13 मार्च, 1986
फाल्गुन, 1907 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

पांचवां सत्र
(आठवीं लोक सभा)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

विषय-सूची

अष्टम माला, खंड 14, पांचवां सत्र, 1986/1907 (शक)

अंक 15, गुरुवार, 13 मार्च, 1986/22 फाल्गुन, 1907 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	1—24
*तारांकित प्रश्न संख्या : 264, 265, 267, 269 से 272 और 275	
प्रश्नों के लिखित उत्तर	25—211
तारांकित प्रश्न संख्या : 266, 268, 273, 276, से 283 और 168	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 2530, से 2542, 2544 से 2627, और 2629 से 2745	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	211—216
राज्य सभा से संदेश	217
राज्य-सभा द्वारा पारित विधेयक—सभा पटल पर रखे गये	217—219
नियम 377 के अधीन मामले	219
(एक) सासून गोदी मत्स्य बंदरगाह, बंबई में कार्य पुनः आरम्भ करने के लिए तुरन्त उपाय करने की मांग श्री एस० जी० घोलप	219
(दो) रतलाम अथवा कोटा से दिल्ली तक एक नई रेलगाड़ी चलाने की मांग श्री शांति धारीवाल	219—220

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

(तीन) उत्तर प्रदेश के फैजाबाद जिले की टांडा तहसील में नाइट्रोजन उर्वरक संयंत्र की स्थापना करने की मांग — 220

श्री राम प्यारे सुमन

(चार) आवास बोर्डों के लिए वाणिज्यिक बैंकों द्वारा वित्तीय सहायता की व्यवस्था करने की आवश्यकता — 221

श्री के० मोहनदास

(पांच) हुडको द्वारा निर्धारित ऋण सीमा को बढ़ाने की आवश्यकता — 221

श्री वी० एस० विजय राघवन

(छः) दक्षिण की नदियों को उत्तर की नदियों के साथ तथा पश्चिम की नदियों को पूर्व की नदियों के साथ जोड़ने की आवश्यकता — 221–222

डा० वी० वेंकटेश

(सात) उड़ीसा राज्य के पूर्वी क्षेत्र में बिजली की कमी से निपटने के लिए राज्य में परमाणु विद्युत परियोजना की स्थापना करने की संभाव्यता का पता लगाने की आवश्यकता — 222

श्री सोमनाथ रथ

(आठ) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उत्तर प्रदेश में बागेश्वर, बेणीनाग, डीडीहाट, धारचूला तथा मुन्स्यारी में दूरदर्शन ट्रांसमीटर स्थापित करने की आवश्यकता — 223

श्री हरीश रावत

सामान्य बजट, 1986-87—सामान्य चर्चा [—जारी] — 223—244

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह

लेखानुदानों की मांगें (सामान्य) 1986-87 — 244—251

विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1986 — 251

पुरःस्थापित करने के लिए प्रस्ताव — 251

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह

विचार करने के लिए प्रस्ताव — 252

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह

खंड 2 से 4 तथा 1

पारित करने के लिए प्रस्ताव 252

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह

रेल अभिसमय समिति के तीसरे प्रतिवेदन के संबंध में संकल्प 252

अनुदानों की मांगें (रेल) 1986-87 252

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 1985-86 252

तथा

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1983-84 252

श्री बंशी लाल 253

श्री रेणुपद दास 256

श्री महावीर प्रसाद यादव 283

श्री दिलीप सिंह भूरिया 285

श्री वी० तुलसी राम 288

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही 291

श्री ए० चार्ल्स 294

श्री हरीश रावत 297

श्री जैनुल बशर 300

श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर 302

श्री एच० एन० नन्जे गौड़ा 305

श्री नन्दलाल चौधरी 306

श्री के० आर० नटराजन 308

श्री बीरबल 309

श्री सोमनाथ रथ 311

श्री विजय एन० पाटिल 312

श्री संतोष मोहन देव 314

श्री सुदर्शन दास 316

श्री सी० के० कुप्पु स्वामी 318

श्री बनवारी लाल बैरवा 319

श्री राम श्रेष्ठ खिरहर 321

श्री अताउर्रहमान 322

श्री डूमर लाल बैठा 323

श्री के० डी० सुल्तानपुरी 325

डा० प्रभात कुमार मिश्र 327

श्री ए० जे० वी० बी० महेश्वर राव 329

डा० वी० वेंकटेश 331

श्री शान्ताराम नायक 332

श्री कालीप्रसाद पाण्डे 333

श्री आर० जीवरत्नम 334

श्री राम पूजन पटेल 335

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी 337

श्री बंशीलाल 337

विनियोग (रेल) विधेयक, 1986 345—347

पुरःस्थापित करने के लिये प्रस्ताव

श्री बंसीलाल 346

विचार करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 346

खंड 2, 3 तथा 1

पारित करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 347

विनियोग (रेल) संख्यांक 2, विधेयक, 1986 347—348

पुरःस्थापित करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 347

विचार करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 347

खंड 2, 3 तथा 1

पारित करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 348

विनियोग (रेल) संख्या 3, विधेयक 1986 348—350

पुरःस्थापित करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 349

विचार करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 349

खंड 2, 3 तथा 1

पारित करने के लिए प्रस्ताव

श्री बंशीलाल 350

लोक सभा

गुरुवार, 13 मार्च, 1986/22 फाल्गुन, 1907 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान का कार्यकरण

*264. डा० सी० पी० ठाकुर : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वह अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के कार्य कारण को सुधारने के लिए क्या कदम उठा रही हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, जो एक सांविधिक स्वशासी निकाय है, की कार्य-प्रणाली की निरन्तर समीक्षा इसके शासी/संस्थान निकायों द्वारा की जाती है। इसमें सुधार करने की दृष्टि से समय-समय पर सभी आवश्यक कदम उठाये जाते हैं ताकि यह संस्थान उन समस्त उद्देश्यों की पूर्ति कर सके जिनके लिए इसकी स्थापना की गई थी।

हाल ही में संस्थान की कार्यप्रणाली में सुधार करने के लिए जो कदम उठाये गये हैं, उनमें से अन्यों के साथ-साथ कुछ विशिष्ट नीचे दिये गये हैं :—

(क) भीड़-भाड़ को कम करने तथा हृदय रोगों तथा तन्त्रिका रोगों से पीड़ित रोगियों की प्रतीक्षा-अवधि को कम करने की दृष्टि से चालू वित्तीय वर्ष में 300 लाख रुपये की अतिरिक्त व्यवस्था की गई है ताकि हृदय वक्ष एवं तन्त्रिका विज्ञान केन्द्रों को कार्यशील बनाया जा सके। इन केन्द्रों के पूरा हो जाने से केन्द्रों में 180 पलंग तथा गहन परिचर्या सुविधायें सुलभ हो जाएंगी।

(ख) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान डा० राजेन्द्र प्रसाद नेत्र विज्ञान केन्द्र में अतिरिक्त खंडों के बन जाने से केन्द्र में कुल पलंगों की संख्या 227 से बढ़ कर 300 हो जाएगी।

(ग) एक "टोटल बाडी सी० टी० स्कैनर" लगाया जा रहा है और इसके शीघ्र ही काम शुरू कर देने की संभावना है।

(घ) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के तत्वावधान में एक केन्द्रीकृत दुर्घटना और ट्रोमा सेवा केन्द्र स्थापित किया जा रहा है ताकि दुर्घटनाओं के शिकार व्यक्तियों का इलाज किया जा सके और जख्मी व्यक्तियों को दुघर्टना स्थल पर ही सेवाएं प्रदान की जा सकें।

(ङ) अस्पताल प्रयोगशाला सेवाओं का पुनर्गठन कर दिया गया है और क्लीनिकल पैथोलॉजी के एक प्रोफेसर को इन सेवाओं का इंचार्ज बना दिया गया है। परीक्षणों की विश्वसनीयता बढ़ाने के साथ-साथ इससे जांच कार्यों में होने वाले विलम्ब, समय में भी कमी आयेगी।

(च) छठी योजना के दौरान दिये गये 16 करोड़ रुपयों के मुकाबले सातवीं योजना में संस्थान के लिए 27 करोड़ रुपये का परिव्यय रखा गया है तथा केन्द्रीय दुर्घटना और ट्रोमा केन्द्र की स्थापना के लिए 5 करोड़ अलग से रखे गये हैं।

(छ) संकाय के वेतनमानों में संशोधन कर उन्हें बढ़ा दिया गया है और संकाय को प्रोत्साहन देने की दृष्टि से व्याख्याताओं और सहायक प्रोफेसरों के लिए एक मूल्यांकन पदोन्नति स्कीम शुरु की गयी है।

(ज) पदोन्नति के अवसरों के अभाव के कारण लंबे समय से अपने वर्तमान पदों पर स्थिर कर्मचारियों को राहत पहुंचाने की दृष्टि से समूह ख, ग और घ कर्मचारियों के सवर्गों की समीक्षा करने के लिए सरकार ने 1984 में एक स्कीम अनुमोदित की तथा इस स्कीम के अधीन 1800 से अधिक कर्मचारी लाभान्वित हुए।

[अनुवाद]

श्री सी० पी० ठाकुर : इस संस्थान की स्थापना अनुसंधान करने तथा प्रशिक्षण देने के लिए शीर्षस्थ संगठन के रूप में की गई थी किंतु यह अपने उद्देश्य में सफल नहीं रहा। इस संबंध में संसद सदस्यों सहित विभिन्न लोगों ने शिकायत की है। सरकार का विचार क्या है कि इसे केवल ऐसा अस्पताल बनाया जाना चाहिए जहां दूसरे अस्पतालों द्वारा मामले भेजे जायें अथवा इसमें ऐसी बीमारियों के उपचार की व्यवस्था की जाए जिनके लिए दिल्ली अथवा आसपास के इलाकों के अस्पतालों में बहुत भीड़ रहती है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान को ऐसा अस्पताल जहां पर कि दूसरे अस्पतालों से मामले भेजे जायें, बनाने के प्रश्न पर मंत्रालय द्वारा समय-समय पर विचार किया गया है। यद्यपि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अधिनियम में ऐसा निर्धारित नहीं किया गया कि यह ऐसा अस्पताल होगा जहां दूसरे अस्पतालों से मामले भेजे जायेंगे। सरकार द्वारा नियुक्त पुनरीक्षा समितियों में से एक ने 1981 में सिफारिश की थी कि इसे 'रेफरल' अस्पताल माना जाये। किन्तु सातवीं लोक सभा की प्राक्कलन समिति ने अपने 53वें प्रतिवेदन में कहा है कि यदि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान को दिल्ली में क्षेत्रीय सुविधायें प्रदान करने से पहले 'रेफरल' अस्पताल बना दिया गया तो दिल्ली के नागरिकों को गम्भीर समस्याओं

का सामना करना पड़ेगा। इसलिए इस मंत्रालय का यह विचार है कि इस अस्पताल को केवल 'रेफरल' अस्पताल बनाने का यह उचित समय नहीं है।

श्री सी० पी० ठाकुर : माननीय मंत्री महोदय ने यह नहीं बताया कि क्या उन बीमारियों के लिए कोई 'सेटेलाइट' अस्पताल होना चाहिए जिनके उपचार के लिए बहुत भीड़ रहती है।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने यही बताया है।

श्री सी० पी० ठाकुर : नहीं महोदय, उन्होंने 'रेफरल' अस्पताल के बारे में बताया है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या अधिकतर होने वाली बीमारियों के लिए कोई सेटलाइट अस्पताल बनाये जायेंगे।

श्री एस० कृष्ण कुमार : दिल्ली प्रशासन दिल्ली की बाह्य परिधि पर विभिन्न रोगों के लिए नौ अस्पताल खोल रहा है। सात पोलीक्लिनिकों का विस्तार किया जा रहा है और 27 डिस्पैंसरियों को विशेष सुविधायें दी जा रही हैं। वर्ष 1987 के अंत तक यह काम पूरा हो जाने की आशा है और संभवतः उस समय अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान को एक रेफरल अस्पताल बनाने के बारे में सोचना ठीक रहेगा।

श्री सी० पी० ठाकुर : इस अस्पताल में रोगी को दाखिल कराने का ढंग पूरे विश्व में अलग है। सर्जरी के रोगियो को कहा जाता है कि जब तक वे चार या छह यूनिट रक्त नहीं लायेंगे उन्हें दाखिल नहीं किया जाएगा। ऐसा विश्व में कहीं नहीं होता है। इस तरीके में कुछ परिवर्तन किया जाना चाहिए क्योंकि इससे कठिनाई होती रही है और धोखाधड़ी हो रही है और मरीजों का रक्त खरीदने के लिए तीन से चार हजार रुपये तक देने पड़ते हैं।

श्री एस० कृष्ण कुमार : हम इस मामले की जांच करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न में कुछ विसंगति है। इसमें कहा गया है कि "क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वे अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के कार्यकरण में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठा रही हैं।" उन्होंने तो 'मैडम' से प्रश्न पूछा था। ये श्रीमान जी क्यों उत्तर दे रहे हैं?

(व्यवधान)

प्रो० के० के० तिवारी : मैं मंत्री महोदया मैडम किदवई तथा उपमंत्री श्री कृष्ण कुमार की बहुत प्रशंसा करता हूं। जिन्होंने दिल्ली में अस्पतालों की स्थिति में सुधार करने के लिए हर सम्भव प्रयत्न किए हैं। मुझे यह अवश्य स्पष्ट करना चाहिए कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान का प्रश्न यह नहीं है कि ये 'रेफ़ल' अस्पताल होना चाहिए या 'सेटेलाइट'। वास्तविक प्रश्न तो यह है कि इसमें कतई अनुशासन नहीं, डाक्टर उदासीन हैं, केवल कुप्रबंध है और एक प्रतिष्ठित संस्थान के नाम पर इसमें सभी प्रकार की अनियमितताओं की अनुमति दी जाती है। मैं एक उदाहरण देता हूं जिसके बारे में मैंने मंत्री जी को भी जानकारी दी है। एक ऐसी मरीज भी जिसकी हालत बहुत खराब थी। मैं उन्हें अस्पताल ले गया। डाक्टर की यह शर्त थी कि जब तक हम रक्त न लायें मरीज को दाखिल नहीं किया जाएगा। सामान्य ज्ञान की बात है कि

मरीज को अस्पताल में दाखिल करने के बाद जांच की जाती है। इसके पश्चात् आप्रेशन के बारे में निर्णय किया जाता है। उन्हें पांच छह दिन तक दाखिल नहीं किया गया। मैंने यह बात मंत्री जी को बताई उन्होंने इस मामले में हस्तक्षेप किया और तब जाकर उन्हें दाखिल किया गया। मेरा सुझाव है कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के डाक्टरों की कार्यकुशलता, अनियमितता और बुरे व्यवहार की उच्च स्तर पर जांच की जाये। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि—सभा भी यही चाहती है—कि इस संस्थान की जांच की जाए।

[हिन्दी]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : अध्यक्ष जी, यह मैं मानती हूं कि कहीं एकाध केसेज़ में कुछ गड़बड़ होती होगी लेकिन यह बिल्कुल नहीं मान सकती कि यहां पर सारी इर्रैग्युलैरिटीज हो रही हैं या सारे काम खराब हो रहे हैं। यह एक प्रेस्टीजियस इंस्टीट्यूट है......

प्रो० के० के० तिवारी : आप इंक्वायरी करवा लीजिये उसमें।

अध्यक्ष महोदय : मेरे ख्याल में ओवरक्राउडिंग बहुत ज्यादा है।

श्रीमती मोहसिना किदवई : ओवरक्राउडिंग को कम करने के लिए ही न्यूरो-साइंस और कार्डियालोजी में हमने अभी 300 लाख रुपया और दिया है, उसमें नए आपरेशन थिएटर्स बना रहे हैं। यह जितनी शिकायतें आती हैं उनसे भी यह जाहिर होता है कि इस क्षेत्र का यह एक प्रेस्टीजियस इंस्टीट्यूशन है। सारे मुल्क से लोग यहां पर आते हैं। इस बात की कोशिश की जा रही है कि ओवर-क्राउडिंग बन्द हो। एक रेफ़ल हास्पिटल की तरह से काम करने के लिए इसको बनाया गया था। लेकिन वह नहीं कर सके। तीस परसेन्ट दिल्ली के मरीज़ ही यहां पर इलाज कराने के लिए आ जाते हैं। तो कुछ कमियां जरूर हैं।

अभी ब्लड के बारे में तिवारी जी ने कहा। मैं एक चीज कह सकती हूं कि ब्लड कोई ऐसी चीज नहीं है जो फैक्टरी में बनवा ली जाये। ब्लड इन्सान के जिस्म में ही बनता है, वहीं से निकलता है और वहीं दाखिल होता है। मेडिकल इंस्टीट्यूट में बाजार से खरीद कर खून नहीं आता है। डोनेशन से ही आता है। इसलिए मरीजों के रिश्तेदारों से कहा जाता है कि ब्लड का इन्तजाम कीजिये। अगर कोई बहुत सीरियस पेशेन्ट हो तो जरूर उसको दाखिल कर लिया जाता है और ब्लड दिया जाता है। बाद में उसको रिप्लेस कर देते हैं ले करके। तो इस तरह की बहुत सारी परेशानियां उसके बीच में आती है, लेकिन आउट-राइट यह कह देना कि वहां पर कोई काम अच्छा हो ही नहीं रहा है, यह ठीक नहीं होगा। जो अच्छे काम वहां पर हो रहे हैं उनको थोड़ा सा एप्रिशिएट भी करना चाहिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं एक व्यक्तिगत अनुभव आपकी जानकारी में लाना चाहता हूं। एक बार मैं ओ० पी० डी० में गया।

[हिन्दी]

गर्मियों के दिन थे। आप वहां का माहौल थोड़ा सा ठीक करवाइये। अच्छा-भला आदमी भी वहां जाकर बीमार हो सकता है। एग्जास्ट फैन तक काम नहीं कर रहे थे। वहां पर खड़ा रहना भी मुश्किल था। इतना सफोकेटिंग एटमासफियर था।

[अनुवाद]

मैंने इस मामले को उठाने की कोशिश की है। लेकिन भविष्य में इसमें सुधार किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

एग्जास्ट फैन्स वगैरह तो ठीक रहने चाहिए।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते : महोदय, प्रो० तिवारी की अगली शिकायत यह है कि आतंकवाद के शिकार व्यक्तियों का वहां पर सही इलाज नहीं होता।

अध्यक्ष महोदय : उन्हें कौन आतंकित करता है।

श्री डी० एन० रेड्डी : महोदय, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में सभी प्रकार के रोगियों की भरती के कारण वहां पर विशेषज्ञ अस्पताल में आने वाले वास्तव में जटिल और विशेष मामलों की ओर समुचित ध्यान नहीं दे पाते। यदि ऐसा है तो क्या सरकार सामान्य मामलों को दूसरे अस्पतालों में भेजने के लिए शीघ्र कदम उठायेगी तथा सभी राज्यों को प्रत्येक शहर में कम से कम एक अत्यन्त 'स्पैशल विंग' रखने का परामर्श देगी ताकि ऐसे गम्भीर मामलों की भली प्रकार देखभाल की जा सके। जिर पर शीघ्र ध्यान देने की आवश्यकता है क्योंकि बड़े अस्पतालों में सभी प्रकार के मरीजों की भरती करने से गम्भीर रोगों पर बुरा प्रभाव पड़ेगा।

श्री एस० कृष्ण कुमार : महोदय, इस अस्पताल को केवल रैफरल बनाने की कठिनाइयों के बारे में मैंने पहले बताया है। लगभग 30 प्रतिशत लोग दिल्ली से बाहर से आते हैं और यहां तक कि दिल्ली में भी लोगों की एक अस्पताल से दूसरे अस्पताल जाने की आदत है। अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में आने वाले 33 प्रतिशत रोगी कम से कम दो अस्पतालों से होकर यहां आते हैं। अध्ययन के बाद यह मालूम हुआ है। यह मुद्दा जनता से सम्बन्धित है। जनता को असुविधा होगी बहरहाल, माननीय सदस्य के सुझाव पर विचार किया जाएगा।

[हिन्दी]

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना औषधालयों के लिए दवाइयों का संभरण

+

*265. **श्री बनवारी लाल बैरवा** :

श्री विजय एन० पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के लिए सब चिकित्सा पद्धतियों की दवाइयों की खरीद के लिए वर्ष 1985-86 के दौरान बजट में कितने धन का प्रावधान किया गया था;

(ख) वर्ष 1985-86 के पहले नौ महीनों के दौरान इस मद पर वस्तुतः कितने धन का व्यय किया जा चुका है;

(ग) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालयों में दवाइयों की कमी होने के क्या कारण हैं; और

(घ) दवाइयों की इस कमी को दूर करने के लिए सरकार का क्या उपचारी कदम उठाने का विचार है ?

[अनुवाद]

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना की सभी पद्धतियों की दवाइयों की खरीद के लिए की गई बजट व्यवस्था तथा 1985-86 के पहले नौ महीनों में हुआ वास्तविक खर्च इस प्रकार है :

बजट व्यवस्था 1985-86	दिसम्बर, 1985 तक हुआ खर्च
13,49,27,000/-	6,05,18,900/-

(ग) और (घ) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना, सी० जी० एच० एस० फार्मूलरी में शामिल अपनी सभी दवाइयां चिकित्सा सामग्री भंडार संगठन से प्राप्त कर रही है। सामान्यतया, केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना फार्मूलरी में उल्लिखित औषधियां और दवाइयां औषधालयों में उपलब्ध हैं। किसी औषधि विशेष के उपलब्ध न होने की स्थिति में वह औषधि प्राधिकृत स्थानीय औषधि विक्रेताओं/मैसर्स सुपर बाजार से खरीद कर लाभार्थियों को सप्लाई की जाती है।

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल बेरवा : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो प्रश्न का उत्तर दिया है, वह बड़े अजीब तरीके से दिया है। आपने अलग से यह बात नहीं बताई कि कितनी पद्धतियों से इलाज हो रहा है और सब पद्धतियों की कितनी-कितनी दवाएं आप खरीदते हैं ? दवाओं के लिये 13 करोड़ 49 लाख 27,000 रुपये का कुल प्रावधान है और 9 महीने में लगभग 6 करोड़ 5 लाख की दवाएं खरीदी हैं और बाकी 3 महीने के लिये साढ़े 7 करोड़ रुपया बाकी रह गया है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या बीमारियां कम हो गई इस दौर के अन्दर या दवाएं सस्ती हो गईं जिससे उनकी आवश्यकता कम हो गई ? दवाएं तो आपके पास हैं, लेकिन पैसा खर्च नहीं हुआ ?

एक विशेष बात यह जानना चाहता हूं कि आजकल एलोपैथी की दवाओं से रि-एक्शन की शिकायतें साधारणतः मिल रही हैं। शिकायतें ऐसी हैं कि रि-एक्शन ऐसा होता है कि सब काम चटपट ही हो जाता है और दूसरी मैडिकल फैसिलिटी उपलब्ध नहीं हो पाती।

अध्यक्ष महोदय : आयुर्वेदिक दवाएं लिया करो।

श्री बनवारी लाल बेरवा : हिकमत एक ऐसी पद्धति है जिसके अन्दर रि-एक्शन का कतई खतरा नहीं है, लेकिन उसकी दवाओं का जी० जी० एस० एस० के तहत कोई प्रावधान नहीं है, इसका क्या कारण है ?

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : जहां तक पहले पूरक प्रश्न का सवाल है, बजट में 13.5 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है जबकि खर्च केवल 6 करोड़ किए गए हैं। यह केवल हिसाब किताब के आंकड़े हैं औषधियों के प्रयोग तथा भुगतान में कुछ अन्तराल है। मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहता हूं कि इस वर्ष के अन्त तक न केवल बजट प्रावधान समाप्त हो जाएगा बल्कि खर्च 3 करोड़ से 4 करोड़ तक बढ़ने की सम्भावना है।

दूसरे चिकित्सा की विभिन्न पद्धतियों में बहुत विशिष्ट अंतर हैं जो बीमारियों तथा चिकित्सा प्रणाली की कार्यकुशलता पर निर्भर करता है और हमारे पास लगभग सभी दवाईयां हैं। एलोपैथी की हमारे पास 87 प्रतिशत दवाईयां हैं, होम्योपैथी की 97 प्रतिशत, आयुर्वेदिक की 95 प्रतिशत यूनानी की 56.5 प्रतिशत हैं। हम सभी चिकित्सा प्रणालियों को उनका प्रभाव देखते हुए समान महत्व दे रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल बेरवा : मैं यह जानना चाहता हूं कि जो फारेन कम्पनियां हैं, उनसे दवाए कितनी खरीदी गई हैं और लोकल मेड कम्पनियों से कितनी खरीदी गई हैं ?

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : सरकारी चिकित्सा भंडारों के माध्यम से दवाओं की खरीद की नियमित व्यवस्था है और निर्धारित प्रक्रिया है; वे डी० जी० एस० एण्ड डी० के नियमों का पालन करते हैं। फर्मों का पंजीकरण किया जाता है। गुणवत्ता की जांच की जाती है। सी० जी० एच० एस० की डिस्पैंसरियों को दवाएं वितरित करने से पहले शत-प्रतिशत गुणवत्ता की जांच की जाती है।

[हिन्दी]

डा० प्रभात कुमार मिश्र : मैं आपके माध्यम से ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जो दवाइयां परचेज की जाती हैं वे अच्छी फार्मेस्युटिकल कंसर्न से साइंटिफिकल्ली अप्रूव्ड मेडिसंस न खरीदे जाने की वजह से ज्यादा रिएक्शन होता है। जैसा कि आपने कहा कि एलोपैथिक मेडिसंस से ज्यादा रिएक्शन होता है और इसलिए आयुर्वेद मेडिसंस की तरफ लोग जा रहे हैं, मैं जानना चाहूंगा कि क्या भारत सरकार के मातहत कोई फार्मेसी है जिससे कि अच्छी औषधियां मिल सकें और उसके मापदण्ड के अनुसार लोगों को दवाइयां पहुंचें ? क्या ये दवाइयां किसी प्रक्रिया या मापदण्ड के हिसाब से खरीदी जाती हैं या किसी भी दवाई दुकान से या किसी भी फार्मेस्युटिकल कंसर्न से दवाईयां ले ली जाती हैं ? इसके बारे में मैं जानकारी चाहूंगा।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : महोदय, स्वास्थ्य सेवाओं के महानिदेशक की अध्यक्षता में एक समिति बनाई गई है जिसमें विशेषज्ञ शामिल किए जाते हैं और वे तकनीकी सोच विचार के पश्चात् दवायें खरीदते हैं। अक्सर छल-कपट हो जाता है। यदि किसी डिसपेंसरी में कोई नकली अथवा निम्नस्तर की दवायें हैं तो हम न केवल उपचारात्मक उपाय करेंगे बल्कि अनुशासनात्मक कार्यवाही भी करेंगे।

[हिन्दी]

श्री मूल चन्द डागा : आपने जो कम्पनी का नाम लिया और आपने जो कमेटी बिठाई, उसके लिए आपका धन्यवाद। अब कृपा कर यह बता दीजिए जो अच्छी कम्पनीज हैं और स्टैण्डर्ड की हैं और उनके पास मेडिसिन भी अवेलेबल हैं, फिर भी उनसे मेडिसंस मुनाफा कमाने के लिए नहीं खरीदी जाती हैं और सबस्टैण्डर्ड कम्पनियों से दवाइयां खरीदी जाती हैं। इसके कारण ही पेशियेन्ट पर रिएक्शन होता है। क्या इसकी कभी आपने कोई जांच की है? यह आम शिकायत है कि स्टैण्डर्ड कम्पनियों के पास पर्याप्त मात्रा में दवाइयां उपलब्ध होते हुए भी मुनाफा कमाने के लिए आपके लोग उनसे दवाइयां नहीं खरीदते हैं।

दूसरे आपकी कौन-सी कमेटी है और उसके कौन-कौन मैम्बर हैं। हम जानना चाहेंगे उनके चेहरे कौन-से हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : मैं समझती हूं कि जितनी कम्पनियों से दवाइयां खरीदी जाती हैं उनकी पूरी लिस्ट हम माननीय सदस्य को भिजवा देंगे।

जो कमेटी होती है उसके अध्यक्ष डाइरेक्टर जनरल होते हैं और उनके साथ कुछ डाक्टर होते हैं। आयुर्वेदिक दवाई खरीदी जाती हैं तो उसके एडवाइजर होते हैं। इसी तरह यूनानी के भी एडवाइजर होते हैं।

जो स्टेंण्डर्ड कम्पनियां रजिस्टर्ड हैं उनसे ही दवाइयां खरीदी जाती हैं। अगर आप कोई स्पेसिफिक केस बताएं तो हम बता सकते हैं कि उसमें क्या रिएक्शन हुआ, जनरल्ली तो नहीं बताया जा सकता है।

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, जब माननीय मंत्री जी मंत्री नहीं थीं तब वे भी इस बात को मानती थीं कि सब-स्टैण्डर्ड दवाइयां हैं।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री बनने के बाद वे सुस्त हो गई हैं?

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, यह मेरे पास दवाई है। इसके ऊपर कोई नाम नहीं लिखा हुआ है। ऐसी हजारों गोलियां हमको अनेक्सी की सी० जी० एच० एस० डिस्पेंसरी से मिलती हैं जिन पर कि नाम नहीं लिखा होता है। यह सही बात है। हम लोग वहां कहते हैं कि यह गलत बात है लेकिन कुछ नहीं होता। यहां हम बहस कर लेते हैं। मैं जानना चाहती हूं कि क्या मंत्री महोदया इस बात को जानती हैं कि बिना नाम के गोलियां दी जाती हैं? अगर ऐसी

गोली घर में जाकर किसी और गोली से मिक्स हो जाए तो कितनी खतरनाक हो सकती है। क्या मंत्री जी ऐसी व्यवस्था कराएंगी कि जिन गोलियों पर नाम लिखा रहे वे दवाइयां ही वहां से मिलें जैसे कि मेरे पास यह गोली है।

श्रीमती मोहसिना किदवई : माननीय सदस्या ने ठीक सवाल किया। मैं उनको बतलाना चाहती हूं कि जो उनकी यह शिकायत है, जब मैंने मिनिस्ट्री को संभाला तो मैंने यह कहा कि यह मुनासिब नहीं है कि बिना नाम के दवाई दी जाए, जिन पर नाम लिखा हो वही दवाई दी जाएं। क्योंकि यह गलत तरीका है कि जिस दवा पर नाम न लिखा हो न एक्सपायरी डेट लिखा हो वह दवा दी जाए। इससे मरीज को क्या पता चलेगा कि उसकी क्या एक्सपायरी डेट है। हमने यह तय किया है कि ज्यादातर दवाइयां पैकेज वाली दी जाएं जिस पर टेबलेट का एक्सपायरी डेट वगैरह: हो।

प्रो० मधु दंडवते : एक्सपायरी डेट टेबलेट की या पेशियेंट की ?

श्रीमती मोहसिना किदवई : माननीय सदस्य ऐसा क्यों कहते हैं ? अब हम 93 आइटम्स में से 46 आइटम सील्ड दे रहे हैं ताकि लोगों को उनकी एक्सपायरी डेट वगैरह: मालूम हो सके। सही ढंग से उनको मेडिसन मिलें। कुछ खुली दवाएं दी जाती हैं।

दूसरी बात सब स्टैण्डर्ड दवाओं के बारे में कही गई है, उसके बारे में मैं यह बात कहना चाहती हूं कि जहां भी इस तरह की शिकायतें प्राप्त होती हैं, उनकी जांच की जाती है और भरसक कोशिश की जाती है कि इस किस्म की दवाएं न ली जाएं और डिस्पेंसरीज में इस तरह की दवाएं न पहुंचें। (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री दिनेश गोस्वामी : माननीय मंत्री जी ने बताया है कि ऐसे निर्देश दिये गये हैं कि केवल सीलबंद दवाइयां ही रखी जायें। किन्तु अब भी डिस्पैंसरियों में दवाएं बड़े ही अव्यवस्थित ढंग से रखी जा रही हैं। और हमारा सभी का यह अनुभव है कि सी० जी० एच० एस० की डिस्पेंसरियों से दवायें लेने के बाद हमें मान्यता प्राप्त केमिस्ट से दवायें लेने जाना पड़ता है। इसलिए मैं यह जानना चाहता हूं कि ये निदेश कब लागू किए जायेंगे क्योंकि मेरे विचार में अभी तक निदेशों का सही ढंग से पालन नहीं हो रहा है।

श्रीमती मोहसिना किदवई : महोदय, इस वर्ष से हमने सभी डिस्पेंसरियों को यह अनुदेश जारी किए हैं कि वे केवल सीलबंद दवायें ही खरीदें। अतः अब आपको गोलियां स्ट्रिप में मिलेंगी। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री पी० नामग्याल : अध्यक्ष महोदय, यह बात सच है कि दवायें नहीं मिलती हैं, एमपीज तक को दवायें नहीं मिलती हैं और मैं प्रूव कर सकता हूं। 4-4, 5-5 बार जाना पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय : रिएक्शन न हो जाए, इससे डरते हैं, इसलिए नहीं देते हैं।

श्री राजकुमार राय : अध्यक्ष महोदय, एम पीज को भी दवायें नहीं मिलती हैं, यहां तक कि हमको कई बार लखनऊ जाकर दवायें लानी पड़ती हैं।

अध्यक्ष महोदय : आपका क्या ख्याल है कि लखनऊ जाकर बीमार हुआ करें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हो गया, बहुत हो गया।

[अनुवाद]

सातवीं योजना में शिक्षा के लिए धनराशि का नियतन

+

*267 श्री सोमनाथ रथ :

श्री एन० वेंकटरत्नम : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश और उड़ीसा के शिक्षा मंत्रियों ने सातवीं पंचवर्षीय योजना में शिक्षा के लिए 15 प्रतिशत धन का नियतन करने की मांग की है;

(ख) इन राज्यों के लिए कितने प्रतिशत धनराशि का नियतन किया गया है; और

(ग) अन्य राज्यों के लिये शिक्षा हेतु कितने प्रतिशत धनराशि का प्रावधान किया गया है, और इन राज्यों के मामले में उक्त प्रतिशत की अधिकता/कमी का क्या आधार है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) नई दिल्ली में 23 और 24 जनवरी, 1986 को हुए राज्य शिक्षा मंत्रियों के सम्मेलन में आन्ध्र प्रदेश के शिक्षा मंत्री ने केन्द्र को यह दलील पेश की कि उसे शिक्षा के लिये अपने बजट का कम से कम 15% निर्धारित करना चाहिए।

(ख) आन्ध्र प्रदेश और उड़ीसा की राज्य योजनाओं में, शिक्षा के लिए सातवीं योजना अवधि के कुल राज्य योजनागत परिव्ययों का क्रमशः 4.0 प्रतिशत और 6.5 प्रतिशत निर्धारित किया गया है।

(ग) राज्यों द्वारा शिक्षा के लिए किए गए प्रावधानों की प्रतिशतता दर्शाने वाला एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है। शिक्षा तथा अन्य क्षेत्रों के लिये राज्य योजनागत प्राव-धान योजना आयोग द्वारा राज्यों के परामर्श से उपलब्ध संसाधनों तथा सापेक्ष अन्तःक्षेत्रीय प्राथमिकताओं को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किये जाते हैं।

विवरण

राज्य सरकारों द्वारा शिक्षा पर बजट परिव्यय की प्रतिशतता

राज्य	सातवीं पंचवर्षीय योजना में कुल राज्य योजनागत परिव्यय के मुकाबले शिक्षा के लिये आबंटनों की प्रतिशतता
1	2
1. आन्ध्र प्रदेश	4.01
2. असम	9.52

1	2
3. बिहार	6.29
4. गुजरात	1.75
5. हरियाणा	5.56
6. हिमाचल प्रदेश	6.16
7. जम्मू और कश्मीर	5.90
8. कर्नाटक	3.71
9. केरल	3.48
10. मध्य प्रदेश	3.03
11. महाराष्ट्र	3.09
12. मणिपुर	8.63
13. मेघालय	7.50
14. नागालैण्ड	6.50
15. उड़ीसा	6.50
16. पंजाब	3.41
17. राजस्थान	7.21
18. सिक्किम	12.18
19. तमिलनाडु	5.35
20. त्रिपुरा	6.74
21. उत्तर प्रदेश	3.18
22. पश्चिम बंगाल	7.76

श्री सोमनाथ रथ : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूं कि सातवीं पंच वर्षीय योजना में उड़ीसा राज्य के लिये शिक्षा के लिए कितनी राशि आवंटित की गई है।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : केन्द्र तथा राज्य दोनों की योजनाओं के लिये सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कुल मिलाकर 6383 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है। इसलिये, मैं यह कहना चाहूंगी कि सातवीं योजना में उड़ीसा राज्य की योजना के लिये 8.3 प्रतिशत राशि आवंटित करने का प्रस्ताव रखा गया था। किन्तु अनुमोदित राशि 6.50 प्रतिशत के बराबर है।

श्री सोमनाथ रथ : माननीय मंत्री महोदय ने मेरे इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया कि उड़ीसा के शिक्षा मंत्री ने कितनी प्रतिशत राशि की मांग की थी। इसके अतिरिक्त उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है। क्या मन्त्री महोदय मानव संसाधन विकास के उद्देश्य को पूरा करने के लिये इस राज्य के लोगों की प्रगति के लिये, जो अधिकांशतः हरिजन और आदिवासी हैं, इस राज्य के लिये पर्याप्त राशि आवंटित करने की कृपा करेंगे।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : मैं माननीय सदस्य के इस विचार से पूर्णतः सहमत हूं तथा इस बात से मेरी पूरी सहानुभूति है कि पूर्णतः पिछड़े हुए अन्य नौ राज्यों में उड़ीसा भी शिक्षा की दृष्टि से एक पिछड़ा हुआ राज्य है। केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रायोजित योजनाओं के अन्तर्गत केन्द्र द्वारा कुछ सहायता प्रदान की गई है। और यहां यह देखने में आता है कि अनौपचारिक शिक्षा के अन्तर्गत राज्यों और केन्द्रों का अनुपात बराबर-बराबर है किन्तु लड़कियों द्वारा शिक्षा संस्थाओं में अधिक संख्या में प्रवेश लिये जाने के लिये यह अनुपात केन्द्र द्वारा 10 प्रतिशत तक बढ़ा दिया गया है जबकि राज्यों द्वारा 10 प्रतिशत ही बढ़ाया गया है। महिला शिक्षक भर्ती करने के लिये इस अनुपात को और अधिक उदार कर दिया गया है अर्थात् 80 प्रतिशत राशि केन्द्र सरकार देगी और 20 प्रतिशत राशि राज्यों द्वारा दी जाएगी। और स्वयंसेवी संगठनों को शिक्षा सहित मानव संसाधन विकास प्रक्रिया में सहायता करने के लिये प्रोत्साहित करने हेतु 100 प्रतिशत अनुदान केन्द्र सरकार देगी।

[**हिन्दी**]

श्री डी० पी० यादव : अध्यक्ष जी, पैसा जितना भेजना हो भेज दीजिए। मैं निवेदन पूर्वक प्रश्न पूछना चाहता हूं माननीय मंत्री जी से कि पैसा भेजने के बाद उस पैसे का सदुपयोग हुआ या दुरूपयोग हुआ और कितनी हद तक वह कामयाब हुआ। इसकी समीक्षा और परीक्षा के लिए कोई सेन्ट्रल स्कीम बनायेंगे, जो आपको मानिटर करके बताए कि एलोकेशन आफ फण्ड जो हुआ है उसका सही-सहीउपयोग हुआ है जिस परपज के लिए आपने भेजा था, क्या कोई अध्ययन आप करायेंगी।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य स्वयं मंत्री रहे हैं और बहुत अच्छा प्रश्न इन्होंने किया है......(**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय : तभी तो किया है।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : सदुपयोग के बारे में हमें यह भी कहना पड़ेगा कि हमारा कन्करेंट विजय जरूर है, लेकिन उसके कार्यान्वियन के लिऐ राज्य सरकार के पूरे सहयोग की आवश्यकता है।......(**व्यवधान**)

श्रीमती सुशीला रोहतगी : आप क्षमा करें तो मैं अपना उत्तर पूरा कर दूं यह जरूर है कि समीक्षा समय-समय पर होनी चाहिए और होती भी आई है और भविष्य में भी आवश्यकता पड़ेगी। अभी हमारी जो एजुकेशन मिनिस्टर्स की मीटिंग हुई थी उसमें इन सारी चीजों पर विचार किया गया है नयी शिक्षा नीति में हम चाहते हैं कि जहां-जहां सदुपयोग या दुरुपयोग जो हो रहा है, उस पर निगाह रखते हुए कैसे उस पर अच्छी तरह से निरीक्षण कर सकें।

श्री हरीश रावत : अध्यक्ष जी, मैं माननीय मन्त्री जी से यह जानना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश जैसे राज्य में जहां निरक्षरता का प्रतिशत सबसे ज्यादा है, उस राज्य के लिये सातवीं पंचवर्षीय योजना में कितनी धनराशि की व्यवस्था की गई है। क्या वह धनराशि जितनी उत्तर प्रदेश ने मांगी थी, उसके अनुरूप है। यदि नहीं तो क्या कारण है। उत्तर प्रदेश के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में जो एलोकेशन किया गया था, उसमें कमी की गई है।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : मान्यवर, यही सही है कि उत्तर प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ है और उसमें बहुत कुछ कार्य करना चाहिए। इतना मैं अवश्य बताना चाहूंगी कि सेन्ट्रल स्पान्सर्ड स्कीम के अतिरिक्त, ह्यूमन रिसोर्स और शिक्षा के लिए पिछली छठी पंचवर्षीय योजना में हमारा प्रतिशत घट रहा था, अब की दफा सातवीं पंचवर्षीय योजना में इसने अपना सिर ऊंचा किया है। फिर भी उतनी धनराशि हमको स्वयं नहीं मिली है जितनी हम सेन्टर से चाहते हैं।

श्री हरीश रावत : उत्तर प्रदेश को सबसे कम देने का क्या कारण है?

अध्यक्ष महोदय : ज्यादा आबादी क्यों रखते हैं।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : उत्तर प्रदेश के लिए आवश्यकता जरूर है क्योंकि वहां की आबादी अन्य प्रदेशों के मुकाबले में सबसे ज्यादा है।

[अनुवाद]

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि शिक्षा के लिये योजना के लिए आबंटित की जाने वाली राशि के अलावा, पिछड़ेपन, निरक्षरता अथवा आबादी के घनत्व के अनुरूप राशि आवंटित करने का क्या मानदण्ड है, और क्या मंत्री महोदय का इस प्रस्ताव पर विचार करने का है कि सातवीं योजना अवधि में बारहवीं कक्षा तक सभी महिलाओं के लिये निःशुल्क शिक्षा सुलभ कराई जाये।

श्रीमती सुशीला रोहतगी : प्रथम भाग स्वीकार्य है। इसके अतिरिक्त यह बात संसाधनों की उपलब्धता और राज्य सरकारों तथा योजना आयोग द्वारा प्रतिपादित प्राथमिकताओं पर भी निर्भर करती है। उन्होंने महिलाओं को निशुल्क शिक्षा दिये जाने की बात कही है; हम उनकी बात से पूर्णतः सहमत हैं; किन्तु प्रश्न यह उठता है कि क्या ऐसा करना इस समय पूर्णतः सम्भव है; यद्यपि प्रधान मंत्री महोदय इसके बारे में पहले ही कह चुके हैं और इस दिशा में हमने कुछ उपाय भी किये हैं।

दिल्ली-नई दिल्ली और हजरत निजामुद्दीन रेल स्टेशनों पर प्लेटफार्म टिकटों की सीमित बिक्री

*269. डा० बी० एल० शैलेश : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे ने हाल ही में दिल्ली, नई दिल्ली और हजरत निजामुद्दीन रेल स्टेशनों पर अधिक काम-काज के समय, प्रातः 6.00 बजे से 8.00 बजे तक और सायं 16.00 बजे से 18.00 बजे तक प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री पर रोक लगाने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस सम्बन्ध में आम जनता से कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(घ) प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री पर रोक लगाने के कारण हुई राजस्व की हानि का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या इस व्यवस्था को स्थायी बनाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी हां।

(ख) व्यस्त अवधियों के दौरान प्लेटफार्म पर भीड़-भाड़ कम करने के उद्देश्य से।

(ग) कोई लिखित शिकायत प्राप्त नहीं हुई। तथापि, यह युक्ति यात्रियों में अधिक लोकप्रिय नहीं हुई।

(घ) इस 10 दिन की अवधि में प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री से हुई आमदनी पिछले वर्ष की 10 दिन की तदनुरूपी अवधि की तुलना में 5,160 रुपये कम थी।

(ङ) जी नहीं।

[हिन्दी]

डा० बी० एल० शैलेश : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने मेरे प्रश्न के उत्तर में बड़ी सफाई के साथ कह दिया कि उन्हें जनता से कोई शिकायत नहीं मिली। यदि उन्हें ऐसा ही करना था तो पहले जनता को इन्फार्म करना चाहिए था कि हम 10 दिन के लिए अमुक व्यवस्था करने जा रहे हैं ताकि जनता को किसी तरह की कठिनाई न होती। आपने अचानक इस व्यवस्था को बंद करके यात्रियों के सामने नई समस्या पैदा कर दी क्यों कि रेलवे स्टेशन तक औरतें आती हैं, बच्चे आते हैं, पेंसेंजर्स को रिसीव करने के लिए भी और उन्हें छोड़ने के लिए भी, उनको इस व्यवस्था से कितनी असुविधा हुई होगी, उसके बारे में आपने नहीं सोचा। यहां पर आपने बड़ी सफाई के साथ उत्तर दे दिया कि जनता से कोई *शिकायत प्राप्त नहीं हुई।* क्या मंत्री जी स्पष्ट करेंगे कि फिर से इस तरह की परिस्थितियां पैदा नहीं होने दी जायेंगी।

श्री माधवराव सिंधिया : यह परिस्थिति फिर से पैदा नहीं होगी और अगर कोई आवश्यकता महसूस की गई, या वैसी फिर परिस्थितियां बनीं तो फिर हम इसके ऊपर विचार कर सकते हैं कि यात्रियों को कम से कम असुविधा हो।

[अनुवाद]

श्री आशुतोष लाहा : प्रतिबन्ध का क्या मतलब है ? आप इस बात की पहचान किस प्रकार करेंगे कि वास्तविक परिचर कौन है और कौन नहीं है ? क्या यह मनुष्य-मनुष्य के बीच भेद भाव नहीं होगा ? क्या सरकार ने इस बात का पता लगाने कोई सूत्र निकाला है कि वास्तविक परिचर कौन है कौन नहीं है ?

श्री माधवराव सिंधिया : चूंकि यह उपाय समाप्त कर दिया है अतः सूत्र भी समाप्त कर दिया गया है।

इंडियन एयरलाइन्स में हिन्दी में कार्य किया जाना

\+

***270. श्री धर्मपाल सिंह मलिक**
श्री सुभाष यादव : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इण्डियन एयरलाइन्स के मुख्यालयों तथा इसके क्षेत्रीय/अंचलीय कार्यालयों और इसके विभिन्न बुकिंग एवं आरक्षण कार्यालयों में किस प्रकार का काम हिन्दी में किया जाता है; और

(ख) इण्डियन एयर लाइन्स में हिन्दी के प्रयोग को बढ़ावा देने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) हिन्दी में प्राप्त सभी पत्रों के उत्तर हिन्दी में दिये जाते हैं। जनता के प्रयोग में आने वाले सभी फार्म द्विभाषी रूप में उपलब्ध हैं और उन्हें हिन्दी में स्वीकार किया जाता है। इण्डियन एअर लाइन्स की प्रक्रिया सामग्री का उत्तरोत्तर अनुवाद किया जा रहा है और उसे द्विभाषी रूप में छपवाया जा रहा है।

(ख) इण्डियन एयर लाइन्स राजभाषा अधिनियम, 1963 (यथा-संशोधित और राजभाषा संघ के सरकारी प्रयोजनों के लिए प्रयोग) नियमावली, 1976 के उपबंधों तथा राजभाषा के प्रगामी प्रयोग के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी किये गये अन्य अनुदेशों को कार्यान्वित करने के लिए निरंतर प्रयास कर रही है। दिन-प्रतिदिन के कार्य में हिन्दी का प्रयोग आरम्भ करने के लिए प्रत्येक वर्ष एक समय-बद्ध कार्यक्रम तैयार किया जाता है। हिन्दी न जानने वाले कर्मचारियों के हिंदी प्रशिक्षण के लिए आवश्यक प्रबन्ध किये जाते हैं और इस प्रकार की परीक्षा पास करने वाले कर्मचारियों को नकद प्रोत्साहन दिये जाते हैं। हिन्दी जानने वाले कर्मचारियों के लाभ के लिए नियमित रूप से हिन्दी कार्यशाला प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाये जाते हैं और उनसे अपना सरकारी काम-काज हिंदी में करने के लिए कहा जाता है।

[हिन्दी]

श्री धर्मपाल सिंह मलिक : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने मेरे प्रश्नों के 'क' भाग के उत्तर में कहा कि हिंदी में प्राप्त सभी पत्रों के उत्तर हिंदी में दिए जा रहे हैं और जनता के प्रयोग में आने वाले सभी फार्म द्विभाषी रूप में उपलब्ध हैं और उन्हें हिंदी में स्वीकर किया जाता है। इण्डियन एयरलाइन्स के प्रक्रिया साहित्य का उत्तरोत्तर अनुवाद किया जा रहा है और उसे द्विभाषी रूप में छपवाया जा रहा है। परन्तु मंत्री जी ने अपने उत्तर में यह स्पष्ट नहीं किया कि हिंदी में लिखे जो पत्र उनके पास आते हैं, उनका जवाब कैसे दिया जा रहा है। उनके कार्यालय में उन पत्रों का डुप्लीकेट रिकार्ड है या नहीं इसकी मुझे जानकारी नहीं है। दूसरे इण्डियन एअरलाइन्स के प्रक्रिया साहित्य का कब तक अनुवाद पूरा कर लिया जाएगा। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि इण्डियन एअरलाइन्स के टिकटों पर वैसे तो हिंदी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में छपा होता है लेकिन उनके आगे वाली कालमों को सिर्फ अंग्रेजी में भरा जाता है.....तो मैं इस सम्बन्ध में यह पूछना चाहूंगा कि इस प्रकार से हिंदी लाने का तात्पर्य बिल्कुल विफल हो जाता है और सरकार की ओर से जो निर्देश दिए गए हैं उनकी अवहेलना की जाती है। अत: मंत्री जी उन लोगों के खिलाफ, जो हिंदी के कालमों में अंग्रेजी भरते हैं, हिंदी में नहीं लिखते हैं, उनके खिलाफ क्या कार्यवाही की गई है, या की जा रही है अथवा करने का विचार मंत्री जी रखते हैं ?

श्री जगदीश टाइटलर : अध्यक्ष महोदय, जिस चिट्ठी का जवाब दिया जाता है उसका रिकार्ड रखा जाता है। जो बात माननीय सदस्य ने बताई है कि हिंदी की खाली जगह में अंग्रेजी

भरी जाती है, इसके बारे में मुझे जानकारी नहीं है। इसको मैं देख लूंगा और इसकी जानकारी लेकर अगर कुछ करना होगा, तो जरूर करूंगा।

श्री धर्मपाल सिंह मलिक : अध्यक्ष महोदय, मेरा दूसरा प्रश्न कम्प्यूटर सैट्स के बारे में है कि इन कम्प्यूटरों पर जो भी प्रश्नोत्तर किया जाता है, वह केवल अंग्रेजी भाषा में ही किया जाता है। तो मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इण्डियन एअर लाइन्स में हिंदी में कम्प्यूटर सैट्स की व्यवस्था करने का विचार है या नहीं ?

श्री जगदीश टाइटलर : अध्यक्ष महोदय, अगर हिंदी में कम्प्यूटर बनेगा, तो हम उस पर जरूर विचार करेंगे।

(व्यवधान)

श्री हरीश रावत : अध्यक्ष महोदय, ऐसा कम्प्यूटर बना हुआ है। सी० एम० सी० ने "लिपि" नामक कम्प्यूटर डिवेलप किया है, जो मल्टी लिंगुअल है।

[अनुवाद]

श्री रेणुपद दास : महोदय, हमारा सामान्य अनुभव है कि भारत के हवाई अड्डों पर अंग्रेजी तथा हिन्दी दोनों भाषाओं का प्रयोग किया जाता है। किन्तु, यद्यपि हवाई अड्डों पर विभिन्न लोग तथा विभिन्न अधिकारी हिन्दी बोलते तो हैं किन्तु इसका लिखित कार्य में प्रयोग नहीं किया जाता है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या हवाई अड्डों पर कुल काम का 25 से 35 प्रतिशत भाग हिन्दी में किया जा रहा है; अथवा नहीं और बंगला अथवा मराठी, अथवा गुजराती अथवा तमिल जैसी स्थानीय भाषाओं का प्रयोग किया जा रहा है अथवा नहीं— यात्रियों के बुलाने अथवा अन्य प्रयोजनों के लिए—वास्तव में उनका प्रयोग किया जा सकता है; अथवा नहीं। यदि इस प्रश्न का उत्तर सुस्पष्ट है; तो मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या हवाई अड्डों पर स्थानीय भाषा प्रयोग में लाई जा सकती है। हिन्दी, तो निसन्देह देश की राजभाषा है; और इस समय सरकारी काम-काज में हिन्दी तथा अंग्रेजी भाषा दोनों का प्रयोग किया जा रहा है।

इसमें कोई संदेह नहीं है कि हिन्दी, देश की राजभाषा है। राजभाषा अधिनियम में इसके प्रचार का प्रावधान है। इतने पर भी हिन्दी विकसित भाषा नहीं है। भाषाओं के चार विभिन्न ग्रुप हैं। 15 हजार से अधिक भाषायें और बोलियां हैं और हम यह आशा नहीं कर सकते कि प्रत्येक भाषा और बोली को राजभाषा के रूप में विकसित किया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : वह इस प्रश्न का उत्तर दे चुके हैं।

श्री पी० कुलनदैवेलु : हिन्दी के संवर्धन के लिए बजट में प्रावधान किया जा रहा है; किन्तु किसी अन्य भाषा के लिए नहीं। यहां तक इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया भी ऐसा कर रहे हैं। किन्तु मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या अन्य भाषाओं के लिए भी ऐसा कोई प्रावधान किया जा रहा है अथवा क्या इण्डियन एयर लाइन्स और एयर इण्डिया द्वारा ऐसी किसी राशि का नियतन किया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न भारत की राष्ट्रभाषा से संबद्ध है। वह बात कुछ भिन्न है।

श्री पी० कुलनदईवेलु : यह दो-भाषायी सूत्र होता जा रहा है न कि तीन-भाषायी सूत्र।

अध्यक्ष महोदय : महोदय, तीन-भाषा सूत्र अलग बात है।

श्री पी० कुलनदईवेलु : संविधान में सभी भाषाओं को मान्यता प्रदान की गई है।

[हिन्दी]

श्री राजकुमार राय : अध्यक्ष महोदय, इण्डियन एयर लाइन्स में ज्यादा प्रयोग इंग्लिश का होता है, हिन्दी का नहीं होता। हिन्दी हमारी राष्ट्रीय भाषा है,

अध्यक्ष महोदय : धीरे-धीरे होगा।

श्री राजकुमार राय : आप इण्डियन एयर लाइन्स में फोन करें तो जवाब आता है—गुड मार्निग, इण्डियन एयर लाइन्स। इससे ऐसा लगता है कि हम किसी दूसरे देश में बैठे हुए हैं। हमारे हिन्दी बोलने वालों में इस बात का हीनत्व है कि लोग समझते हैं ये अंग्रेजी नहीं जानते, हिन्दी जानते हैं इसलिए कुछ नहीं जानते। फ्लुएन्टली अंग्रेजी नहीं जानते। क्या इस प्रवृत्ति को कम करने के लिये सरकार विचार करेगी ? हमारे माननीय मंत्री जी भी जिनका प्रेम हिन्दी में किसी से कम नहीं होगा, क्या ऐसी कोई व्यवस्था करेंगे जिससे वहां सारा काम हिन्दी में हो। हिन्दी से काम न चले तो अंग्रेजी में हुआ करे। अब शुरू अंग्रेजी में होता है, ऐसा लगता है किसी दबाव में आकर किया जा रहा है।

श्री जगदीश टाइटलर : हम देख लेंगे।

[अनुवाद]

नौवहन के लिए भावी योजना तैयार करने हेतु आयोजना ग्रुप

271. **श्री एच० एम० पटेल :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने "अंकटाड" द्वारा निर्धारित नौवहन संहिता कार्यान्वित करने के लिए निर्णय किया है;

(ख) क्या भारतीय नौवहन कम्पनियों के लिए माल नौवहन आरक्षण व्यवस्था लागू करने का सरकार का विचार है;

(ग) क्या सरकार ने कन्टेनर सेवा आरम्भ कर दी है;

(घ) क्या नौवहन के लिए एक भावी योजना तैयार करने हेतु एक आयोजना ग्रुप नियुक्त किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो उस ग्रुप के सदस्यों का विवरण क्या है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) सरकार ने लाइनर कांफ्रेंसों के लिए आचार संहिता विषयक संयुक्त राष्ट्र अभिसमय को क्रियान्वित करने के लिए सिद्धांत रूप में कानून बनाने का निर्णय लिया है। कानून का मुख्य उद्देश्य

यह सुनिश्चित करना होगा कि लाइनर जहाजों द्वारा भारत के विदेश व्यापार की कुल मात्रा का 40% अंश भारतीय ध्वज के जहाजों द्वारा ढोया जाए।

(ग) सरकार ने कंटेनरीकरण को पूरा समर्थन दिया है जिसमें कंटेनर चढ़ाने-उतारने के लिए पत्तन सुविधाएं लगाना, अन्तर्देशीय कंटेनर डिपुओं का विकास और सेलुलर कंटेनर जहाजों की खरीद शामिल है।

(घ) और (ङ) नौवहन के लिए व्यापक योजना तैयार करने के लिए योजना आयोग द्वारा 18-12-1985 को गठित योजना दल की संरचना विवरण के रूप में सभा-पटल पर प्रस्तुत है।

विवरण

नौवहन विषयक योजना दल की संरचना निम्न प्रकार है :—

1.	एल. एम. एस. राजवार, अध्यक्ष, भारतीय नौवहन निगम	अध्यक्ष
2.	श्री वसंत साठे, अध्यक्ष, ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कम्पनी आफ इण्डिया	सदस्य
3.	श्री एच. बी. देसाई, भारतीय विदेश व्यापार-संस्थान, दिल्ली	सदस्य
4.	डा. ए. के. मल्होत्रा, सदस्य, तेल और प्राकृतिक गैस आयोग	सदस्य
5.	डा. जे. पी. घोष, नेवल आर्किटेक्चर विभाग, आई. आई. टी. खरगपुर	सदस्य
6.	रीयर एडमिरल किशन देव, भूतपूर्व अध्यक्ष, भारतीय नौवहन निगम	सदस्य
7.	श्री एम. आर. श्रोफ, अर्थशास्त्री, बम्बई	सदस्य
8.	श्री वी. डी. चौगुले, अध्यक्ष, चौगुले शिपिंग कम्पनी	सदस्य
9.	श्रीमती ईशर जगदे अहलुवालिया, सी 11/83, मोती बाग, नई दिल्ली	सदस्य
10.	महानिदेशक (नौवहन), बम्बई	सदस्य

श्री एच० एम० पटेल : मुझे खुशी है कि लाइनर कांफ्रेंसों के लिए आचार संहिता विषयक संयुक्त राष्ट्र अभिसमय को क्रियान्वित करने के लिए सरकार का एक विधेयक पेश करने का विचार है। क्या मंत्री महोदय कृपया बतायेंगे कि कौनसी तारीख तक यह विधेयक सभा में लाया जायेगा क्योंकि नौवहन उद्योग भारी मंदी के दौर से गुजर रहा है? जितनी शीघ्रता से विधेयक को कानून बनाया जायेगा उतना ही अधिक अच्छा होगा।

श्री राजेश पाइलट : सरकार इस उद्योग के बारे में काफी चिंतित है और हम एक विधेयक तैयार करने में लगे हुए हैं और जल्दी ही इसे सभा के सामने पेश किया जायेगा ।

श्री एच० एम० पटेल : इस सत्र के दौरान इसे सभा में प्रस्तुत करने में सरकार को क्या कठिनाई है ?

श्री राजेश पाइलट : सरकार कुछ कानूनी मुद्दों की जांच कर रही है । इसे बहुत शीघ्र ही सभा के सामने रखा जायेगा । कानूनी बातों की जांच की जा रही है । माननीय सदस्य स्वयं वित्त मंत्री रह चुके हैं । अधिकतर समस्याएं उधर से ही होती है ।

प्रो० मधु दंडवते : एच० एम० पटेल इसे पूर्व प्रभावी रूप से स्पष्ट करें ।

श्री एच० एम० पटेल : मंत्री महोदय ने बताया है कि योजना दल की नियुक्ति दिसम्बर में की गई है । स्थिति की आवश्यकता को देखते हुए क्या इसके द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत करने की कोई तारीख तय की गयी है ?

श्री राजेश पाइलट : ऐसा लगता है कि माननीय सदस्य तारीखों के जानने के बहुत इच्छुक हैं । मैं सभा को बताना चाहता हूं कि सरकार इस उद्योग पर शीघ्र ही निर्णय लेने की बहुत इच्छुक है क्योंकि गत 7 या 8 वर्षों से इस उद्योग में मंदी चल रही है । सरकार की चिंता इसी तथ्य से देखी जा सकती है कि वह जितनी जल्दी संभव हो विधेयक पेश करने जा रही है । परन्तु मेरे विचार से निश्चित तारीख तथा समय मैं नहीं दे सकूंगा ।

श्री एच० एम० पटेल : मैं आभारी हूं कि सरकार इस मामले के बारे में काफी चिंतित है तथा इसे महत्व दे रही है । गत चार वर्षों से मंदी चल रही है । अतः यह बहुत ही महत्वपूर्ण है कि इस मामले को तेजी से निपटा जाये । जब योजना दल बनाया गया है तो निश्चित ही इसे चार या पांच माह में अपना प्रतिवेदन देने के निर्देश दिये जा सकते हैं । मैं सुझाव देता हूं कि इस दल कोई ऐसी तारीख दी जाये । इसी प्रकार से विधि मन्त्रालय को भी एक निश्चित तारीख तक विधेयक तैयार करने के लिए कहा जा सकता है ।

श्री राजेश पाइलट : हमने दल को सरकार की मंशा तथा इसके महत्व से अवगत करा दिया है । मैं सभा को आश्वासन दे सकता हूं कि मैं माननीय सदस्य से उम्र में छोटा होने के नाते माननीय सदस्य की आशा से भी शीघ्र यह कार्य करूंगा ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आगे और पीछे । सरकार पीछे जा रही है, महोदय ।

श्री राजेश पाइलट : सिर्फ पश्चिम बंगाल में ।

श्री जी० जी० स्वैल : महोदय, जहां तक मैं समझता हूं, 'अंकटाड' की व्यवस्था यह है कि 40 प्रतिशत माल निर्यात करने वाले देशों द्वारा ढोया जायेगा, 40 प्रतिशत माल आयात करने वाले राष्ट्रों द्वारा तथा 20 प्रतिशत माल एक-दूसरे देशों के जहाजों द्वारा ढोया जायेगा । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या इस पर अमल हो रहा है, और अगर हो रहा है तो किस हद तक यह व्यवस्था कारगर रही है, और अगर यह व्यवस्था है तो इस योजना दल से वास्तव में क्या करने की आशा की जाती है ।

श्री राजेश पाइलट : महोदय, यह निर्णय 1974 में संयुक्त राष्ट्र लाइनर संहिता प्रणाली के अन्तर्गत किया गया था। हमारी सरकार द्वारा इसका 1978 में अनुमोदन किया गया था। कुछ राष्ट्र सहमत हो गये हैं। हम इसका पालन कर रहे हैं परन्तु कुछ राष्ट्र अभी भी इस लाइनर संहिता प्रणाली का पालन नहीं कर रहे हैं। उद्देश्य है नौवहन उद्योग की माल ढुलाई द्वारा सहायता करना है और यह बहुत आवश्यक है। आजकल यह हो रहा है कि कुछ राष्ट्र इसका लाभ लाभ उठा रहे हैं क्योंकि उनकी दर सस्ती है और उनके द्वारा दिए गए मूल्य अन्य नौवहन कम्पनियों की तुलना से कम होते हैं, हम एक विधेयक ला रहे हैं ताकि इसे क्रियान्वित किया जा सके। कार्यकारी दल से इस दिशा में भी कुछ सुझाव देने की आशा है जो हमें अन्य नौवहन विशेषज्ञों तथा व्यक्तियों द्वारा प्राप्त हुए हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्री सोमनाथ चटर्जी।

श्री राजेश पाइलट : आगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी : हम आपको आगे चलाने की कोशिश कर रहे हैं क्यों कि यह उद्देश्य पूरा होने वाला नहीं है।

महोदय, मंत्री महोदय ने अब स्वीकार किया है कि नौवहन उद्योग वर्षों से मंदी के दौर से गुजर रहा है और मेरा विश्वास है कि उन्हें मालूम होगा कि कुछ नौवहन कंपनियों ने अपने कार्यालय बन्द कर दिये हैं जिससे उनके कर्मचारी बेरोजगार हो गये हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या योजना दल से जिसे नौवहन के लिए भावी योजना तैयार करने के लिए गठित किया गया है, इस मामले पर विचार करने के लिए कहा गया है और क्या नौवहन उद्योग को, जो कि मन्दी के दौर से गुजर रहा है, कोई सहायता दिये जाने के बारे में विचार किया जा रहा है। यहां तक कि भारतीय नौवहन निगम भी बम्बई में अपने एक मुख्य कार्यालय को बन्द करने का प्रयत्न कर रहा था। परन्तु कर्मचारियों को इसके लिए आन्दोलन करना पड़ा और उन्हें बाद में अपना निर्णय बदलना पड़ा। अतः मैं जानना चाहता हूं कि क्या उनसे कर्मचारयों को तथा नौवहन कंपनियों को भी कोई सहायता देने के लिए कहा गया है ताकि जब वे मन्दी की गंभीर समस्या का सामना कर रही हों तो कर्मचारियों को भी बेरोजगार न होना पड़े।

श्री राजेश पाइलट : महोदय, जब माननीय सदस्य ने यह प्रश्न पूछा था, उसमें मैं अपनी गलती सुधारना चाहता हूं जो मैंने पहले की जब माननीय सदस्य श्री पटेल ने अपना प्रश्न पूछा था। हमने उन्हें जो तारीख दी वह 15 जून, 1986 है। मैंने उस पर ध्यान नहीं दिया। दूसरी बात के बारे में जो माननीय सदस्य ने उठायी है, हम उन कम्पनियों का जो वास्तव में चल सकती हैं, जो सहायता से फिर से स्वस्थ हो सकती हैं उनका वर्गीकरण करने का प्रयत्न कर रहे हैं। हम यह महसूस करते हैं कि देश की अर्थव्यवस्था में नौवहन उद्योग की एक बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका है कुछ कम्पनियां हैं जो बिल्कुल भी नहीं चल सकती। कुछ कंपनियां ऐसी भी हो सकती हैं जिन्होंने अपनी किस्तों या अपनी बकाया राशि का, कुछ अवधि के लिए जब मन्दी चल रही थी, भुगतान न किया हो परन्तु कुछ अन्य कंपनियां हैं जिन्होंने तब भी अपनी बकाया राशि का भुगतान नहीं किया जब मन्दी नहीं थी। कुछ कंपनियों ने समय पर भुगतान किया है परन्तु कुछ कंपनियां हैं जिन्होंने वास्तव में इस अवसर का तथा इस सुविधा का जो सरकार द्वारा आर्थिक सहायता व अन्य रूपों में दी गयी दुरुपयोग किया है। अतः पूरा अध्ययन किया जा रहा है। जैसे ही हमें सही सूचना प्राप्त होगी हम माननीय सदस्य को सूचित कर देंगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी : नौवहन उद्योग के राष्ट्रीयकरण की मांग की गयी है। कर्मचारियों को दोष न दिया जाये······ व्यवधान

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न। श्री सनत कुमार मंडल।

श्री राजेश पाइलट : हम पूरी स्थिति का अध्ययन कर रहे हैं।

गैर-सरकारी अस्पतालों के कार्यकरण पर सरकार का अधीक्षण

+
*272. **श्री अमर राय प्रधान :**
श्री सनत कुमार मण्डल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 14 फरवरी, 1986 के दैनिक "इंडियन एक्सप्रेस" नयी दिल्ली, में "मैन डाइज ड्युटू नेगलेक्ट एट हास्पिटल" (अस्पताल में लापरवाही के कारण रोगी की मृत्यु) शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है,

(ख) यदि हां, तो इन गैर-सरकारी अस्पतालों पर किसी प्रकार का नियंत्रण रखने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है, और

(ग) इन अस्पतालों का समुचित कार्यकरण सुनिश्चित करने हेतु सरकार उन पर अपना पूरा नियंत्रण रखने के संबंध में एक विधान प्रस्तुत करने में क्या कठिनाइयां अनुभव करती हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) सरकार ने इस प्रेस रिपोर्ट को देखा है। यह अस्पताल एक प्राइवेट चैरीटेबल ट्रस्ट द्वारा चलाया जाता है। सरकार को उनसे जो सूचना मिली है उसके अनुसार दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति का इलाज करने से पहले उससे भुगतान करने या भुगतान करने के लिए आश्वासन प्राप्त करने का कोई आग्रह नहीं किया था। विधान के मौजूदा उपबन्धों में प्राइवेट रूप से संचालित संस्थाओं को विनियमित करने के लिए विस्तृत नियंत्रण प्रक्रिया की व्यवस्था नहीं है। इस मामले की पुनरीक्षा की जा रही है।

श्री अमर राय प्रधान : अध्यक्ष महोदय, प्रश्न के (क), (ख) तथा (ग) भागों को कुल मिलाकर जबाब देते समय माननीय मंत्री ने एक अस्पष्ट सा उत्तर दिया है। यह बात सही है कि उस विशेषकर अस्पताल से संबंधित अधिकारियों ने तथ्यों को छिपाने का प्रयत्न किया। परन्तु यह भी सत्य है कि अज्ञात दुर्घटना का शिकार व्यक्ति मूलचन्द खैरातीराम अस्पताल नई दिल्ली में दो घंटे बाद मर गया परन्तु डाक्टर ने मृत्यु तक उसके जिस्म को छुआ तक भी नहीं। यह बात सत्य है। क्या आप हमारी सहायता करेंगे, सभा के सदस्यों की, क्योंकि हम भी ऐसे गैर-सरकारी अस्पतालों के शिकार हो सकते हैं ? क्या आप अस्पताल के अधिकारियों के इस अपराध पूर्ण व्यवहार की जांच के लिए उच्च स्तरीय समिति नियुक्त करेंगे ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : महोदय, दिल्ली प्रशासन ने एक निरीक्षण किया था और मैं वही बता रहा था जो उस अस्पताल द्वारा कहा गया था। यह अस्पताल मात्र एक कानून के अन्तर्गत

पंजीकृत है जिसके द्वारा हम कोई नियंत्रण कर सकते हैं, अर्थात्, 'दिल्ली नर्सिंग होम रजिस्ट्रेशन एक्ट'। यह अधिनियम मात्र स्थान, कर्मियों तथा उपकरणों की क्षमता जैसी कुछ सुविधाओं के संबंध में नर्सिंग होमों के पंजीकरण करने तथा पंजीकरण को रद्द करने से संबंधित है। यह अधिनियम ऐसे संस्थानों के अपराधी को सजा देने के बारे में अथवा उनकी पूर्ण उपेक्षा के मामलों में जांच करने की कोई शक्ति दिल्ली प्रशासन को प्रदान नहीं करता। (व्यवधान)

श्री अमर राय प्रधान : अध्यक्ष महोदय, अगर आप प्रश्न के भाग (ग) को पढ़ें तो आप देखेंगे, "सरकार...विधान प्रस्तुत करने में क्या कठिनाइयां अनुभव करती है।" कानून बनाने में क्या कठिनाइयां है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : जैसा कि माननीय सदस्य को निश्चित तौर पर पता है कि यह विशेष मामला संविधान की सातवीं अनुसूची की दूसरी सूची के अन्तर्गत आता है और राज्य का विषय है। अगर दो या तीन राज्य एक साथ मिलकर केन्द्रीय सरकार को प्राधिकृत करें तो यह किया जा सकता है। हमने इस समस्या पर विचार किया है, हम इस प्रकार के कानून के सभी पहलुओं पर गौर कर रहे हैं, परन्तु सरकार को अभी किसी निश्चय पर पहुंचना है। (व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : महोदय, हमारे देश की संघीय व्यवस्था है। केन्द्रीय सरकार एक मां और राज्य सरकारें बच्चे हैं। क्या सभी बच्चों की देखभाल करना केन्द्र सरकार का कर्तव्य नहीं है, और विशेषकर उस राज्य का जो कि शारीरिक रूप से अपंग है और परिणामस्वरूप जो नवजात शिशुओं के जीवन की रक्षा नहीं कर सकती? मुझे नहीं मालूम कि सरकार को कोई जानकारी है अथवा नहीं कि दो माह पूर्व पश्चिम बंगाल में दो नवजात शिशुओं को राज्य सरकार के अस्पतालों से कोई लेकर भाग गया था, एक हावड़ा जनरल हास्पिटल तथा दूसरा मुर्शिदाबाद सरकारी अस्पताल से। अतः मैं जानना चाहती हूं कि क्या इन बातों की जांच करने तथा अपंग सरकार से इन नवजात शिशुओं को बचाने के लिए सरकार के पास कोई प्रस्ताव है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

कुमारी ममता बनर्जी : महोदय, मंत्री महोदय जवाब दे, मुझे आपका संरक्षण चाहिए। स्वास्थ्य समवर्ती सूची का एक विषय है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : राज्य निश्चय ही केन्द्र सरकार को लिख सकते हैं। जैसे ही इस बारे में शिकायत प्राप्त होगी, केन्द्रीय सरकार अवश्य ही सम्बन्धित राज्य सरकार के साथ मामले को उठायेगी।

प्रो० एन० जी० रंगा : यह शिकायत सभा में की गयी है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : हम इस शिकायत पर गौर करेंगे। (व्यवधान)

माल के लदान और उसकी धराई-उठाई के अधिक प्रभारों का व्यापार पर कुप्रभाव

*275. **श्री मूल चन्द डागा :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हमारे पत्तनों पर कुछ विदेशी पत्तनों की तुलना में माल के लदान और उसकी धराई-उठाई पर बहुत अधिक खर्च करना पड़ता है, जिसका हमारे आयात और निर्यात व्यापार पर कुप्रभाव पड़ता है;

(ख) क्या यह सच है कि पत्तनों पर श्रमिकों की परम्परागत संख्या और फालतू श्रमिकों को रखना नौवहन के लिए अनुपयुक्त पाया गया है;

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

(घ) पत्तनों पर कार्यकरण में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है ।

विवरण

(क) अधिकांश विदेशी पत्तनों ने शुल्क की दरें प्रकाशित नहीं की है या विविध सेवाओं को संयुक्त शुल्क में शामिल नहीं किया है जिससे भारतीय पत्तनों से इसकी तुलना करने में कठिनाई होती है । यह भी उल्लेखनीय है कि कुछ पत्तनों पर जो हमारे महापत्तनों के क्षेत्र में ही पड़ते हैं, पत्तन शुल्क वसूलने का आधार हमारी पद्धति से भिन्न है । उनमें से कुछ मामलों में शुल्क दरों पर काफी सबसिडी दी जाती है और उसमें शिपरों द्वारा प्राइवेट मशीनरी और उपकरण के उपयोग करने का शुल्क शामिल नहीं होता ।

(ख) से (घ) महापत्तनों पर कार्गो हैंडलिंग श्रमिक समूहों में काम करते हैं जिसे गैंग कहते हैं । अधिकांश मामलों में गैंग की संख्या लगभग तीन दशक पूर्व नियत की गई थी । उस समय कार्गो हैंडल करने की तकनीक उतनी विकसित नहीं थी और आमतौर पर पर्याप्त यांत्रिक कार्गो हैंडलिंग उपकरण उपलब्ध नहीं थे । इसलिए गैंग में अधिक आदमियों की जरूरत पड़ती थी । उसके बाद से पेलेटीकरण और कंटेनरीकरण जैसी कार्गो हैंडलिंग तकनीक में काफी सुधार हुआ है और पर्याप्त मात्रा में आधुनिक कार्गो हैंडलिंग उपकरण का भी प्रावधान किया गया है । कार्य दशा में भी सुधार हुआ है । इन परिवर्तनों से गैंग की संख्याओं को युक्ति संगत बनाने की जरूरत है । चूंकि गैंग की संख्या पीस-रेट/प्रोत्साहन स्कीमों का अंग है जिसे समझौतों के माध्यम से तय किया गया है, इसलिए उसकी किसी प्रकार की समीक्षा करने/उसे युक्ति संगत बनाने के लिए श्रमिक यूनियनों से परामर्श जरूरी है । पत्तन प्राधिकरण समय-समय पर इस प्रकार के परामर्श करते रहते हैं ।

श्री मूल चन्द डागा : अध्यक्ष महोदय, जब मैं यह प्रश्न रखता हूं तो हर वक्त जवाब में यह आता है कि स्टेटमैंट लेड आन द टेबल । अक्सर यह आता है ।

(व्यवधान)

श्रीमन् एक तो मंत्री जी इस बात को मानेंगे कि आपको 1983-84 में 51,60 करोड़ रुपये का घाटा हुआ । उसके बाद आपकी शिपिंग कारपोरेशन को घाटा बढ़ता ही गया । इस

घाटे के बढ़ जाने के बाद इन्टरनेशनल ट्रेड में आपका शेयर 21.6 परसेंट रह गया। आपके यहां जहाजों की कमी हो गई। आपने उत्तर में बताया कि आप रिव्यू कर रहे हैं। मैं यह जानना चाहता था कि क्या यह बात सही है कि कन्टेनर के लिए बोम्बे में 305 डालर खर्च होता है, कलकत्ता में 208.33 डालर खर्च होता है, सिंगापुर में 91.30 डालर खर्च होता है, हांगकांग में 125 डालर खर्च होता है और कोलम्बो में केवल 170 डालर खर्च होता है ? क्या वहां इतना कम खर्च होने के कारण और आपके यहां वर्क्स की ज्यादा संख्या होने के कारण आपको यह लौस हो रहा है ? यदि हां, तो इसके लिए आपने कौन-से कदम उठाये हैं जिससे कि हालत सुधर सके ?

श्री राजेश पाइलट : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने कहा कि जब ये सवाल पूछते हैं तो स्टेटमेंट लेड आन द टेबल हम उत्तर दे देते हैं। मैं बताना चाहता हूं कि जब मूल चन्द जी डागा सवाल पूछते हैं तो वह सीधा नहीं होता, छोटा नहीं होता जिसको बताना बड़ा मुश्किल होता है। इसलिए स्टेटमेंट लेड आन द टेबल कहना पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय : जितने भारी वे स्वयं हैं उतना भारी उनका क्वेश्चन है।

श्री राजेश पाइलट : डागा जी ने यह ठीक ही कहा कि हमारे हिन्दुस्तान के पोर्ट्स से बहुत से पोर्ट्स पर चार्जिज कम है। इसका ज्यादातर कारण यह है कि वहां पैटर्न आफ इन्वेस्टमेंट डिफ्रेंट है। उन देशों में वहां की गवर्नमेंट पोर्ट्स को ग्रांट देती है, सब्सीडीज देती है। हमारी गवर्नमेंट लोन देती है। जब पैटर्न आफ इन्वेस्टमेंट डिफ्रेंट है तो कमर्शियल एटीच्यूड भी डिफ्रेंट है।

दूसरी बात इन्होंने कही कि पोर्ट्स पर चार्जेस की, कंटेनर्स वगैरह: के प्रति कही है। यह बात सही है कि बहुत से पोर्ट्स पर चार्जेस कम हैं, बहुत से पोर्ट्स पर ज्यादा हैं। दुनिया के पोर्ट्स से हिन्दुस्तान के पोर्ट्स को कम्पेअर करें तो कुछ पोर्ट्स पर जैसे मद्रास है, या कोचीन है, वहां पर हमारे यहां दूसरे देशों से कम हैं। इसका मेन कारण यही है कि वहां गैंग स्ट्रेंग्थ कम है। कहीं-कहीं पोर्ट्स पर संख्या ज्यादा है। ये गैंग्स तकरीबन 20-25 साल पहले बने थे जबसे गैंग्स का कंटेनराइजेशन शुरू हुआ, गैंग स्ट्रेंग्थ नहीं बदली।

अध्यक्ष महोदय : गैंग कौन-सा है ? गैंग के दो अर्थ होते हैं।

[अनुवाद]

श्री राजेश पाइलट : "गैंग" यहां पर अच्छी बात के लिए प्रयोग हुआ है।

प्रो० के० के० तिवारी : श्री डागा साहेब को गैंग का सदस्य बनाया गया है।

[हिन्दी]

श्री राजेश पाइलट : वहां कास्ट ज्यादा आती है, यह बात सही है। सरकार इसके लिये कोशिश कर रही है। हम मोडर्न इक्विपमेंट खरीदते हैं जिससे कि कास्ट कम हो। हमारे यहां इक्विपमेंट कम हैं इसलिए हमारे यहां कास्ट ज्यादा पड़ती है। सरकार इस बात की कोशिश कर रही है हैंडलिंग कास्ट कम हो। इसके बारे में सरकार ने कुछ कदम उठाये हैं। कई जगह पर हमें सफलता भी मिली है। सरकार और भी कोशिश कर रही है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

नान्देड़ में रेलवे का डिविजन

*266. **श्री एस० एम० गुरड्डी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नान्देड़ (दक्षिण मध्य रेलवे) में रेलवे का डिविजनल मुख्यालय स्थापित करने के लिये 1985-86 के रेल बजट में पर्याप्त व्यवस्था की गई थी; और

(ख) यदि हां, तो डिविजन की स्थापना करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं। 1985-86 में केवल 1000 रुपये का सांकेतिक प्रावधान किया गया था।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

विमानन उद्योग के विकास के लिए कारगर नीति तैयार करना

*268. **श्री बी० बी० देसाई :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विमानन उद्योग के विकास के लिये कारगर नीति तैयार करने हेतु एक उच्च शक्ति सम्पन्न कार्यदल का गठन किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके सदस्यों के नाम क्या हैं और यह कार्यदल कब तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर देगा; और

(ग) इस कार्यदल को किन-किन बातों की जांच करने के लिए कहा गया है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां। योजना आयोग ने नागर विमानन क्षेत्रों के लिए दीर्घकालीन योजनाएं बनाने के लिये एक योजना ग्रुप गठित किया है।

(ख) इस ग्रुप में निम्नलिखित सदस्य होंगे :—

(1) श्री जे० आर० डी० टाटा,
अवकाश प्राप्त अध्यक्ष,
टाटा ग्रुप आफ कम्पनीज .... अध्यक्ष

(2) श्री के० जी० अप्पूस्वामी,
सेवानिवृत प्रबन्ध निदेशक, एयर इन्डिया

(3) डा० एच० के० परांजपेय,
अर्थशास्त्री (नेहरू फैलो) पुणे।

(4) एयर मार्शल सी० के० एस० राजे,
महानिदेशक, नागर विमानन।

(5) एयर मार्शल एम० एस० डी० वालेन,
अध्यक्ष, हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स, लिमिटेड, बंगलौर।

(6) प्रो० आर० नरसिम्हा,
निदेशक, राष्ट्रीय वैमानिकी प्रयोगशाला, बंगलौर।

(7) कप्तान के० चड्ढा,
प्रबन्ध निदेशक, इन्डियन एयरलाइन्स।

(8) श्री के० एल० थापर,
सलाहकार (परिवहन), योजना आयोग।

(9) डा० एन० डब्ल्यू० नेरूरकर,
संयुक्त सचिव, इलैक्ट्रॉनिकी विभाग, नई दिल्ली।

(10) श्री सी० एल० शर्मा,
प्रबन्ध निदेशक, एयर इन्डिया ... संयोजक

ऐसी आशा की जाती है कि यह ग्रुप अपनी रिपोर्ट 15 जून, 1986 तक दे देगा।

(ग) ग्रुप के विचारार्थ विषय निम्नलिखित होंगे :—

(1) पिछली दो दशाब्दियों में विमान सेवाओं के स्वरूप के विकास सहित यात्री यातायात और एयर कार्गो की वृद्धि की पिछली प्रवृत्तियों और यातायात के अन्तमोडल के आवंटन के आधार पर सन् 2000 में समाप्त अवधि के लिए प्रायोजित विकास का अध्ययन जो सन् 1990, सन् 1995 और सन् 2000 में समाप्त प्रत्येक 5 वर्ष की अवधि के लिए अलग-अलग बंटा हो।

(2) देश के योजनाबद्ध विकास में विमान परिवहन की भावी भूमिका को दृष्टि में रखते हुए आवश्यक सीमा तक एयरलाइनों के पुनः निर्धारण के उद्देश्य से एयरलाइनों के मौजूदा तंत्र की समीक्षा।

(3) नागर विमानन के क्षेत्र में आगामी 15 वर्षों में मौजूदा प्रौद्योगिकी और प्रौद्योगिक विकास का निर्धारण करना और लम्बी अवधि के विकल्पों के लिए विभिन्न प्रौद्योगिकियों के आर्थिक पहलुओं को ध्यान में रखते हुए, भारतीय परिस्थितियों में उनकी प्रयोज्यता और स्वीकार्यता पर विचार करना।

(4) उत्पादकता में सुधार करने के लिए उपयुक्त मानदण्डों और उपायों की सिफारिश करने के उद्देश्य से नागर विमानन के क्षेत्र के विभिन्न घटकों की उत्पादकता और कार्यदक्षता का अध्ययन करना।

(5) सन् 2000 तक विमानों और उनसे संबंधित उपस्कर की आवश्यकताओं का आंकलन जो पांच-पांच वर्षों की अवधि में बंटा हो।

(6) सन् 2000 तक अन्तर्राष्ट्रीय और अन्तर्देशीय विमान क्षेत्रों पर आधारभूत सुविधाओं की आवश्यकताओं का आंकलन करना।

(7) विमानों के सुरक्षात्मक परिचालन के लिए संचार और दिक्चालन सुविधाओं की आवश्यकताओं का आंकलन करना।

(8) नागर विमानन क्षेत्र के विकास के लिए आवश्यक श्रमशक्ति का आंकलन करना और भविष्य की विकास योजनाओं और प्रायोजित प्रौद्योगिक परिवर्तनों के अनुरूप आवश्यक श्रम-शक्ति विकास के लिए उपयुक्त प्रशिक्षण कार्यक्रमों और अन्य उपायों की सिफारिश करना।

(9) मजबूत वाणिज्यिक आधार पर इस क्षेत्र का विकास सुनिश्चित करने के लिए वित्तीय, प्रचालनात्मक और मूल्य नीतियों सहित भविष्य की योजनाओं के अनुरूप आवश्यक नीति परिवर्तन की सिफारिश करना; और

(10) मजबूत तकनीकी और आर्थिक आधार पर इस क्षेत्र के लिए सुनियोजित दीर्घकालीन योजना के लिए संगठनात्मक और संस्थागत उपायों की सिफारिश करना।

एयर इंडिया द्वारा वर्ष 1985 में आरम्भ की गई नई उड़ानें

*273. **श्री ई० अय्यपू रेड्डी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इंडिया द्वारा वर्ष 1985 के दौरान कितनी नई उड़ानें आरम्भ की गई;

(ख) वर्ष 1985 के दौरान कितने यात्रियों ने एयर इंडिया के विमानों से यात्रा की और एयर इंडिया की यात्री वहन क्षमता की तुलना में वस्तुतः कितने प्रतिशत बुकिंग हुई;

(ग) वर्ष 1985 में एअर इंडिया ने विदेशी यात्रियों को आकर्षित करने के लिए क्या अतिरिक्त सुविधाएं दी अथवा किरायों में कितनी कटौती की; और

(घ) वर्ष 1985 के दौरान एयर इंडिया को कितनी विदेशी मुद्रा की आय हुई ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) वर्ष 1985 में एयर इंडिया ने हैदराबाद को केवल जद्दाह से जोड़ा था।

(ख) वर्ष 1985 में एअर इंडिया द्वारा 17,63,668 यात्री ले जाए गए। एयर इंडिया की वहन क्षमता की तुलना में उसके द्वारा वास्तव में की गई बुकिंग कितने प्रतिशत है, इस संबंध में सूचना प्राप्त की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) एयर इंडिया ने 1985 में कोई अतिरिक्त सुविधाएं नहीं दी और न ही किराए में कोई कटौती की।

(घ) वर्ष 1985 में एयर इंडिया ने 174.32 करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा अर्जित की/बचत की।

[हिन्दी]

राज्यों के शिक्षा मंत्रियों के सम्मेलन में समान पाठ्यक्रम संबंधी निर्णय

*276. श्री सी० जंगा रेड्डी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्यों के शिक्षा मंत्रियों के अगस्त, 1985 में हुए सम्मेलन में यह निर्णय किया गया था कि राष्ट्रीय भावना और जीवन मूल्यों के निर्माण और उन्नयन हेतु समान पाठ्यक्रम लागू करना एक प्रभावी साधन सिद्ध होगा; और

(ख) यदि हां, तो इसके महत्व को ध्यान में रखते हुए इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है और राज्यों/केन्द्र शासित क्षेत्रों को इसके बारे में क्या मार्ग-निर्देश जारी किए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) (क) और (ख) राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों के शिक्षा मंत्रियों के 29-30 अगस्त, 1985 को हुए सम्मेलन में स्कूलों के लिए राष्ट्रीय को पाठ्यचर्या की संकल्पना का समर्थन किया गया था। यह महसूस किया गया था कि कुछ राष्ट्रीय अध्ययन मानदण्ड स्थापित करने, गतिशीलता को बढ़ाने और राष्ट्रीय रूप से साझे विचारों और मूल्यों को उत्पन्न करने के लिए यह एक महत्वपूर्ण साधन होगी।

राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद ने प्राथमिक और माध्यमिक शिक्षा के लिए राष्ट्रीय पाठ्यचर्या का एक ढांचा तैयार किया है, जिसमें राष्ट्रीय शिक्षा प्रणाली के शैक्षिक लक्ष्यों को प्राथमिक और माध्यमिक शिक्षा की एक सामान्य अध्ययन योजना के माध्यम से स्पष्ट किया गया है तथा शिक्षक, स्कूल और स्थानीय शिक्षा प्राधिकारियों को अधिक पहल सुनिश्चित करते हुए इसको लचीला बनाया गया है।

[अनुवाद]

महिलाओं की मृत्यु दर

*277. प्रो० के० बी० थामस : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में महिलाओं की मृत्यु दर अधिक है;

(ख) यदि हां, तो कितनी और उनकी मृत्यु दर अधिक होने के क्या कारण हैं;

(ग) मृत्यु दर में कमी लाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है अथवा की जायेगी ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) से (ग) नमूना पंजीयन पद्धति के नवीनतम उपलब्ध अनुमानों के अनुसार भारत में 1982 के दौरान मृत्यु दर

प्रति हजार 11.9 थी। पुरुष और महिला मृत्यु दरों में कोई अन्तर नहीं था। दीर्घकालीन लक्ष्यों के अनुसार सन् 2000 ईसवी तक मृत्यु दर को 9 तक लाना है। लोगों के स्वस्थ्य में सुधार करने तथा मृत्यु दर में कमी लाने के लिए विभिन्न जन-स्वास्थ्य कार्यक्रम चलाये जा रहे हैं।

[हिन्दी]

सातवीं योजना के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा करना

*278. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा करने के संबंध में क्या योजना बनाई गई है;

(ख) उस पर कितना धन व्यय किये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 15 को पोकरन से जैसलमेर तक, जैसलमेर से बाडमेर तक और बाडमेर से साचोर तक, जो सुरक्षा की दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण हैं, और इसका सैनिक अभ्यास के लिए विशेष रूप से इस्तेमाल किया जाता है, चौड़ा करने का काम सातवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) (क) से (घ) सातवीं योजन में देश के भिन्न-भिन्न राष्ट्रीय राजमार्गों पर शुरू किए जाने वाले निर्माण कार्यों के बारे विभिन्न राज्यों से प्राप्त योजना प्रस्तावों को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है। इसलिए राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा करने पर प्रस्तावित खर्च के बारे में कोई संकेत नहीं दिया जा सकता, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 15 का पोकरन से साचोर तक का खण्ड भी शामिल है। हालांकि राष्ट्रीय राजमार्ग के इस खण्ड को सेनाभ्यास के दौरान इस्तेमाल में लाया जाता है, किन्तु इसे चौड़ा करने के कार्य को उच्च प्राथमिकता नहीं दी गई है।

[अनुवाद]

भूमि के ऊपर और नीचे के जल संसाधनों का विकास

*279. **डा० डी० एन० रेड्डी :**
श्री यशवन्तराव गडाख पाटिल : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में पीने और मानवीय उपयोग, कृषि सिंचाई और उद्योगों के लिए पर्याप्त जल संसाधन उपलब्ध है; जिनको राज्य आपस में बांटना चाहते हैं;

(ख) क्या भूमि पर बहुत पानी जमा हो जाने और भूमिगत जल में कमी हो जाने की भी गंभीर समस्या उत्पन्न होती है; और यदि हां, तो इस बारे में क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) क्या भूमि के ऊपर और नीचे दोनों प्रकार के जल का एक साथ विकास करने पर कम लागत आएगी और इससे देश में पूरी कृषि भूमि की सिंचाई हो सकेगी और वर्षा पर निर्भर नहीं रहना पड़ेगा ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) जल एक दुर्लभ राष्ट्रीय संसाधन है। इसके न्यायिक प्रबन्ध और किफायती उपयोग की आवश्यकता है। जहां भी आवश्यकता होता हो, राज्यों के बीच जल का बंटवारा किया जाना अपेक्षित होता है।

(ख) कुछ क्षेत्रों में जल जमाव और भूजल की कमी देखी गई है। जल निकास सुविधाओं की व्यवस्था, नहरों को पक्का करने, बेहतर जल प्रबन्ध, संयुक्त प्रयोग, भू जल के आपूरण तथा इसके अनुचित उपयोग का समर्थन न करना आदि जैसे विभिन्न उपाय किए जा रहे हैं।

(ग) यह देखा गया है कि सतही और भू जल के संयुक्त प्रयोग से सामान्यतः कम लागत आती है। फिर भी देश में पूरी कृषि भूमि को सिंचित करना संभव नहीं होगा।

कनिष्क विमान दुर्घटना संबंधी कृपाल आयोग के निष्कर्ष

***280 श्री श्रीराम मूर्ति भट्टम** :
श्री एम० रघुमा रेड्डी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कनिष्क विमान दुर्घटना सम्बन्धी कृपाल आयोग ने क्या निष्कर्ष निकाले हैं; और

(ख) इस मामले में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) सरकार द्वारा रिपोर्ट की जांच की जा रही है।

दिल्ली में कुछ वस्तुओं में मिलावट

***281. श्री जगन्नाथ पटनायक** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में खाद्य अपमिश्रण निवारण विभाग द्वारा कुछ वस्तुओं में मिलावट के संबंध में सर्वेक्षण कराया गया है;

(ख) यदि हां, तो उन वस्तुओं का ब्यौरा क्या है, जिनमें मिलावट पाई गयी है और उनमें मिलावट की प्रतिशतता कितनी थी; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) खाद्य अपमिश्रण निवारण विभाग, दिल्ली प्रशासन द्वारा एक सर्वेक्षण व शिक्षा कार्यक्रम चलाया गया है। इस कार्यक्रम के उद्देश्य हैं :—

(1) प्रभावकारी नमूना छापे मारने की रूपरेखा तैयार करने के लिए थोक विक्रेताओं/निर्माताओं के बारे मे सूचना एकत्र करना।

(2) व्यापारियों को खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 के उपबंधों के बारे में जानकारी देना।

(ख) और (ग) वर्ष 1985 में विभिन्न प्रकार के खाद्य पदार्थों के कुल 1221 नमूने लिए गये हैं जिनमें से 245 नमूने मिलावटी पाये गये। मिलावट की प्रतिशतता 20.6 प्रतिशत है। 193 मामलों में मुकद्दमें चलाए गये हैं।

दिल्ली विश्वविद्यालय के शिक्षकों की हड़ताल के कारण परीक्षायें स्थागित

*282. **चौधरी अख्तर हसन :**

श्री उत्तम राव पाटिल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विश्वविद्यालय के शिक्षकों द्वारा लम्बी अवधि तक चलाई गई हड़ताल को ध्यान में रखते हुए आगामी वार्षिक परीक्षायें स्थगित करने का विचार है;

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

(ग) यदि हां तो इसकी अधिसूचना कब जारी की जाएगी ?

शिक्षा ओर संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) दिल्ली विश्वविद्यालय ने यह निर्णय किया है कि अवर-स्नातक पाठ्यक्रमों की परीक्षायें 15 मई, 1986 से शुरू होंगी। उन्होंने एक प्रैस विज्ञप्ति जारी की है जिसमें भू-विज्ञान तथा मानव-विज्ञान में बी० एस० सी० (आनर्स) को छोड़कर शेष सभी अवर-स्नातक पाठ्यक्रमों की परीक्षाएं आरम्भ होने की अधिसूचना दी गई हैं। भू-विज्ञान तथा मानव-विज्ञान में बी० एस० सी० (आनर्स) की परीक्षाओं की तारीखें शीघ्र ही अधिसूचित कर दी जायेंगी। स्नातकोत्तर पाठ्यक्रमों के लिए परीक्षा तिथि पत्र बनाया जा रहा है और उसे शीघ्र ही अधिसूचित कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

पर्वतीय तथा दूरस्थ क्षेत्रों में हैलीकाप्टर सेवा

*283. **श्री हरीश रावत :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के पर्वतीय दूरस्थ क्षेत्रों को हेलीकाप्टर सेवा से मिलाने के लिए भारतीय हेलीकाप्टर निगम ने एक योजना का प्रारूप तैयार किया है;

(ख) यदि हां, तो उस योजना के इस प्रारूप के अनुसार सरकार का विचार चालू वित्तीय वर्ष के दौरान किन स्थानों पर यह सेवा शुरू करने का है;

(ग) क्या सरकार का विचार उत्तर प्रदेश के कुमाऊँ और गढ़वाल मंडलों के कुछ शहरों में यह सेवा शुरू करने का है; और

(घ) यदि हां, तो उन शहरों के नाम क्या हैं, और इन शहरों में कब तक यह सेवा शुरू की जायेगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (घ) इंडियन एयरलाइंस ने हेलीकाप्टर निगम की ओर से उन पहाड़ी इलाकों और पर्यटक स्थलों का पता लगाने के लिए एक साध्यता सर्वेक्षण किया है, जिन्हें हेलीकाप्टर सेवाओं से जोड़ा जा सकता है।

निगम की प्रचालन सम्बन्धी विस्तृत योजनाओं को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है और यह हेलीकाप्टर क्षमता की उपलब्धता और प्रचालनों की आर्थिक साध्यता पर निर्भर करेगा।

[अनुवाद]

स्थगित प्रश्न

गिनि कृमि से उत्पन्न रोगों सम्बन्धी सर्वेक्षण और उपचारात्मक उपाय

***168. डा० डी० एन० रेड्डी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गिनि कृमि से उत्पन्न रोगों के बारे में किए गए सर्वेक्षण से पता चला है कि आन्ध्र प्रदेश इससे सर्वाधिक प्रभावित राज्यों में से एक है और यदि हां, तो किस सीमा तक लोगों को यह रोग होने का खतरा है;

(ख) क्या यह रोग पेय जल सम्भरण पर नियंत्रण न होने के कारण फैलता है

(ग) क्या बहुत से लोग इससे बार-बार प्रभावित होते हैं और वे 20-30 वर्ष तक इन रोगों से पीड़ित रहते हैं;

(घ) यदि हां, तो कितने प्रतिशत लोग इस रोग से प्रभावित हैं और क्या इसका उस क्षेत्र में कृषि कार्य पर भी दुष्प्रभाव पड़ा है, और

(ङ) इस रोग के कारण देश में प्रतिवर्ष अनुमानतः कितने श्रम-दिवसों की हानि होती है और इस बारे में क्या सुधारात्मक उपाय किये गये हैं/करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) आन्ध्र प्रदेश के छः जिले गिनी कृमि समस्या से प्रभावित हैं। इन छः जिलों में जिन लोगों को इस रोग का खतरा है उनकी संख्या 15,52,918 है।

(ख) जी हां।

(ग) कुछ लोगों को यह रोग बार-बार हो जाता है।

(घ) इस रोग से प्रभावित जनसंख्या की प्रतिशतता 2 से 10 प्रतिशत के बीच है। इस रोग का कृषि कार्य से भी सम्बन्ध है और इससे उत्पादन पर बुरा प्रभाव पड़ता है।

(ङ) 1983 के अनुमानों के अनुसार 70 लाख मानव-दिवस खराब हो जाते हैं। गिनी कृमि उन्मूलन कार्यक्रम स्थानिक मारी राज्यों में कार्यान्वित किया जा रहा है और इस सम्बन्ध में निम्नलिखित उपाय भी किये जा रहे हैं:—

(एक) रोग से प्रभावित गांवों में ग्रामीण जल प्रदाय विभागों के माध्यम से प्राथमिकता के आधार पर सुरक्षित जल सप्लाई की व्यवस्था करना।

(दो) असुरक्षित जल स्त्रोतों को टेमीफोस 50 प्रतिशत बी० सी० रसायनविधि से साफ करना।

(तीन) रोगियों का उपचार करना।

(चार) प्रशिक्षण और स्वास्थ्य शिक्षा।

भोपाल गैस त्रासदी के बारे में एक विशेषज्ञ के निष्कर्ष

2530. **श्री गदाधर साहा :**

श्री पूर्ण चन्द्र मलिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने भोपाल गैस त्रासदी में मिथाइल आइसीसाइनेट के कारण आयी दीर्घ कालिक असामान्यताओं का पता लगाने के लिए इम्यूनोलॉजीकल परिवर्तनों और रोग प्रतिकारक का पता लगाने हेतु मिथाइल आइसोसाइनेट में रेडियो इम्यनोकेसी के तरीकों के सम्बन्ध में इम्यूनोटोक्सी कालॉजी के एक अमरीकी विशेषज्ञ के साथ सहयोग किया है :

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त विशेषज्ञ ने अपने निष्कर्ष पेश कर दिये हैं;

(ग) यदि हां तो निष्कर्ष क्या हैं; और

(घ) उक्त अध्ययन के निष्कर्ष पर सरकार कब तक अपना निर्णय देगी ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) गैस से प्रभावित व्यक्तियों के सामान्य इम्यून स्तर पर मिथाइल आइसोसाइनेट के प्रभाव का अध्ययन करने में भारतीय इम्यूनोलॉजी विशेषज्ञों ने यू० एस० ए० के इम्यूनोटाक्सिकोलॉजी के एक विशेषज्ञ को सहयोग दिया है।

(ग) और (घ) इस विशेषज्ञ द्वारा प्रस्तुत किए गये निष्कर्षों के अनुसार जो एक मुख्य असमान्यता देखी गई वह थी—टी० एण्ड बी० कोशिकाओं में अल्प-प्रतिक्रियाशीलता। कुछेक प्रभावित व्यक्तियों में अनेक इम्यून पैरामीटर भी अस्त-व्यस्त हो गये थे। कुछ प्रभावित व्यक्तियों में एम० आई० सी० के विशिष्ट प्रतिपिंड पाए जाने के प्रमाण मिले। प्रभावित व्यक्तियों के एक उप समूह के इम्यून स्तर का पता लगाने के लिए दीर्घ कालिक आधार पर आगे अध्ययन किए जा रहे हैं।

खेलों को बढ़ावा देने के लिए धनराशि का नियतन

2531. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1986-87 में खेल-कूद को बढ़ावा देने के लिए कितनी धनराशि का नियतन किया गया है;

(ख) इस प्रयोजन के लिए विभिन्न राज्यों को आवंटित की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है; और

(ग) गत तीन वर्षों में उड़ीसा तथा अन्य राज्यों को खेल-कूद को बढ़ावा देने के लिए स्वीकृत की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) 4512.61 लाख रुपये ।

(ख) और (ग) जबकि राशि का आवंटन राज्य वार नहीं किया जाता, फिर भी राज्य सरकारों और संघ शासित प्रशासनों से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर खेलों को बढ़ावा देने के लिए राज्य खेल परिषदों आदि को अनुदान देने की योजना के अन्तर्गत सहायता दी जाती है । गत 3 वर्षों के दौरान इस योजना के अन्तर्गत उड़ीसा सहित विभिन्न राज्यों को दिए गए अनुदान का एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

खेलों को बढ़ावा देने के लिए 31 मार्च, 1985 को समाप्त गत तीन वर्षों के दौरान दिए गए अनुदानों की राशि

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	दिये गये अनुदानों की राशि (रुपये)
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	8,52,750
2.	असम	16,19,000
3.	बिहार	50,000
4.	गुजरात	2,52,700
5.	हरियाणा	12,48,825
6.	हिमाचल प्रदेश	16,38,455
7.	जम्मू और काश्मीर	38,815
8.	कर्नाटक	14,36,000

1	2	3
9.	केरल	4,55,348
10.	मध्य प्रदेश	5,89,500
11.	महाराष्ट्र	6,92,900
12.	मणिपुर	31,92,433
13.	मेघालय	6,25,000
14.	नागालैंड	5,25,000
15.	उड़ीसा	13,85,325
16.	पंजाब	15,05,050
17.	राजस्थान	27,63,230
18.	सिक्किम	1,25,000
19.	तमिल नाडु	22,79,801
20.	त्रिपुरा	3,45,000
21.	उत्तर प्रदेश	10,56,525
22.	पश्चिम बंगाल	1,61,212
23.	अरुणाचल प्रदेश	5,23,200
24.	चण्डीगढ़	4,80,800
25.	दादर और नागर हवेली	1,09,575
26.	गोवा, दमन और द्वीव	10,65,400
27.	मिजोरम	6,75,000
28.	पाण्डिचेरी	10,000

अनुदान की राशि पूर्ण प्रस्तावों की संख्या और समय पर प्राप्ति तथा केन्द्रीय सरकार के पास राशि की उपलब्धता पर आधारित है।

रेल तथा सड़क द्वारा माल परिवहन की साझेदारी

2532. **श्री अजित कुमार साहा :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेल तथा सड़क द्वारा माल परिवहन की साझेदारी के सम्बन्ध में सरकार की क्या नीति है और गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा इस नीति का किस प्रकार पालन किया गया है और वर्ष 1986-87 के दौरान इसका किस प्रकार पालन किए जाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति, 1980 ने, जिसने अन्य बातों के साथ-साथ, माल परिवहन के अधिकतम अन्तर्मोडल मिश्र निर्धारण के प्रश्न की जांच की थी, अपनी रिपोर्ट में निम्नलिखित निष्कर्ष दिये थे :

सिफारिश सं० 3.8

डीजल के वर्तमान मूल्य और इसके परिणामस्वरूप असमान स्तरों पर प्रभाव और सड़क द्वारा ढोये गये असमान स्तरों से अधिक यातायात के केवल 50 प्रतिशत यातायात का रेल परिवहन की ओर आमुख होने से माल यातायात के रेल और सड़क का भाग पिछले दस वर्षों से चले आ रहे 67:33 से परिवर्तित होकर 72:28 हो गया है। डीजल के मूल्यों में वृद्धि होने और यदि परिवर्तनीय यातायात का कल्पित भाग रेल परिवहन के पक्ष में बढ़ता है तो रेलों के हिस्से में और वृद्धि होगी ··· (पैरा 3.7.1)

2. उपर्युक्त सिफारिश की सरकार द्वारा जांच की गयी थी इस पर सरकार के विचार निम्नलिखित हैं :

"परिवहन के नियमन के लिए कोई पूर्वनिर्धारित लम्बी अवधि समिश्रण निश्चित करना वांछनीय नहीं होगा। योजना आयोग द्वारा समय-समय पर अर्थ व्यवस्था की विकासशील आवश्यकताओं को देखते हुए, रेल और सड़क परिवहन के बीच निर्देशात्मक वांछित भाग का प्रक्षेपण और आक्कलन किया जाना चाहिए। यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि थोक और लम्बी दूरी का यातायात सामान्यत: रेलों द्वारा ही ढोया जाना है।"

3. उपर्युक्त मार्गदर्शी सिद्धान्तों को ध्यान में रखा कर रेलें उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत अन्य किस्मों के माल यातायात के अलावा यथासंभव अधिक थोक और लम्बी दूरी के माल यातायात की ढुलाई इस कार्य के लिए उपलब्ध कराये गये संसाधन आबंटनों के भीतर ही करती रही हैं।

राज्य सरकारों को कागज जारी करना

2533. **श्री सैयद मसुदल हुसैन :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारों को नीति के रूप में रियायती दर पर कागज जारी किया जाता है; और

(ख) यदि नहीं, तो राज्य सरकारों से अपेक्षा यह की जाती है कि वे विद्यार्थियों को रियायती दरों पर अथवा नि:शुल्क पुस्तकें दें ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

वेनाद एक्सप्रेस रेल गाड़ी को कालीकट तक बढ़ाना

2534. **श्री सुरेश कुरुप :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस समय त्रिवेन्द्रम और कोचीन के बीच चलने वाली वेनाद एक्सप्रेस रेल गाड़ी को कालीकट तक बढ़ाने के सम्बन्ध में कोई सुझाव है; और

(ख) यदि हां, तो इसे कब कार्यान्वित किया जाएगा ?

