,385

12.00 मध्याह्न

[अनुवाद]

प्रो० मधु दंडवते : मैं विशेषाधिकार का एक मामला उठा रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसे नामंजूर कर दिया है। जी नहीं।

श्री बसुदेव आचार्य : कृपया हमारी बात सुनिए।

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसे नामंजूर कर दिया है। मेरे विनिर्णय के बाद कुछ नहीं होगा। अनुमति नहीं है।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मेरे विनिर्णय के बाद इस विषय पर कोई चर्चा नहीं होगी।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मैंने अपना विनिर्णय दे दिया है।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : अब सभा पटल पर पत्र रखे जाएंगे।

12.01 म० प०

सभा-पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

नर्मदा नियन्त्रण प्राधिकरण के वर्ष 1984-85 और बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों का विवरण

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूं :

(1) नर्मदा नियंत्रण प्राधिकरण के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति

**कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

(हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०—2147/86]

(2) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी०—2148/86]

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी०—2148/86]

भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् नई दिल्ली का 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन, वार्षिक लेखे तथा कार्यकरण की समीक्षा

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं :

(1) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद्, नई दिल्ली के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(3) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद्, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये संख्या एल०टी०—2149/86]

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसे देखा है। मैंने इसमें कुछ नहीं पाया है।

भारतीय सड़क निर्माण निगम सीमित, नई दिल्ली का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा तथा इन पत्रों को रखने में हुए विलम्ब के कारणों का विवरण, कलकत्ता पत्तन न्यास का वर्ष 1984-85 तथा बम्बई पत्तन न्यास का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा आदि

जल-भूतल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : मैं अगले पृष्ठ पर लिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

[श्री राजेश पाइलट]

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) भारतीय सड़क निर्माण निगम सीमित, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारतीय सड़क निर्माण निगम सीमित, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिये संख्या एल०टी०—2150/86]

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—2150/86]

(3) (एक) कलकत्ता पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) कलकत्ता पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी०—2151/86]

(4) (एक) बम्बई पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) बम्बई पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी०—2152/86]

(5) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 103 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) (एक) कलकत्ता पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) कलकत्ता पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी०—2153/86]

(ख) (एक) पारादीप पत्तन न्यास के वर्ष 1984-1985 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) पारादीप पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी० 2154/86]

(ग) (एक) न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी०—2155/86]

(घ) (एक) बम्बई पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) बम्बई पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी०—2156/86]

(ङ) (एक) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी०—2157/86]

(च) (एक) मोरमुगाव पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) मोरमुगाव पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा

[श्री राजेश पाइलट]

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी०—2158/86]

(छ) (एक) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल०टी० 2159/86)

(ज) (एक) तूतीकोरिन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) तूतीकोरिन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल०टी०—2160/86]

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली का 1984-85 का तथा भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन, वार्षिक लेखे तथा कार्यकरण की समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों का विवरण आदि

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं :—

(1) (एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) प्रौद्योगिकी संस्थान अधिनियम, 1961 की धारा 23 की उप-धारा (4) के अन्तर्गत भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०— 2161/86]

(3) (एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) प्रौद्योगिकी संस्थान अधिनियम, 1961 की धारा 23 की उपधारा (4) के अन्तर्गत भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मद्रास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०—2162/86]

(5) केन्द्रीय विद्यालय संगठन, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०— 2163/86]

(7) राष्ट्रीय नाट्य विद्यालय, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखा परीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष की समाप्ति के बाद 9 महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—2164/86]

(8) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, श्रीनगर, राउरकेला और सिल्चर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को तथा रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, इलाहाबाद, भोपाल, दुर्गापुर, जयपुर, श्रीनगर, जमशेदपुर, राउरकेला और सिल्चर के वर्ष 1984-85 के लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष की समाप्ति के बाद 9 महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करने वाला

[श्रीमती सुशीला रोहतगी]

एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—2165/86]

राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान, नई दिल्ली का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन वार्षिक लेखे तथा कार्यकरण की समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों का विवरण

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) (एक) राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एथ प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—2166/86]

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इस सदन में मुझे कोई डरा नहीं सकता।

12.03 म० प०

राज्य सभा से सन्देश

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मुझे राज्य सभा से प्राप्त हुए निम्नलिखित संदेशों की सूचना देनी है :—

(एक) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 127 के उपबन्धों के अनुसरण में, मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा 5 मार्च, 1986 को हुई अपनी बैठक में, लोक सभा द्वारा 21 फरवरी, 1986 को पारित किए गए गर्म मसाला बोर्ड विधेयक, 1986 से बिना किसी संशोधन के सहमत हुई।"

(दो) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम 186 के उप-नियम (6) के उपबन्धों के अनुसरण में, मुझे गर्म मसाला उपकर विधेयक को, जिसे लोक सभा द्वारा अपनी 21 फरवरी, 1986 की बैठक में पारित किया गया था और राज्य सभा को उसकी सिफारिशों के लिए भेजा गया था, वापस लौटाने और यह बताने का निदेश हुआ कि इस सभा को इस विधेयक के संबंध में कोई सिफारिशें नहीं करनी है।"

जीवन बीमा नगर, बोरिवली (पश्चिम), बम्बई में प्रारम्भिक सुरक्षा और न्यूनतम जन सुविधाओं की व्यवस्था करने के बारे में याचिका

[अनुवाद]

श्री अनूपचन्द शाह (बम्बई उत्तर) : मैं जीवन बीमा नगर, बोरिवली (पश्चिम), बम्बई में प्रारम्भिक सुरक्षा और न्यूनतम जन सुविधाओं की व्यवस्था करने के बारे में एसोसिएशन आफ जीवन बीमा नगर ओनर्स एण्ड कोआपरेटिव हाऊसिंग सोसाइटीज लिमिटेड, बोरिवली (पश्चिम), बम्बई के अध्यक्ष, श्री एल० एस० काउटिन्हो तथा अन्य व्यक्तियों द्वारा हस्ताक्षरित एक याचिका प्रस्तुत करता हूं।

12.04 म० प०

परिषदों के लिए निर्वाचन

(एक) अखिल भारतीय तकनीकी परिषद

[अनुवाद]

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मैं अगले पृष्ठ पर लिखित प्रस्ताव करती हूं :—

[श्रीमती सुशीला रोहतगी]

"कि शिक्षा मंत्रालय के संकल्प संख्या एफ० 16--10/44 ई०-III, दिनांक 30 नवम्बर, 1945 के पैरा 3 के खंड 1 (छ) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, 31 जुलाई, 1988 को समाप्त होने वाली अवधि में अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद के सदस्यों के रूप में काम करने के लिए उक्त संकल्प के अन्य उपबन्धों के अध्यधीन अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि शिक्षा मंत्रालय के संकल्प संख्या एफ० 16--10/44 ई०-III, दिनांक 30 नवम्बर, 1945 के पैरा 3 के खंड 1 (छ) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, 31 जुलाई, 1988 को समाप्त होने वाली अवधि में अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद के सदस्यों के रूप में काम करने के लिए उक्त संकल्प के अन्य उपबन्धों के अध्यधीन अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

(दो) भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर की परिषद

[अनुवाद]

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करती हूं :

"कि भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर के विनियम 3.1 और 3.1.1 के साथ पठित इस संस्थान की सम्पत्तियों और निधियों के प्रशासन और प्रबन्ध की योजना के खंड 9(1) के उप-खंड (ङ) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, 30 दिसम्बर, 1989 को समाप्त होने वाली अवधि में भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर की परिषद के सदस्यों के रूप में काम करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है।

"कि भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर के विनियम 3.1 और 3.1.1 के साथ पठित इस संस्थान की सम्पत्तियों और निधियों के प्रशासन और प्रबन्ध की योजना के खंड 9(1) के उपखंड (ङ) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, 30 दिसम्बर, 1989 को समाप्त होने वाली अवधि में भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर की परिषद के सदस्यों के रूप में काम करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने विशेषाधिकार के किसी प्रश्न की अनुमति नहीं दी है। यह मेरा विनिर्णय है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यो, आपको यह समझना चाहिए कि मेरा विनिर्णय, विनिर्णय है; इसे बदला नहीं जा सकता; इसे चुनौती नहीं दी जा सकती।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है। विशेषाधिकार का कोई प्रश्न नहीं है। मैंने इसकी अनुमति नहीं दी है। मैंने इसे स्वीकृति नहीं दी है। यदि आपको और कुछ कहना है, तो आप मेरे पास आ सकते हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप नियम देखिए और फिर मेरे पास आइए।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : आप इसे अस्वीकार क्यों कर रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : क्योंकि मैं इससे संतुष्ट नहीं हूं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कोई कारण बताने की आवश्यकता नहीं है। मैंने इसे अस्वीकार कर दिया है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब हम नियम 377 के अधीन मामलों पर चर्चा करेंगे। प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत।

[हिन्दी]

हां, निर्मला जी, आप अपना 377 पढ़िए।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

(व्यवधान)**

**कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : हां, आपका व्यवस्था का प्रश्न क्या है ?

श्री वसुदेव आचार्य : प्रधान मन्त्री······

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : नहीं। इसे रद्द किया जाता है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कोई प्रश्न नहीं पूछा जाएगा।

[हिन्दी]

निर्मला जी, आप बोलिए।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : आपका व्यवस्था का प्रश्न क्या है ?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने उन्हें अनुमति दी है। हां प्रो० महोदय, आपका व्यवस्था का प्रश्न क्या है ?

(व्यवधान)

प्रो० मधु दंडवते : मेरा व्यवस्था का प्रश्न यह है कि सभा के नेता···(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : नहीं, इसकी अनुमति नहीं है। यह मेरे विनिर्णय से सम्बन्धित है। इसकी अनुमति नहीं है।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : नहीं नहीं, इसकी अनुमति नहीं है। प्रो० साहिब, आप बहुत पुराने और अनुभवी व्यक्ति हैं और मेरे विनिर्णय के बाद आप वही बात कह रहे हैं। कोई प्रश्न नहीं पूछा जाएगा।

(व्यवधान)**

**कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसे देखा है। मुझे संतोष है कि मैंने ठीक बात कही है।

प्रो० मधु दंडवते : श्रीमन्,··· (व्यवधान)

प्रो० के० के० तिवारी (बक्सर) : श्रीमन्, सभा की परम्पराओं और नियमों के अनुसार, सदस्य अध्यक्ष द्वारा दिए गए विनिर्णय को चुनौती नहीं दे सकते।

अध्यक्ष महोदय : मैं भी यही कह रहा हूं श्रीमन्।

(व्यवधान)

12 06 म० प०

(तत्पश्चात् प्रो० मधु दंडवते और कुछ अन्य माननीय सदस्य सदन से उठकर चले गए।)

प्रो० के० के० तिवारी : यह आपत्तिजनक है।

श्री पी० कुलनदईवेलू (गोबिचेट्टिपालयम) : श्रीमन्, राष्ट्रपति जी ने तमिलनाडु विधान सभा द्वारा पारित मद्रास रेस क्लब का कार्य-संचालन अपने हाथ में लिए जाने वाले विधेयक पर अपनी अनुमति नहीं दी है। दोनों सदनों ने इसे पारित किया है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ऐसे अनेक मामले हैं। मैं राष्ट्रपति को कोई आदेश नहीं दे सकता। मैं कुछ नहीं कर सकता। यह राष्ट्रपति जी पर निर्भर है। मैं कुछ नहीं कर सकता। यह राष्ट्रपति जी का विशेषाधिकार है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत। श्रीमन्, यह मेरे अधिकार से बाहर है। यह राष्ट्रपति जी पर निर्भर है। मैं राष्ट्रपति को कुछ करने का आदेश नहीं दे सकता।

कृषि मन्त्री (सरदार बूटा सिंह) : उनके बाहर जाने का कोई कारण नहीं है। उन्हें बाहर जाना था, इसलिए वे उठकर चले गए हैं।

प्रो० के० के० तिवारी : अध्यक्ष महोदय, इसकी निन्दा की जानी चाहिए। ऐसे व्यवहार की निन्दा की जानी चाहिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ऐसा करना किसी को शोभा नहीं देता।

प्रो० के० के० तिवारी : ऐसा करना आम बात होती जा रही है। इससे सभा में अराजकता फैल जायेगी। आपको सभा का संचालन करना है। आप अपने व्यवहार में बहुत उदार रहे हैं। फिर भी यदि सदस्य सभा की कार्यवाही में इस तरह व्यवधान डालते हैं और अध्यक्ष के विनिर्णय को चुनौती देते हैं तो आपको सदस्यों को अनुशासन में लाना होगा। आपको इसकी निन्दा करनी चाहिए। मुझे इस बारे में आपका विनिर्णय चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : अनुशासन की भावना मन में होनी चाहिए। सभी इस सदन के माननीय सदस्य हैं और उनका कर्त्तव्य है कि वे सभा के सिद्धान्तों, परम्पराओं और अनुशासन का पालन करें। मैं समझता हूं कि उन्हें मेरी बात माननी चाहिए क्योंकि मैं उनकी बात मानता हूं। मैं अपने कर्त्तव्य का पालन करता हूं और बड़ी ईमानदारी से करता हूं। मैं किसी के दबाव में नहीं आ सकता। सदन द्वारा जो नियम बनाए हैं मैं उनका पूर्ण रूप से पालन करता हूं। एक बार मैंने जो विनिर्णय दे दिया है उस पर चर्चा नहीं की जा सकती।

[हिन्दी]

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) चित्तौड़गढ़ में लोगों को पेयजल उपलब्ध कराने के लिए राजस्थान को 'रिग मशीनें' सप्लाई करने की आवश्यकता

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के तहत अति आवश्यक विषय की तरफ केन्द्रीय सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी।

राजस्थान में भू-गर्भीय स्थितियों व जटिल जलवायु के कारण पीने का पानी कई लवणों से प्रदूषित हो गया है। राजस्थान का पर्वतीय भू-भाग जल की कमी के लिए कुख्यात है। इस प्रदूषित जल में कोपरा नाम का कीटाणु नारू रोग पैदा करता है जिससे पहाड़ी क्षेत्रों की जनता त्रस्त है। राज्य के मरुस्थलीय भाग में जल कम है और कहीं है तो फ्ल्योराइड्स युक्त है जिससे हाथ-पैर टेढ़े हो जाते हैं, दांत टेढ़े-मेढ़े हो जाते हैं। इस प्रकार प्रदेश की तीन चौथाई जनसंख्या प्रदूषित तथा रसायन युक्त दूषित जल से ग्रस्त है।

अत: केन्द्र सरकार इस वर्ष के बजट में राजस्थान वासियों की समस्या के समाधान के लिए राजस्थान सरकार को विशेष मदद दे।

इस समय राज्य में भयंकर सूखे की स्थिति है। मैं चित्तौड़गढ़ के निवासियों की परेशानी की तरफ सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी कि 75 प्रतिशत गांवों में पीने के पानी की उचित व्यवस्था नहीं है। 25 प्रतिशत में हैण्डपम्प या रीजनल वाटर वर्क्स स्कीम है। अत: बहुसंख्यक जन-

संख्या दूषित जल पी रही है। राजस्थान के पास पर्याप्त रिग मशीनें भी नहीं हैं जो यहां पर अकाल से ग्रसित व्यक्तियों को पानी दिला सकें। अतः केन्द्रीय सरकार इसमें तुरन्त ध्यान देकर रिग मशीनें भेजकर हैंड पम्प लगवाए जिससे ऐतिहासिक नगर चित्तौड़गढ़ के व्यक्ति स्वच्छ पानी पी सकें।

[अनुवाद]

(दो) उत्कल/कलिंग एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में रसोईयान लगाने और इलाहाबाद यात्री डिब्बा जोड़ने की आवश्यकता

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : यह खेद का विषय है कि पुरी और दिल्ली के बीच चलने वाली उत्कल और कलिंग एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में जो लगभग 2000 किलोमीटर का रास्ता तय करती है पैन्ट्री कार की सुविधा नहीं है। इसके परिणामस्वरूप यात्रियों को अपनी यात्रा के दौरान अच्छा भोजन प्राप्त करने में बहुत कठिनाई होती है जबकि कुछ अन्य गाड़ियों में, जिन्हें इन गाड़ियों के बाद चलाया गया है और जो कम दूरी तय करती हैं, पैन्ट्री कार की सुविधा है। लम्बी दूरी की इन गाड़ियों के यात्रियों की सुविधा के लिए उत्कल और कलिंग एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में पैन्ट्री कार की सुविधा प्रदान करने में और विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए।

दूसरे, उत्कल/कलिंग एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में इलाहाबाद की बोगी जोड़ी जानी चाहिए ताकि इन गाड़ियों से इलाहाबाद की तीर्थ-यात्रा पर जाने वाले असंख्य यात्रियों को असुविधा न हो।

अत: मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह उपरोक्त मामलों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और यथाशीघ्र आवश्यक कार्यवाही करें।

(तीन) उड़ीसा और आंध्र प्रदेश के नाव मालिकों और मछुआरों के बीच टकराव न होने देने के लिए आवश्यक उपाय करने की आवश्यकता

श्री गोपाल कृष्ण थोटा (काकीनाड़ा) : इस समय काकीनाड़ा पत्तन पर मछली पकड़ने हेतु 900 यन्त्रीकृत नौकाएं चलाई जा रही हैं। इस पर लगभग 40,000 से 50,000 लोग अपनी आजीविका के लिए निर्भर हैं।

अब एक दुर्भाग्यपूर्ण बात हुई है उड़ीसा के नाव मालिकों/मछुआरों ने आंध्र प्रदेश के मछुआरों को समुद्र के इस भाग से मछली न पकड़ने की धमकी दी है। मैं नहीं समझ सकता कि जब मछुआरे भारतीय जल में मछली पकड़ रहे हैं इस प्रकार की स्थिति पैदा क्यों होती है, उड़ीसा के नाविकों ने लिखित में भी धमकी दी है और आंध्र प्रदेश नाव मालिकों को तट के उस तरफ से दूर रहने के लिए टेलीग्राम तक भेजे हैं।

काकीनाड़ा के नाव मालिकों ने प्रधानमन्त्री और गृह मन्त्री को हस्तक्षेप करने के लिए और मछुआरों की सहायता करने के लिए टेलीग्राम भेजे हैं।

[श्री गोपाल कृष्ण थोटा]

मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह स्थिति बिगड़ने से पहले ही तुरन्त कदम उठाये।

(चार) भुवनेश्वर स्थित वर्तमान मुख्य टेलीफोन एक्सचेंज का सातवीं योजना के दौरान विस्तार करने के लिए पर्याप्त धनराशि देने की आवश्यकता

श्रीमती जयन्ती पटनायक (कटक) : भुवनेश्वर के वर्तमान टेलीफोन एक्सचेंज की क्षमता 1985 के विस्तार के बाद 7000 लाइनें हैं। इस विस्तार के बाद भी यह एक्सचेंज आम जनता और सरकारी कार्यालयों की आवश्यकता की पूर्ति नहीं कर पाता है। ऐसे कई आवेदक, जिन्होंने अपने प्रार्थना पत्र ओ०वाई०टी० श्रेणी, विशेष श्रेणी तथा सामान्य श्रेणी के अन्तर्गत पंजीकृत कराए हैं, वर्षों से उत्सुकता के साथ टेलीफोन कनेक्शन की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इसके अलावा, सरकारी कार्यालयों को भी नए कनेक्शन नहीं मिल रहे हैं। प्रशासनिक सुधार और सी० डी० तथा आर०आर० जैसे कुछ विभागों ने ओ०वाई०टी० श्रेणी के अन्तर्गत पैसा जमा कराया है परन्तु कोई कनेक्शन नहीं दिया गया है। टेलीफोनों के न मिलने के कारण सरकारी कार्यालयों के काम में कठिनाई पैदा हो गई है। नए टेलीफोनों न मिलने के कारण वाणिज्य विभाग को शिकायतें प्राप्त हो रही हैं। भुवनेश्वर में मुख्य टेलीफोन एक्सचेंज के विस्तार के बिना नए टेलीफोन कनेक्शनों की व्यवस्था नहीं की जा सकती। भुवनेश्वर में भारत सरकार के कई नए कार्यालय अनुसंधान परियोजना कार्यालय स्थापित किए गए हैं जिन्हें टेलीफोन कनेक्शनों की अविलम्ब आवश्यकता है।

इसको देखते हुए मैं मांग करता हूं कि भुवनेश्वर के इस मुख्य टेलीफोन एक्सचेंज के विस्तार के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि सातवीं योजना की आवश्यकता पूरी की जा सके।

[हिन्दी]

(पांच) इन्दिरा नहर परियोजना क्षेत्र के किसानों द्वारा देय धनराशि की वसूली रोकने के लिए राजस्थान सरकार को निदेश देने की आवश्यकता

श्री बीरबल (गंगा नगर) : अध्यक्ष जी, इन्दिरा नहर परियोजना के क्षेत्र में वाटर कोरस पक्के बने, जिसमें इस प्रकार के घोटाले हुए हैं जिसकी मार किसानों पर डाली जा रही है और उस क्षेत्र के गरीब किसानों में भारी बेचैनी है। यदि विभागीय घोटालों का भार किसानों पर डाला जायेगा तो उसे गरीब किसान किस प्रकार सहन कर सकेंगे। किसानों को बैंक से नोटिस दिए जा रहे हैं। इंदिरा नहर का निर्माण केन्द्र सरकार के विशेष सहयोग और सहायता से हो रहा है।

अतः केन्द्र सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह राजस्थान सरकार को इस विषय में अविलम्ब उचित कार्यवाही करने का निर्देश दवे ताकि वहां के किसानों में व्याप्त बेचैनी दूर हो और उनसे वसूली रोकी जाये।

[अनुवाद]

(छह) उड़ीसा में पक्षियों की 18 जातियों को संकटग्रस्त जाति घोषित करने और उन्हें समाप्त होने से बचाने के लिए कार्यवाही करने की आवश्यकता

श्री सोमनाथ रथ (आसूका) : वनों के कटने, व्यापक खेती और मनुष्यों द्वारा शिकार करने के कारण आज भारत में पक्षी जीवन खतरे में है। लोगों द्वारा अधिक मात्रा में शिकार किये जाने के कारण देश में बटेर, पेटरीज फेजेण्ट, जंगली मुर्गा को काफी खतरा पैदा हो गया है।

पक्षियों की शक्ति में हस्तक्षेप करना बहुत ही खतरनाक है। हालैंड और चीन ने इसको तब महसूस किया जब उन्होंने उपज को दुगुनी करने की आशा में चिड़ियों को सामूहिक रूप में मार दिया परन्तु इसका प्रभाव उलटा हुआ क्योंकि कीट बिना रोक-टोक बढ़ने और फैलने लगे।

8000 पक्षियों में से 1200 पक्षी भारत में शरण लेते हैं। देश में लगभग 80 किस्म की जातियां पाई जाती हैं और वे कहीं और नहीं पाई जाती हैं।

उड़ीसा में पक्षियों की निम्नलिखित 18 जातियां लुप्त होने वाली हैं। मेरा सुझाव है कि इन पक्षियों को संकटापन्न घोषित किया जाये और इनके संरक्षण के लिए शीघ्र कदम उठाये जाने चाहिये :—

1. डेट्टोर
2. ईस्टर्न रूफ होरोन
3. वेस्टनर बिट्ट्रोन
4. नक्टा डक
5. ब्रह्ममिणी कायटो
6. साहीन फाल्कन
7. पीकाक
8. फेजेन्ट-टेल्ड जकन्ना
9. स्पर-विंग्ड प्लोवोर
10. एमरल्ड डव

[श्री सोमनाथ रथ]

11. मालाबर पायोड हार्नबिल

12. राकेट-टेल्ड ड्रोंगो

13. हेयर-कास्टेड ड्रोंगो

14. हिल मैना

15. पेराडाइज फ्लाई केचर

16. शमा

17. पेंटटड् बुश क्विल

18. लारगो इग्रोर

(सात) लोक सभा में लम्बित मुसलमान स्त्रियों संबंधी विधेयक के बारे में गृह और विधि मंत्रालयों की राय का पूरा पाठ सभा पटल पर रखने की आवश्यकता

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : 4 मार्च 1986 के टाइम्स आफ इंडिया (दिल्ली संस्करण) में मुस्लिम महिलाओं सम्बन्धी विधेयक के बारे में ओपिनियन आफ मिनिस्टरीज इग्नोर्ड शीर्षक से श्री अरुण शोरी का एक लेख छपा है। इसमें कहा गया है :

"विधेयक (बनातवाला का विधेयक) गृह मन्त्रालय के लिए था। संगत सामग्री की खोज में मन्त्रालय ने अन्यों के साथ-साथ विधि मन्त्रालय के साथ परामर्श किया। विधि मंत्रालय के विधि सलाहकार ने 25 मई, 1985 को अपने नोट में साफ-साफ बताया कि उच्चतम न्यायालय के कानून की सही ढंग से व्याख्या की है और राय दी कि "तलाकशुदा पत्नी के लिए भरण पोषण की व्यवस्था मुस्लिम स्वीय विधि के विरुद्ध नहीं है।" उन्होंने बताया कि 12 वर्ष पहले सरकार की ओर से संसद में क्या कहा गया था और फिर निष्कर्ष के रूप में बताया : "निर्णय को सावधानी से पढ़ने से यह पता चलता है कि मुस्लिम स्वीय विधि में कोई हस्तक्षेप किये बिना न्यायालय ने दण्ड प्रक्रिया संहिता के संगत उपबंधों की सिर्फ व्याख्या ही की है।"

विधि सचिव ने और भी स्पष्ट रूप से जोर देकर कहा है "मुस्लिम स्वीय विधि दीवानी किस्मका है जबकि धारा 125 दण्ड प्रक्रिया संहिता का एक उपबन्ध है उन्होंने आगे कहा कि दण्ड प्रक्रिया संहिता की धारा 125 और 127 का संशोधन करने वाले विधेयक का विरोध किया जाना चाहिए।"

नोट पर 31 मई 1985 को सचिव, श्री वी०एस० शेखों ने हस्ताक्षर किए; तब इस राय की पुष्टि 1 जून को विधि राज्य मंत्री श्री एच०आर० भारद्वाज ने की और 2 जून को केबिनेट मन्त्री श्री अशोक कुमार सेन ने की।

संसद में विभिन्न दलों और ग्रुपों के नेताओं को मुस्लिम महिलाओं सम्बन्धी विधेयक के बारे जो सामग्री दी गई है दिये गये हैं उसमें गृह मन्त्रालय और विधि मन्त्रालय द्वारा तैयार की गई राय के पूरे पाठ से सम्बन्धित उपर्युक्त सूचना नहीं दी गई है। तथा अन्य संगत सामग्री भी नहीं दी गई है।

मैं मांग करता हूं कि विधि और न्याय मन्त्री को इस सभा में श्री अरुण शोरी के लेख में उल्लिखित विधि मंत्रालय और गृह मंत्रालय की राय के बारे में एक पूर्ण वक्तव्य देना चाहिए तथा दोनों की राय का पूरा पाठ सभा पटल पर रखना चाहिए।

(आठ) तमिलनाडु में केन्द्रीय सरकार के स्वामित्व वाले भवनों पर स्थानीय निकायों को सम्पत्ति कर का भुगतान

डा० ए० कलानिधि (मद्रास मध्य) : महोदय, तमिलनाडु में मद्रास नगर निगम, मदुराई और कोयम्बटूर को छोड़कर लगभग सभी स्थानीय निकायों में एक दशक बाद निर्वाचित प्रतिनिधियों ने कार्यभार सम्भाल लिया है। इन नव-निर्वाचित निकायों को धन के अभाव का सामना करना पड़ेगा। मैं इस सन्दर्भ में सरकार के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि सरकार को अपने आवासीय और गैर आवासीय दोनों किस्म के भवनों पर, संपत्ति कर उसी दर से अदा करने की आवश्यकता है जिस दर से आम आदमी अदा करता है। केवल तभी ये स्थानीय निकाय जल सप्लाई, जल निकास सड़कें, स्ट्रीट लाइट आदि को बढ़ाने की आवश्यक योजना को शुरू कर सकेंगे जो कि एक कल्याणकारी राज्य के लिए अत्यन्त आवश्यक है। स्थानीय निकाय केवल आम आदमी के लिए ही नहीं बल्कि केन्द्रीय सरकार, रेलवे और राज्य सरकारों के लिए भी कार्य करते हैं जहां लाखों लोग रोजगार में नियुक्त हैं तथा स्थानीय निकायों द्वारा दी जा रही सुविधाओं का उपयोग करते हैं। वर्तमान पद्धति से कमी वाला सूत्र लागू किया जाता है जिससे भवनों की पूंजी लागत युद्ध पूर्व 1944 के स्तर पर आ जाती है और उस पर रेलवे तथा राज्य सरकार द्वारा 6 प्रतिशत सम्पत्ति कर दिया जाता है परन्तु केन्द्रीय सरकार इन स्थानीय निकायों के भीतर स्थित अपने भवनों पर सेवा करके अलावा कोई कर नहीं दे रही है। केन्द्रीय सरकार और रेलवे को उचित हिस्सा देना चाहिए और राज्य सरकारों को भी ऐसा ही करना चाहिए।

[हिन्दी]

(नौ) मध्य प्रदेश के पन्ना जिले में हीरे और मूल्यवान पत्थरों की खदानों को बन्द न होने देने के लिए आवश्यक कदम उठाने की आवश्यकता

श्री डाल चन्द्र जैन (दमोह) : अध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अन्तर्गत निम्न वक्तव्य इस सदन में देना चाहता हूं।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[श्री डाल चन्द्र जैन]

मध्य प्रदेश के पन्ना जिले में वन भूमि में चल रही हीरा खदानें बन्द कर दी गई हैं, जिससे लगभग पांच हजार मजदूर बेरोजगार हो गए हैं। इसके बाद अब वन भूमि में चल रही पत्थर खदानें भी बन्द करने का सरकार का प्रयास चल रहा है।

इस ज़िले में पत्थर खदानें बन्द करने से भीषण बेरोजगारी की समस्या खड़ी हो जाएगी। जिस क्षेत्र में खदानें चल रहीं हैं, उस क्षेत्र में वन विभाग उस भूमि को जंगल के लिए उपयोग नहीं कर सकता लेकिन हीरा एवं पत्थर से शासन को जो आय हो रही है और 15-20 हजार परिवार जो अपनी रोजी रोटी इस व्यवसाय से कमा रहे हैं, वह भी बन्द हो जायेगी।

अत: मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस दिशा में शीघ्रातिशीघ्र कारगर कार्यवाही करें जिससे कि पन्ना जिले में महंगाई के जमाने में बेरोजगारी नहीं फैले।

———

12.22 म०प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

रेल बजट, 1986-87 सामान्य चर्चा (—जारी)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा 1986-87 के बजट (रेलवे) पर पुनः सामान्य चर्चा आरम्भ करेगी।

[हिन्दी]

चौधरी राम प्रकाश (अम्बाला) : डिप्पी स्पीकर साहब, मुझे खुशी है कि हमारे भूतपूर्व हरियाणा के चीफ मिनिस्टर, चौधरी बंसी लाल जी के पास आज रेल विभाग है। जब ये हरियाणा के चीफ मिनिस्टर थे तो मैं एक छोटा-सा मंत्री हुआ करता था। इन्होंने अपने समय में हरियाणा का जिस तेजी से विकास किया, वैसी मिसाल किसी दूसरी स्टेट में नहीं मिलती। उस वक्त···

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : वैसी ही डैवलपमेंट हमारी भी करवा दो।

चौधरी राम प्रकाश: हम आपको अपना चीफ मिनिस्टर उधार नहीं दे सकते, अपने रेल मन्त्री को उधार नहीं दे सकते।

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : यदि उधार नहीं दे सकते तो परमानैन्टली ही दे दीजिए।

चौधरी राम प्रकाश : परमानैन्टली आप ले लो, हमें उसमें आपत्ति वाली बात नहीं है··· ···(व्यवधान) चूंकि इन्होंने कुछ बातें कह दीं, इसलिए उसका जवाब तो देना पड़ता है।

मेरा कहने का मतलब यही है कि जिस मजबूती से शानदार डेवलपमेंट इन्होंने हरियाणा में की, उसकी कहीं मिसाल नहीं मिलती और मैं उम्मीद रखता हूं कि आज जब रेल महकमा इनके पास है···

उपाध्यक्ष महोदय, जैसे हरियाणा में इन्होंने चार चांद लगाए हैं, वैसे वे रेलवे डिपार्टमेंट में भी चार चांद लगाएंगे और बड़ी अच्छी डेवलपमेंट करेंगे, मैं इनसे यह उम्मीद रखता हूं और इस उम्मीद के साथ-साथ महोदय, आपके माध्यम से मैं यह निवेदन भी करूंगा माननीय रेल मन्त्री जी से कि आपको हरियाणा के बारे में अच्छी तरह से वाकफियत है—अम्बाला कैंट से लेकर सहारनपुर तक कोई भी मेल या एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है और आपको यह भी अच्छी तरह से मालूम है कि पब्लिक की डिमाण्ड है कि रेल मन्त्री हरियाणा से हैं, तो वे हरियाणा की तरफ ध्यान क्यों नहीं देते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि कोई न कोई एक दो दिन के अन्दर मेल या एक्सप्रेस ट्रेन दोनों जगह के बीच चलनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्री को पता है कि अमृतसर से लेकर दिल्ली तक सिंगल रेलवे लाइन है। यह डबल होनी चाहिए क्योंकि पंजाब तरक्की कर रहा है, हरियाणा तरक्की कर रहा है और ट्रेफिक बढ़ रहा है। जिस प्रकार से अम्बाला और सहारनपुर के दरम्यान डबल ट्रेक है, उसी प्रकार से वहां के लिए भी डबल लाइन होनी चाहिए तभी हम और हरियाणा के लोग समझेंगे कि हरियाणा के रेल मन्त्री होने से हरियाणा का भी कुछ भला हो रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, जिस प्रकार से साउथ में कई जगह पर रेल इलेक्ट्रिक से चलती है लेकिन हरियाणा के अन्दर रेल इलेक्ट्रिक से नहीं चलती है। इसलिए मैं चाहूंगा कि दिल्ली और अम्बाला के बीच इलेक्ट्रिक ट्रेन होनी जरूरी है। महोदय, जैसा कि आपको मालूम होगा, जगाधरी से लेकर पांवटा तक और जगाधरी से लेकर चंडीगढ़ तक रेलवे लाइनों का सर्वे हो चुका है और इनके लिए फण्ड भी अलाट हो चुके हैं, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आप इन दोनों जगहों पर रेलवे लाइन नहीं बना सके हैं। मैं समझता हूं कि अगर ऐसा होगा तो हरियाणा का कोई भला नहीं हो सकता है। जब आप दूसरी जगहों पर रेलवे का इतना डवलेपमेंट कर रहे हैं, तो हरियाणा में भी तो आपको रेलों का विकास करना चाहिए। हरियाणा रेलों की दृष्टि से पिछड़ा हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मन्त्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि सन् 1974 के अन्दर तलवाड़ा में, उस वक्त के हमारे रेल मन्त्री श्री एल०एन० मिश्र ने एक उद्घाटन किया था तलवाड़ा से अम्ब के इलाके में, नंगल से लेकर अम्ब तक के लिए रेल लाइन का उद्घाटन किया था और उसके लिए 10 करोड़ रुपया मंजूर भी हुआ था। लेकिन उद्घाटन तो उन्होंने कर दिया और आज वहां उस उद्घाटन की जगह पर केवल पत्थर रह गया है, अभी तक रेल लाइन नहीं बन सकी है। लेकिन महोदय चौधरी साहब ने जहां-जहां उद्घाटन किए और पत्थर रखे थे वहां सब जगह पर काम शुरू हो चुके हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि सन् 1974 से वह काम जो

[चौधरी राम प्रकाश]

अधूरा पड़ा है, उसको अब तक पूरा होना चाहिए था और वहां पर रेल बननी चाहिए जिससे हरियाणा, हिमाचल प्रदेश और जम्मू तथा काश्मीर, इन तीनों प्रदेशों का फायदा हो।

महोदय, जहां तक आप से उम्मीद की जाती थी कि ट्रेनें टाइम पर चलें, लेकिन ट्रेनें टाइम पर नहीं पहुंच पाती हैं। एक दफा की बात मुझे याद आ रही है, मैं आपको भी उसे बताना चाहता हूं, हमारे कमलापति त्रिपाठी जी जब रेल मन्त्री बने थे, तो उस वक्त उन्होंने एक सख्त इंस्ट्रक्शन्स जारी की थीं अपने डिपार्टमेंट के अन्दर कि अगर कोई ट्रेन किसी स्टेशन पर लेट पहुंचती है, तो उसके जिम्मेदार उस स्टेशन के अधिकारी होंगे और उसके लिए वे सस्पेंड होंगे। कई जगह पर ऐसा हुआ भी कि ट्रेन लेट पहुंची और वहां के स्टेशन आफिसर इंचार्ज को सस्पेंड किया गया। इसका नतीजा यह हुआ कि सारे देश में ट्रेनें टाइम पर चलनी शुरू हो गईं जिसका कारण यह हुआ कि पैसेंजरों को भी स्टेशनों पर ज्यादा इन्तजार नहीं करना पड़ता था और उनकी सारी तकलीफें दूर हो गईं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि आप कुछ ऐसी व्यवस्था करें जिससे ट्रेनें टाइम पर चलें और पैसेन्जर्स की तकलीफें दूर हो सकें।

श्री शिव प्रसाद साहू (रांची) : उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी तथा रेल राज्य मंत्री दोनों को बहुत-बहुत बधाई देता हूं। उन्होंने एक प्रगतिशील रेलवे बजट सदन के सामने रखा है। रेलों में जो क्षमता इन्हें दी गई थी, तरक्की के आंकड़े माल ढुलाई के बारे में दिये थे, उनमें इन्होंने काफी बढ़ोत्तरी की है और काफी मुनाफा कमाया है।

कई पिछड़े इलाकों में आप नई रेलवे लाइनों का भी विस्तार करने जा रहे हैं। कई जगहों पर रेलवे में इलैक्ट्रिक ट्रेन की भी आपने गुंजाइश रखी है। मैं बिहार के खासकर छोटानागपुर के इलाके रांची से आता हूं। वहां के लोग हमेशा यही कहते हैं कि बिहार से 30, 35 कांग्रेस के सांसद हैं लेकिन 7वीं पंचवर्षीय योजना में एक भी नई रेल बिहार को नहीं दी गई। उस समय इससे हमारा सिर शर्म से झुक जाता है।

श्री ललित नारायण मिश्र आज हमारे बीच नहीं हैं, वह रेल मंत्री थे। इसी तरह श्री केदार पांडे भी रेल मंत्री थे, वह भी आज यहां नहीं हैं। श्री ललित नारायण मिश्र का जब देहान्त हुआ था तो मरने से आधा मिनट पहले वह मंच पर बैठ चुके थे और फिर उठकर उन्होंने कहा था कि सुदूर छोटा नागपुर के पहाड़ी क्षेत्रों में लोहारदगा से रांची और लोहारदगा से टोरी तक जो छोटी लाइन है, वहां मैं बड़ी लाइन बनवाऊंगा, लेकिन उनकी घोषणा पर कोई पालन अभी तक नहीं किया गया।

श्री केदार पांडे ने भी घोषणा की थी इस लाइन को बनाने के लिए लेकिन वह घोषणा भी आज तक कारगर नहीं हो पा रही है।

एक लाइन रांची से हजारीबाग तक और है, इसके भी सर्वे का काम चल रहा है, लेकिन यह काम भी आज अधूरा ही पड़ा हुआ है, कोई भी काम नहीं हो रहा है। श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने भी

इस लाइन को बनाने की घोषणा की थी।

मैं 18 अप्रैल, 1981 के "रांची एक्सप्रेस" समाचार पत्र से पढ़कर सुना रहा हूं जिसमें श्री केदार पांडे जी ने कहा कि रांची और हजारीबाग, हजारीबाग और कोडरमा और गिरीडीह के बीच नई लाइन बिछाने का काम इस वर्ष शुरू होगा। वहां पर सर्वे का काम उन्हीं का दिया हुआ है। उसी तरह से रांची से लोहारदगा और लोहारदगा से टोरी के काम का भी सर्वे किया गया था। इसके लिए पैसा दिया गया था और सर्वे का काम भी समाप्त प्रायः हो चुका है। खासतौर से रांची से लोहारदगा तक की जो लाइन है, और लोहारदगा से टोरी तक की लाइन है, यह बिल्कुल रत्नगर्भा धरती के बीच जगह है। इसके किनारे एशिया का सबसे बड़ा बाक्साइट का भंडार है। चाइना क्ले, फायर क्ले तथा जंगलों में बांस की इफरायत है, बहुत बड़ा भंडार है। मैं कई बार कह चुका हूं, 1980 से इस सदन में बार-बार हल्ला कर रहा हूं कि सिर्फ वही एक जगह है हिन्दुस्तान में जहां से 2 लाख आदिवासी और हरिजन हर साल धंधे के लिए बनारस, इलाहाबाद, गाजियाबाद, पंजाब, हरियाणा में भाग कर जाते हैं। गांव के गांव खाली हो जाते हैं। अभी हमारी राज्य कल्याण मंत्री डा० राजेन्द्र कुमारी वाजपेयी वहां गई थीं, वह भी देखकर द्रवित हो गई थीं कि वहां कितनी बेकारी है। उन्होंने कहा कि मैं श्री राजीव जी से और रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि यहां जो बेकारी फैली हुई है, उसको दूर करने के लिए वहां पर पग उठाए जाएं। यहां पर इन लाइनों का 4 बार सर्वे हो चुका है।

जहां तक मुझे मालूम है, मैं छोटा-सा आंकड़ा देना चाहता हूं। 1983 से 1985 तक हमारे यहां से करीब 9 लाख मीटरिक टन बाक्साइट का लदान ट्रकों के जरिए हुआ है। अगर यहां पर रेल लाइन होती तो यह सारा पैसा रेलवे को मिलता। अनुमान है कि 1988-89 तक यहां से बाक्साइट, पैट्रोलियम, सब्जी, अनाज, जंगल से लकड़ी, बांस वगैरह कुल 20 लाख मीटरिक टन तक माल की ढुलाई ट्रकों के जरिए होने की संभावना है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि वह इस बारे में गंभीरता से सोचें।

मुझे पहले बताया गया है कि पहले जो सर्वे हुआ था उसमें 3.4 परसेंट का घाटा आया था और अभी जो सर्वे हुआ है उससे पता लगा है कि साढ़े 12 परसेंट के लगभग रेलवे को फायदा होगा। इतना ही नहीं, बिहार सरकार इस काम के लिए फ्री-लैंड भी देने को तैयार है। मालूम नहीं क्या अड़चनें हैं जिसकी वजह से निर्माण कार्य नहीं किया जा रहा है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस वह पर विशेष ध्यान दें।

हमारे यहां बिड़ला जी की हिंडालको कम्पनी है। बिहार गवर्नमेंट के साथ चार महीने पहले 3 अरब रुपये का एल्मुना प्लांट लगाने का समझौता भी हुआ था, लेकिन बड़ी लाइन न होने की वजह से वह अब हिचक रहे हैं। अतः इस विषय पर गम्भीरता से विचार किया जाये।

हमारे छोटा नागपुर के साथ क्या हो रहा है, इस पर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। मेरे पास 3 जनवरी, 1986 के "आज" अखबार की कटिंग है जिसका शीर्षक है "गुलाम भारत की अधूरी रेल योजना आजाद भारत में दम तोड़ रही है"। अंग्रेजों ने 1942 में एक लाइन बरवाडीह से

[श्री शिव प्रसाद साहू]

सरनाडीह तक जो कि सरगुजा मध्य प्रदेश में पड़ता है, वहां तक 72 मील की लाइन शुरू की गई थी। 100 से ऊपर नदियों पर पुल बनाने के लिए पिल्लर गाढ़ दिये गये थे और स्टेशन का भी निर्माण हो गया था, यानि कि 75 परसेंट काम हो गया था, लेकिन 25 परसेंट काम करना बाकी है। 1949 के बाद वह काम किस वजह से रोक दिया गया है मेरी समझ में नहीं आता है। मंत्री जी चाहें तो मैं पेपर की कटिंग भी उनको दे दूंगा। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वह इस मामले की इंक्वायरी करवा लें।

आज हम देखते हैं कि रेलों में कोयले की काफी चोरी होती है और माल ढुलाई में भी काफी विलम्ब होता है। एफ०सी०आई० का जो गेहूं जाता है, वह काफी दिन तक स्टेशन पर पड़ा रहता है। जिनका माल है वह चोरी न हो और समय पर ठीक ढंग से पहुंच जाये, इस पर आपको विशेष रूप से ध्यान देना होगा। साथ-साथ चोरी-डकैती रोकने पर भी विशेष ध्यान दिया जाए।

अंत में मैं पुन: निवेदन करूंगा कि शीघ्र ही रांची से लोहरदगा एवं टोरी तक बड़ी लाइन बनाई जाये और रांची से हजारीबाग, कोडरमा, गिरिडीह तथा बरवाडीह जंक्शन से सरनाडीह जो अधूरी रेल लाइन पड़ी है, उसको पूरा किया जाये ताकि इस क्षेत्र से गरीबी दूर की जा सके।

[अनुवाद]

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट को बहुत नरम बजट कहा जा रहा है परन्तु इस तथ्य से मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के यात्री किराए में वृद्धि की गई है। ऐसा लगता है कि यह बजट लोगों के विरुद्ध है। मेरे अन्य साथियों ने ऐसा पहले से ही कह दिया है। अत: मैं उसके विस्तार में नहीं जा रहा हूं। कृपया मुझे केरल के बारे में कुछ महत्वपूर्ण तथ्य बताने की अनुमति दें। हमें देश में समाज के अन्य किसी वर्ग की अपेक्षा किराए में इस वृद्धि का अधिक भार सहन करना पड़ेगा। क्योंकि हम देश के एक कोने में हैं। जब भी रेलवे के विकास की बात होती है तो केरल को छोड़ दिया जाता है हमारा राज्य ऐसा है जिसकी स्वतंत्र भारत के सभी रेल बजटों में लगातार उपेक्षा की गई है। मेरे पास कुछ आंकड़े हैं। केरल के पास कुल 916 किलोमीटर रेलवे लाइन है। इसका मतलब हुआ कि प्रति लाख जनसंख्या पर केवल 3.6 किलोमीटर रेल लाइनें हैं जबकि अखिल भारतीय औसत प्रति लाख जनसंख्या पर 10 प्रतिशत है। भारत में केरल सबसे पीछे है। कृपया इस प्रभाव में मत रहिए कि इसका कारण यह है कि यातायात या माल-भाड़ा या यात्रियों के बारे में कोई मांग नहीं है। स्थिति कुछ और ही है। मैं कुछ और आंकड़े दूंगा।

केरल में माल यातायात में 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से वृद्धि हो रही है जबकि 70 के दशक के बाद की अवधि के दौरान राष्ट्रीय औसत 3.3 प्रतिशत थी। लोगों की आवश्यकता को रेल द्वारा पूरा न करने के कारण सड़क परिवहन पर दबाव बढ़ गया है। 1965 और 1980 के बीच कुल माल यातायात में रेलवे का हिस्सा 18 प्रतिशत से घटकर 16.7 प्रतिशत रह गया है। यात्री यातायात के मामले के बारे में उसी अवधि के दौरान अधिक तेजी से गिरावट आई है। उसी अवधि के दौरान यह 22 प्रतिशत से घटकर 13 प्रतिशत हो गया है। इसके कारण केरल में सड़क पर यात्री यातायात बढ़

गया है। सड़क परिवहन के माल यातायात के हिस्से पर नजर डालिए : 1965-1980 के दौरान सड़क पर माल यातायात 63 प्रतिशत से बढ़कर 80 प्रतिशत हो गया है। उसी अवधि के दौरान यात्री यातायात 74 प्रतिशत से बढ़कर 80 प्रतिशत हो गया है। सड़क द्वारा माल ढुलाई का राष्ट्रीय औसत जहां केवल 36 प्रतिशत है वहीं केरल का 80 प्रतिशत है। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से इस महत्वपूर्ण पहलू को ध्यान में रखने के लिए अनुरोध करता हूं।

हमारी अर्थव्यवस्था काफी हद तक वाणिज्यिक है जिसमें मूल और अर्द्ध संसाधित माल का निर्यात किया जाता है तथा निर्मित सामान का आयात किया जाता है। केरल का कुल औद्योगिक माल यातायात वहां के औद्योगिक उत्पादन से दुगुना है। बदकिस्मती से हमारे देश के परिवहन योजना निर्माताओं द्वारा केरल की अर्थव्यवस्था के इस महत्वपूर्ण पहलू को ध्यान में नहीं रखा जाता है।

दूसरी बात रेलवे की अपेक्षा सड़क परिवहन में ईंधन प्रचुर मात्रा में उपयोग होता है जिसके परिणामस्वरूप राष्ट्रीय क्षति भी होती है।

इन सभी बातों को तथा केरल की जनसंख्या सघनता को और अधिक यात्रा को तथा माल यातायात की मांग को ध्यान में रखते हुए रेलों द्वारा केरल की आवश्यकताओं की ओर पर्याप्त ध्यान देना चाहिए।

मैं इस संबंध में मंगलौर-बम्बई लाइन के बारे में एक महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहता हूं। एक अनुमान के अनुसार हमारे यातायात का लगभग 40 प्रतिशत यातायात बम्बई क्षेत्र का है। इस समय अरकोनम से होकर जाते हैं जो कि बहुत लम्बा रास्ता है क्योंकि मंगलौर से बम्बई तक कोई सीधी लाइन नहीं है।

दूसरी बात यह है कि मद्रास-बम्बई मार्ग "बहुत भीड़-भाड़ वाला है"। इसको ध्यान में रखते हुए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मंगलौर बम्बई रेलवे लाइन को अधिक महत्व दिया जाए।

आन्तरिक परिवहन पर विचार करते हुए, केरल में हमारे योजना बोर्ड ने एक मोटा अनुमान लगाया है जिसके अनुसार सन् 2000 ई० तक केरल का माल यातायात 980 लाख टन हो जायेगा तथा यात्री यातायात 42800 लाख चक्कर (ट्रिप) हो जायेगा। यदि आपातकालीन आधार पर उपचार हेतु कदम नहीं उठाये जायेंगे तो पूरी प्रणाली ही लड़खड़ा जायेगी। केरल में यही होने वाला है।

इन लाइनों में सबसे महत्वपूर्ण हैं एरनाकुलम-अलप्पी लाइन तथा अलप्पी से कायमकुलम लाइन। इसके लिए क्रमश: 3 करोड़ रुपये तथा एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। केरल का एक बच्चा भी समझता है कि यह केरल के लोगों को धोखा देने के समान है। वहां कोई काम नहीं हो रहा है। ये केरल की सबसे महत्वपूर्ण लाइनें हैं और इन लाइनों को वरीयता दी जानी चाहिए। कम से कम सातवीं योजनावधि में इनको पूरा किया जाना चाहिए। कायमकुलम लाइन को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जाना चाहिए।

[श्री सुरेश कुरूप]

ऐलूर कलमामेरी क्षेत्र केरल की औद्योगिक पट्टी है। मेरी समझ में नहीं आ रहा है कि रेल अधिकारी केरल के लोगों तथा केरल की सरकार के रेल लाइनों के विद्युतीकरण के अनुरोध पर क्यों ध्यान नहीं दे रहे हैं। मेरी प्रार्थना है कि पहले कदम के रूप में शोरनूर-त्रिवेन्द्रम लाइन का विद्युतीकरण किया जाये।

आप तेल्लिचेरी की त्रासदी को जानते हैं। मैं रेल मंत्री जी का कृतज्ञ हूं कि उन्होंने अपने युवा साथी को घटना-स्थल का निरीक्षण करने तथा सूचना एकत्र करने हेतु दिल्ली से तेल्लिचेरी भेजा। तकनीकी दृष्टि से तो रेल अधिकारी साफ बच सकते हैं लेकिन रेल मंत्री जी ने 3000 रुपए की अनुग्रह राशि देकर सज्जनता दिखाई है। दुर्घटना में मरने वाले सभी लोग निम्न आय समूह के थे। आप जानते हैं कि कमाने वाले कुछ सदस्यों ने इस दुर्घटना में अपनी जान गंवा दी है। मेरा अनुरोध है कि इन परिवारों में से कम से कम एक सदस्य को रेल प्रशासन द्वारा रोजगार दिया जाना चाहिये।

[हिन्दी]

श्री रामेश्वर नीखरा (होशंगाबाद) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को इस यथार्थवादी बजट को पेश करने के लिए बहुत बहुत धन्यवाद देता हूं। सम्भवत: बजट बनाते समय उनके दिलो-दिमाग में इस देश के कामन मैन की तस्वीर रही, उसकी आर्थिक स्थिति की तस्वीर रही, इसलिए रेलों में यात्रा करने वाले 90 प्रतिशत यात्रियों का उन्होंने ध्यान रखा तथा उसको उन्होंने जरा-सा भी टच नहीं किया बल्कि उनको वे जो भी सुविधायें दे सकते हैं वह देने के लिए साधन इकट्ठा करने का प्रयत्न किया है। इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूं। मंत्री जी इस देश की भौगोलिक स्थिति से, इस देश की विशालता से भली-भांति परिचित हैं, एक स्थान से दूसरे स्थान की दूरियों से भी परिचित हैं और जो संसाधन हैं उनसे भी परिचित हैं। उपलब्ध संसाधनों से किस प्रकार ज्यादा से ज्यादा सुविधायें दी जा सकती हैं, इसको उन्होंने अपने ध्यान में रखते हुए ही इस बजट को बनाया है। रेल मंत्री जी के दिलो-दिमाग में यह बात भी पूरी तरह से रहेगी कि शताब्दी के बदलते बदलते जो यातायात आज है वह उससे दुगुना हो जाये और इस प्रकार जो कमी होगी उसको किस प्रकार से पूरा किया जा सकता है। उसकी तैयारी इन्होंने उपलब्ध संसाधनों के माध्यम से प्रारम्भ कर दी है। उसके लिए जो लाइट-वेट कोचेज बनाने और इंजन बनाने और दूसरी सुविधायें एकत्र कर रहे हैं, उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

पिछले वर्ष हमारे प्रधान मंत्री जी ने आह्वान किया था, इस देश के कर्मचारियों और इस देश की जनता को किसी भी कीमत पर हमें 21वीं सदी तक ले जाने के लिए तैयार करना है। उस आह्वान को स्वीकार करके उन्होंने अपने रेल कर्मचारियों के बीच में एक ऐसा वातावरण बनाया है और उन कर्मचारियों की मदद से माल ढोने का टार्गेट चालू वर्ष के लिए 250 मिलियन टन रखा था, उसको उन्होंने नौ माह में ही पूरा कर दिया है। इसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

रेल मंत्री जी पिछले वर्ष स्वयं रेलवे के रिजर्वेशन आफिस में गए और वहां जाकर उन्होंने कर्मचारियों की तकलीफों को सुना और समझा। रिजर्वेशन के मामले में जो वहां भ्रष्टाचार होता था, जो लोग रिजर्वेशन कराने के लिए जाते थे, उनको दिन-दिन भर लग जाता था तथा कई तकलीफों का सामना करना पड़ता था। उस तकलीफ को दूर करने के लिए महानगरों में मंत्री जी ने कम्प्यूटर की व्यवस्था की है, जिससे रिजर्वेशन पांच-दस मिनट में ही हो जाता है और किसी प्रकार की जनता को तकलीफ और भ्रष्टाचार नहीं होता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि यह सुविधा केवल महानगरों तक ही सीमित न करें, बल्कि दूसरे स्थानों पर भी इस सुविधा को पहुंचायें, वहां की जनता इसका स्वागत करने के लिए तैयार बैठी है। रेल कर्मचारियों ने पिछले नौ माह में जो श्रम किया है, देश के लिए जो कार्य किया है, रेल की क्षमता को बढ़ाने के लिए जो कार्य किया है, उस श्रम को मंत्री जी ने सराहा है और इस बात को मद्दे नजर रखते हुए उन्होंने स्टाफ क्वार्टर्स की राशि को डबल कर दिया है। कल की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने कपूरथला रेल-कोच फैक्ट्री के लिए भी राशि दी है, जिससे कल की आवश्यकताओं के चैलेंज को स्वीकार कर सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने बजट के माध्यम से कई चीजें आम जनता को देने की कोशिश की है, इस मामले में जितनी उनकी प्रशंसा की जाए, उतनी कम है। एक तरफ जहां उन्होंने 90 प्रतिशत पैसेंजर्स को राहत दी है और दूसरी तरफ माल ढोने की ढुलाई में उन्होंने किसी प्रकार का कोई कर नहीं लगाया है। लेकिन रेल मंत्री जी ने मेरे क्षेत्र की ओर कोई ध्यान नहीं दिया है। पहले जो कुछ गाड़ियों के स्टोपेज थे, उन स्टोपेज को बन्द कर दिया है। जो रेल इटारसी से भोपाल शटल चलती थी, उसको बन्द कर दिया है। जब वे पूरे देश के ऊपर इतने मेहरबान हैं, तो हमारे क्षेत्र के ऊपर वे क्यों ध्यान नहीं दे रहे हैं। मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि गंगा-कावेरी का स्टाप पहले गाडरवारा और महानगरी नरसिंहपुर में था, झेलम का जो स्टाप पहले होशंगाबाद मे था, हावड़ा-बाम्बे मेल का जो स्टाप पहले करेली और नरसिंहपुर में था, उनको पुनः प्रारम्भ करने की व्यवस्था करें। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि एक अप्रैल से जो नया टाइम-टेबल आने वाला है, उसमें इन स्टोपेजज को इन्क्लूड किया जाए। कुतुब एक्सप्रेस जो दिल्ली से जबलपुर चलती है, वह जबलपुर पहुंचकर पांच-छः घण्टे खड़ी रहती है, यदि उसको इटारसी तक बढ़ा दिया जाए, तो इटारसी से लेकर जबलपुर तक की जनता को दिल्ली से डायरैक्ट जोड़ा जा सकता है। झांसी और दूसरी जगहों के लोग जो इससे नहीं जुड़ पाए हैं, वहां की जनता को भी इससे फायदा मिल सकता है। केवल एक ही ट्रेन बिलासपुर एक्सप्रेस बिलासपुर से चलकर इन्दौर जाती है। इसमें दो-तीन डिविजन के लोग यात्रा करते हैं, जिनको रात्रि में काफी तकलीफ होती है। मेरा सुझाव है कि यदि जबलपुर से इटारसी जो शटल चल रही है, उसको जबलपुर से भोपाल कर दिया जाता है, वहां की जनता को काफी सुविधा हो सकती है।

एक बात मैं सैन्ट्रल रेल आफिस जो बाम्बे-वीटी पर स्थापित है, जहां पर पूरे देश के लोग काम करने के लिए जाते हैं, उनके बारे में कहना चाहता हूं। वहां काम करने वाले लोगों को न मकान की सुविधा होती है और न उनके बच्चों को पढ़ाने के लिए स्कूलों की सुविधा होती है। अच्छा तो यह होगा मध्य रेलवे के कर्मचारी मध्य रेलवे के ही होने चाहिए, जिससे आपके कर्मचारियों को सुविधा होगी और आपके प्रशासन को अपनी क्षमता बढ़ाने में भी सहयोग मिलेगा। उसका आफिस या

[श्री रामेश्वर नीखरा]

तो इटारसी में या जबलपुर में अगर स्थापित किया जाता है तो उससे बहुत अधिक सुविधा सभी पक्षों को हो सकती है ।

मैं इन शब्दों के साथ जिस अच्छी भावना के साथ यह बजट प्रस्तुत किया गया है उसके लिए मैं आपका हृदय से समर्थन करता हूं ।

श्री मोतीलाल सिंह (सीधी) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी के द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है उसका मैं समर्थन करता हूं ।

रेल बजट में प्राय: मध्य प्रदेश अछूता ही रहता है । वास्तव में अगर देखा जाए तो मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनें बहुत ही कम हैं । गत बीस वर्षों से मध्य प्रदेश में कोई नई रेल लाइन नहीं बनाई गई है । मध्य प्रदेश में अभी तक जो औद्योगिक विकास नहीं हो सका, उसका एकमात्र कारण यही रहा है कि वहां पर आवागमन के साधन नहीं हैं ।

मध्यप्रदेश में सीधी, सरगुजा, शहडोल ऐसे क्षेत्र हैं जहां पर कि कोयला खदानें हैं । वहां पर जो मजदूर काम करते हैं और दूसरे दूसरे प्रदेशों से आकर काम करते हैं उन्हें आने-जाने में विशेष असुविधा का सामना करना पड़ता है । उनके आने-जाने के लिए वहां रेलवे लाइन नहीं है । इसलिए ऐसा महसूस किया जाता है कि हमारे मध्य प्रदेश की ओर विशेष ध्यान नहीं दिया जा रहा है ।

मध्य प्रदेश में कुछ ही जिले ऐसे होंगे जो कि रेलवे लाइन से जुड़े हुए हैं । मध्य प्रदेश से दक्षिण को जाने वाली गाड़ियां गुजरती हैं लेकिन मध्य प्रदेश में ऐसी कोई गाड़ी नहीं चलाई गई जिससे वहां के लोगों को सुविधा मिल सके ।

एक ललितपुर से सिंगरौली लाइन का कई वर्ष पहले सर्वेक्षण दिया गया था लेकिन उस रेलवे लाइन को अभी तक बजट में नहीं लिया जा सका । यह ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन मध्य प्रदेश के कई जिलों को टच करती हुई जाती है । इस लाइन को सिंगरौली तक ले जाना था लेकिन केवल सतना से रीवा तक 50 किलोमीटर के सर्वेक्षण के लिए ही बजट में दिया गया है । इससे पूरा मतलब हल नहीं होता । इस लाइन को सिंगरौली तक बनाया जाना चाहिए जिससे कि छतरपुर, खजुराहो, पन्ना, रीवा, सीधी, सतना, सिंगरौली सभी जिले जुड़ सकें । इसके बारे में कह दिया जाता है कि वहां घाटियां काफी हैं, औद्योगिक क्षेत्र नहीं है । उस क्षेत्र के विकास के लिए यह लाइन बहुत जरूरी है । वहां से हम देश के लिए कोयला ले जाते हैं । शहडोल और सीधी में कोयले की खदानें हैं । वहां पर सबसे अच्छे कोयले के भंडार हैं । वहां पर रेलवे लाइन नहीं है ।

वहां एक गाड़ी कटनी से चोपन है जिसकी गति बहुत धीमी है । इस गाड़ी को सुधारा जाना आवश्यक है । सरगुजा जिले में बहुत सी खदानें हैं । वहां भी एकमात्र एक रेल लाइन है । उस जिले को भी आजादी के बाद से एक भी रेलवे लाइन नहीं दी गई । सन 1977 में एक गाड़ी वहां चलाई गई थी

जिसके बारे में कहा जाता है कि जनता पार्टी ने चला दी थी। यह बात सुनकर हम लोगों को बहुत कष्ट होता है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि जो गाड़ी कटनी से विश्रामपुर चलती है उसमें इलाहाबाद और बनारस के लिए एक बोगी जोड़ी जाए और एक बोगी बिलासपुर एवं उड़ीसा के लिए जोड़ी जाए।

इसके साथ ही मैं एक और निवेदन करूंगा कि कटनी से चोपन जो गाड़ी चलती है उसमें भी विशेष सुधार करने की आवश्यकता है क्योंकि यह एकमात्र गाड़ी है जो कटनी से सिंगरौली को जोड़ती है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस पर आप विशेष ध्यान दें। दूसरी ओर ललितपुर और सिंगरौली लाइन को भी इस बजट में सम्मिलित किया जाए।

1.00 म०प०

इस लाइन को बनवाने के लिए विशेष ध्यान दिया जाए, क्योंकि मध्य प्रदेश एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है और बहुत बड़ा क्षेत्र है। वहां पर रेलवे लाइन की बहुत कमी है, अन्य प्रांतों की तुलना में बहुत कमी है। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को इस बजट के लिए धन्यवाद देता हूं।

श्री बनवारी लाल पुरोहित (नागपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं और माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि कम से कम माल के भाड़े में उन्होंने कोई वृद्धि नहीं की है। मैं कुछ बातों की तरफ सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय आज गुड्स शेड्स की बहुत कमी है और बहुत सा सामान ओपन मैदान में पड़ा रहता है, इससे माल का काफी नुकसान होता है। मैंने एक बार देखा कि गेहूं के हजारों बोरे सड़ रहे थे, क्योंकि जो गोडाउन थे उनके ऊपर शेड नहीं थे। इस तरह से जहां पर शेड्स नहीं हैं वहां पर उचित व्यवस्था करके राष्ट्रीय संपत्ति को बचाना चाहिए। इससे व्यापारियों का भी नुक्सान नहीं होगा और आपको भी क्लेम नहीं देना पड़ेगा। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा शेड्स बनाएं। इससे माल सुरक्षित हो सकेगा और लाखों करोड़ों रुपयों का माल ओपन में बरसात आदि में बरबाद नहीं होगा। इस सिलसिले में एक बात की तरफ और ध्यान देना आवश्यक है कि वैगन इतने पुराने हैं कि उनमें बरसात में पानी भर जाता है। इसके लिए थोड़ा सा डिजाइन में भी परिवर्तन करने की आवश्यकता है।

1.02 म० प०

(श्री शरद दिघे पीठासीन हुए)

वैगन इस तरह के हैं कि दरवाजों को कितना ही सील बंद कर दिया जाए तब भी उनमें पानी घुस जाता है और 15-20 दिन जब माल पहुंचता है तो भीगी हुई हालत में पहुंचता है। इससे काफी नुकसान होता है और रेलवे को क्लेम देना पड़ता है। इससे रेलवे और जनता दोनों का ही नुकसान होता है। इसके बारे में यह भी कहना चाहूंगा कि कांस्ट्रक्शन और कर्माशियल, दोनों सेक्शनों को चुस्त

[श्री बनवारी लाल पुरोहित]

करने की आवश्यकता है। कमर्शियल सेक्शन में भ्रष्टाचार बहुत बढ़ गया है। भ्रष्टाचार के बारे में नागपुर के बारे में एक अखबार में पढ़ा, उसमें लिखा था कि रिजर्वेशन के मामले में नागपुर स्टेशन पर दलालों का साम्राज्य है। दलाल लोग बोगस नाम देकर रिजर्वेशन कराते हैं और टिकटें ब्लैक में दूसरों को दी जाती हैं। इसको पूरी तरह से चैक करने की आवश्यकता है, ऐसा मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है।

सभापति महोदय, आज ट्रक ज्यादा माल ले जाते हैं। उसका कारण यह है कि ट्रकों में चाहे सोना ले जाएं या मिट्टी, ढुलाई के चार्जेज बराबर ही लिए जाते हैं, लेकिन रेलवे में फर्क है। इसलिए जिन चीजों का रेट रेलवे में महंगा है उनको लोग ट्रकों से ले जाते हैं और जिन चीजों का रेट कम है उनको रेलवे से भेजते हैं। इस बारे में पुनर्विचार करने की आवश्यकता है। जिन वस्तुओं का भाड़ा अधिक है उनका भाड़ा कुछ कम करने और जिन वस्तुओं का भाड़ा कम है, उनका भाड़ा कुछ अधिक करने के बारे में पुनर्विचार करने के लिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा।

डेवलपमेंट के नाम पर सबसे पीछे रहा है तो नागपुर शहर रहा है। नागपुर शहर हिन्दुस्तान का हृदय है। बंबई से कलकत्ता, हावड़ा का सेंटर और उधर से दिल्ली से मद्रास जो भी गाड़ियां जाती हैं वे नागपुर होकर ही जाती हैं, परन्तु रिजर्वेशन के मामले में 25-30 पत्र वहां की जनता की ओर से मैं मंत्री महोदय को भेज चुका हूं, परन्तु सबसे कम रिजर्वेशन का कोटा नागपुर स्टेशन का अभी तक है। इससे विदर्भ की इकानमी पर इफेक्ट पड़ता है, इसको ध्यान में रखते हुए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस पर विचार करके नागपुर शहर का रिजर्वेशन कोटा बढ़ाएं।

नागपुर के बारे में ज्यादा क्या कहूं, नागपुर एक समय मध्य प्रदेश की राजधानी रहा है, आज वह दर्जा हमारा चला गया, इसका मतलब यह नहीं है कि रेलवे के मामले में भी हमारा दर्जा घटा दिया जाए। इन बातों पर विचार करके वहां से दिल्ली और बंबई के लिए एडीशनल गाड़ियों की जरूरत है। मुझे उम्मीद है कि इस पर भी माननीय मंत्री जी विचार करेंगे।

एक बिना खर्चे की योजना है। नागपुर शहर का तेजी से विकास हो रहा है और 10 साल के अन्दर तीन गुनी पापूलेशन वहां की हो गई है। वहां का एक सबरबन सिटी कामठी है जहां पर बहुत सी इंडस्ट्रीज हैं। यहां पर 40 हजार मजदूर रोज काम करने आते हैं और वहां पर डिफेंस की रेलवे लाइन है। आपको वहां पर एक स्टेशन बनाना है। अगर आप वहां पर एक स्टेशन बना दें तो 50-60 हजार लोगों को, गरीब मजदूरों को रेलवे का लाभ मिल सकता है। माननीय मंत्री महोदय से इतना निवेदन जरूर करूंगा कि मेम्बर्स आफ पार्लियामेंट जो जनता के दुखदर्द बताते हैं, उसकी तरफ ध्यान देना चाहिए। हमारा एक केम गांव हैं। उस गांव से तकरीबन पचास बच्चे स्कूल में पढ़ने के लिए जाते हैं। मेरा निवेदन है कि वहां पर पांच मिनट के लिए गाड़ी रुकवा दीजिए। तीन बार पत्र लिखा लेकिन रिजेक्ट कर दिया गया। बरसात के मौसम में दो-दो महीने तक स्कूल नहीं जा पाते हैं। यदि मंत्री जी सोशल जस्टिस नहीं देंगे तो किससे अपेक्षा करें। किसी ब्यूरोक्रेट या जनरल मैनेजर से

अपेक्षा नहीं कर सकते। एक छोटा सा प्लेटफार्म बनाना पड़ता है, वह भी हम बनाने के लिए तैयार हैं, श्रमदान करके बना देंगे। इससे ग्रामवासियों खासकर स्कूल के बच्चों के कष्ट का निवारण हो जाएगा। धारवा से पुसद और उमरखेड़ होकर भोखर के लिए प्रपोजल दिया हुआ है। जनता ने इस लाइन के लिए कई बार आन्दोलन भी किया है। ऐसा लगता है कि यह आंदोलन उग्र रूप धारण कर लेगा क्योंकि जनता की भावनाएं इससे जुड़ी हुई हैं। मेरा निवेदन है कि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान देने का कष्ट करें। कामटी से हिन्गाना इण्डस्ट्रीयल एस्टेट के लिए भी ट्रेन चलाई जाए, इसके लिए भी हमने कई बार निवेदन किया है। हमारी विदर्भ की इकोनामी सन्तरे पर निर्भर है इसलिए मेरा निवेदन है कि वरूड़ को काटोल या पान्डोना से जोड़ा जाए। ऐसा अगर हो जाए तो सन्तरों का मूवमेंट बड़े फास्ट तरीके से हो सकेगा। पांच पावली ओवर-ब्रिज का शिलान्यास हुआ और दो बार पत्थर वहां से हटाया गया। उसको वहां दोबारा लगवाया गया है। पांच पावली ओवर-ब्रिज का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। नागपुर की दृष्टि से यह बहुत ही जरूरी है। नागपुर रेलवे स्टेशन का ओवर-ब्रिज बहुत ही कन्जस्टेड हो गया है। एक्सपर्ट्‌स की रिपोर्ट आई है कि वह आउट-डेटेड हो चुका है और कभी भी कोलेप्स हो सकता है, उसको बनवाना अतिआवश्यक है। इतना निवेदन करते हुए मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्री वी० किशोर चन्द्र एस० देव (पार्वतीपुरम्) : सभापति महोदय, यह चर्चा काफी समय से चल रही है और जो कुछ इस सदन के दूसरे कई सदस्यों ने कह दिया है मैं उसको दोहराना नहीं चाहूंगा। मैं अपने को उन कतिपय मार्गदर्शी सिद्धांतों तथा मानदण्डों तक ही सीमित रखूंगा और नई रेल लाइन के निर्माण में तथा जिस क्षेत्र का मैं प्रतिनिधित्व करता हूं. उसको कतिपय समस्याओं के सम्बन्ध, मैं चाहूंगा रेल मंत्री जी उनका पालन करें।

बजट भाषण के दौरान, माननीय परिवहन मंत्री जी ने कहा है कि वह कोरापुट से रायगाड़ा, मछलीगुड़ा तक एक खण्ड रेल लाइन का निर्माण कर रहे हैं। महोदय, मूलरूप में इस लाइन का दो दिशाओं में सर्वेक्षण किया गया, अर्थात् दो मार्गों पर, रायगाडा से कोरापुट तक, और स्वयं मैंने कई अवसरों पर इस लाइन के बारे में ज्ञापन दिए हैं। एक मार्ग जिसे बनाने का वे प्रस्ताव कर रहे हैं, उससे 85 किमी० छोटा है। पार्वतीपुरम और रायगाडा के बीच पहले ही एक रेल लाइन है। छोटा मार्ग उड़ीसा और आंध्र प्रदेश के कोरापुट विजयनगरम् और श्रीकाकुलम जिलों की जनजातीय पट्टी को भी लाभान्वित करेगा।

जब मैंने पहला ज्ञापन दिया तो मुझे उत्तर मिला कि छोटे मार्ग की ढाल इसके अनुरूप नहीं हैं क्योंकि छोटे मार्ग की ढाल 1/80 हैं जबकि लम्बे मार्ग में 1/100 है। मैंने मामले को फिर आगे बढ़ाया तथा मंत्रालय को कई बार ज्ञापन दिया। कुछ सप्ताह पूर्व माननीय मंत्री जी ने कृपा कर मुझे उत्तर दिया कि यह मामला अब समाप्त हो चुका है, अतः इसे फिर से उठाया नहीं जा सकता। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मामलों को इस तरह न निबटायें। एक ओर आप ये कहते हैं कि वित्त की कमी है तथा दूसरी ओर यदि कोई आकर्षक और बेहतर प्रस्ताव आते हैं तो उनका यह

[श्री वी० किशोर चन्द्र एस० देव]

उत्तर हमें मिलता है। यदि मंत्रालय या सम्बन्धित अधिकारी इस प्रकार का रवैया अपनाते हैं तो मैं नहीं समझता कि इससे आपका या हमारा भला होगा।

महोदय, मछलीगुडा वैसे भी कोरापुट तथा रायगाडा के इन दो मार्गों के बीच पड़ता है। मछलीगुडा और रायगुडा के बीच कोई सभ्य बस्ती नहीं है और वैसे भी रास्ता जंगलों से होता हुआ जाएगा जबकि छोटा मार्ग, जो या मछलीगुडा से या काक्किरीगुम्मा नामक स्थान से पार्वतीपुरम तक हो सकता है, निश्चय ही इन दो जिलों में आदिवासी क्षेत्रों को लाभान्वित करेगा। महोदय मैं पुनः उल्लेख करना चाहूंगा कि 1/80 नीचे की ओर जाता हुआ ढाल नहीं है। किरन्दूल खण्ड में 1/60 का ढाल है और पश्चिमी घाटों में आपका ढाल 1/33 तक भी है। और मैं नहीं समझता कि यह ढाल पूरे रास्ते के लिए है, यह छोटे-छोटे खंडों में भी हो सकता है। इसको अवश्य ही एक बेहतर ढाल में बदला जा सकता है, और मैं नहीं समझता कि काक्करीगुम्मा से पार्वतीपुरम तक कोई सर्वेक्षण कर लिया गया है। अतः महोदय, मैं मंत्री जी से केवल इस मुद्दे पर फिर से विचार करने का आग्रह करूंगा कि वे देखें कि क्या यह तकनीकी रूप से सम्भव है क्योंकि मुझे पहले पिछली लोक सभा में उत्तर मिला था कि निर्माण लागत लम्बे मार्ग के लिए कम होगी यद्यपि मार्ग 85 किमी० अधिक लम्बा है।

मैंने इसको हमेशा चुनौती दी है, और मैं इसको अभी भी चुनौती देता हूं क्योंकि मैं समझता हूं कि लम्बे मार्गों में अधिक पुल और सुरंगें होती हैं और जब लम्बा मार्ग तय करना है तो स्वाभाविक है कि प्रति किमी० रेल लाइन के निर्माण की लागत अधिक होगी और महोदय, उसके अतिरिक्त मुझे उन कारणों के विषय में मालूम नहीं है जिनके कारण उन्होंने इस प्रकार का मार्ग अपनाना तय किया। मैं माननीय मंत्री जी से यह आश्वासन चाहूंगा कि कम से कम, वे देखें कि मामले पर फिर से विचार प्रारम्भ हो तथा सही बात का पता चले। फिर, महोदय, काक्कीनाडा से एक रेलगाड़ी चलती है जिसका नाम है सिंहाद्रि एक्सप्रेस। महोदय, जैसाकि आप जानते हैं इस दक्षिण-पूर्वी रेलवे का मुख्य डिविजनल मुख्यालय, सभी अर्थों में, वाल्टेअर में ही है। यह एक केन्द्रीय स्थान है, और मैं नहीं जानता कि किन परिस्थितियों में काक्कीनाडा जैसे स्थान को, जो कि मुख्य लाइन से हटकर है, इस रेलगाड़ी को प्रारम्भ करने के लिए चुना गया। विभिन्न क्षेत्रों के लोगों की एक सामान मांग रही है कि सिंहाद्रि एक्सप्रेस को वाल्टेयर से प्रारम्भ किया जाय; काक्कीनाडा से नहीं जो कि वाल्टेयर से केवल 100 किमी० के करीब दूर है। वाल्टेयर एक जंक्शन है जहां कि लोग उड़ीसा, मध्य प्रदेश, तथा पूर्व के चार जिलों—गोदावरी, विशाखापत्तनम्, श्रीकाकुलम्, तथा विजयनगरम्—से आते हैं। अतः मैं चाहूंगा कि आप इस पर विचार करें और मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह गोदावरी एक्सप्रेस में कुछ डिब्बे जोड़ने की व्यवस्था करें क्योंकि यही वह मुख्य रेलगाड़ी है जो आंध्र प्रदेश के उत्तरी-तटीय जिलों को हैदराबाद से, जो कि राजधानी है जोड़ती है। अतः शायद आपको मालूम भी है या नहीं कि इन भागों से हैदराबाद 500 मील या 800 किमी० दूर है। आजकल गोदावरी एक्सप्रेस वाल्टेयर से प्रारम्भ होती है और मैं जानता हूं कि हो सकता कि रेल लाइन का आगे बढ़ाना सम्भव न हो लेकिन कम से कम, उड़ीसा में रायगाड़ा से यदि एक या दो डिब्बे, जो कि विजयनगरम् के कुछ भागों को लाभान्वित

