सप्तम माला, 27 November 1980

लोक-सभा वाद-विवाद

का

हिन्दी संस्करण

Fourth-Session

(सातवीं लोक सभा)

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

मूल्य: चार रुपये

विषय सूची

अंक 8, गुरूवार, 27 नवम्बर, 1980/6 अग्रहायण, 1902 (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	.....	1—18
* तारांकित प्रश्न संख्या 141 से 143, 145 और 147	.....	
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	.....	19—157
तारांकित प्रश्न संख्या 146 और 148 से 160	.....	19—28
अतारांकित प्रश्न संख्या 1401 से 1592	.....	29—157
अतारांकित प्रश्न संख्या 6235 दिनांक, 31-7-80 के उत्तर में शुद्धि करने वाला विवरण	.....	158—160
स्थगन प्रस्तावों के बारे में	.....	160—165
सभा पटल पर रखे गये पत्र	.....	165—166
लोक लेखा समिति के विवरण	.....	—166
राज्य सभा से सन्देश	.....	—167
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	.....	167—183
दिल्ली परिवहन निगम की बस की धौलपुर, के पास हुई दुर्घटना		
श्री राम विलास पासवान		167—172
श्री बूटा सिंह		167—182
श्री जेवियर अराकल		173—175
श्री वी० वी० देसाई		175—178
श्री जी० एम० बनातनाला		179—182
सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति	.....	—183
पहला प्रतिवेदन		
रंगभेद विरोधी (संयुक्त राष्ट्र कन्वेंशन) विधेयक—पुरःस्थापित	.....	—183
नियम 377 के अधीन मामले	.....	183—187
(एक) केरल में कुट्टियाडी सिंचाई परियोजना के पैरुवेन्नामुझी जलाशय के उत्तर-पूर्व में स्थित वनों के बारे में		183—184
श्री वी० एस० विजय राघवन		—183
(दो) देश में विभिन्न केन्द्रीय विद्यालयों को पुस्तकों की सप्लाई		184—185

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

विषय		पृष्ठ
श्री ईरा मोहन		—184
(तीन) उड़ीसा में भवानीपटना में एक डाक-तार डिवीजन की आवश्यकता	.....	185—186
श्री रास बिहारीबहेरा	.....	— 185
(चार) पश्चिमी बंगाल में डाक तार-प्रणाली	.....	—186
प्रो० रूपचन्द पाल		—186
(पांच) भुवनेश्वर में सशस्त्र पुलिस कर्मियों द्वारा डाक-तार सर्किल कार्यालय के कर्मचारियों को पीटा जाना	.....	—187
श्रीमती प्रमिला दंडवते	.....	—187
होटल आमदनी-कर विधेयक		
विचार किए जाने का प्रस्ताव	.....	187—225
श्री आर० वेंकटरामन	.....	187—225
श्री सत्य साधन चक्रवर्ती	.....	189—191
श्री ए० टी० पाटिल	.....	191—192
श्री सी० प्लानी अप्पन	.....	192—195
श्री मूलचन्द डागा	.....	195—198
डा० वसंत कुमार पण्डित	.....	198—202
श्री जयपाल सिंह कश्यप	.....	202—203
श्री जेवियर अराकल	.....	203 —205
श्री टी० आर० शमन्ना	.....	205—208
श्री बापू साहेब पारुलेकर	.....	208 - 210
श्री के० ए० राजन	.....	210—212
श्री पी० नामग्याल	.....	212—213
श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा	.....	213—214
श्री जी० एम० बनातवाला	.....	214—216
खंड 2 से 37 तथा पास करने का प्रस्ताव	.....	220—225
श्री आर० वेंकटरामन	.....	223—225
श्री सोमनाथ चटर्जी	.....	224—225
एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार (संशोधन) अध्यादेश, 1980 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प	.....	225—226
श्री चित्तबसु	.....	—226

लोक-सभा

गुरूवार, 27 नवम्बर, 1980 / 6 अग्रहायण, 1902 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अन्धापन का उन्मूलन तथा मोतियाबिंद के उपचार के लिए कदम

*141. श्रीमती कृष्णासाही : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत में 40,000 बच्चे प्रतिवर्ष छः वर्ष की आयु से पूर्व अन्धे हो जाते हैं,

(ख) क्या यह भी सच है कि प्रति वर्ष 5 लाख व्यक्ति देश में मोतियाबिन्द के 50 लाख पीड़ितों में जुड़ जाते हैं;

(ग) क्या यह सच है कि विश्व का हर तीसरा अन्धा व्यक्ति भारतीय है; और

(घ) यदि हाँ, तो अन्धापन दूर करने और रोग के उपचार के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर): (क) ऐसे कोई प्रामाणिक आंकड़े नहीं हैं।

(ख) जी हां। ऐसा अनुमान है।

(ग) विश्व में दृष्टिहीनों की कुल संख्या के निश्चित आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। रायल कामन वेल्थ सोसाइटी फार दि ब्लाइण्ड द्वारा हाल ही में लगाये गये अनुमान के मुताबिक विश्व भर में दृष्टिहीन व्यक्तियों की संख्या 2.8 से 4.2 करोड़ के लगभग है जिसमें से भारत में 90 लाख दृष्टिहीन व्यक्ति होने का अनुमान है।

(घ) भारत सरकार ने अन्धेपन के उन्मूलन और इस रोग को ठीक करने के लिए निम्न-लिखित कदम उठाये हैं :—

(1) दृष्टि विकारों की रोकथाम और अन्धेपन के नियन्त्रण के लिए 1976 से सारे देश में एक राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम चलाया जा रहा है।

(2) बच्चों में विटामिन 'ए' की कमी के कारण कुपोषण जनित अन्धेपन की रोकथाम के लिए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के माध्यम से स्कूल जाने की आयु से कम आयु के बच्चों को विटामिन 'ए' देने का एक कार्यक्रम शुरू कर दिया गया है।

श्रीमती कृष्णा साही : मंत्री महोदय ने अपने जवाब में कहा है कि सरकार के पास इस बारे में कोई आथेंटिक डैटा नहीं है। आप और मंत्री महोदय इस बात से सहमत होंगे कि हमारे यहां बच्चे अधिक संख्या में अन्धे होते हैं और आधुनिक युग में एक समुन्नत देश के लिए यह एक अभिशाप है। इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या सरकार के पास कोई ऐसी योजना है, जिसके अन्तर्गत बच्चों को विटामिन ए तथा डी और न्यूट्रीशन दी जाती है; यदि हां, तो इस योजना के अन्तर्गत कितने बच्चो को किन किन राज्यों में दी जाती है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : माननीय सदस्य ने बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाये हैं। भारत सरकार इन कार्यक्रमों को बहुत महत्वपूर्ण प्रोत्साहन दे रही है। कुपोषण जनित अन्धेपन को दूर करने के लिए, जो बच्चों में अन्धेपन का प्रमुख कारण है, एक कार्यक्रम है जिसे प्रोफिलेक्स कहते हैं। इस के अन्तर्गत हमारे मंत्रालय द्वारा विटामिन की कमी से बच्चों में अन्धेपन को दूर करने का कार्यक्रम है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत हम 1 से 5 वर्ष की आयु के समस्त बच्चों के 25 प्रतिशत बच्चों को शामिल करने का प्रयास कर रहे हैं। यह प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों तथा उपकेन्द्रों के माध्यम से चलाया जा रहा है।

माननीय सदस्य ने पूछा है कि हमने इस कार्यक्रम का कहां तक विस्तार किया है ? इस कार्यक्रम के अन्तर्गत 1977-78 के 38.9 लाख बच्चों से बढ़ाकर 1979-80 में 149.5 लाख बच्चे शामिल किये गये हैं। हम इस बात की पूरी कोशिश कर रहे हैं कि छठी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत 1 से 5 वर्ष की आयु के कम से कम 25 प्रतिशत बच्चे प्रतिवर्ष शामिल किये जायें।

श्रीमती कृष्णा शाही : चूंकि सरकार के पास इस बारे में कोई मशीनरी नहीं है, इसलिए मंत्री महोदय ने कहा है कि कोई आथेंटिक डैटा उपलब्ध नहीं है। इसी तरह (बी) के उत्तर में कहा गया है कि इट इज सो एस्टीमेटिड। मैं जानना चाहती हूं कि (1) जो लास्ट सैंसस आपरेशन्ज कन्डक्ट हुए थे, क्या उनमें इसके बारे में कोई लेखा-जोखा लिया गया था या नहीं कि कितने बच्चे अन्धे हो जाते हैं, और (2) आंखों के अस्पताल को समुन्नत करने के लिए सरकार के पास कोई योजना है या नहीं, यदि है, तो उस पर कितनी धनराशि खर्च करने जा रहे हैं।

श्री निहार रंजन लास्कर : जहां तक प्रश्न के प्रथम भाग का सम्बन्ध है मैंने पहले ही कहा है कि हमारे पास निश्चित आंकड़े नहीं हैं किन्तु इस बारे में कुछ अध्ययन किया गया है। पहला अध्ययन रायल कामनवेल्थ सोसाइटी ने किया है। हमारे देश में भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद ने 1970-72 के दौरान सात केन्द्रों अर्थात् श्रीनगर, दिल्ली, वाराणसी, कटक, इन्दौर, अहमदाबाद और मदुरै में अध्ययन किया है। इस अनुमान, के अनुसार जो बहुत ही स्थूल अनुमान है, हमारे देश में 90 लाख अन्धे लोग हैं।

माननीय सदस्य ने मुझे पूछा है कि इस रोग का सामना करने के लिए क्या कार्यक्रम हैं ?

मैंने पहले ही कहा है कि अन्धेपन के निवारण और नियन्त्रण के लिए 1977-78 के दौरान देश में राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम शुरू किया गया है। इसकी विशेष बातें इस प्रकार हैं। इनमें से कुछ का मैं उल्लेख कर सकता हूं। पहली बात यह है कि समस्त जन-माध्यम कार्यक्रमों के द्वारा नेत्र शिविरों के बारे में उपलब्ध जानकारी का व्यापक प्रचार करना और दूसरे में नेत्र प्रदाह सेवा को बढ़ावा देना है ताकि कम से कम समय में ज्यादा से ज्यादा ऐसे लोगों को राहत दी जाये तथा सामुदायिक आधार पर नेत्र सुरक्षा के लिए स्थायी आधारभूत ढांचे की स्थापना करना। चालू वर्ष के लिए भी हमारे पास कार्यक्रम है। क्या मैं इसे पढ़ूं ?

उपाध्यक्ष महोदय : आप इसे सभा-पटल पर रख सकते हैं।

श्रीमती कृष्णासाही : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी प्रोटेक्शन चाहती हूं। मैंने पूछा है कि आंखों के अस्पतालों को समुन्नत करने के लिए क्या योजना है। मंत्री महोदय ने उसका उत्तर नहीं दिया है।

श्री निहार रंजन लास्कर : 1980-81 के दौरान देश में निम्नलिखित सेवाओं का विकास करने का प्रस्ताव है :

हम 45 चल एककों की व्यवस्था करेंगे। वे ग्रामीण क्षेत्रों में जायेंगे और उनके माध्यम से हम अधिक लोगों की चिकित्सा और सेवा करेंगे। हम प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों, जिनकी संख्या 1600 है, को सुदृढ़ करने जा रहे हैं, हम जिला अस्पतालों को जो लगभग 200 हैं, सुदृढ़ कर रहे हैं। धनराशि की कमी है और उपलब्ध निधि के अन्दर हम इस सम्बन्ध में सब कुछ कर रहे हैं। चिकित्सा महाविद्यालयों में, जिनकी संख्या 13 है, नेत्र विज्ञान विभागों का उच्चीकरण होने जा रहा है तथा क्षेत्रीय नेत्रविज्ञान संस्थानों का जो 6 हैं, विकास किया जा रहा है। हम कई उपाय कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : परस्पर राज्य सरकारें जो कुछ कर रही हैं यह उसके अतिरिक्त है।

श्री निहार रंजन लास्कर : जी, हां।

श्री डी० पी० यादव : उपाध्यक्ष जी, योजना बनाना, वर्किंग ग्रुप को तैयार करना, उससे योजना लेना-सरकार के बहुधंधी कामों में एक धंधा यह भी है, हम भी इसको करते थे और आप भी कर रहे हैं लेकिन मैं मन्त्री जी से स्पष्ट तौर पर पूछना चाहता हूं कि आपकी पोलिटिकल डिटर्मिनेशन कितनी है कि बच्चों को अन्ध रोग से मुक्ति मिल सके ? आपके पास मशीनरी क्या है जिससे अन्धापन दूर हो सके और आपके पास कितनी राशि है ? केवल आइडिया से काम नहीं चलेगा, आपके पास क्या राशि है, क्या डिटर्मिनेशन है और क्या मशीनरी है—इस पर प्रकाश डालिए।

श्री निहार रंजन लास्कर : पहले प्रश्न के उत्तर में हम जिन विभिन्न उपायों को कर रहे हैं उसका मैंने पहले ही उल्लेख किया है। हम बाल स्वास्थ्य देख-रेख कार्यक्रम को सभी प्रकार का महत्व दे रहे हैं। 1 से 5 वर्ष की आयु वर्ग के कम से कम 25 प्रतिशत बच्चों को इस कार्यक्रम के

अन्तर्गत लाने का प्रयत्न कर रहे हैं। 1 से 5 वर्ष के आयु वर्ग में 250 लाख बच्चे हैं। हम हर वर्ष इतने बच्चों को इस के अन्तर्गत लाना चाहते हैं। छठी योजना में एक लक्ष्य रखा गया है और हम इस लक्ष्य को प्राप्त कर सकेंगे। इस सम्बन्ध में हमें राज्य सरकारों की सहायता लेनी है। हमारे प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र हैं, हमारे अन्य अस्पताल भी हैं। उनके माध्यम से हमें इस कार्यक्रम को पूरा करना है। कभी-कभी राज्य सरकारें इसमें असफल हो जाती हैं। हमारे पास कोई दूसरा विकल्प नहीं है। हमें काफी हद तक राज्य सरकारों पर निर्भर करना पड़ता है।

श्री जेवियर अराकल : चूंकि स्वास्थ्य मंत्री यहां हैं, मैं इस संदर्भ में एक बात पूछना चाहता हूं। आज के समाचार-पत्रों में यह रिपोर्ट है कि कनिष्ट डाक्टर फिर हड़ताल करने जा रहे हैं। मैं माननीय मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूं कि जबसे समझौता हुआ है तब से क्या-क्या हुआ है, यह समझौता कहां तक क्रियान्वित किया गया है और क्या कनिष्ट डाक्टरों के फिर से हड़ताल पर जाने की इस धमकी में कोई वास्तविक मामला है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : मैं सिर्फ यही कह सकता हूं कि हम भविष्य में हड़तालों की सम्भावना को पूरी तरह से रोक नहीं सकते।

श्री निरेन घोष : यह प्रश्न अन्धापन निवारण के बारे में है। इस सन्दर्भ में मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह सत्य है कि भागलपुर जेल में 40 विचारणाधीन कैदियों को जबरन तथा सताकर अन्धा किया गया है। क्या यह सत्य नहीं है कि अध्यक्ष महोदय ने इस बारे में रिपोर्ट मंगाई है और यदि हां, तो क्या सरकार ने इस प्रतिवेदन को अध्यक्ष को भेजा है ताकि सभा इस पर चर्चा कर सके ? यह क्रूर सरकार है और इस प्रकार की ही क्रूरता हो रही है और कुछ भी नहीं है।

श्री निहार रंजन लास्कर : इसका मुख्य प्रश्न से कोई संबंध नहीं है।

श्री निरेन घोष। क्यों नहीं ? वह ऐसा कैसे कह सकते हैं ? मैं इसका उत्तर चाहता हूं। उन्हें उत्तर देना चाहिए। उन्हें उत्तर देना ही है।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या मंत्री महोदय को कुछ कहना है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : मुझे कुछ नहीं कहना है।

श्री निरेन घोष : आप उन्हें मेरे प्रश्न का उत्तर देने का निदेश दें। आये दिन यह हो रहा है। वे इस पर चुप्पी साधे हुए हैं। उन्हें मेरे प्रश्न का उत्तर देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न पूछने का आपका अधिकार है और उत्तर देने का उनका अधिकार है। मैं हस्तक्षेप नहीं कर सकता। मैं उन्हें उत्तर देने के लिए निदेश नहीं दे सकता।

श्री निरेन घोष : क्या यह सत्य है कि अध्यक्ष महोदय ने प्रतिवेदन मांगा है, क्या उन्होंने प्रतिवेदन दे दिया है तथा क्या इस पर सभा में चर्चा होगी। इसका उन्हें उत्तर देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री शिवकुमार सिंह।

श्री निरेन घोष : उन्होंने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने इसकी ओर ध्यान ही नहीं दिया है। अब श्री शिवकुमार सिंह।

श्री कुमार सिंह ठाकुर : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि लायन्स रोटरी जैसी समाज सेवी संस्थाएं हर साल हिन्दुस्तान में अपने सभी क्लबों में आँखों का आपरेशन और परीक्षण करती हैं तो क्या केन्द्रीय शासन के सामने ऐसी कोई योजना विचाराधीन है, जिससे कि इन क्लबों को वह आर्थिक सहयोग दे सके ?

श्री निहार रंजन लास्कर : जी हां। इसकी व्यवस्था है। यदि कोई स्वयं सेवी संगठन अंधेपन के इस कार्यक्रम के अन्तर्गत इस बारे में वित्तीय सहायता की मांग करता है तो सरकार किसी भी स्वयं सेवी संगठन द्वारा किये गये प्रति मोतियाविन्द के आपरेशन के लिए 60 रुपये का अनुदान देती है। अतः यदि किसी स्वयं सेवी संगठन को इस सम्बन्ध में वित्तीय सहायता की आवश्यकता होती है तो सरकार सहायता देती है। माननीय सदस्य ने लायन्स क्लब का तथा इसी प्रकार के संगठनों का जिक्र किया है। यदि वे हमारे पास इस बारे में सहायता के लिए आते हैं तो हम उनकी सहायता करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं बांये, दांये और केन्द्र से एक-एक को बुलाऊंगा। यदि इसमें कुछ अन्तर हो तो कृपया ऐसा करने के लिए मुझे कहिए। वामपंथी कभी भी छोड़े नहीं जायेंगे। इसकी चिन्ता न कीजिए। श्री राजदा।

श्री रतनसिंह राजदा : महोदय, इस देश में जो अंधापन व्याप्त है उसके सम्बन्ध में सरकार क्या कदम उठा रही है तथा अंधापन कहां तक व्याप्त है, उसके बारे में हम मंत्री महोदय से जानकारी ले रहे हैं। अंधेपन के कई पहलू और जटिलताएं हैं। इस देश में अत्यधिक शक्ति के कारण भी अंधापन आता है। मैं नहीं जानता कि क्या सरकार के पास शक्ति के कारण होने वाले अंधेपन को दूर करने के लिए कोई साधन है।

श्री निरेन घोष : वे राजनीतिक दृष्टि से अंधे हैं।

श्री रतनसिंह राजदा : मैं यह नहीं कहूंगा कि वे राजनीतिक दृष्टि से अन्धे हैं किन्तु सत्ता का अंधेपन से कुछ सम्बन्ध है। साथ ही माननीय मंत्री महोदय को यह भी मालूम है कि अंधों के लिए अनेक संघ हैं। वे गत कई वर्षों से सरकार से सहायता की मांग करते आ रहे हैं। उनकी मुख्य शिकायत यह है कि सरकार उनकी माँग की अब तक अनसुनी करती रही है। क्या मंत्री महोदय हमें बतायेंगे कि उन सभी अंधों सम्बन्धी संघों को क्या सहायता दी जा रही है।

श्री बी० शंकरानन्द : जो सत्ता से तीन वर्षों में ही अंध हो गये थे वे चले गये। माननीय सदस्य को मुख्य प्रश्न का ध्यान ही नहीं है। मुख्य प्रश्न का सम्बन्ध बच्चों के अन्धेपन से है। वह अंधों सम्बन्धी संघों को सहायता के बारे में पूछ रहे हैं। इसका स्वास्थ्य मंत्रालय से कोई सम्बन्ध नहीं है। इसका सम्बन्ध समाज कल्याण मंत्रालय से है।

श्री शिवप्रसाद साहू : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं, उन्होंने जो बच्चों के सम्बन्ध में आंकड़े पेश किए हैं। इस सम्बन्ध में सरकारी काम जो भी हो रहे हैं, लेकिन हिमाचल प्रदेश, बिहार और उड़ीसा के पहाड़ी क्षेत्रों में कुछ भी काम नहीं हो रहा है, बल्कि अंधों की संख्या दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है इसलिए मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि पहाड़ों में बसने वाले आदिवासी और हरिजनों के लिए क्या कोई स्पेशल प्रोग्राम हमारी सरकार या हमारे मंत्री जी सोच रहे हैं या केवल शहरों की बात ही सोच रहे हैं ?

श्री निहार रंजन लास्कर : महोदय, मैंने पहले ही कहा है कि कई ऐसी बाधाएं आई हैं जिनके कारण यह कार्यक्रम पूरे जोर-शोर से नहीं चला है। हमें क्रियान्वयन के लिए राज्य सरकारों के पास जाना है और हम इसे कारगर बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं।

नए पारपत्र नियमों पर पुनर्विचार करना

* **142. श्री जनार्दन पुजारी** : **क्या विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशों में रहने वाले भारतीय राष्ट्रिकों ने यह अनुरोध किया है कि नये पारपत्र नियमों को 1 नवम्बर, 1980 से प्रभावी बनाने के बारे में पुनर्विचार किया जाये; और

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

विदेश मंत्री श्री पी० वी० नरसिंह राव : (क) और (ख)

कुवैत स्थित भारतीय राजदूतावास ने सरकार को सूचित किया था कि कुवैत में रहने वाले भारतीयों को यह अन्देशा है कि भारतीय पासपोर्टों पर उत्प्रवास पृष्ठांकन सम्बन्धी नयी प्रणाली से उन्हें भारत आने के समय कठिनाई होगी लेकिन राजदूतावास ने अब यह स्पष्ट कर दिया है कि जो भारतीय राष्ट्रिक वापसी टिकट पर भारत आएंगे या भारत होते हुए कहीं अन्यत्र जा रहे होंगे उन्हें अपने आवास के देश लौटते समय अपने पासपोर्टों पर उत्प्रवासन पृष्ठांकन नहीं कराना पड़ेगा। अन्य किसी भारतीय मिशन से नई प्रणाली के सम्बन्ध में भारतीय समुदाय की प्रतिकूल प्रतिक्रिया का समाचार नहीं मिला है और न ही राजदूतावास द्वारा इस सम्बन्ध में स्पष्टीकरण दे दिए जाने के बाद कुवैत में ही कोई शिकायत पत्र मिला है।

श्री जनार्दन पुजारी : क्या सरकार विदेशों में स्थित भारतीय दूतावासों को उत्प्रवास पृष्ठांकन से छूट देने के लिए अधिकृत करेगी ताकि कम से कम असुविधा हो ?

श्री पी० वी नरसिंह राव : पहली नवम्बर से जो नियम लागू हुए हैं उनसे प्रक्रिया आसान बनाई गई है और यात्रियों को होने वाली असुविधा को कम किया गया है। यह सब जांच हवाई अड्डे पर की जानी थी और इसी प्रायोजन से नये नियम लागू किये गए हैं। इसमें कुछ गलतफहमी थी। इसका निवारण किया गया है और इसमें आगे कोई कठिनाई नहीं है।

आचार्य भगवान देव : मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं—दिल्ली में इण्डियन एक्सप्रेस बिल्डिंग में सैकड़ों नहीं, हजारों की संख्या में विदेशी यात्री आये हुए हैं और वे काफी

समय यहां रहेंगे। जिस उद्देश्य के लिए वह इण्डियन एक्सप्रेस को दी गई है, उसके बजाय ऐसा कहा जाता है कि ये लोग योग के नाम पर आये हुए हैं और इस बिल्डिंग में इक्ट्ठे हुए हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह कोई अन्तर्राष्ट्रीय षड्यन्त्र तो नहीं है ?

श्री वी० पी० नरसिंह राव : मुझे ऐसी कोई सूचना नहीं है।

आचार्य भगवान देव : मैंने पूछा है कि क्या यह कोई अन्तर्राष्ट्रीय षड्यन्त्र तो नहीं है, क्योंकि वे हजारों की संख्या में आए हुए हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मुझे इस का कोई इल्म नहीं है।

श्री रामविलास पासवान : क्या मंत्री महोदय को यह जानकारी है कि ब्रिटेन में जो भारत के बच्चे जाते हैं, उनके लिये एक नया अधिनियम बनाने जा रहे हैं कि अब उनका एक्स-रे लिया जाएगा। एक्स-रे लेने के बाद उन को ब्रिटेन भेजा जाएगा। मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह उन के स्वास्थ्य के लिए हानिकारक नहीं है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह प्रश्न हमारे इम्मीग्रेशन से सम्बन्ध रखता है, उन के इम्मिग्रेशन से नहीं। इस सम्बन्ध में कुछ अन्य सवाल आने वाले हैं, तब उनका जवाब दूंगा।

श्री के० लक्कप्पा : उपाध्यक्ष महोदय, केवल कुवैत में रह रहे भारतीय नागरिकों ने ही इस कठिनाई के बारे में नहीं बताया है अपितु दूसरे देशों में रह रहे भारतीय नागरिकों ने, जिन्होंने एक पर्यटक के रूप में वहां की यात्रा की, यह बात महसूस की कि प्रवास से सम्बन्धित पारगमन में तमाम परेशानियां पैदा की गई थीं। उनसे कई दिन तक यहां ठहरने के लिए कहा गया जबकि वे ठहरने की स्थिति में नहीं थे। तमाम दिक्कतों का अनुभव हुआ है। कल भी इन्होंने कुछ संसद सदस्यों को एक ज्ञापन दिया था। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से इस बात का अनुरोध करूंगा कि वह इस मामले पर विचार करें, और तत्काल स्थिति को सामान्य बनाएं तथा कठिनाइयों को समाप्त करें।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मुझे स्थिति का स्पष्टीकरण करने दीजिए। इन नियमों के लागू किए जाने से पूर्व, विमान पत्तन के अधिकारियों के पास इतना अधिक कार्य था कि इस सारी जांच को पूरा करना संभव नहीं था। यात्रियों को उड़ान के समय से घंटों पहले आने के लिए, इकट्ठे होने एवं हवाई पत्तन पर एक पंक्ति में खड़े होने के लिए कहा जाता था। इसके परिणाम-स्वरूप बहुत असुविधाएं पैदा हो गईं और संबद्ध मंत्रालय अर्थात् नागर विमानन मंत्रालय ने भी विदेश मंत्रालय से इस सम्बन्ध में कुछ करने के लिए जोर डाला। इसलिए, इन सब परेशानियों को ध्यान में रखते हुए हमने नए नियम लागू किए गए हैं। एक नया तरीका लागू किया गया है। अब हम देखेंगे कि यह कैसा काम करता है। यदि यह तरीका भी और असुविधाजनक हो जाता है तो हमें इस बारे में विचार करना होगा। परन्तु मैं समझता हूं कि जहां तक हवाई पत्तन पर भीड़-भाड़ का सम्बन्ध है, यह काफी कम होती जा रही है। यह देखा गया है कि भीड़-भाड़ काफी कम हो गई है। इस तरीके के लागू किए जाने के परिणामस्वरूप यदि यात्रियों को कोई और

परेशानी होती है, तो क्या उन्हें स्वीकृति प्राप्त करने के लिए बार-बार पार-पत्र कार्यालय जाना होगा, इस तरह की कठिनाई को कम करने के लिए क्या किया जा सकेगा। हमें इस बारे में ध्यान देना होगा। इस समय सभी पार-पत्र कार्यालयों में काम की अधिकता है, क्योंकि अब काम का सारा बोझ हवाई पत्तन से पारपत्र कार्यालय को भेज दिया गया है। हवाई पत्तनों पर उस कठिनाई को कम करने की दृष्टि से हम अतिरिक्त सावधानियां अपना रहे हैं। हमें यह देखना होगा कि क्या इस कठिनाई को कम करने का कोई दूसरा तरीका है। कुछ महीनों तक यह देखने के पश्चात कि यह नया तरीका कितना कारगर होता है, उस बारे में विचार करेंगे। जैसा कि आप जानते हैं, यह नया तरीका गत नवम्बर से ही लागू किया गया है।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : श्रीमानजी, मंत्री महोदय ने बताया है कि समुद्रपारीय देशों में रह रहे हैं भारतीयों की कठिनाईयों को कम करने की दृष्टि से ये नियम लाए गए हैं। अब समुद्र पारीय देशों में रह रहे भारतीयों की एक सबसे बड़ी परेशानी जिसे मैं समझता हूं मंत्री महोदय को दूर करने का प्रयास करना चाहिए। यह है कि पारपत्र केवल तीन साल के लिए वैध होता है और जब तक आवेदन के समय पारपत्र छः महीने से और ज्यादा समय तक वैध नहीं होता, तब तक किसी देश द्वारा कोई 'वीसा' नहीं दिया जाता है। क्या मैं जान सकता हूं कि क्या मंत्री महोदय, पार-पत्र 10 वर्षों तक और वैध बनाने के लिए इन नियमों में संशोधन करने के बारे में विचार करेंगे, ताकि पारपत्र को बार-बार नवीकरण करने के काम से बचा सकें ? यह वास्तव में समुद्रपारीय देशों में रह रहे भारतीय चाहते हैं। क्या माननीय मंत्री महोदय उस बारे में विचार करेंगे ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह प्रश्न अपरिहार्यरूप से समुद्रपारीय देशों में रह रहे भारतीयों से सम्बन्धित नहीं है। यह एक सीमित मामला है। परन्तु, स्वभावतः हम इस पर विचार करेंगे बशर्ते कि इसे 10 वर्षीय पारपत्र बना देने में कोई विशेष लाभ होता है। लेकिन मैं कोई आश्वासन नहीं दे सकता, क्योंकि उसकी अपनी परेशानियां हो सकती हैं। फिर भी, हम निश्चय ही इसकी जांच कराएंगे।

कैंसर अनुसंधान और उपचार कार्यक्रम

* **143. श्री ए० नीलालोहियादसन नाडार :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान क्रियान्वयन के लिए केन्द्रीय सहायता से आरंभ किए जाने वाले कैंसर अनुसंधान तथा उपचार कार्यक्रम को अंतिम रूप दे दिया है;

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

(ग) क्या सरकार ने मेडिकल कालेज, त्रिवेन्द्रम को कैंसर यूनिट का क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र के रूप में विकास करने के बारे में केरल सरकार के प्रस्ताव को इसमें शामिल किया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसे कब तक अंतिम रूप दे दिया जाएगा और शामिल किया जायेगा ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां। कार्यक्रम को कार्य रूप देने के बारे में निर्णय ले लिए गये हैं।

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

(ग) जी हां।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

योजनागत धन के उपलब्ध होने पर तथा राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा निर्धारित शर्तें पूरी करने पर निम्नलिखित बातों के लिए वित्तीय सहायता दी जाती है :—

1. वर्तमान कैंसर स्थानों को विकसित करके उन्हें क्षेत्रीय कैंसर अनुसंधान और उपचार केन्द्र बनाने के लिए। फिलहाल यह निर्णय लिया गया है कि सम्बन्धित राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा निर्धारित शर्तों को पूरा करने के बाद निम्नलिखित संस्थानों को वित्तीय सहायता दे दी जाये :

1. चितरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र कलकत्ता।
2. कैंसर संस्थान, मद्रास।
3. इंस्टीच्यूट रोटरी कैंसर अस्पताल, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली।
४. कैंसर अस्पताल और अनुसंधान संस्थान, ग्वालियर।
5. एस० सी० बी० मेडिकल कालेज अस्पताल, कटक।
6. गुजरात कैंसर और अनुसंधान संस्थान, अहमदाबाद।
7. डा० बी० बी० कैंसर संस्थान, गौहाटी।
8. मेडिकल कालेज अस्पताल त्रिवेन्द्रम का कैंसर प्रभाग।
9. किदवई स्मारक अर्बुद्ध संस्थान, बंगलौर।

2. रोटेटिंग हैड और दृष्टि रेखा तल ऊंचाई की सुविधाओं सहित कोबाल्ट थिरेपी एकक की स्थापना के लिए राज्यों/ संस्थानों को प्रत्येक मामले में 10.00 लाख रुपये की सहायता दी जायेगी बशर्ते कि वे निर्धारित शर्तों को पूरा कर लें।

3. निर्धारित शर्तों को पूरा करने के बाद उन राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों/संस्थानों को 50,000 रुपये तक सहायता दी जाएगी जो कैंसर का शीघ्र पता लगाने वाले केन्द्रों की स्थापना के लिए उपकरण प्राप्त करने के इच्छुक होंगे। इस योजना के अनुसार प्रत्येक बड़े राज्य में इस प्रकार के तीन केन्द्र मध्यम आकार के राज्य में दो तथा छोटे आकार के राज्यों में एक केन्द्र स्थापित किए जाने की व्यवस्था है।

4. छठी पंचवर्षीय योजना की अवधि में देश के विभिन्न क्षेत्रों में भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के नियंत्रणाधीन तीन-चार रजिस्ट्रियों की स्थापना की जायेगी।

5. कैंसर का उपचार करने के लिए पारम्परिक चिकित्सा पद्धतियों जैसे आयुर्वेद और होम्योपैथी के अनुसंधान कार्य के लिए केन्द्रीय सहायता दी जाएगी।

श्री नीलालोहिया दसन : सभापटल पर रखे गए माननीय मंत्री महोदय के विवरण में यह कहा गया है कि भारत सरकार ने यह निर्णय किया है कि विवरण में उल्लिखित नौ संस्थानों को, उन्हें सम्बन्धित राज्यों। संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा निर्धारित शर्तों को पूरा करने के बाद क्षेत्रीय केंसर अनुसंधान प्रशिक्षण केन्द्रों के रूप में विकसित करने के लिए वित्तीय सहायता दी जाए। मैं जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि वे शर्तें क्या हैं और विवरण में उल्लिखित इन संस्थानों से सम्बन्धित राज्यों में कितने राज्यों ने अब तक उन शर्तों को पूरा कर दिया है। क्या मैं जान सकता हूं कि क्या केरल सरकार ने, जो मेडिकल कालेज हास्पिटल, त्रिवेन्द्रम के कैंसर विभाग से सम्बन्धित है, उन निर्धारित शर्तों को पूरा कर दिया है।

श्री निहार रंजन लास्कर : जहां तक प्रश्न के भाग (ग) का सम्बन्ध है, मैंने पहले ही स्थिति बता दी है। मैंने पहले ही 'हां' कह दिया है, हमने इसे शामिल कर लिया है। परन्तु यह सहायता दिए जाने के लिए कुछ मानदण्ड हैं जिन्हें पूरा किया जाना है। हमने, पंचवर्षीय योजना में, कुछ संस्थानों को, उन्हें क्षेत्रीय केन्द्र बनाने के लिए अपना लिया है। क्षेत्रीय केन्द्रों के रूप में बनाने के लिए छः और संस्थानों को अपनाने का हमारा विचार है, बशर्ते कि वे शर्तों को पूरा करते हों। इस सम्बन्ध में कुछ कसौटी है।

श्री ए० नीलालोहिया दसन : वे शर्तें क्या हैं ?

श्री निहार रंजन लास्कर : ये शर्तें यहां विस्तार से दी गई हैं। यदि माननीय सदस्य महोदय चाहते हैं तो मैं उन्हें पढ़ सकता हूं।

श्री ए० नीलालोहिया दसन : केरल सरकार ने, मेडिकल कालेज हास्पिटल, त्रिवेन्द्रम के परिसर में सीमित स्वायत्तता वाले एक क्षेत्रीय कैंसर अनुसंधान संस्थान की स्थापना के लिए आदेश जारी किए हैं, जो भारत सरकार के पास स्वीकृति के लिए विचाराधीन हैं। केरल राज्य के निर्वाचन क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व करने वाले संसद सदस्यों को केरल सरकार द्वारा यह जानकारी दी गई है कि इस परियोजना के लिए केन्द्र सरकार की स्वीकृति विचाराधीन है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या केन्द्र सरकार द्वारा इस आशय के लिए स्वीकृति पहले ही दी जा चुकी है। यदि अभी तक नहीं दी गई है तो सरकार यह अनुसंधान संस्थान स्थापित करने के लिए कब स्वीकृति देना चाहती है।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने पहले ही उसका उत्तर दे दिया है।

श्री निहार रंजन लास्कर : मैंने कहा था, 'हां'।

श्री सन्तोष मोहन देव : मैं माननीय मंत्री जी से सदन को यह जानकारी देने का अनुरोध करूंगा कि क्या यह सच है कि देश में हुए कैंसर रोग के कुल मामलों में से, आसाम में सबसे अधिक कैंसर का रोग हुआ है। मैं जानना चाहूंगा कि क्या मंत्री महोदय आसाम में, विशेष रूप से कछार में, क्योंकि यह उस क्षेत्र में सर्वाधिक कैंसर प्रभावित जिला है, एक क्षेत्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र कायम करने के बारे में विचार करेंगे। मैं कहना चाहूंगा कि संयोग से माननीय मंत्री महोदय उसी निर्वाचन क्षेत्र से निर्वाचित हुए हैं।

श्री निहार रंजन लास्कर : यह केवल एक सुझाव है। उनके प्रश्न के दूसरे भाग के सम्बन्ध में मेरा उत्तर है : 'हां'। हमारे देश का वह भाग कैंसर से काफी प्रभावित है।

डा० कर्ण सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, जैसा कि आप जानते हैं, कैंसर विश्व के खतरनाक और असाध्य रोगों में है और इस बीमारी पर काबू पाने के लिए दुनिया में बहुत अधिक अनुसंधान हो रहा है। एलोपैथी के अलावा भी भारत में चिकित्सा की कई पद्धतियां कैंसर रोग का उपचार करने का दावा करती हैं, उदाहरण के लिए, आयुर्वेदिक, यूनानी, होम्योपैथी तथा प्राकृतिक चिकित्सा आदि। अब, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में स्थित रोटैरी कैंसर हास्पिटल में एक निर्णय लिया गया है कि इस बीमारी का इलाज करने के लिए इन पांचों चिकित्सा पद्धतियों से संयुक्त रूप से कैंसर से निपटा जाएगा ताकि दुनिया भर में हो रहे अनुसंधान की नकल करने के बजाय, हम अपने स्वदेशी पृष्ठभूमि के परिणामस्वरूप कैंसर का इलाज करने का कोई नया तरीका खोज सकेंगे। क्या माननीय मंत्री महोदय हमें यह बताएंगे कि गत दो वर्षों में कैंसर से निपटने के लिए किए गए संयुक्त प्रयासों में कहां तक प्रगति हुई है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : हम सभी प्रकार की पद्धति को विकसित करने का प्रयास कर रहे हैं। यदि कोई व्यक्ति आगे आकर किसी भारतीय चिकित्सा की पद्धति का सुझाव देता है तो हम उसकी सहायता करने का प्रयास करेंगे। आयुर्वेद और होम्योपैथी चिकित्सा पद्धतियों में अनुसंधान करने के लिए केन्द्रीय सहायता दिए जाने का प्रावधान है।

डा० कर्णसिंह : आमतौर पर दूसरी पद्धतियों में अनुसंधान के लिए धनराशि उपलब्ध है। मेरा प्रश्न यह नहीं है। मेरा प्रश्न है कि विशेष रूप से कैंसर के लिए संस्थान के रोटरी क्लब ने 80 लाख रुपये इकट्ठे किए हैं और उसे रख दिया गया है। उस अस्पताल में एक निर्णय लिया गया था कि चिकित्सा की विभिन्न पद्धतियों में एक स्थान पर एक साथ परीक्षण करने की कोशिश की जाएगी ताकि उनका अध्ययन किया जा सके, उनके प्रभाव, उनके अन्तर-कार्य, उनके परस्पर सम्बन्ध का अध्ययन किया जा सके। क्या उस मामले में आगे प्रगति हुई है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : प्रश्न के इस भाग के लिए मेरे पास जानकारी नहीं है। मुझे यह जानकारी प्राप्त करनी है।

श्री पी० नामगयाल : विशेषज्ञों और डाक्टरों के अनुसार यदि प्रारम्भ में ही कैंसर का पता लगा लिया जाये तो इसका उपचार किया जा सकता है। इस परिप्रेक्ष्य में, मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या कैंसर का प्रारम्भ में ही पता लगाने के लिए एक कैंसर जांच केन्द्र स्थापित करने के लिए सरकार के पास किसी तरह का प्रस्ताव है। मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या देश के सभी जिला मुख्यालयों में इस तरह के केन्द्र स्थापित करने के लिए सरकार के पास किसी तरह का प्रस्ताव है, मेरा दूसरा प्रश्न है कि धर्मशाला में दलाई लामा के मुख्यालय में एक तिब्बती चिकित्सा संस्थान है। बहुत से लोगों को ठीक किया गया है विशेषकर स्तन कैंसर से पीड़ित लोगों को इस तिब्बती औषधि से अन्य कई प्रकार के कैंसर के रोगी भी ठीक किए गए हैं। क्या सरकार इस औषधि के सम्बन्ध में और अनुसंधान करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

श्री निहार रंजन लास्कर : मैंने पहले ही कहा है कि धन उपलब्ध होने पर तथा अन्य शर्तों को पूरा होने पर हम यह कार्यक्रम आगे चलाते जाएंगे।

माननीय सदस्य ने पूछा है कि क्या इस बीमारी का शीघ्र पता लगाने के लिए हमारे पास कोई कार्यक्रम है। हमारे पास एक निश्चित कार्यक्रम है। इस प्रकार के केन्द्र प्रत्येक जिले में स्थापित करना सम्भव नहीं होगा परन्तु आरम्भ में हम कुछ क्षेत्रों में इन केन्द्रों की स्थापना करने का प्रयत्न कर रहे हैं। परन्तु इसके लिए एक योजना भी है।

जहां तक सदस्य महोदय के प्रश्न के तीसरे भाग का सम्बन्ध है, मैं उस पर विचार करूंगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मेरे प्रश्न का एक भाग पहले ही पूछा जा चुका है। हर कोई जानता है कि कैंसर के विरुद्ध आधी लड़ाई तो इसके आरम्भिक अवस्था में पता चलने पर निर्भर है। आप मंहगे आधुनिक उपकरणों, अस्पतालों के विस्तार आदि पर लाखों रुपये खर्च कर सकते हैं परन्तु हमारे जैसे देश में जहां अज्ञान की भरमार है, यदि बीमारी की आर्थिक अवस्था में पता लगाने की प्रक्रिया को प्राथमिकता नहीं दी जाती, तो यह सारे व्यय का कोई लाभ नहीं होगा। सभा के पटल पर रखे गए विवरण से पता चलता है कि कैंसर का शीघ्र पता लगाने के लिए केन्द्रों की स्थापना का प्रश्न विभिन्न राज्यों और संघशासित क्षेत्रों की इच्छा पर छोड़ दिया गया है। इसमें लिखा है :

"उन राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों/संस्थानों को 50,000 रुपये तक की सहायता दी जाती है जो कैंसर का पता लगाने के लिए केन्द्रों की स्थापना करना चाहते हैं ?"