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

(ख) प्रस्ताव विचाराधीन है।

महिलाओं के लिये विकास कार्यक्रम

2535. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना के दस्तावेज में यह वायदा किया गया है कि महिलाओं के लिये विकास कार्यक्रम के बारे में सूचना और सम्बद्ध आंकड़ों को एकत्र करने और उनके विश्लेषण का कार्य प्रभावी रूप से किया जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो यदि इसके लिये कोई तंत्र स्थापित किया गया है, तो वह क्या है; और

(ग) उपलब्ध परिणामों का ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी, हां।

(ख) महिला कल्याण विभाग में महिला विकास कार्यक्रमों के लिए योजना, प्रबोधन एवं मूल्यांकन सैल की स्थापना करने के प्रस्ताव पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

आनन्दपुर साहिब पन बिजली चैनल परियोजना

2536. **प्रो० नारायण चन्द पराशर** : क्या जल संसाधन मंत्री आनन्दपुर साहिब पन बिजली चैनल से हिमाचल प्रदेश को जल की सप्लाई के बारे में 9 मई, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5851 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को आनन्दपुर साहिब पन बिजली चैनल की संशोधित परियोजना रिपोर्ट प्राप्त हो गई;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार इस बात को ध्यान में रखते हुए कि 4 अगस्त, 1983 को पंजाब और हिमाचल प्रदेश सरकारों के बीच हुए समझौते पर हस्ताक्षर करने के बाद काफी समय गुजर गया है, पंजाब सरकार से इस मामले पर बात करेगी;

(घ) यदि हां, तो यह किस तारीख तक किए जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) आनन्दपुर साहिब जल विद्युत परियोजना, जिसमें हिमाचल प्रदेश को जल आपूर्ति करने का प्रस्ताव शामिल है, की संशोधित परियोजना रिपोर्ट अभी तक केन्द्र सरकार को प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) से (ङ) दोनों में से किसी भी राज्य से कोई संदर्भ प्राप्त न होने से, केन्द्र सरकार का इस मामले को हाथ में लेने का प्रश्न ही नहीं उठता।

देश में माडल स्कूल खोलने की योजना

2537. **श्री मोहनभाई पटेल** :
श्री चिंतामणि जेना :
श्री अतीश चन्द्र सिन्हा :
श्री मुरलीधर माने : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी राज्य सरकारें प्रत्येक जिले में माडल स्कूल खोलने की योजना को लागू करने के लिए तैयार है;

(ख) यदि नहीं, तो उन राज्य सरकारों के नाम क्या हैं; जो उसका विरोध कर रही है; और उन राज्य सरकारों के नाम क्या हैं; जो इसे लागू करने के लिए तैयार हैं;

(ग) इसका विरोध करने के क्या कारण हैं,

(घ) देश में निरक्षरता दूर करने में यह योजना किस हद तक सहायक सिद्ध होगी; और

(ङ) इन स्कूलों में शिक्षा का माध्यम क्या होगा ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) प्रत्येक जिले में माडल स्कूल (नवोदय विद्यालयों) को खोलने की योजना का राज्य सरकारों द्वारा व्यापक रूप से स्वागत किया गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

(घ) नवोदय विद्यालयों को स्थापित करने के मुख्य लक्ष्य समानता और सामाजिक न्याय के उद्देश्यों को पूरा करना, राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देना, प्रतिभाशाली बच्चों को अपनी पूरी योग्यता का विकास करने के अवसर प्रदान करना तथा स्कूल सुधार के राष्ट्रव्यापी कार्यक्रम को सुकर बनाना है। इन विद्यालयों का निर्माण इस प्रकार से किया गया है ताकि वे ग्रामीण क्षेत्रों, विशेष रूप से समाज के कमजोर वर्गों के बच्चों के लिये अच्छी शिक्षा उपलब्ध कराएं।

(ङ) इन स्कूलों में हिन्दी और अंग्रेजी भाषा शिक्षा का माध्यम होगी और एक आधुनिक भारतीय भाषा तीसरी भाषा के रूप में पढ़ाई जाएगी। फिर भी इन नवोदय स्कूलों में कक्षा

1/1 में प्रवेश लेने वाले अधिकांश क्षेत्रों को चूंकि अपनी मात्र भाषा/क्षेत्रीय भाषा की ही जानकारी होगी, अत: 2-3 वर्षों की संक्रमण अवधि की व्यवस्था की जाएगी जिसके दौरान हिन्दी/अंग्रेजी का जो विषयों और एक सहभाषा माध्यम के दोनों रूपों में गहन शिक्षण किया जायेगा, के साथ-साथ मुख्य भाषा का माध्यम क्षेत्रीय भाषा होगी ताकि इस स्तर के बाद भाषा के माध्यम के रूप में हिन्दी और अंग्रेजी को अपनाने में किसी भी प्रकार की कठिनाई नहीं होगी।

अल्लेप्पी को कोचीन का सहायक पत्तन घोषित करना

2538. **श्री टी० बशीर : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने केन्द्र सरकार से अल्लेप्पी में कोचीन पत्तन का सहायक पत्तन घोषित करने का अनुरोध किया है;

(ख) क्या वाणिज्य मंत्रालय द्वारा स्थापित किये गये केरल के लघु और मध्यवर्ती पत्तनों संबंधी कार्यकारी दल ने उपयुक्त प्रस्ताव की मंजूरी दे दी है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) केरल सरकार ने एलेप्पी को कोचीन का सहायक पत्तन घोषित करने के लिए केन्द्र सरकार से कोई अनुरोध नहीं किया है, लेकिन इस संबंध में अलग-अलग व्यक्तियों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ख) जी हां।

(ग) पत्तन संबंधी कार्य दल के उप दल के अनुरोध पर सातवीं योजना में केन्द्रीय क्षेत्र के तहत विकास के लिये केरल सरकार द्वारा अनुशंसित पत्तनों में एलेप्पी नहीं है।

त्रिपुरा राज्य में रेलवे लाइन का विस्तार

2539. **श्री हन्नान मोल्लाह : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार चालू वर्ष में त्रिपुरा राज्य में रेलवे लाइनों का विस्तार करने का है; और

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

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) त्रिपुरा में धर्मनगर से कुमारघाट (33 कि० मी०) तक मीटर लाइन का निर्माण किया जा रहा है। धर्मनगर से पेचरताल (22 कि० मी०) तक का खण्ड शीघ्र ही पूरा हो जाने की आशा है। नयी लाइनों के के लिए धन की उपलब्धता के अनुसार इसकी आगे की प्रगति निर्भर करेगी।

कामकाजी महिलाओं के लिए होस्टल

2540. श्री अमर सिंह राठवा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कामकाजी महिलाओं के लिए केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों और संघ राज्य प्रदेशों में कितने होस्टल बनाए गए हैं;

(ख) क्या गुजरात में कामकाजी महिलाओं के लिए कोई होस्टल बनाया गया है और यदि हां, तो उन स्थानों के नाम क्या हैं जहां ये बनाये गए हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार गुजरात के अहमदाबाद, बड़ौदा आदि जैसे बड़े शहरों में ऐसे होस्टल बनाने का विचार करेगी ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) श्रमजीवी महिला होस्टल के भवन निर्माण/विस्तार के लिए केन्द्रीय सहायता योजना के अन्तर्गत, विभिन्न राज्यों और केन्द्र शासित प्रदेशों में 369 श्रमजीवी महिला होस्टलों की स्वीकृति दी गई है।

(ख) और (ग) गुजरात में 16 श्रमजीवी महिला होस्टल स्वीकृत किये गए हैं जिनका विवरण निम्नप्रकार है :—

क्रम संख्या	परियोजना का स्थान	स्वीकृत किये गए श्रमजीवी महिला होस्टलों की संख्या
1.	अहमदाबाद	5
2.	बड़ौदा	2
3.	भावनगर	1
4.	गांधीनगर	1
5.	जामनगर	1
6.	राजकोट	3
7.	सूरत	1
8.	सुरेन्द्रनगर	2

राज्य सरकार के माध्यम से स्वयंसेवी संगठनों के समूचे आवेदन पत्र प्राप्त होने पर भारत सरकार गुजरात में और श्रमजीवी महिला होस्टलों के प्रस्तावों पर विचार करेगी।

आधुनिक व्यावसायिक स्कूलों की स्थापना

2541. डा० सुधीर राय : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार की पहल पर पूरे देश में प्रत्येक जिला केन्द्र में पूर्ण रूप से सुसज्जित आधुनिक व्यावसायिक स्कूल खोले जायेंगे;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) इस समय समूचे देश में प्रत्येक जिला केन्द्र में भारत सरकार द्वारा पूर्णत: सुसज्जित आधुनिक व्यावसायिक स्कूल स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

स्कूल शिक्षा की व्यवस्था व्यापक रूप से राज्य सरकारों द्वारा की जाती है। 10+2 स्तर पर व्यावसायीकरण को बढ़ावा देने के लिए वर्ष 1977 में चलाई गई एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना को राष्ट्रीय विकास परिषद के निर्णय के परिणामस्वरूप वर्ष 1979 में बन्द कर दिया गया था और योजना के लिए निर्धारित परिव्ययों को राज्य योजना में शामिल कर लिया गया था। भारत सरकार स्कूलों में व्यावसायिक शिक्षा के महत्व पर बल देती रही है और राज्य सरकारों से इसके लिए व्यवस्था करने और इसको सुदृढ़ करने का आग्रह करती है।

[हिन्दी]

दिल्ली-बम्बई-दिल्ली-मद्रास रेल लाइन का विद्युतीकरण

2542. **डा० ए० के० पटेल :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली-बम्बई और दिल्ली-मद्रास रेललाइनों का कब तक विद्युतीकरण किया जायेगा; और

(ख) इन रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण के पश्चात रेलवे यातायात में कितनी वृद्धि होने की सम्भावना है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) दिल्ली-बम्बई और दिल्ली-मद्रास ट्रंक मार्गों पर विद्युतीकरण कार्य निम्नलिखित के अनुसार पूरा हो जाने की आशा है बशर्ते धन उपलब्ध हो :

(1) दिल्ली-बम्बई :	
पश्चिम रेलवे मार्ग :	1987-88
मध्य रेलवे मार्ग :	1991-92
(2) दिल्ली-मद्रास :	1989-90

(ख) इन लाइनों का विद्युतीकरण हो जाने के बाद परिवहन क्षमता में लगभग 10 प्रतिशत से 20 प्रतिशत तक वृद्धि हो जाने की आशा है।

[अनुवाद]

स्वीकृति के लिए अनिर्णीत पड़ी उड़ीसा की सिंचाई परियोजनायें

2544. श्री चिंतामणि जेना :
श्री के० प्रधानी : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा की उन सिंचाई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है जो केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति के लिए अनिर्णीत पड़ी हुई हैं, और इसके क्या कारण हैं;

(ख) क्या यह सच है कि उड़ीसा के मुख्य मंत्री ने केन्द्र से अनुरोध किया है कि उड़ीसा की सिंचाई परियोजनाओं को शीघ्र स्वीकृति प्रदान की जाये; और

(ग) यदि हां, यो इस पर केन्द्रीय सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) उड़ीसा सरकार से प्राप्त 12 बृहद तथा 11 मध्यम सिंचाई परियोजनाओं में से, 1 बृहद और 1 मध्यम परियोजना कीं तकनीकी आर्थिक जांच पूरी हो चुकी है तथा 4 बृहद और 4 मध्यम परियोजनाएं परीक्षणाधीन हैं। शेष 7 बृहद तथा 6 मध्यम स्कीमों पर कुछ तकनीकी टिप्पणियां स्पष्टीकरण हेतु राज्य सरकार को भेजी गई हैं।

सिंचाई व्यवस्था के लिए राष्ट्रीय संस्थान

2545. श्री के० प्रधानी :
डा० बी० एल० शैलेश : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सिंचाई व्यवस्था के लिए एक राष्ट्रीय संस्थान की स्थापना का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो देश में पृष्ठ-जल तथा भूमिगत जल संसाधनों का प्रभावशाली प्रयोग सुनिश्चित करने के लिए इस संस्थान को सौंपे जाने वाले कार्य का विस्तृत ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार इस संस्थान को उड़ीसा में, जहां हीराकुण्ड बांध और सिंचाई सुविधाएं उपलब्ध हैं; स्थापित करने की वांछनीयता पर विचार करेगी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसे कहां स्थापित करने का विचार है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) सिंचाई प्रणालियों के सुधरे हुए प्रबन्ध तथा निष्पादन के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए राष्ट्रीय सिंचाई प्रबन्ध संस्थान स्थापित करने का प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है। इसके ब्यौरे तैयार किये जा रहे हैं।

मानार्थ रेल पास

2546. श्री सैयद शाहबुद्दीन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन व्यक्तियों के बारे में ब्यौरा क्या है, जिन्हें 1 जनवरी, 1986 को मानार्थ रेल पास मिले हुए थे तथा किस-किस श्रेणी के रेल पास मिले हुए थे;

(ख) वर्ष 1985 के दौरान ऐसे कितने पास जारी किये गये;

(ग) वर्ष 1985 के दौरान कितने मामलों में ऐसे पास के आवेदन नामंजूर किये गये; और

(घ) वर्ष 1985 के दौरान ऐसे कितने पास रद्द किये गये ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) 1 जनवरी, 1986 को अखिल भारतीय मानार्थ कार्ड पासधारी व्यक्तियों/संगठनों की दर्जेवार सूची संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ख) 28.

(ग) नामंजूरी के मामलों के कोई विशिष्ट रिकार्ड नहीं रखे जाते।

(घ) 1985 के दौरान अठारह अखिल भारतीय मानार्थ कार्ड पासों को उनकी वैधता अवधि समाप्त होने पर रद्द किया गया था।

विवरण

क्र० सं० व्यक्तियों/संगठनो के नाम

पहला दर्जा

1. श्रीमती एल० आर० आचार्य (सुमन आचार्य), सामाजिक कार्यकर्ता, उत्तर प्रदेश प्रौढ़ शिक्षा परिषद, लखनऊ की उपाध्यक्षा।
2. श्री आर० आर० आचार्य, सामाजिक कार्यकर्ता, उत्तर प्रदेश एवं उत्तर प्रदेश कां० क० (ई) की कार्यकारिणी समिति के सदस्य।
3. श्री नारायण स्वरूप ब्रह्मचारी, संयोजक, आध्यात्मिक उत्थान मण्डल, परमहंसी गंगा क्षेत्र, श्रीनगर (नरसिंह पुर), मध्य प्रदेश।
4. डा० डी० के० नन्दी, महासचिव, अखिल भारतीय बधिर संघ तथा 3 अन्य पदाधिकारी, यात्रा के लिए एक बार में केवल एक।
5. स्वामी तपानन्द, सचिव, रामकृष्ण मिशन ट्यूबरकुलोसिस सेनीटोरियम, रांची तथा दूसरे दर्जे में एक परिचर—केवल दक्षिण-पूर्व रेलवे पर है।
6. श्री रामायण राय, भूतपूर्व संसद सदस्य तथा एक परिचर उसी दर्जे में।
7. श्री झारखण्डे राय, भूतपूर्व संसद सदस्य तथा एक परिचर उसी दर्जे में।
8. श्री शीलभद्र याजी, भूतपूर्व संसद सदस्य, उपाध्यक्ष, आई० एन० ए० माटोयर्स मेमोरियल कमेटी तथा पहले दर्जे में एक परिचर।
9. भारत स्काउट्स और गाइड्स नेशनल हैड क्वाटर्ज के चार पदाधिकारियों को एक बार में केवल एक यात्रा के लिए।

10. श्री लक्ष्मण सिंह, राष्ट्रीय आयुक्त, भा त स्काउट्स और गाइड्स, नई दिल्ली।

11. श्री मानक लाल जैन, सदस्य, रेलवे परामर्श समिति, केवल रतलाम मण्डल के लिए।

12. श्री कनू गांधी, कस्तूरबा आश्रम, पहले दर्जे में एक परिचर सहित।

13. श्रीमती आभा गांधी, कस्तूरबा आश्रम, पहले दर्जे में एक परिचर सहित।

14. श्रीमती कामेश्वरी देवी पत्नी स्वर्गीय श्री एल० एन० मिश्र, भूतपूर्व रेल मंत्री को उसी दर्जे में एक साथी सहित।

15. कुमारी निर्मला देशपांडे, सामाजिक कार्यकर्ता को उसी दर्जे में एक साथी सहित।

16. श्री के० प्रभाकर रेड्डी, कार्यकारी अध्यक्ष, भारत कृषक समाज।

17. डा० डी० ए० भोले, महासचिव, भारत कृषक समाज।

18. कुमारी जी० सरला कुमारी, कुचीपुड़ी नृत्यांगना, आंध्र प्रदेश को उसी दर्जे में एक साथी सहित।

19. श्री गुलजारी लाल नन्दा को पहले दर्जे में एक साथी सहित।

20. दीवान सैयद जैनुल अबेदिन अली खां, दीवान दरगाह, अजमेर।

21. श्री सी० एस० रामचन्द्रन, उपाध्यक्ष, श्री आदिशंकर विमान मण्डप कमेटी।

22. श्री बाल्मीकि चौधरी, महासचिव, डा० राजेन्द्र प्रसाद विचार संस्थान।

23. श्रीमती विद्या बेन शाह/प्रो० लेखराज उल्फत, अध्यक्ष/महासचिव, इण्डियन काउंसिल फार चाइल्ड वेलफेयर।

24. श्री गंगाशरण सिन्हा को पहले दर्जे में एक परिचर सहित।

25. श्री अशोक माकंड, क्रिकेट कोच।

26. श्री विनोद शर्मा, क्रिकेट कोच।

27. श्रीमती लाल बहादुर शास्त्री तथा श्री लाल बहादुर शास्त्री सेवा निकेतन के एक पदाधिकारी को पहले दर्जे में तथा दूसरे दर्जे में एक परिचर सहित।

28. श्रीमती विमला शर्मा को उसी दर्जे में एक साथी/परिचर सहित।

दूसरा दर्जा

1. मिशनरीज आफ चेरिटी की दो सिस्टर।

2. श्री एम० ए० मलिक, कुमारी कमला कुमारी, संसद सदस्य के परिचर।

काइस्टोफ्फेल ब्लाइन्डेन मिशन द्वारा भारत को धनराशि का आवंटन

2547. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम जर्मनी के क्राइस्टोफ्फेल ब्लाइन्डेन मिशन द्वारा भारत को कितनी राशि आबंटित की गई है; और

(ख) उपर्युक्त सहायता राशि से केरल में लाभ प्राप्त करने वाले अस्पतालों के नाम क्या हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) क्राइस्टोफ्फेल ब्लाइंडन मिशन, पश्चिम जर्मनी ने त्रिरुचिरापल्ली तमिलनाडु में स्थिति अपने दक्षिण एशिया क्षेत्रीय कार्यालय में वर्ष 1984 के दौरान 1,28,38,637.60 रुपए के विदेशी अंशदान की प्राप्ति की सूचना दी है।

(ख) इस मिशन से केरल की निम्नलिखित संस्थाओं ने वर्ष 1984 के दौरान विदेशी अंशदान प्राप्त किया :—

(1) बधिर और अंध विद्यालय आसिसी माउंट, पोस्ट वाडकारा, प्यालयेल्यापरम्बू, कोट्टायम, केरल—2,24,892.86 रुपए।

(2) अंध विद्यालय, थेट्टमुग्रम, अलवालय-883105, केरल—2,51,461.60 रुपए।

राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद के कृतिक बल की रिपोर्ट

2548. **श्री डी० पी० यादव :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीमती माधुरी शाह की अध्यक्षता में राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद के कृतिक बल ने संगठनात्मक सुधार के बारे में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है; और

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट की प्रमुख बातें क्या हैं और उस पर क्या कार्रवाई की गई ?

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

(ख) कार्य बल की सिफारिशों पर सरकार के निर्णय, शिक्षा मंत्रालय के संकल्प संख्या 24-1/84-स्कूल-4, दिनांक 20 दिसम्बर, 1985 में दिए गए हैं। की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जाती है। [ग्रंथालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 2251/86]

भारतीय बन्दरगाहों में "कन्टेनर सेवा"

2549. **श्री के० एस० राव :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नौवहन की कार्यकुशलता आजकल "कन्टेनर" सेवा पर निर्भर है;

(ख) यदि हां, तो भविष्य में भारतीय बन्दरगाहों में "कन्टेनर" सेवा लागू करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं तथा उठाने का विचार है तथा अब तक खर्च की गई और खर्च की जाने वाली राशि, उपलब्ध की जा रही सुविधाएं तथा कन्टेनर ट्रैफिक के अनुपात का बन्दरगाह-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) भूमि, समुद्र और वायु कन्टेनर आप्रेशन में कितनी एजेंसियां शामिल हैं और उनमें समन्वय स्थापित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) हां।

(ख) महापत्तनों पर कन्टेनरों को हैंडल करने के लिए छटी योजना में खर्च की गई धन-राशि और सातवीं योजना में धन के प्रस्तावित प्रावधान के बारे में सूचना नीचे दी गयी है :—

(करोड़ रुपए)

पत्तन	छठी योजना में खर्च (1980-85)	सातवीं योजना में प्रावधान (1985-90)
बम्बई	26.55	33.95
कलकत्ता	0.35	11.26
हल्दिया	शून्य	2.50
कोचीन	2.16	17.50
मद्रास	38.86	24.00

छठी योजना में महापत्तनों पर कन्टेनर हैंडल करने के लिए अब तक सृजित सुविधाओं में बम्बई और मद्रास पत्तनों पर कन्टेनर हैंडलिंग जेन्ट्री क्रेन, बम्बई, कोचीन और मद्रास पत्तनों में यार्ड जेन्ट्री क्रेनों और अन्य सम्बद्ध उपकरणों की खरीद और मद्रास पत्तन में कन्टेनर को हैंडल करने के लिए एक पूर्ण विकसित बर्थ का निर्माण शामिल है। हल्दिया में एक कीसाइड और एक यार्ड जेन्ट्री क्रेन से सुसज्जित एक बर्थ है।

सातवीं योजना में उपरोक्त पत्तनों पर कन्टेनर सुविधाओं के प्रावधान में बम्बई और कलकत्ता/हल्दिया, कोचीन और मद्रास पत्तनों पर अतिरिक्त कन्टेनरों की खरीद तथा मद्रास में कन्टेनर बर्थ के विस्तार की भी परिकल्पना की गई है। अप्रैल-दिसम्बर, 1985 की अवधि में महापत्तनों पर हैंडल किए गए वास्तविक ट्रैफिक के आधार पर कन्टेनरों में भेजने योग्य कन्टेनरीकृत कार्गो और जनरल कार्गो का अनुपात 1:4.16 है। पिछले वर्ष की इसी अवधि में यह अनुपात 1:5.18 था।

(ग) कन्टेनर प्रचालन में बड़ी संख्या में एजेन्सियां लगी हैं। इसमें पत्तन, नौवहन लाइनें रेलवे और सीमा शुल्क जैसी मुख्य एजेन्सियां लगी हैं। इन एजेन्सियों के बीच वाणिज्य मंत्रालय द्वारा समन्वय कार्य किया जाता है।

जन्म-दर को कम करने के लिए उठाए गये कदम

2550. **श्री कमला प्रसाद सिंह :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जन्म-दर में गिरावट आई है;

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

(ग) जन्म-दर को कम करने और राष्ट्रीय तथा राज्य स्तर पर इसकी प्रगति पर निगरानी रखने के लिए राज्यवार और क्या कदम उठाये गये हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) भारत के महा पंजीयक की नमूना पंजीयन पद्धति से उपलब्ध पिछले चार वर्षों के जन्म-दर के अनुमान इस प्रकार हैं :—

वर्ष	जन्म-दर.	(प्रति हजार संख्या)
1981	33.9	
1982	33.8	
1983	33.7	
1984*	33.8	

*अनन्तिम

(ग) राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे परिवार कल्याण कार्यक्रम को उच्च प्राथमिकता प्रदान करें तथा इसके कार्यान्वयन की गति में तेजी लाएं जिससे कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में रखे गये जनांकिकी लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सके। राज्य सरकारों से हर माह प्राप्त कार्य निष्पादन विवरणों के आधार पर परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन की प्रगति की नियमित रूप से निगरानी एवं पुनरीक्षा की जाती है।

कलकत्ता-बम्बई राष्ट्रीय राजमार्ग का सुधार

2551. **श्री नारायण चौबे** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह पता है कि पश्चिम बंगाल में कलकत्ता-बम्बई राष्ट्रीय राजमार्ग, विशेषकर मिदनापुर जिले में खड़गपुर स्थानीय पुलिस स्टेशन और डेबरा पुलिस स्टेशन की सीमा के साथ बसंतपुर के बीच का भाग बहुत बुरी हालत में है;

(ख) इसकी मरम्मत के लिए गत वर्ष के दौरान कितनी धनराशि मंजूर की गई और इसमें कितना सुधार हुआ तथा वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) राष्ट्रीय राजमार्ग की हालत सुधारने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) पश्चिम बंगाल में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6, जिसे 1984 तथा 1985 के मानसून के दौरान काफी क्षति पहुंची थी, आजकल ऐसी स्थिति में है कि इस पर यातायात हो सकता है। बसन्तपुर से डेबरा तक के क्षेत्र में सेटलमेंट की कठिनाइयां हैं तथा इसके लिए उचित कार्यवाई की जा रही है।

(ख) पश्चिम बंगाल में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 के मरम्मत व सुधार संबंधी विभिन्न कार्य के लिए फरवरी, 1985 से फरवरी, 1986 की अवधि में लगभग 160 लाख रु० दिए गए, जिसमें 27 लाख रु० डेबरा (108 कि० मी०) से खड़गपुर (135 कि० मी०) क्षेत्र के लिए है। इसमें से फरवरी, 1986 तक 64.4 लाख रु० खर्च हुए हैं।

(ग) पश्चिम बंगाल में मरम्मत व रखरखाव कार्य के अतिरिक्त राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 6 के सुधार कार्य के लिए 151 लाख रु० संस्वीकृत करने का प्रस्ताव है।

आल इण्डिया इंस्टीट्यूट आफ फिजीकल मेडिसन रिहैब्लीटेशन, बम्बई के लिए भवन

2552. **श्री पी० षण्मुख** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने आल इण्डिया इंस्टीट्यूट आफ फिजीकल मेडिसन रिहैब्लीटेशन, बम्बई के लिए नए भवन को स्वीकृति दी थी;

(ख) यदि हां, तो उक्त भवन कब पूरा हुआ था और उस पर कितनी लागत आई है और अब उसका उपयोग किस प्रकार किया जा रहा है; और

(ग) क्या उक्त केन्द्र में पुनर्वास के संबंध में स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम शुरू करने का कोई प्रस्ताव है ?

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

(ख) मुख्य भवन का निर्माण कार्य फरवरी, 1977 में पूरा किया गया था और इसके विस्तार का कार्य अगस्त, 1979 में पूरा किया गया था। निमाण की कुल लागत 27.37 लाख रुपये थी। अखिल भारतीय भौतिक चिकित्सा एवं पुनर्वास संस्थान, बम्बई पुनर्वास के क्षेत्र में एक सर्वांग-पूर्ण केन्द्र है और शिक्षण-प्रशिक्षण, अनुसंधान तथा यांत्रिक और कृत्रिम उपकरणों का निर्माण करना इसके कार्य हैं।

(ग) यह संस्थान पुनर्वास के विभिन्न विषयों पर अनेक स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम पहले से ही चला रहा है।

सड़क दुर्घटनाओं से प्रभावित व्यक्तियों को मुआवजा देने के बारे में प्रचार

2553. **श्रीमती माधुरी सिंह** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजधानी में सड़क दुर्घटनाओं से प्रभावित अधिकांश व्यक्तियों को प्रक्रिया और उपलब्ध सुविधाओं के बारे में जानकारी न होने के कारण मुआवजा प्राप्त नहीं हो पाता है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में व्यापक प्रचार करने हेतु क्या कदम उठाने का विचार है जिससे लोगों की उनके अधिकारों और प्रक्रिया तथा सम्बद्ध अधिकारी से सम्पर्क किए जाने के बारे में जानकारी मिल सके ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) : दिल्ली प्रशासन ने सूचित किया है कि वे प्रेस और टेलीविजन के माध्यम से खास कर लोक अदालत में सुनवाई के दौरान दुर्घटना के मामलों में मुआवजे की सुविधा के बारे में समय-समय पर पर्याप्त प्रचार करते रहे हैं ।

पिछले दो वर्षों में अर्थात् 1984 और 1985 (अक्टूबर तक) में 1291 मामलों में मुआवजा दिया गया और अदा की गई राशि 0.30 करोड़ रुपए है ।

सामुदायिक और स्वयंसेवी दलों का स्वास्थ्य मंत्रालय से संपर्क

2554. **श्रीमती डी० के० भंडारी :** क्या स्वास्थ्य और कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को आस्ट्रेलिया जैसे देशों में सामुदायिक और स्वयंसेवी दलों का स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ सीधा और प्रभावी संपर्क होने की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो क्या हमारे देश में भी सभी स्तरों पर केन्द्र और राज्यों में समान प्रकार का संपर्क स्थापित किया जाएगा ।

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) सामुदायिक और स्वैच्छिक संगठन लोगों को स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संबंधी सुविधाएं प्रदान करने में क्या भूमिका अदा कर सकते हैं । इसके बारे में सरकार को जानकारी है । विभिन्न कार्यक्रमों के अन्तर्गत स्वैच्छिक संगठनों को दी जा रही वित्तीय सहायता के अलावा स्वैच्छिक संगठनों को सहायता देने के लिए एक विशेष परियोजना भी चलायी जा रही है जिसके उद्देश्य निम्नलिखित हैं :—

(1) इस परियोजना का उद्देश्य निजी और स्वैच्छिक क्षेत्र को सुदृढ़ बना कर निर्धन लोगों को स्वास्थ्य संबंधी बुनियादी तथा रोगों को रोकने की विशेष सेवाओं, परिवार कल्याण सेवाओं तथा पोषण सेवाओं का विस्तार करना और उनमें सुधार लाना है । इसमें कम सुविधाओं वाले क्षेत्रों और इन सुविधाओं से वंचित जनसंख्या पर विशेष ध्यान दिया जाएगा ।

(2) संस्थाओं को निम्नलिखित कार्यकलाप चलाने के लिए प्रोत्साहित करना :—

(एक) नवीनतम कार्यकलाप और प्रैक्टिकल सेवा ओरिएंटिड अनुसंधान कार्यक्रम ।

(दो) देहाती, छोटे कस्बों के व्यावसायियों के कौशल में सुधार करने के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम और दूर-दूर तक सेवाएं पहुंचाने संबंधी संगठित प्रणालियों के प्रबंध में प्रशिक्षण कार्यक्रम ।

इस संबंध में इन संगठनों द्वारा जो सेवाएं प्रदान की जाएं वे अनिवार्य रूप से सरकार के प्रयासों की पूरक होनी चाहिए ।

जयन्ती जनता एक्सप्रेस के डिब्बों में गद्दीदार सीटें और बर्थ

2555. **श्री वी० एस० विजयराघवन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निजामुद्दीन और कोचीन के बीच चलने वाली जयन्ती जनता रेलगाड़ी के बहुत से डिब्बे पुराने हैं तथा उनमें सीटें और बर्थ लकड़ी की हैं जबकि इस रेलगाड़ी को शुरू करने के समय इसमें गद्दीदार सीटें और बर्थ थीं;

(ख) यदि हां, तो गद्दीदार सीटें तथा बर्थ हटाये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस रेलगाड़ी में तथा देश के दक्षिणी भागों को जाने वाली लम्बी दूरी की सभी अन्य रेल गाड़ियों के डिब्बों में गद्दीदार बर्थों की व्यवस्था करने का है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) यह सही नहीं है कि सवारी डिब्बे पुराने हैं। तथापि कुछ सवारी डिब्बे बिना गद्दियों के हैं। गाड़ी को शुरू करते समय भी कुछ सवारी डिब्बे गद्दीदार नहीं थे।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) 3 टियर वाले नव निर्मित सभी सवारी डिब्बों में गद्दियों की व्यवस्था की जा रही है।

जयन्ती जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाना

2556. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हजरत निजामुद्दीन और कोचीन के बीच चलने वाली जयन्ती जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी हजरत निजामुद्दीन के लिए अपनी वापसी यात्रा पर एर्नाकुलम से कोचीन तक लगभग खाली चलती है;

(ख) क्या इस गाडी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाकर इसे अधिक लाभकारी बनाया जा सकता है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस संबंध में इस समय कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 4.5 कि० मी० लम्बे एर्नाकुलम-कोचीन खंड पर गाड़ी में यात्रियों की संख्या कम हो जाती है क्योंकि अधिकांश यात्री एर्नाकुलम पर उतर जाते हैं।

(ख) से (घ) एर्नाकुलम-तिरुवनन्तपुरम मार्ग पर लाइन क्षमता की तंगी के कारण गाड़ी को आगे तक चलाना परिचालनिक दृष्टि से व्यवहारिक नहीं है। तिरुवनन्तपुरम जाने के लिए एर्नाकुलम पर 301/302 वेनाद एक्सप्रेस पहले से उपलब्ध है।

[हिन्दी]

दिल्ली राजहरा-जगदलपुर रेल लाइन

2557. **श्री मनकूराम सोढ़ी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने राज्यों ने अपने यहां रेल लाइन बिछाने के लिए वित्तीय अनुदान देने की घोषणा की है; और

(ख) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश सरकार ने 1981-82 में दल्ली राजहरा-जगदलपुर रेल लाइन के लिए मुक्त भूमि तथा रेल स्लीपर देने की घोषणा की थी और यदि हां, तो इस पर क्या निर्णय किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) विगत में अनेक राज्य सरकारों ने अपने राज्यों में रेल लाइनों के निर्माण के लिए निःशुल्क अथवा रियायती दरों पर भूमि, स्लीपरों आदि की व्यवस्था जैसी रियायतें दी थीं। मध्य प्रदेश सरकार ने भी दिल्ली-राजहरा-जगदलपुर लाइन के निर्माण के लिए निःशुल्क भूमि और रेल स्लीपर देने की पेशकश की थी। भारत सरकार ने राज्यों में नयी केन्द्रीय परियोजनाओं के स्थान के लिए राज्य सरकारों की ऐसी किसी पेशकश को स्वीकार न करने का नीतिगत निर्णय लिया है। संसाधनों की भारी तंगी को देखते हुए, दिल्ली राजहरा-जगदलपुर रेलवे लाइन के निर्माण को योजना आयोग द्वारा स्वीकृति नहीं दी जा सकी। बहरहाल, पहले किए गये सर्वेक्षण को अद्यतन किया जा रहा है।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइन्स द्वारा विदेशी पर्यटकों के लिए नयी योजना

2558. **डा० चिन्ता मोहन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स ने विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए कोई नयी योजना शुरू की है और यदि हां, तो विदेशी मुद्रा आय में कितना अनुमानित नुकसान होगा और इसे किस प्रकार पूरा करने का विचार है;

(ख) क्या उदार बनायी गयी नीति के अन्तर्गत बड़ी संख्या में आने वाले विदेशी पर्यटकों के परिवहन हेतु और विमान खरीदने के लिए कोई और विदेशी ऋण लेने की योजनायें विचाराधीन है; और

(ग) क्या विदेशों में भारतीय पर्यटकों को ऐसी योजनाओं का लाभ उपलब्ध है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) इंडियन एयरलाइन्स ने हाल ही में भारत आने के लिए और भारत के अन्दर विदेशी पर्यटक यात्रा को प्रोत्साहन देने के लिए तीन नयी योजनाएं आरम्भ की हैं जिनके ब्यौरे इस प्रकार हैं :—

(1) भारत भ्रमण योजना—इस योजना के अन्तर्गत यात्रा आरम्भ करने के 14 दिनों के अन्दर अधिकतम छः उड़ानों तक इंडियन एयरलाइन्स के अंतर्देशीय मार्ग-तंत्र पर कहीं भी यात्रा की जा सकती है और इसका मूल्य 300 अमरीकी डालर रखा गया है।

(2) मई, जून, जुलाई और सितम्बर, 1986 के दौरान दिल्ली/आगरा/खजुराहो/वाराणसी और भुवनेश्वर के बीच 10 अथवा अधिक यात्रियों के विदेशी दलों के लिए आम तौर पर अमरीकी डालरों में लिए जाने वाले किराये में 20 प्रतिशत की छूट पर ऑफ-सीजन किराया लिया जाएगा।

(3) सार्क क्षेत्र के ग्रुप/व्यक्ति किराये—यदि दक्षिण एशियाई क्षेत्र के न्यूनतम तीन देशों की यात्रा की जाये, तो इंडियन एयरलाइन्स अन्तर्राष्ट्रीय सैक्टरों पर अकेले व्यक्ति को भ्रमण के लिए 20 प्रतिशत तथा सामूहिक भ्रमण के लिए 30 प्रतिशत रियायत देती है।

इन योजनाओं को लागू करने से इंडियन एयरलाइन्स को विदेशी मुद्रा अर्जन में किसी भी प्रकार की हानि होने की सम्भावना नहीं है। बल्कि इसके विपरीत, इन योजनाओं का आशय विदेशी पर्यटक यात्रा को बढ़ाना है जिससे विदेशी मुद्रा अर्जन में वृद्धि होगी।

(ख) जब तक 1989-90 के दौरान 19 ए 320 विमान प्राप्त नहीं हो जाते तब तक इंडियन एयरलाइन्स कोई भी नया विमान नहीं खरीदेगी। इस खरीद के वित्तीय ढांचे को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

(ग) जी, हां।

भारतीय बाल कल्याण परिषद के कार्यकरण की पुनरीक्षा

2559. डा० फूलरेणु गुहा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय बाल कल्याण परिषद के कार्यकरण की पुनरीक्षा के लिए एक समिति गठित की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या समिति ने अपनी रिपोर्ट पेश कर दी है; और

(ग) यदि नहीं, तो रिपोर्ट को कब तक अन्तिम रूप दिये जाने और पेश किये जाने की संभावना है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी, हां

(ख) जी, नहीं।

(ग) 1987 के आरम्भ में।

सातवीं योजना के दौरान सड़क विकास को प्राथमिकता

2560. **श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सड़क विकास को प्राथमिकता देने के सम्बन्ध में विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजन के लिए, राज्य वार कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी हां। उपलब्ध संसाधनों की सीमा में।

(ख) सातवीं योजना में राज्य योजनाओं के अन्तर्गत सड़कों के लिए 4180.29 करोड़ रु. का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। योजना आयोग द्वारा किए गए राज्यवार योजना आवंटन का विवरण संलग्न है।

विवरण

राज्य योजनाओं में सड़क क्षेत्रों के लिए सातवीं योजना का परिव्यय

(लाख रु० में)

क्र. राज्य	परिव्यय
1. आंध्र प्रदेश	8,920
2. असम	13,500
3. बिहार	37,000
4. गुजरात	25,785
5. हरियाणा	10,700
6. हिमाचल प्रदेश	13,200
7. जम्मू और कश्मीर	8,450
8. कर्नाटक	12,940
9. केरल	12,200
10. मध्य प्रदेश	28,139
11. महाराष्ट्र	27,382
12. मणिपुर	6,400
13. मेघालय	6,800
14. नागालैंड	8,890

15. उड़ीसा	12,400
16. पंजाब	9,800
17. राजस्थान	8,452
18. सिक्किम	3,740
19. तमिलनाडु	13,000
20. त्रिपुरा	4,500
21. उत्तर प्रदेश	86,000
22. पश्चिम बंगाल	8,500
कुल : क	366,698
ख. संघ शासित क्षेत्र	
1. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	2,925
2. अरुणाचल प्रदेश	12.015
3. चंडीगढ़	125
4. दादरा और नगर हवेली	840
5. दिल्ली	25,976.50
6. गोवा, दमन और दीव	3,100
7. लक्षद्वीप	250
8. मिजोरम	5,100
9. पांडिचेरी	1,000
कुल : ख	51,331.50
कुल योग : क+ख	418,029.50

पाराद्वीप पत्तन के लिये यानान्तरण सुविधा की व्यवस्था

2561. श्री राधाकान्त डिगाल : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पराद्वीप पत्तन के लिये यानान्तरण सुविधा की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन था;

(ख) क्या इस संबंध में पराद्वीप पत्तन न्यास से इसकी संभावना की जांच करने को कहा गया था; और

(ग) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को शीघ्र कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) उड़ीसा खान निगम तथा खनिज और धातु व्यापार निगम ने कुछ साल पहले परादीप पार्ट में ट्रांशिपर इस्तेमाल करने की संभावना पर विचार किया, किन्तु प्रस्ताव पर आगे कारंवाई नहीं की गई।

(ख) नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

कर्नाटक में बिना चौकीदार के रेलवे फाटक

2562 **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्नाटक में बिना चौकीदार के कितने रेलवे फाटक हैं;

(ख) बिना चौकीदार के ऐसे फाटकों पर वर्ष 1985 के दौरान कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं; और

(ग) कर्नाटक में बिना चौकीदार के इन फाटकों पर चौकीदार नियुक्त करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं या उठाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 1,134

(ख) 4

(ग) रेल-सड़क यातायात और दृश्यता को ध्यान में रखते हुए बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार तैनात किये जाते हैं बशर्ते धन उपलब्ध हो। पिछले 4 वर्षों में; कर्नाटक राज्य में बिना चौकीदार वाले 50 समपारों पर चौकीदार तैनात किये गये।

प्राथमिक स्तर पर स्कूल छोड़ने वालों की दर को रोकने के उपाय

2563. **श्री अजय बिश्वास** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वर्ष 1983-84 की अवधि के दौरान और वर्ष 1985 में शिक्षा के प्राथमिक स्तर पर स्कूल छोड़ने वालों की दर कितनी थी;

(ख) क्या सरकार ने शिक्षा के प्राथमिक स्तर पर स्कूल छोड़े जाने के कारणों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण कराया है,

(ग) यदि हां; तो इस सर्वेक्षण के क्या परिणाम निकले हैं; और

(घ) इस प्रकार स्कूल छोड़ा जाना रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) 1979-80 के दौरान प्रारम्भिक स्तर पर पूरे देश में स्कूल छोड़ जाने वालों की दर, जिसकी सूचना उपलब्ध है, 76.6 प्रतिशत थी ।

(ख) और (ग) : यद्यपि मन्त्रालय द्वारा सीधे कोई अध्ययन नहीं किया गया है, इस विषय क्षेत्र पर खोज की गई है तथा राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद् तथा राष्ट्रीय शैक्षिक आयोजना तथा प्रशासन संस्थान सहित पूरे देश में शैक्षिक एजेन्सियों द्वारा गहन अध्ययन किया जा रहा है। 1984 तक किए गए अनुसंधान अध्ययन से स्कूल छोड़ जाने के अधिक से अधिक 56 कारणों का पता चला है । उनमें से कुछ मुख्य निम्नलिखित हैं:—

(i) सामाजार्थिक तत्व ।

(ii) स्कूलों में अपर्याप्त व्यवस्था तथा स्कूलों में भिन्न-भिन्न शिक्षण ।

(iii) स्थानीय आवश्यकताओं से संबंधित पाठ्यचर्या का ज्ञान ।

(iv) बच्चों को विशेषकर लड़कियों को पढ़ाने के प्रति अभिभावकों की अभिवृत्ति ।

(v) प्रथम पीढ़ी के सीखने वालों के बारे में अभिभावकों का मतभेद जिससे उपलब्ध शैक्षिक अवसरों का उपयोग भी नहीं किया जाना ।

(घ) स्कूल छोड़ जाने वालों के कारण बहुत हैं तथा पूरे कार्यक्रम का स्थिति पर एक प्रभाव छोड़ने की आवश्यकता है । स्कूल शिक्षा चूंकि अधिकतर राज्य सरकारों द्वारा देखी जाती है अतः मूलतः स्कूल सुधार कार्यक्रम उन्हीं के द्वारा कार्यान्वित किए जाएंगे । भारत सरकार की भूमिका राज्य सरकारों की विभिन्न तरीकों में सहायता करना तथा नीति और शैक्षिक विचारों पर आधारित मार्गदर्शी रूपरेखाएं जारी करने तक ही सीमित है । स्कूल छोड़ जाने वालों को कम करने के लिए बताए गए/कार्यान्वित किए गए कुछ मुख्य उपाय निम्नलिखित हैं:—

(i) बिना ग्रेड स्कूल प्रणाली तथा न रोकने की नीति को शुरू करना तथा साथ में सतत मूल्यांकन प्रणाली को शुरू करना जब तक छात्र कक्षा VIII पूरी न कर ले;

(ii) अभिभावकों में जागृति को बढ़ाने, स्कूल पर्यावरण तथा स्कूल की हाजिरी में सुधार करने के लिए स्थानीय समुदाय को अधिक सार्थक ढंग से शामिल करना;

(iii) बहुत से राज्य निशुल्क पाठ्यपुस्तकें, लड़कियों को वर्दियां, मध्याह्न भोजन आदि । जैसे विभिन्न प्रोत्साहन कार्यक्रमों को कार्यान्वित कर रहे हैं ।

(iv) स्कूलों को अधिक व्यवहार्य बनाने के लिए स्कूल भवनों के निर्माण के लिए राज्य सरकार तथा एन० आर० एफ० पी०/आर० एल० ई० जी० पी० संसाधनों का उपयोग,

(v) आठवीं वित्त समिति ने 11 राज्यों को स्कूल भवनों के निर्माण के लिए 15.18 करोड़ रु० तथा आठ राज्यों में शिक्षकों की नियुक्ति के लिए 64.75 करोड़ रु० की राशि हस्तान्तरण करने की सिफारिश की है;

(vi) शिक्षकों के पूर्व सेवा प्रशिक्षण में सुधार करने की आवश्यकता है तथा शिक्षकों में प्रेरणा तथा सक्षमता में सुधार करने के शिक्षकों के व्यापक सेवारत प्रशिक्षण के लिए नियमित कार्यक्रमों का समर्थन किया गया है;

(vii) स्कूल पाठ्यचर्या में सतत स्तरोन्नत तथा सुधार विशेषकर यूनिसेफ सहायता प्राप्त परियोजनाओं के माध्यम से ताकि उन्हें अधिक रुचिकर तथा स्थानीय पर्यावरण से सम्बन्धित बनाया जा सके।

(viii) बड़े पैमाने पर गैर-औपचारिक शिक्षा कार्यक्रम विकसित किया गया है तथा शैक्षिक रूप से पिछड़े नौ राज्यों अर्थात् आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, जम्मू तथा काश्मीर, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिम बंगाल को, जिनमें देश के 75% गैर दाखिल बच्चे हैं; भारत सरकार द्वारा इस कार्यक्रम के अन्तर्गत सहायता दी जा रही है;

(ix) प्रौढ़ शिक्षा तथा सामान्य जागरूकता कार्यक्रम के माध्यम से अभिभावकों में जन संचार माध्यम जागृति के प्रयोग को बढ़ाया जाना चाहिए ताकि उपलब्ध शैक्षिक सुविधाओं का प्रयोग किया जा सके।

पूर्व रेलवे में सियालदह डिवीजन पर रेल दुर्घटना

2564 श्री अनिल बसु : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 27 जनवरी 1986 को पूर्व रेलवे में सियालदह डिवीजन पर एक रेल दुर्घटना हुई थी; और

(ख) यदि हां, तो इसके परिणामस्वरूप कितने व्यक्ति घायल हुए ?

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

(ख) तीन व्यक्ति घायल हुए थे।

सोन नहर नवीकरण योजना

2565. श्रीमती किशोरी सिंह :
प्रो० के० के० तिवारी :
श्री सरफराज अहमद : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सोन नहर नवीकरण योजना खटाई में पड़ गई है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या विश्व बैंक इसके वित्त पोषण के लिए सहमत हो गया था;

(घ) क्या बिहार सरकार ने इस परियोजना के वित्त पोषण के लिए केन्द्र से अनुरोध किया है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बी॰ शंकरानन्द) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) यह परियोजना विश्व बैंक सहायता हेतु अन्य ऐसी परियोजनाओं की कड़ी में शामिल है और राज्य सरकार को विश्व बैंक के मूल्यांकन हेतु व्यवहार्यता रिपोर्ट अभी प्रस्तुत करनी है।

(घ) और (ङ) : बिहार सरकार ने केन्द्र सरकार से इस परियोजना के लिए धनराशि उपलब्ध कराने हेतु अनुरोध किया था। तथापि, केन्द्रीय सेक्टर में सिंचाई परियोजनाओं के लिए परिव्यय न होने के कारण राज्य सरकार को कहा गया है कि वह अपेक्षित धनराशि का अपनी राज्य योजना में ही प्रावधान रखें।

[हिन्दी]

पहियों और एक्सलों के निर्माण में आत्मनिर्भरता

2566. **डा॰ चन्द्र शेखर त्रिपाठी :**
डा॰ चिन्ता मोहन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल विभाग पहियों और एक्सलों का अभी भी विदेशों से आयात कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या देश को इस क्षेत्र में आत्मनिर्भर बनाने के लिए सरकार द्वारा कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) रेलों ने बेंगलूर में अपना पहिया एवं धुरा संयंत्र स्थापित किया है जहां पहले ही उत्पादन शुरू हो गया है और शीघ्र ही इसमें पूरा उत्पादन होने लगेगा। इसके अलावा, दुर्गापुर इस्पात संयंत्र और टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी, जमशेदपुर अन्य मुख्य उत्पादनकर्ता हैं जो रेलों को इन मदों की सप्लाई करते हैं। उन्होंने भी अपनी मौजूदा उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए उपाय किये हैं।

[अनुवाद]

हृदय मांसपेशी की बीमारी का उपचार तथा इससे बचने के पूर्वोपाय

2567. **श्री श्रीबल्लभ पाणिग्राही** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी देशों में व्याप्त एक विशेष प्रकार की हृदय मांसपेशी की बीमारी का प्रकोप अब उत्तरी भारत में, विशेषकर दिल्ली, में हो रहा है;

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

(ग) इसके उपचार तथा इससे बचने के पूर्वोपाय के सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) देश भर के अस्पतालों के क्लिनिकल कार्डियोलॉजी विभागों में "हाइपरट्रॉफिक कार्डियोमायोपैथी" नामक एक हृदयमांशपेशियों का रोग बाधक और गैर बाधक दोनों किस्मों में प्रायः देखा गया है। यह दर्शाने वाले कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं है कि ऐसे रोग की घटनाओं अथवा व्यापकता में वृद्धि हो रही है। हाल ही में उपलब्ध हुई इकोकार्डियोग्राफी से इस रोग का पता लगाने में क्लीनिकों की नैदानिक क्षमता बढ़ गई है।

(ग) हाइपरट्रॉफिक कार्डियोमायोपैथी का औषधियों अथवा शल्य चिकित्सा द्वारा जैसी भी उचित हो उन केन्द्रों में इलाज किया जा सकता है जहां निदान करने और ओपन हार्ट सर्जरी की सुविधायें उपलब्ध हैं। क्योंकि इसके निश्चित कारणों का पता नहीं है इसलिए कोई विशिष्ट निवारक उपाय नहीं सुझाए जा सकते।

राष्ट्रीय नाटक विद्यालय में अनुसूचित जातियों/ अनुसूचित जनजातियों के प्रत्याशियों का चयन

2568. **श्री माणिकराव होडल्या गावीत** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय नाटक विद्यालय, नई दिल्ली डिग्री पाठ्यक्रम हेतु नाट्य-कलाओं में प्रशिक्षण के लिये प्रतिवर्ष प्रत्याशियों का चयन करता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्ष में वर्ष-वार कितने प्रत्याशी चुने गये;

(ग) क्या प्रत्याशियों के चयन के लिये अनुसूचित जातियों/ अनुसूचित जन-जातियों और पिछड़े वर्गों के लिये कोई कोटा आरक्षित किया गया है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जन जातियों और पिछड़े वर्गों के वर्ष-वार कितने प्रत्याशी चुने गये; और

(ङ) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जन जातियों और पिछड़े वर्गों के प्रत्याशियों के चयन में क्या मानदण्ड अपनाये जाते हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) राष्ट्रीय नाट्य विद्यालय नाट्य-शास्त्र में प्रत्येक वर्ष तीन वर्षीय डिप्लोमा पाठ्यक्रम में दाखिले के लिए छात्रों का चयन करता है।

(ख) शैक्षणिक वर्ष :

1982-83 : 19

1983-84 : 18

1984-85 : 19

1985-86 : स्कूल के भावी छात्रों के हित में पाठ्यक्रम विषय-वस्तु को सुधारने की दृष्टि से कोई दाखिला नहीं किया गया।

(ग) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के उम्मीदवारों के लिए 20 प्रतिशत स्थान आरक्षित हैं। यदि अनु० जा०/अनु० ज० जा० के योग्य छात्र उपलब्ध नहीं होते हैं, तो ये स्थान अन्य उम्मीदवारों को प्रदान किये जाते हैं।

(घ)	अनु० जाति/अनु० ज० जाति	पिछड़े वर्ग	कुल
1982-83	1	शून्य	1
1983-84	1	1	2
1984-85	2	1	3
1985-86 कोई दाखिले नहीं			

(ङ) (i) लिखित परीक्षा

(ii) चयन समिति द्वारा स्वर परीक्षण और साक्षात्कार

(iii) आयु (अनु० जा० और अनु० ज० जा० के उम्मीदवारों के लिए आयु में 5 वर्षों की छूट)

असम में स्मारकों का परिरक्षण

2569. श्री पराग चालिहा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि असम में महत्वपूर्ण एतिहासिक स्मारकों जैसे सिबसागर और गढ़गांव के महलों के ध्वसावशेषों तथा सिबसागर, जयसागर और गौरीसागर के मंदिरों के ध्वसविशेषों के परिरक्षण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : केन्द्र द्वारा संरक्षित असम के स्मारकों के परिरक्षण के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं।

1. असम और उत्तर-पूर्वी राज्यों के संरक्षित स्मारकों के परिरक्षण कार्यों की देख-भाल करने के लिए 1983 में गौहाटी में एक पुरातत्वीय मण्डल स्थापित कर दिया गया है। सिबसागर और गौहाटी में संरक्षण स्टाफ तैनात कर दिया गया है।

2. इसके अतिरिक्त इन स्मारकों का नियमित अनुरक्षण, संरचनात्मक संरक्षण और नियमित रासायनिक सफाई की जा रही है।

3. सिबडोल, सिबसागर और गढ़गांव स्थित अहोम राजा के महल में विशेष मरम्मत कार्य चल रहा है।

4. सिबसागर, जयसागर और गोरीसागर स्थित मंदिरों की 1986-87 में विशेष मरम्मत करने के लिए बजट व्यवस्था कर दी गई है।

बम्बई पत्तन न्याय के प्राधिकारियों द्वारा अपशिष्ट ऊन का रोका जाना

2570. श्री विजय कुमार मिश्र : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई पत्तन न्यास के प्राधिकाररियों ने अपशिष्ट ऊन की 10,000 से भी अधिक गाठें रोक ली हैं,

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

(ग) पत्तन न्यास की बकाया धनराशि की वसूली के लिए इन गांठों का नीलाम न किये जाने के क्या कारण हैं ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

छठी योजना के दौरान परिवार नियोजन के लिए धनराशि का आबंटन/व्यय/लक्ष्य/उपलब्धी

2571. प्रो० रामकृष्ण मोरे :
डा० चन्द्र शेखर वर्मा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के अन्त तक परिवार नियोजन कार्यक्रमों के कार्यान्वियन में किन-किन राज्यों का कार्य-निष्पादन असन्तोषजनक रहा है तथा निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में वास्तविक उपलब्धियां कितनी हुई तथा प्रत्येक राज्य ने कार्यक्रम के कार्यावियन के लिए आबंटित धनराशि में से कितनी धनराशि व्यय की है; और

(ख) इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों के असंतोषजनक कार्य-निष्पादन के क्या कारण हैं तथा सातवीं योजना अवधि में इस कार्यक्रम के कार्यान्वियन सम्बन्धी कठिनाइयों को दूर करने के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) छठी योजना अवधि में परिवार कल्याण कार्यक्रम के लक्ष्यों और उपलब्धियों का राज्यवार तथा तरीका-वार ब्यौरा संलग्न विवरण एक में दिया गया है। छठी योजना अवधि के दौरान परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वियन के लिए विभिन्न राज्यों को जो राशि आबंटित की गई तथा उन्होंने जितनी धनराशि व्यय की, उसका ब्यौरा संलग्न विवरण दो में दिया गया है।

(ख) परिवार नियोजन कार्य-निष्पादन कई पहलुओं पर निर्भर करता है जिसमें मौजूदा समाजार्थिक परिस्थितियां, दूर-दराज के क्षेत्रों में सेवाएं उपलब्ध करने की पद्धति; गर्भ निरोधकों की मांग बढ़ाने के लिए किये गये प्रयास तथा कार्यक्रम प्रबन्ध की कुशलता शामिल है। परिवार कल्याण कार्यक्रम के अन्तर्गत रखे गये लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए सरकार ने एक सुस्पष्ट कार्यनीति बनाई है। इस कार्यनीति की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं : उन्नत संचार नीति के माध्यम से गर्भ-निरोधकों की मांग बढ़ाना; इसमें अधिक से अधिक लोगों को शामिल करना; जनसंख्या शिक्षा में तेजी लाना; बच्चे के जीवित रहने की दर में वृद्धि करना और कार्यक्रम के ढांचे का पुनर्गठन करना तथा इसके प्रबन्ध में सुधार करना।

विवरण-एक

छठी योजना के राज्यवार लक्ष्य और उपलब्धियां (1980-81 से 1984-85)

1980-81 से 1984-85 तक की कुल लक्ष्य और उपलब्धियां

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	लक्ष्य	उपलब्धि	प्रतिशत उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	प्रतिशत उपलब्धि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	1939200	1623605	83.7	465000	202683	43.6
2.	असम	462800	365507	79.1	133800	71275	53.3
3.	बिहार	2111800	1295043	61.3	626000	258334	41.3
4.	गुजरात	1168600	1171887	100.3	632600	475451	75.2
5.	हरियाणा	407400	355250	87.2	204800	356119	173.9
6.	हिमाचल प्रदेश	129600	132895	102.5	47600	56331	118.3
7.	जम्मू और कश्मीर	160400	88785	55.4	60800	37906	62.4
8.	कर्नाटक	1502800	1071343	71.3	684000	396757	58.0
9.	केरल	759000	769843	101.4	319000	148581	46.6
10.	मध्य प्रदेश	1896800	1254661	66.1	686800	362318	74.4
11.	महाराष्ट्र	2130000	2633472	123.6	1119600	1500422	134.0
12.	मणिपुर	40600	18295	45.1	22400	15298	68.3
13.	मेघालय	33300	1720	5.2	13000	1951	15.0
14.	नागालैंड	800	1265	158.1	260	1042	400.8
15.	उड़ीसा	881200	664431	75.4	241200	182570	75.7
16.	पंजाब	463150	519406	112.1	356200	710936	199.6

1	2	3	4	5	6	7	8
17.	राजस्थान	1071000	732504	68.4	305200	155391	50.9
18.	सिक्किम	1800	2278	126.6	1600	3713	232.1
19.	तमिलनाडु	1530400	1616059	105.6	520600	244815	47.0
20.	त्रिपुरा	50900	15929	31.3	14500	3425	23.6
21.	उत्तर प्रदेश	2994800	1366929	45.6	1741600	1453492	83.5
22.	पश्चिम बंगाल	1793000	1339441	74.7	351000	193098	55.0
23.	अंडमान और निकोबार द्वीप	5000	4660	93.2	2800	7551	162.5
24.	अरुणाचल प्रदेश	5650	1554	27.5	5200	4493	86.4
25.	चण्डीगढ़	13100	12877	98.3	20400	6211	128.5
26.	दादर और नागर हवेली	4700	4623	98.4	1000	255	25.5
27.	दिल्ली	106000	125832	118.7	286000	21,4982	75.2
28.	गोवा दमन और द्वीप	346000	16204	46.8	11400	4606	40.4
29.	लक्षद्वीप	1650	195	11.8	1000	249	24.9
30.	मिजोरम	9600	10285	107.1	6100	4532	74.3
31.	पांडिचेरी	17200	24548	142.7	10000	10910	109.1
32.	रक्षा मंत्रालय	114000	106927	93.8	34500	43362	125.7
33.	रेल मंत्रालय	197000	94632	48.0	50100	24829	49.6
34.	वाणिज्यिक वितरण	—	—	—	—	—	—
	अखिल भारत	22036850	17442885	79.2	8776050	7170828	81.7

आंकड़े अनन्तिम हैं।

छठी योजना के अन्त तक (अर्थात 1984-85 के लिए)

		प्रचलित गर्भ निरोधक			खाई जाने वाली गोलियाँ		
		लक्ष्य	उपलब्धि	प्रतिशत उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	प्रतिशत उपलब्धि
		9	10	11	12	13	14
1.	आंन्ध्र प्रदेश	400000	184659	46.	80000	48822	61.0
2.	असम	63000	128645	204.2	17000	3073	18.1
3.	बिहार	250000	68451	27.4	50000	9666	19.3
4.	गुजरात	472000	437865	92.8	74000	61502	83.1
5.	हरियाणा	350000	407523	116.4	15000	17715	118.1
6.	हिमाचल प्रदेश	30000	24001	80.0	7000	2899	41.4
7.	जम्मू और कश्मीर	15000	6672	44.5	4000	1072	26.8
8.	कर्नाटक	200000	203943	102.0	63000	31367	49.8
9.	केरल	161000	81421	50.6	51000	12688	24.9
10.	मध्य प्रदेश	500000	544589	108.9	74000	62185	84.0
11.	महाराष्ट्र	600000	513240	85.5	148000	149627	101.1
12.	मणिपुर	6600	6625	100.4	900	128	14.2
13.	मेघालय	2100	3049	145.2	500	533	106.6
14.	नागालैंड	700	91	13.0	400	131	32.8
15.	उड़ीसा	200000	125900	63.0	36000	14683	40.6
16.	पंजाब	26000	322405	124.0	28000	17521	62.6

		9	10	11	12	13	14
17.	राजस्थान	160000	157238	98.3	31000	9107	29.4
18.	सिक्किम	50	46	92.0	100	1523	1523.0
19.	तमिलनाडु	244000	92968	38.1	76000	17600	23.2
20.	त्रिपुरा	3000	1917	63.9	1100	1055	132.3
21.	उत्तर प्रदेश	650000	833073	128.2	75000	88234	117.6
22.	पश्चिम बंगाल	256000	114457	43.5	81000	24827	30.7
23.	अंडमान और निकोबार द्वीप	500	2591	518.2	200	90	45.0
24.	अरुणाचल प्रदेश	100	516	516.0	200	685	342.5
25.	चण्डीगढ़	10000	8926	89.3	800	161	20.1
26.	दादर और नागर हवेली	1450	594	41.0	200	16	8.0
27.	दिल्ली	260000	121054	46.6	2200	612	27.8
28.	गोआ दमन और द्वीप	6600	7324	111.0	1600	109	68.3
29.	लक्षद्वीप	400	300	75.0	—	12	—
30.	मिजोरम	1300	891	68.5	500	457	91.4
31.	पांडिचेरी	3900	6204	159.1	1600	1230	76.9
32.	रक्षा मंत्रालय	93600	50401	55.8	20500	2626	12.8
33.	रेल मंत्रालय	298700	222573	74.5	59200	2100	3.5
34.	वाणिज्यिक वितरण	4500000	3846250	85.5	—	703077	—
	अखिल भारत	10000000	8523402	85.2	1000000	1288516	128.9

विवरण दो

1980-81 से 1984-85 के दौरान (छठी पंचवर्षीय योजना प्रति सैकड़ा) विभिन्न राज्यों को आबंटित धन तथा उनके द्वारा परिवार कल्याण कार्यक्रम की क्रियान्विति के लिए किए गए व्यय का ब्यौरा

(रुपये लाखों में)

राज्य का नाम	आबंटन (1980-81 से 1984-85 तक)	व्यय (जैसा राज्यों ने सूचित किया (1980-81 से 1984-85 तक)
1	2	3
1. आन्ध्र प्रदेश	10290,77	12188.38
2. असम	2162.37	2040.17
3. बिहार	7762.12	9546.08
4. गुजरात	6678,24	10051,37
5. हरियाणा	2631,46	3163,53
6. हिमाचल प्रदेश	2184,55	2003,05
7. जम्मू और कश्मीर	919,52	776,50
8. कर्नाटक	5517,42	6249,43
9. केरल	3746,85	4752,63
10. मध्य प्रदेश	8513,34	8702,59
11. महाराष्ट्र	10488,35	13138,28
12. मणिपुर	442.31	464,15
13. मेघालय	277,75	295,04
14. नागालैंड	1143,19	234,83
15. उड़ीसा	7177,77	7560,22
16. पंजाब	3347,79	3206,53
17. राजस्थान	5395,61	5722,69
18. सिक्किम	166,42	111,01
19. तमिलनाडू	7327,66	7600,65
20. त्रिपुरा	321,75	232,48
21. उत्तर प्रदेश	17344,21	21449,44
22. पश्चिम बंगाल	6486,01	7061,59
योग	109325,46	126550,64

गोवा में मांडवी नदी पर नया पुल

2572 **श्री शान्ता राम नायक** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोवा मांडवी नदी पर पुल भारी यातायात के लिए असुरक्षित हो गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या गोवा, दमन और दीव सरकार ने इस नदी पर नए पुल के निर्माण का प्रस्ताव रखा है; और

(ग) यदि हां तो इस नए पुल का निर्माण कार्य कब तक शुरू होने की संभावना है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) से (ग) : गोवा में मांडोवी नदी पर बने पुल में कुछ समय पहले संक्षारण की समस्या का पता चला था । इस बात को ध्यान में रखते हुए सावधानी के तौर पर भार सीमा 20 टन) वाहन का अधिकतम लदान भार) तक और गति सीमा प्रति घंटा 25 कि० मी० तक रखे जाने का प्रतिबंध लगा दिया गया है । एक नए पुल के निर्माण के लिए जगह का चयन करने हेतु सर्वेक्षण और जांच करने के लिए राज्य सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है और उस पर निर्णय लिया जाना है ।

उत्तरी अमरीका क्षेत्र में एयर इंडिया को अपने कार्य-संचालन में घाटा

2573. **श्री मोहम्मद महफूज अली खां** ;

श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एयर इन्डिया को उत्तरी अमरीका क्षेत्र में अपने कार्य-संचालन में भारी घाटा उठाना पड़ रहा है और उसे अमरीका स्थित अधिकारियों से हड़ताल की धमकी मिल रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान उत्तरी अमरीका में एयर इंडिया को संचालन में कितना तुलनात्मक घाटा हुआ है और घाटा होने के क्या कारण हैं; और

(ग) एयर इन्डिया के अमरीका स्थित अधिकारियों द्वारा हड़ताल की धमकी दिए जाने के क्या कारण हैं और इस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) यद्यपि उत्तरी अमेरिकी क्षेत्र में एयर इन्डिया के परिचालनों की नगद लागत तुलना में बचत हुई है, तथापि अधिक बंधी लागतों के कारण इस क्षेत्र में कुल मिलाकर हानि हुई है । अमरीका स्थित एयर इन्डिया के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल किए जाने के बारे में सरकार को कोई जानकारी नहीं है : पिछले तीन वर्षों के दौरान भारत-अमरीका सैक्टर पर लाभ का ब्यौरा निम्न प्रकार है :—

(लाख रुपये)

	1984-85	1983-84	1982-83
परिचालन राजस्व	15823.98	14620.17	13850.29
नकद लागत	11908.00	0746.07	10562.57
नकद लागत की तुलना में बचत	3915.98	3874.10	3287.72
लाभ (हानि)	(63.00)	67.00	(52.00)

(ग) अमरीका स्थित एयर इन्डिया के कुछ स्थानीय कर्मचारियों ने एक संघ का गठन कर दिया है और पदोन्नति अवसरों, यात्रा श्रेणी, बाहरी स्टेशन-भत्ते, छुट्टी के बदले पैसे इत्यादि से संबंधित कुछ मांगें रखी हैं। एयर इन्डिया के प्रबंध-वर्ग ने इन मांगों की जांच करके एक उपयुक्त उत्तर भेज दिया है।

जनजाति और पर्वतीय क्षेत्रों में पानी का अभाव

2574. **श्री मानिक रेड्डी** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की जनजाति और पर्वतीय क्षेत्रों में पानी का अभाव दूर करने और पानी के समान वितरण की व्यवस्था करने के बारे में योजनायें हैं;

(ख) यदि हां, तो दूरदराज के उपेक्षित क्षेत्रों तथा जनजाति एवं पर्वतीय क्षेत्रों की आवश्यकताओं के लिए क्या विशेष ध्यान दिये जाने का विचार है; और

(ग) इस संबंध में सातवीं योजना के अन्तर्गत तैयार की गई योजना का ब्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) पानी की कमी को दूर करने लिए स्कीमों की आयोजना और कार्यान्वयन राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है। केन्द्रीय सरकार विशेष केन्द्रीय सहायता राज्य योजना के यौज्य के रूप में प्रदान करती है। केन्द्रीय भूजल बोर्ड द्वारा भूजल गवेषण करने के लिए जनजातीय क्षेत्रों के लिए 10 करोड़ रुपये तथा पूर्वी क्षेत्र के लिए 5 करोड़ रुपये का विशिष्ट प्रावधान किया गया है।

मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे (बम्बई) में रेलवे की भूमि से गन्दी बस्तियों को हटाना

2575. **श्री जी. एम. बनातवाला** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई में मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे को अत्यावश्यक रेल परियोजनाओं के लिए अपनी भूमि से गन्दी बस्तियों को हटाने की आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो इस तरह हटाई जाने वाली गन्दी बस्तियों का ब्यौरा क्या है और वहां पर किस प्रकार की रेल परियोजनाओं का प्रस्ताव है;

(ग) वहां से हटाये गये लोगों के लिए यदि कोई पुनर्वास योजना बनाई है, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि हां, तो क्या रेलवे की इस भूमि पर जिनकी रेलवे द्वारा तुरन्त आवश्यकता नहीं है बसी गन्दी बस्तियों में नागरिक सुविधायें दी जायेंगी अथवा देने की अनुमति दी जायेगी और यदि हां, तो इस दिशा में उठाये गये कदमों का ब्यौरा क्या है ?

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

(ख) हटायी जाने वाली गन्दी बस्तियों तथा उनके स्थान पर प्रस्तावित रेल परियोजनाओं के स्वरूप का ब्यौरा इस प्रकार है :—

रेलवे	स्थान	रेल परियोजना का संक्षिप्त स्वरूप
मध्य	1. ट्राम्बे यार्ड	अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए ट्राम्बे में शंटिंग ग्रीवा सहित ग्रिड लाइनों की व्यवस्था
	2. कुर्ला यार्ड में कुर्ला-ट्राम्बेलाइन	कुर्ला में प्रतीक्षा खाड़ी लूप की व्यवस्था
	3. मुख्य रेल लाइन के साथ-साथ थाणे से विखरौली तक	थाणे-विखरौली-ट्राम्बे के बीच एकहरी गुड्स लाइन की व्यवस्था
	4. कुर्ला यार्ड	प्रस्तावित सांताक्रुज-चेम्बूर लिंक रोड के लिए ऊपरी सड़क पुल का निर्माण
	5. मानखुर्द स्टेशन	मानखुर्द से बेलापुर तक रेल लाइन का विस्तार
पश्चिम	1. खोखाड़ी (बांद्रा पूर्व)	बांद्रा में सहायक मुख्य लाइन के यात्री
	2. बापूजी हटमैंटस/स्टाल (बांद्रापूर्व)	टर्मिनल का विकास
	3. रजांक चाल (बांद्रा पूर्व)	
	4. नवपाड़ा (बांद्रा पूर्व)	
	5. माटुंगा रोड स्टेशन-उपनगरीय गाड़ियां चलाने के लिए बिजली डिपो का विस्तार	

(ग) गन्दी बस्तियों में रहने वाले जिन लोगों को रेलवे की भूमि से हटाया जायेगा उनके पुनर्वास की व्यवस्था महाराष्ट्र राज्य सरकार को करनी होगी। झोंपड़ियों में रहने वालों के लिए वैकल्पिक स्थलों की व्यवस्था तथा उन्हें वहां ले जाने का प्रबन्ध राज्य सरकार को करना होगा। 1976 में गणना की गयी झोंपड़ियों के सम्बन्ध में रेलों द्वारा राज्य सरकार को 2500 रुपये प्रति परिवार के हिसाब से भुगतान किया जाना है।

(घ) जिन झोपड़ियों को उपर्युक्त स्थानों तथा निकट भविष्य में रेलवे के विकासात्मक प्रयोजनों के लिए अपेक्षित क्षेत्रों से हटाने का प्रस्ताव है उनमें तथा निकटवर्ती रेलपथ की केन्द्र लाइन से 50 फुट के संरक्षा जोन में नागरिक सुविधाओं की अनुमति नहीं दी जा सकती। तथापि, रेलें केवल शेष आवासीय झोंपड़ियों के लिए राज्य सरकार द्वारा नागरिक सुविधाएं प्रदान करने की अनुमति के लिए "अनापति प्रमाण पत्र" देने के बारे में विचार कर सकती हैं, बशर्ते इसके साथ-साथ विकासात्मक प्रयोजनों तथा संरक्षा के आधार पर रेलों के लिए अपक्षित क्षेत्रों से अतिक्रमण हटा दिये जायें।

[हिन्दी]

देवरिया, छपरा सिवान रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्म का विकास

2576. **श्री काली प्रसाद पांडेय :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का देवरिया छपरा और सिवान रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों को बड़ी लाइन के योग्य बनाने हेतु उनकी मरम्मत या पुनर्निर्माण करने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : देवरिया, छपरा और सिवान रेलवे स्टेशनों पर मौजूदा बड़ी लाइन प्लेटफार्मों का पुनर्निर्माण करने का फिलहाल कोई-प्रस्ताव नहीं है। इनका मीटर लाइन से बड़ी लाइन में निर्माण-ढांचे में परिवर्तन 1982 में किया था। जब कभी आवश्यकता होती है प्लेटफार्मों की सतह की मरम्मत की जाती है।

[अनुवाद]

लक्षद्वीप के विभिन्न द्वीप समूहों को जोड़ने वाला आन्तरिक जल क्षेत्र परिवहन

2577. **प्रो० मधु दन्डवते :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि लक्षद्वीप द्वीपसमूहों की वर्तमान परिस्थितियों में विभिन्न द्वीप समूहों को जोड़ने वाले आन्तरिक जल क्षेत्र परिवहन की नितान्त आवश्यकता है; और

(ख) यदि हां, तो लक्ष द्वीप के विभिन्न द्वीप समूहों के चारों ओर आन्तरिक जल क्षेत्र परिवहन की जोरदार मांग को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) लक्षद्वीप द्वीपसमूह में पत्तन, नौवहन और प्रकाश के उपकरणों, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ लक्षद्वीप द्वीपसमूह में अन्तर-द्वीप नौवहन सेवा भी शामिल होगी, के सुधार के लिए दीर्घकालीन उपायों का अध्ययन करने और उन पर सुझाव देने के लिए सरकार ने एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया है।

भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हवाई अड्डों का विकास

2578. **श्री हरिकृष्ण शास्त्री :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना के दौरान भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हवाई अड्डों के विकास के लिए कोई कार्यक्रम तैयार किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि नियत की गयी है ?

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

(ख) प्राधिकरण ने अपनी सातवीं योजना के प्रस्तावों में, चार अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों के विकास के लिए 267.38 करोड़ रुपए का परिव्यय प्रस्तावित किया है। प्रस्तावों में शामिल मुख्य परियोजनाएं इस प्रकार हैं।

दिल्ली

(i) नए अन्तर्राष्ट्रीय अंतस्थ परिसर के पहले प्रमाप (माड्यूल) को पूरा करना और चालू करना।

(ii) नए अन्तर्देशीय अंतस्थ परिसर का निर्माण करना।

(iii) अन्तर्राष्ट्रीय अंतस्थ परिसर चरण-II का निर्माण करना।

बम्बई

(i) अन्तर्राष्ट्रीय अंतस्थ परिसर के प्रमाप (माड्यूल)-II को पूरा करना और चालू करना।

(ii) अन्तर्राष्ट्रीय अंतस्थ परिसर के प्रमाप (माड्यूल)-III का निर्माण करना।

(iii) अंतस्थ I और II के बीच सुरंग का निर्माण करना।

(iv) अन्तर्देशीय अंतस्थ भवन का विस्तार करना।

कलकत्ता

(i) नए अन्तर्देशीय अंतस्थ परिसर का निर्माण करना।

मद्रास

(i) नए अन्तर्राष्ट्रीय अंतस्थ परिसर का निर्माण करना।

तथापि, भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए प्रस्तावित आवंटित राशि अभी सरकार द्वारा अनुमोदित की जानी है।

अलग अलग सिंचाई परियोजनाओं के लिए पृथक कोष बनाना

2579. **डा० गौरीशंकर राजहंस :**

श्री यशवंत राव गडाख पाटिल : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या राज्यों में राष्ट्रीय महत्व की अलग-अलग सिंचाई परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए एक पृथक कोष बनाने का प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) क्या सरकार ने सिंचाई परियोजनाओं को सहायता देने के लिये किसी विदेशी सहायता एजेंसी या विश्व बैंक से हाल ही में बातचीत की हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और केन्द्रीय सरकार राज्यों में अलग-अलग परियोजनाओं के लिए कब तक पृथक कोष की व्यवस्था करेगी ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) : राष्ट्रीय महत्व की विशिष्ट परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए अलग निधि बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। जहां तक विदेशी सहायता का सम्बन्ध है, वर्ष 1985-86 के दौरान विश्व बैंक के साथ निम्नलिखित सहायता करारों पर हस्ताक्षर किये गये थे :—

		मिलियन अमरीकी डालर
1.	नर्मदा नदी विकास (गुजरात) सरदार सरोवर बांध तथा विद्युत परियोजना	300.00
2.	नर्मदा नदी विकास (गुजरात) जल वितरण तथा विकास परियोजना	150.00
3.	पश्चिम बंगाल लघु सिंचाई परियोजना	99.00
4.	महाराष्ट्र कम्पोजिट सिंचाई तीन परियोजना	160.00

इसके अलावा आंध्र प्रदेश की कम्पोजिट दो सिंचाई परियोजना के लिए सहायता हेतु विश्व बैंक के साथ जनवरी, 1986 में बात चीत की गई थी।

नौवहन प्रौद्योगिकी के सम्बन्ध में भारत-जर्मनी समझौता

2580. **श्री के० बी० शंकर गौडा** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जर्मन जनवादी गणतन्त्र ने भारत के साथ नौवहन क्षेत्र में अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी के बारे में सहयोग देने की इच्छा प्रकट की है और इस सम्बन्ध में भारत की सभी आवश्यकताएं पूरी करने की भी इच्छा व्यक्त की है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में हाल में किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं, और

(ग) यदि हां, तो समझौते की मुख्य बातें क्या हैं और भारत को नौवहन क्षेत्र में प्रोद्यौगिक कब तक उपलब्ध कराये जाने की सम्भावना है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) : प्रश्न ही नहीं उठते।

राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति में समुदाय को शामिल करना

2581. **श्री पी० आर० कुमारमंगलम** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समुदाय की सक्रिय भागीदारी राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति का महत्वपूर्ण पहलू है और यदि हां, तो व्यवहारिक तौर पर इसको किस प्रकार सुनिश्चित किया जा रहा है;

(ख) क्या गैर-सरकारी एजेंसियां व्यापक स्वास्थ्य शिक्षा प्रयास में शामिल हैं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या यह सच है कि शिक्षा का वर्तमान ढांचा वर्ग विशेष के लिए है और जन स्वास्थ्य के सिद्धान्तों को इसमें शामिल करने के लिए इसमें परिवर्तन की आवश्यकता है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) समुदाय की सक्रिय भागीदारी राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति का एक महत्वपूर्ण पहलू है और निचले स्तर पर समुदाय को इसमें शामिल करने की बात पर बल दिया गया है। इस परिकल्पना को ध्यान में रखते हुए ग्राम स्वास्थ्य गाइडयोजना बनाई गई थी। समुदाय द्वारा चुने गये सदस्य को छोटी-मोटी बीमारियों के इलाज और रोग निवारक तथा सम्वर्धक पहलुओं की देख रेख के बारे में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र में तीन महीने का प्रशिक्षण दिया जाता है। एक स्वास्थ्य गाइड 1000 लोगों/एक गांव को स्वास्थ्य सम्बन्धी सेवाएं उपलब्ध करता है। ग्राम स्वास्थ्य समिति द्वारा ग्राम स्वास्थ्य गाइड के कार्य की देख रेख की जाती है। वैसे उसे तकनीकी सहायता स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं द्वारा प्रदान की जाती है। देश में इस समय 3,85,295 ग्राम स्वास्थ्य गाइड और 2,45,489 ग्राम स्वास्थ्य समितियां हैं।

(ख) स्वैच्छिक एजेंसियां देश में सहायक नर्स मिडवाइफों के प्रशिक्षण स्कूल चला रही है। सहायक नर्स मिडवाइफों के 413 प्रशिक्षण स्कूलों में से 92 स्कूल स्वैच्छिक एजेंसियों द्वारा चलाए जाते हैं। इन एजेन्सियों को सम्बन्धित राज्य सरकारों द्वारा सहायता अनुदान दिया जाता है। स्वाथ्स्य क्षेत्र में कार्य कर रही गैर-सरकारी एजेन्सियां भी स्वास्थ्य शिक्षा कार्यकलाप चला रही हैं। वे फोल्डर, पोस्टर, बुकलेट आदि जैसी विभिन्न प्रकार की स्वास्थ्य सामग्री तैयार करते हैं तथा उपयुक्त अवसरों पर फिल्म शो और प्रदर्शनियों का आयोजन करते हैं।

(ग) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद जिसे कि देश में चिकित्सा शिक्षा का एक समान न्यूनतम स्तर बनाये रखने के लिए सांविधिक रूप से जिम्मेदार बनाया गया है, समय-समय पर स्नातक पूर्व पाठ्यक्रम की समीक्षा तथा उसमें संशोधन करती रहती है ताकि देश की जरूरतों को पूरा किया जा सके।

परिषद् ने सामाजिक एवं रोग रोधी चिकित्सा और परिवार कल्याण के बारे में विस्तृत पाठ्यक्रम भी निर्धारित किए हैं जिसे स्नातकपूर्व चिकित्सा पाठ्यक्रम में शामिल किया जाता है।

साहिब-मातंगिरि-हाल्ट स्टेशन खोलना

2582. **श्री सत्य गोपाल मिश्र** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे के पांसकुड़ा-हाल्दिया सेक्शन में मानिकतला तामलुक पर साहिब-मातंगिरि हाल्ट स्टेशन खोलने के सम्बन्ध में वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ख) तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है और इस मामले में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) और (ख) : यह विनिश्चय किया गया है कि यात्री सुविधा के रूप में तामलुक और रघुनाथबाड़ी स्टेशनों के बीच मानिकतला (शहीद-मटनगिनि) में यात्री हाल्ट खोला जाये बशर्ते धन उपलब्ध हो और स्थानीय जनता श्रमदान करें ।

चिकित्सा परिषद् अधिनियम में संशोधन करने का प्रस्ताव

2583. **श्री सरफराज अहमद** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का चिकित्सा परिषद् अधिनियम में कुछ संशोधन करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो किस तरह के संशोधन किए जाने की संभावना है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) जी हां ।

(ख) प्रस्तावि विधान में अन्य बातों के साथ-साथ किसी राज्य में नये-नये मेडीकल कालेज खोलने और मेडिकल कालेजों के छात्रों से अथवा उनके सम्बन्ध में वसूल की जाने वाली फीस, केपिटेशन फीस पर प्रतिबन्ध लगाने तथा मेडिकल कालेजों की प्रवेश क्षमता का विनियमन करने की आवश्यकता पर भी विचार किया जाएगा ।

अनारक्षित यात्रा प्रणाली

2584. **श्रीमती बसवराजेश्वरी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे ने हाल ही में अनारक्षित यात्रा प्रणाली आरम्भ की है;

(ख) किन-किन क्षेत्रों में यह यात्रा प्रणाली आरम्भ की गयी है; और

(ग) इस प्रकार की प्रणाली किन कारणों से आरम्भ करनी पड़ रही है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया : (क) से (ग) 1981 से पहले, लंबी दूरी की अधिकांश मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में कोई अनारक्षित स्थान नहीं होता था। मार्च, 1981 के यह विनिश्चय किया गया कि अंतिम क्षणों में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुविधा के लिए इन प्रत्येक गाड़ियों में 2 अनारक्षित सवारी डिब्बे जोड़े जायें। यह नीति, राजधानी एक्सप्रेस के सिवाय अधिकांश गाड़ियों पें कार्यान्वित कर दी गयी है ।

रोगियों की संख्या संबंधित आंकड़े

2585. **डा० टी० कल्पना देवी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली और देश के अन्य स्थानों में विभिन्न संक्रामक छूत, और संचारी रोगों का पता लगाने की कोई सही प्रणाली नहीं है;

(ख) क्या सरकार का विचार दिल्ली तथा अन्य स्थानों में रजिस्टर्ड गैर-सरकारी और सरकारी डाक्टरों द्वारा सभी रोगों की सूचना देने की एक सरल प्रणाली शुरु करने का है; और

(ग) क्या सरकार डाक्टरों के पास समय-समय पर जाकर उनसे सूचना एकत्र करने के लिए एक स्वास्थ्य सांख्यिकी सेवा का गठन करेगी और यदि हां, तो किन उपायों के साथ इस योजना को लागू किया जा रहा है ?

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

(ख) और (ग) इस समय सरकार ऐसे किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

उड़ीसा की मध्यम वर्जे की सिंचाई परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक से ऋण

2586. **श्री हरिहर सोरन** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान मध्यम दर्जे की सिंचाई परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए उड़ीसा को विश्व बैंक से कितना ऋण प्राप्त हुआ था;

(ख) उड़ीसा में उस योजनावधि के दौरान विश्व बैंक द्वारा दिये गये ऋण से कितनी मध्यम वर्जे की सिंचाई परियोजनायें शुरू की गयीं; और

(ग) उड़ीसा सरकार ने सातवीं योजना में मध्यम वर्जे की सिंचाई परियोजनाओं के निष्पादन के लिए कितने ऋण का अनुरोध किया है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) छठी योजना के दौरान विश्व बैंक ऋण के रूप में उड़ीसा मध्यम सिंचाई परियोजना के लिए 58 मिलियन अमरीकी डालर की तथा उड़ीसा मध्यम-दो सिंचाई परियोजना के लिए 105 मिलियन अमरीकी डालर की ऋण सहायता उपलब्ध कराई गई है।

(ख) छठी योजना के दौरान 18 मध्यम सिंचाई स्कीमों को निष्पादन हेतु हाथ में लिया गया था।

(ग) सातवीं योजनावधि में बाह्य सहायता हेतु कोई नई परियोजनाएं अभी विचाराधीन नहीं है।

सातवीं योजना के दौरान कैंसर पर नियन्त्रण के लिए योजना परिव्यय

2587. **श्री रणजीत सिंह गायकवाड़** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सातवीं योजना में कैंसर नियन्त्रण कार्यक्रम के लिए प्रस्तावित परिव्यय क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) सातवीं पंचवर्षीय योजना में कैंसर नियन्त्रण कार्यक्रम के लिए 20.00 करोड़ रुपये की धनराशि आबंटित की गई है।

विदेशी पत्तनों की तुलना में भारतीय पत्तनों पर "कन्टेनर" प्रभार

2588. **श्री बी० तुलसी राम :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी पत्तनों में प्रचलित प्रभारों की तुलना में भारतीय पत्तनों पर कन्टेनर प्रभार बहुत अधिक है;

(ख) यदि हां, तो भारतीय पत्तनों और विदेशी समुद्री पत्तनों पर कन्टेनर प्रभारों का तुलनात्मक ब्योरा क्या है;

(ग) इन उच्च प्रभारों का भारतीय नौवहन कंपनियों के माल यातायात पर कहां तक कितना प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है; और

(घ) भारतीय समुद्री पत्तनों पर सस्ती दरों पर कन्टेनर सुविधाएं प्रदान करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) विदेशों के बड़े-बड़े अधिकांश पत्तन अपने यहां की टैरीफ की दरें प्रकाशित नहीं करते और न वे मल्टिपिल सर्विसेज को मिश्रित टैरीफ में ही शामिल करते हैं। जिससे भारतीय पत्तनों से उनकी तुलना कठिन हो जाती है। ध्यान देने की एक दूसरी बात यह है कि कुछ पत्तनों पर जो उसी प्रकार के क्षेत्र में हैं जैसे हमारे बड़े पत्तन हैं, पत्तन प्रभार लगाने का आधार हमारे यहां की पद्धति से भिन्न है। इनमें से कुछ की दरों में आर्थिक सहायता अधिकांशत: शामिल रहती है और इनमें वह खर्च शामिल नहीं होता जो समुद्री व्यापारी प्रायवेट स्रोतों से मशीनरी और उपकरण प्राप्त करने पर खर्च करते हैं।

(ग) समुद्री व्यापारियों पर कन्टेनर हैंडलिंग के प्रभार की प्रति-क्रिया जानने के लिए कोई प्रयत्न नहीं किया गया है।

(घ) पश्चिम तट पर बम्बई और कोचीन पोर्ट तथा पूर्वी तट पर कलकत्ता/हल्दिया और मद्रास में कन्टेनर के उतारने चढ़ाने के लिए मशीनी सुविधा विकसित की गई है।

[हिन्दी]

हिमाचल प्रदेश में रेल लाइनें

2589. **श्री के० डी० सुल्तानपुरी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार और रेलवे विभाग द्वारा किन-किन रेल लाइनों के निर्माण हेतु संयुक्त रूप से सर्वेक्षण किया गया है; और

(ख) उस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) उसमें कितना धन व्यय होगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) हिमाचल प्रदेश सरकार की लागत पर हाल ही में भानुपली-बिलासपुर हिमाचल-रामपुर बुशाहर के बीच नयी बड़ी लाइन के लिये व्यावहारिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। इस प्रस्तावित लाइन की लम्बाई 182 कि० मी० है और इस पर 510 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान है। निवेश पर प्रतिफल नकारात्मक है धन की तंगी और परियोजना की भारी लागत को देखते हुए इस परियोजना को शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

ग्वालियर से अहमदाबाद, कलकत्ता और काठमांडू के लिए सीधी उड़ान

2590. **श्री कमोदी लाल जाटव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का अहमदाबाद, कलकत्ता और काठमांडू के लिए ग्वालियर से सीधी उड़ान आरम्भ करने का विचार है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जीं, नहीं।

(ख) इन्डियन एयरलाइन्स को ग्वालियर से अहमदाबाद, कलकत्ता और काठमांडू को सीधी उड़ान के लिए कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ। इसलिए कोई यातायात सर्वेक्षण नहीं किया गया है। लेकिन, इस समय विमान-क्षमता की कमी के कारण इन्डियन एयरलाइन्स नए स्टेशनों को विमान सेवा से जोड़ने पर विचार करने की स्थिति में नहीं है।

[अनुवाद]

रेलवे प्लेटफार्मों पर घटिया खाद्य पदार्थों की बिक्री

2591. **श्री बनवारी लाल पुरोहित** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह पता है कि देश में रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर गन्दगी रहती है;

(ख) क्या सरकार के ध्यान में यह बात भी लाई गई है कि रेलवे स्टेशनों के विभिन्न प्लेटफार्मों पर फेरी वाले/स्टालों पर निर्धारित दरों से अधिक दरों पर बासी और निम्न स्तर के खाद्य पदार्थ बेच रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो रेलवे प्लेटफार्मों पर रेल यात्रियों को ताजा और स्वच्छता से तैयार किए गए खाद्य पदार्थ प्रदान करने के संबंध में सरकार का विचार क्या कदम उठाने का है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं। सभी भारतीय रेलों पर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों का अनुरक्षण स्वच्छतापूर्वक और स्वास्थ्य के मानकों के अनुरूप किया जाता है।

(ख) रेलों को खराब भोजन और अधिक प्रभार वसूल करने के संबंध में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

(ग) इस सम्बन्ध में की गई कार्रवाई/प्रस्तावित कार्रवाई में निम्नलिखित शामिल हैं खान पान स्थापना का गहन निरीक्षण, दोषी कर्मचारियों और ठेकेदारों के विरुद्ध कार्रवाई और अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 का कड़ाई से कार्यान्वयन।

इन्डियन एयरलाइन्स और वायुदूत के लिए यात्री विमान

2592. **श्री पी० नामग्याल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एस० ए० बी० एस० एफ०-340 यात्री विमान फरवरी, 1986 के प्रथम सप्ताह में एक प्रदर्शन उड़ान पर दिल्ली लाया गया था;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस विमान को इन्डियन एयरलाइन्स और वायुदूत के लिए लेने का निर्णय किया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) एक स्वीडिश कम्पनी ने जनवरी, 1986 के अन्तिम सप्ताह में अपने एस० ए० ए० बी०—एस० एफ० 340 कम्प्यूटर विमान से प्रदर्शन उड़ान की थी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) चूंकि यह केवल एक प्रदर्शन उड़ान थी, इसलिए खरीदने के इरादे से विमान का मूल्यांकन नहीं किया गया था।

बाढ़ के पूर्वानुमान के लिए उड़ीसा में 163 "की-स्टेशनों" के अन्तर्गत नए केन्द्र

2593. **श्री अनादि चरण दास** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा में महानदी, सुवर्णरेखा, बूधाबलंग, बैतरनी नदियों पर वर्ष 1982 में 163 "की स्टेशन" के अन्तर्गत कुछ और केन्द्र खोलने का प्रस्ताव है और यदि हां, तो क्या 163 "की स्टेशन" के अन्तर्गत नये केन्द्र खोले जाने की तारीखों से आज तक योजना कार्यान्वित की गई है; और

(ख) यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) सरकार द्वारा जून, 1982 में स्वीकृत देश में गंगा और सिंधु बेसिनों को छोड़कर नदी बेसिनों पर 163 मुख्य जल विज्ञानी प्रेक्षण केन्द्रों की स्थापना एवं उनका रख-रखाव नामक स्कीम में उड़ीसा में महानदी, सुवर्णरेखा तथा बैतरणी नदियों पर कुछ स्थलों पर केन्द्र खोलने की परिकल्पना थी। तथापि, वित्तीय कठिनाइयों के कारण ऐसे केन्द्र अभी तक नहीं खोले जा सके।

दिल्ली के अस्पतालों में नशीली दवाओं के आदि लोगों का इलाज

2594. श्री आर० एम० भोये : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के किसी भी अस्पताल में नशीली दवाओं से आदि लोगों का इलाज नहीं होता है;

(ख) क्या सरकार ने पिछले दो वर्षों के दौरान दिल्ली के अस्पतालों में दाखिल कराये गये नशीली दवाओं के आदि व्यक्तियों की संख्या का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण कराया है; और

(ग) यदि हां, तो औषधि-वार दिल्ली में दवाओं के आदि ऐसे लोगों की संख्या क्या है ?

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

(ख) अपेक्षित सूचना इस प्रकार हैं :—

नशीली दवाओं के व्यसनी व्यक्तियों की संख्या

अस्पताल का नाम	वर्ष 1984	वर्ष 1985
गोबिन्द बल्लभ पन्त अस्पताल	59	91
डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल	70	706
सफदरजंग अस्पताल	33	126
मानसिक अस्पताल, शाहदरा	38	287
कुल :	200	1210

(ग) नशीली औषधियों के औषधि-वार व्यसनी व्यक्तियों की संख्या :

औषधि का नाम	वर्ष 1984	वर्ष 1985
अफीम	15	12
चरस	—	1
मोरफिन	1	2
केनाबिस	4	10
हरोइन	54	122
पैथाडीन	2	1
कोकाइन	—	—
गांजा	...	....
मेड्रेंक्स	2	2
अल्कोहल	20	35
स्मैक	35	663
अन्य तथा मल्टीपल एडिक्ट्स	24	55

प्राइवेट एजेंटों द्वारा बर्थ और सीटों का आरक्षण

2595. श्री शरद दिघे : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने रेलगाड़ियों में बर्थ और सीटों के आरक्षण का कार्य करने के लिए प्राइवेट एजेंट नियुक्त करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसा करने के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) न्यायालय के निर्देशों के अनुसार सदाशयी यात्री सेवा एजेंटों की जांच करने के पश्चात् उन्हें लाइसेंस देने की योजना बनायी गयी है जिन्हें, सेवा प्रभारों का भुगतान किये जाने पर इच्छुक यात्रियों की ओर से टिकट खरीदने और आरक्षण प्राप्त करने की अनुमति दी जायेगी। इन एजेंटों को भी अन्य यात्रियों की भांति रेलवे आरक्षण कार्यालयों से टिकट खरीदने पड़ेंगे।

(ख) इस योजना का प्रयोजन ऐसे यात्रियों की सहायता करना है जिनके पास स्वयं टिकट खरीदने और आरक्षण प्राप्त करने के लिए समय नहीं होता है और अनाधिकृत रूप से कार्यरत तथा रेल टिकटों की काला बाजारी में लिप्त दलालों को अलग-थलग करना है ताकि वे पकड़े जा सकें और उन पर मुकद्दमा चलाया जा सके।

[हिन्दी]

गुजरात के अकाल ग्रस्त क्षेत्र में रेलवे के माध्यम से जल की सप्लाई

2596. नरसिंह मकवाना : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार ने केन्द्रीय सरकार से गुजरात के अकाल ग्रस्त और पेयजल की कमी वाले क्षेत्रों में रेलवे के माध्यम से जल की सप्लाई करने के लिए अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वहां कितनी गाड़ियों के माध्यम से जल की सप्लाई की जायेगी और किन-किन स्थानों पर जल उपलब्ध कराया जायेगा ?

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

(ख) रेलें राज्य सरकार के साथ परस्पर परामर्श करके इस बात के लिए सहमत हो गयी हैं कि धोला, राजुला और गांधीनगर से राजकोट सिटी तक पानी के परिवहन के लिए गुजरात सरकार को टंकी माल डिब्बों के तीन रेक दे दिये जायें।

[अनुवाद]

सांस्कृतिक अध्ययन के लिए विश्वविद्यालय

2597. श्री पी० कुलनदईवेलु : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सांस्कृतिक अध्ययन के लिए विश्वविद्यालय आरम्भ करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) कितने राज्यों ने सांस्कृतिक अध्ययन के लिए विश्वविद्यालय आरम्भ करने हेतु आवेदन किया है;

(ग) कितने सांस्कृतिक संगठनों ने विश्वविद्यालय के समान समझे जाने के लिए आवेदन किया है; और

(घ) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने उनमें से किसी संगठन को विश्वविद्यालय के समान का दर्जा प्रदान किया है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(ख) कोई नहीं।

(ग) और (घ) कलाक्षेत्र, मद्रास, केन्द्रीय उच्च तिब्बती अध्ययन संस्थान, वाराणसी; भारत विद्या अनुसंधान संस्थान और श्री शारदापीठ कला तथा शिक्षा कालेज, द्वारका, और एशियाटिक सोसायटी; कलकत्ता को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम 1956 की धारा 3 के अन्तर्गत विश्वविद्यालय के समान समझी जाने वाली संस्थाओं के रूप में घोषित करने के प्रस्तावों की अभी जांच की जा रही है।

हुबली-करवाड़ रेल लाइन

2598. **श्री डी० के० नायकर** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हुबली-करवाड़ रेल लाइन के संबंध में पुनर्मूल्यांकन सर्वेक्षण करने के लिए अधिकारियों का एक दल नियुक्त किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण कार्य इस बीच पूरा हो गया है और अधिकारियों के दल की सिफारिशों पर सरकार का क्या कार्यवाही किये जाने का विचार है ?

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

(ख) अभी सर्वेक्षण किया जा रहा है। रिपोर्ट प्राप्त होने और उसकी जांच करने के बाद इस पर आगे कारंवाई की जायेगी बशर्ते संसाधन उपलब्ध हों।

संचित जल का वाष्पीकरण से क्षति

2599. **श्री हुसैन दलवाई** : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि भारत में पड़ने वाली भीषण गर्मी के कारण बहुत सी सिंचाई परियोजनाओं को गर्मी के मौसम में होने वाले अत्यधिक वाष्पीकरण के कारण भारी हानि होती है;

(ख) संचित जल का वाष्पीकरण से होने वाली हानि से बचाने के लिए क्या प्रभावी उपाय करने का विचार किया गया है; और

(ग) क्या वाष्पीकरण से होने वाली जल की हानि को रोकने के लिए सिंचाई परियोजनाओं की खुली नहरों को पाईप लाईन नहरों में बदला जायेगा ?

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

(ख) वाष्पन से होने वाली अत्यधिक जल-हानि को रोकने के लिए जलाशय को इस प्रकार परिचालित किया जाता है कि गर्मी के मौसम में जल-स्तर नीचे रहे। साथ ही, जलाशय की सतह के ऊपर रसायन डालकर अनुसंधान अध्ययन भी किए गए हैं ताकि वाष्पन हानियां कम हों परन्तु ऐसे प्रयोग अभी प्रचलन में नहीं आए हैं।

(ग) अधिक लम्बाई तथा अपेक्षतया अधिक लागत को देखते हुए खुली नहरों को पाईप-लाईनों में बदलने का प्रस्ताव मितव्ययी नहीं समझा जाता है।

सांस्कृतिक केन्द्रों की स्थापना

2600. **श्री ए० एस० गौडर** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान किन-किन स्थानों पर सांस्कृतिक केन्द्र खोले जाने का प्रस्ताव है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : उन स्थानों के नाम जहां सातवीं योजना के दौरान सात सांस्कृतिक केन्द्र स्थापित किए जा रहे हैं, इस प्रकार है :—
पटियाला (उत्तर क्षेत्र), शान्ति निकेतन (पूर्व क्षेत्र), थंजावुर (दक्षिण क्षेत्र), उदयपुर (पश्चिम क्षेत्र) इलाहाबाद (उत्तर-केन्द्रीय क्षेत्र), दीमापुर (उत्तर-पूर्व क्षेत्र) और नागपुर (दक्षिण केन्द्रीय क्षेत्र)

दिल्ली में यौन-विज्ञान सम्बन्धी सातवां विश्व कांग्रेस सम्मेलन

2601. **डा० बी० वेंकटेश** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री वह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में नवम्बर, 1985 में यौन-विज्ञान संबंधी सातवां विश्व कांग्रेस सम्मेलन आयोजित किया गया था;

(ख) कांग्रेस में किन मुख्य विषयों पर चर्चा हुई;

(ग) क्या यह भी सच है कि कांग्रेस में विचार विमर्श बन्द कमरे में हुआ और प्रेस कर्मचारियों को उसमें प्रवेश करने से इन्कार किया गया था;

(घ) क्या यह भी सच है कि अनेक विदेशी व्यक्तियों को कांग्रेस में भाग लेने और भाषण देने हेतु आमन्त्रित किया गया था; और

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

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

(ख) विचार-विमर्श के मुख्य विषय थे :—

यौन-शिक्षा, स्वास्थ्य और रोग में कामुकता, यौन विज्ञान इमर्जेंट डाइमेंशन, मेडिकल कालेजों में यौन-शिक्षा शुरू करने की गुंजाइश और परिवार नियोजन में यौन विज्ञान का योगदान।

(ग) से (ङ) : सम्मेलन के अध्यक्ष ने सूचित किया कि इस सम्मेलन में लगभग 700 प्रतिनिधियों ने भाग लिया जिनमें से 50 प्रतिशत विदेशी प्रतिनिधि थे। ये प्रतिनिधि कार्डियोलाजी, यूरोलाजी, प्रसूति विज्ञान, आयुर्विज्ञान, विधि शिक्षा, पत्रकारिता जैसे विभिन्न विषयों के थे। प्रारम्भिक अधिवेशन सभी के लिए खुला था। अन्य ऐसे अधिवेशन/कार्यशालाएं थीं जिनमें केवल प्रतिनिधि ही विचार विमर्श कर सकते थे। इस सम्मेलन के अन्तिम दिन प्रेस के सदस्यों के लिए एक कार्यशाला का भी आयोजन किया गया जिसमें लगभग 70 लोगों ने भाग लिया।

[हिन्दी]

जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय के विज्ञान नीति केन्द्र में अनुसंधान कार्य

2602. **श्री राजकुमार राय** : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाया गया है कि जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय के विज्ञान नीति केन्द्र के प्रत्येक छात्र पर लगभग एक लाख रुपया प्रति वर्ष खर्च किया जा रहा है और इस क्षेत्र में अब तक कोई महत्वपूर्ण अनुसंधान कार्य नहीं किया गया है; और

(ख) इस फिजूल खर्च पर रोक लगाने तथा अनुसंधान कार्य को निर्विघ्न सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाये जा रहे हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) यह महसूस किया गया था कि विज्ञान नीति अध्ययन केन्द्र एक व्यवहार्य शैक्षिक एकक के रूप में कार्य नहीं कर रहा है। अतः कार्यकारी परिषद् ने फरवरी, 1980 में यह निर्णय किया कि केन्द्र को एक प्रशासनिक ढांचे के रूप में उस समय तक स्थगित रखा जाए जब तक कि इसको कार्यशील बनाने की आवश्यकता स्वतः ही न हो। तथापि, जिन छात्रों को पहले पंजीकृत कर लिया गया था उन्होंने एम० फिल०/पी० एच० डी० डिग्रियों के लिए अपना अनुसंधान जारी रखा था। विश्वविद्यालय ने केन्द्र के शैक्षिक कार्यक्रमों को चरणों में फिर से शुरू करने तथा उन्हें सुदृढ़ करने का निर्णय किया है। विश्वविद्यालय संकाय पदों को भरने के सम्बन्ध में कारंवाई कर रहा है ताकि एम० फिल/पी० एच० डी० कार्यक्रमों में दाखिले किए जा सकें।

गिरिडीह रांची बड़ी रेल लाइन

2603. **श्री सिद्ध लाल मुरमू** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का विचार सातवीं पंचवर्षीय योजना में गिरिडीह और रांची के बीच बड़ी रेल लाइन बरास्ता कोडरमा और हजारी बाग टाउन बिछाने के लिये आवश्यक धनराशि की व्यवस्था करने का है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिंधिया) : रांची से हजारी बाग टाउन तक तथा आगे कोडरमा के रास्ते गिरिडिह तक नयी बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है। सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त होने तथा उसकी जांच कर लिए जाने के पश्चात् इस परियोजना के बारे में तथा उसके लिए धन की व्यवस्था करने के संबंध में निर्णय किया जायेगा, बशर्ते कि धन उपलब्ध हो और योजना आयोग अपनी स्वीकृति प्रदान कर दे।

[अनुवाद]

निंगला-गढदा रेलवे लाइन का बन्द किया जाना

2604. **श्री हरुभाई मेहता** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि निंगला-गढदा रेलवे लाइन को बन्द कर दिया गया है;

(ख) क्या गढदा में तीर्थयात्रियों के यातायात को देखते हुये इस रेल सेवा को पुनः चालू करने के बारे में कोई अभ्यावेदन मिला है, और

(ग) इस रेल सेवा को पुनः चालू करने हेतु सरकार ने क्या कार्यवाई की है ?

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

(ख) जी हां।

(ग) इस अलाभप्रद खण्ड पर गाड़ी सेवाएं शुरू करना वित्तीय दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया। इसके अलावा, इस क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताएं पूरी करने के लिए पर्याप्त सड़क परिवहन सेवाएं उपलब्ध हैं।

राष्ट्रीय प्राकृतिक संस्थान, पुणे का देशी प्रणाली के प्रमुख संस्थान के रूप में विकास

2605. **श्रीमती ऊषा चौधरी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय प्राकृतिक संस्थान पुणे का देशी प्रणाली के अनुसंधान प्रशिक्षण और उपचार के प्रमुख संस्थान के रूप में विकास करने का प्रस्ताव है; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) राष्ट्रीय प्राकृतिक चिकित्सा संस्थान, पुणे, प्राकृतिक चिकित्सा के क्षेत्र में एक प्रमुख शैक्षिक, प्रशिक्षण, अनुसंधान और सेवा संस्थान के रूप में काम करेगा।

(ख) राष्ट्रीय प्राकृतिक चिकित्सा संस्थान, पुणे को सोसाइटीज रजिस्ट्रेशन अधिनियम, 1860 के अधीन 27-9-1984 को पंजीकृत किया गया है। सातवीं पंचवर्षीय योजना में इस संस्थान के लिए करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। इस संस्थान के लिए कर्मचारियों की नियुक्ति अभी की जानी है। इस संस्थान द्वारा शीघ्र ही काम शुरू किए जाने की सम्भावना है।

चिकित्सा उपकरण पर शुल्क समाप्त करने का अनुरोध

2606. **श्री नरसिंह सूर्यवंशी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण : मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एसोसिएशन आफ सर्जन्स आफ इंडिया ने चिकित्सा उपकरण पर शुल्क समाप्त करने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में क्या कदम उठाये हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) विभिन्न संघों, निकायों और संस्थानों से बड़ी संख्या में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनमें अनुरोध किया गया है कि चिकित्सा उपकरणों के सम्बन्ध में सीमा शुल्क समाप्त/कम किया जाए। इन अभ्यावेदनों पर स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में विचार किया गया था तथा मंत्रालय के विचार वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) को सूचित कर दिए गये हैं जो कि इस मामले में आगे कार्यवाही करने के लिए नोडल मन्त्रालय है।

[हिन्दी]

दिल्ली और कानपुर के बीच रेलगाड़ी शुरू करना

2607. **श्री जगदीश अवस्थी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे में प्रातः कानपुर से दिल्ली तथा सांय दिल्ली से कानपुर एक विशेष रेलगाड़ी शुरू करने की योजना सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो उक्त रेलगाड़ी कब तक शुरू करने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) रेलों के संसाधनों की वर्तमान स्थिति ऐसी नहीं है जिससे ऐसी गाड़ियां चलायी जा सकें।

[अनुवाद]

दिवा-बसई विद्युतीकृत रेल लाइन पर यात्री सेवा का संचालन

2608. **श्री एस० जी० घोलप** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिवा-बसई विद्युतीकृत रेल लाइन पर यात्री सेवा चालू है;

(ख) यदि हां, तो दिवा-बसई रेल लाइन पर कितने रेलवे स्टेशन हैं और उनके नाम क्या हैं तथा क्या अपर डोम्बीवली उनमें से एक स्टेशन है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ?