करेंगे, तथा एक डिब्बा पालसा से भी जोड़े जाएं, तो मेरा तात्पर्य दूसरी श्रेणी के डिब्बों से है, इससे इन क्षेत्रों के लोगों का बड़ा लाभ मिलेगा।

पट्टनचेरी से सिद्दीपेटा होते हुए पेड्डापल्ली तक भी एक नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव था। मुझे नहीं मालूम कि इसकी क्या स्थिति है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस लाइन के विषय में हमें जानकारी दें। हाल ही में तेल्लीचरी में एक दुर्घटना हुई, केरल से मित्रों ने इस विषय में उल्लेख किया है। मैं जानता हूं कि जिन परिस्थितियों में दुर्घटना हुई उनमें रेलवे इन दुर्घटना के शिकार लोगों को पैसा देने के लिए बाध्य नहीं थी। लेकिन माननीय मंत्री जी जानते हैं कि रेल दुर्घटना में मरने वाले लोगों को एक लाख की क्षतिपूर्ति दी जाती है। मेरा मतलब है कि यहां पर वैसे तो वे इसको पाने के अधिकारी नहीं थे। माननीय मंत्री जी ने तुरन्त 3000/- रु० की राशि स्वीकृत कर अपनी सज्जनता दिखाई। लेकिन महोदय, मुद्रास्फीति बहुत बढ़ गई है। इन परिस्थितियों के कारण, मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि इन लोगों को कम से कम 10,000/- रुपये की अनुग्रह राशि दी जाय क्योंकि इनमें ऐसे बहुत से लोग—30-40 लोग—मारे गए जो अपने परिवार के लिए आजीविका कमाते थे। अत: मैं चाहूंगा कि वे इस पर विचार करें। मैं आपका या सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता, और जो बातें पहले ही कही जा चुकी हैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता। मैं आखिर में यह उल्लेख करना चाहूंगा कि यह मंत्रालय शायद उन थोड़े से मंत्रालयों में से एक है जिन्होंने पिछले एक वर्ष के दौरान कुछ कार्य करके दिखाया है। मैं माननीय मंत्री जी को उस बात के लिए बधाई देना चाहूंगा तथा उनसे यह अनुरोध करूंगा कि वह देखें कि आने वाले वर्ष में भी बेहतर कार्य हो सके। जैसाकि पहले मैंने कहा मेरी राय में अन्य मंत्रालयों की तुलना में रेल मंत्रालय का कार्य निष्पादन बेहतर रहा है लेकिन मुझे आशा है कि पिछड़े क्षेत्रों तथा गरीब वर्गों के प्रति मंत्रालय के जो उत्तरदायित्व हैं, उन्हें भी वह ध्यान में रखेंगे।

[हिन्दी]

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : चेयरमैन साहब, रेलवे मंत्री जी द्वारा जो बजट पेश किया गया है, उसका समर्थन करने के लिए मैं प्रस्तुत हुई हूं और सचमुच हमारे रेल मंत्री जी ने बहुत समझ-बूझकर और जिस समझदारी से इस बजट को पेश किया है, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मैं अनुभव करती हूं कि हमारी रेलवे की गाड़ी जो पटरी से उतर रही थी उस गाड़ी को उन्होंने अपनी दूरदर्शिता और कार्य-कलापों और विभाग के सहयोग से पुन: पटरी पर लाने का प्रयास किया है। उनका यह प्रयास सराहनीय है।

सभापति महोदय, अगर मैं भूल नहीं करती हूं तो किसी जमाने में इस रेलवे विभाग को कमाऊ पूत कहा जाता था। अब पुन: ऐसी उम्मीद की जा सकती है कि हम इस विभाग से लाभ उठा सकेंगे क्योंकि 1985-86 में शुद्ध किलोमीटर के हिसाब से जो 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई है, उसको देखते हुए ऐसा कहा जा सकता है। इसी प्रकार से ढुलाई पर आपने अब की बार कोई टैक्स नहीं लगाए हैं क्योंकि पहले से ही इतना बोझ बढ़ गया है, इसलिए ढुलाई पर टैक्स न लगाकर जो राहत दी है, यह दूरदर्शिता की ही बात है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देती हूं। लेकिन अभी हमें रेलों में

[श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी]

कुछ और सुधार करने पड़ेंगे और रेल की ढुलाई और पैसेंजर की क्षमता को बढ़ाना पड़ेगा तभी हम औद्योगिक विकास विकास कर सकेंगे।

सभापति महोदय, वर्ष 1986-87 के लिए रेलों के लिए जो 2650 करोड़ रुपए की व्यवस्था है और इसमें 1370 करोड़ रुपया रेलवे को अपने संसाधनों से इकट्ठा करना पड़ेगा और साथ ही साथ 270 करोड़ रुपया या तो आप बांड के द्वारा या डिबेंचर के द्वारा जनता से ऋण लेना चाहेंगे, यह अपने आप में एक बहुत ही सराहनीय कदम है। जनता का सहयोग लेना और जनता को उसमें सम्मिलित करना एक अच्छी परम्परा होगी।

सभापति महोदय, जहां तक उत्पादन की बात है, मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा था कि हमने इंजनों के उत्पादन में बढ़ोत्तरी करने का प्रयास किया है। चितरंजन के कारखाने में चालू वर्ष में विद्युत के इंजन 52 तक निर्मित होने की उन्होंने उम्मीद की है और अगले वर्ष में अर्थात् 1986-87 में इस संख्या को बढ़ाकर 70 इंजन तक उत्पादन होने की उम्मीद उन्होंने की है। इसके साथ-साथ डीजल इंजन, चाहे वे कपूरथला के कारखाने में हों या दूसरे कारखानों में हों, उनके उत्पादन में भी प्रगति के लिए आश्वासन दिया गया है और मुझे पूरी उम्मीद है कि उन्होंने ये आश्वासन बहुत सोच-समझकर और जिम्मेदारी के साथ दिए हैं, इसलिए इन आश्वासनों को पूरा किया जाएगा।

सभापति महोदय, उन्होंने एक बात यह की है कि दूसरे दर्जे की पैसेंजर गाड़ियों में चलने के लिए टिकटों पर मंत्री महोदय ने कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं, लेकिन मैं उनसे जानना चाहती हूं कि ऐसी कितने किलो मीटर लाइनें हैं, जहां कि लोग पैसेंजर ट्रेन में सफर करते हैं। मैं समझती हूं कि इससे तो बहुत ही नगण्य लोगों को लाभ मिलने वाला है, ज्यादा लोगों को इससे लाभ नहीं मिलेगा। अगर रेल मंत्री जी मुझे इजाजत दें, तो मैं अनुरोध करूंगी कि आपकी बहुत सी ट्रेनें ऐसी हैं, जिनको आप सुपरफास्ट कहते हैं या जिनको बड़ी दूरगामी ट्रेनें कहते हैं जैसे राजधानी एक्सप्रेस है, तमिलनाडु एक्सप्रेस है, अगर इन पर ही किराए बढ़ाए होते, तो कोई आपत्ति नहीं थी, लेकिन आपने तो पैसेंजर की तरह चलने वाली जो एक्सप्रेस ट्रेन हैं, उन पर भी किराया बढ़ा दिया है। जैसे आप कुतुब एक्सप्रेस को ही ले लीजिए। आपने उसको फास्ट एक्सप्रेस का नाम दे रखा है। जिस समय यह शुरू हुई थी, आपको पता होगा 10-11 स्टेशन थे, लेकिन आज आप यहां बैठे हैं, आपके विभाग के अधिकारी यहां बैठे हैं, आज आप देखिए 20-22 स्टेशन हो गए हैं। इनके अलावा वे स्टेशन जिनकी कहीं गिनती नहीं है, दिल्ली से लेकर मथुरा तक, कितनी ही जगह पर गाड़ी को रोक दिया जाता है। महोदय, मैं कहना चाहूंगी कि इसमें विभाग के लोगों का हाथ है। यह तो बिल्कुल पैसेंजर ट्रेन हो गई है। इससे तो अच्छा है कि आप इसका नाम ही पैसेंजर रख दें। कम से कम इससे किराया तो ज्यादा नहीं बढ़ेगा।

महोदय, एक-एक जिले में आपने दो-दो और तीन-तीन स्टेशन दे रखे हैं। कुछ जिले ऐसे हैं जिनका जबलपुर हाई कोर्ट लगता है। झांसी के बाद मध्य प्रदेश के जितने जिले हैं जैसे टीकमगढ़,

छतरपुर, सतना, रींवा, पन्ना वगैरह, ये सब वहां से लगते हैं। टीकमगढ़ जिले के लिए आपने कहीं पर कोई स्टेशन भी नहीं दिया है, जिसके लिए वहां के लोग बहुत दिनों से मांग कर रहे हैं कि वहां पर निवाड़ी के लिए एक स्टेशन रुकने हेतु दिया जाए। इस लाइन पर अगर सबसे ज्यादा पैसेंजर उतरते-चढ़ते हैं तो वह हरपालपुर स्टेशन से आते हैं। पूरी लाइन पर अगर सबसे अधिक यात्री आते-जाते हैं तो वह हरपालपुर स्टेशन से। वहां के लिए स्टाफ भी पूरा नहीं है। स्टेशन की बहुत दुर्गति है, इतना नीचा है कि कह नहीं सकते। दूसरी तरफ प्लेटफार्म ही नहीं है। अगर दो गाड़ियों का क्रास होता है तो पीछे की तरफ उतरने के लिए कितनी ही औरतों और बच्चों को घायल होना पड़ता है, कितने ही लोग गड्ढे में गिरते हैं। इस तरफ मैं आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगी।

हरपालपुर स्टेशन पर जहां कि खजुराहो के लिए देश और विदेश के पर्यटक उतरते हैं, वहां पर बड़ी दुर्गति है। वहां रिटायरिंग रूम के दो कमरे हैं। मगर उसकी हालत आप देखें तो वहां एक बूंद पानी भी नहीं है, गन्दगी का साम्राज्य है। 26 जनवरी को मुझे वहां रुकने का सौभाग्य कहूं या दुर्भाग्य कहूं, अवसर प्राप्त हुआ। वहां जिस तरह की हालत है, कुछ कहा नहीं जा सकता। अतः सुधार हेतु अवश्य ध्यान दें।

आप दूसरे स्टेशन सुन्दर बनाएं, संगमरमर के बनाए, एक-एक जिले में 2,2 और 3,3 स्टेशनों को बढ़ोत्तरी करें, उसमें हमें न आपत्ति है न दुःख है लेकिन हम चाहते हैं कि वह क्षेत्र भी आपके ही देश के अन्दर आता है, उस तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए।

झांसी मानिकपुर लाइन पर सुबह 7 बजे से रात के 8 बजे तक के बीच कोई गाड़ी नहीं है। इसके बीच में यहां पर आप कोई सुविधा दें, उत्कल, कलिंग या पुरी इसमें से कोई गाड़ी हाइवर्ट करें या कोई नई गाड़ी जो कि इलाहाबाद के लिए जाती है, वह आगरा, अलीगढ़ होकर जाती है, उसको अगर वहां से मेल या एक्सप्रेस के रूप में चलाएं तो वहां के लोगों को, जो सुबह 7 बजे से रात के 7 बजे तक वहां पड़े रहते हैं, उनको कुछ सुविधा मिलेगी।

कुछ ऐसी चीजें हैं, जो बहुत बड़ी नहीं हैं, लेकिन छोटी-छोटी चीजें ही बहुत बड़ा असर लाती हैं। आपने ड्यूटी कार्ड ड्यूटी पर जाने हेतु दिए हुए हैं। आप उनको कूपन क्यों नहीं देते हैं? जिस जगह की ड्यूटी हो कूपन से सफर करे। कार्ड दे रखे हैं वह पास से घूम रहे हैं। ताज में मुश्किल से 150 सवारी ग्वालियर तक जाती हैं वह भी फर्स्ट क्लास की नहीं होती हैं। उसमें आपके अधिकांश पास वाले लोग मिलेंगे। यदि इस गाड़ी को झांसी तक बढ़ा दें तो सम्भवतः अधिक यात्री मिल सकेंगे। खजुराहो तथा ओरछा हेतु पर्यटकों को भी सुविधा होगी। मेरा कहना है कि जो अपनी ड्यूटी पर जाते हैं, उनको कूपन दिए जाएं ताकि वह कूपन भरकर दे सकें। और जिस जगह की ड्यूटी है, वहां के कूपन काट दें। आप अफसरों को भी पूरे जोन का पास दे देते हैं। जहां उनकी ड्यूटी है, उसके लिए ही आप पास दें। जोन भर के पास देने के बजाय जिस क्षेत्र में उनकी ड्यूटी है, उसका पास ही उन्हें दें तो यह जो इस तरह से दुरुपयोग होता है, यह बच सकता है। रेलवे अधिकारियों को जो मैटल टोकन विद फैमली दिए जाते हैं वह उचित प्रतीत नहीं होता। ड्यूटी टाइम में फैमिली नहीं जानी चाहिए।

मंत्री जी को शायद याद ही होगा, इसके लिए लड़ते-लड़ते हम और क्षेत्र की जनता परेशान हो

[श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी]

गए हैं। मुझे दुःख इस बात का है कि हमारी स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी जब टीकमगढ़-ओरछा गई थीं, श्री चन्द्रशेखर आजाद की प्रतिमा का अनावरण करने के लिए तो उस समय वहां के जन-प्रतिनिधियों और लोगों ने मांग की थी कि ललितपुर से खैरादा, जो बांदा का जंक्शन है, वहां के लिए रेलवे लाइन दी जाए। बुन्देलखंड का पूरा इलाका, जिसमें टीकमगढ़ और छतरपुर होगा, जिसमें खजुराहो जैसे पर्यटक स्थल हैं, यहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। यह एक दस्युग्रस्त क्षेत्र है, यहां पर इतनी माइन्स और मिनरल्स हैं, लेकिन उनका दोहन नहीं हो सकता, इसलिए कि वहां आवागमन का कोई साधन नहीं है। वहां पर कोई भी उद्योगपति इसलिए अपना उद्योग नहीं डालता है कि वहां आवागमन का साधन नहीं है। इसलिए इस रेलवे लाइन के लिए उन्होंने आश्वासन दिया कि मैं व्यक्तिगत रूप से उसको देखूंगी और एक पत्र भी जो मेरे पास आया, जिसमें उन्होंने लिखा कि मैंने रेलवे मंत्री को इस पर कार्यवाही करने के लिए कहा है। दुर्भाग्यवश वह हमारे बीच में नहीं है। मैं मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहती हूं कि इस रेलवे लाइन के ऊपर काफी बार आन्दोलन भी हो चुका है। यह वास्तव में आन्दोलन की बात नहीं है, यह तो उस क्षेत्र की जनता की जरूरत की चीज है।

आज हमें आजाद हुए 40 साल हो गए हैं। हम समाजवाद और समानता की बात करते हैं। हमारा यह क्षेत्र छोटी-छोटी रियासतों से बन कर बना है और जो कि सदियों से पिछड़ा हुआ है, उस पिछड़ेपन को दूर करने के लिए हमारे इस क्षेत्र को रेल लाइन से जोड़े जाने की कृपा करें। हम जानते हैं कि आपके पास साधनों की कमी है, लेकिन इस बजट में आप टोकन ग्रांट्स भी रखेंगे उसमें से या आपके पास जब गुंजाइश होगी तब हमारे क्षेत्र को रेल लाइन से जोड़ दिया जाए। इससे वहां के लोगों को भरोसा होगा कि हमारी तरफ भी कोई देखने वाला है।

हमारे प्रधान मंत्री जी भी हमेशा यह कहते हैं कि जो पिछड़े हुए हैं, उसे हम प्राथमिकता देंगे। अतः प्राथमिकता के आधार पर आप इस ओर ध्यान दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करती हूं और उम्मीद करती हूं कि आप अपने भाषण में हमारे क्षेत्र में नई लाइन बनाने के बारे में अवश्य ही घोषणा करेंगे।

श्री जगन्नाथ प्रसाद (मोहनलाल गंज) : सभापति महोदय, माननीय परिवहन मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं, लेकिन जो कटौती प्रस्ताव विरोध पक्ष की ओर से आए हैं, उसका विरोध करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि हम जितने भी पत्र जन-हित मे लिखते हैं, उनका जवाब समय पर मिलता है और कार्यवाही करने की सूचना भी बराबर मिलती रहती है। जो बजट माननीय मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है उससे 90 परसेंट जनता को राहत मिलेगी। केवल 10 परसेंट जनता को थोड़ा भार उठाना पड़ेगा जो कि संसाधन जुटाने के लिए आवश्यक था। इसके अलावा माल के ऊपर भी कोई टैक्स नहीं बढ़ाया है, इसके लिए भी वह बधाई के पात्र हैं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की जिन बातों की तरफ माननीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं, उस सम्बन्ध में मैं पहले भी पत्र लिख चुका हूं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आलमनगर स्टेशन है।

इसके पास क्रासिंग में लोगों को आधा-आधा घंटा खड़ा रहना पड़ता है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वह वहां पर एक पुल बनाने की व्यवस्था करायें।

लखनऊ से गोंडा वाया मेलानी, पलियां कलां में पूर्वोत्तर रेलवे की जो लाइन जाती है, उस पर भी एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की व्यवस्था करें। पहले एक्सप्रेस ट्रेन चलती थी, लेकिन जब वहां पर छोटी लाइन से बड़ी लाइन बननी शुरू हुई तो उसके बाद में बंद कर दी गई। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस एक्सप्रेस ट्रेन को पुनः चालू करायें।

दो और सुझाव अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में देना चाहूंगा। एक तो लखनऊ से कानपुर जो लाइन जाती है उस पर हरौनी एक बड़ा स्टेशन है और वह एक केन्द्र स्थान है। वहां पर कोई एक्सप्रेस या मेल ट्रेन नहीं रुकती है। इस सम्बन्ध में मैंने मंत्री महोदय को पत्र भी लिखा है। इस पर अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया। मंत्री जी इसके लिए भी व्यवस्था करने की कृपा करें।

लखनऊ से फैजाबाद लाइन के ऊपर मोहनलालगंज एक स्टेशन पड़ता है। उस पर 363 डाउन एक्सप्रेस गाडी अब नहीं खड़ी होती है। तमाम बार जनता को आश्वासन दिए गए लेकिन उसकी पूर्ति नहीं हुई और इस स्टेशन पर एक्सप्रेस ट्रेन को रोकने की व्यवस्था नहीं हो सकी। मैं आग्रह करूंगा कि इस पर मंत्री महोदय विचार करें और यदि संभव हो तो इस पर मेल और एक्सप्रेस ट्रेनें खड़ी करने की व्यवस्था करें।

लखनऊ से आगे मलीहाबाद एक स्टेशन पड़ता है। उस स्टेशन पर 29 अप लखनऊ से चलने वाली और 30 डाउन दिल्ली से लखनऊ जाने वाली गाड़ी पहले रुकती थी, बाद में अब वह नहीं रुकतीं है। मेरा निवेदन है कि कम से कम 20 मई और 31 जुलाई के बीच में वहां पर यह मेल ट्रेन रोकने की व्यवस्था करें।

चारबाग रेलवे स्टेशन पर उत्तर रेलवे का जो आरक्षण कार्यालय है उसमें लिपिकों की कमी कई वर्षों से चली आ रही है। विभाग से इसके बारे में कई बार लिखा जा चुका है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि लिपिकों की संख्या में वहां वृद्धि करने की कृपा करें। साथ ही वहां पर जो सुपरवाइजर हैं उनको 6 टेलीफोन अटेंड करने पड़ते हैं जिससे जो वी० आई० पी० जाते हैं चाहे वह सदस्य हों या उच्च अधिकारी हों, उनको काफी देर तक इन्तजार करना पड़ता है। तो वहां पर एक सहायक सुपरवाइजर नियुक्त करने की व्यवस्था करें। इसके अलावा चारबाग रेलवे स्टेशन के टेलीफोन अधिक वर्षा के कारण 6 मास से बन्द पड़े हैं और जो ठीक भी हैं उनमें ठीक से आवाज नहीं आती। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसको ठीक करवाएं। लखनऊ में रेलवे क्वार्टर्स के लिए जो कमेटी बनी हुई है उसमें 37 वर्ष से कभी कोई कमजोर वर्ग या आदमी सदस्य नहीं हुआ। कई वर्षों से उसके लिए आग्रह किया जा रहा है। इसके ऊपर भी मंत्री जी का ध्यान देना चाहिए। कमजोर वर्ग के किसी व्यक्ति को उसका सदस्य जरूर बनाएं।

अभी हमारे कुछ सदस्यों ने जंजीर खींचने के बारे में जिक्र किया। मेरा तो निवेदन है कि यह

[श्री जगन्नाथ प्रसाद]

जंजीर खींचने की व्यवस्था बन्द कर दी जाय या कुछ मेल ट्रेन्स या एक्सप्रेस ट्रेन्स को छोड़कर बाकी में कम से कम इसे बन्द कर दिया जाय।

उत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे के संसद सदस्यों की एक कमेटी बनी थी। लम्बी लिस्ट उसकी थी। लगभग एक साल हो गए, उसकी कोई मीटिंग नहीं हुई। इस पर भी मंत्री जी विचार करें।

इन शब्दों के साथ मैं पुन: माननीय रेल मंत्री जी को समाजवादी बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूं।

[अनुवाद]

*श्री वी० कृष्ण राव (चिकबल्लापुर) : सभापति महोदय, हमारे माननीय मंत्री श्री बंसीलाल जी द्वारा 1986-87 वर्ष के लिए प्रस्तुत रेलवे बजट का मैं हार्दिक स्वागत करता हूं। यह बजट साधारण लोगों को प्रेरणा देता है और इसका रुख समाजवादी है। मैं इस लोकप्रिय बजट का समर्थन करता हूं और माननीय मंत्री जी के विचारार्थ कुछ महत्वपूर्ण सुझाव देना चाहता हूं।

बंगलौर और मद्रास के बीच रेलवे लाइन बहुत महत्वपूर्ण तथा भीड़-भाड़ वाला मार्ग है, लेकिन दुर्भाग्य से इस लाइन का विद्युतीकरण नहीं किया गया है यद्यपि कई हजार यात्री नित्य इस मार्ग से यात्रा करते हैं। मद्रास और जोलारपेट के बीच इस लाइन का विद्युतीकरण कर दिया गया है। लेकिन जोलारपेट और बंगलौर के बीच विद्युतीकरण के मामले में कोई प्रगति नहीं हुई है। जोलारपेट और बंगलौर के बीच यात्रा बहुत थकाने वाली है और इसमें जरूरत से ज्यादा ही लम्बा समय लगता है, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस लाइन का तुरन्त विद्युतीकरण किया जाये। इस लाइन को दोहरा बनाने का काम पिछले कई वर्षों से चल रहा है। दोहरा करने का काम मद्रास से कुप्पम तक पूरा कर लिया गया है। लेकिन कुप्पम से बंगलौर तक दोहरी लाइन बिछाने का काम बहुत ही मन्द गति से आगे बढ़ रहा है। मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि इस लाइन को दोहरा करने के काम में तेजी लाई जाये और इसे शीघ्रता से पूरा किया जाये।

बंगलौर तथा नई दिल्ली के बीच चलने वाली कर्नाटक एक्सप्रेस सप्ताह में केवल दो दिन चलती है। इस रेलगाड़ी में बहुत भीड़ रहती है अतः इसे रोज चलाया जाना चाहिये।

मैसूर तथा बंगलौर के बीच की मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम भी बड़े धीरे-धीरे चल रहा है। मैसूर भारत के सुन्दरतम शहरों में से एक है। साथ ही यह हमारे देश के

*कन्नड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

प्राचीनतम शहरों में से एक है। यहां भारत के विभिन्न भागों से तथा विदेशों से हजारों पर्यटक रोज आते हैं। कर्नाटक की राजधानी बंगलौर भारत का उपवन-नगर है। मेरे राज्य के इन दो सर्वाधिक महत्वपूर्ण नगरों को बड़ी लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। मुझे आशा है कि इस महत्वपूर्ण लाइन का जल्दी ही बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जायेगा। इसी प्रकार बंगलौर-मीराज लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन भी कर्नाटक के लोगों की बहुत पुरानी मांगों में से एक है। यह लाइन उत्तर भारतीय क्षेत्रों को दक्षिणी क्षेत्रों से जोड़ती है और इसलिए इस लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन उच्चतम प्राथमिकता के आधार पर हाथ में लिया जाना चाहिए और इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में येलाहुंका और बंगरपेट के बीच बरास्ता चिकबल्लारपुर एक छोटी लाइन है। इस क्षेत्र में बड़ी मात्रा में आलू का उत्पादन होता है और इसका निर्यात किया जाता है, अतः इस लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए।

मेरे राज्य में कुछ महत्वपूर्ण नई रेलवे लाइनें बिछाई जानी हैं। उनमें से एक है बंगलौर से मदनापल्ली होते हुए तिरुपति जाने वाली लाइन। प्रतिदिन हजारों तीर्थयात्री भगवान वेंकटेश्वर के दर्शन हेतु बंगलौर से तिरुपति जाते हैं। सरकार को जितना जल्दी हो सके इस काम को हाथ में लेना चाहिए।

रेलवे मंत्रालय द्वारा दक्षिणी राज्य, विशेषकर कर्नाटक राज्य की बहुत उपेक्षा की गई है। चित्रदुर्गा-रायदुर्गा के बीच 100 कि०मी० लम्बी नई मीटर गेज लाइन का निर्माण कार्य चल रहा है। लेकिन इस कार्य के लिये चालू वर्ष में केवल 20 लाख रुपये की राशि निर्धारित की गई है। यदि हर वर्ष इतनी कम राशि नियत की जाएगी तो मुझे खेद सहित कहना पड़ता है कि हमारे बच्चे भी अपने जीवन में इस नई रेलवे लाइन को नहीं देख पायेंगे।

बिसनथम और बंगेरपेट पर लूपों के विस्तार के लिए, ताकि 70 गाड़ियों के लिए व्यवस्था हो सके, केवल एक लाख रुपये का प्रावधान किया गया है जबकि अनुमानित लागत 53 लाख रुपए है, इस रफ्तार से काम होगा तो कम से कम 53 वर्ष इसे पूरा करने में लग जाएंगे। अतः मैं माननीय मंत्री से और अधिक धन की व्यवस्था करने का अनुरोध करूंगा ताकि ऐसे छोटे कार्य थोड़े समय में पूरे किये जा सकें।

हरिहर-हुबली खण्ड में, आयु एवं स्थिति के आधार पर (13 ब्लाक खण्डों में) टोकन उपकरणों को टोकनरहित उपकरणों द्वारा प्रति स्थापित करने के लिए वर्तमान वर्ष में केवल एक लाख रुपये का प्रावधान है, जबकि अनुमानित लागत 62 लाख रुपये है। इस राशि को बढ़ाया जाना चाहिए।

वर्तमान पूर्णा वाष्प-इंजिन शैड के सहायक डीजल इंजिन शैड की स्थापना के लिए चालू वर्ष में केवल 10 लाख रुपये का प्रावधान है जबकि कुल अनुमानित लागत 92 लाख रुपये है। इस राशि को भी बढ़ाया जाना चाहिये।

मैसूर-बंगलौर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की नवीनतम अनुमानित लागत

[श्री वी० कृष्ण राव]

26 करोड़ 2 लाख रुपये है। इस वर्ष इस कार्य हेतु केवल 49 लाख रुपयों की व्यवस्था की गई है। मैं श्री बंसी लाल जी से अनुरोध करूंगा कि इस महत्वपूर्ण कार्य के लिए अधिक राशि नियत करें।

कृष्णा राजपुरम में, एक डीजल शैड की स्थापना हेतु, जिसमें 60 बड़ी लाइन के इंजिनों के रखाव की व्यवस्था हो तथा जिसमें 100 इंजिनों को रखने के लिए विस्तार की गुंजाइश हो, इस वर्ष केवल दस लाख रुपये की व्यवस्था की गई है। इस कार्य को पूरा करने हेतु बाकी राशि जिसकी जरूरत है, वह एक लाख रुपये की मामूली-सी रकम है। इसलिये इसका आबंटन शीघ्र कर दिया जाना चाहिये और यह कार्य शीघ्र पूरा कर दिया जाना चाहिये।

250 किमी० तक की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए द्वितीय श्रेणी के किराये में 7.5 प्रतिशत की वृद्धि कर दी गई है, 250 किमी० के आगे यह वृद्धि केवल 5 प्रतिशत है, जैसा कि माननीय मंत्री जी जानते हैं 250 किमी० या उससे कम की यात्रा करने वाले यात्री बहुत गरीब लोग हैं। अतः मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि उन यात्रियों के लिये जो छोटी दूरी की यात्राएं करते हैं द्वितीय श्रेणी के किराये में वृद्धि को 7.5 प्रतिशत से कम करके 5 प्रतिशत कर दिया जाये।

रेलगाड़ियों में बहुत घटिया किस्म का खाना दिया जा रहा है, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह रेलों से सफर करें और रेलों में आजकल जैसा खाना दिया जाता है, उसको देखें। मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि भारतीय रेलवे में खान-पान व्यवस्था को सुधारने के लिए सभी कदम उठाये जाएं।

भारतीय रेलों में चोरी और लूट-पाट की घटनाएं लगातार हो रही हैं। हाल ही में 'हिन्दू', 'प्रजावाणी' जैसे अखबारों के मुखपृष्ठ पर छपा है कि वाड़ी स्टेशन के पास कर्नाटक एक्सप्रेस लूट ली गई। ऐसी डकैतियों को रोकने के लिए कठोर कदम उठाये जाने चाहिएं। सरकार को सुरक्षा बलों की संख्या में वृद्धि करनी चाहिये।

रेलगाड़ियों में चोरी की घटनाओं को शीघ्र ही समाप्त किया जाना चाहिये।

रेलवे विभागों में कर्मचारियों की नियुक्ति के सम्बन्ध में, कर्नाटक के लोगों के साथ बड़ा अन्याय होता है। इस स्थिति में सुधार किया जाना चाहिए और कर्नाटक के लोगों को भी भारतीय रेलवे में रोजगार प्राप्त करने के अवसर प्रदान किये जाने चाहिये।

यह बहुत लोकप्रिय बजट है, देशभर के लोगों ने इस बजट का स्वागत किया है, मैं इस रेलवे बजट का समर्थन तथा स्वागत करता हूं। महोदय, इस मनोरंजक चर्चा में भाग लेने की अनुमति देने के लिए मैं आपका आभारी हूं और इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री थम्पन थामस (मवेलिकरा) : यह रेलवे बजट अदूरदर्शी है। यह देश के विकास और

उसकी जरूरतों के साथ कदम मिलाकर नहीं चलता। देश में उपलब्ध ऊर्जा का सदुपयोग करने की कोई योजना नहीं है। माल परिवहन तथा यात्री यातायात दोनों क्षेत्रों में लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कोई योजनाएं नहीं हैं। मैं आपको एक उदाहरण दूंगा, जैसे केरल को लीजिए, मेरे मित्रों ने केरल के बारे में बात की है। एक प्रतिनिधि-मामले के रूप में आप इसकी जांच कर सकते हैं। उपलब्ध सुविधाओं का रेलवे क्यों नहीं उपयोग कर रही है ? बिजली की भी अधिकता है। क्या इस अतिरिक्त ऊर्जा का उपयोग करने के लिए आप की कोई योजना या कार्यक्रम है ? शायद कोई योजना यदि आपके पास हो तो प्रारम्भ में आपको अधिक धन खर्चना पड़ सकता है लेकिन दीर्घकाल में मुझे विश्वास है कि यह रेलवे के लिए लाभदायक होगी। क्या जहां कहीं भी रेलगाड़ियों की विद्युतीकरण करने हेतु ऊर्जा उपलब्ध है, आपने उस योजना के विषय में सोचा है ? आपके पास ऐसी कोई योजना नहीं है।

त्रिवेन्द्रम और एरनाकुलम के बीच एक रेलवे लाइन है जिसमें हमेशा बहुत अधिक भीड़ रहती है। यह एक इकहरी लाइन है। लोगों ने मांग की है कि इस लाइन को दोहरा किया जाए, और अधिक गाड़ियां चलाई जाएं। क्या इस लाइन को दोहरा करने तथा उस क्षेत्र में अधिक गाड़ियां चलाने के लिए आपके पास कोई योजना है ? महोदय, यह खेद का विषय है कि जहां कहीं भी आवश्यकता हो, रेलवे लाइनें बिछा कर औद्योगीकरण को प्रोत्साहन देने के लिए आपके पास कोई योजना नहीं है। आप जानते हैं कि आर्थिक विकास तथा औद्योगिक विकास काफी सीमा तक रेलवे सुविधाओं पर निर्भर करते हैं। इतना ही नहीं, हमारे बेरोजगार युवकों को और अधिक रोजगार दिया जा सकता है। परन्तु आपके पास ऐसी कोई योजना नहीं है। वर्तमान परिस्थितियों में भी, यदि विद्यमान गाड़ी में आप एक और इंजिन लगा दें तो और यात्री-डिब्बे जोड़े जा सकते हैं और जरूरतों को अस्थाई रूप से पूरा किया जा सकता है। ऐसे सुझावों पर आपने विचार नहीं किया है। हम देख रहे हैं कि लोगों की आवश्यकताओं की पर्याप्त रूप से पूर्ति नहीं होती। हर जगह कमी है। लोगों को बड़ी देर तक रेलवे स्टेशनों पर प्रतीक्षा करनी पड़ती है। लोग रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रा करते हैं। ऐसा इस लिए है कि एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक पहुंचने के लिए रेलगाड़ियों की कमी है। सामान को अब रेलवे अहाते में तथा प्रांगण में रखा जाता है क्योंकि उसकी ढुलाई के लिए माल डिब्बे तथा इंजिन उपलब्ध नहीं हैं। अतः देश के विकास तथा उसकी आवश्यकताओं पर विचार करते हुए आपके पास कोई कार्यक्रम होना चाहिए। इन परिस्थितियों में, आपने भारत में प्राप्त सुविधाओं का उपयोग किये बिना, भारतीय रेलों के लिए माल-डिब्बे बनाने हेतु विश्व स्तर पर टेंडर आमंत्रित किये हैं। आप इस काम के लिए भारत को छोड़कर बाकी सभी देशों के पास जाते हैं। भारत के कोच-कारखानों में तथा कार्यशालाओं में उपलब्ध सुविधाओं का उपयोग करने के बजाए, आपने विदेश में रेल-डिब्बे बनाने के लिए तथा उन्हें यहां लाने के लिए विश्व-स्तर पर टेंडर आमन्त्रित किए हैं। मैं नहीं जानता कि रेलवे को ऐसा करने के लिए किस बात ने उत्साहित किया। यदि जनशक्ति उपलब्ध है, यदि सुविधाएं उपलब्ध हैं तो आप रेल के डिब्बे यहां क्यों नहीं बना सकते ? इसके परिणामस्वरूप पश्चिम बंगाल के उन कारखानों में अस्थायी छंटनी या तालाबन्दी हो गई जो रेल डिब्बे बनाते थे। वहां लोग काम करने को तैयार हैं लेकिन आप उन्हें काम नहीं दे रहे हैं।

[श्री थम्पन थामस]

मेरी समझ में नहीं आता कि आप ठेका प्रणाली क्यों अपना रहे हैं। आप एशिया के सबसे बड़े नियोजक हैं, आप स्वयं अपने कर्मचारी रख सकते हैं। लेकिन इस सम्बन्ध में योजना ठीक तरह से नहीं बनाई जाती। यदि देश के हित में आवश्यकता का भली-भांति अन्दाजा नहीं लगाया जाता है और लोगों को निजी तौर पर ठेका दिये जाते हैं तो वे रेलवे की कीमत पर अपने को धनी बनायेंगे।

महोदय, रेलवे मन्त्री का बजट ऊपरी तौर पर तो मीठा नजर आता है लेकिन इसके अन्दर एक कड़वी गोली है। विशेषकर मेरे राज्य केरल के लोग इससे उत्पन्न परेशानी का अनुभव कर रहे हैं क्योंकि केरल के 30 लाख लोग काम के लिए केरल से बाहर जाते हैं। उन सभी को वर्तमान किराये के मुकाबले में 5%, 7% तथा 12% अधिक किराया देना पड़ेगा। यह सही है कि आपने दूसरी श्रेणी के स्थानीय किराये तथा भाड़े में वृद्धि नहीं की है। लेकिन जो लोग लम्बी दूरी की यात्रा करते हैं उनका माल भाड़े के विषय में दूसरा ही अनुभव है।

वे इस समय जितना सामान अपने साथ लेकर चलते हैं उसके लिए आप छः गुना भाड़ा वसूल कर रहे हैं। रेलवे बोर्ड ने इस सम्बन्ध में आदेश जारी किये हैं। क्या यह किसी कानूनी उपबन्ध के अन्तर्गत आता है ? क्या रेलवे को ऐसा करने का अधिकार है ? अब सीजन-टिकट वाले केवल एक छाता और टिफन-बॉक्स ही अपने साथ ले जा सकते हैं। आप सीधे किराये-भाड़े में वृद्धि करने की बजाये बड़ी सफाई से जनता से धन कमा रहे हैं, लोगों से जो माल-भाड़ा पहले लिया जाता था उसका छः गुना भाड़ा लिया जा रहा है और इसलिये, मैं कहूंगा कि इन दोनों तरीकों में आपका रुख गलत है और जन-विरोधी है।

एक और बात जिसकी ओर मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा वह यह है कि आप एशिया के सबसे बड़े विभाग के, जिसमें लाखों कर्मचारी कार्य करते हैं, मंत्री हैं। अब रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों में असुरक्षा की भावना आ गई है। अनुच्छेद 311 के अन्तर्गत उच्चतम न्यायालय द्वारा दिये गये निर्णय के आधार पर, रेलवे में सबसे अधिक संख्या में व्यक्तियों को नौकरी से हटा दिया गया है। उनको मजदूर संघ बनाने का अधिकार देने की बजाय आपने उनके सामूहिक रूप से समझौता करने के अधिकार को छीन लिया है। आप उन्हें प्रशासनिक न्यायाधिकरणों के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत ले आये हैं। अब वे सौदेबाजी नहीं कर सकते हैं।

रेलवे में अभी तक ठेका श्रम तथा नैमित्तिक श्रम प्रणाली विद्यमान है। क्यों ? आप निर्माण कार्य, खान-पान व्यवस्था आदि के बारे में क्षेत्र को ठेका देकर उनको प्रोत्साहित कर रहे हैं, जबकि ये काम रेलवे स्वयं कर सकती है। ऐसे बहुत से कर्मचारी हैं जो :0 वर्ष से नौकरी कर रहे हैं लेकिन वे अभी तक अनियमित हैं। क्या आपने उनको नियमित करने के विषय में सोचा है ? अब रेलवे सेवा बिल्कुल भी आकर्षक नहीं है। कभी यह राज्य सरकार सेवा तथा कारखानों के कर्मचारियों को मुकाबले अधिक श्रेष्ठ मानी जाती थी। अब यह भारत में उपलब्ध सबसे घटिया प्रकार की सेवा है, और सभी प्रकार का शोषण हो रहा है, निजी नियोजक द्वारा किये जाने वाले शोषण से भी अधिक

शोषण हो रहा है। अतः, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप इन मामलों की जांच करें और दोषों को दूर करें और देश तथा लोगों के हित में जो इसमें भागीदार हैं, रेलवे का निर्माण करें।

*श्रीमती केसरबाई क्षीरसागर (बीड़) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मन्त्री श्री बंसी लाल द्वारा वर्ष 1986-87 के लिए प्रस्तुत किए गये रेल बजट का समर्थन करती हूं। माननीय रेल मन्त्री ने आम आदमी और गरीब व्यक्तियों के हितों को ध्यान में रखते हुये यह बजट तैयार किया है। प्रस्तुत बजट में यात्री गाड़ियों के किराये में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। इस कदम से देश के 90 प्रतिशत लोगों को राहत मिली है। उसी प्रकार माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस कदम से विभिन्न आवश्यक वस्तुओं की मूल्य वृद्धि को रोकने में सहायता मिलेगी। यदि माल भाड़े में वृद्धि की जाती तो मूल्यों में और वृद्धि हो जाती। किन्तु माल भाड़े में कोई वृद्धि न किये जाने से और मूल्य नहीं बढ़ेंगे।

आम आदमी को राहत देने के विचार से कुछ ठोस कदम उठाने के लिए मैं माननीय रेल मन्त्री को बधाई देती हूं। वर्तमान बजट में उपनगरीय रेलगाड़ियों के भाड़े में भी वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। इससे महानगरों में रहने वाले लोगों को राहत मिलेगी।

कपूरथला में रेल डिब्बों का कारखाना स्थापित किये जाने का भी मैं स्वागत करती हूं। इस कारखाने में हर वर्ष लगभग 1000 रेल डिब्बों का निर्माण होगा। मुझे इस बात की बड़ी प्रसन्नता है कि मन्त्री महोदय ने ऐसे युवकों को किराये भाड़े में 25 प्रतिशत छूट दी है; जो 10 व्यक्तियों के ग्रुप में 1000 कि० मी० की यात्रा करते हैं। इससे युवकों को देश में विभिन्न भागों में आने जाने का अवसर मिलेगा और उनमें राष्ट्रीय एकता की भावना पनपेगी।

आरक्षण में कम्प्यूटरीकरण प्रणाली लागू करने के लिए मैं माननीय मन्त्री महोदय को बधाई देती हूं। इस समय यह प्रणाली कुछ गाड़ियों तक ही सीमित है। किन्तु यदि इसे कारगर ढंग से कार्यान्वित किया गया तो आगे चल कर रेलवे टिकट के आरक्षण में भ्रष्टाचार और कदाचार समाप्त हो जायेगी। मुझे यह जानकर भी प्रसन्नता है कि इस वर्ष 350 नई रेलगाड़ियां चलाई जाने वाली हैं। 5000 रेल कर्मचारियों के लिए गृह निर्माण की योजना भी प्रशंसनीय है।

द्वितीय श्रेणी के किराये में 5 से 7 1/2 प्रतिशत की वृद्धि के प्रस्ताव से निर्धन व्यक्तियों पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा। चूंकि निर्धन व्यक्ति द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं, इसलिए वे बहुत ही कठिनाई से द्वितीय श्रेणी के बढ़े हुये किराये को सहन कर पाएंगे। माननीय मन्त्री महोदय से मेरा विनम्र निवेदन है कि द्वितीय श्रेणी के किराये में जो वृद्धि की गई है, उसे वह वापिस ले लें।

माल यातायात, जो 1984-85 में 23 करोड़ 80 लाख टन था, इस वर्ष बढ़ गया है। 1985

---

* मूलतः मराठी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्रीमती केसरबाई क्षीर सागर]

के पहले 9 महीने में 18 करोड़ 70 लाख टन माल की ढुलाई हुई है। सवारी गाड़ियों से भी 400 करोड़ रुपये की आय बढ़ी है।

यद्यपि रेलवे की आय में पर्याप्त वृद्धि हुई है फिर भी रेलवे के समक्ष विकास और विस्तार की समस्याएं हैं। इनमें से कुछ समस्याएं इस प्रकार हैं; 2000 किलोमीटर की नई लाइन बिछाना, 3400 कि० मी० रेल पथ का विद्युतीकरण करना; और रेल पथ नवीकरण की अन्य परियोजनाएं; आमान का बदला जाना, आदि हैं। 1984-85 में रेलवे ने सामान्य राजस्व में 270 करोड़ रुपये का अंशदान दिया था। यह अंशदान 1985-86 में 270 करोड़ रुपये से बढ़कर 590 करोड़ रुपया हो जायेगा। मूल्य ह्रास के सम्बन्ध में 280 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है जो गत वर्ष से 20 करोड़ रुपये अधिक है।

जैसाकि मैं पहले कह चुकी हूं, माननीय मन्त्री महोदय ने 1000 कि० मी० से अधिक की यात्रा करने वाले युवकों को किराये में 25 प्रतिशत की रियायत देकर एक अच्छा कदम उठाया है। इस सन्दर्भ में; मैं यह सुझाव देना चाहती हूं कि 10 एकड़ तक भूमि रखने वाले किसानों को भी इसी प्रकार की सुविधा प्रदान की जाये जिससे कि वे देश के विभिन्न भागों में आयोजित किए जाने वाले कृषि सम्मेलनों तथा मेलों आ-जा सकें।

यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहूंगी कि इस समय इस पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यात्रियों को पेय जल, डिब्बों में रोशनी की सुविधा नहीं है और ताजा तथा रुचिकर भोजन प्रदान नहीं किया जा रहा है। डिब्बों में जो चाय दी जाती है; वह बहुत ही घटिया किस्म की होती है। यह गरम पानी के प्याले के अतिरिक्त कुछ नहीं है। यात्रियों की इन सुविधाओं में पर्याप्त सुधार करने की आवश्यकता है। मेरा सुझाव है कि महिला संगठनों को रेलवे कैंटीन चलाने तथा रेलवे में खान-पान के प्रबन्ध की निगरानी करने की अनुमति प्रदान की जाये। रेल विभाग में खान-पान सेवाओं का पर्यवेक्षण करने के लिए महिला परामर्शदात्री समितियां नियुक्त की जाएं। इस बात को कहने की आवश्यकता नहीं प्रतीत होती है कि महिलाएं स्वभाव से परिश्रमी होती हैं। वे खान-पान सेवाओं में सुधार करेंगी और खान-पान सेवाओं में सुधार होने वाले व्यय को भी कम कर देंगीं। खान-पान सेवाओं में सुधार लाने के लिए मंत्री महोदय कृपा करके मेरे सुझाव पर विचार करें। मेरा यह भी सुझाव है कि रेलवे कैंटीनों में 25 प्रतिशत महिलाएं नियुक्त की जाएं।

कुछ यात्री रेल के डिब्बों में शराब पीते हैं और महिला यात्रियों को परेशान करते हैं। यद्यपि रेल के डिब्बों में शराब पीने का वैधानिक निषेध है तथापि कुछ यात्री पीते हैं। यह मामला मैंने पहले भी इस सभा में उठाया था किन्तु इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। माननीय मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस मामले को गम्भीरता से लिया जाये तथा यात्रा के दौरान शराब पीने वाले यात्रियों के विरुद्ध कठोर कार्यवाही की जाये तथा महिला यात्रियों को उत्पीड़न से बचाया जाये।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र बीड़ के सम्बन्ध में भी मैं कुछ शब्द कहना चाहती हूं। मुझे यह कहते हुए बड़ा दुःख होता है कि स्वतंत्रता प्राप्त हुये 38 वर्ष बीत चुके हैं; किन्तु मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक किलोमीटर की भी नई लाइन नहीं बिछाई गई है। बीड़ महाराष्ट्र का बहुत ही पिछड़ा जिला है। चूंकि वहां रेल लाइन नहीं है; अतः इस जिले में कोई उद्योग नहीं है। बेरोजगारी दिन प्रतिदिन बढ़ रही है। इस जिले के तीन लाख से अधिक कर्मचारी रोजगार की तलाश में अन्य स्थानों में चले जाते हैं। इससे यह बात स्पष्ट है कि रेल लाइन न होने के कारण यह क्षेत्र विकसित नहीं हो पाया है। रेल लाइन न होने के कारण कोई भी उद्यमी यहां उद्योग नहीं स्थापित करता है; परिवहन की पर्याप्त सुविधायें न होने के कारण यहां कोई विपणन केन्द्र भी नहीं है। जब तक इस क्षेत्र में रेल लाइन नहीं बिछाई जायेगी; तब तक इस क्षेत्र का समुचित विकास नहीं हो पायेगा। इस बात की आवश्यकता को महसूस करते हुये ही इस क्षेत्र के लोगों ने इस क्षेत्र में नई रेल लाइन बिछाने की मांग की है। कई प्रतिनिधि मंडल समय-समय पर माननीय प्रधान मंत्री तथा रेल मंत्री से मिलते रहे हैं। इस क्षेत्र के लोगों के मन में यह भावना व्याप्त हो गई है कि रेलवे के मामले में वे उपेक्षित हैं। इस क्षेत्र में नई लाइन बिछाने के लिए वे आंदोलन कर रहे हैं। रेल लाइन बिछाने से ही इस क्षेत्र का विकास हो सकता है।

इस क्षेत्र के विकास के लिए मन्साड-औरंगाबाद-पाराली आदि लावाद रेल लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। इसके लिए हर वर्ष एक या दो करोड रुपये की अल्पराशि आवंटित की जाती है जो कि इस क्षेत्र के लोगों का अपमान है। माननीय मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस लाइन का निर्माण शीघ्रातिशीघ्र कराया जाये। मराठवाड़ा में रेल लाइन के निर्माण की सिफारिश महाराष्ट्र सरकार पहले ही कर चुकी है।

पाराली स्टेशन पर एक ऊपरी पुल का निर्माण कराना आवश्यक है। इस समय रेलवे फाटक पर एक या दो घंटे के लिए भीड़ जमा हो जाती है। यहां अनेक दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि यहां एक ऊपरी पुल बनाया जाये।

लातूर-कुर्दूबाड़ी-पंढरपुर-मिराज लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है। इस मीटर रेल लाइन का निर्माण शीघ्रातिशीघ्र आरम्भ कराया जाये और इसके लिए बजट में अपेक्षित प्रावधान किया जाये। इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करती हूं तथा इस पर बोलने के लिए समय देने के लिए आपको धन्यवाद देती हूं।

श्री चिन्तामणि जेना (बालासोर) : मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं जो कि एक समाजवादी बजट है। मैं यह अवश्य कहूंगा। मैं इस बजट को इसलिए समाजवादी कह रहा हूं क्योंकि कोयला, डीजल, खाद्यान्न आदि के मूल्यों में पर्याप्त हो जाने के बावजूद माननीय मंत्री महोदय ने माल यातायात, पार्सल और सामान के लिए माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। मंत्री महोदय चाहते तो इसमें वृद्धि करके बहुत धन एकत्र कर सकते थे, किन्तु उन्होंने ऐसा नहीं किया। यदि वह माल भाड़ा बढ़ाते तो सरकारी खजाने को बहुत बड़ी राशि प्राप्त हो जाती, क्योंकि आपको शायद पता होगा कि 1985-86 में माल यातायात में 2500 लाख टन की ढुलाई का एक नया कीर्तिमान स्थापित हुआ है और 1986-87 में इसके और बढ़ जाने की सम्भावना है। शुद्ध राजस्व किलोमीटर के रूप में परि-

[श्री चिन्तामणि जेना]

वहन आय में चालू वर्ष के प्रथम नौ महीने में पर्याप्त वृद्धि हुई है जो वर्ष 1984-85 की उसी अवधि से 14 प्रतिशत अधिक है। योजना की प्रगति भी प्रशंसनीय है। 1985-86 में रेलवे के लिए योजना परिव्यय राशि जबकि 2050 करोड़ रुपये रखी गई है, 1986-87 के लिए इसे बढ़ाकर 2650 करोड़ रुपये कर दिया गया है। सातवीं योजना परिव्यय राशि भी बढ़ाकर 12,334 करोड़ रुपये कर दी गई है, जिसमें से 50 प्रतिशत संसाधन रेल विभाग से ही जुटाये जाएंगे जबकि छठी योजना अवधि में 42 प्रतिशत संसाधन रेल विभाग से जुटाये गए थे। मैं माननीय प्रधान मन्त्री तथा योजना आयोग को इस बात के लिए बधाई देता हूं कि उन्होंने रेल मन्त्रालय द्वारा अनुभव की गई संसाधनों की कमी को महसूस किया और उन्होंने योजना परिव्यय में कुछ सीमा तक वृद्धि कर दी है।

2.00 म० प०

विरोधी दल के कुछ माननीय सदस्य मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के किराये में की गई वृद्धि का विरोध कर रहे हैं। किन्तु उन्हें इस बात को ध्यान में रखना चाहिये कि मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों की प्रतिशतता यात्री गाड़ियों के साधारण द्वितीय श्रेणी और उपनगरीय गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों की प्रतिशतता से बहुत अधिक नहीं है। यदि मेरे आंकड़े सही हैं, तो 1984-85 की अवधि के दौरान कुल यात्रियों में से 78.5 प्रतिशत यात्रियों ने द्वितीय श्रेणी में यात्रा की और उनमें से लगभग 55 प्रतिशत यात्रियों ने उपनगरीय गाड़ियों में यात्रा की। किन्तु माननीय मंत्री महोदय ने मासिक टिकटों के किराये में कोई वृद्धि नहीं की है। मासिक टिकटों के किरायों में वृद्धि न करने के लिए मैं माननीय मंत्री महोदय के प्रति अपना आभार प्रकट करता हूं, क्योंकि उसमें वृद्धि करने से बहुत से यात्री प्रभावित होते। इसके अलावा, 36 प्रतिशत यात्री साधारण द्वितीय श्रेणी तथा सवारी गाड़ियों में यात्रा करते हैं और उन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। इस प्रकार, बहुत कम प्रतिशत यात्री इससे प्रभावित होते हैं।

जहां तक प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित तथा वातानुकूल चेयर-कार आदि का सम्बन्ध है, विरोधी दल के मेरे माननीय मित्रों को यह नहीं भूल जाना चाहिये कि यदि हम अधिक धन अधिक आराम की नीति नहीं अपनाते हैं, तो हम अपने देश में और अधिक सुविधाओं की आशा किस प्रकार कर सकते हैं? यदि हम इस नीति को नहीं अपनाते हैं कि जो अदा कर सकते हैं, वे अदा करें, तो हम अपने देश की बहुमुखी सुधार की आशा किस प्रकार कर सकते हैं क्योंकि हमारा देश एक विकासशील और समाजवादी देश है। माननीय परिवहन मन्त्री तथा विशेष रूप से उनके साथी माननीय सिंधिया जी तथा सामान्य रूप से रेल कर्मचारी प्रशंसा के योग्य हैं कि माल भाड़ा सम्बन्धी रेल विभाग का कार्य बहुत अच्छा चल रहा है। यह एक स्वागत योग्य बात है, क्योंकि देश की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ बनाने का कार्य रेल-परिवहन पर निर्भर करता है। इसके साथ ही अधिकांश जनता रेल परिवहन पर आश्रित है। आम जनता हवाई जहाज से यात्रा नहीं कर सकती है जो उनकी पहुंच से बाहर है। इसलिए मैं यह बात अवश्य ही कहना चाहूंगा कि यात्री सेवा विशेषकर लम्बी दूरी की, सेवा में वृद्धि बहुत आवश्यक है। मेरा विचार है कि योजना आयोग और वित्त मन्त्रालय इस ओर अपना समुचित ध्यान नहीं दे रहे हैं

जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को संसाधनों की कमी का सामना करना पड़ रहा है और वह और अधिक यात्री यातायात सुलभ कराने में असमर्थ हैं।

यह हमारे लिए एक अच्छा समाचार है कि कपूरथला में लगाई जाने वाली डिब्बे बनाने की नई फैक्टरी में शीघ्र ही डिब्बों के निर्माण का काम शुरू हो जायेगा जिससे सवारी डिब्बों की भारी कमी को दूर किया जा सकेगा। अपने सीमित संसाधनों के अन्दर रेल यात्रा में सुधार करने के लिए भी रेलवे विभाग बधाई का पात्र है। मेरा यह दृढ़ मत है कि यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर रेलगाड़ियों के आवागमन को युक्तिसंगत बनाने, गाड़ियों की गति बढ़ाने और उन्हें समय पर चलाने पर निरन्तर जोर देने से रेलवे बहुत उन्नति कर सकती है। यह समय की आवश्यकता है। इस विषय में मैं परिवहन मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि उत्तर देते समय वह यह बताएं कि जहां तक रेलगाड़ियों के समय पर चलने का प्रश्न है, उस सम्बन्ध में पिछले वर्ष कितनी सफलता प्राप्त हुई है।

मैं माननीय मन्त्री का आभारी हूं कि उन्होंने अप्रयुक्त टिकटों की राशि वापिस करने की प्रक्रिया को सरल बनाया है जिसके लिए उपभोक्ता उनके बहुत ही आभारी हैं।

मैं उनको इस बात के लिए भी बधाई देता हूं कि उन्होंने यात्री आरक्षण के लिए कम्प्यूटर लागू करने में बहुत रुचि ली। विशेषकर नई दिल्ली जैसे महानगरों में लोग इसे बहुत लाभदायक तथा एक वरदान समझते हैं क्योंकि केवल 10-15 मिनट की प्रतीक्षा के बाद वे कम्प्यूटर के माध्यम से आरक्षण प्राप्त कर सकते हैं। उपभोक्ता यह आग्रह कर रहे हैं कि इस सुविधा को दूसरे स्थानों में भी उपलब्ध किया जाये। मुझे विश्वास है कि वर्तमान माननीय परिवहन मंत्री के गतिशील नेतृत्व में यह सुविधा देश में दूसरे स्थानों में भी, कम से कम महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर, शीघ्र उपलब्ध कर दी जाएगी।

कम्प्यूटरों द्वारा माल भाड़े के संचालन के विषय में मेरी सूचना के अनुसार इस प्रणाली के कारण विदेशों में रेलवे अधिक लाभ कमा रही है। कम्प्यूटरों द्वारा भाड़ा संचालन से खर्च भी कम होता है। इस प्रणाली को यहां भी लागू किया जाना चाहिए। मैं योजना आयोग से अनुरोध करूंगा कि वह रेलवे को इस उद्देश्य के लिए धन दें।

जहां मेरे राज्य उड़ीसा का सम्बन्ध है वह अपना जायज हिस्सा रेलवे से प्राप्त नहीं कर पाया। देश में रेलवे लाइनों की कुल लम्बाई में उड़ीसा का हिस्सा केवल तीन प्रतिशत है। मैं माननीय परिवहन मन्त्री से इस पूरे विषय पर पुनर्विचार करने का अनुरोध करूंगा ताकि इस असंतुलन को दूर किया जा सके जो हमारी सरकार व पार्टी का लक्ष्य एवं उद्देश्य है।

यद्यपि दक्षिण-पूर्व रेलवे की एक तिहाई रेल लाइनें उड़ीसा के अन्तर्गत आती है, फिर भी सात रेलवे डिवीजनों में से उड़ीसा में केवल एक डिवीजन है। वर्ष 1983 में उस समय के रेल मन्त्री और कांग्रेस आई के तत्कालीन महासचिव, हमारे प्यारे प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी ने सम्बलपुर में इसका शिलान्यास किया था, लेकिन धनाभाव के कारण उसकी पूरी तरह उपेक्षा की गई। मैं माननीय

[श्री चिन्तामणि जेना]

मन्त्री से अनुरोध करूंगा कि वे इसके लिए अधिक धनराशि आबंटित की जाए। एक चौधरी ने इसका शिलान्यास किया था और मैं दूसरे चौधरी से उसे दो वर्ष के भीतर पूरा करने की प्रार्थना करूंगा।

जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र का सम्बन्ध है, मैं भूतपूर्व रेल मंत्रियों और वर्तमान परिवहन मंत्री से भी पिछले कई वर्षों से अनुरोध करता रहा हूं कि रूपसा-बागरीपोशी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये। इसका तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण पहले से ही पूरा किया जा चुका है और इसे लाभकारी पाया गया है। माननीय परिवहन मन्त्री से अनुरोध करूंगा कि इस लाइन को बदलने के कार्य को प्राथमिकता दी जाये।

बालासोर और भुवनेश्वर, जो राज्य की राजधानी है, के बीच एक तीव्रगामी यात्री गाड़ी चलाने की घोषणा की गई थी। अभी तक इसको चालू नहीं किया गया है। मैं अनुरोध करूंगा कि इसे 1 अप्रैल, 1986 से चलाया जाये।

[हिन्दी]

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : सभापति जी एक बात है कि आज जो चारों तरफ से रेल मंत्री जी को धन्यवाद और बधाई मिल रही है, मैं चाहता हूं कि उसमें एक बात वह और कर दें कि सेकेंड क्लास और दूसरे कम्पार्टमेंट्स में आप अच्छे कैसेट्स और सिनेमा दिखाया करें तो इस धन्यवाद में और ज्यादा वृद्धि हो जायगी।

श्री राम प्यारे पनिका : पहले आप बधाई और धन्यवाद दे दीजिए।

श्री मूल चन्द डागा : मैं धन्यवाद और क्या दूं। अभी हरियाणा के चौधरी साहब बोल रहे थे कि चार चांद लगा दिए, मैं कहता हूं दो चांद हमारे भी लगा दीजिए। एक तो जोनल आफिस बनना चाहिए जोधपुर, जयपुर या अजमेर में, कहीं भी। बंसी लाल जी ने कह दिया कि बजाए गाड़ी के ऊंटों पर चलो उससे मजबूती आएगी।

2.10 म० प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : इसलिए आप ऊंट से सफर करना पसन्द करते हैं।

[हिन्दी]

श्री मूल चन्द डागा : मैं कहता हूं आप बता दीजिए मीटरगेज में वहां पर आपने कोई एक किलोमीटर की लाइन भी बनाई है क्या। आप अपने चेयरमैन से पूछिए तो वे बताएंगे कि हमारे यहां जो 201-अप आर 202-डाउन गाड़ी चलती है उसमें पुराने जमाने के डिब्बे लगाए जाते हैं। अगर कहीं बंसी लाल जी उसमें बैठ जाएं तो फौरन ही उनमें दियासलाई लगा देने के लिए कह देंगे। सिर्फ ए० सी० सी० टू टीयर के अलावा बाकी सभी डिब्बे आउट-डेटेड, ओल्ड बिल्कुल खराब लगाए जाते हैं। हम लोग बीस साल से ब्राड गेज बनाने के लिए चिल्ला रहे हैं लेकिन उसको छोड़िये, मीटरगेज में भी हमारा कोई काम नहीं बनता है।

आप देखें कि 69 करोड़ का घाटा है। आप अनएकोनामिक रेलवे चलाते हैं। हर साल आपको घाटा हो रहा है। लेकिन आपने बड़ा अच्छा भाषण दिया है कि जो छोटी यात्रा करने वाले यात्री हैं वे बसेज में जाएं। अगर कोई पब्लिक एजिटेशन हो.तो मुझे विश्वास है कि बंसी लाल जी के समय में हो नहीं पायेगा।

आप रेलवे के वकिंग एक्सपेंडीचर को देखिए। 1982-82 में 3199 करोड़ था, 1983-84 में 3328 करोड़ था, 1984-85 में 4071 करोड़ था, 1986-86 में 4613 करोड़ था और 1986-87 में 4700 करोड़ है। खूबी इस बात की है कि इसमें भी कुछ कर दिखलाएंगे। पहले का खर्चा था 4613 करोड़ और अब होता है 4700 करोड़। इस प्रकार का जो बजट बना है उसका कारण क्या है ? जो बतलाया है उससे मालूम होता है कि बैलन्स की कमी है लेकिन फिर भी आमदनी है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप मेहरबानी करके राजस्थान के लिए कम से कम दो काम कर दीजिए। एक तो यह कि मीटरगेज बरसे-बिलारा लाइन पर आप काम करवा दीजिए। इस समय राजस्थान में अकाल है इसलिए आपके दस करोड़ की जगह पर पांच करोड़ ही लगेंगे और पूरी लाइन पर लोग काम करेंगे। इस फेमीन में बहुत आसानी से आपकी वह लाइन बन सकती है इसलिए मैंने यह प्रार्थना की है। आपने जो कुछ भी काम किया है, आपने डिवीडेन्ड दे दिया, उसका सारा पेमेन्ट कर दिया। एक बात और कही है। रेलवे रिफार्म्स कमीशन की रिपोर्ट आ गई है। आप मेहरबानी करके जोधपुर,, अजमेर कहीं पर भी जोनल आफिस खोल दीजिए।

(व्यवधान)

एक बात मैं रोनकपुर एक्सप्रेस गाड़ी के बारे में कहना चाहता हूं। इस गाड़ी में केवल सात डिब्बे हैं, जो कि बहुत ही खराब हालत में हैं। आप इस लाइन को जाकर देखें कि इस गाड़ी में इतने खराब डिब्बे क्यों लगा रखे हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि थोड़ा-सा राजस्थान की ओर ध्यान दें यही मेरी आपसे प्रार्थना है।

इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री अताउर्रहमान (बारापेट) : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमन्, मुझे मालूम है कि आपके पास समय की कमी है। मैं अधिक समय नहीं लेना चाहता। मैं कुछ मुद्दों को जो मेरे सहयोगी श्री दिनेश गोस्वामी द्वारा उठाये गये हैं, सारांश में दोहराऊंगा।

मैंने एक योजना बनाई है कि मैं उन्हीं मुद्दों की ओर ध्यान दिलाऊंगा जो उन्होंने उठाये हैं और कुछ मुद्दे उसमें जोड़ूंगा। अगर मैं पांच मिनट की सीमा को पार करता हूं तो मैं आशा क ता हूं कि कम से कम इन मुद्दों की ओर रेल मन्त्री ध्यान देंगे क्योंकि रेल मन्त्री स्वयं सदन में उपस्थित हैं। मैं देश के बहुत कठिन क्षेत्र से आता हूं···

एक माननीय सदस्य : यह देश का भाग है।

श्री अताउर्रहमान : आप इसे एक कठिन क्षेत्र भी कह सकते हैं जो कि देश के दूसरे हिस्सों से कटा हुआ है और रेलवे लाइन एक नाल की तरह है जो सारे शरीर को जोड़ती है और हम उसे खोना नहीं चाहते। मैं भौगोलिक स्थिति के बारे में उल्लेख कर चुका हूं किन्तु इस विशेष स्थिति के बारे में सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में प्रवेश के लिए केवल एक ही रास्ता है और परिवहन की कठिनाई के कारण आसाम में वस्तुओं की कीमत भारत में सबसे अधिक रहती है। यदि हम परिवहन विकास की ओर समुचित ध्यान नहीं देंगे तो भविष्य में भारी संकट आ सकता है। चूंकि रेलवे हमारी मांग की पूर्ति नहीं कर सकी है, इसलिए वहां पर सड़क परिवहन बढ़ता जा रहा है और सड़क परिवहन में भी अनेक विषमताएं हैं। मैं रेलवे की निन्दा नहीं करना चाहता क्योंकि उन्होंने रेलवे लाइनों के रख-रखाव में अच्छा कार्य किया है जैसा कि विदेशों में मुझे देखने को मिला है, लेकिन जहां तक यात्री डिब्बों तथा अन्य चीजों का सम्बन्ध है, भारतीय रेलवे उतनी अच्छी प्रगति नहीं कर सकी है। मैं नहीं जानता कि इस बारे में कैसे सुधार किया जा सकता है।

दूसरा मुद्दा मैं पुराने डिब्बों के बारे में उठाना चाहता हूं। अगर आप आंकड़ों को देखें—मैंने आंकड़े प्राप्त करने की कोशिश की लेकिन मैं आंकड़े प्राप्त नहीं कर सका, भारत में पूर्वोत्तर रेलवे में सबसे पुराने डिब्बे हैं। जब मैंने इसके बारे में पूछताछ की तो मुझे बताया गया कि हम बहुत दूर हैं और जो डिब्बे भेजे जाते हैं उनको रास्ते में दूसरों द्वारा हथिया लिया जाता है। इसलिए पूर्वोत्तर रेलवे में मीटरगेज तथा बड़ी दोनों लाइनों पर हमें सबसे खस्ता डिब्बे देखने को मिलते हैं।

श्रीमन्, कुछ दिन पहले जब मैं गाड़ी में सफर कर रहा था जैसे ही मैं गोहाटी में डिब्बे में प्रवेश कर रहा था मैंने लिनोलियन को फर्श से बाहर निकला हुआ पाया। मैंने सोचा कि मुझे इस तथ्य को सदन में उजागर करना चाहिए।

असम में, विशेष तौर पर गुवाहाटी में रेलवे टिकट आरक्षण में बड़ा गोलमाल है। मुझे यह कहते हुए खेद है कि यदि आप सामने के द्वार से जाएंगे तो आपको टिकट नहीं मिलेगा और यदि आप पिछले दरवाजे से जाएंगे तो आपको टिकट मिल जाएगा। मैं उदाहरण देता हूं। बारात पार्टी वापसी के लिए गोहाटी में टिकट खरीदना चाहती थी लेकिन उन्हें यह नहीं मिले। एक व्यक्ति बारात से मिला और कहने लगा कि मैं आप सबके लिये टिकट खरीद लूंगा, चिन्ता करने की आवश्यकता नहीं है, यह काम सम्भव है। वह व्यक्ति एक घंटे बाद लौटा तो उसके पास चालीस अथवा पचास लोगों के लिए टिकटें थीं। बारातियों ने पूछा कि टिकटों का प्रबन्ध कैसे हुआ ? उस व्यक्ति ने जवाब दिया कि टिकट प्राप्त करने के और कई तरीके हैं। अतः रेलवे मन्त्री जी से मेरी प्रार्थना है कि असम में और यदि सम्भव हो तो सब स्थानों पर टिकट आरक्षण पर कड़ी निगरानी रखें। यह भी अनुचित नहीं है कि बड़े जंक्शनों पर रेलवे अधिकारी मौजूद रहें जो रेलवे आरक्षण पर चौकसी रखें। जैसा कि हम कानून और व्यवस्था की स्थिति खराब होने पर नियन्त्रण कक्ष में बैठकर करते हैं। मुझे दुख के साथ यह कहना पड़ता है कि इस विषय में पूरा ध्यान नहीं दिया जा रहा है। जब किसी बड़े आदमी को टिकट की जरूरत होती है तो उसे मुख्यालय में आरक्षित कोटे में से टिकट मिल जाता है। लेकिन अन्य व्यक्तियों के लिए यह सम्भव नहीं है।

गुवाहाटी में एक रेलवे लाइन है और उत्तरी किनारे पर सीमित क्षमता वाली दूसरी मीटरगेज है। सैनिकों के इस्तेमाल से हालत और खराब हो जाती है। मैं यह बात नहीं समझ पाता हूं कि सैनिकों के लिए अतिरिक्त बोगियां पर्याप्त संख्या में उपलब्ध क्यों नहीं कराई जाती हैं। जैसा कि आप जानते हैं इस क्षेत्र में काफी संख्या में सेना तैनात है इसलिए इनके लिए स्पेशल रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिए। भीड़ के समय सैनिक गाड़ी में प्रवेश करते समय स्टेशन पर झगड़ते हैं। मुझे आशा है कि रेल मन्त्री इस पहलू पर विशेष रूप से ध्यान देंगे। यदि सैनिकों के रेल यात्रा का पृथक् प्रबन्ध हो तो मुसाफिरों को राहत मिल जाएगी।

दूसरा विषय अत्यन्त महत्वपूर्ण है। यह विषय भावना प्रधान है। यह गुवाहाटी में रेलवे लाइन की दिशा में परिवर्तन के बारे में है। श्री दिनेश गोस्वामी इसका विस्तारपूर्वक उल्लेख कर चुके हैं। मैं मन्त्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि गुवाहाटी एक छोटा-सा शहर है और पूर्व से पश्चिम की ओर जाने वाली एक सड़क ही वहां है। रेल लाइन गुवाहाटी नगर के बीचों-बीच गुजरती है और एक सड़क पर यातायात असम्भव हो जाता है। यदि मैं पूर्व से पश्चिम की ओर जाना चाहूं तो भीड़भाड़ और अधिक यातायात के कारण मेरे लिए आगे बढ़ना सम्भव नहीं है। इसलिए रेल मन्त्री से मेरी प्रार्थना है कि उच्च अधिकार प्राप्त दल को कृपया वहां भेजें ताकि वह इस महत्वपूर्ण विषय का सर्वेक्षण कर आवश्यक कदम उठा सके।

रेलवे में कुछ मित्रों से मैंने बातचीत की तो उन्होंने बताया कि रेलवे लाइन के स्थान परिवर्तन से मुसाफिरों को गुवाहाटी से काफी दूर तक चलना पड़ेगा। ऐसी बात नहीं है। माली गांव शहर के काफी नजदीक है। जहां गुड्स शेड और स्टेशन स्थानांतरित किया जा सकता है। इसी स्थान पर पुराना रेलवे यार्ड भी स्थित है। राष्ट्रीय राजमार्ग माली गांव के निकट है। राष्ट्रीय राजपथ का

[श्री अताउर्रहमान]

लाभ भी जनता को सुलभ हो जायेगा।

एक और विषय चलती रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रियों का बैठना है। यदि रेल डिब्बों की छतों पर कीलें लगाई जाएं तो मुसाफिरों का छत पर बैठना आसानी से रोका जा सकता है। छत पर चलने वाले यात्री गंदगी पैदा करते हैं। वह पानी की टंकियां दूषित करते हैं। मैं यह नहीं बताना चाहता था कि वे लोग किस प्रकार पानी दूषित करते हैं। आप इसकी कल्पना कर सकते हैं।

रांगिया में पृथक डिवीजनल मुख्यालय की मांग हम बराबर करते आ रहे हैं। किन्तु यह नहीं किया गया है। मैं रेलवे मन्त्री से अनुरोध करता हूं कि रांगिया में डिवीजन के अतिरिक्त रांगिया में इण्टीग्रल कोच फैक्टरी भी लगाई जाये। मेरी राय में बगैर इसके उत्तर-पूर्वी रेलवे में पर्याप्त संख्या में अच्छे रेल डिब्बे हमें नहीं मिल सकते हैं।

अन्त में जोगीघोपा रेलवे पुल का मैं उल्लेख करूंगा जिसकी स्वीकृति दी जा चुकी है। जब मेरी आयु तीस वर्ष के आस-पास थी तो मैं देखता था कि रेलवे के नक्शे पर जोगीघोपा और गुवाहाटी के बीच की दूरी लाल रंग की लकीर से दिखाई गई थी। इसका अर्थ यह था कि रेल मार्ग गुवाहाटी तक बढ़ा दिया जायेगा किन्तु अभी तक ऐसा नहीं किया गया है। इस कार्य के लिए निर्धारित रकम बिल्कुल कम है। मुझे आशा है कि रेल मन्त्री इस महत्वपूर्ण पुल की ओर यथोचित ध्यान देंगे और इस महत्वपूर्ण पुल और अन्य कार्यों को शीघ्र पूरा करेंगे।

[हिन्दी]

श्री चन्द्र किशोर पाठक (सहरसा) : परम आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूं और समर्थन इसलिए करता हूं कि लोगों में जो आशंका थी पेट्रोलियम पदार्थों की कीमतें बढ़ने से रेल भाड़े में काफी वृद्धि होगी, उसके विपरीत माननीय बंसी लाल जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, वह बहुत प्रशंसनीय है और इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। उपाध्यक्ष महोदय, रेल भाड़ा बढ़ाया जाता है, उसके साथ-साथ अगर यात्रियों को सहूलियत भी मुहैया कराई जाए, उनकी सुविधाओं की ओर उचित ध्यान दिया जाए तो लोगों को ज्यादा नहीं अखरता। यह ठीक है कि लम्बी दूरी तक चलने वाली रेलगाड़ियों में कुछ सुविधाएं मुहैया की जाती हैं, लेकिन ब्रांच लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों की हालत अगर आप देखेंगे तो आपको पता चलेगा। डिब्बों में गन्दगी की भरमार रहती है, डिब्बों में रोशनी नहीं होती, पाखानों का फाटक खोलने की हिम्मत नहीं होती, कभी उसकी सफाई नहीं की जाती है। गाड़ियों के समय पर चलने की बात को क्या कहा जाए, सहरसा से सुपोल 16-17 किलोमीटर का रास्ता है और एक गाड़ी वहीं से बनकर चलती है, लेकिन उसमें भी घंटों देरी हो जाती है और इससे लोगों को बहुत तकलीफ होती है। एक तरफ तो आप भाड़ा बढ़ाते जाएं और दूसरी तरफ यात्रियों को सहूलियतें मुहैया न कराएं, इससे लोगों को तकलीफ होती है, दुःख होता है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि रेल प्रशासन से अगर भ्रष्टाचार को वे दूर कर

सकें, भ्रष्टाचार पर काबू पाया जा सके तो मैं समझता हूं कि रेलों के किराए बढ़ाने की आवश्यकता नहीं होगी। अगर कोयले की लूट और ओवर टाइम की पेमेंट तथा दावों के भुगतानों को नियन्त्रित किया जाए, इन तीन चीजों पर अगर कन्ट्रोल कर लिया जाए तो रेलों की आमदनी भी बढ़ेगी और यात्रियों की सुविधाओं को भी बढ़ाया जा सकता है। इस ओर ध्यान न देकर सिर्फ किराए बढ़ाए जाते हैं और हर साल बढ़ाए जाते हैं। आज एक छोटा सा आदमी अगर एक बस खरीद लेता है तो जल्दी ही वह अट्टालिका बना लेता है, लेकिन सारे हिन्दुस्तान में रेल चलाने के बाद भी घाटा ही घाटा बना रहता है। इसको दूर करने के लिए प्रशासन को चुस्त और दुरुस्त बनाएं। इन शब्दों के साथ मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, भपरियाही-निर्मली रेलवे लाइन पहले चालू थी लेकिन कोसी की बाढ़ में वह बह गई, उसकी वजह से आज उस क्षेत्र के लोगों को अपने ही प्रखण्ड मुख्यालय में जाने के लिए जो कि 5-6 मील है, लेकिन सौ-डेढ़ सौ किलो मीटर का सफर तय करके विदेश नेपाल होकर जाना पड़ता है और इसमें समय भी बहुत लगता है। मेरी मांग है कि इस पुरानी रेलवे लाइन को पुनः स्थापित किया जाए। कोई नई लाइन हम नहीं मांग रहे हैं। इस ओर अवश्य ध्यान देने की आवश्यकता है। हमारे क्षेत्र का विकास नहीं हो पा रहा है क्योंकि शुरू से ऐसी परम्परा रही है, इसकी वजह यह है कि जो उस समय मंत्री आते हैं, अगर वे हट गए तो सब मामला खत्म हो जाता है। श्री ललित नारायण मिश्र जी के जमाने में बहुत सारी लाइनों का सर्वे हुआ था। लेकिन पता नहीं उन लाइनों की फाइल कहां चली गई। बिहार के लोग आलसी और खोए हुए हैं। जब वे जगते हैं तो मुश्किल पैदा कर देते हैं। इसलिए, मैं चाहूंगा कि उस पिछड़े क्षेत्र पर आपका ध्यान जाना चाहिए। छितौनी बाघा रेलवे पुल का इन्दिरा जी ने शिलान्यास किया था, लेकिन वह भी नहीं रहीं। उस ओर किसी भी रेल मंत्री का ध्यान नहीं जाता है जिससे कि यू०पी० और बिहार का सम्बन्ध स्थापित हो सकता है। इन शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूं।