निस्सन्देह मैं जानता हूं कि आप इन लोगों को कुछ भी करने के लिए बाध्य नहीं कर सकते। क्या आपने इस प्रकार का कोई प्रोत्साहन उन संस्थानों या राज्यों को देने के बारे में विचार किया है जो इस बीमारी का शीघ्र पता लगाने की आवश्यकता के सम्बन्ध में गांव स्तर पर व्यापक प्रचार प्रसार करेंगे। यह मामला लगभग व्यक्ति विशेष की इच्छा पर छोड़ दिया गया है।

श्री नीहार रंजन लास्कर : पहले ही कह चुका हूं कि वे राज्य या संस्थान जो इस योजना का लाभ उठाना चाहते हैं, उनको हम इस प्रकार के केन्द्रों की स्थापना के लिए 50,000 रुपये तक की वित्तीय सहायता देने के लिए तैयार हैं। पर हमें यह बताते हुए दुःख है कि विभिन्न राज्यों को लिखने के बावजूद वे इस योजना का लाभ उठाने हेतु आगे नहीं आ रहे हैं।

श्रीमती ऊषा वर्मा : अध्यक्ष महोदय, कैंसर की बीमारी हर जगह पर फैली हुई है और उसके इलाज के लिए छोटा आदमी बाहर नहीं जा सकता है। इसके लिए मैं यह जानना चाहती हूं कि क्या सरकार उत्तर प्रदेश में कैंसर की बीमारी के लिए कोई व्यवस्था करना चाहेगी ? इस के बारे में सरकार का क्या विचार है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : उत्तर प्रदेश एक बहुत बड़ा राज्य है और हमने ऐसे राज्यों के लिए भी व्यवस्था की है और निश्चय ही वे इन योजनाओं का लाभ उठा सकते हैं।

आचार्य भगवान देव : उपाध्यक्ष महोदय, यह देखा गया है कि एलोपैथी पर अधिक रुपया सरकार की तरफ से खर्च किया जा रहा है। मैं यह जानना चाहता हूं कि जामनगर में आयुर्वेद की जो यूनिवर्सिटी स्थापित है उसमें कैंसर की चिकित्सा के सम्बन्ध में एलोपैथी की दृष्टि से कितनी राशि व्यय की जा रही है और कितना बजट में प्रावधान किया गया है ?

दूसरे क्या मंत्री जी इस सम्बन्ध में भी जानकारी देंगे कि योग की दृष्टि से कितनी राशि गोल मार्केट, नई दिल्ली में चल रहे योग केन्द्र पर खर्च की जा रही है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : मैंने जैसा पहले कहा है कि कैंसर अनुसंधान कार्यक्रम में आयुर्वेदिक अनुसंधान के लिए भी केन्द्रीय सहायता उपलब्ध है। परन्तु तथ्य तो यह है कि ऐलोपैथी में अधिक काम हो रहा है और वे इस क्षेत्र में अधिक सहायता ले रहे हैं। सरकार, निस्सन्देह, भारतीय चिकित्सा पद्धतियों को यदि वे इन योजनाओं का लाभ उठाना चाहें तो कुछ धनराशि देने को तैयार हैं, यदि उनके पास कोई कार्यक्रम है तो हम धन देने को तैयार हैं।

श्री मनोरंजन भक्त : उपाध्यक्ष महोदय, आप जानते ही हैं कि देश में तीन प्रकार का प्रशासन है— राज्य सरकार, संघ शासित क्षेत्र विधान सभाओं सहित, और बिना विधान सभाओं वाले संघ शासित क्षेत्र जिनका प्रशासन सीधा केन्द्रीय सरकार के हाथों में है। क्या मैं मंत्री महोदय से स्पष्ट रूप से जान सकता हूं कि उन संघ शासित क्षेत्रों में कैंसर संस्थानों की स्थापना के बारे में उनकी क्या राय है जिनका प्रशासन उन्हीं के हाथों में है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : इस सहायता के पात्र राज्य और केन्द्र शसित क्षेत्र दोनों हैं। यदि संघ शासित क्षेत्र अपने प्रस्ताव रखते हैं तो वे भी इसे प्राप्त कर सकते हैं।

श्री जगन्नाथ राव : महोदय उन अनुसंधान संस्थानों के अलावा जो सरकार से अनुदान प्राप्त कर रहे हैं, क्या किसी ऐसे व्यक्तियों को, आयुर्वेदिक डाक्टरों को सरकार से अनुदान मिलेगा जो कैंसर के क्षेत्र में अनुसंधान कर रहा है और जिनका कुछ असाध्य मामलों को ठीक करने का दावा है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : अभी तक इस तरह का कोई मामला नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : अनुपूरक प्रश्न पूछने के इच्छुक सभी माननीय सदस्य प्रश्नों का अध्ययन करें और कम से कम पहले दस प्रश्न के अनुपूरक प्रश्न पूछने के लिए तैयार रहें। इस तरह सभी को अवसर मिल सकेगा। केवल एक प्रश्न के लिए तैयारी मत कीजिए। यह मेरा सुझाव है, निर्णय नहीं।

श्री जगपाल सिंह : मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि जिन नौ कैंसर अनुसंधान केन्द्रों को केन्द्र सरकार सहायता देती है, क्या उनमें ऐसी कोई योजना बनाई गई है कि भारत में जो पुरुषों के मुकाबले में स्त्रियों की संख्या घट रही है, उसका मुख्य कारण स्त्रियों में कैंसर का

ज्यादा होना है, क्या इसके सर्वेक्षण कोई योजना भारत सरकार ने बनाई है ? यदि बनाई है तो वह क्या है ?

श्री निहार रंजन लास्कर : महोदय, यह भी तथ्य है कि महिलाओं को अधिक कैंसर होता है। हम इस बात को निश्चित कर रहे हैं कि हम किस प्रकार महिलाओं की ओर अधिक ध्यान दे सकते हैं।

नई मुजफ्फरपुर-दरभंगा लाइन

* 145. **श्री भोगेन्द्र झा :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बन्दवाद के रास्ते नई मुजफ्फरपुर दरभंगा लाइन के लिए सर्वेक्षण किया गया था, और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले और उस पर क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां, कटरा, भाड़वाड़ा और सिंहवाड़ा के रास्ते।

(ख) सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, प्रस्तावित 65.54 कि० मी० लम्बी बड़ी लाइन पर 12.45 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान था और यह लाइन आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद थी। अतः प्रस्ताव पर कार्यवाही नहीं की गई।

श्री भोगेन्द्र झा : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले एतराज करता हूं कि मेरे प्रश्न को तीन हिस्सों में बांट दिया गया है और मुझसे पूछा नहीं गया। अगर तीन हिस्सों में कर दिया गया तो कम से कम प्राथमिकता के बारे में पूछा जाता। इसलिए मैं आशा करता हूं कि मेरा पूरा प्रश्न गया था और पूरे प्रश्न का मंत्री महोदय जवाब देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न उस इलाके के बारे में है जहां 62 के चीनी आक्रमण के बाद बहुत बड़ा सैनिक विमान अड्डा कायम किया गया और वहां के लोग कहते हैं कि बम गिराने के लिए और उसका शिकार होने के लिए तो हमें छोड़ दिया गया है लेकिन इस इलाके को देश के प्रमुख हिस्सों से जोड़ने के लिए एक रेलवे लाइन अभी तक नहीं डाली गई।

दरभंगा समस्तीपुर लाइन स्वीकृत हो गई थी 1972 में और तब से वह पड़ी हुई है। मैं जानना चाहता हूं कि उसकी शुरूआत कब होने जा रही है और उसको कब तक पूरा कर लिया जाएगा। सकरी हसनपुर लाइन 1973 में स्वीकृत हुई थी और उसका काम अभी तक हाथ में नहीं लिया गया है। गत सत्र में एक प्रश्न के उत्तर में कहा गया था कि इस साल उसके लिए 12-13 लाख रुपया रखा गया है। मैं जानना चाहता हूं कि इस लाइन को कब तक पूरा कर लिया जाएगा। इस साल के बजट में दरभंगा जयनगर बड़ी लाइन के सर्वेक्षण की व्यवस्था की गई है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सर्वेक्षण का काम प्रारम्भ हो गया है और क्या उसको इस साल पूरा कर लिया जाएगा ?

श्री मल्लिकार्जुन : माननीय सदस्य ने प्रश्न को अलग ढंग से लिया है। प्रश्न मुजफ्फरपुर दरभंगा सीधी लाइन वारास्ता बेनीवाद के सर्वेक्षण के बारे में है। सर्वेक्षण प्रतिवेदन नवम्बर, 1979 में प्रस्तुत किया गया था। बेनीवाद से होकर सीधी लाइन 8 किलोमीटर लम्बी है। यह कटरा भखवाड़े और सिंहवाड़ी से होकर जाने वाली मौजूदा लाइन से, जिसका अभी सर्वेक्षण किया गया है, कम लम्बी है। इसकी लम्बाई लगभग 65.54 किलोमीटर है। चूंकि यह लाइन लाभप्रद नहीं है इसलिए प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया है। चूंकि यह पिछड़ा क्षेत्र है इसलिए राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने भी इस पिछड़े क्षेत्र के विकास के लिए सिफारिश की है। इस पर योजना आयोग में विचार किया जा रहा है। विचार हो जाने के बाद.....।

श्री भोगेन्द्र झा : मेरे प्रश्न को बिना मुझसे परामर्श किए तीन भागों में विभाजित कर दिया गया है। मंत्री महोदय का उत्तर मेरे समक्ष है।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने इसका उत्तर पहले दे दिया है।

श्री भोगेन्द्र झा : उन्होंने अनुपूरक प्रश्न का उत्तर नहीं दिया।

श्री मल्लिकार्जुन : उनका प्रश्न है : क्या बेनीवाद के रास्ते नई मुजफ्फरपुर—दरभंगा सीधी लाइन के लिए सर्वेक्षण किया गया है ? यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

उपाध्यक्ष महोदय : आपका एक अनुपूरक प्रश्न समाप्त किया। अब आप दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

श्री भोगेन्द्र झा : उन्होंने मेरे अनुपूरक प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपका अनुपूरक प्रश्न क्या है ?

रेल मन्त्री (श्री केदार पांडे) : माननीय सदस्य ने एक कम्प्रिहैंसिव सवाल पूछा है और वह उत्तर बिहार की कुछ लाइनों को बी जी लाइनें बनाने के बारे में है। वह अण्डर कंसिडेशन है। जहां तक इस सवाल का ताल्लुक है यह सीधा सवाल है कि मुजफ्फरपुर से दरभंगा जो लाइन है उसको डायरेक्ट लिंक कीजिए। उसके लिए सर्वे हुआ था और सर्वे में पाया गया कि यह अनरिम्युनरेटिव है। लेकिन चूंकि यह बैकवर्ड एरिया है इसलिए इसको प्लानिंग कमीशन के पास भेजा गया है। मैं एक बात कहूंगा। इसमें बारह करोड़ के करीब खर्च होगा। उसमें मैं स्टैंडर्ड यह है कि दस परसेंट का रिटर्न होना चाहिए आन दी कैपिटल इनवैस्टमेंट। यह इसमें नहीं आती। इसमें नैगेटिव हो रहा है, कम से कम सवा दो करोड़ का रिटर्न दस परसैंट के हिसाब से होना चाहिए, जो नहीं होता है। जहां तक इस पार्टिकुलर सवाल का ताल्लुक है कि यह स्पिलट हुआ है तो मैं कहना चाहूंगा कि आई एम नाट एट फाल्ट। जहां से सप्लिट हुआ है वह जाने।

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

श्री भोगेन्द्र झा : मेरे पहले अनुपूरक प्रश्न का क्या हुआ ? वे प्रथम उत्तर को दोहरा रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सरकार द्वारा दिए गए उत्तर से सन्तुष्ट हूं। क्योंकि आपके प्रश्न

का उत्तर दिया जा चुका है। आप उनसे क्या जानना चाहते हैं ? उन्होंने कहा है कि योजना आयोग को इसकी सिफारिश कर दी गई है.....।

श्री भोगेन्द्र झा : नहीं, महोदय। उन्होंने इसका अनुमोदन कर दिया है और इस वर्ष के बजट में से स्वीकृति दी है। उत्तर मेरे सामने रखा है। वे अपना गृह कार्य नहीं करते। वे उत्तर को ही दोहरा रहे हैं। उत्तर अब मेरे सामने है।

उपाध्यक्ष महोदय : कठिनाई तो यह है कि आपने अधिक तैयारी की है।

श्री भोगेन्द्र झा : महोदय, उत्तर मेरे सामने है। उन्होंने उत्तर दे दिया है (व्यवधान) महोदय, इस वर्ष के बजट में से इन्होंने नहीं लिया है। हम प्रश्न को देखें। पिछले सत्र के प्रश्न की मूल प्रति पर। (व्यवधान)। उन्होंने इसका अध्ययन नहीं किया है। वे कोई तैयारी करके नहीं आते। (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन : महोदय, मुझे इस पर घोर आपत्ति है। 'अध्ययन न करने' से आपका क्या अभिप्राय है ? (व्यवधान)। हम उत्तरदायी हैं (व्यवधान)

श्री भोगेन्द्र झा : मैं आपको मूल उत्तर देने को तैयार हूं। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री मल्लिकार्जुन जी, आप उन्हें देख रहे हैं। आप उनकी ओर क्यों देखते हैं। (व्यवधान)

श्री भोगेन्द्र झा : उत्तर मेरे पास है। यह पिछले सत्र में दिए गये उत्तर की मूल प्रति है। वे सब कुछ जानते हैं। आज वे इससे इन्कार कर रहे हैं। यह हास्यास्पद है। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहते हैं या नहीं ? पहला अनुपूरक प्रश्न समाप्त हुआ। अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछिए। (व्यवधान)

श्री भोगेन्द्र झा : इन्होंने उत्तर नहीं दिया है। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछिए। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : पहले अनुपूरक प्रश्न का उत्तर दे दिया गया है। मुख्य प्रश्न का भी उत्तर दे दिया गया है। आप अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछेंगे या नहीं ? (व्यवधान)

श्री भोगेन्द्र झा : क्या यह सच है कि दरभंगा—मुजफ्फरपुर—समस्तीपुर लाइन को ब्राडगेज में बदलने की स्वीकृति और अनुमोदन कई साल पहले अर्थात लगभग सात या आठ साल पहले कर दिया गया था। क्या इस पर काम आरम्भ होने जा रहा है और यदि हां तो कब से यह काम कब समाप्त हो जाएगा ? यदि जयनगर—दरभंगा लाइन को ब्राडगेज में बदलने हेतु सर्वेक्षण पूरा हो गया है तो इस पर काम कब शुरू होगा और कब यह पूरा होगा ? (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : जहां तक दरभंगा समस्तीपुर लाइन की बात है, वह बी० जी० होने जा रही है, दरभंगा—जयनगर बी० जी० होने का सर्वे चल रहा है। सर्वे कम्पलीट हो गया है,

यह गलत बात है। लेकिन जहां तक इस प्रश्न का ताल्लुक है, दरभंगा—मुजफ्फरपुर है, दरभंगा-समस्तीपुर नहीं है।

प्रो० सत्यदेव सिंह : मैं रेलमंत्री जी से जानना चाहता हूं कि छपरा-रक्सौल बाया बनियापुर डुमरिया-घाट कोई नई रेल लाइन बनाने के लिए सर्वे चल रहा है ?

श्री केदार पांडे : अभी तक नहीं है। अगर माननीय सदस्य पत्र भेजें तो विचार किया जायेगा।

श्री धनिक लाल मंडल : अभी मंत्री जी ने बताया कि दरभंगा—समस्तीपुर लाइन का सर्वेक्षण हो रहा है, लेकिन इस सदन में बार-बार यह आश्वासन दिया गया है कि दरभंगा-समस्तीपुर लाइन के सर्वेक्षण का सवाल नहीं है, केवल 22 किलोमीटर है, मंत्रीजी तो वहां रहते ही हैं, लेकिन फिर भी उस पर ध्यान नहीं दे रहे हैं। 22 किलोमीटर है दरभंगा से समस्तीपुर। समस्तीपुर से बाराबंकी लाइन आपकी चली जा रही है। दरभंगा डिवीजन का हैडक्वार्टर है, 7 लाख की आबादी है, नार्थ बिहार का सबसे बड़ा शहर है। अगर 22 किलोमीटर दरभंगा-समस्तीपुर बड़ी लाइन हो जायेगी तो यह बड़ा रीजन है, जिससे बहुतों को लाभ होगा। आप जानते हैं ललित बाबू जब मंत्री थे, तो उस समय सर्वे हो चुका था, स्टेशन भी बन गया था, लेकिन वह सब कहां चला गया ?

श्री केदार पांडे : यह तो मैंने कहा कि दरभंगा से समस्तीपुर लाइन बी० जी० होने जा रही है, उसका प्रीलिमिनरी स्टार्टेड है, यह सब ठीक है। लेकिन जहां बाराबंकी से समस्तीपुर की बात है वह तो है ही, उसको हम भी जानते हैं, आप भी जानते हैं।

ईरानी जहाजों से लापता भारतीय

*147. **श्री राजेश कुमार सिंह** : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ईरान-इराक युद्ध के दौरान ईरानी जहाजों से लापता बहुत से भारतीयों का अभी तक पता नहीं चला है;

(ख) क्या भारत सरकार को इन भारतीयों के बारे में ईरान-सरकार से जानकारी प्राप्त हुई है; और

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

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) : सरकार को इस प्रकार की कोई सूचना नहीं है। ईरानी जहाजों के कर्मीदलों के किसी भी भारतीय के लापता होने की खबर नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री राजेश कुमार सिंह : क्या मंत्री महोदय को इस बात की जानकारी है कि समाचार-पत्रों में इस तरह के समाचार छपे हैं कि वहां पर कुछ भारतीय ईरानी जहाजों से लापता हैं ?

मैं यह भी जानना चाहता हूं कि ईराक और इरान में कितने भारतीय हैं और उनकी सुरक्षा और उनके हितों की सुरक्षा के लिए क्या व्यवस्था की गई है। क्या इस बारे में उन सरकारों से कोई सम्पर्क स्थापित किया गया है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह प्रश्न इरानी जहाजों के बारे में है। मैंने कहा है कि इस बात का पता नहीं है कि इरानी जहाजों से कोई भारतीय काम करने वाले लापता हुए हों, या उन पर कोई मुसीबत पड़ी हो। मैंने अपने वक्तव्य में बताया है कि शैतुल-अरब में तीन हिन्दुस्तानी जहाज रुक गये हैं और कुछ लोग वहां से निकाले गये हैं, कुछ लोग वापस आ गये हैं। मैंने अपने वक्तव्य में सारे तथ्य दे दिये हैं। इरानी जहाजों के बारे में ऐसी कोई खबर नहीं है।

श्री राजेश कुमार सिंह : ईराकी जहाज हों या इरानी जहाज, क्या वहां पर कोई भारतीय लापता हुए हैं ? यह राष्ट्र-हित, राष्ट्रीयता और राष्ट्र के नागरिकों की बात है।

श्री पी० वी० नरसिंहराव : इसका जवाब पूरी तरह से दिया जा चुका है। यह प्रश्न है इरानी जहाजों के बारे में, जिसके उत्तर में मैंने कहा है कि ऐसी कोई खबर हमारे पास नहीं है, और ऐसा नहीं हुआ है। जिन जहाजों के बारे में मैं अपने वक्तव्य में कह चुका हूं, यदि माननीय सदस्य कहें, तो उसको दोहरा सकता हूं। तीन हिन्दुस्तानी जहाज हैं : हिमालय शिपिंग कम्पनी का **नीलकंठ**, ठाकुर शिपिंग कम्पनी का **वरुणयान** और रेशमवाला शिपिंग कम्पनी का श्रीविष्णु बसरा में हैं। एक और हिन्दुस्तानी जहाज **विजय-अवतार** खुर्रमशहर में है।

श्री छांगुरराम : क्या वहां पर कोई भारतीय लापता हुए हैं ? वे इरानी जहाजों से लापता न हुए हों, वे कहीं और लापता हुए हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं माननीय सदस्य के पूछे हुए सवाल का जवाब दे रहा हूं-जो वह पूछना चाहते हैं, उसी का मैं जवाब दे सकता हूं। किसी और सवाल का जवाब मैं नहीं दे सकता हूं। मेरे पास जो सूचना है, वह मैं आपके सामने पेश कर रहा हूं। चार हिन्दुस्तानी जहाजों में से, जिनके नाम मैंने अभी बताये हैं, कुछ लोग निकाले गये हैं। एक जहाज के बारे में मैं कह सकता हूं। वहां पर 34 काम करने वाले हिन्दुस्तानी थे, जिनमें में 33 किसी तरह से बसरा पहुंचे और हिन्दुस्तान वापस आये। वहां एक काम करने वाला कैडेट अंबू है, जिसका पता अभी तक नहीं चल पा रहा है। हम दोनों सरकारों से सम्पर्क बनाये हुए हैं। वहां पर काम करने वाले कर्मचारियों को हजारों की संख्या में वापस लाया जा चुका है। कई लोग नहीं आना चाहते हैं। वे वहीं काम कर रहे हैं। यह सब मैं कह चुका हूं।

डा० वसन्त कुमार पंडित : मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि इरानी जहाजों में कितने भारतीय काम कर रहे हैं। वो जहाज डूब गए हैं। अतः मैं जानना चाहता हूं कि इरानी जहाजों में काम करने वाले भारतीय मर गए हैं या लापता हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं पहले ही कह चुका हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हुआ।

———

प्रश्नों के लिखित उत्तर

आंध्र प्रदेश में प्रकाश स्तम्भ का निर्माण

*146. **श्री पी० राजगोपाल नायडू :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश के मछलीपत्तनम में एक प्रकाश-स्तम्भ के निर्माण का कोई प्रस्ताव है,

(ख) यदि हां, तो इस पर कब कार्य शुरू होगा, और

(ग) इस योजना पर कितनी लागत आएगी ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल : (क) जी हां ।

(ख) दीपघर के निर्माण का काम सितम्बर, 1980 में ही शुरू किया जा चुका है ।

(ग) इस स्कीम के लिए 32.40 लाख रुपये की अनुमानित लागत मंजूर की गयी है ।

अखिल भारतीय स्वास्थ्य एवं लोक स्वास्थ्य संस्थान द्वारा खाद्य नमूना सर्वेक्षण

*148. **श्री छांगुर राम :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय स्वास्थ्य एवं लोक स्वास्थ्य संस्थान द्वारा हाल ही में किये गये खाद्य नमूना सर्वेक्षण के अधिकांश मामलों में डी० डी० टी० जैसे कीटनाशक के अवशेष पाये गये हैं;

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

(ग) इस मामले में सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री वी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) जी नहीं । तथापि, नवम्बर, 1975 और अक्तूबर, 1976 के बीच कलकत्ता में अखिल भारतीय स्वास्थ्य विज्ञान एवं जन स्वास्थ्य संस्थान द्वारा किए गए एक खाद्य नमूना सर्वेक्षण के अनुसार लगभग 24 प्रतिशत नमूनों में डी० डी० टी० जैसे कीटनाशक के अवशेष पाये गए थे ।

(ग) आवश्यक कार्यवाही के लिए पश्चिम बंगाल सरकार का ध्यान उक्त सर्वेक्षण के परिणामों की ओर आकृष्ट कर दिया गया है ।

असम आन्दोलन के कारण रेलवे को हुई हानि

*149 **पी० एम० सईद :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम में चल रहे आन्दोलन के कारण रेलवे को भारी हानि उठानी पड़ी है,

(ख) यदि हां, तो क्या रेल यातायात हाल के आन्दोलन के कारण एक बार फिर अस्त-व्यस्त हो गया है;

(ग) यदि हां, तो रेलवे को कुल कितनी हानि हुई है; और

(घ) राज्य में गाड़ियों की आवाज ही को शुरू करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) जनवरी से सितम्बर, 1980 तक के 9 महीनों की अवधि में असम आन्दोलन के कारण भारतीय रेलों में वास्तविक अर्थों में अनुमानत: 31.5 लाख मीटरिक टन माल यातायात की हानि हुई है। रुपये-पैसों के हिसाब से यह हानि लगभग 24 करोड़ रुपये बैठती है। आन्दोलन के कारण यात्री यातायात पर भी गम्भीर प्रभाव पड़ा है। यात्री यातायात से हुई हानि को रुपये-पैसों में आंकना सम्भव नहीं है।

(घ) अधिकतम संख्या में गाड़ियां चलाने के प्रयास किये जा रहे हैं। गाड़ियों को रोके जाने के मामलों की ओर राज्य सरकार का भी ध्यान दिलाया जाता है और आवश्यकतानुसार राज्य में गाड़ियों का आना-जाना फिर से शुरू करने के लिए उनकी सहायता ली जाती है।

कलकत्ता पत्तन का आधुनिकीकरण

*150. **श्री सत्यगोपाल मिश्र** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कलकत्ता पत्तन का आधुनिकीकरण करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं; और

(ख) इस बारे में सरकार के प्रस्ताव क्या हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) और (ख) कलकत्ता पत्तन में पुराने और अनुपयोगी संयंत्र और उपकरण और अन्य पत्तन सुविधाओं के स्थान में नये संयंत्र और उपकरण आदि लगाकर उसे आधुनिक मशीनों से लैस करने का काम पहली पंचवर्षीय योजना के शुरू से ही योजनागत विकास कार्यों में माध्यम से होता रहा है। 1979-80 को समाप्त अवधि तक इस संबंध में 74.00 करोड़ रुपये खर्च किये जा चुके हैं।

2. 145.74 करोड़ रुपये की लागत से कलकत्ता पत्तन में भारी माल और कंटेनरों को उतारने-चढ़ाने की सुविधाओं की व्यवस्था करके हल्दिया डाक का निर्माण करना भी कलकत्ता पत्तन को आधुनिक बनाने का एक हिस्सा है।

3. 1980-81 में, कलकत्ता पत्तन को आधुनिक बनाने के उद्देश्य से चालू की गई योजनाओं को पूरा करने के लिए 4.91 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। कलकत्ता पत्तन ने हाल में 3 टन

की 8 वार्फ और यार्ड इलेक्ट्रिक क्रेनों की खरीद करने के लिए और 6 टन की क्षमता वाली 7 तथा 10 टन की क्षमता वाली 2 मोबाइल क्रेनों के बदले दूसरी क्रेनों के लिए आर्डर दिए हैं। कलकत्ता पत्तन ने अपने 18 पुराने फोर्क लिफ्ट ट्रकों के बदले नए ट्रकों की व्यवस्था भी कर ली है।

4. हापर बजरे को ग्रेब ड्रेजर में बदलने, "स्टर्डी" और "लोटस" टगों तथा हाई-फिक्स चेन को बदलने वाले 5 इंजिनों की खरीद करने के लिए योजनाएं तैयार की जा रही है। 20 पुरानी फोर्क लिफ्टों को बदलने का भी प्रस्ताव है।

5. कलकत्ता पत्तन न्यास ने 1980-81 की योजनाओं के अलावा, छठी पंचवर्षीय योजना बीच में कार्यान्वित करने के लिए कलकत्ता पत्तन को आधुनिक बनाने के लिए कुछ अन्य योजनाओं का भी सुझाव दिया है जैसे—पुरानी क्रेनों, ट्रैक्टरों, इंजिनों, हाईड्रालिक इंजिनों तथा ड्रेजरों इत्यादि के बदले नई क्रेनों इत्यादि लाना।

6. कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा भगीरथी-हुगली नदी के रास्ते को फिर से कारगर बनाने के लिए कुछ आवश्यक उपाय किए गए हैं जिससे कि नदी की धारा को नियंत्रित किये जा सके। केन्द्रीय सरकार इन कार्यों पर खर्च वहन करती है। इन कार्यों पर अब तक 20.70 करोड़ रुपये खर्च किए जा चुके हैं।

दिल्ली से बम्बई तक राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण।

* 151. **श्री नन्द किशोर शर्मा)**
श्री अशोक गहलोत) क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली से बम्बई तक एक राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने का है जो दिल्ली में मायापुरी औद्योगिक क्षेत्र से शुरू होगा और दिल्ली-अजमेर छोटी रेलवे लाइन के समान्तर बनाया जाएगा एवं अहमदाबाद और सूरत होता हुआ बम्बई तक जाएगा, तथा दिल्ली हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र को मिलायेगा, और

(ख) यदि हां, तो कितनी सड़क का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है और शेष सड़क कब तक पूरी होने की संभावना है और, यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी, नहीं। दिल्ली से बम्बई तक पहले से ही एक राष्ट्रीय राजमार्ग है जो दिल्ली, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र को मिलाता है।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

अमेरिका और चीन के बीच सम्पन्न प्रोटोकोल और करार

* 152. **श्री माधवराव सिंधिया** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को हिन्द महासागर में बड़ी ताकतों के बीच बढ़ते हुए शीत-युद्ध और चीन द्वारा भारतीय क्षेत्र पर कब्जा जारी रखने के संदर्भ में अमेरिका और चीन के बीच बढ़ते हुए रक्षा, कूटनीतिक, व्यापार और आर्थिक सम्बन्धों की जानकारी है ;

(ख) यदि हां, तो दोनों देशों के बीच गत छः महीनों के दौरान हुए प्रोटोकोलों और करारों के बारे में सरकार के पास क्या विस्तृत जानकारी है ; और

(ग) भारत की सुरक्षा-व्यवस्था को मजबूत बनाने और भारत के आर्थिक तथा व्यापारिक हितों की रक्षा की दृष्टि से सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) सरकार को इस बात की जानकारी है कि हाल में विभिन्न क्षेत्रों में चीन-अमरीकी सम्बन्धों में काफी विकास हुआ है ।

(ख) विगत छः मास के दौरान अमरीका और चीन ने निम्नलिखित करारों पर हस्ताक्षर किए :

(1) 17 सितम्बर 1980 को वाशिंगटन में निम्नलिखित चार करारों पर हस्ताक्षर किए गए :

(1) **सिविल हवाई परिवहन करार** : इस करार के अन्तर्गत संयुक्त राज्य अमरीका तथा चीन के क्रमशः न्यूयार्क तथा पीकिंग नगरों के बीच टोकियो के रास्ते नियमित रूप से सीधी विमान-सेवा का प्रावधान किया गया है ।

(2) **वस्त्र-करार** : इस करार का घोषित लक्ष्य अमरीका में चीन के वस्त्रों के विपणन को सुव्यवस्थित रूप से बढ़ाना है । यह करार पिछले वर्ष संयुक्त राज्य अमरीका द्वारा एक पक्षीय रूप से घोषित कोटे की व्यवस्था के स्थान पर किया गया है ।

(3) **समुद्री परिवहन करार** : इस करार में दोनों देशों के बीच समुद्री व्यापार को बढ़ाने की व्यवस्था है । चीनी व्यापारिक जहाजों को अल्पकालिक नोटिस पर 55 अमरीकी बंदरगाहों पर जाने की अनुमति दी जाएगी और इसके बदले अमरीकी जहाजों को 20 चीनी बंदरगाहों परइसी प्रकार की सुविधाएं मिलेंगी ।

(4) **कोंसली अभिसमय** : इस करार में कोंसली अधिकारियों द्वारा दोनों राष्ट्रों के नागरिकों को दी जाने वाली सुरक्षा तथा सेवा का उल्लेख किया गया है । इस के अन्तर्गत दोनों देशों को तीन-तीन अतिरिक्त कोंसलावास खोलने की अनुमति दी गई है ।

(2) 22 अक्तूबर, 1980 को चीन और अमरीका के बीच प्रथम दीर्घकालिक व्यापार-करार पर हस्ताक्षर किए गए जिसके अन्तर्गत पहली जनवरी 1981 से चार वर्ष की अवधि केदौरान हर वर्ष 60 लाख से 90 लाख टन अमरीकी गेहूं तथा मक्का चीन के हाथ बेचने की व्यवस्था की गई है ।

यह भी सुविदित है कि अमरीकी सरकार इस वर्ष के शुरू में चीन को कई प्रकार के

सहायक सैन्य उपस्कर बेचने पर सहमत हुई है जिसमें हवाई हमले से सुरक्षा के लिए रडार, परिवहन विमान, ट्रेलर ट्रक तथा संचार नियम शामिल हैं।

(ग) भारत सरकार विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय गतिविधियों को ध्यान में रखते हुए भारत की सुरक्षा और इसके आर्थिक तथा व्यापारिक हितों की रक्षा के लिए अपेक्षित उपायों की निरन्तर समीक्षा करती है।

इन्टर नेशनल कन्वेन्शन आन दी स्टैन्डर्डज़ आफ ट्रेनिंग, सर्टीफिकेशन एंड वाचकीपिंग फार सी फेयरर्स

* 153. **डा० वसन्त कुमार पंडित : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने इन्टरनेशनल कन्वेशंन आन दी स्टेन्डर्डज आफ ट्रेनिंग, सर्टीफिकेशन एण्ड वांच-कीपिंग फार सी फेयरर्स, 1978 द्वारा पारित नियमों की पुष्टि कर दी है,

(ख) यदि नहीं, तो भारतीय जहाजरानी निगम, इण्डियन नेशन शिपओनर्स एसोसियेशन तथा अन्य निकायों द्वारा उनकी पुष्टि के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं, और

(ग) प्रशिक्षण, प्रभावीकरण, निगरानी, अग्निशयन तथा अन्य विषयों के मौजूदा पुराने मानकों पर अन्तर्राष्ट्रीय संस्था द्वारा पारित नियमों के पुनरीक्षण एवं नवीकरण के लिए क्या नए पाठ्यक्रम शुरू किए जा रहे हैं और तकनीकी समितियां नियुक्त की जा रही हैं ?