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

(ख) दिवा-वसई रोड खंड पर केवल भिवंडी ब्लाक स्टेशन है।

(ग) यह खंड माल यातायात के संचालन के लिए है रेल पथ तथा अन्य अवसंरचना तेज यात्री गाड़ियों को चलाने के लिए उपयुक्त नहीं है।

लुमडिंगबदरपुर पर्वतीय सेक्शन के बीच रेल संपर्क

2609. **श्री सुदर्शन दास** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लंका से बदरपुर तक लूमडिंग-बदरपुर पर्वतीय सेक्शन के बीच प्रस्तावित वैकल्पिक रेल सम्पर्क का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां तो रेल लाइन बिछाने के कार्य के संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

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

(ख) 650 करोड़ रुपये की अत्यधिक निर्माण लागत होने और संसाधनों की भारी तंगी के कारण, फिलहाल इस लाइन का निर्माण प्रारम्भ करना सम्भव नहीं होगा।

गोआ को जाने वाली और वहां से आने वाली उड़ानों की संख्या में वृद्धि

2610. **श्री चिरंजीलाल शर्मा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गोआ के लिए प्रति दिन कितनी उड़ानें हैं; और

(ख) क्या इस बात को ध्यान में रखते हुए कि गोआ एक महत्वपूर्ण पर्यटक केन्द्र है, सरकार का विचार गोआ के लिए दैनिक उड़ानों की संख्या में वृद्धि करने का है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) इण्डियन एयरलाइन्स गोआ को और गोआ से होकर निम्नलिखित उड़ानें परिचालित कर रही है।

उड़ान संख्या	विमान का प्रकार	मार्ग	आवृत्ति
1. आई. सी.–163/164	एयरबस	बम्बई से गोआ एवं वापस	दैनिक
2. आई. सी.–169/170	एयरबस	–वही–	मंगलवार, बृहस्पतिवार एवं शनिवार
3. आई. सी.–177/178	बी--737	--वही--	बुधवार, शुक्रवार एवं रविवार
4. आई. सी.--467/468	--वही--	दिल्ली/गोआ/कोचीन/त्रिवेन्द्रम एवं वापस	सोमवार, मंगलवार, बुधवार, बृहस्पतिवार, शनिवार एवं रविवार।
5. आई. सी.--523/524	एच. एस--748	बंगलोर से गोआ एवं वापस	दैनिक

एयर इण्डिया सप्ताह में एक बार बम्बई-दुबई-कुवैत-गोआ-त्रिवेन्द्रम और वापसी मार्ग पर अपनी सेवा प्रचालित करती है।

(ख) गोआ तक के लिए और गोआ से उपलब्ध कराई गई विमान क्षमता वर्तमान यातायात की मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त हैं। इण्डियन एयरलाइन्स भी जब आवश्यक होता है, गोआ के लिए अतिरिक्त उड़ानें परिचालित करती है। इसलिए इस समय गोआ के लिए उड़ानों की संख्या को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

पत्रकारों को रियायत

2611. **श्री शांति धारीवाल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने विगत समय में प्राधिकृत पत्रकारों को रेलगाड़ी के किराये में 50 प्रतिशत की रियायत देने का प्रावधान किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रावधान को 1 अक्तूबर 1985 से समाप्त कर दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा यह रियायत वापिस लेने का क्या औचित्य है;

(घ) क्या सरकार को रियायतों सम्बन्धी प्रावधान को वापिस लेने की मांग करते हुए इन पत्रकारों से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है;

(ङ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने अब तक क्या कार्यवाही की है; और

(च) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई है, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) से (ग) केन्द्रीय सरकार, राज्य सरकार, संघ शासित क्षेत्रों के मुख्यालयों द्वारा प्राधिकृत प्रेस सम्वाददाताओं को उनके सदाशयी प्रेस-कार्य के सम्बन्ध में पहले दर्जे में 15 प्रतिशत और दूसरे दर्जे में 50 प्रतिशत की रियायत पर रेल ट्रेवेल कूपन बुक जारी की जाती थी। 1.11.1981 से रेल दर-जांच समिति की सिफारिशों के आधार पर यह रियायत वापस ले ली गयी थी और जिसने यह टिप्पणी दी थी कि प्रेस संवाददाताओं द्वारा की जाने वाली यात्राएं, जिनके लिए कूपनों के बदले टिकटें खरीदी जाती हैं, संभवतः समाचार-पत्रों/समाचार एजेन्सियों की ओर से पत्रकारिता सम्बन्धी कार्यभार के संबंध में की जाती हैं।

अतः कूपनों की खरीद से सम्बन्धित खर्च अनिवार्यतः एक कारोबारी खर्च है जिसकी नियोक्ता द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। उन्होंने रेलों के लिए कोई सामाजिक औचित्य नहीं समझा कि दूसरे संगठन, सरकारी अथवा निजी कारोबार के खर्च के लिए रेलें आर्थिक सहायता दें। तथापि, पुनर्विचार करने पर 17.10.1984 से पहले दर्जे में 15 प्रतिशत तथा दूसरे दर्जे 50 प्रतिशत में की रियायत निम्नलिखित शर्तों के साथ पुनः आरम्भ कर दी गयी:—

(1) यात्रा का व्यय सम्बन्धित व्यक्ति द्वारा वहन किया जायेगा, और

(2) नियोक्ता से कोई यात्रा/दैनिक भत्ता नहीं लिया जायेगा।

(घ) से (च) पहले दर्जे में 50 प्रतिशत की रियायत देने के लिये अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। रेल दर जांच समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए, रेल विभाग ने मौजूदा रियायत को और अधिक बढ़ाना संभव नहीं पाया है।

[अनुवाद]

मुजफ्फरपुर में रेल फाटक पर दुर्घटनाएं

2612. श्री आनन्द सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 15 फरवरी, 1986 को मुजफ्फरपुर (बिहार) में एक रेल फाटक पर 153 अप जयन्ती जनता एक्सप्रेस एक ट्रक से टकरा गई थी, जिसमें कम से कम 3 व्यक्ति मारे गए थे;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना के क्या कारण थे; और

(ग) इस दुर्घटना के लिए उत्तरदायी पाए गए लोगों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) यह दुर्घटना बिना चौकीदार वाले समपार पर हुई थी जिसमें दो व्यक्ति मारे गये थे।

(ख) ट्रक ड्राइवर द्वारा लापरवाही से ट्रक चलाना।

(ग) इस दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ट्रक ड्राइवर की घटना स्थल पर ही मृत्यु हो गयी जिसके कारण पुलिस अन्धाधुन्ध और लापरवाही से ट्रक चलाने के लिए उसके विरुद्ध कोई कार्रवाही न कर सकी।

मध्य प्रदेश में बाल मृत्यु दर को कम करने के उपाय और मातृ एवं शिशु सेवाओं की व्यवस्था

2613. कुमारी पुष्पा देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विभिन्न राज्यों में पिछड़े क्षेत्रों में बाल मृत्यु दर को कम करने और मातृ-एवं शिशु सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए कदम उठाये हैं;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन हेतु आरंभ की गयी केन्द्रीय योजनाओं के नाम क्या हैं; और

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश में यह योजना किस सीमा तक लागू की गयी है।

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस. कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) सरकार शिशु मृत्यु दर को कम करने तथा देश के विभिन्न भागों में जच्चा-बच्चा स्वास्थ्य सेवाएं उपलब्ध करने के लिए अनेक योजनाएं चला रही है। मुख्य-मुख्य योजनाएं इस प्रकार है : दाइयों को प्रशिक्षण, उप-केन्द्रों और प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना, व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम, बच्चों में अतिसार रोग को नियन्त्रित करने का कार्यक्रम, और एकीकृत बाल विकास सेवा योजना।

(ग) मध्य प्रदेश राज्य से 31.12.85 तक मिली सूचना के अनुसार 41,347 दाइयों को प्रशिक्षित किया जा चुका है। 6,615 उप-केन्द्र तथा 680 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोल दिए गये हैं। 94 एकीकृत बाल विकास सेवा परियोजनाएं पहले ही स्वीकृत की जा चुकी हैं और वर्ष 1986-87 के लिए मध्य प्रदेश को 34 परियोजनाएं आवंटित की गयी हैं।

[हिन्दी]

केन बहुउद्देशीय सिंचाई योजना

2614. **श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में केन बहुउद्देशीय सिंचाई योजना केन्द्रीय जल आयोग के पास स्वीकृति के लिये विचाराधीन है;

(ख) इससे कितनी भूमि को सिंचाई के अन्तर्गत लाये जाने की संभावना है;

(ग) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान इस योजना के पूरा हो जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) केन्द्रीय जल आयोग ने केन बहु-प्रयोजनी परियोजना पर अपनी टिप्पिणियां स्पष्टीकरण हेतु मध्य प्रदेश सरकार को भेज दी हैं। 1982 में परियोजना की अनुमानित लागत 202 करोड़ रुपये थी तथा इसमें 1.41 लाख हेक्टेयर क्षेत्र की सिंचाई की परिकल्पना है। राज्य सरकार ने इस नई बृहद सिंचाई परियोजना को सातवीं योजना में शामिल नहीं किया है।

[अनुवाद]

कर्नाटक राज्य में गिनिकृमि से प्रभावित क्षेत्र

2615. **श्री श्रीकांत नरसिंहराज वाडियर** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय संचारी रोग संस्थान द्वारा किए गए सर्वेक्षण के अनुसार कर्नाटक के किन-किन क्षेत्रों के गिनिकृमि से प्रभावित होने का पता चला है; और

(ख) इस रोग के निवान के लिए पेयजल की सप्लाई सहित क्या उपचारात्मक कदम उठाये गए हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) कर्नाटक राज्य में किये गये सर्वेक्षण से पता चला है कि बिजापुर, बेलारी, बेलगांव, धारवार, कारवार बिदार, गुलबर्गा और रायचुर के 68 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के अन्तर्गत आने वाले लगभग 73 प्रतिशत गांव नेहरुआ समस्या से ग्रस्त हैं।

(ख) कर्नाटक सहित, स्थानिक मारी राज्यों में नेहरुआ रोग को फैलाने से रोकने के लिये राष्ट्रीय नेहरुआ उन्मूलन कार्यक्रम के अधीन निम्नलिखित उपाय किये गये हैं/किये जा रहे हैं :—

(1) प्रभावित गांवों को प्राथमिकता के आधार पर पीने के साफ पानी उपलब्ध कराना।

(2) असुरक्षित जल स्त्रोतों का टेमेफोज 50 प्रतिशत ई० सी० से रासायनिक

(3) वैयक्तिक बनाव को बढ़ावा देने के लिए लोगों को स्वास्थ्य शिक्षा देना।

(4) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में रोगियों का इलाज करना।

(5) स्वास्थ्य और इन्जीनियरी कार्मिकों को राष्ट्रीय संचारी रोग संस्थान में नेहरुआ उन्मूलन कार्यनीति में प्रशिक्षण देना।

(6) रोग नियंत्रण के उपायों के प्रभाव को मानिटर करने के लिए निगरानी रखना।

सड़कों के निर्माण/मरम्मत के लिए केन्द्रीय सड़क निधि से सहायता

2616. **श्री बी० बी० पाटिल :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या वर्ष 1984-85 और 1985-86 के दौरान नयी सड़कों के निर्माण अथवा वर्तमान सड़कों की मरम्मत के लिये केन्द्रीय सड़क निधि से राज्यवार और संघ राज्य क्षेत्र वार राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को कितनी धनराशि दी गयी है और कितना अनुदान दिया गया ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : केन्द्रीय सड़क कोष से विभिन्न राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों को 1984-85 में दिये गये अनुदान और 1985-86 में आवंटन की निर्धारित राशि का उल्लेख संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

केन्द्रीय सड़क कोष से विभिन्न राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों को 1984-85 में दिये गये अनुदान और 1985-86 में आवंटन की निर्धारित राशि का विवरण

राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	1984-85 में दिया गया अनुदान (लाख रु० में)	1985-86 में आवंटन की निर्धारित राशि (लाख रु० में)
1	2	3
1. आन्ध्र प्रदेश	66.00	115.00
2. असम	10.00	10.00
3. बिहार	10.00	....
4. गुजरात	88.83	55.00

1	2	3
5. हरियाणा	42.12	35.00
6. हिमाचल प्रदेश	19.00	20.00
7. जम्मू-कश्मीर	40.00	20.00
8. कर्नाटक	118.00	80.00
9. केरल	166.00	135.00
10. मध्य प्रदेश	55.00	20.00
11. महाराष्ट्र	145.00	250.00
12. मणिपुर	2.00	...
13. मेघालय	6.64	...
14. नागालैंड	11.00	8.00
15. उड़ीसा	....	....
16. पंजाब	15.00	....
17. राजस्थान	23.00	10.00
18. तमिलनाडु	76.00	55.00
19. त्रिपुरा	3.00	2.00
20. उत्तर प्रदेश	186.41	20.00
21. पश्चिम बंगाल	102.00	22.00
22. सिक्किम	....	10.00
23. गोवा, दमन और दीव	12.00	....
24. मिजोरम	3.00	....
25. चंडीगढ़	10.00	...
26. दिल्ली	10.90	5.50
कुल	1220.90	874.50

रेल और सड़क द्वारा माल की ढुलाई

2617. **श्री अजित कुमार साहा :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सड़क और रेल द्वारा माल की ढुलाई का पूर्वानुमान किस आधार पर लगाया जाता है;

(ख) इस प्रकार के पूर्वानुमान की विधि और मानदंड क्या है;

(ग) क्या गैर सरकारी क्षेत्र में उद्योगों की माल ढुलाई का अनुमान लगाने तथा उनके कितने माल की ढुलाई रेल द्वारा और कितने माल की ढुलाई सड़क द्वारा की जाती है पता लगाने के लिए इन उद्योगों को कोई प्रश्नावली भेजकर सर्वेक्षण किया गया है; और

(घ) वस्तुओं विशेषकर, कोयला, उर्वरक, खाद्यान्न, सीमेंट निर्यात किए जाने वाले अयस्क, पी० ओ० एल० और अन्य वस्तुओं की ढुलाई के लिए रेलवे की क्षमता में वर्तमान कितनी कमी है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) सड़क और रेल द्वारा माल यामायात के लिये समग्र मांग का पता लगाने का काम योजना आयोग द्वारा (1) विभिन्न प्रमुख पण्यों के उत्पादन और आयात के अनुमान (2) पिछले आंकड़ों तथा किन्हीं नये कारकों को ध्यान में रखते हुए रेल तथा सड़क द्वारा प्रत्येक महत्वपूर्ण पण्यों की ढुलाई के संभावित अनुपात के आधार पर तैयार किया जाता है।

(ग) जी नहीं।

(घ) यद्यपि रेलें सभी अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा करने में समर्थ हैं तथापि रेलवे की परिवहन क्षमता और समग्र मांग के बीच 2 से 3 प्रतिशत का अन्तर है।

हिमाचल प्रदेश में स्वान नदी से नहर निकालना

2618. **प्रो० नारायण चन्द पराशर :** क्या जल संसाधन मंत्री स्वान नहर योजना के बारे में 12 मार्च, 1984 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2504 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश के ऊना जिले में स्वान नदी से नहर निकालने की योजना को अन्तिम रूप दिये जाने में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) उक्त परियोजना को कब तक मंजूरी दी जायेगी तथा उस पर निर्माण कार्य कब आरम्भ होने की संभावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) राज्य सरकार से विस्तृत परियोजना रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

पंजाब और हरियाणा में रद्द की गई गाड़ियों को पुनः चलाना

2619. **प्रो० नारायण चन्द पराशर :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब और हरियाणा में चालू वित्त वर्ष के दौरान कानून और व्यवस्था की बिगड़ी हुई स्थिति के कारण अनेक शाखा लाइन मेल पैसेंजर रेलगाड़ियों को रद्द किया गया है;

(ख) यदि हां, तो रद्द की गयी रेल गाड़ियों के नाम क्या हैं और उनमें से प्रत्येक को किस तारीख से रद्द किया गया है और इसके कारण राजकोष को कितना घाटा हुआ है; और

(ग) प्रत्येक सेक्शन में प्रत्येक मामले में रेलगाड़ियां किस तारीख से पुनः चलाये जाने की संभावना है ताकि जनता को होने वाली असुविधा को दूर किया जा सके और राजकोष को भी और घाटा न हो ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) (क) से (ग) सूचना संकलित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

अंडमान और निकोबार के यात्रियों को विमान भाड़े में रियायत

2620. **श्री हन्नान मोल्लाह :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अंडमान और निकोबार के यात्रियों के लिए रियायती विमान-भाड़ा लागू करने का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ अथवा किसी प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है;

(ख) क्या ऐसा रियायती भाड़ा देश में कुछ अन्य क्षेत्रों में भी दिया जाता है;

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार का निर्णय क्या है और इसे कब लागू किया जाएगा; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) (क) जी, हां। सरकार को कलकत्ता-पोर्ट ब्लेयर और मद्रास-पोर्ट ब्लेयर के बीच विमान किराए कम करने के लिए एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ख) से (घ) इंडियन एयरलाइन्स कलकत्ता-पोर्ट ब्लेयर और मद्रास-पोर्ट ब्लेयर के बीच कम से कम दो सदस्यों द्वारा यात्रा करने के लिए परिवारिक किरायों में 50 रुपये तक की छूट प्रदान करती है लेकिन परिचालन की अत्यधिक लागत को ध्यान में रखते हुए किरायों में और आगे छूट प्रदान करना संभव नहीं होगा। तथापि, इंडियन एयरलाइन्स ने इन सैक्टरों पर छूट देने की इच्छा व्यक्त की है बशर्ते कि इस प्रकार की यात्रा भारत पर्यटन विकास निगम के सहयोग से बनाए गये पर्यटक पैकेज का एक भाग हो।

केसिंगा रेलवे स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म

2621. **श्री जगन्नाथ पटनायक :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे के केसिंगा रेलवे स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इसका निर्माण कब तक किया जायेगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) इस स्टेशन पर पहले ही से दो प्लेटफार्म हैं। दूसरे प्लेटफर्म को ऊंचा करने का प्रस्ताव है। इसका निर्माण धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

झांसी के किले का रखरखाव

2622. **श्री विजय एन० पाटिल** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय महत्व के कितने ऐसे स्मारक हैं जिन्हें वर्ष 1984-84 में केन्द्र सरकार द्वारा संरक्षण दिया गया है;

(ख) वर्ष 1984-85 के दौरान केन्द्र द्वारा संरक्षित उक्त स्मारकों के रखरखाव पर कितनी धनराशि खर्च हुई;

(ग) क्या यह सच है कि झांसी में रानी लक्ष्मीबाई का प्रसिद्ध किला रक्षा विभाग से पुरात्तव विभाग को अन्तरित कर दिया गया है;

(घ) क्या यह भी सच है कि अन्तरण की प्रक्रिया में रक्षा विभाग और पुरातत्व विभाग दोनों द्वारा किले की उपेक्षा की गई है; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या सुधारात्मक कार्यवही की जा रही है ?

शिक्षा और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) 31.3.85 को अधिसूचना की प्रविष्टियों के अनुसार केन्द्रीय संरक्षण के अधीन स्मारकों/स्थलों की कुल संख्या 3514 थी।

(ख) 1984-85 के दौरान केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों/स्थलों की विशेष मरम्मतों और वार्षिक अनुरक्षण तथा रखरखाव पर खर्च की गई राशि नीचे दी गई है :

विशेष मरम्मत	143.18 लाख
वार्षिक अनुरक्षण और रखरखाव	113.88 लाख

(ग) अभी नहीं श्रीमान। मामला सक्रिय रूप से विचाराधीन है।

(घ) और (ङ) यह किला सुरक्षा प्राधिकारियों के प्रभार में है और वे ही इसका रख-रखाव कर रहे हैं।

गलगण्ड नियन्त्रण कार्यक्रम की प्रगति

2623. **श्री सैयद शाहबुद्दीन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गलगण्ड नियंत्रण कार्यक्रम में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) देश में इस रोग से प्रभावित होने वाले जिलों के नाम क्या हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) भारत में गलगण्ड सम्पूर्ण हिमालय क्षेत्र स्थानिक-मारी वाला क्षेत्र है जिसमें पंजाब, हरियाणा तथा संघ राज्य क्षेत्र चण्डीगढ़ के अतिरिक्त जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश, बिहार, पश्चमी बंगाल सिक्किम, असम, अरुणाचल प्रदेश, नागलैंड, मणिपुर, मेघालय तथा त्रिपुरा राज्य भी शामिल हैं। मध्य प्रदेश, गुजरात, महाराष्ट्र, तथा केरल के कुछ जिलों में भी गलगंड स्थानिकमारी के रूप में व्याप्त पाया गया है। आयोडीन की कमी से होने वाले विकारों और गलगण्ड के उन्मूलन के लिए नमक आयोडीकरण कार्यक्रम एक उत्तम और सबसे सस्ता तरीका है।

भारत सरकार ने राष्ट्रीय गलगंड नियन्त्रण कार्यक्रम दूसरी पंचवर्षीय योजना के लगभग अंत में शुरु किया जिसके उद्देश्य इस प्रकार हैं :—

1. गलगण्ड स्थानिकमारी वाले क्षेत्रों का पता लगाना।

2. गलगण्ड स्थानिकमारी वाले क्षेत्रों को साधारण नमक के स्थान पर आयोडीकृत नमक सप्लाई करना।

3. कुछ अवधि के पश्चात गलगण्ड नियंत्रण के लिए किए गए उपायों के प्रभाव का मूल्यांकन करना।

उक्त उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए भारत सरकार ने निजी क्षेत्र को आयोडीकृत नमक का उत्पादन करने की अनुमति प्रदान कर दी है।

सातवीं और आठवीं पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान सरकार ने देश में चरणबद्ध तरीके से सम्पूर्ण खाद्य नमक का आयोडिकरण करने का एक कार्यक्रम शुरू करने का भी फैसला किया है ताकि देश में आयोडीकृत नमक हर जगह उपलब्ध हो सके।

रेल लाइनों का नवीकरण

2624. **श्री अजित कुमार साहा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल लाइनों के नवीकरण पर प्रतिवर्ष 500 करोड़ रुपये खर्च किए जाते हैं;

(ख) इस बारे में किस आधार पर निर्णय किया जाता है या बदली जाने लाली रेल लाइनों का चयन किस प्रकार किया जाता है; और

(ग) यह किस प्रकार सुनिश्चित किया जाता है किसी लाइन को अनावश्यक रूप से नहीं बदला जाता है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) रेलपथ नवीकरण पर खर्च की गई राशि वर्षानुवर्ष भिन्न है। 1985-86 में, 502 करोड़ रुपये (शुद्ध) आबंटित किये गये थे और 1986-87 में 595 करोड़ रुपये (शुद्ध) आबंटित करने का प्रस्ताव है।

(ख) और (ग) आयु, हालात और ढोये गये संचयी यातायात के आधार पर रेल पथ के नवीकरण की योजना बनायी जाती है रेलपथ नवीकरण का प्रत्येक प्रस्ताव उपर्युक्त तकनीकी बातों को ध्यान में रखकर विस्तृत स्थल निरीक्षण पर आधारित होता है।

रेल लाइनों का बदला जाना और उनका कार्य निष्पादन

श्री अजित कुमार साहा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान किन मीटर गेज लाइनों को बड़ी लाइनों में बदल गया है और उस पर कितनी लागत आई है;

इन पूंजी निवेशों के परिणामस्वरूप क्या सुधार हुए हैं; और

(ग) क्या इन बदली गई रेल लाइनों का कार्यनिष्पादन आस्ट्रेलिया जैसे अन्य देशों की तुलना में बेहतर है जहां मीटर गेज रेलगाड़ी पर 10,000 टन से अधिक का भार होता है और वहां रेलगाड़ियां 60 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलती है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान निम्नलिखित मीटर लाइनों का बड़ी लाइन में बदलाव किया गया है। इन परियोजनाओं की कुल अनुमानित लागत 480 करोड़ रुपये हैं

1. सोनपुर-बाराबंकी-लखनऊ।
2. बरोनी-कटिहार।
3. वीरमगाम-ओखा/पोरबंदर।
4. गुन्तकल्लू-धर्मावरम्-बेंगलुरु।
5. न्यू बोंगाईगांव से गुवाहाटी तक समानान्तर बड़ी लाइन।

(ख) आमान परिवर्तन के परिणामस्वरूप इन क्षेत्रों का बड़ी लाइन के माध्यम से प्रमुख उद्योगों और खनिज क्षेत्रों से बिना किसी यानान्तरण के सीधा संपर्क हो गया है, विशेषकर इसलिए क्योंकि इन लाइनों पर भारी मात्रा में संचलन होता था।

(ग) इन लाइनों का विदेशों में मीटर आमान की लाइनों से तुलनात्मक मूल्यांकन करने के लिए कोई अध्ययन नहीं किया गया है।

भारतीय चिकित्सा प्रणाली को बढ़ावा देने के लिए निर्धारित धनराशि

2626. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :** (क) क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना में आयुर्वेदिक चिकित्सा प्रणाली को बढ़ावा देने के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गयी है;

(ख) उक्त योजना में यूनानी चिकित्सा प्रणाली के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गयी है; और

(ग) क्या होम्योपैथिक और प्राकृतिक चिकित्सा प्रणाली को बढ़ावा देने के लिऐ सातवीं पंचवर्षीय योजना में विशेष राशि का आबंटन किया गया है यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) भारतीय चिकित्सा पद्धति और होम्योपैथी के विकास के लिए सातवीं योजना में 43.25 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है जिसमें केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं भी शामिल हैं। इस में से आयुर्वेद और यूनानी पद्धतियों के लिए क्रमशः 20.5 करोड़ रु० और 10.03 करोड़ रु० निर्धारित किए गए हैं। होम्योपैथी और प्राकृतिक चिकित्सा के लिए क्रमशः 8.70 करोड़ रु० और 1.70 करोड़ रुपये निर्धारित किये गये हैं।

संयुक्त राष्ट्र शैक्षणिक, वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संघ (यूनेस्को) संबंधी गोष्ठी

2627. **प्रो० नारायण चन्द्र पराशर :**
श्रीमती ऊषा चौधरी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूनेस्को के साथ सहयोग संबंधी भारतीय राष्ट्रीय आयोग की प्रेरणा पर इन्डिया इन्टरनेशनल सेन्टर, नई दिल्ली, में दिसम्बर, 1985/जनवरी 1986 में यूनेस्को संबंधी एक अन्तर्राष्ट्रीय गोष्ठी का आयोजन किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो गोष्ठी में क्या मुख्य सिफारिशें की गई तथा उसमें भाग लेने वाले लोगों का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृत विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) (क) भारत अन्तर्राष्ट्रीय केन्द्र, नई दिल्ली द्वारा "यूनेस्को-अतीत और भविष्य" से संबंधित एक अन्तर्राष्ट्रीय सेमिनार 1 से 3 जनवरी, 1986 तक आयोजित किया गया।

(ख) सेमिनार की मुख्य सिफारिशों को दर्शाने वाला विवरण एक और सहभागियों की सूची विवरण दो संलग्न है।

विवरण-एक

भारत अन्तर्राष्ट्रीय केन्द्र, नई दिल्ली में 1-3 जनवरी, 1986 तक आयोजित "यूनेस्को —" अतीत —और भविष्य" से संबंधित सेमिनार में की गई सिफारिशें

सेमिनार में निम्नलिखित सिफारिशें की गयीं :—

1. यूनेस्को के लक्ष्यों और उद्देश्यों की संगतता और इसको अनेक उपलब्धियों की जानकारी सभी सदस्य राज्यों और उन देशों में होनी चाहिए जिन्होंने संगठन छोड़ दिया है। यूनेस्को की छवि को सुधारने और इसके कार्यक्रमों के समर्थन में लोगों की विचार धारा में गतिशीलता पैदा करने के लिए यूनेस्को और इसके सदस्य राज्यों द्वारा गहन प्रयास किया जाना चाहिये। राष्ट्रीय आयोगों, गैर सरकारी संगठनों और बुद्धिजीवियों, वैज्ञानिक और सांस्कृतिक समुदायों को इन प्रयासों में सदस्य राज्यों के साथ अधिक सक्रिय रूप से सहयोग देना चाहिए। न केवल सरकारी कार्मिकों और सरकारी मनोनीति व्यक्ति बल्कि यूनेस्को के कार्यों से संबंधित विषयों से स्वतंत्र व्यक्तियो को भी राष्ट्रीय आयोगों का सदस्य होना चाहिए।

2. यूनेस्को के कार्यक्रमों को समेकित ढांचे में अधिक प्रभावशाली रूप में तैयार किया जाना चाहिए। इस उद्देश्य के लिए यूनेस्को को प्रायोगिक परियोजनाएं शुरू करनी चाहिएं, जिसका संबंध शिक्षा, विज्ञान, संस्कृति और संचार से हो।

3. यूनेस्को को प्रत्येक देश में बुद्धिजीवियों, वैज्ञानिक और कलात्मक समुदायों तथा विश्वविद्यालयों और उच्च शिक्षा की अन्य संस्थाओं को, अपने कार्यक्रमों में सहयोग कार्यान्वियन और मूल्यांकन में शामिल करने के लिए तत्काल उपाय करने चाहियें। इस बात का पूरा जोर दिया जाना चाहिये कि यूनेस्को की भूमिका, न केवल एक प्रेरक के रूप में बल्कि लोगों की बौद्धिक जरूरतों को पूरा करने के लिए एक प्रोत्साहक के रूप में भी हो।

4. शासक वर्ग पर नियंत्रण रखने के उद्देश्य से और मानव विकास संसाधन के लिए उपलब्ध निधियों के समुचित उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए, जिसमें युनेस्को के कार्य अन्य विशिष्ट एजेन्सियों के साथ रह जाते हैं, उनके कार्यकलापों में समवन्य करने का प्रयास किया जाना चाहिये।

5. महिलाओं द्वारा सामना की जा रही समस्याओं पर यूनेस्को द्वारा अधिक ध्यान दिया जाना अपेक्षित है। जो कार्यक्रम महिलाओं के लिए हैं उनके कार्यान्वियन के प्रत्येक स्तर पर महिलाओं का सहयोग तथा उन्हें शामिल किया जाना चाहिये। महिलाओं से संबन्धित सभी कार्यक्रमों को अधिक बजट निधियां दी जानी चाहिये।

6. युवा वर्गों की समस्याओं पर यूनेस्को को अधिक ध्यान देना चाहिये और सुनिश्चित करना चाहिये कि युवा वर्गों के लिए कार्यक्रमों के निष्पादन में पर्याप्त निधियां दी जाएं।

7. संयुक्त राष्ट्र और इसके विशिष्ट एजेन्सियों के निर्वाचित अध्यक्षों के कार्यालय की पुनः जांच की जानी चाहिए। कुछ भाग लेने वालों ने यह महसूस किया कि यह अवधि एक या दो कार्याकाल तक सीमित की जानी चाहिये और यूनेस्को के महानिदेशक के पद के मामले में विभिन्न क्षेत्रों तथा संस्कृतियों के प्रतिनिधित्व को सुनिश्चत करने के लिए उसे बारी-बारी से बदलना होगा। इसमें किसी व्यक्ति विशेष का उल्लेख नहीं है और सेमिनार में प्रचार के कुछ माध्यमों द्वारा यूनेस्को के महानिदेशक पर लगाए गए व्यक्तिगत आरोपों का खण्डन किया गया।

8. यूनेस्को को वैज्ञानिक तथा तकनीकी सूचना को स्वतंत्र प्रसार के सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाने चाहिए। यह सम्मेलनों, वैज्ञानिकों की बैठकों में स्वतंत्र रूप से भाग लेने तथा अनुसंधान के परिणामों के प्रकाशन को सुनिश्चित करके किया जा सकता है। अन्तर्राष्ट्रीय कम्प्यूटर तंत्र के माध्यम से सूचना के प्रसार की लागत को कम करने का प्रयत्न किया जाना चाहिए।

9. नयी विश्व सूचना तथा संचार व्यवस्था के आशय को एक सतत् तथा विकसित प्रक्रिया के रूप में उसका वृहत् रूप से प्रचार होना चाहिए जिससे कुछ देशों में प्रचार माध्यम द्वारा फैलाई गई संदेशों तथा गलतफहमियों को दूर किया जा सके और सूचना के अधिक स्वतंत्र तथा संतुलित प्रसार हेतु जनमत तैयार करने के लिए सतत् प्रयत्न किए जाने चाहिए।

10. नयी विश्व सूचना एवं संचार व्यवस्था के सफल कार्यान्वयन के लिए राष्ट्रों की प्रभुसत्ता व्यक्तियों के अधिकारों तथा पत्रकारों के अधिकारों और कर्त्तव्यों पर आधारित एक नयी राष्ट्रीय संचार नीति को बनाने की आवश्यकता है।

11. सेमिनार ने संचार के विकास के लिए अंतराष्ट्रीय कार्यक्रम के अन्तर्गत किये गए उपयोगी कार्य की सराहना की ओर उसके विस्तार तथा मजबूती विशेषकर तथ्यात्मक तकनीकी प्रगति के लिये जोर दिया जिसे काम में लाने तथा स्वदेशी बनाने के लिए किए गए प्रयत्नों को एक दिशा में केन्द्रित करने की आवश्यकता है।

12. संचार क्षेत्र में कार्य पर आधारित कार्यक्रमों के माध्यम से दक्षिण-दक्षिण सहयोग तथा उपक्षेत्र के विभिन्न देशों के बीच सहयोग का अनुसरण करना होगा क्योंकि इस तरह की प्रक्रिया भविष्य में उत्तर-दक्षिण वार्ता की सफलता में एक आवश्यक अंग सिद्ध होगी।

13. यूनेस्को ने, परमाणु निःशस्त्रीकरण की आवश्यकता के सम्बन्ध में अपनी सक्षमता के क्षेत्र के भीतर जागरूकता उत्पन्न करने का प्रयत्न किया है। तथापि चूंकि निःशस्त्रीकरण, गरीबी उन्मूलन से सम्बन्धित मामलों से घनिष्ट रूप से सम्बन्धित है यूनेस्को को चाहिए कि वह इन मामलों पर विचार विमर्श में सामाजिक वैज्ञानिकों का सहयोग ले।

विवरण-दो

यूनेस्को पर सेमिनार : अतीत और भविष्य 1-3 जनवरी, 1986

'क' भारत की ओर से भाग लेने वालों की सूची

1. डा० माल्कोम एस० आदिसेशैया,
   अध्यक्ष, मद्रास विकास अध्ययन संस्थान, मद्रास।

2. श्री यू० एस० बाजपेयी,
   भा० वि० से० (सेवानिवृत्त) निदेशक, भारत अन्तर्राष्ट्रीय केन्द्र।

3. श्री जे० जे० भाभा,
   प्रभारी न्यासी, राष्ट्रीय प्रदर्शन कला केन्द्र, बम्बई।

4. प्रोफेसर सत्य भूषण,
   निदेशक, राष्ट्रीय शैक्षिक आयोजना और प्रशासन संस्थान।

5. श्री निखिल चक्रवर्ती,
   सम्पादक, "दि मेनस्ट्रीम" साप्ताहिक

6. डा० बौधायन चट्टोपाध्याय,
   निदेशक, सेन्टर फार रीजनल इकोलाजिकल एण्ड साइंटीफिक स्टडीज इन डेवलपमेन्ट आल्टरनेटिव्स, कलकत्ता।

7. प्रोफेसर इद्रनाथ चौधरी,
   सचिव, साहित्य अकादमी।

8. श्री एन० एल० चावला,
महानिदेशक, मामेडिया ।

9. श्री महेश्वर दयाल,
सचिव, गैर-पारम्परिक ऊर्जा स्रोत विभाग ।

10. डा० एस० गोपाल,
प्रोफेसर सेवायुक्त, जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय ।

11. श्री किरीट जोशी,
विशेष सचिव, मानव संसाधन विकास मंत्रालय ।

12. श्री टी० एन० कौल,
भूतपूर्व सदस्य, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड भूतपूर्व विदेश सचिव और अमरीका में भारत के भूतपूर्व राजदूत ।

13. डा० प्रेम कृपाल,
भूतपूर्व अध्यक्ष, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड और अध्यक्ष, अन्तर्राष्ट्रीय शैक्षिक कन्सोरटियम ।

14. श्री दिलीप लहरी,
संयुक्त सचिव (रा० सं०) विदेश मन्त्रालय ।

15. श्री बलदेव महाजन,
निदेशक, मानव संसाधन विकास मन्त्रालय ।

16. डा० पी० एल० मल्होत्रा,
निदेशक, राष्ट्रीय शैक्षिणिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद ।

17. श्री डी० आर० मानकेकर,
लेखक और पत्रकार ।

18. श्री एम० वी० माथुर,
भूतपूर्व निदेशक, राष्ट्रीय शैक्षिक आयोजना और प्रशासन संस्थान ।

19. प्रोफेसर एम० जी० के० मेनन,
अध्यक्ष, भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय केन्द्र और सदस्य, योजना आयोग ।

20. डा० वी० के० नारायण मेनन,
अध्यक्ष, संगीत नाटक अकादमी ।

21. डा० बी० एल० नाग चौधरी,
भूतपूर्व कुलपति, जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय ।

22. डा० पी० के० नायर,
निदेशक, भारत का फिल्म संस्थान, पुणे ।

23. श्री दिलीप पडगांवकर,
कार्यकारी निदेशक, सार्वजनिक सूचना कार्यालय, यूनेस्को ।

24. श्री एच० के० पटेल,
उप-निदेशक (रा० सं०), विदेश मन्त्रालय ।

25. प्रोफेसर ए० रहमान,
अध्यक्ष, अन्तर्राष्ट्रीय विज्ञान नीति परिषद ।

26. श्री एम० रसगोत्रा,
भूतपूर्व विदेश सचिव ।

27. श्रीमती सुशीला रोहतगी,
शिक्षा और संस्कृति राज्य मन्त्री ।

28. डा० सी० एल० सपरा,
वरिष्ठ अध्येता, राष्ट्रीय शैक्षिणक योजना तथा प्रशासन संस्थान ।

29. डा० जे० डी० सेठी,
प्रोफेसर अर्थशास्त्र, दिल्ली अर्थशास्त्र स्कूल ।

30. डा० (श्रीमती) माधुरी आर० शाह,
अध्यक्ष, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ।

31. श्री मदनजीत सिंह,
यूनेस्को में भारतीय शिष्टमंडल में अवैतनिक सलाहकार, पेरिस ।

32. सरदार स्वर्ण सिंह,
भूतपूर्व विदेश मंत्री तथा विद्यमान सदस्य, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड ।

33. डा० बी० के० थापर,
भूतपूर्व महा-निदेशक, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण और सचिव, भारतीय राष्ट्रीय कला तथा सांस्कृतिक सम्पदा न्यास ।

34. डा० (श्रीमती) ज्योति एच० त्रिवेदी,
उप-कुलपति, एस० एन० डी० टी० महिला विश्वविद्यालय, बम्बई ।

35. डा० बी० एम० उद्गांवकर,
टाटा मूलभूत अनुसंधान संस्थान बम्बई ।

36. श्री पी. यूनीकृष्णनन,
महाप्रबन्धक, प्रेस ट्रस्ट-आफ इंडिया

37. डा० कपिला वात्स्यायन,
निदेशक, इंदिरा गांधी कला एवं संस्कृति केन्द्र ।

38. डा० जे० वीराराघवन,
सलाहकार (शिक्षा) योजना आयोग

39. प्रोफेसर यशपाल,
सचिव, विज्ञान तथा तकनीकी विभाग ।

40. श्री एस० विश्वम्,
पत्रकार

यूनेस्को से संबंधित सेमिनारः अतीत और भविष्य 1–3जनवरी, 1986

(ख) विदेशी सहभागी :

1. परम श्रेष्ठ श्री मैकामिनान मेका सर सहायक महानिदेशक,
संस्कृति यूनेस्को ।

2. परम श्रेष्ठ श्रीमती निसेली हूलिमी (फ्रांस)
सदस्य, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड

3. परम श्रेष्ठ श्री एबडेलैटिफ राहल (अल्जीरिया)
भूतपूर्व सदस्य, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड

4. परम श्रेष्ठ श्री एण्ड्री आइसक्सन (आईसलैंड)
सदस्य, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड

5. परम श्रेष्ठ श्री अल्फोन्से ब्लेग (केन्द्रीय अफिकाई गणतंत्र)
सदस्य, यूनेस्को कार्यकारी बोर्ड ।

6. परम श्रेष्ठ श्री ए० एम० ट्रोफिमोव, प्रथम उप–महा सचिव,
विदेश मन्त्रालय और सदस्य, यूनेस्को से संबंधित राष्ट्रीय आयोग । रूस !

7. डा० कमल हुसैन,
भूतपूर्व-विदेश मंत्री, बंगलादेश ।

8. प्रोफेसर गुज्जयार अहमद,
व्यापार प्रशासन संस्थान, ढाका विश्वविद्यालय, बंगलादेश ।

9. डा. सेनाके बान्डरनायके
सांस्कृतिक इतिहास के प्राध्यापक, कालानिया विश्वविद्यालय श्रीलंका ।

10. प्रोफेसर एस० विथियानाथन,
कुलपति, जाफना विश्वविद्यालय, श्रीलंका ।

11. श्री महेश कुमार उपाध्याय,
कुलपति, त्रिभुवन विश्वविद्यालय, नेपाल ।

12\. श्री ऋषिकेश शेहा,
नेपाल के भू० पू० विदेश मंत्री

13\. डा० मिरोन डेरकाच,
निदेशक, यूनेस्को, भारत।

14\. श्री हेनरी जे० नारडी,
कार्यवाहक आवासीय प्रतिनिधि, यू० एन० डी० पी० भारत।

15\. डा० एम० वान्नुक्की,
मुख्य तकनीकी सलाहकार, यू० एन० डी० पी० यूनेस्को क्षेत्रीय मनप्रोष परियोजना।

16\. श्री महफूज अनम,
एशिया और प्रशान्त के लिए क्षेत्रीय सूचना अधिकारी, यूनेस्को।

सड़क विकास नीति

2629\. **श्री मोहन भाई पटेल :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि।

(क) क्या यह सच है कि देश की सड़क विकास नीति असन्तोषजनक हैं,

(ख) क्या हाल ही में दिल्ली में "सड़क और सड़क परिवहन प्रगति की कुंजी" विषय पर एक कार्यशाला आयोजित की गई थी;

(ग) यदि हां, तो देश में सड़कों के विकास के लिए दिये गये सुझावों का ब्यौरा क्या है, और

(घ) इस संबंध में सरकार क्या कदम उठा रही है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी नहीं।

(ख) जी हां।

(ग) और (घ) इस वर्कशाप में मुख्यत: अधिक सड़कों की व्यवस्था करने पर जोर दिया गया जिसमें नगरपालिका जैसे स्वायत्त निकायों के अधीन आने वाली सड़कें भी शामिल हैं। तथापि, जैसाकि सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्रावधान किया गया है, देश में सड़कों का विकास किया जा रहा है।

अन्तर्देशीय जल परिवहन के सुधारने के लिए नए प्रस्ताव

2630\. **श्री ई० अय्यप्पु रेड्डी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के समुद्र तट के आस पास अन्तर्देशीय जल परिवहन और यात्री और माल परिवहन में सुधार करने के लिए कोई नए प्रस्ताव हैं;

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

(ग) यदि राज्य सरकारें समुद्र तट के साथ-साथ भू-जल परिवहन का काम शुरू करें तो क्या उन्हें राज सहायता और अनुदान देने का भी कोई प्रस्ताव है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी, हां।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना में वेस्ट कास्ट कैनाल के क्विलन-कोचीन प्रखंड को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषणा करने के लिए इसके जलीय सर्वेक्षण और तकनीकी-आर्थिक अध्ययन के लिए प्रावधान किया गया है। इसके अतिरिक्त पंचवर्षीय योजना में तमिलनाडु में एन्नोर से आंध्रप्रदेश बार्डर के बीच नार्थ बकिंघम कैनाल खंड और आंध्रप्रदेश में आगे इस कैनाल के विकास के लिए, जिसमें कृष्णा और गोदावरी कैनाल सिस्टम यानी कोम्मामूर कैनाल, एलुरू कैनाल और-ककिनाडा कैनाल का विकास भी शामिल है, धनराशि का भी प्रावधान किया गया है। मद्रास और ककिनाडा पत्तनों के बीच नौचालन के लिए कैनाल सिस्टम (बकिंघम कैनाल-कोम्मामूर कैनाल-एलुरु कैनाल-ककिनाडा कैनाल) को जोड़ने के लिए व्यावहारिक सम्भाव्यता का अध्यन जर्मन संघीय गणराज्य से प्राप्त तकनीकी सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जर्मन संघीय गणराज्य के एक विशेषज्ञ इस अध्ययन के विचारार्थ इस कैनाल का पहले ही निरीक्षण कर चुके हैं। इसके अध्ययन के लिए विशेषज्ञों के एक दल का प्रस्ताव रखा गया है। संभाव्यता अध्ययन के परिणामों और विश्लेषण के उपरान्त ही विकास कार्यों का कार्यान्वयन किया जाएगा।

भारत के समुद्र तट पर यात्रियों और माल को लाने-ले जाने के सम्बन्ध में मुगल लाइन्स लि० ने बम्बई और गोवा के मार्फत जाफराबाद और मंगलौर के बीच रोल-आन-रोल-आफ पैसेंजर व कार्गो सर्विस प्रारम्भ करने के लिए एक प्रस्ताव तैयार किया है। यह सेवा गोवा में प्रारम्भ में यात्री सेवा के रूप में सम्मिलित होगी। इस सेवा-प्रचालन के लिए जाफराबाद, बम्बई और मंगलौर में विशिष्ट पत्तन सुविधाओं को आवश्यकता होगी। जाफराबाद में आधारभूत सुविधाएं गुजरात राज्य सरकार द्वारा जुटानी होंगी और बम्बई तथा मंगलौर में ऐसी आधारभूत सुविधाओं के लिए अनुमानित खर्च का ब्यौरा सरकार द्वारा तैयार किया जा रहा है।

(ग) जी, नहीं।

एयर इण्डिया में महिला कर्मचारियों की भर्ती

2631. **श्री सुभाष यादव** :
श्री मानिक रेड्डी :
श्री एम० रघुमा रेड्डी :
श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इण्डिया में इस समय कुल कितने कर्मचारी कार्य कर रहे हैं;

(ख) उनमें से कितने महिला कर्मचारी हैं;

(ग) क्या एयर इण्डिया का विचार अधिक महिला कर्मचारी भर्ती करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) 17,599

(ख) 3,002

(ग) और (घ) सहायक उड़ान परसर और विमान परिचारिका के पदों को छोड़कर, जिन पर क्रमश: पुरुषों व महिलाओं की भर्ती की जाती है, शेष सभी पदों पर भर्ती के लिए, बिना लिंगभेद किए, पात्रता की शर्तें पूरी करने वाले सभी उम्मीदवारों पर उनकी योग्यता के आधार पर विचार किया जाता है।

सामान उतारने-चढ़ाने वाले कर्मचारियों की हड़ताल के कारण पारादीप पत्तन में हानि

2632. **श्री सोमनाथ रथ :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे पारादीप पत्तन पर हाल ही में सामान उतारने-चढ़ाने वाले कर्मचारियों की हड़ताल के कारण कितनी हानी हुई है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : परादीप पत्तन ने सूचित किया है कि 2.1.1986 से 6.2.1986 तक कार्गो हैंडलिंग श्रमिकों द्वारा की गई हड़ताल के कारण पत्तन को कोई घाटा नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

इन्दिरा गाँधी नहर परियोजना के अन्तर्गत "फ्लोकैनाल" और लिफ्ट कैनाल का बनाया जाना

2633. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंदिरा गांधी नहर परियोजना के अन्तर्गत सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बनाई जाने वाली "फ्लोकैनाल" और लिफ्ट कैनाल" के नाम क्या हैं;

(ख) क्या यह सच है कि मोहनगढ़ और गदरा के बीच पानी का बहाव प्राकृतिक है और इसके लिए लिंकी आवश्यकता नहीं हैं; और

(ग) यदि हां, तो क्या इस योजना को प्राथमिकता दी जायेगी और यदि हां, तो इसे कब तक प्रारम्भ करने की सम्भावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) राज्य सरकार ने इंदिरा गांधी नहर परियोजना चरण दो के लिए सातवीं योजना में 250 करोड़ रुपए आबंटित किए हैं। परियोजना के कार्य-क्षेत्र के बारे में अभी राज्य सरकार से विचार विमर्श चल रहा है और अभी तक उसे अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

[अनुवाद]

औषध के दुरुपयोग से उत्पन्न समस्याओं के सम्बन्ध में विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट

2634. **श्री बी० बी० देसाई :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवार कल्याण विभाग ने औषध के दुरुपयोग से उत्पन्न समस्याओं का अध्ययन करने के लिए विशेष समिति नियुक्त की थी;

(ख) क्या विशेष समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है; और

(ग) यदि हां, तो उक्त रिपोर्ट की मुख्य बातें क्या है ?

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

(ख) अभी तक नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

एयर इंडिया के संचालन और प्रणाली का पुनर्व्यवस्थाकरण

2635. **श्री बी० वी० देसाई :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया के प्रबन्ध व्यवस्थापक एयर इंडिया के वर्तमान मार्गों को आगे बढ़ा कर और नये वायु मार्ग खोल कर अपनी समूची संचालन और प्रशासनिक व्यवस्था का पुनर्गठन करने के लिए योजना बना रहे है;

(ख) प्रबन्ध व्यवस्थापकों ने विभिन्न देशों के बीच नये वायु मार्ग खोलने के लिए क्या कदम उठाये हैं; और

(ग) यदि हां, तो ये उपाय और योजनाएं एयर इंडिया की लक्ष्य प्राप्ति में कहां तक सहायक सिद्ध होंगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) एयर इंडिया ने 1984-85 के दौरान विभिन्न मार्गों पर तीव्र हवाई सेवाएं शुरू करके अपनी परिचालन प्रणाली को नये सिरे से बदला है । यूरोप में समाप्त होने वाली चार सेवाओं में से तीन सेवाएं दिल्ली और फ्रैंकफर्ट के बीच सीधी चलाई जाती हैं । इसी प्रकार पूर्वी अफ्रीका मार्ग पर अक्तूबर, 1985 से शुरू नैरोबी सेवाएं बिना मध्यवर्ती स्थानों पर रुके हुए चलाई जाती हैं और इस प्रकार तीव्र सेवाएं उपलब्ध कराई गई हैं । एयर इंडिया पर्थ पर अपनी हवाई सेवाएं न रोक कर अप्रैल, 1986 से आस्ट्रेलिया के लिए अपने परिचालन की प्रणाली में परिवर्तन करेगी और सिडनी के लिए सीधी साप्ताहिक सेवा चलायेगी जिसके परिणाम स्वरूप आस्ट्रेलिया और भारत के बीच तीव्र और अधिक किफायती सेवा उपलब्ध हो जायगी ।

(ख) और (ग) चालू वित्त वर्ष के दौरान एयर इन्डिया ने हैदराबाद और गोआ होकर खाड़ी देशों के लिए नई मेवाएं शुरू कर दी हैं। बोइंग-707 विमानों के पुराने बेड़े को हटाने की कार्यवाही चल रही है और अप्रैल, 1986 से शुरू करके छः ए-310-300 एयरबस विमान हवाई बेड़े में शामिल किये जा रहे हैं। ए-310-300 एअरबस विमान शामिल कर लिए जाने से एयर इन्डिया की जापान को जा रही हवाई सेवाओं में भी परिवर्तन हो जायेगा जिससे जापान को जाने वाली 747 सेवाएं मध्यवर्ती स्टेशन हांगकांग में नहीं रुकेंगी। एयर इंडिया हांगकांग में समाप्त होने वाली दो सेवाएं शुरू करेगी जो पूर्वी दिशा में बैंकाक होकर जाएंगी और पश्चिमी दिशा में बैंकाक में नहीं रुकेंगी और इस प्रकार हांगकांग और दिल्ली/बम्बई के बीच तीव्रसेवा उपलब्ध हो जायेगी। "कनिष्क" के स्थान पर नया विमान खरीद लिए जाने के बाद एयर इंडिया कनाडा को अपनी सेवाएं पुनः शुरू करने और अमेरिका को अपनी सेवाएं बढ़ाने पर विचार करेगी।

इन उपायों से भारत में आने वाले और भारत से जाने वाले व्यापारी वर्ग के यात्रियों और पर्यटकों की संख्या में काफी वृद्धि होने की आशा है।

माल डिब्बा खरीद कार्यक्रम

2636. श्री बी० बी० देसाई :

श्री के० बी० शंकर गौड़ा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने माल डिब्बा निर्माण उद्योग को दो वर्ष पहले ही अपनी खरीद सम्बन्धी योजना के बारे में सूचित करने का निर्णय किया है;

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

(ग) क्या रेलवे ने उद्योग को सामग्री की सप्लाई का आश्वासन भी दिया जिसकी माल डिब्बों की सप्लाई में होने वाले विलम्ब को रोकने में आवश्यकता पड़ेगी;

(घ) क्या रेलवे विभाग योजना आयोग के परामर्श से माल डिब्बा खरीद कार्यक्रम भी तैयार कर रहा है;

(ङ) यदि हां, तो प्रस्तावित कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है; और

(च) रेलवे को अपनी मांग को पूरा करने हेतु कुल कितने माल डिब्बों की जरूरत पड़ेगी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी हां।

(ख) माल डिब्बा निर्माता अपने उत्पादन की बेहतर योजनायें बना सकें।

(ग) जी हां।

(घ) जी हां।

(ङ) 1985-86 के दौरान लगभग 12,500 माल डिब्बे (चौपहियों के हिसाब से और 1986-87 में लगभग 20,000 मालडिब्बे खरीदने का प्रस्ताव है।

(च) लगभग 5.35 लाख माल डिब्बों (चौपहियों के हिसाब से) के वर्तमान बेड़े से रेलें निर्धारित लक्ष्य के अनुसार माल यातायात ढोने में सक्षम हैं। लेकिन माल यातायात में मौसमी घटा-बढ़ी के कारण अस्थायी असन्तुलन पैदा हो जाता है।

विदेशों में कार्यरत भारतीय चिकित्सक

2637. **श्री ई० अय्यप्पू रेड्डी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशों में अनुमानित कितने भारतीय चिकित्सक कार्यरत हैं;

(ख) नर्सें आदि सहायक चिकित्सा कर्मचारी के रूप में भारतीय मूल के कितने लोग विदेशों में कार्य कर रहे हैं; और

(ग) क्या भारत में चिकित्सा महाविद्यालयों में प्रवासी भारतीयों और विदेशों में रहने वाले अन्य भारतीयों के लिए कुछ स्थान आरक्षित किये गये हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) चिकित्सा अर्धचिकित्सा कार्मिकों का प्रवसन एक पेचीदा समस्या है, जो अनेक कारणों से उत्पन्न होती है। चूंकि भारतीय डाक्टर/नर्सें आदि जिनमें राज्यों अथवा निजी क्षेत्र में सेवारत डाक्टर/नर्सें भी शामिल हैं, विभिन्न स्त्रोतों के जरिए विदेश में रोजगार के लिए जाते हैं, इसलिए विदेश में कार्य कर रहे डाक्टरों/नर्सों आदि की संख्या के आंकड़े भारत सरकार के पास उपलब्ध नही हैं।

(ग) मेडिकल कालेजों में दाखिले राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों और विश्वविद्यालयों द्वारा निर्धारित नियमों और कार्यविधियों के अनुसार भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों को पूरा करने की शर्तो पर दिये जाते हैं।

विदेश मंत्रालय को विदेश में भारतीय मिशनों में सेवा कर रहे भारतीय कर्मचारियों के बच्चों के लिए केन्द्रीय पुल में से कुछ सीटें आवंटित की जाती हैं।

चलाई गई नई एक्सप्रेस रेल गाड़ियों और खोले गए नए स्टेशन

2638. **श्री ई० अय्यप्पू रेड्डी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985 के दौरान कितनी नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाई गई; और

(ख) वर्ष 1985 के दौरान कितने नए रेलवे स्टेशन खोले गए हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) वर्ष 1985 के दौरान, 5 जोड़ी गाड़ियां चलायी गयी हैं जिनमें से दो जोड़ी गाड़ियां रद्द की गयी गाड़ियों के बदले में प्रतिपूरक सेवा के रूप में थी।

(ख) 1984-85 के दौरान 28 नये स्टेशन खोले गये।

[हिन्दी]

बीकानेर में रेलवे फाटक बन्द करना

2639. श्री मनफूल सिंह चौधरी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग के अनुसार राजस्व रिकार्डों में दर्ज रेलवे फाटकों को बन्द नहीं किया जा सकता,

(ख) क्या विभाग द्वारा ऐसे कुछ रेलवे फाटकों को बन्द किया गया है;

(ग) उत्तर रेलवे जोन, बीकानेर में ऐसे कितने रेल फाटक हैं जो विभाग के अधीन हैं; और

(घ) ऐसे कितने रेलवे फाटक उस समय खोले गए थे जब बीकानेर एक रजवाड़ा था और उन्हें कब बन्द किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) सामान्यतः रेलें किसी विद्यमान समपार को तब तक बंद नहीं करती जब तक कि संरक्षा और यातायात की दृष्टि से आवश्यक न समझा जाये। राज्य सरकार की सहमति और रेल संरक्षा आयुक्त का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात ही इस प्रकार से समपार बंद किए जाते हैं।

(ख) जी नहीं।

(ग) उत्तर रेलवे के बीकानेर मंडल में समपारों का कोटिवार वितरण निम्नलिखित है:—

विशेष श्रेणी	4
"क" श्रेणी	5
"ख" श्रेणी	26
"ग" श्रेणी (चौकीदार वाले)	387
"ग" श्रेणी (बिना चौकीदार वाले)	297
"घ" श्रेणी (मवेशी और पैदल समपार)	391
जोड़	1.110

(घ) इतनी पुरानी सूचना उपलब्ध नहीं हैं।

[अनुवाद]

कुल सिंचित क्षेत्र

2640. **श्री मूलचन्द डागा** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में फसल वाले कुल क्षेत्र की तुलना में कुल कितने प्रतिशत क्षेत्र सिंचाई वाला है; और

(ख) देश में विभिन्न राज्यों के तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) भूमि उपयोग के वर्ष 1982-83 (अनंतिम) के आंकड़ों के अनुसार सकल सिंचित क्षेत्र समग्र फसल का क्षेत्र 30.1 प्रतिशत है।

(ख) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

समग्र फसल क्षेत्र के प्रति सकल सिंचित क्षेत्र की राज्य-वार प्रतिशतता–1982-1983 (अनंतिम)

राज्य	समग्र फसल क्षेत्र के प्रति सकल सिंचित क्षेत्र का प्रतिशत
आन्ध्र प्रदेश	35.4
असम	16.0
बिहार	34.8
गुजरात	24.7
हरियाणा	67.0
हिमाचल प्रदेश	16.7
जम्मू और कश्मीर	41.0
कर्नाटक	16.1
केरल	13.6
मध्य प्रदेश	12.3
महाराष्ट्र	13.5
उड़ीसा	24.1
पंजाब	89.0
राजस्थान	22.2
तमिलनाडु	45.3
उत्तर प्रदेश	49.0
पश्चिम बंगाल	26.1
अखिल भारत	30.1

इंडियन काउंसिल आफ पैरा-मैडिकल रिहैबिलीटेशन प्रोफेशन के बारे में विधान लाना

2641. **श्री मूल चन्द डागा :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री इंडियन काउंसिल आफ पैरा-मैडिकल रिहैबिलीटेशन प्रोफेसन के बारे में 16 मई, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 6870 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या काउंसिल फार फिजियोथरापिस्ट एण्ड आक्यूपेशनल थेरापिस्ट्स के बारे में कल्याण मंत्रालय के साथ परामर्श किया जा चुका है ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) यह विधान संसद में कब लाया जाएगा ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) कल्याण मंत्रालय ने एक पुर्नवास परिषद स्थापित की है जो अर्ध-चिकित्सा कर्मिकों की कुछ श्रेणियों को कवर करेगी। उपर्युक्त तथ्य तथा अन्य संबंधित पहलुओं को ध्यान में रखते हुए भौतिक चिकित्सकों और व्यावसायिक चिकित्सकों के लिए परिषद स्थापित करने संबंधी विधायी प्रस्तावों की समीक्षा की जा रही है।

[हिन्दी]

केन्द्रीय विद्यालयों में प्रवेश के मानदंड

2642. **श्री मूल चन्द डागा :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय विद्यालयों में छात्रों के प्रवेश के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किये गये हैं; और

(ख) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा चलाये जा रहे विद्यालयों और केन्द्रीय विद्यालयों के बीच क्या अन्तर है और वे किस स्तर पर एक दूसरे से भिन्न हैं और यदि कोई अन्तर है, तो उसका औचित्य क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) सिविल तथा रक्षा क्षेत्रों में स्थापित किए गए केन्द्रीय विद्यालयों में दाखिले के लिए निम्नलिखित प्राथमिकताएं निर्धारित की गई हैं :—

(i) रक्षा और अर्ध सैनिक कार्मिकों तथा अखिल भारतीय सेवाओं और भारतीय विदेश सेवा सहित केन्द्रीय सरकार के स्थानान्तरणीय कर्मचारियों के बच्चे;

(ii) केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/स्वायत्त संगठनों के स्थानान्तरणीय कर्मचारियों के बच्चे;

(iii) केन्द्रीय सरकार के अस्थानान्तरणीय कर्मचारियों के बच्चे, और
(iv) अन्य

प्रत्येक श्रेणी में परस्पर प्राथमिकता पर निर्णय, उन स्थानान्तरणों की संख्या के आधार पर किया जाता है, जो माता-पिता के पूर्ववर्ती सात वर्षों के दौरान हुए हों।

दाखिला-परीक्षा, जहां कहीं ली जाती हो, में बच्चे द्वारा अर्हता प्राप्त करने पर केन्द्रीय विद्यालयों में दाखिले उपर्युक्त उल्लिखित नीति द्वारा नियमित किये जाते हैं।

परियोजना क्षेत्र के अन्तर्गत स्थापित किए गए विद्यालयों में, सम्बन्धित परियोजना प्राधिकरण के कर्मचारियों के बच्चों को दाखिले में प्रथम प्राथमिकता मिलती है, शेष दाखिले सिविल और रक्षा क्षेत्रों में केन्द्रीय विद्यालयों में उसी क्रम में प्राथमिकता के अनुसार किए जाते हैं।

(ख) केन्द्रीय विद्यालयों का मुख्य उद्देश्य रक्षा कार्मिकों, जिन्हें सेवा की अत्यावश्यकता में बारंबार स्थानान्तरित किया जाता है, सहित केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के बच्चों को अविच्छिन्न शिक्षा प्रदान करना है। राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा चलाए जा रहे स्कूलों और केन्द्रीय विद्यालयों, दाखिले के मानदण्ड के अलावा, पाठ्य-विवरण, पाठ्य-पुस्तकों, शिक्षा के माध्यम, शिक्षा-शुल्क ढांचे, परीक्षा लेने वाले निकायों से सम्बन्धन आदि जैसे मामलों में भिन्न हैं। ये भेद बुनियादी रूप से इन संस्थाओं के लिए विशिष्ट उद्देश्यों तथा प्रबन्ध पद्धतियों के कारण से हैं।

[अनुवाद]

हैजे का अनिवार्य टीका लगाए जाने को समाप्त करना

2643. श्री मूल चन्द डागा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आठवें दशक में विश्व स्वास्थ्य संगठन ने दस्तावेज प्रकाशित किए थे, जिनमें हैजे के टीके की प्रभावोत्पादकता के बारे में गंभीर शंका जाहिर की गयी थी क्योंकि वयस्कों में यह केवल 55 प्रतिशत पर और बच्चों में 33 प्रतिशत पर प्रभावोत्पादक रही;

(ख) क्या यह भी सच है कि हैजे के लिए अनिवार्य टीका लगाया जाना, जो कि हमारे जन स्वास्थ्य कार्यक्रम का अभिन्न अंग रहा है; अब समाप्त किया जा रहा है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार है कि अब इस बीमारी का उन्मूलन हो चुका है क्योंकि हैजे से होने वाली मौतों में कमी आई है; और

(घ) ऐसा निर्णय करने के क्या कारण हैं और जनता के स्वास्थ्य की हैजे और अतिसार संबंधी अन्य रोगों से किस प्रकार रक्षा की जा रही ?

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

इस समय देश से क्लासिकल हैजा वस्तुत: समाप्त हो चुका है और चूंकि अनिवार्य हैजा टीका इस रोग से सीमित सुरक्षा प्रदान करता है, इसलिए इस टीके को लगाने पर बल नहीं दिया जाता।

(ग) और (घ) अब व्यक्तिगत सफाई, पीने के साफ पानी की सप्लाई, अच्छे स्वास्थ्यकर वातावरण के जरिये अतिसार रोगों को रोकने और उन पर काबू पाने पर बल दिया जा रहा है। सरकार लोगों में स्वास्थ्य शिक्षा कार्यक्रम को बढ़ावा देकर स्वास्थ्यकर्ताओं को प्रशिक्षण देकर डीहाइड्रेशन के बचाव के एक उपाय के रूप मे ओरल रीहाइड्रेशन थेरापी को सक्रिय रूप से बढ़ावा दे रही है। ग्राम स्वास्थ्य गाइडों और उपकेन्द्रों को ओरल रीहाइड्रेशन नमक की सप्लाई भी की जा रही है।

कोचीन और खाड़ी के देशों के बीच यात्री नौवहन सेवा

2644. **प्रो० के० बी० थामस** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोचीन और खाड़ी के देशों के बीच यात्री नौवहन सेवा प्रारम्भ करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो यह कब तक प्रारम्भ करने का प्रस्ताव है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी नहीं। किसी भारतीय नौवहन कम्पनी से ऐसी सर्विस चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

बम्बई और त्रिवेन्द्रम के बीच तेज रफ्तार गाड़ी चलाना

2645. **प्रो० के० बी थामस** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनता से इस आशय की कोई शिकायत मिलती है कि बम्बई और त्रिवेन्द्रम के बीच चलने वाली वर्तमान जयन्ती जनता एक्सप्रेस यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने में अपर्याप्त है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस क्षेत्र में एक सुपर फास्ट गाड़ी चलायी जायेगी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) कभी-कभार शिकायत प्राप्त होती है।

(ख) फिलहाल नहीं। अतिरिक्त भीड़-भाड़ अधिकांशत: गर्मियों के दौरान होती है जब अतिरिक्त विशेष गाड़ियां चलायी जाती हैं।

आन्ध्र प्रदेश में केन्द्रीय सहायता के अंतर्गत सड़क और पुलों का निर्माण

2646. **श्री श्रीराम मूर्ति भट्टम** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान अन्तर राज्य या आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के लिए ऋण सहायता संबंधी केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम और केन्द्रीय सड़क निधियोजना के अंतर्गत आन्ध्र प्रदेश में कितनी सड़कों और पुलों का निर्माण किया जाना मंजूर किया गया था और उनकी अनुमानित लागत कितनी थी;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का पिछली योजना का बकाया हिस्सा सातवीं योजना के आरंभ में लगभग 3.8 करोड़ रुपये हैं;

(ग) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने अनुदान की राशि बढ़ाने का अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) आंध्र प्रदेश में सातवीं योजना के संस्वीकृत सड़क और पुल निर्माण की संख्या और भारत सरकार द्वारा प्रदान की जाने वाली निधियां निम्नलिखित हैं:—

स्कीम का नाम	निर्माण की संख्या	भारत सरकार द्वारा प्रदान की जाने वाली निधियां (लाख रुपये)
1. अन्तर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के लिए ऋण सहायता का केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम	5	196.00
2. केन्द्रीय सड़क निधि	20	577.672

(ख) से (घ) अन्तर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम और केन्द्रीय सड़क निधि निर्माण कार्य दोनों के लिए राज्य सरकारों को निधियां समेकित ढंग से उपलब्ध संसाधनों, बकाया राशि चालू संस्वीकृतियों और निर्माण कार्य पर खर्च के अन्दर जारी की जाती हैं। छठी योजना अवधि अर्थात 1980-81 से 1984-85 के दौरान राज्य सरकार को उपर्युक्त निर्माण कार्य के लिए 435.54 लाख रुपये की राशि जारी की गई थी। वर्ष 1985-86 के लिए राज्य सरकार ने अन्तर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के तहत ऐसे निर्माण कार्य के लिए 135.00 लाख रुपये की राशि की मांग की जो उन्हें दे दी गई है। केन्द्रीय सड़क निधि से उन्हें आबंटित करने के लिए 115.00 लाख रु० की धनराशि निर्धारित की गई है।

वालटेयर रेलवे स्टेशन के नाम में परिवर्तन

2647. **श्री श्रीराममूर्ति भट्टम** :
डा० डी० एन० रेड्डी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वालटेयर रेलवे का नाम बदल कर विशाखापतनम रेलवे स्टेशन रखने का आंध्र प्रदेश सरकार का सुझाव सरकार ने मान लिया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) गृह मंत्रालय के साथ परामर्श करके इस सुझाव पर विचार किया जा रहा है।

विशाखापत्तनम में राममूर्ति पंतुलुपेटा रेल ऊपरि पुल

2648. **श्री श्रीराममूर्ति भट्टम** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने विशाखापत्तनम में राममूर्ति पतुलुपेटा पर रेल उपरि पुल के निर्माण संबन्धी प्रस्ताव पर इस शर्त पर विचार करने की पेशकश की है कि राज्य सरकार व्यय में हिस्सा बटाए;

(ख) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने इस प्रकार की कोई पेशकश की है;

(ग) यदि हाँ, तो इस पर क्या कार्यवाई की गई है; और

(घ) जांच और अनुमान तैयार करने जैसी प्रारंभिक औपचारिकताएं कब आरम्भ की जाएगी ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) से (घ) रेलें लागत की भागीदारी के आधार पर राज्य सरकारों के साथ संयुक्त रूप से समपारों के बदले ऊपरी सड़क पुलों का निर्माण करती हैं और इसके लिए राज्य सरकारों द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किये जाते हैं। विशाखापटनम में राममूर्ति-पंतुलुपेटा पर समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के लिए आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार से प्रस्ताव प्राप्त होने पर, नक्शों और अनुमानों को अन्तिम रूप देने के लिए परियोजना की तकनीकी व्यावहारिकता की संयुक्त रूप से जांच की जा रही है।

[हिन्दी]

मुरादाबाद-रामनगर बड़ी रेल लाइन

2649. **श्री हरीश रावत** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुरादाबाद-रामनगर बड़ी लाइन का निर्माण कार्य सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा हो जाने की संभावना है; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्य पर खर्च किये जाने के लिए उक्त योजना में कुल कितनी राशि का प्रावधान किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) और (ख) 1986-87 के दौरान मुरादाबाद-रामनगर खण्ड के आमान परिवर्तन के लिए 5.5 करोड़ रुपये के परिव्यय का

प्रस्ताव किया गया है। इस निर्माण कार्य का पूरा होना आने वाले वर्षों में आमान परिवर्तन परियोजनाओं के लिए धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

नेपाल के जल संसाधनों का विकास और उपयोग

2650. **श्री हरीश रावत :** क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेपाल सरकार ने नेपाल के जल संसाधनों का दोनों देशों द्वारा संयुक्त रूप से विकास और उपयोग करने के बारे में भारत सरकार को कोई नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए धनराशि का आवंटन

2651. **श्री हरीश रावत :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उत्तर प्रदेश में विभिन्न राष्ट्रीय मार्गों के विकास के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : राज्य सरकारों को प्रत्येक वर्ष धन का आवंटन, संसाधनों की उपलब्धता, राज्य सरकार की मांग और, कार्य की प्रगति के आधार पर किया जाता है। 1985-86 में उत्तर प्रदेश को राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए 19.50 करोड़ रु० दिए गए।

[अनुवाद]

केन्द्र द्वारा इंदिरा गांधी नहर परियोजना का प्रबन्ध अपने अधिकार में लेना

2652. **श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :** क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इंदिरा गांधी नहर परियोजना का नियन्त्रण और प्रशासन राजस्थान सरकार से अपने अधिकार में लेने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है और इस परियोजना को अब तक कितनी वित्तीय सहायता दी गई है;

(ग) क्या सरकार ने राज्य सरकारों से अन्य नहर परियोजनाओं का प्रबन्ध भी अपने अधिकार में लेने का निर्णय किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) भारत सरकार ने इंदिरा गांधी नहर परियोजना या किसी अन्य नहर परियोजना का नियंत्रण और प्रशासन राज्य सरकारों से अपने हाथ में लेने का निर्णय नहीं किया है। सिंचाई एक राज्य विषय है और परियोजनाओं का वित्त-पोषण और कार्यान्वयन राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है। तथापि, भारत सरकार ने छठी योजना के अन्तिम तीन वर्षों के दौरान इंदिरा गांधी नहर परियोजना के लिए 40 करोड़ रुपये की अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता दी है।

कोहरा आच्छादित हवाई अड्डों पर विमानों के उतरने के लिए उन्नत उपकरण सुविधाएं

2653. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर और पूर्वोत्तर क्षेत्रों में उन हवाई अड्डों के नाम क्या हैं जहां कोहरा छाने की संभावना रहती है और जहां विमानों के उतरने के लिये उन्नत उपकरण की सुविधाएं उपलब्ध हैं;

(ख) क्या यह सच है कि सर्दी के मौसम में श्रीनगर आदि जैसे पर्यटन स्थलों के लिये उड़ानों की अनियमितता और विलम्ब के कारण पर्यटकों, विशेषकर विदेशी पर्यटकों की संख्या मे भारी गिरावट आ जाती है; और

(ग) यदि हां, तो देश के ऐसे सभी हवाई अड्डों पर विमान उतारने के नवीनतम उपकरणों की सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) दिल्ली, कलकत्ता और गुवाहाटी तथा आगरा और श्रीनगर के वायु सेना स्टेशनों पर उपकरण अवतरण सुविधाएं उपलब्ध हैं।

(ख) और (ग) : जी, नहीं 1984-85 के अक्तूबर से जनवरी मासों की तुलना में अक्तूबर, 1985 से जनवरी, 1986 के दौरान भारत में आने वाले विदेशी पर्यटक यातायात में वृद्धि हुई है। नागर विमानन विभाग ने अगरतला, अहमदाबाद, अमृतसर, भोपाल, इम्फाल, जयपुर, जम्मू, कानपुर, लखनऊ, मोहनबाड़ी, पटना और वाराणसी पर उपकरण अवतरण प्रणालियां लगाने के लिए कार्रवाई आरंभ कर दी है।

बंगलौर सेलम रेलगाड़ी की गति बढ़ाना और एक तीव्रगति की रेलगाड़ी चलाना

2654. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार अधिक यात्रियों को आकर्षित करने के लिए बंगलौर सेलम रेलगाड़ी की गति बढ़ाने का है; और

(ख) क्या सरकार का विचार उक्त मार्ग पर तीव्रगति की एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाने का है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) जी नहीं।

वर्ष 1986-87 में कर्नाटक को कागज की सप्लाई

2655. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्नाटक सरकार ने वर्ष 1986-87 के दौरान कर्नाटक में स्कूल के छात्रों के लिए नि:शुल्क पाठ्य पुस्तकों के मुद्रण हेतु रियायती दर पर कितना कागज दिये जाने की मांग की थी;

(ख) कर्नाटक राज्य को इस समय कितना कागज आबंटित किया गया है; और

(ग) क्या सरकार इस प्रयोजन के लिए कर्नाटक सरकार को अपेक्षित मात्रा में कागज सप्लाई करेगी ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) राष्ट्रीयकृत पाठ्य-पुस्तकों के मुद्रण के लिए 6000 मीटर रियायती सफेद छपाई कागज के आबंटन के लिए कर्नाटक सरकार ने अनुरोध किया है।

(ख) कर्नाटक सरकार को स्कूली पाठ्य-पुस्तकों के लिए 3986 मी० टन कापियों के लिए 2811 मी० टन परीक्षा उत्तर पुस्तिकाओं के लिए 701 मी० टन कागज आबंटित किया गया है। इस प्रकार से कुल 7498 मी० टन कागज आबंटित किया गया है।

(ग) कर्नाटक राज्य की आवश्यकताओं के अनुसार उसे रियायती सफेद मुद्रण कागज का आबंटन करने से सम्बन्धित प्रश्न वर्ष 1986-87 के दौरान सफेद मुद्रण कागज की उपलब्धता पर निर्भर करेगा, जो कागज (उत्पादन संशोधन का विनियमन) आदेश 1983 में शामिल कागज मिलों की उत्पादन क्षमता पर निर्भर करता है।

केरल में तकनीकी शिक्षा के लिए धन राशि का आबंटन

2656. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा चालू वर्ष के दौरान केरल में तकनीकी शिक्षा के विकास के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(ख) क्या सरकार ने गैर-सरकारी प्रबन्ध के अन्तर्गत तकनीकी शिक्षा संस्थाओं को प्रोत्साहन देने के बारे में केरल राज्य को कोई निर्देश दिए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) सामान्य विकास योजनाओं के लिए राज्य क्षेत्र में प्रावधान किया जाता है। चालू वर्ष अर्थात् 1985-86 के लिए योजना आयोग ने केरल में तकनीकी शिक्षा के विकास के लिए 250.00 लाख रुपए का योजना गत परिव्यय अनुमोदित किया है।

इसके अतिरिक्त, कुछ ऐसे विशिष्ट क्षेत्र हैं, जिनमें उन परियोजनाओं के लिये केन्द्रीय योजनाओं के अन्तर्गत सीधी केन्द्रीय सहायता उपलब्ध की जाती है जो इस सम्बन्ध में निर्धारित मानदण्ड को पूरा करती है। 1985-86 के दौरान 227.56 लाख रुपए की राशि के अनुदान, केरल के संस्थानों को, केन्द्रीय योजनाओं के अन्तर्गत जारी किए गए हैं/जारी किए जा रहे हैं।

(ख) राज्य को कोई विशिष्ट निर्देश नहीं दिए गए हैं। तथापि, केरल राज्य सरकार सहित सभी राज्य सरकारों से सातवीं पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों का पालन करने की आशा की जाती है, जिनमें समेकन, आधुनिकीकरण, अप्रचलन को दूर करने, तकनीकी शिक्षा की कोटि और स्तरों में सुधार और कमजोर क्षेत्रों में सुविधाओं तथा उभरती हुई प्रौद्योगिकी को सुदृढ़ करने पर अधिक बल दिया गया है,

भूमिगत जल स्तर में गिरावट को रोकने के लिए उठाए गए कदम

2657. **श्री डी० बी० पाटिल** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में और विशेषकर सूखा प्रवण क्षेत्रों में भूमिगत जल का स्तर वर्ष प्रतिवर्ष तेजी से कम होता जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस पहलू का कोई अध्ययन किया गया है;

(ग) यदि हां, तो ऐसे अध्ययन के क्या निष्कर्ष हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो भूमिगत जल के स्तर में हो रही कमी को रोकने के साधनों का पता लगाने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) सूखा प्रवण क्षेत्रों सहित देश के कुछ क्षेत्रों में भूजल स्तरों में कमी देखी गई है। भूजल का कृत्रिम रिचार्ज तथा ऐसे क्षेत्रों में और भूजल विकास के लिए संस्थागत स्त्रोतों से वित्तीय सहायता प्रदान करने पर प्रतिबन्ध लगाना जैसे कदम उठाए गए हैं।

पुस्तक वित्त निगम स्थापित करने का सुझाव

2658. **श्रीमती किशोरी सिंह** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय पुस्तक नीति सम्बन्धी कार्य दल ने पुस्तक वित्त निगम स्थापित करने का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार का क्या विचार है; और

(ग) उक्त दल की अन्य सिफारिशें क्या हैं तथा उनके बारे में सरकार के क्या विचार हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) राष्ट्रीय पुस्तक नीति सम्बन्धी कार्यकारी दल ने अभी तक अपनी सिफारिशों को अन्तिम रूप नहीं दिया है।

[हिन्दी]

व्हील एण्ड एक्सल संयंत्र बंगलौर को बिजली की सप्लाई में कमी

2659. **डा० चन्द्र शेखर त्रिपाठी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बंगलौर स्थिति व्हील और एक्सल संयंत्र को बिजली की सप्लाई में कमी का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो सरकार का उनकी आश्वश्यकता को किस प्रकार पूरा करने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस समय उक्त संयंत्र को बिजली की कितनी आवश्यकता है और कितनी आवश्यकता पूरी की जा रही है ?

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

(ख) और (ग) अस्थायी तौर पर जून, 1986 तक केरल राज्य बिजली प्राधिकरण से सहायता लेने की व्यवस्था की गयी है। पहिया और धुरा संयंत्र को "छूट प्राप्त कोटि" के अन्तर्गत वर्गीकृत करने तथा पहिया और धुरा संयंत्र के लिए ही उपयोग किये जाने के लिए रामगुंडम में नेशनल थर्मल पावर कार्पोरेशन से केन्द्र की बिजली का आबंटन करने के लिए कर्नाटक सरकार और उर्जा मंत्रालय से आगे पत्र व्यवहार शुरू किया गया है।

[अनुवाद]

राज्यों द्वारा 10+2+3 शिक्षा प्रणाली लागू करना

2660. **श्री उत्तम राव पाटिल :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अभी तक देश में प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र ने 10+2+3 शिक्षा प्रणाली लागू नहीं की है;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के नाम क्या हैं, जिन्होंने अभी तक यह प्रणाली लागू नहीं की है और इसे न लागू करने के क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार का उन छात्रों के एक वर्ष के नुकसान की प्रतिपूर्ति किस प्रकार करने का है जो तीन वर्ष का डिग्री पाठ्यक्रम करते हैं ताकि उन्हें उन छात्रों के समकक्ष लाया जा सके जो दो वर्ष

में डिग्री प्राप्त करते हैं, विशेष रूप से इस तथ्य के परिप्रेक्ष्य में कि सरकार अगले वर्ष की परीक्षा से सिविल सेवा परीक्षा में बैठने की अधिकतम आयु सीमा 28 वर्ष से घटाकर 26 वर्ष करने जा रही है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) शिक्षा की 10+2+3 पद्धति को अपनाना राज्य सरकारों तथा सम्बन्धित विश्वविद्यालयों की जिम्मेदारी है।

उपलब्ध सूचना के अनुसार, निम्नलिखित राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों ने शिक्षा की 10+2 +3 पद्धति को नहीं अपनाया है।

1. बिहार
2. उड़ीसा
3. उत्तर प्रदेश
4. अरुणाचल प्रदेश
5. हरियाणा
6. हिमाचल प्रदेश
7. मध्य प्रदेश
8. राजस्थान
9. जम्मू और काश्मीर
10. मणिपुर
11. पंजाब
12. चण्डीगढ़
13. अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह

(ग) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा बनाए गए विनियमनों के अनुसार, कोई भी ऐसा छात्र, जिसने 3 वर्ष की अवधि की प्रथम-डिग्री सफलतापूर्वक पूरी नहीं की है, मास्टर पाठ्यक्रम में दाखिला पाने का पात्र नहीं होगा। 2 वर्ष का डिग्री पाठ्यक्रम उत्तीर्ण करने वाले छात्रों को आगे एक वर्ष का सेतु-पाठ्यक्रम (ब्रिज-कोर्स) सफलतापूर्वक पूरा करना होगा ताकि वे स्नातकोत्तर पाठ्यक्रमों में दाखिले के लिए पात्र हो सकें।

राजधानी में कुष्ठ निवारक सप्ताह

2661. **डा० चिंता मोहन :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी में आयोजित कुष्ठ निवारक सप्ताह के दौरान औषधियों, कुष्ठ रोधी टीकों आदि की कमी की समस्याओं की ओर ध्यान आकर्षित किया गया था; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) राजधानी में 30 जनवरी, 1986 से एक कुष्ठ रोधी सप्ताह मनाया गया जिसमें निम्नलिखित आयोजन किए गए।

(1) इस कार्यक्रम के कार्यकलापों और सामुदायिक भागीदार के क्षेत्रों की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए प्रगति मैदान और मौलाना आजाद मेडिकल कालेज में एक प्रदर्शनी का आयोजन,

(2) इसे रोग की समस्या, उसके इलाज के लिए उपलब्ध सुविधाओं और सामाजिक उपेक्षा की भावना को मिटाने की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए कुष्ठ विशेषज्ञों की दूरदर्शन वार्ता।

(3) लोगों को शिक्षित करने के लिए दूरर्शन-स्पाट, आकाशवाणी संदेशों का प्रसारण।

(4) गांधी जी को कुष्ठ रोगियों के साथ दिखाते हुए दैनिक समाचार पत्रों में विज्ञापन।

(5) पटेल वक्ष संस्थान, दिल्ली में कुष्ठ के विभिन्न पहलुओं पर विचार-गोष्ठी।

(6) इस कार्यक्रम के अधीन कुष्ठ रोधी औषधियों की कोई कमी नहीं है। अब तक तैयार की गई तीन वैक्सीनों की गुणकारिता और बड़े पैमाने पर इनका उपयोग करने की उपयुक्तता सिद्ध करने के लिए इनके क्लीनिकल परीक्षण किए जा रहे हैं।

तपेदिक का उन्मूलन करने की योजना

2662. **डा० चिंता मोहन** : स्वास्थ्य और कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हमारी स्थितियों के अनुकूल योजना बनाने और पथ्यापथ्य नियम तैयार करने में असफलता के कारण देश में तपेदिक का उन्मूलन नहीं किया जा सका;

(ख) क्या भारत में तपेदिक से होने वाली मौतों की दर सर्वाधिक है; और

(ग) क्या बी. सी. जी. के टीकों की प्रभावहीनता के कारणों कारणों का विश्लेषण किया गया है और उस पर कार्यवाही की गयी है?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी नहीं। देश में क्षयरोग की समस्या से निपटने संबंधी कार्यनीति तथा क्षयरोग के रोगियों के उपचार के लिए उपयुक्त औषधि विधान राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम पहले से ही निर्धारित है। क्षय रोग की विशिष्ट जानपदिक रोग विज्ञान की प्रकृति के कारण इसकी चिरकालिक प्रकृति तथा इस रोग के विकास का संबंध कई प्रकार के आंतरिक और बाह्य पहलुओं से है। भारत सहित संसार के किसी भी देश में क्षयरोग का उन्मूलन नहीं हो सका है।

(ख) क्षयरोग अधिसूचनीय रोग नहीं है और न ही मौतों के सही कारण के बारे में जानकारी उपलब्ध है। अत: यह कहना सम्भव नहीं है कि क्षयरोग के कारण होने वाली मौतों की दर भारत में सबसे अधिक है। राष्ट्रीय क्षयरोग संस्थान द्वारा हाल ही में दक्षिण-भारत के एक सीमित क्षेत्र में किये गये अध्ययन से पता चला है कि उस क्षेत्र में क्षयरोग के कारण होने वाली मौतों की संख्या प्रति एक लाख आबादी में 80 से घटकर 53 रह गई है।

(ग) जी हां, चूंकि बी० सी० जी० का टीका ट्यूबर-बेसिली के प्रारम्भिक संक्रमण के उपरान्त होने वाली विभिन्न प्रकार की जटिलताओं को रोकने के लिए विख्यात है, इसलिए रोग-क्षमीकरण को विस्तारित कार्यक्रम के एक अंग के रूप में नवजात बच्चों और शिशुओं को बी. सी. जी. का टीका लगाना जारी रखा जा रहा है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में सांस्कृतिक संस्थानों को वित्तीय सहायता

2653. **श्री पराग चालिहा :** क्या मानव संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में सांस्कृतिक संस्थानों या संगठनों को गत तीन वर्षों के दौरान वित्तीय सहायता के रूप में कितनी धनराशि मंजूर की गई है ओर असम में ऐसे संस्थानों/संगठनों की मंजूर की गई कुल धनराशि का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : पिछले तीन वर्षों के दौरान उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में सांस्कृतिक संस्थानों और/अथवा संगठनों को 22, 73, 553.50 रु० की कुल राशि वित्तीय सहायता के रूप में दी गई थी। इसमें से 9,34,553.90 रु० की राशि आसाम में स्थित इस तरह की संस्थाओं/संगठनों को दी गई थी जिसका वर्षवार ब्यौरा निम्नलिखित है :—

1983-84	---	3,45,250/- रु०
1984-85	---	3,28,553.50/- रु०
1985-86	--	2,60,750/- रु०

गैर-पंजीकृत नर्सिंग होम्स की बाढ़

2664. **प्रो० रामकृष्ण मोरे :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को दिल्ली के विभिन्न भागों में गैर-पंजीकृत "नर्सिंग होम्स" की संख्या में अन्धा-धुन्ध वृद्धि होने और उनमें अस्वास्थ्यकर कार्य स्थितियों से रोगों के फैलने और मरीजों का शोषण किये जाने की जानकारी है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने दिल्ली में चल रहे गैर पंजीकृत नर्सिंग होम्स" की संख्या तथा उनमें कार्य की स्थितियों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है;

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

(घ) सरकार ने "नर्सिंग होम्स" पर लागू होने वाले वर्तमान कानून के प्रभाव को जानने के लिये उस पर नये सिर से विचार करने हेतु क्या कदम उठाये हैं अथवा विद्यमान परिस्थितियों में सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है;

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) सरकार के पास ऐसी कोई सूचना नहीं है।

(ख) और (ग) : दिल्ली प्रशासन ने सूचित किया है कि उन्होंने दिल्ली उपचर्या गृह पंजीकरण अधिनियम/नियम, 1953 के अन्तर्गत प्राइवेट उपचर्या गृहों/अस्पतालों को 110 लाइसेंस दिए हैं। उसका ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) दिल्ली प्रशासन द्वारा इस मामले की समीक्षा की जा रही है।

विवरण

उपचर्या गृहों की सूची

क्रम संख्या	उपचर्या गृह का नाम
1	2
1.	डा० सेठी पंचशील मैटरनिटी और नर्सिंग होम, 24356 शक्ति नगर, दिल्ली।
2.	कैपीटल नर्सिंग होम, सी-3/7-ए, राना प्रताप बाग, दिल्ली।
3.	अरोरा नर्सिंग होम, जे-75, राजौरी गार्डन, नई दिल्ली।
4.	दिल्ली नर्सिंग होम, 1-ए, अन्सारी रोड, दरियागंज, दिल्ली।
5.	सौंधी नर्सिंग होम, 82-ए, कमला नगर, दिल्ली।
6.	पुरी मैटरनिटी और नर्सिंग होम, 2/21, रूप नगर दिल्ली।
7.	रोशन नर्सिंग होम, 6/81, डब्ल्यू० ई० ए० करोल बाग, नई दिल्ली।
8.	टेम्पल नर्सिंग होम, 1-अन्सारी रोड, दरियागंज नई दिल्ली।

1	2
9.	डाक्टर मेहरा मैटरनिटी और नर्सिंग होम, 57-डब्ल्यू-ए० पंजाबी बाग नई दिल्ली ।
10.	वेहन नर्सिंग होम; प्लाजा सिनेमा के सामने, कनाट प्लेस नई दिल्ली ।
11.	वोहरा नर्सिंग होम, ए-6 राजौरी गार्डन, नई दिल्ली ।
12.	स्किन इन्स्टीट्यूट, एम० ब्लाक ग्रेटर कैलाश, नई दिल्ली ।
13.	डा० सेठी नर्सिंग होम, 74 एफ, कमला नगर, दिल्ली ।
14.	राना नर्सिंग होम, जे-1/6 राजौरी गार्डन, नई दिल्ली ।
15.	दीवान चन्द अवल नर्सिंग होम, 2 जैन मंदिर रोड, नई दिल्ली ।
16.	जीवन नर्सिंग होम, 2-बी० पूसा रोड, नई दिल्ली ।
17.	तलवार नर्सिंग होम, 11/5 बी० पूसा रोड, नई दिल्ली ।
18.	डा० मलिक मैटरनिटी और नर्सिंग होम, एफ 4/2 माडल टाऊन, दिल्ली ।
19.	दीवान मैटरनिटी और नर्सिंग होम, 13/31 आर्य समाज रोड, नई दिल्ली ।
20.	दिल्ली क्लीनिक और सर्जीकल नर्सिंग होम, 5/3 बी० रूप नगर, दिल्ली ।
21.	डा० श्रीवास्तव मैटरनिटी और नर्सिंग होम, 5/3 बी० रूप नगर, दिल्ली ।
22.	डा० शर्मा नर्सिंग होम, ए-19-ए-कैलाश कालोनी, नई दिल्ली ।
23.	श्याम लाल आई अस्पताल, मल्कागंज, दिल्ली ।

1	2
24.	जीवन अस्पताल और नर्सिंग होम, 67-1 रोहतक रोड, नई दिल्ली।
25.	देशराज नर्सिंग होम, 77-दरियागंज, नई दिल्ली।
26.	डा० भाटिया नर्सिंग होम, 19-बी०, अन्सारी रोड, दरियागंज, नई दिल्ली।
27.	सिटी क्लीनिक, 17-ए/1, आसफ अली रोड, नई दिल्ली।
28.	डा० सेन नर्सिंग होम, 4. बारापूलिया रोड निजामुद्दीन ईस्ट, नई दिल्ली।
29.	सेंट्रल दिल्ली मार्किट होम, 6479, कटरा बेरयान फतेहपुरी, दिल्ली।
30.	डा० मरवाह नर्सिंग होम, बी-40, कैलाश कालोनी, नई दिल्ली।
31.	डा० बक्शी मैटरनिटी होम, ए-1, कीर्ति नगर, नई दिल्ली।
32.	डा० भूटानी नर्सिंग होम, बी-8, राजौरी गार्डन, नई दिल्ली।
33.	राजौरा मिशन अस्पताल और नर्सिंग होम, बाजार सीताराम, काली मस्जिद, दिल्ली।
34.	संगद नर्सिंग होम, सी-26, ग्रीन पार्क एक्सटेंशन, नई दिल्ली।
35.	कृष्णा नर्सिंग होम, 23, खान मार्किट, नई दिल्ली।
36.	डा० भूटानी नर्सिंग होम, ए-1/77, सफदरजंग डी० एरिया, नई दिल्ली।
37.	सौहाग नर्सिंग होम, बी-21 कैलाश कालोनी, नई दिल्ली।
38.	जीवन अस्पताल और नर्सिंग होम, जीवन नगर, नई दिल्ली।

1	2
39.	डा० लाल मैटरनिटी नर्सिंग होम, 727/2-ए, गांधी नगर, दिल्ली।
40.	गोंडया क्लीनिक और नर्सिंग होम, 1316, बैदवारा, सी० सी० दिल्ली।
41.	धवन क्लीनिक, 45 ए/11, लाजपत नगर नई दिल्ली।
42.	अग्रवाल नर्सिंग होम, 3, बवशाल इन्क्लेव, राजौरी गार्डन, नई दिल्ली।
43.	खैरा अस्पताल, 2/12 बी वैस्ट पटेल नगर, नई दिल्ली।
44.	डा० गुप्ता नर्सिंग होम, चांद-तारा बिल्डिंग, जी० टी० रोड, शाहदरा, दिल्ली।
45.	कमला नर्सिंग होम, 13/1, कालकाजी एक्सटेंशन, नई दिल्ली।
46.	ग्रोवर नर्सिंग होम, ई० आर०-42, इन्दरपुरी, नई दिल्ली।
47.	कम्परहनसिव मॉडल फैमिली, प्लानिंग क्लीनिक, आर० के० पुरम, नई दिल्ली।
48.	साऊथ दिल्ली पोली क्लीनिक तथा नर्सिंग होम, सी-1/14, सफदरजंग, नई दिल्ली।
49.	आर० के० गुप्ता नर्सिंग होम, 61/35, रोहतक रोड, नई दिल्ली।
50.	रोशन लाल बजाज मेमोरियल अस्पताल, 1/सी/3, न्यू रोहतक रोड, नई दिल्ली।
51.	डी० आर० मैटरनिटी होम, सी-3, अशोक विहार, दिल्ली।
52.	ईस्ट-वेस्ट मेडिकल सेन्टर, 38, गोल्फलिंक, नई दिल्ली।
53.	डा० आर० एल० नर्सिंग होम, एल-1, नवीन शाहदरा, दिल्ली।

1	2
54.	साई नर्सिंग होम, ए, 3/8, जनकपुरी, नई दिल्ली ।
55.	डा० लोखा नर्सिंग होम, ई-8, होजखास, नई दिल्ली ।
56.	अशोक बिहार नर्सिंग होम, अशोक बिहार, दिल्ली ।
57.	दा प्राईवेट क्लीनिक, एस० 490/1, ग्रेटर कैलाश, नई दिल्ली ।
58.	महावीर नर्सिंग होम, 49-बी०/41, पंजाबी बाग, नई दिल्ली ।
59.	गायत्री नर्सिंग होम, सी-1/ए, माडल टाऊन, दिल्ली ।
60.	डा० कम्युनिटी मैटरनिटी नर्सिंग होम, 23-कम्युनिटी सेंटर, अशोक बिहार, दिल्ली ।
61.	डा० हरी मोहन, मोहन आई अस्पताल, 11/बी श्री गंगाराम अस्पताल, मार्ग, नई दिल्ली ।
62.	मिश्रा सर्जिकल और मैटरनिटी होम, डी-2/14, कृष्णा नगर, दिल्ली ।
63.	गोरी नर्सिंग होम, 32-डी, कमला नगर, दिल्ली ।
64.	साऊथ एण्ड ईस्ट नर्सिंग होम, 205, लक्ष्मी भवन, नेहरू प्लेस, नई दिल्ली ।
65.	कटारिया नर्सिंग होम, 71-फ्रेंडस कालोनी वेस्ट, नई दिल्ली ।
66.	जानकी दास कपूर मेमोरियल अस्पताल, नारायणा रोड, रणजीत नगर, खामपुर, नई दिल्ली ।
67.	बीर नर्सिंग होम, 19, कम्युनिटी सैंटर, ईस्ट आफ कैलाश, नई दिल्ली ।

1	2
68.	कैलाश नर्सिंग होम, 49-साऊथ पटेल नगर, नई दिल्ली।
69.	हेमराज जैन हास्पिटल, एम॰ एच॰ आई॰ ब्लाक, सी-1, जनकपुरी, नई दिल्ली।
70.	गुप्ता नर्सिंग होम, 25-राज ब्लाक, नवीन शाहदरा, दिल्ली।
71.	धवन नर्सिंग होम, ए-44, विशाल एन्कलेव, नई दिल्ली।
72.	अशोक नर्सिंग होम, एफ-3/15, कृष्णा नगर, दिल्ली।
73.	जीवोदय अस्पताल, अशोक बिहार, नई दिल्ली।
74.	डाक्टर्स क्लीनिक, 703, सूर्य किरण भवन, कस्तूरबा गांधी मार्ग, नई दिल्ली।
75.	नाजर कनवर सूरन मैमो॰ अस्पताल, 219/2, 220/2, गुलाबी बाग, दिल्ली।
76.	डा॰ खेड़ा अस्पताल, पांडव नगर, शादीपुर, नई दिल्ली।
77.	नैशनल हार्ट इन्सीटीट्यूट, 49-कम्युनिटी सैंटर, ईस्ट आफ कैलाश, नई दिल्ली।
78.	अग्रवाल चैरिटोबेल अस्पाताल, 24/9, शक्ति नगर, दिल्ली।
79.	सुखदा नर्सिंग होम, लोकल शॉपिंग सैंटर, आर॰ ब्लाक, ग्रेटर कैलाश, नई दिल्ली।
80.	सचदेवा नर्सिंग होम और कान, नाक और गला अस्पताल, 2/8, तिलक नगर, नई दिल्ली।
81.	सुमित क्लीनिक, पालम मार्ग, बसंत बिहार, नई दिल्ली।
82.	सुजान महिन्द्र सिंह मैमो॰ नर्सिंग होम, फ्रैंडस कलोनी, नई दिल्ली।

1	2
83.	एम० आर० एम०, एम० एम० आर० इन्सीटीयूट एण्ड अफ्थलोजी, बी-15, स्वास्थ्य विहार, विकास मार्ग, नई दिल्ली।
84.	बंसल नर्सिंग होम, 3590-91, सीता राम बाजार, दिल्ली–110006।
85.	मान अस्पताल, 1/37, रूप नगर, जी० टी० रोड, दिल्ली-2।
86.	श्याम लाल नर्सिंग और रिसर्च सेंटर, 19-अन्सारी रोड, दरियागंज, नई दिल्ली।
87.	माता चानना देवी आर्य धर्मार्थ आंख अस्पताल, सी-1 जनकपुरी, नई दिल्ली-58।
88.	श्री रोशन लाल गुप्ता, परमार्थ मिशन नर्सिंग होम, 23/7, शक्ति नगर, दिल्ली।
89.	मजिदिया अस्पताल, हमदर्द नगर, नई दिल्ली।
90.	सुन्दर लाल जैन चैरीटेबल अस्पताल, अशोक बिहार, फेस-ii, दिल्ली-52।
91.	निर्मल नर्सिंग होम, एफ-14/2, माडल टाउन 11, दिल्ली-110009।
92.	फ्रैन्डस मेडिकल सैंटर, 62, रिंग रोड, लाजपत नगर iii, नई दिल्ली-110024।
93.	नार्थएंड मेडिकल सैंटर, लूसा टावर, ए-2/3, आजादपुर, कम्पलैक्स, (नैयनवाला बाग), दिल्ली 33।
94.	सरोज नर्सिंग होम, 4/19, रूप नगर, दिल्ली 110007।
95.	नॉर्थ दिल्ली नर्सिंग होम, 3-कम्यूनिटि सैंटर-ii, फेस ii अशोक बिहार, दिल्ली 110052।
96.	आहूजा नर्सिंग होम, 10223, गुरुद्वारा रोड, करोल बाग, नई दिल्ली।

1	2
97.	असलोक नर्सिंग होम, 25-ए, कम्यूनिटि सेंटर, सफदरजंग इन्क्लेव, नई दिल्ली।
98.	फ्रेंडस मेडिकल सेंटर, (कालीन्दी ब्रांच), एफ-1, कालन्दी, रिंग रोड, नई दिल्ली।
99.	मूलचन्द खैराती राम अस्पताल, लाजपत नगर, नई दिल्ली।
100.	डा० सरोफस चेरीटी आई हस्पीटल, दरियागंज, नई दिल्ली।
101.	सुन्दर लाल जैन आई अस्पताल, सदर बाजार, डिपूटी गंज, दिल्ली।
102.	संत परमानन्द आई अस्पताल, 28-अलिपुर रोड, दिल्ली।
103.	मोडल आई अस्पताल, 2-एफ, लाजपत नगर, नई दिल्ली।
104.	होली फैमिली अस्पताल, ओखला रोड, नई दिल्ली।
105.	तीरथ राम साहू चैरिटेबल अस्पताल, बैटरी लेन, राजपुर रोड, दिल्ली।
106.	सेन्ट स्टीफेन्स अस्पताल, तिस हजारी, दिल्ली।
107.	आर० बी० सेठ जोशा राम अस्पताल, डब्ल्यू० ई० ए० करौल बाग, नई दिल्ली।
108.	डा० बी० एल० कपूर मैमो० अस्पताल, पूसा रोड, नई दिल्ली।
109.	श्री गंगा राम अस्पताल, राजिन्दर नगर, नई दिल्ली।
110.	श्री मारवारी औषधालय, किनारी बाजार, दिल्ली।

रेल विभाग की हड़तालों और आन्दोलनों के कारण हुआ घाटा

2665. **श्री सोमनाथ रथ :**

श्री एम० रघुमा रेड्डी :

श्री मानिक रेड्डी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे विभाग को पिछले छः महीनों के दौरान हड़तालों और आंदोलनों विशेष रूप से पश्चिम बंगाल में 11 फरवरी, 1986 में बन्द के कारण कुल कितना घाटा उठाना पड़ा; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और भविष्य में ऐसी स्थिति से निबटने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) और (ख) 11 फरवरी 1986 को बंगाल बन्द के कारण रेल राजस्व को हुई क्षति की अनुमानित राशि लगभग 4 करोड़ है, जब कि पिछले 6 महीनों के दौरान हड़तालों और आन्दोलनों के कारण रेलों को हुई हानि की राशि के संबंध में क्षेत्रीय रेलों से सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

गाड़ियों सहित रेल परिसरों में कानून और व्यवस्था बनाये रखने की जिम्मेवारी राज्य सरकारों की है। राज्य प्रशासन, तथा विशेषरूप से पुलिस प्राधिकारियों के साथ निकट सम्पर्क बनाये रखा जाता है और स्थिति के अनुसार उनके साथ मिलकर समुचित एहतियाती उपाय किए जाते हैं। यह व्यवस्था आगे भविष्य में भी जारी रखी जायेगी।

कोरापुट रायगड़ा बड़ी रेलवे लाइन

2666. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :**

श्री बृज मोहन महन्ती : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोरापुट रायगड़ा बड़ी रेलवे लाइन बिछाने का पहले चरण का कार्य पूरा हो गया है;

(ख) यदि हां, तो कोरापुट और मछलीगड़ा के बीच पहले चरण के कार्य पर कितनी राशि खर्च की गयी है; और

(ग) उड़ीसा में उक्त लाइन बिछाने के काम को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये गए हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) कोरापुट से मचिलीगुडा तक पहला चरण पूरा हो गया है।

(ख) लगभग 21 करोड़ रुपये।

(ग) संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार इसमें प्रगति हो रही है।

उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास और रख-रखाव

2667. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985-86 के दौरान उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए कितनी राशि आबंटित की गई थी;

(ख) उक्त अवधि के दौरान उपयुक्त कार्यों पर उड़ीसा में प्रत्येक राष्ट्रीय राजमार्गी सर्किल में कितनी राशि खर्च की गई; और

(ग) उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रखरखाव के लिए 1986-87 में कितनी राशि आबंटित की गई है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) वर्ष 1985-86 के दौरान उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए आबंटित/जारी की गई और खर्च की गई राशि नीचे दर्शाई गई है :—

(लाख रुपए)

राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास		राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण	
अब तक आबंटित राशि	2/86 तक किया गया खर्च	अब तक जारी की गई राशि	2/86 तक किया गया खर्च
820.00	698.14	353.74	355.25

तथापि, यह उल्लेखनीय है कि खर्च के जो आंकड़े प्राप्त होते हैं वे पूरे राज्य के होते हैं और सर्किल वार नहीं होते हैं।

(ग) वर्ष 1986-87 के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण हेतु आबंटन को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

हावड़ा-अमता और हावड़ा शियाखला बड़ी लाइनें

2668. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार हावड़ा-अमता बड़ी लाइन का काम चालू वर्ष में पूरा करने का है;

(ख) इस लाइन पर अब तक कितना कार्य हो चुका है;

(ग) सरकार का विचार हावड़ा शियाखला बड़ी लाइन के कार्य को शुरू करने के लिए क्या कार्यवाही करने का है; और

(घ) यदि हां, तो उक्त कार्य कब तक पूरा होगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी नहीं।

(ख) संतरागाछि से बड़गाछिया (24 कि॰मी॰) तक चरण-1 का कार्य पूरा हो चुका है और 1984 में इसे यातायात के लिए खोल दिया गया है।

(ग) और (घ) धन की कमी के कारण, हावड़ा-शियाखला परियोजना पर निर्माण कार्य प्रारम्भ करना सम्भव नहीं होगा। निर्माण कार्य का पूरा होना आने वाले वर्षों में धन की समग्र उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

केरल में अल्लेपी पत्तन के विकास के लिए वित्तीय सहायता

2669. **श्री सुरेश कुरूप** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में अल्लेपी पत्तन के विकास के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में वित्तीय प्रावधान है; और

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

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

चिकित्सा शिक्षा योजना को नया रूप देने सम्बन्धी कार्यक्रम के अन्तर्गत केरल को धन का आबंटन

2670. **श्री सुरेश कुरूप** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रायोजित चिकित्सा शिक्षा (रोम) योजना को नया रूप देने सम्बन्धी कार्यक्रम के अन्तर्गत केरल को वर्ष 1982 से 1985 तक प्रत्येक वर्ष कुल कितना धन आबंटित किया गया है;

(ख) उपर्युक्त अवधि में इस धन का कितना वास्तविक उपयोग किया गया; और

(ग) इस अवधि के दौरान केरल में निर्धारित लक्ष्यों/की तुलना में उपलब्धियां क्या थीं ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस॰ कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) चिकित्सा शिक्षा को समयानुकूल बनाने की योजना का उद्देश्य ग्रामीण और अर्धग्रामीण क्षेत्रों के लोगों को स्वास्थ्य परिचर्या सेवाएं प्रदान करने में मेडिकल कालेजों को सीधे शामिल करना और छात्रों और फैकल्टी में सामुदायिक स्वास्थ्य परिचर्या के प्रति सक्रिय प्रवृत्ति पैदा करना है। प्रत्येक मेडिकल कालेज प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में छात्रों के लिए शयनकक्षों वाले आवासीय मकानों, सेमीनार कक्षों, व्याख्यान एवं परामर्श कक्षों आदि के निर्माण, प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के विस्तार अथवा उनमें

परिवर्तन करने, गैरेजों के निर्माण, मिनी बसों की खरीद और अतिरिक्त फैकल्टी स्टाफ आदि के लिए 16.04 लाख रुपए की केन्द्रीय सहायता लेने का पात्र है। केरल के चार मेडिकल कालेजों को निम्नलिखित सहायता अनुदान दिया गया है।

क्रम सं०	मेडिकल कालेज का नाम	दी गई राशि (लाखों में)	तारीख	कुल दी गई राशि (लाखों में)
1.	सरकारी मेडिकल कालेज, कोट्टायम	4.79	25.1.79	
		1.65	20.1.82	16.04
		9.60	20.1.82	
2.	सरकारी मेडिकल कालेज, त्रिवेन्द्रम	4.79	25.1.79	
		1.65	20.1.82	16.04
		9.60	20.1.82	
3.	टी० डी० मेडिकल कालेज, अलप्पे	4.79	27.9.79	
		1.65	20.1.82	16.04
		9.60	25.2.82	
4.	सरकारी मेडिकल कालेज, कालीकट	4.79	27.9.79	
		1.65	20.1.82	16.04
		9.60	25.2.82	

यह सूचित किया गया है कि टी० डी० मेडिकल कालेज, अलप्पे में तीन गैरेजों और सरकारी मेडिकल कालेज, त्रिवेन्द्रम में एक गैरेज का निर्माण कार्य पूरा हो गया है। सरकारी मेडिकल कालेज, तिवेन्द्रम के अन्तर्गत पूवार प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र में सेमीनार एवं व्याख्यान कक्ष का निर्माण कार्य चल रहा है।

गैर-सरकारी एयर टैक्सी सेवा

2671. डा० गौरी शंकर राजहंस :
श्री के० प्रधानी :
डा० बी० एल० शैलेश : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सम्पूर्ण देश में गैर-सरकारी एयर टैक्सी सेवा आरम्भ करने के बारे में कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) यह सेवा कब तक आरम्भ की जाएगी और उन गैर-सरकारी पार्टियों का ब्यौरा क्या है जिन्होंने सेवा आरम्भ करने का प्रस्ताव सरकार को पहले ही प्रस्तुत किया है।

(घ) ऐसी सेवा आरम्भ करने का उद्देश्य क्या है और पर्यटकों तथा सरकार के लिए यह सेवा किस हद तक बेहतर साबित होगी; और

(ङ) किराया ढांचा कौन निर्धारित करेगा और एक शहर और दूसरे शहर के लिए इसमें क्या अन्तर होगा अथवा क्या यह किराया समान होगा ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) जी हां। इस सम्बन्ध में विभिन्न औपचारिक कार्यविधियों को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

(ग) इस समय यह बताना सम्भव नहीं है कि इस प्रकार की सेवाएं किस तारीख से आरंभ की जा सकेंगी। यद्यपि, बहुत से गैर-सरकारी पक्षों ने इस प्रस्ताव को तथा इससे संबंधित ब्यौरों को जानना चाहा है, लेकिन किसी भी पक्ष ने ऐसी सेवा आरम्भ करने के लिए कोई निश्चित प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है।

(घ) योजना की विभिन्न पहलुओं से जांच की जा रही है जिनमें पर्यटन विकास का पहलू भी शामिल है।

(ङ) योजना के ब्यौरे और इसके कार्यान्वयन की कार्यविधियां तैयार की जा रही है।

मूर्तियों की चोरी

2672. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक :**
श्री सरफराज अहमद :
श्री मानिक रेड्डी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में मूर्तियों की चोरी के मामलों में काफी वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान वर्ष-वार ऐसे कितने मामलों की जानकारी मिली है; और

(ग) इन मूर्तियों को पुन: प्राप्त करने और इनके चोरों को पकड़ने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार यद्यपि 1984 में देश में मूर्तियों की चोरी में वृद्धि हुई थी परन्तु 1985 में यह घट गई है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस प्रकार के मामलों की संख्या नीचे दी गई है :

वर्ष	मामलों की संख्या
1983	302
1984	337
1985	287

(ग) केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों में चोरियों को रोकने के लिए अनेक उपाय किए गए हैं जिसका ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

1. अन्य स्मारकों/स्थलों में पहरा और निगरानी को सुदृढ़ करने के अतिरिक्त भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा संचालित, केन्द्र द्वारा संरक्षित पन्द्रह स्मारकों और संग्रहालयों में सशस्त्र प्रहरी नियुक्त किए गए हैं।

2. अबद्ध और उपेक्षित मूर्तियों को रखने के लिए महत्वपूर्ण स्थलों पर पच्चीस मूर्ति शेडों का निर्माण, उनका प्रलेखन और पुरातत्वीय स्थल संग्रहालयों की स्थापना।

3. पुरावशेषों और बहुमूल्य कलाकृतियों के निर्यात व्यापार को विनियमित करने, पुरावशेषों की तस्करी और कपटपूर्ण कार्य को रोकने की व्यवस्था करने, सार्वजनिक स्थानों पर परिरक्षण के लिए पुरावशेषों और बहुमूल्य कलाकृतियों के आवश्यक अधिग्रहण की व्यवस्था करने हेतु पुरावशेष और बहुमूल्य कलाकृति अधिनियम 1972 का प्रवर्तन।

4. पुरावशेषों की चोरी से सम्बन्धित मामलों की जांच करने के लिए दिल्ली स्थित केन्द्रीय जांच ब्यूरो में 1974 में एक केन्द्रीय जांच एकक (पुरावशेष) का सर्जन।

5. निश्चित महत्वपूर्ण सांस्कृतिक सम्पदा (प्रतिमाओं, मूर्तियों और चित्रों) की चोरी और बरामदगी के मामलों के कम्प्यूटरीकृत्त सामग्री बैंक का अनुरक्षण जिसमें केन्द्रीय जांच ब्यूरो में अपराधों, अपराधियों और सांस्कृतिक सम्पदा के सम्बन्ध में सूचना दी गई हो।

6. केन्द्रीय जांच ब्यूरो, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण, राज्य पुलिस, सीमा शुल्क विभाग और पड़ताल-चौकियों के बीच समन्वय ताकि कलाकृतियों की तस्करी और सांस्कृतिक सम्पदा सम्बन्धी अपराधों, अपराधियों, चोरियों की तत्काल रिपोर्ट की जा सके।

7. इस प्रकार के मामलों की जांच करने के लिए जहां आवश्यक होता है वहां इन्टरपोल की भी सहायता मांगी जाती है।

प्रत्येक राज्य में मलेरिया के मामले

2673. **श्री पी० आर० कुमारमंगलम** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान, वर्षवार, प्रत्येक राज्य से मलेरिया के कितने मामलों का समाचार मिला है; और

(ख) कितने मामले उपचार के बावजूद घातक सिद्ध हुए;

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान मलेरिया से पीडित व्यक्तियों तथा इससे हुई मौतों की राज्य-वार संख्या

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र/अन्य का नाम	1983 रोगी	1983 मौतें	1984 रोगी	1984 मौतें	1985 (अनंतिम) रोगी	1985 (अनंतिम) मौतें
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	35638	...	46238	....	33700	1
2.	असम	49237	16	59678	20	56003	13
3.	बिहार	47217	6	51376	11	24962	19
4.	गुजरात	280060	....	253552	....	133836	....
5.	हरियाणा	138600	2	147160	2	103718	....
6.	हिमाचल प्रदेश	38947	...	27966	...	36478	...
7.	जम्मू और कश्मीर	9901	...	18144	....	27942	....
8.	कर्नाटक	61982	...	32293	....	27958	...
9.	केरल	3725	....	4735	....	3649	1
10.	मध्य प्रदेश	171585	13	145712	12	104845	3
11.	महाराष्ट्र	882983	1	91949	....	7915	2
12.	मणीपुर	1553	1	1284	...	1166	
13.	मेघालय	11600	1	15315	...	13056	...
14.	नागालैंड	4595	...	5322	....	4727	...
15.	उड़ीसा	251829	50	283927	49	176543	4
16.	पंजाब	177265	41	216098	58	223777	29
17.	राजस्थान	115177	—	101955	...	64925	4
18.	सिक्किम	35	....	27	....	57	...
19.	तमिलनाडु	67192	....	71320	...	71059	....
20.	त्रिपुरा	10176	3	13126	4	7251	8
21.	उत्तर प्रदेश	288618	6	419708	...	346428	...
22.	पश्चिम बंगाल	41861	4	46340	6	18423	4
23.	अण्डमान निकोबार द्वीप समूह	6455	2	4054	1	3409	...
24.	अरुणाचल प्रदेश	31343	1	28234	...	22820	1

1	2	3	4	5	6	7	8
25.	चण्डीगढ़	23306	....	24292	...	37546	....
26.	दादर और नगर हवेली	1660	...	1640	....	2400	....
27.	दिल्ली	42107	52	38108	40	32594	27
28.	गोआ	882	...	808	....	344	...
29.	लक्षद्वीप	5	...	3	...	1	...
30.	मिजोरम	14991	5	15056	6	16280	5
31.	पांडिचेरी	434	....	545	...	274	...
32.	कोयला क्षेत्र	859	...	493	....	521	...
33.	डी० एन० के० प्रोजेक्ट	9787	15	17988	18	10157	8
भारत		20,18,605	239	21,84,444	247	16,64,754	140

बड़े पत्तनों पर पत्तन प्रभार बढ़ाने का प्रस्ताव

2674. **श्री यशवन्तराव गडाख पाटिल :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी बड़े पत्तनों पर पत्तन प्रभार बढ़ाने का प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या इस संबन्ध में सरकार ने कोई मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी किये हैं ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) से (ग) पत्तन प्रक्रियाओं (शुल्क ढांचा, अभिलेख और कार्गो क्लीयरेंस) के सरलीकरण और सुव्यवस्थीकरण पर गठित निदेशन दल की सिफारिश के आधार पर शक्ति प्राप्त समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ पत्तन के भाड़ा ढांचे को युक्तिसंगत बनाने का निर्णय लिया। दरों को युक्तिसंगत बनाने के बारे में पत्तन के न्यासों प्रस्ताव प्राप्त हो गए हैं और अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

हृदय रोग के क्षेत्र में अनुसंधान और रोग निवारक सुविधाएं

2675. **श्री एन० डेनिस :** क्या स्वास्थ्य और परिवहन कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान हृदय रोग के क्षेत्र में चिकित्सकीय अनुसंधान और रोग निवारक सुविधायें प्रदान करने के लिए क्या उपाय किये जाने का विचार है;

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : सातवीं पंचवर्षीय योजना में आम बात हृदय रोग नियंत्रण कार्यक्रम की एक योजना को मंजूरी दे दी गई है और इस योजना

के लिए 50 लाख रुपये की धन राशि निर्धारित की गई है। स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के नियंत्रणाधीन भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद नामक एक स्वायत्त शासी निकाय भी सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि में हृदय रोग से संबंधित कई कार्यक्रम शुरू कर रहा है। इनमें रूमेटिक हृदय रोग में अनुसंधान, अविरत-दान, कोरोनरी हृदय रोग सम्बन्धी व्यवहारिक स्वरूप शामिल है।

रूमैटिक ज्वर-रूमेटी हृदय रोग के रोगियों की क्लीनिकल हिस्ट्री, रोग प्रतिरक्षण और जैविक स्तर का गहराई से अध्ययन करने के लिए अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में रूमैटी ज्वर और रुमैटी हृदय रोगी उन्नत अनुसंधान केन्द्र खोला गया है ताकि ऐसे लोगों का पता लगाया जा सके जिन्हें इस रोग का अधिक खतरा है और उनका उचित उपचार किया जा सके।

सातवी योजना अवधि में आर० एफ/आर० एच० डी० रजिस्ट्रियां खोलि कर द्वितीयक रोग बचाव के उपाय करने का विचार है ताकि द्वितीयक रोग बचाव सम्बन्धी विज्ञान की गुणकारिता का मूल्यांकन किया जा सके।

"कम्प्यूटर स्क्रीन" से उत्पन्न विकिरणों का गर्भवती महिलाओं पर प्रभाव

[हिन्दी]

2676. **डा० टी० कल्पना देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान स्वीडन में किये गये अनुसंधान की ओर दिलाया गया है जिससे यह पता चला है कि "कम्प्यूटर स्क्रीन" से उत्पन्न विकिरणों गर्भवती महिलाओं के लिए हानिकारक हैं और उनसे जन्म संबंधी गम्भीर रोग उत्पन्न होते हैं और यदि हां, तो उसके लिए क्या सुधारात्मक कदम उठाने का विचार है; और

(ख) क्या इक्कीसवीं शताब्दी में प्रवेश करने से पूर्व भारत में इस प्रकार के कोई अध्ययन किये जायेंगे ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी हां। स्वीडिश व्यावसायिक सुरक्षा प्रशासन ने स्वीडन के रेडियोलोजिकल प्रोटेक्शन संस्थान से मिलकर, चूहों पर एक अनुसंधान किया है, जिससे यह पता चलता है कि कम्प्यूटर के स्क्रीन से निकलने वाली विकिरणों से जिन्हें अब तक गर्भवती महिलाओं के लिए सुरक्षित समझा जाता था, चूहों में गम्भीर जन्मजात विकार और यहाँ तक कि मृत्यु भी हो जाती है। वैसे, अभी गर्भवती महिलाओं के बारे में आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के अधीन एक स्वायत संगठन, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद इस प्रकार के रेडिएशन से होने वाले कुप्रभावों यदि कोई होते हों, का अध्ययन करने के लिए अनुसंधान करने के एक प्रस्ताव पर विचार कर रही है।

मिलावटी औषधियों के कारण हुई मौतें :

2677. **श्री वी० तुलसी राम :**

श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मिलावटी औषधियों के सेवन से देश के विभिन्न भागों में अस्पतालों में बड़ी संख्या में मौतें हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की मौतें किन-किन स्थानों में हुई हैं और राज्यवार उनकी संख्या कितनी है;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा उच्चाधिकार प्राप्त समिति नियुक्ति की गई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं, ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) से (घ) राज्य औषध नियंत्रण प्राधिकारियों से सूचना एकत्र की जा रही हैं और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

हिमाचल प्रदेशों में नई रेलवे लाइनें

2678. **श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान हिमाचल प्रदेश में जंगाधरी-पौंटा-कालका-परवन् और डेरूवालानालागठ रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) जगाधरी-पौंटा-राजबन रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है ताकि वित्तीय फलितार्थों का निर्धारण किया जा सके। हिमाचल प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि कालका-परवानू लाइन का प्रस्ताव छोड़ दिया जाये। सुझायी गयी तीसरी लाइन के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

हवाई अड्डों को अन्तर्राष्ट्रीय दर्जा

2679. **श्री बनवारी लाल पुरोहित :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में कुछ हवाई अड्डों को अन्तर्राष्ट्रीय दर्जा देने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो देश में उन हवाई अड्डों के नाम क्या हैं जिन्हें सातवीं योजना अवधि के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय दर्जा दिए जाने का प्रस्ताव है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री : (श्री जगदीश टाइटलर) (क) और (ख) : बम्बई हवाई अड्डे पर अत्यधिक भीड़ को कम करने की दृष्टि से जनवरी, 1985 में सरकार द्वारा

गठित एक उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों तथा बाद में भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किए गए यातायात सर्वेक्षणों के आधार पर, यह पर्यवेक्षण किया गया है कि कुछ और हवाई अड्डों को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित कर देने से बम्बई हवाई अड्डे पर भीड़ को कम किया जा सकता है। इस रिपोर्ट की जांच की जा रही है।

रेल गाड़ियों की गति का कम किया जाना

2680. **श्री बनवारी लाल पुरोहित** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अनेक रेलगाड़ियों की गति कम कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो इन रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) पुराने रेलपथ के बदलाव के भारी संचयन को ध्यान में रखते हुए यह विनिश्चिय किया गया था कि 1.5.1982 से अधिक रफ्तार वाली ग्यारह जोड़ी गाड़ियों की अधिकतम अनुमेय रफ्तार 110 कि० मी० प्र० घं० से कम करके 100 कि० मी० प्र० घं० कर दी जाये। इन गाड़ियों को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है। इसके अतिरिक्त, रेल संरक्षा आयुक्त की बिजली रेल इंजनों की अधिकतम अनुमेय रफ्तार को कम करने की सिफारिश को ध्यान में रखते हुए दो जोड़ी गाड़ियों अर्थात् 121/122 तमिलनाडु एक्सप्रेस और 125/126 केरल एक्सप्रेस गाड़ियों की विद्युतीकृत भाग पर अधिकतम रफ्तार भी 110 कि० मी० प्र० घं० से कम करके 100 कि० मी० प्र० घं० कर दी गयी थी।

विवरण

उन गाड़ियों की सूची जिनकी 1.5.1981 से अधिकतम अनुमेय रफ्तार कम की गयी थी।

1. 1/2 हावड़ा-दिल्ली/कालका मेल
2. 155/156 तिनसुकिया मेल
3. 175/176 नीलाचल एक्सप्रेस
4. 191/192 सोनभद्र 153/154 जयन्ती जनता एक्सप्रेस
5. 119/120 गोमती एक्सप्रेस
6. 181/182 सर्वोदय एक्सप्रेस
7. 139/140 गंगा कावेरी एक्सप्रेस
8. 15/16 जी० टी० एक्सप्रेस
9. 141/142 कोरोमंडल एक्सप्रेस
10. 59/60 गीतांजलि एक्सप्रेस
11. 143/144 कलिंग एक्सप्रेस

नागपुर में दक्षिण केन्द्रीय सांस्कृतिक केन्द्र की स्थापना

2681. श्री बनवारी लाल पुरोहित : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र राज्य में नागपुर में एक दक्षिण केन्द्रीय सांस्कृतिक केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित केन्द्र कब तक स्थापित किया जाएगा?