श्री मानकू राम सोढी (बस्तर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है उसका मैं समर्थन करता हूं। मैं उस इलाके की बात कहूंगा जहां पर लोग सैंकड़ों सालों से पीड़ित और शोषित तथा अपने अधिकारों के प्रति अन्याय सहते रहते हैं। उस क्षेत्र में आवागमन की कमी की वजह से ही आज इतने वर्षों की आजादी के बाद भी उन्हें न्याय नहीं मिल पाया है जैसा कि अन्य क्षेत्रों को मिल रहा है। एजुकेशन के मामले में भी हम मार खा जाते हैं क्योंकि वहां पर अच्छे शिक्षक नहीं जाते। आवागमन की वजह से अच्छे शिक्षक नहीं जायेंगे तो बच्चे ठीक से पढ़ नहीं पायेंगे। जो भी लाभ अन्य क्षेत्रों ने पाया है, उन लाभों से हम वंचित रह जाते हैं। शासन जो नीति बनाता है या योजना देता है, क्षेत्रों के विकास के लिए, उनका भी कुछ पता नहीं चलता क्योंकि अच्छे प्रशासक वहां नहीं जाते। इस प्रकार प्लान के अनुसार काम नहीं हो पाता। खेती के विकास में भी अवरोध रहता है। पैदावार हो जाए तो मार्किट नहीं होती और आवागमन का साधन न होने से शोषण के शिकार हो जाते हैं। हमारे उस एरिया में नमक और चिरौंजी का अदला-बदली होती है। इस तरह हम सैंकड़ों सालों से शोषण का शिकार हुए हैं। आज भी शोषण में हैं क्योंकि

[श्री मानकू राम सोढी]

किसी भी कुटीर उद्योग को वहां पर बढ़ावा नहीं दिया जा सकता। आवागमन के साधनों की कमी की वजह से और मार्किट की कमी के कारण व्यवसाय करने वाले वहां नहीं जा पाते। सैंकड़ों सालों से उस जगह की लेबर अन्य क्षेत्रों में ठेकेदार के पास काम करने के लिए जाती है और बन्धुआ मजदूरी की शिकार हो जाती है। रेलों के विस्तार की वजह से ही अन्य क्षेत्रों का विकास हुआ है। हम चाहें कितने भी प्लान बनाएं, आदिवासी और पिछड़े क्षेत्रों के लिए, जब तक सही ढंग से काम करने वाले अच्छे प्रशासक नहीं जायेंगे, अच्छा काम करने का उनको उत्साह नहीं मिलेगा तब तक उस क्षेत्र के विकास के लिए कितनी भी कोशिश करें, हमें सफलता नहीं मिलेगी। इस प्रकार माननीय रेल मंत्री से बराबर कोशिश करते जा रहे हैं, आज 20 साल हो रहे हैं, कि बस्तर जिले में रायपुर लाइन से जगदलपुर को जोड़ा जाए लेकिन एक भी मील लाइन बिछाने का काम नहीं हुआ और न होने वाला दीखता है। वहां बेलाडीला तक रेल लाइन गई है। वह इसलिए कि वहां उद्योग को उसकी जरूरत पड़ी और केन्द्र सरकार ने उसकी सुविधा को देखते हुए वहां रेल लाइन देना जरूरी समझा। लेकिन वहां उस क्षेत्र के विकास की दृष्टि से एक भी मील रेलवे लाइन नहीं दी गई न सातवीं पंचवर्षीय योजना में देने का कोई प्रावधान रखा गया है। इस प्रकार से लगातार मांग करने के बाद भी वहां के लोगों की मांग की कोई कीमत केन्द्र सरकार ने नहीं समझी। यदि रेलवे लाइन वहां नहीं देते हैं तो करोड़ों रुपये का भी प्लान उस क्षेत्र के लिए बनाएं उससे कोई लाभ होने वाला नहीं है क्यों न वहां अच्छे काम करने वाले जाएंगे, न उद्योग जाएंगे, न अच्छे प्रशासक जाएंगे, इस तरह से न वहां की उन्नति के लिए, वहां की खेती के लिए और न ही वहां की शिक्षा के लिए कोई विकास का काम हो सकेगा। इसलिए यदि आवागमन को उन क्षेत्रों में सही ढंग से ले जाएं तभी जाकर उनका विकास होगा, अन्यथा करोड़ों रुपया आदिवासी और पिछड़े क्षेत्रों के नाम पर खर्च करेंगे तो भी उसका कोई लाभ उनको नहीं मिलेगा। इसी दृष्टि में मैं माननीय रेल मंत्री से पुनः अनुरोध करूंगा कि वहां के आदिवासियों की मांग पर कम से कम एकाध मील रेलवे लाइन वहां बिछाने की व्यवस्था करें तो मैं बहुत धन्यवाद दूंगा।

[अनुवाद]

श्री जगन्नाथ पटनायक (कालाहांडी) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं समर्थन करता हूं। इसमें कोई संदेह नहीं है कि रेलों में सर्वांगीण विकास हुआ है किन्तु खेदपूर्वक मुझे यह उल्लेख करना पड़ता है कि क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने के लिए पूरी सावधानी नहीं बरती गई है। इसलिए भेदभाव और क्षेत्रीय असंतुलन पूरी तरह समाप्त करने के लिए नयी नीति और कार्य विधि अपनाने की जरूरत है।

महोदय, आप जानते हैं कि जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है उड़ीसा बहुत पिछड़ा हुआ राज्य है। अम्बागुडा-लाजीगढ़ रेल मार्ग सर्वेक्षण में शामिल करने के लिए मैं माननीय मन्त्री का ध्यान आकृष्ट करूंगा क्योंकि यहां पर्याप्त मात्रा में खनिज उपलब्ध हैं और यह आदिवासी बहुल क्षेत्र भी है। इससे कोरापट कालाहांडी जैसे आर्थिक दृष्टि से पिछड़े क्षेत्र और फुलवनी सरीखे अत्यधिक पिछड़े जिले जुड़ जाएंगे। इससे दामन जोड़ी स्थित एल्यूमीना कारखाना और विजाग पत्तन के बीच सम्बन्ध स्था-

पित हो जायेगा। इसी प्रकार सर्वेक्षण में शामिल खुर्दा-बोलनगीर रेल मार्ग पर काम शीघ्र शुरू कर पूरा किया जाना चाहिए। तालचेर-सम्बलपुर रेल मार्ग से कोयला खानों का विस्तार होगा और इससे औद्योगिक विकास के नये आधारभूत साधन तैयार होंगे। जाखपुरा-बांसपानी रेल मार्ग से निर्यात पर होने वाले भाड़े की लागत में कमी आएगी। कोरापुट-रायगढ़ा रेल मार्ग पूरा किया जाना चाहिए।

मैंने कुछ अन्य प्रस्ताव रखे हैं और मैंने माननीय मन्त्री का ध्यान विभिन्न माध्यमों से अम्बागुडा लांजीगढ़ के बीच नया रेल मार्ग शुरू करने की ओर आकर्षित किया हैं। मैं इसे पुनः दोहराना चाहता हूं क्योंकि यह अत्यंत महत्वपूर्ण रेल मार्ग है और इसलिए मैं इस पर जोर दे रहा हूं। अगर हावड़ा से सम्बलपुर चलने वाली सम्बलपुर एक्सप्रेस गाड़ी रायगढ़ा तक बढ़ा दी जाती है तो उड़ीसा और आंध्र प्रदेश में दक्षिणी और पश्चिमी तट के सम्पूर्ण क्षेत्र को लाभ प्राप्त होगा। अतः इसे रायगढ़ा तक बढ़ा दिया जाए अथवा रायगढ़ा से एक बोगी जोड़ दी जाए ताकि सम्बलपुर एक्सप्रेस से यह जुड़ जाए। टिटलागढ़ से पुरी के बीच सीधी रेल सेवा होनी जरूरी है क्योंकि पुरी सबके लिए धार्मिक स्थान है। भुवनेश्वर राज्य की राजधानी है। यह रेल पश्चिमी और दक्षिणी भागों की जनता को राज्य की राजधानी से सीधा सम्पर्क करने और पवित्र स्थान पुरी से भी मिलाने में सहायक सिद्ध होगी।

लिंक एक्सप्रेस रायपुर तक जाती है। मेरी मांग है कि इस गाड़ी को रायपुर के बजाए सीधे दिल्ली तक बढ़ा दिया जाए।

मुद्दे और भी हैं किंतु समय कम है। भरती ट्रेनिंग और पदोन्नति के बारे में विभिन्न समितियों के प्रतिवेदनों में दी गई सिफारिशों को क्रियान्वित किया जाना चाहिए। हमें देशीकरण को प्रोत्साहन देना चाहिए आयातित सामग्री के इस्तेमाल को कम किया जाना चाहिए रेल सहित सभी उद्योगों में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने के लिए हमें कोशिश करनी चाहिए। रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। इससे ऊर्जा की बचत होगी। यह दलील पेश की गई है कि विद्युतीकरण पर दस लाख रुपये प्रति किलोमीटर खर्च होता है। लेकिन राज समिति का प्रस्ताव है कि यदि एल्युमिनियम का इस्तेमाल किया जाये तो एक एक किलो मीटर पर दस लाख रुपये के स्थान पर सात लाख रुपये ही खर्च होंगे। अतः इस प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए।

मैं ठेका मजदूरी प्रथा को पूर्णतया समाप्त करने के पक्ष में हूं। इन सब श्रमिकों को रेल में नियमित कर दिया जाना चाहिए।

अब हम कम्प्यूटर का इस्तेमाल कर रहे हैं वर्तमान युग की यह मांग है। प्रशासनिक कुशलता में सुधार करने और बेहतर प्रबंध के लिये हमें कम्प्यूटरों को काम में लाना चाहिये। लेकिन हमें इस आशय की सावधानी बरतनी चाहिए कि इनसे रोजगार के साधन कम न हो।

रेल कर्मचारियों के बच्चों के लिए शिक्षा और चिकित्सा सुविधाएं अच्छी होनी चाहिए।

खेलकूद के बारे में, मैं कुछ कहना चाहता हूं। खेलों के क्षेत्र में रेलें महत्वपूर्ण योगदान कर रही हैं। विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय खेल-कूद प्रतियोगिताओं में अनेक रेल कर्मचारियों ने हमारे देश के

[श्री जगन्नाथ पटनायक]

लिए यश कमाया है। इसके लिए रेल मन्त्री को मैं धन्यवाद देता हूं। मेरा अनुरोध है कि वह खेलों के लिए अधिक धन राशि उपलब्ध कराएं। आवश्यकता हो तो अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त खेल प्रशिक्षकों की सेवाएं प्राप्त की जाएं ताकि हमारे खिलाड़ियों को अच्छा प्रशिक्षण मिल सके। ऐसा होने पर रेलवे के माध्यम से हम देश के लिए ख्याति अर्जित करेंगे और अन्तर्राष्ट्रीय खेल प्रतियोगिताओं में अधिक संख्या में स्वर्ण पदक जीतेंगे।

योजना आयोग को रेलों के लिए अधिक धन आवंटित करना चाहिए क्योंकि इससे देश के सर्वांगीण विकास के लिए आवश्यक बुनियादी साधनों में वृद्धि होगी। मन्त्री महोदय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि क्षेत्रीय असंतुलन पूरी तरह समाप्त किया जायेगा। इस बुनियादी कार्य को पूरा करने तथा समाजवादी लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए लिए उड़ीसा की जरूरतों को पूरा किया जाना चाहिए और हमारे राज्य की ओर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री राज कुमार राय (घोसी) : उपाध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया। मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। इस बजट को प्रस्तुत करके माननीय बंसीलाल जी ने जिनके व्यक्तित्व और कृतित्व से पूरा राष्ट्र परिचित है, इस आशंका को निर्मूल कर दिया कि पेट्रोल के पदार्थों के दाम बढ़ने के कारण अब रेल बजट को जो आयेगा उससे लोगों की कमर टूट जाएगी। अतः मैं उनको धन्यवाद देता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

मान्यवर, जहां एक तरफ यह अच्छा बजट है और पूरे देश की जनता ने राहत की सांस दी है, वहीं दूसरी तरफ जो बातें रह गई हैं, उनकी तरफ मैं आपके माध्यम से माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

नए रेल-पथों को बनाने का काम इतना कम कर दिया गया है, यह कह कर कि इकोनोमिकली वायबल नहीं है या वायबिलिटी कम है। अंग्रेजों के जमाने में या कुछ साल पहले छोटी या बड़ी लाइन जो बन गई वह तो बन गई और उसी को पुख्ता करते जा रहे हैं। बजट का बहुत सारा हिस्सा उनको दिए चले जा रहे हैं, लेकिन जो हिस्सा बदकिस्मती से पीछे रह गया है, जहां रेलवे लाइन किन्हीं कारणों से नहीं गई है, उस तरफ माननीय मन्त्री जी का ध्यान नहीं गया तो आने वाले कई दशाब्दियों तक नहीं जाएगा और वह क्षेत्र विकास की दृष्टि से काफी दूर हो जायेंगे। आजादी का पूरा लाभ उनको नहीं मिल सकेगा। कोई भी क्षेत्र यदि वहां पर मीन्स-आफ-काम्युनिकेशन नहीं है, रेलवेज नहीं है, तो वह आगे नहीं बढ़ सकता है। मान्यवर, मै उत्तर प्रदेश के ऐसे क्षेत्र से आता हूं, जो एक दम पिछड़ा है, जो एक दम गरीब है और बेरोजगारी काफी है। वहां कोई उद्योग धन्धा नहीं है। उद्योग धन्धा इसलिए नहीं है कि वहां पर रेलवे की बड़ी लाइन नहीं है। इस रेलवे लाइन की बात आज से नहीं जब से यह संसद बनी एक से एक समझदार लोगों ने इस सदन का ध्यान आकर्षित किया है। माननीय रेल

मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित किया है, लेकिन इस सातवीं पंचवर्षीय योजना में भी उसका कहीं जिक्र नहीं है। बनारस से छपरा की लाइन, शाहजहां से बलिया की लाइन शाहगंज से बलिया की लाइन बगहा का पुल, जैसा कि पाठक जी भी कह रहे थे, दोहरीघाट से इंदारा की लाइन और किन-किन लाइनों के बारे में मैं आपको बताऊं। बनारस से भटनी की लाइन की स्वीकृति हुई लेकिन उस पर इतनी धीमी गति से काम हो रहा है कि लगता है कि विकास के नाम पर हमारे क्षेत्र को गति न देने का संकल्प ही सरकार ने कर लिया है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि जिस तरह से मन्त्री जी से देश के लोगों को उनसे आशायें हैं, उनकी कर्मठता पर भरोसा है। तो वे पिछड़े इलाकों की तरफ भी देखें। हम लोगों को बराबर पंजाब और हरियाणा से होड लगानी पड़ती है। वे कहते हैं कि हमारा ही नेता जब मन्त्री है, तो हम लोग क्यों पिछड़ रहे हैं।

आप कह सकते हैं कि संसाधनों की कमी है। पैसे की दिक्कत को देखते हुए यदि रेलवे में भ्रष्टाचार को कम किया जाए और होने वाली चोरी को कम किया जाए, तो उससे भी कुछ आमदनी हो सकती है, उसका सदुपयोग किया जा सकता है। इससे भी कहीं ज्यादा आपके विभाग में खर्चे होते हैं। मैंने 1952, 1954 और 1968 की रिपोर्ट को तुलनात्मक दृष्टि से देखा है कि रेलवे में खर्चे बढ़ते जा रहे हैं कि आने वाले दिनों में इन खर्चों को देखते हुए कोई नई चीज टेक-अप नहीं हो सकती है इसलिए इस ओर भी आपको ध्यान देना चाहिए।

सबसे बड़ी समस्या आजकल ओवर-क्राउडिंग की है। इसका अन्दाजा आप इस बात से लगा सकते हैं, जब हम गाडियों में सफर करते हैं, तो लोग हमारे डिब्बे में भी घुस आते हैं। इसके साथ रिजर्वेशन की समस्या भी है। कोई भी व्यक्ति बिना रिजर्वेशन के नहीं जाना चाहता है वह समझता है कि यदि हम जायेंगे तो भीड़ में पिस जाएंगे। यदि कोई कमजोर व्यक्ति है तो उसको तो धकेल दिया जाता है। इस ओर माननीय मन्त्री जी को ध्यान देना चाहिए।

माननीय मन्त्री जी ने साफ-साफ शब्दों में स्वीकार किया है कि गाड़ियों में टिकटलैस ट्रेवलिंग बढ़ती जा रही है। जहां उन्होंने यह स्वीकार किया है, तो उसको यह भी स्वीकार करना होगा कि यह चीज क्यों बढ़ती जा रही है। मैं इस बात को पुरजोर शब्दों में कहना चाहता हूं, यदि इतने स्ट्रांग मिनिस्टर इस चीज को न रोक पाए तो कोई नहीं रोक सकता है। टिकटलैस पैसेंजर का रेशो ग्रेज्युली बढ़ता जा रहा है, इसको मन्त्री जी ही दूर नहीं करेंगे तो किससे उम्मीद करेंगे। मशीनरी क्या कर रही है, इसका इम्पलीमेन्टेशन क्यों नहीं हो रहा है और वह पैसा कहां जा रहा है ? लोगों का इस दिशा में मनोबल क्यों बढ़ रहा है ? ऐसे नियमों की जरूरत है, ऐसे कानून की जरूरत है जिसके द्वारा आप मजबूती के साथ पेश हो कर इसको रोक सकें। आज उन कानूनों के इम्पलीमेंटेशन की जरूरत है। सरकार की इमेज, श्री बंसी लाल जी की इमेज कुछ कड़ाई करने से बनेगी और इस कड़ाई से टिकटलेस पैसेंजर्स की संख्या आने वाले दिनों में कुछ कम हो सकेगी।

मान्यवर, कुछ काम और हैं। हमारे यहां छोटी लाईन पर एक मऊ जंक्शन है। यह शाहगंज बलिया लाईन पर है। दो-तीन साल पहले श्री ए० बी० ए० गनी खां चौधरी जब वे रेल मन्त्री थे तो जाकर के ओवरब्रिज का उद्‌घाटन कर के आये थे और उस क्षेत्र के एक बड़े अच्छे व्यक्ति जो कि प्रशा-

[श्री राज कुमार राय]

सन में थे, उन्होंने उसकी अध्यक्षता की थी। मान्यवर, अब बदनामी हो रही है। मैंने राजीव जी से कहा, माननीय बंसी लाल जी से मिलकर कहा कि कोई भी व्यक्ति जब शासन का पंजा लगा कर किसी काम का शिलान्यास करता है तो फिर यह कहना कि स्टेट गवर्नमेंट अपना शेयर नहीं दे रही है और रेलवे उस काम को जब शुरू करेगा जब स्टेट गवर्नमेंट वहां से आने वाले रास्तों को पूरा कर देगी उस ओवरब्रिज का हिस्सा रेलवे तब बनायेगी। इन तकनीकी कारणों से जो अनावश्यक देर रेलवे की तरफ से हो रही है तो इस लेम एक्सक्यूज को जनता नहीं सुनने वाली है। जब रेल मन्त्री जी जैसे और गनी खां चौधरी साहब जैसे भद्र पुरुष 4—6 लाख के बीच में किसी चीज का उद्घाटन करें तो जनता मान लेती है कि अब यह काम होना ही है। अब उसमें कुछ तकनीकी कारणों से अनावश्यक देर करना शासन के लिए कलंक की बात है, शासन पर धब्बा है। अगर आप जैसा व्यक्ति भी इस काम को न कर पाए तो अच्छी बात नहीं है।

मैंने माननीय मन्त्री जी से मुलाकात कर के कुछ तर्क दिए थे। संयोग की बात है कि वे सदन में हैं। मैंने उन्हें बताया था कि आजमगढ़, गाजीपुर, बलिया ऐसे जिले हैं जहां बड़ी लाईन नहीं है। एकाध लाईन हुई भी तो वह धुआं छोड़ती जाती है। स्थिति यह है कि दिल्ली में काम करने वाले बड़े बड़े अधिकारी भी अपने गांव नहीं जा पाते-उस दुर्व्यवस्था और दिक्कत के कारण। उधर से आने वालों को भी दिक्कत होती हैं। मैंने कुछ कोटे के लिए कहा था कि शाहगंज से असम मेल, तिनसुखिया मेल में बलिया, आजमगढ़, गाजीपुर के लिए कुछ कोटा रख दें। जो गाड़ियां बाम्बे की या मद्रास की तरफ जाती हैं या दिल्ली की तरफ जाती है उनमें कम से कम दो-दो-चार-चार-छः-छः सीटों या बर्थों का कोटा दें। एक-दो फर्स्ट क्लास में दे दें कुछ का सेकिंड क्लास में दे दें। जौनपुर एक जंक्शन है। हम लोग भी आना-जाना चाहें और कुछ करना कहना चाहें तो कुछ नहीं कर पाते। इसमें तो कुछ ज्यादा खर्च नहीं हो पायेगा। माननीय मन्त्री जी इन सारी चीजों पर ध्यान देने की कृपा करें। आपके यहां रहने से जब ये दिक्कतें दूर नहीं होंगी तो कब होंगी।

मान्यवर, मैं कहना चाहूंगा कि जिस इलाके से मैं आता हूं उसकी सेवाओं का स्वतंत्रता संग्राम में, एक उज्ज्वल इतिहास रहा है। वहां की भूमि उपजाऊ है, वहां के लोग काम करना चाहते हैं। दुनिया के किसी भी हिस्से में आपको पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी बिहार से आदमी, लेबर मिल जायेंगे। लेकिन इस विकास के युग में भी वे इलाके बहुत पिछड़े हुए हैं। अब हमारे धैर्य का अन्त हो गया है। जिस दिन भी वहां ज्वालामुखी फूटेगा, एक ऐसी क्रांति होगी कि सरकार को सोचने पर विवश होना पड़ेगा। हम उन लोगों की मांगों को लेकर विवश हो रहे हैं, उनसे कदम-ब-कदम मिलाने के लिए, उनकी बोली बोलने के लिए, हमें विवश किया जा रहा है। हमें संसद में अपनी सरकारों में इस बात के लिए प्रतिबद्ध, कटिबद्ध किया जा रहा है कि हम उन्हें जागायें और बलिया, जौनपुर, गाजीपुर, आजमगढ़, देवरिया पैदल यात्रा करके आपको वहां बुलाएं और रोकर, धोकर आप से कहें कि आप हमारे नेता हैं, आप हमारी कठिनाइयों को जनता को बता दीजिए, जनता शायद आपकी बात को सुनकर हमें माफ कर दे। लेकिन वह दिन आने वाला है जब जनता का धैर्य खो चुकेगा।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

*श्री पी० अप्पालानरसिंह (अनकापल्ली) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के लिए अलग से बजट प्रस्तुत करने की परम्परा हमें ब्रिटिश शासकों से विरासत में मिली है। मैं इसके विरुद्ध हूं। स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद भी रेलवे के लिए पृथक बजट पेश करने की पुरानी परम्परा का आज भी पालन किया जा रहा है। रेलवे का पृथक बजट पेश करने में कई कठिनाइयां होती हैं। इसके लिए और कई प्रक्रियाओं का पालन करना पड़ता है। उदाहरण के लिए, येलामनचट्टी, वाय्यावरम, अनकापल्ली, अगनामपुडी में रेलवे फाटकों पर कई दुर्घटनाएं होती हैं। हमने कई बार इन स्थानों पर ऊपरि पुल बनाए जाने का अनुरोध किया है। किंतु जटिल प्रक्रिया के कारण, हमें जिला परिषदों, राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और रेल मन्त्रालय के चक्कर लगाने पड़े इन स्थानों पर ऊपरि पुलों का निर्माण कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है। अतः ऊपरि पुल के निर्माण जैसे छोटे कार्य के लिए भी जटिल प्रक्रिया को पूरा करना पड़ता है। यदि रेलवे बजट को भी सामान्य बजट के साथ प्रस्तुत किया जाए तो कार्य को पूरा करने में होने वाले विलम्ब को दूर किया जा सकता है।

सत्तारूढ़ दल के तथा विपक्षी दलों के कई माननीय सदस्यों ने चर्चा में भाग लिया। वे या तो बजट की प्रशंसा कर रहे थे या आलोचना। वास्तव में वे बजट का उपयुक्त विश्लेषण करना नहीं चाहते थे। रेल मन्त्री जी ने बजट को अच्छा प्रदर्शित करने की कोशिश की है किंतु वास्तव में ऐसा नहीं है। विकास गतिविधियों को बहुत कम महत्व दिया गया है। बजट में देश में रेलवे के विकास का कोई जिक्र नहीं किया गया है। जो कुछ कहा गया है वह केवल औपचारिकता को पूरा करने के लिए कहा गया है। यह मात्र आंकड़ों का संकलन किया गया है। रेलवे की कार्य कुशलता में सुधार करने के लिए कोई नए उपाय नहीं किए जा रहे हैं। महोदय, विदेशों में गाड़ियां 500-600 किलोमीटर की रफ्तार से चलती है। हम भारत में अपनी गाड़ियों को इतनी गति से चलने की कल्पना ही नहीं कर सकते। यहां तक कि वर्तमान रफ्तार को कम किया जा रहा है। तमिलनाडु एक्सप्रेस की हाल ही की दुर्घटना के कारण उसकी रफ्तार को कम करके 60 किलोमीटर प्रति घंटा कर दिया गया है।

महोदय, विशाखापत्तनम देश में एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है। विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र का तेजी से विकास हो रहा है। एक रेलवे लाइन पहले ही बिछाई जा चुकी है। लेकिन यार्ड या स्टेशन का निर्माण कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है। यहां तक कि यार्ड और स्टेशन का स्थल भी निर्धारित नहीं किया गया है।

महोदय, हमारी गाड़ियों में खान-पान की सेवा भी बहुत खराब है। इन गाड़ियों में घटिया किस्म का खाना सप्लाई किया जाता है। यहां तक कि सत्तारूढ़ दल के सदस्यों ने भी कई बार इस बारे में शिकायत की है। बल्लारशाह, काजीपेट स्टेशनों पर पोलिथिन की थैलियों में सप्लाई किए जाना

*मूलतः तेलगु में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

[श्री पी० अप्पालानरसिंह]

वाला भोजन बहुत बेकार होता है। यहां तक कि जानवर भी उस भोजन को खाना पसन्द नहीं करेंगे। खाना पोलिथिन की थैलियों में सप्लाई नहीं किया जाना चाहिए और खान-पान की सेवा में सुधार करने के लिए कुछ कदम उठाने होंगे।

3.00 म०प०

महोदय, सरकार ने पंजाब में कपूरथला में गाड़ी के डिब्बे बनाने की एक फैक्टरी स्थापित की है। मैं इसका स्वागत करता हूं और मेरी इच्छा है कि प्रत्येक राज्य में ऐसे कारखाने लगाए जाएं। लेकिन साथ ही मुझे यह कहते दुःख हो रहा है कि सरकार ने काजीपेट में कोच बनाने का कारखाना लगाए जाने की आंध्र प्रदेश सरकार की मांग को अस्वीकार कर दिया है। इसका निर्णय बहुत पहले किया गया था। उस निर्णय को अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह काजीपेट में गाड़ी के डिब्बे बनाने का एक कारखाना लगाने के लिए कदम उठाए।

मैं इस अवसर पर माननीय रेल मन्त्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि वह समरला-कोटा और विशाखापत्तनम के बीच एक यात्री गाड़ी चलायें। इसी तरह विजयनागरम और विशाखापत्तनम के बीच भी एक गाड़ी शुरू की जानी चाहिए। उस क्षेत्र के लोग काफी अर्से से इसकी मांग कर रहे हैं। विजाग की जनसंख्या $1\frac{1}{2}$ वर्ष में बढ़कर $3\frac{1}{2}$ लाख तक पहुंच गई है। पड़ोसी क्षेत्र से लोग अपने जीविकोपार्जन के लिए विजाग में आते हैं। अत: इन गाड़ियों का चलाया जाना बहुत आवश्यक है और मुझे आशा है कि मन्त्री महोदय इस अनुरोध पर विचार करेंगे।

महोदय, विजाग से नई दिल्ली के बीच एक गाड़ी चलाए जाने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। यह कहा गया है कि इस गाड़ी को दक्षिण एक्सप्रेस के साथ जोड़ा जाएगा मेरा अनुरोध है कि इस प्रस्तावित गाड़ी को दक्षिण एक्सप्रेस के साथ जोड़ने की बजाय इसे आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस के साथ जोड़ा जाए।

महोदय, रेल मंत्रालय का एक नियम है कि इसके कर्मचारी संसद सदस्यों या विधान सभा के सदस्यों के समक्ष अपनी शिकायतें नहीं रख सकते। यदि कोई कर्मचारी किसी संसद सदस्य या विधायक से अपनी शिकायत दूर करने के लिए सिफारिश करता है तो उसके विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही की जाती है। अपनी व्यक्तिगत समस्या के समाधान के लिए जन-प्रतिनिधि से अनुरोध करना अलोकतांत्रिक नहीं है। अन्य नागरिक की भांति वहां के कर्मचारियों को भी अपनी शिकायतों को दूर करने के लिए जनप्रतिनिधि से सहयोग लेने का अधिकार है। जन प्रतिनिधि से सिफारिश कराने वाले कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही करना अवांछनीय और असंगत है। अत: मेरा मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि इस नियम को तुरन्त रद्द किया जाए।

महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया और अब मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

चौधरी लक्ष्मी राम (जालौन) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे समय दिया। मैं अपने रेल मन्त्री जी की प्रशंसा करता हूं क्योंकि उन्होंने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है वह काफी उत्साहवर्धक और आम जनता के हित का बजट है। समय कम है इसलिए मैं बजट की आंतरिक बातों की ओर न जाकर अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहूंगा। मैं उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड क्षेत्र से चुनकर आया हूं। यह एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और हमेशा से राजाओं का इलाका रहा है। इस समय हमारी सरकार उसकी तरफ काफी ध्यान दे रही है। इसके बावजूद भी वहां काफी कमियां हैं।

3.04 म० प०

(श्रीमती बसवराजेश्वरी पीठासीन हुईं)

हमारा क्षेत्र दो हिस्सों में बंटा है। एक तो जनपद जालौन और दूसरा झांसी जिले का जरौठा। इन दोनों को मिलाकर हमारा क्षेत्र बना है। मैं आपका ध्यान जालौन जनपद की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। हमारे इस क्षेत्र से होकर झांसी से लखनऊ तक एक रेल लाइन निकलती है। इस लाइन पर अनेकों गाडियां चलती हैं। ये गाड़ियां इतनी महत्वपूर्ण हैं जो बम्बई और कोचीन तक जाती हैं। गोरखपुर से तथा और दूरी से आती हैं। लेकिन इकहरी लाइन होने से अक्सर लेट हो जाती हैं। इससे लम्बी यात्रा करने वालों को परेशानी होती हैं। एक गाड़ी हमारे क्षेत्र से होकर कोचीन जाती है। हमारा एक महत्वपूर्ण स्टेशन उरई है, वहां पर नहीं ठहरती है। आते हुये तो ठहरती है लेकिन जाते हुए नहीं ठहरती है।

मेरी मांग हैं कि उसको वहां ठहराया जाय। लेकिन जब तक यह दोहरी लाइन नहीं बनेगी तब तक यह समस्या हल नहीं होगी।

रेल मन्त्री जी से मैं एक रेलवे लाइन के सम्बन्ध में अपने साथियों सहित मिला था। कोंच एक स्थान है, वहां काफी गल्ला पैदा होता है, तिलहन पैदा होता है। अंग्रेजी शासन काल में यह लाइन डाली गई थी एट से कोंच तक, लेकिन इस समय ऐसा मालूम हुआ कि उस लाइन को उखाड़ने का प्रयत्न किया जा रहा है। हमने गोहत तक उसको बढ़ाने के लिए मंत्री महोदय से कहा था। लेकिन उसके बदले में एक पत्र मेरे पास आया है जिसमें लिखा है कि अलाभ कर होने के कारण इसे उखाड़ा जा रहा है। इससे बहुत बड़ा असन्तोष वहां होगा। अगर वहां माल गोदाम बना दिया जाए, वैगन जो वहां नहीं मिलते हैं उनकी उपलब्धि करा दी जाय और दूसरी जो और कमियां हैं उनको दूर कर दिया जाय तो वह लाभकर हो सकती है, अभी कुछ दिन पहले 80 लाख रुपया खर्च करके उसको बड़ी लाइन बनाया गया था। अगर उसको उखाड़ा जायगा तो बड़ी मुसीबत वहां के लोगों को हो जाएगी। मेरा निवेदन है कि उसको उखाड़ा न जाय बल्कि नदीगांव सेवड़ा होते हुए गोहत तक उसे जोड़ा जाय।

मेरा जो दूसरा क्षेत्र पड़ता है गरौठा, उसके चारों तरफ नदियां पड़ती हैं। कल हमारे एक

[चौधरी लच्छी राम]

भाई ने कहा था कि बुन्देलखण्ड में ऐसे बहुत से लोग हैं जिन्होंने कभी रेलगाड़ी नहीं देखी। वह उसके लिए बड़े लालायित हैं कि अगर रेल लाइन वहां से निकाल दें और मऊरानीपुर से एट तक उसको जोड़ दें तो वहां के लोगों की यह अभिलाषा पूरी हो जायगी। वहां तिलहन और गल्ला काफी पैदा होता है लेकिन चारों तरफ नदियां होने के कारण और पुल न होने के कारण काफी चक्कर काटने के बाद वह गल्ला मंडियों में आता है। इसलिए उसको रेलवे लाइन से जोड़ने की बहुत आवश्यकता है।

जैसा हमारे एक साथी ने कहा कि मध्य रेलवे का मुख्यालय काफी दूर होने की वजह से जो सुविधाएं वहां के लोगों को मिलनी चाहिए थीं वह नहीं मिलती हैं। उसके लिए मैं निवेदन करूंगा कि मध्य रेलवे का मुख्यालय झांसी में बनाया जाय। यह मध्य का स्थान है।

पैसेंजर गाड़ियां बड़ी देर से चलती हैं क्योंकि उनमें कोयले का इंजन लगा हुआ होता है। अगर उसके बजाय उनमें डीजल इंजन लगाया जाय तो यह देरी खत्म की जा सकती है। अभी कुछ दिनों से झांसी और कानपुर की जो लाइन है उस पर चलने वाली पैसेंजर गाड़ियों में कभी-कभी डीज़ल इंजन लगता है तो वह ठीक समय से चलती हैं।

माननीय लाल बहादुर शास्त्री जी के समय में ओरई से जालौन होते हुए इटावा तक एक सर्वे हुआ था। वहां का काम अधूरा पड़ा हुआ है। उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। उस इलाके में काफी गन्ना पैदा होता है, इसके साथ काफी गल्ला और तिलहन भी पैदा होता है, आलू पैदा होता है, लेकिन वहां रेलवे लाइन न होने की वजह से और आने जाने के साधन न होने की वजह से उनका लाभप्रद मूल्य नहीं मिल पाता। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मन्त्री को बधाई देता हूं।

श्री बालासाहेब विखे पाटिल (कोपरगांव) : आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, तीन चार मिनट बोलूंगा। पहले तो मैं रेल मंत्री और उनके सहकारी राज्य मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने, जो एक काफी चर्चा चल रही थी कि किराया बढ़ेगा, दाम बढ़ेंगे, वह बढ़ने नहीं दिया बल्कि काम में वह सुधार लाए और सुधार लाने की कोशिश करके आमदनी काफी बढ़ाई। और अगले साल भी कोशिश कर रहे हैं कि काम में सुधार लाकर, करों के अलावा पैसे की प्राप्ति की जाए।

मैं तीन-चार सुझाव आपके सामने रखना चाहता हूं। एक तो यह कि रेलवे में जो चोरियां होती हैं उनसे पैसेंजर्स का बहुत भारी नुकसान होता है। इसलिए आपको इस पर विचार करना चाहिये कि किस प्रकार से इन चोरियों को रोका जा सके। पहले यह बात कही जा रही थी कि राज्यों की पुलिस के स्थान पर रेलवे की स्वतन्त्र पुलिस का निर्माण किया जायेगा ताकि इस प्रकार से जो चोरियां हो रही हैं उनको रोका जा सके लेकिन अभी तक तो रेलवे की अपनी पूरी पुलिस फोर्स नहीं बनी है। राज्यों पर ही जिम्मेदारी डाली जाती है और जिन अधिकारियों को वे चाहते नहीं हैं उन्हीं को रेलवे पुलिस में भेज दिया जाता है जिसके कारण कोई सुधार नहीं होता है। मैंने देखा है कि नान्देड़-

परमणी के दर्म्यान हमेशा चोरियां हो जाती हैं, खासकर फर्स्ट क्लास के डिब्बों में। इस सम्बन्ध में कई बार चर्चा भी हुई है लेकिन कोई भी प्रगति नहीं हो सकी है न किसी को पकड़ा गया।

जहां तक बिजली की लाइन का संबंध है, उसको और अधिक बढ़ाने की आवश्यकता है। मनमाड डौंड की लाइन नार्थ और साउथ के दर्म्यान लिंक रेल लाइन है। अब दोनों जगहों पर बिजली की सुविधा हो गई है इसलिए आप बिजली की लिंक रेल लाइन बना दीजिए। इस पर कुछ धनराशि तो जरूर लगेगी लेकिन काम में सुधार लाने की दृष्टि से यह बहुत आवश्यक होगा। बहुत सारे उद्योग वहां पर लगे हुए हैं, उद्योग भी इसमें कंट्रिब्यूट कर सकते हैं। मैंने इस संबंध में काफी कोशिश भी की है लेकिन लिंक लाइन जो बनी है उस पर काफी लोड है और जैसाकि मुझे बताया गया है काफी लोड की उसमें गुंजायश है परन्तु पिछले समय में जब मैंने संसद में प्रश्न पूछा तो बताया गया कि चूंकि लोड इंटेंसिटी काफी बढ़ गई है इसलिए और ज्यादा लोड आप नहीं दे पाएंगे। मैं नहीं समझता कि वास्तव में असल बात क्या है। मैं दरख्वास्त करूंगा कि इस पर जरूर विचार करने की कृपा करें।

तीसरी बात यह है कि जहां भी रेलवे होती है वहां उद्योगीकरण में प्रगति होती है। अब शहरों की आबादी बढ़ रही है झुग्गी झोंपड़ी बढ़ रही हैं। और आबादी जहां बढ़ती है वहां पर रेलवे में सुधार हो जाता है परन्तु आबादी बढ़ने के कारण बहुत से गांवों के लोग शहरों में आते हैं इसलिए गांवों के दर्म्यान ज्यादा से ज्यादा रेलवे लाइन की सुविधा होनी चाहिए। काफी सालों से मांग है और सरकार भी चाहती है कि मनमाड औरंगाबाद परदी बैजनाथ मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में कन्वर्ट किया जाये परन्तु उसके लिए पैसा कम होता है। वहां मराठवाड़ा में काफी इण्डस्ट्रीज लगी हुई हैं लेकिन उसके बावजूद उद्योगपति वहां जाना पसन्द नहीं करते हैं क्योंकि वहां पर ब्राडगेज न होने के कारण यातायात में उनके बहुत सारे सामान का नुकसान हो जाता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि इस काम को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाया जाए और जल्दी पूरा किया जाए।

चौथी बात यह है कि मीरज-लातूर मीटरगेज के संबंध में कहा जाता है कि वह एकोनामिकली वायबल नहीं है लेकिन उसमें कोल सप्लाई बढ़ जाने से स्थिति बदल जायेगी तथा मराठवाड़ा के पिछड़े इलाके को मदद करने के लिए इस लाइन का बड़ा महत्व है। इसी प्रकार से अहमदनगर बीड़ परली बैजनाथ योजना के लिए 70 साल से मांग चल रही है, उसका सर्वे भी हो चुका है लेकिन पैसे की कमी के कारण उसको नहीं लिया जा रहा है। इस लाइन के बन जाने से वहां पर जो बिल्कुल सूखा इलाका है उसके लिए बड़ा अच्छा काम हो सकेगा और मराठवाडा बम्बई से सीधा सम्बन्ध हो जाने से उद्योगों को विकेन्द्रित करने को बड़ा बढ़ावा मिलेगा।

इसके साथ मेरा मेरा निवेदन है कि जो आपका शोलापुर का डिवीजन है वह बहुत बड़ा हो गया है इसलिए उसके दो डिवीजन करने बहुत आवश्यक हैं। मनमाड में काम दिनों दिन बढ़ रहा है। हिन्दुस्तान के अनाज भण्डार का आधा हिस्सा मनमाड में है। इसलिए मनमाड या भुसावल के नजदीक आप शोलापुर के अलावा एक और डिवीजन बनाएं। इससे रेलवे के काम में भी बड़ा सुधार हो सकता है और रेल में सुधार आने से रेल कर्मचारियों तथा पैसेंजर्स को भी बड़ी सुविधा होगी। मनमाड इतना

[श्री बालासाहेब विखे पाटिल]

बड़ा जंक्शन होते हुये भी मेरे अनुभव से बहुत ज्यादा सुविधा वहां पर नहीं हैं। वहां ज्यादा सुविधा हो। वहां पीने का पानी भी नहीं है। मैंने जिस लाइन का जिक्र किया, दौंड मनमाड श्रीरामपुर और अहमदनगर वहां पर कई उद्योग हैं परन्तु आपने जो प्रावधान रखा है एक्सपेंशन के लिए वह बहुत ही कम है। एक्सपेंशन का जो काम चल रहा है वह पैसेंजर गाड़ी से भी धीमा चल रहा है अतः उस कार्य में तेजी लानी चाहिये।

आखिरी बात कहकर मैं समाप्त करूंगा। हमारे इलाके से फ्रूट्स, अंगूर ज्यादा मात्रा में होते हैं और उनके ट्रांसपोर्टेशन के लिए हमें हर साल मंत्री जी के पास आना पड़ता है कि आप पायर्टी दे दें लेकिन पेरिशेबल गुड्स होने के बावजूद प्रायर्टी नहीं मिल पाती है। इस वजह से वहां के फल सड़ जाते हैं और किसानों को भारी नुकसान होता है। भाव गिर जाते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ऐसा कानून बनाएं कि सीजनल फ्रूट्स को लाने ले जाने में प्राथमिकता दी जाएगी, जिससे किसानों को लाभ हो सके।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि एक बार पं० कमलापति त्रिपाठी जी, यानि पंडित जी शीरडीह आए थे और उन्होंने आश्वासन दिया था कि पुणताम्बा से शीरडीह तक लाइन को बना देंगे। वे मंत्री जी चले गए और वह लाइन कहां गई, इसका किसी को पता नहीं है। मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि एक मंत्री जो आश्वासन देता है, उस आश्वासन को दूसरे मन्त्री को पूरा करना चाहिये। शीरडीह एक सैक्युलर होली-प्लेस हो गया है। सभी धर्मों के लोग वहां आते हैं। इसलिए मैं मन्त्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जो मन्त्री जी ने आश्वासन दिया है, उस आश्वासन को वे पूरा करें।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं और अपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी (खलीलाबाद) : सभापति महोदया, मैं रेल मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने बजट में जनता को राहत और माल ढुलाई में किराया न बढ़ाए जाने के साथ-साथ टिकटलैस ट्रैवलरों को पकड़ने की तमाम कोशिशों की घोषणा की है। जो असुविधाएं हैं, उनको दूर करने की व्यवस्था की है। साथ ही रेल दुर्घटनाओं में अभी कमी नहीं आई है, ऐसा बजट को देखने से प्रतीत होता है। फैमिली वैलफेयर और प्लान्टेशन में भी प्रशंसनीय कार्य किया है। इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं। इसके साथ ही मैं इस बात की भी बधाई देता हूं कि पैट्रोलियम प्रोडक्ट्स में वृद्धि हुई, लेकिन इसका प्रभाव हमारे रेल-बजट पर नहीं हुआ है।

मैं माननीय मन्त्री जी से कहना चाहता हूं कि हमारे शासन की यह मंशा रही है कि रीजनल इम्बैलेंस को दूर किया जाए। पिछड़े हुए क्षेत्रों की तरक्की हो। सदन में इस बात को दोहराने की आवश्यकता नहीं है कि हिन्दुस्तान में पूर्वी उत्तर प्रदेश सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है, जहां लाखों-लाख

लोग गरीबी की रेखा से नीचे जीवन व्यतीत कर रहे हैं। लाखों की तादाद में लोग बेरोजगार हैं। वहां कोई उद्योग-धन्धा नहीं है। बाबू जगजीवन राम के जमाने में और जब शिव नारायण जी रेल मन्त्री थे, तो सहजनवा से गौंडा वाया बांसी रेल लाइन का सर्वेक्षण कराया गया था, लेकिन वह रेल लाइन आज तक नहीं बनी है। इस क्षेत्र पर पड़ने वाला कस्बा मेहदावल, जो कि बुनकरों की बस्ती है, वहां रेल की सुविधा न होने की वजह से वे अपने सामान को मार्केट तक नहीं पहुंचा पाते हैं और वे लोग तरक्की नहीं कर पा रहे हैं। गरीबी की रेखा से नीचे वे अपना जीवन व्यतीत कर रहे हैं। बखिरा तांबा और कांसे की वस्तुओं का प्रसिद्ध केन्द्र है। वहां रेल लाइन न होने की वजह से हजारों की तादाद में व्यापारी लोग गरीबी की जिन्दगी गुजर कर रहे हैं और तरक्की नहीं कर पा रहे हैं। न तो माल ला सकते हैं और न फिनिश्ड प्रोडक्ट माल बाहर भेज सकते हैं। इसके साथ ही बांसी जहां हिन्दुस्तान की प्रसिद्ध चावल, काला नमक की मंडी है, जो कि चावल की मंडी के लिए विख्यात है, वहां रेल लाइन न बनने से वहां के लोग भी तरक्की नहीं कर पा रहे हैं। इस वजह से वहां के लाखों लोगों के सामने जीवनयापन की एक गम्भीर समस्या उत्पन्न हो गई है। इसी परिप्रेक्ष्य में मैं निवेदन करना चाहूंगा कि खलीलाबाद में जो रेलवे फाटक है, वह तीस मिनट पहले ही बन्द कर दिया जाता है। वहां ओवर-ब्रिज न होने की वजह से सैंकड़ों आदमियों को परेशानी होती है। इस प्रश्न को मैंने जोनल कमेटी में भी उठाया था और इस सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी से भी निवेदन करूंगा कि वे अविलंब खलीलाबाद में ओवर-ब्रिज बनाने की कृपा करें। साथ ही साथ हमारे गोरखपुर से लखनऊ तक मीटर गेज को ब्राडगेज में बदला गया है, इस वजह से वहां प्लेट फार्म बहुत नीचे हो गए हैं। यात्रियों को खासकर कमजोर लोगों को, महिलाओं को और बूढ़ों को गाड़ी में चढ़ाने में काफी असुविधा होती है। इस वजह से वे कभी-कभी तो मृत्यु के शिकार हो जाते हैं। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि शीघ्र से शीघ्र वहां का प्लेटफार्म ऊंचा किया जाए। मैं यह भी निवेदन करूंगा कि इन सारे स्टेशनों पर प्लेटफार्म्स पर शेड्स नहीं हैं। किसी एक प्लेटफार्म पर है लेकिन दूसरे प्लेटफार्म पर नहीं है। इससे यात्रियों को कड़ाके की धूप में, बारिस में बड़ी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है।

मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान रेलवे के क्लेम्स सेक्शन की ओर दिलाना चाहूंगा। दिल्ली से अगर दवाइयां पार्सल से या गुड्स ट्रेन से भेजी जाती हैं तो वे लखनऊ पहुंचने तक चोरी हो जाती हैं। दिल्ली से लखनऊ के बीच जहां-जहां वह कम्पार्टमेंट रुकता है, जहां-जहां वह रेल रुकती है, उन्हीं के लोगों के द्वारा यह चोरी होती है और दुर्भाग्य है कि आप ऐसी चोरियों का करोड़ों-करोड़ों रुपये का पेमेंट करते हैं। चोरी कोई करता है, पेमेंट आप करते हैं। आप इस पर जिम्मेदारी लगाएं। अगर आप इसके लिए जिम्मेदारी तय कर देंगे तो मैं इस सदन में कहता हूं कि रेलवे विभाग करोड़ों करोड़ों रुपये देने से बच जाएगा और उस बचे हुए पैसे से आप नई रेल लाइनें बिछा सकेंगे। जिससे पिछड़े हुए क्षेत्रों की, उपेक्षित क्षेत्रों की आप तरक्की कर सकेंगे।

मैंने यह भी अध्ययन किया है कि आपके इनपुट और आऊटपुट के गेप में अन्तर बढ़ गया है। जहां यह गेप 1970 में सौ था, वह आज बढ़कर 1984-85 में 398.6 हो गया है। मैं चाहूंगा कि जितनी लग्जुरियस लाईफ बिताने में खर्च किया जाता है, उतना कम किया जाए। आफिसरों को फ्राईव

[डा० चन्द्र शेखर त्रिपाठी]

स्टार होटलों में बिल्कुल न ठहराया जाए। 50-50 हजार के कारपेट उनके कमरों में न बिछाए जाएं। इससे जो धन बचे उसका उपयोग आप पिछड़े क्षेत्रों की तरक्की के लिए करें, वहां नई रेल लाइनें बनाई जाएं। इससे क्षेत्रीय असंतुलन दूर होगा और लोगों को ज्यादा से ज्यादा यातायात की सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

आपने चिकित्सीय सुविधाओं का व्यापक जिक्र किया है। मैंने मद्रास में देखा है कि एक स्केनिंग मशीन जो कि जापान से आती है, व : दस-दस सेकिंड में ब्रेन और हेड इन्जरी का डायगनोसिस कर देती हैं। रेल दुर्घटनाओं में काफी मौतें हेड इन्जरी और ब्रेन इन्जरी से होती है क्योंकि उनका डायगनोसिस जल्दी नहीं हो पाता है। जिन्दगी और मौत का सवाल मिनटों और घण्टों का होता है। मैं निवेदन करूंगा कि जहां भी गुंजाइश हो इस तरह की मशीनें हेड इन्जरी या ब्र न इन्जरी के लिए लगाई जाएं ताकि दुर्घटनाओं में जो ब्रेन या हेड डेमैज हो जाता है उसका सेकिंडों में पता चल सके और लोगों की जानें बचाई जा सकें। रेलवे दुर्घटनाओं में साल में लाखों की जानें बचाई जा सकती हैं।

सस्ती चिकित्सा सुलभ कराने के लिए मैं निवेदन करूंगा कि आयुर्वेदिक, यूनानी अस्पतालों को भी बढ़ाएं।

इन शब्दों के साथ मैं आपको बधाई देता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : सभापति महोदया, यह बड़ी खुशी की बात है कि आपने हम लोगों को बोलने का समय दिया। इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं।

यह जो रेल बजट पेश किया गया है यह बहुत ही नगण्य मात्र बजट है। मैं समझता हूं कि इस बजट में नई रेल लाइन बिछाने के लिए जो रखा गया है वह बिल्कुल नगण्य मात्र है। रेलवे हमारे देश का इतना बड़ा विभाग है और राष्ट्र के विकास में इसकी बडी प्रमुख भूमिका है। देश के सर्वांगीण विकास में रेलें प्रमुख स्थान रखती हैं।

चूंकि मुझे ज्यादा समय बोलने के लिए नहीं मिला है, इसलिए मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ सुझाव प्रस्तुत करना चाहता हूं। हमारे क्षेत्र जहानाबाद में एकमात्र आने-जाने का साधन रेलवे है और जिससे कि आने-जाने में कम खर्चा होता है। अगर हम लोग रोड से या बसों से आएं जाएं तो वह बहुत ही खर्चीले साधन हैं। इनकें द्वारा सब लोगों का यात्रा करना मुश्किल होता है।

मैं पटना-गया रेलवे लाइन के सम्बन्ध में कुछ आपको कहना चाहता हूं। पटना-गया रेलवे लाइन को यातायात के लिए 1876 ईस्वी में खोला गया था और ग्रैण्ड कार्ड, गया-मुगलसराय शाखा कहलाती है, यह 1900 ईस्वी में खोली गई थी और गया-धनबाद शाखा 1906 ईस्वी में खोली गई थी। रेलवे स्थापना के प्रारम्भिक चरण में ही इस क्षेत्र की संचार आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए

ब्रिटिश सरकार ने पटना-गया रेल शाखा को प्राथमिकता प्रदान की थी, इसका महत्व हम इसी से समझ सकते हैं। मैं माननीय मन्त्री महोदय को बतलाना चाहता हूं कि यह रेल लाइन जो गया-पटना रेल लाइन है वह लाइन कितनी महत्वपूर्ण है। जब देश गुलाम था उस वक्त भी इसको सबसे पहले प्राथमिकता दी गई थी, लेकिन आज तक यह लाइन, दोहरी लाइन में नहीं बदली गई। हावड़ा-मुगलसराय ग्रैण्ड कार्ड लाइन तथा हावड़ा मुगलसराय इस पर कोई दुर्घटना होने पर जितनी भी रेल-गाड़ियां इस लाइन पर चलती हैं, उन सबको गया-पटना लाइन से गुजारा जाता है और इस तरह से उस वक्त गया-पटना लाइन एक महत्वपूर्ण धमनी की तरह काम करती है। इतनी महत्वपूर्ण यह लाइन है और इतनी इसकी प्राथमिकता है। मैं माननीय मन्त्री जी से इस सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं। हमारे मन्त्री महोदय बहुत ही योग्य और अच्छे मन्त्रियों में से हैं और ताकतवर मन्त्री हैं, हम यह समझते हैं, लेकिन अभी तक इस लाइन के ऊपर कोई विचार नहीं किया गया। इतनी महत्वपूर्ण लाइन अभी तक उपेक्षित है। इस पर लगे रोलिंग स्टाक और सारी चीजें 19वीं सदी की हैं और लाइनें भी युगों पुरानी हैं। जब कोई रेल दुर्घटना होती है तो हम लोग समझते हैं, वहां के वासी समझते हैं कि इसमें रेल मंत्रालय का कोई दोष नहीं है, बल्कि हम उसको प्राकृतिक प्रकोप मान लेते हैं। इस ओर रेल मन्त्रालय का कोई ध्यान नहीं जाता। इतनी पुरानी रेल लाइन का दोहरीकरण नहीं किया गया है। मैं मन्त्री महोदय से यह मांग करना चाहता हूं कि पटना-गया शाखा का दोहरीकरण अविलम्ब प्रारम्भ किया जाए। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि यहां सर्वेक्षण करा लिया गया है और कहा गया है कि संसाधनों की कमी है। मैं कहना चाहता हूं कि संसाधनों की कमी तो हमेशा बनी रहती है, फिर इलाके का विकास कैसे हो सकता है। सभापति महोदया, आज मुझे यह बात कहने का अवसर मिला है इसलिए मैं यह बात कह रहा हूं कि जब किसी क्षेत्र का विकास नहीं होता है तो वहां पर असन्तोष पैदा होता है और उसकी वजह से आतंकवाद जन्म लेता है। उस आतंकवाद के फैलाव में मूल कारण यही होता है। यह आप लोगों के द्वारा होता है। जब आतंकवाद बढ़ जाता है तो जितने संसाधनों के द्वारा वह रेलवे लाइन बन जाती, उससे अधिक संसाधन आपको उस आतंकवाद को दबाने में खर्च करने पड़ते हैं और इसके बाद भी आप उसको दबा नहीं पाते। इसलिए हर राज्य का समान विकास होना चाहिए। हमारा बिहार राज्य एक बदकिस्मत राज्य है जिसमें रेलवे के विकास के बारे में अभी तक कुछ भी नहीं सोचा गया है। गत वर्ष भी मैंने इस बजट में इस लाइन के दोहरीकरण के बारे में कहा था और जो लाइनें पुरानी हैं, जो रोलिंग स्टाक पुराने हैं, उनको बदलने के लिए भी मांग की थी। मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान दिया जाए। जितने कोयले से चलने वाले इंजिन हैं उनको भी हटाया जाए। इस तरह से लोगों की जिंदगी से खिलवाड़ न किया जाए।

अब मैं संचालन के सम्बन्ध में कुछ सुझाव रखना चाहता हूं। पटना, गया आदि स्थानों से मद्रास एवं दक्षिण भारत की ओर जाने वाले यात्रियों को अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वहां से सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। अतएव मेरा सुझाव है कि मद्रास-बोकारो स्टील सिटी एक्सप्रेस को पटना-गया शाखा से पटना तक चलाया जाए तथा 93-94 अप/डाउन पटना-रांची एक्सप्रेस में चार अतिरिक्त डिब्बे जोड़कर उसे रांची से मद्रास-बोकारो स्टील सिटी एक्सप्रेस में जोड़ दिया जाए। जिससे लोगों को आने-जाने की सुविधा मिल सके। इसके अलावा 93-94 पटना-रांची एक्सप्रेस के जहानाबाद

[श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह]

ठहराव के अभाव में जहानाबाद रांची के लिए जाने में लोगों को बहुत दिक्कत होती है।

मेरा निवेदन यह है कि यह जो गाड़ी है, इसका डिब्बा बढ़ाया जाय। 350 डाउन मुगलसराय पैसेंजर जो 15.45 पर चलती है और 20.25 पर गया पहुंचती है, दस घण्टे वहां पर खड़ी रहती है, उसको अगर पटना तक बढ़ा दिया जाए तो वहां के लोगों को काफी लाभ मिल सकता है। गया-पटना लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रयास किया जाए, यह लाइन बहुत पुरानी है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री निहाल सिंह जैन (आगरा) : माननीय सभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया। मैं आपके माध्यम से माननीय परिवहन मंत्री जी को इस सन्तुलित रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं और बजट का समर्थन करता हूं। मंत्री जी ने माल ढुलाई में भाड़ा न बढ़ाकर महंगाई रोकने का एक साहसिक कदम उठाया है। रेलों द्वारा उठाए गए माल की मात्रा में वद्धि, कारखानों में उत्पादन लक्ष्यों की उपलब्धि, आरक्षण का कम्प्युटरीकरण वास्तव में प्रशंसनीय उपलब्धियां हैं। युवकों के लिए किराए में छूट जारी रखना अत्यन्त ही सराहनीय है। इससे निश्चय ही राष्ट्रीय एकता को बल मिलेगा। रेल पथों के नवीनीकरण का कार्य तथा रेलवे में खाने-पीने की व्यवस्था में सुधार और धन वापसी के नियमों को सरलीकरण करने के लिए भी मंत्री जी को बधाई देता हूं। मंत्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि नई दिल्ली और आगरा तथा नई दिल्ली और कानपुर के बीच 1986-87 में महत्वपूर्ण सर्वेक्षण के लिए उन्होंने घोषणा की है। इससे जनता को बहुत सहूलियत मिलेगी और उनकी यात्रा बहुत कम देरी में पूरी हो सकेगी। माननीय मंत्री जी का ध्यान आपके माध्यम से कुछ मूलभूत बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। रेलवे की यह नीति रही है कि गन्तव्य स्थान पर निश्चित अवधि में और सही समय पर पहुंचाया जाए। लेकिन उसमें जो बाधाएं आती हैं उसको हम दूर नहीं कर पाते। इस मामले में विशेष रूप से मध्य रेलवे की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। दिल्ली से मद्रास की ओर जाने वाले रास्ते, दिल्ली से बम्बई की ओर जाने वाले रास्ते पर धौलपुर के पास जो लाइन है वह एकतरफा है और इसी तरह बबीना तथा बसई के बीच, होशंगाबाद और बुदनी के बीच तथा अन्य ऐसी जगह हैं जिन पर एकतरफा लाइन है इसलिए मेरा निवेदन है कि सही समय पर गाड़ियों को पहुंचाने के लिए दोहरी लाइन में बदलना पड़ेगा। आगरा और टूण्डला के बीच विद्युतीकरण जल्दी से जल्दी किया जाना चाहिए जिससे पूर्व की ओर जाने वाली गाड़ियों को आगरा होकर भी चलाया जा सके। एक समस्या महानगरों के स्टेशन पर भीड़ बढ़ जाने की है। दिल्ली का ही आपको उदाहरण देना चाहूंगा। रेल मन्त्रालय ने इस बात को देखा है और समय-समय पर दिल्ली के बाद नई दिल्ली, नई दिल्ली के बाद निजामुद्दीन स्टेशन की स्थापना की जहां तीव्रगति की गाड़ियां आकर समाप्त हो जाती हैं और जगह जाने वाले यात्रियों को फिर बदलनी पड़ती है। पुरानी दिल्ली होकर राजस्थान के लिए जाना पड़ता है इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि बढ़ती हुई भीड़ की समस्या को समाप्त करने के लिए यह आवश्यक है कि ऐसे बहुत से रूट देखें जाएं जहां से यह भीड़ डाइवर्ट की जाए। जैसे कि

आगरा में तामिलनाडु वगैरह गाड़ियों को रोका जाय जो कि दक्षिण से आती हैं और वहां से राजस्थान जाने के लिए व्यवस्था की जाय, जो गाड़ियां अब चलती हैं उनके अलावा और गाड़ियां उपलब्ध कराई जाएं तो इस भीड़ से छुटकारा मिल सकता है। इससे यात्रियों का समय भी बचेगा और किराया भी कम लगेगा। इसके लिए आगरा से तीव्र गति की ट्रेन अहमदाबाद आदि के लिए चलाई जाए।

रेल मंत्रालय द्वारा देशी-विदेशी पर्यटकों को काफी सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। आगरा भी भारत का प्रमुख पर्यटक केन्द्र है। परन्तु रेल मंत्रालय द्वारा पर्यटकों को सुविधा की दृष्टि से आगर अभी तक उपेक्षित है। आगरा से चारों ओर जाने वाली ट्रेनों में आरक्षण की सुविधा न्यूनतम है जैसे दिल्ली कलकत्ता मार्ग आगरा के समीप टूण्डला होकर जाता है लेकिन केवल कालका मेल में दो बर्थ का आरक्षण का कोटा है तथा बम्बई के लिए जाने वाली मेल ट्रेन्स में भी मथुरा या भरतपुर से आरक्षण का कोटा नहीं है। इसे बढ़ाया जाना चाहिए। अवध एक्सप्रेस में सेकेंड क्लास की बोगी तथा ए० सी० स्लीपर लगाया जाना चाहिए। स्टेशनों पर विश्रामालयों की स्थिति खराब है, उनमें सुविधाओं का अभाव है। उसके ऊपर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। आगरा, अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन के महत्व का स्टेशन होने के कारण उसके भीतर-बाहर बड़े स्तर पर सौंदर्यीकरण का काम करने की आवश्यकता है। प्लेटफार्म छोटे हैं, उनको बढ़ाया जाना चाहिए। प्लेटफार्मों पर जो सामान पड़ा रहता है और ट्राली खड़ी रहती है उसकी वजह से भी रास्ता छोटा हो जाता है। लोग रेल की लाइनों पर गिर जाते हैं। इसके सम्बन्ध में भी समुचित व्यवस्था की जानी चाहिए।

जो मेल ट्रेन्स हैं उनके अन्दर अनारक्षित डिब्बों की संख्या बहुत कम होती है। इसके अलावा उनका कोई स्थान निश्चित नहीं है जिसकी वजह से यात्रियों को एक सिरे से दूसरे सिरे तक दौड़ना पड़ता है। प्रायः ट्रेन छूट जाती है और वे चढ़ नहीं पाते हैं। मेरा सुझाव है कि अनारक्षित डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाय, उनको ट्रेन में स्थान निर्धारित हो और ट्रेन आने के पूर्व उस स्थान की सूचना की उद्घोषणा हो।

नगरों के विकास के साथ-साथ जो हमारे स्टेशन थे अब उन स्टेशनों की दूरी नये विकसित स्थानों से काफी अधिक हो गई है। दस-दस, बारह-बारह किलोमीटर दूर वे स्थान स्टेशन से पड़ते हैं जिससे आने-जाने में बहुत असुविधा होती है। तो जिन नगरों में दूसरे स्टेशन हैं उन स्टेशनों पर भी इन गाड़ियों के ठहरने की व्यवस्था की जाए जैसे आगरा कैंट के साथ-साथ राजामंडी में भी गाड़ी रोकी जाय तो नागरिकों को उससे बड़ी सुविधा होगी। इसके साथ ही गोमती एक्सप्रेस को टूंडला पर भी रोकने की व्यवस्था की जानी चाहिए। मथुरा-आगरा के बीच शटल चलाने की आवश्यकता है। आगरा से फतेहाबाद-बाह होते हुए मध्य प्रदेश क्षेत्र तक रेलवे लाइन को पुनर्जीवित करने की कृपा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि आपने समय दिया और परिवहन मंत्री जी को इस बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं।

श्री के० जे० प्रवासी (डुमरियागंज) : सभापति महोदया, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। समय बहुत कम है। इसलिए सबसे पहले तो मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि सारे लोग घबड़ाए हुए थे कि बजट पेश किया जाएगा तो किराया बढ़ जाएगा, लेकिन आपने बढ़ोत्तरी नहीं की, इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। साथ ही साथ माडर्नाइजेशन और कम्प्यूटर का जो सिलसिला आपने शुरू किया है उससे भी बड़ा संतोष हुआ है। इसके साथ-साथ कर्मचारियों के क्वार्टर के लिए पैसा बढ़ाया है और एमेनिटीज के लिए भी पैसा बढ़ाया है, मैं समझता हूं इससे काम करने वालों को काफी राहत मिलेगी। मैं बहुत थोड़े में आपसे कहना चाहता हूं कि मैं उस क्षेत्र से आता हूं जोकि पूर्वी उत्तर प्रदेश का क्षेत्र है जोकि बहुत ही पिछड़ा हुआ है। हमारी ख्वाहिश थी कि कोच फैक्टरी गोरखपुर में न सही, खलीलाबाद या बस्ती में ही खोली जाती लेकिन वह कपूरथला चली गई। फिर भी मैं गुजारिश करूंगा कि वहां के लिए आप कोई न कोई ऐसी बढ़ोत्तरी की चीज जरूर देने की कृपा करें और इसका जरूर खयाल रखें।

एन० ई० आर० में जो इन्जन है वह बीस साल पुराने हैं इसलिए जब तक आप उनको बदलकर उनकी जगह पर नए इन्जन नहीं लगायेंगे तब तक गाड़ियों की स्पीड नहीं बढ़ सकती है। वहां पर ब्राडगेज हो जाने के बावजूद जो हालत पहले थी वही हालत आज भी है। आम तौर से पांच घंटे में लखनऊ से बस्ती पहुंचता हूं। इस तरह से समय की कोई खास बचत नहीं हुई है। मुझे उम्मीद है आप इस पर भी जरूर तवज्जह देंगे।

फर्स्ट क्लास के डिब्बों की जो हालत है उसके बारे में बार-बार लिखता हूं लेकिन एक राई बराबर भी फर्क नहीं आया है। वजह यह है कि आपका सारा ध्यान ए० सी० सी० के ऊपर है। लोग ए० सी० सी० में चलने के आदी भी हो गए हैं लेकिन हमारे जैसे जो पुराने लोग हैं वे फर्स्ट क्लास में ही चलना पसन्द करते हैं। फर्स्ट क्लास के बाथरूम की हालत सेकेन्ड क्लास के बाथरूम से भी बदतर होती है। कम से कम आप उन बाथरूम्स को रेनोवेट कर सकते हैं जिस पर ज्यादा पैसा भी आपका खर्च नहीं होगा।

गाड़ियां भी बहुत लेट चलती हैं। इमरजेंसी में हमने कमाल से दिखलाया था कि मिनट और सेकेन्ड से गाड़ियां सही चला करती थीं। जैसा एक हमारे बस्ती के साथी ने कहा कि सहजनवा की लाइन बनाने का प्रस्ताव 1977 के पहले बना था। उसके बाद जब 1977 में स्टेट मिनिस्टर हमारे यहां के हो गए तो उन्होंने सर्वे करवा दिया और अब सभी कहते हैं कि अगर जनता पार्टी जाती नहीं तो यह लाइन बन जाती। अब कांग्रेस पार्टी आ गई है इसलिए नहीं बनेगी। इसलिए मैं कहता हूं कि उसका बनना इसलिए इतना जरूरी है क्योंकि हमारे यहां पांच कांस्टीटुएन्सीज में से सिर्फ दो में रेल की सुविधा है और बाकी तीन में रेल की कोई सुविधा नहीं है। जो अनएकोनामिकल होने की बात कही जाती है वह सिर्फ बहाने की बात है। पैसे का जरूर सवाल है वह अनएकोनामिकल भी नहीं होगा।

वहां पर प्लेटफार्म को ऊंचा करने की बात भी हमने कही है। मुझे जनरल मैनेजर साहब की चिट्ठी मिली है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं लेकिन 10.74 लाख की मांग की गई है,

एस्टिमेट भी आ गया है। मैं मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि अगर दोनों का न हो सके तो कम से कम एक प्लेटफार्म के लिए ही आप पैसा दे दें ताकि उसको ऊंचा किया जा सके।

बाम्बे एक ऐसा शहर है जहां पर हमारे यहां के लाखों आदमी हैं। बहुत लड़-झगड़ कर एक ट्रेन दिलवाई है लेकिन उससे मांग पूरी नहीं होती है। बस्ती का कोटा सेकेन्ड क्लास में 75 का है इसको बढ़ाकर 150 कर देना चाहिए यानी दो बोगीज कर दी जाएं। इसके अलावा एक दूसरी फास्ट ट्रेन गोरखपुर टु बाम्बे और गोरखपुर टु दिल्ली और बढ़ाई जानी चाहिए। अभी यहां के लिए सिर्फ एक ही जयन्ती जनता है जिससे हम दिल्ली आते हैं। जिसको हम लेते हैं हम तीन मेम्बर हैं और हमारे कम्पेनियन होते हैं इस तरह से 6 हो गए। हमने बहुत लड़-झगड़कर दो से तीन तो करवा लिया—दो केबिन में और एक अलावा। अब अगर आप 6 न दें तो कम से कम चार तो दे ही दें ताकि दो आदमी एकोमोडेट हो जाएं। मेरी यह बहुत छोटी सी दरख्वास्त है जिसको आशा है आप मंजूर कर लेंगे। साथ ही जयन्ती जनता में सेकेन्ड क्लास का कोटा भी बढ़ाया जाए।

इसके साथ-साथ हमारी दरख्वास्त है कि खाने की व्यवस्था पहले से तो इम्प्रूव हुई है लेकिन और इम्प्रूव करने की जरूरत है। राजधानी से तो मुकाबला हम नहीं कर सकते क्योंकि वहां आप पहले ही पैसा वसूल कर लेते हैं और यहां बाद में देना पड़ता है लेकिन कम से कम इस बात की कोशिश की जाए कि राजधानी की तरह से ही खाने-पीने का माकूल इन्तजाम हो ताकि लोगों को अच्छा खाना मिल सके। बहुत सी जगहों पर अभी भी चाय फलास्क के बजाए कैतली में आती है। कैतली में चाय ठण्डी हो जाती है। आजकल फलास्क हर जगह चल पड़े हैं, इसलिए वहां कैतली बन्द की जानी चाहिए। मेरा ख्याल है कि माननीय मंत्री जी इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

बस्ती में वेटिंग रूम के सिलसिले में मैंने आपसे निवेदन किया था। आपने सेकेंड-क्लास थ्री-टायर को उसमें एकोमेडेट कर दिया है। नतीजा यह हुआ कि वहां जगह मिलती है। इसलिए फर्स्ट-क्लास में ए० सी० हो और इसका अलग वेटिंग रूम हो। इसके साथ मेरा यह भी निवेदन है कि बंबई जाने वाली ट्रेनों का टाइम बहुत खराब है। सुबह को जाती है और रात्रि में आती है। इस वजह से लोगों को बहुत परेशानी होती है। इसका टाइम बदल कर यदि दिन में 11-12 बजे के आसपास कर दिया जाए, तो उससे जनता को बहुत सुविधा होगी। बम्बई दस बजे रात को पहुंचे तो कोई परेशानी नहीं है।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री तिलकधारी सिंह (कोडरमा) : सभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका तहेदिल से समर्थन करता हूं। मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि इस अच्छे बजट का एहसास छोटा नागपुर और संथाल परगना के सुदूर इलाकों में रहने वालों को हरिजन-आदिवासियों को, कमजोर वर्ग के लोगों को हो, इसकी भी व्यवस्था करें।

[श्री तिलकधारी सिंह]

उत्तरी छोटा नागपुर और संथाल परगना का हजारी बाग और इसका कमिश्नरी मुख्यालय रेल से नहीं जुड़ा है। बरसों से इस बात की चर्चा की जा रही है और पूर्व के रेल मंत्रियों द्वारा आश्वासन भी दिया गया है, लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं की जा सकी है। मैं महसूस करता था कि माननीय मंत्री जी इस बजट में उसका प्रावधान करेंगे, जो जगहें कमिश्नरी मुख्यालय से रेल से जुड़ी हुई नहीं है, उनको जोड़ेंगे। जिस तरह से हजारी बाग कमिश्नरी है, मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी हजारीबाग को रेल लाइन से कोडरमा से जोड़ने की व्यवस्था करें। वरना रेलों के भाड़े न बढ़े हैं और न घटे हैं, उन क्षेत्रों में रहने वाले लोगों पर इसका कोई असर नहीं पड़ रहा है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि जब तक आप इन क्षेत्रों को रेल लाइनों से नहीं जोड़ते हैं, तब तक निलांचल एक्सप्रेस का ठहराव दो मिनट के लिए कोडरमा में कर दीजिए, क्योंकि वहां के लोग कोडरमा से गाड़ी को पकड़ते हैं। मैं पुनः मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस गाड़ी का ठहराव दो मिनट के लिए कर दें।

धनबाद कोयले का क्षेत्र है। वहां मुगलसराय से गया एक गाड़ी चलती है, उस ट्रेन को धनबाद तक बढ़ा दे, ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो सके। इसके साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि हजारीबाग शेड में दो वर्षों से कैज्युअल लेबर काम कर रहे हैं, उनकी नियुक्ति नहीं की जा रही है। जिन लोगों का पैनल में नाम भी नहीं है, उन लोगों की नियुक्ति की जा रही है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस मामले की जांच करायें और उचित कदम उठायें।

माननीय मंत्री जी से एक निवेदन यह भी करना चाहता हूं कि छोटा नागपुर में गिरिडिह डिस्ट्रिक्ट पड़ता है। वहां से रेल लाइन की मांग गिरिडिह लोगों की बराबर रही है कि उसे कोडरमा से हजारीबाग को रेल लाइन से जोड़ा जाए। पटना बिहार की राजधानी है और मुख्यालय भी है। गिरिडीह से मेघपुर एक ट्रेन जाती है। उसमें एक बोगी पटना के लिए जोड़ दें तो मेघपुर का सीधा कनेक्शन पटना से हो जाएगा। यह मेरा अनुरोध है।

एक ट्रेन धनबाद से पटना के लिए पाटलीपुत्र चलती है। इसमें भी मेघपुर का कनेक्शन नहीं मिल पाता। क्योंकि यह ट्रेन लेट हो जाती है और इसके लेट होने से मेघपुर का कनेक्शन नहीं मिल पाता। मेरा अनुरोध है कि यह जो ट्रेन चलती है इसको दुरुस्त करें और इसमें मेघपुर का कनेक्शन लेकर चलाएं।

आपने बजट प्रस्तुत किया। आप सब काम कर रहे हैं। लेकिन नई रेल लाइनों के कंस्ट्रक्शन के बारे में आपने 40-60 किलोमीटर रेल लाइन का एक प्रस्ताव दिया है। यह ठीक है आप रखरखाव का काम कर रहे हैं, लेकिन आप नई रेल लाइन भी दें। मैंने हजारी बाग की चर्चा की है। उसका कनेक्शन कोडरमा से भी जोड़ा जाए।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

श्री के० मोहन दास (मुकुन्दपुरम) : सभापति महोदया, हमेशा की भांति इस वर्ष भी रेल बजट में यात्रियों को बख्शा नहीं गया है। मुझे समझ में नहीं आता कि इस बार रेल किराये बढ़ाने की क्या आवश्यकता थी। शायद माननीय रेल मन्त्री जी समझते हैं कि यदि उन्होंने किराए नहीं बढ़ाए तो लोग उनपर आरोप लगाएंगे क्योंकि यह एक वार्षिक परम्परा हो गई है और लोग उनसे ऐसा किए जाने की अपेक्षा करते हैं। अन्यथा यात्री और माल यातायात दोनों में रेलवे के बढ़िया कार्यनिष्पादन के कारण थोड़ी बचत की जा सकती थी और रेल मन्त्री को इस बार उदारता दिखाकर यात्रियों पर दया करनी चाहिए थी जैसा कि माल भाड़े के मामले में किया गया है। मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के किरायों में 7.5 प्रतिशत और 5 प्रतिशत की वृद्धि किया जाना कम नहीं है। केरल जाने वाले यात्री को 15 से 20 रुपये तक अधिक किराया देना पड़ता है। इसे कम नहीं कहा जा सकता। मैं यह कहना चाहता हूं कि रेल के किरायों में इस इस वृद्धि से केरल के लोगों पर प्रभाव पड़ेगा। बड़ी संख्या में केरलवासी जो केरल से बाहर रह रहे हैं, साल में एक बार अपने घर आते हैं। उनमें से अधिकांश लोग एक निश्चित आय वर्ग के होते हैं। हर व्यक्ति को अपने टिकट पर 15 20 रुपये अधिक देने पड़ते हैं। 4-5 सदस्यों वाले परिवार को 100 रुपये अतिरिक्त किराये के देने पड़ेंगे। इससे उनके खर्च पर बहुत असर होगा। विशेषकर जबकि हर वस्तु की कीमत बढ़ रही है, निश्चित आय वाले लोगों को ज्यादा कठिनाई का सामना करना पड़ता है। द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वाले अधिकांश यात्री इसी वर्ग के होते हैं। अत: मैं रेल मन्त्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस पर पुनर्विचार करें और किराये में की गई वृद्धि को वापस ले लें।

अब मैं दूसरे मुद्दे पर आता हूं। यह देश में रेलवे के विकास के सम्बन्ध में है। इस सम्बन्ध मे मैं कहूंगा कि मेरे राज्य केरल के साथ रेलवे ने हमेशा ही सौतेला व्यवहार किया है। भारत में 60,000 किलोमीटर से भी अधिक लम्बी रेल लाइन है। इसमें से केरल में रेल लाइन केवल 91 : किलोमीटर है। इसी भांति अन्य राज्यों में प्रति 1 लाख जनसंख्या के पीछे 10 किलोमीटर रेलवे लाइन है जबकि केरल में इसकी लम्बाई केवल 4 किलोमीटर है। केवल इतना ही नहीं, केरल में अभी तक रेलवे का कोई प्रतिष्ठान नहीं है केरल सरकार ने बहुत समय पहले वहां एक कोच फैक्टरी की स्थापना के लिए निःशुल्क भूमि, जल और बिजल तथा अन्य सामान उचित मूल्यों पर देने की पेशकश थी। एक तकनीकी समिति केरल में स्थान का निरीक्षण करने के लिए आई थी, लेकिन बाद में वह कोच फैक्टरी कपूरथला में लगा दी गई। केरल में हमेशा से ऐसा होता रहा है। स्थल निरीक्षण के बाद, यह कारखाना किसी दूसरे राज्य में लगा दिया जाएगा। इस सम्बन्ध में, मैं कहना चाहता हूं कि हमारे पड़ोसी राज्यों तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश, आदि में एक से अधिक रेल प्रतिष्ठान है। किन्तु केरल में एक भी कारखाना नहीं है। अत: मैं रेल मन्त्री जी से अनुरोध करता हूं कि कम से कम इस योजना अवधि के दौरान केरल में रेल के डिब्बे बनाने का एक कारखाना लगाया जाए।