नौवहन और परिवहन मन्त्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल : (क) जी, नहीं।

(ख) अभिपुष्टि करने का प्रश्न विचाराधीन है। अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री कन्वेंशनों की पुष्टि अन्तर सरकारी समुद्री परामर्शी संगठन के सदस्य राज्यों द्वारा की जाती है। इसलिए, उक्त कन्वेंशन की अभिपुष्टि करने का उत्तरदायित्व भारत सरकार का है, भारतीय नौवहन निगम, इण्डियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन या अन्य किसी संस्था का नहीं।

(ग) दी एस. टी. डब्ल्यू. कन्वेंशन 1978 ने 13 पाठ्यक्रम निर्धारित किए हैं। इनमें से सिर्फ 2 पाठ्यक्रम इस समय भारत में चलाए जा रहे हैं। भारतीय नौवहन निगम और अन्य नौवहन कम्पनियों की सलाह से बाकी 11 पाठ्यक्रमों को प्रस्तावित भारतीय नौवहन निगम के समुद्री प्रशिक्षण संस्थान, बम्बई या मौजूदा सरकारी मर्चेंट नेवी प्रशिक्षण संस्थानों या अन्य प्रशिक्षण संस्थानों में चालू करने के लिए आवश्यक उपायों पर विचार किया जा रहा है।

"ए प्राइवेट अफेयर" शीर्षक समाचार

* 154. **श्री मूल चन्द डागा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 18 अगस्त, 1980 के "इण्डियन एक्सप्रेस" में पृष्ठ 6 पर "ए प्राईवेट अफेयर" शीर्षक के अन्तर्गत छपे समाचार की ओर आकर्षित किया गया है ;

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

(ग) क्या सरकार का विचार ऐसी गर्भवती महिलाओं को, जो गर्भपात करवाना चाहती हैं, सरकारी अस्पतालों से सुविधाएं देने के लिये कदम उठाने का है ; और

(घ) यदि हां, तो उसकी रूपरेखा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) 18 अगस्त, 1980 के नई दिल्ली के इण्डियन एक्सप्रैस के संस्करण के पृष्ठ 6 पर छपे दूसरे सम्पादकीय की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया है।

(ख), (ग) और (घ) : 1. जिन महिलाओं को गर्भपात के लिए सुरक्षित, साफ सुथरी और प्रभावी सेवाओं की आवश्यकता होती है, उन्हें सुयोग्य कार्मिकों के माध्यम से उत्तम सेवाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता को भली-भांति समझते हुए संसद ने गर्भ का चिकित्सकीय अधिनियम, 1971 बनाया, जो एम० टी० पी० अधिनियम के नाम से भी विख्यात है। कानून के अनुसार कुछ परिस्थितियों में गर्भपात मूलत: महिला के स्वास्थ्य को दृष्टिगत करके (न कि संतान नियन्त्रण के उपाय के रूप में) किया जाता है। इस कानून के पास हो जाने के बाद सरकार ने एम० टी० पी० सेवाओं (प्रेरित गर्भपात) को सुलभ कराने का कार्य शुरू कर दिया है। इस दिशा में जो कदम उठाये गये हैं, वे इस प्रकार हैं :—

(1) विभिन्न स्तरों के डाक्टरों और प्राइवेट प्रेक्टीशनरों को बड़े पैमाने पर प्रशिक्षण दिया जा रहा है ताकि वे जहां कहीं आवश्यकता हो, एम० टी० पी० की सेवाएं प्रदान कर सकें।

(2) चिकित्सा से गर्भ समाप्त करने की तकनीकों के कार्यक्रम को प्रशिक्षित कर्मचारियों के उपलब्ध होने की दशा में बढ़ाकर ग्रामीण क्षेत्रों में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र के स्तर तक फैलाना।

(3) प्रसवोत्तर तथा ऐसे ही अन्य परिवार कल्याण योजनाओं के अन्तर्गत चिकित्सा से गर्भ समाप्ति की सेवाओं के लिये आवश्यक उपकरण खरीदने के लिये धन की व्यवस्था करना।

(4) संस्थाओं को मान्यता देने के अभिप्राय से भरे जाने वाले फार्मों की संख्या में कमी करने और सरलीकरण करने के लिए अधिनियम के अन्तर्गत बने नियमों में संशोधन करने के लिए कार्यविधि सम्बन्धी कठिनाइयों को समाप्त करना।

(5) चिकित्सा से गर्भ समाप्ति करवाने वाली महिलाओं की सूचना को पूर्णत: गुप्त रखना।

(6) चिकित्सा से गर्भ समाप्ति के लिए दी गयी सुविधाओं तथा जिन शर्तों के अन्तर्गत ये प्राप्त की जा सकती हैं, उनके बारे में लोगों को विस्तृत जानकारी देना।

(7) चिकित्सा तथा नर्सिंग के छात्र-छात्राओं के लिए सम्बन्धित परिषदों के माध्यम

उनके स्नातकपूर्व स्तर के पाठ्यक्रम में चिकित्सा से गर्भ समाप्ति की तकनीकों को शामिल करना।

2. इन प्रयासों के बावजूद यह सच है कि अनेक महिलायें गर्भपात की सेवाओं के लिये अनधिकृत व्यक्तियों के पास जाती हैं। वे अनजाने में या गलती से प्राइवेट डाक्टरों के पास यह सोच कर जाती हैं कि वहां वे अधिक गुप्त रहेंगी। अस्पतालों में फार्म भरना आवश्यक होता है किन्तु कानूनी उपबन्धों के अधीन उसका ब्यौरा बिल्कुल गुप्त रखा जाता है। फार्म भी सरल और कम से कम होते हैं।

3. यदि रोगी शुल्कदायी वार्ड में न हो तो सरकारी संस्थाओं में गर्भपात की सेवायें मुफ्त प्रदान की जाती हैं।

4. इस प्रयोजन के लिये सरकारी अस्पतालों और मान्यता प्राप्त संस्थाओं में गर्भपात करवाने वाली सभी महिलाओं को भविष्य में अवांछनीय गर्भों से बचने के लिये गर्भरोधन के बारे में सलाह दी जाती है तथा गर्भ रोधन की सेवायें और उपकरण भी दिए जाते हैं।

5. देश में मान्यता प्राप्त संस्थाओं द्वारा कराए गये गर्भपातों के सरकारी आंकड़े प्रति वर्ष इस मंत्रालय के प्रकाशनों में प्रकाशित किये जाते हैं। वैसे, जैसा कि स्पष्ट है, अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा कितने गर्भपात किये गए उनके कोई सही आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

6. गर्भ के चिकित्सकीय समापन अधिनियम के अधीन विवाहित अथवा अविवाहित महिलाओं की सेवायें प्रदान करने के लिये कोई भेद-भाव नहीं बरता जाता है। सरकारी अस्पताल तथा अन्य मान्यता-प्राप्त संस्थायें अविवाहित महिलाओं को भी ये सेवायें अवश्य प्रदान करती हैं।

7. समाचार पत्र के सम्पादकीय में बम्बई की रिपोर्ट का उल्लेख है। यह स्पष्ट नहीं है कि इस खबर का सम्बन्ध किस रिपोर्ट से है।

8. विश्व के जिन अधिकांश देशों ने गर्भपात को वैध बनाया है उन्होंने ऐसा महिलाओं के स्वास्थ्य को दृष्टिगत रखकर किया है न कि सन्तान नियन्त्रण के साधन के रूप में।

9. इस सम्पादकीय में जनसंख्या कार्य-कलापों को संयुक्त राष्ट्रीय निधि द्वारा किये गये जिस सर्वेक्षण का उल्लेख किया गया है, उसकी सरकार को कोई जानकारी नहीं है।

10. जहां तक उपर्युक्त सूचना का सम्बन्ध है सम्पादकीय में वर्णित विचार तथ्यों पर आधारित नहीं हैं।

दूसरे दर्जे के डिब्बों में अत्यधिक भीड़

* 155. **श्री चित्त महाटा :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल गाड़ियों के दूसरे दर्जे के डिब्बों में अत्यधिक भीड़-भाड़ को खत्म करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं, और

(ख) दूसरे दर्जे की सवारियों के लिए छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान क्या नई सुविधायें प्रदान करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) संसाधनों की उपलब्धता के अनुरूप, नई गाड़ियां चलाने, वर्तमान गाड़ियों का चालन-क्षेत्र बढ़ाने और उनकी वहन-दूरी को भी बढ़ाने के उपाय किये जा रहे हैं। 1977-78 से 1980-81 (15-11-1980 तक) के वर्षों के दौरान कुल 278 अनुपनगरीय गाड़ियां चलायी गयीं और लगभग 160 गाड़ियों का चालन-क्षेत्र बढ़ाया गया।

(ख) छठी पंचवर्षीय योजना के प्रस्तावों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड, विशाखापत्तनम।

* **156. श्री एस० एम० कृष्ण**
श्री के० ए० राजन) : क्या **नौवहन और परिवहन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि०, विशाखापत्तनम को कठिन समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि जहाज निर्माण के लिए पर्याप्त आर्डर न मिलने के कारण एक वर्ष से अधिक समय से इसके चार वर्थों में से दो वर्थ निष्क्रिय पड़े हुए हैं,

(ख) क्या सरकार ने हिन्दुस्तान शिपयार्ड की पूरी क्षमता का उपयोग न किए जाने से उत्पन्न स्थिति पर विचार किया है, और

(ग) यदि हां, तो शिपयार्ड की क्षमता का पूरा उपयोग करने के लिए सरकार का विचार क्या उपाय करने का है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) पिछले एक साल से जहाज-निर्माण के पर्याप्त आर्डर न मिलने के कारण हिन्दुस्तान शिपयार्ड लक्ष्य की अपेक्षा उत्पादन कम होने के कारण कठिनाई में चल रहा है। परिणामस्वरूप, इसके चार में से दो वर्थ खाली पड़े हैं, एक दिसम्बर, 1979 से और दूसरा अगस्त, 1980 से।

(ख) जी, हां।

(ग) (1) भारत शिपयार्डों के लिए अधिक से अधिक आर्डर प्राप्त करने के लिए शिपयार्डों के प्रबंधकों और शिपओनरों की एक बैठक हाल में बुलाई गयी थी। इस बैठक के परिणामस्वरूप, हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड को चार जहाज बनाने के लिए आर्डर प्राप्त हुए हैं। प्रत्येक जहाज 27,000 डी डब्ल्यू टी का है। कुछ और आर्डर हासिल करने के लिए अन्य भारतीय नौवहन कंपनियों के साथ बातचीत चल रही है।

(2) भारत सरकार ने 19-6-1980 से भारत निर्मित जहाजों पर 8% उत्पादन शुल्क माफ कर दिया है। इससे नौवहन कम्पनियों को जहाज निर्माण के लिए हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड को आर्डर देने में सहायता मिलेगी।

माल डिब्बों की कमी

* 157. **श्री सोमनाथ चटर्जी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी क्षेत्र में, जहां पर माल डिब्बे बनाने वाले अधिकतर एकक विद्यमान हैं, बिजली की भारी कमी के कारण 1980-81 की पहली तिमाही में (अप्रैल-जून) में 13,500 माल डिब्बों के क्रयादेश होने पर भी केवल 2000 माल डिब्बों का ही निर्माण हुआ है,

(ख) क्या सरकार को यह भी पता है कि माल डिब्बों की भारी कमी के कारण देश में कोयले की ढुलाई भी सीमित हो गयी है जिसके कारण बिजली की बहुत अधिक कमी हो रही है, और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा उसके लिये क्या उपचारी कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 1980-81 के अन्तिम बजट में वर्ष के दौरान चौपहियों के हिसाब से 13,000 माल डिब्बे प्राप्त करने की व्यवस्था की गयी है। चौपहियों के हिसाब से 3,250 माल डिब्बों के यथानुपात लक्ष्य में से चौपहिया यूनिट के हिसाब से अप्रैल-जून, 1980 के दौरान 2,517 माल डिब्बों का वास्तविक उत्पादन हुआ। उत्पादन में गिरावट का मुख्य कारण माल डिब्बा निर्माताओं को बिजली की कटौती का सामना करने, कुछ यूनिटों में श्रमिक अशान्ति तथा पहिया एवं धुरा संयंत्र दुर्गापुर से पहिया सेटों की सप्लाई में गिरावट आना था।

(ख) और (ग) : बिजली घरों को कोयले की ढुलाई के लिए माल डिब्बों की कमी नहीं हुई। लेकिन, अधिक माल डिब्बे खरीदने के लिये पहले ही कार्यवाही की जा चुकी है।

बिजली की सप्लाई के सम्बन्ध में माल डिब्बा निर्माताओं को प्राथमिकता देने के मामले पर रेल मंत्रालय ने राज्य सरकारों के साथ, जिसमें बिहार तथा पश्चिम बंगाल की सरकारें शामिल हैं, भी पत्र-व्यवहार किया है। ऊर्जा मंत्रालय से भी इस सम्बन्ध में आवश्यक सहायता देने का अनुरोध किया गया है। पहिया, सेटों की स्वदेशी सप्लाई में हुई गिरावट को पूरा करने के लिए, तदनुरूपी संख्या में पहिया सेटों के आयात की व्यवस्था की गई है।

भारतीय हॉकी कोच को रिहा कराने में हुई प्रगति

* 158. **श्री तारिक अनवर**
श्री अर्जुन सेठी) : क्या **विदेश मंत्री** भारतीय हॉकी कोच का अफगान विद्रोहियों के हाथों में होने के बारे में 12 जून, 1930 के अतारांकित प्रश्न सं० 609 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय कोच को रिहा कराने में अब तक क्या प्रगति हुई है; और

(ख) काबुल में भारतीय दूतावास ने अफगानिस्तान सरकार से किन-किन तारीखों को सम्पर्क किया।

विदेश मन्त्री (श्री पी०वी नरसिंह राव) : (क) काबुल स्थित भारतीय राजदूतावास ने श्री चैन सिंह का पता लगाने के लिए सभी उपलब्ध साधनों की सहायता से अथक प्रयत्न किया है और निरन्तर प्रयास कर रहा है। परन्तु अभी तक उनके अथवा उनकी कुशलता के बारे में कोई विश्वस्त जानकारी प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) अप्रैल, 198) में अफगानिस्तान के विदेश कार्यालय के साथ यह मामला उठाया गया था उसके बाद मई, 1980 में अफगानिस्तान के उप प्रधान मंत्री और जून, 1980 में वहां के उप विदेश मंत्री के समक्ष भी इस सवाल को उठाया गया। काबुल स्थित भारतीय दूतावास इस संबंध में संबंधित अधिकारियों से निरंतर सम्पर्क बनाये हुये है।

पूर्वोत्तर रेलवे में रेलगाड़ियों का लेट चलना

*159. **श्री रामलाल शाही** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे में लखनऊ-बरेली, सीतापुर-दुधवा, लखनऊ-मैलानी और सीतापुर-बुढवाल के बीच रेलगाड़ियों के लेट चलने से यात्रियों को असुविधा हो रही है, और

(ख) यदि हां, तो स्थिति में सुधार लाने के लिए इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सीतापुर-दुधवा, सीतापुर-बुढ़वाल खंडों पर चलने वाली यात्री गाड़ियों और 25 अप/26 डाउन लखनऊ-मैलानी एक्सप्रेस गाड़ियों का समय-पालन सामान्यतः संतोषजनक रहा है। लेकिन लखनऊ-बरेली खंड पर चलने वाली यात्री गाड़ियों का समय-पालन सन्तोषजनक नहीं रहा है।

(ख) गाड़ियों के संचालन पर कड़ी नजर रखी जाती है और चौबीसों घंटे इनकी निगरानी की जाती है ताकि तत्काल शोधक/निवारक कार्रवाई की जा सके और गाड़ियां लेट न हों। अनुरक्षण कार्यों और इंजनों में पानी देने के लिए बिजली की पर्याप्त सप्लाई सुनिश्चित करने और साथ ही जिन क्षेत्रों में गाड़ियों के सुचारू संचालन के लिए कानून और व्यवस्था की सामान्य स्थिति अपेक्षित है, वहां समाज विरोधी गतिविधियों की रोकथाम सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकारों से समन्वय भी रखा जाता है।

बिजली पर आधारित नगर परिवहन

*160. **श्री हरिनाथ मिश्र**
श्री ई० बालानन्दन) : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सड़क योजना तैयार करने वालों और परिवहन विशेषज्ञों ने यह सिफारिश की है कि नगर परिवहन पेट्रोलियम की बजाय बिजली पर आधारित होना चाहिए,

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

(ग) क्या सरकार का विचार एक नई 20 वर्षीय सड़क विकास योजना तैयार करने का है, और

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

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) और (ख) राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने "शहरों में परिवहन व्यवस्था" विषय पर विचार करते समय अपनी रिपोर्ट में इस बात पर बल दिया है कि अर्द्ध शहरी क्षेत्रों में मौजूदा रेल सुविधाओं को बढ़ाया जाय और यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए शहरी क्षेत्रों में बिजली की सहायता से चलने वाली रेल सुविधाओं की व्यवस्था की जाए। समिति ने इस बात पर भी जोर दिया है कि ऊर्जा की बचत की दृष्टि से बिजली से चलने वाली ट्रामें और ट्राली बसें भी परिवहन व्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर सकती हैं। सरकार राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की सिफारिशों पर विचार कर रही है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने यह सिफारिश भी की है कि आगामी बीस वर्षों के लिए एक ठोस सड़क योजना तैयार करने की भी जरूरत है। समिति की सिफारिश विचाराधीन है।

दिल्ली विकास प्राधिकरण के फ्लैट खरीदने के लिए ऋण

1401. श्री एफ०एच० मोहसिन : **क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय और केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के मुख्यालय के उन कर्मचारियों का ब्यौरा क्या है जिन्हें दिल्ली विकास प्राधिकरण से 1977-78, 1978-79 और 1979-80 के दौरान बने बनाये फ्लैट खरीदने के लिए ऋण दिया गया; और

(ख) किस तारीख को फ्लैट को भारत के राष्ट्रपति के नाम गिरवी रखने के लिए प्रत्येक द्वारा हस्तांतरण पत्र निष्पादित किया गया ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) यह सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

	वर्ष	अधिकारी का नाम और पद	फ्लैट को गिरवी रखने के लिए निष्पादित हस्तांतरण पत्र की तारीख
	(1)	(2)	(3)
स्वस्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय और स्वास्थ्य सेवा महा-निदेशालय (मुख्यालय)	1977-78	1. श्री एस० के० कर्थाक, उप निदेशक (प्रशा०)	अभी नहीं
		2. श्री डी० आर० गुप्ता, हिन्दी अनुवादक	31-5-80
		3. श्री जगजीत सिंह, सहायक	अभी नहीं
		4. श्री एम० आर० शर्मा, आशुलिपिक	अभी नहीं
		5. श्री एम० डी० सेठी, आशुलिपिक	अभी नहीं
		6. श्रीमती पशमिन्द्र कौर, आशुलिपिक	अभी नहीं
		7. श्री ए० एल० भाटिया, आशुलिपिक	अभी नहीं
		8. श्री टी० जे० राव, आशुलिपिक (ग्रेड-तीन)	अभी नहीं
		9. श्री जे० एस० गौंडी, एल० डी० सी०	अभी नहीं
		10. श्री जयकुमार, वरिष्ठ वैयक्तिक सहायक	अभी नहीं
	1978-79	1. श्री वी० के० नायक, सहायक	अभी नहीं
		2. श्री एच० एस० सागर, सहायक	अभी नहीं

जारी.....

1	2	3
	3. श्री एच० एस० सांभी, सहायक	अभी नहीं
	4. श्री राजा राम, उच्च श्रेणी लिपिक	अभी नहीं
	5. श्री ए० वी० एन० राव, आशुलिपिक	अभी नहीं
	6. कुमारी लक्ष्मी अमीचन्दानी, जनसंख्या शिक्षा अधिकारी	अभी नहीं
	7. श्री के० वी० एस० भीमा राव, अनुभाग अधिकारी	अभी नहीं
	8. श्री जी० पी० सुमन, खाद्य निरीक्षक	अभी नहीं
	9. श्री आर० पी० दीक्षित, लाईब्रेरियन (ग्रेड-तीन)	अभी नहीं
	10. श्री सुखलाल प्रसाद, तकनीकी सहायक	अभी नहीं
1979-80	1. श्री चरणजीत सिंह, अनुभाग अधिकारी	अभी नहीं
	2. श्री कमल राजन साह, कम्प्यूटर	अभी नहीं
	3. श्री डी०आर० चावला, सांख्यिक (स्टेटिस्टीशियन)	अभी नहीं
	4. कुमारी निर्मल धनेधर, अन्वेषक (इन्वस्टीगैटर)	अभी नहीं

शालीमार में माल और पार्सलों की ढुलाई के ठेके के लिए निविदायें

1402. श्री एन० के० शेजवलकर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन पार्टियों के नाम क्या हैं जिन्होंने शालीमार में माल और पार्सलों की ढुलाई के ठेके के लिए 15 अक्तूबर, 1979 को निविदाएं प्रस्तुत की हैं और उन्होंने अनुसूची में वर्णित प्रत्येक पद के लिए क्या-क्या दरें दी है तथा निविदाकारों को उपलब्ध कराए गए यातायात सम्बन्धी आंकड़ों के आधार पर कुल मूल्य कितना निर्धारित किया गया है ।

(ख) इसी कार्य के लिए पहले प्राप्त और 2 मार्च, 1979 को खोली गई निविदा में दी गई दरों के मुकाबले इन दरों में प्रतिशत वृद्धि कितनी थी;

(ग) उन पार्टियों के नाम क्या हैं जिन्होंने निविदा में भरी गई दरों में कमी करने के लिए 14 फरवरी, 80 और 7 जून, 80 को की गई बातचीत में भाग लिया था; और

(घ) 1 फरवरी, 80 और 7 जून, 80 को की गई बातचीत में विभिन्न पार्टियों से क्या-क्या दरें प्राप्त हुई और ठेके का मूल्य क्या था ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) टेंडर प्रस्तुत करने वाली पार्टियों के नाम इस प्रकार हैं :

1. मैसर्स डे एण्ड अग्रवाल
2. मैसर्स कामता प्रसाद सिंह एण्ड कम्पनी
3. मैसर्स 24-परगना वर्कमैंस कोआपरेटिव लेबर कंट्रेक्ट एंड कंसट्रक्शन सोसाइटी लि०
4. मैसर्स रेलवे पार्सल्स एण्ड गुड्स पार्टनर कोआपरेटिव लेबर कंट्रेक्ट सोसाइटी लि०
5. मैसर्स माल गोदाम कोआपरेटिव लेबर कंट्रेक्ट सोसाइटी लि०
6. मैसर्स इलाहाबाद लेबर सप्लाई एजेंसी

चूंकि इस टेंडर को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है, इसलिए दरों, मूल्यांकन, दरों में प्रतिशत वृद्धि आदि के सम्बन्ध में सूचना देना जनहित में नहीं है ।

(ग) 14-2-80 को समझौता वार्ता में भाग लेने वाली पार्टियों के नाम इस प्रकार हैं :—

1. मैसर्स डे एण्ड अग्रवाल
2. मैसर्स कामता प्रसाद सिंह एण्ड कम्पनी
3. मैसर्स 24-परगना वर्कमैंस कोआपरेटिव लेबर कंट्रेक्ट एण्ड कंट्रेक्शन सोसाइटी लि०
4. मैसर्स इलाहाबाद लेबर सप्लाई एजेंसी
5. मैसर्स माल गोदाम कोआपरेटिव लेबर कंट्रेक्ट सोसाइटी लि०

(घ) चूंकि इस टेंडर को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है, इसलिए यह

दिल्ली में ऊपरी पुलों का निर्माण

1403. श्री नारायण चौबे : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में ऊपरी पुलों का निर्माण किया जा रहा है और एशियाई खेल शुरू होने से पहले पूरा हो जाएगा,

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

(ग) किन-किन निर्माता कम्पनियों को ठेके दिए गए हैं और प्रत्येक मामले में कुल कितनी-कितनी धनराशि खर्च होगी,

(घ) क्या स्कूल लेन पर ऊपरी पुल का निर्माण यू०पी० स्टेट बिल्डिंग कारपोरेशन द्वारा किया जा रहा है,

(ङ) यदि हां, तो क्या टेंडर मंगवाए गए थे, और

(च) किन-किन भवन निर्माताओं ने टेण्डर भरे थे और उन्होंने किस-किस दर से राशि मांगी थी ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क), (ख) और (ग) जी, हां। बनाए जाने वाले फ्लाई-ओवर पुलों का ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

क्र०सं०	फ्लाई-ओवर पुलों के नाम	निर्माण करने वाली एजेंसी
1.	सेवा नगर में रेलवे लाइन पर फ्लाई-ओवर	काम का ठेका अभी नहीं दिया गया है।
2.	इन्द्रप्रस्थ इस्टेट के निकट आई०टी०ओ० पर रिंग रोड के ऊपर फ्लाई-ओवर	-यथोक्त-
3.	मूलचन्द अस्पताल के निकट चौराहे पर फ्लाई-ओवर	-यथोक्त-
4.	ओवराय होटल के निकट चौराहे पर फ्लाई-ओवर	-यथोक्त-
5.	लोधी होटल के निकट चौराहे पर फ्लाई ओवर	-यथोक्त-
6.	दिल्ली छावनी क्षेत्र में जेल रोड पर फ्लाई-ओवर	पहुंच मार्गों के निर्माण का ठेका मैसर्स सिम्प्लैक्स कंक्रीट पाईल्ज लि० को दिया गया है। रेलवे क्षेत्र में पड़ने वाला पुल का भाग रेलवे द्वारा बनाया जाएगा जिस के लिए उन्होंने टैंडर मांगे हैं।

7.	बाराखम्बा रोड को रणजीतसिंह रोड से जोड़ने वाली स्कूल लेन के ऊपर फ्लाई-ओवर	केवल पहुंच मार्गों के निर्माण के लिए ठेका यू० पी० स्टेट ब्रिज कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन को दिया गया है—पुल का रेलवे वाला भाग, जिस पर 130 लाख रु० खर्च आयेगा, रेलवे द्वारा बनाया जाएगा। उसके लिए उन्होंने टैन्डर मांगे हैं।

(घ) जी, हां। यू०पी० स्टेट ब्रिज कारपोरेशन के माध्यम से बनाया जा रहा है।

(ङ) जी, हां।

(च) फर्मों के नाम और प्रत्येक द्वारा बताई गई धनराशि नीचे दी गई है :—

क्र०सं०	फर्म का नाम	बताई गयी धनराशि (लाख रु० में)
1.	यू०पी० स्टेट ब्रिज कारपोरेशन	297.60
2.	मैसर्स तीर्थ राम आहूजा	316.49 (शर्त सहित)
3.	मैसर्स गैम्मन्ज इंडिया लि०	338.70 (शर्त सहित)
4.	नैशनल प्रोजेक्ट कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन	345.13 (शर्त सहित)
5.	मैसर्स सीमेंट कंक्रीट एण्ड एलाईड प्राडक्टस	401..3

प्रताप नगर-कोटा उदयपुर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1404. श्री रणजीत सिंह पी० गायकवाड़ : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) पश्चिम रेल के बड़ौदा डिवीजन पर प्रताप नगर-छोटा उदयपुर और छूछपुर-तनखला छोटी रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में किए गए इन्जीनियरिंग और ट्रैफिक सर्वेक्षण का ब्यौरा क्या है और उस पर कितनी राशि खर्च की गई,

(ख) बदलने का कार्य कब आरम्भ होगा,

(ग) क्या इसके बजट में कोई प्रावधान किया गया है, और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं।

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) छोटा उदयपुर-प्रतापनगर और छुछोपाड़ा-तनखला छोटी लाइन खण्डों को बड़ी लाइन में बदलने के लिए अलाभकर शाखा लाइन समिति, 69 की सिफारिश के परिणामस्वरूप 1971-72 में 76,000 रुपये की लागत से एक यातायात सर्वेक्षण किया गया था। पता चला था कि यह परियोजना अर्थक्षम नहीं होगी।

प्रस्तावित नवगाम बांध के संदर्भ में होने वाले यातायात की मात्रा को ध्यान में रखते हुए गुजरात राज्य सरकार इस लाइन के आमान-परिवर्तन पर जोर देती रही है। इसके लिए राज्य सरकार ने 5 लाख रुपये का सर्वेक्षण प्रभार वहन करने का भी निर्णय किया है। राज्य सरकार द्वारा सर्वेक्षण प्रभार जमा कराते ही रेल प्रशासन इस संबंध में आगे कार्रवाई करेगा।

'कास्ट रेलवे व्हील्स' का निर्माण

1405. **श्री एस. बी. सिदनाल : क्या रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या यह सच है कि कर्नाटक में 'कास्ट रेलवे व्हील्स' का निर्माण करने के लिए एक संयंत्र की स्थापना की गई है; और

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

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) भारतीय रेलों की पहियासेटों, टायरों और धुरा सम्बन्धी आवश्यकताएं देश के दो कारखानों, अर्थात् हिन्दुस्तान स्टील, दुर्गापुर तथा टिस्को से एक आयात के माध्यम से पूरी की जाती हैं। रेलों की आवश्यकताओं का लगभग 50 प्रतिशत भाग आयात किया जाता है। विदेशी मुद्रा के भारी बहाव को रोकने के लिए, यह विनिश्चय किया गया था कि येलहंका, बेंगलूरू में एक पहिया एवं धुरा संयंत्र की स्थापना की जाये। इस परियोजना की 38.39 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर इस समय पर पुनर्विचार किया जा रहा है। आशा है, 1982-83 में इस संयंत्र से चरणवद्ध आधार पर उत्पादन प्राप्त होने लगेगा।

येलहंका में बनाये जाने वाले पहियों के आकार 725 मि० मी० से 1090 मि० मी० व्यास के हैं और इनमें पांच प्रकार के पहिये शामिल हैं। इसके अतिरिक्त ऐसा कार्यक्रम बनाया गया है कि इस कारखाने में 50 किस्म के धुरे बनाए जाएं। ये धुरे रेलों में इस्तेमाल किए जाने वाले विभिन्न प्रकार के प्रमुख धुरा-समूहों के होंगे।

ग्रामीण क्षेत्रों में चलते-फिरते स्वास्थ्य यूनिट (मोबाइल हेल्थ) यूनिट खोलने के लिए राज्यों को केन्द्रीय सहायता

1406. **श्री हरिहर सोरन : क्या स्वास्थ्य और परिवहन कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में चलते-फिरते स्वास्थ्य यूनिट खोलने के लिए राज्यों को केन्द्रीय सहायता देने की सरकार की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस शीर्ष के अन्तर्गत उड़ीसा को कोई सहायता दी गई है; और

(ग) उड़ीसा के कुंजीदार जिले में कितने गांवों को यह सुविधा दी गई है ?

स्वास्थ्य राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) ऐसा कोई प्रस्ताव भारत सरकार के विचाराधीन नहीं है। वैसे, चिकित्सा शिक्षा समयानुकूल योजना के अधीन देश के प्रत्येक मेडिकल कालेज को तीन-तीन मोबाइल क्लिनिक दे दिए गए हैं। उड़ीसा में राज्य के तीनों मेडिकल कालेजों को 9 मोबाइल मेडिकल क्लिनिक सप्लाई कर दिए गए हैं। ये कालेज अर्थात् एस० सी० बी० मेडिकल कालेज कटक, वी० एस० एस० मेडिकल कालेज, भुर्ला, सम्बलपुर और एस० सी० जी० मेडिकल कालेज बरहामपुर जिस-जिस जिले में स्थित हैं, वहां-वहां उनके साथ संलग्न तीनों प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों द्वारा सेवित क्षेत्रों में इन तीनों मोबाइल क्लिनिकों को काम करना होता है।

बदलु रेलवे स्टेशन

1407. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजस्थान में जोधपुर-बाड़मेर लाइन पर स्थित बदलु रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के प्रतीक्षालय की छत लोहे की शीटों की बनी हुई है,

(ख) क्या यह भी सच है कि उपरोक्त प्रतीक्षालय लोगों के लिए उपयुक्त नहीं है, और

(ग) यदि हां, तो आधुनिक प्रतीक्षालय का निर्माण करने के लिए सरकार क्या उपाय कर रही है और लोगों की आवश्यकता की पूर्ति के लिए कब तक नए प्रतीक्षालय का निर्माण हो जाएगा ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) : उत्तर रेलवे के जोधपुर बाड़मेर खंड में "बदलु" नाम का कोई स्टेशन नहीं है। सम्भवत: आशय बैंतू रेलवे स्टेशन से है। इस स्टेशन में जस्तेदार लोहे की चादरों की छत वाला एक प्रतीक्षालय है। यह प्रतीक्षालय यात्रियों के उपयोग के लिए उपयुक्त है। प्रतीक्षालय के अतिरिक्त इस स्टेशन पर पत्थर की छत पच्चीकारी के फर्श और सफाई युक्त प्रसाधन वाला ऊंचे दर्जे का एक प्रतीक्षालय भी है।

थाने नगर परिषद् द्वारा सेवा अधिभार बिल

1408. श्री आर० के० महालगी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि थाने नगर परिषद् (महाराष्ट्र) में 1 अप्रैल, 1954 से 31 मार्च, 1980 के 5,75,010 रुपये 47 पैसे के सेवा अधिभार बिल भेजे हैं,

(ख) यदि हां, तो थाने नगर परिषद् के दावों को न निपटाने के क्या कारण हैं, और

(ग) उन दावों के भुगतान के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां। फिर भी, बिलों के अनुसार यह रकम 5,75,010 रुपये 47 पैसे हैं।

(ख) थाने नगर परिषद् को देय रकम 2,52,028 रुपये 16 पैसे हैं क्योंकि नगर परिषद् द्वारा प्रस्तुत किया गया दावा सम्पत्ति कर के 75% के आधार पर किया गया है जबकि वास्तविक

दर 33-1/3% है। इस सम्बन्ध में मध्य रेलवे को रेलवे द्वारा दी गई और उनके द्वारा उपभोग की गई सेवाओं के लिए थाने नगर परिषद् द्वारा देय रकम 1,11,155.00 रुपये है।

(ग) नगर परिषद् द्वारा रेलवे को देय बकाया रकम को समायोजित करने के बाद 1,40,873 रुपये 16 पैसे की देय बकाया रकम का भुगतान करने के लिए मध्य रेलवे द्वारा कार्रवाई की जा रही है।

ट्रकों के लिए राष्ट्रीय परमिट जारी करना

1409. श्री भीकू राम जैन : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली प्रशासन परिवहन विभाग में ट्रकों के लिए राष्ट्रीय परमिट जारी करने में अनावश्यक रूप से अधिक समय लगता है,

(ख) सरकार का विचार सड़क पर चल रही गाड़ियों की ठीक-ठीक संख्या का रिकार्ड ठीक करने, फिटनेस सर्टिफिकेट जारी करने के लिए गाड़ी की प्रत्यक्ष जांच का रिकार्ड पूरा करने, डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने की प्रक्रिया में सुधार करने के लिए क्या कार्यवाही करने का है, और

(ग) दिल्ली परिवहन विभाग में कार्यकुशलता लाने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) दिल्ली प्रशासन के अनुसार, न्यायालय के आदेशों को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय परमिट जारी करने का काम फिलहाल रोक दिया गया है, अर्थात्—दिल्ली उच्च न्यायालय ने 1978 में एक अन्तरिम निषेधाज्ञा जारी की थी और दिल्ली प्रशासन ने 1980 में परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरण, दिल्ली के इस आदेश के खिलाफ एक अपील दाखिल की है।

(ख) और (ग) : लाइसेंस जल्दी जारी करने और रिकार्डों को ठीक रखने के लिए दिल्ली प्रशासन के परिवहन निदेशालय को और मजबूत किया जा रहा है। चालकों द्वारा यात्रियों से दुर्व्यवहार करने, टैक्सी, स्कूटर इत्यादि में सवारी बिठाने से मना करने और अपेक्षित गंतव्य की ओर चलने से इंकार करने जैसी शिकायतों पर समुचित कार्रवाई करने के लिए एक विशेष सैल खोला गया है। इसके अलावा, दिल्ली प्रशासन ने कुछ अन्य योजनाएं भी चालू की हैं, जैसे—रिकार्डों को कम्प्यूटर के जरिए रखना और चालकों के लिए प्रशिक्षण स्कूल खोलना।

बीड़ी पीने और भारतीय सिगरेटों के धूम्रपान से स्वास्थ्य पर पड़ने वाले दुष्परिणामों पर अनुसंधान

1410. श्री बापूसाहिब पारूलेकर : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टाटा स्मारक कैंसर अनुसंधान संस्थान, बम्बई अथवा किसी अन्य भारतीय संस्थान ने बीड़ी पीने और भारतीय सिगरेटों के धूम्रपान से स्वास्थ्य पर पड़ने वाले दुष्परिणामों पर अनुसंधान किया है;

(ख) बीड़ी पीने वालों पर कार्बन मोनाथक्साइड, हाइड्रोजन साईनाइड, फिनौल कैरिनोजैनिक हाइड्रो-कार्बन बेंज प्रत्येक ने ठीक-ठीक प्रभाव क्या है; और

(ग) क्या अनुसंधान की जांच के परिणामस्वरूप भारतीय सिगरेटों की अपेक्षा बीड़ी पीना अधिक हानिकारक है;

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां। टाटा मैमोरियल सेंटर, बम्बई के कैंसर अनुसंधान संस्थान ने भारतीय बीड़ियों के चार लोकप्रिय ब्राण्डों और भारतीय सिगरेटों के आठ लोकप्रिय ब्राण्डों का रासायनिक विश्लेषण किया है।

(ख) कार्बन मोनोक्साइड, हाइड्रोजन साईनाइड फिनौल, बैंजपायरीन आदि पी जाने वाली तम्बाकू के महत्वपूर्ण घटक हैं और निम्नलिखित कारणों से हानिकारक हैं :—

(1) ये फेफड़ों और मुख की श्लेष्मल झिल्ली (आन्तरिक परत) भोजन नली, आमाशय में स्थानीय जलन उत्पादन करती है और इसलिए इनसे कैंसर होने की सम्भावना रहती है; (2) श्वास नली और रक्त वाहिकाओं में ऐंठनें पैदा करते हैं और इसलिए ये हृदवाहिका तंत्र के लिए खतरनाक हैं और ब्यूरजर्स रोगों, परिमंडली रोग आदि उत्पन्न कर सकते हैं; (3) पी जाने वाली तम्बाकू के उपोत्पाद शरीर से मल में निकल जाते हैं और मलोत्सर्ग के समय इनका जी० आई० ट्रैक्ट और जी० यू० ट्रैक्ट पर काफी कैंसरजनक प्रभाव पड़ता है। हाईड्रोजन साईनाइड फेफड़ों की सिलिया के लिए विषाक्त है, फिनोल अर्बुद को बढ़ाने वाला और कैंसरजनक है, हाइड्रो-कार्बन बेंज अर्बुद उत्पन्न करने वाले कारक हैं।

(ग) बीड़ी का भार सिगरेट की अपेक्षा कम होता है। इसे ध्यान में रखते हुए अब तक किए गए रासायनिक विश्लेषणों से यह मालूम हुआ है कि बीड़ियों का प्रति यूनिट भार भारतीय सिगरेटों की अपेक्षा अधिक हानिकारक होता है।

समस्तीपुर जंक्शन

1411. श्री रामसिंह शाक्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में समस्तीपुर जंक्शन और उत्तर प्रदेश में लखनऊ जंक्शन में श्रेणीवार कितने कर्मचारी हैं,

(ख) इनमें श्रेणीवार अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कितने कर्मचारी हैं,

(ग) विभिन्न श्रेणियों में नैमित्तिक कर्मचारी कितने हैं,

(घ) ऐसे कितने कर्मचारी हैं जिन्हें रेलवे क्वार्टर दिए गए हैं,

(ङ) ऐसे कितने कर्मचारी हैं जिनके पास क्वार्टर नहीं हैं और उन्हें कब तक क्वार्टर उपलब्ध करा दिए जाएंगे, और

(च) ऐसे कितने कर्मचारी हैं जिनके अपने निजी मकान हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (च) : सूचना रेलों से इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

नसीराबाद जयपुर लाइन

1412. आचार्य भगवान देव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मुस्लिम तीर्थ-स्थान दरगाह-शरीफ को रेल से जोड़ने के लिए बाया गोइला सरवार सतारिप्ट-देवली केकरी, कोटा जंक्शन नसीराबाद से जयपुर अथवा टोडराई सिंह रेलवे स्टेशन से जयपुर तक बाया केकरी आदि रेल लाइन बिछाने का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है,

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है, और

(ग) उक्त रेल लाइनों में से कोई भी रेल लाइन कब बिछाई जायेगी ताकि दरगाह-शरीफ जाने वाले यात्री रेल सुविधाओं का लाभ उठा सकें ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) : नसीराबाद के रास्ते अजमेर से कोटा तक रेल लाइन बिछाने के लिए 1955 में एक सर्वेक्षण किया गया था और रिपोर्ट से पता चला है कि यह परियोजना अर्थक्षम नहीं होगी । तथापि, नसीराबाद की टोडाराय सिंह से संबद्ध करने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है क्योंकि वह मीटर लाइन द्वारा जयपुर से पहले ही संबद्ध है ।

के० के० एक्सप्रेस में सीटों का आरक्षण

1413. श्री टी० आर० शमन्ना : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गाड़ियों में और विशेषकर के० के० एक्सप्रेस और महालक्ष्मी एक्सप्रेस में यात्रियों को बंगलौर से दिल्ली और बम्बई के लिए स्थानों का आरक्षण प्राप्त करने में काफी कठिनाई होती है, और

(ख) यात्रियों को राहत देने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां, कुछ कठिनाइयां आमतौर पर अनुभव की गई हैं ।

(ख) रेल इंजनों और सवारी डिब्बों के बेहतर कपलिगों का विकास करके उसकी जांच कर लिए जाने के बाद 1981 के प्रारम्भ में 125/126 के० के० एक्सप्रेस में दोनों ओर इंजन लगाकर सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है । कोल्हापुर और पुणे के बीच 1-11-80 से बड़ी लाइन की महालक्ष्मी एक्सप्रेस में एक अतिरिक्त बोगी लगाकर उसके डिब्बा भार को बढ़ा दिया गया है । बड़ी लाइन और मीटर लाइन की गाड़ियों के डिब्बा भार को और अधिक बढ़ाने के विषय पर उस समय विचार किया जाएगा जब पर्याप्त संसाधन उपलब्ध हो जायेंगे ।

कुवैत सरकार द्वारा नये प्रतिबन्ध

1414. एन० डेनिस : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कुवैत सरकार के इस नए प्रतिबंध की जानकारी है जिसके अन्तर्गत किसी भी ऐसे व्यक्ति को कुवैत में अपना परिवार रखने की स्वीकृति न देना है जिसका मासिक वेतन लगभग रु० 1,000/- से कम है;

(ख) यदि हां, तो इस नए प्रतिबन्ध से प्रभावित होने वाले परिवारों की सम्भावतः कुल संख्या कितनी है; और

(ग) भारत सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में उठाए गए कदम क्या हैं ?