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

(ख) प्रस्तावित केन्द्र को जून, 1986 तक स्थापित किए जाने की सम्भावना है।

[हिन्दी]

नर्मदा परियोजना के लिए विश्व बैंक से ऋण

2682. श्री नरसिंह मकवाना : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार का नर्मदा योजना के लिए विश्व बैंक से कितना ऋण लेने का विचार है और विश्व बैंक कितना ऋण देने के लिए सहमत हुआ है और यह धनराशि कब से मिलनी आरम्भ हो जाएगी;

(ख) इस योजना को पूरा करने के लिए शेष धनराशि किस स्रोत से प्राप्त की जाएगी;

(ग) गुजरात, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र और राजस्थान सरकारों को कितना शेयर देने का विचार है और प्रत्येक राज्य सरकार को अपने शेयर के रूप में कितनी राशि प्राप्त हो गई है; और

(घ) क्या यह परियोजना निर्धारित समय में पूरी हो जाएगी ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) सरदार सरोवर परियोजना के लिए विश्व बैंक 450 मिलियन अमरीकी डालर की सहायता दे रहा है। यह क्रेडिट/ऋण जनवरी, 1986 से प्रभावी हो गया है।

(ख) इस परियोजना के लिए आवश्यक परिव्यय राज्य योजनाओं के माध्यम से उपलब्ध कराए जाने होंगे।

(ग) राजस्थान को छोड़कर (जो विश्व बैंक सहायता प्राप्त परियोजनाओं में शामिल नहीं है) अन्य सभी राज्य, भारत सरकार के योज्यता सम्बन्धी दिशा निर्देशों के अनुसार तथा प्रत्येक राज्य द्वारा वहन किए जाने वाले निवेश के हिस्से के अनुरूप अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता प्राप्त करने के पात्र हैं। अभी तक क्रेडिट/ऋण का कोई उपयोग नहीं हुआ है।

(घ) अपनी नहर प्रणाली सहित सरदार सरोवर परियोजना को 1998-99 तक पूरा करने का कार्यक्रम है।

रेलवे में प्रयोग किए जा रहे लोकमोटिव

2683. **श्री बनवारी लाल बेरवा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे के विभिन्न मंडलों में कितने लोकोमोटिव हैं और प्रत्येक "मेक" के कितने लोकोमोटिव हैं; और

(ख) आधुनिकीकरण कार्यक्रम के अंतर्गत दक्षिण रेलवे में कितने पुराने लोकोमोटिव बदलकर बाद के माडल के इंजन लगाये गये हैं तथा इस संबंध में 1986 के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) भारतीय रेलों के विभिन्न क्षेत्रों में 31-3-85 को रेल इंजनों की संख्या तथा आमान-वार कर्षण का ब्यौरा संलग्न विवरण एक में दिया गया है।

(ख) छठी और सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं के प्रारम्भ में दक्षिण रेलवे के पास गतायु रेल इंजनों की संख्या संलग्न विवरण दो में दी गयी है

छठी योजना के प्रारम्भ में दक्षिण रेलवे पर कार्यरत कुल 62 पुराने भाप रेल इंजनों में से 57 को बदल दिया गया है। शेष मीटर आमान के 5 इंजन "एक्स-सुपर" किस्म के हैं जिन पर रैक प्रणाली लगी हुई है। इन रेल इंजनों के बदलाव के लिए भारतीय रेलों के पास अभी कोई अभिकल्प उपलब्ध नहीं है। नीलगिरी पर्वतीय रेलवे पर सेवा के लिए इनका अच्छी हालत में अनुरक्षण किया जा रहा है। इन गतायु रेल इंजनों को 1986 के दौरान बदलने का प्रस्ताव नहीं है।

विवरण-एक

रेल इंजन —

भारतीय रेलों पर रेलवार और आमानवार इंजनों की संख्या

(31-3-85 को)

रेलवे	भाप			डीज़ल			बिजली	
	ब० ला०	मी० ला०	छो० ला०	ब० ला०	मी० ला०	छो० ला०	ब० ला०	मी० ला०
मध्य	600	—	76	516	—	15	194	—
पूर्व	690	—	19	323	—	—	264	—
उत्तर	841	248	14	350	60	31	233	—
पूर्वोत्तर	75	608	—	29	41	—	—	—
पूर्वोत्तर सीमा	74	272	24	20	115	—	—	—
दक्षिण	2	360	2	235	73	—	—	20
दक्षिण मध्य	296	346	—	270	92	—	104	—
दक्षिण पूर्व	468	—	101	295	—	45	331	—
पश्चिम	253	515	86	235	160	—	107	—
जोड़	3299	2349	322	2273	541	91	1233	20

विवरण-दो

छठी और सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं के प्रारम्भ में दक्षिण रेलवे में गतायु रेल इंजनों की संख्या निम्न प्रकार थी :

किस्म	छठी पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ में (31-3-80 को)			सातवीं पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ में (31-3-85 को)		
	ब० ला०	मी० ला०	छो० ला०	ब० ला०	मी० ला०	छो० ला०
भाप	20	39	3	—	5	—
डीजल	कुछ नहीं					
बिजली	कुछ नहीं					
जोड़	20	39	3	—	5	—

राजस्थान में राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा किया जाना

2684. **श्री बनवारी लाल बेरवा :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यातायात को ध्यान में रखते हुए सरकार का राजस्थान में राष्ट्रीय राजमार्गों को चौड़ा करने के लिए योजना तैयार करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो कब तक ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) राष्ट्रीय राजमार्गों को चोड़ा करने सहित उसमें सुधार लाना एक अनवरत प्रक्रिया है। ऐसा ट्रैफिक जरूरतों, अखिल भारतीय आधार पर ऐसे निर्माण कार्यों की प्राथमिकता और धन की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए किया जाता है।

दिल्ली में केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा योजना की नई डिस्पेंसरियां खोलना

2685. **श्री बनवारी लाल बेरवा :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में वर्ष 1986 के अन्त तक केन्द्रीय स्वास्थ्य योजना की कितनी डिस्पेंसरियां खोलने का विचार है;

(ख) क्या यह सच है कि सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान जो डिस्पेंसरियां खोलने का निर्णय किया था वे आज तक नहीं खोली गई हैं और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) उन स्थानों के नाम क्या हैं जहां डिस्पेंसरियां खोलने का निर्णय किया है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री० एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) पिछले तीन वर्षों में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना, दिल्ली में छः एलोपैथिक औषधालय मंजूर किए गए हैं मयूर विहार, दक्षिण पुरी, और विवेक विहार स्थित तीन औषधालयों ने पहले ही काम करना शुरू कर दिया है। पश्चिम पुरी स्थित औषधालय मार्च, 86 के अन्त तक कार्य करना आरम्भ कर देगा। शेष दो औषधालय जिन्हें शालीमार बाग तथा किंगस्वे कैम्प में खोले जाने का प्रस्ताव था, आवास की अनुपलब्धता के कारण नहीं खोले जा सके और उपयुक्त स्थान मिलते ही इन्हें खोल दिया जायेगा।

1986 के दौरान परिवार नियोजन पर व्यय

2686. **श्री बनवारी लाल बेरवा** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1986-87 के दौरान परिवार नियोजन कार्यक्रमों पर कितना धन व्यय किए जाने की संभावना है और उसके परिणामस्वरूप प्राप्त किए जाने वाले लक्ष्यों का राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या यह सच है कि निर्धन लोग इसके लाभ समझने लगे हैं और क्या 1986 के दौरान इस कार्यक्रम को लोकप्रिय बनाने के लिए सरकार का विचार परिवार नियोजम के तरीके प्रयोग करने वाले व्यक्तियों को अधिक सुविधाएं देने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) परिवार कल्याण कार्यक्रम के लिए 1986-87 के दौरान 530 करोड़ रु० के परिव्यय की व्यवस्था की जा रही है। 1986-87 के लिए राज्यवार लक्ष्यों को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

(ख) यह कार्यक्रम अधिक लोक प्रिय होता जा रहा है। लोगों को उनके घरों के यथासंभव निकट सेवाएं तथा सामिग्री उपलब्ध करने के लिए इसका और विस्तार किया जायेगा।

[अनुवाद]

रेल कर्मचारियों को औद्योगिक विवाद अधिनियम के प्रवर्तन से छूट देना

2687. **डा० सुधीर राय** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल कर्मचारियों को औद्योगिक विवाद अधिनियम के प्रवर्तन से छूट देने का सरकार का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय पुस्तक न्यास द्वारा पुस्तकों का भंडार

2688. **श्री डी० पी० यादव :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय पुस्तक न्यास के पास 31 मार्च, 1985 को कुल कितनी पुस्तकों का भंडार था;

(ख) उनका कुल मूल्य कितना है; और

(ग) उक्त तारीख को भंडार में पांच वर्षों से अधिक पुरानी बिना बिकी पुस्तकों की संख्या कितनी थी ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) राष्ट्रीय पुस्तक न्यास के स्टाक में 31 मार्च, 1985 की स्थिति के अनुसार पुस्तकों की कुल संख्या 34,40,000 थी।

(ख) 31 मार्च, 1985 की स्थिति के अनुसार इन पुस्तकों का कुल मूल्य 74,35,000/- रु० था।

(ग) 31 मार्च, 1985 की स्थिति के अनुसार बिना बिकी शेष कुल पुस्तकों की संख्या 6,20,000 थी।

कम्प्यूटरों द्वारा रेलवे आरक्षण की व्यवस्था पर व्यय

2689. **श्री राजकुमार राय :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि फरवरी, 1986 तक यात्रियों के लिए स्थानों के आरक्षण तथा माल की बुकिंग के लिए कम्प्यूटरों की व्यवस्था करने पर कितनी राशि खर्च की गई ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : फरवरी, 1986 माह के लिए लेखों को अंतिम रूप देने के बाद ही यात्री आरक्षण और माल गाड़ी परिचालन सूचना प्रणाली के संगणकीकरण पर फरवरी 1986 तक किया गया वास्तविक खर्च मालूम हो पायेगा। तथापि, इन योजनाओं पर फरवरी, 1986 तक किये गये संभावित खर्च का अनुमान क्रमशः 4.0 करोड़ रुपये और 1.29 करोड़ रुपये के आसपास लगाया गया है।

जयपुर के निकट रेल गाड़ियों की भिड़न्त

1690. **श्री एम० रघुमा रेड्डी :**
श्री मानिक रेड्डी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 17 फरवरी, 1986 को जयपुर के निकट धिकारिया-का-बोरी स्टेशन पर एक शटल रेलगाड़ी के दूसरी यात्री गाड़ी से टकरा जाने से 10 से अधिक व्यक्ति घायल हो गये थे;

(ख) यदि हां, तो क्या इस बीच कोई जाँच की गई है ?

(ग) यदि हां, तो सरकार ने उत्तरदायी पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की है; और

(घ) क्या घायल व्यक्तियों को कोई मुआवजा दिया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) पांच यात्रियों को मामूली चोटें आयी थीं और शेष को बहुत ही साधारण चोटें आयी थीं ।

(ख) जी हां ।

(ग) इस दुर्घटना के लिए मुख्यत: जिम्मेदार पाये गये सहायक स्टेशन मास्टर और दो कांटेवालों को निलम्बित किया जा चुका है । 233 अप फस्ट पैसेंजर के ड्राइवर को गौण रूप से जिम्मेदार ठहराया गया है । इनके विरुद्ध भारी दण्ड देने की कार्रवाई शुरू की जा चुकी है ।

(घ) मामूली रूप से घायल हुए पांच यात्रियों में से प्रत्येक यात्री को 250/-रुपये की अनुग्रह राशि का भुगतान किया गया था ।

सूरत-भड़ौच-बड़ौदा-अहमदाबाद सैक्शनों पर ई. एम. यू. उपनगरीय रेलगाड़ियां

2691. **श्री हरुभाई मेहता** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार से कोई सुझाव प्राप्त हुआ है कि सूरत-भड़ौच, भड़ौच-बड़ौदा और बड़ौदा-अहमदाबाद सेक्शनों पर ई. एम. यू. उपनगरीय रेलगाड़ियां चलाने की योजना बनाई जानी चाहिए;

(ख) क्या वर्ष 1984 में रेल अभिसमय समिति के गुजरात के दौरे के दौरान इस मामले पर विचार विमर्श किया गया था; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में क्या प्रगति हुई है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) कुछ क्षेत्रों से सुझाव प्राप्त हुए हैं ।

(ख) जी हां ।

(ग) निकट- भविष्य में उपरोक्त खंडों में उपनगरीय सेवाएं चलाना संभव नहीं हो पायेगा क्योंकि इसके लिए बहुत बड़ी संख्या में ई. एम. यू. रेकों और अन्य भारी इनपुट की आवश्यकता होगी ।

भावनगर-तारापुर रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलना और मगडल्ला और हाजिरा पत्तनों (सूरत) के लिये रेल सम्पर्क

2692. **श्री हरुभाई मेहता** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार ने भावनगर तारापुर रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने संबंधी प्रस्ताव को स्वीकृति के लिए केन्द्रीय सरकार से निवेदन किया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्तावित प्रस्ताव पर केन्द्रीय सरकार का क्या रुख है;

(ग) क्या सरकार को गुजरात सरकार से मगडल्ला और हाजिरा (सूरत) पत्तनों को रेल द्वारा जोड़ने के लिए भी अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) भावनगर और तारापुर के बीच कोई सीधी रेलवे लाइन नहीं है। अतः आमान परिवर्तन का प्रश्न नहीं उठता। तथापि राज्य सरकार भावनगर और तारापुर के बीच बड़े आमान की एक सीधी लाइन (150 कि. मी.) बिछाने की मांग कर रही है।

(ख) संसाधनों की वर्तमान तंगी के कारण इस प्रस्ताव पर विचार करना सम्भव नहीं है।

(ग) और (घ) : गुजरात सरकार ने मगदल्ला पोर्ट और हाजिरा पोर्ट तक रेल सम्पर्क की व्यवस्था करने के प्रस्ताव पर विचार करने के लिये रेलवे से अनुरोध किया है। हाजिरा पोर्ट को जोड़ने के लिये हाजिरा पर कृबकी साइडिंग का विस्तार करने का सुझाव है। मगदल्ला को जोड़ने के लिये राज्य सरकार का प्रस्ताव है कि उधना से रेल सम्पर्क की व्यवस्था की जाय।

सिक्किम में केन्द्रीय विद्यालय

2693. **श्रीमती डी० के० भण्डारी** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिक्किम में कोई केन्द्रीय विद्यालय है;

(ख) यदि हां, तो वे कहां पर स्थित हैं;

(ग) क्या इन स्कूलों के अपने भवन हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) गंगटोक

(ग) और (घ) स्कूल का अपना भवन निर्माणाधीन है।

चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन का नवीकरण

2694. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजनावधि के दौरान चण्डीगढ़, रेलवे स्टेशन का नवीकरण करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) फिलहाल चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन का नवीकरण करने की कोई योजना नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

विभिन्न मार्गों पर दिल्ली परिवहन निगम की अधिक बसें चलाना

2695. **श्री चिरंजीलाल शर्मा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विभिन्न मार्गों पर चलने वाली दिल्ली परिवहन निगम की बसों की संख्या को देखते हुए पर्याप्त नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो विभिन्न मार्गों पर बसों की संख्या में वृद्धि करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) सुबह और शाम यातायात की भीड़ के समय सेवाओं में कुछ कमी महसूस की गयी है। इस स्थिति को दूर करने के लिए दिल्ली परिवहन निगम ने ऐसे क्षेत्रों में, जहां यह समस्या बहुत ज्यादा है, किलो मीटर स्कीम के तहत 100 निजी बसें लगाने का निर्णय लिया है। विभिन्न रूटों पर सेवा स्तर में सुधार लाने के लिए मौजुदा बेड़े को बढ़ाने और रूटिंग पद्धति को युक्तिपरक बनाने के उपाय भी किए जा रहे हैं।

राष्ट्रीय प्रयोक्ता परामर्शदात्री समितियां

2696. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय प्रयोक्ता परामर्शदाती समितियों और जोनल समितियों के गठन में बिलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ख) इन समितियों का गठन कब तक किया जाएगा ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) : 1.1.86 से 31.3.88 की अवधि के लिए क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समितियों का पहले ही गठन कर दिया गया है। 1.7.86 से 30.6.88 तक दो वर्ष की अवधि के लिए राष्ट्रीय रेल उपयोग-कर्त्ता परामर्श समिति का पुनर्गठन किया जा रहा है।

दिल्ली और अहमदाबाद में आई० एस० ओ० कन्टेनर डिपो

2697. **श्री रणजीत सिंह गायकवाड़** :
श्री हरूभाई मेहता : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग ने दिल्ली तथा अहमदाबाद प्रत्येक में दो आई० एस० ओ० कन्टेनर डिपो स्थापित करने का निर्णय लिया है;

(ख) क्या रेलवे अधिकारियों ने उक्त कन्टेनर डिपो के लिए अहमदाबाद के निकट थाल्तेज का चयन किया है,

(ग) क्या 31 जनवरी, 1984 को इस बारे में रेलवे अभिसमय समिति के साथ इस बारे में चर्चा हुई थी; और

(घ) यदि हां, तो इसका क्या निष्कर्ष निकला ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) दिल्ली (प्रगति मैदान) में एक अन्तर्देशीय कन्टेनर डिपो (आई सी डी) मार्च 1984 से ही कार्य रहा है। दूसरा डिपो तुगलकाबाद में स्थापित करने का प्रस्ताव है। अहमदाबाद में अन्तर्देशीय कन्टेनर डिपो की स्थापना करने के संबंध में अभी तक अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) इस प्रयोजन के लिए, अनन्तिम रूप से अहमदाबाद के निकट थालतेज पर एक स्थल को चुना गया था।

(ग) और (घ) अहमदाबाद में गुजरात सरकार के प्रतिनिधियों तथा रेल अभिसमय समिति के सदस्यों की बैठक 31.1.84 को हुई थी लेकिन राज्य सरकार से उक्त बैठक का कार्यवृत रेलवे बोर्ड को प्राप्त नहीं हुआ है।

केरल में वायुदूत सेवायें

2698. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने उनके मंत्रालय से राज्य में वायुदूत सेवायें आरम्भ करने का अनुरोध किया है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) अभी हाल में ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

सातवीं योजना में छोटे पत्तनों के विकास के लिए आबंटित धनराशि

2699. **श्री सोमनाथ रथ** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना में छोटे पतनों के विकास के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(ख) छोटे पत्तनों के विकास के लिए वित्तीय सहायता देने हेतु गुजरात सरकार द्वारा प्रस्तुत मांगों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) सातवीं योजना में समुद्री राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों को राज्य क्षेत्र के तहत लघु पत्तनों के विकास के लिए कुल 125.62 करोड़ रु० राशि आबंटित की गई है। लघुपत्तनों के विकास के लिए केन्द्रीय क्षेत्र में 20 करोड़ रु० का परिव्यय भी अनुमोदित किया गया है।

(ख) गुजरात सरकार ने केन्द्रीय क्षेत्र और राज्य क्षेत्र के अन्तर्गत पत्तन कार्य दल के उपदल को जो प्रस्ताव भेजे हैं, उनका ब्यौरा क्रमशः संलग्न विवरण एक और विकरण दो में दिया गया है।

(ग) सातवीं योजना में संसाधनों की कमी होने के कारण गुजरात राज्य सरकार को लघुपत्तनों और दीपघरों के विकास के लिए राज्य क्षेत्र में केवल 23.86 करोड़ रु० का परिव्यय अनुमोदित किया गया है। केन्द्रीय क्षेत्र के तहत चयन आधार पर विकास करने के लिए गुजरात राज्य में पत्तनों सहित लघु/मंझौले पत्तनों का निर्धारण करने के लिए पत्तन कार्यदल के अधीन एक उपदल का गठन किया गया है।

विवरण-एक

गुजरात राज्य सरकार द्वारा लघुपत्तनों के विकास के लिए केन्द्रीय क्षेत्र के तहत सातवीं योजना में भेजे गये प्रस्तावों का विवरण

पत्तन	राशि (लाख रु० में)
पिपराव पत्तन का विकास	2440
हजीरा पत्तन का विकास चुने हुए पत्तनों का आधुनिकीकरण	2212
(क) वेरावल	800
(ख) ओखा	520
(ग) बेदी	552
कुल	6524

विवरण-दो

गुजरात राज्य सरकार द्वारा राज्य क्षेत्र के तहत सातवीं योजना में लघुपत्तनों के विकास के लिए भेजे गये प्रस्ताव

	मद	राशि (लाख रु० में)
1	बेदी और नवलेखी पत्तनों पर गोदियों आदि का निर्माण	200.00
2	भावनगर, ओखा, नवलेखी, वेरावल, पोरबंदर और मांडवी पत्तनों पर पत्तन उपकरणों में वृद्धि करना।	100.00
3	महत्वपूर्ण पत्तनों पर परिवहन सुविधायें आदि	100.00
4	बेदी, भावनगर, बेदी, वेरावल नवलेखी ओखा आदि पत्तनों के लिए फ्लोटिंग क्राफ्ट	600.00
5	भावनगर, बेदी, वेरावल, नवलेखी, ओखा आदि पत्तनों पर भाण्डागार सुविधाएं	100.00
6	पिपवाव पत्तन के विकास, कार्यालय भवन के निर्माण जल-आपूर्ति आदि सहित विविध कार्य	1500.00
7	तटीय प्रबन्ध	50.00
8	हजीरा में नये पत्तनों के विकास सहित निर्माण और मरम्मत	500.00
9	गुजरात तट का सर्वेक्षण और जांच	200.00
10	एक ट्रेलिंग सक्शन ड्रेजर, स्मालग्रेन ड्रेजर की खरीद और भावनगर तथा ओखा अप्रोच नहर पर निकर्षण	600.00
11	विभिन्न पत्तनों पर स्थानीय नौचालन उपकरण	50.00
	कुल योग	4000.00

दिल्ली परिवहन निगम की बसों से दुर्घटनायें

2700. **श्री सोमनाथ रथ :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नवम्बर, 1985 से जनवरी, 1986 तक दिल्ली परिवहन निगम की बसों से कितनी दुर्घटनायें हुई;

(ख) इन दुर्घटनाओं में कितने व्यक्ति मारे गये और कितने घायल हुए; और

(ग) उन दुर्घटनाओं में पीड़ित व्यक्तियों को अब तक मुआवजे के रूप में कितनी धन-राशि दी गई है ?

जल भू-तल परिवहन में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना नीचे दी गई है—

माह	दुर्घटनाओं की संख्या	घायल व्यक्तियों की संख्या	मृत व्यक्तियों की संख्या
नवम्बर, 85	352	102	15
दिसम्बर 85	300	98	21
जनवरी, 86	370	112	14
..	1062	312	50

(ग) नवम्बर; 1985 से जनवरी, 1986 तक की अवधि में दिल्ली परिवहन निगम की बसों से जितनी दुर्घटनाएं हुई, उसमें से दिल्ली परिवहन निगम को मोटर दुर्घटना दावा अधिकरणों से सिर्फ 12 मामलों में ही समन प्राप्त हुए हैं। मोटर दुर्घटना दावा अधिकरणों ने इन मामलों में अभी अंतिरिम या अंतिम फैसला नहीं दिया है। इस प्रकार अभी मुआवजे के भुगतान की स्थिति नहीं आई है।

महिलाओं को पौष्टिक आहार और दवाईयां उपलब्ध करने की योजना

2701. **कुमारी पुष्पा देवी** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 20 सूत्रीय कार्यक्रम के पन्द्रहवें सूत्र के अन्तर्गत पिछड़े और पर्वतीय क्षेत्रों में गर्भवती महिलाओं और माताओं को पौष्टिक आहार तथा दवाइयां उपलब्ध करने हेतु कोई योजना आरम्भ की है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी०वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) 1975-76 में शुरू की गई समेकित बाल विकास सेवा योजना (आई० सी० डी० एस०) को नये 20 सूत्रीय कार्यक्रम के सूत्र 15 में शामिल किया गया है। इस योजना में 0–6 वर्ष तक की आयु के बच्चों तथा गर्भवती और दूध पिलाने वाली माताओं को निम्नलिखित समेकित सेवाएं प्रदान की जाती हैं : ..

1. पूरक पोषाहार
2. रोग प्रतिरोधन

3. स्वास्थ्य जांच

4. संदर्भ सेवाएं

5. पोषाहार ओर स्वास्थ्य (अनौपचारिक शिक्षा बच्चों को भी प्रदान की जाने लगी है)

योजना का उद्देश्य, आदिवासी क्षेत्रों, शहरी गन्दी बस्तियों, पिछड़े क्षेत्रों अकालग्रस्त क्षेत्रों और पोषाहार की कमी वाले ग्रामीण क्षेत्रों और अन्य ऐसे क्षेत्रों को लाभ पहुंचाना है जहां अधिकांशतया अनुसूचित जाति के लोग रहते हों। 1975-76 में 33 समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाएं शुरू की गई थीं और अब इस योजना का काफी विस्तार किया जा चुका है। राज्य क्षेत्रों में 129 परियोजनाओं के अतिरिक्त 1985-86 तक 1229 केन्द्रीय प्रायोजित बाल विकास सेवा परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं। समेकित बाल विकास सेवाएं प्रदान करने को मुख्य केन्द्र गांव में आंगनबाड़ी या वार्ड या गन्दी बस्तियां हैं जो समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं के अन्तर्गत आते हैं। स्वास्थ्य जांच और संदर्भ सेवाओं के भाग के रूप में मामूली दवाइयां लाभ-प्राप्तकर्ताओं को आंगनबाड़ी में ही प्रदान की जाती हैं। 31-12-1985 की स्थिति के अनुसार 998 केन्द्रीय प्रायोजित परियोजनाओं से प्राप्त रिपोर्टों केअनुसार 85, 619 आंगनबाड़ियों ने 55, 61, 430 बच्चों और 11, 20, 080 गर्भवती महिलाओं और दूध पिलाने वाली माताओं को पूरक पोषाहार प्रदान किया है।

केन्द्रीय सरकार द्वारा सड़क कार्यों के लिए धनराशि दी जाना

2702. **श्री डी० बी० पाटिल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार ने 1983-84, 1984-85 और अप्रैल 1985 से दिसम्बर, 1985 तक राज्य-वार और संघ शासित क्षेत्र-वार कितने सड़क कार्यों के लिये पूर्ण अथवा आंशिक रूप से वित्त पोषण किया;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इन कार्यों पर राज्य-वार और संघ शासित क्षेत्र-वार कितनी धनराशि व्यय की गई; और

(ग) क्या ऐसे सड़क कार्यों के लिये धनराशि देते समय अधिक वर्षा होने वाले और पर्वतीय क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाती है ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) अन्तर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के लिए ऋण सहायता के केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के तहत स्वीकृत निर्माण कार्यों के सम्बन्ध में अपेक्षित सूचना दर्शाने वाला विवरण एक संलग्न है।

(ख) उपर्युक्त निर्माण कार्यों के लिए राज्य सरकारों को निधियां एक मुश्त ढंग से आबंटित की जाती हैं और निर्माण कार्यवार नहीं। यह आबंटन कुल संसाधनों की उपलब्धता, चालू, संस्वीकृतियों की बकाया राशि और निर्माण कार्य पर खर्च पर निर्भर करता है। 1983-84 से 1985-86 तक राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों को जारी की गई राशि दर्शाने वाला विवरण दो संलग्न है।

(ग) जी नहीं।

केन्द्र सरकार द्वारा 1983-84, 1984-85 और अप्रैल, 1985 से दिसम्बर, 1985 के दौरान पूरी तरह से अथवा आंशिक रूप से वित्त पोषित सड़क निर्माण कार्यों की राज्यवार और संघशासित क्षेत्रवार संख्या दर्शाने वाला विवरण।

विवरण-एक

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1983-84	1984-85	अप्रैल से दिसंबर, 1985 तक
1.	आन्ध्र प्रदेश	1	2	....
2.	असम	3	....	....
3.	बिहार	....	1	1
4.	गुजरात	6	...	....
4.	हरियाणा	...	....	....
5.	हिमाचल प्रदेश	...	...	1
7	जम्मू और कश्मीर	....	...	....
8.	कर्नाटक	4	2	1
9.	केरल	....	...	....
10.	मध्य प्रदेश	3	....	....
11.	महाराष्ट्र	1	...	...
12.	मणिपुर	1	....	....
13.	मेघालय	...	...	....
14.	नागालैंड	1	...	....
15.	उड़ीसा	...	3	....
16.	पंजाब	....	...	...
17.	राजस्थान	1	3	...
18.	सिक्किम	1	....	....
19.	तमिलनाडु	14	...	....
20.	त्रिपुरा	....	....	....
21.	उत्तर प्रदेश	5	8	....
22.	पश्चिम बंगाल	1	...	...
23.	अन्डमान व निकोबार द्वीप समूह	...	...	....
24.	अरुणाचल प्रदेश	...	....	....
25.	चण्डीगढ़	...	....	...
26.	दिल्ली	....	....	....
27.	गोवा, दमण व द्वीप	....	....	....
28.	मिजोरम	...	....	....
29.	पाण्डिचेरी	....	....	....
	कुल	42	19	3

विवरण दो

राज्य/संघ शासित क्षेत्र को ई एण्ड आई कार्यक्रम के तहत जारी की गई निधियां दर्शाने वाला विवरण

(लाख रुपए)

क्रम संख्या	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	1983-84	1984-85	1985-86 (निर्धारित राशि)
1.	आन्ध्र प्रदेश	30.00	56.50	135.00
2.	असम	38.00	15.00	40.00
3.	बिहार	4.24	30.00	5.00
4.	गुजरात	18.75	30.00	35.00
5.	हरियाणा	15.00	20.00	....
6.	हिमाचल प्रदेश	30.00	30.00	25.00
7.	जम्मू और कश्मीर	40.00	25.00	45.00
8.	कर्नाटक	28.00	49.54	130.00
9.	केरल	...	19.50	....
10.	मध्य प्रदेश	18.00	15.00	60.00
11.	महाराष्ट्र	10.00	20.00	...
12.	मणिपुर	5.00	5.50	2.00
13.	मेघालय	..	2.00	....
14.	नागालैंड	4.00	10.00	4.00
15.	उड़ीसा	9.32	50.00	100.00
16.	पंजाब	50.40	80.00	14.00
17.	राजस्थान	120:42	80.00	50.00
18.	तमिलनाडु	18.00	40.50	40.00
19.	उत्तर प्रदेश	60.00	123.96	65.00
20.	पश्चिम बंगाल	50.30	30.00	90.00
21.	गोआ, दमन व दीव	14.865	0.10	10.00
22.	मिजोरम	15.135	8.86	20.00
23.	सिक्किम	10.24	7.50	....
	कुल :	571.67	748.96	870.00

राष्ट्रीय पुस्तक न्यास द्वारा प्रकाशित पुस्तकें

2703. डा० फूल रेणु गुहा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राष्ट्रीय पुस्तक न्यास द्वारा वर्ष 1983-1984 और 1985 में बच्चों की कितनी पुस्तकें प्रकाशित की गयीं उनके नाम क्या हैं ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मूल पुतस्कों, अनुवादों, संशोधित संस्करणों तथा पुनः मुद्रित पुतस्कों सहित बच्चों की 77,73 तथा 160 पुस्तकें राष्ट्रीय पुस्तक न्यास द्वारा क्रमशः वर्ष 1982-83, 1983-84 तथा 1984-85 में प्रकाशित की गई थी। इन पुस्तकों के नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

क्र० सं० शीर्षक (अंग्रेजी)

1. दि पूल इन दि जंगल
2. तितली दि बटरफ्लाई
3. दि लिटलिस्ट वेभ
4. एडव आफ विन्डलाइफ बारडेन
5. ए टॉल आफ ट्रबल
6. गौतम बुद्ध
7. स्टोरीज फ्राम बापूस लाइफ
8. दि रेनबो
9. दि समर ट्रि कोनटेस्ट
10. क्रिकेट
11. दि डे दि रीवर स्पोक
12. दि कोस्मिक गिफट
13. टेल्स फार ऑल टाइम्स
14. बिल्डउड नोट्स
15. इंडियास यंग हिरोज
16. दि वाइज एण्ड दि बिली
17. फेस्टिवल आफ इंडिया
18. दि बेस्ट थरटीन

असमी

19. दि ब्रोकन विंग्स एण्ड अदर एशियन टेल्स

20. गौतम बुद्ध
21. क्रिकेट
22. मेडम राइड्स दि बस

बंगाली

23. इन्वेंशन्स दायट चेंज्ड दि वार्ल्ड–II
24. स्टोरीज आफ वाल्वर
25. आवर नेवी
26. वाचिंग बर्ड्स
27. क्रिकेट
28. आवर एयर फोर्स
29. आवर यूजफुल प्लांट्स

गुजराती

30. रोमन्स आफ पोस्टेज स्टाम्प्स
31. आई लाइक वि वाल्ड

हिन्दी

32. दि पूल इन दि जंगल
33. स्टोरीज आफ वाल्वर
34. तितली दि बटरफलाई
35. रोहन्ता एण्ड नन्दरिया
36. बुक्स फॉर इवर
37. दि ब्राकेन विंग्स एण्ड अदर एशियन टेल्स
38. अडवेंचर आफ विल्ड लाइफ्स बारडेन
39. अ टॉल आफ ट्रावल
40. गौतम बुद्ध

हिन्दी

41. स्टोरीज फ्राम बापूस लाइफ
42. दि रेनबो
43. दि समर ट्रि कोनेटेस्ट
44. एज दे सो इंडिया

45. क्रिकेट
46. महाभरत
47. हॉकी इन इंडिया
48. इंडियास यांग हिरोज
49. वाइज दि दि विली
50. फिस्टिवल आफ इंडिया

कन्नड़

51. आई लाइक दि वर्ल्ड
52. अमर ज्योति
53. दि वांडरफुल वर्ल्ड आफ बुक्स (मराठी)
54. आई लाइक दि वर्ल्ड
55. आवर आर्मी
56. ईदगाह
57. आवर यूजफुल प्लांट्स

उड़ीया

58. रोमेन्स आफ पोस्टेज स्टाम्प्स
59. आवर एयरफोर्स
60. दि डे दि रीवर स्पोक (पंजाबी)
61. फिस्टिवल आफ ईद
62. आई लाइक दि वर्ल्ड (तमिल)

तेलगु

63. स्टोरीज आफ वाल्वर
64. दि ब्रोकन विंग्स
65. दि वांडरफुल वर्ल्ड आफ बुक्स
66. आई लाइक दि वर्ल्ड
67. आवर आर्मी
68. फिस्टिवल आफ ईद
69. आवर एयरफोर्स
70. प्रेम चन्द

71. महाभारत
72. टेल्स फार ऑल टाइम्स
73. आवर यूजफुल प्लांट्स
74. दि ब्रोकन विंग्स (उर्दू)
75. गौतम बुद्ध
76. आई लाइक दि वर्ल्ड
77. द डे दि रीवर स्पोक

नेहरू बाल पुस्तकालय के प्रकाशनों की सूची 1983-84
अंग्रेजी (ने० बा० पु०)

1. सम स्ट्रीट गेम्स आफ इण्डिया
2. हूज हू अट दि जू (आर० पी०)
3. दि कैट फमेली (आर० पी०)
4. स्टोरीज आफ लाइट एण्ड डिलाइट (आर० पी०)
5. बुक्स फार इवर (आर० पी०)
6. स्टोरी आफ आवर रेलवेज (आर० पी०)
7. वाचिंग बर्ड्स (आर० पी०)
8. हाऊ मुनिया फाउन्ड गोल्ड
9. कश्मीर (आर० पी०)
10. टेल्स फार ऑल टाइम्स (आर० पी०)

असमी (ने० बा० पु०)

11. दि रेनबो
12. आवर यूजफुल प्लांट्स

बंगाली (ने० बा० पु०)

13. छोटोदर बंगला नाटक
14. वन्स अपोन अ टाइम-ii (आर० पी०)
15. वन्स अपोन अ टाइम-i (आर० पी०)
16. दि रेनबो
17. कश्मीर (आर० पी०)
18. मेडम राइड्स दि बस

गुजराती (ने० बा० पु०)

19. हाउ फिल्म्स आर मेड
20. हूज हू अट दि जू
21. आवर यूजफुल प्लांट्स

हिन्दी (ने० बा० पु०)

22. सम स्ट्रीट गेम्स आफ इन्डिया
23. दि लिटलेस्ट वेभ
24. बुक्स फार इवर (आर० पी०)
25. स्टोरीज आफ लाइट एण्ड डिलाइट (आर० पी०)
26. हाउ मुनिया फाउन्ड गोल्ड
27. स्टोरीज फ्राम बापूस लाइफ (आर० पी०)
28. रोहन्ता और नंद्रिया (आर० पी०)
29. फेस्टीवल आफ ईद
30. अवर एयरफोर्स (आर० पी०)
31. महाभारत (आर० पी०)
32. वाइल्ड वुडनोट्स
33. टेल्स फार आल टाइम्स (आर० पी०)
34. दी बेस्ट थरटीन
35. ए कास्मिक गिफ्ट

मराठी (एन० बी० पी०)

36. द पूल इन दी जंगल
37. तिल्ली दी बटरफ्लाई
38. एडवेंचर ऑफ ए वाइल्ड लाइफ वारडेन
39. ए टेल ऑफ ट्रबल
40. गौतम बुद्ध
41. दी रेनबो
42. दी समर ट्री कांटेस्ट
43. प्रेम चन्द
44. दी वाईस एण्ड दी विसी

उड़ीसा (एन० बी० पी०)

45. हाऊ फिल्म्स आर मेड
46. दी स्टोरी आफ अवर रिवर्स-ii (आर० पी०)
47. दी वर्ल्ड आफ ट्रीज (आर० पी०)
48. हू इज हू एट दी जू (आर० पी०)
49. रोमान्स आफ पोस्टेज स्टेम्प्स (आर० पी०)
50. वन्स अपॉन ए टाइम-II (आर० पी०)
51. वन्स अपॉन ए टाइम-II (आर० पी०)
52. बुक्स फार एवर (आर० पी०)
53. स्टोरीज आफ लाइट एण्ड डिलाइट (आर० पी०)
54. दी ओलम्पिक्स एण्ड देयर हिरोज (आर० पी०)
55. रेनबो
56. एज दे सॉ इण्डिया (आर० पी०)
57. दी स्टोरी आफ अवर रिवर्स-I (आर० पी०)
58. प्रिंस आफ अयोध्या (आर० पी०)
59. इनवेस्टमेंट देट चेंजेस दी वर्ल्ड-I (आर० पी०)
60. इनवेंस्टमेंट देट चेंजेस दी वर्ल्ड-II (आर० पी०)
61. अवर यूजफुल प्लांट्स

तेलगु (एन० बी० पी०)

62. दी रेनबो
63. गौतम बुद्ध
64. दी जोरासंको हाऊस
65. सम इण्डियन सेंट्स
66. मेडम राइड्स दी बस

उर्दू (एन० बी०पी०)

67. तिल्ली दी बटरफ्लाई
68. दी समर ट्रीज कांटेस्ट
69. महाभारत

70. फेस्टीवल आफ ईद
61. अवर यूजफुल प्लांट्स
72. मेडम राइड्स दी बस
73. दी रेनबो

प्रकाशनों की सूची 1984-85
अंग्रेजी (एन० बी० टी०)

1. दी स्टोरी आफ ब्लड
2. दी स्टोरी आफ रिवर्स-II (आर० पी०)
3. सम स्ट्रीट गेम्स (आर० पी०)
4. मोरा (आर० पी०)
5. दी पूल इन दी जंगल (आर० पी०)
6. स्टोरीज आफ वेलर (आर० पी०)
7. तिल्ली दी बटरफ्लाई (आर० पी०)
8. ए ट्रीप टू हेवन (आर० पी०)
9. दी वर्ल्ड आफ ट्रीज (आर० पी०)
10. हू इज हू एट दी जू (आर० पी०)
11. रोहन्ता एण्ड नंद्रिया (आर० पी०)
12. अवर ट्रीज
13. दी लिटिलेस्ट वेव (आर० पी०)
14. रोमान्स आफ पोस्टेज स्टेम्प्स (आर० पी०)
15. बुक्स फार एवर (आर० पी०)
16. स्टोरीज आफ लाइट एण्ड डिलाइट (आर० पी०)
17. रेड काइट
18. दी ब्रोकन विंग्स एण्ड अदर एशियन टेल्स (आर० पी०)
19. दी स्टोरी आफ अवर रेल्वेज (आर० पी०)
20. स्टोरीज फ्रॉम बापूज लाइफ (आर० पी०)
21. ए स्टोरी अबाउट टी
22. ए टेल ऑफ ट्रबल (आर० पी०)
23. वार्किंग बर्ड्स (आर० पी०)

24. दी रेनबो (आर० पी०)
25. एज दे सॉ इण्डिया (आर० पी०)
26. दी स्टोरी ऑफ अवर रिवर्स-I (आर० पी०)
27. प्रिंस ऑफ अयोध्या (आर० पी०)
28. क्रिकेट (आर० पी०)
29. इनवेंनशन्स देट चेंज्ड दी वर्ल्ड-1 (आर० पी०)
30. इनवेंनशन्स देट चेंज्ड दी वर्ल्ड-II (आर० पी०)
31. बुलक-कार्ट्स एण्ड सेटलाइट्स
32. मेड मैंगों
33. फेस्टीवल ऑफ ईद (रेव० एड०)
34. अवर एयर फोर्स (आर० पी०)
35. दिवाली
36. टेल्स फॉर ऑल टाइम्स (आर० पी०)
37. दी स्टोरी ऑफ रेड क्रास (आर० पी०)
38. पोल्युशन
39. पोल्युशन (आर० पी०)
40. अवर यूजफुल प्लांट्स (आर० पी०)
41. इण्डियास यंग हीरोज (आर० पी०)
42. स्टोरी ऑफ स्वराज्य-ii (आर० पी०)
43. सोना स एडवेन्चर (आर० पी०)
44. दि बाईज एंड दि बिल्ली (आर० पी०)
45. स्टोरी आफ स्वराज -I (आर० पी०)
46. वी इन्डियन्स
47. वी इन्डियन्स (आर० पी०)

हिन्दी (एन० बी० पी०)

1. दि स्टोरी आफ अवर रीवर्स-I (आर० पी०)
2. दि स्टोरी आफ अवर रीवर्स-II (आर० पी०)
3. सम स्ट्रीट गेम्स आफ इन्डिया (आर० पी०)
4. मोरा (आर० पी०(
5. स्टोरीज आफ वेलर (आर० पी०)

6. ए ट्रिप टू हैवन (आर० पी०)
7. दि बर्ल्डस आफ ट्रीज (आर० पी०)
8. रोहान्ता एंड नंदरिया (आर० पी०)
9. अवर ट्रीज
10. दि लिट्टलेस्ट वेव (आर० पी०)
11. रोमान्स आफ पोस्टेज स्टेम्प्स (आर० पी०)
12. बुक्स फारएवर (आर० पी०)
13. बुक्स फारएवर (आर० पी०)
14. स्टोरीज आफ लाइट एंड डिलाईट (आर० पी०)
15. रैंड काईट
16. हमारा नाटक
17. हमारा नाटक (आर० पी०)
18. गौतम बुद्ध (आर० पी०)
19. गौतम बुद्ध (आर० पी०)
20. दि वन्डरफुल वर्ल्ड आफ बुक्स
21. वाचिन्ग बर्ड्स (आर० पी०)
22. स्टोरीज फ्राम बापूज लाईफ (आर० पी०)
23. दि रेनबो (आर० पी०)
24. एज दे सा इन्डिया (आर० पी०)
25. क्रिकेट (आर० पी०)
26. प्रिन्स आफ अयोध्या
27. इन्वेन्शन दैट चेन्जड दि वर्ल्ड-I (आर० पी०)
28. इन्वेन्शन दैट चेन्जड दि वर्ल्ड-II (आर० पी०)
29. बुल्लोक-कार्ट्स एंड सेटेलाइट्स
30. अवर आर्मी (आर० पी०)
31. रूपा दि एलीफेन्ट (आर० पी०)
32. मैड मैन्गो
33. अवर एयर फोर्स आर० पी०)
34. दिवाली
35. प्रेमचन्द (आर० पी०)
36. महाभारत (आर० पी०)

37. पांच कहानियां (आर० पी०)
38. ए कास्मिक गिफ्ट (आर० पी०)
39. वाईल्ड वुडनोट्स (आर० पी०)
40. हू इज हू एट दि जू (आर० पी०)
41. टेल्स फार आल टाइम्स (आर० पी०)
42. दि स्टोरी आफ (आर० पी०)
रैडक्रास
43. पल्यूशन
44. इन्डियाज यंग ही-रोज (आर० पी०)
45. इन्डियाज यंग ही-रोज (आर० पी०)
46. सोनान्स एडवेन्चर (आर० पी०)
47. स्टोरी आफ स्वराज्य -I (आर० पी०)
48. स्टोरी आफ़ स्वराज्य-II (आर० पी०)
49. वी इन्डियन्स
50. वी इन्डियन्स (आर० पी०)

असमिया (एन० बी० पी०)

1. दि पूल इन दि जंगल
2. टिल्ली दि बट्टरफ्लाई
3. दि लिट्टलेस्ट वेव
4. एडवेन्चर आफ ए वाईल्ड लाईफ वार्डन
5. ए टेल आफ ट्रबल
6. वाईल्ड वुडनोटस
7. दि वाइज एंड दि विली
8. वी इन्डियन्स

बंगला (एन० बी० पी०)

1. स्टोरीज आफ वेलर (आर० पी०)
2. दि लिट्टलेस्ट वेव
3. वन्स अपान ए टाइम-i (आर० पी०)
4. वन्स अपान ए टाईम-ii (आर० पी०)

5. ए टेल आफ ट्रबल
6. वाचिंग बर्ड्स
7. दि रेन बो (आर० पी०)
8. आई लाईक दि वर्ल्ड
9. दि स्टोरी आफ रैड क्रास
10. वी इन्डियन्स

मराठी (एन० बी० पी०)

1. एन्थोलाजी आफ चिल्ड्रन्स प्ले
2. वी इन्डियन्स

उड़िया (एन० बी० पी०)

1. दि लिट्टलेस्ट वेव
2. दि ब्रोकन विन्ग एंड अदर एशियन टेल्स
3. ए टेल आफ ट्रबल
4. गौतम बुद्ध
5. ईदगाह
6. वाइल्ड वुडनोटस
7. दि वाईज एंड दि विली
8. वी इन्डियन्स

पंजाबी (एन० बी० पी०)

1. प्रेमचन्द

तमिल (एन० बी० पी०)

1. सुब्रामणिया भारती

तेलगू (एन० बी० पी०)

1. मोरा (आर० पी०)
2. दि पूल इन दि जंगल
3. स्टोरीज आफ वेलर (आर० पी०)
4. टिल्ली दि बट्टरफलाई

5. दि वर्ल्ड आफ ट्रीज (आर० पी०)
6. दि लिट्टलेस्ट वेव
7. वन्स अपान ए टाईम-ii (आर० पी०)
8. दि ब्रोकन विन्ग एंड अदर एशियन टेल्स (आर० पी०)
9. ए टेल आफ ट्रबल
10. गौतम बुद्ध (आर० पी०)
11. दि रेनबो (आर० पी०)
12. आई लाईक दि वर्ल्ड (आर० पी०)
13. बारा पानी (आर० पी०)
14. दि डे दि रीवर स्पोक (आर० पी०)
15. रूपा दि एलीफेन्ट (आर० पी०)
16. वाईल्ड बुडनोटस
17. टेल्स फार आल टाईम्स (आर० पी०)
18. अवर यूजफुल प्लान्टस
19. दि वाईज एंड दि विली
20. मैडम राईड्स दि बस (आर० पी०)
21. वी इन्डियन्स

उर्दू (एन० बी० पी०)

1. सम स्ट्रीट गेम्स आफ इण्डिया
2. दि पूल इन दि जंगल
3. बुक्स फार एवर (आर० पी०)
4. एडवेन्चर आफ ए वाईल्ड लाईफ वार्डन
5. ए टेल आफ ट्रबल
6. दि वन्डरफुल वर्ल्ड आफ बुक्स
7. दि कास्मिक गिफ्ट
8. ईदगाह (आर० पी०)
9. वाईल्ड वुडनोटस
10. इन्डियाज यंग ही-रोज
11. सम इन्डियन सेन्टस (आर० पी०)
12. दि वाईज एंड दि विली

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान केरल में रेलवे का विकास

2704. **श्री टी० बशीर :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान रेलवे के विस्तार और विकास के लिये क्या प्रस्ताव स्वीकार किये गये हैं, और

(ख) इनमें से कौन से प्रस्ताव वर्ष 1986-87 और 1987-88 में क्रियान्वित किये जायेंगे ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) शेरुवण्णूर-अल्वाय खण्ड पर 18 कि० मी० लम्बी दोहरी लाइन 1985-86 अर्थात् सातवीं योजना के पहले वर्ष में बिछा दी गयी है।

संसाधनों के आवंटन के अनुसार एर्णाकुल्लम और अल्लेप्पी के बीच बड़े आमान की नयी लाइन का निर्माण और कायनकुलम तक उसका विस्तार 1986-87, 1987-88 और सातवीं योजना में किया जायेगा।

चेंगन्नूर से कायनकुलम और तिरुवनन्तपुरम, सैंट्रल के बीच बड़ी लाइन के दोहरीकरण के लिए इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण किया जा रहा है। रिपोर्ट प्राप्त होने पर आगे की कार्रवाई की जायेगी बशर्ते संसाधन उपलब्ध हों और वित्तीय दृष्टि से अर्थक्षम हो।

एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइन्स और वायुदूत की वृद्धि दर

2705. **श्री कमला प्रसाद सिंह :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985 के दौरान एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइन्स और वायुदूत से कितने यात्रियों ने यात्रा की तथा पिछले वर्ष की अपेक्षा वृद्धि दर कितनी थी तथा राष्ट्रीय और विदेशी दोनों किस्म के पर्यटकों के यातायात को आगे और बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ख) वर्ष 1985 में विमान दुर्घटनाओं में कितने यात्रियों की मृत्यु हुई और 1984 में मृत यात्रियों की तुलना में वह कितनी थीं और विमान यात्रा सुरक्षित और आरामदायक बनाने के लिये क्या कदम उठाए गए हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) वर्ष 1984-85 के दौरान एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइन्स और वायुदूत द्वारा वाहित यात्रियों की संख्या और पिछले वर्ष की तुलना में इसके प्रतिशत में घट-बढ़ निम्न प्रकार थी :—

	एयर इंडिया	इंडियन एयरलाइन्स	वायुदूत
1984-85 के दौरान वाहित यात्रियों की संख्या	1810021	8509178	163331
पिछले वर्ष की तुलना में इसके प्रतिशत में घट-बढ़	–1·8%	+10·9%	56·6%

एयरलाइनें प्रचार अभियानों और प्रोत्साहक किराये लागू करके तथा रियायती पर्यटक पैकेज इत्यादि के द्वारा अधिक से अधिक अंतर्देशीय और अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों को आकर्षित करने का प्रयास करती रहती है। यातायात की संभावित वृद्धि के आधार पर समय-समय पर अतिरिक्त विमान क्षमता प्राप्त करने के प्रयास भी किए जाते हैं।

(ख) वर्ष 1984 के दौरान एयर इण्डिया, इण्डियन एयरलाइन्स और वायुदूत की उड़ानों में कोई घातक विमान दुर्घटना नहीं हुई। वर्ष 1985 के दौरान, एयर इण्डिया का बोइंग-747 विमान 23 जून, 1985 को आयरलैंड के निकट दुर्घटनाग्रस्त हो गया जिसके परिणामस्वरूप विमान पर सवार सभी 329 यात्री मारे गये।

तीनों एयरलाइनें विमानों के रख-रखाव, हवाई अड्डों पर सुरक्षा के उपायों और विमान तथा यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने पर अत्यधिक ध्यान देती है। एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स ने यात्रियों को अधिक से अधिक आराम प्रदान करने की दृष्टि से आधुनिकतम प्रौद्योगिकी वाले विशालकाय विमान लेने के लिए कदम उठाए हैं।

दिल्ली परिवहन निगम के कार्य पालन की जांच के लिए समिति

2706. **श्री सुभाष यादव :** क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में परिवहन निगम, जहां पर भारी गड़बड़ व्याप्त है, के कार्यपालन की जांच के लिए एक उच्च स्तरीय समिति का गठन करने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ग) यदि हां, तो इसका गठन कब तक किए जाने का प्रस्ताव है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मन्त्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

जवाहरलाल इन्सटीट्यूट ऑफ पोस्टग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एण्ड रिसर्च, पांडिचेरी में अध्यापकों के रिक्त पद

2707. **श्री पी० षण्मुखम :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जवाहरलाल इंस्टीट्यूट ऑफ पोस्टग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एण्ड रिसर्च पांडिचेरी के अध्यापकों के अनेक पद रिक्त पड़े हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो रिक्त पदों का ब्यौरा क्या है और वे कब से रिक्त हैं;

(ग) क्या भारतीय चिकित्सा परिषद् ने इस आधार पर जवाहरलाल इन्सटीट्यूट ऑफ पोस्टग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एण्ड रिसर्च की मान्यता रद्द करने के कोई निर्देश दिए हैं; और

(घ) रिक्त पदों को शीघ्र भरने के लिए सरकार क्या कार्यवाही की गई है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जवाहरलाल स्नातकोत्तर चिकित्सा शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, पांडिचेरी में 47 चिकित्सीय (समूह "क" पद) और 13 गैर-चिकित्सीय (समूह "क" और "ख" पद) पद खाली पड़े हुए हैं। जिस-जिस तारीख में ये पद खाली पड़े हैं उसको दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) इन पदों के लिए चयन संघ लोक सेवा आयोग और विभागीय प्रोन्नति समिति के माध्यम से जो कि भर्ती की निर्धारित विधियां हैं, उच्च प्राथमिकता के आधार पर किया जा रहा है।

विवरण

क्रम संख्या	पद का नाम	पदों की संख्या	जिस तारीख से रिक्त पड़े हैं ।	पदों को भरने के लिए की गयी कार्यवाही
1	2	3	4	5
	चिकित्सीय पद			
1.	प्रोफेसर फारेंसिक मेडिसिन	1	02.08.85	
2.	एसोसिएट प्रोफेसर, सवेदनाहरण विज्ञान	1	01.07.85	
3.	एसोसिएट प्रोफेसर, जीव रसायन विज्ञान	1	01.08.85	
4.	एसोसिएट प्रोफेसर, काय चिकित्सा	1	02.08.85	
5.	एसोसिएट प्रोफेसर, भेषजगुण विज्ञान	1	02.08.85	ये नये सृजित पद हैं। इन पदों को भरने के लिए भर्ती सम्बन्धी कार्यवाही की जा रही है।
6.	एसोसिएट प्रोफेसर, क्षय रोग और वक्ष रोग	1	02.08.85	
7.	एसोसिएट प्रोफेसर, कर्णनासाकण्ठ विज्ञान	1	02.08.85	
8.	एसोसिएट प्रोफेसर, फारेंसिक मेडिसिन	1	02.08.85	
9.	एसोसिएट प्रोफेसर, पुनर्वास	1	01.07.85	
10.	सहायक प्रोफेसर, सवेदनाहरण विज्ञान	1	02.08.85	
11.	सहायक प्रोफेसर, काय चिकित्सा	2	02.08.85	
12.	सहायक प्रोफेसर, नेत्र विज्ञान	1	01.07.85	
13.	सहायक प्रोफेसर, रेडियोथैरापी	1	02.08.85	
14.	सहायक प्रोफेसर, रेडियोलाजी	1	01.07.85	
15.	सहायक प्रोफेसर, शल्य चिकित्सा	1	02.08.85	
16.	सहायक प्रोफेसर, क्षय रोग और वक्ष रोग	1	02.08.85	

1	2	3	4	5
17.	डीन	1	01.07.85	डीन के कार्य की जवाहरलाल स्नातकोत्तर चिकित्सा शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान का चिकित्सा अधीक्षक देख रहा है ।
18.	प्रोफेसर, प्रसूति एवं स्त्री रोग विज्ञान	1	01.03.85	विभागीय प्रोन्नति समिति की सिफारिशें प्राप्त करने के लिए पहले ही प्रस्ताव भेज दिया गया है ।
19.	प्रोफेसर, क्षय रोग और वक्ष रोग	1	07.11.85	संघ लोक सेवा आयोग को मांग पत्र भेज दिया गया है । सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है ।
20.	सहायक प्रोफेसर, कार्य चिकित्सा	1	03.08.85	—तदैव—
21.	सहायक प्रोफेसर, प्रसूति एवं स्त्री रोग विज्ञान	1	13.09.85	—तदैव—
22.	सहायक प्रोफेसर, शल्य चिकित्सा	2	31.01.86	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा नामित दो उम्मीदवारों को इन पदों की ड्यूटी जॉइन करने के लिए कह दिया गया है ।
23.	सहायक प्रोफेसर, यूरोलॉजी	1	02.04.85	इस पद के लिए विज्ञापन पहले ही दे दिया गया है । सिफारिशों की प्रतिक्षा की जा रही है । एक उम्मीदवार की तदर्थ नियुक्ति के लिए नियुक्ति पत्र भेज दिया गया है ।
24.	सहायक प्रोफेसर, शरीर रचना विज्ञान	1	13.09.85	इस पद के लिए विज्ञापन पहले ही दे दिया गया है । सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है ।
25.	सहायक प्रोफेसर, सूक्ष्मजीव विज्ञान	1	13.09.85	—तदैव—
26.	सहायक प्रोफेसर, विकृति विज्ञान	2	11.06.85 13.09.85	—तदैव—

1	2	3	4	5
27.	चिकित्सा अधिकारी (जूनियर क्लास-1)	2	13.08.85 21.01.86	संघ लोक सेवा आयोग की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है।
28.	प्रोफेसर, काय चिकित्सा	1	22.10.81	यह रिक्त अनुकम्पा के आधार पर एक अधिकारी के अस्थायी स्थानान्तरण के कारण हुई है। यह रिक्ति केवल मई, 1984 में नियमित हुई। इस रिक्ति को प्रोन्नति द्वारा भरने के लिए उठाये गये कदम सम्पन्न नहीं हुए। यह पद मार्च, 1985 में सीधी भर्ती के लिए संदर्भित कर दिया गया। संघ लोक सेवा आयोग किसी भी उम्मीदवार को संस्तुत नहीं कर सका और उन्होंने अप्रैल, 1986 में और मांग पत्र भेजने की सलाह दी।
29.	प्रोफेसर, बाल चिकित्सा विज्ञान	1	15.08.78	पदों के सीधी भर्ती द्वारा भरने के लिए तीन बार किए गए प्रयास सफल नहीं हुए। यह पद प्रोन्नति द्वारा भरे जाने के लिए विभागीय प्रोन्नति समिति को संदर्भित किया गया था। विभागीय प्रोन्नति समिति की सिफारिशों पर कार्यवाही की जा रही है।
30.	प्रोफेसर, त्वचा और रति रोग	1	14.11.79	यह पद गोवा मेडिकल कालेज में प्रतिनियुक्ति पर एक अधिकारी के लिए रखा गया था। तथापि उसे सरकार द्वारा नहीं छोड़ा गया। इस पद को भरने के लिए मांग पत्र संघ लोक सेवा आयोग को भेज दिया गया है।

1	2	3	4	5
31.	प्रोफेसर, नेत्र विज्ञान	1	25.01.84	इस पद की पेशकश 1984 में एक उम्मीदवार को की गई थी। तथापि, उस उम्मीदवार ने इस पद पर जॉइन नहीं किया। संघ लोक सेवा आयोग द्वारा एक अन्य उम्मीदवार की सिफारिश की गई है। जिसके मामले में कार्यवाही की जा रही है।
32.	प्रोफेसर कार्डियालाजी	1	13.11.82	संघ लोक सेवा आयोग के माध्यम से एक उम्मीदवार को सीधी भर्ती द्वारा लिए जाने सम्बन्धी प्रयास सफल नहीं हुए हैं। आयोग ने 6 महीने के बाद और मांग पत्र भेजने की सलाह दी। इसी दौरान इस पद के कार्यभार को एसोसिएट प्रोफेसर, काय चिकित्सा द्वारा चलाने के लिए प्रयास किया गया है।
33.	प्रोफेसर, थोरेसिस सर्जरी	1	13.11.82	प्रोन्नति के आधार पर इस पद के लिए संस्तुत अधिकारी ने जाइन नहीं किया। इस पद को सीधी भर्ती द्वारा आने के लिए मांग पत्र आयोग को भेज दिया गया था। जो उम्मीदवार का चयन नहीं कर सका। अन्त पत्र मई० 1986 में भेजना है।
34.	हृदय रोग विज्ञान के एसोसिएट प्रोफेसर	1	26.05.76	इस पद को सीधी भर्ती द्वारा भरे जाने के लिए बार-बार किए गए प्रयास असफल रहे। इस पद को अब सहायक प्रोफेसर के स्तर पर भरे जाने का प्रस्ताव है जिसके लिए मांग-पत्र भेज दिया गया है।

1	2	3	4	5
35.	अन्तः स्त्राविकी के एसोसिएट प्रोफेसर	1	25.01.67	संघ लोक सेवा आयोग इस पद के लिए उपयुक्त उम्मीदवार का चयन करने में सफल नहीं हुआ। इसी बीच, संस्थान की सलाहकार एवं वित्त समिति ने इस पद को छोड़ने का प्रस्ताव किया है।
36.	मनोरोग विज्ञान के एसोसिएट प्रोफेसर	1	12.07.84	इस पद को सहायक प्रोफेसर के स्तर पर आपरेट करने का निर्णय किया गया है। इस पद के लिए पहले ही विज्ञापन दे दिया गया है।
38.	विकिरण विज्ञान के एसोसिएट प्रोफेसर	1	23.07.84	रिक्त पद को सहायक प्रोफेसर के स्तर पर भरे जाने का प्रस्ताव है। संघ लोक सेवा आयोग ने पहले ही साक्षात्कार कर लिये हैं।
38.	अन्तः स्त्राविकी के सहायक प्रोफेसर	1	22.04.78	बार-बार प्रयास किए जाने के बाद संघ लोक सेवा आयोग इस पद पर नियुक्ति के लिए उम्मीदवार की सिफारिश कर सका। प्रशासनिक औपचारिकताएं पूरी की जा रही है।
39.	विकिरण विज्ञान के सहायक प्रोफेसर	1	05.03.84	संघ लोक सेवा आयोग ने एक उम्मीदवार की सिफारिश की। उसने ड्यूटी-जौयन नहीं की और नियुक्ति को रद्द करना पड़ा। संघ लाक सेवा आयोग को नया मांग पत्र भेज दिया गया सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है।
40.	प्लास्टिक सर्जरी के सहायक प्रोफेसर	1	10.11.84	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा संस्तुत उम्मीदवार ने ड्यूटी जौयन नहीं की। संघ लोक सेवा आयोग द्वारा संस्तुत दूसरे उम्मीदवार को नियुक्ति पत्र भेज दिया गया है। उसके द्वारा ड्यूटी जौयन करने की प्रतीक्षा की जा रही है।

1	2	3	4	5
41.	तंत्रिका विज्ञान के सहायक प्रोफेसर	1	20.11.84	संघ लोक सेवा आयोग की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है ।
42.	टी० बी० और वक्ष रोग के सहायक प्रोफेसर	1	01.02.76	आयोग द्वारा संस्तुत एक उम्मीदवार ने ड्यूटी जौयन नहीं की । इस नियुक्ति को रद्द कर दिया गया । संघ लोक सेवा आयोग से अन्य उम्मीदवार की सिफारिश करने के लिए अनुरोध किया गया ।
43.	मुख्य चिकित्सा अधिकारी	1	13.11.82	पहले चुने गए एक अधिकारी ने ड्यूटी जौयन नहीं की । मुख्य चिकित्सा अधिकारी का चयन करने हेतु विभागीय प्रोन्नति समिति की बैठक बुलाने का प्रस्ताव संघ लोक सेवा आयोग को भेज दिया गया है । सिफारिशें अभी प्राप्त नहीं हुई हैं ।
	गैर चिकित्सा पद			
44.	जीवमिति के एसोसिएट प्रोफेसर	1	28.06.76	संघ लोक सेवा आयोग उम्मीदवार की सिफारिश करने में दो बार असफल रहा । भर्ती नियमों का संशोधन करने के बाद संघ लोक सेवा आयोग को मांग पत्र पुन: भेजा जा रहा है ।
45.	भेषज गुण विज्ञान के सहायक प्रोफेसर	1	14.11.79	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा नामित उम्मीदवार को नियुक्ति पत्र भेज दिया गया है । प्रशासनिक औपचारिकताएं पूरी हो जाने के बाद उसे ड्यूटी पर रिपोर्ट करने के लिए कहा जाएगा ।
46.	दन्त चिकित्सा के सहायक प्रोफेसर	1	02.08.85	नवजात-नव-सृजित पद संघ लोक सेवा आयोग को मांग पत्र भेजा जा रहा है ।

1	2	3	4	5
47.	वनस्पती विज्ञान के लेक्चरर	1	30.01.85	संघ लोक सेवा आयोग को मांग पत्र भेजा जा रहा है।
48.	जीव रसायन विज्ञान के लेक्चरर	1	18.05.82	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा सिफारिश किए गये उम्मीदवार ने ड्यूटी ज्वाइन नहीं की। संघ लोक सेवा आयोग द्वारा "आरक्षित" पेनल में से संस्तुत किया गया व्यक्ति अभी भारत से बाहर का है और उसके द्वारा ड्यूटी जांयन करने की उम्मीद नहीं है। संघ लोक सेवा आयोग को नया मांग पत्र भेज दिया जाएगा।
49.	सहायक जन स्वास्थ्य अभियन्ता	1	27.6 .75	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा इस पद को भरे जाने के लिए किए गये तीन से भी अधिक प्रयास व्यर्थ सिद्ध हुए। भर्ती को सुगम बनाने के लिए किस पद के भर्ती नियमों की समीक्षा की रही है।
50.	समाज विज्ञानी	1	15.5.79	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा एक उम्मीदवार की सिफारिश पहले ही की जा चुकी है। नियुक्ति पूर्व औपचारिकताएं पूरी की जा रही हैं।
51.	बाल रोग विज्ञानी	1	22.9.84	इस पद पर काम करने वाला व्यक्ति नियुक्ति पर गया हुआ है, जो 22.5.86 को समाप्त हो रही है। जिस विभाग में यह प्रतिनियुक्ति पर गया हुआ है, उससे कहा जा रहा है कि उसे वापस भेज दिया जाए।

1	2	3	4	5
52.	उप-निदेशक (प्रशासन)	1	15.3.84	इस पद का नियमित पदधारी प्रतिनियुक्ति पर है जो 15.8.86 को समाप्त हो रही है। उसे वापस भेजने के आदेश पहले ही जारी कर दिए गए हैं।
53.	कल्याण अधिकारी	1	9.2.85	यह पद श्रम मन्त्रालय के संवर्ग का पद है उन्हें बार-बार अनुरोध किया जा रहा है कि वे इस पद पर अधिकारी को नियुक्त करले।
54.	सहायक जीव रसायनज्ञ	1	14.5.85	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा उम्मीदवार की सिफारिश कर दी गई है और प्रशासनिक औपचारिकतायें पूरी हो जाने के बाद उसे ड्यूटी जोइन करने के लिए कहा जाएगा।
55.	वरिष्ठ अनुसंधान अधिकारी	1	13.10.85	एक अधिकारी का चयन कर लिया गया है और प्रशासनिक औपचारिकताएं पूरी करने के बाद उसे ड्यूटी जोइन करने के लिए कहा जाएगा।
56.	वरिष्ठ आहार विज्ञानी	1	31.3.83	इस पद के भर्ती नियमों को अन्तिम रूप दिया जा रहा है। इतने में इस पद को तदर्थ आधार पर भरे जाने का निर्णय किया गया है।

जवाहर लाल इन्सटीट्यूट आफ पोस्ट ग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एण्ड रिसर्च, पांडिचेरी का विस्तार तथा स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम शुरू करना

2708. **श्री पी० षण्मुख : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का विचार जवाहर लाल इंस्टीट्यूट आफ पोस्टग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एण्ड रिसर्च पांडिचेरी में स्नातकोत्तर कक्षाओं में उच्च विशेषज्ञ पाठ्क्रम शुरू करने का है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : जवाहर लाल स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान पांडिचेरी की सातवीं योजना में इस प्रकार का कोई प्रस्ताव शामिल नहीं है ।

जवाहर लाल इन्स्टीट्यूट आफ पोस्ट ग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशम एण्ड रिसर्च अस्पताल, पांडिचेरी की नई सुविधायें

2709. **श्री पी० षण्मुख** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जवाहर लाल इन्सटीट्यूट आफ पोस्ट ग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एण्ड रिसर्च अस्पताल, पांडिचेरी, में कोई भी नई सुविधायें प्रदान नहीं की गई हैं जबकि दिल्ली के केन्द्रीय अस्पतालों के लिए अनेक अत्याधुनिक उपकरण प्रदान किए गए हैं;

(ख) क्या यह सच है कि कोबाल्ट यूनिट आदि जैसे विद्यमान उपकरण भी उपचार के लिए उपयोगी नहीं रहे हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान जवाहर लाल इन्स्टीट्यूट आफ पोस्ट ग्रेजुएट मेडिकल एजुकेशन एंड रिसर्च अस्पताल को दिए गए आधुनिक उपकरणों, अत्याधुनिक मशीनों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) केन्द्रीय अस्पताल में दक्षिण में इस एक मात्र जरूरतमंद तथा बीमार रोगियों को बेहतर सेवाएं प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान शामिल किए गए उपकरणों का एक विवरण संलग्न है ।

(घ) आधुनिकतम उपकरण शामिल करने के लिए कदम उठाए गए हैं ताकि बेहतर सेवाएं प्रदान की जा सकें । यह प्रस्ताव किया गया है कि सातवीं योजना के 3.00 करोड़ रुपये के योजना-प्रावधानों में से अधिकांश भाग और गैर-योजना प्रावधान में से पर्याप्त राशि पुराने उपकरणों के बदलने और आधुनिकतम उपकरणों की खरीद के लिए रखी जाए ।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान जवाहरलाल स्नातकोत्तर संस्थान के अस्पताल में शामिल किए गए आधुनिक उपकरणों और मशीनों का विवरण

1. मेडिकल स्पेक्ट्रोमीटर
2. हाई स्पीड स्टरलाइजर
3. लो टेम्प डिफ्रीज
4. टिवन स्कोप 2 चैनल मानीटर
5. ओलिम्पस ब्रान्कोफाइवरस्कोप
6. वराइएबल स्पीड प्रोसेसर
7. ट्रेडमिल
8. वेबीकेयर सैर्वो कन्ट्रोल इनक्रुबेटर
9. प्लेटलेट एग्रीगेशन प्रोफाइलर
10. फ्रिजन रोटरी मिक्टोमे
11. कल्पोस्कोप
12. हार्ट लंग मशीन एक्सरीज
13. यूनिवर्सल सिल्ट लेंप
14. स्लिट लेंप माईक्रोस्कोप
15. इनफेंट वेंटीलेटर
16. वेडसाइड मानीटर डेफीब्रीलेटर
17. हेमोडिलाइजर
18. कोलोनोफाइवेर स्कोप
19. फ्लोरेसीन माइक्रोस्कोप
20. डिप्लोस्कोप
21. मांडुलेब सिस्टप
22. सिफेरिकल प्रोजेक्शन पेरामीटर
23. फन्डस कैमरा
24. बेबी बर्ड वेंटीलेटर
25. नान फेड ट्रिवन मानीटर
26. लाजिक वेंटीलेटर
27. वाल्यूम साइक्लिड वेंटीलेटर

28. मानीटर एण्ड डेफिब्रिलेटर रिकार्डर
29. 100 एम बैटरी/मिन्स आपरेटेड एक्सरे यूनिट
30. लेपरास्कोप एन्ड जी० आई इन्डोस्कोप
31. सेंट्रल स्टेशन मानीटर

मालाबार क्षेत्र (केरल) में रेल सुविधाओं का विकास

2710. **श्री वी० एस० विजयराघन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केरल का मालाबार क्षेत्र रेल सुविधाओं के मामले में अविकसित है;

(ख) क्या सरकार का ध्यान कभी इस क्षेत्र के यात्रियों की समस्याओं की ओर दिलाया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इस क्षेत्र में रेल सुविधाओं के विकास के लिए क्या ठोस योजना तैयार की जा रही है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (ग) एर्णाकुलम से अलेप्पी तक नयी रेल लइान के निर्माण और कायनकुलम तक उसका विस्तार करने का कार्य प्रगति पर है। शेरूबण्णूर-अल्वाय खण्ड पर इकहरी लाइन वाले मार्गों में दोहरी लाइन बिछाने का कार्य शुरू किया गया था और उसे हाल ही में यातायात के लिए खोल दिया गया है । संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार प्राथमिकता बार शुरू किये जाने वाले प्रस्तावों को पहचान करने के लिए कायनकुलम और तिरुवनन्तपुरम के बीच दोहरी लाइन बिछाने लिए भी सर्वेक्षण किया जा रहा है।

छात्रवृत्ति प्राप्त बच्चों के लिए रिहायशी स्कूलों का आबंटन

2711. **श्री महेन्द्र सिंह** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विभिन्न मान्यता प्राप्त रिहायशी स्कूलों में अध्ययन के लिए छात्रवृत्ति दिये जाने के बारे में लगातार दो बार परीक्षा के पश्चात चुने गए लगभग 12 वर्ष की आयु के बच्चों को नियम के तौर पर अपने मूल निवास से बाहर स्थानों पर स्थित स्कूलों में भेजा जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी कम आयु वाले बच्चों को अपने मूल निवास स्थानों से बाहर के स्थानों पर स्थित स्कूलों में भेजे जाने का क्या औचित्य है; और

(ग) क्या इस प्रकार बच्चों को बाहर भेजे जाने के विरुद्ध उनके अभिभावकों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं यदि हां, तो उन पर क्या निर्णय लिया गया है और क्या उनकी वास्तिविक कठिनाइयों पर समुचित रूप से विचार किया जायेगा ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) जी हां, । राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने के उद्देश्य से छात्रों को उनके अपने राज्यों से बाहर के स्कूलों में भेजा जाता है । यह अनुभव किया जाता है कि 11 से 12 वर्ष की प्रभावित होने वाली आयु में एक राज्य के छात्रों का दूसरे राज्य के छात्रों के साथ मिल जुलकर रहने से देश की समृद्धि सांस्कृतिक विरासत के साथ उनकी जानकारी को बढ़ावा मिलेगा, जो हालांकि विविध है, फिर भी इसमें एकता अन्तर्निहित है । इसके अलावा छात्रों को उनके राज्यों में इस योजना के अन्तर्गत अनुमोदित स्कूलों में अपेक्षित संख्या में स्थान उपलब्ध न होने के कारण भी उनके अपने राज्यों के बाहर के स्कूलों में भेजा जाता है।

(ग) जी, हां । अभिभावकों से कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं । मंत्रालय में प्रत्येक अनुरोध पर योग्यता के आधार पर विचार करता है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि वास्तविक मामलों में किसी प्रकार का कोई नुकसान न हो ।

महिलाओं की समस्याएं सुलझाने के लिए नया सैल

2712. **श्रीमती प्रभावती गुप्त** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महिलाओं की समस्याएं सुलझाने के लिए कोई नया सैल स्थापित किया गया है ;

(ख) इस सैल में कितने पुलिस अधिकारी हैं ;

(ग) इस सैल में इसके आरम्भ होने से अब तक कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(घ) इस सैल ने अब तक कितनी शिकायतों/समस्याओं को हल किया है ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी, हां । महिला सरकारी कर्मचारियों से प्राप्त शिकायतों पर कार्यवाही करने हेतु एक शिकायत सैल की स्थापना की गई है ।

(ख) इस सैल में किसी भी पुलिस अधिकारी की नियुक्ति नहीं की गई है ।

(ग) और (घ) शिकायत सैल की स्थापना हाल ही में 24 फरवरी, 1986 से की गई है । सैल में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं जिन पर कार्यवाही की जा रही है ।

पुरुषों के लिए परिवार नियोजन प्रतिवर्ती टीके का विकास

2713. **श्री श्रीबल्लभ पणिग्रही** : स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् के वैज्ञानिक पुरुषों के लिए परिवार नियोजन प्रतिवर्ती टीके का विकास करने में सफल हुए हैं,

(ख) यदि हां, तो क्या इस टीके के परीक्षण किये गये हैं, और

(ग) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद पुरुषों के लिए एंटी-एफ एस एच नामक एक रिवर्सेविल कोंट्रसेप्टिव वैक्सीन पर कार्य कर रही हैं। चूहों और बन्दरों पर किए गए प्रारंभिक परीक्षणों के अच्छे परिणाम निकले हैं। मानव पर इसके क्लीनिकल परीक्षण केवल तभी किए जा सकते हैं, यदि इस वैक्सीन में जानवरों के लिए प्रि. क्लीनिकल टोक्सीकोलोजिकल के स्पष्ट आंकड़े पाये जाएंगे।

परखनली शिशु और निःसन्तान दम्पत्तियों की प्रतीक्षा सूची

2714. **श्री आर० एम० भोये :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय डाक्टर परखनली शिशु परीक्षण में सफल रहे हैं और भारत का पहला परखनली शिशु बम्बई के के. ई. एम. अस्पताल में जन्म लेने जा रहा है,

(ख) क्या बहुत से निःसंतान दम्पत्ति परखनली शिशु प्राप्त करने के लिए अपनी बारी की प्रतीक्षा में हैं, और

(ग) यदि हां, तो महिलाओं को विभिन्न श्रेणियों में वर्गीकृत करने और आंकड़ों को व्यवस्थित करने संबंधी ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) यह बताया गया है कि इनविट्रों फर्टिलाइजेशन के प्रजनन और एम्ब्रियो ट्रांसफर के बारे में के० ई० एम० अस्पताल में किए गये अनुसंधान सफल रहे हैं। पहले परखनली शिशु के जुलाई-अगस्त, 1986 में जन्म लेने की आशा है। बांझ-दम्पत्तियों से ऐसे शिशु प्राप्त करने के लिए बहुत से अनुरोध प्राप्त हुए हैं। दम्पत्तियों को उनकी चिकित्सा उपयुक्तता के अनुसार वर्गीकृत करने की कार्यवाही की जा रही है।

बाल-मृत्यु के कारण लघु परिवार के मानवण्डों को स्वीकार न करना

2715. **श्रीमती माधुरी सिंह :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शिशु और बाल मृत्यु लघु परिवार के मानदण्डों को स्वीकार करने में बाधक है, और

(ख) यदि हां, तो स्थिति का विस्तृत विश्लेषण क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) सामान्यतया यह माना जाता है कि अन्य बातों के साथ-साथ छोटे परिवार के सिद्धान्त को अपनाये

जाने का शिशु और बाल मृत्यु के स्तर के साथ भी घनिष्ठ संबंध है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए जच्चा-बच्चा स्वास्थ्य परिचर्या को परिवार कल्याण कार्यक्रम का एक अभिन्न अंग बनाया गया है। सरकार ने व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम सहित अनेक योजनाएं शुरू की हैं जिनका उद्देश्य बच्चों को जीवित रहने की संभावनाओं को बढ़ाना है।

दिल्ली हवाई अड्डे पर पूर्वदत्त टैक्सी सेवा

2716. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली हवाई अड्डे पर एक पूर्वदत्त टैक्सी सेवा योजना आरम्भ की गई है; और

(ख) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

जल-भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) दिल्ली प्रशासन ने सूचना दी है कि दिल्ली में यहां की रिहायशी बस्तियों को विभिन्न औसत दूरी के आधार पर छह क्षेत्रों में विभाजित किया गया है और राज्य परिवहन प्राधिकरण, दिल्ली द्वारा टैक्सियों के लिए सामान्य रूप से मंजूर की गई दरों के आधार पर किराया औसत दूरी के आधार पर तय किया गया है जो प्रथम एक किलोमीटर के लिए 2 रु० 60 पैसे और उसके बाद प्रत्येक किलोमीटर के लिए दो रु० है।

2. उक्त छह क्षेत्रों की औसत दूरी में 8 से 40 कि. मी. तक का अन्तर है और उस दूरी के अनुरूप किराये 16 रु० 60 पैसों से लेकर 80 रु० 60 पैसे तक निर्धारित किए गए हैं।

3. दिल्ली हवाई अड्डे से चलने वाले यात्री को निर्धारित किराया पहले देना होगा। उसके बाद वह टैक्सी से अपने गंतव्य स्थान को जाएगा और अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच जाने के बाद टैक्सी चालक को उचित प्रपत्र भरकर देगा। यह किराया टैक्सी चालक को, हवाई अड्डे पर वापस लौट आने के बाद "प्री-पेड टैक्सी यूनिट" द्वारा अदा किया जाएगा।

भगवद्गीता का अनुवाद

2717. **श्री चित्त महाता :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भगवद्गीता का अनेक भाषाओं में अनुवाद हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन भाषाओं के नाम क्या हैं ?

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

(ख) दर्शनशास्त्र और धर्मविज्ञान की उत्कृष्ट कृति के रूप में इसके विश्व व्यापी, आकर्षण के साथ-साथ इसके उत्कृष्ट धर्मग्रन्थ संबंधी स्तर के कारण भगवद्गीता के वास्तव में शताब्दियों से अन्यत्र तथा भारत की सभी प्रमुख भाषाओं में अनेक अनुवाद किये गये हैं। भगवद्गीता से संबंधित

अधिकांश महत्वपूर्ण कार्यों में धर्मग्रन्थ से संबंधित सन्दर्भ सामग्री की प्रतिनिधिक ग्रन्थ सूचियां होती हैं।

[हिन्दी]

रेलों और स्टेशनों पर सस्ती दरों पर खाद्य वस्तुओं की बिक्री

2718. **डा० चन्द्रशेखर वर्मा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार रेल गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को सस्ती दरों पर खाद्य वस्तुएं उपलब्ध कराने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) मध्य रेलवे, उत्तर रेलवे और दक्षिण रेलवे आदि में लिम्का, कैम्पा जैसे साफ्ट ड्रिंक्स के बिक्री मूल्यों में अंतर होने के क्या कारण हैं और क्या सरकार का विचार यात्रियों को ये चीजें उचित दरों पर उपलब्ध कराने का है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) रेलों द्वारा गाड़ियों में और रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को बेचे जाने वाले खाद्य पदार्थों की निर्धारित दरें उचित हैं और वे अपनी वर्तमान लागतों पर आधारित होती हैं।

(ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

गैर-सरकारी एयरलाइन्स कम्पनियों को कार्य करने की अनुमति देना

2719. **डा० जी० विजयरामा राव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार गैर-सरकारी एयरलाइन्स कम्पनियों को कार्य करने की अनुमति देने का है जिससे कि प्रतियोगिता होने के कारण इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया अधिक कुशलता से काम करें; और

(ख) क्या एयर इंडिया का प्रति यात्री सीट और प्रति किलोग्राम सामान की तुलना में कर्मचारी अनुपात विश्व में सबसे अधिक है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) सरकार का देश में एयर टैक्सी सेवाएं आरम्भ करने का इरादा है। यह सेवा ऐसे विमान यात्रियों की जरूरत पूरी करेगी जिनके लिए समय की बचत और थोड़े-थोड़े समय के बाद चलने वाली हवाई सेवाएं अधिक महत्व रखती हैं। मोटे तौर पर एयर टैक्सियों से नई मांग उत्पन्न होगी और ये वायुदूत अथवा इंडियन एयरलाइन्स के पूर्वस्थापित बाजार से यातायात लेने के बजाय अतिरिक्त विमान यातायात पैदा करेंगी। एयर-टैक्सी सेवा को सभी मार्गों पर चलाये जाने की अनुमति दी जा सकती है अगर ये अनुसूचित सेवाओं का स्वरूप न ले और ये चार्टरित उड़ानों के आधार पर चलाई जाएं।

(ख) इंडियन एयरलाइन्स मूल रूप से यात्री वाहक एयरलाइन है और माल-ढुलाई इसकी प्रासंगिक सेवा है। अन्तर्राष्ट्रीय विमान यातायात संघ के वर्ष 1984 के प्रकाशन में उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर इंडियन एयरलाइन्स का प्रति यात्री कार्मिक अनुपात उच्चतम नहीं है।

रेल तथा सड़क द्वारा डीजल उपभोग की दर

2720. **श्री अजीत कुमार साहा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक में सामान के परिवहन पर सड़क तथा रेल द्वारा देश में कितने डीजल का उपयोग किया गया है, और इस उपयोग की तुलना में उत्पादन कितना हुआ; और

(ख) रेल तथा सड़क द्वारा प्रति टन किलोमीटर आधार पर (उदाहरण-तया प्रति 1000 टन कि०मी०) डीजल का उपभोग किस दर से किया जाता है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) माल परिवहन के लिए रेलवे तथा सड़क द्वारा देश में उपभोग किया गया उच्च गति डीजल तेल, ढोया गया माल तथा रेलवे और सड़क परिवहन द्वारा डीजल उपभोग की दर इस प्रकार है :—

विवरण

I. रेलें- माल परिवहन के लिए उपभोग किये गये उच्च गति डीजल तेल (मिश्रित के अनुपात सहित), सकल टन किलोमीटर और खपत की दर प्रति हजार सकल टन किलोमीटर से संबंधित आंकड़े 1984-85 तक उपलब्ध हैं। 1982-83 से 1984-85 की अवधि के आंकड़े नीचे की तालिका में दिये गये हैं।

		1982-83	1983-84	1984-85
(i)	उ०ग०डी० तेल की खपत किलोमीटर में	8.18 लाख	8.46 लाख	8.59 लाख
(ii)	वाहित सकल टन किलो मीटर, मिलियन में	226364	231322	240745
(iii)	उ०ग०डी० तेल के उपभोग की दर प्रति हजार सकल टन किलोमीटर	3.61 लीटर	3.66 लीटर	3.57 लीटर

II. **सड़क परिवहन**— सड़क परिवहन के लिए उच्च गति डीजल तेल की खपत के आंकड़े केवल 1983-84 तक उपलब्ध हैं, ये आंकड़े 1981-82 से 1983-84 की अवधि के लिए हैं। खपत की दरें नीचे दर्शायी गयी हैं।

		1981-82	1982-83	1983-84
(i)	सड़क परिवहन द्वारा उपभोग किया गया अनुमानित उच्च गति डीजल तेल (कृषि फुटकर व्यापार सहित)	10.21 मिलियन किलोलीटर	11.10 मिलियन किलोलीटर	11.79 मिलियन किलोलीटर
(ii)	1000 टन कि०मी० माल यातायात को ढोने के लिए खपत की अनुमानित दर	34.31 लीटर	34.31 लीटर	34.31 लीटर
(iii)	सड़क द्वारा कुल अनुमानित माल यातायात	163.8 बिलियन टन कि०मी०	179.2 बिलियन टन कि०मी०	193.1 बिलियन टन कि०मी०

प्रभावी तटीय नौवहन और अन्तर्देशीय जल मार्ग प्रणाली उपलब्ध कराने की योजना

2721. **डा० वी० एल० शैलेश :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार एक प्रभावी तटीय नौवहन और अन्तर्देशीय जल मार्ग प्रणाली उपलब्ध कराने के लिए एक योजना बना रही है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या राष्ट्र के जल मार्गों का सर्वेक्षण किया गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी प्रारम्भिक निष्कर्ष क्या है और उसके कब तक पूरा होने की संभावना है;

(ङ) क्या इलाहाबाद-हल्दिया जल मार्ग सेवा की आवश्यक आधारभूत सुविधाओं का नियोजन और निर्माण हो गया है और यदि हां, तो इसका मुख्य ढांचा क्या है; और

(च) इस सेवा के कब तक शुरू होने की संभावना है तथा इस जल मार्ग सेवा द्वारा माल की ढुलाई के लिए सभी श्रोतों का उपयोग करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं जिससे कि यह आर्थिक दृष्टि से सक्षम बन सके ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) (क) और (ख) अन्तर्देशीय जलमार्गों में समुद्रतटीय नौवहन और सीमित रूप में उपलब्ध गहराई के बारे में लागू होने वाले नियमों और विनियमों को ध्यान में रखते हुए तट के साथ-साथ समुद्र में और अन्तर्देशीय जलमार्गों दोनों में प्रचालन के लिए उचित जलयानों के लिए विशिष्टियां तैयार करने का प्रस्ताव है। नौवहन और परिवहन पर भारत-डच सहयोग के अन्तर्गत तकनीकी हस्तान्तरण के साथ तटीय एवं अन्तर्देशीय जलयानों के लिए एक आदर्श डिजायन-अध्यन करने के लिए नीदरलैंड सरकार की सहायता मांगी गई है। इस परियोजना के ब्यौरे को अन्तिम रूप दिया जाना बाकी है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय जल मार्गों के अतिरिक्त अन्य जलमार्गों के अन्तर्देशीय जलमार्गों और उन पर नौचालन का विकास केन्द्र द्वारा प्रवर्तित और राज्य योजना स्कीमों के अन्तर्गत सम्बन्धित राज्य सरकारों द्वारा किया जा रहा है। राष्ट्रीय जलमार्गों का विकास भारत सरकार से सम्बन्धित है। अब तक केवल गंगा-भागीरथी-हुगली नदी के कलकत्ता-हल्दिया प्रखंड के एक जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित किया गया है। किसी भी जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित करने से पहले उसके जलीय सर्वेक्षण और तकनीकी आर्थिक संभाव्यता अध्ययन पूर्वापेक्षित है। सुन्दरवन का जलीय–सर्वेक्षण और ब्रह्मपुत्र नदी का तकनीकी आर्थिक सम्भाव्यता कार्य पूरा किया जा चुका है। ब्रह्मपुत्र नदी का जलीय सर्वेक्षण जारी है। ऐसे ही अध्ययन और सर्वेक्षण अन्य जलमार्गों के भी किए जाएंगे जब उनके लिए भौतिक और वित्तीय संसाधन उपलब्ध हो जाएंगे।

(ङ) इलाहाबाद-हल्दिया जलमार्ग खंड को विकास के लिए तीन खंडों में विभक्त किया गया है। फरक्का-हल्दिया प्रखंड के विकास में अनुरक्षण कार्य-व्यवस्था, नौचालन में सहायता कार्य, चैनल मार्किंग और 4 स्थानों पर टर्मीनल सुविधाओं का गठन शामिल है। फरक्का-पटना खंड में अनुरक्षण कार्य, नौचालन में सहायता कार्य, चैनल मार्किंग और 4 स्थानों पर टर्मीनलों के गठन का प्रस्ताव रखा गया है। पटना-इलाहाबाद खंड में नीदरलैंड सरकार की सहायता से इस खंड पर नियमित नदी सेवाओं का पता लगाने के लिए भावी मापदण्ड मालूम करने के लिए एक पायलट प्रोजेक्ट कार्यान्वित की जा रही है।

(च) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम लि० फरक्का तक पहले में ही नदी सेवाएं प्रचालित कर रहा है। फरक्का नेवीगेशन लाक पूरा हो जाने पर ये सेवाएं फरक्का की ऊपरी धारा पटना तक बढ़ा दी जाएंगी नेवीगेशन लाक की शीघ्र भविष्य में ही पूरा होने की प्रत्याशा है। वर्षाकाल में ये सेवाएं इलाहाबाद तक आगे बढ़ाई जा सकती है। इलाहाबाद-पटना प्रखंड पर पायलट प्रोजेक्ट के अन्तर्गत प्रयोगात्मक आधार पर भी नदी सेवाएं आरम्भ की जाएंगी। केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम जो वाणिज्यिक आधार पर नदी सेवाओं का प्रचालन करेगा, वह सेवाओं की व्यवहार्यता बनाने के लिए अधिकतम यातायात की सुरक्षा के लिए सभी श्रोतों की तैयारी करने के लिए सभी प्रयत्न करेगा।

अनुसंधान बल द्वारा पता लगाई गई विभिन्न बीमारियों के टीके

2722. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में करोड़ों लोगों को भय-भीत करने वाली बीमारियों पर नियन्त्रण पाने के लिए बायो-प्रौद्योगिक के विकास के लिए कदम उठाये हैं; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे अनुसंधानों से कितने टीकों की खोज की गई है और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) जी, हां।

(ख) भारत सरकार के अधीन स्वायत्तशासी संगठनों, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् तथा वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद् की अनुसंधान प्रयोगशालाओं में तथा नेशनल बायोटेक्नालाजी बोर्ड की मदद से अनेक अनुसंधान दल कुष्ठ, मलेरिया, फाइलेरिया, क्षय रोग, अतिसार रोगों आदि जैसे रोगों के, जो हमारी जनता में अस्वस्थता और मृत्यु दर के मुख्य कारण हैं, कारगर, सुरक्षित और सस्ते टीके तैयार करने की दिशा में कार्य कर रहे हैं। लेकिन सन् 1990 से पहले इनमें से कोई भी टीका जनता के उपयोग के लिए उपलब्ध हो सकने की आशा नहीं है। इसका कारण यह है कि किसी भी नये टीके के क्लीनिकल परीक्षण करने होते हैं और बड़े पैमाने पर मानवों में उपयोग करने से पूर्व इसकी सुरक्षा और गुणकारिता के बारे में सांविधिक मंजूरिया प्राप्त करनी होती हैं।

टीशु कल्चर एन्टी-रैबीज वैक्सीन का उत्पादन करने के लिए वर्ष 1981 में विश्व स्वास्थ्य संगठन/यू० एन० डी० पी० के सहयोग से भारतीय पाश्च्यूर संस्थान, कुनूर में एक पायलट परियोजना शुरू की गई थी। इन वैक्सीनों का उत्पादन वेरोसेल टिशु कल्चर पर आधारित है। लघु प्रायोगिक बैच तैयार कर लिए गये हैं और इन पर अभी प्रयोगशालाओ में विभिन्न परीक्षण किए जाने हैं।

जापान सरकार के सहयोग से केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान, कसौली में जापानी एनसेफलाइटिस वैक्सीन का उत्पादन शुरू कर दिया गया है। इस वैक्सीन के उत्पादन की अधिष्ठापित क्षमता लगभग 20 लाख खुराकें प्रतिवर्ष होंगी। इन वैक्सीनों के पहले बैच इस वर्ष के अन्त तक उपलब्ध हो जाने की उम्मीद है।

क्या सानुर नामक वन्य रोग देश के दक्षिणी भागों में थोड़े से क्षेत्र में और अधिकतर कर्नाटक में फैला है। कर्नाटक सरकार ने फार्मलाईज्ड किल्ड टिशु कल्चर बैक्सीन का उत्पादन करने के लिए आवश्यक कार्यवाही शुरू कर दी है।

दि हेफकिन बायोफार्मास्युटिकल कारपोरेशन लिमिटेड, बम्बई ने स्वदेशी ओरल पोलियो वैक्सीन का एक बैच तैयार कर लिया है। इस वैक्सीन की थोड़ी सी मात्रा का कुछ महीनों के अन्दर-अन्दर फील्ड परीक्षण किया जाएगा।

शिक्षक प्रशिक्षण कार्यक्रमों में महिलाओं को प्राथमिकता

2723. **श्रीमती गीता मुखर्जी :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना दस्तावेज में बताया गया है कि "प्रशिक्षित महिला शिक्षकों की उपलब्धता में वृद्धि करने के लिए शिक्षक प्रशिक्षण कार्यक्रमों में महिलाओं को प्राथमिकता दी जाती रहेगी" (पृष्ठ 325, पैरा 14.32-- अंग्रेजी संस्करण);

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1983-84 से 1985-86 तक प्राथमिक और माध्यमिक शिक्षक प्रशिक्षण के प्रत्येक चरण में महिला प्रशिक्षणार्थियों की वर्ष वार तथा राज्यवार कुल संख्या कितनी थी; और

(ग) क्या राज्य सरकारों ने भी इस प्राथमिकता के बारे में अनुपालन किया है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी राज्य-वार आंकड़े क्या हैं ?

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

(ख) और (ग) राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों से वर्ष 1985 में प्राप्त सूचना के अनुसार, प्रारम्भिक स्तर पर शिक्षक प्रशिक्षण संस्थानों की संख्या 1184 और माध्यमिक स्तर पर 346 थी। इनमें से प्रत्येक संस्था में दाखिले से सम्बन्धित सूचना मंत्रालय द्वारा एकत्र नहीं की जाती है और इसलिए यह तत्काल उपलब्ध नहीं है।

रेलवे वर्कशाप, खड़गपुर में विद्युत इंजनों की ओवरहालिंग

2724. **श्री नारायण चौबे :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे वर्कशाप, खड़गपुर में पिछले दो वर्षों के दौरान, प्रतिवर्ष, कितने विद्युत इंजन ओवरहाल किये गये;

(ख) पीरियडिकल ओवरहालिंग का मासिक लक्ष्य क्या है; और

(ग) क्या इस सम्बन्ध में की जा रही प्रगति निर्धारित लक्ष्य के अनुरूप है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और इस बारे में क्या उपचारी कदम उठाये गये हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) पिछले दो वर्षों के दौरान खड़गपुर कारखाने द्वारा दुर्घटना में क्षतिग्रस्त दो बिजली रेल इंजनों की मरम्मत का काम तथा एक रेल इंजन का सम्पूर्ण आवधिक ओवर हाल किया गया है।

(ख) और (ग) : खड़गपुर कारखाने में बिजली रेल इंजनों के आवधिक ओवरहाल के काम को रेलवे बजट 1984-85 के अन्तर्गत कारखाना परियोजना में कारखाना आधुनिकीकरण चरण-ii के भाग के रूप में शामिल किया गया था।

बिजली रेल इंजनों के आवधिक ओवरहाल के लिये अभी फिलहाल कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है क्योंकि कार्य विकासात्मक चरण में है।

पहले चरण में एक रेल इंजन प्रति माह आवधिक ओवरहाल करने का लक्ष्य स्थापित करने के लिये रेल प्रशासन आवश्यक मशीन और संयंत्र की खरीद, अवसंरचनात्मक सुविधाओं के सृजन तथा कर्मचारियों आदि के प्रशिक्षण के लिये कारंवाई कर रही है।

अहमदपुर-कटवा, बर्दवान-कटवा सैक्शनों में चलने वाली गाड़ियों के असुविधाजनक समय

2725. **श्री गदाधर साहा :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व रेलवे में ए० के० (अहमदपुर-कटवा) बी० के० (बर्दवान-कटवा, छोटी लाइन) सैक्शनों पर चलने वाली गाड़ियों के समय कुछ माह पूर्व बदल दिये गये थे और छोटी

लाइन की गाड़ियों के दिन अथवा रात के वर्तमान समय यात्रियों के लिये असुविधा जनक हैं, जिससे रेलवे की आय पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन गाड़ियों का समय बदलने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) क्या अहमदपुर-कटवा लाइन पर चलने वाली गाड़ियों का अहमदपुर स्टेशन पर इस समय पूर्व रेलवे (बड़ी लाइन) की विश्व-भारती, दीनाजपुर फस्ट पैसेंजर आदि गाड़ियों के साथ कोई मेल नहीं है और कटवा (बड़ी लाइन) और बर्दवान-कटवा (छोटी लाइन) की गाड़ियों का बर्दवान और कटवा में पूर्वी सैक्शन (बड़ी लाइन) की गाड़ियों के साथ कोई मेल नहीं है;

(घ) क्या अहमदपुर-कटवा, बर्दवान-कटवा (छोटी लाइन) सैक्शन पर इन गाड़ियों के डिब्बों में रात के समय रोशनी का कोई प्रबंध नहीं है; और

(ङ) यदि हां, तो क्या सुधारात्मक उपाय किये जाने का प्रस्ताव है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) क्षेत्र के यात्री एसोसियेशनों के साथ परामर्श करके मई 1985 से छोटी लाइन के दो खंडों की गाड़ियों के समय में परिवर्तन किया गया है ताकि इन्हें और अधिक सुविधाजनक बनाया जा सके तथा बड़ी लाइन की गाड़ियों के साथ मेल लेने की व्यवस्था की जा सके ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) जी नहीं । पूर्व रेलवे की बड़ी लाइन की गाड़ियों से/के लिए अहमदपुर, कटवा और बर्दवान में उपयुक्त कनेक्शन उपलब्ध हैं ।

(घ) प्रत्येक रेक में 4 से 5 डिब्बे होते हैं जिनमें से दो में गाड़ी रोशनी उपकरण लगे होते हैं ।

(ङ) क्षेत्र में भारी चोरियां होने के कारण कभी-कभी धुंधली रोशनी होने अथवा बिल्कुल ही रोशनी न होने की घटनाएं होती हैं जिन्हें आधार स्टेशन पर तुरन्त ठीक कर दिया जाता है ।

भारत में निर्मित जहाजों के लिए नया मूल्य निर्धारण फामूंला

2726. **श्री के० जी० शंकर गौडा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका मंत्रालय भारतीय शिपयार्डों में निर्मित जहाजों का बेहतर मूल्य दिलाने के लिए एक नया मूल्य निर्धारण फामूंला तैयार कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं ?

(ग) क्या उनका मंत्रालय भी हिंदुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड के पूंजीगत ढांचे का पुनर्गठन करने के बारे में विचार कर रहा है; और

(घ) इस नए मूल्य निर्धारण फामूंले का नौवहन कम्पनियों पर किस सीमा तक प्रभाव पड़ेगा ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) जी हां, । नौवहन और जहाज मरम्मत उद्योग में विश्व व्यापी वर्तमान मंदी के आने से कीमत निर्धारण करने के मौजूदा फार्मूले का जो अन्तर्राष्ट्रीय सममूल्य आधारित है, शिपयार्ड और नौवहन कम्पनियों दोनों पर बुरा प्रभाव पड़ रहा है। मंत्रालय ने शिपयार्ड और नौवहन कम्पनी दोनों के हितों को ध्यान में रख कर कीमत निर्धारण के फार्मूले में संशोधन के लिए प्रस्ताव रखे हैं। तथापि, जहाज की लागत निश्चित करने के बारे में औद्योगिक लागत और कीमत ब्यूरो से ब्यौरेवार अध्ययन करने के लिए कहा गया है।

(ग) जी हां।

(घ) कीमत फार्मूले को अंतिम रूप देते समय सरकार क्रमश: नौवहन कम्पनियों और शिपयार्ड दोनों के हितों को ध्यान में रखेगी, जिससे किसी पर इसका कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़े।

प्राथमिक शिक्षा पर खर्च

2727. श्री डा० चिंता मोहन :
श्री डी० बी० पाटिल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सातवीं योजना में सभी के लिए निःशुल्क प्राथमिक शिक्षा के लिए 9964 करोड़ रुपए की तुलना में 1830 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है?

शिक्षा और संस्कृतिक विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : सातवीं योजना में प्रारंभिक शिक्षा (केन्द्र तथा राज्यों) के लिए 1830.45 करोड़ रु० की राशि प्रदान की गई है।

"प्रोबलम्स एण्ड कंसर्न आफ वीमेन" संबंधी विचार गोष्ठी

2728. श्री महेन्द्र सिंह : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "प्रोबलम्स एण्ड कंसर्न आफ वीमेन" नामक संबंधी एक विचार गोष्ठी नई दिल्ली में 8 फरवरी, 1986 को आयोजित की गई थी;

(ख) यदि हां, तो विचार गोष्ठी में क्या-क्या सुझाव और विचार व्यक्त किए गए; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) सरकार को 8 फरवरी, 1986 को आयोजित किए गए किसी सेमिनार की जानकारी नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई के लिए माल डिब्बों की कमी

2729. **श्री अमर रायप्रधान :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्यों को आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई के लिये रेल माल डिब्बे उपलब्ध नहीं है, जिसके परिणाम-स्वरूप अन्य स्थानों पर इन वस्तुओं के दाम बढ़ रहे हैं; और

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

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय राज-मार्ग संख्या 8 के लिए अहमदाबाद से बड़ौदा तक चार लेन का एक्सप्रेस मार्ग

2730. **श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 पर अहमदाबाद से बड़ौदा तक भारी यात्री और माल यातायात होता है;

(ख) क्या राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 के लिए अहमदाबाद से बड़ौदा तक 4-लेन के एक्सप्रेस मार्ग की आवश्यकता बढ़ती जा रही है; और

(ग) यदि हां, तो क्या राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 के लिए अहमदाबाद से बड़ौदा तक 4-लेन का एक्सप्रेस मार्ग बनाने का विचार है और यदि हां, तो इस परियोजना पर कितनी लागत आएगी ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) से (ग) जी हां। अहमदाबाद और बड़ोदा के बीच 128.4 करोड़ रुपए की लागत से एक एक्सप्रेस बनाने का प्रस्ताव है।

ईंधन के मूल्य में वृद्धि के कारण एयर इण्डिया के विमान किराए में वृद्धि

2731. **श्री वी० तुलसीराम :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एवियेशन टरबाइन ईंधन के मूल्य में हाल ही में हुई वृद्धि के परिणामस्वरूप एयर इण्डिया के किराये में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो विमान किराये में वृद्धि का ब्यौरा क्या है; और

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय एयरलाइनों की प्रतिस्पर्धा में एयर इण्डिया द्वारा संचालित विमान यातायात पर इस वृद्धि से कितना प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ?