केरल में रेल विकास के सम्बन्ध में भी क्षेत्रीय असंतुलन है। इसमें मालाबार क्षेत्र सर्वाधिक पिछड़ा क्षेत्र है। इस प्रदेश के यात्रियों की कई समस्याएं हैं। वहां गाड़ियों की कमी है। बम्बई,

[श्री के० मोहन दास]

कलकत्ता, दिल्ली और भारत के अन्य स्थानों में जाने वाले यात्रियों के लिए आरक्षण की सुविधाएं कम होना, पर्याप्त गाड़ियां न होने, जैसी कुछ समस्याएं हैं। ये समस्याएं स्वतन्त्रता प्राप्ति के समय से ही हैं और अधिकारी इस ओर बिलकुल ध्यान नहीं देते। दुर्भाग्य की बात यह है कि केन्द्र सरकार इनकी मांग केवल तभी स्वीकार करेगी जब उन पर राजनैतिक दबाव पड़ेगा और वहां हिंसात्मक कार्यवाही होगी। सरकार को लोगों में ऐसी धारण पैदा नहीं करनी चाहिए क्योंकि इससे देश की एकता खत्म हो जाएगी। हर प्रदेश की वैध मांगों को पूरा किया जाना चाहिए। अतः रेल मन्त्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह केरल की रेल सम्बन्धी आवश्यकताओं और केरल के अविकसित मालाबार क्षेत्र को उच्च प्राथमिकता दें।

[हिन्दी]

श्री जगन्नाथ चौधरी (बलिया) : सभापति महोदया, मैं आपका विशेष रूप से आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। माननीय रेल मन्त्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, इसके समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूं। माननीय रेल मन्त्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है यह बजट बहुत सराहनीय है। इसमें कमजोर तबके के लोगों के लिए इन्होंने विशेष राहत दी है और माल भाड़े में बढ़ोतरी न करके कीमतों को बढ़ने से बचाया है। इसके लिए मैं माननीय रेल मन्त्री जी को बधाई देना चाहता हूं। माननीय रेल मन्त्री महोदय ने अपने कार्यकाल में विशेष रूप से छूट और सुविधाएं देने का जो प्रयास किया है इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं और मैं इन सब चीजों का हृदय से स्वागत करता हूं।

मान्यवर, मैं उत्तर प्रदेश के अत्यन्त पूर्वी छोर बलिया जिले से आता हूं जहां रेलवे की छोटी लाइन होने के कारण उद्योग धन्धे नहीं लग पाते हैं। इससे पूर्वांचल के लोगों को विशेष कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैं माननीय रेल मन्त्री जी से आग्रह करूंगा, पिछले बजट में भी मैंने यह आग्रह किया था कि वाराणसी से छपरा तक रेल लाइन जो कि छोटी है, उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए। इससे पूर्वांचल का बड़ा ही कल्याण होगा और वहां उद्योग धन्धे लगने शुरू हो जाएंगे, लेकिन दुर्भाग्य है कि सरकार ने इस ओर अभी तक ध्यान नहीं दिया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को एक पत्र भी लिख चुका हूं और माननीय प्रधान मन्त्री जी को भी मैंने एक पत्र लिखा है और मैं यह उम्मीद करता हूं कि इस पर गम्भीर रूप से विचार किया जाएगा और पूर्वांचल के कल्याण के लिए वाराणसी से छपरा तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की कृपा की जाएगी।

4.00 म० प०

माननीय मन्त्री जी को बलिया शहर में आवागमन की विशेष कठिनाइयों से मैंने अवगत कराया है। मन्त्री जी ने आश्वासन दिया था कि बड़ी लाइन का काम तो मुश्किल है लेकिन ओवर-ब्रिज जरूर बनवा दूंगा। इससे कचहरी और अस्पताल के लोगों को विशेष रूप से लाभ होगा। पुनः मैं मन्त्री जी

को याद दिलाना चाहता हूं कि बलिया में ओवर-ब्रिज बनाया जाए और जो आश्वासन दिया है, उसे पूरा करने की कृपा करें। वाराणसी से भटनी तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए पांच साल पहले फैसला किया गया। कार्य बड़ी धीमी गति से हो रहा है। मुझे मालूम है कि पैसे का अभाव है। मैं आग्रह करूंगा कि आप पैसे की उचित व्यवस्था करें जिससे इस लाइन का कार्य तेजी से किया जाए। वाराणसी से भटनी की लाइन सन् 85 में ही पूरी हो जानी चाहिए थी लेकिन पता नहीं वह कब पूरी हो पाएगी। मुझे विश्वास है कि पैसे की कमी को दूर करेंगे और शीघ्र उस लाइन को पूरा कराएंगे। मैंने माननीय मन्त्री जी को प्रार्थना पत्र दिया था कि बलिया से दिल्ली के लिए आने वाली काशी विश्वनाथ में कुछ सीटें एम० पीज० के लिए, क्योंकि उनको काफी आना-जाना पड़ता है, रिजर्व करा दें। हम लोगों को दिल्ली आने के लिए वाराणसी से रिजर्वेशन कराना पड़ता है। मैं चाहूंगा कि कम से कम फर्स्ट क्लास में कम से कम चार बर्थ का कोटा निश्चित कर दें। बलिया से दिल्ली के लिए आमतौर पर लोगों को परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं चाहूंगा कि फर्स्ट क्लास और सैकण्ड क्लास में कुछ बर्थ बलिया से रख दें ताकि लोगों को सुविधा हो जाए। ट्रेन टाइमिंग्स पर कड़ी नजर रखी जाए ताकि ट्रेन समय से चल सकें और लोग लाभान्वित हो सकें। भोजन और सफाई के मामले में प्रगति हुई है लेकिन उतनी संतोषजनक नहीं है जितनी कि होनी चाहिए। बलिया की जो गाड़ियां हैं उन गाड़ियों में अवश्य ही बलिया से बम्बई और कलकत्ता के लिए रिजर्वेशन शीघ्र कर देने की कृपा करेंगे। इसके लिए मैं प्रार्थना पत्र दे चुका हूं। पुनः मैं आपको हार्दिक बधाई देता हूं और आशा है भोजन, सफाई तथा समय के लिए विशेष ध्यान रखेंगे। जिस ओवर-ब्रिज के लिए आपने वायदा किया था उसे इस बजट में अवश्य ही पूरा कराने की कृपा करें।

[अनुवाद]

*श्री एम० सुब्बा रेड्डी (नन्दयाल) : महोदया, यद्यपि इस वर्ष रेलवे के लिए प्रस्तुत किया गया बजट उत्साहपूर्ण नहीं है फिर भी (घाटे) अभाव को दूर करने का प्रयास किया गया है। यह एक अच्छी बात है उस सीमा तक मैं बजट का स्वागत करता हूं। लेकिन महोदया, इस वर्ष रेलवे के विस्तार को बिल्कुल नजर अन्दाज कर दिया गया है। इस वर्ष कोई नई रेल लाइन का निर्माण नहीं किया गया। अपने निर्वाचन क्षेत्र नन्दयाल में एक ऊपरि पुल बनाने के लिए हम बार-बार जोर दे रहे हैं। यह एक मामूली मामला है और इसमें अधिक खर्चा भी नहीं है लेकिन इसको निर्माण हेतु नहीं लिया गया। मुझे यह कहते हुए दुःख हो रहा है। आंध्र प्रदेश की सरकार ने सर्वेक्षण कर लिया है और रेल मन्त्रालय को विचार हेतु अपना प्रतिवेदन दे दिया है लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। प्रतिवेदन अब भी सरकार के समक्ष विचाराधीन है। इसलिए मैं माननीय मन्त्री से इस विषय में हस्तक्षेप करने और वह नन्दयाल पर शीघ्र ऊपरि पुल बनाने का काम शुरू कराने का अनुरोध करता हूं। श्री पी० वेंकट सुब्बैया ने जो इस निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते थे। इस ऊपरि पुल को बनाने का लोगों से वायदा किया था। वह अब इस सदन के सदस्य नहीं है। कम से कम श्री वेंकट सुब्बैया द्वारा दिये गये वायदे को निभाने के लिए अब इस ऊपरि पुल के निर्माण को हाथ में लिया जाना चाहिए।

*मूलतः तेलगु में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

[श्री एम० सुब्बा रेड्डी]

(व्यवधान) उन्होंने येरागुंथल से नन्दयाल तक रेल लाइन के लिए अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों से भी वायदा किया था। सरकार को कम से कम इसका सर्वेक्षण कराना चाहिए और जब धन उपलब्ध हो तो इसका निर्माण करवाएं। महोदया, सिकन्दराबाद से गुन्टाकल तक छोटी लाइन है इसका निर्माण निजाम के दिनों में हुआ था। आज तक यह एक छोटी लाइन ही है और इसको बड़ी लाइन में बदलने के लिए कोई कदम नहीं उठाये गये हैं भारत के प्रथम प्रधान मन्त्री स्वर्गीय श्री जवाहरलाल नेहरू ने अपनी कुरनूल यात्रा के दौरान लोगों से इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने और गुन्टाकल तक बढ़ाने के लिए वायदा किया था। यह वायदा न केवल उनके सभा में रहने के दौरान बल्कि आज तक भी एक वायदा ही रहा है। सिकन्दराबाद गुन्टाकल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए अभी तक कोई कदम नहीं उठाया गया है।

नन्दयाल रेलवे स्टेशन का निर्माण ब्रिटिश शासन के दिनों में हुआ था। यह इतना छोटा है कि यात्रियों के खड़े होने व इन्तजार करने के लिए भी पर्याप्त नहीं है। नन्दयाल एक तालुक मुख्यालय है। इसकी जनसंख्या लगभग केवल 1 लाख है। रेलवे स्टेशन के सुधार के लिए कुछ नहीं किया गया इसलिए मैं माननीय मन्त्री से जितनी जल्दी हो सके इसकी दशा सुधारने की प्रार्थना करता हूं।

तुंगभद्रा एक्सप्रेस के नाम से एक गाड़ी सिकन्दराबाद से कुरनूल तक चलती है, इसको गुन्टाकल तक बढ़ाने के लिए बहुत समय से मांगें की जा रही हैं लेकिन अभी तक इसे गुन्टाकल तक नहीं बढ़ाया गया है। वे इसको कुरनूल तक ही चलाते हैं। यद्यपि यह लाभदायक नहीं है। इसको बिना देरी किए गुन्टाकल तक बढ़ाये जाने के लिए कदम उठाये जाने चाहिए। इस गाड़ी के विस्तार से उन लोगों को भी सुविधा होगी जो बंगलौर से आते हैं और गुन्टाकल पर उतरते हैं, यह उनके लिए भी सुविधाजनक है। सिकन्दराबाद से बंगलौर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी थी अब यह गाड़ी बन्द कर दी गई है और यात्रियों को बहुत ही असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। अब उनको मजबूर होकर बसों द्वारा यात्रा करनी पड़ती है। अब इस क्षेत्र के लोगों की असुविधा समाप्त करने के लिए तुंगभद्रा एक्सप्रेस को गुन्टाकल तक बढ़ाया जाना बहुत आवश्यक है। मैंने इस गाड़ी को आगे तक बढ़ाने के लिए माननीय मन्त्री को कई पत्र लिखे हैं लेकिन मन्त्रालय से प्राप्त उत्तर एक से ही होते हैं। यह एक आश्चर्यजनक बात है कि सांसदों के पत्रों का उत्तर मन्त्रालय का एक लिपिक देता है। यह कोई नई बात नहीं है मैं चाहे मन्त्रालय को कई बार पत्र लिखूं, इससे कोई फर्क नहीं पड़ता। मैं जो उत्तर प्राप्त करता हूं वे पहले जैसे ही होते हैं। बंगलौर से जो यात्री आते हैं और गुन्टाकल पर उतरते हैं और कुरनूल की यात्रा करना चाहते हैं, वे बहुत ही असुविधाओं का सामना कर रहे हैं। उनके लिए सिकन्दराबाद के लिए कोई गाड़ी नहीं है। मैं आशा करता हूं कि कम से कम अब तुंगभद्रा एक्सप्रेस को गुन्टाकल तक बढ़ा दिया जाएगा। जब से इस सरकार ने कार्य भार सम्भाला है, विकास कार्य नहीं हुआ है। टिकट निरीक्षकों तथा कंडक्टरों को घूंस देकर गाड़ी में बिना टिकट यात्रा की जाती है, यह पहला विकास हुआ है। कर्मचारियों को बिना घूंस दिए गाड़ी में यात्रा करना दूसरा विकास है। खान-पान और पीने के पानी की सुविधाएं दिये बिना गाड़ियां चलाना तीसरा विकास है। जबसे इस सरकार

ने कार्यभार सम्भाला है यह विकास इन्होंने किये हैं। यह ऐसी बातें हैं, जिनको कहा नहीं जाता बल्कि अनुभव किया जाता है। मैं सुझाव देता हूं कि माननीय मन्त्री गाड़ियों से यात्रा करें और स्वयं देखें कि लोगों को कितनी कम सुविधाएं दी जाती हैं। उन्हें यात्री गाड़ियों से यात्रा करनी चाहिए। अन्यथा उनको यात्रियों द्वारा अनुभव की जाने वाली कठिनाइयों के बारे में पता नहीं चलेगा। वे अधिकतर वायुयान द्वारा यात्रा करते हैं। रेल मन्त्री होने के नाते उनको यात्री गाड़ी में जाना चाहिए जिससे उनको भी समस्याओं के विषय में मालूम हो सके। दूसरे दिन मुझे एक गाड़ी से उदयपुर की यात्रा करनी पड़ी। बहुत से स्थानों पर खतरे की जंजीर खींची गई। यात्री उतर गये जिससे अधिकारियों की लापरवाही और गैर-जिम्मेदारी का पता चलता है। कार्यकुशलता में सुधार लाने के लिए कोई कदम नहीं उठाये गये हैं। अगर रेलवे प्रशासन लापरवाह रहता है तो कुशलता में सुधार नही हो सकता। गाड़ियां समय पर नहीं चल सकतीं। रेलों के किराये बढ़ाने से रेलें प्रगति नहीं करेंगी। आय कम हो जायेगी। चोरी बढ़ रही है अगर रेल प्रशासन बिना टिकट यात्रा करने को रोक सकता है तो यह अपनी आय में सुधार के लिए बहुत अधिक कार्य कर सकता है। इसलिए इन कमियों को नियन्त्रण में रखने के लिए कदम उठाने चाहिए केवल तभी स्थिति में सुधार होगा।

महोदय, रेलों के बजट के लिए अलग से बजट लाना न्यायोचित नहीं। ब्रिटिश राज्य के दौरान जब रेलें प्राइवेट कम्पनियों के पास थीं तो रेलवे के अलग बजट हुआ करते थे लेकिन आज वह स्थिति नहीं है। फिर भी हम अलग-अलग बजट बनाते हैं। अलग बजट रखने से भी रेलवे की कार्यकुशलता पर प्रभाव पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप अधिक सुधार नहीं हुआ है। इसलिए रेलवे के लिए अलग बजट को समाप्त किया जाना चाहिए।

महोदय, रेलवे कर्मचारियों को पास दिये जाते हैं। ये कर्मचारी समय-समय पर बढ़े हुए महंगाई भत्ते का लाभ उठाते हैं। दूसरी ओर इनको गाड़ियों में यात्रा करने के लिए बहुत कम किराया देना पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप राज्य सरकारों को सहायता करने के लिए इनके पास धन नहीं रहता। रेल कर्मचारियों को मुफ्त अथवा बहुत ही कम कीमत पर पास जारी करने के बजाय इन पासों की कीमत बढ़ाना बेहतर होगा।

विदेशियों को जारी किये जाने वाले रियायती टिकटों के किराये में वृद्धि की जानी चाहिए। अगर वे डालर में भुगतान करते हैं तो टिकटों के लिए थोड़ा अधिक धन देना उनके लिए भारी नहीं होगा।

आज के सभ्य समय में छोटी लाइन द्वारा यात्रा करना बहुत ही दयनीय हैं। इसलिए सभी छोटी लाइनों को जितनी जल्दी हो सके बड़ी लाइनों में बदला जाना चाहिए कुरनूल और सिकन्दराबाद की दूरी मुश्किल से 120 कि० मी० है लेकिन इस दूरी को तय करने में पांच घंटे से कम नहीं लगते। यह असुविधाजनक एवं समय नष्ट करने वाला भी है। इसलिए सारे देश में छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना बहुत आवश्यक है।

अब प्रथम श्रेणी के किराये बढ़ा दिये गये हैं। फलस्वरूप बहुत से लोग जो प्रथम श्रेणी में यात्रा

[श्री एम० सुब्बा रेड्डी]

करते थे, अब द्वितीय श्रेणी में यात्रा कर रहे हैं। अब प्रथम श्रेणी के सभी डिब्बे लगभग खाली होते हैं। वातानुकूलित डिब्बों में तो एक कीड़ा भी नहीं मिलेगा। ऐ० पी० एक्सप्रेस द्वारा हैदराबाद से दिल्ली पहुंचने के लिए 24 घंटे लगते हैं। जबकि प्रथम श्रेणी के भाड़े में और वायुयान के किराये में केवल 200/- रुपये का अन्तर है। इसलिए गाड़ी द्वारा यात्रा करने के बजाय लोग वायुयान से यात्रा करना अधिक पसन्द करते हैं। जब प्रथम श्रेणी का किराया बढ़ जायेगा तो वास्तविक रूप से लोग द्वितीय श्रेणी से यात्रा करने का प्रयास करेंगे। इस प्रकार से द्वितीय श्रेणी से यात्रा पर अतिरिक्त भार पड़ेगा। प्रथम श्रेणी के किराये बढ़ाने से पहले सरकार को इन मुद्दों को ध्यान में रखना चाहिए।

सरकार को लोगों की कठिनाइयों की उपेक्षा नहीं करनी चाहिए। एक लोकतांत्रिक ढांचे में, कार्य करने वाले लोग सीधे ही लोगों के सम्पर्क में आएं तो अच्छा है। हमारा देश लोकतांत्रिक है। सरकार को लोगों की समस्याओं के बारे में सोचना चाहिए इसी बात को ध्यान में रखकर, मैं चाहता हूं कि माननीय मन्त्री गाड़ियों द्वारा यात्रा करें। तभी लोगों को अच्छी सेवाएं उपलब्ध करवाने में सफल हो सकते हैं। महोदय, दूसरे दिन नागरिक आपूर्ति मन्त्रालय की सलाहकार समिति में मालगाड़ी के दो डिब्बों के गायब होने के विषय में हमने चर्चा की थी। उनके विषय में क्या हुआ, यह पता नहीं। रेल प्रशासन में क्या कार्य हो रहा है, इससे यह पता चलता है। रेलवे को प्रशासनिक सुधारों का प्रयास करना चाहिए। रेलवे का यह उत्तरदायित्व है कि गाड़ियों में पीने के पानी व रखरखाव की सुविधाएं उपलब्ध करवाये।

महोदया, मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहती। मैं उनका धन्यवाद करती हूं कि उन्होंने मुझे यह अवसर दिया।

[हिन्दी]

डा० गौरी शंकर राजहंस (झंझारपुर) : मैं ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर, बंसी लाल जी को बहुत धन्यवाद देता हूं। मेरे ख्याल से आजादी के बाद रेल का इतना अच्छा बजट बना नहीं था। मुझे एक ही बात कहनी है कि बिहार के साथ उन्होंने न्याय नहीं किया है। मैं कहना चाहता हूं कि आजादी के पहले कहा जाता था :

[अनुवाद]

जो बात बिहार वाले आज सोचते हैं वही बात भारत कल सोचता है !

[हिन्दी]

और आज कहा जाता है :

[अनुवाद]

जिस बात का अनुभव बिहार आज करता है वह भारत कल करता है!"

[हिन्दी]

महोदया, जैसा कि हमारे पूर्ववक्ताओं में से एक ने कहा है कि बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश एक ज्वालामुखी पर बैठे हुए हैं। यदि आप वहां की समस्याओं पर ध्यान नहीं देंगे तो मैं बड़ी नम्रता के साथ कहना चाहता हूं कि एक दिन वहां की समस्याएं एक बड़ा रूप धारण कर लेंगी फिर उसका कन्ट्रोल करना आपके बस में नहीं रहेगा। मन्त्री जी, आपने सुना होगा उत्तरी बिहार में मिथिलांचल में सभी राजनीतिक पार्टियों ने मिलकर यह आन्दोलन शुरू किया है कि समस्तीपुर-दरभंगा की बड़ी रेल लाइन जो बिछ रही थी उसको दूसरी जगह क्यों ले जाया गया है ?

4.15 म० प०

(श्री एन० वेंकट रत्नम पीठासीन हुए)

मैं मन्त्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि वे मेरी बातों को गौर से सुनें। हम समस्तीपुर दरभंगा में बड़ी रेल लाइन नहीं चाहते हैं, हम न्याय चाहते हैं। हमारे यहां बड़ी रेलवे लाइन समस्तीपुर दरभंगा बन रही थी लेकिन उसको एक रेल मन्त्री अपने निर्वाचन क्षेत्र में ले गए। मैं उनका नाम नहीं लेना चाहता हूं, लेकिन यह अन्याय है। ···(व्यवधान)···मैं आपसे विनम्रता के साथ कहता हूं कि यह अन्याय मत होने दीजिए। इस रेलवे लाइन को मन्त्री जी अपनी कान्सटीचूयेंसी में ले गए हैं, इससे बड़ा अन्याय क्या हो सकता है। बिहार की बात, बिहार की आवाज को उठाने के लिए श्री ललित नारायण मिश्र जी के बाद कोई नहीं था, लेकिन अब आ गए हैं, इसलिए अब अन्याय को बर्दाश्त नहीं किया जाएगा। इसलिए मैं कहता हूं कि जो काम वहां हो रहा था, समस्तीपुर-दरभंगा में जो बड़ी रेल लाइन बिछाई जा रही थी, उसको फिर से दोबारा बिछाया जाए जिससे अन्याय की बात बहुत दूर हो जाए।

जैसा कि हमारे पूर्ववक्ता ने कहा कि कोसी नदी के ऊपर जो निर्मली भवरियाडी लाइन थी, वह कोसी नदी की बाढ़ में टूट गई। इस वजह से पहले जो पांच किलोमीटर का रास्ता था, अब उनको 105 किलोमीटर चलना पड़ता है। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या यह अन्याय नहीं है ? बिहार के साथ क्यों सेकेंड-क्लास सीटिजन की तरह व्यवहार किया जाता है ? इस चीज को कितने दिन और बिहार के लोग बर्दाश्त करेंगे ? मैं कहना चाहता हूं कि चाहे छोटानागपुर हो, चाहे संथाल परगना हो आजादी के पहले से ही वहां रेलवे लाइन की बात चल रही थी। लाखों लाख फरियाद करते लोग मर गए, लेकिन आज तक वहां के लोगों ने रेल का मुंह नहीं देखा है। ऐसा लगता है कि हम फरियाद करते रहेंगे और यह सिलसिला चलता रहेगा। मैं आपको बताना चाहता हूं कि जब भी वहां उद्योग लगाने की बात होती है तो उद्योगपति कहते हैं कि हम पिछड़े क्षेत्रों में उद्योग नहीं लगा सकते हैं, क्योंकि हम अपना कच्चा माल और तैयार माल कैसे लायेंगे और ले जायेंगे। मैं कहता हूं कि टिकटलैस ट्रेवलर्स

[डा० गौरी शंकर राजहंस]

ने बिहार में और पूर्वी उत्तर प्रदेश में जितना पैसा बर्बाद किया है और सामान की चोरी में जितना पैसा बर्बाद होता है, उस पर यदि आप अंकुश लगाएं तो बहुत कुछ किया जा सकता है। इस पैसे से नई रेल लाइनें बिछाई जा सकती हैं।

कई बार मन्त्री जी से बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश में एक कोच-फैक्ट्री लगाने की मांग भी की जाती रही है। मैंने पहले भी कहा था, आजादी के पहले भी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश से लोग मजदूर होकर बाहर जाते थे, चाहे फिजी हो, चाहे मोरिशस हो, चाहे ब्रिटिश गुएना हो और आज भी बाहर जाते हैं। आज वे दिल्ली में, गाजियाबाद में, फरीदाबाद में, हरियाणा में, पंजाब में—इन जगहों पर वे गुलामी की जिन्दगी व्यतीत कर रहे हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि कम से कम वहां एक कोच फैक्टरी तो लगाइए, जिससे वहां के लोगों को रोजगार मिल सके और वे यहां आकर एक बन्धुवा मजदूर की तरह जीवन न बिताएं।

श्री राम प्यारे पनिका : मिर्जापुर में लगा दें।

डा० गौरी शंकर राजहंस : कहीं पर भी लगा दें, लेकिन लगा दें।

बिहार और उत्तर प्रदेश से जो मजदूर लोग रेल की छतों पर चढ़ कर आते हैं, अब आपने कानून बना दिया है कि वे नहीं आ सकते हैं। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि वहां जो अनएम्पलायड लेबर की फौज है, आखिर वह कहां जायेगी। कभी आपने सोचा है कि वह कैसे यहां आयेंगे। वे कीड़े-मकोड़े की मरते हैं, कभी ब्रिज से टकरा कर मरते हैं लेकिन उनको देखने वाला कोई नहीं है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप बिहार और उत्तर प्रदेशों से इन क्षेत्रों से आने के लिए लेबर-एक्सप्रेस चलायें। आप एक मजदूर एक्सप्रेस चलाइये। वे कहते हैं कि हम तो मजदूर ही रहेंगे, कभी भी इससे ऊपर नहीं उठ पायेंगे। हम एक सम्मानपूर्ण जीवन व्यतीत कर सके यही हमारे लिए व्यवस्था कर दीजिए। हम मजदूर आपके यहां हरियाणा, पंजाब, दिल्ली मजदूरी करने के लिए जाते हैं, रोटी का इंतजाम करने जाते हैं। वहां आने-जाने की सुविधा हमको मिल जाए।

मैं बहुत विनम्रता के साथ कहता हूं कि जो लोग अनएम्पलाएड हैं उनके साथ यह बहुत बड़ा अन्याय हो रहा है। उन्हें रोटी नहीं मिल रही है, वे भूखे हैं इसलिए उनके साथ न्याय होना चाहिए।

हमारे एक मित्र ने कहा कि पटना-गया रेलवे लाईन को डबल करना चाहिए ताकि उत्तरी और दक्षिणी बिहार जुड़ सकें। इसके लिए हम पटना में रेल पुल की मांग करते आ रहे हैं। जब तक वह नहीं बनेगा तब तक उत्तरी बिहार और दक्षिणी बिहार आसानी से नहीं जुड़ पायेंगे। हम हर रेल बजट में मांग करते रहे हैं कि पटना में रेल-पुल बनाइये जिससे दक्षिण और उत्तरी बिहार जुड़ सकें।

मेरा बंसी लाल जी के प्रति काफी आदर है। जब-जब मैं उनके पास जाता हूं वे बड़े ध्यान से मेरी बातों को सुनते हैं। वे श्री ललित नारायण मिश्र के सब से बड़े दोस्त रहे हैं। मेरा बंसी लाल जी

से एक ही निवेदन है कि ललित नारायण जी ने जो वायदे पब्लिकली किए थे, जिस रेल लाईन को देने का उन्होंने प्रामिज़ किया था—चाहे वह हिमाचल प्रदेश में देने का किया था या बिहार में देने का किया था कम से कम बंसी लाल जी ललित बाबू की बातों को पूरा कर दें।

सुल्तानगंज से देवधर लाखों लोग पैदल आते हैं और पिछले 80-85 साल से यह मांग की जा रही है कि रेल लाईन होनी चाहिए। जब-जब बिहार का कोई रेल मन्त्री बना तब तब यह रेल लाईन की बात की हो जाती है। लेकिन जैसे ही वह रेल मन्त्री नहीं रहता, यह बात समाप्त हो जाती है।

मैं एक बात और कहूंगा। पता नहीं मुझे यह कहना चाहिए या नहीं कहना चाहिए। मेरे मन में बहुत दिनों से यह बात आ रही है ललित बाबू जब रेल मंत्री थे तो वे समस्तीपुर में मारे गए। मैं चाहता हूं कि रेल मन्त्रालय रेल भवन में उनकी एक प्रतिमा लगाए जिससे कि आज से 50-60 साल बाद भी लोग कह सकें कि यह मन्त्री काम करते-करते मर गया।

मुझे आज भी वह दिन याद है जब ललित बाबू को समस्तीपुर जाने के लिए रोका जा रहा था। मैं उस समय रेल भवन में उनके साथ बैठा हुआ था। इस पर उन्होंने कहा था कि बिहार की जनता मुझे बुला रही है। मैं वहां नहीं जाऊंगा तो लोग क्या समझेंगे। वे वहां गए और उनके वहां प्राणांत हो गए। इसलिए मैं कहूंगा कि रेल भवन में उनकी एक प्रतिमा लगाई जाए जिससे लोगों को पता चले कि यह व्यक्ति काम करते-करते काम को समर्पित हो गया।

अन्त में मैं इतना ही निवेदन करूंगा कि बिहार के साथ न्याय कीजिए। जो वायदे श्री ललित नारायण मिश्र ने किए थे उन्हें ही पूरे कर दीजिए। समस्तीपुर-दरभंगा लाईन का वायदा उन्होंने अपने जीवन के अन्तिम भाग में किया था और वह लाईन बनने जा रही थी, उनके बाद में उसको भुला दिया गया। उसको फिर से चालू करवा दीजिए।

श्रीमती ऊषा वर्मा (खेरी) : माननी यसभापति महोदय, रेलवे बजट के सम्बन्ध में बोलने के लिए समय देने के लिए मैं आपका आभार प्रकट करती हूं।

सर्वप्रथम मैं माननीय प्रधान मन्त्री जी को धन्यवाद देती हूं कि सरकार की ओर से इतना प्रगतिशील और गरीबों को राहत पहुंचाने वाला बजट पेश किया गया। मेरा विश्वास है कि यह बजट विकास को और गति देने वाला होगा।

मैं इस बजट का स्वागत करती हूं। जैसा कि बजट में बताया गया है कि माल ढुलाई के काम को सुचारू, तेज व दोषहीन करने लिए 520 करोड़ रुपये लागत की महत्वाकांक्षी कम्प्यूटर योजना पर काम शुरू हो चुका है, यह सरकार का समय के साथ उचित व सूझबूझ वाला कदम है। मेरा विश्वास है कि यह प्रणाली न सिर्फ माल ढुलाई में गति लाएगी, बल्कि व्यापारी वर्ग को इस संबंध में होने वाली तमाम दिक्कतों व झंझटों से छुटकारा दिलाएगी।

सरकार ने माल भाड़े, पारसल की दरों, साधारण सवारी गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के किराए

[श्रीमती ऊषा वर्मा]

तथा मासिक सीजन टिकटों की दरों में कोई वृद्धि न करके सराहनीय कार्य किया है। इसके लिए मैं परिवहन मन्त्री जी को व्यक्तिगत रूप से धन्यवाद देती हूं।

रेल बजट में एक महत्वपूर्ण लाभकारी योजना युवा जनों के लिए भी है। युवा वर्ग के लोग दस-दस के समूह में यात्रा करेंगे तो उन्हें रेल किराए में 25 प्रतिशत-की छूट मिलेगी। मैं समझती हूं कि यह सुविधा युवा वर्ग के लिए महत्वपूर्ण है और अधिक से अधिक युवा इस सुविधा से लाभान्वित होंगे।

यहां पर मैं उल्लेख करना चाहूंगी कि फर्रुखाबाद से शाहजहांपुर तथा गोला रेल लाईन का सर्वे रेल विभाग द्वारा दस वर्षों में करीब 5-6 बार करा दिया गया है, लेकिन अभी तक पता नहीं किन कारणों से इस लाइन की उपेक्षा की जा रही है मुझे विभाग से यह भी पता चला है कि रेल विभाग फर्रुखाबाद से पुआयां मैलानी लाइन डालने का विचार कर रहा है। इस सम्बन्ध यह भी पता चला है कि शाहजहांपुर से मोहम्मदी-गोला लाइन बनाने पर करीब 3 किलोमीटर की बचत होती है। अतः मेरा परिवहन मन्त्री जी से एक बार फिर निवेदन है कि क्षेत्र की इस चिर-प्रतीक्षित मांग को इसी वित्तीय वर्ष में पूरा किया जाए तथा शाहजहांपुर से मोहम्मदी होते हुए गोला तक लाइन शीघ्र बिछाई जाए। इससे वहां के लोग आपसे दूसरा निवेदन मैं आपसे यह करना चाहूंगी रेलवे पोर्टरों, वैण्डरों व वियरर्स की समस्याओं के बारे में। आल इंडिया रेलवे पोर्टर, वैण्डर व वियरर्स की अध्यक्ष होने के नाते मैंने समय-समय पर इन लोगों की समस्याएं परिवहन मन्त्री जी के सामने रखी हैं। जैसे इनको रेलवे का चतुर्थ श्रेणी का कर्मचारी माना जाए दवा वगैरह की सुविधाएं इनको दी जाएं। पिता के स्वर्गवास होने पर उसका बैज उसके लड़के को या अन्य करीबी रिश्तेदार को दिया जाए और यह उसको बिना परेशानी के मिल सके। इसके अलावा अन्य सुविधाएं भी इनको प्रदान की जाएं। मेरा परिवहन मंत्री जी से अनुरोध है कि आर्थिक दृष्टि से पिछड़े व घोर असुरक्षित इन लोगों की समस्याओं पर सरकार गम्भीरता से विचार करे।

संकट के दौरान यात्रियों की सुरक्षा के प्रति भी सरकार जागरूक है और जैसा कि परिवहन मन्त्री जी ने बताया है कि ट्रेन दुर्घटनाओं में पिछले साल की अपेक्षा काफी कमी आई है, यह हर्ष का विषय है। फिर भी मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस सम्बन्ध में और अधिक जागरूकता लाई जाए।

मेरा यह भी अनुरोध है कि जो मामूली मूल्यवृद्धि उच्च श्रेणियों और मेल गाड़ियों के किराए में की गई है, वह उचित है व देश के विकास के लिए आवश्यक है। सरकार के इस कदम का मैं स्वागत करती हूं। और एक बार फिर सदन को सरकार की तरफ से विश्वास दिलाती हूं कि सरकार गरीबी हटाने और विभिन्न विकास योजनाओं के क्रियान्वयन के लिए वचनबद्ध है। जिसके दूरगामी परिणाम हम लोगों को देखने होंगे। शाहजहांपुर स्टेशन पर काशी विश्वनाथ और लखनऊ मेल में सेकण्ड क्लास के कोच लगाए जाएं। मन्त्री जी को तमाम इन समस्याओं की तरफ गौर करना चाहिए।

फर्रूखाबाद लाइन के लिए पुनः याद दिला देती हूं जिसके ऊपर दस साल से काम चल रहा है, आशा है मन्त्री जी पुनः इस पर ध्यान देंगे और जल्दी क्रियान्वित करायेंगे। इस बजट का स्वागत करते हुए मन्त्री जी को धन्यवाद देती हूं।

[अनुवाद]

श्री पीयूष तिरकी (अलीपुरद्वार) : महोदय, मैं इस बजट का समर्थन नहीं कर सकता हूं। पहले मैं माननीय रेल मन्त्री का ध्यान एक बात की ओर दिलाना चाहता हूं। उन्होंने कहा है कि दूसरी श्रेणी के 90% यात्रियों को लाभ पहुंचा है। नहीं, ऐसी बात नहीं है। इसके विपरीत, द्वितीय श्रेणी के 90 प्रतिशत यात्री प्रभावित हुए हैं, क्योंकि केवल कुछ यात्री गाड़ियों में कुछ छूट दी गई है। अतः समस्त देश में द्वितीय श्रेणी के यात्री बड़ी कठिनाई में हैं। वे अपनी आजीविका के लिए नौकरी की तलाश में भारत के एक राज्य से दूसरे राज्य में द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं। डिब्बों में उन्हें बैठने के लिए स्थान नहीं मिलता है और सोने की सीट की तो बात ही नहीं। इन बेचारे लोगों की, जो एक स्थान से दूसरे स्थान को जाते हैं, स्थिति ऐसी है। वे इतनी दूर यात्रा करके दिल्ली तथा अन्य स्थानों को जाते हैं। और इस कारण ये लोग बहुत प्रभावित होते हैं। उत्तरी तथा दक्षिणी छोर के लम्बी दूरी वाले यात्रियों को दण्डित किया गया है, क्योंकि वे राजधानी से बहुत दूर रहते हैं। केरल सुदूर दक्षिण में है, यहां के लोग प्रभावित हुये हैं। बहुत से लोग राजधानी से बहुत दूर रहते हैं। उन लोगों को इसलिए दण्ड दिया गया है, क्योंकि वे राजधानी से बहुत दूर रहते हैं। पूर्वी क्षेत्र, सुदूर दक्षिण और पर्वतीय क्षेत्रों के लोग बहुत प्रभावित हुए हैं। लम्बी दूरी की गाड़ियों का किराया बढ़ा दिया गया है। अतः उन्हें अपनी टिकटों के लिए रेलवे को अधिक देना पड़ता है। उनका क्या दोष है? दोष केवल इतना है कि वे एक ऐसे स्थान में रहते हैं जो राजधानी से बहुत दूर है। पर्वतीय क्षेत्र और सीमावर्ती क्षेत्र हैं जिनकी ओर विशेष ध्यान दिया जाता है। यह बजट जनता-विरोधी है। इससे गरीबों को सहायता नहीं मिल रही है।

मैं अब उत्तर सीमांत रेलवे के सम्बन्ध में बोल रहा हूं। उत्तर सीमांत रेलवे जोन देश के रेलवे जोनों में से एक ऐसा जोन है जिसकी बहुत समय से उपेक्षा की गई है। महोदय, इस क्षेत्र में विकास के अभाव के कारण ऐसा प्रतीत होता है कि देश की अखंडता और एकता खतरे में है, मैं यह इसलिए कह रहा हूं क्योंकि पूर्वी जोन को मिलाने वाली केवल एक लाइन है। यह भारत सरकार की सुविचारित नीति है कि सभी जिला राजधानियों को रेलवे लाइन के साथ जोड़ दिया जाए। किन्तु अभी तक उत्तर सीमांत और उत्तर-पूर्व क्षेत्र की ओर ध्यान नहीं दिया गया है। इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। लोग इस मुद्दे पर बहुत दुःखी हैं। वे पूछ रहे हैं कि क्या वह भारत में हैं या भारत से बाहर क्योंकि भारत सरकार, विशेषकर रेलवे, हमारे देश के अन्य जोनों की तुलना में पूर्वी जोन की जरूरतों की ओर ध्यान नहीं दे रहा है।

इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहूंगा कि केरल में त्रिवेन्द्रम से एक तेज रफ्तार वाली गाड़ी बम्बई से होते हुए दिल्ली जाती है किन्तु पूर्वी जोन में तेज गति वाली ऐसी कोई गाड़ी उपलब्ध नहीं है जो डिब्रूगढ़ को दिल्ली से जोड़ सके। लोगों को रेलगाड़ी में तीन रात बैठना पड़ता है और दिल्ली

[श्री पीयूष तिरकी]

जाने के लिए लोगों को ऐसी थकाने वाली यात्रा करनी पड़ती है। अत: मैं यह मांग करता हूं कि डिब्रूगढ़ से दिल्ली के लिए तेज गति वाली एक ऐसी रेलगाड़ी होनी चाहिए जो उस क्षेत्र के लोगों को राहत देने के लिए शीघ्र आरंभ की जाये।

भारत के विभाजन के पश्चात् अलीपुरद्वार जंक्शन एक सुस्थापित जंक्शन था और यह पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे का सब डिविजनल मुख्यालय भी है। किन्तु हुआ क्या है, कि रेलवे विभाग ने पास में ही 4-5 किलोमीटर दूर अलीपुरद्वार जंक्शन को छोड़कर एक और नया अलीपुर द्वार स्टेशन बनाया। अलीपुरद्वार जंक्शन में एक ही समय में 8 से दस रेलगाड़ियों के आने-जाने की क्षमता है। किन्तु इसे बन्द कर दिया गया है। इसको बड़ी लाइन से भी नहीं जोड़ा गया है। अत: जनता की यह मांग है कि अलीपुरद्वार जंक्शन को बड़ी लाइन से जोड़ा जाए और अलीपुरद्वार जंक्शन से सिलिगुड़ी तक की जो लाइन है उसको उस क्षेत्र के महत्व को ध्यान में रखते हुये, बड़ी लाइन में बदला जाये, क्योंकि यह सीमावर्ती और बहुत नाजुक क्षेत्र है और पूर्वी जोन बहुत ही नाजुक है, और यह जोड़ने वाली एक मात्र लाइन है और उस जोन में अलीपुरद्वार जंक्शन एक मात्र महत्वपूर्ण जंक्शन है। अत: उस क्षेत्र के विकास को नहीं रोका जाना चाहिए और जितनी जल्दी हो सके इस क्षेत्र का विकास होना चाहिए।

दूसरे, सरकार का ब्रह्मपुत्र के ऊपर जोगीगोपा में रेल व सड़क पुल बनाने का विचार है और 10 वर्ष से सर्वेक्षण चल रहा है। किन्तु आप इसमें इतना विलम्ब कर रहे हैं कि आपको इस पर अधिक खर्च करना पड़ेगा अत: इस जोगीगोपा ब्रह्मपुत्र पुल का कार्य तेजी से किया जाना चाहिए और भारत सरकार विशेषकर रेलवे विभाग इस बात पर विचार कर रहा है।

केन्द्रीय सरकार समाजवाद की बात कर रही है। आपकी सरकार समाजवादी सरकार समझी जाती है और रांची, संथाल परगना, मध्य प्रदेश और उड़ीसा के श्रमिक पूर्वी क्षेत्र के सुदूर इलाकों में चले गए हैं। अत: मांग इस बात की है कि डिबरूगढ़ से रांची तक एक सीधी गाड़ी दी जाए। जिससे पूर्वी क्षेत्र से आने वाले लोगों को छोटा नागपुर के अत्यधिक औद्योगिक क्षेत्र में जाने में आसानी हो। यह खेदजनक बात है कि बैठने के स्थान और सुरक्षित यात्रा के अभाव के कारण लोग डिबरूगढ़ और अन्य स्थानों से अपने घर आरक्षित बसों में जाने को प्राथमिकता देते हैं। लोगों का अनुभव यह है कि प्राय: उन्हें रेलवे कर्मचारियों और पुलिस की मिलीभगत से रास्ते में लूट लिया जाता है। बेचारे गरीब लोग लूट लिए गए हैं और उनकी सारी कमाई जो कुछ उनके पास थी, रास्ते में लूट ली गई है। अत: यह आवश्यक है कि डिबरूगढ़ से रांची तक एक सीधी गाड़ी दी जाए। मैंने पहले भी कई बार यह प्रश्न उठाया था और उस क्षेत्र के सभी सदस्यों ने इस बात की मांग करते हुए एक ज्ञापन भेजा है। किन्तु आप यह बहाना करते हैं कि लाइन की क्षमता नहीं है और धनराशि भी नहीं है। इसी प्रकार आपने उचित मांग को टालने के लिए बहुत से बहाने निकाले हैं। किन्तु मैं बहुत आभारी हूं कि आपने गोहाटी से त्रिवेन्द्रम के लिए एक रेलगाड़ी दी है और जनता भी इसके लिए आपकी बहुत आभारी है। इतना मैं कह सकता हूं।

इसी प्रकार यह मांग भी है कि डिब्रूगढ़ से रांची के लिए एक सीधी रेलगाड़ी चले और जनता को वह सीधी जाने वाली गाड़ी चाहिए ।

कई संगठनों से कई पत्र आ रहे हैं कि रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों के लिए आरक्षित पदों की कोटा पद्धति को उनके लिए ही कार्यान्वित किया जाना चाहिए । उनके लिए आरक्षित अल्प कोटा भी पूरी तरह से नहीं भरा जाता है । आप कहते हैं कि आपको उन लोगों को समाज की मुख्यधारा में लाना होगा, परन्तु जो कुछ थोड़ी सुविधा उन्हें दी गई है वह भी उन्हें नहीं दी जाती है । अतः आरक्षण का जो कुछ कोटा उन्हें दिया गया है । उसे भरा जाना चाहिए । उन्हें उनके लिए आरक्षित पद मिलने चाहिए और यदि इस मामले में जहां कहीं कुछ गलती होती है तो संबंधित व्यक्ति को जो इसके लिए जिम्मेदार है, दण्ड दिया जाना चाहिए ।

3 किलोमीटर क्षेत्र के भीतर अलीपुरद्वार में पांच स्टेशन हैं । हमारे पास बिना गाड़ी के पांच स्टेशन है । यह कुछ गलती के कारण है । आपको अपने इंजीनियर से कहना चाहिए कि अलीपुर जंक्शन को बड़ी लाइन से भी जोड़ा जाना चाहिए । अलीपुर जंक्शन का पहले का दर्जा बनाये रखा जाना चाहिए । वहां एक लोको शेड है । उसे डीजल लोकोमोटिव में परिवर्तित किया जाना चाहिए ।

[हिन्दी]

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत (चित्तौड़गढ़) : सभापति महोदय, मैं मन्त्री महोदय की बहुत आभारी हूं कि उन्होंने आज देश में मुद्रास्फीति से त्रस्त जनता को इस बजट के द्वारा बहुत अधिक राहत दी है ।

रेलें राष्ट्रीय एकीकरण का एक आधार हैं, जो कि सभी इलाकों को जोड़ती हैं और निस्संदेह आज हमारे देश में रेलों ने बहुत अधिक तरक्की की है । परन्तु इसमें कुछ कमियां हैं जिनकी तरफ मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी ।

आज हम 21वीं शताब्दी की ओर बढ़ रहे हैं । इस समय भाप से चलने वाले धीमी गति के इंजन हमारे देश के लिए ठीक नहीं हैं । खासतौर से हमारे इलाके में जाने वाली ट्रेन पर पता नहीं आपकी क्यों कुदृष्टि है कि बराबर भाप के इंजन उसमें लगाये जाते हैं । आज विद्युत इंजन का समय है । विद्युत इंजन हम विदेशों से मंगाते हैं, उसमें हमें आत्मनिर्भरता प्राप्त करनी चाहिये ।

सुरक्षा की दृष्टि से भी हमारी रेलवों में बहुत अधिक कमी है । जो महिला यात्री सफर करती हैं, उनको बहुत परेशानी का सामना कई बार करना पड़ता है । जी० आर० पी० और रेलवे पुलिस फोर्स में कोई को-आर्डिनेशन नहीं है । मैं निवेदन करना चाहूंगी कि आपको इस ओर ध्यान देना चाहिए ।

जहां तक रेलवे में खान-पान की व्यवस्था का सवाल है, यद्यपि आपने इसमें कुछ सुधार किया है, परन्तु स्थिति अभी तक सन्तोषजनक नहीं है । खासतौर से पार्लियामेंट हाउस में जो आपका रेलवे का कैंटीन है, उसके बारे में मैं निवेदन करना चाहूंगी कि कई बार महिला संसद सदस्याओं को

[प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत]

गन्दा और बासी खाना तक वहां दिया जाता है, जिसके लिए कई बार हमने निवेदन भी किया है। जब इस प्रकार की स्थिति यहां हो सकती है तो बाहर के रेलवे स्टेशनों पर क्या स्थिति होगी, इसलिए इसके बारे में चैकिंग ज्यादा कराई जानी चाहिये।

मैं राजस्थान से आती हूं। राजस्थान में रेल की स्थिति आपसे छिपी हुई नहीं है। अंग्रेजों के जमाने में जो व्यवस्था थी, उसमें आंशिक परिवर्तन जरूर आपने किया हैं, किन्तु जितनी आशा के साथ परिवर्तन होना चाहिये था, वह नहीं हुआ है। राजस्थान की राजधानी जयपुर अभी तक भी ब्राडगेज से जुड़ी हुई नहीं है।

एक छोटे से टुकड़े सवाई माधोपुर से जयपुर को जोड़ने के बारे में कई बार निवेदन किया गया है। इसे जोड़ने से इस समस्या का समाधान हो सकता है।

राजस्थान में, जो कि एक ऐतिहासिक नगरी को जोड़ती है, उस चेतक एक्सप्रेस का मैंने इस सदन में कई बार जिक्र किया है। गुलाबी नगरी जयपुर, ख्वाजा नगरी अजमेर, शक्ति-भक्ति की ऐतिहासिक नगरी चित्तौड़गढ़ और झील की नगरी उदयपुर को यह जोड़ती है परन्तु इसकी गति बहुत खराब है। यदि हम इसको चेतक एक्सप्रेस कहते हैं तो यह हमारे लिए शोभाजनक बात नहीं है। पिछली बार भी मैंने इस सदन में इस बात का जिक्र किया था, अब भी मेरा पुरजोर शब्दों में निवेदन है कि इस चेतक एक्सप्रेस की गति ज्यादा बढ़ाएं ताकि जिस वीर राणा प्रताप के घोड़े का नाम चेतक था, उसकी जो गति थी, उसके नाम को यह ट्रेन न लजाये। इस चेतक एक्सप्रेस में अभी तक डीजल इंजन भी नहीं है। इससे टूरिज्म बहुत अधिक सफर कर रहा है। उसमें ना तो ए०सी०सी० दिया हुआ है और ना ही ए०सी० स्लीपर हैं।

इसलिए टूरिज्म के विकास के लिए खास करके ऐतिहासिक नगरों को जोड़ने वाली यह जो ट्रेन है इस तरफ ध्यान दीजिए। यदि आप इसमें परिवर्तन नहीं ला सकते हैं तो कम से कम एक और सुपर फास्ट ट्रेन उदयपुर को जोड़ने के लिए दे दीजिए ताकि इस समस्या का समाधान हो जाय। बाल-कवि बैरागी जी बता रहे थे जो कि चेतक एक्सप्रेस से बराबर मेरे साथ यात्रा करते हैं, वह कह रहे थे कि खण्डवा के लिए पहले जो फर्स्ट क्लास बोगी जाती थी वह पता नहीं क्यों बन्द कर दी गई। इससे भी समस्या बढ़ गई है।

इसी प्रकार से पिंक सिटी हफ्ते में तीन दिन चलाते हैं। क्यों नहीं उसको सातों दिन चलाते हैं? मीनाक्षी ट्रेन जो दक्षिण की ओर जाने वाली है वह भी हफ्ते में केवल तीन दिन चलती है, उसको भी सात दिन चलाया जाना चाहिए।

आपने कोटा-चित्तौड़गढ़ ब्राडगेज लाइन का काम शुरू किया 1980 में उसके लिए वहां के सभी निवासी धन्यवाद देते हैं लेकिन इसका काम 1988 में पूरा होने की बात थी, वह पूरा हो जाना चाहिए। बजट प्रावधान जो आपने किया है उससे मुझे उम्मीद नहीं लगती कि वह पूरा हो जाएगा।

इसलिए इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

राजधानी एक्सप्रेस राजस्थान होकर जाती है लेकिन उसका स्टापेज राजस्थान में न होने के कारण वहां के लोग तेज गति से चलने वाली इस ट्रेन से सफर नहीं कर सकते। इसलिए उसका दो मिनट या पांच मिनट का स्टापेज कोटा में अवश्य करें। इससे कोटा के निवासियों को बड़ी सुविधा होगी।

रामगंज मंडी पत्थरों की एक बड़ी मंडी है। कोटा स्टोन वहीं से आता है। लेकिन उस क्षेत्र में न ही फ्रन्टियर मेल और न ही डीलक्स का कोई स्टापेज है। उसकी ओर मंत्री जी ध्यान दें।

आज जो रेलवे कर्मचारी बहुत हार्ड वर्क करते हैं उनके लिए वेतन आयोग की सिफारिश जल्दी लागू कीजिए और वेतन आयोग पर भी इस बात के लिए दबाव डालिए कि उनके वेतन में आवश्यक संशोधन करें।

आपने कर्मचारियों के क्वार्टरों के लिए जो धनराशि रखी है उसके लिए मेरा हृदय से धन्यवाद है। कोटा के कर्मचारियों के पास क्वार्टरों की बहुत कमी है। इसके संबंध में आप ध्यान दें और कोटा के लिए विशेष प्रावधान करें।

आप नई कोच फैक्ट्री या दूसरी कोई चीज एलाट करते हैं तो राजस्थान की बड़ी उपेक्षा होती है। तो कोटा को उसमें जोड़ें और राजस्थान में जो एक नया रेलवे का जोन देने की बात सोच रहे हैं वह अजमेर के बजाय कोटा में दें तो बड़ी कृपा होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं दोनों रेल मन्त्री महोदयों का आभार प्रकट करती हूं कि उन्होंने इतना सुन्दर बजट प्रस्तुत किया है। इसी प्रकार से विकास के लिए वह बराबर ध्यान देते रहें।

श्री बालकवि बैरागी (मंदसौर) : निर्मला जी ने इतना बढ़िया भाषण दिया तो वह फर्स्ट क्लास बोगी तो जरूर लगाई जाय जिसके लिए उन्होंने अपने भाषण में कहा है।

[अनुवाद]

श्रीमती बसव राजेश्वरी (बेल्लारी) : 1986-87 के रेलवे बजट का समर्थन करते समय मैं कुछ सुझाव देना चाहती हूं।

माननीय रेल मन्त्री ने मुझे लिखा था कि वह गुंटाकल से होकर हासपेट से बंगलौर तक एक नई गाड़ी चलाएंगे तथा मैं उसके लिए आभारी हूं। लेकिन जब यह गाड़ी चली तो मुझे यह देखकर आश्चर्य हुआ कि केवल दो डिब्बे और वे भी दूसरे वर्ज के डिब्बे हासपेट से गुंटाकल तक चल रहे हैं तथा वे सिकन्दराबाद-हैदराबाद, सिकन्दराबाद-बंगलौर गाड़ियों के साथ जुड़े हुये हैं। हालांकि उस समय इस गाड़ी के समय सुविधाजनक नहीं थे फिर भी माननीय मन्त्री ने समय में परिवर्तन किया, ताकि यह

[श्रीमती बसव राजेश्वरी]

8 बजे सुबह बंगलौर पहुंच सकें। लौटते समय यह यात्रियों के लिए उसी प्रकार से असुविधाजनक थी, क्योंकि जो गाड़ी बंगलौर से हैदराबाद तक चलती हैं वह रात के 1 बजे गुंटाकल पहुंचती है जिस गाड़ी के साथ डिब्बे लगे होते है वह 3 बजे सुबह गुन्टाकल से चलती है और बहुत सुबह हासपेट पहुंचती है जिससे फिर यात्रियों को बहुत असुविधा होती हैं।

केवल यही नहीं, ये दोनों डिब्बे केवल दूसरे दर्जे के हैं। अत: मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करती हूं कि वह गुन्टाकल से होकर हासपेट से बंगलौर तक अलग से एक गाड़ी को यथाशीघ्र शुरू करें जो कि बेल्लारी से बंगलौर तक यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए अधिक सुविधाजनक होगी।

दूसरे इस समय हासपेट में छोटी लाइन को पार करने के लिए यात्रियों के लिए कोई उपरि पुल नहीं है, जिससे फिर बहुत असुविधा हो रही है। मैं माननीय मन्त्री से उपरि पुल की व्यवस्था करने के लिए अनुरोध करती हूं, ताकि छोटी लाइन को पार करते समय दुर्घटनाओं से बचा जा सकें।

तीसरे, अभी हाल ही में हरिहर-कोटूर सम्पर्क रेलवे लाइन को शुरू करने के सरकार से आग्रह करने के लिए दिल्ली में एक शिष्ट मण्डल आया है। यह लाइन बहुत पहले शुरू की गई थी और इसे कोटूर में रोक दिया है। हम अनुरोध कर रहे हैं कि सरकार को इस कोटूर-हरिहर सम्पर्क रेलवे लाइन को शुरू करना चाहिए जो निश्चित रूप से मुख्य लाइन को जोड़ेगी जो बंगलौर से हुबली तक चलती है यह सूखे से प्रभावित क्षेत्र है और लगभग उस क्षेत्र के सभी लोग अत्यधिक सूखे से बहुत अधिक प्रभावित है। इस सम्बन्ध में प्रभावित क्षेत्रों को राहत देने के लिए हम सरकार से अनुरोध कर रहे हैं कि इस कार्य को प्राथमिकता के आधार पर शुरू करना चाहिए। केवल यही नहीं। कई बार सर्वेक्षण का काम किया गया है और अभी हाल ही में हमें बताया गया है कि कोई नई लाइन शुरू करने की योजना आयोग की इच्छा नहीं है। महोदय, आपकी सूचना के लिए यह नई लाइन नहीं है। यह मौजूदा लाइन है। यह कोट्टूर में रुकती है। इस सम्पर्क लाइन को हरिहर के साथ-जोड़ा जाना चाहिये।

धर्मवरम-बंगलौर लाइन को बदलते समय हुबली स्टेशन में बहुत अधिक सामान बिखर गया है, इस बिखरे हुये सामान का उपयोग करने और प्रभावित क्षेत्रों को रोजगार देने के लिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करती हूं कि वह यह सुनिश्चित करें कि इस लाइन को यथाशीघ्र शुरू किया जाये। खुशकिस्मती से भूतपूर्व माननीय मन्त्री भी यहां हैं। मुझे इस सदन को जानकारी देते हुये बहुत खुशी हो रही है कि वह इस रायदुर्ग-चित्रदुर्ग लाइन को शुरू करने के लिए तैयार हैं। उस समय पर्याप्त राशि की व्यवस्था की गई थी। अभी हाल ही में जब हमने बजट देखा तो हमने पाया कि बहुत कम व्यवस्था की गई। जो कुछ बुनियादी सुविधाएं उस समय दी गई थी उसका तब तक उपयोग नहीं किया जा सकता जब तक कि इस रायदुर्ग-चित्रादुर्ग लाइन को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि नहीं मिलती मैं सरकार से आग्रह करती हूं कि वह इस रायदुर्ग-चित्रदुर्ग लाइन को पूरा करने के लिए अधिक धन की

व्यवस्था करें जो कि एक चल रही परियोजना है, क्योंकि यह नई लाइन नहीं है।

मैं फिर हुबली-गुंटाकल छोटी लाइन के आमान परिवर्तन को बात पर आती हूं बहुत पहले सर्वेक्षण किया गया है। सरकार के सामने यह एक लम्बित मामला है। जब कभी माननीय रेल मन्त्री से मिलने का अवसर प्राप्त होता है तो कर्नाटक सरकार हर समय हुबली-गुंटाकल छोटी लाइन और मैसूर-बंगलौर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए आग्रह करती रहती है। इन बातों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।

रेलवे द्वारा सप्लाई किये जाने वाले भोजन की किस्म भी संतोषजनक नहीं है। मैं अनुरोध करती हूं कि इसमें सुधार किया जाना चाहिए और यह साफ भी होना चाहिए।

मैं समझती हूं कि लम्बी दूरी की गाड़ियों में नहाने की सुविधाएं नहीं हैं। कुछ यात्रियों के लिए यह बहुत मुश्किल होता है कि वे दो या तीन दिनों तक बिना नहाए रहें जब उन्हें लम्बी दूरी की यात्रा करनी पड़ती है। कम से कम दूर जाने वाली गाड़ियों में माननीय मन्त्री को स्नानघरों की व्यवस्था करनी चाहिए, ताकि जो यात्री नहाना चाहते हैं तो सुबह नहा सकें।

लम्बी दूरी की गाड़ियों में आपातकालीन चिकित्सा सुविधा की व्यवस्था होनी चाहिए। प्रत्येक गाड़ी में एक डाक्टर होना चाहिये ताकि किसी भी आगत स्थिति में उस यात्री के लिए डाक्टर उपलब्ध हो सके जिसे चिकित्सा की आवश्यकता हो।

इस तरह की सुविधाएं बहुत आवश्यक हैं और मुझे आशा है कि सुविधाओं की व्यवस्था करते समय माननीय मंत्री इन चीजों को ध्यान में रखेंगे।

गुंटाकल एक बहुत बड़ा जंक्शन है। यहां पर प्रतीक्षालय बहुत पहले बने थे। वे बहुत छोटे हैं और वे भरे रहते हैं। गुंटाकल जंक्शन में आने वाले प्रतिदिन यात्रियों की संख्या बहुत अधिक है। इसलिए, मैं माननीय मन्त्री से पुरुष और महिलाओं दोनों के लिए गुंटाकल जंक्शन में कुछ अधिक प्रतीक्षालयों की व्यवस्था करने के लिए अनुरोध करती हूं।

प्रतीक्षालयों में जो फर्नीचर है वह बहुत अपर्याप्त है। मैं माननीय मन्त्री से इस प्रकार के महत्वपूर्ण जंक्शन में और अधिक फर्नीचर तथा और अधिक प्रतीक्षालयों की व्यवस्था करने के लिए अनुरोध करती हूं।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री को इस बजट को पेश करने के लिए धन्यवाद करती हूं जो निश्चित रूप से समाज के निर्धन लोगों की सहायता करेगा।

[हिन्दी]

श्रीमती ऊषा रानी तोमर (अलीगढ़) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

[श्रीमती ऊषा रानी तोमर]

कई वर्षों के बाद एक ऐसा बजट आया है, जिससे रेल विभाग ने स्वयं अपने साधनों और प्रावधानों का सदुपयोग किया है। पहली बार उच्च श्रेणी के यात्रियों पर आर्थिक बोझ पड़ा है और गरीब आदमी को बचा लिया गया है। देश में जो भय का वातावरण विपक्ष ने पैदा किया था, वह गलत साबित हुआ है। इसके लिए रेल मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं।

रेल सेवाओं में सुधार हुआ है और माल ढुलाई में बहुत अच्छी बढ़ोतरी हुई है। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि रेलों के नए डिब्बे बनाने की दिशा में ज्यादा काम होना चाहिए ताकि नई गाड़ियां अधिक से अधिक चलाई जा सकें और पुराने डिब्बे बदले जा सकें। अधिक से अधिक रेल लाइनों पर विद्युतीकरण होना चाहिए जिससे रेलें अधिक गतिशील बन सकें।

सभापति महोदय, मैं आपके द्वारा माननीय रेल मन्त्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगी कि वह रेलों में होने वाली चोरियों को सतर्कतापूर्वक रोकें। यदि वह इसमें सफल होते हैं तो किराया वृद्धि की आवश्यकता ही नहीं पड़ेगी।

मान्यवर, प्रस्तुत बजट का अवलोकन करने से ज्ञात होता है कि रेलवे कुछ स्थानों पर नई रेलवे लाइनें कुछ स्थानों पर मीटर गेज की जगह ब्रौड गेज तथा पुलों का निर्माण कर रही है। यह बात बार-बार कही जाती रही है कि अलीगढ़ स्थित रायघाट रोड पर एक पुल का निर्माण होना चाहिये, परन्तु उस तरफ रेलवे न जाने क्यों उपेक्षित दृष्टिकोण अपनाये हुये है। इस क्रासिंग पर सैकड़ों आदमियों की जाने जाती हैं। दूसरे शब्दों में यह क्रासिंग नये और पुराने अलीगढ़ को जोड़ता है। भारी यातायात के मध्य स्कूली बच्चे व छात्राओं तथा नेत्र रोगियों की भारी दुर्दशा है।

5.00 म० प०

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से मन्त्री जी से मांग करती हूं कि रामधार क्रासिंग पर पुल का निर्माण जल्द से जल्द कराकर रेलवे को नर बलि के पाप से बचाएं।

मान्यवर, हम जब कभी किराया बढ़ाएं तो हमें इस बात का भी पूरा ध्यान रखना होगा कि यात्रियों को प्लेटफार्म पर मिलने वाला भोजन भी शुद्ध होना चाहिए। मुझे ज्ञात है कि रेल मन्त्रालय ने विभिन्न कार्यों के लिए समितियों का गठन कर रखा है। परन्तु यह देखना नितांत आवश्यक है कि समिति के सदस्य अपने कर्त्तव्य का पालन कर रहे हैं या नहीं।

अन्त में मैं पुनः मन्त्री जी को धन्यवाद देती हूं और रेल बजट का समर्थन करती हूं।

श्री सी० जंगा रेड्डी (हनमकोंडा) : सभापति जी, रेलवे बजट का समर्थन करने में मैं असमर्थ हूं। आप लोग कहते हैं कि बजट में रेल किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई। क्या साढ़े सात परसेंट की सैकिंड क्लास में वृद्धि जो कि 250 किलोमीटर से ज्यादा सफर करने वालों के लिए है, यह वृद्धि नहीं

हो सकती है ? क्या केवल धनवान लोग ही सैकिंड क्लास में चलते हैं ? मिडिल क्लास के लोग और गवर्नमेंट एम्पलोईज जितने भी हैं वे सब चलते हैं। लोगों को दिल्ली आना पड़ता है, क्योंकि यह देश का मुख्य स्थान है। अपने स्टेट के मुख्य स्थानों पर लोगों को जाना पड़ता है। इससे यह साफ है कि यह जो साढ़े सात परसेंट की वृद्धि की गई है इससे गरीब जनता पर भार पड़ेगा।

हो सकता है कि आप 250 किलोमीटर के अन्दर ट्रेनें चला दें। मैं जानता हूं कि पहले नागपुर, हैदराबाद के बीच पैसेंजर चलती थी। उसको छोड़ा गया। उसकी जगह पर काजीपेट से हैदराबाद, काजीपेट से वारांगल, वारांगल से विजयवाड़ा एक-एक पैसेंजर चला दी गई। इस तरह लम्बे सफर करने वाले लोगों के लिए जो गाड़ी थी उसका आपने बंटवारा किया। आप तीन डिब्बे या एक डिब्बा लगाकर पैसेंजर ट्रेन चला रहे हैं। डिब्बे सेम, इंजन सेम। लेकिन एक ट्रेन का बंटवारा करके, अलग-अलग करके दूसरों को दे रहे हैं। इस प्रकार आप बता रहे हैं कि हमने रेलों की संख्या बढ़ाई है।

मगर जनता जानती है कि सफर करने वालों की संख्या भी बढ़ी है। रेल डिब्बे उतने ही हैं मगर उनसे जाने वालों की संख्या बढ़ी है। हम अभी अपने यहां रेलों की कमी महसूस करते हैं।

5.04 म० प०

(श्री शरद दिघे पीठासीन हुए)

मैं महसूस करता हूं और हमारी मांग है कि विशाखापत्तनम से दिल्ली आने के लिए एक ट्रेन होनी चाहिए। पुरानी दक्षिण एक्सप्रेस या सदर्न एक्सप्रेस के दो टुकड़े करके विजयवाड़ा से विशाखा-पत्तनम जाने के लिए या काजीपेट से हैदराबाद जाने के लिए हमसे बताया गया कि ये दो ट्रेनें की गईं। हम चाहते हैं कि वहां पर बड़े-बड़े कारखाने लगे हुए हैं। वहां से दिल्ली आने वाले बहुत लोग होते हैं। इसके लिए आपको एक अलग ट्रेन की व्यवस्था करनी होगी। काकतीया एक्सप्रेस जो वारंगल से हैदराबाद के लिए चलती है, वह 12-12 घंटे पड़ी रहती है। उसे और दूर ले जाने की जरूरत है। या एक और ट्रेन चलाने की जरूरत है।

हम बराबर कंसलटेटिव कमेटी में भी और दूसरी जगह मांग करते आ रहे हैं, हम विनती पत्र भी दे रहे हैं। हमें बराबर बताया जाता है कि हमारे पास लाइन की कैपेसिटी कम है। मैं यह भी जानना चाहता हूं कि बनासा से हैदराबाद जाने के लिए जो बड़ी नदी गोदावरी पड़ती है और जिसके कारण एक आदमी को आने-जाने के लिए 150 किलोमीटर का ज्यादा किराया देना पड़ता है, इसके बारे में भी कोई व्यवस्था की जाए।

हमने यह भी मांग रखी है कि काकतीया एक्सप्रस में एक कोच या तो मछेली के लिए या बेलनमपुर के लिए लगाई जाए। मैं जब एम० एल० ए० था तब भी मैंने यह मांग की थी लेकिन कोई समाधान नहीं निकला। अब मैं एम० पी० हूं अब भी कोई समाधान नहीं मिल रहा है। दिल्ली से इसका समाधान मिलना चाहिए।

[श्री सी० जंगा रेड्डी]

यहां से कम से कम पत्र का जवाब तो मिलता है, कई मन्त्रियों के यहां से तो पत्र का जवाब भी नहीं मिलता, मगर इनके यहां से दो पत्र मिलते हैं। इनको पत्र लिखो तो कल नहीं तो परसों उसका एकनालेजमेंट मिलता है और एक हफ्ते के अन्दर नेगेटिव जवाब मिलेगा, नेगेटिव जवाब मिलेगा, इसीलिए तुरन्त जवाब देते हैं, ऐसा हमको पता चला है। पोजीटिव जवाब देना हो तो उसके लिए तीन महीने लग जाते हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि जिस वक्त लोक सभा सदस्य किसी छोटे से छोटे विषय को भी विशेष रूप से उठाता है और मन्त्री जी को लिखता है तो आफिसर्स को बुलाकर उनसे चर्चा करनी चाहिए। मेरे पास कई मिसालें हैं। कई बार हमारे कांग्रेस के मित्र भी बताते हैं। कोटा में राजधानी एक्सप्रेस को रोकने के लिए उन्होंने कई पत्र लिखे और परेशान हो गए, बाद में उसको लोक सभा में उठाया। ठीक है, राजस्थान से जिस वक्त बम्बई से चलकर राजधानी एक्सप्रेस गुजरती है तो कोटा में तीन मिनट रोकने में क्या लगता है। कभी-कभी यही गाड़ी 4 घंटे लेट हो जाती है। अगर बम्बई से बैठकर यहां पर सदन में 11 बजे आने की कोशिश करते हैं, पर ये गाड़ी चार घंटे लेट होती है। कभी विवश होकर इस गाड़ी में बैठकर चैन-पुलिंग करना पड़े तो गाड़ी कितने घंटे लेट होगी, आप जानते हैं? इसीलिए मेरा अनुरोध है कि जब कोई लोक सभा सदस्य, मेम्बर आफ पार्लियामेंट कोई रिक्वेस्ट करते हैं तो उस पर मन्त्री महोदय को गौर करना चाहिए। मैं आफिसर्स के बारे में जानता हूं कि वे अपनी बातों पर बिल्कुल अटल रहते हैं। हम लोग आफिसर्स के पास जाकर मिलते हैं और उनसे परेशान होकर ही मन्त्री जी को लिखते हैं, लेकिन मन्त्री जी का उत्तर वही मिलता है तो फिर उनको पत्र लिखने का क्या फायदा। इसीलिए मेरा अनुरोध है कि जिस वक्त लोक सभा सदस्य चाहे इधर के हों या उधर के हों, मन्त्री जी के पास पत्र भेजते हैं तो मन्त्री जी को उस पर गौर करना चाहिए। मुझे पता है कि कैसे उत्तर तैयार होते हैं। आपका एकनालेजमेंट मिलता है, प्राइवेट सेक्रेटरी भेजता है, उसकी कापी मिनिस्ट्री में जाती है और वहां से उसका उत्तर तैयार होकर टाइप होकर आपके पास आ जाता है और आप सिग्नेचर साइन कर देते हैं और पोस्ट से भेज देते हैं। क्या हम इसलिए आपके पास चिट्ठी भेजते हैं। हम तो समस्या के समाधान के लिए आपको पत्र लिखते हैं। मेरे पास ऐसे कई उदाहरण हैं। मैंने जिस वक्त कंसल्टेटिव कमेटी में चर्चा की तो सिकन्दराबाद के जनरल मैनेजर ने जो उत्तर मुझे पर्सनली डिसकशन के दौरान उत्तर दिया था, वही उत्तर मुझे मिला है। आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस, जब केरल एक्सप्रेस हर डिस्ट्रिक्ट हैड-क्वार्टर में, पालाघाट, त्रिवेंद्रम और कई स्टेशनों पर रुकती है आंध्र एक्सप्रेस को गोदावरी पार करने पर एक स्टेशन पर रुकना चाहिए। बल्लारशाह बन्द करो, बल्लारशाह बन्द करो, महाराष्ट्र का नागपुर है, लेकिन बन्द नहीं करते हैं, उसका कोई समाधान नहीं होता। मैं बताना चाहता हूं कि हैदराबाद की दूरी केवल 200 किलोमीटर है मगर 12 घंटे में रेल में वहां पहुंच सकते हैं। बस में भी 12 घंटे में पहुंच सकते हैं। दो सौ किलोमीटर की दूरी के लिए रेल में बैठें तो डेढ़ दिन लगता है। इसके लिए हम पत्र लिखते हैं तो उत्तर मिला है कि बहुत संतोष की बात है, आप मनमाड़ से जो एक कनेक्शन ट्रेन लगाई है, उस डिब्बे में बैठकर जा सकते हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर से राज्य की राजधानी जो एक मुख्य स्थान होता है, वहां हैदराबाद टाउन के लिए हमको अभी तक यह पता नहीं है कि रेलवे स्टेशन है या नहीं, हमको यह पता नहीं चला। कभी इस रास्ते गए तो मालूम

होगा। इसलिए एक डायरेक्ट लाइन बनाइए, डायरेक्ट ट्रेन लगाकर वहां के लोगों को सुविधा दीजिए। अभी 12 घंटे में रात में बैठकर सुबह तक पहुंच सकते हैं। बस जाती है जो कि साढ़े 8 बजे चलकर 6 बजे पहुंचती है, इसलिए आदमी विवश होकर रोड ट्रांस्पोर्ट से सफर करता है और सुबह तक उसके पांव सूज जाते हैं और उसको डाक्टर के पास जाना पड़ता है। लिंक की बात मुझे मालूम है; आपका जो उत्तर मुझे प्राप्त हुआ है, उस पूरी जानकारी के बाद ही मैंने आपको पत्र लिखा था। सारी जानकारी के बाद ही जो इश्यू होता है, विषय होता है आपके सामने रखा जाता है। लिंक है मुझे मालूम है, तीन कंपार्टमेंट में बैठ सकते हैं।

इसी प्रकार सिरपुर-हैदराबाद एक्सप्रेस जाती है, वहां पर बहुत इंडस्ट्रीज हैं, यह आप जानते हैं। गोदावरी बैल्ट पर बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज लगी हुई हैं। कोल माइन्स, सीमेंट फैक्ट्री, थर्मल प्रोजेक्ट ये सब उद्योग वहां पर हैं। सिर्फ आपकी जी०टी० इसलिए वहां पर रुकती है क्योंकि आपके दिल्ली वाले वहां जाते हैं। इसीलिए मेरा अनुरोध है कि छोटे लोगों के लिए सिरपुर से हैदराबाद जाने के लिए 4 या 6 घंटे में पहुंचने के लिए कोई ट्रेन चलाइए। इसके लिए जब लिखते हैं तो हमको समाधान मिलता है कि उसका लिंक कृष्णा एक्सप्रेस से है, उस लिंक से जाइए, हम जानते हैं। (व्यवधान) सिरपुर-कागजनगर के बारे में मैंने अभी बताया था कि कभी-कभी कृष्णा एक्सप्रेस का लिंक होता है। वह छह बजे काजीपेट से हैदराबाद के लिए निकलती है। अगर दो घंटे लेट हो जाए तो इस गाड़ी को स्पेशल कृष्णा एक्सप्रेस के नाम पर तीन डिब्बे लगाकर भेज देते हैं। जम्बूरी के बारे में आपको बता देना चाहता हूं। कहते हैं कि सामान भेजने के लिए तीन वैगन से कम नहीं ले सकते। केला, मौसमी या मिर्च वगैरह भेजने के लिए परेशान किया जाता है। रेलवे वाले कहते हैं कि एक मर्तबा में तीन वैगन भेजेंगे इससे कम नहीं हो सकता। वे लोग कहते हैं कि वारांगल जाइए, काजीपेट से नहीं भेज सकते। जो पत्र हम लिखते हैं, उनका जवाब तो मिलता है लेकिन आपके इन्डीपेंडेंट आइडियाज उसमें नहीं होते। इस पर आपको ध्यान देना पड़ेगा। आपके आफिसर्स गलती करते हैं और अपनी बात पर अटल रहने के लिए कोशिश करते हैं। कंसल्टेटिव कमेटी हो, रेलवे बजट हो या कोई और बैठक में विचार हो, उन बातों को अहमियत दी जानी चाहिए। हम जो पत्र आपको लिखते हैं उसके बारे में आप जरूर सोचिए। एक बात मैं और बता देना चाहता हूं। पांच रुपया ट्रेन में एक बैड-रोल का लिया जाता है, फिर भी वह नहीं मिलता है। फर्स्ट क्लास के फेयर आपने बढ़ा दिये हैं, उनमें तो सरकारी लोग या एम० पीज० ही जाते हैं और कोई नहीं जाता है। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री माणिक राव होडल्या गावीत (नन्दरबार) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं, परिवहन मन्त्री श्री बंसी लाल जी और रेल राज्य मन्त्री श्री माधवराव सिन्धिया जी को बधाई देता हूं। रेल की सुविधाएं यात्रियों के लिए बढ़ाना बहुत ही जरूरी हैं इसलिए भारत सरकार की ओर से रेलवे विभाग को और ज्यादा धनराशि दी जानी चाहिए। रेलवे प्रशासन को और भी सुधारना जरूरी है क्योंकि जो भी कर्मचारी जवाबदारी से काम नहीं करते हैं, उन पर कार्यवाही करनी चाहिए। रेलवे में अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों का बैकलाग है। अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवार मिलते नहीं, ऐसा कहकर जनरल कैटेगरीज के उम्मीदवार रख लिए जाते हैं। नकली अनुसूचित जाति और जनजाति के उम्मीदवारों को रख लिया जाता है। इस बारे में

[श्री माणिक राव होडल्या गावीत]

जांच होनी चाहिए। सूरत-भुसावल रेल लाइन पर नवापूर रेलवे स्टेशन पर ऊपरी पुल दो साल से मंजूर हुआ है, लेकिन उसका काम अभी तक चालू नहीं हुआ है। उस पुल का काम तुरन्त चालू करने की मांग करता हूं। सूरत-भुसावल लाइन पर जितने भी रेलवे गेट हैं, वहां पर 24 घंटे गेटमैन होना चाहिए। आशा है, मन्त्री जी मेरी मांग को स्वीकार करेंगे। भुसावल-सूरत लाइन पर चलने वाली 113-114 गाड़ी में अमलनेर से 2-टायर बोगी बम्बई जाने के लिए जोड़ी जाए। सूरत से वह बोगी इन्दौर-बम्बई एक्सप्रेस को जोड़ी जाए और वापसी में इसी गाड़ी को लगाया जाए। बम्बई महाराष्ट्र की राजधानी है इसलिए लोगों को बम्बई जरूर जाना पड़ता है।

बम्बई महाराष्ट्र की राजधानी होने के साथ-साथ महत्वपूर्ण औद्योगिक नगरी भी है और लोगों को अक्सर वहां आना-जाना पड़ता है। धुलिया से बोम्बे जाने के लिए प्रथम श्रेणी की 8 तथा एक टू-टायर बोगी की सुविधा उपलब्ध है, जो बहुत सालों से चली आ रही है। समय की आवश्यकता को देखते हुए, इसमें बढ़ोत्तरी करना बहुत जरूरी है। इसके साथ ही 57 अप और 58 डाउन अमृतसर एक्सप्रेस में भी एक टू-टायर या थ्री-टायर बोगी लगाई जाये और फर्स्ट क्लास में 20 बर्थ्स की व्यवस्था होना जरूरी है। मैं चाहता हूं कि मन्त्री जी इस ओर ध्यान देकर सचमुच कार्यवाही करेंगे।

हमारे इलाके में सूरत-भुसावल रेलवे लाइन सिंगल है। उस पर 9 पैसेंजर गाड़ियां तथा 9 माल गाड़ियां चलाई जा रही हैं। सिंगल लाइन होने की वजह से अक्सर गाड़ियां लेट चलती हैं जिससे यात्रियों को काफी कठिनाई होती है। मेरा निवेदन है कि इस लाइन को डबल लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए।

इसके अलावा सूरत-भुसावल लाइन पर सवारी गाड़ियों में लोग जंगल से लकड़ियां काट कर रेलगाड़ियों में ले जाते हैं। उनकी ओर रेलवे का स्टाफ कोई ध्यान नहीं देता बल्कि सी० आर० पी० और एस० आर० पी० के साथ-साथ रेलवे पुलिस उन लकड़ियां ले जाने वालों की मदद करते हैं। इससे यात्रियों को काफी कठिनाई उठानी पड़ती है। मैं चाहता हूं कि यह बन्द होना चाहिए और रेल प्रशासन को इस ओर समुचित कदम उठाने चाहिए। वहां अक्सर चेन-पुलिंग भी होती है, जिससे गाड़ियां कभी समय पर नहीं पहुंच पातीं और लम्बा सफर करने वालों को कष्ट उठाना पड़ता है।

इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूं कि रेल मन्त्री जी इन समस्याओं की ओर ध्यान देंगे और मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री आर० अण्णानम्बी** (पोलाची) : सभापति महोदय, अपने दल अखिल भारतीय अन्ना

*मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

द्रविड़ मुनेत्र कषगम की ओर से मैं 1986-87 के रेल बजट के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। माननीय रेल मन्त्री को इस बात का श्रेय जाता है कि उन्होंने 1985-86 के दौरान रेलवे की वित्त व्यवस्था इतनी कुशलता से की कि 1986-87 में भाड़े की दरों में वृद्धि नहीं करनी पड़ी। इसका देश भर में सबके द्वारा स्वागत किया गया। 1985-86 में रेलवे की एक और प्रशंसनीय उपलब्धि हुई है। मौजूदा वैगनों से माल यातायात में काफी वृद्धि हुई है। इस बात को महसूस करते हुए कि वैगनों की संख्या और बढ़ाने से माल यातायात में और वृद्धि होगी। माननीय मन्त्री महोदय का 1986-87 में 20,000 और वैगन लाने का विचार है। महोदय, इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता है कि इस सफलता में रेल कर्मचारियों के अनथक प्रयासों का योगदान रहा है। रेल मन्त्री जी ने इसे स्वीकार किया है और रेल कर्मचारियों की सुविधा के लिए 100 प्रतिशत और धनराशि आबंटित की है।

1985-86 में 110 किलोमीटर लम्बी नई लाइन पूरी की गई है। 1986-87 में केवल 62 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन बिछाई जायेगी। अगर हमें अधिक रेल लाइनें चाहिए तो इस उद्देश्य के लिए स्वाभाविक है कि हमें अधिक धनराशि की जरूरत होगी। यद्यपि 1986-87 में रेल योजना के लिए 650 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि आबंटित की गई है पर नई रेल लाइनों के लिए कम आबंटन किया गया है। 1981 में स्वीकृत करूर डिंडीगुल रेल परियोजना के लिए 1986-87 में 380 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं। इस महत्वपूर्ण रेल परियोजना के लिए आबंटन का रवैया अगर यही रहा तो तमिलनाडु में 21वीं सदी तक भी इस परियोजना को पूरा नहीं किया जा सकता। आरम्भिक अनुमान 44 करोड़ रुपये था। आबंटन की मौजूदा दर पर यह सातवीं योजना के अन्त तक पूरी नहीं होगी। परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि होगी और पूंजी निवेश की राशि 100 करोड़ रुपये तक पहुंच जाएगी।

1986-87 में रेल प्रशासन सार्वजनिक ऋण के माध्यम से 250 करोड़ रुपये के अतिरिक्त संसाधन जुटाएगा। मेरा सुझाव है कि क्षेत्रीय रेलवे को सार्वजनिक ऋणों के माध्यम से संसाधन जुटाने की सुविधा दी जाए ताकि उन परियोजनाओं को निर्धारित अवधि में पूरा किया जा सके जिन्हें शुरू किया गया है। उदाहरण के लिए मद्रास जन-यातायात प्रणाली के लिए केवल 4 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं। अगर दक्षिण रेलवे सार्वजनिक ऋणों के माध्यम से संसाधन जुटा सके तो करूर-डिंडगुल बड़ी लाइन तथा मद्रास जन यातायात प्रणाली को समय पर पूरा किया जा सकता है। माननीय मन्त्री से अनुरोध है कि वह इस सुझाव को अपनी मंजूरी दें।

महोदय, ताम्बरम-विलुपुरम लाइन को अवश्य दोहरा किया जाना चाहिए ताकि बढ़ते यातायात की जरूरत पूरी की जा सके। इसी तरह चमराजानगर-साथियमंगलम-धर्रापुरम रेल परियोजना का पुनः सर्वेक्षण किया जाए, जिसे ब्रिटिश शासन के दौरान शुरू किया गया था। रेल मन्त्री जी से मेरा अनुरोध है कि उन्हें मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में ० किलोमीटर तक यात्री भाड़े को 7·5 प्रतिशत से घटाकर 5 प्रतिशत करना चाहिए। कम दूरी की यात्रा करने वाले, जो कि मुख्यतः आम लोग होते हैं, उनका आभार मानेंगे।

1985-86 की रेल बजट चर्चा में मैंने उत्तरी कोयम्बटूर में ऊपरी पुल, कोयम्बटूर और

[श्री आर० अण्णानम्बी]

इरुगुर से पोडानूर जंक्शन के लिए दो तरफा रास्ते तथा पैरम्बूर में इंटीग्रल कोच फैक्टरी के विस्तार का मामला उठाया था। मैं माननीय रेल मन्त्री का आभारी हूं कि उन्होंने 1986-87 के बजट में इन तीनों परियोजनाओं को मंजूरी दे दी है तथा उनके लिए धनराशि आबंटित की है।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

5.21 म० प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[हिन्दी]

श्री रामदेव राय (समस्तीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मन्त्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करते हुए चन्द शब्द मैं आपके माध्यम से सरकार के सामने रखना चाहूंगा। महोदय: बजट के माध्यम से इन्होंने अपनी आमदनी बढ़ा दी है, लेकिन रेलवे यात्रियों की सुविधा के लिए, रेलवे यात्रियों की सुरक्षा के लिए कोई भी व्यापक व्यवस्था इन्होंने की है, यह मेरी समझ में नहीं आती है। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि भले ही आपने साधारण यात्रियों के किराये में वृद्धि नहीं की है, लेकिन एक्सप्रेस या मेल से 250 किलोमीटर से ऊपर चलने वाले यत्रियों के लिए साढ़े सात प्रतिशत वृद्धि की है। रेल मन्त्री महोदय, अभी सदन से जा रहे हैं, इनको पता है कि बिहार, उत्तर प्रदेश से बहुत से मजदूर रोजगार प्राप्त करने के लिए कलकत्ता और पंजाब चंडीगढ़ तक जाते हैं, उन्हें 250 किलोमीटर से अधिक जाना पड़ेगा या कम यह वे अच्छी तरह से जानते हैं। इस प्रकार से इन गरीबों पर अन्याय नहीं किया जाना चाहिए। यदि उनसे अधिक किराया लिया जाएगा तो यह उनके साथ अन्याय होगा, यह नहीं होना चाहिए।

मान्यवर, रेलें समय पर चलती हैं या नहीं, रेलें स्टेशन पर समय पर पहुंचती हैं या नहीं, इसकी तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए। आज रेलगाड़ियों के समय पर न पहुंचने से रेलों में यात्रा करने वाले यात्रियों को कितनी परेशानी उठानी पड़ती है और उससे कितना आर्थिक नुकसान होता है, आप इसका अन्दाजा लगा सकते हैं। इसका मुआवजा कौन देगा। कोई ऐसी रेलगाड़ी है, जो समय पर चलती है ?