विदेश मंत्री (श्री पी० के० नरसिंह राव) : (क) अप्रैल, 1980 में कुवैत सरकार ने एक ऐसा विनियम जारी किया था, जिनके अनुसार कुवैत में ऐसे आप्रवासियों के परिवार नहीं ठहर सकते, जिनकी मासिक आय के० डी० 400/- (लगभग 12,000 रुपए) से कम है। यह विनियम सभी विदेशियों पर समान रूप से लागू होता है और यह किसी खास राष्ट्रिकता के लोगों के खिलाफनहीं है। कुवैती अधिकारियों द्वारा इस प्रकार के कदम उठाने के कारणों में से एक यह है कि वहां मकानों की बड़ी कमी हो गई है और इसके फलस्वरूप किराये बहुत बढ़ गए हैं। के० डी० 400/- से कम आय वाला कर्मचारी अपने परिवार के लिए समुचित आवास की व्यवस्था नहीं कर सकता।

(ख) इस विनिमय से, कुवैत में रहने वाले भारतीय समुदाय के एक बड़े हिस्से से प्रभावित होने की सम्भावना है जिसकी संख्या अनुमानतः 80,000 है।

(ग) यद्यपि किसी भी राज्य को नियम/विनियम लागू करने का सार्वभौम अधिकार है, तथापि कुवैत स्थित भारतीय राजदूतावास ने कुवैत सरकार से, इस विनियम के जारी किए जाने के बाद कुवैत में प्रवेश करने वाले परिवारों पर ही इसे लागू करने का अनुरोध किया है।

आल इंडिया रेलवे एम्पलाईज कान्फेडिरेशन से ज्ञापन

1415. श्री ए० के० राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आल इंडिया रेलवे एम्पलाईज कान्फेडिरेशन तथा पूर्व रेलवे इंजीनियरिंग कामगर यूनियन (निर्माण), धनबाद ने निर्माण कर्मचारियों की लम्बी अवधि से चली आ रही शिकायतों के बारे में मुख्य अभियन्ता (निर्माण), पूर्व रेलवे, कलकत्ता को अनेक ज्ञापन/अभ्यावेदन पेश किए हैं,

(ख) यदि हां, तो इन कर्मचारियों की शिकायतें क्या हैं और उन्हें दूर करने के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा क्या कार्यवाही की गई है और

(ग) विगत 10 वर्षों से अथवा इसके अधिक समय से नियमित सेवा में कार्य कर रहे परियोजना श्रमिकों को खपाने के लिए सरकारी नीति तथा कार्यक्रम क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) : ये शिकायतें सामान्यतः नैमित्तिक श्रमिकों की सेवा-शर्तों में सुधार से सम्बन्धित हैं। शिकायतों को दूर करना सरकार की नीति है। इसके अलावा, नैमित्तिक श्रमिकों को समय-समय पर नियमित पदों पर समाहित करने के बारे में भी विचार किया जाता है बशर्ते पद उपलब्ध हों और नियमानुसार उन्हें उन पर समाहित किया जा सकता हो।

मंडलीय कार्मिक अधिकारी

1416. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे में उन मण्डलों के नाम जहां मण्डलीय कार्मिक अधिकारियों के पदों का दर्जा वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारियों के रूप में बढ़ा दिया गया है,

(ख) वे मण्डल जिनमें इन अधिकारियों की नियुक्ति अभी तक नहीं की गई है तथा मण्डलीय कार्मिक अधिकारी जिनका चयन नहीं किया गया था, कार्यरत हैं,

(ग) अब जबकि प्रारम्भिक भारतीय रेलवे कार्मिक सेवा का गठन हो गया है वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारियों के इन पदों पर चुने गये कार्मिकों की नियुक्ति न किए जाने के कारण, और

(घ) उन मण्डलों में जहां ऐसे पदों की स्वीकृति दी जा चुकी है, चुने गए अधिकारियों की सूची से वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारियों को इन पदों पर नियुक्त करने में कितना समय लगेगा ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) निम्नलिखित मण्डलों में मण्डल कार्मिक अधिकारियों के पदों को वरिष्ठ मण्डल कार्मिक अधिकारियों के ग्रेड में अपग्रेड किया गया है;

इलाहाबाद, दिल्ली, लखनऊ, मुरादाबाद, फिरोजपुर, बीकानेर और जोधपुर।

(ख) अपग्रेड किए गए इन सात पदों में से, केवल दो पद लखनऊ और फिरोजपुर मंडलों में वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारियों के ग्रेड में कार्यान्वित किये जा रहे हैं।

(ग) संघ लोक सेवा आयोग के परामर्श से बनाए गए भर्ती नियमों के अनुसार भारतीय रेल कार्मिक सेवा के अधिकारी अभी पदोन्नति के पात्र नहीं हैं।

(घ) भारतीय रेल कार्मिक सेवा में इस ग्रेड के लिए अगला पैनल 1981 में बनाए जाने की सम्भावना है।

कलकत्ता पत्तन में आतंकवाद

1417. श्री के० पी० सिंह देव : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 20 अगस्त, 1980 के स्टैटमैन में प्रकाशित इस समाचार

की ओर दिलाया गया है कि यूनियन दादाओं के आतंक के परिणामस्वरूप वैगनों में माल का लदान नहीं होता है और रेक अपने गंतव्य तक आधे खाली पहुंचते हैं,

(ख) क्या यह भी सच है कि अपराध करने वाले निर्भय होकर वैगनों से पुर्जे निकाल लेते हैं तथा उन्हें बेकार कर देते हैं और इस समय कलकत्ता पत्तन क्षेत्र में इन दादाओं से 3,500 वैगनों को बेकार कर दिया है और रेल विभाग ने अत्यावश्यक माल के अलावा कोई और माल पत्तन क्षेत्र में ले जाने से इन्कार कर दिया है,

(ग) यदि हां, तो मामले के तथ्य क्या हैं और इस कारण रेलवे को हर वर्ष कितना नुकसान उठाना पड़ता है, और

(घ) इन घटनाओं को समाप्त करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) : यह सच नहीं है कि यूनियन के दादा लोगों द्वारा 3,500 वैगन अनुपयोगी कर दिए गए हैं। लेकिन पोर्ट ट्रस्ट रेलवे क्षेत्र में जो बहुत दूर तक फैला हुआ है, वैगनों के पुर्जों की चोरी बहुत अधिक होने लगी है। इसके फलस्वरूप, पत्तन में बाकी बचे वैगनों की संख्या जुलाई, 1980 में बढ़कर 3225 हो गई, जिनमें 1625 खराब वैगन भी शामिल हैं। पत्तन में वैगनों के अधिक संख्या में खड़े रहने के मुख्य कारण ये हैं :—क्षतिग्रस्त वैगनों की संख्या में वृद्धि, पुर्जों की पर्याप्त रूप से सप्लाई न होना, क्षतिग्रस्त वैगनों की मरम्मतों के लिए सीमित व्यवस्था, पत्तन क्षेत्र से वैगनों के पुर्जों की चोरी होना आदि। पत्तन में अधिक संख्या में वैगनों के बच जाने के कारण रेलवे विभाग ने पत्तन को वैगन भेजने पर आंशिक रोक लगा दी थी। विभिन्न उपचारात्मक उपाय किए जाने के कारण स्थिति में काफी सुधार हुआ है और क्षतिग्रस्त वैगनों की संख्या, जो यहां बाकी खड़े हैं, घटकर 524 रह गई है। कुल वैगनों की संख्या भी जो वहां बाकी खड़े हैं, घटकर लगभग 1,900 रह गई है।

पत्तन में वैगनों के रुके रहने के कारण रेलवे को जो घाटा हुआ, उसका पता नहीं लगाया जा सकता।

(घ) पत्तन क्षेत्र में चोरी की घटनाओं को रोकने के लिए कई उपचारात्मक उपाय किए गए हैं जिसमें गश्त लगाना, हथियारों से लैस कांस्टेबुलों की अतिरिक्त टुकड़ी का तैनात किया जाना आदि शामिल है। यह भी निश्चय किया गया है कि सुरक्षा की दृष्टि से रेलवे यार्ड केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा दल को सौंप दिया जाय। पिछले 3-1/2 महीनों में लगभग 1000 खराब वैगनों को रेलवे वर्कशाप और डिपुओं में मरम्मत के लिए भेजा गया है।

हाल की बाढ़ों से उड़ीसा में क्षतिग्रस्त हुई सड़कें और पुल

1418. श्री गिरिधर गोमांगो : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को उड़ीसा सरकार की ओर से हाल की बाढ़ के कारण उड़ीसा में सड़कों और प्रमुख पुलों की क्षति के बारे में प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है,

(ख) यदि हां, तो प्रतिवेदन में उल्लिखित पुलों के नाम क्या हैं,

(ग) राज्य ने नए पुलों के निर्माण तथा क्षतिग्रस्त पुलों की मरम्मत के लिए कितनी वित्तीय सहायता मांगी है और उन पुलों के नाम क्या हैं, और

(घ) उनके मंत्रालय द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) इस विवरण संलग्न है, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग के पुलों के नाम दिए गए हैं और जिन्हें बाढ़ से क्षति हुई है, उनकी मरम्मत करने के लिए राज्य सरकार द्वारा मांगी गई आर्थिक सहायता भी बताई गई है । कोई नया पुल बनाने की जरूरत नहीं है ।

(घ) राज्य के सार्वजनिक निर्माण विभाग से विस्तृत प्रस्तावों और अनुमानों की प्रतीक्षा की जा रही है । जैसे-जैसे अनुमान प्राप्त होंगे स्वीकृति दी जाएगी और धनराशि दे दी जाएगी ।

विवरण

क्र० सं०	राष्ट्रीय राजमार्ग सं०	पुल सं०	क्षतिग्रस्त पुलों के लिए मांगी गई आर्थिक सहायता (लाख रु०)
1	2	3	4
1.	5	744/5-7	
2.	5	679/4	
3.	5	695/5-6	2.27
4.	5	700/6-7	
5.	5	96-5-97-4 (बैतरणी)	0.50
6.	5	255/0-269/0 (धुदास)	1.15
7.	5	245/0-255/0 (चीपट)	
8.	6	223/0 (कैरा)	0.38
9.	5क	50/4 (नूना)	
10.	5क	57/0 (कुला और महानदी) 67/0	3.25
11.	6क	174/1 (नाथजोर)	
12.	6	182/2 (योथक्त)	1.00
		कुल	8.55 लाख

लोको वर्कशाप, कैरिएज और वैगन विभागों के सुपरवाइजर

1419. श्री सूरज भान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तीसरे वेतन आयोग से पूर्व लोको वर्कशाप, कैरिएज और वैगन विभागों के सुपरवाइजरों के न्यूनतम और अधिकतम वेतनमान समान थे;

(ख) क्या यह भी सच है कि तीसरे वेतन आयोग के बाद लोको वर्कशाप विभागों के सुपरवाइजरों को रुपये 80-1040 (आर० एस०) का ग्रेड दे दिया गया था जबकि कैरिएज और वैगन विभागों के सुपरवाइजरों को छोड़ दिया गया था; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का इस विसंगति को किस प्रकार से दूर करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) : कारखानों के लोको फोरमैन और कारखाना अधीक्षक प्राधिकृत वेतनमान में 450-575 रु० का वेतनमान—150 रुपये प्रतिमास विशेष वेतन पाने के पात्र थे। जबकि सवारी तथा माल डिब्बा विभाग के गाड़ी परीक्षकों के वरिष्ठतम पर्यवेक्षक बिना किसी विशेष वेतन के केवल 450-575 रु० के वेतनमान के पात्र थे। इसलिए कारखानों के लोकोफेरमैन और कारखाना अधीक्षकों को बिना किसी विशेष वेतन के 840-1040 रु० का संशोधित वेतनमान आवंटित किया गया जबकि सवारी डिब्बा तथा माल डिब्बा विभाग के वरिष्ठतम पर्यवेक्षकों को 700-900 रु० का वेतनमान आवंटित किया गया। बाद में, सवारी डिब्बा तथा माल डिब्बा पर्यवेक्षकों के 700-900 के वेतनमान के 10% पदों को भी 840-1040 रु० का वेतनमान आवंटित किया गया है।

(ग) उपर्युक्त के अनुसार इस बारे में कोई अनियमितता नहीं बरती गयी है, इसलिए उसे दूर करने का प्रश्न नहीं उठता।

ब्रिटेन की जेलों में भारतीय

1420. श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हजारों भारतीय किसी अपराध में बिना दोष सिद्धि के अनेक वर्षों से ब्रिटेन की जेलों में हैं;

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

(ग) भारत सरकार उनकी रिहाई के लिए क्या कार्यवाही कर रही है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० सिंह राव) : (क) और (ख) : लम्बी अवधि तक नजरबन्दी के ऐसे किसी भी मामले के बारे में सरकार को जानकारी नहीं है। उत्प्रवासन अधिनियम और नियमों के अधीन विभिन्न कारणों से जिन व्यक्तियों को प्रवेश करने से मना किया जाता है उन्हें तभी तक वहां नजरबन्द रखा जा सकता है जब तक कि वे वहां से रवाना नहीं हो जाते। इसी प्रकार अवैध रूप से प्रवेश पाने वाले व्यक्तियों अथवा जिन्हें उद्वासन के आदेश दिए गए हैं उन्हें भी तभी तक नजरबन्द रखा जा सकता है जब तक कि वे वहां से प्रत्यावर्तित न कर दिए जायें। सामान्यतः नजरबन्दी के अवधि कुछ महीनों से अधिक नहीं होती।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

नया गाजियाबाद स्टेशन पर मासिक/त्रैमासिक टिकट जारी करना

1421. श्री चन्द्रपाल शैलानी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नया गाजियाबाद स्टेशन से हजारों यात्री यात्रा करते हैं परन्तु उस स्टेशन पर यात्रियों को मासिक/त्रैमासिक टिकट जारी करने के लिए कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है,

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार नया गाजियाबाद से यात्रा करने वाले यात्रियों को नया गाजियाबाद स्टेशन तथा सिटी बुकिंग एजेंसी, दोनों स्थानों से मासिक/त्रैमासिक टिकट जारी कराने के लिए व्यवस्था करने का है । ताकि दैनिक यात्रियों को होने वाली असुविधा दूर हो सके, और

(ग) यदि हां, तो कब तक ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) : नया गाजियाबाद रेलवे स्टेशन ठेकेदार द्वारा परिचालित एक हाल्ट स्टेशन है जहाँ मासिक/तिमाही सीजन टिकट जारी करने की सुविधा नहीं है । इस हाल्ट स्टेशन से चढ़ने वाले यात्री दिल्ली/नयी दिल्ली, गाजियाबाद स्टेशनों और सिटी बुकिंग एजेंसी, गाजियाबाद से अपने मासिक/तिमाही सीजन टिकट ले सकते हैं जहां कि अपेक्षित सुविधाओं की व्यवस्था है । नया गाजियाबाद हाल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में बदलने के बारे में कार्रवाही हो रही है । जैसे ही यह काम पूरा हो जाएगा और अपेक्षित कर्मचारी तैनात हो जाएंगे, मासिक/तिमाही सीजन टिकट देने की सुविधाओं की व्यवस्था करने के बारे में विचार किया जायेगा ।

काराकोरम राजमार्ग के समानान्तर एक दूसरी सड़क का निर्माण

1422. श्री चन्द्रजीत यादव : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को काश्मीर में पाकिस्तान द्वारा अधिकृत भारतीय क्षेत्र से होती हुई काराकोरम राज मार्ग के समानान्तर एक दूसरी सामरिक सड़क का निर्माण करने के बारे में चीन पाकिस्तान योजना के सम्बन्ध में जानकारी है; और

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

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख)

सरकार ने पाकिस्तान अधिकृत काश्मीर में एक ओर राजमार्ग बनाए जाने के बारे में 21 मई 1980 के "पैट्रियाट" में छपी खबर देखी है। इन खबरों के अनुसार यह राजमार्ग वर्तमान काराकोरम राजमार्ग के समानान्तर मार्ग बन जाएगा । लेकिन सरकार को वास्तविक रूप से ऐसी सड़क बनाए जाने के बारे में कोई पुष्ट रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है । सरकार इस मामले में निरन्तर सतर्क रहेगी ।

दिल्ली में उपरी पुल

1423. **श्री सुशील भट्टाचार्य** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली में अब तक कितने उपरी पुलों का निर्माण किया गया है तथा प्रत्येक उपरी पुल पर कितना खर्च किया गया है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : स्थानीय अधिकारियों से प्राप्त सूचना के अनुसार अब तक चार फ्लाई ओवर बनाये जा चुके हैं। उन फ्लाई ओवरों पर निम्नलिखित लागत आई है :—

क्रम सं०	फ्लाई ओवर का नाम	किया गया व्यय (लाख रुपयों में)
1.	पटेल नगर फ्लाई ओवर	77.30
2.	डिफेन्स कालोनी के निकट फ्लाई ओवर	113.20
3.	सराय रूहिल्ला फ्लाई ओवर	142.87
4.	अरविन्द मार्ग पर सफदरजंग फ्लाई ओवर	130.00

विद्यार्थियों और युवकों द्वारा रेल में बिना टिकट यात्रा

1424. **श्री दयाराम शाक्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आजकल विद्यार्थी और अन्य युवक सभी एक्सप्रेस गाड़ियों के प्रथम और द्वितीय श्रेणी के स्लीपर डिब्बों में अनधिकृत रूप से और बिना टिकट यात्रा करते हैं और वे कन्डेक्टरों की बात नहीं सुनते, उनसे झगड़ा करते हैं और उन पर हमला करते हैं जिसके फलस्वरूप गाड़ियों में यात्रियों को असुविधा होती हैं और उनकी सुरक्षा नहीं रहती है, और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इन गाड़ियों में यात्रियों की सुरक्षा के लिए और ऐसी घटनाओं को कम करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल के सशस्त्र जवानों को तैनात करने के प्रबन्ध करेगी ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) लम्बी दूरी की डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों के आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत यात्रियों के प्रवेश करने के मामले रेल प्रशासनों की जानकारी में आये हैं। पहले दर्जे के गलियारेदार सवारी डिब्बों और शयनयानों में तैनात कर्मचारियों को अनुदेश है कि वे अपने सवारी डिब्बों में अनधिकृत यात्रियों को प्रवेश करने की अनुमति न दें।

परन्तु, कुछ अवसरों पर ऐसे यात्रियों पर नियंत्रण पाना कठिन हो जाता है।

(ख) सभी एक्सप्रेस गाड़ियों के प्रत्येक पहले दर्जे के डिब्बे में और दूसरे दर्जे के शयन-यान में रेल सुरक्षा बल के कार्मिकों को तैनात करना न तो वांछनीय है और न व्यवहार्य ही है। ऐसे उपायों के लिए रे० सु० बल में भारी वृद्धि करने की आवश्यकता होगी जो एक स्वीकार्य प्रस्ताव नहीं होगा।

अमृतसर रेलवे स्टेशन

1425. **श्री एल० एस० तुर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या अमृतसर रेलवे स्टेशन पर टिकट कलैक्टर के कार्यालय के रूप में बनाया गया छोटा कार्यालय कर्मचारियों के लिए स्थान की आवश्यकता को पूरा करने के लिए और आरक्षण के लिए लोगों को मिलने देने के लिए पर्याप्त है, और

(ख) यदि नहीं, तो रेलवे द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) अमृतसर रेलवे स्टेशन पर टिकट जांच कर्मचारियों के लिए निर्धारित स्थान पर्याप्त है। आरक्षण सम्बन्धी काम अलग से आरक्षण कार्यालय में होता है जो 09.00 बजे से 16.30 बजे तक खुला रहता है। उसके बाद आरक्षण सम्बन्धी पूछताछ का उत्तर प्लेटफार्मों के काउण्टर पर दिया जाता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

पटना में गंगा पर पुल

1426. **श्री हरिनाथ मिश्र** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पटना में गंगा नदी पर पुल बनाने की मूल लागत 30 करोड़ रुपये आंकी गई थी और इसके वर्ष 1977 के अंत तक पूरा हो जाने की आशा थी,

(ख) यदि हां, तो पटना में गंगा पर पुल की वर्तमान अनुमानित लागत क्या है और अब इसके कब तक पूरा हो जाने की आशा है,

(ग) पुल की लागत में वृद्धि हो जाने से तथा अब तक इसके पूरा न होने के क्या कारण हैं, और

(घ) पुल का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा करने को सुनिश्चित करने के लिए केन्द्रीय सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) प्रश्नगत पुल राज्य की एक परियोजना है और इससे बिहार सरकार ही अनिवार्यतः सम्बन्धित है? बिहार सरकार द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार पुल पर पहले 23.50 करोड़ रुपये खर्च आने का अनुमान था जिसमें एक दो लेन वाले सुपरस्ट्रक्चर (बिना पैदल पथ के) और नीवों 2 लेन वाले यानपथ के साथ पहुंचमार्गों और नीवों की व्यवस्था थी। बाद में, राज्य सरकार ने निविदाएं मांगते समय काम में वृद्धि कर दी ताकि अब पैदल पथों सहित 2 लेन सुपर स्ट्रक्चर और भविष्य के लिए 4 लेन के पहुंचमार्गों सहित 4 लेन के सुपरस्ट्रक्चर को संभालने के लिए 4 लेन फाउंडेशन और सबस्ट्रक्चर की व्यवस्था की जा सके। पुल का ठेका जून, 1972 में मैसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड को दिया गया था जिसमें पुल जून, 1978 तक पूरा करने की शर्त रखी गई थी। संशोधित लागत स्वीकृति टैंडर पर आधारित है और राज्य सरकार ने

श्रम, सामान आदि की कीमतों में 46.47 करोड़ रुपये और वृद्धि होने का अनुमान लगाया है। राज्य सरकार को अब पुल के दिसम्बर, 1981 तक पूरा हो जाने की आशा है।

(ग) राज्य सरकार ने काम की लागतों में वृद्धि के कारण इस प्रकार बताए हैं :—

(i) कार्य क्षेत्र में विस्तार करना जैसा कि पहले बताया जा चुका है,

(ii) मजदूरी और सामान की कीमतों में वृद्धि।

राज्य सरकार ने पुल को पूरा करने में विलम्ब के ये कारण बताए हैं :—

(iii) कुएं की नीवों को घसाने की समस्या जो एक भारी कार्य है।

(iv) अप्रैल, 1979 में तूफान आना, श्रमिकों द्वारा हड़ताल करना, बिजली की कमी, और

(v) उपयुक्त किस्म के सीमेन्ट की कमी,

(vii) समय पर स्टील का न मिलना।

(घ) चूंकि यह राज्य परियोजना है, इसे समय पर पूरा करने के लिए आवश्यक उपाय राज्य सरकार को करने हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 30 की मरम्मत

1427. **श्री रामावतार शास्त्री :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 30 सासाराम, आरा, मानेर, दानापुर, पटना, बख्तियारपुर, डाढ़, मोकामा, बरौनी और बेगुसराय होकर जाता है,

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि यह मार्ग मानेर और मोकामा के बीच कई स्थानों पर खराब हालत में है, और

(ग) यदि हां, तो इस मार्ग की मरम्मत के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है और मरम्मत कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं। दरअसल राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 30 राष्ट्रीय राजमार्ग 2 पर स्थित मोहनिया से शुरू होता है आरा, मानेर, दानापुर, पटना और फतवा से होकर गुजरने के बाद राष्ट्रीय राजमार्ग 31 पर स्थित बख्तियारपुर पर खत्म होता है। इसके बाद, राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 31 (जो दरअसल राष्ट्रीय राजमार्ग 2 पर स्थित बरही से शुरू होता है) चालू होता है जो बढ़, मोकामेह, बरौनी और बेगुसराय से हो कर गुजरता है।

(ख) यह सड़क वकायदा अच्छी हालत में है और यहां पर यातायात आसानी से चल सकता है। हां, इतना जरूर है कि भारी वर्षा के मौसम में कुछ स्थानों पर तेज रफ्तार से चलने वाले यातायात के लगातार आने-जाने से यह सड़क कुछ क्षतिग्रस्त हो जाती है। लेकिन, इन क्षतिग्रस्त भागों की तत्काल समुचित मरम्मत कर दी जाती है।

(ग) पिछले तीन सालों में, मूल कार्यों तथा सामान्य मरम्मत कार्यों के लिए अनुदान देने के अलावा, राष्ट्रीय राजमार्ग 30 और 31 के मानेदमोकामेह सड़क—खंडों में मरम्मत करने के लिए और बाढ़ से क्षतिग्रस्त हुए भागों को मरम्मत करने के लिए 25.12 लाख रुपये के विशेष अनुदान स्वीकृत किए गए हैं। इसके अलावा, हाल ही में पटना और बख्तियारपुर के बीच बाढ़ से क्षतिग्रस्त हुए भागों की मरम्मत करने के लिए स्वीकृति के लिए आवश्यक कार्रवाई हो रही है। अगला मानसून आने से पहले मरम्मत कार्य पूरा हो जाने की संभावना है।

गैर सरकारी मोटर परिवहन कम्पनियों को राष्ट्रीय परमिट

1428. प्रो० मधु दंडवते : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गैर-सरकारी मोटर परिवहन कम्पनियां कीमती वस्तुओं को परिवहन द्वारा लाने ले जाने की सुविधा के लिए राष्ट्रीय परमिटों की संख्या में वृद्धि की मांग कर रही है,

(ख) यदि हां, तो क्या राष्ट्रीय परमिटों में इस वृद्धि से रेलवे के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा जो पहले ही अत्यधिक सामाजिक भार वहन कर रहे हैं, और

(ग) क्या सरकार समेकित राष्ट्रीय परिवहन नीति के हित में गैर-सरकारी मोटर परिवहन कम्पनियों के राष्ट्रीय परमिटों में वृद्धि को रोकेगी ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) एक राज्य से दूसरे राज्य के बीच माल के यातायात को सुविधाजनक बनाने के विचार से राज्य सरकारें और संघ क्षेत्रों के प्रशासन कुछ दिनों से राष्ट्रीय परमिटों की संख्या में वृद्धि करने के लिए अनुरोध करती आ रही है। इस मामले पर परिवहन विकास परिषद् की 2 अगस्त 1980 को हुई बैठक में विचार किया गया था। परिषद् ने रेल व सड़क में समन्वय तथा अन्य बातों पर विचार करते हुए इनकी संख्या में वृद्धि करने की सिफारिश की है। सरकार ने इस वृद्धि को 4 अक्टूबर, 1980 को अधिसूचित कर दिया है।

कर्नाटक में क्षेत्रीय रेलवे सेवा आयोग

1429. श्री के० वी० चौधरी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का कर्नाटक में एक क्षेत्रीय रेलवे सेवा आयोग कार्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव है, और

(ख) यदि हां, तो कब तथा कहां ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) बेंगलूरु में एक रेल सेवा आयोग की स्थापना 2-10-80 से की जा चुकी है।

नई दिल्ली और हैदराबाद के बीच एक और गाड़ी का चलाया जाना

1430. श्री जी० एस० रेड्डी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली से हैदराबाद के लिए जाने वाली यात्राओं में प्रथम और द्वितीय श्रेणी

की शायिकाओं की मांग कितनी है और प्रति सप्ताह उपलब्ध होने वाली शायिकाओं की कुल संख्या कितनी है;

(ख) क्या नई दिल्ली से हैदरावाद के लिए पर्याप्त सेवाओं से उपलब्ध न होने के सम्बन्ध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं क्योंकि इस समय हैदराबाद को प्रतिदिन एक ही गाड़ी चलती है और दोनों स्टेशनों के बीच सप्ताह में दो बार चलने वाली गाड़ी भी एक ही है; और

(ग) यदि हां, तो क्या रेलवे का इन दो स्टेशनों के बीच प्रतिदिन एक और गाड़ी चलाये जाने अथवा आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाये जाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) मई, 1980 से अक्तूबर, 1980 तक की अवधि में हैदराबाद जाने के लिए नई दिल्ली स्टेशन पर पहले दर्जे और दूसरे दर्जे की शायिकाओं का औसत साप्ताहिक मांग और उपलब्ध स्थान इस प्रकार है :—

गाड़ी नं० और नाम	दर्जा			
	पहला दर्जा		दूसरा दर्जा	
	उपलब्ध	मांग	उपलब्ध	मांग
22 अप दक्षिण एक्सप्रेस	523	605	1039	1289
124 अप ए० पी० एक्सप्रेस	246	246	1103	1143

(ख) जी हां।

(ग) दिल्ली और हैदराबाद के बीच एक अतिरिक्त गाड़ी चलाये जाने की व्यावहारिकता थी ए० पी० एक्सप्रेस की आवृत्ति बढ़ाए जाने के मामले पर विचार किया गया था किन्तु परिचालन की दृष्टि से फिलहाल इसे व्यवहारिक नहीं पाया गया।

दिल्ली-अहमदाबाद लाईन को बड़ी लाईन में बदलना

1431. **प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत :**
श्री वृद्धि चन्द्र जैन } क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की जयपुर-अजमेर होकर दिल्ली और अहमदाबाद के बीच की मीटर गेज रेल लाईन को बड़ी लाईन में बदलने की कोई योजना है, और

(ख) यदि हां, तो इस योजना को कब तक स्वीकृति मिल जाएगी और काम शुरू हो जाएगा ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जयपुर और अजमेर के रास्ते दिल्ली और अहमदाबाद (934 कि० मी०) के बीच बड़ी लाईन का आमान-परिवर्तन एक अनुमोदित कार्य है जिस पर 100 करोड़ से ऊपर लागत आयेगी। इस परियोजना को याता-

यात की आवश्यकताओं और धन की उपलब्धता पर आधारित विभिन्न चरणों में निष्पादित किया जाएगा। प्रथम उपाय के रूप में फुलेरा-किशनगढ़ खण्ड (50.9 कि० मी०) पर बड़ी लाइन की उप-संरचना सहित दोहरी लाइन बिछाई जाएगी, जिस के लिए 1980-81 के बजट में 50 लाख रुपये की व्यवस्था की गई है।

झींझक और अम्बियापुर के निकट रेल दुर्घटना में मरे/जख्मी हुए व्यक्तियों की क्षतिपूर्ति का भुगतान

1432. श्री रसीद मसूद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 31 अक्टूबर, 1980 की रात्रि को झींझक और अम्बियापुर स्टेशनों के बीच हुई रेल दुर्घटना में बड़ी संख्या में लोग जख्मी हुए,

(ख) यदि हां, तो उसके परिणामस्वरूप मृत/जख्मी व्यक्तियों की संख्या कितनी है,

(ग) उक्त दुर्घटना की जांच का परिणाम क्या रहा, और

(घ) दुर्घटना के शिकार व्यक्तियों के परिवारों को सरकार द्वारा दी गई हर्जाने की राशि यदि कोई है तो कितनी है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) 30-10-80 को झींझक और अम्बियापुर स्टेशनों के बीच हुई दुर्घटना में 35 व्यक्ति मरे, 17 को गम्भीर चोटें आईं और 24 मामूली घायल हुए।

(ग) लखनऊ स्थित रेल संरक्षा आयुक्त, जो कि पर्यटन और सिविल विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में एक निष्पक्ष प्राधिकारी के रूप में कार्य करते हैं, ने इस दुर्घटना की सांविधिक जांच की है। उनके अनन्तिम निष्कर्षों के अनुसार 452 डाउन मालगाड़ी का डिब्बा यांत्रिक उपकरण की खराबी के कारण शुरू में पटरी से उतर गया और बाद में रेल कर्मचारियों की गलती के कारण 163 अप संगम एक्सप्रस पटरी से उतरे हुए डिब्बे के साथ टकरा गई।

(घ) 30-10-80 को झींझक और अम्बियापुर के बीच हुई दुर्घटना का शिकार हुए व्यक्तियों को कोई क्षतिपूर्ति नहीं दी गई है। क्षतिपूर्ति के बारे में दावा आयुक्तों द्वारा विनिश्चय किया जाएगा जिसके समक्ष दुर्घटना घटित होने की तिथि के तीन महीने के भीतर दावे का आवेदन पत्र प्रस्तुत किया जा सकता है और उचित कारण बताए जाने पर वे दुर्घटना की तिथि के एक वर्ष की अवधि में किसी भी समय दावे का आवेदन प्रस्तुत करने की अनुमति दे सकते हैं। तथापि, दुर्घटना का शिकार हुए व्यक्तियों को अनुग्रह के आधार पर 68,600 रु० की राशि का भुगतान कर दिया गया है।

खुरीगची पर हाल्टिंग स्टेशन

1433. प्रो० रूप चन्द पाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का पूर्वी रेलवे के बन्देल-हावड़ा सेक्शन में बदरेश्वर और बदयनती के बीच खुरीगची पर हाल्टिंग स्टेशन बनाने का विचार है, और

(ख) यदि हां, तो कब तक यह परियोजना पूरी हो जाएगी ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

रेलों के बेकार पड़े हुए माल तथा सवारी डिब्बे

1434. श्री ए० टी० पाटिल : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिनांक 31 अक्तूबर, 1980 की स्थिति तक दोषों के आजाने के कारण मरम्मत किये जाने के लिए तथा अन्य कारणों से बेकार पड़े हुए रेल के माल तथा सवारी डिब्बों की अलग-अलग संख्या (क्षेत्रवार) तथा प्रतिशतता कितनी-कितनी है, और

(ख) उनके डिब्बों को रेल लाइनों पर उपयोग करने के लिए पिछले छः महीनों के दौरान क्या उपाय किये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) एक विवरण संलग्न है ।

(ख) खराब पड़े माल डिब्बों और सवारी डिब्बों का प्रतिशत निर्धारित लक्ष्य से अधिक रहा है क्योंकि व्यापारियों और दुर्गापुर इस्पात कारखाने द्वारा फालतू पुर्जों और टायरों, पहियों और धुरों की सप्लाई नहीं हो पायी और बिजली की सप्लाई भी कम रही । इस समय जो डिब्बे खड़े हैं, उनकी निकासी के लिए पहियों, टायरों, धुरों का आयात और अन्य अतिरिक्त पुर्जों की आयात, खरीद करने के प्रयास किये जा रही हैं । बिजली की सप्लाई में सुधार हो जाने के परिणाम-स्वरूप कारखानों और मरम्मत लाइनों के कार्य निष्पादन में भी काफी सुधार दिखायी देने लगा है ।

विवरण

31-10-1980 को बेकार खड़े माल डिब्बों और सवारी डिब्बों की संख्या और प्रतिशत का विवरण ।

रेलवे	माल डिब्बे				सवारी डिब्बे			
	ब० ला०	प्रतिशत	मीटर ला०	प्रतिशत	ब० ला०	प्रतिशत	मीटर ला०	प्रतिशत
मध्य	3309	4.93	—	—	394	16.40	—	—
पूर्व	3964	4.57	—	—	571	15.6	—	—
उत्तर	3007	5.3	—	—	413	12.3	—	—
पूर्वोत्तर	—	—	64	0.23	—	—	—	—
पूर्वोत्तर-सीमा	उ० न०	उ० न०	उ० न०					
दक्षिण	1295	6·39	415	3.42	323	13.3	218	11.57
दक्षिण-मध्य	1537	4.7	596	4.3	161	12.0	59	6.2
दक्षिण-पूर्व	5438	5.9	—	—	580	22.9	—	—
पश्चिम	1610	5.21	1176	4.6	184	8.1	337	10.5

खराब माल डिब्बों का लक्ष्य 4%
खराब सवारी डिब्बों का लक्ष्य 14%

भारत में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण के बारें में भारत और डेनमार्क के बीच करार पर हस्ताक्षर

1435. **श्री अरविन्द नेताम :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत में विशेषकर मध्य प्रदेश के संदर्भ में स्वास्थ्य और कल्याण के बारे में भारत और डेन्मार्क के बीच हाल ही में एक करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं ; और

(ख) यदि हां, तो करार का ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां, मध्य प्रदेश के कुछ जिलों में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण की सेवाओं में सुधार लाने के लिए भारत और डेनमार्क के बीच एक करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं ।

(ख) परियोजना के करार में 1260 लाख तक डेनिश क्रोनरों (17,77 करोड़ रु०) की सहायता की व्यवस्था है जो कि स्वास्थ्य और परिवार कल्याण की सेवाओं में सुधार लाने के लिए मध्य प्रदेश के सात जिलों (दतिया को इस प्रयोजन के लिए ग्वालियर जिले के एक हिस्से के रूप में शामिल किया गया है) में शुरू की जाने वाली एक क्षेत्रीय परियोजना की कुल लागत का लगभग 85 प्रतिशत बनता है । चालू वर्ष (1980-81) से शुरू होने वाली यह परियोजना पांच साल तक चलेगी ।

कुपोषणग्रस्त बच्चों का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण

1436. **श्री चिन्तामणि जेना :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में पांच वर्ष से कम आयु के उन बच्चों को पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है जो कम और मध्यम दर्जे के कुपोषण के शिकार हैं;

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

(ग) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन ने इस बारे में अपना सहयोग दिया है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां ।

(ख) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् के तत्वावधान में राष्ट्रीय पोषण मानीटरिंग ब्यूरो तथा राष्ट्रीय पोषण संस्थान, हैदराबाद 1972 से पांच वर्ष से कम आयु के बच्चों सहित जनसंख्या के कुपोषण का मूल्यांकन करने के लिए दस राज्यों अर्थात् आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल का नियमित रूप से सर्वेक्षण कर रहा है । इस प्रयोजन के लिए प्रत्येक राज्य में प्रति वर्ष गांवों के लगभग 400

घरों का तथा शहर के 200 घरों का सर्वेक्षण किया जाता है। 1972 से 1979 तक लगभग 15,000 बच्चों को कवर किया गया है। इस सर्वेक्षण से पता चला है कि लगभग 38 प्रतिशत बच्चों में कुपोषण के मध्यम दर्जे के लक्षण तथा अन्य 40 प्रतिशत बच्चों में कम दर्जे के कुपोषण लक्षण पाये गये।

(ग) जी नहीं।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

नीलाचल एक्सप्रेस का कोडेरमा स्टेशन पर हाल्ट बनाना

1437. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नीलाचल एक्सप्रेस में गया जंक्शन के लिये 120 बर्थों का आरक्षण किया जाता है;