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

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ।

ईंधन मूल्यों में वृद्धि के कारण इण्डियन एयरलाइन्स को हानि

2732. **श्री वी० तुलसीराम** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एविियेशन टरबाइन फ्यूअल के मूल्य में हुई वृद्धि के बाद इण्डियन एयरलाइन्स को अपने संचालन में प्रतिदिन 10 लाख रुपये की हानि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस हानि को पूरा करने के लिए इण्डियन एयरलाइन्स को कुछ राज सहायता देने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या एवियेशन टरबाइन फ्यूअल में हुई वृद्धि को ध्यान में रखते हुए सरकार घरेलू विमान-भाड़ा बढ़ाने पर विचार कर रही है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इससे देश में विमान यातायात पर किस सीमा तक प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं । इस संबंध में इण्डियन एयरलाइन्स को प्रतिदिन हो रही अनुमानित हानि 8.50 लाख रुपये है ।

(ख) और (ग) इण्डियन एयरलाइन्स परिचालनों की लागत के अतिरिक्त व्यय को पूरा करने के लिए 29 मई, 1985 से पूर्व लागू मूल किराये पर 10 प्रतिशत यात्री किराये की वृद्धि कर रहा है । किराये में इस प्रस्तावित वृद्धि से यात्री यातायात पर कोई प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है । चूंकि यात्री किराये को बढ़ाया जा रहा है, इसलिये इण्डियन एयरलाइन्स को सहायता दिये जाने का प्रश्न नहीं है ।

(ग) उसमें कितना धन व्यय होगा ?

[हिन्दी]

सातवीं योजना के दौरान हिमाचल प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए प्रावधान

2733. **श्री के० डी० सुल्तानपुरी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्ग व्यवस्था के अन्तर्गत किन-किन सड़कों का निर्माण किया जा रहा है; और

(ख) इन सड़कों के विकास और रख-रखाव के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में क्या प्रावधान किया गया है ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) हिमाचल प्रदेश तीन राष्ट्रीय राजमार्गों अर्थात् राष्ट्रीय राजमार्ग 1-क, राष्ट्रीय राजमार्ग 21 और राष्ट्रीय राजमार्ग 22 द्वारा सेवित है।

(ख) राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए प्रतिवर्ष राज्यों को निधियां आबंटित की जाती हैं, यह आबंटन संसाधनों की उपलब्धता, राज्य सरकार की मांग और काम की प्रगति पर निर्भर करता है। वर्ष 1985-86 के दौरान हिमाचल प्रदेश को अब तक निम्नलिखित धनराशि आबंटित की गई है :—

(I) राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास — — 420 लाख रु०

(II) राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण — — 102.83 लाख रुपए

[अनुवाद]

सातवीं योजना के दौरान महाराष्ट्र में नयी रेल लाइनें

2734. श्री हुसैन दलवाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान निर्माण हेतु महाराष्ट्र राज्य में किन-किन रेल लाइनों को स्वीकृति दी गई है;

(ख) क्या इन रेल लाइनों का कार्य आरम्भ करने के लिए कोई वरीयता क्रम निश्चित किया गया है;

(ग) यदि हां, तो वरीयता-क्रम क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या सभी मार्गों पर कार्य एक साथ शुरू किया जाएगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) महाराष्ट्र राज्य में 7वीं योजना में नयी लाइनों के लिए कोई नयी परियोजना अभी तक स्वीकृत नहीं हुई है;

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

पांचवीं और छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान औद्योगिक परियोजनाओं के लिए बिछायी गयी नयी रेल लाइनें

2735. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नयी रेल लाइनों को बिछाने का काम परियोजनोन्मुख होने के आधार पर शुरू किया गया था और पांचवीं और छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान उनकी लाभप्रदता के आधार पर उन्हें उच्च प्राथमिकता दी गयी थी और पूरा किया गया था;

(ख) यदि हां, तो उन रेल लाइनों के नाम क्या हैं और उक्त रेल लाइनों का संक्षिप्त ब्यौरा क्या है और उन औद्योगिक परियोजनाओं के नाम क्या हैं जिनके आधार पर रेल लाइनें मंजूर की गयी थीं।

(ग) क्या उक्त परियोजनाओं में से कोई परियोजना असफल हुई है और लाइनों का उपयोग उनकी पूर्ण क्षमता के अनुसार नहीं हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो उक्त औद्योगिक परियोजनाओं के नाम क्या हैं और अन्य लाइनों की कीमत पर जिन पर काम धीमा किया गया इन लाइनों का पूरा किया जाना पहले सुनिश्चित करने हेतु वरीयता देने का क्या औचित्य है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (घ) पांचवी और छठी योजनाओं के दौरान निम्नलिखित परियोजना उन्मुखी नयी लाइनें, जिनका मूल्यांकन लाभप्रद लाइनों के रूप में किया गया था, शुरू की गयी थीं।

क्र० सं०	नयी लाइन	लम्बाई (कि०मी०)	मुख्यतः निम्नलिखित यातायात की संभलाई के लिए अनुमोदित
1.	डबला- सिंघाना	33	खेतड़ी तांबा की खानें
2.	कटक-पारादीप	84	पारादीप पत्तन का यातायात
3.	तोरना गुल्लू-रंजीतपुरा	24	हास्पेट क्षेत्र के खनिज
4.	भद्राचलम रोड-मनुगुरु	49	कोयला खानें
5:	करैला रोड-जयन्त	33	कोयला खानें
6.	मानिकगढ़-चंदूर	29	सीमेंट संयंत्र

उपर्युक्त कोई भी औद्योगिक परियोजना, जिनके लिए इन सम्पर्कों का निर्माण किया गया था, ऐसी नहीं है जिसका निर्माण न हुआ हो।

रेलवे कर्मचारियों को बोनस की प्रतिशतता कम करना

2736. **श्री जी० एम० बनातवाला** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेलवे बोर्ड को उन रेलवे कर्मचारियों के बोनस की प्रतिशतता को कम करने का कोई निर्देश दिया है जिनका बोनस करार इस वर्ष की 31 मार्च को समाप्त हो रहा था;

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

(ग) क्या सरकार का ध्यान इस आरोप की ओर दिलाया गया था कि इस प्रकार का निर्देश 15 फरवरी, 1986 के 'टाइम्स आफ इण्डिया' (बम्बई से प्रकाशित) में प्रकाशित किया गया था।

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) संदर्भाधीन समाचार की जांच की गयी है और जहां तक रेल कर्मचारियों की उत्पादकता संबद्ध बोनस के भुगतान का संबंध है, उसे यथा तथ्य नहीं पाया गया है जैसा कि उपयुक्त भाग (क) के उत्तर में कहा गया है।

बच्चों के लिए कल्याण योजनाएं

2737. कुमारी पुष्पा देवी : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना में केन्द्र द्वारा प्रायोजित बाल विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत बच्चों के कल्याण पर कितनी धनराशि खर्च की गई थी; और

(ख) उक्त योजना अवधि में उक्त कार्यक्रम के अन्तर्गत मध्य प्रदेश और अन्य राज्यों के कितने बच्चों को शामिल किया गया था ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना में दो केन्द्रीय प्रायोजित बाल विकास योजनाओं के लिए व्यय के आंकड़े निम्न प्रकार हैं :—

योजना	धनराशि (करोड़ रुपए)
1. समेकित बाल विकास सेवाएं (आई० सी० डी० एस०)	116.07
2. देखभाल और सुरक्षा की आवश्यकता वाले बच्चों का कल्याण	6.71

(ख) 31.3.85 की स्थिति के अनुसार इन योजनाओं से लाभ प्राप्त करने वाले बच्चों की संख्या नीचे दर्शाई गई है :—

योजना	जोड़ (देश में)	मध्य प्रदेश में
1. समेकित बाल विकास सेवाएं (आई० सी० डी० एस०)	50,63,890	3,69,000
2. देखभाल और सुरक्षा की आवश्यकता वाले बच्चों का कल्याण	32,093	575

पिछड़े क्षेत्रों में प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र

2738. कुमारी पुष्पा देवी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सातवीं योजना के दौरान पिछड़े राज्यों में और अधिक प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र खोलने का है;

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त योजना अवधि के दौरान मध्य प्रदेश में कितने प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र खोलने का विचार है; और

(ग) यदि हाँ, तो उपयुंक्त योजना अवधि के दौरान मध्य प्रदेश के रायगढ़ जिले में स्थापित किए गए प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों द्वारा आरम्भ किए गए कार्यों का ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) सातवीं योजना में यह परिकल्पना की गई है कि प्रौढ़ साक्षरता कार्यक्रम, 15-35 आयु वर्ग के सभी निरक्षरों को शामिल करने के उद्देश्य से 1990 तक जारी रहेगा। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए सरकार का मौजूदा कार्यक्रमों को आगे बढ़ाने का प्रस्ताव है और राज्य सरकारों को यह सलाह दी है कि वे उन जिलों में प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र स्थापित करने के लिये प्राथमिकता दें जहां साक्षरता की वर राष्ट्रीय औसत से कम है।

(ख) मध्य प्रदेश में प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र सातवीं योजना में आवंटित निधियों को ध्यान में रखते हुए खोले जायेंगे। सातवीं योजना में प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम, केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों के पहले से चल रहे कार्यक्रमों और 1986 के ग्रीष्म अवकाश में राष्ट्रीय सेवा योजना और नेहरू युवक केन्द्रों में छात्रों को शामिल करके साक्षरता अभियान की नई पहल के जरिए कार्यान्वित किए जायेंगे।

(ग) रायगढ़ जिले में 300 प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की एक ग्रामीण कार्यात्मक साक्षरता परियोजना संस्वीकृत की गई है। 1984-85 में एक स्वैच्छिक एजेंसी को 30 प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की एक परियोजना संस्वीकृत की गई है। राज्य प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत 1983-84 और 1984-85 में 562 प्रौढ़ शिक्षा केंद्र कार्य कर रहे थे। इस अवधि में नेहरू युवक केंद्रों ने 40 प्रौढ़ शिक्षा केंद्र भी चलाए हैं।

सीरा/खाद्य तेलों के भण्डारण के लिए कम्पनियों को पत्तन भूमि का आबंटन

2739. **श्री जी० एस० बसवराजू :**
श्री एच० एन० नन्जे गौडा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न कम्पनियों और उनकी संबद्ध फर्मों के पास सीरा/खाद्य तेलों के भण्डार के लिए सभी बड़े पत्तनों पर भूखण्ड हैं;

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

(ग) सभी बड़े पत्तनों में इन कम्पनियों और उनकी संबद्ध फर्मों की पत्तन भूमि के आबंटन के लिए क्या मानदण्ड अपनाए गए हैं; और

(घ) क्या इन कम्पनियों अथवा उनकी संबद्ध फर्मों को बड़े पत्तनों पर पत्तन भूमि के आबंटन के समय उनके प्राधिकृत भण्डार एजेन्ट के रूप में राज्य व्यापार निगम द्वारा आशय पत्र जारी किए गए थे और यदि हां, तो राज्य व्यापार निगम के आशय पत्रों की तारीखें क्या हैं ?

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : (क) और (ख) देश के ग्यारह महापत्तनों में से 9 महापत्तनों में सीरा/खाद्य तेलों के भण्डारण के लिए प्लाट आबंटित किए गए थे।

इस प्रयोजन के लिए जिन कम्पनियों को प्लाट आबंटित किए गए, उनके नाम और प्लाट का क्षेत्रफल निम्नलिखित हैं :—

पत्तन का नाम	कम्पनी का नाम	प्लाट का क्षेत्रफल	प्रयोजन
1	2	3	4
1. कलकत्ता	1. भारतीय सोरा कम्पनी लिमि०	(1) 3618.58 व.मी.	सीरा के भण्डारण के लिए।
		(2) 1918.35 "	सीरा टैलो और डाइ-इथाइलहैक्सानल के भण्डारण के लिए।
		(3) 806.230 "	ड्रमों के खुले भण्डारण के लिए।
	2. जे० आर० इन्टर प्राइजेज	5745.64 "	सीरा/अल्कोहल के लिए भण्डारण टैंक हेतु।
	3. ए० बी० आर० एण्ड कम्पनी	12099.39 "	सीरा 'खाद्य तेल' अल्कोहल के भंडारण के लिए।
2. बम्बई	1. जे० आर० इन्टर प्राइजेज	2759.22 "	सीरा के निर्यात के लिए भण्डारण टैंक हेतु।
3. मद्रास	1. भारतीय सीरा क०	(1) 653.00 "	सीरा के भण्डारण के लिए।
		(2) 532.00 "	वही
		(3) 6078.00 "	वही
	2. जे० आर० इन्टर प्राइजेज	608.00 "	वही

1	2	3	4
	3. ए० बी० आर० एण्ड कम्पनी	(1) 614.00 "	वही
		(2) 140.00 "	वही
		(3) 825.00 '	वही
	4. ओसवाल तेल एवं वनस्पति	1370.00 "	वही
	5. तमिलनाडु सिविल आपूर्ति निगम	1285.00 "	वही
4. कोचीन	भारतीय सीरा क०	50 सेंण्ट	खाद्य तेलों और सीरा के भण्डारण के लिए।
5. विजग	1. ए० बी० आर० एण्ड कम्पनी	(1) 2509.3 वर्ग मीटर	
		(2) 4906.6 "	वही
		(3) 2387.0 "	वही
	2. भारतीय सीरा एण्ड कम्पनी	(1) 4370.00 "	
		(2) 4182.00 "	
		(3) 460.00 "	
		(4) 193.98 "	
		(5) 215.64 "	
	3. जे० आर० इन्टरप्राइजेज	(1) 3390.00 "	
		(2) 2820.00 "	
6. कांडला	1. भारतीय सीरा	9980.00 "	वही
	2. जे० आर० इन्टरप्राइजेज	13,500 "	वही
	3. केमिकल एण्ड रिसिंस प्राइवेट लिमिटेड	12,500 "	वही
	4. के० ई० एस० इन्टर प्राइजेज	21,745 "	वही

1	2	3	4
	5. एजेंसीज एण्ड कार्गो	13,673 "	वही
	6. प्रभात साल्वेंट एक्सट्रेक्शन्स	3345 "	वही
	7. नारन भाई पटेल (आई) लिमिटेड	14,734	वही
	8. के० एच० एल० रमेश चन्द्र आत्मा राम पटेल	4411 "	वही
	9. तलवशी लाल जी क०	4646 "	वही
	10. दीपक साल्वेंट	3345 "	वही
	11. इण्डो निप्पो केमिकल कम्पनी लिमिटेड	14700 "	वही
	12. युनाइटेड स्टोरेज एण्ड टर्मिनल लिमिटेड	18870 "	वही
	13. केसर इन्टरप्राजेज	(1) 16620 "	वही
		(2) 13500 "	वही
7. मुरगांव	1. जे० आर० इन्टर प्राइजेज	1180 "	बल्क लिक्विड कार्गो के भण्डारण के लिए
	2. हिमालयम एक्सपोर्टर्स	701.34 "	खाद्य तेल हैंडल करने के लिए
8. टूटीकोरिन	1. भारतीय सीरा कम्पनी	4000 "	सीरा के भण्डारण के लिए
	2. तमिलनाडु सिविल आपूर्ति निगम	2000 "	वही
9. न्यू मंगलूर	1. भारतीय सीरा कम्पनी	22,000 "	सीरा और खाद्य तेलों तथा रसायनों के भण्डारण के लिए
	2. भारतीय पत्तन वेयर हाउसिंग कम्पनी	7500 "	खाद्य तेल हैंडल करने के लिए

(ग) सीरा इत्यादि के भण्डारण के लिए प्लाट के लिए आबंटन हेतु प्रमुख मानदण्ड सुनिश्चित करने की आवश्यकता थी कि चार्टर्ड जहाजों में ढोए जा रहे सीरा का स्टाक हर समय उपलब्ध रहे ताकि जहाजों को बर्थ पर रुके रहना न पड़े, जिससे दुर्लभ विदेशी मुद्रा बच सके।

खाद्य तेल जैसे अन्य तरल कार्गो को हैंडल करने के लिए पत्तनों पर ट्रैफिक के हित में इसी तरह की सुविधाएं सुलभ करानी होंगी ।

(घ) फर्मों ने राज्य व्यापार निगम से लेकर कोई आशय पत्र नहीं भेजा था क्योंकि उन्हें आबंटित की गई भूमि मुख्यतः सीरा के निर्यात के लिए थी। तथापि, कांडला में खाद्य तेलों के भण्डारण के लिए अनुमति लेते समय भारतीय सीरा कम्पनी ने उनकी ओर से खाद्य तेलों की हैंडलिंग और भण्डारण के लिए राज्य व्यापार निगम के साथ प्रबन्ध किए थे। टूटीकोरिन पत्तन में तमिलनाडु सिविल आपूर्ति निगम को भूमि का आबंटन किए जाने के मामले में भूमि का आबंटन राज्य व्यापार निगम के माध्यम से किया गया था। इसी तरह न्यू मंगलूर में भारतीय पत्तन वेयर हाउसिंग कम्पनी को भूमि के सम्बन्ध में राज्य व्यापार निगम ने पत्र लिखा था ।

उर्दू संबंधी गुजराल समिति की सिफारिश का कार्यान्वयन

2740. **श्री सैयद शाहबुद्दीन** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार के विभिन्न मंत्रालयों/विभागों द्वारा उर्दू सम्बन्धी गुजराल समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित करने में क्या प्रगति की गई है;

(ख) सरकार द्वारा प्रगति की अंतिम समीक्षा किस तारीख को की गई; और

(ग) कार्यान्वयन से सम्बन्धित अधिकारियों को सरकार द्वारा अन्तिम पत्र किस तारीख को भेजा गया था ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) श्री आई० के० गुजराल की अध्यक्षता वाली उर्दू प्रोन्नति समिति ने अपनी रिपोर्ट वर्ष 1975 में प्रस्तुत कर दी। गुजराल समिति की रिपोर्ट को मंत्रिमण्डल के समक्ष 30-1-1979 को प्रस्तुत किया गया और इसे 21 फरवरी, 1979 को संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखा गया। मंत्रिमंडल ने निर्णय किया कि रिपोर्ट को अधिकांश सिफारिशें राज्यों द्वारा कार्यान्वित की जानी है अतः रिपोर्ट की प्रतियां राज्य सरकारों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेज दी जाएं। तदनुसार गुजराल समिति की रिपोर्ट की प्रतियां विचार और टिप्पणियों के लिये सभी राज्यों/संघ शासित प्रशासनों को उपलब्ध करा दी गई थी ।

2. गुजराल समिति की रिपोर्ट पर तरक्की-ए उर्दू-बोर्ड द्वारा 4-6-1979 को आयोजित इसकी बैठक में भी विचार किया गया और इसकी सिफारिश पर शिक्षा तथा संस्कृति मंत्रालय द्वारा तरक्की-ए उर्दू बोर्ड के तत्कालीन कुलपति प्रो० ए०ए० सुरूर की अध्यक्षता में इन सिफारिशों पर जिन्हें मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित किया जा सके, एक उप-समिति गठित की गई।

3. उप-समिति ने अपनी रिपोर्ट 12 नवम्बर, 1982 को प्रस्तुत कर दी जब इस रिपोर्ट को तरक्की-ए-उर्दू बोर्ड की 7 जनवरी, 1983 को आयोजित बैठक में प्रस्तुत किया गया तो उसने यह निर्णय किया कि इस रिपोर्ट पर पहले-पहल तरक्की-ए-उर्दू बोर्ड की स्थायी समिति द्वारा विचार किया जाए। स्थायी समिति ने उप-समिति की सिफारिशों पर 20 अगस्त, 1983 को हुई

अपनी बैठक में विचार किया। इसने सरकार द्वारा कार्रवाई करने के लिए निम्नलिखित सिफारिशों का पता लगाया :—

(क) बिहार सरकार के मॉडल पर राजभाषा अधिनियमों को सशोधित करके उर्दू को सरकारी दर्जा करने वाली अत्यन्त महत्वपूर्ण और बुनियादी सिफारिश पर राज्य सरकारों के साथ कार्रवाई की जाए।

(ख) राज्य सरकारों से इसके लिए भी पत्र व्यवहार किया जाए कि वे गुजराल समिति द्वारा यथा अनुशासित प्राइमरी से माध्यमिक और कालेज स्तरों तक उर्दू भाषा माध्यम के रूप में उर्दू शैक्षिक प्रणाली का पुनर्गठन करें।

(ग) सरकार को तरक्की उर्दू बोर्ड को आधार की व्यवस्था करते हुए उर्दू प्रोन्नति ब्यूरो (उ० प्रो० ब्यू०) को सांविधिक शक्तियों सहित उर्दू के लिए एक स्वायत्त केन्द्रीय निकाय स्थापित करना चाहिए।

(घ) गुजराल समिति को तरक्की और कार्यान्वियन की देखभाल करने के लिए मंत्रालय को चाहिए कि वह एक समिति का गठन करे।

(ङ) गुजराल समिति की इस सिफारिश अर्थात उर्दू भाषी भाषा-विदों के अल्प-संख्यकों के लिए प्रशासन के क्षेत्रों में उपलब्ध सुविधाओं के सम्बन्ध में अर्हक प्रतिशतता को 15 से घटा कर 10 कर दी जाए, को कार्यान्वित किया जाना चाहिए। इन पांच सिफारिशों में से शिक्षा मंत्रालय (ग) और (घ) ऊपर उल्लिखित सिफारिशों से सम्बन्धित है। सांविधिक शक्तियों सहित आधार के रूप में तरक्की-ए-उर्दू ब्यूरो सहित उर्दू के लिए एक स्वायत्त केन्द्रीय निकाय की स्थापना के सम्बन्ध में यह में यह उल्लेखनीय है कि उर्दू में शैक्षिक साहित्य के निर्माण के लिए सरकार को सलाह देने के लिए शिक्षा मंत्री की अध्यक्षता में वर्ष 1969 में तरक्की-ए उर्दू बोर्ड गठित किया गया था। वर्ष 1977 में उर्दू प्रोन्नति ब्यूरो को शिक्षा मंत्रालय के एक अधीनस्थ कार्यालय के रूप में घोषित किया गया था और इसे स्थायी दर्जा पहले से प्रदाम कर दिया गया है। यह महसूस किया गया कि उर्दू प्रोन्नति ब्यूरो को सुदृढ़ बनाकर सिफारिश के उद्देश्यों को बेहतर तरीके से कार्यान्वित किया जा सकता है। तदनुसार उर्दू प्रोन्नति ब्यूरो को पर्याप्त निधियों और कर्मचारियों सहित इसके कार्यकरण के अधिकार क्षेत्र को व्यापक बनाकर उर्दू के प्रसार और प्रचार का कार्य सौंपा गया। यहां यह बताना तर्क संगत है कि शिक्षा मंत्रालय ने किसी भी भाषा के विकास और प्रोन्नति के लिए सांविधिक शक्तियों सहित कोई केन्द्रीय संगठन गठित नहीं किया है।

4. गुजराल समिति द्वारा की गई सिफारिशों की प्रगति और उनके कार्यान्वियन की देखभाल करने के लिए एक स्थायी समिति के गठन से सम्बन्धित सुझाव के बारे में यह उल्लेखनीय है कि एक स्थायी समिति पहले ही गठित की जा चुकी है।

5. गुजराल समिति की अनेक सिफारिशों को विभिन्न ऐजेन्सियों द्वारा सिद्धान्त रूप में पहले से ही स्वीकार कर लिया गया है और/अथवा उनको कार्यान्वित किया जा चुका है, निम्नलिखित है :–

(i) रेडियो तथा दूरदर्शन पर उर्दू कार्यक्रम की बारम्बारता को बढ़ाया गया है।

(ii) सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय ने "योजना" के उर्दू रूपान्तरण का मुद्रण आरम्भ कर दिया है।

(iii) रेल समय सारिणी भी उर्दू में मुद्रित की जा रही है।

(iv) धनादेश प्रपत्र तथा वी० पी० पी० प्रपत्र भी उर्दू में मुद्रित किए गए हैं।

(v) उर्दू भाषी क्षेत्रों में रेलवे स्टेशनों के नाम उर्दू में लिखे जा रहे हैं।

(vi) जम्मू और कश्मीर, दिल्ली जैसे उर्दू भाषी क्षेत्रों में प्रयोग किए जाने वाले जनगणना प्रपत्र और अन्य कागजात उर्दू में मुद्रित किए गए हैं।

(vii) भारत के महापंजीयक ने जनगणना सम्बन्धी प्रपत्र और अन्य कागजात अन्य क्षेत्रों में उर्दू में मुद्रित कराने के लिए स्वीकार कर लिया है यदि सम्बन्धित राज्य ऐसा करने के लिए तैयार हों।

(viii) उर्दू भाषी क्षेत्रों के लिए मतदाताओं की सूचियां भी उर्दू में ही तैयार की जा रही है।

(ix) जम्मू और काश्मीर सरकार के सहयोग से भारतीय संविधान का उर्दू रूपान्तर प्रकाशित किया गया है इसी प्रकार अन्य केन्द्रीय कानून भी उर्दू में अनुदित किए जा रहे हैं।

(x) शिक्षा मंत्रालय द्वारा उर्दू संगठनों की नियमित रूप से वित्तीय सहायता दी जा रही है।

(xi) उर्दू श्रेण्य का देवनागरी में प्रकाशन सम्बन्धी कार्य प्रारम्भ कर दिया है।

(xii) उर्दू अध्यापकों के प्रशिक्षण सम्बन्धी मांग को पूरा करने के लिए केन्द्रीय भारतीय भाषा संस्थान के तत्वावधान में उन्हें प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए पर्याप्त सुविधाएं प्रदान की गई है।

6. गुजराल समिति से सम्बन्धित सिफारिशें, चूंकि संघ सरकार के विभागों/मंत्रालयों द्वारा पहले से ही स्वीकृति/कार्यान्वित की जा चुकी है इसलिए मंत्रालयों द्वारा उनसे और पत्र व्यवहार करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

गर्भाशय छेदन का बंध्याकरण की एक नयी विधि के रूप में प्रयोग

2741. श्री पी० आर० कुमारमंगलम : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वीडन में बंध्याकरण का एक नया तरीका खोजा गया है जिसमें गर्भाशय छेदन का प्रयोग बड़े पैमाने पर हो रहा है और जिसका लपरोस्कोप विधि के स्थान पर प्रयोग किया जा

सकता है और यदि हां, तो क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद आदि द्वारा देश में इस संबंध में कोई प्रयोग किया गया है/करने की योजना है; और

(ख) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान को प्रतिरोधक विधि में पहले जो सफलता मिली थी देश में उसका उपयोग किया जा रहा है और यदि हां, तो जनसंख्या वृद्धि पर उसका क्या प्रभाव पड़ा है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) स्वीडन में हिस्टिरोस्कोपी में काफी अधिक अनुभव वाले विशेषज्ञों द्वारा पी० ब्लाक के हिस्टिरोस्कोपिक निवेशन की तकनीकों पर प्रायोगिक अध्ययन किए गए हैं जो एक इंट्राटयूबल गर्भ निरोधक तरीका है। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् पी० ब्लाक गर्भनिरोधक विधि की गुणकारिता, सुरक्षा और भारत में इसे अपनाये जाने के बारे में इस पर सीमित परीक्षण आरम्भ करने के बारे में विचार कर रही है।

(ख) महिलाओं के लिए बी० एच० सी० जी० वैक्सीन के विकास पर कार्य चल रहा है। वैसे, जानवरों पर किए गए अध्ययनों से इस वैक्सीन की गुणकारिता और रिवर्सिबिलिटी प्रमाणित हुई है। मनुष्यों पर इसके परीक्षण अभी शुरू नहीं किए गए हैं।

ग्रामीण युवकों के विकास के लिए कार्यक्रम

2742. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या मानव संसाधन विकास यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार राष्ट्रीय कैडेट कोर और राष्ट्रीय समाजसेवी तथा अन्य स्वैच्छिक संगठनों की सहायता से इस वर्ष गर्मियों में ग्रामीण युवकों के विकास के लिए व्यापक कार्यक्रम शुरु कर रही है;

(ख) यदि हां, तो कार्यक्रम की मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) इस कार्यक्रम पर कुल कितनी धनराशि खर्च करने का विचार है; और

(घ) ग्रामीण युवकों को इससे कितना लाभ पहुँचेगा ?

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) राष्ट्रीय सेवा योजना स्वयं सेवकों तथा कुछ अन्य संगठनों को 1986 के ग्रीष्मकाल से शुरू होने वाले विकासात्मक कार्यकलापों में शामिल करने की एक कारंवाई योजना तैयार कर ली गई है। प्रस्तावित कार्यकलापों में कार्यात्मक साक्षरता कार्यक्रम, बंजर भूमि विकास तथा सुधार कार्यक्रम, गंगा कारंवाई योजना के अन्तर्गत कार्यकलाप आदि शामिल होंगे। पूर्ण व्यय के ब्यौरों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

(घ) यह कार्यक्रम ग्रामीण युवकों के सम्पूर्ण व्यक्तित्व को उन्नत करने में सहायक होगा।

स्वैच्छिक कार्यवाही ब्यूरो के कार्य

2743 **डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुहा** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के अन्तर्गत एक स्वैच्छिक कार्यवाही ब्यूरो है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त ब्यूरो के मुख्य कार्य क्या हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) (क) जी, हां।

(ख) शोषण और अन्य सामाजिक अत्याचारों से पीड़ित महिलाओं को निवारक और पुनर्वासात्मक सेवाएं प्रदान करने तथा महिलाओं और बच्चों से सम्बन्धित अधिकारों और कानूनों के बारे में जनमत तैयार करने एवं जागरूकता उत्पन्न करने के लिए एक स्वैच्छिक कार्य ब्यूरो की स्थापना की गई है। यह स्वयंसेवी संगठनों को परिवार परामर्श केन्द्रों की स्थापना करने के लिए भी वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

खाद्य पदार्थों और औषधियों के परीक्षण के लिए गैर-सरकारी प्रयोगशालाओं के पुनर्गठन संबंधी योजना

2744 **डा० बी० एन० रेड्डी** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालुम है कि अमरीका में वहां की सरकार ने खाद्य पदार्थों और औषधियों के परीक्षण के लिए वहां के संघीय कानून के अन्तर्गत अनेक गैर-सरकारी प्रयोगशालाओं का पुनर्गठन किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार की भारत में भी खाद्य-पदार्थों और औषधियों के परीक्षण के लिए गैरसरकारी प्रयोगशालाओं के संबन्ध में उसी तरह की योजनाएं हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) वर्ष 1981 में यथासंशोधित संघीय खाद्य, औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार स्वास्थ्य और मानव सेवा सचिव विभाग के अधिकारियों और कर्मचारियों के जरिये अथवा किसी राज्य क्षेत्र, अथवा उसके सबडिविजिन के किसी स्वास्थ्य खाद्य अथवा औषध अधिकारी के जरिये, जिसे सचिव द्वारा विभाग के अधिकारी के रूप में नियुक्त किया गया हो, इस अधिनियम के से परीरक्षण और छानबीन करने के लिए प्राधिकृत है।

(ख) जी नहीं।

मांस और जमे हुए खाद्य पदार्थों में मोनोसोडियम ग्लुटामेट का योगात्मक के रूप में प्रयोग किया जाना

2745. **श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मांस और जमे हुए खाद्य पदार्थों में रंग और स्वाद बनाए रखने हेतु मोनोसोडियम ग्लुटामेट (एम० एस० जी०) को योगात्मक रूप में प्रयोग किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि इससे आखों को नुकसान पहुंचता है;

(ग) क्या यह भी सच है कि वाणिज्यिक फर्मों द्वारा इसे "इनस्टन्ट सूप" पैकैटों में व्यापक रूप से प्रयोग किया जाता है। यद्धपि 12 वर्ष से कम आयु के बच्चों के लिए उसका सेवन वर्जित है;

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

(ङ) क्या सरकार का वाणिज्यि के फर्मों द्वारा "इनस्टेन्ट सूप" के उत्पादम के लिए उक्त योगात्मक के प्रयोग पर प्रतिबन्ध लगाने हेतु कदम उठाने का विचार है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) से (ङ) खाद्य अपमिश्रण निवारण नियमों के उपबन्धों के अनुसार एक खाद्य पदार्थ में मोनो-सोडियम ग्लुटामेट का प्रयोग किया जा सकता है, बशर्ते कि तैयार खाद्य पदार्थ ग्लूटामेट की कुल मात्रा 1 प्रतिशत से अधिक न हो। तथापि, 12 मास से कम आयु के बच्चों द्वारा खाए जाने वाले किसी भी खाद्य पदार्थ में इसके प्रयोग पर प्रतिबन्ध है।

(ख) मानव नेत्र पर मोनो-सोडियम ग्लुटामेट का प्रभाव पड़ने के बारे में कोई रिपोर्ट नहीं मिली है।

12·00 मध्याह्न

[अनुवाद]

प्रो० मधु दंडवते (राजा पुर) : एक बहुत गंभीर मामला सामने आया है। आज के "इकोनोमिक टाइम्स" में औषधि संबन्धी नीति का उल्लेख है जिसे सभा–पटल पर रखा जाना था।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपका नोटिस मुझे मिल गया है, लेकिन उसमें मुझे कुछ नजर नहीं आया।

[अनुवाद]

इसके बावजूद मैं इसका पता लगाता रहा हूं। मैं आपको बता दूगां।

प्रो० मधु दंडवते : मंत्री जी ने घोषणा की है कि वे औषधि संबन्धी नीति की घोषणा करने वाले हैं। इकोनमिक टाइम्स ने सारी नीति प्रकाशित कर दी है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : प्रो० साहब, पिछली दफा रेलवे बजट के लिए भी आप कह रहे थे, लेकिन निकला कुछ नहीं। फिर भी देखेगें।

[अनुवाद]

यह औचित्य का प्रश्न है। मैं पता लगाऊंगा। पता लगाकर आपको बताऊंगा।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : इस संबन्ध में सरकार नीति की घोषणा कर रही है और वक्तव्य दे रही है यह बहुत गंभीर मामला है।

अध्यक्ष महोदय : यह मैं पहले ही कह चुका हूं।

[हिन्दी]

श्री राज कुमार राय (घोसी) : अध्यक्ष महोदय, यह जीरो आवर क्या उधर के लोगों के लिए ही है ?

अध्यक्ष महोदय : जीरो आवर आपके लिए नहीं है, अगर आपने ऐसा समझा है तो बिलकुल गलत समझा है।

[अनुवाद]

डा० चिन्ता मोहन (तिरुपति) : मैंने मंत्री जी के खिलाफ विशेषाधिकार का एक प्रस्ताव दिया है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : शून्य काल नहीं है।

[हिन्दी]

बहुत गलत बात है यह।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

डा० चिंता मोहन : संसद के बाहर उन्होंने नई औषधि नीति संबन्धी गुप्त बातों का रहस्योद्घाटन किया है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसकी जांच कर रहा हूं।

डा० थम्पन थामस (मवेलिकरा) : मैं राज्य सरकार द्वारा की गई संविधान संबन्धी एक धोखाधड़ी की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं है। एकदम असंगत। वहां विधान सभा है। मैं इसकी अनुमति नहीं दूगां। मैंने आपको बता दिया है कि यह असंगत है। आप बैठ जाइये। मैंने आपकी आपत्ति स्वीकार नहीं की है।

(व्यवधान)*

प्रो० के० के० तिवारी (बक्सर) : स्थानीय समाचारपत्रों में एक बहुत विचलित करने वाली खबर छपी है। अमरीका और ब्रिटेन से खबरें मिल रही हैं कि भारतीय प्रधानमंत्री की हत्या

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मलित नहीं किया गया।

करने के लिए षडयन्त्र रचा गया है। श्रीमती इन्दिरा गांधी की हत्या का अनुभव हमारे दिलो दिमाग में अभी ताजा है। इस अति गंभीर मसले के बारे में सरकार को वक्तव्य देना चाहिए तथा सदन को विश्वास में लेना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : इस पर हमने चर्चा की है। आप मुझे कोई नोटिस दीजिए। मैं उस पर विचार करूंगा।

प्रो० के० के० तिवारी : सरकार को इस पर वक्तव्य देना चाहिए। (व्यवधान)

श्रीमती वैजयन्ती माला बाली (मद्रास दक्षिण) : मैं सार्वजनिक महत्व के एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मसले पर वक्तव्य देना चाहती हूं। तमिलनाडु, उड़ीसा और आन्ध्र प्रदेश के कुल मछुआरों परिवारों में कुपोषण और शिशु मृत्युदर अधिक होने के कारण 1/5 मछुआरिनों के 50% तक शिशु मृत्यु का ग्रास बन जाते हैं। लोग मर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : मुझे लिखित में दीजिए। मैं इस की जांच करूंगा।

प्रो० के० के० तिवारी : जो मुद्दा मैंने उठाया है उस पर विदेश मंत्री जी को वक्तव्य देना चाहिए।

12·03 म० प०

सभा-पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़, (संशोधन) विनियम, 1985 तथा भारतीय दन्त चिकित्सा परिषद नई दिल्ली का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन आदि तथा विलम्ब के कारणों का विवरण

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं :—

(1) स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़, अधिनियम, 1966 की धारा 32 की उपधारा (3) के अंतर्गत स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ (संशोधन) विनियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 17 अक्तूबर, 1985 की अधिसूचना संख्या ई० 3/एन एफ/8/85/61505 में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 2213/86]

(2) (एक) भारतीय दन्त चिकित्सा परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) भारतीय दन्त चिकित्सा परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) भारतीय दन्त चिकित्सा परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(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)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 2214/86]

(4) स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष की समाप्ति के बाद नौ 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 2215/86]

केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड, नई दिल्ली का वर्ष 1984-85 को वार्षिक प्रतिवेदन, समीक्षा, तथा विलम्ब के कारणों का विवरण

शिक्षा और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं :—

(1) (एक) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड, नई दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड, 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 2216/86]

श्री सुरेश कुरुप (कोट्टायम) : आप मंत्री जी से कहिए कि वे दिल्ली में मेनिन्जाइटिस के प्रकोप पर वक्तव्य दें।

अध्यक्ष महोदय : आप कोई नोटिस दीजिए। अगर आप गंभीर हैं तो मेरे पास आइये।

श्री सुरेश कुरुप : क्या मुझे आपके कक्ष में मामले को उठाना होगा।

अध्यक्ष महोदय : जी हां, ताकि में इसकी अनुमति दे सकूं। यह सही मंच नहीं है। अगर आप गंभीर हैं तो मेरे पास आइए। यह आपका कक्ष है मेरा नहीं।

प्रकाश स्तम्भ अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचना कांडला पत्तन न्यास, कोचीन पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास आदि का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा

जल भू-तल परिवहन विभाग में राज्य मंत्री (श्री राजेश पाइलट) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) प्रकाशस्तम्भ अधिनियम, 1927 की धारा 10 की उपधारा (4) के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या का० आ० 39 (अ) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 3 फरवरी, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसमें दीप-शुल्क की दरें निर्धारित करने वाला आदेश दिया हुआ है।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 2217/86]

(2) (एक) कांडला पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

(दो) कांडला पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 2218/86]

(3) (एक) कोचीन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) कोचीन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 2219/86]

(4) (एक) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2220/86]

(5) (एक) मोरमुगाओ पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) मोरमुगाओ पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2221/86]

(6) (एक) तूतीकोरिन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) तूतीकोरिन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2222/86]

(7) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 103 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) (एक) कोचीन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) कोचीन पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2223/86]

(ख) (एक) कांडला पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) कांडला पत्तन न्यास के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2224/86]

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर, का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा, दिल्ली विश्वविद्यालय दिल्ली के वार्षिक लेखे इत्यादि तथा खुदा बख्श ओरियन्टल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा

शिक्षा तथा संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखती हूं :—

(1) (एक) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर 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, खड़गपुर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर 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 गये। देखिए संख्या एल० टी० 2225/86]

(3) दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(4) उपर्युक्त (3) 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 2226/86]

(5) (एक) खुदा बख्श ओरियन्टल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) खुदा बख्श ओरियन्टल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुये विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2227/86]

(7) मौलाना आज़ाद प्रौद्योगिकी कालेज, भोपाल के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2228/86]

(8) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, कुरुक्षेत्र के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखे गये देखिए संख्या एल० टी० 2229/86]

(9) क्षेत्रीय प्रौद्योगिकी संस्थान, जमशेदपुर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2230/86]

(10) (एक) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, श्रीनगर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, श्रीनगर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, श्रीनगर के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2231/86]

(11) (एक) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, राउरकेला के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, राउरकेला के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)। तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, राउरकेला के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2232/86]

(12) कर्नाटक क्षेत्रीय इंजीरियरी कालेज, सूरथकल के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हृन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2233/86]

(13) मोतीलाल नेहरू क्षेत्रीय इंजीनियरी कालेज, इलाहाबाद के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2234/86]

(14) (एक) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, सिल्चर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) क्षेत्रीय इन्जीनिरी सिल्चर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजीं संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, सिल्चर के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० संख्या 2235/86]

(15) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, दुर्गापुर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजो संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० संख्या 2236/86]

(16) मलवीय क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, जयपुर के वर्ष 1984-85 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 2237/86]

12.04 म० प०

राज्य सभा से संदेश

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मुझे राज्य-सभा के महासचिव से प्राप्त निम्न संदेशों की सूचना सभा को देनी हैं:—

(एक) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 111 के उपबन्धों के अनुसरण में, मुझे राज्य सभा द्वारा 11 मार्च, 1986 को हुई अपनी बैठक में पारित ठेका श्रम (विनियमन और उत्सादन) संशोधन विधेयक, 1986 की एक प्रति संलग्न करने का निदेश हुआ है।"

(दो) मुझे राज्य-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 111 के उपबन्धों के अनुसरण में, मुझे राज्य सभा द्वारा 11 मार्च, 1986 को हुई अपनी बैठक में पारित प्रशासनिक अधिकरण (संशोधन) विधेयक, 1986 की एक प्रति संलग्न करने का निदेश हुआ है।"

राज्य सभा द्वारा पारित विधेयक

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मैं राज्य सभा द्वारा पारित ये विधेयक सभा-पटल पर रखता हूं:—

(1) ठेका श्रम (विनियमन और उत्सादन) संशोधन विधेयक, 1986।

(2) प्रशासनिक प्राधिकरण (संशोधन) विधेयक, 1986।

[अनुवाद]

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हर बात की अनुमति दी जा रही है। हर रोज अनावश्यक रूप से 5-10 मिनट बरबाद किए जाते हैं। (व्यवधान)

श्री एम० रघुमा रेड्डी (नलगोंडा) : राज्यपाल की कार्यवाही के संबंध में हमने जो नोटिस दिया था, उसका क्या हुआ ?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : गवर्नर के बारे में पता लगा रहे हैं, मैंने दुबारा भेजा है।

[अनुवाद]

प्रो० के० के० तिवारी (बक्सर) : मैंने आपसे सरकार को निदेश देने का अनुरोध किया था।

अध्यक्ष महोदय : मैं किसी को निदेश नहीं दे सकता आप यह बात जानते हैं।

प्रो० के० के० तिवारी : यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है। क्या आप सरकार को निदेश देंगे ?

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : यह बहुत गंभीर मामला है।

अध्यक्ष महोदय : यदि मेरे पास लिखित में कुछ है, तो मैं उसकी जांच करूंगा।

प्रो० के० के० तिवारी : कम से कम आप मंत्री महोदय को वक्तव्य देने के लिए तो कह सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमान तिवारी, आप समझते नहीं। मैं आपको बताना चहाता हूं.......

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह तरीका ठीक नहीं है। आप अनावश्यक रूप से समय बर्बाद कर रहे हैं। जब मैंने आपको कहा है कि मैं इसकी जांच करुंगा, आप तथ्यों को इकठ्ठा कीजिए और फिर सभा में आइए। मुझे कोई कठिनाई नहीं है। मुझे आपके प्रश्न पूछने पर कोई आपत्ति नहीं है। मुझे इसे स्वीकृत करने में भी कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन मैं पहले तथ्यों को इकठ्ठा करूंगा।

प्रो० के० के० तिवारी : सभा को इसकी जानकारी शीघ्र दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमान तिवारी, जैसा कि मैंने आपको बताया यदि आप इसे एक मसला भी बनाना चाहते हैं तो वह बात अलग है; अन्यथा इसका स्वागत है। जैसा कि मैंने कहा है कि मैं इस पर विचार करुंगा और सरकार से इसके बारे में कहूंगा। मुझे कोई दिक्कत नहीं है। मुझे इसके विरोध में कुछ नहीं कहना है।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : आप सरकार को किसी भी काम के लिए निदेश दे सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं कुछ नहीं कर सकता। आपने मुझे ऐसा करने का हक प्रदान नहीं किया है। यदि आप मुझे वे अधिकार दे दें तो मैं ऐसा कर दूंगा।

श्री अमल दत्त : यदि आप चाहें तो उन्हें आदेश दे सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे अधिकार दीजिए मैं उनका प्रयोग करुंगा।

श्री बसुदेव आचार्य : आपके पास स्वैच्छिक शक्तियां हैं।

अध्यक्ष महोदय : नहीं। मैं कुछ नहीं कर सकता। मैं उन शक्तियों का प्रयोग नहीं करता। आप मुझ पर कुछ ऐसा करने के लिए दबाव मत डालिए जिसके लिए बाद में आपको पछताना पड़े।

श्री बशीर।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि सरकार को उस बारे में बहुत सावधानी बरतनी होगी जिसका आपका जिक्र कर रहे हैं। उन्हें इस ओर गंभीरता से ध्यान देना चाहिए।

श्री बशीर—अनुपस्थित।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्रीमान कुरूप, आप यह मुझे कीजिए। मुझे कोई आपत्ति नहीं है। मैं ऐसा क्यों करूं? चूंकि यह स्वास्थ्य की सामान्य समस्या है, मैं सरकार से भी कहूंगा। उसमें कोई दिक्कत नहीं है। यह अच्छा विषय है। मैंने आज सुबह जब इसे देखा तो यही समझा।

श्री घोलप।

12.08 म० प०

नियम 377 के अधीन मामले

[अनुवाद]

(एक) सासून गोदी मत्स्य बंदरगाह, बम्बई, में कार्य पुनः आरंभ करने के लिए तुरंत उपाय करने की मांग

श्री एस० जी० घोलप (ठाणे) : भारत सरकार के कृषि मंत्रालय ने अगस्त 1979 में सासून गोदी मत्स्य बंदरगाह परियोजना, बम्बई, की स्वीकृति दी थी। बम्बई पोर्ट ट्रस्ट, बम्बई पर इस कार्य की जिम्मेदारी है। इस परियोजना का काम 1981 से बंद पड़ा है क्योंकि मजदूरी तथा सामान के मूल्यों में वृद्धि होने से ठेकेदार ने अधिक राशि की मांग की है और मामला मध्यस्थ के पास निर्णय के लिए भेज दिया गया है।

इस बात को ध्यान में रखते हुये कि यह काम दिसम्बर 1981 से बन्द पड़ा है, बम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने इस ठेके को समाप्त करने की सिफारिश की है। लेकिन केन्द्र सरकार ने इसे खत्म नहीं किया है और अभी तक इस काम में कोई प्रगति नहीं हुई है।

सासून गोदी मत्स्य बंदरगाह न केवल बम्बई के आसपास के मछुआरों के लिए बहुत आवश्यक है अपितु मछली पालन विकास के लिए भी आवश्यक है। चूंकि सासून गोदी मत्स्य बंदरगाह का काम पूरा नहीं किया गया है इसलिए वहां के मछुआरों में अविश्वास की भावना पैदा हो गई है।

अतः मेरा अनुरोध है कि केन्द्र सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि सासून गोदी मत्स्य बंदरगाह का काम तुरन्त शुरू किया जाए।

[हिन्दी]

(दो) रतलाम अथवा कोटा से दिल्ली तक एक नई रेलगाड़ी चलाने की मांग

श्री शांति धारीवाल (कोटा) : अध्यक्ष जी, राजस्थान की औद्योगिक नगरी कोटा में रेल विभाग द्वारा उपलब्ध करायी गई सुविधाओं में सालों से कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। हजारों

[श्री शान्ती धारीवाल]

यात्रियों को दिल्ली व बम्बई, कलकत्ता एवं दक्षिण जाने के लिए भारी तकलीफों का सामना करना पड़ता है। इस विषय में मेरा रेल मन्त्री जी से निवेदन है कि रतलाम से या कोटा से दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए जिसके लिए इन्दौर, दिल्ली के डिब्बे जो देहरादून में लगते हैं उन्हें नई ट्रेन में लगाकर तथा कुछ डिब्बे और लगाकर नई ट्रेन शुरू की जा सकती है तथा बम्बई के लिए फन्टीयर मेल में कोटा शहर के लिए ज्यादा सीटों का कोटा उपलब्ध कराया जाना चाहिए खासतौर पर रतलाम से 50 सीटों का जो कोटा बम्बई के लिए था उसे समाप्त कर कोटा शहर को देना चाहिए क्योंकि रतलाम से बम्बई के लिए इतने कोटे की आवश्यकता नहीं रही। रतलाम से बंबई के लिए ट्रेन भी बढ़ गई है तथा इसी प्रकार कोटा बीना मार्ग पर एक तेज ट्रेन चलाई जानी चाहिए तथा इस ट्रेन में एक डिब्बा दक्षिण जाने वाले यात्रियों के लिए रिजर्व होना चाहिए जो बीना में कट कर बीना से दक्षिण जाने वाली ट्रेन में जुड़ सके। इसी प्रकार अवध एक्सप्रेस जो कोटा से लखनऊ जाती है उसमें एक डिब्बा कलकत्ता के लिए रिजर्व होना चाहिए जो लखनऊ या कानपुर में कट कर कलकत्ता जाने वाली किसी ट्रेन में जुड़ सके।

(तीन) उत्तर प्रदेश के फैजाबाद जिले की टांडा तहसील में नाइट्रोजन उर्वरक संयन्त्र की स्थापना करने की मांग

श्री राम प्यारे सुमन (अकबरपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अधीन निम्न सूचना प्रस्तुत करना चाहता हूं। पूर्वी उत्तर प्रदेश के पिछड़ेपन को बिना औद्योगीकरण के दूर करना असम्भव है। इसके लिए लघु उद्योगों का व्यापक विस्तार करते हुए अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों में कुछ बड़े उद्योग लगाने की आवश्यकता है जिससे पिछड़े हुए क्षेत्रों का समुचित विकास हो सके तथा शिक्षित बेरोजगारों को शीघ्र ही रोजगार प्रदान करके बेरोजगारी को नियंत्रित करते हुए जन असंतोष दूर हो सके।

पूर्वी उत्तर प्रदेश में ही अत्यन्त पिछड़ा जनपद फैजाबाद है जिसके पूर्वी छोर पर स्थित तहसील टांडा में न्योरी चौराहा एवं तेंदुआई कला है, जहां पर हजारों एकड़ बंजर भूमि बेकार पड़ी हुई है जो कृषि योग्य भी नहीं है। उत्तर प्रदेश के उद्योग निदेशक के पत्र के आधार पर जिला उद्योग विभाग फैजाबाद के जनरल मैनेजर ने न्योरी चौराहा का व्यापक सर्वेक्षण करके अपनी आख्या "नाइट्रोजेन्स फर्टिलाइजर प्लांट" लगाने हेतु प्रेषित किया है जिससे उपयुक्तता स्पष्ट रूप से प्रमाणित है। टांडा में ही 440 मेगावाट की क्षमता का थर्मल पावर प्रोजेक्ट निर्माणाधीन है। इस प्रकार बड़ा उद्योग लगाने हेतु भूमि पर्याप्त है और बिजली की कोई भी समस्या नहीं होगी।

इसलिए मैं भारत सरकार से जोरदार शब्दों में मांग करता हूं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के पिछड़ेपन को दूर करने हेतु फैजाबाद जनपद की टांडा तहसील के न्योरी चौराहा पर नाइट्रोजेन्स फर्टिलाइजर प्लांट एवं तेंदुआई कला में कोई बड़ा उद्योग लगाने हेतु शीघ्र ही निर्णय लेकर कार्य प्रारंभ करने की कार्यवाही सुनिश्चित करें जिससे बेकार पड़ी बंजर भूमि के उपयोग के साथ ही शिक्षित बेरोजगारों को रोजगार का अवसर सुलभ हो सके तथा असंतोष दूर होने के साथ ही पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सके।

[अनुवाद]

(चार) आवास बोर्डों के लिये वाणिज्यिक बैंकों द्वारा वित्तीय सहायता की व्यवस्था करने की आवश्यकता

श्री के० मोहनदास (मुकुन्दपुरम) : महोदय, वर्तमान मार्ग-निर्देशों के अनुसार वाणिज्यक बैंक आवास बोर्डों को मकानों के लिए भूमि खरीदने के लिए वित्तीय सहायता नही दी जाती। इससे शहरों में आवास गतिविधियों पर गंभीर प्रभाव पड़ा है। इस समय जबकि सरकार देश में मकानों के निर्माण कार्य में तेजी लाने पर विचार कर रही है, इन मार्गदर्शी सिद्धान्तों की समीक्षा करना जरूरी है। मकानों के निर्माण के लिए भूमि का अर्जन करना और इसका विकास करना एक आवश्यक पहलू है और इसके लिए एक संस्था बनाना जरूरी है जो इस सम्बन्ध में ऋण सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा कर सके। हुडको तथा राष्ट्रीयकृत बैंकों से यह कहा जाना चाहिए कि वे आवास बोर्डों को भूमि के अर्जन तथा विकास के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता दें। मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह इस सम्बन्ध में आवश्यक कदम उठाये।

(पांच) हुडको द्वारा निर्धारित ऋण सीमा को बढ़ाने की आवश्यकता

***श्री वी० एस० विजयराघवन (पालघाट)** : महोदय, केरल सरकार ने उन लोगों के लिए, जिनके पास मकान नहीं हैं, विशेष रूप से कमजोर वर्गों के लिए, एक लाख मकान बनाने का कार्यक्रम आरंभ किया है। यह अनुमान लगाया गया है कि ऐसे लोगों की संख्या 10 लाख है जो छोटी तथा टूटी-फूटी झोंपड़ियों में रह रहे हैं। इस कार्यक्रम से काफी हद तक कमजोर वर्गों की आवास समस्या का समाधान करने में सहायता मिलेगी।

वर्तमान योजना के अन्तर्गत एक मकान की लागत 6000 रुपए है जिसमें से 1500 रुपए केन्द्र सरकार अनुदान के रूप में देती है और शेष राशि ऋण के रूप में दी जाती है। 76000 मकानों के निर्माण के लिए पहली किश्त दी जा चुकी है। लेकिन शेष 24,000 मकानों के निर्माण के लिए धन उपलब्ध नहीं है। केरल को इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए 45 करोड़ रुपयों की जरूरत है। हुडको ऋण दे रहा है किन्तु वह ऋण पर्याप्त नहीं है। इस समय राष्ट्रीयकृत बैंक आवास बोर्ड को इस काम के लिए कोई ऋण नहीं देते। इससे निर्माण कार्य में बहुत बाधा पड़ी है। अतः यह जरूरी है कि हुडको द्वारा निर्धारित ऋण सीमा को बढ़ाया जाए तथा बैंकों को ऋण देने की अनुमति दी जाए।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह इस सम्बन्ध में उचित कदम उठाएं।

(छः) दक्षिण की नदियों को उत्तर की नदियों के साथ तथा पश्चिम की नदियों को पूर्व की नदियों के साथ जोड़ने की आवश्यकता

***डा० वी० वेंकटेश** (कोलार) : महोदय, पूरे देश के ग्रामीण क्षेत्रों में वेरोजगारी की समस्या बहुत गंभीर है। पूरे देश के ग्रामीण क्षेत्रों में निर्धन लोगों के पास काम करने के लिए कोई काम नही है। उनके बच्चों को खाना नहीं मिल रहा है। इन क्षेत्रों में कोई सामाजिक और आर्थिक

* मूलत: मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[डा० वी० वेंकटेश]

विकास नहीं हुआ है। हमारे देश में मानव संसाधनों का इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। औद्योगिक केन्द्र बढ़े हैं परन्तु दुर्भाग्यवश वहां समुचित विद्युत सप्लाई नहीं है। परिवहन व्यवस्था भी कुशल नहीं है। विशेषरूप से दूर दराज के गांव अपने सामान को नगरों और शहरों में नहीं ला सकते हैं। हमारे देश में प्राकृतिक संसाधनों की भरमार है किन्तु बदकिस्मती से उनका पूरी तरह से इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। किसी न किसी भाग में प्रायः हर वर्ष गंभीर सूखा पड़ता है या बाढ़ आ जाती हैं। इन समस्याओं के अलावा जनसंख्या में भयंकर वृद्धि का भी खतरा है। यदि जनसंख्या में तेजी से होने वाली वृद्धि को तुरन्त नहीं रोका जाता है तो निकट भविष्य में विश्व को खाद्यन्न की समस्या का सामना करना पड़ेगा।

उपर्युक्त बताई गई सभी गंभीर समस्याओं का एक ही मुख्य समाधान है। दक्षिण की नदियों को उत्तर की नदियों से जोड़ना होगा। इसलिए में केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करता हूं कि एक बड़ी योजना बनाई जाए।

(सात) उड़ीसा राज्य के पूर्वी क्षेत्र में बिजली की कमी से निपटने के लिए राज्य में परमाणु विद्युत परियोजना की स्थापना करने की संभाव्यता का पता लगाने की आवश्यकता।

श्री सोमनाथ रथ (आस्का) : उड़ीसा में बिजली की कमी के कारण उद्योग एवं राज्य की अर्थव्यवस्था पर ही नहीं बल्कि दैनिक जीवन पर भी प्रभाव पड़ा है। राज्य की सैद्धांतिक रूप से उत्पादन क्षमता 574 मेगावाट है जबकि वास्तविक क्षमता 519 मेगावाट है। इससे और आगे सातवी पंचवर्षीय योजना के दौरान इसकी संभाव्यता क्षमता और आगे 153 मेगावाट तक और हो जाएगी। उड़ीसा की कुल सैद्धांतिक उत्पादन क्षमता 727 मेगावाट हो सकती है जबकि 12 विद्युत सर्वेक्षणों के अनुसार जरूरत 1205 मेगावाट है 400 मेगावाट से अधिक की कमी रहेगी ऐसी स्थिति में आई बी थर्मल पावर प्रोजेक्ट के तालचेर सुपर थर्मल पावर स्टेशन की स्थापना सातवीं योजना अवधि के दौरान कार्यान्वित किये जाने की आवश्यकता है।

इस तथ्य के बावजूद कि राज्य में सबसे अधिक यानि रिकार्ड वर्षा हुई है फिर भी इस वर्ष जनवरी के शुरु में अधिकांश पन बिजली परियोजनाओं के जलाशय बिना जल के थे। यह अनुभव से देखा गया है कि उड़ीसा में अधिकांश पन बिजली परियोजनाओं में बिजली का उत्पादन कभी अधिक होता है तो कभी कम और बिजली का उत्पादन स्थापित क्षमता से पर्याप्त रूप से 20 प्रतिशत तक कम हो गया है। उड़ीसा के बालू तट में मोनाजाइट के अच्छे भण्डार हैं। आई आर ई लिमिटेड ने दक्षिण उड़ीसा में 'ओसकाम' परियोजनाओं को स्थापित किया है जो थोरियम का उत्पादन कर सकती हैं। भारतीय वैज्ञानिकों ने पहले से ही शताब्दी के अन्त तक 10,000 मेगावाट तक परमाणु शक्ति के उत्पादन हेतु फास्ट ब्रीडर रियेक्टर चलाने के लिए प्लूटोरियम से समृद्ध ईंधन तैयार करने की सामर्थ्यता प्राप्त कर ली है। भारत सरकार और परमाणु ऊर्जा आयोग उड़ीसा में एक परमाणु शक्ति परियोजना की स्थापना करने की संभावना का पता लगा सकते हैं जो पूर्वी क्षेत्र में विद्युत की अत्यन्त कमी वाले राज्य के लिए विश्वसनीय और सस्ती विद्युत की व्यवस्था करेगा।

* मूलतः कन्नड में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[हिन्दी]

(आठ) : सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उत्तर प्रदेश में बागेश्वर बेणीनाग डीडाहाट, धाचूला तथा मुनस्यारी में दूरदर्शन ट्रांसमीटर स्थापित करने की आवश्यकता :

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : अध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अधीन निम्नलिखित सूचना देता हूं :—

"उत्तर प्रदेश के पिथौरागढ़ जनपद, जिसकी सीमाएं चीन व नेपाल से लगती हैं तथा अल्मोड़ा की बागेश्वर तहसील को दूरदर्शन की भावी प्रसार-योजना का लाभ नाम मात्र का ही प्राप्त हो रहा है जब कि इन दोनों स्थानों में जनजातियां रहती हैं व सर्वथा पिछड़े पहाड़ी स्थान हैं।

दूरदर्शन के प्रसार में सीमांत पर्वतीय जनजातीय प्रधान क्षेत्रों को प्राथमिकता देने की बात कही गई है, परन्तु यह सिद्धांत रूप में इन क्षेत्रों में लागू नहीं किया गया प्रतीत होता है।

अत: मेरा आग्रह है कि सातवीं योजना में बागेश्वर, बेणीनाग, डीडाहाट, मानिला, धारचूला एवं मुनस्यारी नामक स्थानों में भी दूरदर्शन ट्रांसमीटर स्थापित किए जाएं।

12.19 म० प०

[अनुवाद]

सामान्य बजट, 1986-87 सामान्य चर्चा

[जारी]

वित्त मंत्री (श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस तरफ के माननीय सदस्यों द्वारा पूरे दिल से समर्थन दिये जाने के लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं और उस ओर के माननीय सदस्यों का भी जिन्होंने आधे मन से विरोध किया है, धन्यवाद करता हूं। (**व्यवधान**)

उस ओर के सदस्यों द्वारा सभी प्रकार की बेहद कटु आलोचना करने के बाद बजट के लिए इस विशेषण का अधिक प्रयोग हुआ है कि यह ऊपर की लीपा पोती है। यह चाल है तथा इसे लोक-प्रियता प्राप्त करने के लिए बनाया गया है। जब आप किसी त्रुटि ढूंढने में असमर्थ होते हैं तो यह लीपा पोती है जब आप सभी प्रयासों के बाद किसी त्रुटि के पाने में असफल होते हैं तब यह एक चाल है और जब आप विश्वास करते हैं····

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : अगले वर्ष यह हैट ट्रिक होगी।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : ऊपर की चीज का महत्व नहीं है बल्कि महत्व तो दिमाग का है।

अध्यक्ष महोदय : और यह देखा जाता कि उसमें से भी क्या चीज निकलती है।

श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह : और जब आप स्वीकार करते है कि लक्ष्य ठीक है फिर भी आपको आलोचना करनी होगी तब आप इसे लोकप्रियता प्राप्त के लिए बजट कहते हैं। परन्तु जब श्री माधव रेड्डी जी ने कहा कि यह लोकप्रियता प्राप्ति के लिए बजट है तो मैं समझता हूं कि उन्होंने सार्वजनिक रूप से अभिव्यक्त किया है कि वह इसकी बहुत सी विशेषताओं को क्यों पसन्द करते हैं। मैं एक पल भी विश्वास नहीं करता हूं कि वह यह चाहते हों कि गरीबों को अधिक आबंटन नहीं देना चाहिए था। इसकी पृष्ठभूमि में से रोजगार योजनाओं को निकाल देना चाहिए। यह नहीं हो सकता कि वह यह चाहें कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों को शरण देने से मना किया जाये या किसानों को निश्चित मूल्य देने या मोची, नाई, रिक्शा चालक आदिजैसे अर्थ-व्यवस्था में निम्नतम गरीब शहरी को आशा की एक किरण से मना किया जाये। यह नहीं सोच सकते इसलिए महोदय, मैं समझता हूं कि श्री माधव रेड्डी की आलोचना अपने आप में लीपा पोती की थी।

एक माननीय सदस्य ने बताया था कि जब वित्त मन्त्री जी बजट पढ़ रहे थे तो उस समय ऐसा लग रहा था जैसा कि वह अपने दल का घोषणा पत्र पढ़ रहे हैं मुझे इसकी शर्म नहीं है। यह दस्तावेज हमारे घोषणा पत्र का निश्चित पहलू है। गरीबों से किए गए हमारे वायदों को यह पूरा करेगा और यह बात बजट में है।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : यह ऊपर की बात है।

श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह : ऊपर की बात कहने के लिए आपके लिए आपकी तरफ कई महारथी थे। श्री जगजीवन राम ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि यह कल्पनाशील बजट है। (व्यवधान)

श्री माधव रेड्डी जी ने स्वीकार किया कि गरीबी विरोधी कार्यक्रम के लिए आबंटन अच्छी बात थी। श्री वसा सामंत ने भी अनिच्छुक रूप से स्वीकार किया कि मानक कमी थी वृद्धि के द्वारा या भविष्यनिधि में ब्याज की दरों को बढ़ाने से निश्चित आय वालों के लिए क्या किया गया है। महोदय, हांलाकि उस ओर से अनिच्छुक बधाई आ रही है फिर भी धन्यवाद देना चाहूंगा।

महोदय, यह बजट देश की वास्तविक आर्थिक व्यवस्था के बारे में बताता है जो गरीबी है। यह स्पष्ट है कि गरीबी का इलाज केवल धन नहीं है। धन को मानव के प्रसंग में समझना चाहिए और देश का विश्वास यही रहा है। यह महात्मा जी का विश्वास है। यह जवाहर लाल नेहरू का दर्शन है। इन्दिरा जी की कार्यकारी योजना यही थी तथा यही विश्वास राजीव गांधी जी का पथ प्रदर्शक है।

श्री अमल दत्त : आपने महबूब उल हक को छोड़ दिया है। उन्होंने गरीबी पर सीधे प्रहार का सिद्धांत दिया था।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : दूसरी सभा में आपके दोस्त ने गरीबी रोधी निवेश के बारे में अन्य बात कही। उन्होंने कहा था कि यह खपत में अर्थात विकास व्यय पर निवेश है। इसे सार्वजनिक क्षेत्र और उत्पादक विकासात्मक व्यय में जाना चाहिए आप यह सिद्धांत आरोपित कर रहे होंगे। लेकिन हमें संतुलन रखना होगा............(व्यवधान)

प्रो० मधु दंडवते : हो यह रहा है कि प्रधानमन्त्री जी इस सदन में हुए वाद-विवाद का उत्तर उस सदन में देते हैं और इस सदन में वित्त मंत्री जी दूसरे सदन में हुए वाद-विवाद का उत्त र देते हैं।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैं इस सदन के वाद-विवाद का उत्त र नहीं दे रहा था बल्कि मैं इस सदन के एक सदस्य के दोस्त को उत्तर दे रहा था क्योंकि उन्होंने उसी तरह का मुद्दा उठाया था।

यह इस ओर या उस ओर का प्रश्न नहीं है लेकिन जो महत्वपूर्ण है वह यह है कि जब हम धन की उत्पत्ति सम्बन्धी प्रक्रिया की जांच करते हैं तो हम वहां पाते हैं कि स्वतंत्र बाजार में स्वत: संतुलन से पैदा होने वाले सामंजस्य का अभाव है और समाज के विभिन्न वर्गों की असमान क्रय शक्ति के कारण असमान आर्थिक ढांचे पैदा होता है जिससे उन बहुसांख्यकों को उन संसाधनों से वंचित होना पड़ता है जो उन्होंने स्वयं पैदा किए हैं आर्थिक रूप से समृद्ध लोगों द्वारा लाभ कमाये जाने वाले लाभ की प्रक्रिया में से वे भी जीवन यापन करते हैं। और इस असमानता को ठीक करना होगा। ढांचें में परिवर्तन के अलावा इसे दूर करने का एक यह तरीका है कि वंचित रह गये लोगों के लिए जीवन निर्वाह के स्वतंत्र साधनों की व्यवस्था की जाये उत्पादन के साधन उन्हें प्राप्त हों गरीबीरोधी कार्यक्रम का सुस्पष्ट उद्देश्य क्या है इसका उद्देश्य वंचित किए गए लोगों की क्रय शक्ति की स्थिति में वृद्धि करता है। उनके पास आज जो कुछ है उसकी अपेक्षित वे अच्छे भविष्य के लिए सौदेबाजी कर सकें और वह अनुसूचित जातियों तथा जनजातियों और शहरी निर्धन लोगों के लिए मकानों तथा आश्रय की व्यवस्था करने से संबंधित इन्दिरा गांधी गृह निर्माण योजना जैसे हमारी सामाजिक सुरक्षा योजनाओं और गरीबरोधी योजनाओं को बढ़ाने के पीछे मूल दर्शन यही है।

बहुत बार यह कहा गया है कि सरकार गरीबों पर बोझ डाल रही है लेकिन क्या मैं अब भी कह सकता हूं कि गरीबों की विभिन्न आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए सरकार खर्च का एक बहुत बड़ा हिस्सा स्वयं वहन करती है ? चावल और गेहूं के लिए सरकार 1750 करोड़ रु० करती हैं, मिट्टी के तेल पर 500 करोड़ रु० सरकार रसोई की गैस आदि पर लगभग 75 करोड़ रु० तथा हथ करघा और जनता कपड़े पर सरकार को 111 करोड़ रु० का बोझ उठाना पड़ता है। ऐसा नहीं है कि हम गरीबों के बोझ में हिस्सा नहीं बंटा रहे हैं, हम उनके साथ उठा रहे हैं तथा सामान्य उपभोग की कई चीजों पर उत्पाद शुल्क को हटाने का यह कारण है।

जहां तक श्रमजीवी वर्ग का संबंध है, हालांकि हमने दो वर्षों में इनके लिए जो कुछ किया है वह अभी पर्याप्त नहीं है परन्तु वह बताने योग्य है यही सरकार पिछले वर्ष यह क्रान्तिकारी सिद्धान्त लाई कि श्रमिकों को भी उतना ही ऋण मिलेगा जितना सुरक्षित ऋण दाताओं की अन्य लोगों के साथ श्रमिकों को भी सबसे पहले ऋण मिलेगा।

इसी सरकार ने प्रथमत: मजदूरों के लिए स्टाक विकल्प कार्यक्रम की शुरूआत की। यह अनिवार्य है कि किसी भी नए प्रस्ताव में मजदूरों को पांच प्रतिशत देना पड़ेगा। इसी सरकार ने ऐसा किया है।

जहां तक औद्योगिक श्रमिकों का सम्बन्ध है, उनके लिए लाभांश पात्रता सीमा बढ़ाकर रु 2500 कर दी गयी है। उस समय सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों का मंहगाई भत्ता बढ़ाया गया

[श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह]

जिससे यह उनके उस समय की मजदूरी का 101 प्रतिशत हो जाय। हाल ही में यह उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में प्रतिबिंदु वृद्धि के लिए 130 रु० से बढ़ाकर 165 रु० कर दिया गया है। और इस साल भी स्थिर आय वर्ग के लोगों के लिए सरकार द्वारा भविष्य निधि जमा पर ब्याज की दर को बढ़ाकर 12% कर दी गयी है। मानक कटौतियां भी बढ़ा दी गई हैं।

संगठित क्षेत्र में मजदूरों के आवास का निर्माण करने हेतु विशेष प्रोत्साहन दिए गए हैं। साथ ही स्थिर आय वर्ग के लोगों के लिए मकान किराया भत्ते की सीमा, जो कि पहले निर्धारित थी, अब हटा दी गयी है। तो यह उन कदमों का जो कि हमने उठाये हैं, पूरा ढांचा है।

कई बार भारतीय साम्यवादी दल ने कहा है कि जब उपभोक्ता मूल्य बढ़ता है तो यह लोगों पर एक बोझ बन जाता है, जबकि थोक मूल्य सूचकांक उस प्रभाव को प्रतिबिम्बित नहीं करता जो कि परिवार के बजट में पड़ता है। लेकिन यदि आप हमारे विकास कार्यों के पूरे इतिहास को स्थिर मूल्यों पर जिसमें हम मुद्रास्फीति के लिए समायोजन करते हैं। देखें तो प्रति व्यक्ति कुल राष्ट्रीय आय जो कि 1950-51 में रु० 486.60 की बढ़कर रु० 828/- हो गई है। तो मुद्रा स्फीति का समायोजन करने के बाद भी वास्तविक आय दूनी हो गई है, यद्यपि हमारी जनसंख्या बढ़ गई है। तो अर्थव्यवस्था के लिए हमने जो कुछ किया है यह उसका प्रमाण है।

एक माननीय सदस्य : यह ख्याली पुलाव है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : नहीं यह ख्याली पुलाव नहीं है, यह वास्तविक तथ्य है।

लोगों की, जनसाधारण की सहायता के लिए हमने लघु उद्योगों को प्रोत्साहन दिया है क्यों कि वे एक विकेन्द्रित पैमाने पर व्यापक रोजगार के मुख्य स्तम्भ रहे हैं और वे धन के कुछ ही हाथों में केन्द्रीयकरण को रोकने के लिए एक मजबूत स्तम्भ हैं। इसीलिए हमने लघु उद्योगों पर बहुत अधिक जोर दिया। मैं इस पर कुछ देर में आऊँगा।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : उन्होंने आपको ज्ञापन दिया था।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : उस बात पर मैं आऊंगा। लघु उद्योगों के लिए आई० डी० बी० आई० में एक विशेष पृथक कोष की स्थापना की जा रही है। उत्पाद करों में विशेष रियायतें होने से वे आकार में बड़े हो सकते हैं और फिर भी सुविधाओं का लाभ उठा सकते हैं। तो वह बहुत सी चीजें हैं जो कि हमने की हैं और मैं उस सारे विस्तार में नहीं जाऊँगा।

जहां तक हथकरघा क्षेत्र का संबंध है, यदि यह मिश्रित पॉलिस्टर और पॉलिस्टर सूत का उपयोग करता है तो उसको लाभ होगा। फिर कुछ विनिर्दिष्ट हथकरघा संगठनों द्वारा तैयार किये जा रहे कतिपय मिश्रित वस्त्रों पर भी उत्पाद कर हटा दिया गया है। इस संबंध में बजट के ये विशेष पहलू हैं।

दूसरा क्षेत्र जहां कि रोजगार को एक जोरदार गति दी जा सकती है कृषि क्षेत्र है। कृषि क्षेत्र गरीबी दूर करने के लिए ही महत्वपूर्ण नहीं है बल्कि हमारी आत्मनिर्भरता के लिए भी महत्वपूर्ण है। 1986-87 के बजट में कृषि, ग्रामीण विकास, सिंचाई तथा बाढ़ नियन्त्रण के लिए 1985-86 के बजट की तुलना में 29% अधिक धन का निर्धारण किया गया है।

श्री अमल दत्त : आप संशोधित अनुमानों की तुलना क्यों नहीं करते।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : इसमें केवल बजट अनुमानों की बजट अनुमानों से तुलना की जाती है क्योंकि 1986-87 के संशोधित अनुमान बाद में उपलब्ध होंगे। तब आप संशोधित अनुमानों की तुलना करें।

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूब नगर) : 1985-86 के संशोधित अनुमानों के बारे में क्या स्थिति है ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : सही तुलना हमेशा एक बजट अनुमान और दूसरे बजट अनुमान के बीच की जाती है। जब संशोधित अनुमान उपलब्ध हो जाएं तो अगले वर्ष आप एक संशोधित अनुमान और दूसरे संशोधित अनुमान के बीच तुलना कर सकते हैं।

हमने फलों की बागवानी के संबंध में भी फसल बीमा योजना लागू कर दी है और हम किसानों की मुख्य फसलों के लिए एक दीर्घकालीन मूल्य नीति ला रहे हैं यह किसानों के लिए एक बहुत उपयोगी साधन होगा क्योंकि यदि उन्हें पहले ही मालूम हो जाए कि आने वाले वर्षों में विभिन्न फसलों की कीमतें यह होंगी तो वे तदनुसार बुआई की योजना बना सकता है। अधिकतर होता क्या है कि बुआई होने के बाद ही कीमतों की घोषणा की जाती है।

श्री एम० रघुमा रेड्डी (नालगोंडा) : बीच में आपने उर्वरकों की कीमतें बढ़ा दीं, किसानों का क्या हाल होगा ? **व्यवधान**

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : क्या मैं अपना उत्तर जारी रख सकता हूं ? फिर भी, किसानों को सरकारी सहायता देने के लिये 1950 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, ऐसी बात नहीं है कि हम किसानों पर जो भार पड़ता है, उसमें भागीदार नहीं बनते। जो कुछ भी बढ़ाया गया है, 1981 की कीमतों के अनुसार है। अतः साढ़े चार वर्षों के दौरान, जबकि सामान्य कीमतें साढ़े चौबीस प्रतिशत बढ़ गई हैं, आपके उर्वरकों की कीमतें वहीं पर रखी गई हैं जो 1981 में थीं।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : लेकिन कृषि मूल्य आयोग ने इस बात को ध्यान में नहीं रखा।

अध्यक्ष महोदय : महोदय, क्या यह प्रश्नकाल है ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : उस पक्ष के माननीय सदस्यों के लिये परेशानी की बात यह है कि ये वे तथ्य हैं जो वे नहीं चाहते हैं। अतः उनके पास कहने को कोई खास बात नहीं रह गई है, इन तथ्यों के कारण उन्हें बड़ी परेशानी होती है।

श्री अमल दत्त : हम चाहते हैं कि भारत दोगुना कर लेता, दोगुना ही नहीं बल्कि कई विचारकों ने कहा है (व्यवधान)

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : हम इन सब बातों पर विचार कर सकते हैं और कोई भी मुद्दा नहीं छूटेगा, दूसरा मुख्य जोर जो दिया गया है वह केवल कृषि के लिये ही नहीं, वरन् हमारी आत्म-निर्भरता के लिए भी है, हमारे भुगतान संतुलन के सन्दर्भ में है, अर्थात् तिलहनों के उत्पादन के विषय में है। विदेशी मुद्रा का एक काफी बड़ा भाग खाद्य तेल के आयात में चला जाता है।

जहां किसान खाद्यानों के विषय में आत्म-निर्भरता ले आये हैं, हम चुनौती देते हैं कि हम किसानों को उत्पादन हेतु एक अच्छी और प्रेरणादायक सुविधाएं देते हैं, तिलहनों के लिये एक

[श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह]

अच्छा प्रोत्साहन देते हैं। मुझे विश्वास है कि आने वाले कुछ वर्षों में इस देश के किसान देश को खाद्य तेल का आयात करने की आवश्यकता से मुक्त कर देंगे।

अध्यक्ष महोदय : आपके पास पर्याप्त क्षमता है, आपको यह सुनिश्चित करना है कि उन्हें लाभकर मूल्यों पर खरीदा जाय।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : महोदय, भुगतान सन्तुलन, वह हमारी उच्च प्राथमिकता है **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप उस दृष्टि से देखिये।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैंने कृषि मन्त्री से सम्पर्क किया है और वह इस बात के लिये सभी कदम उठा रहे हैं कि तिलहनों को उचित रूप से खरीदा जाय।

अध्यक्ष महोदय : आप स्वयं भी इस बात को सुनिश्चित कीजिए।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : महोदय, मैं आश्वासन देता हूं कि किसानों के लिये धन की कोई कमी नहीं होगी।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप कहते हैं कि धन के कारण कोई कठिनाई नहीं होगी।

(व्यवधान)

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : तिलहनों की खरीद हेतु किसानों के लिये धन की कोई कमी नहीं होगी।

प्रो० मधु दण्डवते : महोदय, आप अनुपूरक बजट लाइये।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : प्रो० दण्डवते जी, किसानों के लिये इस अनुपूरक को लाने पर उन्हें ईर्ष्या नहीं होगी, ऐसा मैं जानता हूं। मैं उसका ध्यान रखूंगा। **(व्यवधान)**

हमने नारियल पर और कपास और वनस्पति तेल पर भी इस कर को हटा दिया है और गरीबी-उन्मूलन कार्यक्रमों पर सारा निवेश किसानों तक पहुंचेगा और ग्रामीण क्षेत्र के पक्ष में बिजली का 31 प्रतिशत आबंटन भी उस आधारभूत ढांचे में कम होगा जिसके द्वारा किसान····ले सकता है **(व्यवधान)**

दूसरे क्षेत्र जिसके विषय में मुझे भी चिन्ता है, हमें इस पर घबराने की जरूरत नहीं लेकिन निश्चय ही हमें दूरदर्शिता से कम लेना है—वह है भुगतान सन्तुलन की स्थिति, अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष की किश्तें एक छोटी राशि के रूप में इस वर्ष प्रारम्भ हो गई हैं और वे बढ़ती जायेंगी। तेल, जोकि पिछली योजना में हमारी विदेशी मुद्रा बचाने का प्रमुख साधन था, सातवीं योजना में उसी अनुपात में उपलब्ध नहीं होगा और रियायती स्त्रोत भी कम होते जा रहे हैं। व्यापारिक ऋणों के लिये दबाव पड़ रहा है, और इस संदर्भ में हमें एक ऐसी रणनीति का विकास करना है कि जिससे हमारी आर्थिक स्वतन्त्रता, जिसके लिये हमने सदा संघर्ष किया है, और आत्मनिर्भरता, जो कि हमारी आर्थिक स्वतन्त्रता का प्रमुख आधार है, और भी मजबूत बन सके और खाद्य तेल, आदि के सम्बन्ध में जिन कुछ कदमों का उल्लेख किया गया है, वे उसी दिशा में हैं।

लेकिन एक चीज का हमें ध्यान रखना है, अर्थात्, आत्मनिर्भरता का कोई पीड़ा रहित रास्ता नहीं है। यदि हम अपने खाद्य तेज आयात में कुछ कटौती करें जिससे कि किसान को इसका उत्पादन करने के लिये थोड़ा राहत का समय मिल सके, तो उस समय यदि खाद्य तेल के मूल्यों में थोड़ा वृद्धि हो जाय तो हमें शायद इस सभा के अनुगृह की आवश्यकता होगी···हम इस मुश्किल का सामना कर रहे हैं और कुछ ही वर्षों में इस कठिनाई का पार कर लेंगे। तब यह छोटा सा त्याग हमें भावी आयातों से हमेशा के लिये मुक्ति दिला देगा। मैं समझता हूं कि यह एक रास्ता है, जिसमें हम सभा को विश्वास में लेंगे तथा साथ ही हम प्रतिबद्ध बनेंगे।

आत्म-निर्भरता के लिये, पूंजी उद्योग, हमारे मुख्य आधारों में से एक रहे हैं। इसी प्रकार हमारे उद्योग विकसित हुए। थोड़े से उपभोक्ता उद्योगों से प्रगति कर हम आधारभूत उद्योगों तक आये और आज, हमारे पास ऐसा औद्योगिक ढांचा है जिस पर हम गर्व कर सकते हैं।

इसी संदर्भ में परियोजनाओं पर सीमा शुल्क 45% से बढ़ा कर 55% कर दिया गया है, हमारे पूंजी उद्योग को सुरक्षा देने के लिये यह एक बहुत सोचा-विचारा फैसला है, साथ ही, घटकों को 5% और कम कर दिया गया है, तो, तैयार मशीन से घटक तक, 15% का अन्तर है, अतः कोई भी व्यक्ति जो कि उस मशीन को स्वदेश में ही बनाना चाहता है और कुछ घटक बाहर से मंगाने की सुविधा का लाभ उठाना चाहता है तथा कुछ घटक यहाँ भी बनाना चाहता है, केवल पेंचकस तकनीक ही नहीं, उसे एक ऐसे व्यक्ति की तुलना में, जो कि मशीन को सीधे ही आयात करना चाहता हैं, 15% का लाभ होगा। तो, हमारे मशीनी उद्योग में आत्म-निर्भरता की यही रणनीति रही है।

"माडवैट' का एक और पहलू हैं और वह आत्म-निर्भरता तथा हमारे स्वदेशीकरण के कार्यक्रम से जुड़ा है, 'माडवैट' के अधीन उत्पाद मुल्क पर तथा उसकी समरूप राशि पर छूट दी गई है। इसके अन्तर्गत यह आयातित वस्तुओं पर सीमा शुल्क में छूट नहीं दी जाती।

अतः इस घरेलू बाजार में, हमारा निर्माता जिसने कि उच्च सीमा तक स्वदेशीकरण किया है, एक ऐसे व्यक्ति की तुलना में अधिक अच्छी स्थिति में रहेगा जिसका कि आयात घटक बहुत अधिक है। यद्यपि हमने स्वदेशीकरण के कार्यक्रम को कई चरणों में लागू किया है, फिर भी हमने देखा है कि उद्योग इस विषय में धीमे चल रहे हैं। कई उद्योगों ने कई चरणों वाला स्वदेशीकरण कार्यक्रम नहीं लागू किया है, और घटकों का आयात करते आ रहे हैं, लेकिन "माडवैट" पेंच की यह एक बात उन्हें स्वदेशीकरण करने के लिये विवश कर देगी। अन्यथा, ये लगभग पूरी तरह चरणबद्ध रूप से बाहर हो जायेंगे।

एक मुद्दा उठाया गया, वह था निर्यात के विषय में चिन्ता, और यह कि निर्यात के बारे में क्या किया जा रहा है। यह तर्क संगत है, जब सदस्यों ने विचार व्यक्त किया कि आत्म-निर्भरता की रणनीति के रूप में निर्यात में वृद्धि होनी आवश्यक है। यह वह सकारात्मक कदम है जो हमें उठाना है।

इस संदर्भ में, जलयान से माल भेजने के पूर्व की साख सुविधाओं को उदार बना दिया गया है। मैंने बजट में यह घोषणा की थी कि भारतीय रिजर्व बैंक ऐसा करेगा। भारतीय रिजर्व

[श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह]

बैंक ने पहले ही ऐसा कर दिया है, "माडवैट" योजना से निर्यातकों को लाभ होगा क्योंकि पहले के मुल्कों को यदि चुकाया गया तो उनकी क्षतिपूर्ति हो जायेगी।

फिर बात आती है वस्त्र उद्योग द्वारा निर्यात की, जो कि एक बहुत श्रमबहुल उद्योग हैं, यह हमारी सामाजिक आर्थिक आवश्यकताओं के भी अनुरूप है। इस उद्योग के लिये शुल्क वापसी (ड्रा बैंक) को 7.5% से बढ़ाकर 10% कर दिया गया है,

सामुद्रिक उत्पादों, जिनमें केरल के माननीय सदस्यों की शायद रुचि हो, और उनके आधुनिकीकरण के सम्बन्ध में, मशीनों पर शुल्क 100% से कम करके 40%, आधारभूत तथा सहायक, कर दिया गया है। मणि एवं जवाहरात की मशीनों, जिन पर शुल्क दर 40% से 228% तक होती थी, में पर्याप्त कटौती हुई है। इसे 25% तक कम कर दिया गया है।

अनिर्मित लम्बाई पर निर्यात शुल्क समाप्त कर दिया गया है। और भी बहुत से विवरण हैं जिनका मैं जिक्र नहीं करूंगा। आंध्र प्रदेश, कर्नाटक तथा गुजरात से सम्बन्धित माननीय सदस्यगणों को शायद इससे कुछ संतुष्टि मिलेगी। एक बात कही गई थी····

प्रो० मधु दण्डवते : मोडवेट के बारे में मैं एक स्पष्टीकरण चाहूंगा। बहुत से आर्थिक जनरलों में बताया गया है कि यद्यपि मोडवेट नीति की घोषणा राजस्व नीति सम्बन्धी दस्तावेज में और बजट में दी गई थी, लेकिन वास्तव में इस पर पर्याप्त प्रारम्भिक कार्य नहीं किया गया था। और उन्होंने इसका ठोस उदाहरण दिया है कि मोडवेट प्रणाली लागू होने के बाद यह उम्मीद की जाती थी कि एक ट्रक की कीमत 5700 रु० कम हो जायेगी। परन्तु, वास्तव में कीमत में लगभग इतनी ही वृद्धि हो गई है, क्योंकि इसकी तैयारी ठीक ढंग से नहीं की गई थी। इसलिए हममें से बहुत से लोगों ने सलाह दी थी कि कार्यान्वयन कुछ समय के लिए स्थगित कर दिया जाये ताकि आवश्यक तैयारी कर ली जाये निःसंदेह यह एक अच्छी योजना है जो बाद में कार्यान्वित की जा सकती है मुझे नहीं मालुम आपकी क्या प्रतिक्रिया है ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैं अन्तिम वाक्य से शुरू करूंगा। दण्डवते जी, मोडवेट एक अच्छी योजना है। मैं समझता हूं कि यह बात समाचार पत्रों में आ चुकी है। **(व्यवधान)**

श्री अमल दत्ता : यह केवल वेट है मोडवेट नहीं।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : नहीं, माननीय सदस्य शायद वेट में रुचि रखते हैं। इस पर कोई केन्द्रीय उत्पाद शुल्क नहीं है। यह बहुत गम्भीर बात है जो दण्डवते जी ने कही है। जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि जहां तक इस योजना का सम्बन्ध है, अर्थशास्त्री, उद्योग और सरकार में कोई भी मत भिन्नता नहीं है कि यह एक ठीक प्रणाली है; इसे लागू किया जाना चाहिए। तैयारी का कोई प्रश्न ही नहीं उठता। दण्डवते जी, यह कोई सामान्य बात नहीं है, यह केवल एक विचार था। परन्तु मोडवेट द्वारा आप 10,000 वस्तुओं तक पहुंच गये हो। मेरा कहने का तात्पर्य है समस्त क्षेत्र, और जब आप इतने बड़े क्षेत्र को लेते हैं, वहां कुछ कठिनाईयां भी होंगी। यही कारण है कि मैंने अपने वक्तव्य में ही कह दिया है कि इस विषय में कोई असंगति होगी तो हम इसे दूर करेंगे। मैं स्वयं इसकी सुनवाई कर रहा हूं; मैं इसके लिए तारीख निर्धारित

कर रहा हूं। मैंने राजस्व विभाग से एक कक्ष स्थापित करने एवं एक सम्पर्क-अधिकारी रखने के लिए कहा है और जो लोग अपनी समस्या पेश करना चाहते है, अवश्य पेश करें। अत: हमें असंगतियों को दूर करना पड़ेगा। इसे प्रारम्भ में पेश करने में आने वाली कठिनाईयां सैद्धान्तिक नहीं है। विशेष दर आने से क्या मिला है। मैं पहले दरों की घोषणा नहीं कर सका। यदि आप कहते हैं कि 10,000 मदों के विपरीत 60-70 मदों के सामने कुछ कठिनाई आई। अतः उस व्यापक परिपेक्ष में ह्रास की समस्या नियन्त्रणीय है और हम इसे नियन्त्रण में करेंगे और गहन अध्ययन करके असंगतियों को दूर करेंगे।

आपने एक उदाहरण का जिक्र किया है। मैं इसे इस उदाहरण से नहीं जोड़ूंगा परन्तु मैं इसे उदाहरण से अलग करूंगा। कुछ समस्यायें भी पैदा हो गई हैं क्योंकि प्रारम्भ में कुछ लोगों की यह धारणा थी कि उन पर बहुत अधिक शुल्क लगाया जा रहा है और सरकार को ब्यौरा सौंप दिया था। तब सरकार ने कहा था "ठीक है, तुम पर कर लगाया गया था; तुम्हें छूट दी जाती है।" तब हमने छूट का हिसाब किताब लगाया और उनसे कहा कि तुम्हें इतनी छूट मिलेगी। तब उन्होंने कहा" नहीं, नहीं, यह तो उतना ही है जितना मैं शुल्क दे रहा था, बहुत कम शुल्क लगाया गया; मुझे कम राहत मिली है।"

प्रो० मधु दण्डवते : यह हेराफेरी है।

श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह : इन्हीं विवरणों के लिये हम हिसाब-किताब कर रहे हैं। मैं और मेरे आफीसर आपको समय देंगे। जहां हमने वृद्धि करने की सोची है जैसे यात्री कारें, टेलीविजन इत्यादि, वहां मोडवेट उसे निष्प्रभावित नहीं करेगा और जहां हमारे पास उच्च आयातित मात्रा है उसे भी मोडवेट निष्प्रभावित नहीं करेगा। यदि यह अधिक आयातित मात्रा के कारण ऊपर चला गया है; यह हमारी धारणा नहीं है, यह अलग बात है।

एक बात कही गई थी और मैं उसे ही ले रहा हूं क्योंकि समाचार पत्रों में भी बार-बार यह बात आई कि यहां कच्चे तेल की कीमतों में वृद्धि क्यों हुई है जबकि विदेशों में कीमतों में कमी आई है? इस विषय में यह बात आती है। समझने वाला मूल तथ्य यह है कि आयातित कच्चा तेल, विदेशों में हुई कीमतों में कमी के बावजूद भी भारतीय कच्चे तेल से महँगा है। भारतीय कच्चा तेल, विदेशों में हुई कमी के बावजूद भी सस्ता है। अतः 1984-85 में पिछले साल, क्या हुआ कि हमारी कुल खपत का 20% आयात किया जा रहा था।

चालू वर्ष 1985-86 में कुल खपत के अनुपात में आयात 33% बढ़ गया है। अतः जबकि विदेशों में कीमतों में कमी हुई थी, अनुपात 20% से 33% तक बढ़ गया। अत: जब हम महंगे तेल का उच्च अनुपातों में मिश्रण कर रहे हैं, तेल की औसत कीमत बढ़ गई है।

श्री सी० माधव रेड्डी (आदिलाबाद) : क्या यह वृद्धि आयात शुल्क जोड़ने के बाद नहीं हुई है ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : सभी परिस्थितियों के समान मान लेने पर कीमत 1,625 रु० है। 1984-85 में कीमतों में कमी के बावजूद औसत कीमत 1,625 रु० है। 1985-86 में यह

[श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह]

औसत कीमत 1735 रु० यानी 7% बढ़ गई। मेरे विचार में यही कारण है कि कीमतों में वृद्धि हुई है और मैं सोचता हूं कि इसे कीमत वृद्धि का कारण समझ लेना चाहिए। माननीय सदस्यों को इसे जान लेना चाहिये।

श्री अमल दत्त ने कहा है कि देश ऋण भार से दबता जा रहा है। मैंने कहा है कि भुगतान शेष की ओर सावधानी बरती जानी चाहिए, हम ऋण में नहीं उलझ रहे हैं। यह हर साल विपक्षी दलों द्वारा-कहा गया है। (व्यवधान) यदि मैं सभी वाद-विवादों और विचार विमर्शों की ओर ध्यान दूं, मेरे विचार में हर वर्ष यह कहा गया है, "आप ऋण में उलझते जा रहे हैं।"

श्री अमलदत्त : प्रत्येक बार यह कहकर हमने आपको ऋण जाल में फंसने से रोका है। (व्यवधान)

हमारे प्रयत्न सफल हुए हैं।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैं आपको आपकी सलाह पर बधाई देता हूं और आप हमें हमारे कार्य-निष्पादन के लिये बधाई दीजिये। (व्यवधान)

आज की स्थिति यह है कि इतना होने के बावजूद विदेशी ऋण पर हमें 1984-85 के चालू मूल्यों हर अनुमानतः 13.6 प्रतिशत की ऋण अदायगी करनी पड़ती है और यह राशि अन्य अनेक देशों की तुलना में बहुत कम है और सरकार ने जो विवेकपूर्ण नीति अपनाई है तथा इनके संबंध में अनेक उपायों के बारे में मैं विचार-विमर्श करता रहा हूं; उसके आधार पर मैं निश्चयपूर्वक कह सकता हूं कि हम इस देश को ऋण के जाल में कदापि नहीं फंसने देंगे और मैं आपको आश्वासन देता हूं कि हम ऋण के किसी भी जाल में कदापि नहीं फंसेंगे।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : उस समय क्या स्थिति होगी, जब अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष की अदायगी आरम्भ हो जायेगी? (व्यवधान)

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : उस समय भी, यदि आप निवेश करते हैं और विदेशी मुद्रा की आय मिलाकर जो अधिकतम राशि अदा करनी होगी वह 20 प्रतिशत होगी।

अपनी योजना और योजना परिव्यय के संबंध में मैं प्रतिशतता की बात नहीं करूंगा। कुल योजना के अन्तर्गत 20 प्रतिशत वृद्धि की गई है किन्तु महत्वपूर्ण बात यह है कि हमारी योजना प्रक्रिया को अप्रत्याशित भयानक सूखे की स्थिति का सामना करना पड़ा और इतने पर भी इसने पुनः कार्य करना आरम्भ कर दिया है तथा इसमें पुनः प्राण संचारित हुए हैं—इतना ही नहीं कि इसने पुनः कार्य करना आरम्भ कर दिया है तथा इसमें पुनः प्राण संचारित हुए हैं अपितु इसमें संवर्धन और प्रगति हुई है। कार्य-निष्पादन की यह स्थिति है और यह स्थिति देश के उस राजनैतिक दूरदर्शिता के नेतृत्व में हो सकी है जो देश में उत्पादन को बढ़ाने, योजनाओं को पूरा करने तथा लोकतान्त्रिक परम्परा को कायम रखते हुए देश का मार्गदर्शन करता रहा है। देश की इस प्रगति में श्री जवाहर लाल नेहरू, श्रीमती इन्दिरा गांधी के नेतृत्व का योगदान रहा है।

एक माननीय सदस्य : श्री राजीव गांधी।

श्री मधु दण्डवते : उस मंत्र का भी उच्चारण करना चाहिये।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : यदि मैं जनता पार्टी के योगदान की बात नहीं कर सका तो उसका कारण यही है जो जनता कहती है।

प्रो० मधु दण्डवते : आप हमें श्रद्धांजलि अर्पित कर सकते हैं और योगदान की बात उनके बारे में कह सकते हैं।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : जी हां, जनता पार्टी के शासनकाल में योजना प्रक्रिया को ही श्रद्धांजलि अर्पित कर दी गई थी। (व्यवधान)

यह बहुत जोर शोर से कहा गया है कि जुटा रहा है। और राज्यों को कोई हिस्सा नहीं दिया जा रहा है।

श्री सोम नाथ चटर्जी (बोलपुर) : जी हां, यह बिल्कुल सही है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : आपने जो कहा है वह बिल्कुल गलत है।

श्री सोम नाथ चटर्जी : यही कारण है कि आपको श्री चाव्हाण को बम्बई भेजना पड़ा।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : यह वित्त आयोग की सिफारिशों का परिणाम है कि आपने बजट में 52 करोड़ रुपये का नफा दिखाया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : यह हमारे भारी निष्पादन का परिणाम है।

श्री ब्रह्म दत्त (टेहरी गढ़वाल) : आपके खराब कार्य निष्पादन के बाद भी यह संभव हो सका है।

श्री विश्व नाथ प्रताप सिंह : केन्द्र द्वारा राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों को जो राशि अन्तरित की जाती है, उसमें 1985-86 में 7500 करोड़ रुपये की वृद्धि की गई है अर्थात 1984-85 में जो राशि अन्तरित की गई थी उसका 51% राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों को योजना के अन्तर्गत दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता राशि में 42% वृद्धि कर दी गई। आयकर में वृद्धि होने से राज्यों की आय में पर्याप्त वृद्धि हुई है; क्योंकि इस राशि का 85% भाग राज्यों का प्राप्त होता है।

श्री सोम नाथ चटर्जी : आपको इसमें क्या आपत्ति है ?

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यही कारण है कि आपने आयकर कम कर दिया है।

श्री विश्व नाथ प्रताप सिंह : इसके परिणाम स्वरूप प्रत्येक राज्य की योजना में 20% और 21% की वृद्धि हो गई है। यही क्रम रहा है। (व्यवधान) में यह भी बता देना चाहता हूं। कि केन्द्र द्वारा जुटाये गये कुल संसाधनों में राज्यों को अन्तरित की गई राशि का अनुपात विभिन्न वर्षों में लगभग एक जैसा रहा है— 1983-84, 1982-83, 1981-82, 1980-81 में क्रमशः 30 प्रतिशत, 33 प्रतिशत, 32 प्रतिशत और 34 प्रतिशत। अतः संसाधनों को आन्तरित करने की प्रक्रिया बड़ी ही सुसंगत रही है और इसमें राज्यों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखा गया है। वास्तव में करों से राज्यों को प्राप्त होने वाला राजस्व जो 1974-75 में कुलकर राजस्व का 31.6 प्रतिशत था, 1984-85 में बढ़कर 34.6 प्रतिशत हो गया है। केन्द्र तथा राज्यों को करों के रूप में जो राजस्व प्राप्त होता है, यदि उसका हिसाब लगाया जाए तो राज्यों को प्राप्त होने वाले राजस्व की

[विश्वनाथ प्रताप सिंह]

राशि बढ़ गई है यह राज्यों के संसाधनों का प्रश्न नहीं हैं। छठी योजना में प्रत्येक राज्य निर्धारित लक्ष्य से आगे बढ़ा गया था। और अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए मैं मुख्य मंत्रियों को बधाई देता हूं। इस लिए समस्या कमी की नहीं है — उनकी समस्या संसाधनों के दुरुपयोग की है— विद्युत बोर्डों, राज्य परिवहन निगमों आदि के माध्यम से संसाधनों का दुरुपयोग।

श्री सोमनाथ चटर्जी : केन्द्र में संसाधनों का कितना दुरुपयोग होता है।

श्री विश्व नाथ प्रताप सिंह : देखिए, यह केन्द्र और राज्यों का प्रश्न नहीं है। हमें इस राज्यों तथा केन्द्र को पृथक दृष्टि से नहीं देखना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : राज्यों के बिना केन्द्र का कितना कोई अस्तित्व नहीं है।

श्री विश्व नाथ प्रताप सिंह : वास्तव में मैं भी यही कह रहा हूं। राज्यों में यदि कोई पूंजी लगाई जाएगी तो क्या उससे देश को लाभ नहीं होगा? अथवा केन्द्र जो धन खर्च करता है और उससे जिसको लाभ पहुंचता है क्या वह किसी राज्य का निवासी नहीं होता? विभाजन का प्रश्न ही कहां उठता है। किन्तु संविधान में कार्य का विभाजन किया गया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : देश में क्षेत्रीय असंतुलन पैदा होता है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : आज वरिष्ठ सदस्य हैं। मैं चाहता हूं कि आप मेरी बात ध्यान से सुनें।

संविधान में क्या प्रावधान है? देश के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित किये गये हैं। दोनों ही देश के प्रति उत्तरदायी हैं। रक्षा, रेल विभाग और अनेक अन्य विषयों के सम्बन्ध में मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं— केन्द्र उत्तरदायी है जबकि कृषि, शिक्षा और कानून तथा व्यवस्था के लिये राज्य उत्तरदायी है। दोनों ही समान रूप से महत्वपूर्ण हैं। किन्तु क्या आप सोचते हैं कि देश की रक्षा जैसे महत्वपूर्ण उत्तरदायित्व को उठाते हुए अथवा महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचों के तैयार करते हुए तथा इस बात के वाद-विवाद में पड़ने से कि कौन कितना और किस साधन से यह भार उठायेगा, इससे कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होता, महत्वपूर्ण बात तो यह है कि जो कुछ किया जाता है, वह वास्तव में देश के हित में किया जाता है। यदि ऐसा नहीं है तो वाद-विवाद का कोई प्रयोजन ही सिद्ध नहीं होता? क्या आप सोचते हैं कि जबकि संसाधनों की कमी न होते हुए भी यदि संसाधनों की फिजूलखर्ची की जायेगी और केन्द्र सरकार से उसे बड़े खाते डालने पर जोर दिया जाता रहेगा तो क्या आपने रक्षा उपायों अथवा मूलभूत बुनियादी ढांचों में अवरोध उत्पन्न नहीं होगा? हम अपने हृदय को टटोलें और इस बात का ध्यान करें कि हम क्या तर्क दे रहे हैं। इस प्रकार हम अपनी शक्ति को इस ओर लगायें।

1.00 म० प०

पंजाब के हमारे सदस्य ने एक मुद्दा उठाया था। मैं यहां यह बताना चाहता हूं कि पंजाब में बहुत अधिक उथल-पुथल रही है और यही कारण है कि गाडगिल सूत्र के अन्तर्गत जो सामान्य सहायता प्रदान की जाती है उसके अतिरिक्त 1986-87 में पंजाब को 275 करोड़ रुपये की

विशेष सहायता दी गई है तथा यह राशि पंजाब को दी गई 97 करोड़ की राशि के अतिरिक्त है। इसलिये हमने पंजाब जिन समस्याओं का सामना कर रहा है उन पर ध्यान दिया है। इस वर्ष 1985-86 में भी कर राजस्व में वृद्धि का क्या परिणाम हुआ है? 1985-86 में आयकर में राज्यों का हिस्सा 1,338 करोड़ रुपये था। हमारी सुदृढ़ कर नीतियों तथा उनकी कार्यान्विति से यह राशि बढ़कर 1,846 करोड़ रुपये हो गई है। अर्थात् 500 करोड़ रुपये की वृद्धि। इसी प्रकार उत्पाद शुल्क के लिये 1985-85 के प्राक्कलित बजट में राज्यों का हिस्सा 5,370 करोड़ रुपये था, जो बढ़कर 5,625 करोड़ रुपये हो गया है। मुझे इससे कोई ईर्ष्या नहीं है। मैं आयकर और उत्पाद शुल्क के माध्यम से और अधिक राजस्व प्राप्त करने के लिये परिश्रम करने को तैयार हूं, जिससे कि वह राज्यों को मिल सके जो देश का अंग है। जनता को विभाजित नहीं किया जा सकता हम उसी राज्य के प्रतिनिधि हैं। यहां आकर और यहां बैठकर क्या हम अपना अस्तित्व भूल सकते हैं अथवा हमें जनता की चिंता नहीं रहती? वे अविभाज्य हैं; वे एक ही देश के लोग हैं ··· (व्यवधान)

श्री अमल दत्त : आप ऋणों में से तथा घाटे की अर्थव्यवस्था में से उन्हें हिस्सा क्यों नहीं देते?

श्री सोमनाथ चटर्जी : एन० डी० सी० में प्रत्येक राज्य यही मांग करता रहा है चाहे वहां कोई भी दल सत्तारूढ़ क्यों न हो। मुझे विश्वास है कि माननीय वित्त मंत्री मेरी बात से सहमत होंगे। प्रत्येक राज्य केन्द्र से अधिक से अधिक राशि का नियतन करने की मांग कर रहा है क्योंकि उन्हें जनता की ऐसी दैनिक जरूरतों, यथा स्वास्थ्य, शिक्षा आदि, को पूरा करना पड़ता है। सभी को इस बात का पता है। इसलिये, महोदय, यह किसी एक राज्य का प्रश्न नही है जो ऐसा कर रहा है, अपितु प्रत्येक राज्य ही ऐसा कर रहा है।

विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैं इस बात से सहमत हूं। हम प्रयत्न करते हैं कि हम राज्यों के लिये जो कर सकते हैं करें। इस बारे में कोई मतभेद नहीं है।

एक और महत्वपूर्ण मुद्दा उठाया गया है और वह यह कि अप्रत्यक्ष करों पर बहुत अधिक जोर दिया गया है। हम इस वर्ष यह करने में समर्थ रहे हैं कि जबकि 1985-86 में हमारा जी० डी० पी० प्रतिशत हो जाने की संभावना है किन्तु हमारे प्रमुख प्रत्यक्ष कर 23 प्रतिशत बढ़ गये हैं। इस प्रकार जी० डी० पी० में हमारे प्रत्यक्ष करों का अनुपात अधिक रहा है; जो बहुत ही वांछनीय पहलू है। एक विकासशील देश में अप्रत्यक्ष करों पर निर्भर होना कोई अप्रत्याशित बात नही है क्योंकि देश की अधिकांश जनता गरीब होती है और इस प्रकार प्रत्यक्ष करों का दायरा बहुत संकुचित होता है। आप निर्धन लोगों से कर नहीं ले सकते। कृषि पर भी कर नहीं लगता है और इन सब कारणों से आपको उस साधन पर निर्भर रहना पड़ेगा जिससे आप धनोपार्जन कर सकें और इसके बावजूद अप्रत्यक्ष करों के मामले में हमने प्रगतिशील नीति अपनाई है। आम जनता के इस्तेमाल की अनेक मदों पर राज सहायता प्रदान की जाती है। आम जनता के इस्तेमाल की अनेक वस्तुयें कर मुक्त हैं। 1986-87 में अतिरिक्त कर राजस्व की 83 प्रतिशत राशि सीमा शुल्क से प्राप्त होगी। आपको सीमा शुल्क को उत्पाद शुल्क के बराबर नहीं मानना चाहिए क्योंकि सीमा शुल्क लगाने से एक तरह से स्वदेशी उद्योग की सुरक्षा होती है तथा आत्म निर्भरता आती है। इसलिए आप सीमा शुल्क की एक सामान्य शुल्क से तुलना नहीं कर सकते तथा प्रत्यक्ष करों के कुछ अनुपात को सीमा शुल्क में परिवर्तित नहीं कर सकते।

[श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह]

जो भी हो हमें एक ऐसी प्रणाली अपमानी है जिससे प्रत्यक्ष कर के रूप में वसूल की जाने वाली राशि में वृद्धि हो सके और ऐसा करना वांछनीय भी है किन्तु एक निश्चित अवधि तक।

महोदय, एक और महत्वपूर्ण मुद्दा घाटे की अर्थ-व्यवस्था के बारे में उठाया गया था। चक्रवर्ती समिति के प्रतिवेदन में दी गई सिफारिशों को स्वीकार करके एक महत्वपूर्ण कार्य यह किया गया है कि घाटे की अर्थ व्यवस्था की परिभाषा में परिवर्तन किया गया है, यह अब बजट के घाटे तक ही समिति नहीं है अपितु इसमें भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा सरकार को दिये गये ऋण की शुद्ध राशि को भी शामिल किया गया है। वास्तविक आर्थिक दृष्टिकोण से देश के आर्थिक घाटे का मूल्यांकन करने के लिए यह एक महत्वपूर्ण परिवर्तन है। इसलिए, भारतीय रिजर्व बैंक की शुद्ध ऋण राशि को छिपाने की कोई बात नहीं है अपितु जब यह कहा जाता है कि घाटा बढ़ गया है और यह गत वर्ष की अपेक्षा इतना अधिक है और इसलिये, अर्थ व्यवस्था कठिनाई में पड़ जायेगी। अर्थ व्यवस्था की निश्चित गतिशीलता के बारे में ठीक उसी प्रकार पता नहीं लगाया जा सकता जैसे कि बढ़ते हुए बच्चे के बारे में, कपड़े···(व्यवधान) कोट को भी बड़ा करना होगा और इतने पर भी उसे उसी के नाप के अनुरूप बनवाना होगा न कि उसे ढीला ढाला रहने देना होगा। इसलिए, यदि जी० डी० पी० अथवा बाजार में मुद्रा के मानदण्डों से तुलना की जाएगी तो बहुत ही आश्चर्य-जनक वस्तुयें प्रकाश में आयेंगी।

श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या आप प्रणव मुखर्जी के विचार से सहमत नहीं हैं ?