उपाध्यक्ष महोदय, हमारा बड़ा सौभाग्य है कि हमें दो-दो मन्त्री मिले हैं जो भगवान कृष्ण के नाम पर हैं – बंसी वाले और दूसरे माधव मुरारी। लेकिन कृष्ण की बंसी कहां बज रही है, पता नहीं चलता है ? रेल में यात्री अपनी सीटों पर बैठकर जा पा रहे हैं या नहीं, उनका सामान सुरक्षित है या नहीं, रात्रि में गाड़ियों में यात्री सुरक्षित जा पा रहे हैं या नहीं, इसका अंदाजा आपको हो जाएगा, जरा आप इसका पता लगाएं तो राज्य मन्त्री जी अभी आप नौजवान हैं, आपकी कर्मठता बहुत कम है। लेकिन आप रेलवे के साधारण डिब्बों में, सैलून में नहीं, वैसे स्टेशनों पर सफर करके देखें, जहां कम

लोग जाते हैं वहां रेल यात्रियों की कठिनाइयां बहुत ज्यादा हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे प्लेटफार्म पर जाकर देखें, कितनी गंदगी रहती है। इसका रेलवे अधिकारी और रेल मन्त्री रेल में सफर करें, तो पता लग सकता है। पीने के पानी की क्या दुर्दशा है। मैं मन्त्री जी आपसे आग्रह करता हूं कि आप जरा रेल में सफर करें और देखें कि इन चीजों की कितनी कठिनाइयां होती हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, समस्तीपुर उत्तर बिहार का कितना प्रसिद्ध स्थान है। वहीं से ललित बाबू आए थे। जो मैंने पिछली बार भी कहा था। समस्तीपुर में जो मण्डल कार्यालय रेल का चल रहा था, उसको वहां से हटाकर सोनपुर ले जाया गया है। महोदय, मैं मन्त्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि वे यह स्पष्ट करें कि इसमें कौन-सी राजनीतिक चाल है। मैं मन्त्री महोदय से यह आग्रह भी करना चाहता हूं कि वे इस बारे में विवेक से काम लें और निष्पक्ष रह कर हमको न्याय दिलाएं। वहां के लोग भी सदा से आपके साथ रहे हैं, लेकिन उनके साथ अन्याय हुआ है। इतना ही नहीं, पूर्व में भी हमारे एक वक्ता ने कहा है कि समस्तीपुर से दरभंगा की बड़ी लाइन का काम आपने क्यों बन्द किया है ?

दूसरी बात यह है कि हसनपुर सकरी रेल लाइन का काम क्यों खटाई में पड़ा हुआ है, उसका सर्वेक्षण कार्य भी अभी तक पूरा नहीं हुआ है। क्या हम राजस्व की वृद्धि में हिस्सेदार नहीं है। रेलवे लाइन के निर्माण की बात वर्षों से चली आ रही है। बरौनी-हसनपुर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य प्रारम्भ नहीं कराया गया है। मेरा निवेदन है कि रेल के क्षेत्र में बिहार के पिछड़ेपन को दूर करने की आप चेष्टा करें। संथाल परगना और छोटा नागपुर जो आदिवासी क्षेत्र है, वहां पर कौन-सी सुविधा आज है ?

इसके साथ हमारे क्षेत्र के दलसिंह सराय और बछवारा में पहले जयन्ती जनता रुकती थी, लेकिन आज वहां उसे रुकना बन्द कर दिया गया है। क्योंकि यह व्यापारिक और अनुमंडल कार्यालय का क्षेत्र है, जहां सैकड़ों यात्री ट्रेन पर एक जगह से दूसरी जगह सफर करते हैं, इस ट्रेन का वहां पर ठहराव बन्द हो जाने से अधिक कठिनाइयां होती हैं, इसलिए जयन्ती जनता का ठहराव वहां शीघ्र प्रारम्भ किया जाये।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

श्री रामदेव राय : ···(व्यवधान)**

**कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

*श्री भद्रेश्वर तांती (कलियाबोर) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने रेल बजट 1986-87 पर इस चर्चा में भाग लेने का मुझे अवसर दिया। असम देश के पूर्वोत्तर क्षेत्र का एक पिछड़ा हुआ राज्य है। स्वतन्त्रता के 38 सालों के बाद भी भारत सरकार इस क्षेत्र में रेलों के विकास सम्बन्धी कठिनाई को समझने में असफल रही है। पिछड़ा राज्य होने के बावजूद असम में वन संपदा, खनिज संसाधनों, क्रूड आयल, कोयला, तेल और जूट की बहुलता है। भारत को गर्व है कि असम की चाय विश्व विख्यात है और इसका विश्व भर में नाम है। इससे हम बहुमूल्य विदेशी मुद्रा अर्जित कर रहे हैं। इन खनिज पदार्थों और वन उत्पादों को सड़क और परिवहन के अन्य साधनों के माध्यम से असम से बाहर भेजा जाता है। इसके बावजूद सरकार यहां रेल और सड़क संचार को सुधारने में असफल रही है। यद्यपि केन्द्र सरकार और भारत के बहुत से अन्य राज्य वन संपदा, खनिज-पदार्थों, तेल, प्राकृतिक गैस आदि से लाभ उठा रहे हैं पर असम को उसके न्यायोचित हक से वंचित किया जा रहा है। रेल संचार के विकास तथा यात्रियों को सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किए गए हैं। देश की आजादी के पिछले 38 सालों में कोई विकास नहीं हुआ है।

जहां तक रेलों के विकास का सम्बन्ध है, समस्त पूर्वोत्तर क्षेत्र में कोई उल्लेखनीय प्रगति नहीं हुई है। कांजीरंगा का एक सींग वाला गेंडा समस्त विश्व में विख्यात है। इसलिए तत्कालीन ब्रिटिश सरकार ने काजीरंगा होकर जखामा बांधा से जोरहट तक एक रेल लाइन बिछाने हेतु 1930 में एक सर्वेक्षण कराया था। स्वतन्त्रता के 38 सालों के बाद भी इस रेल लाइन का निर्माण नही हुआ है। मैं इसका कारण नहीं समझ पाया हूं। वशिष्ठ होते हुए जालुकबारी से नया गोवाहटी तक एक रेल लाइन का निर्माण करने की मांग की जा रही है पर इस परियोजना को अभी तक शुरू नहीं किया गया है। असम में रेल व्यवस्था की स्थिति बहुत निराशाजनक है। मेरे विचार से सारे भारत में यही स्थिति सबसे खराब है। सभी प्लेटफार्म गंदे और कचरे से भरे पड़े हैं। आम यात्रियों के लिए प्रतीक्षा कक्ष नहीं हैं। यहां तक कि प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिए भी पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं। खान-पान की व्यवस्था बहुत खराब है। अन्य राज्यों में बेकार घोषित किये गये डिब्बे असम में रेल यात्रा के लिए इस्तेमाल करने हेतु भेज दिए जाते हैं। स्थिति में शीघ्र सुधार करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

इस समय असम में केवल गुवाहाटी तक ही बड़ी लाइन है। गुवाहाटी के बाद बड़ी लाइन नहीं है। उस क्षेत्र के लोग गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ तक के लिए बड़ी लाइन की मांग कर रहे हैं पर केन्द्र सरकार ने उनकी इस उचित मांग की ओर ध्यान नहीं दिया है। इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह इन समस्याओं पर विचार करें क्योंकि असम की एक विशिष्ट भौगोलिक स्थिति है। सामरिक दृष्टि से असम की महत्वपूर्ण स्थिति है। इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए केन्द्र सरकार को मेरे द्वारा रखे गये मुद्दों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए और कृपा करके जितनी

*मूलतः असमिया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

जल्दी हो सके आवश्यक कार्यवाही करनी चाहिए।

गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ तक बड़ी लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए पर इस बजट में असम में नई रेल लाइन के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। नया बजट यात्रियों को कोई सुविधा उपलब्ध कराने में असफल रहा है। अतः माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ तक की इस नई परियोजना को अविलम्ब कार्यान्वित किया जाए जिसकी मांग असम की जनता बहुत समय से कर रही है। इन सबकी ओर ध्यान नहीं दिया गया तो असम की जनता में व्यापक असंतोष फैल जाएगा। अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं एक बार फिर रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि असम में चालू रेल परियोजनाओं को युद्ध स्तर पर पूरा किया जाए ताकि असम में राष्ट्रीय हित में शांति, एकता और अखंडता बनी रह सके। मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर विचार व्यक्त करने का अवसर दिया।

[हिन्दी]

श्री भोला राउत (बगहा) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने के लिए समय कम दिया है, लेकिन फिर भी आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। पिछले रेल बजट के वक्त भी मैंने बगरूड छतौनी रेल लिंक ब्रिज के ऊपर अपने विचार प्रकट किए थे। इसके लिए हमारे रेल मंत्री जी ने लिखा था कि चूंकि बिहार और उत्तर प्रदेश की सरकारें जिनका अपना 14 करोड़ रुपये का कोटा है, वह नहीं मिल पा रहा है। यही कारण है कि काम रुका हुआ है। मैंने इस सम्बन्ध में माननीय प्रधान मंत्री श्री राजीव जी को भी लिखा था कि इस ब्रिज पर निर्माण कार्य शुरू करवाया जाए। प्रधानमंत्री जी ने इस ब्रिज को कार्यान्वित करने के लिए रेल मंत्री जी को लिखा भी था साथ ही मुझे पता चला है कि उत्तर प्रदेश और बिहार के मुख्य मंत्री अपना-अपना हिस्सा देने के लिए भी तैयार हैं, लेकिन इसके बावजूद भी छतौनी ब्रिज, जिसका शिलान्यास स्वर्गीया प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा जी ने रखा था, का निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं किया जा रहा है। अभी जो शपथ ली गई थी, उसमें कहा गया था कि इन्दिरा जी के अधूरे कामों को पूरा किया जाएगा, लेकिन 13 बरस हो गये, उस निर्माण काम पर कुछ भी ध्यान नहीं दिया गया है। खड्डा रेलवे स्टेशन पर एक प्रवर इंजीनियर की नियुक्ति भी हो गई थी और उनका कार्यालय भी खुल गया था, लेकिन मालूम नहीं क्यों इतनी ढिलाई बरती जा रही है। परिवहन मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि अगर जरूरत पड़े तो इस योजना को कार्यान्वित करने के लिए पूरक बजट में से धन का प्रावधान करें।

अनुसूचित जाति और जनजातियों के लिए $7\frac{1}{2}$ परसेंट और 15 परसेंट का कोटा रिजर्व है, लेकिन रेल मंत्रालय इस पर कोई ध्यान नहीं दे रहा है। रेलवे सर्विस का रिक्रूटमेंट बंद है। रेलवे स्पोर्ट्स कोटा, कल्चर कोटा और हैंडिकैप्ड कोटा तथा कम्पैशनेट ग्राउण्ड पर नियुक्तियां हो रही हैं। उन पर किसी तरह का बैन नहीं है। लेकिन शेड्यूल्ड कास्ट के कोटा पर बैन लगा दिया गया है और उन्हें नहीं भरा जा रहा है, मेरी समझ में नहीं आता। हमने देखा है कि जोनल रेलवे में 50 हजार से अधिक शाट फाल है, फिर भी इसको पूरा नहीं किया जा रहा है।

[श्री भोला राउत]

हमने देखा है कि रेलवे में कैजुअल लेबर कई सालों से काम कर रहे हैं, लेकिन उनको रेगुलर नहीं किया जा रहा है। इस पर भी मंत्री जी को ध्यान देना होगा।

दिल्ली से मुजफ्फरपुर एवं बरौनी तक जयंती जनता एक्सप्रेस जाती है जो कि मुजफ्फरपुर में 3 बजे शाम को पहुंचती है, जबकि 2 बजे दिन के एक एक्सप्रेस ट्रेन जोकि नरकटियागंज बगहा जाती है, उसका कनैक्शन न रहने की वजह से हजारों यात्रियों को असुविधा होती है। पैसेंजर्स को 6 बजे गाड़ी मिलती है जिससे उन्हें बगहा पहुंचने में 12 घंटे लगते हैं जोकि 225 किलोमीटर है। अगर उस एक्सप्रेस ट्रेन से उसको कनेक्ट कर दिया जाये तो 5 घंटे में नरकटियागंज बगहा पहुंचा जा सकता है।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

श्री केयूर भूषण (रायपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट के लिए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देने वालों में से एक मैं भी हूं। मैंने एक गुणात्मक परिवर्तन इस बजट में देखा है। लोगों को राहत पहुंचाने का अपना व्यावहारिक पहलू भी मंत्री जी ने दिखाया है। यह पहला अवसर है जब इस मंत्रिमंडल के कार्य में यह चीज देखने को मिली है कि मेरे क्षेत्र के निकट एक स्थान पर जब ट्रेन दुर्घटनाग्रस्त हुई तो हमारे रेल राज्य मंत्री श्री माधव राव सिंधिया जी को मैंने उस स्थान पर जहां कि दुर्घटना के कारण न ट्रेन जा सकती थी, न बस का रास्ता था, न कार जा सकती थी, वहां मैंने उनको साइकिल से जाते हुए देखा। वह साइकिल से वहां गए। यह उनकी कर्मठता का एक उदाहरण है। वह ऐसे मंत्री हैं जिनको हम जनता का मंत्री कह सकते हैं। ऐसे ही जब उन्होंने एक तारीख मुकर्रर कर दी जर्जर छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में सुधार करने के लिए कि पन्द्रह दिन के भीतर आप उसमें परिवर्तन देखेंगे तो सिर्फ पन्द्रह दिन के भीतर ही उसमें परिवर्तन किया और जनता ने उसके लिए उनकी सराहना की। ऐसे ही एक ऐसा अवसर आया जब रेलवे के एक उच्च अधिकारी के बारे में शिकायत की गई तो तुरन्त उन्होंने जांच करवा करके उस पर कार्यवाही की।

मध्य प्रदेश देश का हृदय-स्थल है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप इधर ध्यान देने में जरा भी न झिझकें कि वह आपका प्रान्त है और लोग यह कहेंगे कि आपने पक्षपात किया है। वह इसलिए कि वह ऐसा क्षेत्र है जो सदा से उपेक्षित रहा है। वहीं पर बस्तर है जो कभी रेल लाइन से जुड़ा नहीं है। आपको उसे रायपुर से जोड़ना ही होगा। इसी तरह वैगन रिपेयर वर्कशाप रायपुर में है, उसकी चार सौ एकड़ जमीन है, वह आपकी रेलवे के अन्तर्गत है। उसका विस्तार करने की आपको सुविधा है। इसलिए उसका विस्तार आप करें। श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने एक आई० टी० आई० स्कूल की वहां पर स्थापना की थी। वह स्कूल अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है। आपको उसे प्रारम्भ करना है।

अन्तिम निवेदन यह करना चाहता हूं कि स्वतन्त्रता संग्राम सेनानियों को पास देने का वायदा

आपने किया था। लोग हमसे पूछते हैं कि वह कब बनेगा। तो इसको भी आप शीघ्र पूरा करेंगे, ऐसा विश्वास हमें है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्री अजय मुशरान (जबलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा हाल ही में सभा में प्रस्तुत किए गए बजट का समर्थन करने की और उसके लिए बधाई देने की औपचारिकताएं न निभाते हुए मैं केवल तीन बातें कहूंगा।

रेलगाड़ियों में बहुत से कंडक्टर नियुक्त हैं। हम रेलवे सुरक्षा बल के कान्सटेबलों को भी नौकरी पर लगा रहे हैं। दोनों का कोई लाभ नहीं है। व्यक्तिगत तौर पर मैं महसूस करता हूं कि भूतपूर्व सैनिकों को रोजगार दिया जाना चाहिए। मेरा सुझाव है कि वह एक साथ दो काम कर सकते हैं। अब तो इलैक्ट्रानिकी का जमाना है हमें इसे अनुभव के तौर पर शुरू करना चाहिए। भूतपूर्व सैनिकों को अगर हथियारों से लैस कर दिया जाए तो वह कण्डेक्टर का काम करने के अलावा सुरक्षा सम्बन्धी कार्य भी देख सकेंगे। दूसरी बात आपके पास रेलवे प्रादेशिक सेना की टुकड़ी है। इसमें से कुछ स्थायी कर्मचारी सेना के हैं और शेष रेलवे के हैं।

जब भी प्रादेशिक सेना की सेवाओं की जरूरत पड़ती है उनकी सेवाएं ली जाती हैं। मेरा अनुरोध है कि उन लोगों को जो रेलवे के प्रादेशिक सेना ग्रुप, ई०एम० कंपनियों, और अन्य रेलवे प्रादेशिक सेना कम्पनियों के स्थायी कर्मचारी हैं, भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षित कोटे के प्रतिशत के बावजूद सेना से पेंशन लेने वालों या समयपूर्व सेवानिवृत्त होने वालों को रेलवे में इस सेवा में लिया जाना चाहिए। वे रेलवे के निर्माण, इलैक्ट्रिक और मैकेनिकल कार्यशालाओं में काम करने में पूर्णतः योग्य हैं।

तीसरी बात, खेलकूद के क्षेत्र में निसंदेह रेलवे सेना के बाद शानदार कार्य कर रहा है।

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : सेवाओं में हमने अधिक टूर्नामेंट जीते हैं।

श्री अजय मुशरान : कलकत्ता, बम्बई, मद्रास तथा दिल्ली के अतिरिक्त, जो रेलवे की खेलकूद गतिविधियों के केन्द्र हैं, यदि आप कम से कम डिविजनल मुख्यालयों में इन खेलकूद गतिविधियों को आरम्भ कर दें तो मैं आपका आभारी होऊंगा।

अन्तिम बात, जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र का सम्बन्ध है, छोटे पैमाने पर कार्य आरम्भ किया गया है। रेल विभाग के राज्य मंत्री श्री माधवराव सिंधिया को मैं व्यक्तिगत रूप से मुबारकबाद देता हूं कि उन्होंने चौधरी साहिब के मार्गदर्शन में कार्य आरम्भ करा दिया है। मैं आशा करता हूं कि विभिन्न समस्याओं को सुलझाने के लिए यह शुरुआत होगी। अपनी आर्थिक कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए

[श्री अजय मुशरान]

पहले जो कार्य योजना में मंजूर किए गए हैं, उन्हें पूरा करना जारी रखना चाहिए।

मुझे बोलने का अवसर देने के लिए, मैं आपका धन्यवाद देता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री महोदय।

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : श्रीमन्, रेल बजट प्रस्तावों के बारे में माननीय सदस्यों द्वारा दिखाई गई दिलचस्पी के लिए मैं उनका आभारी हूं। वर्तमान वर्ष में रेलवे के शानदार वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के बारे में कई माननीय सदस्यों ने जो कुछ कहा उसके लिए भी मैं आभार व्यक्त करता हूं। करीब 101 सदस्यों ने इस चर्चा में भाग लिया।

उपाध्यक्ष महोदय : यह एक रिकार्ड है। 101 सदस्यों ने भाग लिया है।

श्री बंसी लाल : रेलवे के कार्यकरण में सुधार के लिए माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिए हैं, उन्हें मैंने सावधानीपूर्वक नोट किया है। माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों का शायद मैं उत्तर न दे सकूं, लेकिन मैं कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों को स्पष्ट करने की कोशिश करूंगा।

जैसाकि मैंने अपने बजट भाषण में स्पष्ट किया था कि वित्तीय वर्ष 1985-86 में रेलवे का कार्य निष्पादन बहुत अच्छा रहा है। इस वर्ष रेलवे राजस्व अर्जित करने वाले इस यातायात के 250 मिलियन टन के लदान लक्ष्य से आगे रहेगा। पिछले वर्ष 1984-85 के प्रथम नौ महीनों की तुलना में इस वर्ष 1985-86 के प्रथम नौ महीनों में शुद्ध टन किलोमीटर में ढुलाई 14 प्रतिशत अधिक हुई हैं। प्रति दिन प्रति वैगन शुद्ध टन किलोमीटर का प्रमुख दक्षता सूचक (बड़ी लाइन) में भी 10.5 प्रतिशत तक सुधार हुआ है, जो अप्रैल-दिसम्बर, 1984 में 1104 से बढ़कर अप्रैल-दिसम्बर, 1985 में 1220 हो गया है। यातायात, यानि माल भाड़ा टन किलोमीटर और प्रति कर्मचारी यात्री किलोमीटर में भी वृद्धि होने की सम्भावना है। 1984-85 में यह 2.55 लाख यातायात यूनिट था जो बढ़कर 2.66 लाख यातायात यूनिट होने की आशा है।

माननीय सदस्यों ने अधिकतर यात्री सुविधाओं की तरफ अधिक ध्यान देने पर जोर दिया है। मैं बताना चाहता हूं कि वर्तमान सुविधाओं में सुधार और प्रतीक्षालय, विश्राम कक्ष, जलपान कक्ष, पानी आदि की अतिरिक्त सुविधाएं कार्यक्रम के आधार पर प्रदान की जाती हैं। यह एक सतत प्रक्रिया है। यह एक महत्वपूर्ण मद है और इससे जनता में रेलवे की छवि स्पष्ट होती है, हम इसके प्रति सजग हैं। इन मदों के लिए हमने राशि को 6 करोड़ से बढ़ाकर 1986-87 में 9 करोड़ रु० कर दिया है।

जैसा कि मैंने अपने बजट-भाषण में स्पष्ट किया था, संसाधनों की कमी के कारण और अतिरिक्त भाड़ा आयात क्षमता को आवश्यकताओं के कारण रेलवे के लिये अभी और यात्री गाड़ियां चालू करना मुश्किल है। लेकिन, जैसा कि सभा को जानकारी है, अतिरिक्त यात्री डिब्बे बनाने की परियो-

जना को पहले ही मंजूरी दी जा चुकी है और इसमें उत्पादन आरम्भ हो जाने पर अधिक यात्री डिब्बे उपलब्ध हो सकेंगे जिससे रेलों में अधिक यात्री आ जा सकेंगे। फिर भी अगले वर्ष में मैं यह सुनिश्चित करने की कोशिश करूंगा कि कुछ महत्वपूर्ण रेल गाड़ियों की गति बढ़ाई जाए और रेलों में डिब्बों की संख्या में वृद्धि की जाए।

दोनों पक्षों के कुछ माननीय सदस्यों ने विजयवाडा और वाल्टेयर के बीच तेज सेवा की आवश्यकता पर जोर दिया है। मैं सभा को बताना चाहता हूं कि पहली अप्रैल, 1986 से निजामुद्दीन से वाल्टेयर के बीच सप्ताह में दो बार गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है। ऐसा निजामुद्दीन-हैदराबाद एक्सप्रेस को दो भागों में बांट कर किया जाएगा जिसमें एक भाग काजीपेट से वाल्टेयर जाएगा। इससे बरास्ता विजयवाड़ा वाल्टेयर तक तेज सेवा उपलब्ध कराई जा सकेगी और विजयवाड़ा से यात्री इस सेवा का लाभ उठा सकेंगे।

कुछ सदस्यों ने रेल पटरियों के नवीकरण के महत्व पर जोर दिया है। हम इस समस्या से चिन्तित हैं और कई पटरियों का बदलना बकाया है। हम इस कार्य को जल्दी से जल्दी करना चाहते हैं। छठी पंचवर्षीय योजना में रेल पटरियों के नवीकरण के कार्य में तेजी आई। योजना के प्रथम वर्ष में 1096 कि० मी० पटरियों को बदला गया जबकि छठी योजना के अन्तिम वर्ष में 2745 कि० मी० रेल पटरियों को बदला गया। इसके बावजूद छठी योजना के अन्त तक 19,500 कि० मी० रेल पट-रियों के नवीकरण का कार्य बाकी था। पटरियों के बदलने के काम के लिए एक योजना बनाई गई है ताकि इस काम में तेजी लाकर बकाया काम को अगले दस वर्षों में पूरा खत्म किया जा सके। रेलवे को आशा है कि 1985-86 में लगभग 3200 किलोमीटर पटरियां बदली जाएंगी और अगले वर्ष के लिए यह लक्ष्य 3,800 किलोमीटर रखा गया है।

माननीय सदस्यों ने कई लाइनें बिछाने में सुस्त प्रगति की ओर इशारा किया है। मुझे इसकी जानकारी है। लेकिन सभा को मेरे साथ इसे सहना होगा। 44 नई लाइनें बिछाने पर कार्य हो रहा है, जिसके लिए 1500 करोड़ रु० की आवश्यकता है। इसके विपरीत इसके लिए पूरी सातवीं पंचवर्षीय योजना में मात्र 350 करोड़ रु० का ही प्रावधान है। इसी परिप्रेक्ष्य में हम इन परियोजनाओं को जल्दी पूरा नहीं कर पा रहे, और जब तक ये पूरी न हो जाएं नई लाइन परियोजनाओं को आरम्भ नहीं कर रहे।

और अधिक आमान परिवर्तन करने के बारे में और पहले से चालू आमान परिवर्तनों के कार्य को शीघ्र पूरा करने के बारे में सुझाव दिए गये हैं।

आमान परिवर्तन के इस कार्य के लिए सातवीं योजना में मात्र 150 करोड़ रु० का प्रावधान किया गया है। जबकि पहले ही चल रहे कार्यों के लिए 700 करोड़ रु० की आवश्यकता है। हमें नए कार्यों को आरंभ करने की बजाए पहले से जारी कार्यों को पूरा करने की चिंता है। अतः वर्तमान में आमान बदलने के किसी नये कार्य को हाथ में नहीं लिया जा सकता। गुन्टूर-मच्छरेला लाइन को बड़ी

[श्री बंसी लाल]

लाइन में बदलने को उच्च प्राथमिकता दी गई है और इस निमित्त 1986-87 में पांच करोड रुपये की व्यवस्था की गई है ।

जैसा कि सभा को जानकारी है, माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है मैं कहना चाहता हूं कि देश की अर्थव्यवस्था में मूल्यों को स्थिर रखने में भारतीय रेलवे का यह बड़ा योगदान है यात्री भाड़े का हालांकि मुद्रा स्फीति पर इतना ज्यादा प्रभाव नहीं होता; फिर भी यह उपभोक्ता की दृष्टि से विशेष-रखा हैं कि वर्ग की दृष्टि से महत्वपूर्ण है । जैसा कि सभा को जानकारी है, मैंने इस बात का ध्यान कर कम आय लगभग 90 प्रतिशत यात्रा करने वाले लोगों के भाड़े में वृद्धि न की जाए । वास्तव में, सारा बजट इस बात को ध्यान में रखकर बनाया गया है आम आदमी प्रत्यक्षतः यात्रा करने से और परोक्ष रूप में माल भाड़े में वृद्धि के परिणामस्वरूप वस्तुओं की कीमतों में होने वाली वृद्धि के कारण प्रभावित न हो ।

कुछ माननीय सदस्यों का तर्क था कि यात्री किराए में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए थी, क्योंकि इस प्रस्तावित वृद्धि से 76 करोड़ रु० ही प्राप्त होंगे जैसा कि मैंने पहले ही स्पष्ट किया है कि यात्री किराये में नाम मात्र की हो वृद्धि की गई है और इससे यात्रा करने वाले केवल 10 प्रतिशत लोग ही प्रभावित होंगे । 76 करोड़ रु० का अतिरिक्त राजस्व जुटाना अति आवश्यक था क्योंकि रेलवे को आम राजस्व के लिए पूरा लाभांश देना है कर्मचारियों को सुविधाएं प्रदान करनी हैं, यात्रियों के लिए सुविधाएं जुटानी हैं और अन्य सुधार कार्य करने हैं जिसके लिए धन विकास निधि से ही लिया जाना और यह धिकास निधि अतिरिक्त धन से ही बनाया जा सकता है । अपनी विकास निधि के लिए आम वित्त से ऋण लेना पसन्द नहीं करता । इसी प्रकार अतिरिक्त धन जुटाने के उद्देश्य से मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में रेलवे के प्रतिस्थापन कार्य हेतु न्यूनतम आवश्यकता पर आधारित अंशदान को घटाकर जरूरत से कम करना एक प्रतिगामी कदम होगा ।

मुझे एक सुझाव यः दिया गया है कि हमारे बजट प्रस्तावों में युवकों के लिए जो छूट दी गई है उसके साथ-साथ हमें खेलों और खिलाड़ियों को भी बढ़ावा देना चाहिए और देश के विभिन्न भागों में होने वाले खेल आयोजनों में भाग लेने के लिए खिलाड़ियों को प्रोत्साहित करना चाहिए । मैं समझता हूं कि यह एक अच्छा सुझाव है और वर्तमान में दूसरे दर्जे में 50% की छूट जो राज्य स्तर की टीमों को इस समय मिलती है, वह छूट अब मैंने प्रथम श्रेणी में भी देने का निर्णय लिया है ।

अन्त में, मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देना चाहता हूं कि हलांकि वर्तमान वर्ष में हमारा परिणाम अच्छा रहा है परन्तु हम इससे किसी प्रकार भी आत्म-सन्तोष की भावना पैदा नहीं होने देंगे, क्योंकि रेलवे में आगे का कार्य चुनौती भरा है ।

असम के एक माननीय सदस्य ने असम के लिए तेज रेलगाड़ी उपलब्ध कराने की मांग रखी है । मुझे सभा को यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हम नई दिल्ली से गुवाहाटी के बीच एक सुपर-

फास्ट गाड़ी चलाने जा रहे हैं, जो राजधानी एक्सप्रेस की तरह होगी और बहुत कम स्थानों पर रुकेगी यह 37 से 38 घन्टों में अपनी यात्रा पूरी करेगी (जबकि तिनसुखिया और असम मेल 42 से 44 घन्टे लेती हैं।)

अवध और उत्तरी बिहार क्षेत्र के माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी कि 1-4-1986 से लखनऊ और गुवाहाटी के बीच एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है।

श्री वी० एस० राव ने कहा है कि बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों को सक्त सजा दी जानी चाहिये। प्रति माह करीब चार लाख ऐसे लोग पकड़े जाते हैं। अतः हम अपनी ओर से पूरी कोशिश कर रहे हैं, जो कुछ भी इस दिशा में सम्भव है, वह कर रहे हैं।

उन्होंने उस रेल दुर्घटना का भी जिक्र किया है, जिसमें 26 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई थी। यह दुर्घटना घटी थी। मैं इससे इन्कार नहीं करता। एरनाकुलम ऐक्सप्रेस के साथ यह घटना हुई थी। जब यह घटनास्थल के नजदीक पहुंची, तो एक मोड़ है और मोड़ के पास ही जगन्नाथ मन्दिर है, जहां कोई उत्सव मनाया जा रहा था। जब गाड़ी मन्दिर के नजदीक पहुंची तो उसी समय अचानक जनता पर कुछ पटाखे फैंके गए। अतः लोग रेल-पटरी की तरफ भागे। एक तरफ जनता आ रही थी और दूसरी तरफ से रेल का इंजन आ रहा था और वे लोग कुचले गए। ड्राइवर ने ब्रेक लगाई लेकिन रेल गाड़ी कुछ दूरी पर जाकर रुक सकती थी। मेरे सहयोगी श्री माधवराव सिंधिया खुद वहां गये, स्थल का निरीक्षण किया और जो लोग मर गये थे, उनके परिवार वालों को 5,000 रु० गंभीर रूप से घायल व्यक्ति को एक हजार रु० तथा थोड़ी बहुत चोट खाए व्यक्ति के लिये पांच सौ रुपये की तत्काल अनुग्रह राशि देने की घोषणा की गई।

श्री वी० एस० राव ने कहा है कि रेल-दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जा रही है। ऐसी बात नहीं है। उन्होंने 1983-84 की तुलना में 1984-85 में हुई अधिक दुर्घटनाओं की ओर संकेत किया है। मैं स्पष्ट करना चाहता हूं कि वर्तमान वर्ष में इस दिशा में काफी सुधार हुआ है। पिछले 11 महीनों में रेल दुर्घटनाओं में पिछले वित्तीय वर्ष की इसी अवधि की तुलना में नो प्रतिशत की कमी आई है। हालांकि नई टन किलोमीटर में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई है जिससे पता चलता है कि रेल पटरियों और रोलिंग स्टाक का काफी इस्तेमाल किया गया है।

श्री राव ने यह भी कहा है कि रेलवे आन्ध्र प्रदेश के साथ न्याय नहीं कर रहा है वर्ष 1986-87 में नई लाइनों के निर्माण तथा आमान परिवर्तन के लिए निर्धारित 100 करोड़ रुपए तथा 50 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय में से 11.85 करोड़ नई लाइनों के निर्माण के लिए ७ करोड़ रुपये आमान परिवर्तन के लिये आंध्र प्रदेश में व्यय करने का प्रस्ताव है।

इससे पता चलेगा कि आंध्र प्रदेश में नई लाइनों के निर्माण आमान परिवर्तन के लिये पर्याप्त राशि आबंटित की गई है···(व्यवधान)

डा० वी० वेंकटेश (कोलार) : कर्नाटक की क्या स्थिति है ?

श्री एम० रघुमा रेड्डी (नालगोंडा) : मध्य प्रदेश के लिए कितना आबंटन किया है…

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : शान्त रहिए। उन्हें अपनी बात कहने दीजिए वह सभी राज्यों के ले रहे हैं।

श्री बंसी लाल : श्री ब्रज मोहन महंती ने लाइनों के नवीकरण की आवश्यकता पर बल दिया है। परंतु अभी भी हमारे पास बहुत ज्यादा रेल पथ पुराना है। वर्ष 1985-86 के दौरान हमने 3200 किलोमीटर रेल पथ को बदला तथा 1986-87 में 3800 किलोमीटर को बदलेंगे कुछ बकाया रेल पथ बदलने के कार्य को पूरा करने में दस वर्ष लगेंगे।

एक माननीय सदस्य : 21वीं सदी।

श्री बंसी लाल : महोदय, प्रो० पराशर तथा श्री राव तथा अन्य सदस्यों ने नई कोच फैक्टरी की मांग की है। मेरे विचार में प्रत्येक सदस्य को एक कोच फैक्टरी चाहिये अतः श्री गुलाम नबी आजाद ने ठीक ही कहा है कि एक चल कोच फैक्टरी होनी चाहिए। श्री पराशर ने कपूरथला में कोच फैक्टरी का स्वागत करते हुए उसे उचित ठहराया है।

[हिन्दी]

श्री सी० जंगा रेड्डी : फिर भी आप विदेशों से मंगा रहे हैं। आप कारखाना लगाइये। आज ही आपने उत्तर दिया है कि कोच विदेशों से मंगा रहे हैं, जापान से मंगा रहे हैं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : व्यवधान मत डालें। उन्हें अपनी बात कहने दें।

श्री बंसी लाल : प्रो० पराशर ने बताया कि जो लाइनें सातवीं योजना में पूरी की जा सकती हैं उन्हें प्राथमिकता दी जानी चाहिए हम पहले ही ऐसा कर रहे हैं। जो लाइनें शीघ्र पूरी की जा सकती हैं उनके लिये हम अधिक आवंटन कर रहे हैं ताकि उन्हें यथा शीघ्र जल्दी पूरा किया जा सके।

प्रो० पराशर ने पानीपत और अम्बाला के बीच लाइन को दोहरा किए जाने की बात की। पानीपत तथा करनाल और अम्बाला और शाहबाद मरकन्डा के बीच लाइनों को दोहरा करने का कार्य चालू किया गया है। करनाल तथा मैन खुर्द सैक्शन को दोहरा किये जाने का कार्य 1986-87 के दौरान शुरू किया जाएगा। शेष मैन खुर्द और शाहबाद मरकंडा के बीच की 48 किलोमीटर की दूरी

दूसरे चरण में पूरी की जाएगी जिसके लिए 1986-87 में 9 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं। इस कार्य को पूरा करने के लिये 6.50 करोड़ रुपये और लगेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य ने रेल पथों के विद्युतीकरण की बात कही थी। 31-3-85 तक हमने 6440 किलोमीटर का विद्युतीकरण किया है जोकि कुल दूरी का 10.4 प्रतिशत बैठता है। सातवीं योजना के दौरान 3400 किलोमीटर और रेलपथ का 830 करोड़ की लागत से विद्युतीकरण करने का कार्यक्रम है। सघन मार्गों अर्थात दिल्ली-बंबई, दिल्ली मद्रास, और बम्बई-हावड़ा को तथा कोयला तथा लौह आयस्क की ढुलाई के लिये महत्वपूर्ण अन्य रूटों को प्राथमिकता दी गई है।

श्री बसुदेव आचार्य ने पूछा है कि 6000 अश्व शक्ति के इंजन आयात क्यों किये जा रहे हैं जबकि चितरंजन फैक्टरी उनका उत्पादन कर सकती है। यह ठीक नहीं है। चितरंजन फैक्टरी उनका उत्पादन नहीं कर सकती। 4500/9000 टन की भारी गाड़ियों को खींचने के लिये उन्नत प्रौद्योगिकी तथा अधिक अश्व शक्ति वाले बिजली के इंजन आवश्यक हैं। इनको प्रौद्योगिकी भारत में मौजूद नहीं है। हम केवल तीन तरह के 18 इंजन आयात कर रहे हैं इनका परीक्षण कर उस इंजन का चयन किया जाएगा जिसका उत्पादन पूर्तिकर्ता के तकनीकी सहयोग से देश में ही किया जा सकेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : मन्त्री महोदय आप कितना समय लेना चाहते हैं ?

श्री बंसी लाल : 5 या 6 मिनट।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं सभा इससे सहमत होगी।

कुछ माननीय सदस्य : जी हां।

उपाध्यक्ष महोदय : वह 5 अथवा 6 मिनट और लेंगे। जैसे आप सदस्य कुछ मिनट और ले लेते हैं।

श्री बंसी लाल : श्री गार्गी शंकर मिश्र दावों की क्षतिपूर्ति के बारे में बोले। पिछले वर्षों के दौरान यातायात में वृद्धि के बावजूद क्षति के नए दावे काफी कम हुए हैं। 1981-82 में 6.40 लाख दावे प्राप्त हुए थे। 1984-85 में ये घट कर 4.55 लाख रह गये।

6.00 म० प०

चालू वित्तीय वर्ष के दौरान उसमें लगभग 4.5 प्रतिशत की और कमी हुई है। दावों को रोकने के उपायों का अच्छा परिणाम निकला है।

इसके साथ ही दावों को शीघ्र निपटाने के प्रयास भी किये जा रहे हैं सभा को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि जनवरी 1986 के अन्त में केवल 15 दावे जो छः महीने पुराने थे बकाया थे जबकि

[श्री बंसी लाल]

एक वर्ष पूर्व उनकी संख्या 16011 थी।

इस प्रकार दावों को रोकने तथा बकाया दावों को निपटाने में काफी प्रगति हुई है।

इसके अतिरिक्त श्री गार्गी शंकर मिश्र ने रेलवे भूमि पर कब्जों की बात का भी उल्लेख किया। रेलवे की भूमि के मसले को श्री माधवराव सिंधिया स्वयं देख रहे हैं। और अधिकांश भूमि पर हम वृक्ष लगा रहे हैं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कई स्थानों पर रेलवे भूमि पर झोपड़ियों तथा अन्य वस्तुओं का निर्माण किया जा रहा है।

श्री बंसी लाल : यह ठीक है परन्तु हम···

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे क्षेत्र में उदाहरण के तौर पर, आप उनकी सहायता कर सकते हैं। आप उन्हें वैकल्पिक स्थान दे सकते हैं तथा कुछ अन्य रियायतें दे सकते हैं ? तभी आप उन्हें हटा सकते हैं। अन्यथा उन्हें हटाना बड़ा कठिन है। यदि आप उन्हें खाली करने को कहते हैं तो वे कहां जायेंगे।

श्री बंसी लाल : फिर श्री गार्गी शंकर मिश्र ने उन फाटकों पर हुई दुर्घटनाओं का उल्लेख किया है। जिन पर चौकीदार तैनात नहीं किये गये हैं। मैं इस बात से इन्कार नहीं कर सकता कि चौकीदार रहित फाटकों पर उन फाटकों की तुलना में अधिक दुर्घटनाएं होती हैं। जिन पर चौकीदार तैनात होते हैं। महोदय, इसमें हमारा दोष नहीं है। इसमें रास्ता पार करने वाले अथवा सड़क का इस्तेमाल करने वाले 99% लोग दोषी होते हैं। इसके लिए न रेलवे अधिकारी दोषी हैं और न ही रेलवे कर्मचारी।

श्री कृष्ण अय्यर ने कहा कि कर्नाटक की केन्द्र द्वारा अथवा रेलवे द्वारा उपेक्षा की गई है। मैं बताना चाहता हूं कि रेलवे ने कर्नाटक की कभी उपेक्षा नहीं की है। बंगलौर में 146 करोड़ की लागत पर व्हील तथा ऐक्सल फैक्टरी स्थापित की गई है तथा 4 करोड़ की लागत से बंगलौर में अंतर्देशीय कन्टेनर डिपो स्थापित किया जा रहा है। अत: इस आरोप का कोई आधार नहीं कि केन्द्र अथवा रेलवे कर्नाटक की उपेक्षा कर रहे हैं।(व्यवधान)

फिर श्री निर्मल खत्री ने पीने के पानी की कमी का उल्लेख किया है। हमने पहले ही अनुदेश जारी कर दिये हैं। पिछले वर्ष आदेश जारी किये गये थे कि रेलवे में पीने के पानी की बिल्कुल कमी नहीं होनी चाहिये। अब जबकि शरद ऋतु समाप्त हो गई है हमें अनुदेश जारी करने चाहिए कि पीने के पानी की कमी नहीं होनी चाहिए।

श्री पी० कुलनदईवेलू ने बताया कि मन्त्री उत्तर के होते हैं अतः दक्षिण के साथ भेदभाव बरता जाता है। ऐसी बात नहीं है। दक्षिण के साथ भेदभाव बरतने का कोई प्रश्न नहीं है। दक्षिण तथा दक्षिण मध्य रेलवे को 1986-87 के लिए नई लाइनों के लिए पूरे देश के लिए 100 करोड़ में से 20.2 करोड़ रुपए आवंटित किये गये हैं। अमान परिवर्तन के लिए सम्पूर्ण देश के लिए रखे गए 50 करोड़ रुपये में से इन दो रेलवे को 6.95 करोड़ रुपये आवंटित किये गए हैं। इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि संसाधन की कमी को ध्यान में रखते हुये दक्षिण तथा दक्षिण मध्य रेलवे को कोई कम आबंटन नहीं किया गया है।

श्री गिरधारी लाल व्यास ने राजस्थान के लिए न्याय की मांग की है। महोदय, राजस्थान में कोटा-चित्तौड़गढ़-नीमच और मथुरा-अलवर के बीच नई लाइनें प्रगति पर हैं। 1986-87 के लिए 100 करोड़ रुपये के पूरे आवंटन में से 20 करोड़ रुपये राजस्थान को दिए गए हैं।

अमान परिवर्तन के लिए 1986-87 के दौरान रखी गई 50 करोड़ की राशि में से 22.55 करोड़ रुपए इसके लिए रखे गए हैं।

राजस्थान का भाग अनुमानतः अधिक है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री गिरधारी लाल व्यास अब आपको न्याय मिल गया है।

श्री बंसी लाल : फिर उन्होंने कहा कि राजस्थान के लिए एक नया जोन होना चाहिए। अभी हम देश में नये जोन नहीं बना रहे हैं। जब कभी हम नया जोन बनाएंगे तो राजस्थान का भी ध्यान रखा जायेगा।

श्री गिरधारी लाल व्यास : उन्होंने स्वीकार कर लिया है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं नहीं वह इस पर विचार करेंगे।

श्री बंसी लाल : फिर महोदय, उन्होंने राजस्थान में यात्री डिब्बों की हालत का भी उल्लेख किया है। इसे मैं मानता हूं। राजस्थान में अधिकांशतः मीटरगेज लाइने हैं। कुछ समय तक मीटरगेज यात्री डिब्बों का उत्पादन नहीं किया गया। अतः इनकी हालत अच्छी नहीं हैं। इसे मैं मानता हूं। परंतु हम शीघ्र ही मीटरगेज के नये यात्री डिब्बे बनाकर राजस्थान को सप्लाई करेंगे।···(व्यवधान)

श्री काली प्रसाद पांडे ने कहा कि पृथक रेलवे पुलिस होनी चाहिए। कानून तथा व्यवस्था का मामला राज्य सरकार का है तथा रेलवे अपनी पृथक पुलिस नहीं रख सकता परन्तु हमारे पास रेलवे सुरक्षा बल है। परन्तु वे रेलवे पुलिस का कार्य नहीं कर सकते। रेलवे पुलिस राज्य सरकार के अधीन है तथा रेलों में कानून और व्यवस्था पर ध्यान देना उनका कार्य है। (व्यवधान)

[श्री बंसी लाल]

श्री दिनेश गोस्वामी ने बताया कि उद्घोषकों को 4 रुपये अथवा 5 रुपये प्रतिदिन दिये जाते हैं। ऐसी बात नहीं है। रेलवे स्टेशनों पर उद्घोषक नियमित कर्मचारी हैं तथा उनके वेतन अन्य रेलवे कर्मचारियों की तरह अच्छे हैं। (व्यवधान)

श्री जी० एल० डोगरा ने जम्मू-ऊधमपुर रेलवे लाइन का उल्लेख किया है। उस लाइन के लिए इस वर्ष 150 लाख रुपये आवंटित किये गये हैं। तथा जैसे ही सम्भव होगा हम उन्हें अधिक आवंटन करेंगे।

[हिन्दी]

एक माननीय सदस्य : बिहार के बारे में और चिनौती ब्रिज के बारे में भी तो कुछ बताईये कि सरकार क्या करने जा रही है···

श्री बंसी लाल : चितौनी के बारे में कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है।

[अनुवाद]

चौधरी सुन्दर सिंह ने बताया कि रेलों में पीने के पानी की कमी है, खान-पान व्यवस्था अच्छी नहीं है—इसे ठेकेदारों को न देकर सहकारी समितियों को दिया जाना चाहिये। पिछले कुछ महीने में बहुत से ठेकेदारों के लाइसेंस रद्द कर दिये गए हैं तथा कइयों पर जुर्माना किया गया है। तथा हम खान-पान व्यवस्था को सुधारने के लिए भरसक प्रयत्न कर रहे हैं। श्री माधव राव सिन्धिया स्वयं खान-पान व्यवस्था को देख रहे हैं।

एक माननीय सदस्य ने बताया कि बंबई की उपेक्षा की जा रही है। यह सही नहीं है। उन्होंने मनकुर्द बेलापुर लाइन का भी उल्लेख किया है माननीय प्रधान मन्त्री जी ने बम्बई में मनकुर्द-बेलापुर लाइन की घोषणा की थी और इस लाइन का शीघ्र निर्माण किया जाएगा।

श्री सी० पी० ठाकुर और श्री अजय मुशरान का कहना है कि मुगलसराय-असनसोल लाइन का विद्युतीकरण किया जाना चाहिये। इसका पहले ही विद्युतीकरण किया जा चुका है। दोबारा इसके विद्युतीकरण का कोई प्रश्न ही नहीं हैं।

श्री मनोज पांडे ने कहा कि तदर्थ आधार पर नियुक्त डाक्टरों को स्थाई किया जाना चाहिये। जब हम तदर्थ आधार पर डाक्टरों की नियुक्ति करते हैं तो उन्हें यह मालूम होता है कि उन्हें संघ लोक सेवा आयोग के माध्यम से आना होगा। हमारे पास किसी व्यक्ति को स्थायी आधार पर नियुक्त करने की कोई शक्ति या प्राधिकार नहीं है। जब भी प्रतियोगी परीक्षा ली जाती है तो उन्हें उसे पास करके संघ लोक सेवा आयोग के माध्यम से आना होता है।

श्री राम नगीना मिश्र (सलेमपुर) : मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि आपने सब लोगों के प्वाइंट्स का उत्तर तो दे दिया कृपया बनारस से भटनी लाइन के बारे में भी बता दीजिये कि वह कब तक बन जाएगी।

श्री बंसी लाल : मैं अभी से उसकी तारीख नहीं दे सकता।

श्री राम नगीना मिश्र : उसमें आपको क्या अड़चन है, क्या कारण हैं वे भी तो स्पष्ट कीजिए···

[अनुवाद]

कुछ माननीय सदस्यों ने नई रेलगाड़ियों की मांग की है। आप मुझसे सहमत होंगे कि हम प्रत्येक सदस्य के लिए नई रेलगाड़ी नहीं दे सकते। पिछले तीन वर्षों के दौरान पहले ही 275 से भी अधिक नई गाड़ियां चलाई जा चुकी हैं और इतनी अधिक यात्री गाड़ियां शुरू करने के कारण इस समय चल रही एक्सप्रेस तथा मेल गाड़ियों पर उनकी क्षमता के अनुसार यात्री नहीं होते। हमें कोई नई गाड़ी शुरू करने से पहले इस कमी को पूरा करना है।

कुछ माननीय सदस्यों ने गाड़ियों को कुछ अन्य स्थानों पर भी रोकने की मांग की थी। एक्स-प्रेस तथा मेल गाड़ियों को हर स्टेशन अथवा छोटे स्टेशनों पर रोकना कठिन है। मुझे और हाल्ट्स की मांग करने वाले सदस्यों के साथ सहानुभूति है लेकिन मैं इस मामले में कोई मदद नहीं कर सकता।

[हिन्दी]

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : मन्त्री महोदय, जहां पहले 10 स्टेशन थे वहां अब 21 कर दिए हैं। आप उन्हें तो घटा दीजिए···

(व्यवधान)

कम से कम कुछ तो क्राइटीरिया रखिए···

(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : लोग चाहते हैं कि गाड़ियां तेज भी चलें और हर, स्टेशन पर भी रुकें।

श्री बंसी लाल : विशेषकर बिहार, राजस्थान और असम के क्षेत्रों में रेलों के डिब्बों की हालत के सम्बन्ध में सामान्य शिकायतें हैं जहां भी डिब्बों की हालत खराब होती है, हम इसकी जांच करेंगे तथा मरम्मत करवाएंगे और हम जहां कहीं आवश्यक होगा नए डिब्बे भी लगवायेंगे···

उपाध्यक्ष महोदय : और यदि सम्भव हो तो।

श्री बंसी लाल : कुछ माननीय सदस्यों ने आरक्षण में भ्रष्टाचार की शिकायत की है। हम इस बात के लिए हर सम्भव प्रयत्न कर रहे हैं कि आरक्षण में भ्रष्टाचार कम से कम हो···

उपाध्यक्ष महोदय : कम से कम···

श्री बंसी लाल : मैं यह दावा नहीं कर सकता कि हम इसे बिल्कुल समाप्त कर सकते हैं। मैं झूठ नहीं बोलना चाहता···

उपाध्यक्ष महोदय : वह बहुत व्यावहारिक है।

श्री बंसी लाल : प्रत्येक सदस्य अपने निर्वाचन क्षेत्र के लिए एक नई रेल लाइन चाहता है। यह सम्भव नहीं है···

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : क्योंकि उन्हें लोगों का सामना करना पड़ता है।

श्री बंसी लाल : हम सातवीं पंचवर्षीय योजना में कोई नई रेल लाइन नहीं बनाना चाहते। क्योंकि इस प्रयोजन के लिए हमें पर्याप्त निधि नहीं दी गई है। गेज बदलने के सम्बन्ध में भी यही स्थिति है। गेज बदलने के काम की चल रही परियोजनाओं को सातवीं योजना अवधि के दौरान पूरा किया जाएगा। और हम आजकल गेज बदलने की कोई नई परियोजना शुरू नहीं कर रहे हैं।

कई माननीय सदस्यों ने मांग की थी कि रेल लाइनों के ऊपर उपरि-पुल बनाए जाएं। जो भी सम्भव होगा हम करने का प्रयत्न कर रहे हैं···

उपाध्यक्ष महोदय : पहले रेल लाइनें बिछवा दीजिए, फिर उपरि-पुल बनवा दीजिए।

श्री बंसी लाल : 50 प्रतिशत राशि राज्यों द्वारा दी जानी है। कुछ मामलों में वित्तीय अड़चनें हैं तथा कुछ मामलों में राज्य सरकारें आगे नहीं आ रही हैं। ये समस्याएं हैं।

बहुत सी ऐसी बातें हैं जिनका मैं उत्तर नहीं दे सकूंगा। हम माननीय सदस्यों को उत्तर भेज देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : अब नियम 193 के अधीन चर्चा होगी···

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। मंत्री जी ने पहले ही आपको आश्वासन

दे दिया है। वह आप सभी को उत्तर अलग-अलग भेजेंगे। वे माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए प्रत्येक सवाल का जवाब नहीं दे सकते।

अब हम अगली मद पर विचार करेंगे।

———

6.15 म०प०

देश के विभिन्न भागों में सूखे तथा अन्य प्राकृतिक आपदाओं से उत्पन्न स्थिति के बारे में चर्चा

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सदन नियम 193 के अधीन चर्चा करेगा। श्री सी० जंगा रेड्डी चर्चा शुरू करेंगे।

[हिन्दी]

श्री सी० जंगा रेड्डी (हनमकोंडा) : उपाध्यक्ष महोदय, आज हम इस सदन में बाढ़ सूखा और बर्फ आदि के कारण जो स्थिति देश में उत्पन्न हो रही है, उसके बारे में चर्चा उठाना चाहते हैं।

आप जानते हैं, पिछले सदन में भी इस पर डिस्कशन हुआ और उससे पहले के सदन में भी इस पर डिस्कशन हुआ, मगर हमारी इतनी बड़ी संसद भी इस मामले में एक राय नहीं हो पा रही है। यहां पर डिस्कशन के बाद एक निष्कर्ष पर पहुंचकर कुछ न कुछ हमको करना होगा।

जितने भी सदस्य यहां आए हैं, हरेक के अपने-अपने क्षेत्र में बाढ़, सूखा और बर्फ गिरने से कष्ट हुए हैं, उसके लिए रिलीफ वर्क क्या चाहिये, इसके बारे में बोलते हैं। इसके लिए लिए कोई निर्धारित रूल या पालिसी होनी चाहिये।

एक आदमी कहता है कि हमारी सरकार गैर-कांग्रेसी होने के कारण से हमको जो प्रावधान मिलना चाहिये, वह नहीं मिल रहा है। हमारी केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों में काफी मतभेद होने के कारण से सूखा और बाढ़ के बारे में जो सहायता मिलनी चाहिये, वह नहीं मिल रही है, इस प्रकार की बातें हम सुन रहे हैं, प्रेस के द्वारा अखबारों में पढ़ते हैं। इसको पढ़कर हमको दुःख होता है। आज 35 साल आजादी मिलने के बाद भी हम एक ऐसी पालिसी नहीं बना सक रहे हैं। इस देश में ऐसी स्थिति में प्राकृतिक विपदा के कारण जो बाढ़, सूखा और बर्फ आदि गिरती है, उसके लिए इमीडिएट रिलीफ के लिए क्या क्या होना चाहिये और केन्द्र व राज्य सरकार के बीच में कितना प्रावधान होना चाहिये, कितना बजट लगाना चाहिये, इसके बारे में हम अभी तक एक निष्कर्ष पर नहीं पहुंचे हैं।

[श्री सी० जंगा रेड्डी]

यह दुःख की बात है। हमको इसके बारे में सख्ती से सोचना चाहिये, इसे सीरियस थौट देना चाहिये कि इसके बारे में क्या करना चाहिये।

हम देखते हैं कि हर प्रदेश में बाढ़ आती है, किसी प्रदेश में सूखा होता है, किसी में बाढ़ आती है किसी में बर्फ गिरती है। किसी में तूफान आता है, आंध्र प्रदेश ऐसा प्रदेश है कि यहां पर बर्फ गिरती है। जनवरी में जो बारिश हुई उसके कारण वहां पर बर्फ गिरी। आप उसे ओला कहते हैं, यह ठंडा होता है, सर्दी होती है। हमारे यहां इसे पत्थर गिरना कहते हैं।

प्रकृति में हम 4 किस्म की चीजें देखते हैं। एक तो ड्राउट होता है। ड्राउट का मतलब है कि पीने के लिए पानी का न मिलना। पानी न होने के कारण घास नहीं उगता, पैदावार नहीं होती, खेती-बाड़ी नहीं कर सकते। लोग पानी के बगैर मर जाते हैं, जानवर मर जाते हैं। पानी न होने के कारण प्रकृति हमको ऐसा उलझाती है कि लोगों को विवश होकर दूसरी जगहों पर जाना पड़ता है, जहां पर पानी मिलता है। लोगों को पानी के लिए भागना पड़ता है। इस ड्राउट का हम किसी न किसी तरह से मुकाबला कर सकते हैं, लेकिन करने के लिए हमारे पास क्या उपाय हैं, उसके बारे में हमको सोचना चाहिये। ड्राउट के कारण आदमी के लिए गिजा, गवर्नमेंट आफ इंडिया सबसीडाइज्ड रेट पर भेज सकती है। पंजाब और हरियाणा के किसान यह दे सकते हैं। कभी-कभी आंध्र के किसान भी जहां सूखा पड़ता है, वहां के लिए दे सकते हैं। मगर वहां पर जो वाटर घास, पशु इत्यादि के लिए चाहिए, इसके बारे में हमको क्या करना चाहिए, इसके बारे में हमें सोचना चाहिये जो कि हम करते नहीं। पीने के लिए पानी कुएं में मिलता नहीं। चाहे जितना भी बोर वैल हो जाये, वहां पर हमको पानी नहीं मिलता है। उसके लिए क्या करना चाहिए यह सोचना चाहिये। 40 साल हमारे देश को आजाद हुए हो गए हैं, मगर सूखे और बाढ़ का कोई परमानेंट सोल्यूशन नहीं निकाल पाये हैं। जैसे राजस्थान के बारे में देखिये। राजस्थान के लिए भाखड़ा नंगल से पानी ले सकते हैं। 600-900 किलोमीटर की केनाल खोदने या कुंआ खोदने से राजस्थान के सूखाग्रस्त इलाके में सिंचाई का प्रबन्ध कर सकते हैं। आंध्र प्रदेश में रायलसीमा को लें, उसके लिए तेलगू-गंगा को लेकर रामाराव साहब केन्द्र से भीख मांगने के लिए आ रहे हैं। उनके लिए भीख तक की नौबत आ गई है। वारंगल में कोचमपाड़ हाई लेवल केनाल से सिंचाई का प्रबंध किया जा सकता है।

...(व्यवधान)...

चावल एक रुपये में नहीं दो रुपये में बांट रहे हैं और शेड्यूल्ड-कास्ट प्रांतों में तो 1.95 पैसे के हिसाब से चावल बांटा जा रहा है।

...(व्यवधान)**...

** कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

यह आपका माल नहीं है, प्रजा का माल है। 1.95 किलोग्राम के हिसाब से चावल बांटा जा रहा है।

···(व्यवधान)**···

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कोई व्यक्तिगत टिप्पणी कार्यवाही वृतान्त में शामिल नहीं की जाएगी।

···(व्यवधान)···**

उपाध्यक्ष महोदय : आप कोई आरोप नहीं लगा सकते। इसकी इजाजत नहीं दी जा सकती। आरोप लगाने की अनुमति नहीं दी जा सकती। आप प्राकृतिक आपदाओं की बात करिए

···(व्यवधान)···**

उपाध्यक्ष महोदय : आरोप लगाने की अनुमति दी जा सकती।

(व्यवधान)

संसदीय कार्य-विभाग में राज्य मन्त्री (श्री गुलाम नबी आज़ाद) : यह विचाराधीन मामले से बिल्कुल भी सम्बन्धित नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जंगा रेड्डी, मैं जानना चाहता हूं आप सूखा तथा अन्य प्राकृतिक आपदाओं पर चर्चा के मामले में गम्भीर हैं। चर्चा के विषय को गम्भीरता से लें और ठोस सुझाव दें कि क्या किया जा सकता है। इस तरह समय बर्बाद करने से कोई लाभ नहीं है। समस्या को सुलझाने के लिए आप ठोस सुझाव दें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो 2 रुपये के०जी० के हिसाब से चावल देने की बात कर रहा था। रामाराव जी के बारे में उन्होंने कहा है, मैं उसका जवाब दे रहा हूं। मैंने कोई गलत काम नहीं किया है।

महोदय, मैं यह निवेदन कर रहा था कि सूखे और बाढ़ आदि का कोई परमानेंट सोल्यूशन निकालना चाहिए। प्रकृति पर आधारित रहकर हमारी फसल अच्छी हो जाती है तो वी० पी० सिंह

** कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री गुलाम नबी आजाद]

जी बोलते हैं कि हमारा बजट बहुत अच्छा है। फाइनेंशियल पोजीशन अच्छी इसलिए है क्योंकि फसल अच्छी हुई है। फसल के आधार पर आप अपना बजट तैयार करते हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि प्रकृति के आधार पर बजट नहीं बनाया जाना चाहिए। प्रकृति तो अपने नियम के अनुसार बारिश देती है। आपको चाहिए कि उस पानी को आप इकट्ठा करके रखिए और अपने इस्तेमाल में लाइये। (व्यवधान) इसीलिए मैं कहता हूं कि देश में जो अक्सर जगह-जगह सूखा पड़ता है उसके निवारण के लिए आपकी कोई स्थाई पालिसी होनी चाहिए। जैसे राजस्थान में सूखे की समस्या आती है और मध्य प्रदेश में नदियां हैं, पंजाब में नदियां हैं तो उनके पानी का इस्तेमाल आपको सूखे से निपटने के लिए करना चाहिए। आपको चाहिए कि आप भाखड़ा नंगल का पानी ले जाने के लिए राजस्थान सरकार को पैसा दें। आप इसके लिए नेशनल प्रोजेक्ट बनायें। आप आंध्र प्रदेश के लिए बनायें और जैसे बिहार है वहां के लिए भी आप नेशनल प्रोजेक्ट बनायें। आप राज्य सरकारों को ऐसे प्रोजेक्ट्स के लिए पैसा नहीं दे रहे हैं। प्लान्ड बजट के लिए पैसा देते हैं। आप सोशल वेलफेयर के लिए जितना पैसा दे रहे हैं उतना ही पैसा और लगाकर राज्य सरकारें योजनायें चला रही हैं। चाहे केन्द्र की सरकार हो या आंध्र की सरकार हो अनुत्पादक विषयों पर भी बहुत पैसा खर्च किया जा रहा है। लेकिन गरीब जनता की आर्थिक उन्नति के लिए हमें क्या करना चाहिए, उसको भी सोचना चाहिए। यह जो सूखे की समस्या है वह कोई आज की नहीं है। हर साल सूखा पड़ता है। मैं आपको बताता हूं कांग्रेस सरकार की ओर से, केन्द्रीय सरकार की ओर से हमारे आंध्र प्रदेश के लिए जून, 1983 में, दिसम्बर, 1983 में और दिसम्बर, 1984 में धन का प्रावधान किया गया। आप पैसा देते हैं क्योंकि वहां पर सूखा पड़ता है। अगर नेशनल प्रोजेक्ट के रूप में पैसा लगाकर काम किया जाए तो इस समस्या का परमानेंट क्योर हो सकता है। वह चाहे तेलुगू गंगा का प्रोजेक्ट हो चाहे राजस्थान कैनाल का प्रोजेक्ट हो या नर्मदा कैनाल का प्रोजेक्ट हो उसको पूरा करने के लिए केन्द्रीय सरकार की ओर से पैसा दिया जाना चाहिए ताकि उस पानी का इस्तेमाल सूखे से प्रभावित क्षेत्रों में किया जा सके। हम देख रहे हैं कि बीसों साल से हर साल देश में सूखा पड़ता है। राजस्थान में, रायलसीमा में, मध्य प्रदेश में भी सूखा पड़ जाता है और बिहार में भी बहुत ज्यादा सूखा पड़ जाता है। बिहार के किसान तो बहुत मजबूर हैं। बिहार की जनता दिल्ली की तरफ चली आ रही है। हमारे भाई ने रोते हुए जो वर्णन किया वह बिल्कुल सही है। बिहार की जनता हमारे रायलसीमा से भी ज्यादा पिछड़ी हुई है। बिहार की, रायलसीमा की या राजस्थान की जो जनता है वह पूरे भारत की जनता है। उसके लिए प्रावधान करना चाहिए। उनके कष्टों को दूर करने के लिए नेशनल प्रोजेक्ट बनाए जाने चाहिए। स्थायी तौर पर उनके लिए हल निकालना चाहिए जोकि हम सोचते ही नहीं हैं। उस गरीब जनता को, सूखे से पीड़ित जनता को हम राज्य सरकार को सौंप देते हैं। राज्य सरकार का जो बजट होता है, कम से कम हमारे यहां 1000 करोड़ का है, राजस्थान में शायद उससे कम होगा। इसमें से 50 प्रतिशत तो सोशल मैजर्स में निकल जाता है और बाकी 50 परसेन्ट में सिंचाई आती है, इलेक्ट्रिसिटी आती है और दूसरी तमाम चीजें आती हैं। इसलिए मैं कहता हूं कि जो भी सूखा-पीड़ित प्रान्त हैं उनके लिए राष्ट्रीय स्तर पर आप एक रिवाल्विंग फंड बनाइये जिससे कि जहां पर भी नदियां हैं उनका पानी

लेकर सूखा-ग्रस्त इलाकों को भेजा जा सके। जिन इलाकों में आप किसी प्रकार भी पानी की सुविधा नहीं पहुंचा सकते हैं वहां के लिए आपको कोई और बात सोचनी होगी। वहां पर आप बड़े-बड़े कारखाने खोलें जैसे कि आपने पंजाब में कोच फैक्टरी लगाई है हालांकि वहां पर उसकी कोई आवश्यकता नहीं थी, क्योंकि पंजाब में पहले से ही किस बात की कमी है। देश में सबसे ज्यादा आमदनी पंजाब की है लेकिन नेशनल इंटिग्रेशन को ध्यान में रखते हुए आपने वहां पर फैक्टरी बनाई है। इसलिए मैं कहता हूं कि जहां पर पैसा देने के बाद भी पानी का इन्तजाम नहीं किया जा सकता है वहां के लिए आप और कुछ सोचिए। वहां पर हमको बड़ी-बड़ी इन्डस्ट्रीज खोलनी पड़ेंगी। वहां की जमीन और भूमि का उपयोग करना पड़ेगा। इसके बारे में हमारे कांग्रेस के मित्रों ने एक मैमोरेंडम प्रधानमन्त्री जी को भी दिया था कि जो प्रोजेक्ट्स वहां लगाए जा सकते हैं, उनको तुरन्त वहां लगाया जाना चाहिए। उसमें शिवशंकर मन्त्री महोदय भी हैं और श्री विजय भास्कर रेड्डी जी भी हैं। मेरे कहने का मतलब यह है कि चाहे कांग्रेस के हों, चाहे तेलगू देशम पार्टी के हों या बी०जे०पी० के हों, हर आदमी चाहता है, सूखाग्रस्त प्रान्तों को सुविधा देने के लिए नेशनल लैवल पर एक सुनिश्चित रूप से व्यवस्था करनी चाहिए। वहां जितनी भी जमीन है, उसको खेती के लायक बनाकर सिंचाई के द्वारा काम में लाया जाना चाहिए। जहां पर नहीं हो सकता है, उसके लिए अलग व्यवस्था होनी चाहिए। इस बारे में नेशनल लैवल पर थिंकिंग होनी चाहिए। लेकिन होता क्या है, हम लोग यहां पर भाषण देते दे हैं, पेपर में आए या न आए, मन्त्री जी ने भी सुन लिया और अपने कर्मचारियों की बात कह देते हैं।

कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : मैं सुन रहा हूं।

श्री सी० जंगा रेड्डी : मेरे कहने का मतलब है, आप जो भी बोलते हैं, वही बोलते हैं तो आफिसर लोग लिखकर दे देते हैं। इसके बारे में आपको सोचना चाहिए। 38 सालों की आजादी के बाद आज भी हम लोगों ने फैमिन कोड को बदलने की चेष्टा नहीं की है। मैं आपसे निवेदन करता हूं, कि उसको आपको बदलना चाहिए। भारतवर्ष एक आज़ाद देश है, उसको अपनी परिस्थितियों के अनुसार फैमिन कोड को बदलना चाहिए। इसके साथ हमको इलैक्ट्रिसिटी के बारे में भी सोचना चाहिए। इलैक्ट्रिसिटी, 1910 के एक्ट के अनुसार सारा खर्चा, पोल और वायर का किसानों को देना पड़ता है। ट्रांसफोर्मर का खर्चा भी किसानों को देना पड़ता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि :

[अनुवाद]

सर्विस चार्जेज उपभोक्ता को देने पड़ेंगे।

[हिन्दी]

शब्दों को निकाल देना चाहिए। इसका मतलब यह है कि सूखाग्रस्त प्रान्तों को हम बिजली मुफ्त दें, जैसे आंध्र प्रदेश दे रहा है। इलैक्ट्रिसिटी एक्ट को बदलकर, जो सूखाग्रस्त प्रान्त है, उनको जल्दी से जल्दी इसकी सुविधा देनी चाहिए। किसान अपने कुवें खुद खोदता है और पानी निकालने की कोशिश करता है, लेकिन मोटर लगाने के लिए उसको पैसा नहीं दिया जाता है।

[श्री सी० जंगा रेड्डी]

[अनुवाद]

आप कहते हैं कि हम बाद में पैसा ले लेंगे या इसे ब्याज मुक्त ऋण में बदल देते हैं।

[हिन्दी]

इस प्रकार किसानों को दासी बनाना चाहते हैं, नौकर बनाना चाहते हैं, आप पर हमेशा निर्भर कराना चाहते हैं। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि सूखाग्रस्त इलाकों में सब्सिडी बेस पर मुफ्त करंट देना चाहिए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त करें। और भी सदस्य बोलना चाहते हैं। ऐसा नहीं हो सकता कि आप अपने लिए दो घंटे का समय ले लें। चर्चा में भाग लेने के इच्छुक सदस्यों की मेरे पास एक लम्बी सूची है। मैं प्रत्येक सदस्य को छः मिनट का समय दूंगा।

श्री सी० जंगा रेड्डी : गांवों में जल आपूर्ति के लिए 50 लाख रुपये आवंटित किए गए थे।

[हिन्दी]

भाड़े के बारे में कहा। यहां पर पानी की कमी है। वहां कावेरी में गंगा का पानी ले जाने के लिए कहा। आप वह पानी क्यों नहीं ले जाते ? गंगा कावेरी की स्कीम है कि गंगा का पानी कावेरी में जाए। इससे निश्चित रूप से फायदा होगा। गंगा का पानी कावेरी में जाने से उसका पानी पवित्र होगा। कावेरी से सिंचाई का आप प्रबन्ध कर सकते हैं। हमारे के० एल० राव ने यह योजना बनाई थी। इससे हम लोग पीछे क्यों हटते हैं ? अगर एक बार हम इस योजना को पूरा कर देंगे तो वहां का सारा पानी पवित्र हो जायेगा। अगर गंगा कावेरी को मिला दिया जाए तो इससे मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, कर्नाटक सभी की पानी की समस्या हल हो सकती है। आप जानते हैं कि दक्षिण में कर्नाटक में पीने का पानी नहीं है, हैदराबाद में पीने का पानी नहीं है, तमिलनाडु में पीने का पानी नहीं है, बोम्बे में पीने का पानी नहीं है, राजस्थान में पीने का पानी नहीं है, जयपुर में नहीं है। दिल्ली में भी कभी-कभी पीने का पानी नहीं मिलता है।...(व्यवधान) ऐसा पेपर में आता है।

मैं आपको रिपोर्ट से पढ़कर सुनाता हूं कि क्या हालत है ?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आपको सारी रिपोर्ट पढ़ने की आवश्यकता नहीं है। आप केवल उसकी मुख्य बातें बता दें।

[हिन्दी]

श्री सी० जंगा रेड्डी : रिपोर्ट मुझे याद नहीं है। देखिये 50 लाख रुपये अरबन पापुलेशन पर है। इसका क्या मतलब है ? यह केन्द्र सरकार राज्य सरकार को लोन एडवांसिज के तौर पर दे रही हैं। केन्द्र सरकार राज्य सरकार को प्रावधान के रूप में नहीं दे रही है, सब्सीडी के रूप में नहीं दे रही है। लोन एडवांस के रूप में दे रही है।

[अनुवाद]

> "जैसा कि ऊपर बताया गया है 291.00 लाख रुपये की स्वीकृत अधिकतम राशि में से 31-3-1983 तक गैर-योजनागत व्यय के रूप में खर्च किए गए धन को सीमांत धन से लिया जाएगा। इस मन्त्रालय के 25 अप्रैल, 1979 के पत्र के अनुसार योजनागत व्यय के लिए स्वीकृत कुल 6586 लाख रुपयों में 31-3-1983 तक खर्च किए गए धन को अग्रिम योजना सहायता के लिए दी गई राशि में से लिया जाएगा।"

[हिन्दी]

यह एडवांस नहीं दे रही है, सब्सीडी नहीं दे रही है, रिबेट नहीं दे रही है। केवल लोन एडवांस देने के लिए आपकी स्कीम आती है। इस स्कीम में भी देर कर दी जाती है। मैं आपको पढ़कर सुनाता हूं, आपको सुनकर बहुत आश्चर्य होगा। यह मिनिस्ट्री का लेटर है। ये क्या कहते हैं:

[अनुवाद]

> "मुझे आपको यह सूचित करने का निदेश हुआ है कि इस मन्त्रालय के संयुक्त सचिव श्री आर० के० श्रं वास्तव के नेतृत्व में एक केन्द्रीय दल केन्द्रीय सहायता की आवश्यकता का अनुमान लगाने के लिए शीघ्र ही आंध्र प्रदेश का दौरा करेगा, जिसके लिए अक्तूबर, नवम्बर और दिसम्बर, 1985 में आये तूफान/बाढ़ के कारण आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा अनुरोध किया गया था। इस दौरे की यात्रा सूची आंध्र प्रदेश सरकार (राजस्व विभाग, हैदराबाद) के मुख्य सचिव श्री जी० आर० नायर द्वारा तैयार की जायेगी।"

अब वर्ष 1986 का मार्च महीना चल रहा है। उनका कहना है कि वे "शीघ्र ही यहां जायेंगे। इसका क्या मतलब है ?"