(ख) क्या यह भी सच है कि नीलाचल एक्सप्रेस के शुरू होने के दिन (1 अप्रैल, 1980) से आज तक तीर्थ-यात्रियों द्वारा गया जंक्शन के लिये औसतन 20 से 25 बर्थ तक से अधिक कभी आरक्षित नहीं करवाई गई है,

(ग) क्या यह सच है कि पटना-रांची राजपथ पर स्थित कोडेरमा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है;

(घ) यदि हां, तो क्या रेलवे के लाभ के लिए कोडेरमा स्टेशन पर नीलाचल एक्सप्रेस का 5 मिनट के हाल्ट की अनुमति देने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है, और

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

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। 175 अप नीलाचल एक्सप्रेस में दूसरा दर्जा वातानुकूल शयनयान में 2 शायिकाओं और दूसरे दर्जे के शयनयान में 21 शयिकाओं तथा 176 डाउन नीलाचल एक्सप्रेस में दूसरा दर्जा वातानुकूल शयनयान में 3 शयिकाओं और दूसरे दर्जे के शयनयान में 57 शयिकाओं का कोटा गया जंकशन के लिये रखा गया है।

(ख) जी नहीं। इस कोटे का लगभग 100 प्रतिशत उपयोग हो रहा है और यहां तक कि लोगों को प्रतीक्षा सूची में रखा जाता है।

(ग) से (ङ) : कोडेरमा स्टेशन पर इस समय 7 जोड़ी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां आती जाती हैं जिनमें से 81/82 ए० सी० एक्सप्रेस को परीक्षण के तौर पर हाल में ठहराना शुरू किया गया है। चूंकि कोडेरमा से पुरी की ओर नाम-मात्र का यातायात होता है, इसलिए 175/176 नीलाचल एक्सप्रेस को कोडेरमा स्टेशन पर ठहराना औचित्यपूर्ण नहीं समझा गया है।

केन्द्र प्रायोजित स्वास्थ्य योजना को कार्यान्वित किया जाना

1438. श्रीमती गीता मुखर्जी
श्री के० ए० राजन) क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र प्रायोजित स्वास्थ्य योजना का कार्यान्वयन शिथिल रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना के सुचारु कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाने का विचार है;

(ग) क्या योजना के अन्तर्गत बीमारियों के मामलों में हाल में वृद्धि हुई है; और

(घ) यदि हां, तो इसको रोकने के लिये क्या तत्काल कदम उठाये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) 1979-80 से जब से शत-प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के कार्यान्वयन का वित्तीय पैटर्न बदल कर यह कर दिया गया है कि 50 प्रतिशत धन केन्द्र देगा और 50 प्रतिशत धन राज्य सरकारें देंगी, कुछ केन्द्रीय प्रायोजित स्वास्थ्य योजनाओं पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है। तथापि, इन योजनाओं का कार्यान्वयन राज्य सरकारों के हाथ में है, इसलिए जब कभी वे बराबर-बराबर आधार पर धन अथवा अपेक्षित आपरेशनल स्टाफ नहीं जुटा पाती तो इस योजना के कार्यान्वयन में बाधा पड़ती है।

(ख) इन योजनाओं के सुचारु कार्यान्वयन के लिए सरकार निम्नलिखित उपाय कर रही है :—

(1) भारत सरकार राष्ट्रीय विकास परिषद् की मंजूरी से इन योजनाओं को शत-प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं बनाने के लिए इनके पुनः वर्गीकरण की सम्भावना पर विचार कर रही है।

(2) विभिन्न राज्य सरकारों के मुख्य मंत्रियों से राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रमों के प्रभावकारी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए व्यक्तिगत रुचि लेने का अनुरोध किया गया है।

(ग) इस बात का कोई प्रमाण नहीं है कि इन रोगों के प्रकोप में वृद्धि हो रही है।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

बम्बई से दक्षिण भारत के अन्य नगरों के लिए 'सुपरफास्ट' रेलगाड़ी

1439. डा० सुब्रह्मण्यम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि बम्बई से दक्षिण भारत के नगरों तथा मद्रास, त्रिवेन्द्रम, बंगलौर तथा मंगलौर के लिए एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी के लिये सार्वजनिक मांग की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त "सुपरफास्ट" रेलगाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) इनकी जांच की गयी थी और फिलहाल इन्हें व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेल दुर्घटनाओं के शिकार लोगों को मुआवजे की अदायगी के निर्णयाधीन मामले

1440. श्री एन० ई० होरो : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत छः महीनों के दौरान हुई रेल दुर्घटनाओं के शिकार लोगों को मुआवजे देने के कई मामले अभी तक निर्णयाधीन पड़े हैं, और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : जी हां ।

इन दुर्घटनाओं में मृत व्यक्तियों के आश्रितों द्वारा छत्तीस और घायलों द्वारा 55 दावा अर्जियां दी गई हैं । दावे के इन मामलों में सम्पूर्ण न्यायिक कार्यवाही के माध्यम से दावा आयुक्तों द्वारा सुनवाई की जा रही है ।

रेलवे की माल वहन क्षमता

1441. श्री देवेन्द्रसिंह गरचा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलों की माल वहन की कुल क्षमता राजस्व और गैर-राजस्व दोनों क्षेत्रों में कितनी है;

(ख) क्या रेलवे में अनवरत निर्धारण की प्रणाली विद्यमान है; और

(ग) अतिरिक्त वार्षिक निवेश का गत तीन वर्षों में क्या प्रभाव रहा है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) परिवहन क्षमता विभिन्न मान्यताओं पर आधारित है और इसके सही आंकड़े बता पाना सम्भव नहीं है । इसके अतिरिक्त, माल-डिब्बों और रेल इंजनों की क्षमता का तो मान्यताओं के आधार पर मूल्यांकन किया जा सकता है, लेकिन लाइन क्षमता जो हस्तांतरणीय परिसम्पत्ति नहीं है, के हिसाब से उसकी परिभाषा करना सम्भव नहीं है ।

(ख) जी हां ।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान ढोये गये कुल यातायात (शुद्ध टन किलोमीटर और यात्री किलोमीटर) की तुलना में, चल-स्टाक में वार्षिक निवेश नीचे दिखाये गये हैं :—

वर्ष	निवेश (करोड़ रुपयों में)	ढोया गया कुल यातायात (अरब किलोमीटर में)
1977-78	217.11	339.4
1978-79	234.44	347.7
1979-80	272.47	355.5

हिमाचल प्रदेश में पोंटा-शेहरू नरकंडा सड़क

1443. श्री जितेन्द्र प्रसाद : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश में पोंटा-शेहरू-नरकंडा सड़क को केन्द्रीय सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में अपने हाथ में ले लिया है; और

(ख) यदि हां, तो 1979 के दौरान इस सड़क के रखरखाव और सुधार के लिए नियत की गई तथा उपयोग की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है तथा 1980-81 के लिए क्या प्रावधान है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

कर्नाटक में परिवार नियोजन की स्वर्ण जयन्ती मनाया जाना

1443. श्री के० लकप्पा
श्री एच० एन०नन्जे गौडा
श्री डी० एम० पुत्ते गौडा : **क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री**

यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कर्नाटक राज्य में यह वर्ष परिवार नियोजन की स्वर्ण जयन्ती के रूप में मनाया जा रहा है;

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

(ग) इस कार्यक्रम से कौन से लक्ष्य प्राप्त होंगे;

(घ) क्या अन्य राज्यों द्वारा भी ऐसे कार्यक्रम आयोजित किये जाते हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां।

(ख) निवर्तमान मैसूर राज्य में दो सन्तान नियंत्रण क्लिनिकों का 50 वां स्थापना वर्ष मनाने के लिए तथा सामान्य रूप से परिवार कल्याण कार्यक्रम को प्रोत्साहन देने के लिए।

(ग) उम्मीद है कि लोगों को परिवार कल्याण के महत्व के बारे में और अधिक जानकारी मिलेगी।

(घ) केन्द्रीय सरकार को इसकी जानकारी नहीं है।

(ङ) यह प्रश्न नहीं उठता।

चन्द्रपुर-जबलपुर सकरी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1444. श्री विलास मुत्तेमवार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार चन्दरपुर-गोंदिया-जबलपुर सकरी रेल लाइन में बदलने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) गोंदिया-जबलपुर और बालाघाट कटंगी शाखा लाइन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण की रिपोर्ट प्राप्त हो गई है और इसकी ब्यौरेवार जांच की जा रही है। सर्वेक्षण रिपोर्ट का मूल्यांकन हो जाने के बाद इस सम्बन्ध में निर्णय किया जायेगा। गोंदिया-जबलपुर और बालाघाट-कटंगी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में निवेश सम्बन्धी निर्णय हो जाने के बाद ही गोंदिया-चन्द्रपुर छोटी लाइन के बदलाव के बारे में विचार किया जायेगा।

उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों को बाढ़ों द्वारा हुई हानि

1445. श्री रासबिहारी बहेरा : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल की विनाशकारी बाढ़ों द्वारा उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों को कुल कितनी क्षति पहुंची;

(ख) उनकी मरम्मत करने तथा उन्हें पुन: बनाने के लिए कितनी अनुमानित राशि की आवश्यकता है; और

(ग) इस हेतु केन्द्रीय सरकार ने कितनी राशि मंजूर की है।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) उड़ीसा में सितम्बर, 1980 में बाढ़ के कारण राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 5, 5 ए, 6, 23, 42 और 43 के कुछ खंडों में कहीं-कहीं और छोटे पुलों के पहुंच मार्गों और कुछ मौजूदा पुलियों को क्षति हुई है।

(ख) और (ग) : उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्ग और परियोजना कार्य से सम्बन्धित मुख्य इंजीनियर ने मरम्मत कार्यों के लिए लगभग 52 लाख रुपये की आवश्यकता बताई है। परन्तु, विस्तृत प्रस्ताव और अनुमानों की राज्य के सार्वजनिक निर्माण विभाग से प्रतीक्षा की जा रही है। वास्तविक रूप से कितनी धनराशि की आवश्यकता है, इसका सही पता तभी चलेगा जब मंत्रालय में ये अनुमान प्राप्त हो जाएं और इन पर विचार किया जायगा। सड़कों को यातायात के योग्य बनाने हेतु उनकी तुरन्त मरम्मत करने के लिए राज्य के सार्वजनिक निर्माण विभाग को तदर्थ आधार पर 5 लाख रु० का आवंटन किया गया है।

एयरकंडीशनिंग कारों में मैकेनिक और खलासी

1446. श्री निरेन घोष : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि एयरकंडीशिनिंग कारों में मैकेनिक और खलासियों, जो दिन में 24 घंटे काम करते हैं, को आरम नहीं मिलता है और उनके रेल-गाड़ी में आराम करने और सोने के लिए शायिका (बर्थ) की कोई व्यवस्था नहीं है, और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) लम्बी दूरी की कुछ गाड़ियों, में अनुरक्षण कर्मचारी तथा वातानुकूल यानों के परिचर, जिनकी ड्यूटी सविरामी किस्म

की होती है, प्रारंभिक स्टेशन से गन्तव्य स्टेशन तक के लिए तैनात किये जाते हैं, कुछ मामलों में पारी के आधार पर काम करने के लिए ऐसे कर्मचारियों के दो सैट रखे जाते हैं जबकि कुछ अन्य मामलों में जहां कर्मचारियों का एक सैट तैनात रहता है, अपने मुख्यालय में लौटने पर उन कर्मचारियों को पर्याप्त समय तक विराम दिया जाता है और तब उन्हें सामान्यतया छोटे फेरों या दैनिक रोस्टर के आधार पर नियोजित किया जाता है ताकि द्विसाप्ताहिक अवधि में रोस्टर घंटों के अन्तर्गत उनके नियोजन के घंटे सीमित रहें। गाड़ी में उनके आराम के लिए अपेक्षित व्यवस्था विद्यमान है।

नौवहन के विकास तथा अधिक टन की भारवहन क्षमता पैदा करने के लिए समिति

1447. **श्री के० टी० कोसलराम**
श्री ए० टी० पाटिल : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नौवहन के विकास और अधिक टन की भारवहन क्षमता पैदा करने के लिए नीति बनाने हेतु जो समिति गठित की गयी थी, उसकी सिफारिशें क्या हैं,

(ख) तटीय नौवहन के विकास के अध्ययन के लिए गठित समिति की सिफारिशें क्या हैं, और

(ग) उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) समिति की रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं होता।

पारादीप में जहाज निर्माण का यार्ड

1448. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पारादीप में जहाज निर्माण यार्ड बनाने के प्रस्ताव को स्वीकार कर दिया गया है, और

(ख) यदि हां, तो कार्य कब शुरू होगा ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं।
(ख) प्रश्न नहीं होता।

बंदर गुड्स यार्ड

1449. **श्री के० मालन्ना** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंगलौर को छोड़ते हुए तथा बंदर गुड्स यार्ड को शोरानुर लाइन से जोड़ते हुए एक अलग रेलवे लाइन का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ताकि यार्ड में माल-गाड़ियां सीधी पहुंच सकें; और

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

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

वाराणसी नगर से होकर गुजरने वाली ग्रांड ट्रंक जी० टी० रोड की दशा

1450. श्री जैनुल बशर : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वाराणसी से होकर गुजरने वाली ग्रांड ट्रंक रोड वर्ष 1978 की बाढ़ में पूरी तरह नष्ट हो गई थीं,

(ख) क्या उसका पुनः निर्माण किया गया है,

(ग) क्या उसका कुछ भाग इस वर्ष वर्षा से पुनः नष्ट हो गया था, और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ) यह प्रश्न, उत्तर प्रदेश में वाराणसी शहर से गुजरने वाली दिल्ली-कलकत्ता सड़क (रा० रा० मार्ग सं० 2) के खण्ड के बारे में प्रतीत होता है ? राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 2(1) के अनुसार नगरपालिका क्षेत्र में पड़ने वाली सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं माना जाता । इससे स्पष्ट है कि प्रस्तुत दिल्ली-कलकत्ता सड़क का भाग जो वाराणसी शहर के नगर-पालिका क्षेत्र के अन्दर आता है वह शहर से मिलाने वाली एक योजक सड़क है । केन्द्रीय सरकार ने उत्तर प्रदेश सरकार के साथ फरवरी, 1976 में उत्तर में राष्ट्रीय राजमार्गों को शहरों से मिलाने वाली सड़कों के बारे में एक करार किया था । इस करार के अनुसार, केन्द्रीय सरकार इस तरह की योजक सड़कों के अनुरक्षण के लिए राज्य सरकार को प्रति किलोमीटर 8000/—तक की धनराशि देती है । शहरी योजक सड़कों के सुधार और अनुरक्षण के लिए इस शहर से यदि अधिक खर्च करना हो तो वह राज्य सरकार के कोष से करना होता । वाराणसी को मिलाने वाली 8 कि० मी० लम्बी योजक सड़क की (जिसे जी० टी० रोड भी कहते हैं) जो राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1950 के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है, समुचित मरम्मत की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है ।

चीन, पाकिस्तान, अमरीका, तथा युनाइटिड किंगडम के परमाणु विशेषज्ञों द्वारा गिलगित का दौरा

1451. श्री चित्त बसु : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चीन, पाकिस्तान, अमरीका तथा ग्रेट ब्रिटेन के परमाणु-विशेषज्ञों के एक दल ने हाल ही में "गुप्त नाम कारोकारम—80" पर्वतारोही दल के संबंध में गिलगित तथा अन्य क्षेत्रों का दौरा किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उनके हर दौरे के उद्देश्य का पता कर लिया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी पूर्ण तथ्य क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) : गिलगित तथा पाकिस्तान अधिकृत काश्मीर के अन्य क्षेत्रों में परमाणु-विशेषज्ञों की यात्रा के बारे में सरकार को कोई जानकारी नहीं है। लेकिन सरकार इस बात से अवगत है कि पाकिस्तान सरकार, चीन की अकादमिया सिनिका तथा लन्दन की रॉयल ज्योग्राफिकल सोसाइटी ने 26 जून से 12 सितम्बर, 1980 तक संयुक्त रूप से "अन्तर्राष्ट्रीय काराकोरम परियोजना 1980" नामक अभियान आयोजित किया था। अधिकारिक तौर पर इस अभियान का उद्देश्य भू-विज्ञान का अध्ययन करना था। इस अभियान में भू-विज्ञान, हिमनद-विज्ञान, भूकम्प-विज्ञान तथा इलैक्ट्रानिकी के इन देशों के 56 विशेषज्ञ शामिल थे।

होंसूर तथा मालूर रेल लाइन

1452. श्री के० राममूर्ति क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु सरकार ने मद्रास-बंगलौर लाइन पर होसूर तथा मालूर के बीच इस क्षेत्र की औद्योगिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक ब्राडगेज रेल लाइन के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : मलूर और होसूर के बीच बड़ी लाइन के लिए इन्जीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण करवाने का एक प्रस्ताव तमिलनाडु सरकार से प्राप्त हुआ था।

(ख) तमिलनाडु सरकार को सूचित किया गया है कि इस सर्वेक्षण का कोई औचित्य नहीं है किन्तु यदि वह इसके लिए उत्सुक हो तो इस लाइन के लिए सर्वेक्षण उनकी लागत पर शुरू किया जा सकता है।

वर्ष 1979-80 के दौरान खाद्यान्नों को लाने ले जाने के लिए प्रयुक्त किये गये माल डिब्बे

1453. श्री मोहम्मद असरार अहमद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1979-80 के दौरान माहवार, गेहूं तथा दूसरे खाद्यान्नों, उर्वरकों और कोयले को लाने ले जाये जाने के लिए प्रत्येक रेलवे द्वारा अलग-अलग रूप से कितने माल डिब्बों का प्रयोग किया गया था तथा इन आवश्यक वस्तुओं के ढुलान करने के काम में लाये गये डिब्बों में से कितने डिब्बे छत युक्त थे और कितने छत के बिना थे ;

(ख) क्या सामान को ढोने के लिए माल डिब्बों की कुछ कमी है और यदि हां, तो कब से तथा सरकार द्वारा स्थिति से निपटने के लिए समय-समय पर क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) इस वर्ष तथा अगले दो वर्षों के दौरान उठाये जाने वाले कदमों का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 1979-80 में जितने माल डिब्बों में अनाज, कोयले और कोक और रासायनिक खाद का लदान किया गया, उनका रेलवे-वार विवरण संलग्न है। अकेले गेहूं की ढुलाई के लिए कितने माल डिब्बों का इस्तेमाल किया गया, इसके आंकड़े रेलों में नहीं रखे जाते। जहां तक उर्वरक का सम्बन्ध है, केवल रासायनिक खाद से संबंधित आंकड़े रखे जाते हैं। खुले और बंद माल-डिब्बों में किये जाने वाले लदान के अलग-अलग आंकड़े भी नहीं रखे जाते।

(ख) और (ग) यातायात की ढुलाई के वर्तमान लक्ष्य को देखते हुए सुनिश्चित शब्दों में माल की कोई कमी नहीं है। वहरहाल, 1978-79 के बाद से माल डिब्बों की उपलब्धता सन्तोषजनक नहीं रही है क्योंकि माल डिब्बों के "लदान फेरों" में गिरावट आ गयी और विभिन्न कारणों से खराब खड़े माल डिब्बों की संख्या बढ़ गयी। रेलों का यह निरन्तर प्रयास रहा है कि माल डिब्बों की उपयोगिता और माल यातायात की ढुलाई के लिए उनकी उपलब्धता बढ़े। यार्डों और टर्मिनल स्टेशनों पर सुविधाएं और खण्डों की संचलन क्षमता बढ़ायी जा रही है। टर्मिनल स्टेशनों पर माल डिब्बों के रुके रहने की अवधि कम करने के लिए रेल परिवहन के प्रमुख उपयोगकर्ताओं से निकट सम्पर्क भी रखा जाता है। यह भी प्रस्ताव है कि रेलवे के माल डिब्बों की संख्या 1980-81 में, 13,000, 1981-82 में 22,000 और 1982-83 में 25,000 और बढ़ा दी जाय बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध हों।

विवरण

1979-80 में लादे गये माल-डिब्बों की संख्या का विवरण (चौपहियों के हिसाब से)

रेलवे	अनाज और दालें	रसायनिक खाद		कोयला और कोक
			सार्वजनिक	रेलवे
		बड़ी लाइन		
मध्य	49,754	45,398	200,060	23,457
पूर्व	8,192	12,446	1,307,878	296,192
उत्तर	389,536	32,677	549	475
पूर्वोत्तर	278	52	—	—
पूर्वोत्तर सीमा	428	5	60	4,562
दक्षिण	13,929	57,310	14	4
दक्षिण-मध्य	47,659	3,509	255,577	71,552
दक्षिण-पूर्व	20,768	37,267	905,573	157,424
पश्चिम	21 276	74,167	4	—
जोड़	551,820	262,831	2,669,715	553,666
		मीटर लाइन		
मध्य	2,059	59	—	—

उत्तर	55,148	762	2	28
पूर्वोत्तर	57,829	9,492	1,285	22,519
पूर्वोत्तर सीमा.	23,084	7,631	9,287	17,544
दक्षिण	15,492	37,027	4,283	8,169
दक्षिण-मध्य	23,406	25,854	—	—
पश्चिम	34,631	31,802	—	1,639
जोड़.	211,709	112,627	14,857	49,899
		छोटी लाइन		
मध्य	8,401	67	59	992
पूर्व	506	—	—	—
उत्तर	791	61	—	23
पूर्वोत्तर सीमा	—	—	—	718
दक्षिण	—	—	—	—
दक्षिण-पूर्व	7,055	29	17,886	4,243
पश्चिम	1,275	—	—	—
जोड़	18,028	157	17,945	5,976

सिल्चर मेडिकल कालेज का प्रादेशिक मेडिकल कालेज में परिवर्तन

1454. श्री संतोष मोहन देव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सिल्चर मैडिकल कालेज को प्रादेशिक मैडिकल कालेज में परिवर्तन का अभी तक कोई निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो कब;

(ग) क्या यह भी सच है कि सिल्चर मैडिकल कालेज, पिछले दो वर्ष से बिना किसी प्राचार्य (प्रिंसिपल) के चल रहा है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी कारण क्या हैं।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बिनहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) भारत सरकार ऐसे किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

(ग) और (घ) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

माल डिब्बों की कमी

1455. श्री फूल चन्द वर्मा : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में माल डिब्बों की कमी पूरी करने के लिये क्या विस्तृत कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : आजकल माल डिब्बों की कमी प्रारम्भिक रूप से लदान फेरों में अधिक समय लगने के कारण महसूस की गयी है जो कानून और व्यवस्था की कठिन स्थिति, अधिक समय तक बिजली में 'कटौती आदि तथा विशेषकर पूर्वी क्षेत्र में' रेलों पर कम उत्पादकता जैसे विभिन्न कारणों, जो रेलों के नियन्त्रण के बाहर थे, की वजह से हुई है। रेलें यार्डों में और माल डिब्बा बेड़े के प्रमुख उपयोगकर्त्ताओं के परिसरों में यथासंभव माल डिब्बों को रोका जाना कम करके माल डिब्बों के फेरों में सुधार करने के लिए भरसक उपाय कर रही है। इसके अलावा, छठी योजना के दौरान रेलों द्वारा 1,10,000 माल डिब्बे प्राप्त करने की योजना है जो बढ़ते हुए यातायात को पूरा करने के लिए संसाधनों की उपलब्धता तथा बदलाव की पर्याप्त आवश्यकताओं के लिए व्यवस्था करने पर निर्भर है।

हावड़ा आमता लाइन

1456. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि हावड़ा-आमता बड़ी लाईन के कार्य की प्रगति बहुत ही धीमी है ;

(ख) यदि हां, तो उसका कार्य मार्च, 1981 तक पूरा हो जायेगा ; और

(ग) क्या सरकार इस कार्य को तेज करने के लिए विशेष उपाय करेगी ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) यह कार्य दिसम्बर, 1975 में शुरू किया गया था। संतरागाछि से बड़गछिया तक (23 कि०मी०, के चरण—1 का रेल पथ सम्पर्क का काम मार्च, 1981 तक और ऊपरी विद्युतीकरण का काम 1981 के मध्य तक पूरा हो जाने की आशा है।

सम्पूर्ण परियोजना के लिए 1514 एकड़ भूमि की कुल आवश्यकता है जिसमें से चरण-1 के लिए आवश्यक वासक्षेत्र स्थानों आदि को छोड़कर 455 एकड़ भूमि का राज्य सरकार द्वारा अधिग्रहण कर लिया गया है। पश्चिम बंगाल सरकार से भूमि सौंपने का कार्य शीघ्र पूरा करने के लिए आग्रह किया जा चुका है। 9 मुख्य पुलों में से 7 पर कार्य चल रहा है और बकाया काम पूरा हो चुका है। 32 छोटे पुलों में से 19 पूरे हो चुके हैं और शेष पर काम चल रहा है। रचना में मिट्टी डालने का 81 प्रतिशत काम अभी तक किया गया है। चरण-1 की समग्र प्रगति 35 प्रतिशत हुई है।

सीमेंट के परिवहन के लिये माल डिब्बे

1457. श्री दिलीप सिंह भूरिया : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश में प्राथमिकता के आधार पर सीमेंट के परिवहन के लिए माल डिब्बों की अनुपलब्धता के कारण आवंटित सीमेंट की भारी मात्रा का परिवहन सड़क परिवहन से ले जाना पड़ता है जिसके परिणामस्वरूप उपभोक्ता को देरी से तथा अधिक कीमत पर सीमेंट मिलता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या मध्य प्रदेश में सीमेंट के परिवहन के लिए प्राथमिकता के आधार पर माल डिब्बों के आवंटन के लिए कोई प्रबन्ध किये जाएंगे ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) सीमेंट नियन्त्रक द्वारा मध्य प्रदेश को सीमेंट की ढुलाई के लिए जो आवंटन किया जाता है, वह प्रायः मध्य प्रदेश में ही स्थित सभी कारखानों से होता है । इन कारखानों को माल-डिब्बों की सप्लाई सन्तोषजनक है । सीमेंट नियन्त्रक द्वारा सीमेंट का युक्तियुक्त आवंटन किया जाता है जिससे 250 कि० मी० के दायरे में सीमेंट की ढुलाई सड़क-मार्ग द्वारा हो सके, ताकि देश के भीतर अधिक लम्बी दूरी के लिये सीमेंट की रेल-मार्ग से ढुलाई हो सके ।

देश में आयुर्वेदिक एवं होम्योपैथिक उपचार के बारे में नीति

1458. श्री मुकुन्द मंडल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में एलोपैथिक डाक्टरों की कमी देखते हुये सरकार का विचार ग्रामीण क्षेत्रों में आयुर्वेदिक एवं होम्योपैथिक को लोकप्रिय बनाने का है;

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

(ग) सरकार की देश में आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक उपचार के बारे में क्या नीति है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) : देश में आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक उपचार के बारे में सरकार की नीति यह है कि इन पद्धतियों को उनकी अपनी-अपनी क्षमता के अनुसार यथासम्भव उच्चतम स्तर तक विकसित होने दिया जाये ।

इस विकास को बढ़ावा देने के लिये इन पद्धतियों की अलग-अलग अनुसंधान परिषदें तथा व्यवस्थापकीय निकाय स्थगित कर दिये गये हैं । ग्रामीण क्षेत्रों में इन पद्धतियों का उत्तरोत्तर उपयोग हो, इसके लिए राज्यों की सलाह दी जा चुकी है कि जन स्वास्थ्य रक्षक योजना के अन्तर्गत प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में जो तीसरा डाक्टर नियुक्त किया जाए वह स्थानीय जरूरतों के मुताबिक इन्हीं पद्धतियों में से होना चाहिये । जन-स्वास्थ्य रक्षक को भी एक औषध किट दी जा चुकी है । इस किट में भी स्थानीय मांग के अनुसार इन पद्धतियों की कुछेक दवाइयां रखी जा सकती है ।

पर्यटकों के लिये बसें

1459. श्री जी० बाई० कृष्णन : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि दिल्ली में प्रतिदिन विशेषकर सर्दी के मौसम में आने वाले अनेक यात्रियों तथा अन्य लोगों को बसों की अनुपलब्धता के कारण कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है; और

(ख) क्या सरकार का विचार विशेषकर काश्मीरी गेट अन्तर्राज्यीय बस अड्डे, पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, लाल किले तथा नई दिल्ली स्टेशन पर पर्यटकों के लिये उपयुक्त प्रबन्ध करने तथा उनका ठीक मार्गदर्शन करने के लिए व्यवस्था करने का है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) और (ख) : दिल्ली पर्यटन विकास निगम ने सूचित किया है कि पर्यटकों को उचित सुविधाओं तथा मार्गदर्शन उपलब्ध कराने के लिए उन्होंने पहले से ही अन्तर्राज्यीय बस टर्मिनलों, कश्मीरी गेट पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन, पालम हवाई अड्डा तथा कनाट प्लेस में पर्यटक सूचना केन्द्र स्थापित कर दिये हैं। उचित स्थानों पर दो और नये सूचना केन्द्र खोलने की योजना है। नगर यात्रा तथा पैकेज यात्राओं की व्यवस्था करने के लिए वर्तमान आरामदेह गाड़ियों की संख्या में दो और आरामदेह गाड़ियों की वृद्धि की गई है।

बाढ़ के कारण रेल विभाग को हुई हानि

1460. श्री जी० एम० बनातवाला : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल की बाढ़ से पूरे देश में रेलों को हुई क्षति से रेल विभाग को कुल कितनी हानि हुई है;

(ख) क्षतिग्रस्त रेल लाइनों की मरम्मत करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं;

(ग) क्या यह सच है कि विशेषकर गुजरात में मरम्मत करने के असाधारण रूप से अधिक समय लिया गया;

(घ) मरम्मत किस हद तक पूरी कर ली गई है और किस हद तक शेष है; और

(ङ) सम्पूर्ण कार्य कब तक पूरा कर लिया जायेगा।

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) लगभग 6.65 करोड़ रुपये।

(ख) संचार व्यवस्था की मरम्मत और उसके यथाशीघ्र पुनः स्थापन के लिये रेलों पर सभी संसाधनों, मनुष्य और सामान दोनों को लगाया गया था।

(ग) से (ङ) चोरवाड रोड-वेरावल खण्ड को छोड़कर, जहां दो पुल बह गये थे और जहां तलाला-वासावदार-खिजाड़िया के रास्ते जूनागढ़ से वेरावल को जोड़ने के लिये वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध था, सभी खण्डों पर शीघ्र ही मरम्मत कर दी गई थी। गुजरात में पश्चिम रेलवे पर निम्नलिखित खण्ड बाढ से प्रभावित हुए थे। कटाव हो जाने और यातायात को पुनः स्थापित करने की तारीखें नीचे दी गई हैं :—

खण्ड	तारीख जिसको कटाव हुआ था	पुनः स्थापन की तारीख
1. वीरमगाम—गांधीगाम	28-6-80	1-7-80
2. जामनगर—ओखा		
(i) खंभालिया—भोपालका	29-6-80	10-7-80
(ii) भोपालका—द्वारका	5-7-80	13-7-80
(iii) द्वारका—ओखा	5-7-80	18-7-80
3. दाहिनसारा—मालिया	29-6-80	25-7-80
4. गांधीधाम—भुज	29-6-80	6-7-80
5. राजकोट—वेरावल		
(i) जूनागढ़—चोरवाड रोड	2-7-80	19-8-80
(ii) चोरवाड रोड—वेरावल	2-7-80	अभी पुनः स्थापन नहीं हुआ है
6. खिजाडिया—वेरावल	2-7-80	3-7-80
7. जेतलसर—पोरवन्दर	2-7-80	8-7-80

चोरवाड रोड-वेरावल खण्ड पर पुलों के पुनर्निर्माण और यातायात के पुनः स्थापन का काम चल रहा है और इसके 30-6-1981 तक पूरा हो जाने की संभावना है।

विदेशों में नियुक्त किये गये व्यक्तियों के लिए हिन्दी भाषा की पर्याप्त जानकारी होना

1461. श्री राम विलास पासवान : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशों में स्थित भारतीय दूतावासों अथवा भारत सरकार के कार्यालयों में कार्य कर रहे कर्मचारियों को हिन्दी की जानकारी है; और

(ख) क्या सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि भविष्य में विदेशों में भेजे गये कर्मचारियों अथवा अधिकारियों को हिन्दी की पर्याप्त जानकारी हो ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) हमारे राजदूतावासों में अधिकतर विदेश सेवा के अधिकारी होते हैं जिनके लिए एक विदेशी भाषा के अतिरिक्त हिन्दी का ज्ञान आवश्यक है और इस सेवा की "क" शाखा के अधिकारियों को सेवा में तब तक स्थायी नहीं किया जाता जब तक कि वे विभागीय हिन्दी परीक्षा पास नहीं कर लेते। स्टाफ के अन्य सदस्यों को भी भारत सरकार की हिन्दी शिक्षण योजना तथा हिन्दी पत्राचार पाठ्यक्रम के अन्तर्गत प्रशिक्षित करने की कोशिशें की जा रही हैं।

विशाखापत्तनम शिपयार्ड का विस्तार कार्यक्रम

1462. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विशाखापत्तनम शिपयार्ड विस्तार कार्यक्रम को, उसकी पूर्ण क्षमता का उपयोग करने हेतु पूरा करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है, और

(ख) इसे कब पूर्णतः उपयोग में लाया जायेगा।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) : विस्तार कार्यक्रम में प्रथम चरण का काम काफी हद तक पूरा हो चुका है। दूसरे चरण के कार्यान्वयन के बारे में सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है।

केरल और तमिलनाडु में रेल लाइनों का विद्युतीकरण

1463. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल और तमिलनाडु में रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लिए कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय किया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार केरल में बिजली की उपलब्धता को देखते हुए इन रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लिये कार्रवाई करने का है; और

(घ) क्या केरल सरकार ने इन रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लिये कम दरों पर बिजली देने की पेशकश की है ?