श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह : श्री सोमनाथ जी, यदि आप इसकी तुलना जी० डी० पी० अथवा धन आपूर्ति से करेंगे तो आपको आश्चर्य होगा कि 1972-73 का 869 करोड़ रुपए का घाटा 1985-85 के 4490 करोड़ रुपए के घाटे से अधिक है क्योंकि वह धन आपूर्ति की राशि का 6.8 प्रतिशत था अर्थात् 869 करोड़ की राशि धनापूर्ति का 6.8 प्रतिशत थी जबकि 4490 करोड़ रुपए की राशि धनापूर्ति का केवल 4.4 प्रतिशत है।

प्रो० मधु दण्डवते : रुपये का मूल्य भी।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : यदि आप जी० डी० पी० की प्रतिशतता के रूप में लेते हैं, तो 1979-80 में 2427 करोड़ रुपये का घाटा 1985-86 के 4490 करोड़ रुपये के घाटे से अधिक है। क्योंकि 1979-80 का 2427 करोड़ रुपया जी० डी० पी० का 2.3 प्रतिशत था जबकि 1985-86 का 4490 करोड़ रुपया जी० डी० पी० का केवल 1.9 प्रतिशत है। इससे पता चलता है कि घाटा कम होता जा रहा है। इसी प्रकार धनापूर्ति के सन्दर्भ में यह राशि धनापूर्ति का 6.1 प्रतिशत थी जबकि वर्तमान घाटा केवल 4.4 प्रतिशत है। इससे मुद्रास्फीति पर मूल्यों का प्रभाव स्पष्ट होता है और केवल बजट का घाटा ही धनापूर्ति और मूल्य दबाव से सम्बन्ध नहीं रखता अपितु यह भारतीय रिजर्व बैंक की शुद्ध ऋण राशि है, यह आरक्षित राशि में वृद्धि को परिलक्षित करती है और इसको जोड़कर आपको धन के प्रवाह के बारे में पता चल जायेगा इसलिए यदि आप किसी अन्य कारक को नियंत्रित कर सकते हैं क्योंकि जब घाटा अधिक हो तो यह बहुत महत्वपूर्ण होता है, तब हम धनापूर्ति पर नियंत्रण रख सके हैं। इस वर्ष यह केवल 17 प्रतिशत थी और यह धनापूर्ति पर बहुत कड़ा नियंत्रण है, 1985-86 में हम इस पर नियंत्रण रख सकते हैं और इससे मुद्रा स्फीति की स्थिति भी स्पष्ट होती है। इसी सभा में इसी समय माननीय सदस्यों ने 'डबल-डिजिट

डूम' की भविष्यवाणी की थी, किन्तु वह 'डबल-डिजिट डूम' कहां है ? (व्यवधान)। हमें ध्यान में रखना चाहिए कि मूल्य वृद्धि आरामदायक वस्तुओं पर हुई है। किन्तु आप इस पर विचार करें, आप तेल के मूल्य बढ़ जाने के बाद के तीन सप्ताह के थोक मूल्य सूचकांक को देखें।

यह कहा गया था कि हर चीज गड़बड़ा जायेगी और वास्तव में प्रत्येक चीज के दाम कई गुना बढ़ जायेंगे तथा मुद्रास्फीति बढ़ जायेगी। थोक मूल्य सूचाकांक पेट्रोल उत्पादों में हुई मूल्य वृद्धि के बाद लगातार तीन सप्ताह से नीचे गिर रहे हैं। इसका मतलब है कि वह पूर्णरूप से आत्मसात हो चुके हैं, मार्च-अप्रैल के बाद मौसमी मूल्य वृद्धि होगी। वह मौसमी मूल्य वृद्धि है। परन्तु अर्थव्यवस्था के बारे में जो आप करना चाहते हैं इसका उससे संबंध टूट जाता है। यह इतनी सरल और एक बात पर निर्भर करने वाली अर्थव्यवस्था नहीं है। यह बहुत सी बातों पर निर्भर करने वाली अर्थव्यवस्था है। बहुत सी बातें होती हैं और आपको उन्हें ध्यान में रखना होगा।

प्रो० मधु दंडवते : आपके आंकड़े सही नही हैं। जब आप कहते हैं गत 9 माह में 3.5 प्रतिशत मुद्रास्फीत हुई है तो आपने जो किया है वह यह है कि आपने जनवरी 1985 और जनवरी 1986 के आंकड़ों को लेकर स्तरानुस्तर मुद्रास्फीति आंकी हैं। अगर आप आर्थिक सर्वेक्षण के पृष्ठ 51 को देखें और इन 9 माह का हिसाब लगाये, तो एक माह का औसत 6 आता है जब कि आप कह रहे हैं कि यह 3.5 है। इस तरह से आपके आंकड़ों में तोड़ मरोड़ की गयी है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : प्रो० दंडवते जी, मैंने स्तरानुस्तर मुद्रास्फीति नहीं ली है। 3.5 एक अप्रैल से फरवरी 1986 तक का संचयी आंकड़ा है। यह पहले प्रतिशत से मेल खाता है और यही आंकड़े मैंने दिये हैं। यह स्तरानुस्तर आंकड़े नहीं हैं।

प्रो० मधु दंडवते : औसत लगभग 6 प्रतिशत आता है ।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : अगर आप एक अप्रैल से फरवरी 1986 की अवधि लें तो 47 संचयी आंकड़ा बैठता है। यह स्तरानुस्तर आंकड़ा नहीं है थोक मूल्य सूचाकांक में वृद्धि 3.1 प्रतिशत है। यह स्तरानुस्तर नहीं बल्कि संचयी है। जैसा कि गत वर्ष उसी अवधि के लिए एक अप्रैल से 47 सप्ताह तक—फरवरी तक संचयी आंकड़ा 5.8 प्रतिशत रहा है। इसी कारण, हमारा कार्य बहुत अच्छा है। यह तत्सम्बन्धी आंकड़े के स्तरानुस्तर आंकड़ा नहीं है। मेरे आंकड़े सही हैं, और मैं उन पर कायम हूं।

दूसरी बात यह है कि मैं अपना उत्तर अपने बजट भाषण के बराबर नहीं देना चाहता।

श्री सोमनाथ चटर्जी : हमें देश का भविष्य मालूम है; आगे के लिए क्या अच्छा है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : अगर आप भविष्यवक्ताओं से परामर्श करें तो यह आपकी राय है।

संसाधनों के अन्य क्षेत्र हैं योजना प्राक्कलन अगर आप योजना को तथा बजट को एक नजर से देखें तो इसको 53 प्रतिशत और 47 प्रतिशत पर तैयार किया गया है। योजना का 53 प्रतिशत खर्च सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के संसाधनों से पूरा किया जायेगा तथा 47 प्रतिशत

[श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह]

बजट के आधार पर पूरा किया जायेगा। यह क्षेत्र हैं जहां वास्तव में सरकार आपके साथ सह-भागी बनना चाहती हैं, मेरी कुछ समस्याओं के बारे में भी। इस बारे में एक बात कही गयी है जिस पर मैं बाद में आऊंगा। परन्तु मूल रूप से यह कर का लचीलापन है। सरकारी क्षेत्र का अंशदान गैर-योजना खर्च, सरकारी खर्च तथा राज सहायता भी इसमें आयेंगे। अतः अर्थव्यवस्था पर इन क्षेत्रों से दबाव पड़ रहा है जिन पर मैं माननीय सदस्यों से बातचीत करना चाहता हूं

एक बात कही गयी है कि लम्बी अवधि की वित्तीय नीति की वजह से आप अपने को नीचे ले आए हैं। अतः अब आप कह रहे हैं कि आप कुछ नहीं कर सकते।

एक माननीय सदस्य : आप इसमें परिवर्तन कर सकते हैं।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : नहीं, यह बात नहीं है। वे कहते हैं, अतः आपके पास संसाधनों की कमी है। आप जो कुछ कर सकते हैं, मूल्य बढ़ा दो। यह तर्क दिया गया है।

श्री अमल दत्त : यह मूल्य नहीं बल्कि कर हैं, प्रत्यक्ष कर।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : ठीक। यह महत्वपूर्ण सलाह है जो दी गयी है। देखते हैं कि इस सलाह की क्या कीमत है, इस सलाह, महत्वपूर्ण सलाह के बारे जो दी गयी है आओ हम देखें कि परिमाणात्मक रूप में इसका वास्तविक मूल्य क्या है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या आप कटाक्ष कर रहे हैं?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : अगर मैं कोई बात कटाक्ष रूप से कहता हूं, तो मैं उस कटाक्ष को निकाल देता हूं पूर्ण नम्रता से मैं कह रहा हूं। अब प्रत्यक्ष करों से जिनमें निगमित कर तथा निजी प्रत्यक्ष कर शामिल है, पुनरीक्षित राजस्व का कुल पुनरीक्षित अनुमान 5515 करोड़ रुपये का है। अब हमें कहना चाहिए कि यह सभा निर्णय लेती है कि हम इसे अर्थात निगमत कर तथा निजी प्रत्यक्ष कर को 10 प्रतिशत बढ़ायें यही तर्क है जो आपने एल० टी० एफ० पी० के खिलाफ दिया है। ठीक है।

श्री अमल दत्त : निजी कर को बढ़ाया जाये।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : आप 90 प्रतिशत की दरें, 105 प्रतिशत की दरें चाहते हैं! यह एक भिन्न दर्शन है। सभी की यह राय नहीं है। अधिक से अधिक वे कहेंगे कि आप इसे 50 प्रतिशत या 60 प्रतिशत बढ़ायें। परन्तु निश्चित ही मेरे विचार से 70 प्रतिशत, 80 प्रतिशत या 90 प्रतिशत की सिफारिश कोई नहीं कर रहा है। ठीक। मान लेते हैं कि 10 प्रतिशत बढ़ाया जाये। 5515 करोड़ रु० का क्या होगा? हमें 550 करोड़ रुपये और अधिक प्राप्त होंगे।

श्री अमल दत्त : आप 10 प्रतिशत से अधिक बढ़ाने की नहीं सोच सकते।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : 550 करोड़ रुपये से आप अपने 4000 करोड़ रुपये के घाटे के साथ कैसे निपटेंगे? केन्द्रीय सरकार को क्या प्राप्त होगा? लगभग 200 करोड़ रुपये का

आय कर होगा। इसमें से केन्द्रीय सरकार को 30 करोड़ रुपये मिल रहे हैं। बाकी के 250 करोड़ रुपये से, 50 प्रतिशत सरकारी क्षेत्र से आता है, एक जेब से दूसरी में। कुल आपको 125 करोड़ रुपये प्राप्त होंगे। अतः उनकी सलाह की कीमत 155 करोड़ रुपये है हमारे लक्ष्य के मुकाबले जो 4000 करोड़ रुपये का है। (व्यवधान) घाटा 4000 करोड़ रुपये है अतः आपकी सलाह पर चलकर कुल मिलाकर 5 प्रतिशत प्राप्त हो सकेगा।

श्री अमल दत्त : ऐसा इसलिए क्योंकि आपने 10 प्रतिशत से अधिक बढ़ाने से इंकार कर दिया।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : ठीक है। आप इसे 20 प्रतिशत कर दीजिए और 70 प्रतिशत कर के ढांचे को बना लीजिए। (व्यवधान) आप कुछ भी करिये। मैं स्वीकार करता हूं 70 प्रतिशत ले लीजिये। अब हम चरम सीमा पर आ गये हैं ....(व्यवधान) मुझे नहीं पता। देखते हैं। अगर आप कर की दरों में वृद्धि करके 70 प्रतिशत पर आते हैं तो आपको 300 करोड़ रुपये प्राप्त होंगे। 4000 करोड़ रु० की समस्या से निपटने के लिए 300 करोड़ रुपये का सुझाव दिया जा रहा है। आपकी सलाह 10 प्रतिशत से भी कम की है। अतः मात्रा की दृष्टि से आपकी सलाह की यह कीमत है जिसको गुणवत्ता के तौर पर आपने राजनैतिक उद्देश्य से बनाया है। आप हरेक को बताना चाहते हैं कि यह स्थिति है।

श्री अमल दत्त : आपकी कर प्राप्ति आपके सोचे हुए से बहुत अधिक है यह बेहतरीन रूप से कानून को लागू करने के कारण है। मेरा सिद्धान्त है ऊंचा कर और सख्ती से उसका वसूलना।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : आपकी सलाह का क्या मूल्य है, बता दिया गया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आपको इन 125 करोड़ की जरूरत है अथवा नहीं ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मुझे 1000 करोड़ रुपये चाहिए और आपकी सलाह की बजाय मेरे तरीके से मुझे अधिक मिल गये हैं। मेरे तरीके से 1000 करोड़ रुपये मिल गये हैं। आप मुझे केवल 125 करोड़ रुपये दे रहे हैं। यही मूलभूत अन्तर है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मोडवेट के द्वारा।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मोडवेट से नहीं बल्कि गत वर्ष के कार्य निष्पादन से। यह एक दशक का रिकार्ड है। मुझे अपनी नीति के लिए संकोच नहीं है। आखिरकार हमने इस नीति का अनुसरण किया है और उसके परिणाम देश को दिखाये हैं। (व्यवधान)

मैं लम्बी अवधि की वित्तीय नीति के बारे में एक बात स्पष्ट करना चाहता हूं, क्योंकि बाद-विवाद में कोई भी बात तकनीकी रूप से भी सही होनी चाहिए। जो कहा गया है वह निगमित कर के बारे में है। हमारे हाथ बंधे हुए नहीं है। उन्होंने इसे पढ़ा नहीं है। वे इसे नहीं पढ़ते। वे मत से चलते हैं। वे एक मत पैदा करना चाहते हैं, जो ठहर नहीं पायेगा।

निगमित कर के बारे में पैदा 5.19 में कहा गया है :

"निगम कर की दरें और अधिक कम नहीं की जायेंगी" मेरे हाथ कहां बंधे हुए हैं ? हमने कहा है......... ...और अधिक कम नहीं की जायेंगी।"

श्री एस० जयपाल रेड्डी : वे और अधिक नहीं बढ़ाये जायेंगे।

प्रो० मधु दण्डवते : हमने कहा है कि आपने दरों को स्थिर कर दिया है। बस।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : आप किताब को पढ़िए। इसे उद्धृत कीजिए। आप मुझे उद्धृत कीजिए।

श्री अमल दत्त : हम असली मतलब को पढ़ रहे हैं। पढ़ना एक बात है और मतलब को समझना दूसरी बात है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : तो आप वह कहिए।

श्री अमल दत्त : हमने असली मतलब को पढ़ा है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : वे कभी लाइनों को नहीं पढ़ते। वे हमेशा लाइनों के बीच ही पढ़ते हैं। वे लाइनों के बीच ही रह जाते हैं। हमारे हाथ बंधे हुए नहीं है। जो कहा गया है वह निजी आयकर के संबंध में है ताकि आवश्यक स्थिरता लायी जा सकें, सरकार की मंशा निजी आय कर तथा संपत्ति कर की वर्तमान दरों को कम से कम 5 वर्ष की अवधि के लिए अपरिवर्तित रखने की है। अतः यह निजी आयकर के बारे में है, हमने कहा है कि हम स्थिरता कायम करना चाहते हैं। इसमें एक अच्छा आर्थिक कारण है और मैं इसे मानता हूं क्योंकि अर्थव्यवस्था में स्थिरता स्वयं एक सकारात्मक बात है। प्रति वर्ष की अनिश्चतता अर्थ-व्यवस्था को अस्त-व्यस्त कर सकती है और उचित दर तथा कठोर पालन से हम एक हजार करोड़ रुपये अधिक प्राप्त कर सकेंगे। (व्यवधान) मुझे और अधिक सिद्ध करने की आवश्यकता नहीं है। जब हम अर्थ-व्यवस्था की योजना बना सकते हैं, खर्च तथा पूंजी निवेश पर योजना बना सकते हैं तो हम कर नीति पर योजना क्यों नहीं बना सकते ? इसमें क्या गलत है ? यह योजना के सिद्धान्त का मूल भाग है जिसे हमने पेश किया है। हमें इसके लिए संकोच नहीं हैं और यह सही सिद्ध हो चुका है।

सरकारी क्षेत्र जो हमारी अर्थ-व्यवस्था की धुरी रहा है, जो हमारी आत्म निर्भरता का मुख्य सहारा रहा है, जो प्रगति का इंजिन रहा है इसी प्रकार से चलता रहेगा और हम देख सकते हैं कि सरकार के पास अर्थ-व्यवस्था पर नियंत्रण करने की शक्ति है, और देखेंगे कि सरकारी क्षेत्र के पूंजी निवेश से अर्थ-व्यवस्था को अदायगी प्राप्त हो क्योंकि अकुशलता तथा घाटे को बजट में सभी जगह मूल्य वृद्धि और बजट घाटे का कारण बताया गया है। दोनों ही मुद्रास्फीति को बढ़ाते हैं अतः यह सरकार की पहली जिम्मेदारी है कि सरकारी क्षेत्र की कुशलता में सुधार हो। और वास्तव में मैं यहां पर यह भी स्पष्ट रूप से मानता हूं कि हमें इसमें श्रमिकों को भी सम्मिलित करना होगा। अतः प्रबन्ध में श्रमिकों की सहभागिता का सिद्धांत। सरकार तथा सरकारी क्षेत्र के प्रबन्ध को एक साथ मिलकर राष्ट्रीय चुनौती का मुकाबला करना होगा। यह सातवीं योजना की कुंजी है और सातवीं योजना की सफलता और असफलता इसी पर निर्भर है। हमारे सामने यही चुनौती है और हम इस चुनौती को स्वीकार करते हैं। प्रधानमन्त्री स्वयं इस पहलू पर बहुत अधिक ध्यान दे रहे हैं।

जहां तक गैर-योजना व्यय का संबंध है ... ...

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया) : आपकी आशा का कि आपको सरकारी क्षेत्र से 20 प्रतिशत अदायगी प्राप्त होगी क्या आधार है— मान लीजिए 7000 करोड़ रुपये के लगभग ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : चिंता न करें। हम योजना को पूरा करेंगे। योजना में कोई कमी नहीं होगी। हमारे पास पहले ही 40 प्रतिशत की वृद्धि है और यह एक रिकार्ड है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आप फिर से उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री कब बनकर आयेंगे ?

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : अगर आप मुझसे कहें तो मैं पश्चिम बंगाल भी चल सकता हूं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : स्वागत है ····(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया शान्ति।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : तुरंत ही इससे मुझे राज्यों के गैर-योजना खर्च की याद आती है। मैं पहले केन्द्रीय सरकार के गैर-योजना खर्च को लूंगा। हमें सरकार के अपने खर्च पर गौर करना होगा। हमारा लोगों के प्रति कर्त्तव्य है कि सरकार का व्यय तथा सरकारी प्रबन्ध का व्यय भार लोगों पर कम से कम पड़े और जहां कहीं भी फजूल खर्चा है उसे समाप्त करना चाहिए। इसके लिए हम सरकारी खर्च के बारे में संसद में चर्चा के लिए एक पेपर प्रस्तुत करेंगे ताकि आपके विचार तथा परामर्श लेकर एक नीति बना सकें कि कहां पर सरकारी खर्च में कटौती की जा सकती है·····

एक माननीय सदस्य : राज्यपालों का खर्च ?

एक अन्य माननीय सदस्य : प्रशासन का खर्च।

श्री अमल दत्त : राज्यपालों के खर्चों को भी कम किया जाना चाहिए।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : जहां तक आर्थिक सहायता का प्रश्न है, हमें आर्थिक सहायता की आवश्यकता इसलिए पड़ती है क्योंकि वर्तमान असमानता की प्रणाली में, जैसा कि मैंने उल्लेख किया, समाज के कतिपय वर्गों के लोगों तक संसाधन नहीं पहुंचने देते। अतः हमें राजसहायता देने की जरूरत पड़ती है। परन्तु पांच वर्षों में राज सहायता की राशि में जो वृद्धि हुई है वह बहुत ही अधिक है। उर्वरकों पर ही राज सहायता 1981 से 1985 तक 1000% बढ़ गयी है। यह 117 करोड़ रुपये से बढ़कर 1700 करोड़ रुपये तक पहुंच गयी है। गत तीन वर्षों से राज सहायता 40 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है।

इस वृद्धि दर के हिसाब से हम सातवीं योजना के दौरान 41000 करोड़ रुपए राज-सहायता के रूप में व्यय कर चुके होंगे जोकि दो वर्ष की केन्द्रीय योजना के बराबर है तथा अनुमान लगाया गया है कि यह देश में प्रत्येक गांव में एक प्राथमिक स्कूल तथा एक नल कूप के तुल्य होगी अतः जब कि हमें आर्थिक सहायता देनी होती है ? उससे सरकारी क्षेत्र में पूंजी निवेश रुक जाता है तब ऐसा दृश्य उपस्थित हो जायेगा कि सरकारी क्षेत्र के विकसित न होने से देश की अर्थ-व्यवस्था को मजबूती नहीं मिलेगी। इसके लिए हमें बाद में भारी मूल्य चुकाना होगा। इस पर मैं सभा की राय चाहता हूं कि किस प्रकार गरीब लोगों की सहायता करते हुए सरकारी क्षेत्र में पूंजी निवेश में संतुलन रखा जाये तथा ऐसा न हो कि सारा धन आर्थिक सहायता में ही लग जाये। इस बारे में राजनीतिक समर्थन तथा लोगों को समझाया जाना आवश्यक होगा ताकि हमारे समक्ष मूल समस्याओं के बारे में देश को विश्वास में लिया जा सके।

महोदय, में दीर्घकालीन वित्तीय नीति तथा उसे किस प्रकार क्रियान्वित किया जायेगा। इसकी चर्चा नहीं करूंगा। इस पर सभा का अधिक समय लगेगा। शायद मैं एक प्रेस नोट दे सकता हूं। इसमें 20 मदें हैं।

[श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह]

अंत में मैं नहीं जानता कि क्या माननीय सदस्यों ने बजट के पृष्ठ 17 को देखा है । इसमें प्रत्येक मंत्रालय के संबंध में चार वर्षों के लिए अर्थात वर्ष 1989-90 तक के आंकड़े दिये गये हैं । यह पहला अवसर है कि प्रत्येक मंत्रालय का क्रमिक आबंटन योजना के अनुसार दर्शाया गया है, उदाहरण के तौर पर पांच प्रतिशत मुद्रास्फीति का अनुमान लगाया गया हैं, अतः हमने तो इसे यहां तक प्रकट कर दिया है । मैं समझता हूं कि यदि मैं भविष्य के वर्षों के बजटों की चर्चा करूं तो इसमें कोई विशेषाधिकार का प्रश्न उत्पन्न नहीं होगा ।

(व्यवधान)

अंत में मैं कुछ बातें 'मोडवेट' के संबन्ध में तथा लघु उद्योग संबन्धी विशेषक 60 या 80 मदों के बारे में कुछ असंगतियों को दूर करने के लिए एक वाक्य कहूंगा । 60 से 80 मदों के बारे में कुछ समस्यायें हैं तथा मैं इस पर विस्तार से चर्चा करुंगा ।

आगे मैं आवासों की तलाशी के बारे में निरीक्षकों की शक्तियों की चर्चा करुंगा । हम इसका अध्ययन करेंगे तथा इस संबन्ध में आचरण संहिता जारी करेंगे और सुनिश्चित करेंगे कि वे लोग इस संबन्ध में मूलभूत नियमों का पालन कर सकें ।

निगमित लाभांशों के संबन्ध में, मैं कहना चाहता हूं कि भारतीय यूनिट ट्रस्ट को भी कुछ समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है । हम उस पर पुनर्विचार करेंगे । शेष बातें मैं कह चुका हूं । लघु उद्योग क्षेत्र के बारे में आशंकाएं व्यक्त की गई हैं । मैं कुछ और विस्तार से कहना चाहता हूं । कि क्या किया गया है केवल 75 लाख रु० तक के लाभ रखे जा सकते हैं । अब यह सीमा 1.50 करोड़ रुपए है । उस सीमा तक लाभ रखे जा सकते हैं । पहले यह योजना कुछ ही वस्तुओं पर लागू होती थी जब नई योजना व्यापक है तथा सभी लघु उद्योग, कुछ को छोड़ कर, लाभ उठा सकते हैं ।

पहले लाभ अदा किए गए वास्तविक शुल्क के आधार पर थे । नई योजना में लघु उद्योग को पूरा लाभ दिया जायेगा । यद्यपि वे कम प्रतिशत शुल्क देंगे पर यह माना जायेगा कि उन्होंने पूरा शुल्क दिया है पहले कुछ ही कच्चे माल पर यह लाभ उपलब्ध थे । परन्तु अब 'मोडवेट' के अधीन सभी वस्तुओं पर जिनमें पेंट कोट, 'पैकेजिंग मैटिरियल' पर भी यह लाभ प्राप्त होंगे जो कभी नहीं दिये गये थे ।

निरीक्षकों द्वारा लघु उद्योग के दौरों पर चिन्ता व्यक्त की गई । क्या में स्पष्टीकरण दूं कि अब निर्देश जारी किए गए हैं कि लघु उद्योगों का उत्पाद लाइसेंस विभाग को सूचना देने पर मंजूरी दे दी जायेगी । मंजूरी देने के लिए आवश्यक मूल्य सूची पर हम आग्रह नहीं करेंगे तथा लघु उद्योगों के लिए हम स्वनिर्धारण प्रणाली की अनुमति देंगे । फिर लघु उद्योग इकाइयों का निरीक्षण सहायक आयुक्त की अनुमति से ही किया जाये गे । उन लघु उद्योग इकाइयों को जिन्हें धातुओं, इस्पात अल्यूमिनियम तांबा इत्यादि पर शुल्क की अदायगी का सबूत देने में कठिनाइयों का अनुभव होता हो, जो कि वे छोटी छोटी मात्रा में खरीदते हैं, शुल्क का आंकलन लघु उद्योगों की इकाइयों के तदर्थ आधार पर बिना प्रमाणीकरण के आधार पर दिया जायेगा । ये उपाय हम कर रहे हैं तथा उनमें परिवर्तनों के बारे में भी हम सोच रहे हैं ताकि लघु उद्योगों की इकाइयां, जब वे किसी अन्य फैक्टरी से कच्चे माल को उधार लेने का लाभ उठा सकें ।

जहां तक लघु उद्योग क्षेत्र का संबंध है 1-67 तक की पूर्व विद्यमान मदों के बारे में कोई कठिनाई नहीं हैं वे खुश हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : 68. ।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : संख्या टी० आई० 68 है। उनमें छूट सीमा 20 लाख रु० तक थी। अब लघु उद्योगों के लिए सीमा 7.5 लाख रुपए है। पिछले वर्ष दिसम्बर में हमने उत्पाद शुल्क एवं सीमा शुल्क में अन्तराष्ट्रीय नामावली को अपनाया। टी० आई 68 के संबंध में यह बात थी कि जब भी उत्पाद शुल्क में वृद्धि होती थी हर समय शिकायत की जाती थी कि उनकी देने की क्षमता का ध्यान किये अंधाधुंध स्लैब बनाये जाते हैं वे टी० आई 68 के विरुद्ध थे और चाहते थे कि उसे समाप्त कर दिया जाये। जब हमने टी० आई 68 को समाप्त कर दिया तो वे लघु उद्योग के सामान्य क्षेत्र में आ गये। सामान्य लघु उद्योग क्षेत्र में 7.5 लाख तक उत्पाद शुल्क से छूट है। अत: वे उस वर्ग में आ गये। अन्तर यह है कि 68 में विलंम्बित लाभ कच्चे माल तक ही उपलब्ध थे परन्तु अब उन्हें सभी मदों पर लाभ मिलेगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : 68 अवशिष्ट मद थी।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मद 68 में उन्हें केवल कच्चे माल पर विलम्बित लाभ मिलते थे। परन्तु अब नयी प्रणाली में उन्हें 'मोडवेट के अंतर्गत कच्चे माल की हर एक मद पर लाभ लागू होते हैं। हम उनसे बात करेंगे तथा यदि कोई वास्तविक कठिनाई होगी तो उस पर ध्यान देंगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं समझता हूं कि आपका पूर्वाग्रह कोई नहीं है।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : परन्तु अब हम "एक्स 68" वर्ग में भारी सुधार नही कर सकते। यह दूसरे लघु उद्योगों के लिए भी उचित नहीं होगा।

अन्त में मैं कर-अपवचन के बारे में कहना चाहता हूं। इस वर्ष व्यापक कार्य हुआ है। प्रत्येक रुपए को अपवंचन गरीबों से ठगा गया रुपया है। यह ठगी चल रही है तथा हम इसकी अनुमति नहीं देंगे। इस स्थिति को बदलने के लिए कुछ समय दिया जा सकता है। प्रत्यक्ष करों के क्षेत्र में और आय-कर में यदि कोई व्यक्ति पूरी अदायगी कर देता है तो हमने जुर्माने तथा सजा से छूट दे दी है उचित समय देने की बात करने के बाद मैं कहूंगा कि अपवंचन गरीब लोगों का भाग है यदि यह सात लाकर्स में भी दिया हुआ है तो हम उसे तोड़ कर निकाल लेंगे।

हम उद्योगों को बढ़ावा देंगे परन्तु उन्हें कर अपवंचन के लिए गरीबों को ठगने के लिए प्रोत्साहन नहीं देंगे। व्यापार सम्माननीय है परन्तु देश के साथ ठगी उचित सम्माननीय व्यवसाय नहीं है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : निन्दनीय

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : इस व्यवसाय को सम्मान नहीं मिल सकता। यह अत्यन्त स्पष्ट है। हम कानून में औचित्य लाने को तैयार हैं, हम स्वच्छ बनने का समय देने को तैयार हैं। परन्तु उसके अलावा हम दृढ़ हैं तथा हम उन्हें छोड़ेंगें नहीं।

[श्री विश्वनाथ प्रतापसिंह]

अन्त में मैं कहना चाहता हूं कि बजट में कमियां हो सकती हैं परन्तु यह बात अटूट है कि हमारा समाजवादी लक्ष्य गरीबों के प्रति निष्ठा तथा आर्थिक आत्म निर्भरता तथा स्वाधीनता के प्रति हमारी वचनबद्धता सच्ची है।

इस सन्दर्भ में, मैं श्रीमती इन्दिरा गांधी का एक वाक्य उद्धृत करूंगा।

"जब समय आ गया कि छोटी-छोटी बातों से ऊपर उठे और अर्थहीन बन्धनों को तोड़ें तथा केवल बढ़िया पदार्थों की कामना ही न करें अपितु अच्छे मनुष्य भी बने।"

प्रो० मधु दण्डवते : मैं फिर चाहता हूं कि आपका कथन गलत है। यदि आप पृष्ठ 51 के अन्तिम कालम को देखें तो मुद्रास्फीति की दर की औसत 5.9 प्रतिशत अर्थात् लगभग 6 % दर्शायी गई है। अब मासिक मूल्य लेकर औसत निकाल रहे हैं। यही अन्तर है।

श्री विश्व नाथ प्रताप सिंह : पिछले वर्ष भी उन्होंने बताया था कि योजना का आधार बदल गया है। मैंने बताया कि यह 1984-85 का है। जांच के बाद मैं आपको उत्तर दूंगा। जब आप मुद्रास्फीति की बात करते हैं यह थोक मूल्य सूचकांक के अनुसार बिन्दुवार है।

श्री सी० माधवरेड्डी : वित्त मंत्री राज्यों के राजस्व के अंतरण की बात कह रहे थे। मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूं। यह अंतरण दो तरह के हैं। एक है सांविधिक अंतरण। हमने कभी नहीं कहा कि अंतरणों में वृद्धि नहीं हुई। निश्चय ही उसमें वृद्धि हुई है। परन्तु हो यह रहा है कि सांविधिक अंतरण तो कम हो रहे हैं पर असांविधिक अंतरण जैसे अनुदान, तदर्थ अन्तरण बढ़ रहे हैं। असांविधिक अंतरणों में भेद होता है। असांविधिक अंतरणों पर हमारा कोई नियंत्रण नहीं है। हमें आपके पास मांगने आना पड़ता है। हमने बताया है कि असांविधिक अंतरणों में वृद्धि हुई है परन्तु कानूनी अंतरण प्रति वर्ष कम हो रहे हैं।

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : परन्तु जहां तक कुल अंतरण का प्रश्न है जब आप धन को व्यय करते हैं तो उसमें कोई अंतर दिखाई नहीं पड़ता।

1.36 म. प.

लेखानुदानों की मांगें (सामान्य)—1986-87

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 107 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 1987 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिए या उसके संबंध में, कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर, राष्ट्रपति को दी जाये।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1986-87 के लिए लेखानुदानों की मांगें (सामान्य)

मांग संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदान की मांग की राशि	
1	2	3	
		राजस्व रुपए	पूंजी रुपए
कृषि मंत्रालय			
1.	कृषि और सहकारिता विभाग	81,49,000	....
2.	कृषि	42,07-07,000	2,53,44,09,000
3.	मीन उद्योग	4,38,32,000	1,48,69,000
4.	पशुपालन और डेरी विकास	23,52,26,000	7,70,11,000
5.	सहकारिता	3,46,67,000	39,53,33,000
6.	कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग	15,76,000	....
7.	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् को अदायगियां	26,31,12,000	...
8.	ग्रामीण विकास विभाग	4,43,13,58,000	5,33,000
9.	उर्वरक विभाग	2,89,16,30,000	73,07,50,000
वाणिज्य मंत्रालय			
10.	वाणिज्य मंत्रालय	53,64,000	....
11.	विदेश व्यापार और निर्यात उत्पादन	1,47,25,84,000	15,06,86,000
12.	पूर्ति और निपटान	2,58,47,000	...
संचार मंत्रालय			
13.	संचार मंत्रालय	1,01,73,000	6,00,00,000
14.	विदेश संचार सेवा	60,50,000	....
15.	डाक सेवाएं	1,45,86,67,000	6,50,50,000
16.	दूर संचार सेवाएं	2,45,41,66,000	1,52,83,17,000

1	2		3
रक्षा मंत्रालय			
17.	रक्षा मंत्रालय	89,50,51,000	23,72,04,000
18.	रक्षा पेंशनें	91,74,88,000	....
19.	रक्षा सेवाएं थल सेना	9,10,96,20,000	....
20.	रक्षा सेवाएं—नौ सेना	1,13,35,00,000	....
21.	रक्षा सेवाएं-वायु सेना	3,11,23,08,000	...
22.	रक्षा सेवाओं पर पूंजी परिव्यय		1,82,08,00,000
ऊर्जा मंत्रालय			
23.	कोयला विभाग	24,76,37,000	2,36,63,84,000
24.	विद्युत विभाग	36,69,55,000	2,45,81,00,000
25.	गैर-पारम्परिक ऊर्जा स्रोत विभाग	15,95,89,000	58,33,000
पर्यावरण और वन मंत्रालय			
26.	पर्यावरण और वन मंत्रालय	27,13,000	...
27.	पर्यावरण	13,30,32,000	....
28.	वन और वन्य जीवन	8,19,50,000	2,000
विदेश मंत्रालय			
29.	विदेश मंत्रालय	39,45,84,000	23,41,67,000
वित्त मंत्रालय			
30.	वित्त मंत्रालय	2,47,33,000	....
31.	सीमा शुल्क	15,63,11,000	9,73,50,000
32.	संघ उत्पाद शुल्क	17,73,46,000	
33.	आय पर कर, संपदा शुल्क, धन कर और दान कर	19,39,63,000	....
34.	स्टाम्प	8,98,29,000	1,30,12,000
95.	लेखा परीक्षा	24,43,26,000	...
36.	करेंसी, सिक्का निर्माण और टकसाल	37,99,22,000	29,60,83,000

1	2		3
37.	पेंशनें	35,31,31,000	...
38.	अफीम और एल्केलाइड कारखाने	26,19,21,000	1,19,17,000
39.	राज्य सरकारों को अंतरण	8,14,94,17,000	...
40.	वित्त मंत्रालय का अन्य व्यय	3,32,94,47,000	8,91,09,14,000
41.	सरकारी सेवकों आदि को उधार		29,23,67,000
	खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय		
42.	खाद्य विभाग	3,07,78,33,000	18,96,29,000
43.	नागरिक पूर्ति विभाग	3,91,08,000	1,75,84,000
	स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय		
44,	स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय	35,62,000	...
45.	चिकित्सा और लोक स्वास्थ्य	53,33,76,000	19,19,80,000
46.	परिवार कल्याण	95,63,58,000	89,83,000
	गृह मंत्रालय		
47.	गृह मंत्रालय	1,31,79,000	....
48.	मंत्रिमंडल	1,49,91,000	....
49.	पुलिस	1,10,60,16,000	7,01,50,000
50.	अन्य प्रशासनिक और सामान्य सेवाएं	53,20,90,000	8,77,37,000
51.	पुनर्वास	9-85,37,000	1,80,60,000
52.	गृह मंत्रालय का अन्य व्यय	45,97,14,000	35,72,32,000
53.	दिल्ली	78,91,60,000	67,14,36,000
54:	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	11,76,34,000	12,35,82,000
55.	दादरा और नगर हवेली	1,67,22,000	93,83,000
56.	लक्षद्वीप	3,47,26,000	60,35,000
56. क	चण्डीगढ़	12,69,77,000	5,45,44,000

1	2		3
मानव संसाधन विकास मंत्रालय			
57.	मानव संसाधन विकास मंत्रालय	1,18,01,000	....
58.	शिक्षा	1,09,73,28,000	4,24,000
59.	युवा कार्य और खेल	11,00,23,000	50,65,000
60.	महिला कल्याण	25,51,58,000	....
61.	कला और संस्कृति	9,50,99,000	....
62.	पुरातत्व	3,27,93,000	...
उद्योग मंत्रालय			
63.	उद्योग मंत्रालय	2,28,04,000	8,000
64.	उद्योग	17,78,36,000	71,42,83,000
65.	ग्राम और लघु उद्योग	42,89,47,000	23,43,51,000
सूचना और प्रसारण मंत्रालय			
66.	सूचना और प्रसारण मंत्रालय	32,32,000	....
67.	सूचना और प्रचार	8,26,14,000	49,03,000
68.	प्रसारण	39,11,88,000	34,42,26,000
श्रम मंत्रालय			
69.	श्रम विभाग	31,00,000	....
70.	श्रम और रोजगार	27,18,74,000	15,17,000
विधि और न्याय मंत्रालय			
71.	विधि और न्याय मंत्रालय	5,21,41,000	....
72.	न्याय प्रशासन	17,27,000	....
संसदीय कार्य और पर्यटन मंत्रालय			
73.	संसदीय कार्य विभाग	10,49,000	...
74.	पर्यटन विभाग	2,90,97,000	1,84,33,000
कार्मिक लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय			
75.	कार्मिक लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय	4,12,81,000	...

1	2		3
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय			
76.	पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	21,38,000	1,26,30,79,000
योजना मंत्रालय			
77.	आयोजन	1,43,39,000	...
78.	सांख्यिकी	4,47,76,000	...
कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय			
79.	कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय	7.63,000	...
विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय			
80.	विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग	13,83,77,000	2,00,000
81.	भारतीय सर्वेक्षण	7,71,67,000	4,17,000
82.	मौसम विभाग	4,54,51,000	1,77,69,000
83.	वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान	26,75,33,000	55,00,000
इस्पात और खान मंत्रालय			
84.	इस्पात विभाग	4,72,50,000	1,24,80,50,000
85.	खान विभाग	19,1652,000	1,12,43,83,000
वस्त्रोद्योग मंत्रालय			
86.	वस्त्रोद्योग	52,41,43,000	35,58,32,000
परिवहन मंत्रालय			
87.	परिवहन मंत्रालय (रेलवे को छोड़कर)	1,34,18,000	....
88.	सड़कें	40,88,86,000	56,23,91,000
89.	पत्तन, दीपस्तम्भ और नौवहन	23,55,94,000	45,79,83,000
90.	सड़क और अन्तर्देशीय जल परिवहन	2,36,42,000	21,51,05,000
91.	विमानन	10,33,64,000	11,30,67,000

1	2		3
नगर विकास मंत्रालय			
92.	नगर विकास मंत्रालय	38,24,000	...
93.	लोक निर्माण	21,21,24,000	12,51,84,000
94.	जलपूर्ति और मल निकासी	32,66,000	....
95.	आवास और नगर विकास	5,90,95,000	12,39,21,000
96.	लेखन सामग्री और मुद्रण	10,73,42,000	....
जल संसाधन मंत्रालय			
97.	जल संसाधन मंत्रालय	27,12,29,000	2,57,67,000
कल्याण मंत्रालय			
98.	कल्याण मंत्रालय	44,01,65,000	11,67,000
परमाणु ऊर्जा विभाग			
99.	परमाणु ऊर्जा विभाग	24,97,000	....
100.	परमाणु ऊर्जा अनुसंधान, विकास और औद्योगिक परियोजनाएं	36,35,75,000	69,83,47,000
101.	न्युकलीय विद्युत स्कीमें	70,00,00,000	39,28,02,000
इलेक्ट्रानिकी विभाग			
102.	इलेक्ट्रानिकी विभाग	9,77,33,000	7,78,83,000
महासागर विकास विभाग			
103.	महासागर विकास विभाग	4,42,25,000	20,00,000
अन्तरिक्ष विभाग			
104.	अंतरिक्ष विभाग	22,67,72,000	32,96,13,000
संसद, राष्ट्रपति और उप राष्ट्रपति के सचिवालय और संघ लोक सेवा आयोग			
105.	लोक सभा	2,01,85,000	...
106.	राज्य सभा	84,35,000	...
107.	उपराष्ट्रपति का सचिवालय	2,25,000	...

अध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1986-87 के वर्ष की लेखानुदानों की मांगे मतदान के लिए रखता हूं। प्रश्न यह है :

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 107 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबन्ध में 31 मार्च, 1987 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्च की अदायगी करने के लिए था के संबन्ध में कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा सम्बन्धी राशियों से अनधिक संबन्धित राशियां भारत की संचित निधि में से लेखे पर राष्ट्रपति को दी जाएं"।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

1.38 म० प०

विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1986*

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि वित्तीय वर्ष 1986-87 की एक भाग की सेवओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि वित्तीय वर्ष 986-87 की एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैं विधेयक पुरःस्थापित ** करता हूं :

मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि वित्तीय वर्ष 1986-87 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि वित्तीय वर्ष 1986-87 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

---

*दिनांक 13-3-86 के भारत के असाधारण राजपत्र, भाग 2, खण्ड 2, में प्रकाशित।
**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित। प्रस्तुत।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अध्यक्ष महोदय : अब हम खण्डवार विचार करेंगे । प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2 से 4 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बनें ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 2 से 4 तथा अनुसूची विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खण्ड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए

श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूं ।

"कि विधेयक पारित किया जाये"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

1.40 म.प.

रेल अभिसमय समिति के तीसरे प्रतिवेदन के संबंध में संकल्प

अनुदानों की मांगें (रेल), 1986-87

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 1985-86

तथा

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1983-84

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब सभा रेल अभिसमय समिति, 1985 की सिफारिशों की स्वीकृति के संबंध में संकल्प पर विचार करेगी तथा अनुदानों की मांगें (रेल) 1986-87, अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल) 1985-86 तथा अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 1983-84 पर चर्चा तथा मतदान । इसके लिये चार घंटे का समय निर्धारित किया गया है ।

सदन में उपस्थित जिन सदस्यों के अनुदानों की मांगों संबंधी कटौती प्रस्ताव परिचालित किये जा चुके हैं । वे यदि अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो पन्द्रह मिनट के भीतर सभा-पटल पर पर्चियां भेज दें जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्या लिखी हो । जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं । केवल उन्ही कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया गया माना जायेगा ।

इस प्रकार प्रस्तुत किये गये कटौती प्रस्तावों की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली एक सूची थोड़ी देर में सूचना पट्ट पर लगा दी जायेगी। यदि किसी सदस्य को उस सूची में कोई गलती मिले तो उसकी सूचना अविलम्ब सभा-पटल पर कार्यरत अधिकारी को देनी चाहिये।

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर तथा रेल वित्त तथा सामान्य वित्त से संबंधित अन्य आनुषंगिक मामलों की समीक्षा करने के लिये नियुक्त रेल अभिसमय समिति, 1985 के तीसरे प्रतिवेदन, जो 21 फरवरी, 1986 को संसद् में पेश किया गया था, में अन्तर्विष्ट पैरा 10 से 13, 15 और 16 में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

महोदय 20 मार्च, 1985 को लोकसभा में संकल्प पारित किया तथा 28 मार्च, 1985 को राज्य सभा ने सहमति व्यक्त की इसके बाद 21 मई, 1985 को रेल अभिसमय समिति, 1985 का गठन हुआ। समिति सामान्य वित्त के साथ-साथ रेल वित्त के संबंध में सामान्य राजस्व तथा अन्य संबंधित मामलों में रेल उपक्रमों द्वारा भुगतान किये जाने वाले विद्यमान लाभाश की दर की पुनरीक्षा करने तथा उस पर सिफारिशें करने के लिये सातवीं पंच वर्षीय योजना अवधि (1985-90) के लिये नियुक्त की गई थी। समिति ने रेल कार्य कलापों के विभिन्न पहलुओं से संबंधित 16 विषयों का चयन परीक्षण करने के लिए तथा रेल विभाग द्वारा दिये गये ज्ञापन पर विचार करने के बाद चरणबद्ध तरीके में उठाया प्रतिवेदन देने के लिए किया।

रेल विभाग ने एक आन्तरिम ज्ञापन प्रस्तुत किया जिसमें समिति से निवेदन किया गया कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के 1985-86 तथा 1986-87 में लम्बित उनकी अन्तिम सिफारिश के लिये रेल अभिसमय समिति, 1980 द्वारा सिफारिश की गई रेल तथा सामान्य वित्त के बीच वित्तीय व्यवस्थ बनाये रखने की अनुमति मांगी गई है। रेल अभिसमय समिति, 1985 ने अन्तिरम ज्ञापन पर विचार कर लिया है तथा रेल विभाग द्वारा उसमें बताये गये प्रस्तावों से सहमत बशर्ते उपयुक्त समय पर समिति की अन्तिम सिफारिश प्राप्त होने के बाद पूर्व प्रभावी समय से समायोजन किया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं संकल्प को सभा के विचार के लिये रखता हूं।

अध्यक्ष महोदय : संकल्प प्रस्तुत हुआ :

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर तथा रेल वित्त तथा सामान्य वित्त से सम्बन्धित अन्य आनुषंगिक मामलों की समीक्षा करने के लिये नियुक्त रेल अभिसमय समिति, 1985 के तीसरे प्रतिवेदन, जो 21 फरवरी, 1686 को संसद् में पेश किया गया था, में अन्तर्विष्ट पैरा 10 से 13, 15 और 16 में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 1987 को समाप्त होने वाले वर्ष में भुगतान के दौरान होने

[अध्यक्ष महोदय]

वाले खर्चों का अदा करने के लिये कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1986-87 के लिए अनुदानों की मांगें (रेलवे)

मांग संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांग की राशि
1	2	3
		रु०
1	रेलवे बोर्ड	6,47,24,000
2	विविध व्यय (सामान्य)	40,81,52,000
3	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	267,40,84,000
4	रेलपथ और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण	570,17,73,000
5	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	431,66,98,000
6	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	606,81,75,000
7	संयत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	323,82,98,000
8	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	490,30,15,000
9	परिचालन व्यय—यातायात	549,91,59,000
10	परिचालन व्यय—ईंधन	1104,46,80,000
11	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	192,37,99,000
12	विविध संचालन व्यय	295,45,45,000
13	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	349,20,84,000
14	निधियों में विनियोग	1635,00,00,000
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	614,93,22,000
16	परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	24,99,50,000
	अन्य व्यय	5365,87,35,000

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गयी निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च 1986 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिये कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें :—

मांग संख्या 1 तथा 3 से 16"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1985-86 के लिए अनुदान की अनुपूरक-मांगें (रेलवे)

मांग संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांगों की राशि
1	2	3
		रु०
1.	रेलवे बोर्ड	38,99,000
2.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	4,67,94,000
3.	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	30,20,89,000
4.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	18,82,92,000
5.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	3,22,84,000
6.	संयन्त्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	26,82,23,000
7.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	3,67,87,000
8.	परिचालन व्यय - यातायात	15,97,68,000
9.	परिचालन व्यय—ईंधन	58,16,09,000
10.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	8,32,42,000
11.	विविध संचालन व्यय	26,59,09,000
12.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	68,57,89,000
13.	निधियों में विनियोग	3,66,26,000
14.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की अदायगी और अति-पूंजीकरण का परिशोधन	17,51,92,000
15.	परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव अन्य व्यय	7,000

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गयी निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 1984 को समाप्त हुये वर्ष के दौरान संबन्धित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिये कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें :—

मांग संख्या 4, 9, 10, तथा 13"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1983-84 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	माग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिये प्रस्तुत मांग की राशि
1	2	2
1.	रेलपथ और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण	76,82,023
2.	परिचालन व्यय—यातायात	1,86,86,993
3.	परिचालन व्यय—ईंधन	26,35,69,139
4.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	5,67,21,760

1.44 म. प.

(श्री वक्कम पुरुषोत्तमन पीठासीन हुए)

श्री रेणुपद दास (कृष्णनगर) : माननीय सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं दो बातें कहना चाहूंगा। पहली तो है कलकत्ता की सरकुलर रेल के बारे में। कलकत्ता की सरकुलर रेल एकदम खाराब हो गई है क्योंकि काम पूरे भाग पर किया जाना था परन्तु कुछ ऐसे कारणों की वजह से जो हमारी समझ से बाहर हैं। ऐसा नहीं किया गया। पिछले काल में मैंने कुछ मुद्दे उठाये थे तथा रेल राज्य मंत्री ने सरकुलर रेल से सम्बन्धित एक मुद्दे का उल्लेख किया था, उन्होंने कहा था, कतिपय अभावों या बाधाओं के कारण सरकुलर रेल बनाने का कार्य पूरा नहीं किया जा सका। उन्होंने कहा कि योजना आयोग द्वारा 1984-85 के बजट में शामिल करने के लिए स्वीकृत सरकुलर रेल के कार्य में से उलटडांगा से प्रिंसेप घाट तक 10 किलोमीटर रेल पटरी का कार्य पूरा किया जा चुका है।

इस खण्ड को भी 1985 में यातायात के लिए चालू किया गया था। अब यह प्रस्ताव किया गया है कि इस लाइन को उलटाडन्गा रोड़ से दम-दम तक बढ़ा दिया जाये जिससे इसे विद्यमान उपनगरीय खण्ड से जोड़ा जा सके और दैनिक यात्रियों को राहत मिल सके। परन्तु उस खण्ड पर कुछ अनधिकार कब्जा है और इसे खाली कराया जाना है। इस संबन्ध में कुछ समस्यायें हैं और सरकार को इसकी पूरी जानकारी है। विभाजन के उपरान्त लोग पश्चिम बंगाल की। दूसरी तरफ से यहां आये और वे इस हिस्से में बसा दिये गये हैं। अतः इन लोगों को किसी और

जगह बसाना है। ऐसा करने के लिए कोई वैकल्पिक व्यवस्था की जानी है। राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार से धन की मांग की थी जिससे कि इन लोगों को किसी और स्थान पर बसाया जा सके। मैं मन्त्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह इस प्रस्ताव पर पूर्ण गंभीरता से विचार करें और कुछ कदम उठायें ताकि इन लोगों को कहीं और बसाया जा सके। और इस खण्ड को अनधिकार कब्जे से मुक्त कराकर लाइन को दम दम तक बढ़ाया जा सके।

प्रिंसप घाट के परे, दक्षिण की तरफ यह लाईन। मजहरहाट रेलवे स्टेशन तक बढ़ाई जानी है जब तक यह खण्ड मजहरहाट तक नहीं बढ़ाया जाता तब तक कलकत्ता की परिक्रमा रेलवे पूरी नहीं होगी। मंत्री जी कहते हैं कि अन्य बाधायें हैं। वह आगे कहते हैं कि बंदरगाह क्षेत्र से लाइन का जो हिस्सा गुजरेगा उसके लिए ऊंचे ढांचे की व्यवस्था करनी होगी और इस लिए इस पर बहुत अधिक लागत आएगी इसमें कोई संदेह नहीं है परन्तु इन सब बाधाओं पर योजना आयोग के स्तर पर चर्चा हुई होगी चूंकि योजना आयोग ने इसे स्वीकृति प्रदान कर दी है ऊंचा ढांचा बनाना पड़ेगा और इस लाइन को मजहरहाट तक बढ़ाना होगा। जिससे कि परिक्रमा रेलवे पूरी हो सके।

मंत्री जी ने कुछ और बाधाओं का भी उल्लेख किया है। प्रिंसेप घाट के पास से रेलवे लाइन के गुजरने वाला रास्ता दूसरे हुगली सेतु के निर्माण के कारण बन्द पड़ा है और सेतु आयुक्त ने जब तक सेतु पूरा नहीं हो जाता तब तक उस क्षेत्र से रेल मार्ग निकालने की अनुमति देने में अपनी असमर्थता जाहिर की है यह आयुक्त की राय थी। अतः यह हिस्सा कुछ समय के लिए छोड़ा जा सकता है। इस दौरान बन्दरगाह क्षेत्र से गुजरने वाली लाइन का ऊंचा ढांचा बनाया जा सकता है। इस बीच दूसरा हुगली सेतु भी पूरा हो जायेगा और इसके उपरांत परिक्रमा रेलवे परियोजना का बचा हुआ हिस्सा पूरा किया जा सकता है।

हम चाहते हैं कि कलकत्ता परिक्रमा रेलवे जितनी जल्दी हो सके पूरी की जानी चाहियें ताकि कलकत्ता में यातायात की समस्या कुछ सीमा तक हल हो सके।

दूसरे में रेल मंत्री का ध्यान दिनांक 27, फरवरी, 1985 के अर्धशासकीय पत्र की ओर दिलाना चाहूंगा, जो उन्होंने पश्चिम बंगाल विभिन्न रेलवे परियोजनाओं के बारे में पश्चिम बंगाल के मुख्यमंत्री के पत्र के उत्तर में पश्चिम बंगाल के मुख्यमंत्री को लिखा था। ये यातायात की भीड़ को कम करने के लिए नई जलपायी गुड़ी को बरास्ता रंगपानी सिलीगुड़ी जंक्शन से जोड़ने के लिए बड़ी एवं छोटी लाइन और बज बज से नामरवना तक रेलवे लाइन का निर्माण के बारे में थे। यह एक बहुत पुरानी योजना है। इस लाइन के लिए भी योजना आयोग से स्वीकृत ली गई थी। योजना आयोग द्वारा इस कार्य के लिए स्वीकृत दी जा चुकी थी परन्तु कोई नहीं जानता कि इसको क्यों नहीं आरम्भ किया गया है। तीसरे रानी गंज से बांकुरा तक बरास्ता मेजिया रेल मार्ग, के निर्माण का प्रश्न इस सदन में अनेक बार उठाया जा चुका है परन्तु उसका कोई लाभ नहीं हुआ। यह एक बहुत बड़ा क्षेत्र है मेजिया में एक कोयला खान है और वहां पर एक तापीय बिजली घर स्थापित किया जाना है जिसकी योजना आयोग ने स्वीकृत दे दी है डी० वी० सी० ने यह कार्य शुरू कर दिया है अतः मैं प्रार्थना करता हूं कि इस लाइन के निर्माण का कार्य जल्दी आरम्भ किया जाये। परन्तु माननीय मंत्री ने पश्चिम बंगाल राज्य को अपने उत्तर में बताया है कि यह लाइन आर्थिक रूप से लाभकारी नहीं होगी।

[श्री रेणु पद दास]

चौथी परियोजना, जिसका मैं अब जिक्र करना चाहूंगा, बन्देलकटवा खण्ड के आधुनिकीकरण के बारे में है। यह पश्चिम बंगाल का एक बहुत महत्व पूर्ण खण्ड है। यह खण्ड गंगा की पश्चिमी ओर स्थित है। 18 वीं शताब्दी से ही यह क्षेत्र, जहां तक शिक्षा और अन्य आर्थिक पहलुओं का संबंध है, सबसे अधिक विकसित क्षेत्रों में से है। लोगों को इन क्षेत्रों से नौकरी और दूसरे प्रयोजन के लिए हर रोज कलकत्ता आना पड़ता है चूंकि दैनिक यात्रियों की संख्या बहुत अधिक है, इसलिए इसके तत्काल आधुनिकीकरण की आवश्यकता है। और विद्युत ट्रेनों की भी आवश्यकता है। हमें यह जानकारी दी गई है कि इस खण्ड के आधुमिकीकरण का कुछ कार्य पहले ही आरम्भ किया जा चुका है। कटवा स्थित स्टेशन का पुनर्गठन पिछले चार वर्ष से किया जा रहा है। इस क्षेत्र के लोगों को बताया गया है कि सरकार शायद इस वर्ष आधुनिकीकरण का काम आरंभ कर देगी। अतः प्लेटफार्म व कुछ अन्य निर्माण कार्य पूरा कर दिया गया है, अगला महत्वपूर्ण स्टेशन नावाद्वीप है। कालना भी इसी खण्ड पर है। यही कारण है कि यह भाग महत्व पूर्ण है और बहुत से लोग नित्यप्रति यहां से कलकत्ता आते जाते हैं। इस लिए दोहरी लाईन आवश्यक है। परन्तु नोट में यह कहा गया है कि बन्देल-कटवा खण्ड को रेलवे के विद्युतीकरण कार्यक्रम में शामिल करना संभव नहीं होगा। मेरी समझ में नहीं आता कि यह संभव क्यों नहीं है। यदि आप क्षेत्र की आवश्यकताओं को ध्यान में रखें और यदि आप लोगों की आवश्यकताओं को समझें तो आप देखेंगे कि आपके पास इस परियोजना को कार्यरूप देने के सिवाय कोई विकल्प नहीं है।

पांचवी लाईन तामलुक-डिघा बी० जी० रेल लाईन है। यह भी अति महत्वपूर्ण परियोजनाओं में से एक है। इस विषय में मैं एक बात कहना चाहूंगा। केन्द्रीय मंत्री महोदय ने पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री के पत्रोत्तर में कहा था कि इस परियोजना को कार्यरूप देना सरकार के लिए सम्भव नहीं होगा। हमारे मुख्य मंत्री महोदय ने माननीय परिवहन मंत्री श्री बंसीलाल को फिर लिखा था कि रेल मंत्रालय ने अपने पत्र दिनांक 6-4-84 में राज्य सरकार से निवेदन किया था। कि वह पश्चिम बंगाल भूमि अधिग्रहण और अर्जन अधिनियम 1984 की धाराओं के तहत तामुल-डिघा बड़ी लाईन के निर्माण हेतु लगभग 1380 एकड़ भूमि के अधिग्रहण और अर्जन के लिए शीघ्र कदम उठाये। रेल मंत्री महोदय के कहने पर राज्य सरकार द्वारा कार्य लगभग पूरा कर लिया गया था। और इस क्षेत्र के एक भू भाग का रेलवे ने अधिग्रहण कर लिया था। अब केन्द्र सरकार कहती है। कि इस परियोजना को कार्यरूप देने का कोई औचित्य नहीं है। कोई औचित्य क्यों नहीं है। जबकि स्वयं केन्द्र सरकार ने राज्य सरकार को यह कार्य करने के लिए लिखा था और राज्य सरकार ने वास्तव में कार्य आरंभ कर दिया था? वर्तमान रेल मंत्री महोदय कह चुके हैं कि कोई भी चालू परियोजना छोड़ी नहीं जायेगी। इस मामले में ऐसा लगता है कि इस लाइन को छोड़ दिया गया है। अतः में माननीय मंत्री से फिर निवेदन करूंगा कि इस बारे में विचार करें और देखें कि कार्य जल्दी से जल्दी ही शुरू हो।

श्री आनन्द पाठक (दार्जिलिंग) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन पर बैठने के लिए बेहतर स्थान बनाने की आवश्यकता।]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी और दालखोला के बीच पुरानी पटरी को बदलने की आवश्यकता।] [2]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[जलपाईगुड़ी से नई दिल्ली तक न्यूजलपाईगुड़ी होकर एक सीधी द्रुतगामी गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] [3]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[जलपाईगुड़ी और सियालदह के बीच न्यू जलपाईगुड़ी होकर एक अतिद्रुतगामी गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] [4]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[उत्तर-पूर्वी सीमान्त रेलवे के अन्तर्गत ए० टी० मेल और वैशाली एक्सप्रेस को सिलीगुड़ी जंक्शन होकर फिर से चलाने की आवश्यकता।] [5]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[मालदा और बालुरघाट के बीच तापन और दिल्ली होकर नई रेल लाईन बिछाने की आवश्यकता।] [6]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

इकलाखी (मालदा) से दालखोला बीच इटाहर और रायगंज होकर नई रेल लाईन बिछाने की आवश्यकता।] [7]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

विवेकानन्द एक्सप्रेस में न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन के लिए कुछ शायिकाओं का आरक्षण कोटा आवंटित करने की आवश्यकता।] [8]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन के दर्जे को बढ़ाने की आवश्यकता।] [9]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[जलपाईगुड़ी स्टेशन को आधुनिक बनाने तथा वहां पर यात्रियों को हर प्रकार की सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] [10]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[न्यू जलपाईगुड़ी से किशनगंज तक नई पटरियां बिछाने की आवश्यकता।] [11]

[श्री आनन्द पाठक]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[रेलवे में सभी रिक्त स्थानों को रोजगार कार्यालय के माध्यम से भरने की आवश्यकता।] [12]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

नैमित्तिक कर्मचारियों की सेवाओं को एक निर्धारित अवधि के भीतर नियमित करने की आवश्यकता। [13]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[दार्जिलिंग मेल को सही समय पर चलाने की आवश्यकता।] [14]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[दार्जिलिंग जिले के तिनधरिया रेल वर्कशाप को आधुनिक बनाने की आवश्यकता।] (15)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[दार्जिलिंग हिमालयन रेल को आधुनिक बनाने की आवश्यकता।] (15)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[सिलीगुड़ी में क्रेन वाहनान्तरण को फिर से चालू किए जाने की आवश्यकता।] (17)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[क्रेन वाहनान्तरण करने वाले कर्मचारियों को न्यू जलपाईगुड़ी में नियोजित करने की आवश्यकता।] (18)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[उत्तर-पूर्वी सीमांत रेलवे के अंतर्गत सभी लम्बी दूरी की गाड़ियों में खान-पान प्रणालियों का विभागीकरण करने की आवश्यकता।] (19)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[न्यू जालपाई गुड़ी में तिनसुकिया मेल में यात्रियों को चढ़ने तथा उससे उतरने के लिए सुविधा प्रदान करने के लिये इस गाड़ी की समय-सारणी को फिर से बनाने की आवश्यकता।] (20)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं"

[सिटी बुकिंग कार्यालय, सिलीगुड़ी में पर्याप्त कर्मचारियों सहित और अधिक काउंटरों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (21)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिटी बुकिंग कार्यालय, सिलीगुड़ी में बैठने तथा शौचालय की समुचित सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता।] (22)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाए"

[दैनिक दार्जिलिग मेल को सफाई करने तथा जांच करने के लिए हल्दी बाड़ी में टर्मिनल सुविधा देने तथा शेड बनाने की आवश्यकता।] (23)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाए"

[दार्जिलिंग मेल में बेहतर शौचालय सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (24)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[दार्जिलिंग मेल वर्तमान प्रथम श्रेणी के डिब्बें में सुधार करने तथा इन डिब्बों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (25)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[न्यू जलपाईगुड़ी से सियालदह, हावड़ा, दिल्ली इत्यादि के लिए छूटने वाली सभी गाड़ियों में प्रथम श्रेणी के डिब्बे की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (26)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिलीगुड़ी स्थित उपयोग में न लायी जाने वाली रेलवे-भूमि को विकास-संबंधी कार्य के लिए छोड़ देने की आवश्यकता।] (27)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिलीगुड़ी जलपाईगुड़ी और न्यू जलपाईगुड़ी में रेलवे की विस्तृत जमीन के उपयोग को रोकने की आवश्यकता।] (28)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[जलपाईगुड़ी स्टेशन के सन्निकट उपयोग में न लायी जाने वाली रेलवे की जमीन को बाजार-केन्द्र के निर्माण के लिए छोड़ देने की आवश्यकता।] (29)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[कुर्सियांग में मोटर स्टैंड का निर्माण करने के लिए जमीन का एकछोटा हिस्सा छोड़ देने की आवश्यकता।] (30)

[श्री आनन्द पाठक]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[दार्जिलिंग की पहाड़ियों में संकरी लाईन पर यात्री और मालगाड़ियों को फिर से चलाने की आवश्यकता।] (31)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[जलपाईगुड़ी और हल्दीबाड़ी स्टेशनों पर दार्जिलिंग मेल और अन्य गाड़ियों के आरक्षण कोटा में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (32)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[माल स्टेशन को दार्जिलिंग मेल, असम मेल, तिनसुकिया मेल, कामरूप एक्सप्रेस और कंचनजंगा एक्सप्रेस में शायकाओं का आरक्षण कोटा आबंटित करने की आवश्यकता।] (33)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[उत्तर-सीमांत रेलवे के अन्तर्गत कलिम्पोंग में बाहरी एजेन्सी को बहाल करने की आवश्यकता।] (34)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिलीगुड़ी जंक्शन स्टेशन पर पूछताछ-सह-आरक्षण कार्यालय फिर से शुरु करने की आवश्यकता।] (35)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिलीगुड़ी टाउन सामान कार्यालय को बहाल करने की आवश्यकता।] (36)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[न्यू जलपाईगुड़ी–हल्दीबाड़ी एक्सप्रेस को फिर से चलाने की आवश्यकता।] (37)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिलीगुड़ी रोड स्टेशन के निकट आवरोधक रेल गेट को हटाने तथा लाइन को रंगापानी से मोड़ने की आवश्यकता।] (38)

श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर (बंगलौर दक्षिण) : मैं प्रस्ताव करता हूं

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों के रेलयात्री किरायों में बढ़ोत्तरी को वापस लेने की आवश्यकता।] (39)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[बंगलौर-जोलरपेट लाइन का विद्युतीकरण शुरु करने के लिये पर्याप्त धन का प्रावधान करने की आवश्यकता।] (40)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[बंगलौर-मिराज और बंगलौर-सलेम छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने की आवश्यकता।] (41)

"कि परिसपत्तिम्यां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[मैसूर-बंगलौर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की लिए समुचित धन का प्रावधान करने की आवश्यकता।] (42)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[चित्रदुर्ग-रायदुर्ग के बीच नई रेल लाइन बिछाने के लिए समुचित धन का प्रावधान करने की आवश्यकता।] (43)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[रेल दुर्घटनाओं को रोकने की आवश्यकता।] (44)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[हुबली और करवार तथा कोट्टुर-हरिहर के बीच नई रेल लाइनें बिछाने की आवश्यकता (45)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[के० के० एक्सप्रेस को बंगलौर और दिल्ली के बीच प्रतिदिन चलाने की अवश्यकता। (46)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[चामराजनगर और मेट्टुपलयम को रेल मार्ग से जोड़ने की आवश्यकता।] (47)

[श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर]

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[मंगलौर की ओर से मंगलौर और उदुपी को पहले जोड़ते हुए कोंकड़ रेल लाइन का निर्माण करने आवश्यकता।] (48)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[बंगलौर में महल के निकट नीचे का पुल बनाने की आवश्यकता।] (49)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[गाडियों में खान-पान व्यवस्था में सुधार करने की आवश्यकता।] (50)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[गाड़ियों में बिना टिकट यात्रा को रोकने की आवश्यकता।] (51)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[बंगलौर और मद्रास के बीच एक और वृन्दावन एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता। (52)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके एक रुपया किया जाए।

श्री बाजूबन रियान (त्रिपुरा पूर्व) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

[धरमनगर से गुवाहाटी तक सीधी गाड़ी चलाने में असफलता।] (53)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[नादिया और मुर्शिदाबाद जिलों में प्रातःकालीन और सांध्यकालीन भीड़ को देखते हुए लालगोला-राणाघाट लोकल गाड़ी को फिर से चलाने की आवश्यकता।] (54)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[भागीरथी एक्सप्रेस को लम्बी दूरी के यात्रियों के हित में अधिक सुविधाजनक समय 16.30 बजे और 17.00 बजे के बीच चलाने को आवश्यकता।] (55)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[फरक्का और हावड़ा के बीच द्रुतगामी यात्री-गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (56)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[सियालदह डिवीजन के अन्तर्गत कृष्णनगर रेलवे स्टेशन पर अप्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा रेल-टिकटों की बिक्री रोकने के लिए समुचित उपाय करने की आवश्यकता।] (57)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[कृष्णनगर स्टेशन पहुंच सड़क के अविलम्ब मरम्मत किए जाने की आवश्यकता।] (58)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[सियालदह डिवीजन के अन्तर्गत बारासात और हसनाबाद सेक्शन के बीच और अधिक स्थानीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (59)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बारासात-हसनाबाद सेक्शन में इस समय चलाये जा रहे पुराने काम के अयोग्य डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (60)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[सियालदह और हसनाबाद के बीच और अधिक सीधी गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (61)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बारासात से हसनाबाद तक विद्युतीकरण के कार्य को आरम्भ करने की आवश्यकता।] (62)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[सियालदह सेक्शन के अन्तर्गत बोनगांव तक दोहरी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (63)

कि 'परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव' शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके एक रुपया किया जाये।

[अगरतला-सबरूम सेक्टर में तत्काल तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण आरम्भ करने में असफलता।] (64)

[श्री बाजूबन रियान]

कि 'परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव' शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके एक रुपया किया जाये।

[धरमनगर से कुमारघाट तक चल रहे निर्माण कार्य में तीव्रता लाने और निर्धारित समय के भीतर इसे पूरा करने में असफलता।] (65)

कि परिसम्पत्तियां खरीद,निर्माण और लबलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[कुमारघाट-अगरतला सेक्टर के तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण में तीव्रता लाने की आवश्यकता।] (66)

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी (हिन्दूपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया कर दिया जाए।

[आन्ध्र प्रदेश के अनन्तपुर जिले में विसनबारीपल्ली तथा अन्य गांवों को जाने वाली तनकल्लू और मुलकलचेरूवू के बीच स्थित रेल फाटक की लागत तथा रख-रखाव पर होने वाले खर्च को वहन करने की मांग को पूरा करने में असफलता।] (73)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया कर दिया जाए।

[तनकल्लू और मुलकलचेरूवू के बीच बालासमुद्रम स्थान पर नया रेलवे स्टेशन खोलने में असफलता।] (74)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में काजीपेट सनत नगर रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (75)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में चेरलापल्ली में लोको शेड बनाने की आवश्यकता।] (76)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में कृष्णा कनाल गुंटूर तैनाली—रेपल्ले लाइन को बिछाने के लिए मंजूरी देने की आवश्यकता।] (77)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में आदिलाबाद से पिपलाकुट्टी तक की नई लाइन को पूरा करने के लिए और धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (78)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[वाल्टेयर और नई दिल्ली के बीच सुपर फास्ट एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (79)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस से मेल कराने के लिए वाल्टेयर से काजीपेट तक एक लिंक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (80)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[नाडिकुडी और गुडूर, बरास्ता कालाहस्ती के बीच नई बड़ी लाइन के निर्माण को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (81)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[कृष्णा से विकाराबाद तक एक नई बड़ी लाइन के निर्माण में तेजी लाने की आवश्यकता।] (82)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[मछेरिया से रामपुर (बरास्ता) गढ़वाल, तक एक नई बड़ी लाइन के निर्माण में तेजी लाने की आवश्यकता।] (83)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[निडुबरालू से निजामपतनम तक एक नई बड़ी लाइन के निर्माण में तेजी लाने की आवश्यकता।] (84)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[पकाला और धिम्पाथी के बीच की लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (85)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[पकाला से कटपाड़ी तक एक सामानान्तर बड़ी लाइन के निर्माण में तेजी लाने की आवश्यकता।] (86)

डा० सुधीर राय (बर्दवान) : मैं प्रस्ताव करता हूं।

कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बांकुरा—दामोदर लाइन पर प्रतिदिन तीन और यात्री गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (87)

कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बर्दवान—कटवा लाइन (पूर्व रेल) पर प्रतिदिन कम से कम 4 और यात्री गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (88)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलावपन शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[लिलना रेलवे लेवल क्रासिंग (पूर्व रेलवे) पर उपरि पुल बनाने की आवश्यकता।] (89)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलावपन शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[छत्ता पत्थर आसनसोल (पूर्व रेलवे) पर उपरि पुल के निर्माण कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (90)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलावपन शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बर्दवान रेलवे जंक्शन के पास कलना रोड लेवल क्रासिंग पर उपरि पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (91)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलावपन शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बांकुरा—दामोदर रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (92)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलावपन शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बर्दवान और गंगापुर के बीच बांका पुल के पास नए रेलवे स्टेशन के निर्माण की आवश्यकता।] (93)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलावपन शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बर्दवान—कटवा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (94)

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : मैं प्रस्ताव करता हूं।

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[आन्ध्र प्रदेश के कुरनूल जिले में द्रोणाचलम स्थान पर रेलवे उपरिपुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (95)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[आन्ध्र प्रदेश के कुडप्पा जिले में कमलापुरम स्थान पर रेलवे उपरिपुल के निर्माण की आवश्यकता।] (96)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[आन्ध्र प्रदेश में निडदवोल पर रेलवे पुल के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (97)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[आन्ध्र प्रदेश के नैलोर जिले में कावलि स्थान पर रेलवे पुल के निर्माण के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (98)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[आन्ध्र प्रदेश में पेंडुरथी में रेलवे पुल के निर्माण के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (99)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[मानुगुरु और भद्राचलम रोड के बीच बड़ी लाइन के निर्माण के लिए अधिक निधियों के आबंटन की आवश्यकता।] (100)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें

[आन्ध्र प्रदेश में मोटामरी और जगय्यापेंटा के बीच बड़ी लाइन का काम पूरा करने की आवश्यकता।] (101)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[आन्ध्र प्रदेश के वारांगल जिले में काजीपेट में रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना स्थापित करने की आवश्यकता।] (102)

[श्री के० रामचन्द्र रेड्डी]

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[गुंटाकल के लोकोशैड की क्षमता को बढ़ाकर 150 डीजल इंजनों की करने के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने का आवश्यकता।] (103)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में गूटी में बड़ी लाइन के लोकोशैड में पहियों की मरम्मत आदि के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (104)

कि परिसम्पत्तितां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[गुडूर-रेनीगुंटा-तिरुपति रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (105)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में काजीपैट-सिकंदराबाद लाइन के विद्युतीकरण के लिए धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (106)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[आंध्र प्रदेश में वाल्टेयर किरनडुले रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (107)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[बेलमपली और बलारशा के बीच दूसरी बड़ी लाइन का शीघ्र निर्माण करने की आवश्यकता।] (108)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[आंध्र प्रदेश में सिरपुर और वीरूर के बीच दोहरी लाइन का शीघ्र निर्माण करने की आवश्यकता।] (109)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[रेनीगुंटा और गुंटकल के बीच दोहरी लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र करने की आवश्यकता।] (110)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[यात्रियों के लिए, विशेषकर मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में दूसरे दर्जे में बेहतर सुविधायें उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (111)

कि परिसम्पत्तियां खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।

[गाड़ियों में कर्मचारियों के लिए बेहतर सुविधायें उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (112)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

दिल्ली को आने वाली आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस से मेल कराने के लिए तिरुपति से सिकन्दराबाद वाया धर्मावरम, गुन्तकल के लिए एक लिन्क एक्सप्रेस चलाने की आवश्यकता।] [143]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[कर्नाटक एक्सप्रेस को सप्ताह में दो बार के स्थान पर चार बार चलाने की आवश्यकता।] (144)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[बड़ी लाईन पर गुंतकल से हैदराबाद वाया वाड़ी चलने वाली गाड़ी से मेल कराने के लिए पकाला से गुन्तकल के लिए एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (145)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[आंध्र प्रदेश में अनन्तपुर में मीटर गेज लाइन पर वर्तमान अस्थायी स्टेशन को स्थायी रेलवे स्टेशन में बदलने की आवश्यकता।] (146)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[परभणी और पुरणा के बीच की लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत सर्वेक्षण कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (147)

[श्री के० रामचन्द्र रेड्डी]

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[मुडखेड़-अदीलाबाद लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृति सर्वेक्षण कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (148)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[मुडखेड़ से पुरणा तक एक समानान्तर बड़ी लाइन के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत सर्वेक्षण के काम को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (149)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[अदीलाबाद से पिंपलकोटी तक एक बड़ी लाइन बिछाने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृति सर्वेक्षण के कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (150)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग के 100 रुपए कम किए जायें।"

[कुरनूल से सिकन्दराबाद तक एक समानान्तर बड़ी लाइन के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत सर्वेक्षण का कार्य शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (151)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[काकीनाडा और कोटी पल्ली, वाया रामचन्द्रपुरम, के बीच रेल लाइन को पुनः चालू करने के लिए मंजूर किए गए सर्वेक्षण कार्य को शुरू करने की आवश्यकता।] (152)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।"

[मडाकासिरा से गुडापुर तक वाया हिन्दुपुर और कादिरी, एक बड़ी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण कार्य शुरू करने की आवश्यकता।] (153)

कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।

[गुटी से द्रोणाचलम तक एक बड़ीलाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किए जाने की आवश्यकता।] (154)

कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[पकाला और धर्मावरम के बीच एक समानान्तर बड़ी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किए जाने की आवश्यकयकता।] (155)

कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[पश्चिमी और पूर्वी मंगलौर को नैलोर से जोड़ने के लिए एक नई बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण किए जाने की आवश्यकता।] (156)

"कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[मदाकासिरा से रायदुर्ग तक एक बड़ी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किए जाने की आवश्यकता।] (157)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[रायदुर्ग और बेलारी के बीच मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (158)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[सिकन्दराबाद और तिरुपति के बीच वेंकटाद्रि एक्सप्रेस में वातानुकूलित दूसरा दर्जा स्लीपर और वातानुकूलित चेयर-कार उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (159)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[कुरनूल और हैदराबाद के बीच चलने वाली तुंगभद्रा एक्सप्रेस को गुंतकल तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (160)

श्री गदाधर साहा (वीरभूम) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटा कर 1 रुपया किया जाए

[पूर्व रेलवे में निजी कम्पनी के स्वामित्व वाली अहमदपुर-कटवा लाइन का राष्ट्रीयकरण करने में असफलता।] (164)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपये कम किए जाएं"

पूर्व रेलवे की अहमदपुर-कटवा और बर्दवान-कटवा रेल लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने की अवश्यकता।] (170)

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी (हिन्दुपुर) : प्रस्ताव करता हूं

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[रिक्त पदों को भरने तथा अस्थायी कर्मचारियों की सेवाओं को विनियमित करने में असफलता।] (198)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[आन्ध्र प्रदेश जो दक्षिण और उत्तर के बीच सम्पर्क राज्य है, में किसी रेल लाइन का निर्माण करने में असफलता।] (199)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[दक्षिण-मध्य रेलवे में विजयवाड़ा-बलहारशा लाइन के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (200)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[वाल्टेयर रेलवे स्टेशन का नाम बदल कर विशाखापत्तनम करने की आवश्यकता।] (201)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[निजामाबाद और रामागुंडम के बीच बरास्ता जगतियाल रेल लाइन के सर्वेक्षण-कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (202)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[गुंटूर और द्रोणाचलम के बीच की लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण के कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] [203]

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[नन्दयाला और येरागुंटला के बीच नई बड़ी लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण के कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (204)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[कुरनूल से गुंतकल तक बरास्ता द्रोणाचलम पृथक् समानान्तर बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (205)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।

[हैदराबाद और बम्बई के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (206)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।

[आन्ध्र प्रदेश में सिकन्दराबाद-नरसापुर के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (207)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।

[आन्ध्र प्रदेश में गुंटूर और गुंतकल के बीच अमरावती एक्सप्रेस में डीजल इंजन लगाने की आवश्यकता ।] (208)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।

[सरकारी कर्मचारियों और औद्योगिक मजदूरों की सुविधा हेतु सिकन्दराबाद और हैदराबाद के बीच एक स्थानीय गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (209)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।

[हैदराबाद महानगर में सरकुलर रेल लाइन चालू करने में विलम्ब न करने की आवश्यकता ।] (210)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।

[हैदराबाद सरकुलर रेल लाइन को सातवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल करने की आवश्यकता ।] (211)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।

[पतनचेरू से पड्डापली तक लाइन का निर्माण आरंभ करने की आवश्यकता ।] (212)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।

[आन्ध्र प्रदेश में में बीबी नगर और नाड़िकुड़ी के बीच रेल लाइन के निर्माण कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता ।] (213)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।

[आन्ध्र प्रदेश में गंटूर से मछेरिया तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता ।] (214)

[श्री के० रामचन्द्र रेड्डी]

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 पये रुकम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में तेलापुर से पतनचेरू तक बड़ी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (215)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में हैदराबाद (नामपल्ली)-तेलापुर लाइन को दोहरी करने की आवश्यकता।] (216)

कि परिसपत्तिम्यां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[आन्ध्र प्रदेश में काजीपेट और सिकन्दराबाद लाइन को दोहरी करने की आवश्यकता।] (217)

श्री हन्नान मोल्लाह : मैं प्रस्ताव करता हूं (226)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग घटा कर एक रुपया कर दी जाये।

[रेलों द्वारा माल-भाड़ा समकरण नीति में परिवर्तन करने में असफलता।]

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग घटा कर एक रुपया कर दी जाये।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में त्रिपुरा तक रेल लाइन बिछाने में असफलता।] (227)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाये।

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में उलुबड़िया, बागनान, मेचेदा स्टेशनों पर लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में पान के पत्ते बुक कराने की सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (234)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[पूर्व रेलवे में सीरमपुर स्टेशन पर लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में पान के पत्ते बुक कराने की सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (235)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[दक्षिण-पूर्व और पूर्व रेलवे में गैर-पंजीकृत फेरीवालों को लाइसेंस-देने की आवश्यकता।] (236)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 1·00 रुपये कम किये जायें।

[दक्षिण-पूर्व और पूर्व रेलवे में फेरीवालों को पुलिस द्वारा तंग करने के मामलों को रोकने की आवश्यकता।] (237)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[हावड़ा मेचेदा, खड़गपुर, सियालदह और बेगमपुर स्टेशनों पर पान की टोकरियां बुक कराने के लिए बेहतर सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (238)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[लम्बी दूरी की गाड़ी में पान के पत्तों की टोकरियां बुक कराने के लिए रियायती माल भाड़ा लेने की आवश्यकता।] (239)

कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[खड़गपुर डिवीजन में चकेरी और चेंगेल स्टेशनों के बीच एक सड़क का निर्माण करने की आवश्यकता।] (240)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[खड़गपुर डिवीजन में बोरिया स्टेशन पर उपरिपुल का विस्तार करने की आवश्तकता।] (241)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।

[खड़गपुर डिवीजनों में चकेरी में एक फ्लैग स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (242)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[त्रिपुरा में रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (243)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।

[पूर्व रेलवे में हावड़ा-अमता बड़ी रेल लाइन बिछाने का कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (244)

[श्री हन्नान मोल्लाह]

कि परिसम्पतियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[पूर्व-रेलवे में हावड़ा-शियाखाले बड़ी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (245)

कि परिसम्पतियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में अबादा में नया रेल यार्ड बनाने की आवश्यकता।] (246)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[कलकत्ता में परिक्रमा रेल का निर्माण कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (247)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।

[पूर्व रेलवे में बारासत-बड़ागांव दोहरी रेल लान का निर्माण कार्य पूरा करने की आवश्यकता।] (248)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत म ग में 100 रुपए कम किये जायें।

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में तामलुक-डिघा रेल सम्पर्क लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (249)

श्रीमती बिभा घोष गोस्वामी (नवद्वीप) : मैं प्रस्ताव करती हूं :

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[सियालदह डिवीजन में पुराने ई० एम० यू० इंजनों के स्थान पर नए इंजन लगाने में असफलता, जिससे अव्यवस्था फैल रही है और अनेक दुर्घटनायें हो रही हैं।] (274)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[सियालदह डिवीजन में ई० एम० यू० डिब्बों के समुचित रख-रखाव में असफलता, जिसके कारण दैनिक यात्रियों को उनकी न्यूनतम सुविधाओं से वंचित रहना पड़ता है।] (275)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[सियालदह डिवीजन के अन्तर्गत राणाघाट-गेडे सैक्शन का विद्युतीकरण करने तथा नए सर्वेक्षण कार्य का आदेश देने में असफलता।] (276)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[सियालदह-लालगोला सैक्शन में काली नारायणपुर जंक्शन के निकट चुरनी पुल पर सैन्टीलीवर फुटपाथ का निर्माण करने में असफलता।] (277)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[कृष्णनगर-करीमपुर लाइन का निर्माण करने में असफलता।] (278)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।

[राणाघाट-लालगोला लाइन को दोहरी लाइन में बदलने में असफलता।] (279)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[राणाघाट पर होने वाली भीड़ को कम करने के लिए पुल शीर्ष पर सिगनल लगाने और राणाघाट से कालीनारायणपुर तक की दोहरी लाइन को पूरा करने की आवश्यकता।] (280)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[सियालदह डिवीजन में बड़कुल्ला स्टेशन पर प्लेटफार्म संख्या 2 पर एक शैड, एक नलकूप, एक शौचालय और पेशाबघर का निर्माण करने की आवश्यकता।] (281)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बड़कुल्ला रेलवे स्टेशन पर प्रथम और द्वितीय श्रेणियों के दोनों ही प्रतीक्षालयों के लिए पानी की सप्लाई करने के लिए एक ऊपरि वाटर टैंक बनाने की आवश्यकता।] (282)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बोगुला स्टेशन के निकट पूर्बपाड़ा हाईस्कूल की ओर के स्थान पर एक रेल फाटक बनाने की आवश्यकता।] (283)

[श्रीमती विभा घोष गोस्वामी]

कि परिसम्पत्तियां—खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[चकदा रेलवे स्टेशन पर रिक्शा स्टैंड के लिए रेलवे की भूमि पर स्थान आवंटन करने की आवश्यकता।] (284)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[बड़कुला स्टेशन पर व्यक्तियों के बैठने के लिए और अधिक स्थान की व्यवस्था करने हेतु उसका विस्तार करने की आवश्यकता।] (285)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।"

[स्कूल जाने वाले बच्चों की सुविधा के लिए श्रद्धानन्द मार्ग (लाहौरी गेट थाने के सामने) और राजकीय उच्चतर माध्यमिक विद्यालय, कुतब रोड, दिल्ली को जोड़ने के लिए रेलवे लाइन पर पैदल उपरि पुल निर्माण करने में असफलता।] (346)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।"

[यात्रियों की सुविधा के लिए नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर सदर बाजार की ओर प्लेटफार्म नं० 1 और 10 को जोड़ने के लिए ऊपरी पुल का निर्माण करने में असफलता।] (347)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।"

[उत्तर रेलवे में दिल्ली-रोहतक रेल लाइन का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (348)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।"

[अत्यधिक व्यस्तता के समय की भीड़ के लिए निजीमुद्दीन और रोहतक के बीच और शटल गाड़ियां चलाने में असफलता।] (349)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जयें।"

दिल्ली डिवीजन में सदर बाजार स्टेशन पर सभी यात्री गाड़ियों के रुकने की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (350)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[उत्तर रेल में बहादुरगढ़ और रिवाड़ी बरास्ता झज्जर के बीच एक नई रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (351)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।"

[जौनपुर और मिहरावन स्टेशनों के बीच एक हाल्ट स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (352)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[दिल्ली और पानीपत के बीच रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (353)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[उत्तर रेल में भिवानी एक्सप्रेस को सांपला पर रुकने की व्यवस्था की आवश्यकता।] (354)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं"

[लाहौरी गेट और अजमेरी गेट के पास सड़क यातायात की भीड़ को कम करने के लिए सदर बाजार स्टेशन और नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के बीच स्थित माल के शेडों को वहां से हटाकर अन्यत्र ले जाने की आवश्यकता।] (355)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया कर दिया जाए।"

[पूर्व रेल की राणाघाट-शांतिपुर लाइन पर 'बंधना' में हाल्ट स्टेशन बनाने में असफलता।] (368)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया कर दिया जाए।"

[राणाघाट-गोडे सेक्शन के लिए और अधिक गाड़ियों की व्यवस्था करने में असफलता।] (369)

"कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया कर दिया जाए।"

[राणाघाट-लालगोला लाइन को दोहरा करने के प्रथम चरण के रूप में राणाघाट कृष्णनगर तक लाइन को दोहरा करने में असफलता।] (376)

"कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर एक रुपया कर दिया जाए।"

[कृष्णनगर सिटी स्टेशन पर शेड बनाने में असफलता जिस से कि उस स्टेशन को सभी लालगोला गाड़ियों के इन्जन बदलने वाला स्टेशन बनाया जा सके और इस प्रकार राणाघाट पर दबाव को कम किया जा सके।] (377)

श्री सैफुद्दीन चौधरी (कटवा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।"

[पूर्व रेल के बन्देल कटवा सैक्शन में दोहरी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता ।] (301)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।"

[पूर्व रेल के बन्देल कटवा सैक्शन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता ।] (302)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव मांग में रुपये कम किये जायें ।"

[पूर्व रेल में ए० के० और बी० के० रेल सेवा में सुधार करने की आवश्यकता ।] (303)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।"

[कलकत्ता के भूमिगत रेल के निर्माण के काम में तेजी लाने की आवश्यकता ।] (304)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।"

[पूर्व रेल में भेमारी से हावड़ा और हावड़ा से भेमारी के बीच नयी ई० एम० यू० गाड़ियां चलाने की आवश्यकता ।] (305)

"कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।"

[हावड़ा-बरद्वान मुख्य लाइन पर और गाड़ियां चलाने की आवश्यकता ।] (306)

श्री दिनेश गोस्वामी (गौहाटी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।"

[सोनीपत से नई दिल्ली के बीच भारी भीड़ के लिए 2 केपी० एन० जी० सवारी गाड़ी में अतिरिक्त डिब्बे लगाने की आवश्यकता ।] (370)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।"

सब्जी मंडी स्टेशन दिल्ली पर गाड़ियों में अनधिकृत लदान करने वाले रेल कर्मचारियों के कदाचार को रोकने की आवश्यकता ।] (371)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

सोनीपत में हिन्दू कालेज के सामने रेल फाटक पर एक फ्लाई ओवर का निर्माण करने की आवश्यकता।] (372)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

पूर्वोत्तर क्षेत्र की तिनसुकिया, असम मेल तथा अन्य गाड़ियों में बेहतर सवारी-डिब्बों तथा अन्य सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (373)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

पंचरत्न-जोगीघोपा पुल तथा गुवाहाटी तक रेल लाइन का निर्माण करने के लिए आवश्यक धन-राशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (374)

"कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।"

[बड़ी रेल लाइन को गुवाहाटी से बाहर निकालने की आवश्यकता।] (375)

सभापति महोदय : ये कटौती प्रस्ताव सभा के सामने हैं।

श्री महावीर प्रसाद यादव (माधोपुरा) : सभापति महोदय, मैं बहुत से मुद्दों पर अपने विचार व्यक्त नहीं नहीं करूंगा। मैं इस मांग का समर्थन करता हूं परन्तु मैं माननीय मन्त्री को लोगों की सुविधा के लिए कुछ सुझाव देना चाहता हूं। मैं शिकायत की आलोचना या भर्त्सना नहीं करना चाहता परन्तु मैं मन्त्री महोदय का ध्यान कुछ तथ्यों की ओर दिलाना चाहता हूं जो आम लोगों के लिए असुविधापूर्ण हैं। मैं धोखे बाजी की एक घटना, जो बिहार में हुई है, की ओर माननीय मन्त्री का ध्यान दिलाना चाहता हूं। एक गाड़ी जिसे 45 अप और 46 डाउन कहते हैं और धानापुर कटिहार के बीच चलती है, 'कैपीटल एक्सप्रेस के नाम से जानी जाती है। श्रीमान जी इस गाड़ी में एक्सप्रेस रेलगाड़ी का किराया वसूल किया जाता है परन्तु यह गाड़ी धानापुर से बरौनी तक यात्री गाड़ी की तरह चलती है। संसार में ऐसा कहीं नहीं होता परन्तु बिहार में ऐसा हो रहा है। माननीय मंत्री इस बात मे भिज्ञ होंगे कि एक गाड़ी थी जिसका नाम समस्तीपुर-धानापुर एक्सप्रेस था। मैंने इस सन्दर्भ में रेल राज्य मन्त्री महोदय को एक पत्र लिखा परन्तु उनके अधिनस्थ अधिकारियों ने उनके सामने तथ्यों को गलत ढंग से पेश किया। उन्होंने कहा कि उनके पास केवल 12 पड़ाव हैं। श्रीमान जी मैं कहता हूं कि धानापुर-समस्तीपुर एक्सप्रेस के पहले 8 पड़ाव थे अब जबकि इस गाड़ी को कटिहार की ओर मोड़कर बरौनी तक कर दिया गया है, इसकें 17 पड़ाव हैं। यहां तक कि छोटे-छोटे स्टेशनों पर भी यह रुकती है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इस मामले की जांच करवायें। आपको मालूम पड़ेगा कि केवल 200 किलो मीटर की दूरी 12 घण्टे में तय की जाती जाती है। आप उन यात्रियों की दशा भली-भांति महसूस कर सकते हैं जो राजधानी से उस क्षेत्र के आठ जिलों की यात्रा करते हैं।

दूसरा विषय, जिस पर मैं माननीय मन्त्री का ध्यान दिलाना चाहता हूं, यह है कि जानकी एक्सप्रेस नाम की एक गाड़ी कटिहार से जोगबानी तक चलती है और नेपाल सीमा को दो जगह

[श्री महावीर प्रसाद यादव]

छूती है। यह गाड़ी आठ जिलों में से गुजरती है। उत्तरी-पूर्वी सीमान्त रेलवे में कटिहार से जोगबानी के मध्य एक यात्री गाड़ी डीजल इंजन से चलती है। हमने महाप्रबन्धक से अपील की कि इस गाड़ी के लिए भी एक डीजल इन्जन सुलभ कराया जाए। यह जानकी एक्सप्रेस ही केवल एक महत्वपूर्ण गाड़ी है। यह जानकी एक्सप्रेस कटिहार, पूर्णिया, माधोपुर, सहरसा, कागरिया, बेगूसराय समस्तीपुर, दरभंगा और मधुबनी क्षेत्रों से होकर निकलती है। मैंने क्षेत्रीय बैठक में इस गाड़ी के लिए डीजल इन्जन सुलभ कराने की बात कही। परन्तु अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। यह बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि इस गाड़ी से यात्रा करने वालों को पुराने इन्जनों की वजह से अनेक कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है।

2.00 म. प.

कई बार इन गाड़ियों के पहुंचने में 12 घण्टे की देरी हो जाती है। मैं माननीय मन्त्री महोदय से इस विषय में भी जांच पड़ताल के लिए निवेदन करूंगा।

आप हमें नई लाईन मत दीजिए। मैं आपकी कठिनाई समझता हूं। आपके पास धन की कमी है। आप हमें पैसा मत दीजिए। परन्तु मैं आपसे निवेदन करता हूं कि कम से कम फहायट्आिई निर्माल्ली लाईन को पुनः शुरू कर दीजिए। आप जानते हैं कि सहरसा जिला कोसी नदी द्वारा विभक्त होता है, और पुरानी पपट्याही, निर्माल्ली लाईन का पुनः शुरू करने से केवल 10 किमी० की दूरी तय की जानी है।

मैं आपकी पैसे की कमी वाली बात समझता हूं। परन्तु आप यात्रियों की और नदी के दूसरी तरफ रहने वाले लोगों को इस तरफ आने में पेश होने वाली कठिनाइयों को समझ सकते हैं। दरभंगा स्थित एल० एन० मिश्रा विश्वविद्यालय के क्षेत्राधिकार में आने वाले पूर्वी भाग में रहने वाले विद्यार्थियों को विश्वविद्यालय मुख्यालय में पहुंचने के लिए 200 कि०मी० की दूरी तय करनी पड़ती है। अतः मैं आपसे निवेदन करता हूं कि आप यह सुनिश्चित करें कि इस अति महत्वपूर्ण लाइन को पुनः आरम्भ करने के लिए राशि उपलब्ध करायी जाये। इस प्रकार आप जनता की महान सेवा करेंगे।

अन्त में आप जानते हैं हम कि प्रथम श्रेणी में यात्रा करने के अधिकारी हैं। परन्तु मैं आपसे निवेदन करता हूं कि आप बिहार के उस भाग में एक बार जायें। मेरे विचार में वहां बी० एन० रेलवे के यात्री डिब्बे हैं। वहां कभी इन्जन में खराबी आ जाती है और कभी डिब्बों में कुछ न कुछ गड़बड़ रहती है। भगवान के नाम पर मैं आपसे निवेदन करता हूं कि एक बार आप वहां जायें और यात्रियों की कठिनाइयों को देखें। कभी उनको पानी नहीं मिलता। कभी पूरी गाड़ी में रोशनी नहीं होती।

आपने मुझे पत्र द्वारा उत्तर दिया है कि जानकी एक्सप्रेस में जेनरेटर है। आपका कहना बिलकुल ठीक है। पर मैं दूसरी गाड़ियों की बात कर रहा हूं। कृपया एक बार उस क्षेत्र में जायें और यात्रा करते समय लोगों को पेश आने वाली कठिनाइयों को देखें।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूं कि उस क्षेत्र में उत्तरीपूर्वी रेलवे जोन का मुख्यालय समस्तीपुर में है। समस्तीपुर संभाग में रेल व्यवस्था की स्थिति बहुत बिगड़ी हुई है। रेलवे को समय सारणी का पालन करना चाहिए। आप मानेंगे कि कई बार तो गाड़ी 12 घण्टे और यहां तक कि कि 14 घण्टे तक देर से पहुंचती है। सामान्यतः सहरसा रेलवे स्टेशन पर इन्जन बदलने में 20 से 30 मिनट तक लगाना चाहिए पर वास्तव में डेढ़ घण्टा लगता है।

मैंने रेलवे बोर्ड और रेल राज्य मन्त्री महोदय से क्षेत्रीय बैठक में निवेदन किया था कि 15 अप और 16 डाउन गाड़ियां मुरलीगंज में रुकनी चाहिए। ये गाड़ियां बनारस और गुवाहाटी के मध्य चलती हैं और नरहान और सनौना स्टेशनों पर रुकती हैं ये न तो प्रखण्ड मुख्यालय हैं और न ही व्यापारिक केन्द्र हैं।

इन दोनों स्टेशनों में यह रेलगाड़ी रुकती है। जोनल बैठक में मैंने रेलवे राज्य मंत्री तथा रेलवे बोर्ड के सभापति से अनुरोध किया कि मुरलीगंज स्टेशन पर रेल नहीं रुकती; यह अवरुद्ध हो हो गया है; यह चार खण्डों का रेलवे शीर्ष है; यह कोसी परियोजना का सरकारी मुख्यालय है; यह एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। आप इसकी जांच कर सकते हैं। यद्यपि मैंने रेलवे अधिकारियों को अनगिनत पत्र लिखे हैं लेकिन कुछ भी नहीं किया गया है।

[हिन्दी]

श्री दिलीपसिंह भूरिया (झाबुआ) : सभापति महोदय, मैं इन मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। वैसे हमारे देश में रेलवे बहुत अच्छी तरह से काम कर रहा है और खासकर हमारे रेल मन्त्री श्री बन्सीलाल जी ने बहुत सी जगह अच्छा काम किया है। जहां तक खाद्यान्न पहुंचाने की बात है, बहुत तेजी के साथ काम हुआ है। मैं, दो-तीन बातों की ओर मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा। दिल्ली से बम्बई की रेलवे लाईन वाया रतलाम जो लाईन है, वह बहुत पुरानी है। इस लाईन पर तकरीबन दस साल पहले जो ट्रेन चलती थीं, आज भी वहीं चलती हैं। इन ट्रेनों पर इतना लोड है कि बैठने को भी जगह नहीं मिलती है। लोग ऊपर चढ़कर बैठते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि जैसे आपकी राजधानी, सर्वोदय और जम्मू-तवी एक्सप्रैस हैं और ट्रैफिक भी आपको इन ट्रेन्स पर काफी मिलता है तो आप इन ट्रेन्स को डेली क्यों नहीं कर देते। आपका रेलवे कामर्शियल डिपार्टमेंट है। जहां पर फायदा हो, वहां इन ट्रेनों को चलाना चाहिए। जितनी सुपरफास्ट ट्रेन्स जैसे राजधानी, सर्वोदय और जम्मू-तवी ऐक्सप्रैस हैं ये आपको वाया रतलाम डेली कर देनी चाहिए। मुझे नहीं मालूम कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में इस लाईन पर विद्युतिकरण पूरा होगा या नहीं। ऐसा न हो कि बम्बई से रतलाम और दिल्ली से गंगापुर सिटी वैसा ही पड़ा रहे। जब आपके पास इतनी अच्छी लाईन है तो आपको जल्दी से जल्दी विद्युतिकरण कर देना चाहिए। दिल्ली से बम्बई तक अभी भी राजधानी एक्सप्रैस में 17-18 घन्टे लगते हैं। जापान में एक घन्टे में तीन सौ किलोमीटर तक ट्रेन चलती है इसलिए आप इस चीज का एक्सपेरीमेंट कीजिए और तेजी के साथ चलाइए। कम से कम दिल्ली-बम्बई का रास्ता दस-बारह घन्टे में तय होना चाहिए। इसका विद्युतिकरण जल्दी से जल्दी होना चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश रेलवे के मामले में इतना पिछड़ा हुआ है कि बहुत सी जगह पर रेलवे लाईन है ही नहीं। जितना खनिज मध्य प्रदेश में उपलब्ध है

[श्री दिलीपसिंह भूरिया]

उतना कहीं भी उपलब्ध नहीं है। सारे खनिज मध्य प्रदेश में हैं लेकिन रेलवे के कारण यह प्रदेश पिछड़ रहा है। अभी वहां पर सूखा पड़ा हुआ है। लाखों लोग मजदूरी कर रहे हैं। वहां पर राज्य सरकार आपको जमीन देने के लिए तैयार है और सीमेंट तथा लकड़ी के स्लीपर देने के लिए भी तैयार है इसलिए आपको मध्य प्रदेश की तरफ खास ध्यान देना चाहिए। आप लोगों ने यह निर्णय लिया है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में कोई नयी रेलवे लाईन नहीं लेनी है।

मगर जहां कन्ट्री के हित की बात हो, लोगों को सुविधायें पहुंचाने की बात हो वहां तो आप अवश्य ध्यान दीजिए जिससे हमारा आगे विकास हो सके। ऐसी जगहों पर आप सर्वे करवा कर रेलवे लाईन क्यों नहीं देना चाहते। खास कर मैं ट्राइबल एरियाज के बारे में कहना चाहता हूं, जो पिछले पन्द्रह सालों से स्केयरसिटी में चल रहा है, जहां सूखा पड़ता आ रहा है और बहुत पिछड़ा है: इन्दौर दमोह रेलवे लाइन का सर्वे कार्य हो चुका है, जो मध्य प्रदेश और गुजरात के तमाम आदिवासी एरिया को कवर करती है, ऐसे ही बांसवाड़ा रतलाम रेलवे लाइन है जो बहुत बड़े आदिवासी एरिया को कवर करती है, और उसका भी सर्वे कार्य हो चुका है, आप इन रेलवे लाइनों को बनवाने की दिशा में पहल क्यों नहीं करते।

दूसरा निवेदन मैं यह करना चाहता हूं कि अधिकतर रेलवे क्रौसिंग्स पर आपने दिन में तो आदमी लगा रखे हैं, वे दिन में तो फाटक बन्द कर देते हैं और खोल देते हैं, लेकिन रात में उन फाटकों में से बहुत सारे पर कोई आदमी नहीं होता और फाटक सारी रात बन्द रहता है। इस कारण बैलगाड़ी वाले, ऊंट वाले, मरीज लोगों को फाटक खुलने के लिए घण्टों इन्तजार करना पड़ता है। जहां हम इक्कीसवीं सदी में जाने की बात कर रहे हैं, हमारी रेलवे बड़ी फास्ट स्पीड से चल रही है, हमारा देश बहुत फास्ट गति से तरक्की कर रहा है, वहां दूसरी ओर रेलवे क्रौसिंग पर यह स्थिति है। मैं मन्त्री जी से कहना चाहता हूं और मेरे क्षेत्र में पड़ने वाले रतलाम अजमेर रेलवे लाइन पर स्थित सेमलया फाटक के बारे में मैं कई बार लिखा-पढ़ी भी कर चुका हूं मगर आज तक उस पर कोई आदमी नहीं लगाया गया है, जिससे आने-जाने वाले लोगों को भारी कठिनाई होती है। मैं चाहता हूं कि तमाम ऐसे फाटकों का सर्वे करवा कर रात में भी किसी आदमी को वहां लगाया जाए।

तीसरी बात मैं रेलवे सुरक्षा के बारे में कहना चाहता हूं। रेलवे में जितनी चोरियां होती हैं, वे सब पुलिस के आपसी झगड़ों के कारण होती हैं। आर पी एफ वाले कहते हैं कि यह हमारे अधिकार क्षेत्र में नहीं आता और रेलवे की दूसरी पुलिस कहती है कि हमारे अधिकार क्षेत्र में नहीं आता। एक दूसरे का बहाना बनकर वे टाल देते हैं और कभी एक दूसरे को बदनाम कराने के लिए भी, वे स्वयं चोरियां करवाते हैं। मैं समझता हूं कि सारा रेलवे आपके पास है, आप उसमें एक ही फोर्स-रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स-को क्यों नहीं बढ़ाते। राज्य सरकारों पर सुरक्षा की जिम्मेदारी सौंपने से हमारे सामने कई तरह की समस्याएं उत्पन्न हो जाती हैं। यदि एक फोर्स होगी तो सारी चोरियों की जिम्मेदारी उसकी होगी। दूसरे रेलवे में जितना चेन पुलिंग होता है, पता नहीं कौन करता है, कोई कहता है कि फलां ने किया, कोई कहता है कि फलां ने किया लेकिन इससे यात्रियों को काफी परेशानी होती है और रेलवे के परिचालन में भी व्यवधान पैदा हो जाता है। मैं मन्त्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जहां आपने बहुत से कानून बनाये हैं, मेहरबानी करके एक शौर्ट छोटा सा

कानून यह भी बना दीजिए कि यदि कोई जानबूझ कर बदमाशी करता है तो उसके विरुद्ध कानूनी कार्यवाही की जाएगी और कड़े कदम उठाये जाएंगे।

मैं वेस्टर्न मध्य प्रदेश से आता हूं जहां बड़ौदा से भोपाल तक एक फास्ट पैसेंजर चलती है। वैसे तो फास्ट पैसेंजर में आपने खाने-पीने की अच्छी व्यवस्था की हुई है, उनकी स्पीड भी बढ़ा दी है, मगर हमारे यहां लोकल ट्रेनों की हालत बहुत खराब है, डिब्बों में पानी नहीं होता, कोई उनमें झाड़ू लगाने वाला नहीं होता और बूचड़खाने की सी उनकी स्थिति होती है। वैसे तो आपने फास्ट ट्रेनों में कई तरह की सुविधायें दी हैं, मगर हमारे यहां इसमें अकसर गरीब आदमी ही यात्रा करता है और साल भर में एक-दो बार उसे इन गाड़ियों से यात्रा करने का अवसर मिलता है, कभी उसे मेला देखने जाना होता है, कहीं तीर्थ पर जाना होता है, लेकिन इसमें यात्रा करके उस का बुरा हाल होता है। वह गाड़ी 200-300 किलोमीटर, रतलाम से भोपाल तक जाने में 12 से 14 घण्टे तक लगा लेती है, मैं तो दिल्ली आना पसन्द करता हूं, मगर भोपाल जाने वाली गाड़ी में चलना पसन्द नहीं करता। कोई भी पसन्द नहीं करता। जिस तरह से टेली-कम्यूनिकेशन वाले कहते हैं कि हमने सारी स्टेट कैपिटल्स को हॉट-लाइन से जोड़ रखा है, उसी तरह आप कम से कम सारी कैपिटल्स को तो जोड़िये, जहां कि गाड़ी सारी रात चलकर पहुंच जाए, लोग सुबह अपना काम करके शाम को वापस आ जाएं। इस तरह की व्यवस्था अगर आप करें तो लोकल ट्रेनें अच्छी हो सकती हैं। छोटी ट्रेनों में जाने वाले जो हमारे गरीब और मजदूर हैं, उनको भी आपको वह सुविधा देनी चाहिये।

मथुरा और दिल्ली के बीच में चाहे आपकी राजधानी हो, डीलक्स हो या फ्रंटियर हो, इन ट्रेनों से हम लोग आते जाते रहते हैं। भोपाल से आने वाली जी० टी० भी है, मगर इस बीच में इन ट्रेनों में इतनी चेन-पुलिंग होती है कि कह नहीं सकते। पढ़े-लिखे लोग वी० आई० पी० बैग लेकर चलते हैं और वह चेन पुलिंग करते हैं। यह पता नहीं कि ये लोग रेलवे के आदमी होते हैं या कौन लोग होते हैं। चोर चोरी करता है तो उसको तो पकड़ा जाता है लेकिन अगर साहूकार चोरी करता है तो फिर उसको कोई नहीं पकड़ता। हमें इससे डाउट होता है कि अधिकतर ये लोग रेलवे के ही आदमी होते हैं। ये काफी फास्ट ट्रेन हैं, मगर इनके लिये कोई कानून नहीं है, चाहे नई दिल्ली हो, निजामुद्दीन हो, वह बीच में ट्रेन रोकेंगे और जब तक उतरेंगे नहीं ट्रेन रुकी रहेगी। इसके लिये रेलवे बोर्ड है, रेलवे फोर्स है, रेलवे मन्त्री हैं, सब लोग बैठे हैं, वहां पर अगर कानून का पालन नहीं होता है तो दूसरी जगहों पर आप कानून का पालन करने की कोशिश कैसे करेंगे?