[हिन्दी]

कब जाकर होगा पता नहीं। अक्तूबर में तूफान, नवम्बर में फ्लड, दिसम्बर में ओला। (व्यवधान) मैं कहना चाहता हूं कि इसमें डेट नहीं है कि फलानी तारीख को आ रहे हैं। आप इसमें तारीख तो बता सकते थे।

[श्री सी० जंगा रेड्डी]

यह फरवरी का लेटर है। ऐसे मुझे तीन लेटर आये हैं। एक मेरे घर पर, एक हैदराबाद में और एक दिल्ली में।

(व्यवधान)

मेरे को यह पत्र भेजा है, सी० जंगा रेड्डी, मेम्बर आफ पार्लियामेंट को भेजा है।

एक माननीय सदस्य : आपको पत्र लिखा है और इसमें टाइम नहीं लिखा।

श्री सी० जंगा रेड्डी : टाइम नहीं लिखा। अब उनको फोन करना है कि साहब आप कब जा रहे हैं, कब आपका इंतजाम करें, कैसा इंतजाम करें, यह उनको लिखना है। हमको कुछ पता नहीं चलता। (व्यवधान) आपने एक अक्तूबर को हमको दिया है, मेरे को लैटर मिला है डिप्टी सेक्रेट्री टू गवर्नमेंट आफ इंडिया, मुझे लिखा है। (व्यवधान) आफिसर का मतलब नहीं है, दिसम्बर, 85 को डी० ओ० आया है, सूखा पड़ा मई 1984 में और आपका पैसा मिला 1985 में। इसमें बताता हूं, राजीव गांधी के अष्ट सूत्री पदक, 8 सूत्री कार्यक्रम है राजीव गांधी का, आपको मालूम नहीं है ?

(व्यवधान)

राजीव गांधी जी का 8 सूत्री कार्यक्रम है, मैं बताता हूं। ड्राउट इफेक्टेड एरिया के लिए दो करोड़ रुपया दिया, उपाध्यक्ष महोदय, सुनिए बहुत गौर करने की बात है। दिसंबर 1985 में डी०ओ० आया है, इसमें 32 करोड़ रुपए का प्रावधान दिया है।

श्री अजय मुशरान : आपके भाषण के बाद आपको जाने नहीं देंगे।

श्री सी० जंगा रेड्डी : नहीं जाना नहीं है, आज तो दस बजे तक बैठना है।

(व्यवधान)

राजीव गांधी का प्रोग्राम है साहब, ये दो करोड़ रुपया उसके लिए दिया गया है, टोटल एक्सपेंडीचर लोन एडवांस जो प्लान एडवांस है 32.29 करोड़, उसमें से दो करोड़ रुपया फूड एण्ड न्यूट्रीशन के लिए है। फूड एण्ड न्यूट्रीशन ड्राउट में क्या होता है हमको पता नहीं। इसमें बताया है कि पब्लिक हैल्थ डिपार्टमेंट में कंटीजेंसी, एग्रीकल्चर प्रोडक्शन प्रोग्राम सबसिडी इन इनपुट्स, ये दो करोड़ रुपया दिया गया। हमको देते हैं लोन, और बोलते हैं इस तरह से खर्च करो। हमको लोन देते हैं तो अपने माफिक उसको खर्च भी करने दिया जाये। इसकी क्या आवश्यकता है कि कितना फाडर के लिए इस्तेमाल कर सकते हैं, कितना पानी के लिए इस्तेमाल करना चाहिए, कितना वैल सिंकिंग के लिए इस्तेमाल करना चाहिये, कितना किस चीज के लिये इस्तेमाल करना चाहिये। यह सारी बातें स्टेट गवर्नमेंट पर छोड़ देनी चाहिये कि कितना रुपया किस चीज के लिए इस्तेमाल करना है। आप लोन

देते हैं, एडवांस देते हैं और उस पर सूद लेते हैं और उसको खर्च करने के लिए दबाव डालते हैं कि इसको इस तरह से खर्च करो। इतना इसमें खर्च करो, इतना इसमें करो, यह ठीक नहीं है। दो करोड़ रुपया आंध्र प्रदेश में रखा गया है, मक्की के आटे को पीसकर उसमें गुड़ मिलाकर दे रहे हैं और मक्की को पीसकर पापड़ बनाकर दे रहे हैं, दो करोड़ रुपये का। मेरे कहने का मतलब है कि सेंट्रल गवर्नमेंट इस चीज के लिए रिस्ट्रिक्ट नहीं कर सकती। केन्द्र सरकार ने 32 करोड़ रुपया रिलीफ के लिए दिया है लेकिन राज्य सरकार उसको अपनी मर्जी से खर्च नहीं कर सकती। राजीव गांधी के अष्ट सूत्री पदक हैं, इसलिये यह है। अब बताइये कि ब्लीचिंग पाउडर की क्या जरूरत है। जहां पर पानी नहीं मिलता वहां पर इसकी क्या जरूरत है। जहां पर बाढ़ है वहां पर तो इसकी आवश्यकता हो सकती है। मेडीसिन के लिये 22.2 लाख, ब्लीचिंग पाउडर, क्लोरीन टेबलेट्स 20 लाख, बताइये क्या करना है ब्लीचिंग पाउडर का। पानी नहीं है तो ब्लीचिंग पाउडर का क्या करना है, यह समझ में नहीं आता है। (व्यवधान) विटामिन टेबलेट्स, दो करोड़ रुपये, लेकिन हमको यह पता नहीं चलता जिस वक्त 32 करोड़ रुपया देते हैं सूखाग्रस्त प्रांत के लिए तो उसको अपने हिसाब से खर्च करने दीजिये। हमारी सरकार मांगती है 3600 करोड़ रुपया और दिया जाता है 32 करोड़ रुपया। लोन देने में एडवांस देने में क्या दिक्कत है। हमारा पैसा जो कल देना है उसको आज देने में क्या दिक्कत है यह हमको समझ में नहीं आता। कर्नाटक वाले 100 करोड़ मांगते हैं तो उनको 80 करोड़ रुपया मिलता है, तमिलनाडु वाले 120 करोड़ मांगते हैं तो उनको भी 80 करोड़ रुपया मिल जाता है, लेकिन आंध्र प्रदेश 300 करोड़ मांगता है तो 32 करोड़ रुपया मिलता है। इस बारे में मेरा सुझाव यह है कि एक नेशनल लेवल पर कमीशन बनाइये जिसका मापदण्ड होना चाहिये और चाहे बाढ़ हो, बर्फ गिरे या ओले गिरें, उसको जल्दी जाकर रिपोर्ट देनी चाहिये और केन्द्र सरकार को जल्दी इंतजाम करना चाहिये। आज तूफान आता है तो केन्द्र सरकार 3-4 महीने में एक्सपर्ट कमेटी के द्वारा रिपोर्ट प्राप्त कर पाती है, इससे आप किसकी सहायता कर सकते हैं? दो-दो महीने तक तूफान की हालत में कैसे रहते हैं, यह आपको देखना पड़ेगा। ब्लीचिंग पाउडर उसी वक्त डालना चाहिए। मैं यह कहना चाहूंगा कि फेमीन कोड को बदलना होगा। नेशनल लेवल पर पालिसी के आधार पर कमीशन कायम किया जाए और उसके मापदण्ड के आधार पर राज्यों को सहायता दी जाए। रायलसीमा, तेलंगाना के जो बड़े-बड़े प्रोजेक्ट्स हैं और गंगा-कावेरी के जो प्रोजेक्ट हैं, वे जल्दी से जल्दी पूरे होने चाहिए तभी हम सूखे से बच सकेंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री अजय मुशरान (जबलपुर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, आज जिस विषय पर चर्चा हो रही है, यह पूरे भारतवर्ष के लिए एक गम्भीर समस्या बनी हुई है। जहां तक मध्य प्रदेश का प्रश्न है, हमारे यहां एक कहावत है "दुबरे पे दो आषाढ़" एक ही साल में दो विपत्ति हमारे ऊपर पड़ी हैं। इस बारे में सभी माननीय सदस्य अपने विचार आपके सामने प्रस्तुत करेंगे। जहां तक सूखे का प्रश्न है, हमारे देश का अधिकांश भाग सूखे से प्रभावित है। मध्य प्रदेश में सूखे से प्रत्येक वर्ष लगभग 12 जिले पूर्वी और पश्चिमी मध्य प्रदेश के प्रभावित होते हैं। 29 जिलों में गम्भीर समस्या पेयजल की बन जाती है। मध्य प्रदेश सरकार के खाद्यान्न, चारा, भूसा, पशु केन्द्र, केन्द्र वगैरह खोलने के साथ-साथ और राहत

[श्री अजय मुशरान]

में करोड़ों रुपये लगाने के बावजूद केन्द्रीय सहायता की उपेक्षा की जाती है जो कि वास्तव में उतनी नहीं मिलती जितनी कि मिलनी चाहिये। हो सकता है उसके कई वित्तीय कारण केन्द्रीय सरकार के होते हों। परन्तु दो बातें बहुत साफ हैं। एक तो यह कि जो राहत केन्द्रीय सरकार से मिलती है, उसकी कुछ न कुछ न्यूनतम मात्रा प्रत्येक वर्ष के लिए निर्धारित की जानी चाहिए और दूसरा एक लम्बे अरसे की योजना के लिए कोई ऐसा मंडल या कोई ऐसा एक नीति विस्तारक आरगेनाइजेशन या कारपोरेशन बनाना चाहिये केन्द्रीय कृषि मन्त्रालय के अन्तर्गत, जिसमें सूखे से निपटने के लिए सिंचाई और दूसरे जो इनपुट्स हैं जैसे अच्छे बीज, फर्टिलाइजर, इन्सैक्टीसाइड, पैस्टीसाइड आदि में सबसिडी या गरीब किसानों को निशुल्क देने की कोई योजना बनाई जाए विशेषकर उन क्षेत्रों के लिए जैसे कि मध्य प्रदेश के 12 जिले हैं। सूखे से निपटने के लिए प्रति वर्ष करोड़ों रुपये खर्च करने पड़ते हैं। माननीय सदस्य जो मेरे बाद बोलेंगे, मुझे आशा है, सूखे के बारे में पूर्ण रूप से प्रकाश डालेंगे। मैं ऐसे क्षेत्र से आता हूं जो सूखे से प्रभावित नहीं होता है। परन्तु, हमारे यहां इस साल एक ऐसी स्थिति निर्मित हुई है जिसमें पहले पाला पड़ा यानी जब बहुत ज्यादा सर्दी होती है, जो छोटे पौधे होते हैं, वे ऐंठने लगते हैं। उनके जो पत्ते हैं, वे जल जाते हैं और उनमें फूल आने की कोई सम्भावना नहीं रहती। ये, पाले के दुष्परिणाम होते हैं। उसके बाद हमारे क्षेत्र में हजारों हैक्टेयर में, जिसके मैं आपको आंकड़े प्रस्तुत करूंगा, उसमें इल्ली का प्रकोप हुआ और उसके बाद बादल आये। बादल आने से गर्मी हुई और इल्ली का प्रकोप बढ़ा। बड़े दुःख की बात है कि इसको रोकने के लिए जो इन्सैक्टीसाइड्स या पैस्टीसाइड्स दिए गए, न जाने उनमें क्या बात थी कि कृषि मन्त्रालय या सहकारिता विभाग ने किसानों को जो भी इन्सैक्टीसाइड्स या पैस्टीसाइड्स दिए, या तो उनमें कुछ शक्ति नहीं थी, किसी चीज की कमी थी अथवा उनका लाइफ-स्पैन बीत चुका था, जो कुछ भी रहा हो, मैं वैज्ञानिक रूप से विश्लेषण करके उस पर प्रकाश तो नहीं डाल सकता, मगर यथार्थ यह है कि उनके प्रयोग के बाद भी इल्ली नहीं मरी। किसानों को बार-बार इन औषधियों का प्रयोग करना पड़ा और इनमें जो लागत लगी वह एक आम किसान, गरीब किसान तो क्या, एक सामान्य किसान की हैसियत के बाहर की बात थी।

उसके बाद, उपाध्यक्ष जी, हमारे ऊपर दूसरी सबसे बड़ी यातना ओलावृष्टि के रूप में आई। आपको सुनकर दुःख होगा कि दिसम्बर, 1985, जनवरी, 1986, 7 से 14 फरवरी, 4 से 15 फरवरी और उसके बाद, 21, 27 और 28 फरवरी को मूसलाधार बारिश के साथ ओले पड़े और उन ओलों का आकार इतना बड़ा था कि उनका वजन लगभग आधा-आधा किलो था। मेरे क्षेत्र के 6 गांवों में किसी भी किसान का घर ऐसा नहीं था जो प्रभावित नहीं हुआ। वैसे तो बेचारे गरीब किसान हैं, जिनके घर मिट्टी के बने हुए होते हैं और ऊपर की छत देसी खपरैल की होती है, वे सब पूर्णतः क्षतिग्रस्त हो गए। फसलें तो चौपट हुई हीं। उसके बाद अगर कोई किसान अपनी फसल फिर से लगाना चाहता है तो अपना खेत साफ करने के लिए भी उसको धन की आवश्यकता पड़ती है, जो उसके पास उपलब्ध नहीं है।

फिर भी मुझे आज यह बताते हुए प्रसन्नता है कि मध्य प्रदेश शासन ने तुरन्त राहत कदम

उठाये और धनराशि उपलब्ध करवाई। दस फरवरी को प्रदेश शासन ने दो करोड़ रुपये की राहत दी।

अब मार्च में फिर से हमारे क्षेत्र में दो दफा ओले पड़ चुके हैं और पिछले हफ्ते तो यह आलम रहा कि जितनी वर्षा, वर्षा ऋतु में नहीं होती उससे ज्यादा बारिश जबलपुर जिले के उन क्षेत्रों में रिकार्ड की गई जहां पर ओलों से पहले ही भारी विनाश हुआ था और जो कुछ किसानों की रही-सही फसल थी, इस वर्षा के कारण वह भी चौपट हो गई। मध्य प्रदेश शासन ने फिर 5 करोड़ रुपये की राशि राहत के तौर पर दी। इसके बाद अभी प्राप्त जानकारी के अनुसार, मध्य प्रदेश शासन ने यह निर्णय लिया है कि आने वाले दिनों में 23 करोड़ रुपये उपलब्ध करवाये जाएंगे ताकि ओलावृष्टि और बेमौसम की बरसात से हुई हानि की क्षतिपूर्ति के रूप में कुछ मदद की जा सके।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं ये आंकड़े इसलिए दे रहा हूं ताकि पैसों के जरिये मैं इस माननीय सदन को, आपके माध्यम से बता सकूं, माननीय कृषि मन्त्री जी को बता सकूं कि हमारे प्रदेश में कितने विस्तृत रूप से, ओलावृष्टि और बेमौसम की बरसात से कृषि को हानि पहुंची। जहां तक प्रभावित जिलों का प्रश्न है, 35 जिले, थोड़े कम या ज्यादा, प्रभावित हैं। हमारे देश में कुल 2079 तहसीलें हैं जिनमें से 185 तहसीलें ओलावृष्टि से प्रभावित हैं और कुल साढ़े बारह लाख हैक्टेयर भूमि में से 72,722 हैक्टेयर जमीन ओलावृष्टि या बेमौसम की बरसात से प्रभावित हुई है।

जहां तक फसल के नुकसान का प्रश्न है···

जहां तक फसल के नुकसान का प्रश्न है, ऐसा आंका जाता है कृषि विभाग के अधिकारियों द्वारा कि 122 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। अभी तक की जानकारी के अनुसार 10 व्यक्ति, 1738 मवेशी और 13561 मकान इस ओलावृष्टि के कारण मध्य प्रदेश की इन 185 तहसीलों में हताहत हुए हैं। इस ओलावृष्टि के लिए जो दूसरे राहत रूपी कार्य मध्य प्रदेश शासन ने लिए हैं, उन कार्यों में कुछ तो राजस्व कर, कुछ सिंचाई कर, कुछ बैंकों के ऋणों की वसूली और तकावी की वसूली स्थगित की है। मैं केवल यह कहना चाहता हूं कि प्रदेशीय शासन के माध्यम से जो भी राहत कार्य उपलब्ध किए गए हैं या किये जा रहे हैं, वे रुपये में 25 पैसे भी किसानों को वास्तविक रूप से राहत पहुंचाने के लिए कम हैं। इसलिए मेरा केन्द्रीय सरकार से और कृषि मन्त्री जी से जोरदार शब्दों में यह आग्रह है कि जो टीमें आप अपनी तरफ से भेजते हैं वे केवल भोपाल तक ही सीमित न रहें या केवल उन जिलों तक ही सीमित न रहें जहां कि राहत कार्य सूखे से निपटने के लिए जरूरी हैं। मुझे पूरी आशा है कि उन टीमों को मण्डलीय मुख्यालयों, जिला मुख्यालयों और उन विभागीय मुख्यालयों में भी भेजेंगे जहां पर कि ओलावृष्टि से नुकसान हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मन्त्री जी से अनुग्रह करना चाहता हूं और उनको यह बतलाना चाहता हूं कि जो मकान ध्वस्त हुए हैं, उन बर्बाद हुए मकानों को ठीक करने के लिए किसान आपकी राहत पहुंचने तक बैठे नहीं रहते हैं, वे तो अपने ध्वस्त और बर्बाद हुए मकानों को रातोंरात ठीक करते हैं। अगर ठीक हुए मकान आपके द्वारा भेजे गये अधिकारियों द्वारा देखे जाएंगे, तो आपके

[श्री अजय मुशरान]

अधिकारी यही कहेंगे कि मकान तो ठीक लग रहा है, मैं नहीं समझता कि इसमें कोई नुकसान हुआ है। यदि मान्यवर ऐसा होगा, तो न केवल आप उन गरीब किसानों तक जिनके मकान बर्बाद हुए हैं, उनको यथार्थ में सहायता नहीं पहुंचा पाएंगे, बल्कि उनके दिल पर भी ठेस पहुंचाएंगे। अधिकारियों के ऐसे व्यवहार से उन गरीब किसानों को आपको बचाना है। मेरा एक निवेदन यह भी है कि ऐसे अधिकारी जो इस प्रकार के दौरों पर जाते हैं, उनके साथ वहां के स्थानीय पदाधिकारियों, विधायकों और सांसदों को भी दिया जाए, चाहे वे कांग्रेस के हों या अन्य किसी पार्टी के हों, बशर्ते कि वे किसानों से जुड़े हुए हों, वे ऐसे लोगों से जुड़े हुए न हों, जो किसानों पर टैक्स लगाने की बात करते हैं। मैं किसी अधिकारी की आलोचना नहीं करना चाहता हूं, किन्तु मैं यह कहना चाहता हूं कि एक भी ऐसी स्टडी टीम नहीं जाती है, जो वास्तविक रूप से सही रिपोर्ट दे सके। उनकी रिपोर्ट, बी०डी०ओ०, सब-डिवीजनल आफिसर, कलैक्टर और डिप्टी असिस्टेंट डायरेक्टर एग्रीकल्चर आदि लोगों द्वारा तैयार की जाती है और वही रिपोर्ट आपके सामने प्रस्तुत कर दी जाती है।

एक माननीय सदस्य : स्टडी टीम के अधिकारी तो दावतें उड़ाते हैं··· (**व्यवधान**)

श्री अजय मुशरान : वे दावतें उड़ाएं, उससे हमें कोई गिला नहीं है। हमारा कर्तव्य है, उनका स्वागत-सत्कार करना और हमारे द्वारा उनको आतिथ्य प्रदान करना हमारा धर्म है। आखिर वे भी हमारे आतिथ्य के अधिकारी हैं। मगर जो जनता के प्रतिनिधि हैं, उनको उनके साथ जरूर जोड़ें।

उपाध्यक्ष महोदय, अन्त में मैं यह कहना चाहता हूं कि जहां यह भीषण ओलावृष्टि हुई है, उस क्षेत्र के किसानों के जो भी कर्जे हों, चाहे वे आपके बैंक्स के हों, चाहे वे सहकारिता विभाग की सोसायटीज के द्वारा दिए गए हों, सब माफ होने चाहिएं। महोदय, मैं यह भी स्पष्ट करना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र में आप निरीक्षण करवा लें, वहां पर सन् 1982 में भी ओले पड़े थे और इस वर्ष भी पड़े हैं। इसलिए इन क्षेत्रों में केवल वसूली ही स्थगित न की जाये, बल्कि सभी प्रकार के कर्जे और कर, चाहे वह राजस्व कर हो या अन्य प्रकार का कर या कर्जा हो, सब माफ करने चाहिएं। क्योंकि हमारे जो कृषि से सम्बन्धित आदरणीय साथी हैं, वह इस बात से राजी होंगे कि एक दफे ओले से निबटने के लिए कम से कम 7 साल लग जाते हैं।

7.00 म० प०

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे माननीय सदस्य श्री बालकवि बैरागी जी ने 2 पंक्तियां सुनाने के लिये मुझे दी हैं जो मैं सुनाना चाहता हूं—

बादल बरसे रात भर, ओले गिरे अपार।
द्वार आपका छोड़कर जायें किस के द्वार।।

आपने मुझे समय दिया, धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री एम० रघुमा रेड्डी (नालगोंडा) : हमारा एक बड़ा देश है जिसमें विभिन्न कृषि-जलवायु क्षेत्र है। देश के एक भाग में हम सूखे की स्थिति देखते हैं तो देश के दूसरे भागों में हमें चक्रवात और बाढ़ का सामना करना पड़ता है। इनको रोका जाना चाहिए।

हमारे यहां बहुत सी नदियां हैं। उनमें से कुछ सदाबहार नदियां हैं और उनका पानी समुद्र में गिरता रहता है। देश के दूसरे भागों में पानी की कमी है और लोग पानी के प्यासे हैं। देश के दूसरे भागों में बहुत अच्छी नदियां हैं। उन पर ध्यान दिया जाना चाहिए। जहां कहीं भी पानी उपलब्ध है उसे वहां से लाकर उन स्थानों को उपलब्ध कराया जाना चाहिए जहां मिलता नहीं है। जहां कहीं भी पानी है वहां कुछ परियोजनाएं होनी चाहिये। हमें परियोजनाओं का निर्माण करना चाहिये—भले ही वह देश के किसी भी राज्य या किसी भी भाग में हों। वह पानी उन क्षेत्रों को उपलब्ध कराया जाना चाहिए, जहां यह उपलब्ध नहीं है। दुर्भाग्य से, केन्द्र सरकार इस बात का कोई ध्यान नहीं रखती। यदि केन्द्र सरकार के पास कोई फाइल आती है, तो उसे निबटाने में वर्षों लग जाते हैं। परिणामस्वरूप बांध की निर्माण लागत बहुत ऊंची हो जाती है। यह वास्तव में हो रहा है और कोई भी इसकी चिन्ता नहीं करता।

भारत में, हमारी 70 प्रतिशत जनसंख्या कृषि पर निर्भर है; वे कृषि पर निर्वाह करते हैं। यदि कृषि का विकास होता है तो हर चीज विकसित होगी। बिना कृषि के, किसी चीज का विकास नहीं होगा। अत: आपको कृषि जल विकास तथा जल-निकास को उच्च प्राथमिकता देनी चाहिए। अपने बजट में अवश्य हम पाते हैं कि वे कृषि को 5 से 6 प्रतिशत आबंटित कर रहे हैं। सभी माननीय सदस्य, जो यहां पर बैठे हुए हैं, गांवों से हैं तथा कृषक समुदाय से हैं, लेकिन इस बारे में कोई चिन्ता नहीं करता।

श्री जंगा रेड्डी ने कहा कि गंगा-कावेरी को जोड़ने की अभिलाषा बहुत पहले से है, यदि गंगा-कावेरी को जोड़ना सम्भव न हो तो दक्षिण भारत और उत्तर भारत की नदियों को जोड़ा जाना चाहिए। तभी, कम से कम, जहां सम्भव हो वहां कुछ बांध, कुछ तालाब बनाये जा सकते हैं। जब तक ऐसा नहीं किया जाता, यह समस्या नहीं सुलझ सकती। यदि प्रत्येक राज्य को आप 30 करोड़, या 20 करोड़ या 70 करोड़ रुपये दे देते हैं तो यह केवल एक अस्थायी उपाय होगा तथा आप इस समस्या को हल नहीं कर सकते।

पिछले 10 वर्षों से देख रहा हूं कि आंध्र प्रदेश में तथा कुछ दक्षिणी राज्यों में हमें सूखे का सामना करना पड़ रहा है; कभी तो यह बहुत कम होता है, कभी यह बहुत अधिक हो जाता है। लेकिन प्रत्येक वर्ष, हम सूखे का सामना कर रहे हैं, और प्रत्येक वर्ष हम चक्रवात तथा बाढ़ की घटनाओं का सामना कर रहे हैं। हमारा समुद्रतट बहुत लम्बा है। हमें वहां पर कोई काम करना चाहिए। हमें अपने समुद्रतट की लम्बाई के साथ-साथ जलाशय बनाने चाहिए; इससे देश के निचले क्षेत्रों में

[श्री एम० रघुमा रेड्डी]

तथा दूसरे भागों में बाढ़ को रोकने में तथा अन्य बातों में सुविधा होगी। मैं आंध्र प्रदेश की बात नहीं कह रहा हूं बल्कि देश के सभी भागों की बात कर रहा हूं।

दुर्भाग्य से, इस वर्ष गुजरात, राजस्थान, कर्नाटक, महाराष्ट्र के कुछ भागों, आंध्र प्रदेश और लगभग प्रत्येक राज्य में सूखा पड़ा। फिर हमें बाढ़ का सामना करना पड़ रहा है। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इन बातों पर ध्यान दें क्योंकि वे समस्या को जानते हैं। इस समस्या का स्थायी हल होना चाहिए और यह स्थायी हल केवल योजना आयोग की ओर से ही हो सकता है। उन्हें इस पर ध्यान देना चाहिये।

योजना आयोग द्वारा प्रस्तुत सातवीं योजना के दस्तावेज में इस विषय में कोई उल्लेख नहीं है। यह दुर्भाग्यपूर्ण है और मैं आग्रह करता हूं कि इस पर भी विचार किया जाना चाहिये। हमेशा की इस समस्या को हल करने के लिए कुछ स्थायी समाधान निकाला जाना चाहिये। इस काम के लिये कुछ धनराशि की व्यवस्था की जानी होगी। यह किया जाना चाहिए।

जैसाकि श्री जंगा रेड्डी ने कहा है, केन्द्रीय दल अधिकतर राज्यों का दौरा तब करता है जब सूखे की अवधि समाप्त हो जाती है या जब वर्षा का मौसम शुरू हो चुका होता है।

एक माननीय सदस्य : नहीं।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : आंध्र प्रदेश के मामले में ऐसा हुआ है, मैं आपको विवरण दूंगा।

अत:, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इस मुद्दे को हाथ में लें, तथा यह सुनिश्चित करें कि इस काम के लिए एक स्थायी दस्ता हो। इस समस्या को हल करने के लिए एक स्थायी दस्ता बनाया जाना चाहिए। जैसे ही सूचना प्राप्त होती है, तो 24 घन्टे के भीतर या बहुत से बहुत 48 घण्टे के भीतर इस दल को सूखा/बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में जाना चाहिये। ऐसा नहीं होना चाहिए कि पहले राज्य का मुख्य मंत्री एक पत्र लिखे, फिर वे बैठ कर तय करें कि बोर्ड ~ा कौन-सा सदस्य जायेगा और फिर वह सदस्य भेजा जाता है। केन्द्रीय दल को तुरन्त भेज दिया जाना चाहिए; दल को भेजते समय बाकी सभी बातों पर चर्चा नहीं की जानी चाहिए। दल को तुरन्त जाना चाहिये और जब कभी भी अत्यावश्यकता हो, उन्हें वहां शीघ्र पहुंचना चाहिये। इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिये।

एक और महत्वपूर्ण बात यह है कि आंध्र प्रदेश से सम्बन्धित कई परियोजनाएं केन्द्र सरकार के पास विचाराधीन पड़ी हैं, केन्द्र सरकार उन्हें निबटा नहीं रही है। हम अनुभव करते हैं कि हमारी उपेक्षा की जा रही है। राज्य के कई भागों में हमें पीने का पानी भी नहीं मिल रहा है। केन्द्र सरकार के पास जो कई परियोजनाएं विचाराधीन हैं उन्हें कृपा कर मंजूर किया जाये ताकि उन परि-

योजनाओं को पूरा करके पीने के पानी की पूर्ति की समस्या को हल किया जा सके।

पिछले कई वर्षों से आंध्र प्रदेश भयंकर सूखे की चपेट में है। लेकिन, दुर्भाग्य से, केन्द्र सरकार द्वारा आंध्र प्रदेश को सूखा-प्रवण क्षेत्र घोषित नहीं किया गया है। हमारे प्रदेश के केवल 4 से 5 जिलों को ही कृष्णा और गोदावरी नदियों से स्थायी जल पूर्ति प्राप्त होती है। कृष्णा-गोदावरी पट्टी के कुछ जिलों को छोड़कर राज्य के दूसरे भागों जैसे रायलसीमा क्षेत्र और तेलंगाना क्षेत्रों में हमेशा ही सूखा पड़ा रहता है।

अब मार्च का महीना चल रहा है और राज्य के कुछ भागों में जरा भी पीने का पानी नहीं है। पशुओं के लिए चारा नहीं है। भूमिगत जल का स्तर नीचे चला गया है। छोटी नदियों और नहरों में पानी नहीं है। आपको कुछ परिस्रवण जलाशय बनाने चाहिए तथा यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी जिलों के लिये पानी की पूर्ति हो। केन्द्र सरकार इस मामले पर विचार कर सकती है और इस समस्या पर गौर करने के लिये एक शिष्टमण्डल भेज सकती है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे सहानुभूतिपूर्ण दृष्टिकोण अपनायें और हमारे राज्य के प्रति दयालु हों क्योंकि जलपूर्ति—जो कि कृषि के लिए महत्वपूर्ण निवेश है—के अभाव में छोटे और सीमान्त कृषकों को बड़ी कठिनाई होती है तथा बड़े कृषक भी इससें प्रभावित होते हैं।

अतः, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे आंध्र प्रदेश के लिए 300 करोड़ रु० की तुरन्त व्यवस्था करें।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए, श्री बालकवि बैरागी।

डागा जी, आप कहां हैं ? जब सूखे की स्थिति पर चर्चा होती है, और जब आप कहते हैं कि आपके राज्य में पानी नहीं है, आप कहां हैं ? जब दूसरे लोग सदन में नहीं होते तो आप हमेशा उनकी आलोचना करते हैं।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : वे बिलकुल भी गम्भीर नहीं हैं।

[हिन्दी]

श्री बालकवि बैरागी (मंदसौर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत ऋणी, कृतज्ञ और आभार मानता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। में इस उदास बहस में जबकि सदन एक बहुत ही उदास और गम्भीर बहस कर रहा है, अपने कृषि मंत्री जी का ध्यान विशेष और गम्भीर स्थिति की ओर आकर्षित करूंगा। मैंने पिछले साल भी सदन में एक निवेदन किया था, शायद बूटा सिंह जी को स्मरण भी होगा, अगर स्मरण नहीं है तो वह पिछला रिकार्ड देख सकते हैं। मैंने कहा था कि हमारे देश का दुर्भाग्य है कि देश का एक तिहाई हिस्सा दैवी विपत्ति का शिकार रहता है। हमारे यहां हर साल बाढ़ और सूखा पड़ता है। हमें इसका स्थायी निदान निकालना होगा। हमारे कृषि वैज्ञानिकों

[श्री बालकवि बैरागी]

को देखना होगा कि अभी जो ओलावृष्टि हुई है, इसका कैसे स्थायी निदान निकाला जाए। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता क्योंकि इससे सदन का बहुत सा समय खराब होगा और इस विषय पर हमारे कई सदस्य भाई बोलेंगे।

हमारे यहां मध्य प्रदेश में फरवरी के 28 दिनों में से 16 दिन तक लगातार ओले गिरे। ऐसा लगता था मानो कलैण्डर के साथ कोई समझौता कर लिया गया हो। हमारे प्रदेश की सरकार दौड़ती हुई आपकी तरफ गई। आपने मदद की, लेकिन मैं एक विशेष स्थिति जो कि 3-4 जिलों में हुई है, उसकी तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा। आप कह सकते हैं कि इस बात का इससे कोई सम्बन्ध नहीं है, लेकिन कालान्तर में इसका सम्बन्ध आएगा। मेरे बाद निर्मला बहन बैठी हैं, पीछे जुझार सिंह जी बैठे होंगे और उधर भीलवाड़ा के व्यास जी बैठे हैं। हम झालावाड़ से भीलवाड़ा तक चले आएं, बीच में मंदसौर जिला भी आता है। इसमें एक ऐसी फसल होती है जिसका सदैव हम मखौल उड़ाते हैं, लेकिन जिसकी नाजुक स्थिति की तरफ देख नहीं पाते हैं। मैं उसकी तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। हमारे यहां का ये जो इलाका है, वह अफीम की फसल पैदा करता है। आपके माध्यम से मैं इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा जो अफीम की फसल पैदा होकर किसान की दरिद्रता धो सकती थी, वह अफीम की फसल पैदा होने के साथ-साथ समूल नष्ट हो गई है। जिस किसान को छः महीने में अपने बच्चे के सिर पर हाथ फिराने के लिए चालीस बार समय नहीं मिलता था वह किसान एक पौधे को चालीस बार छूता है। वही उसकी फसल तबाह होकर नष्ट हो गई। मैं पहली बात तो यह कहूंगा कि आप हमारी ओर से वित्त मंत्री जी से निवेदन करें, मध्य प्रदेश और राजस्थान के लोग हाथ जोड़कर प्रार्थना करते हैं कि इस फसल को भी आप फसल बीमा योजना में शामिल कर लें, तो आपका हम पर बड़ा अहसान होगा।

दूसरा आग्रह मैं आपसे यह करूंगा कि इस साल वहां जो नुकसान हुआ है जितनी यील्ड का हमारा नुकसान होगा उसी को आधार बनाकर अगले साल से लाइसेंस हमारे लिए नारकोटिक्स डिपार्टमेंट देगा, पर यदि कुछ पैदा ही नहीं होगा, तो आप तोलेंगे क्या ? बूटा सिंह जी आपको हमारे ऊपर अहसान करना पड़ेगा और मकवाना जी आपको भी ध्यान रखना पड़ेगा। आप वित्त मंत्रालय से इस बात की सिफारिश करें कि इस साल की यील्ड जितनी है, उतनी वे ले लें और अगले साल के पट्टे के लिए अपने आधार पर पट्टे बना लें, किसान के पट्टे न काटें। किसी भी तरह से ऐसा न हो, वरना इतना भयंकर भ्रष्टाचार होगा जिसका अनुमान आज न तो आपको है, न हमें है।···**व्यवधान**···आपसे एक विशेष निवेदन करूंगा कि आप कृपा कर के फसल का जो मूल्यांकन करें, उसके नष्ट होने का आकलन करें उसका फसलवार करें, खेतवार न करें। जब आप अफीम को गेहूं से जोड़ देते हैं, गेहूं में ताकत होती है लेकिन अफीम में ताकत बिलकुल नहीं होती है। जब आप दोनों को मिलाकर इसका आकलन करते हैं, तो अन्ततः भ्रष्टाचार की ओर सुझाव होता है। आपकी टीम को उस ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

मैं आपका आभार इस बात के लिए मानता हूं कि आपने सतर्क होकर कुछ काम किए हैं,

लेकिन जसा सूखे से प्रभावित हमारे मित्र कह रहे हैं और जैसा कि मध्य प्रदेश की सरकार ने भी आपसे निवेदन किया है कुल मिलाकर हमको आपसे 138.14 करोड़ रुपया चाहिए, लेकिन आपने अभी तक इस ओर पूरा ध्यान नहीं दिया है। मध्य प्रदेश के लिए शायद आपने 5-7 करोड़ रुपया ही दिया होगा। राजस्थान की हालत तो इससे भी अधिक गम्भीर है, क्योंकि राजस्थान सूखे की चपेट में भी आता है और ओले की चपेट में भी आता है। मैं इस बात को अच्छी तरह से जानता हूं, क्योंकि मुझसे लगे हुए राजस्थान के जिले हैं। राजस्थान अकाल की चपेट में भी आता है और दुष्काल की चपेट में भी आता है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि कृषि मंत्रालय इन दोनों प्रदेशों के लिए एक अलग टीम भेजे और उनके अफसरों में यह कहे कि वे कृपा करके कांग्रेस की नीतियों राजीव गांधी की इच्छा और कृषि मंत्रालय की नीतियों तथा किसान के हितों को ध्यान में रखकर वहां का आंकलन करें। यदि इसके विपरीत आंकलन करते हैं, तो वे किसान के दुश्मन हैं। हम यह नहीं कहते कि वे वहां जाकर किसके साथ दावत खाते हैं या किस डाक बंगले में रहते हैं। लेकिन यदि वे माटी के घाव को नहीं समझ सकते हैं तो बूटा सिंह जी कृपा करके ऐसे अफसरों को वहां मत भेजिएगा। मैं आपका बहुत ऋणी हूं। मुझे कल ही उन खेतों के बीच में से होकर गुजरना है। आप यकीन मानिए, श्री माधव राव जी सिंधिया को आप प्रत्यक्ष गवाह ले सकते हैं, वे खेतों को देखने के लिए गए थे। उनकी आंखों से निरन्तर आंसू गिर रहे थे। आपको भी हम दावत देते हैं। बूटा सिंह जी और योगेन्द्र भाई को भी दावत देते हैं और करबद्ध प्रार्थना करते हैं कि इस फसल का मखौल न उड़ाएं। इस फसल के घाव को समझने का प्रयत्न करें। मैं मध्य प्रदेश की सरकार को बधाई देता हूं कि मध्य प्रदेश की सरकार वहां दौड़ कर पहुंची। वोहरा सरकार ने वहां बहुत अच्छा काम किया। यदि आपकी ओर से पूरा ध्यान दिया गया तो हमारे घावों पर मर-हम लगेगा।

इन शब्दों के साथ मैं आपका बहुत ऋण मानता हूं।

[अनुवाद]

श्री शरद दिघे (बम्बई उत्तर मध्य) : माननीय सदस्य-गण श्री जंगा रेड्डी तथा श्री माधव रेड्डी इसलिए बधाई के पात्र हैं क्योंकि उन्होंने देश के विभिन्न भागों में सूखे तथा दूसरी प्राकृतिक आपदाओं के कारण उत्पन्न स्थिति पर चर्चा का मुद्दा उठाया।

सूखे तथा प्राकृतिक आपदाओं के कारण देश के विभिन्न भागों में जो नुकसान हुआ है, वह सारे देश के लिए चिन्ता का विषय है। विशेषकर, कर्नाटक, तमिलनाडु, राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात तथा महाराष्ट्र में सूखे की स्थिति से बहुत चिन्ता उत्पन्न हो गई है।

वर्ष 1985-86 में महाराष्ट्र में बिलकुल अनियमित और मामूली वर्षा हुई जिससे खरीफ की फसलों पर बुरा प्रभाव पड़ा और लगभग 6,607 खरीफ ग्राम, जो कि 19 जिलों में फैले हुए हैं सूखे की चपेट में आ गए हैं। इसके लिए अनुमानित व्यय 561 करोड़ रुपये था, लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद

[श्री शरद दिघे]

है कि स्वीकृत केन्द्रीय सहायता तो 10 प्रतिशत भी नहीं है। यह उस वर्ष के लिए केवल 52.75 करोड़ रुपये हैं।

इन खरीफ ग्रामों के अतिरिक्त, रबी के मौसम में भी वही स्थिति रही है और आगे नुकसान हुआ है। इस आपदा को और भी गम्भीर बनाने के लिए जो कि 7 से 11 फरवरी, 1986 के बीच और उसके बाद भी महाराष्ट्र के कुछ भागों अर्थात् अमरावती, नागपुर, वर्धा, अकोला, यवतमल, धूले, जलगांव तथा नान्देड़ में अभूतपूर्व ओलावृष्टि हुई। इस भारी ओलावृष्टि ने कुल 1049 ग्रामों को प्रभावित किया था और अनुमानित नुकसान 1377.47 करोड़ रु० के बराबर हुआ है, जब ऐसी स्थिति उत्पन्न होती है तो प्रक्रिया यही है कि एक अध्ययन दल देश के विभिन्न भागों में जाकर नुकसान का अनुमान लगाता है। दुर्भाग्य से, अनुभव यह रहा है कि अनुमानित व्यय चाहे जो भी हो, या राज्य सरकारों द्वारा प्रदर्शित वास्तविक व्यय भी चाहे जो हो, अध्ययन दल हमेशा ही इन आंकड़ों में मनमाने ढंग से भारी कटौती कर कम कर देता है और सामान्यत: अनुभव यह है कि राज्यों को जो सहायता दी जाती है वह इन आंकड़ों के दस प्रतिशत से अधिक नहीं होती। इस प्रकार राज्यों को बड़ी परेशानी होती है क्योंकि उनके द्वारा काफी बड़ी राशि पहले ही खर्च की जा चुकी होती है।

इसलिए जब केन्द्रीय सरकार से इतनी कम सहायता मिलती है तो राज्यों के संसाधनों पर अधिक दबाव पड़ता है। कुछ ऐसे नियम हैं जिन पर अध्ययन दल निर्भर करता है। अब वह समय आ गया है कि इन नियमों की पुनरीक्षा की जाए क्योंकि वे नियम पुराने हो गये हैं। हालांकि आठवें वित्त आयोग ने भी यह कहा होगा कि वे नियम संतोषजनक हैं, जो केन्द्रीय सहायता राज्यों को दी जाती है वह बहुत कम है तथा राज्यों की आवश्यकताओं को पूरा नहीं करती है। इसलिए, मेरा यह अनुरोध है कि स्थिति से निपटने के लिए इन नियमों की तुरन्त पुनरीक्षा की जानी चाहिए। इससे, जब केन्द्रीय सहायता दी जाती है तो स्थानीय स्थिति को भी ध्यान में रखा जाना चाहिये। उदाहरण के लिए महाराष्ट्र में भूवैज्ञानिक तथा पारिस्थितिक कारणों से भूमिगत कम्पन का पूरा लाभ नहीं उठाया गया है इसलिए, कुआं खोदने या नलकूप खोदने के लिये अन्य राज्यों में खर्चे को देखते हुये तुलनात्मक रूप से बहुत अधिक खर्च आता है। अत: राज्यों को सहायता देते समय स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

इसी तरह ऐसे कुछ उपाय हैं जिन्हें राज्य सरकारें स्थानीय रूप से करती हैं और बदकिस्मती से अच्छे काम के लिए उन राज्यों को इनाम देने की बजाय उनकी केन्द्रीय सहायता में कमी कर दी जाती है। उदाहरण के लिए महाराष्ट्र में रोजगार गारन्टी योजना है। ग्रामीण लोगों को रोजगार देने की वह सांविधिक योजना है। यह योजना वहां 1972 से है। उस योजना के कारण राज्य को सहायता कम दी जा रही है। कहने का तात्पर्य यह है कि राज्य के पास पहले से ही योजना है और यह सूखा राहत उपाय के प्रयोजन को हल करती है। अत: कुछ सीमा तक केन्द्रीय सहायता में कमी कर दी जाती है और वह राज्य जो स्थाई रूप से कुछ अच्छा कार्य कर रहे हैं उन्हें उस अच्छे कार्य के लिए

यह दण्ड है। इसलिए मेरा यह अनुरोध है कि इस प्रकार की स्थानीय परिस्थितियों को सहायता देते समय विचार किया जाना चाहिए।

अब मैं जिस आखरी बात का उल्लेख करना चाहता हूं वह यह है कि कुछ स्थाई हल होना चाहिए समय-समय पर केन्द्रीय सहायता देने के स्थान पर बाढ़, ओलावृष्टि तथा सूखा जैसी प्राकृतिक आपदाओं के लिए स्थाई योजना होनी चाहिये। इस प्रकार की स्थाई योजना को यथाशीघ्र बनाया जाना चाहिए। ताकि भविष्य में ये आपदाएं न आयें और हम इस दृष्टिकोण से प्राकृतिक चुनौती का सामना कर सकें।

[हिन्दी]

श्री जुझार सिंह (झालावाड़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं संक्षेप में बहुत जरूरी ही बात करूंगा और अपने क्षेत्र के बारे में ही बात करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछले टाईम पर जब फ्लड और ड्राट के बारे में डिबेट हुई थी तो मैंने निवेदन किया था कि वैसे मेरा एरिया राजस्थान में आता है लेकिन ज्योग्राफिकल्ली वह मध्य प्रदेश का भाग है। वह राजस्थान की बात आती है तो ज्यादा तर डेजर्ट एरिया के बारे में विचार करके हमारे एरिये को बिल्कुल भुला दिया जाता है। क्षेत्र के बारे में जो स्टैप लेने चाहिये, वे नहीं लिये जाते।

मैं माननीय कृषि मन्त्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मैंने पिछले टाईम भी निवेदन किया था कि डिलेड रेंस की वजह से, और उसके बाद फ्लड्स की वजह से, हमारे एरिया में फेमीन की स्थिति पैदा हुई। और क्षेत्र के एक हजार गांव प्रभावित हुए। मैं माननीय कृषि मन्त्री जी को बताना चाहता हूं कि उस फ्लड से जो डेमेज हुआ उसके बारे में हमें रिलीफ आज तक नहीं मिला है। वैसे राजस्थान में जगह-जगह पर रिलीफ वर्क चल रहे हैं और मेरी समझ में इन पर करोड़ों रुपये खर्च भी हुए होंगे। लेकिन मेरे क्षेत्र में जहां पर हजार गांव फेमीन और फ्लड से प्रभावित हुये उन पर बहुत कम पैसा खर्च किया गया। मेरी यह शिकायत है कि जो गांव फ्लड में आते हैं या फेमीन में आते हैं उनकी हेल्प फेअरली, जुडीशसली मिलनी चाहिए और उसमें पारशियेलिटी नहीं होनी चाहिए।

दूसरा मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जो गांव फ्लड से अफेक्टेड हुए थे, करीब-करीब उन्हीं गांवों में फिर से ओलावृष्टि हो गई है हैवी रेंज हो गई है। अब की बार एक हजार गांव तो अफैक्टेड नहीं हुए लेकिन कम से कम दो सौ, ढाई सौ गांवों में फिर से फैमीन की परिस्थिति पैदा हुई है। फसल को बहुत नुकसान हुआ है।

इनमें ऐसी भी फसलें हैं जैसे अफीम जिनके बारे में बालकवि जी भी बोल चुके हैं और दूसरे एम०पी० के सदस्य भी बोल चुके हैं क्योंकि मध्य प्रदेश में अफीम की फसल होती है। यह लाएसेंस्ड फसल है। इसकी फसल गवर्नमेंट से लाइसेंस लेने के बाद ही की जा सकती है। जब फ्लड की वजह से या ओलावृष्टि की वजह से अफीम की फसल बिल्कुल नष्ट हो गई है। इसका बहुत नुकसान पहुंचा है।

[श्री जुझार सिंह]

अगर फसल का काश्तकारों को सही असेसमेंट के लिहाज से रिलीफ नहीं दिया जाता है तो काश्तकारों को बहुत नुकसान होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि कृषि मन्त्री जी फाइनेंस मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करें कि अफीम की फसल जिसको कि सबसे ज्यादा नुकसान हुआ है उसके लिए लाइसेंस देते समय इस साल की फसल की औसत शामिल नहीं की जाए। पिछले साल का जो एवरेज था उसी के बेसिस पर लाइसेंस दिया जाए ताकि अफीम के काश्तकारों को नुकसान न हो।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि इस ओलावृष्टि और हैवी रेंज से न केवल फसलों को नुकसान हुआ है बल्कि हजारों की तादाद में मवेशी भी मरे हैं। झालावाड़ मवेशियों की दृष्टि से हाड़ौतीको सबसे अच्छा क्षेत्र है। उसमें बहुत तादाद में मवेशी मरे और वहां पर फोडर की बहुत कमी महसूस की जा रही है।

फोडर के बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि अभी तक राजस्थान गवर्नमेंट की यह पालिसी रही है कि सरकारी फोरेस्ट के पास के छोटे-छोटे एरियाज में वह बीड़ों को कांट्रेक्ट पर दे देते हैं और इस आड़ में राजस्थान के जंगलों का जो प्रोड्यूस है, वह भी स्मगल आऊट हो जाता है। वहां से निकल जाता है।

इसलिए राजस्थान सरकार के पास उचित मात्रा में फाडर की व्यवस्था नहीं हो पाती। इसलिए फाडर के लिए सही व्यवस्था की जानी चाहिए। जैसा मैंने बताया कि राजस्थान में होते हुए भी झालावाड़ मध्य प्रदेश से घिरा हुआ है, मध्य प्रदेश इसके तीनों ओर फैला हुआ है। मध्य प्रदेश बिजली की दृष्टि से सरप्लस राज्य है और राजस्थान में बिजली की कमी है। वहां से ट्रांसमीशन करने के लिए कोई खर्चा भी नहीं आता है। मैंने कृषि मन्त्री जी से पहले भी कहा था कि बिजली देने के लिए इंटर-स्टेट डिफीकल्टीज जो हैं, फेमिन के मौके पर ध्यान नहीं रखा जाना चाहिए क्योंकि उससे हमको बहुत नुकसान हो जाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ऐसे एरियाज को जो अक्रास दी बार्डर हैं और जिनमें फेमिन की कंडीशन है, उनको मध्य प्रदेश से बिजली दिलाने की व्यवस्था की जानी चाहिए। उन फेमिन इफेक्टेड एरियाज में अगली बार के लिए बिजली देकर अभी से फाडर पैदा किया जाएगा तभी वहां के मवेशियों को मरने से बचाया जा सकता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि स्टेट्स की आपस की कांट्रावर्सीज को ध्यान में न रखकर हमको बिजली आदि की सहूलियत मध्य प्रदेश से मिलनी चाहिए।

मैं यह भी निवेदन करूंगा कि हमारे क्षेत्र में पानी की बहुतायत है, लेकिन उसका प्रापर यूज न होने की वजह से वह बेकार जा रहा है, एक तरफ तो आप सेवंथ प्लान में वैस्ट लैण्ड डेवलपमेंट की बात करते हैं और इसके लिए आपने प्रावीजन भी किया है, इसको प्रायरिटी दी है, लेकिन मेरे क्षेत्र में वैस्ट लैण्ड इस वजह से हो रहा है कि उपलब्ध पानी का उपयोग नहीं हो रहा है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उपलब्ध पानी का सही उपयोग किया जाना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं धन्यवाद देता हूं कि

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

[अनुवाद]

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में हम प्राकृतिक आपदाओं और इस विशाल देश के विभिन्न भागों में लोगों के दुखों के बारे में हर वर्ष चर्चा करते रहते हैं। महोदय, इस समय हमारे देश के कर्नाटक, राजस्थान, आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा और मध्य प्रदेश बुरी तरह से सूखे से प्रभावित क्षेत्र हैं। राजस्थान और कर्नाटक के मामले में यह स्थिति और भी बदतर है। यह लगातार चौथा वर्ष है कि इन दोनों राज्यों ने सूखे की स्थिति का सामना किया है। यह रिपोर्ट मिली है कि कर्नाटक के 18 जिलों में 19,000 गांव इस सूखे की स्थिति से बुरी तरह प्रभावित हुये हैं और जहां तक मैं समझता हूं केवल कन्नड़ सूखे की पकड़ से बाहर है, मोटे अनुमान के अनुसार खरीफ की फसल में 38 प्रतिशत का नुकसान हुआ है और रबी की फसल में 40 प्रतिशत की गिरावट आई है तथा कर्नाटक सरकार सूखे की स्थिति से निपटने के लिए सब कुछ कर रही है। कर्नाटक सरकार ने इस सूखे की स्थिति का सामना करने के लिए पहले से ही 252 करोड़ रुपये की राशि खर्च की है।

आन्ध्र प्रदेश के बारे में यहां पहले से ही वर्णन किया गया है। कुछ स्थानों में व्यावहारिक रूप से पानी नहीं है तथा मैं समझता हूं कि अनन्तपुर जिला सबसे अधिक प्रभावित क्षेत्र है और यह रिपोर्ट मिली है कि मीलों दूर तक आप एक भी पशु या किसी कुत्ते को घूमते हुए नहीं देख सकते। समाचार पत्रों में यह समाचार मिल रहा है।

राजस्थान में यह निरन्तर चौथा वर्ष है कि उसने इस सूखे की स्थिति का सामना किया है।

इस स्थिति का सामना करने के काम में लगे प्राधिकारियों के नृशंस रवैये के बारे में राज्यों के विभिन्न भागों से अधिक शिकायतें आ रही हैं। कर्नाटक सरकार के अलावा किसी ने भी इन प्राधिकारियों के रवैये के बारे में सरकारी सूचना जारी नहीं की है। राज्यपाल ने सार्वजनिक रूप से विशेष-रूप से जोधपुर, जेसलमेर और बाड़मेर के मरुस्थल जिलों के बारे में आलोचना की है।

ये आपदाएं है जिनके बारे में पूरा राष्ट्र चिंतित है। इन परिस्थितियों के अन्तर्गत एक राज्य सरकार सही तरीके से कार्य नहीं कर सकती है क्योंकि विकास कार्य में हानि होती है। कर्नाटक का उदाहरण ले। कर्नाटक में अधिकतर विद्युत योजनाएं पन-बिजली परियोजनाएं हैं और विद्युत की कमी के कारण उद्योगों को हानि हो रही है तथा कर्नाटक सरकार उस मामले के लिए तथा दूसरी सभी राज्य सरकारें जो स्थिति का सामना करती है, वे अपने विकासात्मक धनराशि में से खर्च कर रही है। वे सूखे और बाढ़ की स्थिति से जूझने के लिए विकास के लिए रखी गई अपनी धनराशि में से खर्च कर रहे हैं।

कई राज्यों में हालांकि राहत कार्यों के लिए अधिक धनराशि दी जा रही है पर कई राज्यों में बहुत से लोगों को यह प्राप्त नहीं हो रहा है। हमारे पास उड़ीसा का उदाहरण है। प्रधान मन्त्री जी

[श्री सुरेश कुरूप]

के कालाहांडी के दौरे के बाद भी वहां के जरूरतमंद तथा आकालग्रस्त लोगों और गरीब लोगों की सहायता नहीं मिली। समाचार बताता है कि 80 लोगों से अधिक की मृत्यु हुई है। समाचार पत्रों में समाचार आए हैं।

कृषि मंत्री (सरदार बूटा सिंह) : सी०पी०एम० की रिपोर्ट है।

श्री सुरेश कुरूप : सी०पी०एम० की रिपोर्ट नहीं है आप अकुशल और भ्रष्ट सरकार का समर्थन क्यों करना चाहते हैं। हर जगह प्रधान मन्त्री जी के कालाहांडी के दौरे के बारे में समाचार है। सभी राष्ट्रीय समाचार पत्रों और राष्ट्रीय साप्ताहिक पत्र-पत्रिकाओं में यह समाचार है। मुझे आशा है कि माननीय मन्त्री ने इसे देखा होगा।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : हम उसकी एक प्रतिलिपि देंगें।

श्री सुरेश कुरूप : यह इस बात को द्योतक है कि कई स्थानों पर जरूरतमन्द लोगों को यह सूखा राहत राशि प्राप्त नहीं हुई है। इस सूखे या बाढ़ और प्राकृतिक आपदाओं से निपटने के लिए स्थायी उपाय होने चाहिएं, वास्तव में इस सूखे और बाढ़ से निपटने के लिए स्थायी उपाय करने पर जो खर्च आयेगा उसकी अपेक्षा राहत कार्यों पर बहुत अधिक खर्च किया गया है।

मैं इस सम्बन्ध में कर्नाटक सरकार की योजना अर्थात शुष्क भूमि विकास योजना का उल्लेख करना चाहता हूं। इस योजना के अनुसार 10 वर्षों के भीतर 2,000 करोड़ रुपये की लागत से शुष्क भूमि का विकास किया जाना है।

मैं केन्द्रीय सरकार से इस विशाल योजना के लिए कर्नाटक सरकार को उदार सहायता देने का अनुरोध करता हूं।

इस तरह की स्थिति से निपटने के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली को मजबूत करना चाहिए, भारत के ग्रामीण क्षेत्रों में कुशल सार्वजनिक वितरण प्रणाली होनी चाहिये। केवल तभी दलित और जरूरतमन्द लोगों को राहत उपाय प्राप्त होंगे।

हमारे देश में बड़े पैमाने पर वन कटाई हो रही है। ऐसे स्थानों पर जहां पहले सूखे और पानी की कमी सुनने में नहीं आती थी वहां अब ये क्षेत्र सूखे की स्थिति से प्रभावित हैं। वास्तविक की रूप से यह बड़े पैमाने पर पेड़ों को गिराने आदि से हैं। मैं आशा करता हूं कि सरकार विशेषरूप से हमारे प्रधान मन्त्री जी इससे अवगत हैं। इसलिए इस समस्या से निपटने के लिए तुरन्त उपाय किये जाने चाहिएं।

अन्तिम बात यह है कि जो केन्द्रीय सहायता दी जाती है वह शत प्रतिशत होनी चाहिए। अन्यथा राज्य सरकारें···सामना नहीं कर सकती।

श्री गिरधारी लाल डोगरा : राज्य सरकारें इसे क्यों नहीं कर सकती ?

श्री सुरेश कुरूप : संसाधन कहां हैं ? राजस्थान, कर्नाटक जैसे राज्य निरन्तर चार वर्षों से सूखे का सामना कर रहे हैं···

श्री गिरधारी लाल डोगरा : उनके पास संसाधन हैं। यह सही दृष्टिकोण नहीं है।

श्री सुरेश कुरूप : माननीय सदस्य की सूचना के लिए मैं सातवें वित्त आयोग की सिफारिश का उल्लेख करना चाहता हूं। सातवें वित्त आयोग ने साफ-साफ सिफारिश की है···

कृषि और सहकारिता विभाग में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : आठवें वित्त आयोग की बात करें। यह अब पुराना हो गया है।

श्री सुरेश कुरूप : सातवें वित्त आयोग ने सिफारिश की है कि उन राज्यों को जो 4 या 5 वर्षों से निरंतर सूखे की स्थिति का सामना कर रहे हैं, उन्हें यह सहायता शतप्रतिशत दी जानी चाहिए। उन्होंने इसकी सिफारिश की है। मैं आशा करता हूं कि मन्त्री जी इससे अवगत हैं।

श्रीमती बसव राजेश्वरी (बेल्लारी) : प्राकृतिक आपदाओं की स्थिति पर आज की चर्चा में शामिल होने पर मुझे बहुत खुशी है।

कर्नाटक की स्थिति बहुत खतरनाक है। पिछले 3 वर्षों से वर्षा पूरी तरह से नहीं हुई है और इस वर्ष राज्य बहुत अधिक प्रभावित हुआ है। कर्नाटक के लगभग 147 खण्ड प्रभावित हुए हैं जिसमें लाखों लोग रहते हैं। पहले से ही लाखों लोग पड़ोसी राज्यों में रोजगार की तलाश में चले गये हैं। पशु बूचड़खानों में भेज दिए गये हैं। चारे की कमी के कारण अधिकतर पशु मर गये हैं। लोग रोजगार की तलाश में इधर-उधर घूम रहे हैं। राज्य सरकार ने इस समय प्रभावित लोगों के लिए रोजगार की व्यवस्था की है। प्रत्येक खंड में राज्य सरकार ने गौशाला व्यवस्था की है जिसमें सैकड़ों प्रभावित पशुओं को रखा गया हैं।

केन्द्रीय सरकार ने पहले से ही दो बार कर्नाटक में दल भेजे हैं। पहले दल के दौरे के बाद केन्द्रीय सरकार ने एक बड़ी धनराशि दी है।

7.37 म० प०

(श्री शरद दिघे पीठासीन हुए)

शुरू में कर्नाटक सरकार ने 151 करोड़ रु० का प्रस्ताव किया है। इसके लिए केन्द्र सरकार ने 53 करोड़ रुपये की मंजूरी दी है, और उनमें से 43 करोड़ रुपये पहले ही दे दिए हैं। इसके बाद कर्नाटक सरकार ने केन्द्र सरकार के पास 260 करोड़ रुपए का एक और प्रस्ताव रखा है।

[श्रीमती बसव राजेश्वरी]

आदरणीय मंत्री श्री बूटा सिंह ने कर्नाटक के कुछ प्रभावित क्षेत्रों का दौरा करके बड़ी कृपा की। वहां से वापस आने के बाद उन्हें वहां की चिंताजनक स्थिति का पूरा आभास हो गया और उन्होंने तुरन्त हजारों टन चारा प्रभावित जानवरों के लिए नि:शुल्क भेज दिया। अधिकतर कुएं सूख गए हैं और कई गांवों में पीने का पानी नहीं है। अधिकतर 'बोर वैल' (कुएं) तो पहले ही सूखे पड़े हैं और लोगों को पीने के पानी की कमी का सामना करना पड़ रहा है तथा पशुओं के लिए खाने का हरा चारा उपलब्ध नहीं है। राज्य सरकार ने अपने खेतों में जहां पानी उपलब्ध है पशुओं के लिए हरा चारा बोने की योजना बनाई। इसलिए, इस दृष्टि से मैं सरकार से अगली फसल की कटाई मौसम तक इस समस्या को सुलझाने के लिए कुछ सुझाव दूंगा।

केन्द्र को वर्तमान कुओं को अधिक गहरा करने के लिए अभाव—राहत उपलब्ध करानी चाहिए और राज्य सरकारों को साइक्लोनिक रिग्स देकर 'बोर वैल' (कुओं) को भी गहरा कराया जाना चाहिए।

दूसरे शुष्क भूमि विकास जैसी योजनाएं जैसे बांध की रूपरेखा और नाले पर बांध के लिए स्वीकृति की जानी चाहिए। ढेंकली सिंचाई—जहां पर लगातार पानी और उठाने वाले बांध हैं जिन पर कम व्यय होता है, को जल्दी ही हाथ में लेना चाहिए जिससे बहुत अधिक सूखाग्रस्त क्षेत्रों को स्थायी रूप से राहत दी जा सके। इस समय जो रोजगार उपलब्ध कराया जाता है, वह पर्याप्त नहीं है। अधिकतर रोजगार लगातार उपलब्ध नहीं करवाये जाते। दो या तीन दिन तक रोजगार उपलब्ध करवाया जाता है और फिर काम रोक दिया जाता है और 15 दिन के बाद फिर कार्य शुरू कर दिया जाता है। ऐसा नहीं किया जाना चाहिए। जब व्यक्ति को रोजगार दिया जाता है तब उसको लगातार रोजगार देना चाहिए। जब काम समाप्त हो जाये और अगला काम जितनी जल्दी हो सके शुरू करना चाहिए।

महोदय, भुगतान करने में देरी होती है। इसे पूर्णतया समाप्त किया जाना चाहिए अभाव कार्य हाथ में लेते समय ठेकेदारों की अवहेलना करनी चाहिए।

लेकिन अब हम देखते क्या हैं अभाव ग्रस्त समय में भी निर्माण कार्यों को देने को ठेकेदारों को देने को प्रोत्साहन दिया जाता है। केन्द्रीय सरकार विभिन्न राज्यों में दी गई राशि के उचित उपयोग होने पर निगरानी रखे।

अन्त में कर्नाटक राज्य सरकार को अधिक अन्न देने का सुझाव आदरणीय मन्त्री को देती हूं। केन्द्र सरकार कर्नाटक सरकार को जितना वे चाहें अन्न देने के लिए तैयार है। फिर भी उन्होंने कोई प्रस्ताव नहीं भेजा कि उन्हें कितने अनाज की आवश्यकता है। माननीय प्रधान मन्त्री जी श्री राजीव गांधी ने आदिवासियों और कमजोर वर्गों को रियायती मूल्यों पर अन्न दिलाने की कृपा की, इस विषय में मैं सुझाव देती हूं कि जिन राज्यों में आदिवासी नहीं हैं, वहां अनुसूचित जातियों, जनजातियों और

कमजोर वर्गों के लोगों को सूखाग्रस्त क्षेत्रों में रियायती मूल्यों पर अन्न उपलब्ध कराया जाना चाहिए। लोगों को 6 से 8 महीने तक रोजगार दिलाने के लिए केन्द्र सरकार को कोई स्थायी योजना बनानी चाहिए। केन्द्रीय सरकार द्वारा केवल कर्नाटक राज्य के लिए विशेष योजनाएं बनाई जानी चाहिए। इसकी तुलना अन्य राज्यों से नहीं की जानी चाहिए। क्योंकि वहां स्थिति प्रतिदिन बिगड़ती जा रही है, रोजगार सुविधा, पशुओं के लिए चारा और जरूरतमन्दों के लिए अन्न उपलब्ध करवाने के लिए विशेष योजनाएं शुरू की जानी चाहिए। मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करना चाहूंगी कि वे एक बार फिर सूखा ग्रस्त क्षेत्रों विशेष रूप से बैल्लारी क्षेत्र जहां से मैं आती हूं सबसे अधिक प्रभावित है का फिर से दौरा करें और यथा सम्भव शीघ्र कुछ समाधान ढूंढने चाहिए। मैं माननीय मन्त्री से कर्नाटक राज्य के लिए कम से कम 50 करोड़ रुपये देने के लिए आग्रह करती हूं। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करती हूं।

[हिन्दी]

श्री महेन्द्र सिंह (गुना) : माननीय सभापति महोदय, मैं जो नैचुरल कैलेमिटीज होती हैं, इसके ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। चूंकि समय बहुत कम है, इसलिए मैं अपने को अपने प्रदेश तथा अपने क्षेत्र में जो खास तौर से नुकसान हुआ है ओले वृष्टि से, उस तक ही सीमित रखूंगा।

सभापति महोदय, नैचुरल कैलेमिटीज किसी भी तरह की हों, उनके लिए केन्द्रीय शासन को पुनर्विचार करना चाहिए कि अगर इस प्रकार से अचानक मुश्किल आ जाए, तो ऐसे कार्यों के लिए किस प्रकार से सहायता दी जा सकती है। मध्य प्रदेश के मेरे क्षेत्र में दो-दो और तीन-तीन बार, आठ-आठ दिन के अन्तराल के बाद, रह-रहकर ओलावृष्टि हुई है। मेरे क्षेत्र के शिवपुरी और गुना में कई क्षेत्र तो ऐसे हैं जहां पर कि इस ओलावृष्टि से 90 से 95 प्रतिशत तक फसल खराब हुई है। शिवपुरी में 364 और गुना में 678 गांवों में ओले पड़े हैं। इसमें लगभग 25 प्रतिशत फार्म ऐसे थे जिनमें लगभग 90 से 95 प्रतिशत तक का नुकसान हुआ है। मैं इस मामले में राज्य शासन की तारीफ करना चाहूंगा, अपने मुख्य मन्त्री श्री मोतीलाल बोहरा की भी तारीफ करना चाहूंगा कि उन्होंने तत्काल, इमीडिएट रिलीफ पहुंचाई। हमारे शिवपुरी जिले में उन्होंने 11 लाख 33 हजार रुपये की सहायता तत्काल पहुंचाई। इसी तरह हमारे गुना जिले में उन्होंने एन० आर० ई० पी० और आर० एल० ई० जी० पी० के अन्तर्गत 30.83 लाख रुपये की सहायता तत्काल उपलब्ध कराई। गुना जिले में आज 144 कार्य चल रहे हैं और इन कार्यों के लिए 37.85 लाख रुपये का आवंटन किया गया है और वहां 11.35 मीट्रिक टन अनाज उपलब्ध कराया गया है।

इसी प्रकार हमारे क्षेत्र के अलावा मध्य प्रदेश के भोपाल, जबलपुर, विदिशा, ग्वालियर, मुरैना, अम्बा, रतलाम, मंदसौर, उज्जैन, देवास व होशंगाबाद जिलों के लिए भी सहायता उपलब्ध हुई। इस सिलसिले में हमारे प्रदेश के मुख्य मन्त्री जी ने जो सराहनीय कार्य किया है, उससे किसानों को बहुत अच्छी राहत पहुंची है।

[श्री महेन्द्र सिंह]

हमारे प्रदेश से जो रेल राज्य मन्त्री श्री माधव राव सिन्धियां हैं, वह भी हेलीकोप्टर से ओला-पीड़ित क्षेत्रों में गये। वहां के लोगों को इस बात का अहसास हुआ कि मुसीबत के समय हमारे मुख्य मन्त्री और केन्द्र में जो हमारे माननीय मन्त्री हैं, वह कम से कम पीड़ित क्षेत्र में इस संकट के समय आये और उन्होने जाकर व्यक्तिगत रूप से देखा कि किसानों को राहत मिली। हमारे मध्य प्रदेश शासन के द्वारा जो कार्य किया गया है, मैं उससे संतुष्ट हूं, लेकिन चूंकि उनकी अपनी सीमा है इसलिए वह एक सीमा तक ही मदद कर सकते हैं। ऐसे संकट के समय किसानों को पूरी तरह से राज्य शासन मदद नहीं दे सकता है, इसलिए मैं मध्य प्रदेश या किसी भी राज्य शासन को मुसीबत को समझ सकता हूं और मैं मांग करता हूं कि ऐसे समय केन्द्रीय सरकार को तत्काल टीम भेजनी चाहिए जिससे उनका जितना भी नुक्सान हुआ है, वह देखे और ऐसा कोई मापदंड बनाया जाना चाहिए जिससे कि किसानों को सही राहत मिले।

मैं चाहता हूं कि केन्द्रीय शासन इसके लिए अलग से एक कोष कायम करे जिससे तत्काल प्रदेशों को सहायता भिजवाई जा सके। यहां से टीम्स जाती है, वह जाकर निरीक्षण करती हैं, यह काम तुरन्त केन्द्रीय शासन को कराना चाहिए, उसके बाद जो मापदंड हो, उसके हिसाब से राशि पहुंचा सकते हैं।

मेरा यह भी अनुरोध है कि जहां 50 प्रतिशत से ज्यादा नुक्सान किसानों का हुआ हो वहां पर किसान का लगान माफ होना चाहिए, स्थगित नहीं होना चाहिए। इसी तरह से पर्टिकुलर एरिया में ऋण के द्वारा कम ब्याज से जो सुविधा दी जा सकती हो, वह भी उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

मैं पुन: मध्य प्रदेश शासन की और मुख्य मन्त्री ने जो तत्काल राहत किसानों को दी, उसके लिये उनकी तारीफ करते हुए केन्द्रीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह भी तत्काल दु:खी किसानों को राहत पहुंचाने की कृपा करें।

श्रीमती ऊषा चौधरी (अमरावती) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं मन्त्री महोदय और शासन का आभार मानती हूं कि इस गम्भीर विषय पर यहां चर्चा करने की अनुमति उन्होंने दी है। हम हर सत्र में देखते हैं और कई बार अकाल के बारे में इस सदन में चर्चा करते हैं और किस-किस स्टेट को कितनी-कितनी राशि दी, इसके बारे में मन्त्री महोदय जवाब देते हैं। यह परम्परा चली आ रही है। आज हम प्रधान मन्त्री के नेतृत्व में दिशा बदलना चाहते हैं कि जो हमारी बरसों की परम्परा है, कार्य प्रणाली है, उसको हम बदलना चाहते हैं। यह गलत परम्परा है कि पहले कहीं ओलावृष्टि होती है, उससे नुक्सान होता है, बाद में हम चर्चा करते हैं, बाद में सर्वे होता है और फिर राज्य को मदद कुछ हाल तक हम पहुंचाने की कोशिश करते हैं। यह कहानी हमें हर स्टेट की सुनाई देती है। मैं यह बताना चाहती हूं कि ऐसी कहानियों से बड़ी अच्छी किताब बन सकती है, लेकिन किसी की जिन्दगी नहीं बन सकती है। उसके लिये पहले से उस प्रान्त को ऐसी दूरगामी योजना बनाने के लिए कुछ मदद

करनी चाहिए जिससे वह अपने आप उस समय उसका नियन्त्रण कर सकें। जहां हमेशा अकाल आता है, उस क्षेत्र के लिए ऐसी योजना बनाएं जिससे अकाल आने के बाद भी वह उसका सामना कर सकें। केन्द्रीय सरकार ने कुछ तादाद में उसकी मदद करनी चाही है। यहां कई बातें कई प्रान्तों के लिए बताई गई हैं। यहां संसद में जब हमारे भाई-बहिन बोल रहे थे तो मेरे मन में एक बात आई। महाराष्ट्र का जिक्र दूसरे प्रान्तों के लोगों के मुंह से नहीं हुआ इसलिए कि वे नहीं समझते कि वास्तव में महाराष्ट्र में क्या स्थिति है। जैसे राजस्थान के मरुस्थल में पानी नहीं है लेकिन उस मरुस्थल के जीवन के लिये हम हरएक की आंख में पानी जरूर आ जाता है। वैसे ही महाराष्ट्र में फसल होती है, कपास होती है, संतरों का निर्यात किया जाता है। इसलिए केन्द्रीय सरकार भी वहां के लिये एक अलग क्राइटीरिया लगाती है कि चलो महाराष्ट्र कुछ मांग कर रहा है, वहां इस साल फसल कितनी हुई है, वहां चूंकि जरूरत भी ज्यादा है इसलिए दूसरा क्राइटीरिया वहां पर नहीं लगाया जाता क्योंकि महाराष्ट्र प्रान्त कई योजनाओं में बहुत आगे है। उसकी अपनी एक उत्पादन क्षमता है और वे कई प्लान बनाकर केन्द्र सरकार के पास भेजता है। मेरी अर्ज यह है कि महाराष्ट्र की एक दूसरी हालत है।

इसलिए शासन से मेरी अर्ज है कि महाराष्ट्र की एक दूसरी ही हालत है और जहां से मैं आई हूं वहां जो वाटर लेवल है, वह नीचे जा रहा है। इस पहाड़ी इलाके में ऐसी हालत है कि पानी का साधन ही उपलब्ध नहीं है। जहां से पीने का पानी और खेत के लिए पानी दे सकें। इसलिए वहां के लिए मैं चाहती हूं कि दो प्रकार की योजनाएं बनाई जाएं। जहां बारिश का पानी आ जाता है, उसको रोक कर जमीन के ऊपर लाएं जिससे महाराष्ट्र के लिये, आगे के लिये सुविधा बन सके। अभी दो साल से महाराष्ट्र में पानी की जो कमी है वहां दस हजार से ज्यादा गांवों में पेयजल का संकट है। इसके लिये केन्द्र सरकार से काफी मदद मांगी गई है। लेकिन हमने देखा है कि दस परसेंट मदद भी केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकार को नहीं दी है। मैं चाहती हूं कि राज्य सरकार ने जितनी भी मदद की मांग की है, पीने के पानी के लिए या अकाल ग्रस्त लोगों की मदद करने के लिए वह तुरन्त दी जाये।