रेल मन्त्रालय मे उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) तिरुवल्लूर-अरकोणम, जो उन खण्डों में से एक है जिसके लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुये हैं, को अनुमोदित कर दिया गया है और इस पर विद्युतीकरण कार्य पहले से ही चल रहे हैं।

(ग) और (घ) केरल की राज्य सरकार ने सामान्य औद्योगिक दर-सूची से सस्ती दर पर बिजली की पेशकश नहीं की है जो उच्चदान उपभोक्ताओं पर लागू होती है। इस समय केरल में मार्गों पर यातायात का घनत्व पर्याप्त न होने के कारण, अभी तक इन मार्गों के विद्युतीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

ड्रेजर कोणार्क

1464. श्री लक्ष्मण मल्लिक : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पारादीप पत्तन पर इसी वर्ष ड्रेजर कोणार्क के डूब जाने की जानकारी है,

(ख) यदि हां, तो किन परिस्थितियों में इस निकर्षण पोत की ऐसी असामान्य दुर्घटना हुई,

(ग) इसके लिए कौन-कौन व्यक्ति जिम्मेदार हैं,

(घ) सरकार ने उत्तरदायित्व निर्धारित करने के लिए क्या कार्यवाही की है, और

(ङ) ड्रेजर कोणार्क की अनुपस्थिति में जलमार्ग के लगातार तलकर्षण के लिए क्या प्रबंध किए गए हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां। सरकार को इस बात की जानकारी है कि 'ड्रेजर कोणार्क' 30 अगस्त, 1980 को परादीप पोर्ट में डूब गया था।

(ख) से (घ) जब ऐन्ट्रेंस चैनल की सैंटर लाइन के दक्षिण की ओर 35 मीटर की लाइन पर ड्रेजिंग की जा रही थी, तभी ड्रेजर दुर्घटनाग्रस्त हुआ और तत्काल जमीन में नीचे चला गया। वाणिज्य नौवहन अधिनियम की धारा 359 के अधीन मामले की जांच की जा रही है। जब आरम्भिक जांच की रिपोर्ट मिल जायगी, तभी यह पता चल पाएगा कि इस नौवहन दुर्घटना के कारण क्या थे और इसके लिए कौन व्यक्ति जिम्मेदार थे।

(ङ) ड्रेजिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया से अनुरोध किया गया है कि वे अपने ड्रेजर की सहायता से ड्रेजिंग का काम जारी रखें।

फारबिसगंज-सिलीगुड़ी लाइन

1465. श्री डूमर लाल बैठा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार राज्य के पूर्णिया जिले की नेपाल सीमा फारबिस गंज से सिलीगुड़ी तक 800 फुट ऊंचा मिट्टी का एक बड़ा बांध है;

(ख) क्या यह सच है कि यह बिहार के उस क्षेत्र से गुजरता है जिसमें जूट और धान की भरपूर फसल होती है;

(ग) क्या यह सच है कि उपरोक्त बांध, यद्यपि लगभग एक सौ वर्ष पहले बनाया गया था, अभी तक विद्यमान है और यह बाढ़ क्षेत्र से मुक्त है और इस क्षेत्र में कोई भी नदी नहीं है और यदि बिहार के फारबिस गंज रेलवे स्टेशन को पश्चिम बंगाल के सिलीगुड़ी स्टेशन से मिलाने वाली रेल लाइन बनाई जाय तो निवासियों के संग्रामण अथवा भूमि को अधिकार में लेने की कोई समस्या नहीं है;

(घ) क्या यह सच है कि प्रस्तावित लाइन उत्तर पूर्वी क्षेत्र के लिए छोटा रास्ता होगी और यह एक सामयिक महत्व की होगी क्योंकि उत्तर पूर्वी क्षेत्रों को जोड़ने वाली विद्यमान लाइनें चक्रीय और अड़चनों से भरी हुई हैं और वे बाढ़ प्रवण क्षेत्रों से गुजरता है और बहुधा बाधाग्रस्त रहती हैं;

(ङ) क्या उक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए सरकार का एक नई लाइन जैसा ऊपर प्रस्तावित है, बिछाने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो तत्सम्बन्धी कारण क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ङ) विगत में फारबिस गंज और सिलीगुड़ी के बीच प्रस्तावित सीधे सम्पर्क के लिए कोई जांच-पड़ताल नहीं की गई है, इसलिए रेलवे को न तो बिहार के पूर्ण या जिले की नेपाल की सीमा पर फारबिस गंज से सिलीगुडी तक 800 फुट ऊंचाई वाले किसी मिट्टी के बान्ध के बारे में पता है और न ही इस क्षेत्र के किसी

भूभाग की ही जानकारी है। रक्षा मंत्रालय की ओर से सामरिक महत्व को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित सम्पर्क के निर्माण के लिए कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है। फारबिस गंज और सिलीगुड़ी के बीच प्रस्तावित सम्पर्क लाइन में फारबिस गंज से ठाकुर गंज तक लगभग 100 कि० मी० लंबी एक नयी मीटर लाइन का निर्माण कार्य (क्योंकि ठाकुरगंज और सिलीगुड़ी के बीच रेल सम्पर्क पहले से ही मौजूद है), अन्तर्निहित है और इस पर वर्तमान निर्माण लागत के अनुसार लगभग 12 करोड़ रुपये या इसके आस-पास लागत आयेगी। समिति वित्तीय संसाधनों के कारण जो कि शुरू की गई योजनाओं की प्रगति के लिए भी पर्याप्त नहीं होंगे, इस समय इस रेल सम्पर्क का सर्वेक्षण या निर्माण शुरू करना संभव नहीं होगा।

इस्लामाबाद में भारतीय दूतावास कामप्लैक्स

1466. श्री वी० किशोर चन्द्र एस० देव : क्या **विदेश मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार ने इस्लामाबाद में 6 करोड़ रुपये की लागत से भारतीय दूतावास कामप्लैक्स का निर्माण करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां।

(ख) इसमें (1) चांसरी ब्लाक होगा जिसमें कौंसली कार्यालय भी होंगे और (2) राजदूत के लिए आवास स्थान तथा 13 राजनयिक अधिकारियों के लिए स्थान तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों सहित 65 गैर-राजनयिक कर्मचारियों के लिए भी आवास-स्थान होगा।

पालघाट में सवारी डिब्बों की मरम्मत करने का कारखाना

1467. श्री वी० एस० विजय राघवन : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पालघाट में सवारी डिब्बे मरम्मत करने के कारखाने की स्थापना करने के बारे में सर्वेक्षण रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत की गई है ;

(ख) क्या इस बारे में सरकार द्वारा कोई अन्तिम निर्णय लिया गया है; और

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

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

पश्चिम रेलवे जोनल सलाहकार समिति

1468. श्री मोतीभाई आर० चौधरी : क्या **रेल मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेलवे की जोनल सलाहकार समिति का इस बीच गठन कर लिया गया है और यदि हां तो इसमें लोक सभा के सदस्यों की संख्या कितनी है;

(ख) इस तथ्य के कारण कि पश्चिम रेलवे का अधिकांश हिस्सा गुजरात के अन्तर्गत आता है, इसमें गुजरात से लिये सदस्यों की संख्या कितनी है और इसमें विपक्ष के कितने सदस्य हैं; और

(ग) यदि समिति में विपक्ष के सदस्यों को नहीं लिया गया है तो क्या सरकार इस समिति में विपक्ष के सदस्यों को लेने पर विचार करेगी ताकि उनकी सेवाओं को उपयोग किया जा सके ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी नहीं। पश्चिम रेलवे की क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति सहित सभी क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियों के पुनर्गठन के बारे में सक्रिय रूप से विचार हो रहा है और आशा है, और शीघ्र निर्णय हो जायेगा। इन समितियों में नामांकन के लिए संसद सदस्यों और विधायकों के नाम केन्द्र में संसदीय कार्य मन्त्री और राज्य स्तर पर राज्य सरकारों से प्राप्त होते हैं। इन समितियों का स्वरूप व्यापक किस्म का होता है और रेल उपयोगकर्ताओं के विभिन्न सुस्पष्ट वर्गों को यथासंभव अधिक से अधिक प्रतिनिधित्व देने के सिद्धांत के आधार पर इनमें सदस्य रखे जाते हैं।

नौरोजी नगर और केन्द्रीय सचिवालय के बीच अधिक बस सेवा

1469. श्री मनोहर लाल सैनी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नौरोजी नगर और केन्द्रीय सचिवालय के बीच दिल्ली परिवहन निगम की कोई नियमित बस सेवा नहीं है,

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सचिवालय जाने वाले दैनिक इस क्षेत्र के यात्रियों के लिए वैकल्पिक बस रूट कौन सा है, नौरोजी नगर से उस बस स्टोप का फासला कितना है जहां से ये यात्री बस पकड़ते हैं और उस बस रूट पर बसें कितनी कितनी देर बाद चलती हैं,

(ग) क्या नौरोजी नगर से केन्द्रीय सचिवालय के लिए नियमित बस सेवा शुरू किए जाने के लिए सरकार को अभ्यावेदन प्राप्त हो रहे हैं, और

(घ) यदि हां, तो उक्त मांग न माने जाने के क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) यद्यपि नौरोजी नगर तथा केन्द्रीय सचिवालय के बीच कोई सीधी नियमित बस सेवा नहीं है फिर भी 610 नं० के रूट पर नौरोजी नगर से केन्द्रीय सचिवालय के बीच प्रातः और अपराह्न में केन्द्रीय सचिवालय से नौरोजी नगर के लिए कई एक विशेष ट्रिपों की भी व्यवस्था की गई है। इसके बल अलावा नौरोजी नगर से मेनस्टाप तक (0.3 किलोमीटर) पैदल आया जा सकता है जो रामकृष्ण पुरम और केंद्रीय सचिवालय के बीच 10/20 मिनट पर चलने वाली 610 नं० के रूट में पड़ता है। इसके साथ-साथ केंद्रीय सचिवालय कम्पलेक्स से, नौरोजी नगर तथा रीगल के बीच चलने वाली रूट सं० 52 की बस भी नौरोजी नगर जाती है।

(ग) जी, हां।

(घ) जो सर्वेक्षण किए गए हैं उनके आधार पर निगम ने सूचित किया है कि वर्तमान सेवाएं इस क्षेत्र के यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त हैं।

रेलवे विस्तार कार्यक्रम

1470. श्री मनफूल सिंह चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग ने ग्रामीण क्षेत्रों में सवारी गाड़ियों के विशेष संदर्भ में रेल व्यवस्था के विस्तार के लिए, परिवहन संबंधी अड़चने दूर करने और देश के सभी भागों को कोयला तथा अन्य अनिवार्य वस्तुओं के लाने-ले जाने के लिए कोई कार्यक्रम तैयार किया था;

(ख) यदि हां, तो उक्त कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए कोई समय सूची निर्धारित की गयी थी; और

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

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) रेलवे की 1981-82 की वार्षिक योजना और छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) को योजना आयोग के परामर्श से अन्तिम रूप दिया जा रहा है। इस योजना के अन्तर्गत रेल प्रणाली के विस्तार, परिवहन गतिरोधों को दूर करने और देश के सभी भागों में कोयले और अन्य अनिवार्य वस्तुओं की ढुलाई का कार्यक्रम बनाया गया है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए इस कार्यक्रम का कोई निश्चित ब्यौरा देना संभव नहीं है।

रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रा करना और इसके परिणामस्वरूप अब तक मरे व्यक्तियों की संख्या

1471. श्री हीरालाल आर० परमार) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रा करने वाले कितने यात्री दुर्घटनाग्रस्त हुए थे,

(ख) उनमें से कितने यात्री मारे गये थे, और

(ग) रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों के खिलाफ अब तक सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है और इस बारे में ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) 1977 से 1980 तक की अवधि (15 नवम्बर, 1980 तक) के दौरान भारतीय रेलों पर गाड़ियों की छतों पर यात्रा करते हुए 135 व्यक्ति दुर्घटनाग्रस्त हुए थे। ऐसी दुर्घटनाओं के फलस्वरूप इनमें से 53 यात्री मारे गये थे।

(ग) गाड़ियों की छतों आदि पर यात्रा करना भारतीय रेल अधिनियम, 1890 की धारा 118(2) के अन्तर्गत वर्जित है और इसके लिए 3 माह तक के कारावास का दंड अथवा 150 रुपये जुर्माना या दोनों की व्यवस्था है। इस अवधि के दौरान भारतीय रेलों पर, पूर्वोत्तर सीमा-

रेलवे को छोड़कर उक्त अधिनियम की धारा 118(2) का उल्लंघन करने के सम्बन्ध में 13045 यात्रियों पर मुकद्दमा चलाया गया ।

मैसर्स इलाहाबाद लेबर सप्लाई एजेन्सी

1472. **श्री एन० के० शेजवलकर : क्या रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स इलाहाबाद लेबर सप्लाई एजेन्सी ने पूर्वी रेलवे के अधीन हावड़ा मेडन ट्रांशिपमेंट प्वांइट पर सामान की उठाया-धरी का ठेका लिया था;

(ख) यदि हां, तो ठेका कितनी अवधि तक रहा;

(ग) उक्त अवधि में कितना विलम्ब शुल्क लगा और पार्टी से वसूल किया गया तथा पार्टी से प्राप्त अभ्यावेदन पर पूर्वी रेलवे प्रशासन ने विलम्ब शुल्क की कितनी धनराशि को माफ कर दिया;

(घ) क्या उक्त पार्टी ने पूर्वी रेलवे के अधीन सामान और पार्सल की उठाया-धरी के अन्य कोई ठेके लिए थे; और

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

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) ठेका 1-9-1966 से 31-8-1969 तक की 3 वर्ष के अवधि में चालू रहा ।

(ग) ठेके की अवधि के दौरान उपचित विलम्ब-शुल्क की कुल रकम 806 रुपये थी और पार्टी से 161.20 रुपये वसूल किये गये थे । 644.80 रुपये की राशि को पार्टी का अभ्यावेदन मिलने पर पूर्व रेलवे प्रशासन ने छोड़ दिया था ।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता ।

राजदूतों के रिक्त पद

1473. **श्री आर० पी० गायकवाड़ : क्या विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन देशों के नाम क्या हैं जिनमें राजदूतों/उच्चायुक्तों के पद खाली पड़े हैं और तत्सम्बन्धी कारण क्या हैं; और

(ख) ये पद किस तारीख से खाली पड़े हैं और किस तारीख तक उनके भरे जाने की सम्भावना है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) इस समय मिशन प्रमुखों के निम्नलिखित पद रिक्त हैं :

देश का नाम	कब से रिक्त है	नामोदिष्ट अधिकारी का नाम, अगर कर दिया गया है	टिप्पणी
I. राजदूत			
1. इथियोपिया	23.9.80	श्री पी० के बुघवार	उम्मीद है कि 26.11.1980 को अदीस अबाबा पहुंच जायेंगे ।
2. आइवरी कोस्ट	1.8.80	नियुक्ति की प्रक्रिया चल रही है ।	
3. जापान	8.11.80	नियुक्ति की प्रक्रिया चल रही है ।	
4. नार्वे	9.11.80	श्री आर० के दोरेन्द्र सिंह	इसकी घोषणा आज की जा रही है ।
5. ओमान	11.3.80	श्री के० सी० लालवुंगा	उम्मीद है कि दिसम्बर, 1980 के पहले हफ्ते में मस्कत पहुंच जाएंगे ।
6. सूरीनाम	5.11.80	नियुक्ति की प्रक्रिया चल रही है।	
7. सीरिया	11.5.80	श्री ए० के० रे	
8. यमन अरब गणराज्य	1.8.79	नियुक्ति की प्रक्रिया चल रही है ।	
II. हाई कमिश्नर :			
1. मारीशस	4.10.79	नियुक्ति की प्रक्रिया चल रही है ।	
2. त्रिनिदाद और तोबागो	27.7.80	श्री आर० सी० शुक्ला	उम्मीद है कि दिसम्बर, 80 में पोर्ट आफ स्पेन पहुंच जाएंगे ।

सरकार के कुल मिलाकर विदेशों में मिशन । केन्द्र प्रमुखों के 131 पद हैं । इस बात को ध्यान में रखते हुए कि मिशन प्रमुखों की नियुक्तियां चक्रानुक्रम के सिद्धान्त के आधार पर की जाती हैं और इसमें कई स्तरों पर बहुत सावधानी पूर्वक विचार करना होता है और उसके बाद जहां अधिकारी को भेजना हो वहां की सरकार से उनके नाम की स्वीकृति लेनी होती है, इस सब में कुछ समय लग जाना बड़ा स्वाभाविक है ।

लातूर-मीरज रेल लाइन पर रेल-इंजनों की संख्या

1474. श्री आर० के० महालगी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में लातूर-मीरज रेल लाइन पर रेल-इंजनों की संख्या कितनी है;

(ख) इन में से इस समय कितने वास्तव में उपयोग में हैं; और

(ग) ये इंजन कब खरीदे गए थे ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) इस खण्ड पर छोटी लाइन के भाप रेल इंजनों की कुल संख्या 27 है।

(ख) इनमें से 26 रेल इंजन उपयोग में हैं और एक रेल इंजन को नाकारा करके सेवा से हटा दिया गया है।

(ग) वर्तमान छब्बीस रेल इंजनों को निम्नलिखित अवधियों पर लाइन पर लगाया गया था :—

1920-1930 के बीच	—	17
1930-1940 के बीच	—	5
1950 के बाद	—	4
	जोड़	26

मध्य रेलवे के कल्याण स्टेशन पर गाड़ियाँ ठहराना

1475. श्री आर० के० महालगी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को थाणे जिला (महाराष्ट्र) के डोम्बिविली के एक नगर पार्षद से 24 जुलाई, 1980 को या उसके आस-पास एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था जिसमें यह मांग की गई थी कि डोम्बिविली को मध्य रेलवे की उपनगरीय रेलगाड़ियों का एक टर्मिनल बनाया जाये,

(ख) क्या यह सच है कि यह भी सुझाव दिया गया है कि कल्याण स्टेशन को मध्य रेलवे की वहां न रुकने वाली रेलगाड़ियों के लिए एक टर्मिनल बनाया जाये ताकि उप-नगरीय रेल-गाड़ियों के लिए बम्बई-कल्याण सेक्शन पर अतिरिक्त "ट्रैक-टाईम" उपलब्ध हो सके, और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) स्थानीय गाड़ियों के लिए डोम्बीवली में और थ्रू गाड़ियों के लिए कल्याण में टर्मिनलों की व्यवस्था करने के पहलू पर विचार किया गया है, लेकिन फिलहाल इसे न तो उचित ही पाया गया है और न ही व्यावहारिक। डोम्बीवली में टर्मिनल सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए वर्तमान रेल-पथ को घुमाने और स्टेशन यार्ड के ढांचे में परिवर्तन तथा अतिरिक्त प्लेटफार्म आदि की व्यवस्था करने पर भारी खर्च करना पड़ेगा। यदि इन सुविधाओं की व्यवस्था किये बिना गाड़ियों को वर्तमान प्लेटफार्म पर समाप्त किया जाये/वहां से पुनः चलाया जाये, तो थ्रू लाइन अवरुद्ध हो जाएगी और विशेष रूप से व्यस्त समय के दौरान अतिरिक्त गाड़ियां चलाने के लिए

क्षमता कम हो जायेगी।

चूंकि लम्बी दूरी का अधिकांश यातायात दादर और बम्बई के लिए होता है, इसलिए इन थ्रू गाड़ियों को कल्याण में समाप्त कर देना वांछनीय न होगा। इसके अलावा, कल्याण स्टेशन को मुख्य लाइन के टर्मिनल स्टेशन के रूप में बदलना भी व्यावहारिक नहीं है क्योंकि कल्याण स्टेशन के विस्तार के लिए उसके आस-पास कोई स्थान उपलब्ध नहीं है।

भारतीय डाक्टरों के बारे में बहुराष्ट्रिक अध्ययन

1476. श्री एस० एम० कृष्ण : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री डाक्टरों के बारे में बहुराष्ट्रिक अध्ययन के बारे में दिनांक 17 जुलाई, 1980 के तारांकित प्रश्न संख्या 578 के उत्तर के बारे में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चिकित्सा शिक्षा की लागत के बारे में 1975-76 में किए गए प्रारम्भिक अध्ययन को वर्तमान लागत के अनुसार अद्यतन न बनाने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या (एक) सरकारी सहायता प्राप्त मेडिकल कालेजों में, और (दो) गैर-सरकारी मेडिकल कालेजों के बीच विभिन्न श्रेणियों के मेडिकल कालेजों में शिक्षा लागत में अन्तर का पता लगाने के लिए प्रति व्यक्ति लागत को निर्धारण करने हेतु नया अध्ययन करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो इसे कब तक आरम्भ किया जाएगा ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) : 1977-78 में एक प्रारम्भिक अध्ययन किया गया था। इस विषय पर अभी तक कोई नया अध्ययन करने का प्रस्ताव नहीं है।

माल-भाड़े में हानि

1477. श्री एस० एम० कृष्ण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान नई दिल्ली से निकलने वाले दिनांक 4 नवम्बर, 1980 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में "रेलवेज में लूज कोल मूवमेन्ट" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे बोर्ड ने माल-भाड़ की इस हानि और उसके परिणामस्वरूप रेलवे का समूची वित्तीय स्थिति पर राजस्व की हानि के कारण पड़ने वाले संभावित प्रभाव का गहराई से अध्ययन किया है; और

(ग) कोयले की ढुलाई में सुधार करने और तेजी लाने के लिए रेल प्रशासन ने क्या सक्रिय कार्यवाही की है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) इस सम्बन्ध में कोई ठोस प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को नहीं मिला है।

(ग) कोयले के लदान के लिए माल डिब्बों की सप्लाई बढ़ाई जा रही है और कोयले के

रेकों की सप्लाई, लदान और संचालन पर निगाह रखने तथा उसमें तेजी लाने के लिए विभिन्न स्तरों पर निकट नियंत्रण रखना शुरू किया गया है।

रद्द की गयी या समाप्त की गयी रेलगाड़ियों की संख्या

1478. श्री एस० एम० कृष्ण : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अक्तूबर और इस महीने के शुरू में बहुत सी मेल, सुपर-फास्ट एक्सप्रेस और सभी स्थानीय सवारी गाड़ियों को रद्द कर दिया गया था या समाप्त कर दिया गया था,

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

(ग) अचानक रद्द किए जाने को रोकने के लिए, जिससे न केवल यात्रा करने वाली जनता को असुविधा होती है बल्कि राजस्व की भी हानि होती है, क्या दीर्घ-कालीन उपाय किए गए हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) अक्तूबर और नवम्बर, 1980 के प्रथम पखवाड़े के दौरान कोयले की कमी, जनता और कर्मचारियों द्वारा आन्दोलन, बाढ़ और लाइनों में टूट-फूट, दुर्घटनाओं, शिरोपरि बिजली तारों की खराबियों और शरारतपूर्ण गतिविधियां जैसे विभिन्न कारणों से कई गाड़ियों को रद्द करना पड़ा था अथवा गन्तव्य स्थानों से पहले ही समाप्त करना पड़ा था।

(ग) गाड़ियाँ रद्द किये जाने के अधिकांश कारण रेलों के नियंत्रण के बाहर थे। बहरहाल, कोयला उत्पादन प्राधिकरणों और राज्य सरकारों के साथ निकट सम्पर्क बनाये रखा जा रहा है। यह सुनिश्चित करने के लिए भी प्रयास किये जा रहे हैं कि यात्रियों को कम से कम असुविधा हो।

दक्षिण रेलवे के विद्युतीकरण का कार्यक्रम

1479. श्री जनार्दन पुजारी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण रेलवे के विद्युतीकरण का कार्यक्रम अपने निर्धारित कार्यक्रम से काफी पिछड़ रहा है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी कारण क्या है और इस सम्बन्ध में क्या प्रतिकारात्मक उपाय प्रस्तावित है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

जलमार्गों का विकास

1480. श्री जनार्दन पुजारी : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय आधार पर जलमार्गों के विकास के लिए सरकार द्वारा कोई बड़ी योजना बनाई जा रही है, और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) जैसा कि पहले किया जाता रहा है, इस बार भी अन्तर्देशीय जल परिवहन का विकास करने के लिए

छठी पंचवर्षीय योजना में शामिल करने के लिए कुछ प्रस्ताव तैयार किए गए हैं। लेकिन, छठी पंचवर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड

1481. **श्री बापूसाहिब परूलेकर :** क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड की स्थापना कर दी गई है,

(ख) यदि हां, तो बोर्ड के सदस्यों के नाम क्या हैं तथा वे किन-किन राज्यों के हैं, और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा बोर्ड की स्थापना कब की जायेगी ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड के पुनर्गठन का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है।

नसबन्दी का लक्ष्य

1482. **आचार्य भगवान देव :** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष में नसबन्दी कार्यक्रम के लिए राज्य-वार कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ख) अब तक राज्य-वार कितना लक्ष्य प्राप्त किया गया है;

(ग) पेट का आपरेशन प्रणाली तथा प्रचलित प्रणाली के द्वारा किये गये नसबन्दी आपरेशनों की अलग-अलग संख्या कितनी है;

(घ) क्या पेट का आपरेशन प्रणाली के द्वारा किये गए नसबन्दी आपरेशन प्रचलित प्रणाली द्वारा किए गये आपरेशनों के समान ही प्रभावी हैं; और

(ङ) नसबन्दी की पेट का आपरेशन प्रणाली तथा प्रचलित प्रणाली में क्या आधार-भूत अन्तर है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना अनुबंध में दी गई है।

(ग) पुरुष नसबन्दी आपरेशन तथा महिला नसबन्दी आपरेशन के जितने आपरेशन किए जाते हैं उनकी सूचना अलग-अलग एकत्र की जाती है। इसलिए यह सूचना किए गए महिला नसबन्दी आपरेशन की तकनीकवार संख्या के लिए एकत्र की जाती है। अप्रैल से सितम्बर 1980 की अवधि के दौरान किए गए पुरुष नसबन्दी आपरेशनों तथा महिला नसबन्दी आपरेशनों की संख्या क्रमशः 1,24,824 और 5,74,821 है।

(घ) दोनों प्रणालियां समान रूप से प्रभावी हैं।

(ङ) इसमें मूल अन्तर यह है कि लेपरोस्कोपिक प्रणाली के अनुसार नसबन्दी आपरेशन लैपरोस्कोप को महिला पेट के विवर में डालकर किया जाता है तथा ट्यूबों को मिलाने का काम सर्जन द्वारा लैपरोस्कोप से देख कर किया जाता है, जबकि प्रचलित प्रणाली यह है कि यह आपरेशन सर्जन द्वारा प्रत्यक्ष देखकर किया जाता है।

विवरण

नसबन्दी आपरेशन

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	लक्ष्य 1980-81	उपलब्धि *** 1980-81 अप्रैल 80 से सितम्बर 1980 तक
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	2,44,100	93,542
2.	आसाम	60,400	9,856
3.	बिहार	2,75,900	12,325
4.	गुजरात	1,62,300	70,758
5.	हरियाणा	53,700	12,724
6.	हिमाचल प्रदेश	15,800	1,649
7.	जम्मू और कश्मीर	22,700	2,931
8.	कर्नाटक	1,90,400	63,532
9.	केरल	1,36,700	52,263
10.	मध्य प्रदेश	2,46,400	37,660
11.	महाराष्ट्र	2,95,500	86,812
12.	मणीपुर	6,100	791
13.	मेघालय	5,500	89*
14.	नागालैंड	—	15 स
15.	उड़ीसा	1,15,600	34,795
16.	पंजाब	65,700	14,278
17.	राजस्थान	1,34,000	43,729
18.	सिक्किम	250	44 **
19.	तमिलनाडु	1,82,200	56,483
20.	त्रिपुरा	7,000	168
21.	उत्तर प्रदेश	4,12,400	15,908
22.	पश्चिम बंगाल	2,30,000	64,888
23.	अंडमान और		

(.....जारी)

1	2	3	4
	निकोबार द्वीप समूह	600	162 *
24.	अरुणाचल प्रदेश	2,300	54 *
25.	चंडीगढ़	1,750	621
26.	दादरा और नगर हवेली	600	252
27.	दिल्ली	15,000	6,203
28.	गोवा दमन और दीव	4,900	1,100
29.	लक्ष्यद्वीव	250	12
30.	मिजोरम	1,200	784
31	पांडीचेरी	2,350	2,158
32.	रक्षा मंत्रालय	15,000	7,474 *
33.	रेल मंत्रालय	26,000	5,595
अखिल भारत		29,32,600	6,99,645

स : ये आकड़े जून 1980 तक के हैं (मई 1980 को छोड़कर)

* : ये आंकड़े अगस्त 1980 तक के हैं।

** : ये आंकडे जून 1980 तक के हैं।

*** : ये आंकडे अनन्तिम हैं।

जोधपुर में एक सड़क अनुसंधान संस्थान की स्थापना किये जाने का प्रस्ताव

1483. **आचार्य भगवान देव :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेगिस्तानी क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण के संवन्ध में अनुसंधान करने के लिए जोधपुर से एक केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान की स्थापना किये जाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को अन्तिम रूप कव तक दे दिया जायेगा।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) : संभवतः, माननीय सदस्य का आशय उस प्रस्ताव से है जो केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान ने जोधपुर में संस्थान का एक और विस्तार केन्द्र स्थापित करने के बारे में तैयार किया है। यह प्रस्ताव अभी भी आरम्भिक स्थिति में है।

राष्ट्र की स्वास्थ्य देखरेख कार्यक्रम के लिए आबंटित धनराशियां

1484. **श्री आर० पी० गायकवाड :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा स्वास्थ्य देखरेख कार्यक्रम पर किया जा रहा प्रति व्यक्ति वार्षिक व्यय 9 रुपये बैठता है;

(ख) क्या यह सच है कि धनराशि का अल्प आवंटन राष्ट्र के स्वास्थ्य देखरेख कार्यक्रमों में सरकार की परिणाम दिखाने में असमर्थता प्रकट करता है;

(ग) क्या सरकार को पता है कि स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात् मेडिकल कालेजों तथा सम्बद्ध बड़े अस्पतालों की संख्या 10 से बढ़कर 110 हो जाने के बावजूद छोटे नगरों तथा तालुकों में चिकित्सा सुविधाओं की स्थापना के लिए बहुत कम धनराशि आवंटित की गई; और

(घ) यदि हां, तो विगत दशक के दौरान ग्रामीण क्षेत्रों में जनता को स्वास्थ्य देखरेख सुविधाएं देने के लिये आवंटित धनराशियों का ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

(ग) यह ऐसा नहीं है।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

कोयला और राख की ढुलाई का कार्य

1485. श्री ए० के० राय : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लोको शैडों में कोयला तथा राख की ढुलाई के कार्य नियमित तथा स्थायी स्वरूप का है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य का विभागीकरण न करने के क्या कारण हैं;

(ग) यह कार्य करने वाले श्रमिकों को न्यूनतम मंजूरी अधिनियम के अन्तर्गत न लाने के क्या कारण हैं और इन श्रमिकों को न्यूनतम मंजूरी की अदायगी करने का सुनिश्चय करने के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं; और

(घ) उन लोको शैडों के क्या नाम हैं जहां श्रमिकों को न्यूनतम मंजूरी के रूप में 6 रु० 58 पैसे दिये जाते हैं और किन-किन शैडों में इससे कम मंजूरी दी जाती हैं तथा उक्त भेदभाव के क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) चूंकि वर्ष के सभी 365 दिनों में सभी भाप रेल इंजन शैडों में प्राप्त होने वाले कोयले की मात्रा एक समान नहीं रहती, इसलिये सभी रेलों के लोको शैडों में कोयला लादने/उतारने तथा सिंडर चुनने का काम बारहमासी नहीं है और साथ ही इससे बहुत अधिक संख्या में कामगारों को पूर्णकालिक काम भी नहीं मिल पाता। इसके अतिरिक्त, कर्षण के स्वरूप में तेजी से परिवर्तन हो रहे हैं और आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है जिसके फलस्वरूप यानान्तरण स्थलों/भाप लोको शैड के स्थलों

तथा कोयला और राख की सम्हलाई संबन्धी आवश्यकताओं में परिवर्तन होता रहता है और भाप कर्षण का स्थान धीरे-धीरे बिजली/डीजल कर्षण लेता जा रहा है।

(ग) भारतीय रेलों में भाप लोको शैडों में कोयले और/या राख क सम्हलाई में नियोजन न्यूनतम मंजूरी अधिनियम, 1948 के अन्तर्गत अनुसूचित नियोजन नहीं है और इस प्रकार केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित सांविधिक न्यूनतम मंजूरी की दर इन श्रमिकों पर लागू नहीं होती है। करार की शर्तों के अनुसार, ठेकेदारों को अपने श्रमिकों को उसी दर पर मंजूरी का भुगतान करना होता है जो निकटवर्ती क्षेत्रों में किये गये उसी प्रकार के कार्य के लिये श्रमिकों को देय होती है।

(घ) ठेकेदारों के लिए यह बाध्यता नहीं है कि वे लोको शैडों में कोयले और राख की सम्हलाई पर नियोजित श्रमिकों को 6.58 रुपये की दर पर भुगतान करें सिवाय उस स्थिति के जहां निकटवर्ती क्षेत्रों में किये जा रहे उसी प्रकार के काम के लिए वही दर देय हो।

उड़ीसा में बंसधारा पुल

1486. श्री गिरिधर गोपांगो : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को उड़ीसा सरकार से कोरापुट जिले में बंसधारा नदी पर, अन्तर-राज्य अथवा आर्थिक महत्व योजना के अन्तर्गत गुनपुर नगर के पास प्रमुख पुल के बारे में सर्वेक्षण तथा प्राक्कलन प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस सम्बन्ध में उनके मंत्रालय द्वारा क्या उपाय किये गये हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) : यह परियोजना मुख्यतः राज्य सरकार के अधीन है, लेकिन फिर भी भारत सरकार इस पुल का निर्माण करने के लिए राज्य सरकार को 108 लाख रुपये की ऋण-सहायता देने को राजी हो गई है। इस कार्य के लिये केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति लेने के लिए उड़ीसा सरकार की ओर से पुल का ब्यौरेवार अनुमान भेजना जरूरी है जो अभी तक केन्द्रीय सरकार को नहीं मिला है। राज्य सरकार के कथनानुसार, पुल का सर्वेक्षण और जांच कार्य पूरा हो गया है और जमीन के नीचे तल की जांच के बारे में रिपोर्ट भी उन्हें मिल गई है। लेकिन, सितम्बर, 1980 में बंसधारा नदी में अप्रत्याशित बाढ़ आने के कारण पुल का डिजाइन तैयार करने में अवश्य कुछ देरी हुई है। राज्य सरकार ने कहा है कि वह पिछली बाढ़ के आंकड़ों के आधार पर डिजाइन का काम जल्दी पूरा कर लेगी।

पाकिस्तान टेलीविजन द्वारा साम्प्रदायिक घटनाओं को प्रदर्शित करना

1487. श्री अर्जुन सेठी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान प्रेस रिपोर्ट की ओर दिलाया गया है कि पाकिस्तान टेलीविजन ने मुरादाबाद तथा श्रीनगर की हिंसक घटनाओं को पुनः तोड़-मरोड़ कर प्रदर्शित किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि टेलीविजन कमेन्टेटर ने इन घटनाओं को बढ़ा-चढ़ाकर पेश किया है, श्रीनगर और मुरादाबाद में हुए झगड़ों को साम्प्रदायिक तथा एक समुदाय विशेष पर "अत्याचारों" की संज्ञा दी है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उपद्रव ग्रस्त क्षेत्रों में विदेशी फोटोग्राफरों को जाने की अनुमति न देने तथा विदेशी पत्रकारों से यह अनुरोध करने का है कि सरकार के विरुद्ध गलत समाचार प्रकाशित करके मन में शांति न उत्पन्न करें ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां, विशेषतौर पर गत अगस्त से पाकिस्तानी टेलीविजन और वहां के अन्य प्रचार-माध्यम मुरादाबाद, श्रीनगर तथा अन्य स्थानों की घटनाओं को लोगों के सामने तोड़-मरोड़ कर पेश करते रहे हैं।

(ख) जी हां।

(ग) भारत में विदेशी फोटोग्राफरों, विदेशी संवाददाताओं और अन्य प्रचार माध्यमों के कार्मिक मुक्त वातावरण में काम करते हैं और भारतीय प्रचार माध्यमों के प्रतिनिधियों को समाचार एकत्र करने में दी जाने वाली सभी सुविधायें उन्हें भी दी जाती हैं। परन्तु उनसे खबरों और खासतौर पर इस प्रश्न में उल्लिखित किस्म की घटनाओं के बारे में समाचारों को पेश करने और उन पर टीका करने में निष्पक्ष रहने और सच्ची खबर देने की आशा की जाती है। परन्तु यदि कोई विदेशी संवाददाता या समाचार पत्र के प्रतिनिधि, तथ्यों को बार-बार तोड़-मरोड़ कर या बढ़ा-चढ़ा कर पेश करता रहे तो सरकार को यह अधिकार है कि वह उसे गड़बड़ी वाले इलाकों में जाने से रोक दे। भारत सरकार नियमित रूप से ऐसी घटनाओं के बारे में विदेशी प्रेस संवाददाताओं को बताती रहती है, ताकि इन घटनाओं के बारे में किसी तरह की भी भ्रान्ति या गलतफहमी न फैलाई जाए। मुरादाबाद और श्रीनगर की घटनाओं के बारे में भी ऐसा ही किया गया है। इसके अलावा, इस्लामाबाद स्थित भारतीय राजदूतावास ने पाकिस्तान दूरदर्शन द्वारा खबरों को तोड़-मरोड़ कर पेश करने के बारे में वहां के सम्बन्धित अधिकारियों से आपत्ति की है। विदेश मंत्रालय ने दिल्ली स्थित पाकिस्तानी राजदूतावास के साथ भी इस सवाल को समुचित स्तर पर उठाया है।

दियागो गार्शिया की वापिसी के लिये मारीशस की मांग

1488. श्री अर्जुन सेठी : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मारिशस के प्रधानमन्त्री सर शिवसागर ने दृढ़ता पूर्वक कहा है कि अमरीका और ब्रिटेन को दियागो गार्शिया के हिन्दमहासागर के द्वीप, जो इस समय अमरीका के एक प्रमुख सैनिक अड्डे के रूप में निर्मित किया जा रहा है, की वापसी के लिये उनके देश के साथ बातचीत करनी चाहिये;

(ख) यदि हां, तो दियागो गार्शिया को वापस करने के लिये उनके विचारों के समर्थन में उनके वक्तव्य का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उस पर भारत सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) जी हां। 9 अक्तूबर को

संयुक्त राष्ट्र महासभा को सम्बोधित करते हुए मारीशस के प्रधानमन्त्री ने अन्य बातों के साथ-साथ यह भी कहा था कि "अफ्रीकी एकता संगठन की पिछली बैठक में मारीशस ने दियागो-गार्शिया पर अपने दावे की पुनः पुष्टि की थी और ग्रेट ब्रिटेन के प्रधान मंत्री ने संसद के समक्ष एक वक्तव्य में यह कहा है कि जब पश्चिम की व्यापक सुरक्षा के लिये इस द्वीप की आवश्यकता नहीं रहेगी तो इसे मारीशस को लौटा दिया जायेगा। इस प्रकार हमारी संप्रभुता स्वीकार कर लिये जाने पर अब हमें इस स्थिति से आगे बढ़ना चाहिए और ब्रिटेन हिन्द महासागर प्रदेश को विघटित करना चाहिये तथा मारीशस को स्वतन्त्रता-पूर्व के अपने प्राकृतिक स्वरूप में आ जाना चाहिये। संयुक्त राज्य अमरीका को अपने सुरक्षा-उद्देश्य के लिये इसका प्रयोग करते रहने के लिये मारीशस के साथ सीधे प्रबन्ध करने चाहिये। संयुक्त राज्य अमरीका और ग्रेट ब्रिटेन दोनों का यह कर्तव्य होना चाहिये कि वे मारीशस की सरकार से इस विषय पर बातचीत करें कि सभी सम्बद्ध पक्षों को किस प्रकार सबसे अधिक संतोष प्रदान किया जा सकता है और साथ ही इस द्वीप में रहने वालों का भविष्य कैसे बेहतर किया जा सकता है।"

(ग) भारत की सरकार ने आरम्भ से ही चागोस आर्चीपिलागो (जिसमें दिएगो गार्शिया भी शामिल है) को मारीशस से अलग किए जाने का विरोध किया था। भारत सरकार दिएगो-गार्शिया द्वीप की वापसी के लिए मारीशस सरकार के प्रयत्नों का समर्थन करती है।

जर्मन संघीय गणराज्य में भारतीय नर्सों के पतियों पर नौकरियों सम्बन्धी प्रतिबन्ध

1483. श्री ए० नीलालोहिदा दासन नाडार : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को मालूम है कि जर्मन संघीय गणराज्य में भारतीय नर्सों के साथ रह रहे उनके पतियों को वहां नौकरी करने की अनुमति नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जर्मन संघीय गणराज्य में भारतीय नर्सों के पतियों को वहां नौकरी करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाती जब तक कि वे वहां चार वर्ष तक न रह लिये हों। विशेष परिस्थितियों में यह अनुमति तीन वर्ष के बाद भी दी जा सकती है। यह शर्त यूरोपीय साझा बाजार देशों के कामगारों को छोड़कर इसी स्थिति के अन्य देशों के कामगारों पर भी लागू होती है।

(ख) जर्मन संघीय गणराज्य सरकार के प्राधिकारियों ने हमें बताया है कि जर्मन संघीय गणराज्य आप्रवासी देश नहीं है। उन्होंने यह भी बताया है कि बेरोजगारी की स्थिति को देखते हुए आमतौर पर पतियों को नौकरी करने की अनुमति नहीं दी जा सकती लेकिन जहां अनुमति देना सचमुच आवश्यक हो वहां, अपवाद स्वरूप तीन वर्ष बाद नौकरी करने की अनुमति दी जा सकती है।

भारतीय उच्चायुक्त लंदन के लिए हिन्दी पुस्तकें

1490. श्री ए० नीलालोहिया दासन नाडार : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय उच्चायुक्त लन्दन ने उच्च आयोग द्वारा संचालित पुस्तकालय में

भारतीय छात्रों के लिये हिन्दी की पुस्तकें निःशुल्क जारी करने हेतु कोई अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो भारत सरकार को यह अनुरोध कब प्रस्तुत किया गया था; और

(ग) उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) जी नहीं। हिन्दी पुस्तकों के लिए ऐसा कोई अनुरोध हमारे विचारार्थ शेष नहीं है।

लेकिन हमारा हाई कमीशन सामान्यतः विद्यार्थियों तथा पाठकों को पढ़ने के लिये निःशुल्क पुस्तकें देता है।

देश में बेची गई फार्मूलेशन्स का वापस लिया जाना

1491. श्री एम० वी० चन्द्रशेखर मूर्ति
श्री पी० एम० सईद) : **क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बेची गई अनेक औषध फार्मूलेशन्स को वापस लिया जा सकता है;

(ख) क्या सरकार द्वारा नियुक्त विशेषज्ञ समिति ने इसकी सिफारिश की थी; और

(ग) अन्य क्या सिफारिशें की गई थीं और कितनी स्वीकार की गई हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) : औषध परामर्शदात्री समिति एक सांविधिक निकाय है जिसे औषध और प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अन्तर्गत नियुक्त किया गया था। इस समिति में केन्द्र तथा राज्य सरकारों के प्रतिनिधि होते हैं। इस समिति ने देश में बेचे गए विभिन्न औषध मिश्रणों की जांच करने तथा असंगत फार्मूलेशन्स समाप्त करने के बारे में सिफारिश करने के लिए एक उपसमिति गठित की थी। इस उप समिति ने कतिपय औषध मिश्रण समाप्त करने की सिफारिश की है। इस समिति की रिपोर्ट औषध परामर्शदात्री समिति के समक्ष उसकी आगामी (अ) बैठक में विचारार्थ रखी जाएगी। इस सम्बन्ध में आगे कार्यवाही औषध परामर्शदात्री समिति की सिफारिश के अनुसार की जाएगी।

सागरपुर कालोनी, पालम के लिये पक्की सड़क

1492. श्री नन्द किशोर शर्मा : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली क्षेत्र में सागरपुर कालोनी, पालम में नगर निगम द्वारा तीन पक्की सड़कें बनाई जाने की योजना थी जिनमें से कालोनी में केवल एक पक्की सड़क बनाई गई है और शेष दो सड़कें अभी बनाई जानी है;

(ख) यदि हां, तो शेष दो सड़कों को शुरू से आखिर तक पक्का कब तक बना दिया जायेगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं होता ।

(ग) पालम के नजदीक सागरपुर कालोनी एक अनधिकृत कालोनी है । नगर निगम ऐसी अनधिकृत कालोनियों में सिर्फ बुनियादी नागरिक सुविधाओं की ही व्यवस्था करता है ताकि इनमें सफाई वगैरह रह सके । इसके लिये निगम ईंटों के खड़ंजे बिछाने और खुली नालियों की व्यवस्था करने जैसे काम ही करता है । इन अनधिकृत कालोनियों में पक्की सड़कें बनाने का काम तभी होता है, जब इन्हें नियमित कर दिया जाता है ।