अगर कानून का पालन करना है तो सबसे पहले दिल्ली में आप लागू करें क्योंकि बिना टिकट इतने लोग जाते हैं, आपने इनको काफी फैसेलिटीज दे रखी हैं, कन्सैश्नल पासेस दे रखे हैं। इनका वह लोग दुरुपयोग करते हैं। इन लोगों के पास सैकिंड क्लास का पास इश्यू होता है और वे सब के सब फर्स्ट क्लास ए०सी०सी० में बैठकर जाते हैं। इसको आप रोकने की कोशिश कीजिये। इससे हमारी रेलवे की बदनामी होती है। मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह इन तमाम बातों को देखें और इसमें कुछ करें।

आपने डिसीजन लिया है कि जो स्टेट कैपिटल्स हैं, उनको आप डिवीजन बनाने जा रहे हैं। भोपाल में और अहमदाबाद में बनाने जा रहे हैं, ऐसी जानकारी मुझे मिली है। मुझे इसमें कुछ नहीं कहना, आप बनाइये। लेकिन जो रतलाम डिवीजन है वैस्टर्न रेलवे का, अगर उसको तोड़कर

[श्री दिलीपसिंह भूरिया]

भोपाल डिवीजन बनायेंगे तो उससे कोई फायदा नहीं। अगर भोपाल डिवीजन बनाना है तो सेंट्रल रेलवे का हिस्सा दीजिए, वैस्टर्न रेलवे का हिस्सा मत दीजिए। रतलाम डिवीजन इतना अच्छा काम कर रहा है कि सेंट्रल प्वाईन्ट है। आज वैस्टर्न रेलवे सबसे अच्छी रेलवे है। दूसरे लोगों को बताने के लिए मैं इसकी तारीफ करना चाहता हूं कि वैस्टर्न रेलवे में टाइम-टेबल है, सफाई वगैरहा सब कुछ है। उस डिवीजन को मेहरबानी कर आप मत तोड़िये। अगर आपको भोपाल डिवीजन बनाना है तो आप सेंट्रल रेलवे को दीजिए, अहमदाबाद को बनाना है तो दूसरे को दीजिए मगर जो अच्छा काम कर रहा है, उसको मत तोड़िये।

आपके कर्मचारी और यूनियन नेता जो हैं, मैंने पहले भी कहा है कि आप इन यूनियनों में चुनाव कराइये। 3 साल के अन्दर इनका चुनाव होना चाहिए। हम 5 साल के बाद पब्लिक में जाते हैं, पब्लिक में काम करते हैं और उसके बाद हम फिर 5 साल के बाद चुनकर यहां आते हैं और काम करते हैं। मगर जितने भी ये कर्मचारी नेता हैं, चाहे इस साइड के हों या उस साइड के हों, इन्होंने आपस में मेम्बरशिप बना रखी है, पता नहीं इनकी मेम्बरशिप कितनी है। यह एक गिरोह टाइप बन गया, इसके बारे में आप जरा सोचिए। आज रेलवे में जो सब तरफ गड़बड़ हो रहा है, उसके लिए यह यूनियन जिम्मेदार है, इसको जब तक आप नहीं तोड़ेंगे तब तक ये रेलवे को सही काम नहीं करने देंगे। आप इसके बारे में कानून बनाइये, इन इन्स्टीट्यूशन, वन यूनियन। इसमें चुनाव हों और चुनाव के जरिये जो बने वह काम करे। इस तरह से आप रूल्स एण्ड रैगुलेशन्स बनाइये। जहां पब्लिक को रोज आना जाना होता है, आज लाखों लोगों को रेलवे जोड़े हुए है। अगर रेलें सही ढंग से सही तरीके से चलें तो लोगों को पता लगता है कि हमारे देश में तेजी से विकास हो रहा है। रेलवे के साथ लोगों की भावना बनती है और एमरजैन्सी के अन्दर यही बात हुई थी कि लोग रेलवे के आने जाने से अपनी घड़ी का टाइम मिलाते थे कि कितने ठीक टाइम से हमारी रेलें चलती हैं।

आप रेलगाड़ियों को सही तरीके से और समय पर चलाइये। जनता को किसी प्रकार की परेशानी न हो इस बात का भी पूरा ध्यान रखिए। अगर रेलवे में सुधार होगा तो हमें 21 वीं सदी में पहुंच सकेंगे। साथ ही साथ रेलों को सही समय पर चलाने से देश भी तरक्की के रास्ते पर चलेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको और मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

श्री वी० तुलसीराम (नगरकुरनूल) : सभापति महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र नगरकुरनूल, महबूबनगर जिसमें शादनगर स्टेशन है, वहां वेंकटाद्रि एक्सप्रेस रोकने के लिए वहां के लोगों ने मुझ से निवेदन किया था। इस संबंध में मैंने माननीय मंत्री जी और जनरल मैनेजर रेलवे बोर्ड को भी लिखा था। यह स्थान बहुत बड़ा बिजनेस सेंटर है। अतः वहां पर यह एक्सप्रेस ट्रेन अवश्य रोकी जानी चाहिए। नन्दी गांव और शादनगर गांव में बीच में भी एक नया स्टेशन बन गया है। इस बारे में वहां के अधिकारियों से भी सम्पर्क किया। इस पर अधिकारियों ने कहा कि आप श्रमदान कीजिए हम इस स्टेशन का उद्घाटन करेंगे। लोगों ने श्रमदान भी कर दिया है। वह स्टेशन बनकर तैयार है। थोड़ा बहुत अगर कोई काम बचा भी है तो उसको जल्दी पूरा करा कर, उस स्टेशन का उद्घाटन करना चाहिए।

माचरला से राइचूर वाया नगरकुरनूल जो कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है; वहां पर रेलवे लाइन डालने के लिए मंत्री जी को बुलाया था और पत्र भी लिखा था। उस पत्र के उत्तर में मंत्री जी ने बताया था कि 260 किलोमीटर का सर्वे हुआ है और बाकी का सर्वे हो रहा है। वह कहां हो रहा है, हमें दिखता नहीं है। मैं जब वहां पर जाता हूं तो कोई सर्वे करता हुआ दिखायी नहीं देता है। अगर सर्वे हो रहा है तो बहुत खुशी की बात है। उसको जल्दी से जल्दी पूरा करके लाइन डलवाने का काम करना चाहिए।

इस समय हैदराबाद के लिये केवल एक ही आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस ट्रेन है जो कि काफी फास्ट है। जैसे कि जयपुर के लिए पिंकसिटी एक्सप्रेस चलती है और ताजमहल के लिए ताज एक्सप्रेस चलती है, उसी तरह से हैदराबाद के लिए भी चार-मीनार एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाये। वहां पर चार-मीनार एक ऐसा स्थान है जहां पर विदेशी पर्यटक आते हैं।

शादनगर और जैडचरला जो कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है, एक बड़ा व्यापारिक सेंटर है। वहां पर तंगाबद्रा एक्सप्रेस रोकने के लिए मंत्री जी को लिखा था और कंसलटेटिव कमेटी में भी इस बात को उठाया था। मेरा मंत्री जी से विनम्रतापूर्वक निवेदन है कि इस एक्सप्रेस ट्रेन को वहां रोकने की व्यवस्था करायें।

रेलवे स्टेशनों पर जब आम आदमी टिकट लेने के लिए जाता है तो उसको कह दिया जाता है कि टिकट नहीं है। कभी कभी तो वेटिंग लिस्ट में भी टिकट लेने के लिये अधिकारी लोग तैयार नहीं होते हैं।

उसी स्टेशन के सामने दलाल लोग बैठे हैं आफिस खोलकर, हजारों लोग वहां पलते हैं, उनके पास जाकर आदमी पैसा दे दे तो तुरन्त टिकट मिल जाता है, बुकिंग हो जाती है और सीट या बर्थ भी मिल जाती है। एक सामान्य आदमी टिकट लेने के लिए जब स्टेशन पर जाता है तो उसको उस तरह का जवाब मिलता है और जो ब्रोकर्स (दलाल) वहां पर बैठे हुए हैं, उनके पास जाने से टिकट फौरन मिल जाता है। अब जो सर्विस करने वाले आदमी हैं वे किस तरह से दलाल से टिकट ले सकते हैं कि टिकट के भी पैसे दें और दलाल के भी पैसे दें। आज यहां नई दिल्ली में भी स्टेशन के सामने दलालों के आफिसेज बने हुए हैं। इसकी तरफ मैं समझता हूं कि मन्त्री जी को विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए। इसी प्रकार से ट्रेन के अन्दर भी यदि कण्डक्टर को बीस, तीस या चालीस रुपए दे दिए जाते हैं तो बर्थ फौरन मिल जाती है और कोई गरीब आदमी होता है तो उसको बाथ-रूम के पास भी बैठने नहीं देते हैं। दूसरे स्टेशन पर ही उसको उतार दिया जाता है, कह दिया जाता है कि तुम्हारा रिजर्वेशन नहीं है- फौरन उतर जाओ। जैसा कि मैंने पहले ही कहा है, हमारे मन्त्री महोदय बड़े अनुभवी हैं उनको इसके ऊपर थोड़ी दिलचस्पी लेनी चाहिए।

चलती गाड़ियों में चोरी की बात अभी उधर के एक मित्र ने भी कही है। पेसेंजर्स अपना सामान लेकर ट्रेन में सफर करते हैं उस सामान की चोरी तो होती ही है, रेलवे की सम्पत्ति की भी चोरी होती है। रेलवे का बहुत सारा सामान चोरी में चला जाता है। कई बार हमारे एमपीज का सामान सफर करते हुए चोरी चला गया है। एक एम० पी० साहब जरा सा बाथरूम में गए उसी बीच में उनका बकसा गायब हो गया। एक एम पी साहब सो रहे थे, दरवाजे के पास आदमी आया और ब्रीफकेस उठाकर भागा और जहां दरवाजे को जोड़ा जाता है टाट-पट्टी से, दो डिब्बों के

[श्री तुलसीराम]

बीच में, तो वहां पर उसमें थोड़ी सी टूटी हुई जगह थी उसी में से निकलकर वह ट्रेन की छत पर चढ़ गया। पुलिस वाले जो हैं वे इधर से उधर डंडा हिलाते हुए निकल जाते हैं, एक एम पी साहब की तो सोने की चीजें चोरी में चली गई थीं। वह कांग्रेस पार्टी के ही एम पी थे। उन्होंने मन्त्री जी के पास दरख्वास्त भी दी लेकिन आज तक उसका कोई भी रिजल्ट नहीं निकला है। तो मन्त्री जी को इसकी तरफ खास तौर से ध्यान देना चाहिए। हम यहां पर यह बातें कह देते हैं और आप सुन लेते हैं लेकिन उसका कोई भी रिजल्ट नहीं निकलता है। इसलिए मन्त्री जी इस बारे में थोड़ी सी दिलचस्पी लेकर अपने अफसरों से कहें। आप कह देंगे कि इतना बड़ा देश है, इतनी ट्रेनें चलती हैं कहीं-कहीं कुछ चोरियां भी हो जाती हैं। लेकिन ऐसी बात नही है, अगर अधिकारी लोग चुस्त रहें, कम से कम जो अफसर इस काम के लिए रखे गए हैं वही अपना काम ईमानदारी के साथ करें तो इसको रोका जा सकता है। मन्त्री जी को इस बारे में भी ध्यान देना चाहिए।

जेटचरला के बारे में जैसा कि मैंने पहले ही कहा है, वह बहुत बड़ा बिजनेस सेन्टर है वहां से सिर्फ तीन बर्थ का प्राविजन है। वहां के लोगों की डिमाण्ड है कि कम से कम 10 बर्थ दी जानी चाहिए क्योंकि वह बहुत बड़ा बिजनेस सेन्टर है।

वहां जदचरला रेलवे स्टेशन पर स्टेशन के बगल से एक गेट है। जहां पर से गुजरने के लिए घंटों खड़ा रहना पड़ता है क्योंकि वह गेट घंटों बंद रहता है। इससे इधर उधर जाने के लिए बहुत दिक्कत होती है। इसके लिए मैंने आपको लिखा था कि वहां पर ओवरब्रिज होना चाहिए। इसी तरह से हैदराबाद सिटी में कई जगहों पर लोगों को दिक्कत का सामना करना पड़ता है। हैदराबाद सिटी में लोकल ट्रेन चलती हैं। वहां कई ऐसी जगह हैं जहां पर रेलवे लाईन को क्रास करना पड़ता है। वहां पर गेट पर घंटों लोगों को रुकना पड़ता है। अगर कोई गर्भवती महिला अस्पताल जा रही है, तो गेट बन्द होने से वह महिला अस्पताल भी टाइम पर नहीं पहुंच पायेगी। अगर टाईम पर गेट नहीं खुलता है तो उस महिला का तो वहीं कल्याण हो जायेगा। वहां ऐसी-ऐसी कुछ जगहें हैं जहां पर लोकल ट्रेनें चलती हैं और गेट घंटों बन्द रहते हैं। ऐसी जगहों पर आपको ओवरब्रिज बनाने चाहिएं। यह मैं आपको क्रासिंग के बारे में बता रहा हूं।

आंध्रप्रदेश में काजीपेट में एक कोच फैक्ट्री बनाने का प्रपोजल था। वहां उसके लिए बहुत कुछ हुआ लेकिन फिर उस पर काम बन्द कर दिया गया। मैं यह नहीं कहता कि आप पंजाब को कोच फैक्ट्री मत दीजिए। पंजाब के साथ आपका क्या मेलजोल है, पंजाब में आपकी क्या कंडीशन है, मैं उसके बारे में कुछ नहीं कहता। आप पंजाब को फैक्ट्री दे रहे हैं इस पर मैं आबजेक्शन नहीं करता। लेकिन हमारे यहां जो फैक्ट्री बनने वाली थी उसको आप क्यों हटा रहे हैं। आपको पंजाब को कोच फैक्ट्री देनी थी, वह दें लेकिन आंध्र प्रदेश से उठा कर पंजाब को देने का क्या मतलब है। अगर पंजाब को आंध्र प्रदेश से उठाकर फैक्ट्री देते हैं तो आंध्र प्रदेश को कोई दूसरी फैक्ट्री दो। मैं बंसीलाल जी से कहता कि हमारे आंध्र प्रदेश को कोई तो फैक्ट्री दीजिए। आप आंध्र प्रदेश से क्यों नफरत करते हैं? हम आपके साथ हैं, सभी अच्छे कामों के लिए हम आपका साथ दे रहे हैं। वहां के लिए अप कुछ तो कीजिए, कोई ऐसी चीज तो दीजिए जिससे कि ऐसा हो कि वहां के लोग यह समझें कि सेन्टर वाले उनके साथ नाइन्साफी नहीं कर रहे हैं, उनको ऐसा मालूम हो कि आंध्र प्रदेश के साथ सेन्टर वाले इन्साफ करते हैं, हर स्टेट और हर जगह के लिए इन्साफ करते हैं। वहां ऐसी बात समझी जाए इसके लिए आप रेलवे की तरफ से वहां कोई फैक्ट्री लगाएं। इससे वहां के

लोग यह समझेंगे कि सेन्टर वाले उनके साथ भी न्याय करते हैं, अन्याय नहीं करते हैं। मुझे विश्वास है कि आप इसके बारे में सोचेंगे।

मैं बंसीलाल जी आपसे नम्रता के साथ कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद से आप अपनि रिकार्ड को देखिये कि कोई एक लाइन या एक चीज भी आंध्र प्रदेश में गई है। नारीकुडी-बीबीनगर रेलवे लाईन भी अधूरी पड़ी है। वहां के लिए भी कहा जाता है कि फण्ड नहीं है। इतने बड़े राष्ट्र के अन्दर आपका इतना बड़ा डिपार्टमेंट है, 36-37 साल आजादी को हो गये लेकिन आपके डिपार्टमेंट ने आंध्र प्रदेश को कुछ नहीं दिया। जो एक लाइन दी थी वह भी अधूरी पड़ी है। मंत्री जी बड़े अनुभवी हैं। आपके पास दिमाग है। हम जब कोई बात कहते हैं तो आप उसे दिमाग के पीछे रख लेते हैं। हर वक्त आप यह कह देते हैं कि फण्ड नहीं है। आप इसको भी पूरा करवाइये।

ये दो-चार चीजें में आपके सामने रखता हूं। आप कहीं से भी फण्ड निकालिए और आंध्र प्रदेश को कुछ दीजिए।

[अनुवाद]

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : महोदय, माननीय परिवहन मन्त्री द्वारा प्रस्तुत किये गये 1986-87 के रेलवे बजट में अनुदान की मांगों का, तथा अनुपूरक बजट का मैं समर्थन करता हूं।

जब एक पृथक मन्त्रालय के रूप में रेलवे मन्त्रालय ने अपनी पहचान खो दी तथा वह परिवहन मन्त्रालय का ही एक भाग बन गया तो कई क्षेत्रों में यह आशंका थी कि शायद इसके बाद कोई नियमित या पृथक रेलवे बजट नहीं लाया जायेगा। लेकिन जब श्री बन्सीलाल जी ने पिछले बार की तरह इस बार भी एक पृथक रेलवे बजट प्रस्तुत किया तो वह आशंका दूर हो गई।

हमें रेलवे के लिये एक पृथक बजट लाना चाहिये क्योंकि हमारी अर्थव्यवस्था में इसकी एक बहुत मुख्य या बड़ी भूमिका है। और इसका अत्यन्त महत्व है। इसलिये यह एक अच्छी बात है कि यद्यपि यह परिवहन मन्त्रालय का ही एक भाग हो गया है, फिर भी इस वर्ष भी एक पृथक बजट लाया गया है,

मैं परिवहन मन्त्री को ऐसा अच्छा तथा संतुलित बजट लाने के लिये बधाई देता हूं। मैं उन्हें दो कारणों से बधाई देता हूं; एक तो यह कि कुल मिलाकर विभिन्न क्षेत्रों में रेलवे का कार्य निष्पादन बहुत अच्छा तथा संतोषजनक रहा है। दूसरे, जो बजट प्रस्तुत किया गया है वह भी एक अच्छा बजट है जिसमें ज्यादा कर प्रस्ताव नहीं है। कुछ प्रस्ताव हैं लेकिन उनका भार मुख्यतः साधारण रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले गरीब यात्रियों पर नहीं है और इसलिये पिछले वर्ष, के जो कि एक अच्छा वर्ष था, अच्छे कार्य निष्पादन के बाद आने वाले वर्ष के लिये यह बजट प्रस्तुत किया गया है। हम उत्सुकता पूर्वक आशा करेंगे, और यह उचित ही होगा, कि आगामी वर्ष में रेलवे का कार्यनिष्पादन अच्छा तथा उत्साह वर्धक हो।

वर्तमान वर्ष में कुल आय 6,890 करोड़ रुपये के बराबर रही है तथा कार्यचालन व्यय, 4,700 करोड़ रुपये के बराबर है। इस प्रकार बचत 2,119 करोड़ रुपये की है। जहां तक मूल्य-

[श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही]

ह्रास सुरक्षित कोष का सम्बन्ध है; राशि को 920 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 1,250 करोड़ रुपये कर दिया गया है, तथा पेंशन के क्षेत्र में भी राशि को 260 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 280 करोड़ रुपये कर दिया गया है, तथा सामान्य राजस्व पर अंशदान पिछले वर्ष के 512 करोड़ रुपये से बढ़ाकर इस बजट में 519 करोड़ रुपये कर दिया गया है तथा विकास कोष को भी 63 करोड़ से बढ़ाकर 69 करोड़ रुपये कर दिया गया है।

छात्रों तथा युवकों को रियायत एक और अच्छी बात थी और यह भी जारी रहेगी, इस वर्ष नियोजित व्यय बढ़कर 2,050 करोड़ हो गया है, तथा इसमें से 70% अर्थात् 1,370 करोड़ रुपये रेलवे के अपने ही संसाधनों से उपलब्ध होंगे।

यह सन्तोष की बात है, कि योजना व्यय का 70% आन्तरिक संसाधनों से प्राप्त होगा, इन सब बातों को देखते हुए यह एक बहुत अच्छा बजट है।

अत: इस बात के लिये मन्त्रालय की प्रशंसा करनी चाहिए तथा उसे बधाई दी जानी चाहिये। लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि इस पृष्ठभूमि के होते हुए भी, सभा में दूसरी ओर बैठे हुए सदस्यों द्वारा इस बजट का इतना अधिक विरोध क्यों किया जा रहा है। ऐसा लगता है कि ऐसा विरोध पूर्व-नियोजित है। और मैं अब कह सकता हूं कि बजट के विभिन्न श्रेष्ठ पहलुओं पर गौर किये बिना ही कुछ माननीय विपक्षी सदस्यों ने सम्भवतः पहले ही कुछ पूर्वाभ्यास कर लिया था और इस बारे में तैयारी भी कर ली थी कि बजट के प्रस्तुत किये जाने के बाद बिना इसे देखे ही उन्हें प्रेस को क्या बयान देना है। यह इस बात से स्पष्ट है कि कुछ प्रमाण कहते हैं कि यह बजट धनवानों का पक्षधर है और निर्धनों के विरुद्ध है। मुझे यह समझ में नहीं आता कि इस बजट को धनवानों का पक्षधर तथा निर्धनों के विरुद्ध कहे जाने के पीछे क्या तर्क है। धनी लोग प्रथम श्रेणी द्वारा तथा वातानुकूलित सुविधा में यात्रा करते हैं और उनके मामले में 12.5% की वृद्धि की गई है। लेकिन दूसरे मामले में यात्री गाड़ियों में यात्रा करने वाले साधारण यात्रियों के लिये ऐसी कोई वृद्धि नहीं की गई है तथा लम्बी दूरी की मेल तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के सम्बन्ध में भी प्रति सौ केवल 5 रुपये या ऐसी ही कुछ वृद्धि की गई है। फिर भी वे इसको धनवानों का पक्षधर तथा गरीबों के विरुद्ध बता रहे हैं। केवल विरोध करने के लिये ही उन्हें बजट का विरोध नहीं करना चाहिये।

अब मैं कुछ ऐसी समस्याओं की बात करूंगा जिनका मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र तथा राज्य द्वारा सामना किया जा रहा है। जैसा कि मैंने पहले कहा रेलवे हमारे देश की जीवन रेखा है तथा हमारी अर्थव्यवस्था में इसकी अत्यन्त महत्वपूर्ण भूमिका है। हमारे देश का, जहां सार्वजनिक प्रतिष्ठानों को महत्वपूर्ण भूमिका दी जाती है तथा वे महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं, यह सबसे बड़ा सार्वजनिक प्रतिष्ठान है। साथ ही, यह विश्व में दूसरी सबसे बड़ी रेलवे है तथा स्वाभाविक है कि ऐसे संगठन का स्वास्थ्य अच्छा और आदर्श हो। हमें इस तरीके से इसे देखना है, पिछले वर्ष अच्छा काम किया गया। लेकिन इसका यह अर्थ नहीं कि सुधार के लिये कोई गुंजाइश नहीं है। वस्तुत: विभिन्न क्षेत्रों में रेलगाड़ियों को समय पर चलाने के सम्बन्ध में, विशेषकर दक्षिण पूर्व रेलवे में मैं देखता हूं कि कई रेलगाड़ियां काफी देर से चलती हैं, सुधार के लिये बहुत गुंजाइश है। उत्कल

एक्सप्रेस, कलिंग एक्सप्रेस, नीलाचल एक्सप्रेस—ये सभी रेलगाड़ियां नित्य ही देर से चलती हैं, माननीय मन्त्री जी ने पिछले बजट के दौरान कहा था कि स्वच्छता पर अधिक ध्यान दिया जायेगा लेकिन दक्षिण पूर्व रेलवे की कई रेलगाड़ियों में ऐसा नहीं है। फिर अपराध भी बढ़ते जा रहे हैं। मैं महसूस करता हूं कि आर० पी० एफ० तथा जी० आर० पी० के बीच और अधिक समन्वय की आवश्यकता है जिससे कि यात्रियों की तथा रेलगाड़ियों की रेलवे सम्पत्ति की, रेलगाड़ियों की तथा यात्रियों की तीनों की सुरक्षा की जा सके।

जहां तक वैगनों का सम्बन्ध है विशेषतया छोटे व्यापारियों के लिए वैगनों की कमी है छुटपुट वैगन सप्लाई की तुलना में रेक सप्लाई को तरजीह दी जाती है। अतः इससे बड़े व्यापारियों को लाभ होता है और छोटे व्यापारियों का अहित होता है। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि छोटे व्यापारियों को इसके कारण कठिनाई न हो। उड़ीसा का राज्य स्तरपर देश के रेल मानचित्र में लाइन किलोमीटर दूरी में 13 वां स्थान, जनसंख्या के हिसाब से 13 वां स्थान और क्षेत्रफल के हिसाब से 15 वां स्थान है। उड़ीसा खनिज सम्पदा में काफी समृद्धि है यहां प्राकृतिक संसाधन प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है जिनका देश तथा उड़ीसा के आर्थिक विकास के लिए उपयोग किए जाने की आवश्यकता है। यह राज्य पूर्णतया उपेक्षित है। रेलवे लाइनों के विकास की दृष्टि से उड़ीसा पूर्णतया उपेक्षित रहा है। अतः उड़ीसा में रेलवे के विकास के लिए सबसे अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं कुछ समस्याओं का उल्लेख करूंगा। दो परियोजनाएं थी। हमारे वर्तमान माननीय प्रधानमंत्री श्री राजीव जी द्वारा एक की नींव रखी गयी थी और दूसरे का उद्घाटन किया गया था। वह सम्बलपुर में 13 सितम्बर, 1984, को किया गया था। वे सम्बलपुर-ताल्चेर रेलवे लाइन और सम्बलपुर डिवीजन थे। मैं उस समारोह में उपस्थित था और माननीय श्री गनी खां चौधरी उस समय रेलवे मन्त्री थे। नये डिवीजन का उद्घाटन और नई रेलवे लाइन की नींव रखते समय माननीय श्री राजीव जी ने वहां उपस्थित मन्त्री से कार्य की प्रगति और इन्हें पूरा करने में लगने वाले समय के बारे में पूछताछ की थी। क्या आप यकीन करेंगे क्या उत्तर दिया गया था? उत्तर मिला कि परियोजना का कार्य युद्ध स्तर पर किया जायेगा। महोदय, मुझे बहुत शर्म के साथ कहना पड़ रहा है कि नये डिवीजन के लिए गत वर्ष केवल 5 लाख रुपये दिये गये और इसे अभी चालू किया जाना है, महोदय, निष्पक्ष रूप में और किसी भी मानदंड से उड़ीसा में जोनल मुख्यालय स्थापित करना बहुत जरूरी है एक जोन होना चाहिए। एक जोन के स्थान पर केवल एक डिवीजन कार्य कर रहा है। दूसरा डिवीजन अभी चालू किया जाना है। अतः मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि नये डिवीजन को स्थापित करने और सम्बलपुर-ताल्चेर रेलवे लाइन जो एक बहुत महत्वपूर्ण लाइन है के निर्माण के काम को शीघ्र पूरा किया जाये।

(व्यवधान)

महोदय, इस परियोजना के लिए केवल दो करोड़ रुपये ही इस बजट में रखे गये हैं जबकि इस परियोजना की कुल लागत 70 करोड़ रुपये है। इस संदर्भ में मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहूंगा कि क्या इस काम को युद्ध स्तर पर किया जा रहा है? लोगों से यह वायदा किया गया है कि युद्ध स्तर पर कार्य किया जायेगा। गत वर्ष 4.7 करोड़ रुपये खर्च किए गए; इस साल इसके

[श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही]

लिए 2 करोड़ रुपये का प्रावधान है। क्या यह प्रगतिशील कदम है या प्रतिगामी? माननीय मंत्री इस प्रश्न का उत्तर दें मैं उनसे यह भी अनुरोध करूंगा कि वे इस परियोजना के और उड़ीसा के लोगों के प्रति न्याय करें और पूरक बजट में इसके लिए पर्याप्त प्रावधान करें।

महोदय, गीतांजली एक्सप्रेस कलकत्ता, हावड़ा और बम्बई के मध्य चलती है। यह उड़ीसा में केवल एक स्थान अर्थात राउरकेला में रुकती है जबकि कुछ अन्य राज्यों में कम महत्व वाले स्टेशनों पर यह चार जगह रुकती है। मैं माननीय मन्त्री से आग्रह करूंगा कि वह इस मामले पर विचार करें कि यह गाड़ी अरसुगुड़ा में रुके क्योंकि अरसुगुड़ा पश्चिम उड़ीसा का, जिसमें पांच जिले शामिल हैं, प्रवेश द्वार है। कलिंग तथा उत्कल एक्सप्रेस गाड़ियों के साथ प्रथक से एक इलाहाबाद बोगी और एक पैंटरी कार संलग्न की जानी चाहिए।

इसके अतिरिक्त, विभिन्न नगरों में उपरिपुल होने चाहिए। सम्बलपूर, ब्रजराजनगर और भीडसल में अरसुगुड़ा के निकट श्रीपुरा में एक फाटक की व्यवस्था की जानी चाहिए।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : समय खतम हुआ। कृपया समाप्त कीजिए।

श्री श्री बल्लभ पाणिग्रही : जखपूरा-बांसपानी एक अन्य महत्वपूर्ण लाइन है क्योंकि पाराद्वीप पत्तन से लोह अयस्क का निर्यात किया जाता है, परन्तु इसके लिए केवल 1000 रुपये आवंटित किए गए हैं। अरसुगुडा एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। यहां पर कोई कारखाना जैसे वैगन कारखाना स्थापित किया जाना चाहिए।

अन्ततः महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि वह इन सभी मामलों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और उड़ीसा के लोगों के प्रति न्याय करें। इन शब्दों के साथ मैं इन मांगों का समर्थन करता हूं।

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेंद्रम) : सभापति महोदय, मैं माननीय परिवहन मंत्री द्वारा वर्ष 1986-87 के लिए प्रस्तुत की गई रेलवे बजट की अनुदानों की मांगों तथा अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि बजट संतुलित है और सभी वर्गों के लोगों को स्वीकार्य है। यद्यपि प्रथम श्रेणी तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में लम्बे सफर के भाड़े में थोड़ी वृद्धि की गई है तो भी तुलनात्मक रूप से दरें युक्तिसंगत हैं। माननीय मंत्री जी ने पूरी कोशिश की है कि उपलब्ध राशि में से चल रही परियोजनाओं तथा विद्यमान सुविधाओं में सुधार लाने के लिए आवंटन किया जाये।

चूंकि समय बहुत कम है इसलिए मुझे अपने राज्य की कुछ आवश्यकताओं तक ही सीमित रहने के लिए माफ किया जाये।

केरल में रेलवे के विकास की कहानी बड़ी दुखद है। स्वतन्त्रता प्राप्ति से लेकर आज तक पिछले 39 वर्षों में केरल को केवल एक नई रेलवे लाइन दी गई है और वह है अर्नाकुलम-क्विलोन लाइन, जिसे कुछ दशक पहले पूरा किया गया था इसके बाद यद्यपि क्विलोन और त्रिवेंद्रम के बीच

छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने और कुछ अन्य क्षेत्रों में लाइनों को दोहरा करने जैसी कुछ अतिरिक्त सुविधाएं दी गई हैं किन्तु इस राज्य को कोई नई परियोजना नहीं दी गई।

वर्ष 1956 में जब श्री लाल बहादुर शास्त्री रेल मंत्री थे तो तैलचर-मैसूर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण किया गया था। हालांकि उस लाइन का सर्वेक्षण निर्धारित समय पर पूरा कर लिया गया था, पर दुर्भाग्यवश आरियालूर रेल दुर्घटना के परिणाम स्वरूप श्री लाल बहादुर शास्त्री द्वारा अचानक रेल मंत्रालय छोड़ने के कारण पूरी परियोजना को ताक पर रख दिया गया और पिछले 30 वर्षों से यह ऐसे ही पड़ी है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या यही नीति या व्यवस्था है कि एक परियोजना को सर्वेक्षण पूरा होने के बाद भी केवल एक मंत्री के हटने के कारण ताक पर रख दिया जाए। हमें इस मामले पर गम्भीरता से विचार करना होगा। उस क्षेत्र की वास्तविक आवश्यकताएं अभी तक पूरी नहीं हुई।

एक चल रही परियोजना, जिसके बारे में जांच की जा रही है, अर्नाकुलम-अलप्पी तथा अलप्पी-कायंगुलम लाइन है। ये अर्नाकुलम को त्रिवेंद्रम से जोड़ती है अब केवल एक ही लाइन उपलब्ध है और वह है त्रिवेन्द्रम-कायंगुलम-कोट्टायम-अर्नाकुलम लाइन। यदि इस तटीय लाइन को पूरा कर कर लिया जाता है तो ये अल्पविकसित सीमावर्ती क्षेत्रों के लिए वरदान सिद्ध होगी। वर्ष 1985–86 में अर्नाकुलम-अलप्पी लाइन के लिए केवल 2 करोड़ रुपए दिए गए थे और अलप्पी-कांयगुलम के लिए केवल 1000 रुपये का सांकेतिक आवंटन किया गया। वर्ष 1986-87 में अर्नाकुलम-अलप्पी लाइन के लिए 3 करोड़ रु० और अलप्पी-कायंगुलम के लिए केवल एक करोड़ रुपए दिए गए हैं। पहली अनुसूची के अनुसार मोटे तौर पर और 20 करोड़ रुपयों की आवश्यकता होगी। यदि ऐसे ही चलता रहा तो ये लाइन सातवीं योजना में भी पूरी नहीं होगी। यह अत्यन्त दुखद बात है। जब तक इस लाइन को उचित महत्व और प्राथमिकता नहीं दी जाती, तब तक उस क्षेत्र की लम्बे अर्से से महसूस की जा रही आवश्यकतायें पूरी नहीं होंगी। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं। कि केरल में इस लाइन को उच्च प्राथमिकता दी जाए: अर्नाकुलम से अलप्पी की लाइन इस वित्तीय वर्ष में पूरी कर ली जानी चाहिए और शेष लाइन सातवीं योजना में पूरी कर ली जानी चहिए ताकि इस क्षेत्र की आवश्यकताएं पूरी हो सकें।

सभापति महोदय : अलप्पी मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। मंत्री महोदय कृपया इस पर विचार करें।

श्री बंसी लाल : हमने इस वर्ष एक करोड़ रुपए अधिक दिए हैं।

श्री ए० चार्ल्स : मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इस मामले की जांच करेंगे।

अन्य महत्वपूर्ण लाइन है त्रिचूर-गुरुवायूर-कुट्टीपुरम। महोदय, आपने गुरुवायूर के बारे में सुना होगा। प्रसिद्ध श्री कृष्ण जी का मन्दिर वहीं पर है। यह केरल में सबसे महत्वपूर्ण तीर्थस्थानों में से एक है एक अनुमान के अनुसार यहां प्रति वर्ष 97 लाख तीर्थ यात्री जाते हैं। जब भी कभी रेल मंत्री उस क्षेत्र में जाते हैं, तो हमेशा एक वचन दिया गया है कि इस क्षेत्र को प्राथमिकता दी जायेगी, किन्तु दुर्भाग्यवश यह वचन अभी तक पूरा नहीं हुआ।

सभापति महोदय : हम श्री बंसी लाल से वहां जाने का अनुरोध करेंगे।

श्री ए० चार्ल्स : महोदय हम आपको वहां आकर यह देखने का आमन्त्रण देते हैं कि उस तीर्थ स्थान का किस प्रकार विकास हो रहा है। महोदय केबवल 56 कि० मी० का सवाल है और पूरी परियोजना के लिए केवल 20 करोड़ रु० की आवश्यकता होगी।

मालापुरम केरल के सर्वाधिक पिछड़े जिलों में से एक है। यहां रेल सुविधा नहीं है। यदि यह परियोजना पूरी कर ली जाए तो माला पुरम जिले को कम से कम रेलवे की एक छोटी लाइन दी जा सकेगी। मैं आग्रह करता हूं कि अर्नाकुलम-अलप्पी-कायामकुलम लाइन के बाद त्रिचूर-गुरुवा-यूर-कुट्टीपुरम लाइन को प्राथमिकता दी जाये।

कायामकुलम-त्रिवेंद्रम सेंट्रल सैक्शन को दोहरा करने की अत्यधिक आवश्यकता है। इस लाइन पर लगभग 20 गाड़ियां चल रही हैं। कुछ गाड़िया दिल्ली, कलकत्ता, अहमदाबाद गोहाटी जाती हैं। इस लाइन पर गाड़ियां घन्टों लेट हो जाती हैं। मैं अनुरोध करता हूं कि इस पर ध्यान दिया जाये और कायामकुलम- त्रिवेंद्रम लाइन को दोहरा किया जाये।

शहर के बीचोंबीच त्रिवेंद्रम सैंट्रल में एक कोचिंग यार्ड कम्पलेक्स है। उसके और विकास की कोई गुंजाइश नहीं है और इस बात को देखते हुए वर्षों पहले सरकार ने त्रिवेंद्रम से लगभग 8 कि०मी० दूर नेमाम में आवश्यकतानुसार भूमि ले ली थी। भूमि लेने के पश्चात पूरी परियोजना को ताक पर रख दिया गया। पूरे दक्षिण भारत में त्रिवेंद्रम रेलवे स्टेशन सबसे अधिक भीड़-भाड़ वाला स्टेशन है। उस रेलवे स्टेशन के विकास की कोई गुंजाइश नहीं है क्योंकि यह त्रिवेंद्रम शहर के बीचों-बीच है। मैं अनुरोध करता हूं कि नेमाम कोचिंग यार्ड कम्पलैक्स का काम शीघ्र किया जाए ताकि भीड़-भाड़ तथा इससे संबंधित अन्य समस्याओं को दूर किया जा सके।

एक वचन दिया गया था कि पालघाट में इन्टेग्रेटिड कोच फैक्ट्री लगाई जायेगी। मेरे विचार में इसे दोहराने का कोई लाभ नहीं होगा। क्यों कि वर्षों तक यह कहा जाता रहा है कि केरल में पालघाट में रेल गाड़ी के डिब्बे बनाने का कारखाना लगाया जायेगा। किंतु दुर्भाग्यवश कुछ राजनीतिक कारणों से जो कि हम सभी जानते हैं वहां से यह परियोजना हटा ली गई है। मैं आग्रह करता हूं कि केरल के लिए किसी वैकल्पिक परियोजना पर विचार किया जाए क्योंकि केरल पर उद्योग के क्षेत्र में भी सबसे कम ध्यान दिया जाता है।

संसद के इस सत्र में एक तारांकित प्रश्न के उत्तर में मंत्री महोदय ने कहा कि सातवीं पंच-वर्षीययोजना में केरल सरकारी क्षेत्र में कोई उद्योग लगाने का प्रस्ताव नहीं है। यह बात अत्यंत दुखद है और मैं अनुरोध करता हूं कि मंत्री जी पालघाट कोच फैक्ट्री के बदले वहां पर कोई वर्क-शाप ही लगाने की सम्भावनाओं पर विचार करें ताकि केरल को उसका लाभ मिल सके।

विद्युतीकृत रेल मानचित्र में केरल को अभी तक स्थान प्राप्त नहीं हुआ है। राज्य सरकार ने वचन दिया था कि राज्य में बिजली की कमी होने के बावजूद भी यदि विद्युतीकरण किया जाय तो वे 50 प्रतिशत की दर पर बिजली देने को तैयार हैं। कम से कम यदि त्रिवेंद्रम से क्विलोन तक भी विद्युत चालित गाड़ियां हों तो बच्चे देख सकते हैं कि वे कैसे चलती हैं। केरल के बच्चों को यह देखने के लिए कि विद्युत से गाड़ी कैसे चलती है, मद्रास आना पड़ता है। उस राज्य के बेचारे बच्चों को 20 वीं सदी में भी विद्युत से चलने वाली गाड़ी देखने का मौका नहीं मिला है। मैं आग्रह करता हूं कि कम से कम एक गाड़ी इस वर्ष त्रिवेंद्रम में शुरू कर दी जाए।

3.00 म० प०

कुछ डिब्बे बहुत पुराने हैं-इतने पुराने जितना कि रेलवे स्वयं । अभी हाल ही में मुझे एक गाड़ी में यात्रा करने का मौका मिला। प्रथमश्रेणी के डिब्बे की भी हालत खराब थी। शौचालय रिसता था । और डिब्बों की हालत को देखकर हैरानी होती थी। मेरी प्रार्थना है कि दक्षिण में खराब डिब्बे न भेजे जाएं। कुछ डिब्बों को बदल दिया जाए ताकि केरल के लोगों को भी साफ डिब्बों में यात्रा करने का मौका मिल सके।

कुछ सिविल निर्माण कार्यों को कई वर्षों से टाला जा रहा है यदि मैं ठीक कह रहा हूं तो त्रिवेंद्रम डिवीजन में सिविल निर्माण कार्यों के लिए 47 लाख रुपए आवंटित किए गए थे मेरे विचार से वहां कुछ नहीं किया गया है मैं जानना चाहता हूं कि क्या ऐसा किसी विशेष उद्देश्य से नहीं किया गया क्योंकि कुछ ऐसे अधिकारी हैं, जो वहां पर प्रगति से प्रसन्न नहीं हैं । इसलिए मेरा अनुरोध है कि यह सुनिश्चित किया जाए कि आवंटित राशि उसी वित्तीय वर्ष में खर्च की जाए ताकि इस राज्य को मिलने वाली छोटी राशि व्यपगत न हो जाए :

महोदय, इस विषय पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

3.01 म० प०

(श्री सोमनाथ रथ पीठासीन हुए)

[हिन्दी]

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : अधिष्ठाता महोदय, रेल बजट के दौरान जब सामान्य चर्चा हुई थी तो मैं यहां नहीं था। मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। 1985-86 में रेलवे की परफार्मेन्स के लिए और साथ-साथ इस बात के लिए कि रेलवे ने एक ऐसा बजट पेश किया है जो वास्तव में सामान्य व्यक्ति का बजट था । उस बजट में सामान्य, गरीब व्यक्ति को बिना कोई चोट पहुंचाए हुए अधिक सुविधा देने और रेलवे के विकास कार्यों को पूरा करने की कोशिश की गई। इस काम को आपने फ्रेट और पसेंजर ट्रैफिक दोनों में ही न केवल मात्रा में वृद्धि करके बल्कि उसके तौर-तरीकों और सेवा में ज्यादा एफिशिएन्सी लाकर पूरा किया है। रेलवे के अन्दर जो चोरी आदि तरह तरह की शिकायतें रहती थीं उनको भी आपने नियंत्रित करने की कोशिश की है। इस सदन में जब भी रेल के सन्दर्भ में चर्चा होती है तो परम्परा यह रही है कि जो विषय-वस्तु होती है उससे हटकर लोग बात कहते हैं, मैं भी उसका अपवाद बनना नहीं चाहता।

पहली बात तो मैं माननीय परिवहन मंत्री से यह कहना चाहूंगा, यह कांप्लिमेन्ट है रेलवे के लिए क्योंकि रेलवे से बहुत सी उम्मीदें और आशायें हैं और मैं समझता हूं हमारे देश का जो विकास और अर्थ-तंत्र है उसकी वे सहायता करते हैं। प्रत्येक राज्य उनसे कुछ न कुछ अपेक्षा रखता है। यही कारण है कि जब भी सदन में रेल के किसी मुद्दे पर चर्चा होती है तो सारे लोग किसी न किसी रूप में अधिक धन की रेलवेज के लिए मांग करते हैं। लेकिन मुझे कहते हुए तकलीफ होती है कि योजना आयोग में रेलवे को जितनी अपेक्षा और सम्मान मिलना चाहिए था वह कभी नहीं मिला। हर साल के बजट में रेलवे के लिए पिछले वर्ष के अनुमान से करीब 60 प्रतिशत अधिक देने की कोशिश की गई है। लेकिन एक तरफ जो नई रेल लाइनें हैं जिन पर कांस्ट्रक्शन

[श्री हरीश रावत]

चल रहा है जोकि 45-50 के लगभग होंगी, उनके लिए करोड़ों रुपया चाहिए और दूसरी तरफ छठी योजना में 2745 किलोमीटर पुराने ट्रैक को बदलने की जरूरत थी उसको आपने बदला है लेकिन अभी 19,500 किलोमीटर ट्रैक ऐसा है जिसको बदलने की जरूरत है। रेलवे के बजट पर यहां जो चर्चा हुई थी उसके जवाब में आपने कहा था कि दस साल में इसको आप बदल देंगे। प्रति वर्ष का टार्गेट आपने 3800 किलोमीटर का रखा है। लेकिन मैं नहीं समझता जिस तरह से आपको पैसा मिल रहा है योजना आयोग से उससे आप दस वर्ष में इस काम को पूरा कर पायेंगे। जब तक आप स्वयं अपने रिसोर्सेज को बढ़ाने की कोशिश नहीं करेंगे यह सम्भव नहीं दिखाई देता है। परन्तु जब भी रेलवे अपने रिसोर्सेज को बढ़ाने की कोशिश करती है तो पब्लिक में उसकी बहुत अधिक आलोचना की जाती है। मैं समझता हूं इसका एक तरीका यह हो सकता है कि जिस प्रकार से माननीय वित्त मंत्री जी ने विद्युत मंत्रालय से संबंधित एन टी पी सी और एन एच पी सी को पब्लिक बाण्ड्स के जरिए धन इकट्ठा करने की अनुमति दे दी है रेलवेज के लिए भी इसी प्रकार का कोई तरीका सोचा जाना चाहिए ताकि उसके पास अधिक धन आ सके और जो जनता की आशायें आकांक्षायें हैं, वह पूरी हो सकें। जिन नई लाइनों पर निर्माण कार्य चल रहा है या जहां अभी रेल लाइन बनाई हैं वहां पर वह बन सकें। बहुत सी जगह कोच कन्वर्जन का प्रश्न भी है, कोचेज बढ़ाने का प्रश्न है, कई जगह भाप के इन्जन चल रहे हैं उनको बदलने का सवाल है ऐसे बहुत से सवाल हैं।

मैं माननीय परिवहन मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इन अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए आपको कोई-न-कोई ऐसी प्रणाली अपनानी चाहिए। रेलवे ने सोशल जस्टिस देने के लिए हमेशा से सराहनीय काम किया है। लेकिन मुझे यह कहते हुए तकलीफ होती है कि ऐसी-ऐसी रेलवे लाइनें हैं जिन पर काफी पहले काम शुरू हुआ था लेकिन अभी तक पूरा नहीं हुआ। अभी हमारे कुछ साथी कह रहे थे कि ऐसी रेलवे लाइनें हैं जिन पर निर्माण कार्य तीन-चार साल पहले शुरू हुआ था लेकिन रेलवे उनके लिए पूरा पैसा नहीं दे पा रही है। मेरे प्रदेश में भी ऐसी रेलवे लाइनें हैं जिनका सर्वेक्षण कार्य 1971 में हुआ था और अभी तक उन पर निर्माण कार्य चल रहा है। इन लाइनों पर बहुत समय बीत चुका है लेकिन अभी भी उनके लिए बहुत कम पैसा रखा गया है।

मैं तो यहां तक कहूंगा कि आप हरियाणा से आते हैं और उत्तर प्रदेश आपके पड़ौस में है। आप उत्तर प्रदेश के विषय में अच्छी तरह से जानते हैं। अगर वैस्टर्न उत्तर प्रदेश को छोड़ दिया जाए जो कि उत्तर प्रदेश का एक हिस्सा है, बाकी का उत्तरप्रदेश बहुत बेकवर्ड है। उस बेकवर्डनेस में रेलवे ने भी अपनी तरफ से जाने में या अनजाने में कुछ न कुछ कंट्रीब्यूट किया है। यदि आप रेलवे के द्वारा परकैपिटा इन्वेस्टमेंट को देखें तो सारे देश में उत्तर प्रदेश में सबसे कम प्रति व्यक्ति रेलवे ने खर्च किया है। उसमें भी अगर मैं उत्तर प्रदेश के पर्वतीय जिलों को लूं तो उनमें भी कुछ ऐसे जिले हैं जिनमें एक पैसा भी खर्च नहीं हुआ है। अगर आप टोटल आठ जिलों को मिला कर देखें तो देश की आजादी के बाद से और उससे पहले भी जो रेलवे लाइनें वहां बनीं उन सब में 28 रु० प्रति व्यक्ति रेलवे के द्वारा खर्च किया गया है। इसलिए मैं उत्तर प्रदेश और उत्तर प्रदेश के जो पर्वतीय जिले हैं उनके लिए मैं आप से प्लीड करना चाहूंगा। (व्यवधान) पश्चिमी उत्तर प्रदेश एक ऐसा भाग है जिसको आर्थिक रूप से कुछ हद तक सक्षम भाग कहा जा सकता है। शेष भाग पिछड़ा हुआ है।

देश का उत्तर प्रदेश एक ऐसा प्रदेश है जहां की आबादी का 45 से 50 प्रतिशत लोग आज भी गरीबी की रेखा से नीचे रह रहे हैं। देश के अन्दर जितने हरिजन हैं उनके 25% हरिजन उत्तर प्रदेश में रहते हैं। यदि आप फर्टिलाइजर, इलेक्ट्रिसिटी या दूसरे हिसाब से भी देखें तो उत्तर प्रदेश सबसे नीचे है। बहुत सी चीजों में आज उत्तर प्रदेश सबसे नीचे है। अगर आप उत्तर प्रदेश जैसे प्रांत को आगे नहीं बढ़ायेंगे, उसकी आर्थिक प्रगति नहीं कर पायेंगे तो मैं नहीं समझता कि इसका सारे देश के सकल राष्ट्रीय विकास पर असर नहीं पड़ेगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि आज तक रेलवे के निर्माण के मामले में उत्तर प्रदेश के साथ जो अन्याय हुआ है उसको फेज्ड मेनर में दूर करने की कोशिश करें और उसके लिए ज्यादा धन की व्यवस्था करें।

मैं विशेष तौर से आपका ध्यान मुरादाबाद-रामनगर रेलवे लाइन की तरफ आकृष्ट करना चाहूंगा। मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने इस वर्ष के बजट में कुछ धनराशि पहले से बढ़ाई है। मगर यह बहुत महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। जिस तरह से इस पर निर्माण कार्य चल रहा है। उससे नहीं लगता कि यह सातवीं पंचवर्षीय योजना में भी पूरी हो जायेगी। आपने मुरादाबाद से लेकर रामनगर तक का निर्माण कार्य हाथ में लिया है। रामनगर से 13 किलोमीटर एक जगह मोहान है। उत्तर प्रदेश के पर्वतीय डिवीजन गढ़वाल और कुमायूं के विकास के लिए आवश्यक है कि इस लाइन को आप मोहान तक ले जाएं। इसको आप चाहें तो सातवीं पंचवर्षीय योजना में पूरा न कर आठवीं पंचवर्षीय योजना में पूरा करें लेकिन इसको आप सम्मिलित कर लें।

दूसरे रामपुर, हल्द्वानी रेलवे लाइन के लिए आपने कुछ प्रोविजन किया है। मगर वह बहुत कम किया है। यह एक महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। इसके लिए भी बजट में धनराशि को बढ़ाया जाए। भोजीपुरा काठगोदाम रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हुआ है। टनकपुर, भोजीपुरा जो पुरानी रेलवे लाइन है जिसके ब्राड गेज में कवर्शन के लिए भी मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा।

लखनऊ से काठगोदाम तक देश की बहुत लम्बी रेलवे लाइन है जो कि कई जिलों को एक साथ जोड़ती है। लेकिन यह अभी भी छोटी रेलवे लाइन है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इसके लिए भी कुछ धन की व्यवस्था करें ताकि इसके परिवर्तन का कार्य भी रेलवे अपने हाथ में ले सके। इससे बहुत सारी चीजों का कल्याण हो सकेगा।

मैं निवेदन करना चाहूंगा कि टनकपुर घाट बागेश्वर रेलवे लाइन के सर्वेक्षण कार्य के लिए कुछ पैसा दिया गया है, मगर वह इतना कम है कि मुझे नहीं लगता कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक भी इसका सर्वेक्षण कार्य पूरा होगा। आप जैसे विशाल हृदय वाले व्यक्ति को सुनने में संकोच हो, इसलिए मैं नहीं कहूंगा कि कितना धन दिया गया है, इतना ही आग्रह करना चाहूंगा कि जितना दिया है, कम से कम उसका तिगुना दीजिए और इस कार्य को अपने दिल की विशालता के अनुरूप करवाइए। रेलवे का जो इतना बड़ा साम्राज्य है परिवहन का, उसके हिसाब से कम से कम इस पैसे को बढ़ाइए।

एक नइ रेलवे लाइन के सर्वेक्षण के लिए आग्रह करना चाहूंगा। सारे पर्वतीय क्षेत्र के लोगों को आशा है, उम्मीद है, उत्तर प्रदेश के जो पर्वतीय क्षेत्र हैं, उनके लिए रामनगर, मोहान, भीकासेन नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य आप इसमें सम्मिलित करवा सकें और थोड़ा बहुत धन इसके लिए दे सकें तो वहां की सारी जनता आपकी आभारी होगी।

[श्री हरीश रावत]

इन शब्दों के साथ मैं परिवहन मंत्री जी को, माधव जी को और रेलवे मंत्रालय के लोगों को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि इस वर्ष का जो रेलवे बजट उन्होंने पेश किया है, उससे सामान्य आदमी की आशाएं पूरी हुई हैं और रेलवे के निर्माण कार्य, विकास-कार्य में भी एक प्रकार की गति आई है और मुझे आशा है कि जो बराबर सुधार आया है उस टैम्पो को बनाए रखेंगे और इस सुधार कार्य को और आगे ले जा सकेंगे।

श्री जैनुल बशर (गाजीपुर) : माननीय सभापति जी, आपके माध्यम से मैं माननीय परिवहन मंत्री जी को उनके संतुलित और रेलवे पैसेंजरों के कल्याणकारी बजट के लिए बधाई देना चाहता हूं।

सभापति जी, हमारे रेल मंत्री जी बहुत भले आदमी हैं, बहुत एफीशिएंट भी हैं और रेल गाड़ियों को चलाने में इस वर्ष उनको अच्छी सफलता मिली है, बहुत सी गाड़ियां समय पर चल रही हैं और जो लेट चल रही हैं, उनमें भी काफी सुधार आया है। पैसेंजर्स को जो सुविधा मिलनी चाहिए, उसमें भी काफी सुधार आया है। इन सारी बातों के लिए हम लोग रेल मंत्री जी को, रेल मंत्री तो नहीं कहना चाहिए, परिवहन मंत्री जी को बहुत पसन्द करते हैं।

सभापति जी, सिर्फ उनकी एक बात हम लोगों को अच्छी नहीं लगती जब वे यह कहते हैं कि हमारे पास धन नहीं है और धन की कमी की वजह से यह काम नही हो सकता। यह बात हम लोगों को अच्छी नहीं लगती। आपकी बाकी सारी बातें अच्छी लगती हैं, लेकिन यह बात हम लोगों को कतयी अच्छी नहीं लगती, लेकिन सभापति जी हम जानते हैं कि ये उनकी मजबूरी है। रेलवे को अधिक धन की व्यवस्था किए जाने के लिए इस सम्मानित सदन में हर तरफ के सदस्यों ने जोरदार मांग की है योजना आयोग से, वित्त मंत्रालय से कि अधिक से अधिक रुपया रेलवे को दिया जाए, ताकि बहुत से काम जो आवश्यक हैं वे रेलवे के द्वारा किए जा सकें। रेलवे हमारे देश का नर्व सिस्टम है। जैसे शरीर में रक्त बहता है, वैसे ही रेलवे लाइनें सारे देश में हैं और रेलें चलती हैं, अगर ये रुक जाएं तो सारे का सारा विकास, देश की सारी की सारी गाड़ी रुक जाएगी। इसलिए मैं भी उन सम्माननीय सदस्यों में अपने को शामिल करता हूं जो रेलवे को और अधिक धन दिए जाने की मांग कर रहे हैं।

सभापति जी मैं आपका अधिक समय नहीं लूंगा, मैं कुछ बातें रेल मंत्री जी के सहानुभूति पूर्वक विचार के लिए उनके सामने रखना चाहूंगा। 1980-81 में जब माननीय कमलापति जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने आश्वासन दिया था उस क्षेत्र के लोगों को, मेरे क्षेत्र के लोगों को कि पूर्वोत्तर रेलवे लाइन छपरा से लेकर ओढ़ियार तक की छोटी लाइन को बड़ी लालन में कन्वर्ट किया जाएगा। सन् 1980 के रेलवे बजट में उसके सर्वे का प्रावधान भी किया गया था। वह सर्वे हो भी गया लेकिन तीन-चार साल से यह मामला प्लानिंग कमीशन के पास है। रेलवे विभाग ने भेजा है कन्वरसन के लिए, लेकिन प्लानिंग कमीशन ने अप्रूव नहीं किया है। मेरे बहुत कोशिश करने के बावजूद भी रेल विभाग ने उस पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया है। यह मामला बिहार और उत्तर प्रदेश से जुड़ा हुआ है। छपरा और औड़िहार की छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदले जाने की मांग बहुत दिनों से है। एक रेल मंत्री का आश्वासन भारत सरकार का आश्वासन है। कई मंत्रियों ने

इस मांग को नजरअन्दाज किया है, मैं आशा करता हूं कि बन्सी लाल जी इस मांग को सहानुभूतिपूर्वक देखेंगे। छोटी लाईन की वजह से उस क्षेत्र का विकास रुका हुआ था लेकिन अब उसके चारों तरफ बड़ी लाईन हो गई है। चारों तरफ छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदल दिया गया है। छपरा, बलिया, गाजीपुर और बनारस का कुछ हिस्सा छोटी लाईन में समेटकर रखना उचित मालूम नहीं देता। पहले तो छोटी लाईन बहुत दूर तक फैली थी। पूर्वोत्तर रेलवे छोटी लाईन पर था। माल, कहीं से कहीं पहुंच जाता था। अब माल को और सवारियों को बदलना पड़ता है जिसकी वजह से बहुत परेशानी हो रही है। चारों तरफ आपने कन्वरसन कर दिया है लेकिन बीच में कुछ सैक्शन बाकी हैं, उनको पूरा करने के लिए आप कोशिश करें। उसी से ताल्लुक रखने वाली भटनी-वाराणसी का कन्वरसन स्वीकृत हो चुका है, काम भी चल रहा है लेकिन आपने इस वर्ष के बजट में केवल एक करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। एक करोड़ में तो मिट्टी भी नहीं फेंकी जा सकती। इतनी कम धनराशि में कैसे काम हो सकेगा। नतीजा यह है कि गोरखपुर, बनारस और इलाहाबाद से कट गया है। भटनी से लेकर वाराणसी तक कन्वरसन न होने की वजह से गोरखपुर कट गया है। गोरखपुर से काफी यात्रियों को बनारस और इलाहाबाद आना पड़ता है। हाईकोर्ट तथा दूसरे दफ्तर इलाहाबाद में हैं, वहां जाने के लिए पहले लखनऊ जाएं और उसके बाद इलाहाबाद आएं। एक तो पश्चिमी उत्तर प्रदेश के लोग हाई-कोर्ट की मांग कर रहे हैं। मेरठ के लोगों को इलाहाबाद जितना पास हो गया है उतना गोरखपुर के लोगों के लिए दुगुना दूर हो गया है।.........(व्यवधान)

श्री बंसीलाल : गोरखपुर में भी हाई कोर्ट के बैंच की डिमाण्ड शुरू कर दो।

श्री जैनुल बशर : यह मांग भी होने लगेगी अगर आप नहीं बनायेंगे। आज मेरठ से जितनी जल्दी एक आदमी इलाहाबाद पहुंच सकता है उतना ही गोरखपुर से दुगुने समय में इलाहाबाद पहुंचेगा।......(व्यवधान) मांग तो हो सकती है लेकिन कितनी हाई कार्ट की बैंच बनेंगी। एक बात की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। हमारे क्षेत्र से पूर्व रेलवे गुजरती है। वहां पर दिलदार नगर का एक रेलवे जंक्शन है। वह गाजीपुर मुख्यालय से गंगा के दूसरी तरफ एक ब्रान्च लाईन से जुड़ा हुआ है। अब गंगा नदी पर पुल बन गया है। मैं चाहता हूं कि मुख्य रेलवे स्टेशन ताड़ीघाट को बड़ा स्टेशन बनाया जाए और दिलदार नगर स्टेशन को मुख्य जिले का स्टेशन का दर्जा मेन लाईन पर मुगलसराय और पटना के बीच में दिया जाए। वहां पर बड़ी-बड़ी सुपरफास्ट गाडियों को रोकने की व्यवस्था की जाए। कुछ गाड़िया रुकती हैं। पटना से दिल्ली आने के लिए मगध एक्सप्रेस चलती है। इसलिए जब आप बक्सर स्टेशन पर मगध एक्सप्रेस को रोकते हैं जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर भी नहीं है तो उसी तरह से आप मगध एक्सप्रेस को दिलदार नगर रेलवे स्टेशन पर भी रोकिए ताकि उस क्षेत्र से बड़ी सख्या में लोग सीधे दिल्ली तक आ सकें।

उसके बाद हमारे यहां एक स्टेशन ताड़ीघाट है जो जिला मुख्यालय को ब्रांच लाइन से जोड़े हुए हैं। मैं चाहता हूं कि ताड़ीघाट से एक सीधी रेलगाड़ी आप लखनऊ के लिए चलायें। यदि ऐसा करना किन्ही कारणों से सम्भव न हो, तो ताड़ीघाटी से होकर जाने वाली किसी गाड़ी में आप दो-तीन-चार डिब्बे लखनऊ के लिए जोड़िये जो वहां से दिलदार नगर तक ऐसे समय पहुंच जाएं, ताकि उनको लखनऊ जाने वाली किसी गाड़ी से जोड़ा जा सके। इससे गाजीपुर बलिया और आसपास के जिलों के लोगों को लखनऊ आने-जाने में काफी सुविधा हो जाएगी वरना उनको

[श्री जैनुल बशर]

बनारस होकर लखनऊ जाना पड़ता है या मुगलसराय होकर लखनऊ जाना पड़ता है। कुछ डिब्बे ताड़ीघाट से दिलदारनगर तक जाने वाली गाड़ी में जोड़ कर, उसका समया ऐसा रखें कि पटना से बरेली आने वाली पैसेंजर में उनको जोड़ने में आसानी रहे, और उनको लखनऊ तक के लिए जोड़ा जा सके। इससे लखनऊ तक यात्रा करने में यात्रियों को काफी आसानी हो जाएगी।

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूं कि आपने लगभग हर बड़े नगर को रेलगाड़ी के जरिए दिल्ली आने-जाने के लिए जोड़ दिया है, अभी आपने इलाहाबाद से प्रयागराज एक्सप्रेस नाम की गाड़ी नई चलाई, मैं उसका स्वागत करता हूं, हालांकि इलाहाबाद से होकर गुजरने वाली कई गाड़ियां पहले से ही मौजूद थीं, जैसे कलकत्ता से आने वाली गाड़ियां, तिनसुखिया मेल, जिनसे सीधे दिल्ली आया जा सकता है, ये सारी गाड़ियां इलाहाबाद होकर चलती हैं, लेकिन जहां आपने इलाहाबाद को दिल्ली से जोड़ दिया, वहीं बनारस को नजरअन्दाज कर दिया। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप बनारस से दिल्ली तक एक नई रेलगाड़ी चलाईये जो कि इलाहाबाद होकर दिल्ली आये। उसके इलाहाबाद होकर आने में ही फायदा है, सभी को आसानी रहेगी। यदि आप उसको लखनऊ से काशी विश्वनाथ की तरह घुमा देंगे तो उसकी यात्रा लम्बी हो जाएगी और उसमें समय भी काफी लगेगा। फिर बनारस से एक बाई-पास भी बनकर तैयार हो गया है, यदि कोई गाड़ी मुगलसराय न जाए तो बाई-पास से होकर सीधे इलाहाबाद आ सकती है। मैं चाहता हूं कि आप कोई ऐसी गाड़ी चलायें जो शाम को बनारस से चलकर सुबह यहां दिल्ली आ जाए और यहां से शाम को चलकर प्रातः बनारस पहुंच जाए। इससे न केवल बनारस बल्कि आसपास पूर्वी उत्तर प्रदेश के बहुत से जिलों के यात्रियों को लाभ पहुंचेगा क्यों कि आजकल उनको बनारस आकर ही दिल्ली या दूसरी जगहों के लिए गाड़ी पकड़नी पड़ती है। मेरा मंत्री जी से आग्रह है जैसे आपने प्रयागराज एक्सप्रेस चलाई है, मैं यह बात राजनीतिक कारणों से नहीं कहता कि प्रयागराज को ही बनारस तक बढ़ा दें, वैसे दो घंटे का ही सफर है, लेकिन फिर जन-प्रतिनिधि आपको परेशान करेंगे, इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि बनारस से एक नई गाड़ी आप चलाईये हालांकि लौजीकली भी देखा जाए तो प्रयागराज गाड़ी को बढ़ाने से कोई हानि नहीं है, वह आसानी से आ-जा सकती है और समय पर चल सकती है, लेकिन ऐसा सुझाव मैं नहीं दे रहा हूं, आप अपने मन से कर दें तो आपका बहुत-बहुत धन्यवाद है, मुझे उसमें कोई ऐतराज नहीं है लेकिन यदि सम्भव न हो तो आप एक नई रेलगाड़ी बनारस से दिल्ली तक, इलाहाबाद होकर, चलाईये।

इन शब्दों के साथ, सभापति जी, मुझे पूरा विश्वास है, आशा है कि हमारे ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर साहब के नेतृत्व में रेल विभाग और ज्यादा तरक्की करेगा, उन्नति करेगा, यात्रियों को और ज्यादा सुविधायें प्राप्त होंगे और रेल विभाग अधिक से अधिक जनता की सेवा करेगा। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर (बंगलौर दक्षिण) : सामान्य चर्चा पर रेल मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर को सुनने के बाद मुझे बड़ी निराशा हुई है मैं वास्तविक रूप से बहुत चकित हूं कि क्या इस सदन में रेलवे से संबंधित समस्याओं पर चर्चा करने से कोई लाभ होगा। पिछले एक वर्ष से अर्थात

मेरे इस सदन का सदस्य बनने के बाद से, मैं ही नहीं बल्कि इस और उस दोनों तरफ से कर्नाटक के बहुत से सदस्यों ने सरकार और माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात लाते रहे हैं कि हमारे राज्य के साथ हर वर्ष अन्याय किया जाता रहा है। कुछ दिन पहले मैंने कहा था कि पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष हमारे साथ अधिक अन्याय किया है। मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा कि कोई अन्याय नहीं किया गया है। इसके विपरीति उन्होंने कहा कि हमने वहां एक पहिया और धुरी निर्माण कारखाना स्थापित किया है और हम इस वर्ष एक कन्टेनर डिपो स्थापित करने जा रहे हैं। कर्नाटक में पहिया और धुरी निर्माण कारखाना बहुत पहले, अर्थात लगभग 7-8 वर्ष पहले स्थापित किया गया था। वह नई परियोजना नहीं है। माननीय मंत्री ने साथ-साथ यह चेतावनी भी दी है कि हमें इस वर्ष बल्कि आने वाले कई वर्षों तक किसी नई परियोजना की मांग नहीं करनी चाहिए।

उनके अनुसार कम से कम सातवीं योजना में उन्हें चालू नई रेलवे लाइनों और चालू गेज परिवर्तनों के लिए 2000 करोड़ रुपए से अधिक राशि की आवश्यकता है। इसलिए वह कहते हैं कि जब तक इन चल रही परियोजनाओं को पूरा नहीं किया जाता तब तक कोई नई परि-योजना को लेना संभव नहीं है।

अब मैं कर्नाटक में चल रही परियोजनाओं पर आता हूं जिनका मैंने कुछ दिन पहले उल्लेख किया था परन्तु मैं सन्तुष्ट नहीं हूं कि माननीय रेल मंत्री ने कर्नाटक की कुछ परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था क्यों नहीं की है। इसलिए मैंने कहा कि हमारी बहुत अधिक उपेक्षा की गई है और हमारे राज्य के साथ सौतेला व्यवहार किया गया है। 135 कि० मी० लम्बी मैसूर बंगलौर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम 1979 में आरम्भ किया गया था उस समय इसकी लागत 25 करोड़ रुपए की आंकी गई थी। अब तक इस पर 6 करोड़ रुपया खर्च किया जा चुका है, और इस वर्ष के लिए 49 लाख रुपए की व्यवस्था गई है जो कि केवल एक महीने के लिए पर्याप्त है। गत वर्ष भी केवल 50 लाख रुपए की व्यवस्था की गई थी परन्तु संशोधित बजट में पुर्नविनियोजन के बाद और 50 लाख रुपए मंजूर किए गए थे। वह चल रही परियोजनाओं को प्राथमिकता देना चाहते हैं, क्या यह महत्वपूर्ण चालू परियोजना नहीं है? वह जानते हैं कि मैसूर-बंगलौर बहुत महत्वपूर्ण मार्ग है। मैं वास्तव में चकित हूं कि इस गति से उसे कब तक पूरा किया जा सकेगा? मैं माननीय मंत्री से इसके लिए पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था करने का अनुरोध करता हूं। प्रशासन ने आपसे अवश्य ही 6 करोड़ रुपए की मांग की होगी परन्तु आप देखे कि इस वर्ष के लिए जहां तक संभव हो या कम से कम 3-4 करोड़ रुपए का प्रावधान किया जाए। विभाग उस धनराशि को खर्च करने के लिए तैयार है। 45 लाख रुपए देने से क्या लाभ होगा? मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि माननीय मंत्री उस धनराशि को भी वापस ले लें क्योंकि यह पर्याप्त नहीं है। यह केवल दिखावा मात्र है। मैं माननीय मंत्री से इस पर फिर से विनम्रतापूर्वक विचार करने का अनुरोध करता हूं। अन्यथा मैं आज नहीं बोलता।

आपके इस गुण की मैं प्रशंसा करता हूं कि आप हमें तत्परता से उत्तर देते हैं। जब कभी हमारी ओर से कोई पत्र जाता है तो मंत्री महोदय उसकी तुरन्त पावती भेजेते हैं और इसके बाद उत्तर भेज दिया जाता है, हालांकि उत्तर रचनात्मक नहीं होता है। हमारे किसी भी पत्र का स्पष्ट उत्तर नहीं दिया जाता है। निस्सन्देह, आप बहुत स्पष्ट बात कहते हैं और कभी-कभी जरुरत से ज्यादा स्पष्ट बात कहते हैं परन्तु वह अलग बात है। यह परियोजना बहुत महत्वपूर्ण है और मैं आपसे इसे सबसे अधिक प्राथमिकता देने का अनुरोध करता हूं।

[श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर]

दूसरी नई लाइन जिसे लगभग 5 वर्ष पहले शुरु किया गया था चितदुर्ग-रायदुर्ग रेलवे लाइन है। यह भी 20 करोड़ रुपए की परियोजना है और उसके लिए भी अपने इस वर्ष केवल 20 लाख रुपए रखे हैं। आपने स्वयं कहा है कि आप चालू परियोजनाओं को प्राथमिकता देगें। मैं आप से जानना चाहता हूं कि आपने केवल इतनी धनराशि क्यों नियत की है? कर्नाटक के लोग बहुत क्षुब्ध हैं। आपको उनसे बहुत से पत्र प्राप्त हुए हैं।

विद्युतीकरण के बारे में यह क्या अन्याय है? आपने जलेरपेट तक मंजूरी दी है। हमने क्या अपराध किया है? आपने इसे बंगलौर तक नहीं बढ़ाया है। छठी योजना में 25 करोड़ रुपये की मंजूरी दी गई थी, इस सदन ने 25 करोड़ रुपए की मंजूरी दी थी परन्तु आपने उस योजना को लागू नहीं किया है। क्या यह संसद का अपमान नहीं है? संसद ने उसे मंजूरी दी थी। मैं नहीं जानता जैसाकि मैंने कुछ दिन पहले भी कहा था कि इसमें कुछ राजनीति है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप इसकी जांच करें और वह सुनिश्चित करें कि इसे बंगलौर तक लिया जाए।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र बंगलौर शहर के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। मंत्री बनने के बाद आपने कर्नाटक का दौरा नहीं किया है। हमारे मुख्य मंत्री ने आपको निमन्त्रण भेजा है। कृपया आप कर्नाटक और राजधानी और बंगलौर शहर का दौरा करें। द्रुत पारगमन प्रणाली के बारे में एक योजना तैयार की गई है। आप महानगर के बारे में बात करते रहे हैं। आप कंसोटियम दृष्टिकोण के बारे में बात करते रहे हैं। हम जानना चाहते हैं कि यह क्या है कृपया आप इसे सरकार के साथ उठाए। मैं पहल करने के लिए तैयार हूं। कृपया आप स्पष्ट करें कि यह क्या है। कृपया आप इस बारे में कार्यवाही करें।

बंगलौर शहर में यातायात बहुत कठिन हो गया है। परिक्रमा रेल या इस प्रकार की कोई व्यवस्था वहां होनी चाहिए। यह शहर बहुत सर्कीण बनता जा रहा है। माननीय मंत्री परिक्रमा रेल या इस प्रकार की कोई व्यवस्था करने पर बिचार करें। अन्यथा यह शहर बर्बाद हो जायेगा। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह स्पष्ट करें कि कंसोटियम दृष्टिकोण से उनका क्या अभिप्राय है। उन्हें इस बारे में योजना बना कर उसे कार्यान्वित करना चाहिए।

एक और बात। नई लाइन की मांग करना हमारा कर्तव्य है; लेकिन हमें निराशा हुई है। फिर भी मांग करते रहना हमारा फर्ज है। जहां तक नई लाइनों का सम्बन्ध है, हरिहर-कूट्टुर लाइन चमाराजनगर-सत्ममंगलम लाइन जो एक महत्वपूर्ण लाइन है लम्बित पड़ी है। इससे भी अधिक महत्वपूर्ण कार्य मिराज-बंगलौर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना है। जो बहुत महत्वपूर्ण है तथा जिसे बदला नहीं गया है। यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। मैं माननीय सदस्य, वरिष्ठ सदस्य श्री बशर साहब से सहमत हूं जो मुझसे पहले बोले थे और जिन्होंने कहा था कि रेलवे के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था नहीं की गई है। हम स्वीकार करते हैं। हम इस सदन में इस बात को उठाते रहे हैं। पिछले वर्ष भी हमने इन बातों का उल्लेख किया था। महोदय, आप अनुभवी मंत्री हैं आप वरिष्ठ मंत्री हैं। कृपया कर्नाटक के लिए यह मामला आप प्रधानमंत्री जी के साथ उठायें 2600 करोड़ रुपए की वार्षिक योजना रेलवे के लिए कतई पर्याप्त नहीं है।

महोदय, जब तक रेलों का विकास नहीं किया जाता तब तक हमारे देश का विकास नहीं हो सकता। हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था, सभी मंत्रालयों की दैनिक आवश्यकताएं रेलवे पर निर्भर करती है। इसलिए आप इस मामले को उठाएं। पूरा सदन आपके साथ है। कृपया रुकिए मत। आपको अपने दृष्टिकोण में आशावादी होना चाहिए। लोग असहाय महसूस कर रहे हैं। हमारी आशायें आप पर तथा देश की सर्वोच्च संस्था अर्थात इस सदन पर टिकी हैं।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं आपसे दोबारा विचार करने तथा अपने उत्तर में हम कुछ सूचना देने का अनुरोध करता हूं ताकि कर्नाटक के लोगों को कुछ आशा हो सके।

श्री एच० एन० नन्जे गौडा (हसन) : महोदय, आज जिन मांगों पर चर्चा हो रही है उनका समर्थन करता हूं। मैं जानता हूं कि देश में स्वतन्त्रता के बाद से काफी विकास कार्य हो रहा है। परन्तु जहां तक कर्नाटक का प्रश्न है यदि उस बारे में कुछ बातों का उल्लेख करता हूं तो मुझे संकीर्ण दृष्टिकोण वाला न समझा जाये। यह बात तो सही है कि केन्द्र में अधिकांश रेल मंत्री कर्नाटक राज्य से आये परन्तु वहां नई लाइनों का निर्माण कम से कम हुआ है।

एक माननीय सदस्य : स्वतन्त्रता के बाद......(व्यवधान)

श्री एच० एन० नन्जे गौडा : मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय अपने उत्तर के दौरान हमें बतायें कि लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने नई लाइनें बनाने, विद्युतीकरण करने के मामले में अखिल भारतीय स्तर पर विकास कितने प्रतिशत हुआ तथा राज्यवार विकास कितने प्रतिशत हुआ। जहां तक मेरे पास आंकड़े हैं इस राज्य पर अन्य राज्यों की तुलना में 20% व्यय लाइनों के बदलने अथवा नई लाइनों पर हुआ है। मंत्री महोदय इस पहलू पर ध्यान दें तथा हमें बतायें।

स्वतन्त्रता के बाद हुए सुधार का जहां तक सम्बन्ध है, केवल बंगलौर से गुन्टाकल तक एक ही लाइन बड़ी लाइन में बदली गई है और वह भी पहले से निर्माणाधीन परियोजना थी तथा उसे उत्पादकता बढ़ाने के लिए शुरू किया गया था। कर्नाटक में इस लाइन सहित कुल बड़ी लाइन केवल 180 किलोमीटर की है।

मेरे मित्र ने अभी-अभी बंगलौर मिराज लाइन का उल्लेख किया है। इस लाइन को केवल महाराष्ट्र की सीमा तक बड़ी लाइन में बदला गया है। कर्नाटक में उसे बड़ी लाइन में बदलने का कार्य हाथ में नहीं लिया गया। कर्नाटक में ऐसा क्यों नहीं किया जा सकता।

एक माननीय सदस्य : यह कैसा भेदभाव है।

श्री एच० एन० नन्जे गौडा : पिछले दिन मंत्री महोदय ने मुझे एक पत्र लिखा था कि हसन-मंगलौर लाइन चालू की गई है। यह कार्य लम्बे समय से बचा हुआ था तथा इसे पिछले दशक में पूरा किया गया। फिर चित्रदुर्ग-रायदुर्ग लाइन का भी उल्लेख हुआ है परन्तु आपने उसके लिए 26 करोड़ की कुल लागत की तुलना में केवल 20 लाख रुपए की व्यवस्था की है।

बंगलौर से जलारपेट के मध्य विद्युतीकरण परियोजना को अभी भी हाथ में नहीं लिया गया है। कर्नाटक में एक मीटर लाइन का भी विद्युतीकरण नहीं हुआ है। बंगलौर जलारपेट लाइन के विद्युतीकरण को छठी योजना में सम्मिलित किया गया था तथा उसे सभा में पारित किया गया था परन्तु पिछले वर्ष के बजट में उसे योजना से निकाल दिया गया। क्या यह इस सदन के महत्व को कम करना नहीं है।

एक माननीय सदस्य : निश्चय ही।

श्री एच० एन० नन्जे गौडा : महोदय, हम कन्नड़ लोग अत्यन्त शान्ति प्रिय हैं। जैसाकि सदस्यों को मालूम ही है हम उपद्रव पैदा नहीं करते और हम संकीर्णतावादी नहीं हैं। परन्तु हमारी शान्ति प्रियता को दुर्बलता न समझा जाये। ये बात मैं अपने तथा भव्यों के अनुभव के आधार पर कर रहा हूं। जनता में काफी जागरूकता है तथा मुझे कोई आश्चर्य नहीं होगा कि जनता ही सदस्य पर त्यागपत्र देने के लिए दबाव डालने लगे क्योंकि विजयनगरम इस्पात संयत्र नहीं बनाया गया, सिंचाई परियोजनाओं को मंजूरी नहीं दी गई है, रेलवे लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला नहीं गया, नई लाइनें नहीं बनाई गयी हैं, रेल लाइनों का विद्युतीकरण नहीं किया गया है। कर्नाटक के लोग अनुभव करें कि कर्नाटक में रेलों का विस्तार हुआ है इसके लिए मेरे चार सुझाव हैं :

निम्न लाइनों को परम अग्रता के आधार पर बड़ी लाइनों में बदला जाना चाहिए। वे हैं बंगलौर से मिराज, हुबली से शोलापुर, बंगलौर से मैसूर तथा हुबली से कारवार-वेशक यह नई लाइन है पर इसका बड़ी लाइन के रूप में निर्माण होना चाहिए। इससे राज्य में रेलों के विस्तार की आवश्यकता पूरी होगी।

हम यह अनुभव करने लगें कि कर्नाटक में रेलवे है इसके लिए निम्न नई लाइन का निर्माण कार्य हाथ में लिया जाना चाहिए। चित्रदुर्ग से रायदुर्ग, हरिहर कोटूर, चामराजनगर और सत्यमंगलम कई महत्वपूर्ण जिला मुख्यालय हैं जहां पर रेलवे नहीं है। अतः मंत्री महोदय को मरकरा, बरास्ता, चिकमंगलूर और सकलेहापुर की लाइन के लिए तुरन्त जांच का आदेश देना चाहिए।

जैसाकि आप आप जानते हैं बंगलौर में काफी भीड़ रहती है। उसे कम करने के लिए मंत्री महोदय के उमकुर लाइन पर स्थित उपनगरीय क्षेत्रों जेसे वेकफील्ड, रामनागरम तुमकुल लाइन पर नीलमगला के लिए विद्युत गाड़ियों की व्यवस्था करनी चाहिए। ताकि लोग उपनगरीय क्षेत्रों में रह सकें और वहां से शहर में काम के लिए आ सकें।

दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे सुधार समिति ने कर्नाटक तथा पड़ौसी क्षेत्रों के लिए दक्षिण जोन बनाने की सिफारिश की है। यदि उसे क्रियान्वित किया जाता है तो मैं समझता हूं कि इन क्षेत्रों की समस्या सरलता से सुलझ सकती है।

आपका अधिक समय न लेते हुए मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि इन सुझावों पर विचार करे और देश में कोई प्रादेशिक असुन्तलन पैदा न होने दे तथा कर्नाटक के लोगों को अनुभव होने दे कि वे भी राष्ट्र के साथ हैं लोगों में एकता की भावना पैदा करना, सरकार का कर्तव्य होना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री नन्दलाल चौधरी (सागर) : सभापति महोदय, जो बजट पेश हुआ है उसका मैं स्वागत करता हूं। इस बजट के द्वारा जनसाधारण को अनेक सुविधायें दी गई हैं। विद्यार्थियों को, विकलांगों को भी अनेक सुविधायें प्रदान की गई हैं। इसके लिए मैं मन्त्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं और बजट की प्रशंसा करता हूं।

इस प्रशंसा के साथ साथ मुझे खेद के साथ यह भी कहना पड़ रहा है कि हमारे सागर जिले के नेग्लेक्ट किया गया है। सागर जिले में बीना जंक्शन है जो बड़ा महत्वपूर्ण है, उसको भी नेग्लेक्ट किया गया है। वहां पर पहले कई आफिसेज हुआ करते थे, आर० पी० एफ० का ट्रेनिंग सेन्टर वहां पर था उसको हटा दिया गया। इसी प्रकार से वहां पर गार्डस का सेन्टर भी था लेकिन उसको भी वहां से हटा दिया गया। वहां पर एक रेलवे का कारखाना लगाने का भी प्रावधान था लेकिन वह भी नहीं लगाया गया। इस प्रकार से बीना जंक्शन जो दिल्ली, जबलपुर, बाम्बे को जोड़ता है, कोटा के लिए भी वहां से लाइन गई है उसके लिए मैं मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि मेहरबानी करके उसको इतना नेग्लेक्ट न करें। अभी-अभी मुझे मालूम पड़ा है कि वहां से आई० ओ० डब्लू का कार्यालय भी हटाया जा रहा है।

वहां से 6 ट्रेनें जो कि एक्सप्रेस है, गुजरती हैं लेकिन उनको वहां नहीं रोका जाता है। यह बहुत जरूरी है कि उन 6 ट्रेनों को वहां रोका जाए।

बीना-कटनी लाइन पर खरई में उत्कल एक्सप्रेस और कलिंग एक्सप्रेस के स्टापेज के लिए बहुत दिनों से मांग की जा रही है। इसके बारे में यह जवाब दे दिया जाता है कि वहां से इतने पैसेंजर नहीं बैठते। वहां के लोग इसके लिए आन्दोलन चलाने को तैयार बैठे हैं। पहले कलिंग और उत्कल एक्सप्रेस का वहां स्टापेज था जिसको कि हटा दिया गया। इसको फिर से बहाल किया जाएं।

सागर के बहुत से रेलवे कर्मचारी हैं। उनकी मांग है कि वहां एक रेलवे अस्पताल होना चाहिए। उनको अपने स्वास्थ्य परीक्षण के लिए बीना या दमोह जाना पड़ता है। सागर में रेलवे कर्मचारियों की संख्या काफी है इसलिए वहां रेलवे का अस्पताल बनाया जाए।

खुरई-बीना-सागर रेलवे लाइन पर जो रेलवे क्रासिंग है उस पर ओवरब्रिज बनाना बहुत आवश्यक है। वहां घण्टों लोगों को रेलवे क्रासिंग पर इन्तजार करना पड़ता है। इससे बड़ी असुविधा होती है।

वहां बीना में करीब आठ-दस हजार रेलवे कर्मचारी हैं। उनकी मांग है कि वहां उनके लिए एक सेण्ट्रल स्कूल हो। पहले वहां सेन्ट्रल स्कूल था जो बाद में उठा दिया गया। वहां के लिए एक सेन्ट्रल स्कूल मंजूर किया जाना बहुत आवश्यक है।

अनेक वर्षों से सागर जिले से और दूसरे जिलों से यह मांग हो रही है कि बीना-कटनी और सागर बम्बई इलाहाबाद को जोड़ा जाना चाहिए। वहां से इलाहाबाद और बम्बई के लिए कोई डायरेक्ट गाड़ी नहीं है। लोगों को वहां से अक्सर अस्थि विसर्जन के लिए इलाहाबाद जाना पड़ता है और मेहर जो कि धार्मिक स्थान है, वहां जाना पड़ता है। वहां जाने के लिए उन्हें बीना या कटनी में ट्रेन बदलनी पड़ती है। मेरा नम्र निवेदन है कि बीना, कटनी, सागर लाइन को डायरेक्ट ट्रेन से जोड़ा जाना चाहिए और वहां से एक डायरेक्ट ट्रेन इलाहाबाद और बम्बई के लिए चलाई जानी चाहिए।

इसके साथ साथ दो एक्सप्रेस ट्रेनों—महानगरीय एवं कुतुब एक्सप्रेस गाड़ियों को बीना-कटनी लाइन पर चलाने का तय हुआ था लेकिन दुर्भाग्य से इन ट्रेनों के दूसरे रूट कर दिये गये

[श्री नन्दलाल चौधरी]

और बीना-कटनी को एक्सक्लूड कर दिया गया। बीना-कटनी लाइन पर बोम्बे से इलाहाबाद के लिए ट्रेन चलाया जाना बहुत आवश्यक है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे इसको नोट करने की कृपा करें।

यह भी मालूम हुआ है कि भोपाल में रेलवे का एक नया डिवीजन बनाया जा रहा है। उस डिवीजन में बीना को न रखकर, झांसी डिवीजन में रखा जाने की बात चल रही है। बीना का सम्बन्ध भोपाल और मध्य प्रदेश से बहुत जरूरी है। वहां के रेलवे एम्पलाईज ने भी एक मेमोरेण्डम दिया है जिसमें मांग की है कि बीना को भोपाल डिवीजन में ही रखा जाए। इसको भी मंत्री जी देखने की कृपा करें।

बीना से इटारसी एक एक्सप्रेस गाड़ी जाती है। वह सवेरे और रात को जाती है। उसमें फर्स्ट क्लास की बोगी नहीं होती है। उसमें फर्स्ट क्लास की बोगी होना बहुत आवश्यक है।

एक शटल दमोह से चलता है जो बीना और कोटा जाता है। इसको कटनी से शुरू किया जाए। यह बहुत ही आवश्यक है। ये बहुत आवश्यक है। रेलवे में देखा गया है कि स्टाल वगैरह जो हैं, भोजनालयों के जो ठेके दिये जाते हैं वे अक्सर बड़े लोगों को दिये जाते हैं, ठेके कमजोर वर्ग के लोगों को दिये जाने चाहिए, हरिजन और आदिवासियों को ठेके दिये जाने चाहिए और सहकारी समितियों को प्रिफरेंस दिया जाना चाहिए। यह मेरा सुझाव है।

इसी तरह से सागर बीना के लिए जो कोटा है वह बहुत कम है और बीना से कई ट्रेनों में कोटा रिजर्वेशन नहीं है जैसे जयन्ती-जनता, सदर्न पंजाब-मेल, जी० टी० वगैरह जो गाड़ियां हैं इनमें भी जो कोटा दिया गया है वह पर्याप्त नहीं है, इस कोटे को बढ़ाया जाना चाहिए।

सभापति महोदय, बहुत वर्ष पहले नरसिंहपुर से सागर, छतरपुर नई लाइन का सर्वे हुआ, परन्तु पता नहीं चला कि उसकी क्या रिपोर्ट है। मेरे ख्याल से 15-20 साल से सुनते आ रहे हैं कि नरसिंहपुर, सागर लाइन का सर्वे हो रहा है, परन्तु उसका पता कुछ नहीं चला। कई बार जवाब भी आया कि फण्ड की कमी के कारण इस रेलवे लाइन का सर्वे नहीं हो सका है। इस बारे में मेरा एक सुझाव है कि जिस प्रकार से स्कूलों और कालेजों आदि के लिए पब्लिक से सहायता ली जाती है, और पब्लिक से सहायता लेकर काम किया जाता है उसी तरह से पब्लिक की सहायता से, कांट्रीब्यूशन से रेलवे में भी काम किया जाना चाहिए। इस तरह के कांट्रीब्यूशन से रेलवे लाइनों को बनाया जा सकता है और इससे रेलवे को यह नहीं कहना पड़ेगा कि फण्डस की कमी के कारण यह लाइन नहीं डाली जा रही है। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री के० आर० नटराजन (डिन्डिगुल) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर तथा अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर अन्नाद्रमुक की ओर से बोलना चाहूंगा।

सर्वप्रथम मैं परिवहन मंत्री का निम्न कारणों से धन्यवाद देना चाहता हूं। पिछले वर्ष बंगलौर डिन्डिगुल लाइन के लिए केवल 3 करोड़ रुपए आवंटित किए थे। मैंने मंत्री महोदय से और धन के लिए निवेदन किया था। उन्होंने कृपा पूर्वक उस परियोजना के लिए 1.30 करोड़ रुपए और दिए परन्तु यह आवंटन भी पर्याप्त नहीं है। इस वर्ष आवंटन बहुत ही कम है। अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि इस परियोजना के लिए इस वर्ष कम से कम 15 करोड़ रुपए आवंटित करें।

महोदय तमिलनाडु में नई लाइनों के बिछाने के अनेक प्रस्ताव विचाराधीन पड़े हैं, परन्तु कोई भी नई लाइन बजट में सम्मिलित नहीं की गयी है। अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि कम से कम डिन्डिगुल कोडाईकनाल नयी लाइन का निर्माण आरम्भ किया जाये। डिन्डिगुल अण्णा जिलों का मुख्यालय है तथा व्यस्त वाणिज्यिक केन्द्र है। कोडाइकनाल सभी पर्वतीय क्षेत्रों का शिरोमणि है। उसे वर्तमान बजट में शामिल किया जाना चाहिए।

मद्रास में 'मास' (मास टेपिड ट्रांसिट सिस्टम) ट्रैक के बिछाने का कार्य धीमी गति से चल रहा है। इसे छठी योजना में शामिल किया गया था। कम से कम उसे शीघ्र निष्पादित करने के लिए 20 करोड़ रुपए आवंटित किए जायें।

डिन्डिगुल नगर में उपरि पुल बनाया जाना अनिवार्य है। यह वाणिज्यिक केन्द्र है। उपरि पुल के अभाव में जनता को बड़ी बाधा है। उस उपरि पुल के निर्माण कार्य को वर्तमान बजट में शामिल किया जाये।

पाल्लवन एक्सप्रेस मद्रास तथा मदुरै के बीच चलती थी। उसे तिरुची पर समाप्त कर दिया गया है। वह मदुरै नहीं जाती। इससे यात्रा करने वालों को असुविधा होती है। अतः लोगों की मांग को पूरा करने के लिए उसे मदुरै तक बढ़ाया जाये।

मद्रास से पांडियान एक्सप्रेस 7 बजे सायं चलती है तथा मदुरै 8 बजे प्रातः पहुंचती है इसे विलमगुडी पर लगभग आधा घंटा रुकना पड़ता है विलमगुडी मदुरै से केवल 3 किलोमीटर है तथा इसे वहां पर अनावश्यक रूप से रुकना पड़ता है क्योंकि वैगाई एक्सप्रेस 7 बजे प्रातः चलती है। अतः पांडीयान एक्सप्रेस मदुरै 6.45 प्रातः ही पहुंच सकती है। उसी प्रकार पांडीयान एक्सप्रेस मदुरै से 7.25 सायं चलती है। उसे चेतपेट तथा डागमोर के बीच अनावश्यक रूप से रुकना पड़ता है। चेतपेट तथा डागमोर के बीच की दूरी केवल 1 किलोमीटर है। अतः चेतपेट तथा डागमोर के बीच गाड़ियों का अनावश्यक रूप से रुकना समाप्त हो सकता है।

डाडीनायकनार से मदुरै जाने वाली ट्रेनों में और पांडीयान एक्सप्रेस में उसीलमपट्टी पर आरक्षण का कोटा 10 सीटों का किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री बीरबल (गंगानगर) : सभापति महोदय, मैं 1986-87 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। चौधरी साहब ने बहुत ही अच्छा रेलवे का बजट पेश किया है इसके लिए चौधरी साहब को धन्यवाद देता हूं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र श्री गंगानगर की रेलवे से सम्बन्ध रखने

[श्री बीरबल]

वाली कुछ ज्वलंत समस्यायें हैं जिनका चौधरी साहब निराकरण करने में सक्षम हैं। टिब्बी तहसील मुख्यालय है और घग्गर क्षेत्र की काफी बड़ी मंडी है। यहां पर स्टेशन बहुत ही छोटा है, डबल लाईन की भी व्यवस्था नहीं है। इसी प्रकार सिगनल की भी व्यवस्था नहीं है। अतः मेरा निवेदन है कि स्टेशन के भवन का विस्तार किया जाए ताकि यात्रियों को आराम करने की सुविधा प्राप्त हो सके। इस तरह से स्टेशन पर प्लेटफार्मशेड बनाया जाए जिससे यात्रियों को धूप एवं वर्षा से बचने के लिए परेशानी न उठानी पड़े। रेलवे प्लेटफार्म के चारों तरफ चारदीवारी बनायी जाए। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि सरदार शहर से हनुमानगढ़ वाया पूल-रावतसर तक नयी मीटरगेज लाइन की बड़ी भारी आवश्यकता है क्योंकि इस 160 किलोमीटर लम्बे क्षेत्र में स्थाई आवागमन का कोई अन्य साधन नहीं है। यह पूरा का पूरा रेगिस्तानी क्षेत्र है। इस क्षेत्र में जिप्सम का बहुत भारी भण्डार है। इस क्षेत्र से हजारों ट्रक जिप्सम रोजना बाहर जाते हैं। जिप्सम यहां से देश के बाकी भागों में बहुत दूर तक जाता है। इस क्षेत्र में पलू एक धार्मिक स्थल है। यहां पर दुर्गा माता का बड़ा मन्दिर है। यहां पर लाखों भक्त दुर्गा माता के दर्शन के लिए आते हैं। रावतसर इन्दिरा कैनाल क्षेत्र की एक बहुत बड़ी मंडी है। यहां से हजारों क्विंटल अनाज बाहर ट्रकों द्वारा जाता है। इसलिए इस नयी रेल लाईन का निकाला जाना अतिआवश्यक है। गंगानगर से पदमपुर मीटरगेज लाइन निकाली जाये। यह क्षेत्र करीब सत्तर किलोमीटर लंबा है और बहुत उपजाऊ क्षेत्र है। यहां भी आवागमन का कोई दूसरा साधन नहीं है। पदमपुर से कृषि पैदावार ट्रकों द्वारा दूसरे स्थानों को पहुंचाई जाती है। गंगानगर में पदमपुर मीटरगेज लाइन डाली जाए। यह क्षेत्र गंग कैनाल का बहुत बहुत बड़ा उपजाऊ क्षेत्र है।

3.56 म. प.

(श्री वक्कम पुरुषोत्तमन पीठासीन हुए)

यह क्षेत्र कपास एवं गेहूं का उपजाऊ क्षेत्र है। यहां इस क्षेत्र में रेलवे लाइन का होना अति आवश्यक है।

गंगानगर शहर में दो ओवरब्रिज बनाए जायें तो उचित रहेगा। क्योंकि गंगानगर से पंजाब का सारा ट्रैफिक इन रेलवे फाटकों से गुजरता है। राजस्थान से सेना का आना-जाना भी पंजाब के लिए भारी तादाद में जारी रहता है। गंगानगर सेना की छावनी है। जब रेलवे फाटक बंद हो जाते हैं तो ट्रैफिक बहुत ज्यादा इकट्ठी हो जाती है। इसके कारण बड़ी अव्यवस्था फैल जाती है। गंगानगर जंक्शन होने के कारण यहां से इन फाटकों में से गाड़ियों का आना-जाना बड़ी संख्या में रहता है। अतः इस ओवरब्रिज का बनाना अति आवश्यक है।

हनुमानगढ़ जंक्शन में एक ओवरब्रिज बनाया जाए क्योंकि यहां से गंगानगर सूरतगढ़ और अबोहर के लिए भारी संख्या में ट्रैफिक गुजरता है। इस स्थान से सेना का आना-जाना भी बहुत ज्यादा रहता है। जब रेलगाड़ी आती है तो बड़ी भारी भीड़ जमा हो जाती है। कई बार तो इतनी अव्यवस्था फैल जाती है कि दुर्घटना होने की संभावना बन जाती है। आने-जाने वालों का फाटक ज्यादा समय तक बंद रहने के कारण समय भी काफी नष्ट हो जाता है। इसलिए इस ओवरब्रिज का बनाया जाना अति आवश्यक है।

हमारे जिले में, सब जगह, क्रौसिंग की बड़ी भारी समस्या बनी हुई है। जो रेलवे रिकार्ड में मंजूर-शुदा रास्ते हैं, वहां पर रेलवे फाटकों का होना अति आवश्यक है। मैं यहां कुछ रेलवे क्रासिंग के नाम लेना चाहता हूं :

1. नवां से हनुमानगढ़-संगरिया सड़क को मिलाने वाला फाटक।
2. अबोहर सड़क से हिरनवाली जाने के लिए फाटक।
3. टीबी-नन्दराम वाली ढाणी।
4. टीबी रोड़ से गुरुसर-झांबर।
5. नगराणा-तिलावाली खेतों का फाटक।
6. रतनपुरा से नाथवाना की तरफ खेतों में जाने के रास्ते पर जो मंजूरशुदा है।
7. चिन्दड़ा से खेतों में जाने का रास्ता।
8. टीबी रेलवे स्टेशन से हनुमानगढ़ की ओर क्रासिंग।
9. मूकरका से पिचकराई वाला रास्ता-फाटक।
10. मूकरका से पिचकराई पी० एच० ई० डी० के पाइप निकालने की स्वीकृति।
11. दीपलाना-रामगढ़ रास्ते पर फाटक।
12. डी० पी० एम० नहर से दीपलाना डिग्गी के लिए जाने वाले पी० एच० ई० डी० पाइप की स्वीकृति।

4.00 म. प.

रायगढ़ से बारानी एवं 1,3 आर एम जी चकों को जाने वाले रास्ते पर फाटक, नोहर-सोती सड़क का फाटक, रायगढ़-उज्जलवास सड़क का फाटक (पुराना रास्ता बन्द), गोगामंडी से गोगाना पी० वाई० डी० के पाइप निकालने की स्वीकृती, दीपलाना-सोती रास्ते पर फाटक, दीपलाना-परलीका रास्ते का फाटक, सोती हाल्ट स्टेशन, (नोहर दीपलाना के बीच) फाटक वगैरह की जगह-जगह फाटकों की प्राबलम है। मैं मंत्री जी से नम्र निवेदन करूंगा कि ये फाटक अतिशीघ्र बनाये जायें।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ रथ (आसका) : परिवहन मंत्री को उनके संतोषजनक-संतुलित बजट के लिए सभी ने उचित बधाई दी है और मैं भी उनमें सम्मिलित हूं।

अब तक काफी समय से दक्षिण-पूर्वी रेलवे का मुख्यालय कलकत्ता में है और यह उड़ीसा में होना चाहिए। इसलिए मैं अनुरोध करता हूं कि मुख्यालय को कलकत्ता से उड़ीसा में स्थानान्तरण करने के अलावा उड़ीसा में रेलवे लाइनों की चल रही योजनाओं को तेजी से चलाने के लिए तत्काल कदम उठाए जाने चाहिएं।

[श्री सोमनाथ रथ]

मुझे माननीय रेलवे मंत्री जी से एक निवेदन करना है कि उड़ीसा में समस्त देश की सबसे कम रेलवे लाइन है। ब्रिटिश काल में कलकत्ता को मद्रास से जोड़ने के लिए उड़ीसा के बाह्यांचल में केवल एक रेलवे लाइन बिछाई गई थी। अब बरहमपूर के निकट गंजाम जिले में समुद्र के किनारे गोपालपुर में जो कि बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है, एक पत्तन निर्माणाधीन है। उस पत्तन के विकास के लिए, उड़ीसा के पृष्ठ प्रदेशों विशेषतः पांच जिलों, फूलबनी, कालाहाण्डी, सम्बलपुर और बोलांगीर को गंजाम जिलों के बरहामपूर और इसी प्रकार गोपालपुर से एक रेलवे लाइन द्वारा जोड़ देना चाहिए। चूंकि खुरदा से बोलांगीर तक एक रेलवे लाइन हेतु एक सर्वेक्षण चल रहा है, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि, दासपल्ली अथवा बोध पर उपर्युक्त रेलवे लाइन को जिसके लिए सर्वेक्षण चल रहा है, जोड़ने के लिए गंजाम जिले के लिए बरहामपूर से रेल लाइन का आरम्भ कराएं। इस सर्वेक्षण के लिए सिर्फ लगभग 10 लाख रुपयों की आवश्यकता है। चूंकि पहले ही एक कम्पनी को इस सर्वेक्षण का कार्य सौंपा जा चुका है, यह सर्वेक्षण भी उसे दिया जा सकता है। यह उस क्षेत्र के लोगों के लिए ही नहीं बल्कि सरकार के लिए भी अधिक लाभकारी होगी। क्योंकि वह लाइन आत्म निर्भर हो जाएगी और साथ ही गोपालपुर पत्तन का विकास और उड़ीसा के अविकसित जिलों का विकास हो सकेगा। इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि माननीय परिवहन मंत्री रेलवे लाइन के निर्माण को लाइन के सर्वेक्षण के साथ न उलझाएं। मैं यह चाहता हूं कि इसकी व्यावहारिकता को आंकने के लिए इसका सर्वेक्षण कराया जाए।

श्री विजय एन० पाटिल (इरन्डोल) : मैं रेलवे के लिए अनुदानों की मांगों का समर्थन करना चाहता हूं। मैं परिवहन मन्त्री को बधाई देता हूं कि पिछले वर्षों की तुलना में गत वर्ष दुर्घटनाओं की संख्या बहुत ही कम थी।

आल इण्डिया रेडियो पर रेल गाड़ियों के आगमन और प्रस्थान के समयों की सूचना देने की प्रणाली आरम्भ कर देने से यात्रियों को और उन व्यक्तियों को जो अपने अतिथियों की अगवानी करने हेतु जाते हैं, बहुत सुविधा मिली है परन्तु अध्यक्ष महोदय, मुझे यह देखकर आश्चर्य है कि जब हम हजारों करोड़ों रुपयों का रेल बजट पारित करते हैं, तो हम दे पाते हैं कि छोटी-छोटी बातें, जिनका हम सुझाव देते हैं पर गौर ही नहीं किया जाता है और प्रत्येक समय धन की समस्या को बहाने के रूप में माननीय रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत किया जाता है चाहे वह 1977 की जनता सरकार के रेल मन्त्री हों या हमारे दल के रेल मन्त्री हों। मैं नहीं समझ पाता हूं कि ऐसा क्यों है। हम अनुभव करते हैं कि दूर संचार विभाग और रेल विभाग केन्द्र सरकार के लिए राजस्व अर्जन वाले होने चाहिए। वे राजस्व दिलाने में सहायक होने चाहिए ताकि उसे अन्य क्षेत्रों में लगाया जा सके। परन्तु हर वर्ष हम देखते हैं कि घाटा बढ़ता जा रहा है; देयता बढ़ती जा रही हैं और विकास के नाम पर हम अधिकाधिक खर्च कर रहे हैं परन्तु इच्छित गति से विकास नहीं हो रहा है। कुछ क्षेत्रों में रेलवे लाइनें निर्मित की हैं परन्तु वे राजस्व प्रदान नहीं करती हैं। परन्तु अन्य क्षेत्रों में रेलवे लाइनें अस्वीकृत कर दी जाती हैं क्योंकि, यह कहा जाता है कि उनसे राजस्व की उतनी प्राप्ति न होगी और यह 0.5 प्रतिशत के आसपास होगी, आदि।

1977 से मैं एक रेलवे लाइन धूलिया अमालनेर के लिए कह रहा हूं। प्रत्येक वर्ष मैं प्रश्नों भाषणों और नियम 377 के अधीन मामलों इत्यादि के माध्यम से इसका जिक्र करता हूं। महा-

राष्ट्र में मेरे क्षेत्र से एक एम० एल० ए० महोदय हर वर्ष कोई पुल या सड़क निर्माण के लिए राशि आबंटित कराने के लिए 15 लाख रुपये लेते हैं। यदि वह राशि एक संसद सदस्य को आबंटित की गई होती, अब तक इस रेल लाइन का निर्माण हो गया होता। हर वर्ष मन्त्री महोदय से मुझे एक ही जवाब मिल रहा है। अतः इस बारे में और कार्य क्षमता सुधार के बारे में हम बार बार क्यों कहें। बम्बई और दिल्ली के बीच वही पंजाब मेल और अमृतसर एक्सप्रेस लगभग उसी गति से चल रही हैं। निस्सन्देह दूसरे क्षेत्रों की भी यही समस्या है। परन्तु कुछ क्षेत्र ऐसे भी हैं बहां आपने कुछ भी नहीं किया है और इसलिए मैं माननीय मन्त्री महोदय से निवेदन करता हूं कि क्षेत्रों के बारे में प्राथमिकता के आधार पर विचार करें।

महोदय, हमें यह कहते हुए दुःख होता है कि बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या दिन प्रतिदिन बढ़ रही है। हमें इसे रोकना चाहिए अन्यथा घाटा बढ़ता जायेगा। रेलवे कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार 1977 में सामान्य राजस्व के प्रति देयता 197 करोड़ रुपया थी। 1983-84 में यह बढ़कर 504 करोड़ रुपया हो गई और 44 करोड़ रुपया का घाटा हुआ तथा अगले वर्ष लगभग 195 करोड़ रुपये का घाटा हुआ। यह हालत अच्छी नहीं है।

विद्युतिकरण के क्षेत्र में भी हमारे लक्ष्य पूरे नहीं हुए हैं। कुल मार्ग किलोमीटर का केवल 10% विद्युतिकरण हुआ है। इस क्षेत्र में भी हमें तीव्रगति से कार्य करना आवश्यक है और चारो महानगरों बम्बई और दिल्ली, दिल्ली और मद्रास। दिल्ली और कलकत्ता तथा मद्रास और बम्बई के मध्य विद्युतिकरण का कार्य युद्ध स्तर पर होना चाहिए ताकि खर्च कम किया जा सके।

रेल मन्त्रालय में कई क्षेत्र एसे हैं जहां हम खर्च को घटा सकते हैं। हमारे पास लगभग 41900 रेल पार पथ हैं जिनमें लगभग 15300 पर चौकीदार वाले फाटक हैं। यदि हम उपरि-पुलों या उपमार्गों के बारे में विचार करें, तो कर्मचारियों को 24 घण्टे फाटक खोलने व बन्द करने सिगनल देने के लिए किया जाने वाला भुगतान तथा व फाटकों को खोलने तथा बन्द करने से होने वाला विद्युत खर्च इत्यादि स्थाई रूप से कम किया जा सकता है। हमें स्थाई समाधानों और खर्च में स्थाई कमी करने के उपाय खोजने चाहिएं।

हम रेल कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण की बात करते हैं। वहां भी एक डिब्बे की मरम्मत या एक इन्जन की मरम्मत में लगने वाले दिनों में कोई विशेष कमी नहीं आई है। यदि इसमें कमी की जा सके और वहन क्षमता बढाई जा सके, तब हम कह सकते हैं कि क्षमता बढ़ी है।

अब देखिये, महाराष्ट्र सरकार को, मानखुर्द-बेलापुर रेल लाईन के निर्माण के लिए बाण्ड जारी करके राशि एकत्र करने की अनुमति दी जा चुकी है। परन्तु इसके लिए आपने इस वर्ष जो व्यवस्था की है वह मात्र 10 लाख रु० है जो नाममात्र है। आप यह कैसे सोचते हैं कि इन बाण्डों को खरीदने के लिए लोग आगे आयेंगे? यदि आप इस तरह से योजना बनाते हैं कि इसका निर्माण 3 वर्ष या 5 वर्ष की अवधि में हो जायेगा, केवल तब ही लोग आगे आयेंगे।

विभिन्न विभागों में कुछ कार्य अर्ध-सरकारी निकायों या सार्वजनिक क्षेत्र को सौंपने की प्रवृत्ति है। इस धारणा के परिणामस्वरूप दूरसंचार विभाग में बम्बई-दिल्ली के लिए एक निगम बनाया गया है।

[श्री विजय एन० पाटिल]

मैं एक सुझाव पेश करना चाहूंगा । यदि आपके पास पैसा नहीं है और कुछ लाइनें ऐसी हैं जो लाभकारी नहीं हैं, तो आप दो जिला मुख्यालयों के बीच, या दो स्थानों के बीच रेल लाइन निर्माण कार्य निजी संस्थाओं को क्यों नहीं सौंप देते हैं । सातवीं योजना में हमारे क्षेत्र को एक भी रेल लाइन नहीं दी गई । यद्यपि 1947 से पहले से ही महाराष्ट्र में 5000 कि०मी० रेल मार्ग है । उपनगरीय रेल लाइनों में कुछ वृद्धि हुई है । मैं नहीं सोचता कि महाराष्ट्र के ग्रामीण क्षेत्रों में 50 कि०मी० लाइन की भी वृद्धि हुई है । यही कारण है कि मैं आपको सुझाव दे रहा हूं कि यदि निजी संस्थायें आगे आती हैं तो दो जिला मुख्यालयों के मध्य अथवा एक स्थल से दूसरे स्थल तक नई रेल लाईन निर्माण कार्य उनको देने के लिए विचार किया जाये । उनको लाभ कमाने दीजिए और नित्य प्रति आने जाने वालों को वह सुविधा मिलने दीजिए । अन्यथा, जो हो रहा है वह यह है । मेरे पूर्व चुनाव क्षेत्र में कोई रेल लाइन नहीं है और यद्यपि मुझे पास मिला हुआ है पर मैं उस क्षेत्र में रेल द्वारा यात्रा नहीं कर सकता ।

इस तरह के कुछ क्षेत्र हैं । निस्सन्देह बिहार या उत्तर प्रदेश जैसे राज्य में तहसील मुख्यालय भी रेल लाईन से जुड़े हैं । परन्तु कुछ राज्यों में जिला मुख्यालय भी रेल लाइन से नहीं जुड़े हैं । यही कारण है, जैसा कि मेरे मित्र भूरिया ने सुझाव दिया है कि कम से कम सभी जिला मुख्यालयों को रेल लाईन से जोड़ दिया जाना चाहिए । यदि आप बाण्ड जारी करने के बारे में सोचते हैं और यदि आप संस्थायें स्थापित करने बारे में सोचते हैं तो कृपया किसी नई चीज के बारे में सोचिये ताकि आपको संसद सदस्यों को यह उत्तर देने में कठिनाई न हो कि नई रेल लाईनों के लिये पैसा नहीं है । हम अपने क्षेत्रों में नई रेल लाइन चाहते हैं और हम चाहते है कि इसके लिए समाधान आप ढूंढे ।

श्री संतोष मोहन देव (सिल्चर) : श्रीमान अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं रेल मन्त्री महोदय को दिल्ली से गुवाहाटी तक राजधानी एक्सप्रेस चलाने के लिए बधाई देता हूं । परन्तु मैं उनसे जिस बात का स्पष्टीकरण चाहूंगा वह यह है कि कल ही मैंने रेल मंत्रालय में राज्य मन्त्री महोदय से सुना है कि यहां थोड़ी भ्रान्ति है । यह राजधानी एक्सप्रेस नहीं है परन्तु यह राजधानी एक्सप्रेस की तरह ही है ।

श्री बंसीलाल : यही मैंने अपने वक्तव्य में कहा है ।

श्री संतोष मोहन देव : यदि ऐसा है तो मैं आपसे निवेदन करता हूं कि 'तरह' शब्द हटा कर इसे राजधानी एक्सप्रेस बना दें । इस से रेल मंत्रालय में आपकी कार्यकुशलता और आपका नाम सार्थक होगा । यह आसाम के लोगों की बहुत समय से इच्छा है । मुझे विश्वास है कि आपकी कार्यकुशलता एवं कार्य क्षमता के सामने यह छोटी सी समस्या है । रेलवे बोर्ड के अधिकारियों द्वारा यह गलत तस्वीर पेश की गई है कि यह लाइन राजधानी एक्सप्रेस की गति वहन नहीं कर सकती । यदि यह कारण है तो हमारी यह छोटी सी मांग है कि कुछ न कुछ जरूर किया जाना चाहिए । यदि यह तत्काल नहीं किया जा सकता तो कम से कम निकट भविष्य में इसे राजधानी एक्सप्रेस कर दिया जाना चाहिए ।

महोदय मैं बारकबेली क्षेत्र, जो पूर्वोत्तर क्षेत्र का लगभग सबसे दूर का भाग है, से संबंधित हूं। हमारे यहां दो गाड़ियां हैं जो आसाम की राजधानी को हमारे जिला मुख्यालयों से जोड़ती हैं। वे कछार व बारकबेली एक्सप्रेस हैं। मैंने स्वयं रेल मंत्री को लिखा था और उन्होंने मेरा पत्र प्राप्त होने की बात स्वीकार भी कर ली है तथा मैं पुन: उनसे अनुरोध करूंगा कि इन दो गाड़ियों में अच्छे किस्म के डिब्बे लगाये जायें। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि उत्तर-सीमान्त के सबसे अधिक रद्दी डिब्बे इस क्षेत्र की गाड़ियों में लगाये जा रहे हैं जिसके परिणाम स्वरूप दरवाजों और खिड़कियों को बंद कर लेने के बावजूद इन गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों को गाड़ियों की छत से वर्षा और धूप सहन करनी पड़ती है। वास्तविक स्थिति यह है।

इसके अलावा बारकबल्ली एक ऐसे पहाड़ी खण्ड से जुड़ा हुआ है; जिसकी जीवन-अवधि पूरी हो चुकी है। वर्षा में कम से कम चार महीने यह रेल लाईन या तो भू स्खलन अथवा दुर्घटनाओं के कारण बंद रहती है। मुझे इस बात की खुशी है कि रेल मंत्री ने मुझे लिखित रूप में बताया है कि इस लाईन को मजबूत बनाने का कार्य आरम्भ कर दिया गया है। मैं उनका आभारी हूं तथा मुझे आशा है कि इस लाइन को मजबूत बना देने से अधिक रेल गाड़ियां चलाई जा सकेंगी। इसके साथ ही चिर काल से इस क्षेत्र के लोगों की यह आकांक्षा रही है कि इस क्षेत्र में लंका और बदरपुर को बड़ी लाइन द्वारा जोड़ने के लिए एक वैकल्पिक रेल मार्ग बनाया जाए। मैं उनकी इस कठिनाई को भली-भांती समझाता हूं कि धनाभाव के कारण इस काम को तत्काल पूर्ण कराना संभव नही हो सका है। स्वयं प्रधान मंत्री ने यह बात कही है कि आर्थिक रूप से पिछड़े पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर विशेष ध्यान दिखा जायगा। अत: ऐसी स्थिति में मैं अनुरोध करता हूं कि इस लाइन के लिए विशेष राशि का नियतन किया जाये तथा इसके साथ ही गौहाटी से तिनसुखिया तक बड़ी लाइन बिछाने का कार्य आरम्भ किया जाये जिसके संबंध में हमारी स्वर्गीय प्रधान मंत्री तथा भूतपूर्व रेल मंत्री ने भी आश्वासन दिया था।

महोदय, करीमगंज-सिल्चर लाइन के बीच खटखल नाम का एक पुल है जिसके पानी में बह जाने का भय बना हुआ है। रेल मंत्रालय ने राज्य सरकार के सहयोग से इस लाइन को बचाने के लिए कुछ कार्यवाही तो की थी किन्तु दुर्भाग्यवश यत्र-तत्र समाचार पत्रों में यह समाचार प्रकाशित होता रहता है कि कार्य बड़ी धीमी गति से चल रहा है और कार्य निम्न कोटि का हो रहा है। मुझे नहीं पता कि यह बात कहां तक सही है। माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस विशेष पहलू पर दृष्टिपात करने की कृपा करें।