इसी के साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहती हूं कि हर साल केन्द्रीय सरकार पूरे देश में अकाल के सम्बन्ध में ढाई-तीन सौ करोड़ रुपये की मदद देती है। यदि दूरगामी प्रोग्राम बनाने के लिए इस धन का उपयोग किया जाये, तो शायद हर साल यह मरहम पट्टी करने का काम नहीं करना पड़ेगा। चूंकि समय कम है, इसलिए मैं कहना चाहूंगी कि मैं विदर्भ से यहां पर आई हूं। अमरावती का जिक्र आपने भी किया है। विदर्भ में कुछ मराठवाड़े के जिले और खानदेश जिसको कहते हैं वहां के कुछ जिले, यानी अमरावती से लेकर जलगांव तक, सात जिलों में अभी ओला वृष्टि हुई है। अभी पिछले महीने एक हजार से ज्यादा गांव प्रभावित हुए हैं पंद्रह जाने भी गई हैं तथा चालीस लोग घायल हुए हैं। अनेकों हैक्टेयर जमीन ही नहीं, सन्तरे की फसल भी बर्बाद हो गई है। उन्होंने कुछ योजनाएं भेजी हैं। मैं वित्त मन्त्री जी की आभारी हूं कि उन्होंने फलों के लिए फसल बीमा योजना लागू करने की बात अपने बजट में कही है, मैं इसके लिए उनको बहुत धन्यवाद देती हूं लेकिन मैं कहना चाहती हूं कि आज विदर्भ के अन्दर सिर्फ सन्तरे, केले या अन्य फल ही नहीं, उसके साथ पेड़-के-पेड़ ऊपर आ गये हैं, टूट गये हैं। इसलिए किसानों की पूरी फसल के लिए बीमा योजना होनी चाहिए। आप समझते होंगे कि इस योजना को पूरी तरह

[श्रीमती ऊषा चौधरी]

से इम्पलीमेंट करने में कठिनाई होगी, परन्तु यदि हम दोबारा हरित क्रान्ति चाहते हैं, तो किसान जो भी फसल पैदा करें, उसके लिए फसल बीमा योजना केन्द्रीय सरकार लागू करे। इसकी मांग करते हुए, विदर्भ के लिए भी मैं कुछ मांग करना चाहती हूं।

पिछले दो बार जो वहां ओले गिरे हैं, उनसे काफी नुक्सान हुआ है। इसलिए मैं चाहती हूं कि पहले 14 करोड़ की मांग राज्य सरकार ने ओला वृष्टि के लिए भेजी थी, उसको बढ़ा कर अब 20 करोड़ या इससे भी ज्यादा कर दिया, तो अच्छा होगा। अमरावती के पिछड़े हुए क्षेत्र और खंजा के पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए यदि आप राशि दें, तो वहां की जनता को लाभ होगा।

इन शब्दों के साथ मैं आपका आभार मानती हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

***श्री भद्रेश्वर तांती** (कलियाबोर) : सभापति महोदय, मैं आपका अभारी हूं कि आपने मुझे सूखे और प्राकृतिक आपदाओं से उत्पन्न होने वाली स्थितियों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है। सूखा और दूसरी प्राकृतिक आपदाएं हर वर्ष हमारे देश में अवश्य ही आती हैं। यह कोई नई बात नहीं है लेकिन केन्द्रीय सरकार ने इस बुराई को रोकने के लिए कौन से कारगर कदम उठाए हैं। हम देखते हैं कि हर वर्ष बाढ़ और सूखे से प्रभावित लोगों को राहत के नाम में भारत सरकार द्वारा हजारों करोड़ रुपये की राशि खर्च की जाती है। जब कभी हमारे देश के भिन्न-भिन्न भागों में ऐसी प्राकृतिक आपदाएं आती हैं तो भारत सरकार द्वारा बड़ी राशि देने की प्रथा बन गई है। मैं इस बात से सहमत हूं कि भारत सरकार हर वर्ष बहुत बड़ी राशि खर्च कर रही है।

जहां तक असम का प्रश्न है यह हमारे देश का एक सीमावर्ती राज्य है जहां बहुत सारी समस्याएं हैं और बाढ़ असम की सबसे बड़ी दुश्मन है। महोदय मुझे खेद से कहना पड़ रहा है कि असम के लोगों को दी गई राहत बिल्कुल नगण्य है। राहत के नाम पर जो राशि भारत सरकार देती है उसका बड़ा भाग बड़े-बडे भ्रष्ट अधिकारी हड़प लेते हैं। महोदय, मैं यहां आपको एक उदाहरण देना चाहता हूं। अगर किसी व्यक्ति का घर, सम्पत्ति और खड़ी फसलें नष्ट हो जाती थी तो कांग्रेस सरकार, जो उस समय सत्ता में थी, वह केवल एक कम्बल, एक मच्छरदानी और 50 रुपये की राशि दिया करती थी। यह भी केवल लोक सभा और राज्य विधान सभा के चुनावों से केवल कुछ दिन पहले ही किया गया था। महोदय, आप उन दरिद्र लोगों की स्थिति का भलीभांति अन्दाजा लगा सकते हैं। सभ्य समाज में सारा परिवार साथ-साथ नहीं सोता है। 5 जून 1985 को नागालैंड के मेरापानी नामक गांव में जो असम की सीमा के साथ है। वहां नागाओं ने आक्रमण किया और 1800 घरों को जला

*मूलतः असमिया में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

दिया और 500 लोग मारे गये। असम में कांग्रेस 'इ' सरकार ने प्रत्येक परिवार को पिछले चुनावों के थोड़े पहले एक कम्बल दिया और राहत के नाम पर मनुष्य का मूल्य गिरा दिया।

अगला मुद्दा यह है कि जब बाढ़ समाप्त हो जाती है केवल तभी राज्य सरकार के अधिकारी बड़ी धीमी गति से कार्य करते हैं। राहत के नाम पर 50 रु० से 500 रु० तक एक परिवार को दिये जाते हैं। महोदय अगला मुद्दा यह है कि काजीरंगा क्षेत्र में जब कभी जंगली हाथी द्वारा किसी मनुष्य को मार दिया जाता है तो उसके सम्बन्धी परिवार को क्षतिपूर्ति के केवल 50 रु० दिये जाते हैं और वह राशि भी समय पर नहीं दी जाती··· (व्यवधान) ···यह राशि 50 रुपये से 5000 रु० तक बढ़ानी चाहिए।

दूसरा मुद्दा यह है कि असम और नागालैंड की सीमा पर 'मेरा पानी' नामक गांव है यहां पर असम के बहुत से ग्रामीण निर्दयता से मारे गये थे उस समय कांग्रेस 'इ' की सरकार ने इन सब घटनाओं की ओर कोई ध्यान नहीं दिया। चुनावों के पश्चात् असम में ए० जी० पी० की सरकार स्थापित होने के बाद मृतक लोगों के आश्रितों को कुछ मुआवजा देने के लिए तत्काल कदम उठाये गये। लेकिन राज्य के खजाने की हालत बहुत नाजुक है। इसलिए मैं केन्द्र सरकार से कम से कम 10 करोड़ रुपये देने का अनुरोध करता हूं जिससे असम के जरूरतमंद लोगों को मुआवजा दिया जा सके। मैं केन्द्रीय सरकार से जोरदार अपील करता हूं कि असम के लोगों की मदद के लिए सहायता का हाथ बढ़ायें, जिससे असम के लोगों को कुछ तसल्ली हो।

8.00 म० प०

महोदय, मैं असम से एक निर्वाचित सदस्य हूं इसलिए इस प्रतिष्ठित सदन में मुझे अपने विचार प्रकट करने का प्रत्येक अधिकार है। मुझे बहुत दुःख है कि जब मैं अपना पहला भाषण दे रहा हूं तो सरकारी बैंचों से वरिष्ठ सदस्य बहुत अधिक चिल्ला रहे हैं। महोदय 5 जून, 1985 का दिन भारत के इतिहास में एक प्रसन्नतावर्धक दिन माना जाता है। जहां तक मेरा पानी का सम्बन्ध है और मैं सोचता हूं कि ऐसी घटनाएं भविष्य में विश्व के किसी कोने में भी नहीं घटेगी। 'मेरा पानी' गांव के कम से कम 500 मनुष्य, औरतें और बच्चे नागाओं द्वारा मार दिये गये थे। उस समय की असमी सरकार ने उस शिकार हुए लोगों को तुरन्त सहायता नहीं दी। यह शर्म की बात है। अब असम में ए० जी० पी० सरकार सत्ता में आ गई है और हम उन दयनीय लोगों के काम पूरा करने और आंसू पोंछने का भरसक प्रयत्न कर रहे हैं। महोदय आवश्यकता के समय असम की सहायता करना क्या भारत सरकार का कर्तव्य नहीं है। केन्द्रीय सरकार हमेशा एकता और संगठन की बात करती है लेकिन राष्ट्रीय एकता और संगठन को बढ़ाने का क्या यही ढंग है। महोदय, असम के लोग बहुत शान्तिप्रिय हैं। यह सारे संसार को मालूम है। राष्ट्र के लिए हम बहुत सी चीजें न्यौछावर कर रहे हैं। महोदय, क्या मैं एक प्रश्न पूछ सकता हूं कि पिछले 38 वर्षों से असम सरकार को क्या मिला। शक्तिशाली ब्रह्मपुत्र नदी हर वर्ष असम में बाढ़ ला रही है। हम केन्द्र सरकार से पर्याप्त मात्रा में धन देने के लिए कह रहे

[श्री भद्रेश्वर तांती]

हैं जिससे कि बाढ़ को नियन्त्रित किया जा सके। दुर्भाग्यवश केन्द्र ने हमेशा हमारे साथ सौतेला व्यवहार किया है।

केन्द्र सरकार ने ब्रह्मपुत्र नियंत्रण बोर्ड का गठन किया है पर वह कागजों में ही है। यह सफेद हाथी के समान है। केन्द्र सरकार ने हजारों करोड़ रुपये खर्च किए हैं पर कोई परिणाम नहीं निकला है। बहुत सालों से असम की हर मामले में उपेक्षा की जा रही है। माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर विचार करें और ब्रह्मपुत्र नदी की बाढ़ को कारगर ढंग से नियंत्रित करने के लिए कम से कम एक सौ करोड़ रुपये आबंटित किए जाएं। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि अगर मोश्याकुल कटाव को तत्काल रोका नहीं गया तो सारा बोकाखट क्षेत्र शीघ्र ही ब्रह्मपुत्र में डूब जाएगा और सैकड़ों किसान बेघर हो जाएंगें। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको एक बार फिर धन्यवाद देता हूं और इन शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री दिलीप सिंह भूरिया (झाबुआ) : सभापति महोदय, मैं भी इस सूखे और प्राकृतिक आपदाओं की चर्चा में अपने विचार प्रकट करना चाहता हूं।

सन् 1984-85 में मध्य प्रदेश में 23 जिलों में सूखा पड़ा था, इस वर्ष 12 जिलों में भयंकर सूखा पड़ा हुआ है। इन 12 जिलों में से 7 जिले गत वर्ष भी सूखे की चपेट में थे और इस वर्ष भी हैं।

सभापति महोदय, इन 12 जिलों के 20,102 गांवों में से 13,508 गांव सूखे की चपेट में हैं। इन 12 जिलों की जनसंख्या 1 करोड़ 10 लाख है। जिसमें से 80 लाख जनसंख्या इस सूखे के अभिशाप की भोग रही है। इन जिलों में करीब 1 करोड़ 30 लाख मवेशी हैं, इसमें से 1 करोड़ 5 लाख का जीवन अंधकार में डूबा हुआ है। आधे से अधिक यहां आदिवासी जिले हैं और 29 जिले ऐसे हैं जहां पानी का कष्ट है। जहां तक सूखा राहत कार्य का सवाल है, राज्य सरकार ने अपनी ओर से अभी तक 75 करोड़ रुपये खर्च किये हैं और भारत सरकार ने करीब 51 करोड़ 11 लाख रुपये दिए हैं, जिसके कारण राज्य सरकार ने 5697 राहत कार्य चला रखे हैं और प्रतिदिन वहां पर 3 लाख 3 हजार श्रमिक काम कर रहे हैं।

सभापति महोदय, मैं खासकर अपनी कांस्टीट्वेन्सी के बारे में बताना चाहता हूं कि मेरे जिले झाबुआ में 15 साल से सूखा पड़ा हुआ है। वहां की करीब 8 लाख पापूलेशन है और उसमें 85 प्रतिशत आदिवासी लोग हैं। वहां पर 15 वर्ष से सूखा पड़ा हुआ है, हर साल सूखा पड़ता है। सरकार थोड़ा बहुत ट्रीटमेंट देती है, उससे ज्यादा लाभ नहीं हो पाता। जिस तरह से आपने राजस्थान की मदद की, आज वह रेगिस्तान मध्य प्रदेश की तरफ बढ़ रहा है। इसलिए जब तक कोई मेजर स्टैप नहीं लिया

जाता तब तक यह समस्या बनी रहेगी। वहां पर बड़ी मात्रा में राहत कार्यों की आवश्यकता है। वहां पर पीने के पानी की समस्या विद्यमान है। वहां पर जब तक ड्रिलिंग मशीनें नहीं पहुंचाई जातीं तब तक लोगों को पीने का पानी नहीं मिलेगा, मवेशियों को घास नहीं मिलेगी, मवेशियों को पानी नहीं मिलेगा, । आठ लाख लोगों में से बहुत लोग करीब एक लाख लोग मजदूरी का काम कर रहे हैं लेकिन अभी भी दो-तीन लाख मजदूर घर पर बैठे हुए हैं। सूखाग्रस्त जिला होने से वहां पर इस तरह की योजना बनाई जानी चाहिए ताकि लोगों को राहत मिले। अंग्रेजों के राज में भी अगर किसी जिले में सूखा पड़ता था तो वहां पर रेलवे लाइन देते थे, बड़े-बड़े बांध बनाते थे और फारेस्ट विकास की योजनाओं को लेते थे, मगर आज हमारी केन्द्र सरकार अध्ययन दल भेजती है। वह घूमकर अपनी रिपोर्ट दे देता है और तुरन्त पैसा दे दिया जाता है, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि इन पैसों से इस समस्या का समाधान नहीं होगा। जो जिले सूखाग्रस्त हैं उनकी आप विशेष रूप से जांच कीजिए और पता लगाइए कि क्यों बार-बार उस क्षेत्र में सूखा पड़ता है। आप उस सूखे को हरियाली में कैसे बदल सकते हैं, इस चीज का जब तक साइंटिफिक निरीक्षण नहीं होगा तब तक उस क्षेत्र का सुधार नहीं हो सकता। आज मध्य प्रदेश के 12 जिले सूखे की चपेट में हैं। वहां भी एक दिन रेगिस्तान बनने वाला है।

मैं खासतौर से मंत्री जी से, खासकर बूटा सिंह जी से निवेदन करना चाहता हूं कि वे मेरी कांस्टीट्वेंसी में आकर देखें, मकवाना साहब भी देखें कि आज उन जिलों की क्या हालत है। इस बारे में मेरा एक सुझाव यह है कि हमारी जो ड्रिलिंग मशीनें ऐसी हों जो 450 फुट 500 फुट तक जा सकें। आज 300 फुट तक पानी नहीं मिल रहा है। इसीलिए इस तरह का ड्रिलिंग मशीनों की वहां पर आवश्यकता है, उनको भेजें ताकि वे वहां पर पानी निकाल सकें तथा वहां की जनता और मवेशियों को पीने का पानी मिल सके, मवेशियों के लिए घास का प्रबन्ध हो सके।

राहत कार्यों में काफी लोगों को मजदूरी का काम नहीं मिल पाता। बहुत से बूढ़े और कमजोर लोग काम नहीं कर पाते, उनको भी उनके स्तर का काम दीजिए।

अभी हमारे बहुत सारे साथियों ने ओले की बात की, मैं भी दिल्ली में था जब यहां ओला गिरा, अगर यह ओला मेरी कांस्टीट्वेंसी में गिर जाता तो मैं भगवान को उसके लिए भी धन्यवाद देता कि कम से कम पीने के पानी की व्यवस्था तो हो जाती। हमारे यहां 12 जिले ऐसे हैं जहां पर सूखा है। अभी वहां पर हमारे प्रधानमन्त्री जी गए थे, उन्होंने पूरे जिले को देखा, आदिवासियों की झोपड़ियों में जा-जाकर देखा कि किस तरह से लोग मौत से जूझ रहे हैं, उनके पास एक समय का भी भोजन नहीं है। ऐसी स्थिति में वहां पर लोग हैं, मैं उनकी स्थिति का वर्णन यहां पर नहीं करना चाहता, मैं उनका प्रतिनिधि हूं। मैंने सेपरेट नोटिस दिया था कि सूखे के बारे में चर्चा हो और मुझे कम से कम आधा घंटे बोलने का समय दिया जाए, ताकि मैं वहां की स्थिति का पूरा वर्णन कर सकूं। इस तरह के जो जिले हैं उनकी समस्याओं को मंत्री महोदय देखें। और उनकी समस्या का हल करें। आज जो लोग मरते-मरते जिन्दगी जी रहे हैं, उनको दस रुपये का भी रोजगार नहीं मिलता। हजारों की तादाद में डिग्री होल्डर्स हैं जो कहते हैं मजदूरी पर ही नौकरी लगवा दो। ऐसी वहां की कन्डीशन है।

[श्री दिलीप सिंह भूरिया]

मुझे बहुत कुछ बोलना था, लेकिन अनुशासन का सिपाही हूं इसलिए ज्यादा नहीं बोलूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री गिरधारी लाल डोगरा (ऊधमपुर) : सभापति महोदय, यह एक ऐसा मसला है जिस पर हर दफा यहां पर डिसकस किया जाता है। कोई न कोई इस किस्म का मसला सरदार साहब और मकवाना साहब के सामने लेकर आ जाते हैं। क्या कभी सोचा है कि हमारे मुल्क की क्या हालत है।...(व्यवधान) एक्साइज ड्यूटी या इनडायरेक्ट टैक्स लगाते हैं तो शोर हो जाता है। जब फाइनेन्स कमीशन की बात आती है तो भी शोर मचाते हैं और ब्याज से ज्यादा रुपया ले जाते हैं। गवर्नमेंट के पैसे लेकर खा जाते हैं और गरीब लोगों की मदद नहीं करते हैं। जब इस तरह की गड़बड़ करते हैं तो उनको फेस करने के लिए तैयार रहना चाहिए।...(व्यवधान) मुल्क खराब हो रहा है क्योंकि पता नहीं फाइनेंस कंट्रोल क्यों कमजोर हो गया है। पता नहीं सेन्टर में क्यों कमजोर किस्म के मिनिस्टर आ गए हैं जो भी शोर करता है उनमें सब कुछ ले जाता है। यह देखने में आया है कि किसी कि सरहद से अगर पानी गुजरता है तो वह कहता है, यह हमारा है। अगर मेरे घर के सामने में कोई गाय गुजरती है तो इसका मतलब यह नहीं कि वह मेरी है यदि कोई ट्रक पंजाब की सड़क से जाता है तो क्या वह पंजाब का हो गया। इस किस्म की बातें क्यों मानी जाती हैं। जो गलत बातें हैं उनको फेस करना चाहिए। सेन्ट्रल गवर्नमेंट का काम है कि हर स्टेट को देखा जाए कि कैसे मदद करनी है। अगर कोई गलत काम करता है तो चाहे किसी भी पार्टी की गवर्नमेंट हो उसको हटा देना चाहिए।...(व्यवधान) कई किस्म के विभाग बनाये हुए हैं और इकोलाजी या फारेस्ट आदि वह कानून पास करवा लेते हैं मगर मौके पर उनका उल्टा असर होता है। साऊथ में आपको पानी नहीं मिलेगा। क्योंकि मध्य प्रदेश के जंगल धड़ाधड़ कट रहे हैं। हिमालय नंगा हो गया है, आपको पानी कहां से मिलेगा। क्या कभी आपने देखा कि बाढ़ कैसे आती हैं। हमारे यहां रावी के साथ मिलने वाली एक छोटी नदी उज है। उसमें बड़े-से-बड़े फ्लड में 50 हजार क्यूसेक पानी था परन्तु 4 साल में वहां $1\frac{1}{2}$ लाख क्यूसेक पानी हो गया क्योंकि पहाड़ों पर जंगल कट गए हैं।...(व्यवधान) मैं आपसे सिर्फ यही कहना चाहता हूं कि जहां पहले उस ट्रिब्यूटरी में 50 हजार क्यूसेक पानी था, एक ही साल में उसकी मात्रा बढ़कर $1\frac{1}{2}$ लाख क्यूसेक हो गई और उसकी वजह से सब कुछ बह गया, हमारा काफी नुकसान हो गया। उसका कारण यही था कि हमारे यहां जंगलात कटते जा रहे हैं और उसी वजह से यह सारा नुकसान हो रहा है। हमारे यहां बहुत सा पहाड़ी और कण्डी का इलाका भी है। सब जगह एक जैसी स्थिति है। मेरा निवेदन है कि आप उसके लिए कुछ अरेंजमेंट कीजिए, उसमें जहां पानी आ सकता है वहां दें।

सबसे बड़ी बात आपको यह करनी चाहिए कि आप एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटीज को कहें कि जहां जो फसलें पैदा हो सकती हैं, वहां उनकी आईडेंटिटी करें और पैदा करने पर जोर दें। ज्यादा-से-ज्यादा मात्रा में दरख्त लगाईये क्योंकि जब दरख्त लगेंगे तो बारिश होगी और उससे हरियाली आयेगी और सब कुछ होगा (व्यवधान)

मैं इन बातों को इसलिए कह रहा हूं क्योंकि इनका बहुत महत्व है। यदि आप किसी बात को बेकार समझते हैं तो उसको काट दीजिए। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप एग्रीकलचर को यूनिवर्सिटीज को इस ओर काम करने के लिए कहिए। वह देखें कि तमाम इण्डिया में कहां क्या हो सकता है। अगर आप हर जगह चावल ही पैदा करते रहेंगे, और कुछ नहीं करेंगे तो इससे काम चलने वाला नहीं है। इसलिए नई बात करने की जरूरत है। क्योंकि इस मुल्क में कई जगह पीने का पानी भी पूरा नहीं है और जमीन में उसकी सतह नीची होती चली जा रही है। इसलिए आपको इस प्रौब्लम को देखते हुए ऐसा तो करना ही पड़ेगा। चूंकि दरख्त कटते जा रहे हैं इसलिए जमीन का पानी नीचे जा रहा है। इसलिए किसी ने शोर मचाया, रुपया मांगा और आपने दे दिया, कुछ कर दिया तो इस तरह से कुछ बनने वाला नहीं है। वैसे तो मैं इस विषय पर बहुत कुछ कहना चाहता था, परन्तु सभापति जी की नाराजगी को देखते हुए, अपनी बात खत्म करता हूं। वैसे मैं सैटिस्फाई नहीं हूं। अब मुझे पता नहीं किसका शुक्रिया अदा करूं।

[अनुवाद]

अध्यक्षपीठ का सम्मान करते हुए मैं बैठ जाता हूं लेकिन यह अनुचित है। अन्यथा हम तो सारी रात बैठने को तैयार हैं।

[अनुवाद]

श्री डी० पी० जदेजा (जामनगर) : महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे यह अवसर दिया। मैं कुछ बातें दोहराऊंगा जिनका उल्लेख मैंने तीन महीने पूर्व शीतकालीन सत्र के दौरान किया था।

लेकिन ऐसा करने से पूर्व राहत कार्यों के सम्बन्ध में, मैं सरकार को बधाई देना चाहता हूं। गुजरात के परोपकारी लोगों ने सरकारी सहायता से पशु शिविर लगाए हैं। वहां ये परियोजनाएं संतोषजनक ढंग से काम कर रही हैं। लेकिन आज गंभीर स्थिति यह है: मैं गुजरात के ऐसे हिस्से अर्थात सौराष्ट्र के पश्चिमी क्षेत्र का रहने वाला हूं जहां कम से कम 500 किलोमीटर तक कोई बारहमासी नदी नहीं है, ऐसा कोई तालाब नहीं है जहां पूरी गर्मी तक पानी रहे और न ही भूमिगत जल है। हमें पानी कहां से मिलेगा ?

इस क्षेत्र की जनसंख्या कम से कम 30 लाख है इन 30 लाख लोगों के पास कुछ महीने बाद पेय जल का कोई साधन नहीं रहेगा यह बात मैंने तीन महीने पहले कही थी। इसे मैं फिर दोहरा रहा हूं।

मैं यह भी कहूंगा कि मई-जून में ऐसा वक्त भी आएगा जब ये तीस लाख लोग यहां से चले आएंगे। सुझाव दिए जा चुके हैं। क्या सरकार इन प्रस्तावों को कार्यान्वित करने पर विचार करेगी ? एक प्रस्ताव रेलों से राजकोट तक पानी लाने का है। आप इस पर विचार कर रहे हैं। लेकिन यह बहुत

[श्री डी० पी० जदेजा]

खर्चीली योजना है। गुजरात से सौराष्ट्र में पानी क्यों लाया जाए ? भारतीय जहाजरानी निगम के तेल के अतिरिक्त टैंकरों के माध्यम से पेयजल क्यों नहीं लाया जाए ? यह पानी आप बन्दरगाहों तक ला सकते हैं, क्योंकि सौराष्ट्र और कच्छ में अधिकतम मध्यवर्ती बन्दरगाह हैं। आप टैंकरों में बन्दरगाहों तक पेयजल ला सकते हैं जहां से पानी को रेलों के टैंकरों में भरकर प्रभावित क्षेत्रों तक पहुंचाया जा सकता है। यही एक उपाय है जिससे आप इस क्षेत्र को बचा सकते हैं।

जहां तक सौराष्ट्र का सम्बन्ध है, हमारे पास भूमिगत जल नहीं है। आप पाइपलाइनों से जल लाएंगे नहीं। मैं 15-20 लाख लोगों को वहां से जाते नहीं देख सकता।

नलकूप खोदे गए हैं। मेरा विश्वास है कि सरकार को पता होगा कि, इनमें से 60% नलकूप काम नहीं कर रहे हैं। उनमें पानी उपलब्ध नहीं है। शेष 40% में पानी है पर उनमें से अधिकांश 2 महीने के अन्दर सूख जाएंगे। सौराष्ट्र को पेयजल उपलब्ध कराने के लिए नलकूप विकल्प नहीं हैं। भारतीय जहाजरानी निगम और भारतीय रेल के समन्वय से आप पश्चिम सौराष्ट्र के सूखा पीड़ित क्षेत्रों की सहायता कर सकते हैं।

मैंने एक प्रस्ताव रखा था कि तटीय क्षेत्र की नगरपालिकाएं, पेयजल समस्या से प्रभावित होने वाली नगर पालिकाएं फ्लश सिस्टम के लिए खारे पानी का उपयोग करें, ताकि उस क्षेत्र में 40% पेयजल बचाया जा सके।

आजकल, पेयजल का राशन कर दिया गया है। नगर पालिकाएं पहले दिन में दो बार पानी देती थीं पर अब वे तीन दिन में एक बार देती हैं और वह भी राशन पर। तटीय क्षेत्र में ऐसे शहर हैं जहां एक बाल्टी पानी एक रुपए में मिल रहा है। अभी पांच महीने बाकी हैं। मैंने यह भी उल्लेख किया था कि हमें खारे पानी को पीने योग्य पानी बनाने की प्रक्रिया का उपयोग करना चाहिए। ऐसा पवन ऊर्जा द्वारा किया जा सकता है। समस्त भारत में तमिलनाडु के हिस्से के साथ-साथ सौराष्ट्र और कच्छ ही ऐसे आदर्श स्थल हैं जहां यह काम पवन ऊर्जा द्वारा किया जा सकता है। चलिए इस दिशा की ओर पहल की जाये ताकि ईश्वर न करे अगर अगले साल खराब मौसम हो तो कम से कम कुछ तो किया जा सके।

जिन दूर दराज के क्षेत्रों में किसी अन्य स्रोत से पेय जल नहीं मिलता वहां आर०पी०ओ० नामक प्रणाली का उपयोग किया जा सकता है। इसका विस्तार से अध्ययन क्यों न किया जाए ? अगर गाड़ियों का आयात करना है तो उनका आयात अभी कर लिया जाये, क्योंकि जरूरत पड़ने पर उनका आयात करने से सहायता नहीं मिलेगी। मैं जानता हूं कि यह थोड़ी खर्चीली योजना है पर इस बात पर विचार करते हुये कि आप किसी और माध्यम से पानी नहीं दे सकते तो यही तरीका है जिससे आप इन दूर-दराज के गांवों को पेयजल उपलब्ध करा सकते हैं।

ग्रीष्म ऋतु अभी-अभी शुरू हुई है। अगले महीने तक उन क्षेत्रों में गर्मी पड़नी भी शुरू हो जाएगी जहां पेयजल नहीं है। सफाई की व्यवस्था बहुत खराब है। व्यवस्था इतनी खराब है कि एक दो महीने में इस क्षेत्र में बीमारी फैल जाएगी। एक स्वास्थ्य दल का गठन किया जाना चाहिए। स्वास्थ्य सम्बन्धी उपाय करने चाहिए, ताकि इस क्षेत्र में बीमारियां न हों। बीमारी के साथ समाज-विरोधी तत्व भी सक्रिय हो जाएंगे। लोगों को सुरक्षा की जरूरत है। उन लोगों ने, जो जहां जा सकता है, जाना शुरू कर दिया है। लेकिन उनकी सम्पत्ति का क्या होगा ? जो लोग पीछे रह गए हैं उनका क्या होगा ? समाज विरोधी तत्वों की उनसे सांठगांठ है जो सत्ता में हैं। वे लोग कच्छ क्षेत्र और सौराष्ट्र के निर्दोष लोगों को नुकसान न पहुंचाये।

श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर (बंगलौर दक्षिण) : कर्नाटक का दुर्भाग्य है कि वह लगातार 4 सालों से भयंकर अभाव की स्थिति का सामना कर रहा है। जहां तक याद पड़ता है यह सबसे बदतर वर्ष है।

बहुत से सदस्यों ने अब अभावग्रस्त स्थिति की गंभीरता को महसूस कर लिया है। दो माननीय सदस्य एक कर्नाटक और एक केरल के सदस्य इसके बारे में बता चुके हैं। 19 में से 18 जिले और 23,000 में से 20,000 गांव सूखे से प्रभावित हैं। दूसरी असामान्य सी बात यह है कि मिलनाड क्षेत्र भी, जहां हर साल पर्याप्त मात्रा में वर्षा होती थी, इससे प्रभावित है।

मुझे आशा है कि कृषि मन्त्री बेहतर जानते हैं वह कर्नाटक में भयंकर सूखे की स्थिति के बारे में बेहतर जानते होंगे, क्योंकि 14 जनवरी को माननीय मन्त्री ने कर्नाटक का हवाई दौरा किया था। उन्होंने कुछ सूखाग्रस्त जिलों का दौरा किया था और अधिकारियों, विपक्ष के नेताओं और मन्त्रियों से विचार-विमर्श भी किया था। लेकिन जरूरत इस बात की है कि उनके दौरे का परिणाम क्या रहा ? हमें अभी देखना है कि इसका परिणाम क्या होगा ? निस्सन्देह केन्द्रीय अध्ययन दल के शीघ्र दौरे की आशा की जा रही थी इसने पिछले महीने 24 को ही दौरा किया है।

इसका श्रेय कर्नाटक सरकार को जाना चाहिये। उस सरकार ने इस चुनौती को साहस और विश्वास के साथ सामना किया है और सभी प्रभावित क्षेत्रों को राहत देने के लिए व्यापक पैमाने पर सभी सम्भव कार्यवाही की जा रही है। सदन को यह जानकर आश्चर्य होगा कि कर्नाटक सरकार प्रभावित क्षेत्र में हर व्यक्ति को रोजगार दिलाने के लिए प्रतिदिन एक करोड़ रुपये के हिसाब से व्यय कर रही है।

इसी प्रकार राहत उपायों में उन लोगों को रोजगार देने पर, जिन्हें इसकी आवश्यकता है, और पशुओं को चारा देने पर अधिक बल दिया गया है। करोड़ों पशुओं पर इसका प्रभाव पड़ा है। कर्नाटक सरकार ने पशुओं के लिए 100 शैड बनाये हैं और प्रत्येक शैड में एक हजार पशुओं को रखा जाता है।

[श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर]

कर्नाटक सरकार ने उन सभी क्षेत्रों में पीने का पानी प्रदान करने के लिए भी कदम उठाए हैं जहां पर इसकी आवश्यकता है।

जैसा कि मैंने पहले भी कहा है कि लगातार चौथे वर्ष इस राज्य को सूखे का सामना करना पड़ रहा है। यदि केन्द्रीय सरकार राज्य सरकार की मदद नहीं करेगी तो और कौन इसकी मदद करेगा ?

कुछ माननीय सदस्य कह रहे थे कि ऐसी आपदाओं को राष्ट्रीय आपदाएं माना जाना चाहिये, चाहे ये बिहार में हो या राजस्थान में। हम चाहते हैं कि जहां कहीं भी ऐसा हो उसे राष्ट्रीय आपदा माना जाए। हमारा देश एक है। प्रशासनिक सुविधा के लिए इसे विभिन्न राज्यों में बांटा गया है किंतु प्राकृतिक आपदाओं जैसी स्थिति में केन्द्र सरकार को राज्य सरकार की मदद करनी चाहिए।

महोदय, एक और बात है। मैं बहुत कम शब्दों में कहूंगा। पिछले चार वर्षों से 1983 से कर्नाटक में सूखा पड़ रहा है और राज्य सरकार द्वारा केन्द्र सरकार से लगभग 858.50 करोड़ रुपये की सहायता मांगी गई थी। केन्द्रीय सरकार द्वारा इन चारों वर्षों के लिए 162.50 करोड़ रुपये तक की अधिकतम सीमा निर्धारित की गई थी और अभी तक वास्तव में 90.86 करोड़ रुपये दिए गए हैं। आपने सही कहा है कि सहायता केवल 10 प्रतिशत तक ही रही है। राज्य क्या करें ? आप उस राज्य की हालत की अच्छी तरह कल्पना कर सकते हैं जब लगातार चौथे वर्ष भी अधिकांश जिलों में पानी की एक बूंद भी न पड़ी हो। कर्नाटक में फसलों, औद्योगिक उत्पादन में कमी, राजस्व, ऋणों आदि में कमी के कारण लगभग 2000 करोड़ रुपये का घाटा हो गया है, कोई राज्य सरकार, चाहे वह कितनी समृद्ध क्यों न हो ऐसी स्थिति से किस प्रकार उबर सकती है। इसलिए मैं कृषि मन्त्री, जिन्होंने हाल ही में राज्य का दौरा किया है, से अनुरोध करता हूं कि वह दिसम्बर, 1985 में राज्य सरकार द्वारा दिए गए ज्ञापन पर विचार करें जिसमें 271 करोड़ रुपए की सहायता की मांग की गई है और जब केन्द्रीय अध्ययन दल ने राज्य का दौरा किया तो राज्य ने अतिरिक्त 77 करोड़ रुपये की सहायता की मांग की। कहने का आशय यह है कि केवल इसी वर्ष में राज्य सरकार ने 348 करोड़ रुपये की सहायता मांगी है। जैसाकि एक सदस्य ने सुझाव दिया है, यह सहायता अनुदान के रूप में की जानी चाहिए। मैं माननीय कृषि मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करता हूं कि आठवें वित्त आयोग ने विशेष रूप से यह कहा है कि जब किसी राज्य में पिछले तीन या चार वर्षों से लगातार अकाल या सूखा पड़ रहा हो तो उदारतापूर्वक अधिक सहायता दी जानी चाहिए। यह सहायता चाहे कितनी भी हो—अनुदान के रूप में दी जानी चाहिये जिसे योजना सहायता में समायोजित न किया जाये अथवा सीमान्त धन के रूप में न माना जाये। यह एक अनुदान के रूप में दी जानी चाहिए। राज्य सरकार की योजनाएं भी पूरी नहीं हो सकी क्योंकि सूखे के लिए जो सहायता दी गई है उसे योजनागत व्यय की राशि में समायोजित किया गया है। मेरा यह अनुरोध है कि राज्य सरकार को तत्काल ही 50 करोड़ रुपये की सहायता दी जानी चाहिए। मुझे

विश्वास है कि मंत्री महोदय हमारे राज्य की स्थिति को समझेंगे और केन्द्र सरकार हमारे बचाव के लिये सामने आएगी और हमें कम से कम 50 करोड़ रुपये की सहायता तत्काल देगी।

अन्त में मैं कहना चाहता हूं कि ऐसा सूखा हर वर्ष पड़ता है और इसका स्थायी हल खोजना नितांत आवश्यक है। मैं पिछले 16 वर्षों से विधायक रहा हूं और हम विधान मण्डलों में भी इस विषय पर चर्चा करते रहे हैं। मेरे विचार में इसका हल खोजने के लिए राष्ट्रीय स्तर की एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त की जानी चाहिए। एक राष्ट्रीय जल ग्रिड होना चाहिए। यह अत्यावश्यक है। हमें गंगा-कावेरी लिंक' अथवा 'माला नहर' जैसी परियोजनाओं पर अपनाना चाहिए। और भी कई योजनाएं हैं जिन काम किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : श्री राम प्यारे पनिका।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्ट्सगंज) : सभापति महोदय, वैसे तो मेरे बहुत से साथियों ने प्राकृतिक आपदाओं पर खासकर सूखा, बाढ़ व ओले की स्थिति पर विस्तार से चर्चा कर ली है, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता, परन्तु निश्चित तौर से उन्होंने जो भावना प्रकट की है, उसके साथ अपने को मैं जोड़ना चाहता हूं।

मैं आपका ध्यान उत्तर प्रदेश की ओर ले जाना चाहता हूं। सन 1982-83 में मुझे याद है कि देश में भयावह सूखा पड़ा था और उससे 33 करोड़ किसान प्रभावित हुए। लेकिन मान्यवर टैक्नीकल कारणों से उत्तर प्रदेश को एक पैसे की भी सहायता नहीं मिली है। शायद केन्द्रीय सरकार कोई मॉडल मैमोरेंडा बनाने जा रही है, तो वह उसको बनाए, लेकिन जिन राज्यों को पिछले तीन-चार सालों से टैक्नीकल ग्राउंड पर सहायता नहीं मिली है, उनका भी विशेष ख्याल रखा जाए। इस साल उत्तर प्रदेश में 553.53 करोड़ रुपये की सूखे के संबंध में मांग थी, लेकिन आपको जानकर आश्चर्य और दुःख होगा कि उत्तर प्रदेश बाढ़ की विभीषिका से भी तबाह हो गया। प्रदेश की सरकार के आये हुए नए मुख्य मन्त्री, श्री वीर बहादुर सिंह ने, कार्यभार संभाला ही था, परन्तु फिर भी उन्होंने बड़ी हिम्मत और दृढ़ता के साथ उस स्थिति का मुकाबला किया। परन्तु संसाधनों की कमी के कारण जो अपेक्षित सहायता किसान और गरीबों की करनी चाहिए थी, वह नहीं हो सकी। हमने 1273.87 करोड़ रुपये की मांग की थी, लेकिन उसमें से केवल 128.27 करोड़ रुपये ही मिले हैं जो कि एक प्रकार से ऊंट के मुंह में जीरे के बराबर है। इतनी बड़ी स्टेट है, जहां 1/5 आबादी पूरे देश की रहती है, वहां व्यापक पैमाने पर 57 जिलों में से 47 जिले बाढ़ से प्रभावित हुए हैं। इस तरह की जो हमारी दशा है, उसको सुधारने के लिए हम नहीं चाहते कि हमको आप अधिक सहायता दें, लेकिन तुलना में जो अन्य राज्यों को आप दे रहे हैं, उत्तर प्रदेश को भी वह मिलना चाहिए।

इसके अलावा डी०पी०ए०पी० के अन्तर्गत सूखे से निपटने के लिए स्थायी तौर से स्कीमें बनें।

[श्री राम प्यारे पनिका]

हमारे मिर्जापुर जिले में जिसका मैं प्रतिनिधित्व करता हूं, उसका एक हिस्सा बाढ़ की विभीषिका से और दूसरा हिस्सा सूखे से प्रभावित रहता है और कभी-कभी तो ओले से भी हम प्रभावित होते रहते हैं। हालत बड़ी ही खराब रहती है। इस संबंध में कई योजनाएं भी बनीं। कुछ ब्लाक बी०पी०ए०पी० के अन्तर्गत लेकर सिंचाई, विशेषकर ट्यूबवैल और लिफ्ट इरिगेशन की स्कीमें बनीं। प्रदेश सरकार ने कई वर्ष पहले पहाड़ी ब्लाक की कई स्कीमें भेजी हैं जिनमें सिधाराघाट की परियोजना और गंगा नदी के किनारे की तीन परियोजनाएं सम्मिलित हैं। परन्तु उनके लिए अभी तक यहां से पैसा नहीं गया है। जनता पार्टी ने जो ब्लाक बी०पी०ए०पी० से निकाल दिए थे, इसलिए बी०पी०ए०पी० के अन्तर्गत मरिहान, लालगंज बल्कि ऐसे तीन-चार ब्लाक और हैं, उनको भी जोड़ देना चाहिए और जिन समस्याओं से हम जूझ रहे हैं उनका हल निकालना चाहिए। यही नहीं सूखे के संबंध में भी कई स्कीमें भेजी हैं। एक मुरैनाडीह की लिफ्ट कैनाल योजना और कुसमा की योजना भी भेजी है। यदि आप चाहते हैं कि इस विभीषिका से छुटकारा मिले, तो उसके लिए तुरन्त कार्यवाही करनी होगी। एक तो दीर्घकालीन कार्य करने होंगे और दूसरे अल्पकालीन कार्य करने होंगे। दीर्घकालीन योजनाओं के सम्बन्ध में जो सुझाव हैं उनको आप कार्यान्वित करें। हमारे यहां 34 बंधिया बनी, किसानों की जमीनें भी ले लीं, लेकिन संसाधनों की कमी के कारण कमांड एरिया डवलप नहीं हुआ है। आज आवश्यकता इस बात की है कि पूरे देश में जो भी आठ-दस साल के प्रोजैक्ट्स हैं उनको पूरा करना चाहिए। मैं प्रधान मन्त्री, श्री राजीव गांधी का बहुत आभारी हूं कि उन्होंने करुणा से प्रभावित होकर आदिवासी इलाकों को देखा और विभिन्न राज्यों में स्कीमें चालू कीं कि 150 रुपये में गेहूं और 150 रुपये में ही चावल उनको दिया जाएगा। हम चाहते हैं आज उस स्कीम का और एक्सपेंशन किया जाए। उन इलाकों में जो कि सूखे से प्रभावित हैं, चाहे राजस्थान में, गुजरात में, मध्य प्रदेश में, कर्नाटक में या कहीं भी हों, वहां पर इस योजना को लागू किया जाए। बाढ़ एवं प्राकृतिक आपदा से प्रभावित जो भी राज्य हैं उनमें निश्चित तौर से इसी भाव पर गेहूं और चावल दिया जाए। इससे गरीब लोगों को बड़ी राहत मिलेगी।

मैं एक सुझाव और देना चाहूंगा, अभी मैंने अपने जिले की चार तहसीलों का दौरा किया था। वहां पर तीन-चार किस्म की चीजें हैं। एक तो पीने के पानी के लिए आपने जो स्कीमें बना रखी हैं उनमें से 50 प्रतिशत खराब हो जाता है क्योंकि सैंट्रल गवर्नमेंट से कोई संसाधन नहीं दिए जाते हैं। इस प्रकार छोटी-छोटी खराबियों की वजह से ट्राइबल उस पानी का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। दूसरे, सन 1972 से, पिछले दस-बारह सालों से पेयजल का माला मामला है, संयोग की बात है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में हमारी सरकार ने इसको टॉप-प्रायोरिटी दी है। मैं केन्द्रीय सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि कार्यक्रमों को पूरा करने के लिए केन्द्रीय सरकार निश्चित तौर से अधिकतम सहायता देकर राज्यों को कहें कि वे टाइम-बाउण्ड कार्यक्रम बनाकर काम को पूरा करें।

तीसरी बात, मध्य प्रदेश में 300-400 फीट की गहराई पर भी पानी नहीं मिल रहा है।

राजस्थान में बाड़मेर की हालत खराब है। खास कर मध्य प्रदेश में झाबुआ में बहुत कठिन परिस्थिति हो गई है। इसी प्रकार कर्नाटक, उड़ीसा के कई जिलों में ऐसी ही हालत है। आज जरूरत इस बात की है कि पीने के पानी की व्यवस्था के लिए युद्ध स्तर पर आप डीप-बोरिंग की मशीनें मंगवायें जो कि बहुत ही पोपुलर हो रही हैं और जनता को सुविधा दें।

तीसरी बात, मैं इन तमाम क्षेत्रों में डिस्ट्रिब्यूशन सिस्टम के बारे में कहना चाहता हूं, जो बहुत ही खराब है। प्रदेशों में मिट्टी का तेल नहीं मिल रहा है, राशन नहीं मिल रहा है, और उपभोग की वस्तुएं नहीं मिल रही हैं। मैं चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार निश्चित तौर पर मोनिटरिंग कराए। हमें याद है, इस मामले में हमारी स्व० प्रधान मन्त्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने 12 सूत्री कार्य क्रमदिया था, जिसका कोई भी स्टेट पालन नहीं कर रही है। मैं माननीय कृषि मन्त्री से चाहता हूं कि वे इसका पालन करवाएं। इसके साथ ही बाढ़ की विभीषिका, सूखा और ओलावृष्टि से मुकाबला करने के लिए अधिक से अधिक संसाधन देकर राज्यों की सहायता करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

श्री जगन्नाथ पटनायक (कालाहन्डी) : सभापति महोदय, उड़ीसा राज्य, जो कि सदा ही प्राकृतिक आपदाओं से ग्रस्त रहता है, से इस चर्चा में भाग लेने वालों में मैं अकेला सदस्य हूं। मैं एक ऐसे निर्वाचन क्षेत्र कालाहन्डी का प्रतिनिधि हूं जिसका आजकल राष्ट्रीय समाचारपत्रों में प्रमुखरूप से उल्लेख किया जा रहा है। उस तरफ से मेरे एक मित्र ने बिना किसी आधार के और बिना प्रामाणिक जानकारी के भुखमरी से होने वाली मृत्यु के बारे में टिप्पणी की है। अत: मैं अपील करता हूं कि मानवीय समस्याओं को हल करते समय हमें राजनीति से प्रेरित होकर टिप्पणियां नहीं करनी चाहिए।

साथ ही साथ, मैं आपका ध्यान राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में कालाहन्डी जिले की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, क्योंकि आजकल गरीबी समाप्त करने तथा क्षेत्रीय असंतुलनों को दूर करने के लिए नीति तैयार करने और कार्यात्मक रुख अपनाने की अधिक आवश्यकता है। इसलिए मैं अपील करता हूं कि उड़ीसा को एक प्रयोगशाला के रूप में माना जाना चाहिए और इसके साथ ही इसे असम और जम्मू-कश्मीर से अलग एक विशेष श्रेणी के राज्य के रूप में माना जाना चाहिए। कालाहन्डी को गरीबी का उन्मूलन करने के लिए एक प्रयोगशाला माना जाना चाहिए। यह पूरी सरकार तथा पूरे राष्ट्र के समक्ष एक चुनौती है।

इस क्षेत्र में गरीबी के कई ऐतिहासिक कारण हैं। इस क्षेत्र में साक्षरता की प्रगति तथा विकास की प्रवृति पंडित जवाहर लाल नेहरू के गतिशील नेतृत्व में कांग्रेस की पंचवर्षीय आयोजना की

[श्री जगन्नाथ पटनायक]

संकल्पना के साथ शुरू हुई। इसके बाद श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1966 में यहां सूखा पड़ने पर सहानुभूति और दुःख के साथ इस जिले का दौरा किया और उनके अच्छे कार्यों के कारण ही आज भी उन गरीब लोगों में उनको मां के रूप में माना जाता है। अब हमारे माननीय प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी ने भी उस क्षेत्र का दौरा किया है और उसके पश्चात् उन्होंने स्वयं ही एक समिति नियुक्त की है जो न केवल कालाहन्डी बल्कि उन सभी पहाड़ी क्षेत्रों की प्रगति की निगरानी करेगी जहां पर अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लोग रहते हैं और जो सूखा प्रवण क्षेत्र है। यद्यपि वहां कई विकास कार्यक्रम चल रहे हैं, किन्तु इन सभी प्रयत्नों के बावजूद उस क्षेत्र का विकास नहीं हो सका है। जब तक संचार, सिंचाई तथा विद्युतीकरण के क्षेत्रों में सुधार नहीं होता तब तक ये क्षेत्र आगे नहीं बढ़ सकता क्योंकि यह राष्ट्रीय औसत से काफी नीचे है और जिसके लिए पर्याप्त केन्द्रीय सहायता की आवश्यकता है। मैं सरकार से अपील करता हूं कि इन सभी जिलों में एरिया प्लानिंग तथा माइक्रो स्तर पर जिला प्लानिंग होनी चाहिए। मैं समझता हूं कि हमें इस तर्क में नहीं पड़ना चाहिए कि यह केन्द्रीय विषय है अथवा राज्य का विषय है। हमें सर्वतोमुखी प्रयास करने चाहिएं। कालाहांडी जिले के बहुमुखी विकास हेतु माइक्रो लेवल प्लानिंग की जानी चाहिए और उदारतापूर्वक पर्याप्त सहायता दी जानी चाहिए। मैं सरकार का ध्यान इस मामले की ओर दिलाना चाहता हूं कि इन्हें पूरे वर्ष के लिए सूखाग्रस्त क्षेत्र घोषित किया जाये, न कि वर्षा के विफल होने से फसल के समय तक। पूरे वर्ष के लिए सूखाग्रस्त क्षेत्र घोषित किया जाना चाहिए। आपको आपात स्थिति की घोषणा करनी चाहिए ताकि सभी आर्थिक क्रियाकलाप सरकारी स्तर पर हों। पूरे वर्ष के लिए कार्य तथा मजूरी सुनिश्चित की जानी चाहिये। इन लोगों को ऋण दिया जाना सुनिश्चित किया जाना चाहिये। वनों के वाणिज्यिक उपयोग पर सिंचाई परियोजनाओं को छोड़कर रोक लगाई जानी चाहिये। अन्यथा इन क्षेत्रों का विकास नहीं होगा। सभी जल-स्रोतों का उपयोग किया जाना चाहिये। आधुनिक प्रौद्योगिकी के प्रयोग से शुष्क खेती का विकास किया जाना चाहिये। सूखा-प्रतिरोधी बीजों का उपयोग किया जाना चाहिये। सरकारी बीमा योजना लागू की जानी चाहिये सूखाग्रस्त क्षेत्र कार्यक्रम शुष्क के अन्तर्गत शुष्क भूमि खेती, भूमि आर्द्रता संरक्षण वनरोपण, पशुधन विकास कार्यों के लिये अधिक धन का आवंटन किया जाना चाहिये। ये सभी कार्यक्रम लिये जाने चाहिये। छोटे तथा सीमान्त सहायता कार्यक्रमों को अधिक महत्व दिया जाना चाहिये।

मेरी अंतिम बात यह है कि सूखा, बाढ़ तथा ओलावृष्टि, आगजनी तथा भूकम्प के मामले में केन्द्रीय सहायता में भेदभाव नहीं बरता जाना चाहिये। गैर-योजना अनुदान के रूप में 100 प्रतिशत सहायता दी जानी चाहिये। प्राकृतिक आपदाओं के मामले में पूरा खर्च केन्द्रीय सरकार द्वारा वहन किया जाना चाहिये। योजना आयोग ने सुझाव दिया है कि ऐसे राज्यों को, जिनमें लगातार 4-5 वर्षों से सूखा पड़ रहा है, पूरी सहायता अनुदान के रूप में दिये जाने पर विचार किया जाना चाहिये। इसे ध्यान में रखते हुए उड़ीसा राज्य को दी गई सम्पूर्ण सहायता 100 प्रतिशत अनुदान समझी जानी चाहिये। मेरी अंतिम बात यह है कि हमारे राज्य ने पिछले वर्ष की बाढ़ के सम्बन्ध में अनुपूरक ज्ञापन

दिया था जो 88 करोड़ रुपये का था। कृषि मन्त्रालय की एक निगरानी समिति है जिसे तुरन्त उड़ीसा जाना चाहिये और केन्द्रीय सहायता की सिफारिश करनी चाहिये। मेरी सरकार से अपील है कि इन सभी मामलों पर विशेष दृष्टिकोण अपनाये। जिला स्तर पर योजना बनाई जानी चाहिये तथा कालाहांडी जैसे जिलों को उदारतापूर्वक केन्द्रीय सहायता दी जानी चाहिए ताकि जिलों के माध्यम से राष्ट्रीय प्रगति हो सके। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाड़मेर) : सभापति महोदय, देश में सबसे अधिक सूखा राजस्थान में पड़ता है और राजस्थान में भी सबसे ज्यादा सूखा मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र बाड़मेर में पड़ता है। बाड़मेर और जैसलमेर में थार का रेगिस्तान है। वहां पीने के पानी का बहुत बड़ा संकट है। पांच वर्षों से वहां लगातार अकाल की स्थिति बनी हुई है। वहां अनाज कतई पैदा नहीं हुआ। यह जो अकाल की स्थिति है यह स्थिति इस शताब्दी में सबसे भयंकर स्थिति है। जिस अकाल से हम जूझ रहे हैं उसमें राजस्थान सरकार भी मदद दे रही है और केन्द्र सरकार ने भी मदद दी है। लेकिन यह मदद बहुत ही अपर्याप्त है।

राजस्थान सरकार ने 580 करोड़ रुपये की मदद मांगी थी। जिसमें से 350 करोड़ रुपये अकाल राहत कार्यों के लिए, 50 करोड़ रुपये पशुधन की रक्षा के लिए, 20 करोड़ रुपये पोषण कार्यक्रम के लिए, 74 करोड़ रुपये पीने के पानी के लिए मांगे गये थे। केन्द्र सरकार ने 580 करोड़ रुपये में से 98.65 करोड़ रुपये की स्वीकृति दी। जिसमें से सिर्फ 48 7 करोड़ रुपये हमें प्राप्त हुए हैं। पीने के पानी के लिए 74 करोड़ रुपये में से 36.23 करोड़ रुपये हमें दिये गये। एन०आर०ई०पी० के अन्तर्गत 47 करोड़ रुपये का गेहूं हमें प्राप्त हुआ।

मेरा कहना यह है कि राजस्थान में 27 जिलों में से 26 जिलों में अकाल है। अकाल से प्रभावित हैं। वहां के 33000 गांवों में से 26855 गांवों में दो करोड़ दस लाख जनसंख्या प्रभावित है और तीन करोड़ पशुधन प्रभावित हैं। इसके लिए जो भी मदद दी गई है और अकाल राहत कार्य खुले हैं, मेरे क्षेत्र में बाड़मेर जिले में 25000 मजदूर राहत कार्य में लगे हुए हैं, जैसलमेर जिले में 60 हजार मजदूर राहत कार्य में लगे हुए हैं और सच्चाई यह है कि राजस्थान के अन्दर मैंने मालूम किया है, सब मिलाकर साढ़े 5 लाख मजदूर लगे हुए हैं जबकि 2 करोड़ 10 लाख जनता प्रभावित है। यानी ढाई परसेंट जनता को राहत प्राप्त हुई है, मजदूरी उनको मिली है और यह भी शर्त लगा दी गई है कि चाहे परिवार के अन्दर दस सदस्य हैं या 15 सदस्य हैं या 5 सदस्य हैं एक परिवार से एक व्यक्ति को ही काम दिया जायेगा। इस शर्त से बहुत लोग प्रभावित हुए है और लोगों में बड़ा असंतोष है। इसके साथ ही यह शर्त भी लगा दी गई है कि जो नहरी क्षेत्र हैं, उन क्षेत्रों में 50 किलोमीटर क्षेत्र में कोई भी राहत कार्य नहीं खोला जायेगा जबकि नहरी क्षेत्र में कोई डिपार्टमेंटल कार्य नहीं चल रहा है। मेरा कहना यह है कि और अधिक अकाल राहत कार्य खोले जाने की आवश्यकता है और इनकी संख्या

[श्री वृद्धि चन्द्र जैन]

बढ़ाने की आवश्यकता है। कम से कम 10 प्रतिशत, अगर 2 करोड़ 10 लाख जनसंख्या प्रभावित है तो 20 लाख लोगों को अकाल राहत कार्यों में लगाने की आवश्यकता है। तीन करोड़ पशु ऐसे हैं जिनके लिए चारे की कुछ व्यवस्था राज्य सरकार ने की है और आपने भी मदद की है परन्तु जो मदद की गई है वह 3.69 करोड़ की सिर्फ आपने स्वीकृति दी है पशु आहार की। इस प्रकार की मांग है कि जो गाएं दूध देती हैं, उनकी संख्या अगर देखी जाये तो बाड़मेर और जैसलमेर जिलों में, मेरे क्षेत्र में ही 5 लाख पशु इस प्रकार के हैं जो दूध देने वाले हैं, गाएं हैं, उनके लिए अगर पशु आहार की व्यवस्था की जाती है तो उस क्षेत्र के लिए, बाड़मेर और जैसलमेर और मेरे क्षेत्र के लिए करीब 6 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी जबकि 3.69 करोड़ रुपये सारे राजस्थान के लिये मदद दी गई है। मैं चाहता हूं कि जो 50 करोड़ रुपये की मदद की मांग की गई है वह बहुत वाजिब है।

इसी प्रकार से अकाल राहत कार्यों के लिये केन्द्र सरकार से 20 लाख लोगों को काम पर लगाने के लिये हमने कहा कि 3 सौ करोड़ रुपये की मदद दी जाये तब व्यवस्था हो सकती है। फेमिन को आपने फ्लड के बराबर ट्रीट नहीं किया है। इन क्षेत्रों में एक फसल होती है और फेमिन में लोग बीमारी से भी पीड़ित हो जाते हैं, लोगों की मृत्यु भी हो जाती है, पशु समाप्त हो जाते हैं, हजारों लाखों की संख्या में पशु मर जाते हैं, तब भी आप एडवांस प्लान के अन्तर्गत मदद देते हैं। हमें एडवांस प्लान के अन्तर्गत मदद देने से जब हमारे क्षेत्रों में इस प्रकार की मदद दी जाती है तो राजस्थान में सारी की सारी मदद इन क्षेत्रों में चली जाती है। एडवांस प्लान के अन्तर्गत जो रोड्स बनाये जाते हैं वे भी इन क्षेत्रों में बनते हैं, इससे बड़ा असंतोष पैदा होता है और दूसरे क्षेत्र के लोग मांग करते हैं कि राजस्थान के अन्दर पूर्वी क्षेत्र अलग बनाया जाये, प्रांत को अलग करने की मांग होती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उस क्षेत्र के लिये विशेष तौर से मदद दी जाये। सेवंथ फाइनांस कमीशन और एर्थ फाइनांस कमीशन ने जो रिपोर्ट दी है उसमें भी स्पष्ट किया गया है कि जब अकाल 4 साल से लगातार पड़ रहा हो, 5 साल से पड़ रहा हो, राजस्थान में 10 वर्षों से, 8 वर्षों से अकाल है, बाड़मेर और जैसलमेर जिलों में 9 वर्षों से अकाल की स्थिति है, इस प्रकार की जब स्थिति हो तो सेवंथ फाइनांस कमीशन, एथं फाइनांस कमीशन की रिकमण्डेशन के आधार पर आप हमको सेंट-परसेंट मदद दें। अगर ऐसा नहीं करते हैं तो फेमिन को फ्लड के बराबर ट्रीट करके नान-प्लान में मदद दें, 75 परसेंट जैसे फ्लड में देते हैं उसी प्रकार से 75 परसेंट फेमिन के लिये मदद दें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि आज स्थिति यह पैदा हो गई है कि रिकवरी हो रही है। कोआपरेटिव लोन्स के अन्तर्गत आपने शार्ट टर्म लोन को मिड टर्म लोन कर दिया है, लेकिन मिड टर्म लोन भी ड्यू हो गया है। या तो उसको आप लांग टर्म लोन में परिवर्तित कर दें, अगर नहीं करते हैं तो रीशेड्यूल्ड कर दें, क्योंकि इस तरह की स्थिति में अभी भी कोआपरेटिव्स के द्वारा वसूली की जा रही है। उसी प्रकार कार्माशियल लोन बीकर सेक्शन को दिये गये हैं, उनकी भी वसूली की जा रही है। गरीबी की रेखा से नीचे जो लोग हैं, उनको भी आई०आर०डी० के अन्तर्गत लोन दिये जाते हैं,

उनकी भी वसूली की जाती है। उनकी वसूली इस प्रकार की न हो। अगर अकाल के समय में होगी तो इसके भयंकर परिणाम होंगे। खेतों की नीलामी हो रही है, इस प्रकार की वसूली को रोकना आवश्यक है। राजस्थान सरकार इस अकाल का मुकाबला करने का प्रयास कर रही है, परन्तु केन्द्रीय सरकार जब तक उसको विशेष सहायता नहीं देगी तब तक राष्ट्रीय आपदा का मुकाबला नहीं कर सकेंगे। मेरी विशेष तौर से प्रार्थना है कि अकाल राहत कार्य शुरू किये जाएं, पशुओं के लिये विशेष मदद दी जाये क्योंकि आर्थिक जीवन इन्हीं पर निर्भर है। इस प्रकार मदद देकर हमारे क्षेत्र को अकाल की विभीषिका से बचाएं। इन शब्दों के साथ मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूं।

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : माननीय सभापति जी, जिस विषय पर चर्चा हो रही है, वह पूरे भारतवर्ष की समस्या है चाहे वह आन्ध्रा, मध्य प्रदेश, राजस्थान या बिहार हो। यह समस्या स्थायी बनी हुई है। हम लोग हर साल सदन में इस समस्या पर बहस करते हैं और बहस करके इसको छोड़ देते हैं और हमारी सरकार भी इस बहस को सुनने के बाद अपना विचार व्यक्त करके गहरी नींद में पड़ जाती है। यह समस्या स्थायी क्यों बन गई है। सत्तर प्रतिशत लोग खेती पर जीवन बिताने वाले हैं। आज खेती की हालत यह है कि बहुत से लोग खेती करने की स्थिति में नहीं हैं। इतना विशाल देश है इसलिये कहीं पर बाढ़, सूखाड़ और ओले का प्राकृतिक प्रकोप होता रहता है और हो रहा है। इसकी वजह से जो सीमान्त किसान हैं उनके तकरीबन दस हजार परिवार गरीबी की रेखा से हर साल नीचे चले जाते हैं। एक तरफ तो गरीबी से ऊपर उठाने की बात है और दूसरी तरफ गरीबी की ओर तेजी से बढ़ोत्तरी हो रही है। इस तरह का सिलसिला रहा तो गरीबी रेखा से ऊपर नहीं उठाया जा सकता। हमारा क्षेत्र बिहार में जहानाबाद है जहां पर बराबर सूखा पड़ा हुआ है। गंगा के उस पार मधुबनी, चम्पारन, दरभंगा और मोतीहारी के लोगों को बाढ़ का हर वर्ष मुकाबला भी करना पड़ा है। दक्षिण बिहार के हम लोग हैं जहां बाढ़-सूखे का प्रकोप बराबर रहता है। गया जिले के कुरथा, करपी, जहानाबाद और पटना जिले के मसौढ़ी प्रखण्ड में गत वर्ष एक छटांक भी पैदा नहीं हुआ है। राहत कार्य भी नहीं चलाया गया है। मैं चाहूंगा कि ऐसी योजना नेशनल प्रोजेक्ट के आधार पर बनाई जाये। बिहार सरकार द्वारा दो योजनाएं केन्द्र के पास पिछले दस-पन्द्रह सालों से लम्बित पड़ी हुई हैं। एक तो मोहाने डैम और दूसरी पुनपुन दरधा परियोजना है। मन्त्री जी को और प्रधान मन्त्री जी को भी इस बारे में हमने सूचना दी थी। मोहाने डैम परियोजना सन् 75 से और दूसरी पुन-पुन दरधा परियोजना सन् 80 से पड़ी हुई है। इनका कोई अभी तक निराकरण नहीं हुआ है। अगर इनका निराकरण हो जाता और सातवीं पंचवर्षीय योजना के साथ जोड़ दिया जाता और उसके लिए आवंटन की व्यवस्था की जाती तो, गया, पटना, हजारीबाग और नालन्दा जिलों में बाढ़ तथा सूखा सदा के लिए समाप्त हो जाता। पुनपुन के प्रखण्ड में हर साल बाढ़ की स्थिति होती है।

आप पुनपुन नदी के एम्बैंकमेंट और फलगू नदी के एम्बैंकमेंट को बनाने के लिए केन्द्रीय सरकार से तुरन्त स्वीकृति दिलाई जाये ताकि उन योजनाओं पर काम शुरू हो सके। वे दोनों योजनाएं यहां काफी समय से पड़ी हुई हैं और केन्द्रीय सरकार की तरफ से उन पर अभी तक विचार नहीं हुआ है। यदि केन्द्रीय सरकार इन दोनों एम्बैंकमेंट वाली योजनाओं को स्वीकृत करके यहां से भेज दे, जहां यह सरकार करोड़ों-करोड़ रुपये राहत के कामों पर खर्च करती है, अगर इन दोनों योजनाओं, पुनपुन

[श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह]

और फलगू की बाढ़ से उस इलाके को बचाने के लिए, धनराशि आबंटित कर दे तो लोगों को काफी राहत मिलेगी और उन्हें बाढ़ की विभीषिका से सदा सर्वदा के लिए बचाया जा सकता है। इतना ही नहीं, उस इलाके में सिंचाई की भी समुचित व्यवस्था हो जाएगी और वह भी हमेशा के लिए हल हो जाएगी।

लेकिन यह सरकार और उसकी नीतियां किसान विरोधी हैं, मजदूर विरोधी हैं और यह उसी का ज्वलंत उदाहरण है। अगर यह सरकार किसान विरोधी न होती, मजदूर विरोधी न होती तो सरकार इतने वर्षों तक कृषि के मामलों को दबाकर नहीं रखती और सोचती कि हर साल बाढ़ की इस विभीषिका से न जाने कितने किसानों के परिवार तबाह हो जाते हैं, उनका जान और माल का नुकसान हो जाता है, जिसकी कभी क्षतिपूर्ति नहीं की जा सकती। आज किसानों की हालत यह है कि दाने-दाने के लिए मोहताज हैं, उनकी जिन्दगी को नहीं बचाया जा सकता। इसलिए मैंने कहा कि यह सरकार किसान के हितों की रक्षा करने वाली नहीं है, मजदूरों के हितों की रक्षा करने वाली नहीं है।

यह देखने की चीज है कि एशिया महाद्वीप में सबसे बड़ा देश चीन है। वहां भी कुछ समय पहले अकाल और बाढ़ का प्रकोप बना रहता था लेकिन वहां की हकूमत ने उसकी ओर पूरा ध्यान नहीं दिया। उसका नतीजा यह हुआ कि वैसी सरकार को वहां की जनता ने उखाड़ फेंका, किसानों और मजदूरों ने उसको दफना दिया और एक नई सरकार सत्ता में आई। उस सरकार ने इस समस्या की ओर पूरा ध्यान दिया और बाढ़ और सुखाड़ दोनों समस्याओं को जड़ से उखाड़ फेंका। इसलिए आपको भी याद रखना चाहिए कि इस देश के किसान और मजदूर आपको ज्यादा समय तक बर्दाश्त करने वाले नहीं हैं। एक ओर तो अकाल और सुखाड़ की स्थिति होती है और दूसरी ओर किसानों और मजदूरों की हालत दिन-ब-दिन बदतर होती चली जा रही है। इसलिए मैं आपसे एक बार फिर निवेदन करना चाहता हूं कि पुनपुन दरधा परियोजना और मुहाने डैम की स्वीकृति केन्द्रीय सरकार को शीघ्र देनी चाहिए और धनराशि आबंटित करके उसका काम बिहार सरकार को सौंप देना चाहिए जिससे इस समस्या का अन्त हो और वहां सिंचाई की सुविधाओं का भी उचित प्रबन्ध किया जा सके।

श्री मनोज पांडे (बेतिया): सभापति महोदय, मैं उत्तर बिहार से आता हूं जहां कि नेचुरल कैलेमिटी के रूप में सबसे बड़ी धरोहर हमको बाढ़ या फ्लड की मिलती है। बाढ़ के विषय में पिछले सैशन में भी मैंने कई बातें उठाई थीं और माननीय मन्त्री जी से भी बिहार की समस्याओं के मुताल्लिक मिला था।

बाढ़ की समस्या को हम मोटे तौर पर तीन भागों में बांट सकते हैं—प्री-फ्लड पीरियड, फ्लड पीरियड और पोस्ट फ्लड पीरियड। यदि हम क्लासिफिकेशन के अनुसार जाएं तो सबसे ज्यादा काम फ्लड आने के पहले होना चाहिए और वह है एन्टी इरोसिव मैयर्स लेने का। जहां इरोजन के चलते बाढ़ आती है वहां पर एन्टी इरोसिव मैयर्स लिए जाने चाहिए। जैसे आर० एल० ई० जी० पी० या

एन०आर०ई०पी० कार्यक्रमों में हमारे पास एफौरेस्टेशन की व्यवस्था है, तरह-तरह के प्लान्स हमारे पास हैं जिनसे हम एफौरेस्टेशन को, कटाव को भी बचा सकते हैं। इसलिए हमारा निवेदन यह है कि वैसे क्षेत्रों को आपको सबसे पहले निर्धारित कर लेना चाहिए जो कटाव से ग्रसित हैं और जहां कटाव के चलते बाढ़ आया करती है। उन जगहों पर एफौरेस्टेशन का प्रोग्राम तेजी से चलाये जाने की आवश्यकता है।

दूसरी चीज, मैं ठोकरों के विषय में कहना चाहता हूं। वैसे तो इसका कृषि मन्त्रालय से सीधा संबंध नहीं है लेकिन बाढ़ में हमारे यहां ठोकरें या स्पर्श बनाये जाते हैं, बहुत से बने हैं लेकिन दुर्भाग्यवश जितनी भी ठोकरें बनाई जाती हैं वे अपने आप साल दो साल में फ्लड के कारण ही नष्ट हो जाती हैं, फ्लड के ही कारण टूट कर निकल जाती हैं। इसलिए उसका परमानेंट इलाज नहीं हो पाता।

तीसरे जहां तक छोटे-छोटे डैम्स बनाये जाने की बात है, रिजर्वायर्स बनाने की बात है, यहां पर मैं उत्तरी बिहार की बात खास तौर पर करना चाहूंगा जहां पर कि अपर स्ट्रीम में जो मुख्य नदियां हैं, जैसे बूढ़ी गंडक, भागमति, कोसी और कमला-बलान आदि···

9.00 म० प०

बागमती, कोसी और कमला बालान, ऐसी जो नदियां हैं, इनमें हर साल बाढ़ आया करती है। मान्यवर हमारे उत्तर में नेपाल है, और नेपाल से ही सारी नदियों की शुरूआत होती है और जब केचमेंट एरिया में पानी ज्यादा पड़ता है, तो निश्चित रूप से लोअर एरियाज में पानी आने से बाढ़ का आना भी निश्चित है। तो मान्यवर मैं यह कहना चाहता हूं कि अपर जोन में जाकर ऐसे छोटे-छोटे रिजरवायर बनाएं और उनमें पानी का हम गठन कर सकें। इस प्रकार से पानी को एक जगह रोक कर उससे हम सिंचाई का काम ले सकें या उस पानी से बिजली का काम भी ले सकते हैं। नेपाल से सटे हुए हमारे कुछ इलाके हैं, जहां पर इस प्रकार का काम किया जा सकता है।

मान्यवर, प्री फ्लड में हम एक और चीज यह भी कर सकते हैं कि छोटे-छोटे डैम वहां पर बना सकते हैं, तो इस प्रकार से अगर हम करेंगे तो आज सिंचाई का रूप सेंट्रलाइज्ड है, उसको हम डिसेंट्रलाइजेशन की तरफ ले जा सकते हैं। इस प्रकार से हम हर पंचायत की अलग सिंचाई की व्यवस्था कर सकते हैं, हर पंचायत की हम बिजली की अलग सिंचाई की व्यवस्था इन डैम्स की मार्फत कर सकते हैं।

मान्यवर, दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि फ्लड के तहत राहत के कार्य के लिए पैसा दिया जाता है, उस सम्बन्ध में मैंने पिछली बार भी मन्त्री महोदय से निवेदन किया था कि इसके तरीके में कुछ परिवर्तन होना चाहिए। बिहार सरकार से कोई खबर मन्त्री जी के पास असिस्टेंस के लिए आई है या नहीं, मेरे द्वारा पूछे जाने पर मन्त्री जी ने कहा कि नहीं आई है, जब मैंने बिहार सरकार से इस बारे में जानकारी ली तो मुझे पता चला कि जो मार्जिन मनी सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से दी जाती

[श्री मनोज पांडे]

है, उसके अन्तर्गत करीब 17 करोड़ रुपये बिहार सरकार ने फ्लड के समय ही खर्च कर दिये थे, लेकिन उस राशि के वाउचर न मिलने के कारण बिहार सरकार उस राशि के सर्टिफिकेट नहीं भेज सकी थी, जिसके कारण उसे और धनराशि नहीं दी जा सकी है। मन्त्री महोदय जानते हैं कि अब तो शायद वह सर्टिफिकेट बिहार सरकार ने भेज दिया है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि बिहार की सरकार को ज्यादा फण्ड इस योजना के तहत तुरन्त दिए जाएं, इसकी उन्हें आवश्यकता है।

मान्यवर, सबसे बड़ी आवश्यकता ड्रेनेज स्कीम की है। तटबन्ध देने की आवश्यकता है। आर० एल० जी० पी० में फायनेंस करके इस कार्य को पूरा कर सकते हैं और फ्लड एरिया डवलपमेंट प्रोग्राम एक ऐसा बनना चाहिए जिसके मातहत हम छोटी-छोटी फ्लड प्रोटेक्शन स्कीम को और छोटी-छोटी ड्रेनेज स्कीमों में ज्यादा पैसा दे सकें ताकि हर पंचायत में एक-एक फ्लड प्रोटेक्शन और ड्रेनेज स्कीम हो जाए जिससे पंचायतों में भी खुशहाली आ सके।

मान्यवर, पोस्ट फ्लड पीरियड में सबसे बड़ा काम होता है पुनर्वास करना। पुनर्वास के संबंध में हमारे बिहार में बहुत कम काम हुआ है। सभापति महोदय, मैं आपकी मार्फत यहां बताना चाहता हूं कि जिन्हें हम फ्लड हाउसेस कहते हैं, जैसे आन्ध्र प्रदेश में फ्लड हाउसेस हैं तथा इसी प्रकार के कई और दूसरे प्रदेशों में भी हैं, वैसे ही फ्लड हाउसेस बिहार में भी बनाये जाय। ये फ्लड हाउसेस ऐसी जगह पर बनाये गये हैं जो एरियाज बाढ़ की जगहों से दूर हैं और फ्लड के पूर्व ही ऐसे इलाके के लोगों को जहां फ्लड आना होता है, उन फ्लड हाउसेस में भेज दिया जाता है जहां वे चार या छः महीने तक रहते हैं। ऐसी स्कीम हमारे बिहार में अभी तक नहीं बन पाई है। मान्यवर, मैं आपसे इस सम्बन्ध में अनुरोध करूंगा कि अगर बिहार सरकार ऐसी कोई स्कीम आपके पास भेजे तो उसे तुरन्त स्वीकृति प्रदान करें और ज्यादा से ज्यादा पैसा दें।

मान्यवर, मैं एक चीज और कहूंगा सॉयल कंजर्वेशन के बारे में कि इसका हमारे यहां कोई असर नहीं हुआ है। सॉयल कंजर्वेशन के लिये बहुत सारे उपाय हमारी सरकार ने किये हैं, लेकिन इनका कोई भी फायदा बिहार में नहीं हुआ है। इसलिए मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि बिहार सरकार को आप अपनी तरफ से सॉयल कंजर्वेशन की मदद के बारे में लिखें और इस कार्य के लिये ज्यादा से ज्यादा पैसा देने की कृपा करें।

हमारे यहां एक ट्रिब्यूटरी मसान नदी है, इस पर डैम बनाने की योजना बहुत पहले भी थी। हालांकि मैं जानता हूं कि यह विषय कृषि मन्त्रालय से सम्बन्धित नहीं है, लेकिन फिर भी मसान डैम के बन जाने से बूढ़ी गंडक द्वारा जो बाढ़ आया करती है, उसमें 40 प्रतिशत पानी की कमी हो जायेगी जिससे बाढ़ से प्रोटेक्शन का काम हो जायेगा। इसके पूरा कराने में भी मैं मन्त्री महोदय का सहयोग चाहूंगा। आपने मुझे समय दिया इसके लिये धन्यवाद।

श्री रामेश्वर नीखरा (होशंगाबाद) : माननीय सभापति महोदय, मेरे बहुत से साथी प्राकृ-

तिक विपदाओं पर बोल चुके हैं और बहुत सी बातें उसमें आ चुकी हैं, इस कारण मैं अधिक नहीं बोलना चाहता हूं।

मेरे पूर्व वक्ता जो सामने बैठे हुए हैं, उन्होंने प्राकृतिक विपदाओं में भी बहुत ही राजनीतिक बातें कहीं, जिनसे मुझे लगा कि वह राजनीतिक बातें करने आये हैं, झूठे आंसू बहाने आये हैं, ना वह लोगों की मदद कराना चाहते हैं और ना खुद करना चाहते हैं। उन्होंने कहा है कि जब भी ऐसी कोई बात आती है, सरकार को हम बोलते हैं। हर साल विपदाओं पर बहस होती है और हम बोल कर चले जाते हैं और सरकार सो जाती है।

मैं कहना चाहता हूं, जनाब, सरकार सोती नहीं है। इस देश की विशालता और संसाधनों की सीमाओं को देखते हुए जितना हो सकता है, उससे कहीं अधिक यह सरकार करने की कोशिश करती है, जिसकी वजह से आज हम देखते हैं कि प्राकृतिक विपदाओं से हमारे किसान और दूसरे लोग निबट लेते हैं और फिर से आगामी साल के लिये तैयार हो जाते हैं। मैं ऐसा मानकर चलता हूं कि सरकार तो नहीं सोती है पर आप इन्तजार करते रहते हैं, ईश्वर से प्रार्थना करते रहते हैं कि हे ईश्वर, यह प्राकृतिक विपदा आ गई हमने इस पर बोल लिया, दूसरी जल्दी भेजो, जिससे हम फिर बोल सकें, हम फिर सक्रिय हो सकें, संसद में अपनी बातें बोल सकें। हमको ऐसा लगता है कि आप जिस बात को बोलते हैं, उसके पीछे नहीं देखते कि सरकार क्या कर रही है, बल्कि आप राजनीतिक बातों में उलझ जाते हैं। आपने कहा कि सरकार की किसान विरोधी नीति है। अगर सरकार की किसान विरोधी नीति होती तो 1947 के पहले जिस तरह से इस देश के अन्दर लोग भूखों मरते थे, यहां अकाल होता था।

एक माननीय सदस्य : यह सफाई मन्त्री जी देंगे, आप क्यों देते हैं ?