चट्टानें तोड़ने के लिये "वाटरगन" उपकरण का उपयोग

1493. श्री निहाल सिंह : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सड़कें बनाने और सुरंगों का निर्माण करने के लिये चट्टानों को तोड़ने हेतु विस्फोटक सामग्री तथा तरल आक्सीजन का उपयोग किया जाता है जिसके फलस्वरूप छोटे-छोटे पत्थर तथा धूल चारों तरफ उड़ती हैं जो कि बहुत खतरनाक होती हैं;

(ख) क्या स्विटजरलैंड में इस प्रयोजन के लिए "वाटरगन" नामक एक नया उपकरण विकसित किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार देश में उक्त प्रयोजन के लिये "वाटरगन" उपकरण का उपयोग करने के प्रयास करने का है ।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : अन्तर्राष्ट्रीय आधार के कारण तरल आक्सीजन वाले विस्फोटकों का चट्टान-उड़ाने के काम में इस्तेमाल इसमें खतरा होने के कारण उचित नहीं समझा जाता। इस काम में बारूद का इस्तेमाल किया जाता है जो आग्नेयास्त्र समझा जाता है ।

(ख) और (ग) : धूल को नियंत्रित करने के लिए स्विटजरलैंड में इस्तेमाल होने वाली 'वाटरगन' की कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है, विस्फोट के कारण जो चट्टानें और धूल उड़ती है, उसे क्रमश: विस्फोट की उचित डिजाइन अपना और पानी स्प्रे कर नियंत्रित किया जा सकता है और यह विस्फोट से प्रत्यक्षत: सम्बन्धित नहीं है ।

समस्तीपुर—दरभंगा सैक्शन का बदला जाना

1494. श्री भोगेन्द्र झा : क्या **रेल मन्त्री** समस्तीपुर—दरभंगा रेलवे लाइन के बारे में 31 जुलाई, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 6324 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ पूर्व गंडक और कोसी नदियों द्वारा छितौनी-बगहा और निर्मली-चारही रेलवे लाइनें उखड़ गई थीं तथा यह मांग की गई है कि उन नदियों पर पुल बनाकर उनको पुन: जोड़ा जाय;

(ख) यदि हां तो, इन मांगों को पूरा करने के बारे में अन्तिम स्थिति क्या है;

(ग) मुजफ्फरपुर-रक्सौल और दरभंगा सैक्शनों को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में क्या

स्थिति है तथा इस बदले जाने की लागत क्या होगी तथा अब तक किये गये सर्वेक्षण के क्या परिणाम निकले हैं;

(घ) क्या हजारी बाग और दुमका टाउन के लिए रेलवे लाइन की मांग गई है; और

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

रेल मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) : जी हां ।

(ख) (1) छितौनी—बगहा—यह एक अनुमोदित कार्य है और इस पर पहले से काम हो रहा है । गंडक नदी पर पुल के निर्माण का काम, आशा है, छठी योजना के अन्त तक पूरा हो जायेगा ।

(2) निरमली थरभीटा—कोसी नदी पर पुल के निर्माण सहित निरमली और सरायगढ़ के बीच रेलवे लाइन को फिर से बिछाने के लिये पूर्वोत्तर रेलवे ने दो सर्वेक्षण किये थे और नवीनतम सर्वेक्षण के सम्बन्ध में उसने अपनी परियोजना रिपोर्ट, 1977 में रेल मन्त्रालय को प्रस्तुत की थी । उसने कोसी नदी को पार करने के लिये तीन संभावित वैकल्पिक प्रस्ताव दिये थे । ये तीनों वैकल्पिक प्रस्ताव वित्तीय दृष्टि से अलाभप्रद पाये गये थे । इसलिये इस परियोजना को त्याग दिया गया । बिहार सरकार का निरमली नदी के लगभग 20 किलोमीटर चढ़ाव की ओर डगमारा में एक बांध बनाने का प्रस्ताव था जिस पर अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है । बांध के साथ-साथ रेलवे पुल के निर्माण के बारे में विचार किया जा सकता है ।

(ग) सगौली के रास्ते मुजफ्फरपुर—रक्सौल मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण को अद्यतन बनाने और पुनर्मूल्यांकन करने के लिये अगस्त, 1980 में पूर्वोत्तर रेलवे को संशोधित सर्वेक्षण अनुमान की मंजूरी दी गयी है । आशा है, सर्वेक्षण सम्बन्धी कार्य 31-3-1981 तक पूरा हो जायेगा । पूर्वोत्तर रेलवे से रिपोर्ट आने पर ही पता चलेगा कि इस आमान परिवर्तन पर कितनी लागत आएगी । दरभंगा रक्सौल के अमान परिवर्तन के प्रस्ताव पर फिलहाल विचार नहीं किया जा रहा है ।

(घ) और (ङ) पूर्व रेलवे से कहा गया था कि हजारीबाग टाउन और कोडरमा के रास्ते रांची रोड और गिरीडीह के बीच रेलवे लाइन के निर्माण के लिये टोह और प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण किया जाय । पूर्व रेलवे ने हाल ही में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है जिसकी जांच हो रही है ।

1975 में निम्नलिखित नयी लाइनों के लिये टोह सर्वेक्षण किये गये थे :—

1. मंदेरहिल से दुमका
2. दुमका से साइंथिया
3. दुमका से वैद्यनाथधाम
4. दुमका से रामपुरहाट
5. दुमका से माधेपुर

सर्वेक्षण रिपोर्ट से पता चला था कि ये परियोजनाएं अलाभप्रद होंगी । इसलिए इन परियोजनाओं पर आगे कार्रवाही नहीं की गई ।

रेलवे मशीनरी का बदला जाना

1495. श्री जनार्दन पुजारी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे की 70 प्रतिशत मशीनरी और संयन्त्र अपनी निर्धारित कार्याविधि से पुराने पड़ चुके हैं और उनको बदले जाने की आवश्यकता है; और

(ख) यदि हां, तो मशीनरी को बदलने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) गतायु मशीनों और संयंत्रों का समय पर बदलाव न कर पाने में मुख्य बाधा यह थी कि धन सीमित मात्रा में उपलब्ध होता रहा तथा मशीन और संयंत्र की बदलाव सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए छठी पंचवर्षीय योजना की अवधि में अर्थात् 1980-85 में अब 290 करोड़ रुपये का परिव्यय प्रस्तावित है । एक रेलवे आधुनिकीकरण और अनुरक्षण परियोजना भी शुरू की गई है जिसके लिये धन की व्यवस्था विश्व बैंक से ऋण लेकर की जा रही है । इस परियोजना का मुख्य अंग है—कारखाना आधुनिकीकरण जिसके अन्तर्गत आवश्यकता पर आधारित मशीन और संयंत्र की खरीद के लिए पहले चरण के रूप में 62 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे । इन मशीनों और संयंत्रों और साथ ही रेलवे की आवश्यकता के कुछ अन्य सामान की खरीद का काम कारखाना आधुनिकीकरण के केन्द्रीय संगठन को सौंपा गया है ।

कोवलम विझिन्जाम लाईन

1496. श्री ए० नीलालोहियादासन नाडार : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कोवलम तथा विझिन्जाम को त्रिवेन्द्रम रेलवे जंक्शन के साथ जोड़ने वाली एक रेल लाईन का निर्माण करने हेतु कोई अभ्यावेदन/अनुरोध प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) इस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) इस लाइन की मांग मुख्यत: पर्यटक यातायात के लिए और विझिन्जाम पत्तन से सम्पर्क स्थापित करने के लिए दी गयी थी ।

(ग) धन-राशि की कमी के कारण फिलहाल इस परियोजना को शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

दुर्घटनाओं के कारण भारतीय रेलवे को हुई हानि

1497. श्री एम० चन्द्रशेखर मूर्ति : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जनवरी, 1980 से हुई दुर्घटनाओं के कारण भारतीय रेलवे को कितनी हानि हुई है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : जनवरी से अक्तूबर, 1980 तक की अवधि में गाड़ी दुर्घटनाओं में हुई रेल सम्पत्ति की क्षति की लागत का अनुमान लगभग 4,72,00,000 रुपये लगाया गया है ।

सकरी—हसनपुर रेलवे लाइन

1498. श्री भोगेन्द्र झा : क्या रेल मन्त्री सकरी-हसनपुर रेल लाइन के बारे में 10, जुलाई, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3796 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक प्रस्तावित सकरी-हसनपुर रेल लाइन का कार्य कितना कर लिया गया है और चालू वित्त वर्ष में कितने कार्य किये जाने का प्रस्ताव है; और

(ख) इस लाइन के कब तक पूरा कर दिये जाने का लक्ष्य है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) इस काम के लिये अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण और अनुमानों की अद्यतन करने के लिए पूर्वोत्तर रेलवे से कहा गया था। आरेखण के अन्तिम स्थान निर्धारण के लिये क्षेत्र-कार्य और भूमि योजनाओं की तैयारी का काम पूरा हो चुका है। इस कार्य के लिये संशोधित अनुमान के दिसम्बर, 1980 के अन्त तक प्राप्त हो जाने की संभावना है। पूर्वोत्तर रेलवे को अनुदेश दिया गया है कि वह इस कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिये उसमें तेजी लायें।

रेल मंत्रालय द्वारा संशोधित अनुमान की स्वीकृति के बाद ही इस काम को पूरा करने की लक्ष्य तिथि निश्चित की जायेगी।

'हाल्टों' को स्टेशनों में बदलना

1499. श्री भोगेन्द्र झा : क्या रेल मंत्री हाल्टों को स्टेशनों में बदलने के बारे में 24 जुलाई, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5448 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टैकटार मुरैथा और कोरहिया के लाभ वाले 'हाल्टों' को नियमित स्टेशनों में बदला जाना है; और

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

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

बड़े पत्तनों की वित्तीय स्थिति

1500. श्री पी० राजगोपाल नायडू : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे कौन-कौन से बड़े पत्तन हैं, जिनकी वित्तीय स्थिति असन्तोषजनक है;

(ख) इसके क्या कारण हैं; और

(ग) वर्तमान स्थिति में सुधार लाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) कलकत्ता, परादीप और विशाखापत्तनम।

(क) **कलकत्ता**—यह एक नदीय पत्तन है और यहां पानी की गहराई कुछ कम है जिस वजह से इस पत्तन पर बड़े आकार के जहाज नहीं आ पाते। इसी कारण से पत्तन पर यातायात कम होता है। वेतन बोर्ड एवार्ड के कार्यान्वयन, वेतन पुनरीक्षण समिति की सिफारिशों, विशेष कार्य अधिकारी की सिफारिशों, ऋणों पर भारी सर्विस प्रभार, पी० ओ० एल० तथा अन्य सामान की कीमतों में तेजी से वृद्धि होने के कारण स्थापना-व्यय बढ़ गये हैं जिससे कलकत्ता पत्तन की आर्थिक स्थिति असन्तोषप्रद हो गई है।

पारादीप : खनिज लोह-अयस्क के यातायात में तेजी से कमी हुई, वेतन पुनरीक्षण समिति की सिफारिशों के क्रियान्वयन के फलस्वरूप तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के वेतनों में और विशेष कार्य अधिकारी की सिफारिशों पर प्रथम और द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों के वेतनों में वृद्धि के कारण स्थापना-व्यय में तेजी से वृद्धि हुई, पी० ओ० एल० और अन्य सामान की कीमतों में वृद्धि हुई और समुद्री दीवार की सुरक्षा पर भारी खर्च हुआ तथा उत्तरी तट को मजबूत करने और निकर्षण कार्य पर काफी धनराशि खर्च हुई।

विशाखापत्तनम—बाहरी बन्दरगाह पर खनिज लोह की संभलाई के लिये लाभकारी दरें वसूल न करना।

(ग) **कलकत्ता**—कलकत्ता पत्तन की आर्थिक स्थिति सुधारने के लिए जो उपाय किये गए हैं उनमें ये कार्य शामिल हैं—हल्दिया में एक सहायक पत्तन का निर्माण करना और हल्दिया को जाने वाले नौवहन जलमार्ग का निकर्षण करना जिसके लिये सरकार ने ऋण दिया है, 1980-81 तक नदी के अनुरक्षण और निकर्षण पर किये व्यय का 80% की दर से सहायता देना, भागीरथी—हुगली नदी की सफाई का कार्य सरकारी खर्च पर करना और पर्याप्त हैड-वाटर सप्लाई सुनिश्चित करने के लिये फरक्का बांध का निर्माण करना।

पारादीप—वैगन-टिपलर चालू करना, सामान्य माल के लिए दूसरे घाट का निर्माण करना, और खनिज धातु हैंडलिंग प्लांट में संशोधन करना, ये सब कार्य किए जा रहे हैं। छठी पंचवर्षीय योजना में, सामान्य माल के लिए तीसरे घाट का निर्माण करने और मूल निकर्षण करने जैसी अतिरिक्त पत्तन सुविधाओं की पर्याप्त व्यवस्था की जा रही है।

विशाखापत्तनम—पत्तन के बाहरी बन्दरगाह में खनिज धातु की संभलाई के लिए वर्ष 1979-80 के लिये प्रति मी० टन 30.15 रुपये की लाभप्रद दर अब अधिसूचित कर दी गई है।

श्रीमती भंडारनायके के बारे में प्रधान मन्त्री का वक्तव्य

1501. श्री राजेश कुमार सिंह : क्या **विदेश मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीलंका की भूतपूर्व प्रधान मन्त्री, श्रीमती भंडारनायके, को नागरिक अधिकारों से वंचित किए जाने के बारे में प्रधान मंत्री ने हाल ही में एक वक्तव्य दिया है;

(ख) क्या इस बारे में श्रीलंका की सरकार ने अपनी अप्रसन्नता व्यक्त की है; और

(ग) इस बारे में भारत सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) प्रधान मंत्री ने श्रीमती भंडारनायके

पर नागरिक बंधन लगाए जाने से सम्बद्ध कोई वक्तव्य जारी नहीं किया है। लेकिन 21.10.80 को समाचार-पत्र को दिए गए एक साक्षात्कार में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में इस प्रकार के बंधन लगाये जाने के निर्णय पर खेद व्यक्त किया।

(ख) श्रीलंका के प्राधिकारियों ने इस टिप्पणी के बारे में हमें अपनी अप्रसन्नता सूचित की है।

(ग) हमने उन्हें यह बता दिया है कि प्रधान मन्त्री की यह टिप्पणी श्रीमती भंडारनायके से सम्बद्ध मामले में उनका अपना मूल्यांकन और मत है जो कुछ सिद्धांतों और दृष्टिकोण पर आधारित है। साथ ही हमने यह भी स्पष्ट कर दिया है कि श्री लंका के साथ भारत के अच्छे सम्बन्ध हैं और भारत की सरकार श्रीलंका की सरकार के साथ तथा दोनों देशों की जनता के बीच अच्छे सम्बन्धों को विकसित करने की इच्छुक है।

भूटान में रह रहे 5000 तिब्बती शरणार्थियों को स्वीकार करने के लिए प्रस्ताव

1502. श्री राजेश कुमार सिंह
श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा) : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत द्वारा उन 5000 तिब्बतियों को स्वीकार किये जाने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है जिन्होंने भूटान की राष्ट्रिकता ग्रहण करने से इन्कार कर दिया था;

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

(ग) सरकार ने किन परिस्थितियों के अधीन उक्त प्रस्ताव किया है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) भूटान की शाही सरकार और परम पावन दलाई लामा के अनुरोध पर भारत सरकार ने भूटान के उन 3,000 शरणार्थियों में से 1,500 तिब्बती शरणार्थियों को भारत में बसाने की स्वीकृति दे दी है जिन्होंने भूटान की नागरिकता लेना अस्वीकार कर दिया है। इन्हें बसाने के तरीके और ब्यौरे सभी सम्बद्ध पक्षों के परामर्श से तय किए जा रहे हैं। भारत सरकार का यह निर्णय, भूटान के साथ निकट और मैत्रीपूर्ण सम्बन्धों के और ऐसी समस्याओं पर उसके मानवीय दृष्टिकोण के अनुरूप है।

केनिया में बस दुर्घटना के कारण भारतीय अध्यापकों की मृत्यु

1503. श्री राजेश कुमार सिंह : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केनिया में हुई एक बस दुर्घटना में तीन भारतीय अध्यापक मारे गये थे;

(ख) क्या वहां स्थित हमारे दूतावास ने उक्त दुर्घटना की परिस्थितियों की जांच की थी;

(ग) क्या मृत व्यक्तियों के परिवारों को मुआवजे की अदायगी के बारे में केनिया सरकार से बातचीत की गई है; और

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

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां। 19 अक्तूबर को करीब 6 बजकर 20 मिनट पर नरोबी से लगभग 75 किलोमीटर दूर एक स्कूल की गाड़ी और सैनिक ट्रक में टक्कर के फलस्वरूप तीन भारतीय अध्यापकों, कुमारी सेलिन जोसेफ, श्री पुथेनपुराक्कल लूका जार्ज तथा श्री पुथेनपुराकल जोसेफ मामाकेन की मृत्यु हो गई। दुर्घटना के समय ये लोग अपने 4 अन्य कीनियाई साथियों के साथ उस गाड़ी में नैरोबी जा रहे थे। कार में सवार सातों व्यक्तियों की दुर्घटना स्थल पर ही मृत्यु हो गई थी।

(ख) कीनिया के संस्कृति मंत्री ने नैरोबी स्थित हमारे हाई कमीशन को इस घटना की सूचना दी थी। मृतकों में उनकी एक सम्बन्धी भी थी। कीनियाई प्राधिकारियों द्वारा दुर्घटना की जांच की जा रही है। हमारा हाई कमीशन इस बात की कोशिश कर रहा है कि जांच पूरी होते ही कीनियाई प्राधिकारियों से विस्तृत जांच रिपोर्ट की प्रति प्राप्त कर ली जाए।

(ग) और (घ) : स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा जांच पूरी कर लिये जाने के बाद हमारा हाई कमीशन मुआवजे के प्रश्न पर समुचित कार्रवाई करेगा।

हल्दिया गोदी श्रमिकों की हाल की हड़ताल

1504. **श्री छांगुर राम**
प्रो० अजित कुमार मेहता) : **क्या नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हल्दिया गोदी श्रमिकों ने हाल ही में हड़ताल की थी और उन्होंने प्रशासन के वरिष्ठ अधिकारियों पर हमला किया था;

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

(ग) इस हड़ताल के परिणामस्वरूप सरकार को कितनी हानि हुई; और

(घ) जांच के निष्कर्षों पर सरकार द्वारा क्या उपाय किये गए हैं ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) 4 अक्तूबर, 1980 को अनुचित तरीके से प्रदर्शन करने और अधिकारियों को रोकने के बारे में पोर्ट ट्रस्ट के प्रबन्धकों ने पुलिस से शिकायत की। इस पर पुलिस ने छः कर्मचारियों के विरुद्ध अपराध करने का मामला चलाया जिसके परिणामस्वरूप पत्तन प्रशासन ने इन व्यक्तियों को निलम्बित कर दिया। इनके इस निलंबन का विरोध करने के लिए हल्दिया पर पोर्ट ट्रस्ट कर्मचारियों ने कोई सूचना दिए बिना 24 अक्तूबर, 1980 से 29 अक्तूबर, 1980 तक अचानक हड़ताल कर दी। हड़ताल के परिणामस्वरूप, हल्दिया पोर्ट पर माल के उतारने-चढ़ाने में तथा जहाजों के आने-जाने में रुकावट पैदा हुई। 28-10-1980 को जब कुछ अधिकारी अपनी ड्यूटी के लिए जा रहे थे, तभी हड़तालो कर्मचारियों ने उन्हें रोका और कुछ बाहरी व्यक्तियों की मदद से उन पर हमला कर दिया। इस घटना में 7 अधिकारियों को चोटें आई जिनमें से 2 को हस्पताल में दाखिल कराना पड़ा, क्योंकि उन्हें गहरी चोटें लगी थीं।

(ग) हड़ताल की वजह से हुए नुकसान का अन्दाज लगाना संभव नहीं है ।

(घ) केन्द्र सरकार ने इस घटना की कोई जांच नहीं की है ।

हावड़ा गोदाम में आग

1505. **श्री छाँगुर राम**
श्री एम० रामगोपाल रेड्डी) : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को हाल ही में हावड़ा के गोदाम में 29 अक्तूबर, 1980 को लगी आग के कारण भारी नुकसान हुआ है;

(ख) यदि हां तो इसके परिणामस्वरूप कितनी हानि हुई; और

(ग) सरकार द्वारा आग लगने के कारणों की कीगई जांच, यदि कोई की गई है, तो क्या परिणाम रहा और उस पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) रेलों को लगभग 37 लाख रुपये की क्षति होने का अनुमान लगाया गया है । क्षति की सही धन राशि का विनिश्चय वास्तविक स्टाक सत्यापन और बचाव कार्यों के पूरा हो जाने पर ही किया जा सकेगा ।

(ग) पुलिस और अदालती विशेषज्ञों द्वारा आग लगने के कारण की जांच-पड़ताल की जा रही है । प्रशासनिक ओहदे के अधिकारियों की एक समिति का गठन किया गया है जिसकी जांच-पड़ताल चल रही है । जांच समिति की रिपोर्ट पूरी हो जाने के बाद ही, कार्रवाई, यदि कोई होगी, की जायेगी ।

स्वास्थ्य की देख-रेख सम्बन्धी कार्यक्रम पर किया गया प्रति व्यक्ति व्यय

1506. **श्री छाँगुर राम**
श्री रशीद मसूद) : **क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा स्वास्थ्य की देख-रेख सम्बन्धी कार्यक्रम पर प्रति व्यक्ति कितना वार्षिक व्यय किया गया और उसके क्या परिणाम प्राप्त हुए;

(ख) क्या वांछित परिणाम प्राप्त करने के लिए योजनावार किए गए प्रति व्यक्ति व्यय को पर्याप्त समझा जाता है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस दिशा में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) :

(क) 1973-74, 1974-75, 1975-76 तथा 1976-77 के दौरान केन्द्र और राज्यों की सरकारों द्वारा स्वास्थ्य परिचर्या कार्यक्रम पर प्रति वर्ष प्रति व्यक्ति क्रमश: 7.72, 9.44, 10.63 और 11.60 रुपये खर्च किये गए । स्वास्थ्य के कुछेक चुनिंदा क्षेत्रों की उपलब्धियां और उनके मानदण्ड इस प्रकार हैं :—

मद	उपलब्धियाँ 1978-79	वांछित मानदण्ड
प्रति यूनिट		
जनसंख्या डाक्टर	3622	3500
नर्सें	5673	5000
पलंग	1991	1000
प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र	1 से 1.5 लाख तक	80000

(ख) और (ग) राष्ट्र के सारे संसाधनों में से जितना अधिकतम धन हो सकता है उसे स्वास्थ्य क्षेत्र के लिये जुटाने के प्रयास किये जाने हैं।

संगम एक्सप्रैस का दुर्घटनाग्रस्त होना तथा उसकी जांच

1507. **श्री पी० एम० सईद**
श्री चन्द्रजीत यादव) : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :
श्री जो० वाई० कृष्णन

(क) क्या 31 अक्टूबर, 1980 को मेरठ को आने वाली संगम एक्सप्रैस कानपुर और टुंडला के बीच एक मालगाड़ी के डिब्बों से टकरा गयी थी और यह हाल के समय की सबसे गम्भीर दुर्घटना थी जिसमें 34 व्यक्ति मारे गए थे; और 117 घायल हो गए थे;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई जांच की गई है;

(घ) क्या कोई ऐसा गिरोह है जो दुर्घटनाओं के लिए तोड़फोड़ कर रहा है और तोड़-फोड़ करने वालों की मदद कर रहा है; और

(ङ) क्या कोई ऐसी रिपोर्ट केन्द्रीय सरकार के ध्यान में आई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 30.10.1980 को जब 163 अप संगम एक्सप्रैस उत्तर रेलवे के अम्बिकापुर और झिझक स्टेशनों के बीच जा रही थी तो वह 452 डाउन मालगाड़ी के पटरी से उतरे एक माल डिब्बे से टकरा गई। इस दुर्घटना में, 35 व्यक्ति मारे गए, 17 को गम्भीर चोटें पहुंची और 24 मामूली रूप से जख्मी हुए।

(ग) जी हां। रेल संरक्षा आयुक्त, लखनऊ ने, जो कि पर्यटन एवं सिविल विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में कार्यरत एक स्वतंत्र प्राधिकारी हैं, इस दुर्घटना की सांविधानिक जांच की है।

(घ) रेल दुर्घटनाओं के उद्देश्य से तोड़-फोड़ करने वाले और उनकी सहायता करने वाले किसी गिरोह की मौजूदगी का कोई प्रमाण नहीं मिला है।

(ङ) जी नहीं।

जानलेवा मलेरिया के उन्मूलन के लिए कार्यवाही

1508. श्री माधव राव सिंधिया : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "जानलेवा मलेरिया" प्ला-समोडियम पालसीपरम ने, जिसने भारत में पहली बार 1965 में प्रवेश किया था, बहुत अधिक जानें ली हैं; और

(ख) इस रोग से प्रभावपूर्ण ढंग से निपटने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी नहीं। फ्लाज्मेडियम फालसीपरम भारत में 1975 के पहले भी मौजूद था किन्तु 1958 से 1965 की अवधि में राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के प्रभावकारी कार्यान्वयन के फल-स्वरूप इस संक्रमण की घटनाएं बड़ी तेजी से कम हो गई थी। इस संक्रमण के कारण 1975 में मौतों की संख्या बढ़नी शुरू हो गई थी जिसका विवरण इस प्रकार है :—

वर्ष	मौतें
1974	3
1975	99
1976	59
1977	55
1978	174
1979	198 (अनन्तिम)
1980 (31.10.80 तक)	73 (अनन्तिम)

(ख) प्लाज्मोडियम फाल्सीपरम परजीवी के कारण होने वाली घटनाओं और मौतों पर काबू पाने के लिए राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के साथ-साथ 1977 में विश्व स्वास्थ्य संगठन/स्वीडिश अन्तर्राष्ट्रीय विकास एजेंसी की सहायता से एक पी० फाल्सीपरम नियंत्रण कार्यक्रम भी चलाया गया है।

इस कार्यक्रम के अधीन जहां-जहां इस संक्रमण के गढ़ थे उन्हें ढूंढकर 3 क्षेत्रों में विभक्त कर दिया गया है जो इस प्रकार हैं :—

पहला क्षेत्र (मुख्यालय शिलांग) इसमें असम, मेघालय, मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश, नागालैंड, मणिपुर, त्रिपुरा और पश्चिम बंगाल (केवल दो जिले) आते हैं। दूसरा क्षेत्र (मुख्यालय भुवनेश्वर) इसमें उड़ीसा, बिहार और पश्चिम बंगाल आते हैं। तीसरा क्षेत्र मुख्यालय हैदराबाद इसमें आंध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र आते हैं।

सर्वप्रथम पहले क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले इलाकों में इस कार्यक्रम को चलाया गया था और बाद में दूसरे और तीसरे क्षेत्रों में आने वाले अन्य क्षेत्रों में भी इस कार्यक्रम का विस्तार कर दिया गया है।

इस कार्यक्रम के अधीन इस प्रकार के मलेरिया से होने वाली मौतों को रोकने के लिए विशेष रूप से जो उपाय किए जा रहे हैं वे इस प्रकार हैं :—

1. उन क्षेत्रों को तलाश करने का काम जहां इस परजीवी पर साधारण प्रकार की मलेरिया की दवा अर्थात् क्लोरोक्वीन का असर नहीं होता है ।

2. जिन क्षेत्रों में क्लोरोक्वीन का इस परजीवी पर असर नहीं होता उनमें इस अभियान को तेज करना जिससे देश के अन्य भागों में इसके जाने की सम्भावना समाप्त हो जाए ।

3. राज्यों द्वारा किए जा रहे प्रयासों को और अधिक बढ़ाने के लिए तथा इस सम्बन्ध में आगे अनुसंधान कार्य करने के लिए अतिरिक्त कर्मचारियों की व्यवस्था करना ।

राजस्व अर्जित करने वाले सामान का आवागमन

1509. डा० बसंत कुमार पंडित : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वित्तीय वर्ष के दौरान रेलवे में राजस्व अर्जित करने वाले सामान के आवागमन के आरम्भिक निष्पादन में बहुत कमी आई है;

(ख) समस्त रेलवे में चालू वित्तीय वर्ष के प्रथम छः महीनों के दौरान सामान के भाड़े से प्राप्त उपार्जित और सामान के वास्तविक चालन के लक्षित आंकड़े क्या थे;

(ग) क्या यह सच है कि प्रबंधकीय स्तर में चूक उचित नियंत्रण में ढील और भ्रष्टाचार आदि कुछ ऐसे कारण हैं जो इस गिरावट की प्रवृत्ति के लिए उत्तरदायी हैं;

(घ) यदि हां, तो सामान के आवागमन से प्राप्त राजस्व में हानियों पर नियंत्रण के लिए सरकार ने क्या तुरन्त उपाय किए हैं; और

(ङ) क्या सरकार से सड़क परिवहन प्रतियोगिता के प्रति बढ़ते हुए झुकाव पर नियंत्रण के लिए रेलवे द्वारा सामान के आवागमन के समस्त संचालन को सुचारु बनाने की परियोजना बनाई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) चालू वित्त वर्ष के पहले छः महीनों, अर्थात् अप्रैल से सितम्बर 1980 तक की अवधि के दौरान, 898.50 लाख मीटरिक टन वास्तविक राजस्व उपार्जक माल यातायात ढोया गया जबकि इस अवधि के लिए समानुपातिक लक्ष्य 1035.00 लाख मीटरिक टन का था । इन छः महीनों के दौरान, भाड़ा यातायात से आमदनी का लक्ष्य महीनों के 801.33 करोड़ रुपये रखा गया है ।

(ग) जी नहीं । कार्य-निष्पादन पर विभिन्न बाहरी कारणों, से बुरा प्रभाव पड़ा है जैसे पूर्वी क्षेत्र में बिजली की अत्यधिक कटौती, पश्चिम, उत्तर और दक्षिण पूर्व रेलों पर बाढ़ और लाइनों में टूट-फूट, बेलाडिल्ला खानों में श्रमिक असन्तोष जिससे निर्यात संचलन के लिए लौह-अयस्क पर प्रभाव पड़ा तथा इस्पात कारखानों के लिए कच्चे माल की कम मांग । इनमें से अधिकांश कारण रेलवे के नियंत्रण से बाहर थे ।

(घ) रेलों और रेलवे बोर्ड के स्तर पर संचलन पर दिन-प्रतिदिन के आधार पर बड़ी

निगरानी रखने के अलावा, माल-डिब्बों के लदान फेरों में सुधार लाने के लिए विभिन्न एजेंसियों तथा रेल उपयोगकर्ताओं के साथ अधिकाधिक समन्वय भी स्थापित किया जाता है। कानून और व्यवस्था की स्थिति को सुधारने के लिए राज्य सरकारों की सहायता भी ली जाती है। इसके अतिरिक्त, कर्मचारी आन्दोलनों के सम्बन्ध में उपयुक्त कार्रवाई की गई है। माल-डिब्बों के वर्तमान बेड़े में वृद्धि करने के लिए अतिरिक्त माल-डिब्बों की खरीद भी की जा रही है।

(ङ) रेलों द्वारा ढोया जाने वाला यातायात जहां तक हो सके, सड़क मार्ग से न होने लगे, इसके लिए रेलों पर माल यातायात की सप्लाई के पर्याप्त प्रबन्ध किये गए हैं।

संक्रमण के बारे में भारत-सोवियत शोध कार्य

1510. डा० वसन्त कुमार पंडित : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री : यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने "संक्रमण के सम्बन्ध में भारत-सोवियत शोध कार्य" विषय पर सोवियत वैज्ञानिकों से बातचीत की है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन भारतीय अधिकारियों ने इस सम्बन्ध में रूस का दौरा किया था और दोनों देशों के बीच हुए करार का ब्यौरा क्या है; और

(ग) किस क्षेत्र में शोध कार्य किया जाएगा और कितनी अवधि के लिए किया जाएगा।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ग) जी हां, आयुर्विज्ञान तथा जन स्वास्थ्य के क्षेत्र में संयुक्त प्रयासों के लिए भारत सरकार के एक शिष्टमण्डल तथा सोवियत संघ के अधिकारियों के बीच विचार विमर्श हुआ है। इस विचार विमर्श में संचारी रोगों, रोगप्रतिरक्षण विज्ञान तथा वैक्सीन उत्पादन, रक्त तथा रक्त उत्पादों, नेत्र रोग विज्ञान, अर्बुद विद्या तथा तंत्रिका विज्ञान में अनुसंधान करने में सहयोग करने तथा चिकित्सा तथा टेक्नालाजीकल कार्मिकों का आदान-प्रदान के जरिए आपसी हित के बहुत से अन्य क्षेत्रों में सम्पर्क बढ़ाने के प्रस्ताव शामिल हैं।

(ख) उस भारतीय शिष्टमण्डल में जिसने 11 अप्रैल, 1980 से आठ दिन के लिए सोवियत संघ की यात्रा की थी,

निम्नलिखित शामिल थे :—

1. श्री कृपा नारायण,

   सचिव, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय तथा अध्यक्ष अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली।

2. प्रोफेसर वी० रामालिंगास्वामी

   महानिदेशक, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद्, नई दिल्ली।

3. डा० बी० शंकरन,

   स्वास्थ्य सेवा महानिदेशक, नई दिल्ली।

4. श्री नरेन्द्रनाथ वोहरा,
संयुक्त सचिव,

(चिकित्सा शिक्षा, अनुसंधान, ग्राम स्वास्थ्य तथा अन्तर्राष्ट्रीय स्वास्थ्य) नई दिल्ली।

मध्य प्रदेश में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों का कार्यकरण

1511. डा० बसन्त कुमार पंडित : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सामुदायिक स्वास्थ्य स्वयं सेवक योजना के अन्तर्गत मध्य प्रदेश में कितने प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र कार्य कर रहे हैं;

(ख) राजगढ़, गुना और विदिशा के पिछड़े जिलों में कितने प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र कार्य कर रहे हैं;

(ग) मध्य प्रदेश में इस समय कार्य कर रहे प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में कितने अतिरिक्त डाक्टर नियुक्त किए गए हैं;

(घ) मध्य प्रदेश के ग्रामीण क्षेत्रों में कितने पुरुष और महिला स्वास्थ्य कार्यकर्ता कार्य कर रहे हैं;

(ङ) इनमें से कितने स्वास्थ्य कार्यकर्ता राजगढ़, गुना और विदिशा जिलों में कार्य कर रहे हैं; और

(च) क्या सरकार का विचार प्रत्येक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और केन्द्रीय स्वास्थ्य स्वयं-सेवक योजना में डाक्टरों और कार्यकर्ताओं की संख्या को बढ़ाने का है और यदि हां, तो स्वीकृत प्रस्ताव क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जन स्वास्थ्य रक्षक योजना मध्य प्रदेश के 213 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में चलाई जा रही है।

(ख) राजगढ़, गुना और विदिशा जिलों में 22 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र कार्य कर रहे हैं, जिनका ब्योरा इस प्रकार है :—

राजगढ़—6
गुना —9
विदिशा—7

(ग) जन स्वास्थ्य रक्षक योजना 213 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों द्वारा चलाई जा रही है, जिनके लिए मध्य प्रदेश में अतिरिक्त चिकित्साधिकारियों के 213 पद बनाए गए हैं।

(घ) मध्य प्रदेश के ग्रामीण क्षेत्रों में निम्नलिखित वर्गों के स्वास्थ्य कार्यकर्ता कार्य कर रहे हैं :—

चिकित्सा अधिकारी (प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र)	—761
खण्ड विस्तार शिक्षक	—249

स्वास्थ्य सहायक (पुरुष)	—952
स्वास्थ्य सहायक (महिलाएं)	—526
स्वास्थ्य कार्यकर्ता (पुरुष)	—4,613
स्वास्थ्य कार्यकर्ता (महिलाएं)	—3,099

(ङ) यह सूचना राज्य सरकार से एकत्र की जा रही है और मिलने पर सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

(च) जो प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र जन स्वास्थ्य रक्षक योजना को चला रहे हैं, उनमें से हरएक के लिए इस योजना के अधीन एक-एक डाक्टर के अतिरिक्त पद की व्यवस्था की गई है । जब इन जिलों में बहु-उद्देशीय योजना के अधीन प्रशिक्षण कार्य पूरा हो जाएगा तो शेष जिलों में भी चरणबद्ध रूप से इस योजना के चलाए जाने की सम्भावना है ।

आयुर्वेदिक औषधालय, गोल मार्केट, नई दिल्ली में शौचालय और पेय जल की व्यवस्था

1512. श्री निहाल सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आयुर्वेदिक औषधालय, गोल मार्केट, नई दिल्ली में पिछले एक वर्ष से शौचालय और पेय जल की कोई व्यवस्था नहीं है जिसके परिणामस्वरूप रोगियों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है; और

(ख) यदि हां, तो औषधालय में शौचालय और पेय जल की व्यवस्था करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) डी० आई० जैड० क्षेत्र में केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा मकानों के गिराये जाने की योजना के कारण कुछ समय से पानी की सप्लाई बन्द कर दी गई थी । औषधालय को नये भवन में शीघ्र ले जाने के बारे में प्रबन्ध किये जा रहे हैं ।

राष्ट्रमण्डल सम्मेलन

1513. श्री मूल चन्द डागा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सितम्बर, 1980 में दिल्ली में राष्ट्रीय मण्डलीय देशों का सम्मेलन हुआ था जिसमें बंगलादेश के राष्ट्रपति और भारत के प्रधान मंत्री चर्चा के पश्चात् कुछ मामलों पर सहमत हो गये थे;

(ख) यदि हां, तो किन मामलों पर सहमति हुई थी और इस सहमति के परिणामस्वरूप दोनों देशों को क्या लाभ होने की सम्भावना है;

(ग) क्या उक्त बैठक में फरक्का बांध के बारे में भी कोई चर्चा हुई थी; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम रहे ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (घ) बंगला देश के राष्ट्रपति जियाउर्रहमान ने 4 से 8 सितम्बर तक नई दिल्ली में हुई राष्ट्रमण्डलीय शासनाध्यक्षों की क्षेत्रीय बैठक-II में हिस्सा लिया। इस यात्रा के दौरान उन्होंने 3 सितम्बर को प्रधान मंत्री से मुलाकात की।

दोनों नेताओं ने फरक्का सहित द्विपक्षीय विषयों पर व्यापक विचार-विमर्श किया। ये विचार विमर्श सामान्य प्रकार के थे और किसी विशेष प्रश्न पर ब्यौरेवार चर्चा नहीं हुई। इनसे भारत बंगला देश सम्बन्धों को और प्रोत्साहन मिला, हालांकि इस यात्रा के दौरान कोई विशेष समझौते नहीं हुए।

छठी योजना के दौरान स्थापित की जाने वाली रेल लाइनें

1514. श्री नित्त महाटा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान कौन-कौन सी नई रेल लाइनें स्थापित की जायेंगी और जनवरी 1980 से अब तक कितनी खोली जा चुकी हैं; और

(ख) इन रेल लाइनों पर छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान कितनी राशि खर्च की जायेगी।

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन)

(क) (I) **जनवरी, 1980 के बाद खोली गई लाइनें**

क्र० सं०	ब्यौरा	लम्बाई (कि० मी० में)	खोली जाने की तारीख
उत्तर रेलवे			
1.	रोहतक-भिवानी	49.3	3-6-80
2.	जखपुरा-सुखिन्दा	9.39	27-7-80
3.	शामली-सहारनपुर	69.2	14-11-80

(II) **छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान चालू की जाने वाली सम्भावित लाइनें**

क्र० सं०	ब्यौरा	लम्बाई (कि० मी० में)	खोले जाने की संभावित तारीख
मध्य रेलवे			
1.	वसई रोड-दीवा	41.96	विना विजलीकरण के दिसम्बर, 1980; बिजलीकरण सहित जून, 1982
2.	वानी-पिम्पलकोटी	66.87	दिसम्बर, 1981
3.	आप्टा-रोहा	62.00	दिसम्बर, 1981

(जारी).....