जब श्री ए० बी० ए० गनी खां चौधरी रेल मंत्री थे, तब उन्होंने वायदा किया था कि सिल्चर रेलवे स्टेशन का जो सिल्चर से जोरीभान तथा सिल्चर से लाला (भारवी) तक बढ़ाई गयी लाईनों की देख-भाल का कार्य भी करेगा तथा जिसे विकसित करने की आवश्यकता है, और विकास कार्य आरम्भ कर दिया जाएगा। दुर्भाग्यवश इस कार्य को आरम्भ नहीं किया गया है। चुनाव के समय यह मामला तूल पकड़ गया था और उस समय मैंने जनता से वायदा किया था कि इस मामले को रेल मंत्रालय के साथ उठाया जायेगा। इस समय कोई कार्य नहीं हो पाया है। कम से कम केन्द्रीय सरकार की छवि उबारने के लिए रेलवे के इस खण्ड में यात्री-सुविधाएं बढ़ाने के लिये कोई न कोई कार्य किया जाना चाहिए क्यों कि यह स्थान मिजोरम, मणिपुर, और त्रिपुरा का प्रवेश द्वार है इस बात पर विशेष रूप से विचार करने की आवश्यकता है।

[श्री संतोष मोहन देव]

इसके अलावा एक छोटी-सी बात और हैं। खलछपरा-बदरपुर के बीच एक छोटा पुल है ऊपर से एक सड़क जाती है। जो 40 फुट के एक छोटे पुल से जुड़ी हुई है। इसके दोनों ओर कोई रोलिंग नहीं है गत पांच वर्षों से मैं इसके बारे में लिखता रहा हूं। रेल मंत्रालय का कहना है कि इसका उत्तरदायित्व राज्य सरकार का है और राज्य सरकार इसका दायित्व रेल विभाग का बताती है। अभी केवल पन्द्रह दिन पहले ही रेल लाइन के बीच एक ट्रक फंस गया था और यातायात 15 घंटे तक रुका रहा। इसलिए, मेरा अनुरोध है कि यदि इसका दायित्व राज्य सरकार का है तो राज्य सरकार से इसे बनवाने के लिए कहा जाये और यदि इसके प्रति रेल विभाग उत्तरदायी है, तो रेल मंत्रालय इस काम को पूरा कराये। यह काम तो छोटा सा है किन्तु इससे रेल मंत्रालय तथा राज्य सरकार दोनों का नाम बदनाम होता है।

अन्त में रेल मंत्रालय से मेरा निवेदन है कि कछार से तिनसुखिया तक कोई भी सीधा रेल मार्ग नहीं है। तिनसुखिया जाने के लिए लम्डिग में 10-12 घंटे प्रतीक्षा करनी होती है। इसलिये या तो कोई नई गाड़ी चलाई जाये अथवा कछार एक्सप्रेस में बारकबल्ली तक जाने के लिए कुछ डिब्बे जोड़े जायें जिससे बिना गाड़ी बदले तिनसुखिया तक यात्रा कर सकें। यह एक छोटी सी बात है किन्तु इससे डिब्रूगढ़ जाने वाले यात्रियों को बहुत सुविधा होगी क्यों कि वहां चिकित्सा कालेज है तथा चिकित्सा संबंध विभिन्न विशेषज्ञों की सुविधायें भी सुलभ हैं। मेरा अनुरोध है कि रेल मंत्री इस विशेष प्रार्थना पर ध्यान देने की कृपा करें।

*श्री सुदर्शन दास (करीम गंज) : सभापति महोदय, मुझे पता है कि यह सम्मानीय सभा आज 1985-86 के लिये रेलवे की अनुपूरक मांगें तथा 1986-87 का रेलवे बजट पारित कर देगा। किन्तु महोदय, मुझे यह कहते हुए दुःख होता है कि रेल मन्त्रालय करीमगंज और कछार के सीमावर्ती जिले के लोगों की अर्थात असम के दक्षिणी भाग में स्थित बारकबल्ली के निवासियों की एक वैकल्पित लाइन बिछाने की चिरकाल से चली आ रही मांग की उपेक्षा करता आ रहा है क्योंकि इस समय वे लोग पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के अधीन लम्डिग-बदरपुर के मौजूदा पहाड़ी खण्ड पर पूर्णतः आश्रित हैं। इसलिए मैं उस क्षेत्र के लोगों की इस उचित और वैध मांग को इस सम्मानीय सभा के समक्ष संक्षेप में रखना चाहूंगा।

महोदय, न केवल करीमगंज और कछार जिले अपितु त्रिपुरा, मिजोरम तथा मणिपुर राज्य भी इस लम्डिग-बदरपुर खण्ड पर पूर्णतः आश्रित हैं। यह पहाड़ी क्षेत्र में यह रेल खण्ड लगभग 90 वर्ष पूर्व बनाया गया था। स्वतंत्रता प्राप्ति के 40 वर्ष बाद इस रेल प्रणाली की हालत लगभग खस्ता हो चुकी है। आज इसकी स्थिति बहुत ही खराब है। हमें आश्चर्य होता है कि इस रेलपथ पर भी रेल गाड़ियां चल रही हैं। सभापति महोदय, जैसा कि मैं कह चुका हूं इस लाइन का निर्माण लगभग 90 वर्ष पूर्व किया गया था। इस लाइन पर छोटे तथा बड़े लगभग 100 पुल हैं। आज इन पुलों की दशा भी बहुत ही दयनीय है। इसके अलावा इस रेल खण्ड पर लगभग 36 गुफायें हैं। प्रत्येक गुफा में रिसाव बढ़ गया है। संबंधित इंजीनियरों का मत है कि यदि एक स्थान पर रिसाव रोका गया तो दूसरे स्थान पर रिसाव अधिक होने लगेगा। इसलिये वर्षा ऋतु में यदि

* बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

किसी समय कोई गुफा टूट जायेगी; तो पूरा खण्ड ही एक लम्बी अवधि के लिये बन्द करना पड़ेगा। ऐसी स्थिति में करीमगंज, कछार, त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर आदि के लोगों की कठिनाइयां और परेशानियां जितनी बढ़ जायेंगी, उसका वर्णन शब्दों में नहीं किया जा सकता। एक ओर तो दैनिक आवश्यकता की वस्तुओं के मूल्य आकाश को छूने लगेंगे और दूसरी ओर इन वस्तुओं का इस क्षेत्र में आना-जाना बन्द हो जाएगा। इस समूचे क्षेत्र में वस्तुओं का आवागमन पूर्णत: इन रेल लाइनों पर निर्भर है। वर्षा ऋतु में यहां आये दिन भू-स्खलन होता रहता है और इस कारण इन लाइन पर गाड़ियां का आना जाना ठप्प हो जाता है। कभी-कभी यह होता है कि एकाएक भूस्खलन हो जाने से गाड़ियां बीच में रुक जाती हैं। ऐसी स्थिति में यात्रियों कीं परेशानियों कीं मात्र कल्पना ही की जा सकती है। इतना ही नहीं महोदय, देश की सुरक्षा के विचार से भी यह क्षेत्र महत्वपूर्ण है। रेल लाइन के अलावा यहां एक सड़क है जो मेघालय होकर जाती है। अधिक वर्षा हो जाने के कारण वर्षा ऋतु में भूस्खलन के परिणाम स्वरूप यह सड़क बन्द हो जाती है। कल ही मेरे एक प्रश्न के उत्तर में माननीय रक्षा मंत्री ने जो उत्तर दिया था, उसे मैं उद्धरित करता हूं।

"समय-समय पर विशेषकर मानसून के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग पर भू-स्खलन होता रहता है, जिसके कारण सड़क अवरुद्ध हो जाती है तथा इससे विशेषकर मेघालय, असम और त्रिपुरा में वाहन यातायात प्रभावित हो जाता है। तथापि सड़क की पटरियों और कमजोर पुलों को मजबूत बनाकर राष्ट्रीय राजपथ को सुधारने का कार्य चल रहा है।"

यह स्थिति तो केवल हमारे सड़क द्वारा सम्पर्क के संबंध में है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि आसाम होकर बारक घाटी को जोड़ने के लिए कोई सड़क नहीं है। बहुत समय पहले कभी लम्डिंग से सिल्चर तक एक सड़क निर्मित की गई थी परन्तु आज तक कोई भी वाहन उस सड़क का उपयोग नहीं कर सका है। इसलिए हमें मुख्यतया इस रेलवे पहाड़ी सैक्शन पर ही निर्भर करना पड़ता है रेल अभी तक हमारे पड़ौसी राज्यों मिजोरम और मणिपुर तक नहीं पहुंची हैं। किन्तु यह बहुत खुशी की बात है कि सिल्चर जिरिलम और लालाघाट-भैरवी रोड रेलवे लाइनों का काम शुरू कर दिया गया है। परन्तु यह काम कब तक पूरा हो जाएगा। यह केवल माननीय मंत्री बता सकेंगे। जब यह लाइन पूरी हो जाएगी तब मिजोरम और मणिपुर के कुछ भाग पहली बार रेल द्वारा जुड़ जाएंगे। इन दोनों लाइनों के पूर्ण होने के बाद इस पहाड़ी सैक्शन पर भार बढ़ जायेगा। इस प्राचीन पहाड़ी सैक्शन की वर्तमान खस्ता हालत को देखते हुए मुझे सन्देह है कि यह इस अतिरिक्त भार को सहन कर सकेगा।

त्रिपुरा राज्य के लोगों की मांग है कि धर्मनगर से कलकत्ता तक गोहाटी के रास्ते एक तेज एक्सप्रैस रेलगाड़ी चलाई जाये। यह बहुत उचित मांग है क्योंकि कछार और बारक एक्सप्रैस गाड़ियां सिल्चर से शुरू होती है। और बारक एक्सप्रैस तथा कछार एक्सप्रैस को पकड़ने के लिए त्रिपुरा के यात्रियों को एक दिन करीमगंज रुकना पड़ता है। चूंकि यह मांग बहुत उचित है इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री को धर्मनगर से गोहाटी और कलकत्ता तक एक एक्सप्रैस गाड़ी की व्यवस्था करने के लिए अनुरोध करता हूं।

सभापति महोदय, हैलाकांडी के यात्रियों को भी इसी तरह की समस्या का सामना करना पड़ता है। हैलाकांडी एक उप-डिवीजन शहर है परन्तु हैलाकांडी से जिला मुख्यालय सिल्चर तक कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं जाती है। मैं माननीय मंत्री से हैलाकांडी से सिल्चर तक एक सीधी रेल

[श्री सुदर्शन दास]

गाड़ी की व्यवस्था करने का अनुरोध करता हूं। महोदय, हैलाकांडी, करीमगंज और त्रिपुरा के यात्रियों के लिए कछार और बारक एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में एक 3-टीयर आरक्षित डिब्बे की व्यवस्था है। लेकिन महोदय, यह बहुत आश्चर्यजनक बात है कि एक महीने में दस दिन इस आरक्षित डिब्बे को रद्द कर दिया जाता है। माननीय मंत्री कृपया यह सुनिश्चित करें कि भविष्य में इसे रद्द न किया जाये।

महोदय, मैं हैलाकांडी रेलवे स्टेशन की दयनीय स्थिति का वर्णन किये बिना नहीं रह सकता।

हैलाकांडी रेलवे स्टेशन में कोई शैड नहीं है, कोई टेलीफोन नहीं है। यात्रियों के बैठने के लिए कोई स्थान नहीं है और पीने के पानी की कोई भी व्यवस्था नहीं हैं। वास्तव में यात्रियों के लिए कोई भी सुविधाएं नहीं है। माननीय मंत्री कृपया इन कठिनाइयों को दूर करने की ओर ध्यान दें। कुछ देर पहले संतोष बाबू ने मांग की थी कि तिनसुकिया तक एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी की व्यवस्था की जाये। मैं भी उस मांग का समर्थन करता हूं।

महोदय, मैं एक और बात के बारे में बताना चाहूंगा। मैं अनुरोध करता हूं कि करीमगंज रेलवे स्टेशन के नजदीक राजकीय राजपथ पर स्थित फाटक पर एक ऊपरी पुल की व्यवस्था की जाये। महोदय, इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

*** श्री० सी० के कुप्पुस्वामी** (कोयम्बटूर) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं वर्ष 1986-87 के लिए रेलवे की अनुदानों की मांगों का तहे दिल से समर्थन करता हूं।

मैं परिवहन मंत्री का निजी तौर से आभारी हूं कि उन्होंने उस उचित मांगों को स्वीकार किया है जिन्हें मैंने पिछले वर्ष रेलवे बजट पर अपने भाषण में उठाया था। उत्तरी कोयम्बटूर पर उपरी पुल बनाने की कोयम्बटूर के लोगों की लम्बे समय से चली आ रही मांग को स्वीकार कर लिया गया है। इस परियोजना पर 55 लाख रुपए खर्च होंगे और काम शुरु करने के के लिए 1986-87 के बजट में 13 लाख रुपए की व्यवस्था की गई है। कोयम्बटूर के लोग रेल मंत्री के आभारी हैं। इसी तरह, रेल मंत्री ने 23 लाख रुपए खर्च करके उधगमंडलम, वेलिंगडन और अराबंगेडू रेलवे स्टेशनों को नया रूप दिया है। 2.80 लाख खर्च करके आंडीपुडूर पर रेलबे फाटक को चौड़ा करके भी रेल मंत्री ने कोयम्बटूर के लोगों की कृतज्ञता प्राप्त की है। इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए मैं व्यक्तिगत रूप से उनका आभारी हूं जिनकी लोग कई वर्षों से मांग कर रहे थे।

मैं इस अवसर का लाभ उठाते हुए मांग करता हूं कि त्रिपुर जंक्शन पर एक ऊपरी पुल की लम्बे समय से चली आ रही मांग को अविलम्ब पूरा किया जाना चाहिए। त्रिपुर होजरी उद्योग के लिए अन्तर्राष्ट्रीय रूप से विख्यात है। त्रिपुर स्टेशन की इमारत को भी दोबारा से बनाए जाने की आवश्यकता है।

---

* मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

महोदय, हमारे परिवहन मंत्री श्री बंसीलाल भगवान शिव के बड़े भक्त हैं। मैं उनको बताना चाहता हूं कि तमिलनाडु में पालनी भगवान शिव के पुत्र भगवान कार्तिकेय का निवास स्थान है। कोयम्बटूर से लाखों लोग इस तीर्थस्थान को जाते हैं। मेरा सुझाव है कि कोयम्बटूर और पालनी के बीच रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाए और वहां विद्युतचालित रेलगाड़ियां चलाई जायें। ऐसा करने से हमारे परिवहन मंत्री को भगवान कार्तिकेय का आर्शीवाद प्राप्त होगा।

इसी तरह इरोड, कोयम्बटूर और त्रिपुर अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के वस्त्र उद्योग केन्द्र हैं। कोयम्बटूर में 100 से अधिक कपड़ा मिलें हैं। त्रिपुर में सैकड़ों होजरी यूनिट हैं और इरोड में कपास आदि पैदा की जाती है। इन तीनों नगरों को विद्युतचालित रेलगाड़ियों से जोड़ा जाये ताकि यात्रियों के आने-जाने और माल के ढोने में अब जो समय लगता है उसे कम किया जा सके और इसे और सुविधाजनक बनाया जा सके।

महोदय, अपना भाषण समाप्त करने से पहले मैं कहना चाहता हूं कि कोयम्बटूर और त्रिपुर को पर्याप्त संख्या में डिब्बे सप्लाई नहीं किये जाते हैं। इससे तैयार माल के निर्यात और कोयम्बटूर में सैकड़ों ढलाईघरों के लिए इस्पात और लोहा के पहुंचने में विलंब होता है। मैं मांग करता हूं कि कोयम्बटूर और त्रिपुर में माल डिब्बों की सप्लाई की स्थिति में सुधार किया जाना चाहिए और माल डिब्बों के आवंटन में कोई विलम्ब नहीं होना चाहिए।

दिल्ली से चलने वाली जयंती-जनता एक्सप्रैस कोयम्बटूर में रुकनी चाहिए। केरल-कर्नाटक एक्सप्रैस भी आते और जाते समय त्रिपुर में रुकनी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल बैरवा (टोंक) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने बहुत संतुलित बजट रखा है। यह बजट अपने आप में उनकी काबलियत की दलील है। पिछले दिनों हालात बहुत अच्छे न होने के बावजूद भी माल-भाड़े और यात्री-भाड़े में काफी बढ़ोत्तरी हुई है। जितनी संभावना उनको बजट के हिसाब से थी, उससे ज्यादा आमदनी रेलवे में हुई। यह निश्चित रूप से उनके लिए सराहना की बात है।

7 वीं पंचवर्षीय योजना में रेल मंत्री ने अपने प्रयत्नों और प्रयासों से 12,334 करोड़ रुपये का प्रावधान रेलों के लिए किया है उसमें से इस वर्ष के बजट के लिए 2050 करोड़ का प्रावधान रेल मंत्री ने किया है। यह बहुत अच्छी बात है। मैं समझता हूं कि रेलवे में और इजाफा किया जाना चाहिए।

आज जो भी माननीय सदस्य बोलेंगे, निश्चित रूप से अपने यहां रेलवे के विस्तार, रेलवे लाइन को अच्छा करने और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में कहेंगे। इसके लिए बहुत काफी पैसा यह नहीं है, इसलिए पैसे की और व्यवस्था की जानी चाहिए।

मैं राजस्थान की बात कहना चाहता हूं। जो रेलवे प्रशासन हुआ है, उसके अन्दर राजस्थान के हिस्से में 5614 किलो लाइन आई है। जैसे कि दिल्ली से बम्बई जो लाइन जा रही

[श्री बनवारीलाल बेरवा]

है, रास्ते में अगर राजस्थान पड़ गया है तो उसे हमारे हिसाब में नहीं जोड़ा जाना चाहिए। इसी प्रकार अहमदाबाद और दिल्ली की जो लाइन है, इसका हिसाब भी राजस्थान में नहीं जोड़ा जाना चाहिए।

राजस्थान बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। उसकी भौगोलिक स्थिति भी भिन्न है, इस कारण इस पर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए। हमारा टौंक क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वह अभी तक रेलवे से जुड़ नहीं पाया है। इसके लिए मैं काफी प्रयत्न भी कर रहा हूं। पिछले साल माननीय मंत्री जी ने बड़ी कृपा कर वहां का सर्वे कराया, लेकिन वह सर्वे अभी पूरा नहीं हुआ है। उस सर्वे को पूरा कराकर, रेलवे लाइन मंजूर की जाये। आज जितने भी राज्यों की राजधानियां हैं, वह बड़ी लाइन से जुड़ी हैं, लेकिन जयपुर ही एकमात्र ऐसी जगह है जो कि बड़ी लाइन से जुड़ा नहीं है। उसके ऊपर आपको विचार करना चाहिए। अगर आप चाहें तो दिल्ली-अहमदाबाद बी० जी० लाइन में उसे कनवर्ट करा दें। अगर यह भी सम्भव नहीं है तो सवाई माधोपुर से जयपुर काफी नजदीक है, उसको अगर बी० जी० में कनवर्ट करा दिया जाये तो अच्छा होगा।

हमारे क्षेत्र में अधिकतर अल्पसंख्यक वर्ग, आदिवासी, शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लोग रहते हैं। जब तक वहां पर रेल लाइन नहीं बिछायी जायेगी तब तक वहां का विकास नहीं हो सकेगा।

एक लाइन जयपुर से टोडा-रायसिंह के लिये है। जनता पार्टी शासन के समय उस लाइन पर एक गाड़ी को कम कर दिया गया। पहले एक गाड़ी सुबह और एक गाड़ी शाम को चलती थी। यह गाड़ी टोडा-रायसिंह से सुबह 4 बजे चलती है जो कि 10 बजे जयपुर पहुंचती है। टोडा-रायसिंह से आने वालों को 3 बजे उठना पड़ता है। सर्दी के अन्दर 3 बजे उठना मुश्किल होता है। अगर उसको 6 बजे के आसपास रखा जाये तो ज्यादा उपयुक्त होगा। हमारे यहां से जो गाड़ियां चलती हैं उसमें समय भी काफी लगता है। इस कारण से उनमें कोई जाना पसन्द नहीं करता है। जयपुर से टोडा-रायसिंह लाइन पर जो गाड़ी चलती है उसमें 119 किलोमीटर के लिए 6 घंटे लगते हैं। जो कि बहुत लम्बा समय है, इस वजह से आप समय की कटौती करें। उस लाइन की गाड़ी के लिए नये इंजन और डिब्बे दें।

जयपुर टोडा-रायसिंह के बीच में डीगी एक धार्मिक स्थान है। उस रूट की गाड़ी में केवल चार डिब्बे हैं और यह भी केवल सेकिण्ड क्लास के हैं। मेरा सुझाव है कि उसके आधे डिब्बे फर्स्ट क्लास के किये जायें जिससे कि अच्छे लोग जाना पसन्द करें। आप ट्रायल के तौर पर 6 महीने के लिये उस गाड़ी को चलायें। निश्चित रूप से आपको काफी फायदा होगा और आमदनी होगी। जयपुर टोडा-रायसिंह से नाथद्वारा तक रेलवे लाइन बिछाने के लिये आपने एक सर्वे कराया था। शायद वह सर्वे पूरा भी हो गया है। इस लाइन को आगे बढ़ाने से आपकी काफी आमदनी होगी और क्षेत्र का पिछड़ापन भी दूर हो जायेगा। अतः मैं चाहूंगा कि काम को आगे बढ़ाया जाये।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री राम श्रेष्ठ खिरहर (सीतामढ़ी) : सभापति महोदय, सरकार की ओर से प्रस्तुत रेल अनुदान पर जो बहस सदन में चल रही है, मैं इसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। रेल बजट जो प्रस्तुत किया गया था उसमें युवावर्ग एवं कर्मचारियों का बड़ा ध्यान रखा गया जिसके कारण रेल बजट की प्रशंसा भी हुई और उसका भी स्वागत किया गया। परन्तु माननीय सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्रों से संबंधित मांग यहां पर प्रस्तुत की हैं और मैं भी उनमें से एक हूं।

मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि मैं उत्तरी बिहार में नेपाल की सीमा से यहां पर आता हूं, वहां पर सीतामढ़ी जो कि जगतजननी जानकी जी की जन्मभूमि है, वह त्रेता से लेकर आज तक हिन्दू संस्कृति का प्रेरणा स्रोत रही है। वह एक प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। वहां पर विश्व के कोने-कोने से पूजा-पाठ करने के लिए लोग आया करते हैं। यदि बिहार की राजधानी पटना से सीतामढ़ी की ओर आप चलें, जिसके बीच में 80 किलोमीटर की दूरी है तो वहां पर पहुंचने में 24 घंटे से अधिक का समय आपको लग जायेगा। इसी प्रकार से मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी केवल 33 मील है लेकिन वहां तक पहुंचने में आपको कम से कम 12 घंटे लग जायेंगे। मुजफ्फपुर से सीतामढ़ी को रेल लाइन से जोड़ने की मांग बहुत पहले की गई थी और भूतपूर्व रेल मंत्री ललित बाबू ने अपने समय में उसका सर्वे भी कराया था तथा आश्वासन भी दिया था कि इस कार्य को पूरा किया जायेगा लेकिन ध्यान आकृष्ट कराने के बावजूद भी इस संबंध में कोई भी कदम नहीं उठाए गये हैं। मेरी मांग है कि सीमावर्ती क्षेत्र एवं एक धर्मस्थल होने की वजह से इसकी ओर आप तुरन्त ध्यान देने की कृपा करें। अभी पिछले दिनों सितम्बर में नेपाल सरकार ने अपनी सीमा को नेशनल हाई-वे से जोड़ा, छितौनी से लेकर असम की ओर जाने वाली जो सड़कें हैं उनको नेशनल हाई-वे से जोड़ा तो सीमावर्ती इलाके के संसद सदस्यों ने एक प्रस्ताव किया कि नैपाल सरकार अपनी सीमा की सुरक्षा करती है तो हमारी सरकार को भी अपनी सीमा की सुरक्षा पर ध्यान देना चाहिये।

इस सम्बन्ध में मांग की गई थी कि मुजफ्फरपुर को सीतामढ़ी से रेल द्वारा जोड़ा जाए तथा दरभंगा-नरकटियागंज रेल लाइन को ब्राड-गेज में परिणत किया जाये। परन्तु इस बजट में इनकी ओर कोई ध्यान ही नहीं दिया गया है। रेल मंत्री जी यहां पर बैठे हुये हैं मैं चाहूंगा कि उनका ध्यान विशेष रूप से इन मांगों की ओर जाएं क्योंकि वहां पर सुरक्षा का भी प्रश्न है तथा धर्मस्थल होने के कारण जनता की भावनाओं का भी प्रश्न है।

इसके साथ-साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि छितौनी जो कि बिहार को यू० पी० के साथ जोड़ता है, वहां पर यदि एक पुल बना दिया जाये तो दिल्ली आने के लिये आधी दूरी रह जायेगी। इस पुल का शिलान्यास स्वर्गीय प्रधानमंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी के द्वारा किया गया था परन्तु ऐसा लगता है कि रेल विभाग उनके नाम को भूल गया है। ऐसा महत्वपूर्ण पुल जो कि दो प्रान्तों को जोड़ता हो उसको बनाने में भी रेल मंत्रालय इतना उदासीन है। मैं प्रार्थना करूंगा कि मंत्री जी का ध्यान इसकी ओर जाना चाहिये ताकि इस पुल का अविलम्ब निर्माण किया जा सके।

इसके साथ-साथ मेरी मांग है कि मपतियाही-निरमली लाईन जो कि कोसी के कटाव के कारण लाइन टूट गई थी उकेको बनाया जाये तथा पुल का निर्माण किया जाये तथा दरभंगा से नरकटियागंज तक ब्राडगेज लाइन का निर्माण कराया जाये।

इन मांगों के साथ मैं प्रस्तुत रेल अनुदानों का समर्थन करता हूं।

[श्री डूमरलाल बैठा]

बचत होती है ओर लांग टर्म क्या असर होता है। उस स्थिति से देखेंगे तो घाटा नहीं बल्कि लाभप्रद स्थिति होगी, इसलिए उस पर भी ध्यान देना चाहिए। अभी आपने एक घोषणा की है कि कटिहार से बरौनी तक नयी गाड़ी दे रहे हैं मेरा अनुरोध है कि कटिहार से बरौनी तक ही नहीं उसको आप पटना तक जोड़ें। बिहार की राजधानी पटना है और वहां से उत्तर बिहार जाने के लिए गाड़ियों की बड़ी कमी है। बरौनी तक आपने दी है, उसको पटना तक जोड़ दें तो इससे उत्तर बिहार को पटना से जाने वाले यात्रियों को कम परेशानी का सामना करना पड़ेगा। कैपीटल एक्सप्रेस जो आपकी गाड़ी है और जिसका उद्‌घाटन हमारी प्रधान मंत्री स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा जी के हाथों से हुआ था, लोगों को बड़ी आशाएं थी कि बढ़िया ढंग से चलेगी, डिब्बे अच्छे होंगे और समय पर पहुंचेगी। यह गाड़ी पटना से जरूर चलती है लेकिन पता नहीं क्यों कटिहार समय पर नहीं पहुंच पाती।

5.02 म. प.

(श्री शरद दिघे पीठासीन हुए)

उसके डिब्बे इतने खराब हैं कि पता नहीं क्यों उसमें सुधार नहीं किया जाता। मैं अनुरोध करूंगा कि इसको सुधार करने की ओर ध्यान दें। आप देखेंगे कि कुछ गाड़ियों में डीजल इंजिन होता है और आपके सब कर्मचारी जैसे ड्राईवर और क्लीनर वगैरह उसमें रहते हैं लेकिन डिब्बों की संख्या दस की बजाय चार या पांच ही होती है। पैसेंजर्स के लिए जगह नहीं होती तो वे छत पर बैठ जाते हैं और कई बार पैसेंजर्स को छोड़ना भी पड़ जाता है क्योंकि उसमें बिल्कुल भी जगह नहीं होती। लेकिन आपका खर्चा पूरा होता है। जब आपने मीटर गेज को ब्राडगेज में बदला तो मीटर गेज की गाड़ियों की संख्या जब कम हुई तो डिब्बे भी बचे होंगे। अगर टूटे-फूटे भी हों तो आप कम से कम उसमें जोड़ दीजिए। कम डिब्बों के साथ गाड़ियों को चलाकर आपको फायदा नहीं होता है इसलिए इस ओर ध्यान दिया जाए।

एक बात और कहना चाहूंगा और वह यह है कि आपके यहां जो रेलवे में चीजें खरीदी जाती हैं, वह सिर्फ बड़ी-बड़ी फैक्टरीयों और कारखानों से ही खरीदी जाती हैं। स्माल-स्केल इण्डस्ट्रीयलिस्ट्स भी रेलवे की चीजें प्रोड्यूस करते हैं और आपकी सरकारी नीति के मुताबिक उनको प्रश्रय भी देना चाहिए। मैंने दो-एक बार आर. सी. सी. के चेयरमैन की हैसियत से देखा था और आप चाहेंगे तो आपको बता भी दूंगा। ऐसी कम्पनियां हैं जो प्रोडक्शन नहीं करती हैं और जिनके पास इन्डस्ट्री नहीं है मगर आपके यहां रजिस्ट्रेशन कराकर बाजार से माल लेकर आपको सप्लाई करती हैं और उसमें भी मुनाफा कमाती हैं। जो प्रोडक्शन करते हैं उनसे सीधे ही क्यों नहीं माल लेते हैं आज हर जगह बीच वालों को खत्म कर रहे हैं तो रेलवे में क्यों ऐसा प्रश्रय मिलता है। इसकी छानबीन करवाइए। जहां पर ऐसा होता है, उसकी जानकारी मुझे है इसलिए आपको कुछ मसाला दूंगा। एक बात और कहना चाहूंगा। खान-पान में आपने काफी सुधार किया है और आपकी वर्किंग में भी काफी सुधार हुआ है। आजकल रेलवे में डबल डैकर की बात सुनाई दे रही है कि जहां यात्रियों की संख्या अधिक है वहां डबल डैकर चलाए जाएंगे। वैसे उत्तर बिहार की तरफ यदि आप देखें तो पहले से ही डबल डैकर चल रहे हैं क्यों कि लोगों को छत पर बैठकर अपनी यात्रा करनी पड़ती है, अन्दर डिब्बों में जगह ही नहीं होती है। रेलवे में आजकल एक चीज और

देखने में आ रही है कि रेल बजट का आधा नहीं तो एक-तिहाई पैसा देश के तीन-चार बड़े नगरों में रेल सेवा के विस्तार पर खर्च हो रहा है, वे सिटीज हैं कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास। ये चारों नगर मिलकर एक चतुर्भुज सा बनाए हैं। समूचे राष्ट्र में रेल का पैसा लगे, हमने इस सम्बन्ध में पहले भी आपको सुझाव दिया था और रेलवे ने उस पर विचार भी किया था कि इन चार महानगरों के लिए अलग से एक विभाग रेलवे में बनाया जाए, बजट बनाया जाए और देश के बाकी भागों के लिए अलग से बजट बने क्यों कि जिस तरह से चार नगरों को विकसित करके समूचे राष्ट्र का शोषण हो रहा है, वह हम सब के लिए बहुत दुखदायी बात है। मुझे पूरी आशा है कि आपके कार्यकाल में इस ओर ध्यान दिया जाएगा। चूंकि बार-बार घंटी बज रही है, इसलिए मैं अपनी बात यहीं समाप्त करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं। आशा है कि आपके कार्यकाल में रेलवे के कार्यकलाप में सुधार आयेगा और आगे भी यही क्रम चलता रहेगा।

श्री के० डी० सुल्तानपुरी (शिमला) : माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल मन्त्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने बड़ा संतुलित रेलवे बजट इस सदन में प्रस्तुत किया है। इस बजट के बारे में सारे मैम्बरान ने मुख्तलिफ रूप से अपने-अपने विचार रखे, मैं हिमाचल प्रदेश से आता हूं और मेरा निर्वाचन क्षेत्र शिमला है। मैंने अनुभव किया है कि जब-जब यहां रेलवे मन्त्री ने हिमाचल में रेलवे लाइनों के बारे में कुछ कहा है, उदाहरण के लिए जब कमलापति त्रिपाठी जी रेल मन्त्री होते थे तो उन्होंने अपने भाषण में कहा था कि हिमाचल में जगाधरी पावंटा साहब रेलवे लाइन बनाई जाएगी, उसी तरह से कालका से परमाणु तक रेलवे लाइन का विस्तार किया जाएगा, उसका सर्वे कार्य भी पूरा हो चुका है, और उनकी बातों से आश्वस्त होकर हमने अपने इलाके के लोगों को जाकर बताया कि आपके यहां शीघ्र रेलवे लाइन बिछाई जाने वाली है, लेकिन आज तक उनमें से कोई रेलवे लाइन का कार्य आरम्भ नहीं हुआ है। आगे के लिए, मैं मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि कम से कम उस क्षेत्र के लिए आप एक रेलवे लाइन नई जरूर दें। क्योंकि नालागढ़, परमाणु और पावंटा साहब औद्योगिक इलाके हैं। यदि आप एक जगह भी रेलवे लाइन दे देते हैं तो उससे काफी लोग लाभान्वित होंगे।

एक प्रस्ताव हिमाचल प्रदेश की सरकार की ओर से भी रेल मन्त्रालय को भेजा गया है, जिसमें कहा गया है कि नंगल से रामपुर तक रेलवे लाइन निकाली जाए क्यों कि हिमाचल प्रदेश में जितने बिजली के प्रोजैक्टस हैं या नये बनने वाले हैं, बन रहे हैं, वे अधिकतर हिमाचल के अन्दरूनी हिस्सों में है और उन तक भारी मशीनरी पहुंचाना बड़ा मुश्किल काम है। इस लाइन के बन जाने से काफी सुविधा हो जाएगी। राज्य सरकार ने यहां तक कहा है कि उस पर सर्वेक्षण का जो खर्चा आयेगा, वह राज्य सरकार वहन करेगी और उसके लिए जो जमीन ली जाएगी, उसका कम्पैन्सेशन भी राज्य सरकार देगी। मैं मांग करता हूं कि नंगल से लेकर बिलासपुर होते हुए रामपुर तक रेलवे लाइन बिछाने की रेलवे प्रशासन शीघ्र व्यवस्था करे। हमारे राज्य में चाइना बोर्डर भी पड़ता है और यहां से जितनी सप्लाई उस तरफ जाती है, इस रेलवे लाइन के बन जाने से, उसमें काफी सहायता मिलेगी और जितने उस तरफ डैम बन रहे हैं, वहां तक हैवी मशीनरी आसानी से रेलवे के जरिए ले जाई जा सकती है।

मैंने इस हाउस में पहले भी कई बार कहा था कि रोपड़ से नालागढ़ तक पहले से रेलवे लाइन बिछी हुई थी और 1926 में, जब यहां अंग्रेजों का शासन था, तो उन दिनों वहां गाड़ियां

[श्री के० डी० सुल्तानपुरी]

चलती थीं लेकिन उसके बाद 1932 में वह लाइन उखाड़ दी गई, ट्रैक उखाड़ दी गई। वह ट्रैक आज भी मौजूद है। उसका सर्वे बिल्कुल ठीक हुआ है और मैं मांग करता हूं कि जहां पहले ट्रैक को उठा लिया गया था, क्योंकि पहले वहां से पत्थर निकालने के लिए रेलवे लाइन बिछी थी, और नालागढ़ पहले एक रियासत थी जहां से शहरों तक पत्थर ले जाया जाता था, वहां से पटियाला तक पत्थर जाता था, ताकि उनका विकास किया जा सके और फिर जब वहां प्रजा मण्डल की मूवमैंट चली तो राजाओं के खिलाफ आन्दोलन शुरू हो गया। और यही कारण था कि उनकी रेलवे लाइन उखाड़ दी गई और श्री कमलापति त्रिपाठी जब रेलवे मन्त्री थे, उनका जवाब मुझे यह आया कि क्योंकि यह 1925 में उखाड़ी गई है, इस पर हम कोई कार्यवाही नहीं कर सकते। मेरा निवेदन है कि आप इसका सर्वेक्षण करायें और देखें कि इस पर कितना पैसा खर्चा हो सकता है। अगर यह थोड़ा-सा लिंक मिल जाये तो इससे हिमाचल के लोग लाभान्वित हो सकते हैं।

हमारे जो मेम्बर पार्लियामैंट में यहां पर हैं, ये भाषण देने का काम करते हैं, प्रैक्टिकल काम दूसरे विपक्ष के लोग करते हैं। उनकी जब सरकार आई, इन्होंने जगह-जगह एन्क्रोचमैंट करवाकर अपने आदमियों को एडजस्ट करवा दिया। मैं आपको एक मिसाल देता हूं। मेरा क्षेत्र छोटा सा है जहां हम कालका से शिमला को जाते हैं। सारा का सारा इन्होंने बी० जे० पी० के लोगों को एलाट किया हुआ है। आप जांच करवा लीजिये, किसी गरीब आदमी को कोई जगह नहीं दी गई। जिन आदमियों की वहां पक्की दुकानें बनाई गई, आप उसकी जांच कराइये।

हमारे पहाड़ को जो रेलवे लाइन जाती है उसके इर्दगिर्द दरख्त खड़े हैं, उसमें विरोजे के टक लगे हुए हैं, जो रेलवे की बुनियाद में है। इनको बन्द कराया जाये ताकि दरख्तों के इस तरह से बरबाद होने की नीति को समाप्त किया जाये। इसके साथ-साथ जो कुछ एन्क्रोचमैंट के केसेज हुए हैं, उनमें अधिकारियों का भी भ्रष्टाचार है। मन्त्री महोदय मुझे आप से आशा है कि आप ऐसे मन्त्री हैं, जब आप एक काम शुरू कर देते हैं तो उसका पूरा पोस्टमार्टम होता है। इसलिये आप इस ओर ध्यान दें।

हमारी एक बड़ी प्राबलम यह है कि जो गरीब लोग हैं, रेलवे की जो भी लीज दी गई है, वह उनको नहीं मिली। आप इसकी जांच करवा लें कि किस तरह से बड़े-बड़े आदमियों ने उन्हें हथियाया हुआ है अपनी दुकानें बनाने के लिये। उनके पास 20 दुकानें पड़ी हुई हैं, मगर रेलवे की जमीन उन्होंने अपने कब्जे में ली हुई है। जिन अफसरों ने इनकी लीज की है, उनको पनिश किया जाना चाहिये। इसकी जांच होनी चाहिये।

जैसा हमारे बैठा साहब ने कहा कि जो भी रेलवे के लिये परचेज की जाती है छोटी चीजों की, उसको छोटे उद्योगों से लिया जाना चाहिये। हमारे यहां नाहन फाउंड्री है, जो रेलवे को सप्लाई करती थी। वह बीमार पड़ी हुई है। जितनी भी पबलिक अंडरटेकिंग्ज हैं, सब की सब बीमार हैं, क्योंकि हिन्दुस्तान में लोग हड़ताल पर रहते हैं, प्रोडक्शन नहीं होती है। मेरा कहना है कि जो भी रेलवे की सप्लाई हो, वह कम से कम उस फैक्टरी से जो गवर्नमैंट की पबलिक अंडर-

टेकिंग है, वहां से जिस तरह से पहले रेलवे परचेज करती थी, उसी तरह से उन्हें अब भी परचेज के लिये मौका दिया जाये ताकि इंडस्ट्री चल सके जो कि बहुत पुरानी है।

मैं ज्यादा ना कहते हुए आपसे आशा रखता हूं कि जैसे आपने कदम उठाये हैं, उनको आप आगे बढ़ायेंगे ताकि राष्ट्र में एक नई लहर पैदा हो कि रेलवे विभाग में आपके आने से एक बहुत भारी इन्कलाब आया है। मैं समझता हूं कि आपकी और सिंधिया साहब की रहनुमाई में यह विभाग और आगे बढ़ेगा और जो त्रुटियां इसमें हैं, उनको आप पूरी तरह से ठीक करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको बधाई देता हूं।

डा० प्रभातकुमार मिश्र (जंजगीर) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं रेलवे मन्त्री को भारतीय रेलवे की उपलब्धियों पर बधाई देते हुए 1986-87 के अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं।

रेलवे राष्ट्रीय अखण्डता और विकास के लिये बहुत महत्वपूर्ण है। जिस प्रदेश से मैं आता हूं मध्य प्रदेश के विलासपुर जिले से वह क्षेत्र प्रदेश का सबसे बड़ा क्षेत्र है और बिलासपुर जिला रेलवे के क्षेत्र में सबसे बड़ा सहभागी है।

आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि ट्रेक-यूटिलाइजेशन जो बिलासपुर डिवीजन में है, वह वर्ल्ड में हाइएस्ट है। बिलासपुर डिवीजन ने रेलवे को पारसाल 45 परसैंट टोटल रैवेन्यु की इनकम दी है। हिन्दुस्तान की रेलवे की सारी इनकम का चौथाई बिलासपुर डिवीजन देता है। यह इतना बड़ा क्षेत्र है जहां कोयला है, बिजली है, एन०टी०पी०सी० है, कोरबा हमारे क्षेत्र में आता है, पानी है, लेकिन सब कुछ साधन होते हुए भी, सब साधन होते हुए भी रेलवे इस मामले में पिछड़ा हुआ है। ऐसा लगता था कि मध्य प्रदेश को रेलवे लाइन इसलिये मिली हुई है कि चाहे बम्बई से कलकत्ता जाना हो, चाहे दिल्ली से मद्रास जाना हो, मध्य प्रदेश रास्ते में पड़ेगा। आज कुछ गाड़ियां ऐसी चलने लगी हैं जिससे एहसास होता है कि मध्य प्रदेश की ओर ध्यान दिया जाने लगा है, लेकिन क्षेत्रफल के हिसाब से, विकास के दृष्टिकोण से और जो वहां की खनिज सम्पदा है, उसके हिसाब से ट्रेनें कम हैं।

जैसा कि मैंने कहा कि आबादी के हिसाब से हिन्दुस्तान का दूसरा बड़ा जिला सरगुजा है। वहां का मुख्यालय अम्बिकापुर है, उसको रेलवे से जोड़ा जाना चाहिये।

हमारे यहां पर जो बिलासपुर स्टेशन है, वह 1890 में बना था। आज उसकी स्थिति वैसी की वैसीहै। मैं चाहता हूं कि उसमें सुधार हो। बिलासपुर से मंडला तक की लाइन के लिये 1940 में एक सर्वे हुआ था। उस सर्वे के बाद आज तक काम नहीं हुआ है। अगर आप वहां बड़ी लाइन नहीं दे सकते तो कम से कम छोटीं लाइन दे दें। आज उस लाइन का महत्व सैनिक दृष्टि से है। अतः उस लाइन पर निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जाये।

जहां तक डीजल और इलेक्ट्रिक ट्रेन का सवाल है, निश्चित रूप से डीजल की अपेक्षा इलेक्ट्रिक ट्रेन सस्ती पड़ती हैं। चूंकि बिलासपुर डिविजन में काफी बिजली है। वहां का एन०टी० पी०सी० काफी बिजली उत्पादन करता है। मैं चाहता हूं कि बिलासपुर से कोरबा के लिये एक इलेक्ट्रिक ट्रेन दी जाये। वह ट्रेन खदान वाले एरिया से बिलासपुर मुख्यालय तक पहुंचेगी जिससे खदान में काम करने वाले मजदूरों को सुविधा होगी।

[डा० प्रभात कुमार मिश्र]

शहडोल शटल जो कि बिलासपुर से शहडोल को चलती है, उसे कोरबा तक चलाया जाये। साथ ही साथ दक्षिण की ओर जाने वाली जो ट्रेनें हैं उन्हें रायपुर से चलाया जाय कलिंग और उत्तकल एक्सप्रेस ट्रेन जो कि दिल्ली से हरियाणा, यू०पी०, मध्य प्रदेश और उड़ीसा को जोड़ती हुई चलती हैं उसमें सुविधायें बढ़ायी जायें। इन गाड़ियों में संसद सदस्य भी यात्रा करते हैं। इन गाड़ियों में फस्ट-क्लास और ए०सी०सी० के डिब्बे और लगाये जायें। इन ट्रेनों को अगर सुपर-फास्ट कर दिया जाये तो समय भी काफी कम लगेगा। हमारे यहां से जो छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस चलती है, उसे रायगढ़ से चलाया जाये ताकि वह ट्रेन पूरे छत्तीसगढ़ को कवर करते हुए दिल्ली पहुंचे।

कोरबा रेलवे स्टेशन का भी विस्तार किया जाना आवश्यक है। चांपा कोरबा का रेलवे हैड-क्वार्टर है। वहां से चलने वाली चाहे बम्बई-हावड़ा हो, चाहे उत्तकल या कलिंग एक्सप्रेस हो, उसमें रिजर्वेशन का कोटा बढ़ाया जाना चाहिये क्योंकि उसमें यात्रा करने वालों की संख्या बहुत अधिक रहती है। चांपा और कोरबा के बीच में जो छोटा स्टेशन है, उसको भी पूर्णरूप से विकसित किया जाये और ट्रेनों को रोका जाये ताकि दैनिक उपयोग की चीजें कोरबा में सस्ते दामों में पहुंचायी जा सकें।

रेलवे क्रासिंग और ओवर-ब्रिज की ओर भी विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। साउथ ईस्टर्न रेलवे में जसरामनगर में प्राइमरी और मिडिल स्कूल के बच्चे रेल लाइन को पार करके स्कूल जाते हैं। मैं लगातार रीजनल आफिस से मांग करता रहा हूं लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है।

रेलवे की ओर से जो एजेन्सीज दी जा रही हैं, मैं चाहूंगा वह अनएम्पलायड ग्रेजुएटस तथा महिलाओं को दी जायें। चाहे बुकिंग एजेंसीज या जो भी केन्द्र रेलवे की सेवाओं से सम्बन्धित दिए जायें वह उनको दिए जाने चाहिए।

रेलवे एम्पलाईज के समक्ष हाउसिंग की बहुत बड़ी प्राब्लम है। हम चाहते हैं इसकी ओर भी समुचित ध्यान दिया जाए। मेरा सुझाव है कि जिस प्रकार से अन्य जगहों पर हाउसिंग कोआपरेटिव सोसायटीज बनाकर हाउसिंग की समस्या का समाधान किया जा रहा है उसी प्रकार से रेल कर्मचारियों के लिए भी डिवीजनल आफिसेज आदि स्थानों पर कोआपरेटिव सोसायटीज बना कर उनकी हाउसिंग प्राब्लम को दूर किया जाये।

भ्रष्टाचार के सम्बन्धित में मैं आपको बताना चाहूंगा कि किस प्रकार से रेलवे को क्षति पहुंचाई जाती है। हमारे यहां एक स्टेशन है कोटमी सोनार, वहां पर जो टिकट दिए जाते हैं उन पर डेट नहीं डाली जाती है। वे टिकट बाद में वहां वापिस कर दिए जाते हैं एजेन्ट को और फिर दोबारा उन टिकटों का इस्तेमाल किया जाता है।

इसी प्रकार से रायपुर में आउटर सिग्नल पर नियमित रूप से गाड़ी को रोक कर कोयला फेंका जाता है। इस प्रकार से रेलवे को कोयले की चोरी से बड़ा नुकसान पहुंचता है। यह सर्वविदित है, रेलवे तथा पुलिस वाले सभी इस बात को जानते हैं। समाचार-पत्रों में छपने के बावजूद इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की जाती है।

अन्त में मैं रेल मन्त्री जी से एक निवेदन और करना चाहूंगा। अनअथराइज्ड हाकर्स अपना सामान बेचने के लिए ट्रेन्स में आ जाते हैं जिसके कारण बड़ी असुरक्षा महसूस होती है। मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि केवल अथराइज्ड हाकर्स को ही ट्रेन्स के डिब्बों के अन्दर सामान बेचने की अनुमति दी जाए ताकि सुरक्षा की भावना यात्रियों में पैदा हो सके।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए मैं मन्त्री जी को इस बजट के लिए बधायी देता हूं।

[अनुवाद]

*श्री ए० जे० वी० वी० महेश्वर राव (अमलापुरम) : सभापति महोदय, मैं परिवहन मन्त्री को वाल्टेयर और नई दिल्ली के बीच रेलगाड़ी शुरू करने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। जब से मैं संसद सदस्य बना हूं मैं बार बार वाल्टेयर और नई दिल्ली के बीच रेलगाड़ी शुरू करने के लिए वकालत करता रहा हूं। मुझे प्रसन्नता है कि एक अप्रैल से एक गाड़ी चला दी गयी है। मैं एक बार फिर से मन्त्री महोदय का इस मेहरबानी के लिए धन्यवाद करता हूं। परन्तु, महोदय, मैं महसूस करता हूं कि यह बेहतर होता अगर वाल्टेयर और नई दिल्ली के बीच अलग से एक सुपर-फास्ट गाड़ी चलायी जाती।

विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत किये गये नियतन कुछ आश्चर्यजनक हैं। रखरखाव तथा मरम्मत के लिए अब अधिक धनराशि का नियतन किया गया है। डिब्बों तथा इन्जनों की मरम्मत करके उन्हें प्रयोग में लाने की बजाय यह बेहतर होगा कि नये डिब्बों तथा इन्जनों का निर्माण करके उन्हें प्रयोग में लाया जाये। मरम्मत हुए डिब्बे तथा इन्जन शीघ्र ही खराब हो जाते हैं और फिर से उन्हें एक बार मरम्मत के लिए भेजना पड़ता है। अतः मरम्मत पर धन बरबाद करने की बजाय यह बेहतर होगा कि नये इन्जन तथा डिब्बों का निर्माण करके उन्हें प्रयोग में लाया जाये। अतः डिब्बों तथा इन्जनों के निर्माण के लिए नये कारखाने स्थापित करने के लिए प्रयत्न किये जाने चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय सदस्य इस सुझाव पर गौर करेंगे।

लगभग 1104 करोड़ रुपये इस वर्ष ईंधन पर खर्च किये जायेंगे। विश्व विज्ञान और प्रौद्योगिकी में बहुत प्रगति कर चुका है। प्रतिदिन नये नये आविष्कार हो रहे हैं। हमें अपनी तरफ से आधुनिकतम प्रौद्योगिकी का प्रयोग रेलवे में प्रयोग करने का प्रयत्न करना चाहिए। अगर नये तरीके अपनाये तो हम गाड़ियों के चलाने में ईंधन के खर्च में कमी ला सकते हैं।

महोदय, आज भी भाप के इन्जिन चल रहे हैं। विभिन्न मार्गों पर भाप के इन्जिनों का बहुत प्रयोग हो रहा है। इन इन्जिनों द्वारा काफी कोयले की खपत की जा रही है। अगर भाप के इन्जनों की जगह डीजल इन्जनों का प्रयोग किया जाये तो काफी कोयले की बचत की जा सकती है जिसका उद्योगों में उपयोग किया जा सकता है। देश में कई उद्योग कोयले की कमी के कारण परेशान हो रहे हैं। अतः रेलवे में कोयले की जगह डीजल प्रयोग करके हम जो कोयला बचायेंगे। उसे हम अपने उद्योगों को दे सकेंगे। अपने औद्योगिक उत्पादन को बढ़ाने के लिए बहुत से छोटे उद्योगों को कोयला दिया जा सकता है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि मेरे इस सुझाव पर विचार करें।

* तेलुगु में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री ए० जे० वी० बी० महेश्वर राव]

महोदय, आंध्र प्रदेश सरकार के परिवहन मंत्री ने केन्द्र सरकार के माननीय परिवहन मंत्री को बहुत सी नई रेल लाइनों के बारे में कई पत्र लिखे हैं तथा अभ्यावेदन भेजे हैं। परन्तु अभी तक आंध्र प्रदेश के परिवहन मन्त्री द्वारा भेजे गये अभ्यावेदनों पर कोई कार्यवाई नहीं की गयी है। काकीनाड़ा-कोटीपल्ली लाइन के सर्वेक्षण का आदेश दिया गया था परन्तु अभी तक सर्वेक्षण कार्य शुरू नहीं किया गया है। हैदराबाद और सिकन्दराबाद दोनों शहरों की जनसंख्या बहुत तेजी से बढ़ रही है। हमने माननीय परिवहन मन्त्री से यात्रियों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए एक परिक्रमा रेलवे की शुरूआत करने के लिए निवेदन किया है। दोनों शहरों हैदराबाद तथा सिकन्दराबाद में परिक्रमा रेलवे शुरू करने के बारे में अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मन्त्री इस संबंध में शीघ्र निर्णय लेंगे।

महोदय, विजयवाड़ा-राजमुन्दरी राष्ट्रीय मार्ग पर एलुरु और निड्डावोलू पर रेल फाटक हैं। चूंकि यह मार्ग राष्ट्रीय मार्ग पर पड़ता है इसलिए इन रेल फाटकों के बन्द होने से सड़क यातायात को बड़ी असुविधा हो रही है। अतः निड्डावोलू, एलुरु नगर तथा एलुरु नगर के पास उरलूर पर ओवरब्रिज का निर्माण करना बहुत आवश्यक है। इसी प्रकार से सिकन्दराबाद में लालगुड़ा पर एक फाटक है। लोकल गाड़ियों के चलने के कारण फाटक अधिकतर समय बन्द रहते हैं जिससे हमेशा यातायात रुक जाता है। अतः लालगुड़ा पर एक ओवरब्रिज का निर्माण करना बहुत आवश्यक है। हम इन ओवरब्रिजों के निर्माण की काफी समय से वकालत करते रहे हैं और मुझे आशा है कि इन ओवरब्रिजों के निर्माण के संबंध में निर्णय शीघ्र लिये जायेंगे।

नई दिल्ली से दक्षिण की तरफ यात्रा करने वाले लोगों की संख्या काफी बढ़ रही है। इसको ध्यान में रखते हुए नई दिल्ली और मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रेस शुरू की जाये।

हमारे माल यातायात को कुशलता से ढोने के लिए कम्प्यूटर प्रणाली शुरू करने का यह उपयुक्त समय है।

बीबी नगर और नाडीकुड़ी के बीच एक नई लाइन बिछाई गयी है। मैं निवेदन करता हूं कि इस लाइन को नाचरेला तक बढ़ाया जाये। इससे समुद्री इलाकों तथा राज्य की राजधानी के बीच दूरी कम हो जायेगी। इससे राज्य में समुद्री क्षेत्रों पर बसे लोगों को लाभ होगा।

आंध्र प्रदेश से आने वाले सभी संसद सदस्य लगातार विजयवाड़ा-वाल्टेयर मार्ग के विद्युतीकरण करने की मांग करते रहे हैं। इस मार्ग पर यातायात बहुत अधिक है। बढ़ते हुये यात्रियों की संख्या को देखते हुए इस मार्ग पर कुछ और गाड़ियां शुरू करना जरूरी है। मैं आशा करता हूं कि माननीय सदस्य इस निवेदन पर सकारात्मक रूप से विचार करेंगे।

मिश्रित शीर्ष के अन्तर्गत अधिक धनराशि का नियतन किया गया है। इस राशि का उपयोग स्टेशनों के रखरखाव तथा सफाई पर किया जाना चाहिए। हमारे बहुत से रेलवे प्लेटफार्म गंदे तथा बदबूदार हैं। इस राशि का उपयोग हमारे स्टेशनों के रखरखाव पर किया जाना चाहिए। सरकार को स्टेशन सुप्रिंटेन्डेन्टों के कार्य कलापों पर नजर रखनी चाहिए तथा यह देखना चाहिए। कि वे अपना काम ठीक से करें। अगर यह किया गया तो हमारे स्टेशन साफ सुथरे होंगे।

महोदय, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं और मुझे भाषण करने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

डा० बी० वेंकटेश (कोलार) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं कहना चाहूंगा कि रेलमंत्री ने पूरी तरह से दक्षिण के साथ बहुत भेदभाव किया है। दूसरे, विशेषकर कर्नाटक को बहुत ही अधिक उपेक्षित किया गया है। कर्नाटक में रेलवे के एक खास स्थिति है। इसे चार भागों में बांटा गया था। इन भागों के लिए जो धन दिया जाता है उसका विभिन्न पड़ौसी राज्यों द्वारा उपयोग कर लिया जाता है। अतः मैं मंत्री महोदय से कड़ा आग्रह करता हूं कि वे कर्नाटक के लिए अलग जोन बनाये। मुझे नहीं मालूम कि वे क्यों चुप्पी साधे हुए हैं। अन्यथा यह भेदभाव होगा।

महोदय, मैं कर्नाटक के कोलार जनपद से हूं जो एक पिछड़ा हुआ जनपद है। यह न केवल एक पिछड़ा हुआ जनपद है बल्कि यहां पर अक्सर सूखा भी पड़ता रहता है। यहां पर इस समय कोई भी बड़ी रेल लाइन नहीं है। वहां पर केवल छोटी रेल लाइन है। वह छोटी लाइन भी बहुत पुरानी रेल लाइन है। बंगलौर और बंगारपेट के बीच एक डीजल कार चल रही है, जो कि बहुत ही पुरानी है। मुझे समझ नहीं आता कि मंत्रालय इस पुरानी डीजल कार को क्यों नहीं बदलता। यह बिल्कुल भी अच्छी प्रकार से कार्य करने की स्थिति में नहीं है। यह रेल मंत्रालय की कर्नाटक के प्रति तंगदिली के कारण हो सकता है, मुझे यह समझ नहीं आता। मंत्रालय को इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना चाहिए जिससे पिछड़े हुए जनपद आगे आकर देश की मुख्य धारा में शामिल हो सके। दूसरी तरफ डीजल कारें जिनका कर्नाटक की कोच फैक्ट्री में निर्माण किया जा रहा है और जिन्हें कर्नाटक में चलना था उन्हें ग्वालियर, रेल विभाग के राज्यमंत्री के चुनाव क्षेत्र में भेज दिया गया है। यह बहुत ही बड़ा भेदभाव है। यह और कुछ नहीं मात्र कर्नाटक के प्रति सौतेला व्यवहार है।

मंत्री महोदय के लोकप्रिय शब्द हैं कि "धन की कमी के कारण" वे यह नहीं कर सकते। जहां तक मद्रास और बंगलौर के बीच रेल लाइन का सवाल है, चाहे वह बदलने का हो अथवा विद्युतीकरण का, इसे मद्रास से सिर्फ कर्नाटक की सीमा तक किया जायेगा और यह कार्य कर्नाटक में नहीं किया जायेगा। बम्बई की तरफ से भी यही बात हो रही है। कर्नाटक की सीमा तक कार्य किया जायेगा और इसे रोक दिया जायेगा। धन की कमी उनके सामने आ जायेगी। यह बहुत ही बड़ा भेदभाव है जिसे कर्नाटक के लोग सहन नहीं करेंगे। कर्नाटक के लोगों ने हमें कहा है कि अगर यह जारी रहा तो सारे कर्नाटक में लोग जन आन्दोलन पर उतारू हो जायेंगे। मैं मंत्रालय को चेतावनी दे रहा हूं अगर मंत्रालय इसी प्रकार से कार्य करता रहा तो सम्पूर्ण कर्नाटक में कानून और व्यवस्था की समस्या उत्पन्न हो जायेगी। कब तक कर्नाटक के लोग चुप रहेंगे? अतः मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूं कि वह कर्नाटक के प्रति इस सौतेले व्यवहार को जारी न रखें। मंत्री महोदय सामान्य उत्तर दे सकते हैं कि कर्नाटक के लोगों को व्हील तथा एक्सल संयंत्र तथा कोच फैक्टरी मिल गई है। रेलवे लाइनें देने के लिए उन्होंने क्या किया। रेलें कर्नाटक में नाम मात्र को हैं।

"वित्तीय बाधाओं" प्रसिद्ध शब्द का मंत्री महोदय ने बार-बार उपयोग किया है। उन्हें समझना चाहिए कि कर्नाटक के लोगों को बंगलौर से दिल्ली सीधी यात्रा में कठिनाईयां हैं। एक भी गाड़ी बंगलौर और दिल्ली के बीच में नहीं चलती। स्वतन्त्रता के इतने वर्ष पश्चात भी कर्नाटक के लोगों के लिए बंगलौर दिल्ली के बीच सीधी गाड़ी नहीं चलाई। वह बड़ी परियोजनाएं न लगाएं पर कर्नाटक की जनता को यह सुविधा तो दे दें।

[डा० वी० वेंकटेश]

मुझे एक और निवेदन करना है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में जिला मुख्यालय कोलार जिला से बेंगारपेट तक छोटी लाइन है। उसकी दूरी दस किलोमीटर है। मंत्री महोदय जा रहे हैं। उन्हें मेरे निर्वाचन क्षेत्र की चिन्ता नहीं है। जब अन्य सदस्य बोल रहे थे तो वह बैठे हुए थे। जब कर्नाटक की जनता की उपेक्षा करते हुए वह जा रहे हैं। यह अत्यन्त आपत्तिजनक है। मैं इस पर आपका ध्यान दिलाता हूं।

जैसा कि मैंने बताया कोलार से बेंगारपेट केवल दस किलोमीटर है। इसे छोटी लाइन से बदल दें तथा इसे इस बजट में सम्मिलित किया जाये। मंत्री महोदय से मेरी यह न्यूनतम मांग है। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के जिला मुख्यालय का सम्पर्क शेष देश के मुख्य भाग से हो जायेगा। मेरा मंत्री महोदय से पुनः निवेदन है कि कर्नाटक की जनता के प्रति भेदभाव पूर्ण रवैया न रखें। यदि यह जारी रहता है तो कर्नाटक में कानून और व्यवस्था की समस्या पैदा हो जायेगी और यदि वहां पर कोई अप्रिय घटना घटती है तो उसके लिए वह जिम्मेदार ठहराये जायेंगे।

श्री शान्ता राम नायक (पणजी) : अपने पूर्ववर्त्ती सदस्य की तरह मुझे भी इस बात का खेद है कि मेरे भाषण के समय मंत्री महोदय सभा में नहीं हैं। स्वभावतः किसी भी मंत्री के लिए शारीरिक रूप से यह संभव नहीं है कि वह सारा समय बैठा रहें तथा सभी बातों को नोट करें। मेरा सुझाव है कि मंत्री महोदय सभी भाषणों को कम्पयूटर में डाल दें तथा इस बात का निर्णय लें कि वह क्या कर सकते हैं।

मैं संक्षेप में अपनी बात कहूंगा। मैं अपनी बात लेता हूं। जहां तक गोवा का प्रश्न है वहां पर विमान, रेल, सागर तथा सड़क परिवहन का सम्पर्क है। हजारों पर्यटक प्रतिदिन वहां पर आते हैं। यह अद्‌भुत स्थान है, तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों में प्रसिद्ध हैं। ऐसे हालात में उचित रेल सुविधाओं का न होना दुर्भाग्यपूर्ण है। इस समय यदि कोई गोआ जाना चाहता है तो बम्बई के रास्ते मिराज जा कर दूसरी गाड़ी लेनी होती है। यह भी छोटी लाइन है अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि यथाशीघ्र बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जाये।

मैं उनका ध्यान उनके भाषण के पैरा 9 की ओर दिलाता हूं जिसमें उन्होंने कहा था :

> "मेंगलौर से उदीपी तक का सर्वेक्षण पूरा हो गया है। दक्षिणी छोर पर उदीपी से आगे मड़गांव की ओर तथा उत्तरी छोर पर रोहा से आगे मड़गांव की ओर सर्वेक्षण चल रहा है।"

मैं समझता हूं कि इसमें कुछ भूल है। यह रोहा नहीं है लोंडा है। यदि यह स्थान लोंडा नहीं है तो हमें बड़ी हानि रहेगी। हमें अपनी लाइन नहीं मिलेगी। इस पर विचार किया जाये।

वह सदा ही वित्तीय बाधाओं की बात कहेंगे। परन्तु मैं कहना चाहता हूं कि गोआ 1961 में स्वतन्त्र हुआ। हम पंचवर्षीय योजनाओं से वंचित रहे हैं। अतः पहली योजनाओं की पूरी राशि हमें दी जानी चाहिए।

हम यह जानते हैं कि रेलों में भारी भ्रष्टाचार है। मैं जानता हूं कि आप उचित कार्यवाही कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि सामान्यतः लघु दण्डात्मक कार्यवाही की जाती है मैं समझता हूं कि

भ्रष्टाचार निवारण के लिए तन्त्र गठित किया जाये। इसके लिए सरल प्रक्रिया है जिसके अंतर्गत एक छोटा दस्ता होना चाहिए जो कि लोगों को रंगे हाथ पकड़ सके तथा समस्या का समाधान हो सके। यदि यह बातें की जाती हैं तो बड़े तन्त्र की आवश्यकता नहीं रहेगी, एक छोटा दस्ता ही भ्रष्टाचार को रोक सकेगा।

जहां तक अन्य अभियोगों का प्रश्न है "रिव्यु आफ दि सेफटी पर्फार्मेंस" में पृष्ठ 20 पर कहा गया है :

> "दुर्घटना कभी जान-बूझकर नहीं की जाती। फिर भी रेलवे दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी व्यक्तियों के विरुद्ध सबक देने वाले दण्ड दिए जाने को महत्त्व देती है। वर्ष 1984-85 के दौरान 51 कर्मचारियों को सेवा से हटाया गया तथा अन्य 908 को अन्य दण्ड दिए गए थे।"

यदि उन्हें मामूली दण्ड दिए जाते हैं तो कोई लाभ नहीं पहुँचेगा।

रेल सुरक्षा के संबंध में एक 10 सूत्री कार्य का कार्यक्रम है। यदि आप उसे विकसित करके क्रियान्वित करते हैं तो बहुत अच्छा परिणाम निकलेगा।

अंत में मेरा सुझाव है कि रेल के समय के बारे में दूरदर्शन पर सही घोषणा की जानी चाहिए। यदि पूणे से कोई गाड़ी दिल्ली पहुँचती है तब घोषणा की जाती है :

[हिन्दी]

> "पूना से नई दिल्ली आने वाली झेलम एक्सप्रेस जब अपने निर्धारित समय पर आने की संभावना है।"

[अनुवाद]

गाड़ी आने का निर्धारित समय तक नहीं बताया जाता। यह ठीक नहीं है। स्पष्टतः बताया जाना चाहिए कि क्या गाड़ी सही समय आ रही है अथवा नहीं।

[हिन्दी]

श्री काली प्रसाद पांडेय (गोपालगंज) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा 1986-87 की रेलवे की अनुदानों की मांगे पेश की गई हैं, मैं उनका समर्थन करता हूं। और कुछ सुझाव भी देना चाहूंगा। सभी माननीय सदस्य एक ही पहलू पर बोलते हैं कि हमारे क्षेत्र की समस्या है कि हिन्दुस्तान की रेलवे समस्या का समाधान है और मेरी भी मांग है कि जल्दी से हल होनी चाहिए। मैं यही कहूंगा कि जो भी योजनाएं 1984-85 या इसके पूर्व ली गई, वह कौन सी ऐसी परिस्थितियां थीं, कौन सा ऐसा समय था कि वह पूरी नहीं हो पाई और नयी योजनाओं को सम्मिलित कर लिया गया। जब पुरानी योजनाएं पूरी नहीं हुई तो नई योजनाओं को सम्मिलित करने का क्या औचित्य था? जहां तक प्रश्न है कि रेलवे हिन्दुस्तान का ऐसा माध्यम है जो देश के विकास और आर्थिक स्थिति पर प्रभाव डालता है आप देखेंगे कि हिन्दुस्तान में जितने रेलवे

[श्री काली प्रसाद पाण्डेय]

स्टेशन हैं, बड़े-बड़े शहर हैं, जो भी स्टेशन है, उनके आस पास बहुत सी जमीन खाली पड़ी हुई है और उस पर अनाधिकृत रूप से लोगों ने कब्जा करके अपनी दुकानें चलाई हुई हैं। उस पर झुग्गी झोंपड़ी वाले बसे हुए हैं और रेलवे के लोगों से मिलकर अपनी दुकानें चला रहे हैं। यदि उन खाली पड़ी जगहों पर रेलवे दुकानें बनवाकर किराये पर उठाये तो मैं समझता हूं कि उससे रेलवे को काफी आय हो सकती है।

अब एक-दो और सुझाव देकर खत्म करूंगा। आजकल रेलवे में कदाचार भ्रष्टाचार का बहुत बोलबाला है और मैंने पहले भी कहा था कि रेलवे में कदाचार और भ्रष्टाचार तब तक दूर नहीं होगा जब तक आप सी आर पी पुलिस की व्यवस्था को सदा के लिए समाप्त नहीं कर देंगे। तब तक यह स्थिति बनी रहेगी। आपने विद्यार्थियों को रियायत दी, बहुत खुशी की बात है लेकिन आपको शायद पता हो कि आपने ऐसे लोगों को भी रेलवे पास ईश्यु कर दिए हैं जो उसके लिए सर्वथा अनुपयुक्त हैं। गलत तरीके से भी लोगों ने रेलवे पास हासिल कर लिया है। दूसरी ओर, हमारे देश में कई स्वतन्त्रता सेनानी ऐसे हैं, कई पत्र-पत्रकाओं के सम्पादक ऐसे हैं जिन्होंने देश की आजादी में महत्व पूर्ण भूमिका निभाई थी। वैसे तो उनमें से कई लोग पेंशन भी पा रहे हैं, और मैंने आपको एक पत्र लिखकर भी आपका ध्यान इस ओर दिलाया था कि ऐसे तमाम स्वतंत्रता सेनानियों और पत्र-पत्रिकाओं के सम्पादकों को भी रेलवे पास ईश्यू किए जाएं तो मुझे जबाव आया कि इस पर रेलवे मंत्रालय विचार कर रहा है। मैं मांग करता हूं कि जिन अवांछनीय तत्वों को रेलवे पास ईश्यू हो गए हैं, चाहे गलती से हुए हैं या दूसरे तरीके से आप उसको रोकिए और स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों और महत्वपूर्ण पत्र-पत्रकाओं के सम्पादकों को भी रेलवे पास ईश्यू कीजिये।

[अनुवाद]

***श्री आर० जीवरत्नम** (अराकोनम) : सभापति महोदय, वर्ष 1986-87 के रेलवे के अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा।

दक्षिण रेलवे का 6727 किलोमीटर रेल ट्रैक है। तमिलनाडु में मीटर गेज लाइन 3725 कि० मी० है। धन के अभाव के कारण उसे बड़ी लाइन में बदलना सम्भव नहीं है। परन्तु कम से कम मीटर गेज ट्रैक की उपेक्षा नहीं की जानी जाहिए, जैसा कि इस समय हो रहा है। जबकि हमारे पास बड़ी लाइन के 2273 डीजल तथा 1233 विद्युत इंजन हैं परन्तु मीटर गेज ट्रैक के हमारे पास केवल 541 डीजल तथा 20 बिजली के इंजन हैं। इसका अर्थ है। कि मीटर गेज लाइन पर अधिक स्टीम इंजन है। दक्षिण भारत में कोयला उत्तर से आना होता है। इसके कारण कई बार तमिलनाडु तथा कर्नाटक में यात्री गाड़ियों तथा माल को कोयले के अभाव में बंद करना पड़ता है। माल गाड़ियों के रुकने से तमिलनाडु तथा कर्नाटक राज्यों के राजस्व की हानि होती है। मैं मांग करता हूं मीटर गेज लाइनों के लिए अधिक विद्युत तथा विशेषत: डीजल इजन स्पलाई किये जाएं मुझे खेद है कि बजट में दी गई सूचना के अनुसार मीटर गेज के लिए विद्युत तथा डीजल इंजन यात्री कोचो माल डिब्बों का कतई निर्माण नहीं होता। इस तरह मीटर गेज लाइन के साथ अन्याय

*मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

होता है। अराकोनम में एक बड़ी रेलवे वर्कशाप है जिसमें पर्याप्त आधार भूत सुविधाएं हैं। मीटर गेज माल डिब्बे बनाने के लिए इस वर्कशाप का विस्तार किया जाना चाहिए।

अराकोनम में 20000 कार्मिकों के पास पर्याप्त आवासीय सुविधाएं नहीं हैं। ब्रिटिश काल से ही इसे रेलवे नगर माना जाता था। मेरा सुझाव है कि शीघ्र ही रेलवे कर्मचारी आवास वित्त निगम की स्थापना की जाये तथा रेल कर्मचारियों को मकान बनाने के लिए ऋण दिए जाए। रेलवे 16 लाख रेल कर्मचारियों को आवास कभी भी मकान नहीं दे पाएगी जोकि इस समय कई स्थानों पर अवैध कब्जे किए हुए। निगम से ऋण सुविधाएं मिलने से रेल कर्मचारियों को रेल भूमियों पर मकान बनाने की अनुमति दी जानी चाहिए। इससे रेल कर्मचारियों को पर्याप्त प्रोत्साहन मिलेगा। इस सभा की लोक लेखा समिति ने कुछ वर्ष पहले उपलब्ध रेल भूमि की उपलब्धता की रिपोर्ट दी है। रेल मन्त्री को इस पर अवश्य ध्यान देना चाहिए तथा कार्यवाही करनी चाहिए। अराकोनम में रेलवे यार्ड का बिस्तार करने की आवश्यकता है क्यों कि अराकोनम वास्तव में जंक्शन है जहां से सभी दिशाओं को रेलें जाती हैं।

12-3-86 को तमिलनाडु के कांग्रेस (आई) सांसदो की बैठक हुई थी उसमें संकल्प पारित हुआ। उस संकल्प की एक प्रति परिवहन मन्त्री को दी जा रही है। उस संकल्प में निहित है कि विद्युत गाड़ियां जोकि इस समय मद्रास तथ अराकोनम के बीच चलती हैं उन्हें कटपडी तक बढ़ाया जना चाहिए। मेरा सुझाव है कि सत्र की समाप्ति से पूर्व परिवहन मन्त्री को अराकोनम जाना चाहिए तथा विद्युत गाड़ी चालू करनी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम पूजन पटेल (फूलपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का आपने मुझे मौका दिया। मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं और आशा करता हूं उन्होंने बहुत ही प्रशंसनीय कार्य किया है जिससे रेलवे में काफी परिवर्तन हुआ है।

रेल विभाग में जो समय में बहुत गड़बड़ी थी, उसको उन्होंने काफी ठीक किया है। मेरा निवेदन है कि गाड़ियों के समय, संरक्षण और सुरक्षा पर विशेष ध्यान देना जरूरी है। यदि गाड़ियां समय पर चलती है तो लोगों में भावना अच्छी पैदा होती है। पैसेंजर गाड़ियों में गन्दगी रहती है, उसको ठीक कराने की कोशिश करें। जो माल रेलों से आता है, उसमें भी जो चोरी होती है उसकी तरफ भी ध्यान देना जरूरी है।

आज देश में बहुत से गैंगमैन, 5, 5 और 6, 6 या 7, 7 साल से काम कर रहे हैं लेकिन उनकी सेवाओं को नियमित नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि उनकी सेवाओं को नियमित किया जाना चाहिए।

मैं आपका ध्यान फाफामऊ जंक्शन रेलवे स्टेशन की तरफ दिलाना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र फूलपुर में पड़ता है। वहां पर गंगा गोमती ट्रेन नहीं रुकती है जो कि लखनऊ के लिए चलती है। इसका वहां पर रुकना बहुत जरूरी है। जनता की सुविधा को ध्यान में रखते हुए यह ट्रेन यहां

[श्री राम पूजन पटेल]

पर रुकनी चाहिए। फाफामऊ पर प्रतिमाह में 3 बार लोग गंगा स्नान के लिए आते हैं और भीड़ रहती है। वहां पर विश्रामालय और प्लेटफार्म के विस्तार की जरूरत है और इसके साथ ही स्टेशन के उत्तर में सड़क पर ओवर-ब्रिज की जरूरत है क्योंकि दो-दो घंटे तक फाटक बन्द रहता है और यातायात रुका रहता है।

इलाहाबाद-वाराणसी के बीच 24-सी एक रेलवे क्रासिंग है जो उग्रसैनपुर रेलवे स्टेशन के पास पड़ता है। वहां पर भी एक रेलवे के कर्मचारी का रहना बहुत जरूरी है।

सरजू एक्सप्रैस जो इलाहाबाद से फैजाबाद को चलती है, उसका सेवईय और दयालपुर स्टेशन पर रुकना अत्यन्त आवश्यक है। आपने सेवईय स्टेशन पर 1-4-86 से उसके रुकने के आदेश दिये हैं, उसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूं परन्तु मेरा निवेदन है कि दयालपुर स्टेशन पर इसके रुकने के भी आदेश आप देने की कृपा करें। यह क्षेत्र पिछड़ा हुआ है।

रेलवे लाइन के बगल में बहुत सी जमीन बेकार पड़ी हुई है। सरकार के आदेशानुसार उस पर वृक्षारोपण का कार्य किया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि वहां पर जलाऊ लकड़ी वाले वृक्षों को लगाया जाये। जिससे जलाने के लिए लकड़ी पैदा हो सके। आज लकड़ी 30, 35 रुपये मन बिक रही है जिसके कारण गरीब लोग भोजन बनाने में परेशानी महसूस कर रहे हैं। इसलिए वहां पर अधिक से अधिक जलाऊ लकड़ी का पैदा होना बहुत जरूरी है। बड़े वृक्ष लगाने से वहां पर अत्यधिक हानि है क्योंकि आंधी-तूफान में रेलवे की लाइन पर वह वृक्ष गिर जायेंगे और इससे यातायात अवरुद्ध हो जायेगा।

इलाहाबाद से वाराणसी एक इण्टर सिटी ट्रेन चलती है। फूलपुर संसदीय क्षेत्र में हंडिया टाउन एरिया एक क्षेत्र है जहां की कालीन का कार्य बहुत होता है। इस वजह से यह एक व्यापारिक केन्द्र है। वहां पर जाने आने में लोगों को बड़ी दिक्कत होती है। मेरा निवेदन है कि जनता की सुविधा को ध्यान में रखते हुए वहां पर इंटर सिटी ट्रेन को रुकवाने की व्यवस्था करने की आप कृपा करें।

सहायक स्टेशन मास्टरों का चयन रेलवे सेवा आयोग द्वारा किया जाता है। वहां से लड़के पास होकर जाते हैं लेकिन प्रक्टीकल में फेल हो जाते हैं। इससे उनको कहीं नौकरी नहीं मिलती है। ये लड़के रेलवे सेवा आयोग से तो पास करके जाते हैं लेकिन वहां मैडिकल और प्रैक्टिकल की परीक्षाओं में इस प्रकार धांधली होती है, जो पैसा देते हैं उनको पास कर देते हैं। जो लड़के ए० एस० एम० के प्रशिक्षण में दो-तीन साल काम कर लेते हैं परन्तु प्रयोगात्मक परीक्षा में फेल हो जाने के कारण अपने घरों पर जाते हैं और बेरोजगार हो जाते हैं। वह कहीं नौकरी करने लायक नहीं रह जाते हैं। उन पर क्या बीतती होगी आप समझें आपके नाम का लोग बहुत गुणगान करते हैं, मेरा निवेदन है कि अगर ऐसी स्थिति आती है तो उन लोगों की कैटेगरी चेन्ज करके आप उन्हें कहीं तृतीय श्रेणी के क्लर्क आदि की जगह पर लगाने की व्यवस्था करायें जिससे वे बेरोजगार न हों और शासन पर उनका विश्वास भी बना रहे।

इन शब्दों के साथ मैं इन अनुदानों का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी (हिंदुपुर) : इससे पहले कि माननीय रेल मंत्री बोलना आरम्भ करें, मेरा एक अनुरोध है। मैंने तथा अन्य कई माननीय सदस्यों ने रेलवे की मांगों पर कटौती प्रस्ताव पेश किये हैं। क्या हमें कटौती प्रस्तावों पर बोलने का मौका नहीं मिल सकता। प्रत्येक सदस्य को पांच मिनट।

सभापति महोदय : कटौती प्रस्ताव पेश करने का मतलब यह नहीं है कि आप बोलने के अधिकारी हैं। अब सब बोल चुके हैं और उन्होंने उन मुद्दों के बारे में भी कहा होगा जिन्हें आप उठाना चाहते हैं।

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : मैं विशेष रूप से अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में कुछ कहना चाहता हूं।

सभापति महोदय : ऐसा नहीं किया जाता.........**(व्यवधान)**

श्री वक्कम पुरुषोत्तम : आपके दल के दूसरे सदस्य ने भी समय न होते हुए भी भाषण दिया है.......**(व्यवधान)**

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : मुझे नियमों के अनुसार बोलने का अधिकार है या नहीं ?

सभापति महोदय : मुझे बताया गया है कि ऐसी परम्परा नहीं है। कटौती प्रस्ताव पेश करने वाले प्रत्येक सदस्य को बोलने की अनुमति देना अनिवार्य नहीं है।

अब माननीय मंत्री जी बोलेंगे।

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : महोदय, मैं सक्रिय रूप से चर्चा में भाग लेने और रचनात्मक सुझाव देने के लिए वास्तव में सदस्यों का आभारी हूं, अनेक माननीय सदस्यों ने रेलवे के कार्य-निष्पादन की दिल से प्रशंसा की है और समर्थन दिया है। मैं सदन को आश्वासन देता हूं कि उनके द्वारा कहे गये प्रोत्साहनदायक शब्दों से रेल-कर्मचारियों का रेलवे को अधिक उत्पादकता तथा कार्य-कुशलता की राह पर और आगे ले जाने का उत्साह बढ़ेगा।

महोदय, अनुदान की मांगों पर चर्चा से एक बार फिर माननीय सदस्यों की यात्री सेवाओं में सुधार करने, रेल-व्यवस्था के आधुनिकीकरण, नई लाइनों के लिए अधिक राशि आबंटित करने गेज बदलने तथा महानगरीय परियोजनाओं आदि के प्रति चिंता प्रदर्शित हुई है। महोदय, मैंने अपने पूर्व-भाषणों में एक बार इन पहलुओं के बारे में सामान्य चर्चा की है, किंतु माननीय सदस्यों की चिंता को देखते हुए मैं एक बार फिर संक्षेप में उनके बारे में कहूंगा।

महोदय, अधिक संख्या में यात्री गाड़ियां चलाने के लिए अनेक बार मांग हुई है। जैसा कि मैंने रेलवे बजट की चर्चा के संबंध में अपने उत्तर में पहले ही बताया है कि संसाधनों की कमी और माल यातायात के लिए अतिरिक्त क्षमता की आवश्यकता के बावजूद, कुछ नई गाड़ियांचलाई जा रही हैं। मैं एक बार फिर सदन की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूं कि अतिरिक्त यात्री डिब्बों के निर्माण के लिए एक परियोजना को स्वीकृति प्रदान की जा चुकी है जो कि दो वर्षों में काम

[श्री बंसी लाल]

करना शुरू कर देगी और हमारे लिए अधिक संख्या में यात्री गाड़ियां चलाना आसान हो जायेगा। महोदय, हमें नई गाड़ियां चलाने की अपेक्षा इस बात की अधिक चिंता है कि जितनी भी गाड़ियां हम चलायें वे समयानुसार चलें और कोई दुर्घटना न हो। हम यह भी देखते हैं कि डिब्बे साफ सुथरे रखे जायें और रेल-यात्रियों को स्वच्छ खाद्य पदार्थ तथा पीने योग्य पानी प्रदान किया जाये। महोदय, जैसा कि मैंने पहले कहा है, हम रेल लाइनों, चल स्टाक तथा अन्य साज-सामान की मरम्मत की रफ्तार तेज करने पर अधिक बल दे रहे हैं ताकि दुर्घटनाएं कम हों और सुरक्षा की स्थिति में सुधार हो। जैसा कि सदन को जानकारी है, रेल-दुर्घटनाओं की संख्या कम हो रही है और मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देता हूं कि हम इस प्रवृति को बनाए रखने की पूरी कोशिश करेंगे।

महोदय, अनेक माननीय सदस्यों ने नई लाइनों के लिए अधिक आबंटन, गेज बदलने, महानगरों में यातायात परियोजनायें लगाने आदि की मांग की है। रेलवे को सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए 12,234 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं जिसमें से 2050 करोड़ रुपये चालू वर्ष में दिये गये हैं और अगले वर्ष के लिए 2650 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं।

महोदय, मैं सदन को बताना चाहता हूं कि इस कुल निवेष को नई लाइनों, गेज बदलने, लाइनों को दोहरा करने, कम्प्यूटरीकरण करने, चल स्टाक, रेल लाइनें बदलने, विद्युतीकरण, वर्कशाप आदि विभिन्न योजना शीर्षों में वितरित करना होता है। जैसा कि सदन को जानकारी है अगले वर्ष के लिए प्रस्तावित 2,650 करोड़ रुपयों में से 1250 करोड़ रुपये नई लाइनों और पुरानी लाइनों को बदलने, चल स्टाक तथा अन्य गतायु परिसम्पत्तियों को बदलने के लिए दिये गये हैं। इसके बाद हमारे पास केवल 1400 करोड़ रुपए बचते हैं जिन्हें विभिन्न विकासीय कार्यों के लिए वितरित किया जाना है। बढ़ते हुए यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक चल स्टाक तथा यातायात सुविधाओं के लिए भी राशि देनी पड़ती है। हमारी वर्कशापों को आधुनिक बनाना भी आवश्यक है ताकि चल स्टाक की उपलब्धता और यातायात की सुविधाओं में सुधार लाया जा सके। विद्युतीकरण, कमप्यूटरीकरण, कर्मचारियों के लिए स्टाफ क्वार्टर तथा अन्य सुविधायें आदि पर योजना परिव्यय का एक बड़ा हिस्सा खर्च हो जाता है। अतएव, हम वर्ष 1986-87 में नई लाइनों के लिए केवल 100 करोड़ रुपए तथा गेज बदलने के लिए 50 करोड़ रुपए ही दे सके हैं। पूरी सातवीं पंचवर्षीय योजना में नई लाइनों के लिए आबंटन 350 करोड़ रुपए तथा गेज बदलने के लिए आबंटन 150 करोड़ रुपए है। पहले से चल रही नई लाइन परियोजनाओं तथा गेज बदलने के लिए क्रमश: 150 करोड़ और 700 करोड़ रुपए दिये गये हैं। इस प्रकार सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक भी इनमें से कई काम अधूरे रह जाएंगे। मुझे विश्वास है कि अब माननीय सदस्य नई लाइनें बनाने तथा गेज बदलने के अनुरोध को मानने में हमारी कठिनाई को समझ सकेंगे। हम पहले से चल रही परियोजनाओं को पूरा करना चाहते हैं।

महोदय, महानगरों तथा अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों में बढ़ते हुए यात्री यातायात को देखते हुए मैं इस बात पर सदन से सहमत हूं कि महानगर परिवहन परियोजनाओं के विकास की रफ्तार तेज करने के लिए शीघ्र ही कुछ किया जाना चाहिए। इन परियोजनाओं में काफी पूंजी लगेगी। केवल कलकत्ता महानगर परिवहन परियोजना की ही लागत 900 करोड़ रुपए से अधिक होगी। महोदय, यद्यपि महानगरीय परियोजनाओं के लिए आबंटन में वर्ष दर वर्ष वृद्धि की जाती रही है, तब भी

आबंटित धनराशि आवश्यकताओं से कहीं कम है। इस वर्ष सभी महानगरीय परियोजनाओं के लिए कुल मिलाकर 90 करोड़ रुपये दिये गये हैं। इसमें से 84 करोड़ रुपये केवल कलकत्ता महानगर परिवहन परियोजना के लिए और शेष 6 करोड़ अन्य कार्यों के लिए हैं। महोदय, उपलब्ध संसाधनों के सीमित होने से यह स्पष्ट होगा कि कोई भी अभिकरण अकेले सार्थक योजना बनाने और महा-नगर परिवहन विकास का कार्यक्रम बनाने में समर्थ नहीं होगा। जहां तक मैं समझता हूं, इसके अलावा कोई चारा नहीं है कि विभिन्न अभिकरण मिलकर इन परियोजनाओं के लिये धन की व्यवस्था करें। इस सम्बन्ध में सक्रिय रूप से भाग ले सकने वाले अभिकरण हैं क्षेत्रीय विकास प्राधिकरण, राज्य सरकारें, नगर निकाय तथा बड़े नियोक्ता। उदाहरण के लिए, मनखुर्द-बेलापुर लाइन निर्माण परियोजना की लागत का कुछ हिस्सा पूरा करने के लिए महाराष्ट्र सरकार का सी० आई० डी० सी० ओ० के माध्यम से बांड बेचने का प्रस्ताव है। अन्य परियोजनाओं के लिए भी ऐसी ही व्यवस्था की जा सकती है। इस नये विचार को कार्य रूप देने के लिए शहरी विकास मंत्रालय, जो कि सम्बन्धित मन्त्रालय है, के साथ यह मामला उठाया जा रहा है।

कुछ माननीय सदस्यों ने रेलवे द्वारा कुछ चल स्टाक के प्रस्तावित आयात पर चिंता व्यक्त की है। मैं इस स्थिति के बारे में विस्तार पूर्वक बताऊंगा।

इस समय चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स द्वारा निर्मित विद्युत इंजन 1960 विंटेज का है। भविष्य में यातायात की आवश्यकताओं को देखते हुए विद्युत इंजन के हार्स पावर बढ़ाने तथा प्रोद्योगिकी का विकास करने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय : सभी पहलुओं पर बोलने के लिए समय बढ़ाना पड़ेगा। क्या सदन चाहता है कि समय बढ़ाया जाए ?

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : हम उत्तर समाप्त कर देंगे।

श्री अमल दत्त : यह एक विस्तृत भाषण है जिसमें कई ऐसी बातें हैं जो अभी तक उठाई ही नहीं गई। (**व्यवधान**)

सभापति महोदय : मंत्री जी को अपनी बात कहने दीजिये।

श्री बंसी लाल : इस कार्य के लिए, विदेशी मुद्रा की आवश्यकता को न्यूनतम रखने के लिए केवल 18 विद्युत इंजनों का आयात किया जा रहा है। उन्हें चलाकर देखने के बाद देश में 6000 हार्स शक्ति के विद्युत इंजनों का निर्माण करने के लिए उचित प्रोद्योगिकी का आयात किया जायगा।

6.00 म० प०

डीजल लोकोमोटिव वर्क्स में बनाया जाने वाला डीजल इंजन 2600 हार्स शक्ति का और 1960 के डिजाइन का है ईंधन की कम खपत हो, यातायात के लिए अधिक समय तक उपलब्ध हो, रख रखाव आसान हो तथा मरम्मत की कम आवश्यकता पड़े, इन फायदों को ध्यान में रखते हुए 50 इंजन आयात करने का प्रस्ताव है ताकि 4000 हार्स पावर के डीजल इंजनों के निर्माण के लिए प्रोद्योगिकी मंगाई जा सके।

[श्री बंसी लाल]

आई० सी० एफ० में बनाए जाने वाले डिब्बे 1950 और 1960 के दौरान प्राप्त की गई प्रोद्योगिकी पर आधारित है। आधुनिक उच्च गति तथा कम भार वाले डिब्बों जिनमें सस्पेंशन, ब्रेक, प्रकाश की व्यवस्था, वातानुकूलन, जंग लगने से रोकने तथा बेहतर यात्री सुविधाओं जैसी अद्यतन विशेषतायें हों, का निर्माण करने की क्षमता प्राप्त करने के लिए 60 आधुनिक डिब्बों के आयात का प्रस्ताव है। शुरू में बेहतर डिजाइन वाले डिब्बों का निर्माण कपूरथला कोच फैक्टरी में होगा और बाद में आई० सी० एफ० में।

वैगनों का आयात करने का कोई प्रस्ताव नहीं है किंतु भविष्य में यातायात की आवश्यकतायें पूरी करने के लिए भारतीय रेलवे माल डिब्बों के लिए बेहतर बोगियों की तलाश में जो अधिक टिकाऊ हों, रख रखाव आसान हो और रेल/पहिए की क्षति कम हो। इस बात को ध्यान में रखते हुए अंतिम चयन करने से पहले गहन जांच के लिए 1800 माल डिब्बे आयात करने का प्रस्ताव है। इस प्रकार सदन यह समझ सकता है कि आयात कार्यक्रम भविष्य में स्वदेश में निर्माण के लिए चल स्टाक की गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए ही है।

महोदय, जैसा कि सदन को जानकारी है कि भारतीय रेलवे में कम्प्यूटरों का मुख्य रूप से उपयोग माल लाने ले जाने के लिए और यात्रियों के लिए आरक्षण में किया जा रहा है। रेलवे यात्रियों के आरक्षण के लिए कम्प्यूटरीकरण की बड़े पैमाने पर योजना बनाई गई है। यह योजना दिल्ली क्षेत्र में पहले से ही कार्यान्वित की जा रही है। सातवी पंचवर्षीय योजना में अन्य महानगरों में भी यात्रियों के आरक्षण के लिए कम्प्यूटरीकरण की योजना को चारणबार लागू करने के लिए कार्यक्रम बनाया गया है। नई दिल्ली में आरक्षण के कम्प्यूटरीकरण का यात्रियों द्वारा स्वागत किया गया है क्योंकि इससे लाइन में लगने वाले समय में कमी हुई है तथा प्रतीक्षा-सूची का बेहतर प्रबंध होता है।

माल प्रबन्ध व्यवस्था से वैगनों और इंजनों की निरंतर निगरानी की जा सकेगी और इससे 20 प्रतिशत बेहतर उपयोग की आशा है। यह व्यवस्था रेल यात्रियों के लिए सेवाओं की गुणवत्ता में भी काफी सुधार लायेगी। चूंकि माल सूचना व्यवस्था के पूरे तौर पर कार्यान्वयन में कुछ वर्षों का समय लगने की सम्भावना है इस व्यवस्था में वैगनों के उपयोग में सुधार लाने के लिए याडों, टर्मिनलों तथा नियंत्रण कक्षों में माइक्रो-प्रोसेसर लगाने की योजना है।

महोदय, वर्ष 1986-87 के रेलवे बजट में यात्री किराये में थोड़ी सी वृद्धि की गई है। 6-3-1986 को चर्चा के उत्तर में मैंने बताया था कि यात्री किराये में प्रस्तावित वृद्धि से 76 करोड़ रुपये अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। इसमें से 7 करोड़ रुपये लाभांश भुगतान के लिए प्रयोग किए जांयगे और शेष 69 करोड़ रुपये यात्री सुविधाओं कर्मचारियों के कल्याण और कुछ अन्य परिचालनात्मक सुधारों के लिए हैं जिन्हें विकास निधि में परिवर्तित किया जा सकता है।

श्रीमन्, इस अतिरिक्त राशि को पैदा करने के कई तरीके हैं। हमारी चिंता यह थी कि किराये में वृद्धि से आम आदमी पर असर न पड़े या इसके परिणामस्वरूप मुद्रास्फीति को दबाव, चाहे यह कितनी भी कम न हो, का प्रभाव न हो। इसी उद्देश्य से हमने भाड़े में वृद्धि नहीं की है और

यात्री किराये में मामूली वृद्धि करके इसे पूरा करने का प्रस्ताव किया है। श्रीमन्, यहां भी हमने यही कोशिश की है कि इस नाम मात्र की वृद्धि का असर भी कुछ ही लोगों पर पड़े अत: बजट तैयार करते समय हमने इस बात का ध्यान रखा है कि साधारण गाड़ी से दूसरे दर्जे में यात्रा करने वाले और मासिक सीजन टिकट धारकों पर इसका असर न पड़े, मैं माननीय सदस्यों की सूचना में यह बात लाना चाहता हूं कि दूसरे दर्जे की मेल एक्सप्रॆस गाड़ियों में 250 कि० मी० तक किराये में वृद्धि 7.5% और इससे आगे 5% की वृद्धि की गई है। श्रीमन्, मैं यहां यह जिक्र करना चाहता हूं कि किराये ढांचे का मूलआधार टेलीस्कोपिक है—यानि दूरी अधिक होने पर इसमें कमी आती जाती है। टेलीस्कोपिक ढांचे के परिणामस्वरूप, किरायों में वृद्धि के बावजूद प्रति यात्री प्रति कि० मी० दूसरे दर्जे के एक्सप्रॆस का किराया प्रथम 100 कि० मी पर 11 पैसे 1000 कि० मी० पर 7.6 पैसे, 2,000 कि० मी० पर 6.3 पैसे; 3000 कि० मी० पर 5.8 पैसे होगा। विशिष्ट स्थानों, जैसे दिल्ली पटना या नागपुर के लिए वृद्धि 4 रु० प्रति टिकट; दिल्ली-बम्बई हावड़ा या सिकन्द्राबाद के लिए 5 रु० प्रति टिकट और दिल्ली से गुवाहाटी या मद्रास के लिए 6 रु० प्रति टिकट ही होगी।

कुछ माननीय सदस्यों ने यह बात भी उठाई थी कि किफायत करके और यात्री किराये में वृद्धि न करके भी अतिरिक्त राशि एकत्र की जा सकती थी। मैं सभा को बताना चाहता हूं कि अगले वर्ष वार्षिक योजना के लिए रेलवे अपने आंतरिक स्त्रोतों से इस वर्ष के 1061 करोड़ की अपेक्षा 1370 करोड़ रु० जुटायेगा। यानि 309 करोड़ रु० अधिक जुटा सकेगा। इस बात को ध्यान में रखते हुए, और वर्तमान वर्ष में 520 करोड़ रु० की लाभांश देयता, बजटाधीन वर्ष में बढ़कर 590 करोड़ रु० हो जायेगी। यात्री किराये वृद्धि से मात्र 76 करोड़ रु० ही अतिरिक्त प्राप्त होंगे और बाकी की राशि रेलवे अतिरिक्त यातायात और विभागीय किफायतें करके जुटायेगी मुझे विश्वास है कि सभा मानवशक्ति और अन्य स्त्रोतों के बेहतर प्रबन्ध के लिए रेलवे द्वारा किये जा रहे अथक प्रयासों की प्रशंसा करेगी।

श्रीमन्, जैसा कि मैंने अपने बजट भाषण के दोरान सभा को बताया था कि बिना टिकट यात्रा के विरुद्ध सख्त कार्यवाही की जा रही है। इस बुराई को कम करने के लिए, हमारा प्रस्ताव है कि बिना टिकट यात्रा करने और गाड़ियों में और स्टेशनों पर अनधिकृत रूप से घूमने पर सख्त कार्यवाही की जाए। इस प्रयोजनार्थ हम भारतीय रेलवे अधिनियम में संशोधन करने के लिए एक विधेयक शीघ्र लाने जा रहे हैं।

भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिए रेलवे पूरी तरह से सतर्क है। जनता को परेशानी न हो और राजस्व की चोरी न हो, इस हेतु निम्नलिखित उपायों में तेजी लाई गई है :

(i) बुकिंग कार्यालयों/आरक्षण कार्यालयों, पार्सल कार्यालयों, गुडस् शेडस् और कुछ गाड़ियों की जांच (अचानक जांच और छापे)।

(ii) वैगनों में ज्यादा भार लादना, माल के बारे में गलत जानकारी और गलत वजन बताने आदि कदाचारों का पता लगाने के लिए अचानक जांच करना।

(iii) गरमी के मौसम में और पूजा छुट्टियों में महत्वपूर्ण आरक्षण कार्यालयों और लोकप्रिय गाड़ियों की जांच करना।

[श्री बंसी लाल]

(iv) भ्रष्ट तत्वों को रंगे हाथों पकड़ने के लिए नकली ग्राहकों के दलों की स्थापना।

हालांकि इस बारे में अभी बहुत कुछ करना बाकी है, पर मैं सभा को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि जबसे नई सरकार ने पदभार सभांला है, हम रेलवे के सतर्कता संगठन की गतिविधियों में काफी तेजी लाये हैं, जिसके परिणामस्वरूप 600 रेलकर्मचारियों और 11 दलालों (ग्राहक जुटाने वालों) को गिरफ्तार किया गया है इसके अलावा इन कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही में तेजी लाई गई है। उदाहरण के तौर पर 1985 में बड़ी सजा पाने वाले और निलंबित कर्मचारियों की संख्या पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 78 प्रतिशत और 160 प्रतिशत अधिक है। शिकायतों की जल्दी जांच, अधिक मूल्य के टेन्डरों, ठेकों, माल निर्माण कार्यों की क्वालिटी, स्टोर डिपों, स्क्रेप की नीलामी आय से अधिक सम्पत्ति रखना आदि के मामलों का जल्द निपटान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप भ्रष्ट कर्मचारियों को पकड़ने में अच्छी सफलता मिली है।

भविष्य में भी यह उत्साह बनाये रखा जायेगा और यह सतत् प्रयास रहेगा कि रेलवे से भ्रष्टाचार को समाप्त किया जाये।

विपक्ष के दो माननीय सदस्यों ने अपने राज्यों में हो रहे भेदभाव की शिकायत की है। एक सदस्य कर्नाटक से और एक आन्ध्र प्रदेश से हैं, केन्द्रीय सरकार किसी भी राज्य के साथ भेदभाव नहीं करता। सभा को याद होगा कि रेल के बजट पर मात्र बहस का उत्तर देते हुए मैंने 6-3-86 को बताया था कि 1986-87 में नई लाइन बिछाने और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कुल 100 करोड़ रु० और 50 करोड़ रु० के बजट में से आन्ध्र प्रदेश के लिए क्रमशः 11.85 करोड़ रु० और 5 करोड़ रु० आबंटित किये गए हैं। 1986-87 में करीब 54 कि० मी० नई लाइनें आरम्भ किये जाने की सम्भावना है। अत: किसी भी राज्य के साथ भेद भाव किये जाने का प्रश्न ही नहीं उठता।

40 करोड़ रु० की लागत से बड़ी लाइन के डिब्बों की मरम्मत के लिए एवं वर्कशाप की स्थापना तिरुपति में की जा रही है।

अत: आन्ध्र प्रदेश की अनदेखी करने का प्रश्न ही नहीं उठता। इसके अलावा आन्ध्र प्रदेश में एक बड़ा इस्पात संयत्र भी स्थापित किया जा रहा है। अगर यह भेदभाव है। तो मैं नहीं समझता कि प्रशंसा क्या होगी।

कर्नाटक से निर्वाचित एक माननीय सदस्य ने कर्नाटक के साथ भेद भाव किये जाने का जिक्र किया है मैं यहां बताना चाहता हूं कि अपने बजट भाषण में मैंने जिक्र किया था कि हाल ही में 146 करोड़ रुपए की लागत से व्हील और एक्सल संयंत्र बंगलौर में स्थापित किया गया है।

4 करोड़ रु० की लागत से अभी हाल ही में अन्तर्देशीय कन्टेनर डिपो बंगलौर में स्थापित किया गया है।

अगर स्थिति इस तरह की है तो भगवान ही जानता है कि राज्य के ऐसे शुभ चितकों का क्या होगा।

इसी प्रकार कुछ वर्ष पूर्व, 1983 में बंगलौर से गुंटाकल के बीच लाइन बदलने का काम पूरा किया गया था। जिस पर 53 करोड़ रु० की लागत आई है और वे भेद भाव की बात करते हैं। उनसे पूछिये कि वे और क्या चाहते हैं।

सभापति महोदय : अब मैं, श्री बंसीलाल द्वारा पेश किये गए रेल अभिसमय समिति, 1985 की सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प को सभा में मतदान के लिए रखता हूं। प्रश्न यह है—

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर तथा रेल वित्त तथा सामान्य वित्त से सम्बन्धित अन्य आनुषंगिक मामलों की समीक्षा करने के लिये नियुक्त रेल अभिसमय समिति, 1985 के तीसरे प्रतिवेदन, जो 21 फरवरी, 1986 को संसद् में पेश किया गया था, में अन्तर्विष्ट पैरा 10 से 13, 15 और 16 में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : संकल्प स्वीकृत हुआ।

वर्ष 1986-87 के लिए अनुदानों की मांगें (रेल) के बारे में सदस्यों ने नई कटौती प्रस्ताव पेश किये हैं। क्या मैं इन सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ ही मतदान के लिए पेश करूं या कोई सदस्य किसी विशेष कटौती-प्रस्ताव को अलग से रखना चाहता है?

श्री अमल दत्त : अलग से।

सभापति महोदय : क्या कोई माननीय सदस्य किसी कटौती प्रस्ताव को मतदान के लिए अलग से रखना चाहता है?

भाषण नहीं। मैं मतदान के लिए उन्हें अलग से पेश करूंगा। ठीक है।

श्री के० राम चन्द्र रेड्डी : मैं अपने कटौती प्रस्ताव संख्या 73 से 74 पेश करना चाहता हूं। उन्हें मतदान के लिए अलग से रखा जाये। संख्या 86 भी।

सभापति महोदय : मैं उन्हें सभा में मतदान के लिए अलग से रखूंगा।

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : मैं इस पर केवल दो मिनट बोलना चाहूंगा।

एक माननीय सदस्य : नहीं, नहीं।

श्री बसुदेव आचार्य : क्यों नहीं? प्रत्येक सदस्य को अधिकार है कि वह बोल सकता है।

एक माननीय सदस्य : वह नहीं बोल सकते।

श्री बसुदेव आचार्य : सभापति महोदय, कृपया उन्हें बोलने दीजिए।

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : मैं केवल दो मिनट बोलना चाहता हूं। अनंतपुर जिले के कादीरी ताल्लुक में तनाकाल और मुलाकाला चेरुवु के बीच एक रेलवे लेवल क्रासिंग की आवश्यकता है। और इस लाइन के पूर्व की ओर, बिसानवरीपल्ली आदि कुछ गांव हैं। जिन लोगों को इन गांवों में जाना होता है, उन्हें मुख्य सड़क तक जाना होता है, जोकि पश्चिम में हैं। मैं उस स्थान पर एक रेलवे फाटक बनाने के लिये आन्दोलन कर रहा था। कभी कभी बरसात के मौसम में गांव पानी से घिर जाते हैं और दूसरी ओर एक नदी है, उन्हें कृषि सम्बन्धी कार्यों के लिये वहां जाना पड़ता है, बाजार जाने के लिये वहां जाना पड़ता है और उनके लिये कोई और सड़क या लाइन नहीं है। जब मैंने रेलवे विभाग से मामले के बारे में बात की तो उन्होंने मुझे बताया कि गांवों को ही फाटक की लागत वहन करनी पड़ेगी। यह कोई 20 से 23 हजार रुपये के लगभग होगी। मैं समझता हूं कि यह अत्यन्त बेतुकी बात है। 5 या 6 गांव किस प्रकार उस फाटक की लागत जो कि लगभग 25 हजार रुपये हैं, वहन कर सकते हैं ? यदि रेलवे विभाग में ऐसी कोई नीति है तो मैं चाहूंगा कि इसकी पुनः समीक्षा की जाय। अथवा ऐसे गांवों को किस प्रकार ऐसी सुविधाएँ प्रदान की जा सकती हैं ?

फिर हम आते हैं, मेरे कटौती प्रस्ताव संख्या 74 पर, हम चाहते थे कि तनाकाल तथा मूलाकाला घेरूवु के बीच बालासमुदुम में एक नया रेलवे स्टेशन हो। स्टेशन के अभाव में गांवों में रहने वालों को 4 से 5 मील पैदल चलना पड़ता है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि तनखल और मुलकाला चेरूवू के बीच वाला समुद्रम में एक नया रेलवे स्टेशन बनाया जाए।

माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वे इन दो अनुरोधों पर विचार करें।

श्री बंसी लाल : मैं किसी के लिए वचन नहीं देता।

सभापति महोदय : अब मैं श्री के० रामचन्द्र रेड्डी द्वारा रखे गए कटौती प्रस्ताव संख्या 73 से 86, 95 से 112, 143, से 160 और 186 से 217 को मतदान के लिए रखूंगा।

कटौती प्रस्ताव संख्या 73 से 86, 95, से 112, 143से 160 और 198 से 217 मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदय : अब मैं शेष सभी कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिए रखूंगा।

कटौती प्रस्ताव संख्या 1 से 66, 87 से 94, 164, 170, 226, 227, 224 से 249, 274 से 285, 301 से 306, 345 से 355 और 368 से 377 मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदय : अब मैं अनुदानों की मांगें (रेलवे) 1986-87 को मतदान के लिए रखूंगा।

प्रश्न यह है :

"कि कार्यसूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1987 को समाप्त होने वाले वर्ष में भुगतान के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : अब मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे) 1985-86 को मतदान के लिए रखता हूं—

प्रश्न यह है :

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1986 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों में से अनधिक सम्बन्धित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं – मांग संख्या 1 और 3 से 16।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : अब मैं अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेलवे) 1983-84 को मतदान के लिए रखता हूं।

प्रश्न यह है :

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1984 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान सम्बन्धित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक सम्बन्धित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं :—
मांग संख्या 4,9,10 और 13।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

6.13 म० प०

विनियोग (रेल) विधेयक, 1986*

[अनुवाद]

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : मैं रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1986-87 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति देने का प्रस्ताव करता हूं।

*दिनांक 13.3.1986 के भारत के असाधारण राजपत्र, भाग 2, खंड 2, में प्रकाशित।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1986-87 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

श्री बंसीलाल : श्रीमन्, मैं विधेयक पुरःस्थापित** करता हूं ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक पर विचार के लिए प्रस्ताव कर सकते हैं ।

श्री बंसीलाल : महोदय, मैं प्रस्ताव** करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1986-87 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1986-87 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

सभापति महोदय : सभा अब विधेयक पर खंड-वार विचार आरम्भ करेगी । प्रश्न यह है :

"कि खंड 2 और 3, तथा अनुसूची विधेयक का अंग बनें ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 2 और 3 तथा अनुसूची विधेयक में जोड़ दिये गए ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 1, अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक का अंग बनें ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 1, अधिनियम सूत्र, तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिए गए ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक को पारित करने के लिए प्रस्ताव कर सकते हैं ।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित प्रस्तुत ।

श्री बंसी लाल : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

6.16 म० प०

विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 1986*

[अनुवाद]

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : महोदय, मैं रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष, 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति देने का प्रस्ताव करता हूं।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष, 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक को पुरःस्थापित कर सकते हैं।

श्री बंसी लाल : मैं विधेयक को पुरःस्थापित** करता हूं।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब प्रस्ताव कर सकते हैं कि विधेयक पर विचार आरंभ किया जाये।

श्री बंसी लाल : महोदय, मैं प्रस्ताव** करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

---

*दिनांक 13-3-1986 के भारत के असाधारण राजपत्र भाग 2, खंड 2 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित प्रस्तुत।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1985-86 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों का संदाय और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : सभा अब विधेयक पर खंडवार विचार आरम्भ करेगी। प्रश्न यह है :

"कि खंड 2 और 3 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 तथा अनुसूची को विधेयक में जोड़ दिया गया।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खंड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गए।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक को पारित करने के लिए प्रस्ताव कर सकते हैं।

श्री बंसी लाल : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाये।'

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

6.20 म० प०

विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 1986*

[अनुवाद]

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : महोदय, मैं मार्च, 1984 के 31वें दिन को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गई उन सभी रकमों को

*दिनांक 13-3-1986 भारत का राजपत्र, असाधारण, भाग 2, खण्ड 2 में 13-3-86 को प्रकाशित।

पूरा करने के लिए जो इस वर्ष के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक हैं, भारत की संचित निधि में से राशियों का विनियोग प्राधिकृत करने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति देने का प्रस्ताव करता हूं।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि मार्च 1984 के 31वें दिन को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गयी उन सभी रकमों को पूरा करने के लिए, जो उस वर्ष के लिए और उन सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक हैं, भारत की संचित निधि में से राशियों का विनियोग प्राधिकृत करने के लिए उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक को पुरःस्थापित कर सकते हैं।

श्री बंसी लाल : महोदय, मैं विधेयक को पुरःस्थापित** करता हूँ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक पर विचार आरम्भ करने का प्रस्ताव रख सकते हैं।

श्री बंसी लाल : महोदय, मैं प्रस्ताव** करता हूं।

"कि मार्च, 1984 के 31वें दिन को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गई उन सभी रकमों को पूरा करने के लिए, जो उस वर्ष के लिए और उन सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक हैं; भारत की संचित निधि में से राशियों का विनियोग प्राधिकृत करने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि मार्च, 1984 के 31वें दिन को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गयी उन सभी रकमों को पूरा करने के लिए, जो उस वर्ष के लिए और उन सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक हैं, भारत की संचित निधि में से राशियों का विनियोग प्राधिकृत करने के लिए उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : सभा अब विधेयक पर खंडवार विचार आरम्भ करेगी। प्रश्न यह है :

"कि खंड 2 और 3 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित प्रस्तुत।

खंड 2 और 3 तथा अनुसूची को विधेयक में जोड़ दिए गए।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय अब विधेयक को पारित करने का प्रस्ताव रख सकते हैं।

श्री बंसी लाल : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाये।

संभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : सभा कल ग्यारह बजे मध्याह्न पूर्व पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

6.25 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 14 मार्च, 1986। 23 फाल्गुन, 1907 (शक) के ग्यारह बजे म० पू०. तक के लिए स्थगित हुई।

मुद्रक : प्रिन्टवैल प्रिन्टर्स, 126 पटपड़गंज, दिल्ली-92