श्री रामेश्वर नीखरा : मैं इसलिये कह रहा हूं जनाब, हमने भी सुना है, हम भी उसी पार्टी के सदस्य हैं, जिसका इस देश की उन्नति और विकास में योगदान है। अगर सरकार की किसान विरोधी नीति होती तो बाबू जगजीवन राम जी ने जो अपनी वर्णिका में लिखा है कि एक जमाना था जब मैं दूसरे देशों के अन्दर जाता था तो लोग मुझसे मिलते नहीं थे। मैं झोली फैलाता था कि हमको गेहूं दे दो और वह बड़ी समझदारी से फेंकने लायक लाल गेहूं हमरे देश को दे देते थे। यह बात उन्होंने न लिखी होती।

आज यह स्थिति है कि हमारे श्री बूटा सिंह जो जब भी किसी देश में जाते हैं तो बड़ी शान के साथ कहते हैं कि हम अफरीकन कन्ट्रीज को गेहूं दे रहे हैं। दूसरे देशों को गेहूं दे रहे हैं। हमारे देश में भुखमरी नहीं है, हमारे देश में पूरा अनाज है।

मैं राजनीतिक बात नहीं करना चाहता था, पर चूंकि यह बात आपने कर दी थी, इस कारण इसका जवाब आपको देना चाहता था।

[श्री रामेश्वर नीखर]

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहूंगा कि ऐसी प्राकृतिक विपदाओं पर मैं भाषण नहीं करना चाहता, लेकिन मैं आपको दर्द बतलाना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में कुछ ऐसी परेशानियां 1984 से आईं कि लगातार कहीं कभी सूखा पड़ा, ओले पड़े, पाला पड़ा, इल्ली पड़ी।

1984-85 में सूखा आया, फिर उसके बाद वर्षा अधिक हो गई, बाढ़ आ गई, पाला पड़ गया, इल्ली आ गई और किसान के घर में जो कुछ बचा था, वह लोग ले गए। हालत यह है कि प्रदेश के सभी जिले इससे प्रभावित हुए हैं। आपको सुनकर ताज्जुब होगा कि प्रदेश में 289 तहसीलों में से 185 तहसीलें ओले से प्रभावित हैं। 28 हजार गांव पूरी तरह इससे प्रभावित हुए हैं, 35 लाख एकड़ जमीन इससे संकट में आ चुकी है। इल्ली से पाला से, ओले से या शीत लहर से करीब 150 करोड़ का नुकसान मध्य प्रदेश में हुआ है। 35 हजार से ज्यादा मकानों पर ऊपर से ओला गिरा जो कि आधा किलो तक का था।

9.10 म० प०

(श्रीमती बसव राजेश्वरी पीठासीन हुईं)

ये मकान बरबाद हो चुके हैं। 5 हजार से ज्यादा पशु मर चुके हैं 20 हजार से अधिक मौतें हो चुकी हैं। हमारी सरकार ने जो अन्दाजा लगाया है उसके मुताबिक 150 करोड़ रुपये से ज्यादा की हानि हो चुकी है। ऐसी बातों को लोग राजनीतिक रूप में कहें, किसानों के दर्द में अपनी राजनीतिक रोटी सेकना चाहें, इससे बड़ा दुर्भाग्य इस देश का और कुछ नहीं हो सकता।

मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि मध्य प्रदेश की ओर विशेष रूप से ध्यान दें। अभी एक साथी कह रहे थे कि मध्य प्रदेश के लोग ही अधिकतर क्यों बोल रहे हैं, तो वहां के लोग इसलिए बोल रहे हैं क्योंकि वहां पर सबसे ज्यादा अकाल है, सबसे अधिक प्राकृतिक आपदाएं वहीं पर आई हैं। मैं इस सदन के माध्यम से मध्य प्रदेश के मुख्य मन्त्री को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि जैसे भी प्राकृतिक आपदा आई उन्होंने तत्काल जितने भी संसाधन उनके पास उपलब्ध थे सभी उसमें जुटा दिए। जितनी भी मदद सम्भव थी, वह सारी मदद उन्होंने दी। उन्होंने सहकारिता ऋण का ब्याज माफ करवा दिया तथा जितनी भी बातें वे कर सकते थे वह उन्होंने कर दीं। परन्तु मन्त्री जी, आप जानते हैं कि राज्य सरकार कितना भी दे, आखिर कहां तक मदद कर सकती है और कितने संसाधन उसके पास हो सकते हैं। हमने किसी तरह से अपने आपको सम्हाल तो लिया है लेकिन आगे बढ़ने में असमर्थ हैं, आगे नहीं चल सकते हैं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि शीघ्रातिशीघ्र केन्द्र अपना अध्ययन दल वहां पर भेजे तथा जब तक उसकी रिपोर्ट नहीं मिलती है तब तक मध्य प्रदेश ने जो अपना अध्ययन दल भेजा है उसने जो मांग की है उसके अनुसार अधिक से अधिक धन आवंटित किया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं अनुरोध करूंगा कि दूरगामी योजनाएं, जैसा कि ऊषा जी ने बतलाई हैं,

उन पर सरकार कार्य करे। पिछले साल कुछ जिलों में कृषि बीमा योजना लागू की गई थी, मेरा अनुरोध है कि प्रदेश के सभी जिलों में फसल बीमा को लागू किया जाए। मेरे पूर्व वक्ता ने जैसा अभी कहा है कि पेस्टीसाइड्स और दूसरी चीजें जो किसानों ने इस्तेमाल कीं उनका कोई असर ही नहीं हुआ, किसानों ने इल्ली डालकर भी दिखाई कि इल्ली मरी नहीं तो इस सम्बन्ध में मेरा आपसे अनुरोध है कि इसके लिए जो लोग भी जिम्मेदार हों उनके विरुद्ध कड़ी से कड़ी कार्यवाही की जाए तथा जो भी अफसर इसमें शामिल हों उनको कड़ी से कड़ी सजा दी जाए ताकि भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति न होने पाये।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं और अनुरोध करता हूं कि हमारे किसानों को अधिक से अधिक सहायता देने की कृपा की जाये।

श्री बालासाहेब विखे पाटिल (कोपरगांव) : सभापति महोदय, आपने मुझे जो बोलने के लिए मौका दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं जिस क्षेत्र से आ रहा हूं, वह हिस्टोरिकली ड्राउटप्रोन एरिया है। मैं अहमद नगर से आता हूं। आपको पता है कि उस जिले में हमेशा अकाल की हालत रहती है। महाराष्ट्र के बारे में कुछ लोगों का कहना है कि वहां पर 'इतनी खास ज्यादा सूखे की बीमारी नहीं है', लेकिन महाराष्ट्र का एक-तिहाई हिस्सा हमेशा अकाल से पीड़ित रहता है। 29 जिलों में 14 जिले हमेशा से हिस्टोरिकली ड्राउटप्रोन है। आजकल 21 जिले ऐसे हैं जो अकाल से भारी प्रभावित हैं। उसके कारण डेढ़ करोड़ से अधिक आबादी अकालग्रस्त हो गई है। उनके लिए पीने के पानी की समस्या है। बारह हजार गांवों में यह समस्या व्याप्त है। महाराष्ट्र की सरकार 300 रिग्ज पीने के पानी के लिए चला रही है। जमीन के नीचे 300 फीट नीचे भी जाएं, तो वहां भी पीने का पानी उपलब्ध नहीं होता है। ग्यारह हजार से ज्यादा गांव अकाल पीड़ित हैं। पन्द्रह दिनों के दर्मियान में ही आपको पता चलेगा कि चालीस हजार जो गांव हैं, उनमें से 20 हजार गांवों में पीने का पानी नहीं मिलेगा। महाराष्ट्र की सरकार ने जो प्लेन प्रोवीजन किया था, उससे 80 करोड़ रुपये से अधिक पीने के पानी पर खर्च किया गया है। जो प्लान प्रोवीजन ई० जी० एस० का 80 करोड़ का है, उसमें 70 करोड़ से ज्यादा सरकार ने अधिक खर्च किया है। मेरे चुनाव क्षेत्र में ही आज भी डेढ़ लाख से ज्यादा लोग रिलीफ वर्क के नाम पर काम कर रहे हैं। महाराष्ट्र में जो साढ़े छः लाख लोग काम कर रहे हैं, उनमें से डेढ़ लाख लोग केवल अहमद नगर में ही काम कर रहे हैं। 1972 में जो सूखा था, उसमें साढ़े पांच लाख लोग काम कर रहे थे और आज इतने काम कर रहे हैं। बार्डर जिले में महाराष्ट्र के चार-साढ़े-चार लाख लोग काम कर रहे हैं। मेरे चुनाव क्षेत्र में चार जिलों में चार साल से लगातार अकाल पड़ रहा है और कई जगहों पर पीने के पानी की व्यवस्था भी नहीं है। सिंचाई के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि कम से कम पीने के पानी की तो व्यवस्था कर दीजिए। मैं आपको बताना चाहता हूं कि जिस क्षेत्र से मैं आता हूं, वहां तहसील श्री रामपुर पाथड़ी शिवगांव में दो रुपये प्रति बकट पानी मिलता है। पानी टैंकर से लाकर देते हैं। दस-पन्द्रह मील दूर से पानी को लाया जाता है। पानी शुद्ध न होने के कारण वहां बीमारी फैल रही है। मेरी सरकार से अर्ज है कि बीमारी को रोकने के लिए आप ज्यादा से ज्यादा दवाइयों को उपलब्ध

[श्री बालासाहेब विखे पाटिल]

कराएं। इसके साथ ही आपकी सिक्योरिटी के बारे में इश्यूड गाइड लाइन्स को रिव्यू करने की भी जरूरत है, क्योंकि अकाल पिछले दो-तीन-चार साल से लगातार पड़ रहा है। इसलिए फैसिलिटी में अन्तर तो रहेगा। अकाल की वजह से वहां जमीन में किसान कोई फसल नहीं बो पाये हैं। इस वजह से वहां के किसान गांव को छोड़कर जा रहे हैं। लेकिन वे कहां जाएंगे, शहरों में जाएंगे तो ज्यादा गन्दी बस्ती हैं और सरकार वहां पर उनको रोजगार कहां से देगी। महाराष्ट्र में दो हजार गांव ऐसे हैं, जहां पीने के पानी की गम्भीर समस्या है। मैं सरकार से दरख्वास्त करूंगा कि नई पानी की नीति के अनुसार सूखे और अकाल से जो क्षेत्र प्रभावित हुए हैं, उनमें आपको अधिक से अधिक सहायता करनी चाहिए। नाम बदलना जरूरी है।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि पीने के पानी के लिए भारत सरकार ने सात करोड़ रुपया दिया है और वहां की सरकार ने 80 करोड़ रुपया खर्च किया है व मार्च के अन्त तक 125 करोड़ रुपया खर्च हो जाएगा। इसलिए मेरा सरकार से आग्रह है कि उसको अधिक से अधिक और रुपया देने की ओर ध्यान देना चाहिए। इसके अलावा दो सौ करोड़ रुपया रोजगार देने के लिए खर्च होगा और जैसा कि पता चला है 52 करोड़ रुपया आपने दिया है। इस परिस्थिति में महाराष्ट्र के साथ अन्याय हुआ है। मेरी सरकार से मांग है कि धनराशि को और बढ़ाया जाए, ताकि वहां की जनता को राहत मिल सके।

अन्त में मैं क्रेडिट फैसिलिटी के बारे में कहना चाहता हूं। मेरी मांग है कि नेशनल लेवल पर ड्राउट कमीशन बनाया जाए और सेन्ट्रल टीम सूखा ग्रस्त क्षेत्रों का दौरा करके अपनी रिपोर्ट देती है; इसकी जरूरत नहीं होगी, तो कुछ न कुछ परमानेंट योजना बन सकती है। इसके साथ ही मेरा निवेदन है कि ड्राउट प्रोन एरिया के लिए क्रेडिट सिस्टम अलग होना चाहिए। चार साल लगातार अकाल पड़ने पर जो रिशेड्यूलिंग होता है और उसको मीडियम टर्म में कन्वर्ट कर दिया जाता है। लगातार अकाल होने के कारण वह रिकवरी नहीं दे पाता है, एक इन्सटालमेंट डिफाल्ट हो गया तो पूरी रिकवरी एक समय कर ली जाती है। ऐसी स्थिति में वह पैसा कहां से लाएगा। इसलिए आपसे निवेदन है कि ड्राउट प्रोन एरिया के लिए एक अलग क्रेडिट नीति होनी चाहिए। जब तक आप ड्राउट प्रोन एरिया के लिए एक अलग से नीति नहीं बनाएंगे, तब तक किसानों की मदद नहीं हो सकती है। यदि आप किसानों की मदद करना चाहते हैं तो लांग-टर्म पालिसी क्रेडिट फैसिलिटी होनी चाहिए। नहीं तो क्या होता है कि रिकवरी करने के लिए उसके घर का सामान बेच दिया जाता, आयल इंजन आक्शन करते हैं। इसके साथ ही ड्राउट प्रोन एरिया के लिए कम्पलसरी क्राप इन्शोरेंस होनी चाहिए। ड्राउट प्रोन एरिया में कम्पलसरी इन्शोरेंस योजना होगी तो कम से कम किसान बच जाएगा और किसान को वहां से दूर जाने की भी जरूरत नहीं होगी। मैं पुनः इस बात को दोहराना चाहता हूं कि इस समय महाराष्ट्र का एक-तिहाई हिस्सा अकाल से पीड़ित है।

आखिर में मैं यही बात कहूंगा कि जो लोग गाय और भैंस रखकर दूध का काम करते हैं उन्हें

भी लोन देना जरूरी है। गाय और भैंस वालों को लोन देने की जो स्कीम थी, उसमें आपने जो लोन दिया है, उसकी रिकवरी आप कुछ बाद में करें। जो किसान और मजदूर दूध का धन्धा करते हैं, आपने नई स्कीम के अन्तर्गत उनको जो सहारा दिया, उनको बचाने की कोशिश की। उनको खाद के लिए रकम देकर बचाना जरूरी है।

इन शब्दों के साथ मैं कहूंगा कि महाराष्ट्र शासन ने जो प्रस्ताव आपको दिया है उसकी धनराशि आप ज्यादा से ज्याद उसको दें।

श्री जनक राज गुप्त (जम्मू) : मोहतरमा चेअरमैन साहिबा, पार्लियामेंट के इस सेशन में कुछ साथियों ने नेचुरल केलेमिटीज से होने वाले नुक्सान के बारे में बहस की। मैं कहूंगा कि कोई साल ऐसा नहीं होता जिसमें यह नुक्सान नहीं होता। हमारे पहले जो मोहतरम स्पीकर कह रहे थे कि सरकार को कोई ऐसा प्रोग्राम बनाना चाहिए जिससे ये केलेमिटीज रुके, मैं समझता हूं कि ये केलेमिटीज बिल्कुल तो नहीं रुक सकतीं लेकिन कहीं न कहीं फर्क जरूर पड़ सकता है। यह ठीक है कि हर साल इन पर इतना रुपया खर्च करने से भी न तो किसान को कुछ रिलीफ मिलता है और न ही इसका कोई सोल्यूशन निकलता है। मुझे उम्मीद है कि हमारे मन्त्री सरदार बूटा सिंह और मकवाना जी बड़े ताकतवर और काफी हिम्मत वाले मन्त्री हैं। अगर ये कोशिश करें तो इसमें काफी कुछ हो सकता है।

मोहतरमा, मैं जिस रियासत या जिस क्षेत्र से चुनकर आया हूं, सरदार साहब उस हल्काए इन्तिखाब के तकरीबन हर गांव में गए हैं और ये जानते हैं कि यह जो रियासत है इसमें पहाड़ी एरिया और गण्डी एरिया है। फिर इस साल कहीं ज्यादा बारिस होने से, कहीं बरफबारी होने से और कहीं बेवक्त बारिस होने से कहीं फसल बोई नहीं जा सकी है और इससे काफी नुक्सान हो गया है। मैं तो कहूंगा कि सारी रियासत में, जम्मू से लेकर लद्दाख तक इस वक्त इस किस्म का माहौल है, इस किस्म के हालात हैं कि लोगों को यह सोचना पड़ रहा है कि वह किस तरह से अपना गुजारा करें और किस तरह से अपना खर्च चलाने के लिए कमाई करें।

वहां न तो ऐसे रिसोर्सिज हैं जिनसे कि वे कमाई करके अपना गुजारा कर सकें। न वहां ऐसे कोई प्रोजेक्ट हैं, न ऐसी कोई इंडस्ट्री हैं जहां जाकर वे मजदूरी करके, रोजगार करके कुछ कमा सकें। मैं यही रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि खास तौर पर यह जो पहाड़ी एरिया है, पुंछ का एरिया है, राजोरी का एरिया है, किस्तवार का एरिया है, लेह और कश्मीर की घाटी और बाकी एरियाज हैं इनमें ज्यादा से ज्यादा रिलीफ आप दें और सरकार को डाइरेक्शन दें।

सरकार को इस तरह के डायरेक्शन दें कि जो पहाड़ी एरिया है, खुदा के फजल से वहां जो फसल होती है वह मक्का और दालें हैं, उससे अलावा कुछ नहीं होता है और वह भी बारिस से नुक्सान हो गया है, इसलिए वहां पर ज्यादा से ज्यादा रिलीफ दें और सरकार को डायरेक्शन दें कि हर उस जगह पर जहां पर किसान का नुक्सान हुआ है वहां सस्ते दाम पर गेहूं, चावल और मक्का वगैरह सप्लाई करें, ताकि उनको भी राहत मिल सके।

[श्री जनक राज गुप्त]

मेरे ख्याल में जहां तक कर्जा देने की बात है, कहीं कोआपरेटिव का कर्जा है, कहीं खाद का कर्जा है, मैं समझता हूं कि ये कर्जे तो सारे मुल्क में ही माफ कर देने चाहिए, जहां-जहां भी किसान को नुक्सान हुआ है। जहां-जहां फसलों का नुक्सान हुआ है। एक इल्तजा और करना चाहता हूं पहाड़ी क्षेत्रों के बारे में, यह ठीक है कि जब भी इस तरह का नुक्सान होता है तब अच्छे ढंग से आप रिलीफ देते हैं और वहां पर गल्ला पहुंचाते हैं, लेकिन अगर वहां उनके लिए कुछ परमानेंट इस किस्म का इन्तजाम किया जाए, जैसे इंडस्ट्रीज लगाने का काम है, इस मामले में उन इलाकों का ख्याल रखें। जो लोग बेचारे बार्डर पर रहते हैं, पहाड़ी क्षेत्रों में बसते हैं, कंडी एरिया में हैं और वहां जब इस किस्म का नुक्सान होता है, मवेशियों को चारा भी नहीं मिलता, इन क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

इस इल्तजा के साथ मैं उम्मीद करता हूं कि वहां सरकार ज्यादा से ज्यादा लिबरल होकर रिलीफ देगी, ताकि हम लोगों को राहत मिल सके।

[अनुवाद]

डा० वी० वेंकटेश (कोलार) : सभापति महोदया, आज हम देश के समक्ष अत्यन्त गम्भीर समस्या पर चर्चा कर रहे हैं। सही बात यह है कि ग्रामीण क्षेत्रों के लोग बार-बार आने वाले सूखे से विशेष रूप से प्रभावित हैं। देश के भिन्न-भिन्न भागों में प्रतिवर्ष बाढ़ें, सूखा इत्यादि प्राकृतिक आपदाएं आती हैं। देश का एक भाग पानी की कमी का सामना कर रहा है तो दूसरे भाग को बाढ़ का सामना करना पड़ रहा है और इसमें कई लोग मर जाते हैं। कई अन्य स्थानों पर अन्य प्राकृतिक आपदाओं में ग्रामीण लोग मर रहे हैं।

वास्तव में देश में अति वृष्टि के विधिवत अध्ययन से पता चलेगा कि हर दस वर्ष का एक साईकल होता है। यदि किसी भाग विशेष में अब अधिक वर्षा हुई है तो उसी क्षेत्र में दस वर्षों के बाद सूखे की गम्भीर स्थिति पैदा हो जाएगी। सरकार ऐसी प्राकृतिक आपदाओं का स्थायी समाधान करने के लिए ठोस प्रस्ताव क्यों नहीं लाती।

सरकार को इस सम्बन्ध में गम्भीरता से सोचना चाहिए क्योंकि ग्रामीण लोग इससे अत्यधिक प्रभावित हैं। जैसाकि हम जानते हैं हमारी आबादी का 80 प्रतिशत भाग गावों में रहता है। सरकार द्वारा किए जा रहे उपाय अस्थायी किस्म के हैं। वर्षों से सरकार मौजूदा स्थिति का सामना करने के लिए राहत कार्य कर देती है परन्तु स्थाई समाधान ढूंढने के लिए कोई कार्य नहीं किया गया। यह क्या है ? क्या वे सही हालात से अवगत नहीं हैं। देश में या तो सूखा है या बाढ़ है अथवा अन्य प्राकृतिक आपदाएं हैं। परन्तु सरकार कोई ठोस प्रस्ताव नहीं रखती है। अकाल के मामले में देश में पुराने कानून हैं। इन उपायों की क्रियान्विति के लिए समुचित कानून क्यों नहीं लाया गया ? देश को इस समय दीर्घकालीन योजना की आवश्यकता है। केवल इतना ही नहीं; आयोजना पद्धति में इन आपदाओं, जैसे

बाढ़ सूखा इत्यादि के लिए व्यवस्था होनी चाहिए। इन प्राकृतिक आपदाओं पर काबू पाने के लिए विशेष उपबन्ध होने चाहिए। इस प्रकार वे इतना अधिक धन केवल अस्थाई राहत प्रदान करने के लिए व्यय करते आ रहे हैं। यह क्या है ? वह ठीक ढंग से योजना न बनाकर आम आदमी का पैसा राहत कार्य पर व्यय कर रहे हैं। सरकार मौन क्यों है ? इन सूखे तथा बाढ़ की स्थिति का मुकाबला करने के लिए बहुत से संसाधनों का उपयोग किया जा सकता है। देश के कुछ भागों में नदियों में बाढ़ आई हुई है तथा अन्य भागों में एक बूंद पानी भी नहीं है। यह हालत है। हम दक्षिण भारत की नदियों के साथ उत्तर भारत की नदियों को जोड़ सकते हैं। पहले ही कुछ माननीय सनस्यों ने सुझाव दिया है कि उत्तर की नदियों को दक्षिण की नदियों के साथ तथा पूर्व की नदियों को पश्चिम की नदियों के साथ जोड़ने पर विचार किया जाना चाहिए। इससे हमें बाढ़ तथा सूखे से स्थायी राहत मिल सकती है। इससे पीने के पानी तथा सिंचाई की व्यवस्था भी की जा सकती है। इससे ग्रामीण लोगों को रोज-गार भी दिये जा सकते हैं। विशेष रूप से उनको जो पूर्णतया कृषि पर निर्भर हैं। इससे देश की लगभग 80 प्रतिशत जनता को लाभ पहुंच सकता है। माननीय सदस्यों ने बिजली के उत्पादन के लिए भी जोर दिया है। बाढ़ तथा सूखे के कारण बिजली उत्पादन के लिए संसाधन नहीं बचते। तथा इससे देश को भारी हानि होती है।

प्रमुख नदियों को जोड़कर हम अंतर्देशीय जलमार्ग को विकसित कर सकते हैं। मैं नहीं जानता कि सरकार इस मामले में इतने समय से चुप क्यों है ? सरकार को देश में शुष्क भूमि पर खेती की व्यापक व्यवस्था करनी चाहिए। सूखाग्रस्त क्षेत्रों में कुछ जिले ऐसे हैं जो पूर्णतः वर्षा पर निर्भर हैं तथा उनमें नदियां भी नहीं हैं। ऐसे हालात में सरकार वहां पर उद्योग क्यों नहीं खोलती ? मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कोलार की बात कर रहा हूं जो शताब्दियों से इन प्राकृतिक आपदाओं का शिकार बनता आ रहा है। वहां कोई भी नदी नहीं है। सरकार वहां पर उद्योग क्यों नहीं स्थापित करती ताकि ग्रामीण लोग रोजी-रोटी कमा सकें। जहां तक कर्नाटक का सम्बन्ध है अन्य सदस्य अपनी राय व्यक्त कर चुके हैं। लगा-तार चार वर्षों से काफ़ी कष्ट उठा रहे हैं। हाल ही में मंत्री महोदय ने कुछ घंटों के लिए उस क्षेत्र की यात्रा की थी। वह स्थिति का आकलन कैसे कर सकते हैं ? बाद में उन्होंने एक दल भी भेजा। महोदया, मैं आपको बताना चाहता हूं कि दल ने पूरे राज्य का दौरा किया। मुझे पता चला है कि दल के नेता कर्नाटक की स्थिति की गम्भीरता का मानसिक दबाव पड़ा। मुझे पता चला है कि उन्हें अस्पताल में दाखिल कराया गया है। इन हालात में मानवीय दृष्टिकोण आवश्यक है। सरकार द्वारा कर्नाटक में दल भेजने के बाद भी अभी तक कोई धन नहीं दिया गया है। आप भली प्रकार जानते हैं कि कर्नाटक में राहत कार्यों पर प्रतिदिन एक करोड़ रुपया व्यय कर रहे हैं।

जहां तक पशु धन का संबंध है, ये राष्ट्र की बहुमूल्य सम्पदा है जो कि चारे तथा पीने के पानी के अभाव में मर रहे हैं। एक बार पशुधन का नुकसान होने पर उसे पुनः प्राप्त करना किसान के लिए बहुत कठिन है। किसानों को इसकी कमी पूरा करने में 10 से 15 वर्ष लग जाएंगे। अतः वे मुख्यतः पशुधन पर निर्भर हैं। एक बार उसके पशु मर जाते हैं तो न तो सरकार न कोई और उसे पशु दे सकता है। अतः यह अत्यन्त गम्भीर मामला है। कर्नाटक में पशुधन की रक्षा के लिए चारे तथा पशु कैम्पों की

[डा० वी० वेंकटेश]

व्यवस्था की गई है। सरकार को कर्नाटक के लिए शीघ्र कम से कम 100 करोड़ रुपये देने चाहिए। मैं नहीं जानता वे इतनी देरी क्यों कर रहे हैं।

जहां तक पीने के पानी का सम्बन्ध है, मैं आपको एक और सुझाव देना चाहता हूं। मंत्री महोदय को सिंचाई प्रणाली के राष्ट्रीयकरण पर विचार करना चाहिए क्योंकि एक राज्य सिंचाई सुविधाओं के बारे में कुछ प्रस्ताव देगा तथा दूसरा राज्य कुछ और प्रस्ताव देगा। अतः सरकार को सिंचाई व्यवस्था तथा वनों को अपने हाथ में लेना चाहिए। सब जगह वनों को नष्ट किया जा रहा है। प्रत्येक राज्य की नीतियां अलग-अलग हैं।

अतः सरकार को वनों के नष्ट किये जाने को नियंत्रित करने के लिए समान संहिता लानी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री प्रताप भानु शर्मा (विदिशा) : माननीय सभापति महोदया, पिछले दो वर्षों में यह देखने में आया है कि हमारे देश में मानसून के इरैटिक बिहेवियर के कारण विभिन्न भागों में प्राकृतिक प्रकोप का सामना करना पड़ा है। पहले सूखा पड़ा, फिर बाढ़ आई, फिर ओलावृष्टि हुई और फिर इल्ली का प्रकोप हुआ। इतनी ज्यादा सीक्वेंस में विभीषिकाएं हमारे देश में इससे पहले आई हों, उसका मुझे ध्यान नहीं पड़ता है।

आपको मालूम होगा कि चाहे हम यहां मध्य प्रदेश की बात करें, राजस्थान की बात करें, बिहार या आन्ध्र प्रदेश की बात करें अथवा महाराष्ट्र की बात करें, सभी दूर की गाथाएं लगभग एक जैसी हैं। मैं यहां आपका ध्यान मध्य प्रदेश की ओर आकर्षित करना चाहता हूं जहां पहले से ही 12 जिले भयंकर सूखे से प्रभावित हैं। इसके प्रभाव से वहां के जन-जीवन को बचाने तथा प्रभावित लोगों को सहायता पहुंचाने के लिए, वहां के किसानों, हरिजनों, आदिवासी भाइयों, खेतिहर मजदूरों को रोजगार के साधन उपलब्ध करवाने के लिए केन्द्र तथा राज्य सरकारों ने जिस तत्परता के साथ काम किया है, वह सराहनीय है। उन इलाकों में कई राहत कार्य खोले गए। आज मुझे यह बताते हुए खुशी है कि पिछले वर्ष जिन 13,500 ग्रामों पर सूखे का प्रभाव पड़ा था, उनमें तत्काल ही राहत कार्य खोल दिए गए और आज की तारीख तक राज्य शासन ने लगभग 75 करोड़ रुपये राहत कार्यों पर खर्च किये हैं। इसके अगेन्स्ट केन्द्रीय सरकार का योगदान 51 करोड़ रुपये का रहा है। मैं चाहूंगा कि जिन इलाकों में राहत कार्य खोले गए हैं, वहां रोड्स का निर्माण हुआ है, स्टौप डैम बनाने का काम हुआ है या छोटे तालाब बने हैं अथवा रोजगार के दूसरे साधन सुलभ कराए गए हैं उन तमाम कार्यों को जून के अन्त तक जारी रखने के लिए राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार से 53 करोड़ रुपये की मांग की है। प्रदेश की आवश्यकताओं को देखते हुए, अधिक से अधिक धनराशि मध्य प्रदेश शासन को उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

जहां तक ओलावृष्टि का सम्बन्ध है, उसकी तरफ हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने पहले ही ध्यान आकृष्ट कराया है। फिर भी मैं यहां केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि करीब 185 तहसीलों के 9037 गांव ओलावृष्टि से प्रभावित हुए हैं। पाले और शीत-लहर के कारण 34 तहसीलों के 10863 गांव प्रभावित हुए हैं। उसी तरह इल्ली के प्रकोप से 69 तहसीलों में 7778 गांव प्रभावित हुए हैं। ओलावृष्टि तथा अन्य प्राकृतिक प्रकोपों के कारण करोड़ों रुपये की खड़ी फसल का नुकसान हुआ है। उसकी क्षतिपूर्ति के रूप में किसानों को आर्थिक सहायता प्रदान करने, खाद या अनाज की पूर्ति करने, बीजों का प्रबन्ध करने या अन्य तकावी किसानों को उपलब्ध कराने के लिए राज्य शासन ने केन्द्रीय सरकार से करीब 20 करोड़ रु० की मांग की है। जहां-जहां राहत कार्य खोले जा सकते थे, प्रभावित लोगों की तत्काल सहायता की जा सकती थी, वहां पर राज्य शासन ने 7 करोड़ रुपये मंजूर करके राहत कार्य शुरू कर दिए हैं। इसके लिए मैं प्रदेश सरकार को प्रदेश के मुख्य मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने किसानों और कमजोर लोगों के दुख-दर्द को समझते हुए, उनके कष्ट में सहभागी बने और जहां सम्भव था, राहत कार्य खोले और अब भी उसी प्रयास में लगे हैं।

अभी हमारी केन्द्रीय सरकार ने मौके पर जाकर अध्ययन करने के लिए एक सैन्ट्रल टीम प्रभावित क्षेत्रों में भेजी, उसके लिए हमारे कृषि मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। मैं समझता हूं कि निश्चित रूप से उस टीम ने अपनी प्राथमिक रिपोर्ट केन्द्रीय सरकार को दे दी होगी। हमारे एक रफ अनुमान के अनुसार मध्य प्रदेश को तत्काल 44-45 करोड़ रुपये की सहायता उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है।

अन्त में यदि मैं विदिशा के बारे में कुछ न कहूं, रायसेन संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ न कहूं तो मेरा भाषण अधूरा रह जाएगा सारी बहस अधूरी रह जाएगी। मैं माननीय कृषि मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि विदिशा में कुल 219 गांवों में 4395 किसान ओलावृष्टि से प्रभावित हुए हैं और कुल 31831 हैक्टेयर भूमि पर प्राकृतिक प्रकोप का असर पड़ा है जबकि कुल रकबा 438500 हैक्टेयर है। इसी प्रकार सिहोर जिले में, 309 गांवों के 9275 किसान प्रभावित हुए हैं और कुल कृषि योग्य भूमि में से 52122 हैक्टेयर भूमि पर प्राकृतिक प्रकोप का असर पड़ा है। उसी तरह मेरे संसदीय क्षेत्र रायसेन में, बहुत ज्यादा ओले गिरने से 432 गांव प्रभावित हुए हैं। 29956 किसानों को ओले से नुकसान पहुंचा है और करीब 68477 हैक्टेयर जमीन उसके अन्तर्गत नुकसान में आई है। इसलिए मैं आदरणीय कृषि मन्त्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि करीब 4-5 करोड़ रुपये का नुकसान पूरे क्षेत्र में हुआ है··· (व्यवधान)

श्री अजय मुशरान (जबलपुर) : भाई साहब, यह कहां का नुकसान है? मध्य प्रदेश में तो बहुत ज्यादा नुकसान हुआ है··· (व्यवधान)···

श्री प्रताप भानु शर्मा : मैं अपने विदिशा संसदीय क्षेत्र की बात कर रहा हूं। मध्य प्रदेश में तो

[श्री प्रताप भानु शर्मा]

सवा या डेढ़ सौ करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। उसके लिए तो हमें ज्यादा से ज्यादा धनराशि उपलब्ध कराएं।

अन्त में, मैं एक सुझाव देना चाहूंगा कि इन प्राकृतिक विपदाओं से निपटने के लिए दीर्घकालीन नीतियों की जरूरत है। जैसे डा० मनोज पांडेय ने सुझाव दिया, हमें एन० आर० ई० पी० और आर० एल० ई० जी० पी० के अन्तर्गत स्टाप डैम और छोटे-छोटे तालाब बांधने चाहिए ताकि उन क्षेत्रों में, वाटर एरियाज में पानी की रिटेंशन पावर बढ़े। यदि ऐसा होगा तो हम वहां पर रोजगार के साधन भी उपलब्ध करा सकेंगे और पानी का सुरक्षित ढंग से उपयोग करके, खेती के कार्य में प्रयोग कर सकेंगे।

मान्यवर, इसी तरह से फसल बीमा योजना के बारे में मेरा अनुरोध है कि जहां पर सिंचाई के साधन सीमित हैं और किसान साल में एक बार ही फसल लेता है, जहां साढ़े चार से 10 प्रतिशत तक ही मात्र सिंचाई के साधन हैं और रबी की फसल ही, प्रमुख फसल होती है और जहां ओलावृष्टि से नुकसान भी रबी की फसल में होता है, मेरा निवेदन है कि ऐसे सभी क्षेत्रों में जहां पर गेहूं, चना, मसूर और तेवड़ा की फसल होती है, अर्थात रबी की फसल के सभी इलाकों में, फसल बीमा योजना लागू की जाए जिससे कि किसानों के हितों की रक्षा हो सके और हम उसकी क्षति के अनुकूल उसको आर्थिक मदद पहुंचा सकें।

सभापति महोदया, आपने समय दिया इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री उत्तम राठौड़ (हिंगोली) : सभापति महोदया, मैं श्री जंगा रेड्डी को बधाई देता हूं कि उन्होंने देश के विभिन्न भागों में सूखे और अन्य प्राकृतिक आपदाओं से उत्पन्न स्थिति पर चर्चा आरंभ की। मैं नहीं जानता कि हम सूखे और बाढ़ को प्राकृतिक आपदा क्यों मानते हैं? हम पहली दफा इन आपदाओं का सामना नहीं कर रहे हैं; बल्कि पिछले काफी वर्षों से इन आपदाओं का सामना करते आ रहे हैं। अगर यह आपदा है तो, यह आपदा हमारे योजना बनाने वालों की वजह से है जो कि इनकी परिकल्पना नहीं कर सकते। क्या यह सत्य नहीं है कि चौथे दशक के आरम्भ में हमें बंगाल में अकाल का सामना करना पड़ा और बाद में विभाजन के पश्चात जब सिंचाई वाला क्षेत्र पाकिस्तान में चला गया तो हमारे यहां खाद्यान्न की कमी हो गई; हमें पी०एल० 480 के अधीन खाद्यान्न का आयात करना पड़ा। अतः हमने सोचा कि हमें अधिक अनाज पैदा करना चाहिए और इसलिए हमने हरित-क्रांति के बारे में सोचा।

अपनी पुस्तक 'इमरजिंग फ्रोम पावरटी' में श्री मेर ने हमें बधाई दी है, विशेषकर भारत के 'हरित-क्रांति' कार्यक्रम के लिए, यह कैसी विडम्बना है कि एक राष्ट्र जो अपने लिए अनाज पैदा कर

सकता है, अपने लोगों को पानी नहीं उपलब्ध करा सकता ? हर दस वर्ष बाद देश में जनगणना होती है। 1947 के पश्चात् जनसंख्या दुगुनी हो गई हैं। यह कैसी स्थिति है कि आप उन्हें पानी नहीं उपलब्ध करा सकते ? क्या यह योजना की विफलता नहीं है ? इसके लिए कौन जिम्मेदार है ?

हम पशु-सम्पदा की बात करते हैं; हम पशुओं पर निर्भर हैं क्योंकि हमारी खेती उन पर निर्भर है। हमें दूध चाहिये, ये हमें पशुओं से मिलता है। यही नहीं खाद के लिए भी हमें गाय का गोबर चाहिए। इस बात को भूलिए नहीं। हम अपने पशुओं को चारा नहीं दे सकते। हमारे पास चारा बैंक नहीं हैं। यह कैसी स्थिति है ? हमारे योजना बनाने वालों में क्या कमी है ? उस पर अब अवश्य ही विचार करना होगा।

हम बड़ी परियोजनाओं की बात करते हैं, ठीक है। आज श्री डागा के प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री श्री बी० शंकरानन्द ने कहा था कि 108 बड़ी परियोजनाओं की मूल लागत लगभग 3,400 करोड़ रुपये थी, जबकि अब उनकी अनुमानित लागत 16,000 करोड़ रुपए है। क्या यही हमारे काम करने का ढंग है ? हमारे क्या इस प्रकार हम अपनी योजनाएं बनाते हैं और उन्हें निष्पादित करते हैं ? अगर कुछ गलत है, तो मैं समझता हूं कि हमें अपनी कार्यवाही में सुधार करना चाहिए, हमें सही ढंग से योजना बनाकर, उसे कार्यान्वित करना चाहिए। क्या हम छोटी परियोजनाएं नहीं बना सकते जैसाकि किसी के द्वारा सुझाव दिया गया है ? हमें छोटी नहरें और नाले बन्द कर देने चाहिए जिससे गाद भी कम भरेगी। लोगों को जल्द लाभ मिलेगा। लोगों को वर्षों तक इन्तजार नहीं करना पड़ेगा, उन्हें जल्द लाभ मिलेगा, उन्हें लाभ मिलने लगेगा और गाद समस्या भी कम होगी। पशुओं को पीने का पानी अधिक मिल सकेगा। लोगों को भी अधिक मात्रा में पीने का पानी मिल सकेगा।

योजना बनाते समय, हमें और सोच-विचार करने की आवश्यकता है। और इन सुझावों को कार्यान्वित भी करना होगा। अब मैं महाराष्ट्र के बारे में बोलना चाहूंगा। मेरे से पूर्व वक्ता श्री शरद दिघे पहले ही इस विषय पर बोल चुके हैं। 1985-86 में कम वर्षा हुई थी। 1984-85 में भी हमें इसी समस्या का सामना करना पड़ा। राज्य के 11,000 गांवों में पानी नहीं है। भारत सरकार ने मापदण्ड रखा है कि समस्याग्रस्त गांव के लोगों को पानी लाने के लिए एक मील से अधिक न चलना पड़े। आज भी गांव की महिलाएं को सिर पर एक-दो घड़े रखकर पानी के लिए काफी लम्बा रास्ता तय करना पड़ता है। इससे अधिक घड़े वे उठा भी नहीं सकतीं। और न ही पानी नजदीक में उपलब्ध है। पिछले वर्ष हमने महिला वर्ष मनाया था। लेकिन हम उन्हें पानी उपलब्ध नहीं करा सके।

एक माननीय सदस्य : पिछले वर्ष नहीं, उससे पिछले वर्ष।

श्री उत्तम राठौड़ : शायद उससे पिछले वर्ष। महाराष्ट्र में 30 लाख से ऊपर जनजाति के लोग रहते हैं। वे गांवों से दूर पुरवों में रहते हैं, जब आप गांवों को पीने का पानी उपलब्ध कराते हैं तो इनसे एक-दो मील दूर पुरवों में रहने वाले इन लोगों को भी पीने का पानी उपलब्ध कराना होगा। हमें इन तथ्यों को भी ध्यान में रखना होगा, क्योंकि वे सभी राजस्व गांवों में आते हैं। कुछ और पुरवें

[श्री उत्तम राठौड़]

हैं। मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र में एक राजस्व गांव है, जिसमें 14 पुरवे हैं। सातवीं पंचवर्षीय योजना में, उन सबको पीने का पानी उपलब्ध कराने के लिए प्राथमिकता दी जानी होगी। ऐसा कार्यक्रम बनाना होगा कि इस अवधि से पहले ही उन्हें पानी उपलब्ध हो जाए। मैं प्रार्थना करता हूं कि इस काम को शीघ्र हाथ में लिया जाए। वास्तव में, हमें इसकी जानकारी दी जानी चाहिए। मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि राज्य सरकार को जुर्माना (अर्थ दण्ड) देने की बजाय, उसे अपनी गलत आयोजना का दण्ड भुगतना चाहिये।

हमने 500 करोड़ की मांग की थी। आपने 50 करोड़ या उससे भी कम राशि दी है क्या आप मजाक कर रहे हैं? आप केवल हमें अपमानित कर रहे हैं। महाराष्ट्र में जिला योजनाएं हैं। ये योजना 25-30 वर्ष पूर्व आरम्भ की गई थीं। आप इन जिला योजनाओं को कैसे भूल गए? आपने उनके लिए धन क्यों उपलब्ध कराया? केन्द्र सरकार की यह जिम्मेदारी है कि वे इन बातों की तरफ ध्यान दें। महाराष्ट्र ने अधिक पैसे की मांग की थी। आपने केवल 10 प्रतिशत राशि ही दी। मैं नौकरशाही को दोष नहीं देता। उन्हें राजनीतिज्ञों द्वारा उकसाया जाता है। वास्तव में राजनीतिज्ञ ही नौकरशाहों को कहते हैं कि आप अपना दौरा देरी से करें। दिल्ली से उन्हें आदेश दिया जाता है कि उन्हें किस समय वहां जाना है। वे दल को भेजने में देरी करते हैं।

कुछ समय पूर्व, जब राज्य में बाढ़ आई हुई थी तो मैंने राव बीरेन्द्र सिंह से कहा था कि वहां दल भेजें। मैंने उनसे पूछा, "आप कब दल वहां भेज रहे हैं? क्या मैं अपनी राज्य सरकार को इसके बारे में सूचित कर सकता हूं? उन्होंने कहा, 'नहीं, नहीं, मैं आपको बाद में बताऊंगा।"

अतः मैं कहना चाहता हूं कि चाहे यह मैसूर, पंजाब या हरियाणा हो, इसे जल्द भेजा जाना चाहिए। क्या आप उनकी समस्याओं को इस प्रकार हल करते हैं? मैं तो ऐसा ही महसूस करता हूं। यह विस्मयकारी है।

मैं समझता हूं कि यह उपयुक्त समय है कि सरकार को अपनी नीतियों की समीक्षा कर राज्य सरकारों की मुश्किलों को समझना चाहिए।

मुझे इतना समय देने के लिए, मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल व्यास (भीलवाड़ा) : माननीया महोदया, राजस्थान में इस वर्ष सबसे भयंकर अकाल है और करीब ढाई करोड़ की आबादी इससे प्रभावित हुई है। माननीय मन्त्री जी भी हमारे क्षेत्र को रिप्रेजेन्ट करते हैं और उनका इलाका जालोर भी मेरे ख्याल से काफी प्रभावित हुआ है, लेकिन आपने उन लोगों की कोई मदद नहीं की। इतनी थोड़ी सी मदद की है कि जिससे आदमी जिंदा

तो रह रहा है, लेकिन पता नहीं कब मर जाये ?

राजस्थान के जानवर लाखों की तादाद में बाहर गए हैं, लेकिन जिधर भी जाते हैं, उधर धक्के लगते हैं। गुजरात में गये तो वहां धक्का, मध्य प्रदेश में गए तो वहां धक्का, हरियाणा में गए तो वहां धक्का लगा। कोई भी स्टेट राजस्थान के जानवरों को पानी नहीं देती।

(व्यवधान)

हमारी जो तकलीफ है, वह मैं बता रहा हूं। हमारी तकलीफ यह है कि हमारे जानवरों को कोई भी अपने यहां आने नहीं देता है। अभी जालोर की 25 हजार गायें हमारे गांव के बीच से होकर निकली थीं और वह जहां से भी होकर निकलीं वहां सारे कुएं और तालाब का पानी समाप्त हो गया। उनके लिए पीने का पानी भी कहीं नहीं है, चारे की बात तो आप दूर रखिये।

बूटा सिंह जी, मैं आपको बताना चाहता हूं कि राजस्थान के आदमी मरेंगे। अब तक आपकी सरकार ने कहा है कि हम किसी भी आदमी को भूख-प्यास से मरने नहीं देंगे, लेकिन इस बार हजारों की तादाद में लोग भूखे मरेंगे क्योंकि अब तक आपने सिर्फ 48 करोड़ रुपया ही दिया है। राजस्थान में 4 साल से अकाल पड़ रहा है, जिस पर बराबर 100, 100 और 200, 200 करोड़ रुपया हर साल खर्च कर रहे हैं। राजस्थान की फाइनेन्शियल पोजीशन आप अच्छी तरह से जानते ही हैं उसकी ऐसी स्थिति नहीं है कि वह ज्यादा पैसा खर्च कर सके, इसलिए 580 करोड़ रुपये की जो मांग की गई है वह निश्चित तरीके से आपको देना ही पड़ेगा, यदि आप चाहते हैं कि राजस्थान के लोग जिन्दा रहें। यदि आप नहीं देंगे तो यह कलंक आपके माथे पर आयेगा, राजीव गांधी सरकार पर आयेगा। आप गरीबी मिटाने या दूसरे प्रकार के कार्यक्रम चलाने की कोशिश करते हैं इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि समय रहते आप कदम उठाइये और राजीव गांधी के माथे पर कलंक मत लगने दीजिये। इन्दिरा जी ने एक आदमी को मरने नहीं दिया था, इसलिए मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं कि अगर आप समय पर पूरी मदद नहीं करेंगे तो निश्चित तरीके से राजस्थान में भयंकर अकाल की वजह से हजारों लोग मरेंगे और उसका कलंक माननीय बूटा सिंह जी आपके सिर पर आयेगा, आपकी सरकार के सिर पर आयेगा। इसलिए समय रहते आप इस व्यवस्था को कराइये।

दूसरी बात यह है कि अकाल में जो पैसा दिया जाता है, और फ्लड में जो पैसा दिया जाता है, उसमें बड़ा अन्तर है। इस बात को कृषि मन्त्री जी आप समझिये कि जब अकाल पड़ता है तो दोनों फसलें बरबाद हो जाती हैं और जब बाढ़ आती है तो उसमें कम-से-कम एक फसल जरूर पैदा हो जाती है, जिसमें आप 75 परसेन्ट सब्सीडी देते हैं। यहां सूखे में दोनों फसलें बरबाद होने के बाद भी आप एक पैसे की भी सब्सीडी नहीं देते हैं। पूरा का पूरा लोन ही देते हैं तो यह कहां का न्याय है ? सूखे में एक किसान 7 साल पीछे चला जाता है, अपनी 7 साल की सारी कमाई रुपया, पैसा, सोना, चांदी, जो भी होता है, उसको बेचकर जानवरों और बच्चों को पालने में खर्च कर देता है। इतनी भयंकर स्थिति अकाल में होती है लेकिन एक पाई भी सब्सीडी आप नहीं देते हैं। एक फसल में अगर फ्लड आता है तो दूसरी फसल में रबी की बम्पर क्राप हो जाती है जिसकी वजह से सारा नुकसान पूरा हो जाता है और

[श्री गिरधारी लाल व्यास]

इधर अकाल की वजह से उनको कितनी तकलीफ उठानी पड़ती है, इसको आप ध्यान में रखें।

200 करोड़ रुपया पीने के पानी के लिए मांगा गया है, और आपने दिया है 32 करोड़। तो इससे क्या होगा ? सारे राजस्थान में खुद आपकी कांस्टींटुएन्सी में लोग प्यासे मर रहे हैं। सारे हैंडपम्प और ट्यूबवैल सूख गये हैं। 27 जिलों में से एक जिले को आपने अकाल-ग्रस्त घोषित नहीं किया है, वैसे तो सारे के सारे जिलों में हैंड-पम्प और ट्यूबवैल सूख गये हैं। जब तक आप नई मशीनें मंगाकर राजस्थान में नहीं देंगे, तब तक पीने के पानी की व्यवस्था कैसे होगी ? इसलिए आप पैसा भी पूरा दीजिये और मशीनें भी मंगवाकर दीजिए। साथ ही आप जानवरों के लिए चारे की व्यवस्था कीजिए। चारे के ट्रांस्पोर्ट का सारा पैसा भारत सरकार देगी परन्तु जब तक चारा ही नहीं होगा आप ट्रांस्पोर्ट क्या करेंगे ? इसलिए जहां से भी हो, आप चारे को लाइये और राजस्थान के 3 करोड़ जानवरों की जान बचाने की कोशिश कीजिए ताकि राजस्थान के इंसान और जानवर जो अकाल की वजह से पीड़ित हैं, उनको राहत मिल सके, वरना वह सब बर्बाद हो जाएंगे।

इस बर्बादी से बचने के लिए चारा दीजिए, वहां पीने के पानी की व्यवस्था कीजिए। लोगों को मजदूरी दीजिए, मजदूरी के बिना वहां की जनता भूख और प्यास से मर जाएगी। 580 करोड़ रुपया चाहे आप कर्ज के रूप में, उधार के रूप में, किसी भी रूप में दें, ताकि राजस्थान के लोग जिन्दा रह सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री कमोदीलाल जाटव (मुरैना) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। इस विषय पर हमारे संसद सदस्य बहुत ही चिंतित हैं और उनके साथ हमारे दोनों मंत्री, श्री बूटा सिंह व श्री मकवाना जी, यहां उनकी बातों को सुनने के लिए मौजूद हैं।

मध्य प्रदेश के बारे में मध्य प्रदेश के बहुत से सदस्यों ने सदन को जानकारी दे दी है, लेकिन मैं अपने क्षेत्र मुरैना के बारे में आपको बताना चाहता हूं। तारीख 13-2-1986 को वहां इतनी ओलावृष्टि हुई कि उससे गेहूं, सरसों, चना वगैरह की फसलें बुरी तरह से नष्ट हो गई। इसके लिए हमारे मध्य प्रदेश के मुख्य मन्त्री, श्री वोहरा ने काफी राहत दी है। गुना, शिवपुरी और मुरैना आदि क्षेत्रों का दौरा हमारे माननीय सिंधिया जी ने किया है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे मुरैना निर्वाचन क्षेत्र के लिए राहत कार्य दें और सहायता दें। इसके साथ ही मैं आपसे एक निवेदन और करना चाहता हूं। वहां बहुत से लोग ऐसे हैं, जिनके पास न खेती है और न अन्य साधन हैं, वे लोग आप की बटाई करते हैं। जिनके नाम में जमीन हैं, उनको तो राहत मिलेगी, लेकिन जो बटाई वाले हैं, जिनके नाम में जमीन नहीं है, उनके लिए तो कुछ सहायता दें। जो लोग 20-30 किलोमीटर

की दूरी पर है, जो मजदूरी करते हैं, उन मजदूरों के लिए कोई साधन नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे उन किसानों के लिए पूरी-पूरी मदद करें।

इन्हीं शब्दों के साथ, आपने जो मुझे समय दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री राम श्रेष्ठ खिरहर ((सीतामढ़ी) : सभापति महोदया, आज सदन में प्राकृतिक प्रकोप पर चर्चा चल रही है। इस बिन्दु पर हमारे साथी श्री राठौड़ ने जो विचार व्यक्त किए हैं, मैं उनसे शतप्रतिशत सहमत हूं। यह निश्चित है कि ओलावृष्टि और अतिवृष्टि होने से प्राकृतिक प्रकोप बढ़ जाता है, लेकिन अधिकांश रूप में दूषित या दोषपूर्ण प्लानिंग और कार्यान्वियन न होने की वजह से लाभ नहीं मिल पाता है। इस बात का सबूत मेरा बिहार प्रांत है। मैं जब बिहार की बात करता हूं, तो मैं उसको दो हिस्सों में बाटूंगा। दक्षिणी बिहार जहां छोटा नागपुर, प्लामू और गया हैं। यह हिस्सा रेन-शैडो के अन्दर आता है और यहां कभी पूरी वर्षा नहीं होती है। सूखाड़ हमेशा रहता है। मैं वहां की तीन प्रमुख योजनाओं के बारे में आपको बताना चाहता हूं। ये तीन योजनाएं हैं—कोयल कारोन योजना, तिलैया योजना और औरंगा जलाशय परियोजना। ये तीनों ही योजनाएं बहुत ही महत्वपूर्ण योजनाएं हैं। तीनों योजनाएं देश की आजादी के साथ-ही-साथ ली गई, लेकिन आज ये तीनों योजनाएं बिल्कुल ऐसे ही पड़ी हुई हैं। इन योजनाओं का भविष्य अन्धकारमय है। दूसरा भाग उत्तर बिहार, है, जहां से मैं आता हूं। सीतामढ़ी बागमती क्षेत्र में पड़ता है। इस क्षेत्र की भी तीन योजनाओं का मैं जिक्र करना चाहता हूं। ये तीन योजनाएं हैं—कोशी योजना, बागमती योजना और गंडक योजना। ये तीनों योजनाएं भी अपने भाग्य पर पिछले 15 वर्षों से चल रही हैं।

10.00 म० प०

इन 9 जिलों में सीतामढ़ी, समस्तीपुर, मधुबनी, दरभंगा चार जिलों के बागमती में गांव बह गए हैं और 75 गांव साफ हो गये हैं। मैंने जानकारी हासिल की है, मुझे पता लगा कि सन् 1985 में इस योजना के लिए 10 करोड़ रुपये मांगे गए थे जिसमें से सरकार ने 85 लाख रुपये दिए। मुझे मालूम हुआ है कि 85 लाख रुपये में से 32 लाख रुपये एस्टेब्लिशमेंट कास्ट में ही निकल जाते हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि बाकी पैसे से क्या तो उसकी निगरानी होगी, क्या उस योजना का कार्यान्वियन होगा ?

महोदया, हमारे कृषि मंत्री जी यहां बैठे हुए है। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि यह काश्तकारों के साथ सरासर अन्याय है। मैं इस बात के सबूत पेश कर सकता हूं कि जब यह बागमती योजना नहीं शुरू की गई थी तब सीतामढ़ी, मोतिहारी, दरभंगा, मधुबनी में धान बहुतायत रूप से बोया जाता था, सारे बिहार की खिलाने के लिए वहां धान होता था। लेकिन आज उन जिलों का भाग्य बिल्कुल उलटा हो गया है, वह क्षेत्र रेगिस्तान में बदलने जा रहा है।

मैं कहना चाहूंगा कि या तो सरकार इतनी बड़ी योजनाओं को हाथ में ले नहीं, अगर ले तो

[श्री राम श्रेष्ठ खिरहर]

कालबद्ध रूप से उनकी पूर्ति करे। अन्यथा विपरीत दिशा की ओर हर लोगों का भाग्य जाता है। मैंने कई बार यहां पर बागमती योजना की चर्चा की और कहा कि बागमती योजना को पूरा करने के लिए सरकार ज्यादा धनराशि दे। उसके लिए कालबद्ध कार्यक्रम के अनुसार धनराशि आवंटित करे। अन्यथा उस योजना को समाप्त करके उसमें लगी हुई सैकड़ों एकड़ भूमि को खाली करे। अगर उसमें फंसी भूमि को खाली कर दिया जाए और समतल भूमि में नदी को बहने दिया जाए तो वहां का किसान जो भी होगा, भगवान भरोसे अपना जीवन जीयेगा।

मैं इन शब्दों के साथ कृषि मन्त्री जी का ध्यान जो बिन्दु मैंने दिए, खास करके बागमती योजना की सहायता करने के लिए दिए, उनकी ओर आकृष्ट करूंगा। मैं उनसे आग्रह करता हूं कि इस ओर ध्यान दें।

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : माननीया, संभवत: सभी सदस्यों ने अपने-अपने राज्य का मामला कृषि मन्त्री जी के सामने रखा। मैं कृषि मन्त्री जी और उनके मन्त्रालय के लोगों की इस बात के लिए तारीफ करूंगा कि अपने सीमित साधनों में जितनी तत्परता वे दिखाते हैं और उसी तत्परता के साथ अध्ययन दल भेजते हैं और अध्ययन दल भेजने के बाद मदद करते हैं वास्तव में अपने केस को किसी के सामने यदि प्लीड करने की जरूरत है तो वह मैं समझता हूं कि योजना आयोग के सामने हैं, वित्त मन्त्रालय के सामने प्लीड करने की बात है। क्योंकि सातवीं योजना में कृषि मन्त्रालय को विभिन्न प्रकार की आपदाओं के लिए दो हजार करोड़ रुपया दिया गया है। उस दो हजार करोड़ रुपये में से—जैसा कि आपने एक प्रश्न के उत्तर में कहा है—करीब 1 हजार 42 करोड़ रुपया आप विभिन्न राज्यों को दे चुके हैं। अगर पहले ही साल में आप इतना पैसा खर्च कर चुके हैं तो जिस प्रकार का हमारा इतिहास है, दैवीय आपदाओं का इतिहास है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि आने वाले वर्षों में आपदाएं नहीं होंगी और आने वाले वर्षों में जो आपदाएं होंगी तो किस प्रकार से आप राज्यों की आवश्यकताओं को मीट आऊट करेंगे, उनको पूरा करेंगे। इसलिए मैं कृषि मन्त्री से आग्रह करूंगा कि आप अपनी पोजिशन को देखते हुए योजना आयोग के सामने हम सब लोगों से सहयोग लेकर अपना केस प्लीड करें और उससे अधिक धन की मांग करें ताकि आप जैसे उदार व्यक्ति को हम अनुदार या कंजूस तो नहीं कह सकें।

हमारे देश में बहुत सारे एरियाज ऐसे हैं जो सूखे से प्रभावित होते हैं, या बाढ़ से प्रभावित होते हैं या भूकम्प से या साइक्लोन से प्रभावित होते हैं। मैं कृषि मन्त्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि योजना आयोग से और विभिन्न प्रकार की संस्थाओं से मदद लेकर ऐसे एरियाज को आइडेन्टिफाई करें। उन एरियाज में ऐसे प्रकोप न आएं और आएं तो उनकी मदद करने के लिए कोई ऐसा नेशनल प्लान बनाएं और उस प्लान को पूरा करने के लिए किसी विशेष कोष की स्थापना करें। वह कोष केवल मदद करने का काम करने वाला कोष ही न हो, बल्कि वह इसलिए भी हो कि इन एरियाज में

कौन-सी एक्टीविटीज की जाएं जिससे कि बाढ़ को नियन्त्रित किया जा सके, सूखे को नियन्त्रित किया जा सके। उसी सन्दर्भ में एक दीर्घकालीन योजना के तहत खर्च करने के लिए पैसा दिया जाए।

मेरे मित्र मनोज पांडे यहां पर कह रहे थे कि बिहार के अन्दर जो बाढ़ आती हैं वे नेपाल से आती है। इसी प्रकार मैदानी क्षेत्र जितने भी हैं, किसी न किसी प्रकार से पर्वतीय क्षेत्रों से उनका सम्बन्ध जुड़ा हुआ है। जब हम पर्वतीय क्षेत्रों में बाढ़ नियन्त्रण की योजनाओं को लागू करने, वहां भूमि संरक्षण के कार्यों को चलाने या केचमेंट एरिया डवलपमेंट की बात करते हैं तो लोग यह समझते हैं कि हम एरिया विशेष को डवलप करने की बात करते हैं। लोग सब समझते हैं कि एक एरिया विशेष को प्रमोट करने के लिए कह रहे हैं। मैं कृषि मन्त्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि यदि उत्तर प्रदेश और बिहार में बाढ़ को नियन्त्रित करना है तो जहां से वे नदियां निकल रही हैं वहां से आपको क्योर करना प्रारम्भ करना होगा और उसको राष्ट्रीय आवश्यकता मानकर उसके लिए विशेष धन दीजिए, नहीं तो काम चलने वाला नहीं है। जहां तक कर्नाटक में सूखे का सवाल है, हम उसको पार्टी लाइन पर लेना नहीं चाहते हैं, हम समझते हैं कि हर किसी की सहानुभूति कर्नाटक की जनता के साथ है, उनको अधिक से अधिक पैसा दिया जाना चाहिए, लेकिन इसी प्रकार की स्थिति दूसरे राज्यों के अन्दर भी है और मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उनकी ओर भी पूरा ध्यान दिया जाना चाहिए। आपने इस पार्लियामेंट में कहा था कि नेचुरल केलेमिटीज के लिए जो नार्म्स हैं धनराशि देने के, उनका पुनर्मूल्यांकन करने के लिए एक कमेटी गठित करने जा रहे हैं, उस कमेटी की रिपोर्ट आई या नहीं, यदि आई है तो उस रिपोर्ट को स्वीकार करके उसमें क्या क्या पहलू हैं, उसकी जानकारी देने की कृपा करें।

मैं माननीय कृषि मन्त्री जी से यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश की विशालता और उसकी जनसंख्या को देखते हुए और वहां के जितने प्रतिनिधि यहां पर हैं पार्लियामेंट में, उनसे उत्तर प्रदेश को मदद नहीं मिल पा रही है। ऐसा लगता है कि हम उत्तर प्रदेश के केस को ठीक से प्लीड नहीं कर पाते। 1985-86 में उत्तर प्रदेश की सरकार ने 543 करोड़ रुपए की मांग की, लेकिन आपने केवल 51 करोड़ रुपया दिया। बाढ़ राहत के लिए 1273 करोड़ रुपए की मांग की गई और दिया गया केवल 128 करोड़। मैं समझता हूं कि इस अनुपात में दूसरे राज्यों से तुलना करें तो राजस्थान, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, कर्नाटक, गुजरात को आपने विशाल धनराशि दी है। केरल को बाढ़ में 134 करोड़ रुपया दिया है जबकि उत्तर प्रदेश जैसे विशाल राज्य को केवल 128 करोड़ रुपया दिया है, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश के विषय में इस तरीके का रुख न हो कि जिससे वहां के लोग यह महसूस करें कि उनके साथ अन्याय हो रहा है। उत्तर प्रदेश सरकार ने बाढ़ नियन्त्रण क्षेत्र में बहुत अच्छा काम किया है, उन्होंने सूखा प्रभावित क्षेत्रों में राहत कार्य चलाने की दिशा में भी अच्छा काम किया है, मगर जितनी आवश्यकता आपके सामने रखी थी, अपने केस को बनाकर भेजा था, इस मामले में जो कंजूसी आपने बरती है, उस कंजूसी की शिकायत मैं आपसे करना चाहता हूं। मैं आपकी स्थिति को समझता हूं, जितना कम धन आपके पास है, आपकी स्थिति के प्रति मेरी

[श्री हरीश रावत]

सहानुभूति है, उसके बाद भी उत्तर प्रदेश के साथ जो आपने कंजूसी का रवैया अपनाया है, उसकी शिकायत मैं आपसे करना चाहूंगा ।

श्री मुरलीधर माने (नासिक) : सभापति महोदया, पिछले 4 घंटे से इस सदन में इस देश में पड़े हुए सूखे पर चर्चा चल रही है। मैं महाराष्ट्र से और उत्तर महाराष्ट्र से आता हूं जहां पर बहुत बुरी तरह से अकाल पड़ा है और मैं आपसे कहूंगा कि मुझे याद है जब 1972 में भी महाराष्ट्र में अकाल पड़ा था और उस वक्त भी इसी ढंग से चर्चा यहां हुई थी और केन्द्र से कुछ धनराशि आई थी। आज इसलिए मैं यह बात यहां कह रहा हूं कि जैसे पहले राठौर जी ने कहा कि यह नेचुरल केलेमिटी नहीं है, बल्कि हमें जिस ढंग से नियोजन करना चाहिए उस ढंग से हम नियोजन नहीं करते हैं। मुझे याद है कि महाराष्ट्र ने इस अकाल की समस्या को हल करने के लिए 561 करोड़ रुपये मांगें हैं, उसमें से मेरे खयाल से केन्द्र ने सिर्फ 52 करोड़ रुपया दिया है, जो कि बहुत कम है। इस तरह से करोड़ों रुपयों का खर्चा हो जाता है और जब आउटपुट देखते हैं तो आउटपुट जीरो निकलता है। मैं कहना चाहता हूं कि आज सबसे बुरी हालत महाराष्ट्र की है। यहां तक कि लोगों के पास पीने का पानी नहीं है। मैं आपसे कहूंगा कि उत्तर महाराष्ट्र में बहुत ही कम वर्षा होने से वहां पर पूरी फसल खराब हो गई है और वाटर लेवल कम होने से, रिजरवायर में, डैम में पानी न होने से रबी के लिए भी पानी नहीं दिया गया है। इस तरह से बहुत अधिक नुकसान वहां हुआ है। अभी जो ड्राउट सीवियरनेस जिसको हम कहेंगे वह अप्रैल-मई में होने वाला है।

बहुत से लोगों ने केन्द्र की तरफ से महाराष्ट्र सरकार के लिए मदद मांगी है। यहां से जो पहली टीम गई, उसमें कृषि राज्य मंत्री श्री योगेन्द्र मकवाना जी स्वयं वहां पर आए थे। दूसरी टीम जब वहां आई तो श्री श्रीवास्तव उस दल के लीडर थे। अभी दस फरवरी को जो तीसरी टीम आई उसके लीडर श्री सिकन्दर थे। मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या उन लोगों को वहां की हालत देखकर यह महसूस नहीं हुआ कि पीने का पानी नहीं है या हजारों लोग बेरोजगारी की हालत में घूम रहे हैं। मैं, माननीय बूटा सिंह जी से निवेदन करूंगा कि रिपोर्ट आने के बाद भी देर क्यों लग रही है। मैं यह मानता हूं कि जो टीम आई थी, उसने सही ढंग से रिपोर्ट दी होगी। उस रिपोर्ट के मुताबिक धनराशि दी जानी चाहिए। एक प्वाइन्ट प्रोग्राम सरकार को अपने हाथ में लेना चाहिए कि जहां भी पानी रोककर बांध बनाए जा सकते हैं या पीने के पानी का प्रबन्ध हो सकता है, वह अवश्य करना चाहिए। खेती के लिए भी पानी देना चाहिए। ड्राट अफेक्टेड एरियाज में जो लोग बिना रोजगार के घूम रहे हैं, उनके लिए महाराष्ट्र सरकार ने 124 करोड़ रुपये मांगे थे लेकिन केन्द्र सरकार की तरफ से 21 करोड़ रुपये ही दिए गए। वाटर सप्लाई के लिए 42 करोड़ 74 लाख रुपये मांगे थे तो सिर्फ 9 करोड़ ही दिए गए। यह धनराशि बहुत कम है इसलिए ज्यादा से ज्यादा पैसा दिया जाना चाहिए। आइ० आर० डी० पी० और एन० आर० इ० पी० की स्कीम से काफी मदद हो सकती है इसलिए ड्राट अफेक्टेड एरियाज में इन स्कीम्स का री-सर्वे होना

चाहिए। जिन लोगों के पास 40 एकड़ जमीन है फिर भी ड्राट की वजह से बिना काम के हैं। महाराष्ट्र सरकार की एम्प्लायमेंट गारन्टी स्कीम में काम करने के लिए जाते हैं, लेकिन वहां भी बहुत बड़े पैमाने पर करप्शन होता है। ऐसा काम होना चाहिए जहां पर प्रोडक्टिव वर्क हो सके जैसे कि स्माल इर्रीगेशन प्रोजेक्ट को शुरू किया जा सकता है। ऐसा प्रोडक्टिव वर्क होना चाहिए जहां पर आउट-पुट सही ढंग से हो और पैसा भी सही तरीके से इस्तेमाल किया जा सके। महाराष्ट्र में सबसे बड़ी समस्या पीने के पानी और जानवरों के चारे की है। उस पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान देकर ज्यादा से ज्यादा पैसा दिया जाना चाहिए। ऐसा न हो कि हमारे बच्चे यह कहें कि हमारे पिताजी जब संसद सदस्य थे तो उन्होंने ऐसा भाषण दिया था लेकिन कुछ हुआ नहीं। ऐसी लांग टर्म प्लानिंग की जाए जिससे आनी वाली पीढ़ी यह महसूस कर सके कि हमारे लोगों ने कुछ किया है। आपने मुझे समय दिया इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

डा० गौरी शंकर राजहंस (झंझारपुर) : सभापति जी, मैं बैठे-बैठे यह सोच रहा था कि इस देश में पांच-छह रिसर्च इंस्टीट्यूट इस तरह की रिसर्च करते कि आजादी के बाद बार-बार नेचुरल कैलामिटी क्यों आती है। मेरा यह फर्म कन्वीक्शन है, विश्वास है कि यह नेचुरल कैलामिटी नहीं है यह मैन-मेड कैलामिटी है। इसमें वेस्टेड इन्टरेस्ट है। इस बात की अच्छी तरह से जांच की जाए कि आजादी के बाद रिलीफ पर जितना खर्चा अलग-अलग राज्यों में किया गया है, क्या उतने पैसे से इन सारी आपदाओं को रोका जा सकता था।

मैं अपनी बात संक्षेप में कहूंगा। बिहार एक ऐसा राज्य है जहां आप सूखा और बाढ़ दोनों एक साथ देख सकते हैं। गंगा के उत्तर में बाढ़ और दक्षिण में सूखा अक्सर देखने में आते हैं। वायदे तो सभी करते हैं लेकिन होता कुछ नहीं है। पिछले सैशन में भी दो दिन मैं बहस करता रहा कि उत्तरी बिहार में भयानक बाढ़ आई हुई है, उसके लिए कुछ कीजिए। आदरणीय बूटा सिंह जी ने मुझसे कहा कि आपके मुख्य मन्त्री ने तो मुझे कोई पत्र नहीं लिखा मैं सहायता दूं भी तो कैसे दूं। मेरी आंखों में आंसू आ गए, दो दिन तक लगातार बहस करते रहने के बाद, निवेदन करने के बाद, मुझे लगा कि जब मेरी स्टेट की ओर से यहां कोई रिक्वेस्ट ही नहीं आई है तो क्या सहायता मिलेगी। संयोग से उन्हीं दिनों बिहार के मुख्य मन्त्री दिल्ली आए हुए थे। जब मैंने उनसे कहा कि आपने तो हमें कहीं का नहीं छोड़ा, क्योंकि जब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाता हूं तो लोग कहते हैं कि आप कुछ नहीं करते, हमारी आवाज वहां तक नहीं पहुंचाते और जब मैंने यहां आवाज उठाई है तो कहा जा रहा है कि आपके चीफ मिनिस्टर की तरफ से दो लाइन की चिट्ठी तक नहीं आई। हमारे चीफ मिनिस्टर ने जवाब दिया कि केन्द्र से हमें जो पैसा मिलता है, कोई ग्रांट नहीं मिलती, और शायद यह बात बहुत कम लोगों को मालूम होगी कि वह पैसा लोन के रूप में मिलता हैं और उसके बाद सैन्टर, हमारी यूनियन गवर्नमेंट राज्य सरकार की छाती पर चढ़ कर उस पैसे को वापस ले लेती है। अब हम वह पैसा कहां से दें क्योंकि हमारा स्टेट गरीब है, वह इतना पैसा कहां से लाए। सैन्टर को भी पता है कि हमारे उत्तर बिहार में खासकर मिथिला रीजन में अक्सर बाढ़ आती है उसके लिए कोई परमानेंट सौल्यूशन उसे निकालना चाहिए, कोई दूसरा उपाय करना चाहिए। यदि केन्द्रीय सरकार और प्रदेश के मुख्य मन्त्री के बीच कोई

[डा० गौरी शंकर राजहंस]

झगड़ा है तो मैं यही कहना चाहूंगा कि हमें कोई ऐसा रास्ता निकालना चाहिए ताकि उस क्षेत्र के लोगों को सब दिनों के लिए राहत मिल सके, बाढ़ जैसी समस्याओं का परमानेंट सोल्यूशन निकालना चाहिए।

पिछले सैशन में भी मैंने कहा था कि हमारे नोर्थ बिहार में और खासकर मिथिला रीजन में हर साल बाढ़ आती है···

कृषि मन्त्री (सरदार बूटा सिंह) : माननीय सदस्य ने अभी कहा कि सैंटर पूरे का पूरा पैसा रिकवर करता है, उसे एडवांस दिया जाता, लेकिन यहां फ्लड की बात हो रही है। मैं मानता हूं कि फ्लड में हम जो पैसा देते हैं, उसमें स्टेट को 75 फीसदी ग्रांट दी जाती है। जैसा माननीय सदस्य ने कहा, दिक्कत वह नहीं है। उसका कारण यह था कि राज्य सरकार की ओर से पिछले एक्सपेंडीचर के बिल्स नहीं आ रहे थे। अब आप ही बताइए कि हमारे पास कौन से संसाधन ऐसे हैं, कोई प्रावधान नहीं है और जब तक वे बिल्स हमें नहीं मिलते, हम तक पैसा रिलीज ही नहीं कर सकते।

डा० गौरी शंकर राजहंस : महोदया, मैं मंत्री जी की बात से पूर्णतः सहमत हूं और मेरे कहने का अर्थ यही है कि इस समस्या का हमें कोई परमानेंट सोल्यूशन निकालना चाहिये और लोन के बदले, बिहार को ग्रांट मिलनी चाहिए जहां नार्थ बिहार में बराबर बाढ़ आया करती है। मैंने यही बात पिछले सैशन में भी कही थी क्योंकि वहां जितनी नदियां हैं, जैसे बूढ़ी गंडक, बागमति, कोसी, कमला आदि वे सब नेपाल से निकलती हैं। यदि नेपाल में ही कोई रिजर्वायर बना दिया जाए, जिसके बारे में मुझसे कहा भी गया था कि इस दिशा में प्रगति हो रही है। शंकरानन्द जी ने मुझे एक पत्र लिखकर बताया था कि नेपाल सरकार से इस विषय पर बातचीत हो रही है और उसमें काफी प्रगति भी हुई है, दूसरे, नेपाल के अखबारों में भी मुझे पढ़ने को मिला कि कुछ बातें चल रही हैं कि वहां पर एक रिजर्वायर बना दिया जाए, उससे न केवल हमारे यहां हर साल आने वाली बाढ़ ही रुक जायेगी बल्कि इतनी बिजली भी पैदा होगी जिससे हम पश्चिमी उत्तर प्रदेश, वैस्ट बंगाल सारी जगहों को दे सकते हैं और उससे हमारा नक्शा ही बदल जाएगा। नेपाल में भी उससे काफी समृद्धि आयेगी। वैसे हमारे आदरणीय मंत्री जी इस समस्या को बड़े सीरियसली ले रहे हैं। मैं चाहता हूं कि वे राज्य सरकार से भी कहें कि यह भयानक समस्या है और इसका कोई परमानेंट सोल्यूशन निकालना चाहिए।

अन्त में, मैं एक और बात कहना चाहता हूं। हमारे यहां जगह-जगह कई नदियों पर बांध बने हुए हैं और वे पक्के भी हैं लेकिन कोसी नदी पर जो बांध बना हुआ है वह कच्चा है और कभी चूहे, कभी सियार उसे काट देते हैं और उसकी वजह से भयानक बाढ़ आ जाती है। वैसे बाढ़ तो इस बार भी आएगी, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि आप बाढ़ के दिनों में एक बार कार्यक्रम बना कर मेरे साथ चलिए और उस इलाके को स्वयं देखिये जहां लगता है चारों ओर पानी ही पानी है और एक समुन्दर आ गया है। और लोग, साल में आठ-नौ महीने पानी में डूबे रहते हैं, वे इन्सान की जिंदगी

नहीं जीते हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करता हूं कि आप इस पर सहृदयता से, कंपेशनेट होकर उस क्षेत्र की समस्याओं को देखिये। हम वहां बहुत दुखी हैं, हमें बहुत ज्यादा तकलीफों और परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। वहां पर एक सबसे कष्टदायक परेशानी सिल्टिग की है। आप वहां के लिए लाख रिलीफ दीजिए, उससे कुछ होने वाला नहीं है जब तक आप सिल्टिग को वहां से नहीं हटाएंगे तब तक उत्तर बिहार और खासकर मिथिला का क्षेत्र बराबर बाढ़ से पीड़ित होता रहेगा और वहां की गरीबी बढ़ती रहेगी। इसलिए मेरा आपसे बार-बार निवेदन है कि आप वहां के लिए कोई सौल्यूशन निकालिए।

[अनुवाद]

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : चूंकि माननीय मन्त्री को उत्तर देने के लिए कम से कम एक घण्टे का समय चाहिए, अत: मैं सुझाव देता हूं कि उन्हें सोमवार को उत्तर देने के लिए कहा जाए।

सभापति महोदया : हां, ठीक है। अब सभा शुक्रवार 7 मार्च, 1986 के ग्यारह बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

10.22 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 7 मार्च, 1986/16 फाल्गुन, 1907 (शक) के ग्यारह बजे म० पू० तक के लिए स्थगित हुई।

मुद्रक : विन्ध्यवासिनी पैकेजिंग, न्यू सीलमपुर, दिल्ली-53