पूर्व रेलवे			
4.	केरैला रोड-जयन्त	33.00	मार्च, 1982
5.	डानकुनि-क्षियाखला	17.4	1984-85
पूर्वोत्तर रेलवे			
6.	रामपुर-हल्द्वानी	78.4	जून, 1983
7.	सकरी-हसनपुर	74.9	1984-85
8.	छितौनी-बगहा	28.41	जून, 1983
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे			
9.	गुवाहाटी-बर्नीहाट	24.82	इन छः लाइनों की 1982
10.	धर्म नगर-कुमारघाट	33.55	के मध्य से आगे चरणों
11.	बालीपाड़ा-भालुकधोंग	35.46	में खोलने की सम्भावना है।
12.	सिलचर-जिरीबाम	50.30	
13.	अमगुडी-तुली	17.07	
14.	लालाघाट-भैरवी	48.77	
दक्षिण रेलवे			
15.	तिरुनेलवेलि-नगरकोइल	73.31	दिसम्बर, 1980
16.	एल्लपी-एर्णाकुलम	51.00	दिसम्बर, 1982
17.	बीवी नगर-नलगोंडा	73.5	दिसम्बर, 1980
18.	नलगोंडा-नडिकुडे	77.5	जून, 1980
19.	भद्राचलम-मानगुरु	52.00	जून, 1981
20.	मानिकगढ़-चन्दूर	28.49	1984-85
21.	जगैय्यापिट्टा-बीनाकालू	34.00	1984-85
22.	पुराने माधवनगर स्टेशन को मुख्य लाइन पर लाया जा रहा है तथा मीरज-सांगली रेल सम्पर्क को फिर से चालू किया जा रहा है।	9.27	1982-85
दक्षिण पूर्व रेलवे			
23.	संतरागाछी-बरगशिया	23.00	बिना विद्युतीकरण के मार्च, 1981; विद्युतीकरण सहित जून, 1981
24.	बरगशिया-आम्ता/चम्पाडीगा	50.53	1984-85
25.	जखपुरा-दैतारी	33.00	दिसम्बर, 1980
26.	तालगढ़िया-तुपकाडीह	32.00	मार्च, 1982
पश्चिम रेलवे			
27.	कापड़गंज-मोडासा	60.5	1984-85
28.	कोटा-चित्तौड़गढ़	242.00	1984-85

(ख) लगभग 220 करोड़ रुपये।

(1) भूगत तालाव के दोनों मेन-होलों में लोहे के कब्जेदार ढक्कन तथा उन पर पैड-लाक की व्यवस्था की जाये और उनकी चाबियां पम्प इंजन ड्राइवरों के पास न रहने दी जायें।

(2) जब भी पम्प इंजन ड्राइवर पम्प-गृह के अहाते से जायें, तो उसमें ताला लगाकर जायें।

(3) इन परिसरों में प्रकाश की व्यवस्था की जाये तथा 15 दिन में एक बार स्वास्थ्य/इंजीरियरों/बिजली कर्मचारियों द्वारा इनका निरीक्षण किया जाए।

(4) इस स्टेशनों पर पम्प इंजन ड्राइवर के डयूटी रोस्टर का वास्तविक कार्य विश्लेषण किया जाये और उसे सतत् के रूप में वर्गीकृत किया जाये।

(5) इस जल सप्लाई पम्पिग स्टेशन के सदृश महत्वपूर्ण संस्थापनाओं के पर्यवेक्षण में तेजी लाई जाये और जहां कहीं आवश्यक हो संगठन को सुदृढ़ किया जाये।

(6) प्रत्येक प्रणाली/स्त्रोत से थोड़े-थोड़े समयान्तराल पर पानी के नमूने लिए जायें। जिस रजिस्टर में रिपोर्टों के रिकार्ड रखे जाते हों, उस पर वरिष्ठ स्वास्थ्य निरीक्षक के हस्ताक्षर होने चाहिए।

इन सिफारिशों को कार्यान्वित किया जा रहा है।

इण्डियन काउंसिल आफ मेडिकल टेकनाला जिस्ट्स एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत ज्ञापन

1517. श्री रामावतार शास्त्री : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इण्डियन काउंसिल आफ मेडिकल टेकनोलाजिस्टस एसोसिएशन ने अपनी मांगों के बारे में उन्हें कोई ज्ञापन प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त ज्ञापन में दी गई मुख्य मांगें क्या हैं; और

(ग) उनके बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) इण्डियन मेडिकल लेबोरेटरी टेक्नोलाजिस्टस एसोसिएशन ने एक ज्ञापन प्रस्तुत किया है।

(ख) इस एसोसिएशन की मुख्य मांग यह है कि मेडिकल टेक्नोलाजिस्टों की एक भारतीय परिषद की स्थापना की जाए और इसे संसद के एक अधिनियम द्वारा सांविधिक मान्यता प्रदान की जाए ताकि व्यावसायिक स्तरों को विनियमित और बनाये रखा जा सके।

(ग) प्रस्तावित परिषद के बारे में इण्डियन मेडिकल लेबोरेटरी टेक्नोलाजिस्टस एसोसिएशन से और सूचना मांगी गई है ताकि इस प्रस्ताव की जांच की जा सके।

गोल गुम्बज एक्सप्रेस का बंगलौर तक बढ़ाया-जाना

1518. श्री के० बी० चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास "गोल गुम्बज" एक्सप्रेस गाड़ी को बंगलौर तक बढ़ाए जाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या सरकार का गुन्टकल से नई दिल्ली तक एक सीधी गाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो कब तक ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) : जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे के पेंशन भोगी

1519. श्री सुशील भट्टाचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार रेलवे के पेंशनभोगियों की पेंशन की राशि बढ़ाने पर विचार कर रही है, और

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

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) : पेंशनीय लाभों को और अधिक बढ़ाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है। अपने कर्मचारियों को पेंशनीय लाभ देने के बारे में रेल मंत्रालय का मार्ग-दर्शन वित्त मंत्रालय/गृह मंत्रालय द्वारा विनिर्मित नियमों द्वारा होता है।

आन्ध्र प्रदेश के ट्रांसपोर्टरों को जारी किये गये अखिल भारतीय मार्ग परमिट

1520. श्री जी० एस० रेड्डी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आंध्र प्रदेश के ट्रांसपोरटरों की कुल कितने अखिल भारतीय मार्ग परमिट (आल इंडिया रूट परमिट) जारी किये गये हैं।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार, टूरिस्ट गाड़ियों और टूरिस्ट बसों के लिए मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 63 (7) के अधीन जारी किए गए आल इंडिया टूरिस्ट परमिटों के अन्तर्गत चलने वाली गाड़ियों की संख्या इस प्रकार है :—

(1) 51 टूरिस्ट गाड़ियां, और	) 30-9-1980 की
(2) 64 टूरिस्ट बसें	) स्थिति के अनुसार।

सामुदायिक स्वास्थ्य कार्यक्रम में लगी स्वैच्छिक संस्थाएं

1521. श्री जी० एस० रेड्डी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा मान्यता-प्राप्त सामुदायिक स्वास्थ्य कार्यक्रमों में कितनी स्वैच्छिक संस्थाएं लगी हुई हैं;

(ख) उनमें कितनी संस्थाओं को धार्मिक साम्प्रदायिक एजेंसियों द्वारा चलाया जा रहा है अथवा सहायता दी जाती है; और

(ग) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) अनेक स्वैच्छिक संगठन सरकार द्वारा चलाये गये विभिन्न सामुदायिक स्वास्थ्य कार्यक्रमों

के कार्यान्वयन हेतु सरकार का हाथ बटा रहे हैं । सरकार ऐसे अनेक संगठनों को, जो सोसायटीज रजिस्ट्रेशन एक्ट और किसी अन्य संविधान के अधीन रजिस्टर होते हैं अथवा जो अखिल भारतीय स्तर के होते हैं उन्हें अनुमोदित पैटर्न के अनुसार कुछ शर्तों पर जिनमें यह शर्त भी शामिल है कि उनकी सेवा सर्वसाधारण के लिए बिना किसी जाति-पांति, रंग अथवा धर्म के भेद भाव के सुलभ होनी चाहिए, आर्थिक सहायता देती है बड़ी-बड़ी स्वास्थ्य और परिवार कल्याण योजनाएं, जिन्हें स्वैच्छिक संगठन केन्द्रीय सहायता से चला रहे हैं, इस प्रकार हैं—

(1) क्षय रोग, कुष्ठ, कैंसर की स्वैच्छिक संस्थाओं और अन्य चिकित्सा संस्थाओं को सहायता देने की योजना ।

(2) स्वैच्छिक संगठनों को कुष्ठ सर्वेक्षण शिक्षा और उपचार कार्य करने के लिए सहायता देने की योजना ।

(3) संघ शासित क्षेत्रों के स्वैच्छिक संगठनों को उनके अप्रशासनिक आवर्ती व्यय की कमी के 50 प्रतिशत भाग को कवर करने के लिए सहायता देने की योजना ।

(4) स्वैच्छिक संगठनों को ग्रामीण क्षेत्रों में नए अस्पताल/डिस्पेंसरियां खोलने के लिए सहायता देने की योजना, जिनका व्यय केन्द्र सरकार, राज्य सरकार और सम्बन्धित संस्था द्वारा बराबर-बराबर वहन किया जाएगा ।

(5) स्वैच्छिक संगठनों को स्वैच्छिक रक्तदान कार्यक्रम को बढ़ावा देने और उसके विकास के लिए सहायता देने की योजना ।

(6) प्राकृतिक उपचार पद्धति वाली संस्थाओं को सहायता देने की योजना ।

(7) प्राइवेट स्नातक-पूर्व होम्योपैथिक कालेजों को सहायता देने की योजना ।

(8) स्वैच्छिक संगठनों द्वारा चलाये जा रहे भारतीय चिकित्सा पद्धतियों (आयुर्वेद, यूनानी और सिद्ध) के स्नातक-पूर्व कालेजों के स्तर में सुधार लाने के लिए सहायता देने की योजना ।

(9) परिवार कल्याण कार्यक्रम के अधीन स्वैच्छिक संगठनों को नगरीय परिवार कल्याण प्रशिक्षण केन्द्र, प्रसवोत्तर केन्द्र, सहायक नर्स मिडवाइफ प्रशिक्षण स्कूलों को चलाने के लिए तथा नसबन्दी पलंग योजना की सुविधाएं देने, शिक्षा/प्रेरणा सम्बन्धी कार्य करने तथा बायोमेडिसिन और डेमोग्राफी के क्षेत्र में शोध कार्य करने की व्यवस्था करने के लिए भी सहायता देने की योजना ।

देश में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण के काम में कितने स्वैच्छिक संगठन जुटे हुए हैं, उनकी संख्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उपलब्ध नहीं है ।

'चेतक एक्सप्रेस' में डीजल का इंजन लगाया जाना

1522. **प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चेतक एक्सप्रेस की गति में सुधार लाने के लिए सरकार का इसमें डीजल इंजन के प्रयोग करने का विचार है, और

(ख) क्या इस गाड़ी में भीड़-भाड़ को कम करने के लिए सरकार का इसमें 'तीन टायर' और 'दो टायर' के और सवारी डिब्बों को जोड़ने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी नहीं।

भारतीय जहाजों द्वारा अर्जित भाड़ा

1523. **श्री ए० टी० पाटिल :** क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ट्रांस-वार्ट द्वारा (एक) आयात तथा माल निर्यात सम्बन्धी अधिक बल्फ (कारगो) (दो) लाइनर माल के लिए की गयी नौवहन व्यवस्था के अन्तर्गत भारतीय जहाजों द्वारा 1978, 1979 तथा 1 जनवरी, 1980 से 15 अक्तूबर, 1980 तक कुल कितना भाड़ा अर्जित किया गया,

(ख) उक्त अवधि में विदेशी-जहाजों द्वारा ऐसे ही कार्य के लिए कितना भाड़ा अर्जित किया गया, और

(ग) भारतीय नौ-वणिकों (शिपर्स) की स्थिति में सुधार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गयी है

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) माल को लाने-ले जाने के लिए जिन जहाजों की व्यवस्था ट्रांसवार्ट करता है उनका भाड़ा संबंधित विभागों/परियोजनाओं/उपक्रमों द्वारा सीधे जहाज मालिकों को दिया जाता है और इसके लिए उनके बजट में अलग-अलग व्यवस्था की जाती है। अतः वास्तविक भाड़ा भुगतान के ब्यौरे नौवहन और परिवहन मंत्रालय में उपलब्ध नहीं है। फिर भी, नौवहन और परिवहन मंत्रालय में भाड़े के यथाउपलब्ध अनुमान इस प्रकार हैं :

(सभी आंकड़े लगभग करोड़ रु० में हैं)

	1978-79		1979-80		अप्रैल, 1980 से जून, 1980 तक	
	भारतीय जहाज	विदेशी जहाज	भारतीय जहाज	विदेशी जहाज	भारतीय जहाज	विदेशी जहाज
बल्क कार्गो						
आयात	61	70	92	189	27	40
निर्यात	6	1	4	3	0.2	—
कुल	67	71	95	192	27.2	40

लाइनर कार्गो	1978		1979		जनवरी, 1980 से अक्तूबर, 1980	
	भारतीय जहाज	विदेशी जहाज	भारतीय जहाज	विदेशी जहाज	भारतीय जहाज	विदेशी जहाज
	36	23	89	25	36	19

(ग) ऐसा लगता है कि यहां आशय जहाजी व्यापारियों से नहीं बल्कि भारतीय जहाज मालिकों से है। सरकार की यह नीति है कि जहां तक संभव हो, आयात एफ० ओ० बी० और निर्यात सी० एण्ड०एफ आधार पर किया जाए और इस तरह नौवहन पर नियंत्रण रखते हुए भारतीय जहाजों का अधिकाधिक प्रयोग किया जाय। इस नीति का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए सभी सरकारी विभागों/परियोजनाओं/उपक्रमों को अनुदेश जारी किये जाते हैं। एक स्थायी समिति स्थिति की सार्वाधिक समीक्षा करती है जिसमें संबंधित मंत्रालयों/विभागों/उपक्रमों और भारतीय नौवहन कम्पनियों के प्रतिनिधि शामिल हैं।

कैंसर का पता लगाने वाले केंद्रों की स्थापना और कोबाल्ट यूनिट की व्यवस्था

1524. श्री चिन्तामणि जेना : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रत्येक चिकित्सा कालेज अस्पताल में कैंसर का पता लगाने वाले एक केन्द्र और दो कोबाल्ट यूनिटों की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) क्या सरकार प्रत्येक जिला अस्पताल में ऐसी सुविधाओं की व्यवस्था करेंगी; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) जी नहीं। लेकिन यह बताया जाना कि जनवरी, 1980 में सरकार ने देश में कैंसर रोग का शीघ्र पता लगाने सम्बन्धी योजना की स्वीकृति के आदेश जारी कर दिये थे। इस योजना में कैंसर का शीघ्र पता लगाने वाले प्रत्येक केन्द्र को 50,000/-रुपये की अनावर्ती सहायता देने की संकल्पना की गई है बशर्ते कि—

1. राज्य सरकार/संस्था अपेक्षित मात्रा में ऐसा स्टाफ उपलब्ध करेगी जिसने किसी एक क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र अथवा भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद में विधिवत प्रशिक्षण प्राप्त किया होगा।

2. राज्य सरकार/संस्था इन पदों के रखरखाव तथा प्रशिक्षण का आवर्ती खर्च वहन करना मान लेती है।

3. राज्य सरकार/संस्था कैंसर का शीघ्र पता लगाने वाले केन्द्र की स्थापना के लिए उपयुक्त स्थान तथा अन्य आधारभूत ढांचा उपलब्ध करना मान लेती है। इस योजना में प्रत्येक बड़े राज्य में ऐसे तीन-तीन केन्द्र, मध्यम आकार वाले राज्यों में दो दो केन्द्र और छोटे राज्यों में एक- एक केन्द्र खोलने की बात कही गई है।

योजना के उपर्युक्त ब्यौरे को ध्यान से देखने से यह पता चलेगा कि इसमें केवल केन्द्रों की संख्या की बात कही गई है और यह संख्या प्रत्येक राज्य/संघ शासित क्षेत्र के आकार पर निर्भर करेगी। ये केन्द्र कहां कहां खोले जाएं इसका निर्णय राज्यों/संघ शासित प्रदेशों की इच्छा पर छोड़ दिया गया है।

भारत सरकार रोटेशनल हैड तथा कालीमेशन सुविधाओं सहित कोबाल्टथेरापी यूनिट लगाने के लिए 10.00 लाख रुपये की अनावर्ती केन्द्रीय सहायता भी उन सम्बन्धित राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को देती है जो यह यूनिट लगाना चाहते हैं और निम्नलिखित शर्तें पूरी करते हैं :—

स्टाफ की व्यवस्था

रेडियोथेरापिस्ट	1
जी० डी० ओ० ग्रेड-I	1
रजिस्ट्रार	1
हाऊस सर्जन	2
फिजीसिस्ट	1
फिजिक्स टेक्नीशियन	1
गोल्ड रूम तक्नीशियन	1
सीनियर रेडियोग्राफर	1

इस यूनिट को स्थापित करने के लिए बी० ए० आर० सी० बम्बई द्वारा निर्धारित विशिष्टताओं के अनुसार विशेष भवन बनाना होता है। इस यूनिट के लिए जो विशिष्टताएं स्वीकृत की गई हैं वे हैं गामारेक्स-आर रोटेशनल सी ओ-60 यूनी, 10,000 सी० आई० तक का हैड कैपिस्टी सोर्स। पहले यह विशेष भवन तैयार करना पड़ता है और तब कहीं कोबाल्टथेरापी यूनिट के लिए कोई सहायता दी जाती है।

इस सोर्स के सामान्य कार्यकाल की समाप्ति के पश्चात् कोबाल्ट सोर्स को बदलने की लागत राज्य सरकारों/संस्थाओं को वहन करनी पड़ती है।

कैंसर का शीघ्र पता लगाने वाले केन्द्रों तथा/अथवा कोबाल्टथेरापी यूनिटों के लिए जब विभिन्न राज्य सरकारों से अनुरोध मिलते हैं तो उनकी जांच की जाती है और उपलब्ध साधनों के आधार पर सहायता दी जाती है अगर वे उपर्युक्त शर्तें पूरी करते हों।

सरकार उपलब्ध साधनों के अनुसार यथासम्भव अधिक से अधिक अस्पतालों में, जिनमें जिला अस्पताल भी शामिल हैं, कैंसर के उपचार की सुविधाएं प्रदान करना चाहती है।

कंजूर मार्ग स्टेशन बम्बई

1525. डा० सुब्रमण्यम स्वामी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कंजूर मार्ग स्टेशन-बम्बई के पूर्व की ओर को रेलवे प्लेटफार्म से जोड़ने के लिए किसी रेलवे पुल के अभाव में कई व्यक्तियों को अपनी जान से हाथ धोना पड़ा है;

(ख) भविष्य में किसी और दुर्घटना से लोगों की सुरक्षा के लिए पुल के निर्माण की आवश्यकता की मांग बढ़ती जा रही है।

(ग) क्या पुल के निर्माण का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) कंजूर मार्ग स्टेशन पर डाउन और अप लोकल लाइनों के बीच केवल एक द्वीप प्लेटफार्म की व्यवस्था की गयी है। बुकिंग कार्यालय की व्यवस्था पश्चिम की ओर की गयी है और टिकटघर से द्वीप प्लेटफार्म में प्रवेश करने के लिए टिकटघर (जहां से अधिकांश यातायात प्रारम्भ होता है) से एक ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था की गयी है। स्टेशन के पूर्व की ओर से प्लेटफार्म में सीधा प्रवेश नहीं किया जा सकता है ; उस ओर से दैनिक यात्री समपार के रास्ते आ सकते हैं जो स्टेशन से केवल 140 मीटर की दूरी पर स्थित है। लेकिन, अनधिकृत प्रवेश करने के कारण 1980 के दौरान चार व्यक्ति गाड़ी के नीचे आकर मारे गये तथा तीन घायल हुए।

ऊपरी पैदल पुल का पूर्व की ओर विस्तार करने की मांग की गयी है। लेकिन स्थल परीक्षण से यह पता चला कि उस ओर कोई समुचित विकास द्वार नहीं होगा।

आइज्जत नगर कार्य-शाला

1526. श्री दया राम शाक्य : क्या **रेल मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 17 जुलाई, 1980 को 14.00 बजे और 16 बजे के बीच एक विदेशी पुरुष और महिला पूर्वोत्तर रेल कार्य-शाला आइज्जतनगर में दाखिल हुए और रेलवे अधिकारी की उपस्थिति में उन्होंने कार्यशाला की मशीनों और गेट आदि के फोटो लिये थे।

(ख) क्या यह भी सच है कि कार्यशाला के गेट पर और कार्यशाला के भीतर जगह-जगह यह लिखा हुआ है कि "फोटो लेना वर्जित है"; और

(ग) यदि हां, तो उन्हें फोटो लेने की अनुमति देने के क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) : जी हां।

(ग) रेलवे स्टेशनों/लोको शेडों को देखने तथा भाप इंजनों के फोटो लेने के लिए रेल मन्त्रालय को विश्व भर में भाप इंजनों के प्रति उत्साह दिखाने वाले व्यक्तियों से अनुरोध प्राप्त होते हैं क्योंकि भारतवर्ष उन इने-गिने देशों में से एक है जहां पर अभी भी भाप कर्षण का इस्तेमाल होता है तथा इंजनों का अनुरक्षण ठीक ढंग से किया जाता है। इस प्रकार के उत्साही व्यक्तियों की सद्भावनाओं के रूप में निजी संग्रह के लिए भाप इंजनों के फोटो लेने की अनुमति दे दी जाती है।

पत्तनों की क्षमता बढ़ाने की योजनाएं

1527. श्री देवेन्द्र सिंह गरचा : क्या **नौवहन और परिवहन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न पत्तनों की क्षमता बढ़ाने की कौन-कौन सी अलग-अलग योजनायें क्रियान्वित की जा रही हैं,

(ख) इन में कितनी निर्धारित कार्यक्रम से पिछड़ी हुई है, और

(ग) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) निम्नलिखित विकास योजनाएं इस समय कार्यान्वित की जा रही हैं जिनसे पत्तनों की क्षमता में वृद्धि होगी :—

योजना	स्वीकृत लागत (रुपये लाखों में)
(1) बम्बई पत्तन	
बुचर द्वीप में चौथे तेल घाट का निर्माण	2448.00
(2) परादीप पत्तन	
(क) दूसरे सामान्य माल घाट का निर्माण	725.58
(ख) कच्ची धातु के चढ़ाने उतारने के संयन्त्र में सुधार तथा फेर वदल	808.00
(3) कोचीन पत्तन	
(क) पेट्रोल तथा तेल और लुब्रीकेंट तथा उर्वरक घाट के निर्माण के लिए विकास परियोजना	3116.00
(4) विशाखापतनम पत्तन	
(क) तीसरे वैगन टिपलर की स्थापना	701.73
(ख) पैट्रोलियम तेल और लुब्रीकेंट तथा पैट्रोलियम तेल और लुब्रीकेंट पदार्थों के उतार लदान के लिए मूरिंग वर्थ का निर्माण	157.57
(5) तूतीकोरिन पत्तन	
कोयला जेट्टी का निर्माण	297.00
(6) न्यू मंगलोर पत्तन	
कुन्द्रेमुख आयरन और कंसट्रेंटों के निर्यात के लिए पत्तन सुविधाओं की व्यवस्था	3853.00

उपस्कर	स्वीकृत लागत (रुपये लाखों में)
(1) बम्बई पत्तन	
कन्टेनरों के चढ़ाने उतारने के लिए उपस्कर की खरीद	792.00
(2) कलकत्ता पत्तन	
यार्फ तथा यार्ड क्रेनों की खरीद	425.00
(3) मद्रास पत्तन	
(क) कन्टेनरों को उतारने चढ़ाने के लिए उपस्कर	

(जारी).....

की खरीद	422.00
(ख) ग्रैविंग क्रेनों की खरीद	150.00
(4) विशाखापत्तनम पत्तन	
क्राउलर मोबाइल क्रेनों की खरीद	(1) 60.59 (2) 26.16
(5) कोचीन पत्तन	
कंटेनरों में चढ़ाने उतारने के लिए उपस्कर की खरीद	450.00

(ख) तथा (ग) उपरोक्त परियोजनाओं में से बम्बई पत्तन के पास बुचर द्वीप में चौथे तेल घाट का निर्माण, तथा तूतीकोरिन पत्तन में कोयला जेट्टी के निर्माण का काम निर्धारित अवधि से पिछड़ गया है। राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम लि० जिन्हें बम्बई पत्तन में तेल घाट के निर्माण का ठेका दिया गया है, आवश्यक संसाधनों को नहीं जुटा सका है। तूतीकोरिन में स्थल पर पाईलिंग गेन्टरी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण कोयला जेट्टी के पूरा करने में विलम्ब हुआ हैं। लेकिन इन निर्माण के कार्यों की प्रगति पर बराबर ध्यान रखा जा रहा है जिससे कि ये जल्दी पूरे हो सकें।

श्रीलंका से भारतीयों का स्वदेश लौटना

1528. श्री एन० के० शेजबलकर : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि श्रीलंका से भारत मूलक लोगों के प्रत्यावर्तन के बारे में समस्याओं को हल करने के लिए श्रीलंका में विदेश मंत्री से बातचीत हुई थी;

(ख) कितने भारत-मूलक लोगों ने श्रीलंका की नागरिकता स्वीकार कर ली है और कितने व्यक्ति अभी तक इसके लिए प्रतीक्षा सूची में हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार वर्ष 1964 में हुए श्रीमावो-शास्त्री करार की अवधि बढ़ाने का है ताकि इस बारे में प्रश्न को शांतिपूर्वक हल किया जा सके और दोनों देशों को पारस्परिक लाभ रहे ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) चोगराम-II सम्मेलन के दौरान नई दिल्ली में 6-9-80 को हमारे विदेश मंत्री और श्रीलंका के विदेश मंत्री के बीच बातचीत के दौरान अन्य द्विपक्षीय प्रश्नों के साथ-साथ श्रीलंका से भारतीय मूल के लोगों के प्रत्यावर्तन के प्रश्न को भी उठाया गया था।

(ख) 31 अगस्त, 1980 तक भारतीय मूल के लगभग 625,000 व्यक्ति श्रीलंका की नागरिकता के लिए आवेदन कर चुके हैं। इनमें से कुल 1,93,667 व्यक्तियों को, जिनमें 1,50,506 (मूल सूची) के हैं और शेष 43,161 उनकी संताने हैं, श्रीलंका की नागरिकता दी जा चुकी है।

इस करार की समयावधि बढ़ाने की औपचारिक रूप से तो कोई बात नहीं हुई है लेकिन

भारत की सरकार और श्रीलंका की सरकार दोनों 1964 और 1979 के करारों में शामिल भारतीय मूल क राज्यविहीन व्यक्तियों को भारत प्रत्यावर्तित करने अथवा श्रीलंका की नागरिकता प्रदान करने के लिए बचनवद्ध हैं।

खाद्यान्नों के लिए सात डिब्बे

1529. श्री एम० के० शेजबलकर : क्या रेल मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ऐसे माल डिब्बे का चयन करने के लिये जिसमें अधिक दूर तक खाद्यान्न ले जाये जायेंगे, किसी देशों में एक प्रतिनिधिमंडल भेजा गया था;

(ख) यदि हां, तो प्रतिनिधिमंडल के सदस्यों के नाम क्या हैं तथा उसने किन देशों का दौरा किया;

(ग) दौरा अनिवार्य क्यों समझा गया; और

(घ) क्या इस मामले में अन्तिम रूप से चयन कर लिया गया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) अध्ययन दल में निम्नलिखित शामिल थे :—

श्री आर० पी० सिंह, निदेशक यातायात परिवहन, रेलवे बोर्ड।

श्री आर० दयाल, संयुक्त निदेशक परिवहन योजना, रेलवे बोर्ड।

श्रीमती ए० खोसला, संयुक्त निदेशक वित्त (भण्डार), रेलवे बोर्ड।

श्री पी० मुदगिल, संयुक्त निदेशक, मानक (माल डिब्बा) अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन।

श्री एम० एल० तलवार, यातायात प्रबन्धक, भारतीय खाद्य निगम। निम्नलिखित देशों का दौरा किया गया था :

पश्चिम जर्मनी, स्विटजरलैंड, हालैंड, अमेरिका और कनाडा।

(ग) खाद्यान्न की थोक सप्लाई और परिवहन एक नया विषय है जिसे भारत में पायलट परियोजना के रूप में अपनाये जाने के लिए जांच की जा रही है। यह पायलट परियोजना विश्व बैंक से सहायता प्राप्त खाद्यान्न भण्डार परियोजना का एक अंग है और देश में इन कार्यों के के विभिन्न पहलुओं के सम्बन्ध में कोई विशेषज्ञता उपलब्ध नहीं है।

(घ) जी नहीं।

सम्भलपुर-तालचेर लाइन

1530. श्री रासबिहारी बहेरा : क्या रेल मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संभलपुर-तालचेर रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य कब तक पूरा हो जाने की आशा है, और

(ख) अक्तूबर, 1980 तक इस कार्य में कितनी प्रगति हुई थी ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) दिसम्बर, 1980.

(ख) इंजीनियरी भाग के यातायात का क्षेत्र-कार्य पूरा हो चुका है और रेलवे द्वारा परियोजना अनुमान तथा इंजीनियरी रिपोर्ट को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

अभी तक हुई प्रगति को देखते हुए दिसम्बर, 1980 तक रेलवे बोर्ड को सर्वेक्षण रिपोर्ट प्रस्तुत कर दिए जाने की आशा है।

बरासत-बोंगाव लाइन

1531. श्री निरेन घोष : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे के यात्रियों तथा प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव किया है कि बरासत-बोंगाव लाइन को दोहरी लाइन में बदल दिया जाय ; और

(ख) यदि हां, तो क्या यह प्रस्ताव विचाराधीन है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) और (ख) : यातायात में प्रत्याशित बढ़ोतरी को देखते हुए दमदम-बोंगांव खंड सर लाइन क्षमता की आवश्यकताओं का पता लगाने के लिए 1970 में पूर्व रेलवे द्वारा एक सर्वेक्षण किया गया था। सर्वेक्षण दल ने केवल दमदम जंकशन और बारासत के बीच (15.24 कि०मी०) बड़ी लाइन खंड को दोहरा करने और बारासत तथा बोंगांव के बीच शेष इकहरी लाइन पर कुछ पूरक सुविधाओं की व्यवस्था करने की सिफारिश की थी। दम दम-बारासत खंड पर दोहरी लाइन बिछाने तथा बीरा, अशोक नगर और ठाकुरनगर स्टेशनों पर अतिरिक्त क्रासिंग सुविधाओं की व्यवस्था करने तथा हावरा में रेक खड़े करने की लाइन बनाने के कार्य पहले ही अनुमोदित किये जा चुके हैं और ये कार्य हो रहे हैं।

मध्य और पश्चिम रेलवे को रेकों की सप्लाई

1532. श्री आर० के० महालगी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे को अपने बम्बई उपनगरीय सेक्शन के लिए इन्टेग्ररल कोच फैक्ट्री, मद्रास अथवा अन्य स्रोत से 25 रेक लेने थे,

(ख) क्या पहला रेक अक्तूबर, 1980 में प्राप्त होना था और चरणबद्ध मालसुपुर्दगी कार्यक्रम के अनुसार, अन्तिम रेक 1982 के अन्त तक प्राप्त होगा,

(ग) क्या रेकों की डिलीवरी में विलम्ब हुआ है, और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) और (घ) : जी हां, सम्भरणों की प्रतिज्ञात अनुसूची के अनुसार सम्भरणकर्ताओं की असमर्थता के कारण।

मध्य रेलवे कर्मचारियों द्वारा कानूनी कार्यवाही

1533. श्री आर० के० महालगी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान मध्य रेलवे के कितने कर्मचारियों ने अपने समयोपरि वेतन

की प्राप्ति के लिए कानूनी कार्यवाही का सहारा लिया है,

(ख) समयोपरि-वेतन के रूप में कितनी धनराशि का भुगतान किया गया, और

(ग) इन कर्मचारियों से सम्बन्धित अदालती-मामलों पर रेल प्रशासन ने कितनी धनराशि खर्च की थी ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) 858 कर्मचारी ।

(ख) 6288 रु० 75 पैसे ।

(ग) 718 रु० 40 पैसे । 840 कर्मचारियों के मामले अभी न्यायालय में चल रहे हैं।

रेलवे सुविधाओं का विस्तार

1534. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे सुविधाओं के विस्तार के लिए उन योजनाओं का ब्यौरा क्या है जो सिद्धान्त रूप में सरकार द्वारा मंजूर की गयी है,

(ख) छठी पंचवर्षीय योजना में कार्यान्वयन के लिए शामिल की गयी योजनाओं का ब्यौरा क्या है, और

(ग) सरकार द्वारा अनुमोदित की गई पश्चिम बंगाल की रेलवे योजनाओं की प्रगति क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन)

(क) I नयी रेलवे लाइनें जिन्हें निर्माण पूरा होने के बाद यातायात के लिए खोला गया

क्रम० सं०	परियोजना का नाम	लम्बाई किलोमीटर में
उत्तर रेलवे		
1.	शाहदरा-सहारनपुर	157.80
2.	रोहतक-भिवानी	49.30
दक्षिण रेलवे		
3.	हसन-मंगलौर	189.21
4.	तिरुवनन्तपुरम-नागरकोयल कन्याकुमारी	86.56

II. **नई रेलवे लाइनें जो निर्माणाधीन हैं**

क्र० सं०	परियोजना का नाम	लम्बाई कि० मी० में	वर्तमान अनुमानित लागत करोड़ रुपयों में
मध्य रेलवे			
1.	वसई-रोड-दिवा	41.96	23.48
2.	वानी-पिम्पलकोठी	66.87	8.47
3.	आप्ता-रोहा	62.00	11.19

(जारी).....

1	2	3	4
पूर्व रेलवे			
4.	करैला रोड़ जयन्त	33.00	18.32
5.	हावड़ा (डानकुनि) शियायला	17.40	6.49
पूर्वोत्तर रेलवे			
6.	रामपुर से न्यू हलद्वानी तक नयी बड़ी लाइन	78.40	13.70
7.	सकरी-हसनपुर रोड	74.90	5.86
8.	बगहा छितौनी मीटर लाइन (फिर से बिछाना)	28.41	15.00 5.00 (निक्षेप)
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे			
9.	गुवाहाटी-बर्नीहाट	24.82	8.20
10	धर्मनगर-कुमारघाट	33.55	9.67
11.	बालीपाड़ा-भालुकपोंग	33.46	4.70
12.	सिलचर-जिरिबाम	50.30	12.13
13.	अमगुरी-तुली	17.07	4.83
14.	लालाघाट-भैरवी	48.77	10.76
दक्षिण रेलवे			
15.	तिरुनेलवेलि-नागरकोयल	73.31	15.00
16.	अलेप्पी-एर्णाकुलम	51.00	7.00
दक्षिण मध्य रेलवे			
17.	बीबीनगर-नडिकुडे (बीबीनगर नालगोंडा चरण-I, 74 कि०मी० में काम शुरू किया गया है)	151.00	25.62
18.	भद्राचलम रोड से मनुगुरु	52.00	8.20
19.	मानिकगढ़-चन्दूर	28.49	6.00
20.	जगयपेट-बोनाकालु	34.00	7.00
21.	पुर्वे-मिरज खंड पर नन्द्रे और न्यू सांगली के बीच एक कार्ड लाइन की व्यवस्था करके ओल्ड माधवनगर स्टेशन को मुख्य लाइन पर लाना।	1.50	0.73
22.	मिरज-सांगली लाइन को फिर से बिछाना।	7.77	0.54

(जारी).....

1	2	3	4
दक्षिण पूर्व रेलवे			
23.	हावड़ा-आमला, वड़गछिया-चम्पाडांगा सहित	73.53	10.72
24.	गाँवपानी-जाखेपुरा वड़ी लाइन चरण (जाखेपुरा-देतारी 33.05 कि०मी० में काम शुरू किया गया है)	176.00 (33.05 चरण-I)	60.28 9.00
25.	तालगढिया-तुपकाडीह	32.00	5.50
पश्चिम रेलवे			
26.	कपड़वंज-मोडासा	60.50	5.38
27.	कोटा-चित्तौड़गढ़	242.00	41.09

(*III*) **नयी रेल लाइन परियोजनाएं जिन्हें छठी योजना में शामिल किए जाने पर विचार किया जा रहा है**

क्रम०सं०	परियोजना का नाम	लम्बाई कि०मी० में	वर्तमान लागत करोड़ रुपयों में
1	2	3	4
मध्य रेलवे			
1.	रोहा-मंगलौर (वेस्ट कोस्ट कोंकण रेलवे का शेष भाग)	825.00	254.00
पूर्व रेलवे			
2.	बजबज-नामखाना	100.40	15.76
3.	रांची रोड-हजारीवाग टाउन कोडरमा-गिरीहडीह	194.00	55.28
4.	मंदारहित वैद्यनाथधाम	55.00	14.00
उत्तर रेलवे			
5.	बदोही-वापतपुर	36.00	7.5
6.	नंगल डैम-तलवाड़ा	84.00	27.6
7.	चंडीगढ़-मीरीडा	38.00	8.00
8.	जम्मू-ऊधमपुरा	56.00	38.00
दक्षिण रेलवे			
9.	चित्रदुर्ग-रायदुर्ग	100.00	15.00
10.	अलेप्पी कायमकुलम	47.00	12.00

.....(जारी)

1	2	3	4
11.	करुर-डिंडीगुल-तूतीकोरिन-तिरुनेलवेलि	325.00	42.00
दक्षिण मध्य रेलवे			
12.	तेलपुर-पाटनचेरु	8.00	2.00
13.	पाटनचेरु पेडपल्लि	288.00	70.00
दक्षिण पूर्व रेलवे			
14.	घल्ली-राजहरा-जगदलपुर	235.00	70.00
15.	तालचेर-सम्बलपुर	160.00	50.00
16.	कोरापुट-रायगाड़ा	170.00	100.00

छठी पंचवर्षीय योजना में शामिल किये जाने के लिए योजनाओं के ब्यौरे को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है ।

(ग) लक्ष्मीकान्तपुर-कालपी लाइन सहित बजबज-नामखाना लाइन के प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं अन्तिम मार्ग निर्धारण सर्वेक्षण का काम हाल में पूरा हुआ है और सर्वेक्षण रिपोर्ट की जाँच हो रही है । विस्तृत जांच हो जाने और योजना आयोग के अनुमोदन के बाद इस परियोजना के निर्माण का काम शुरू किया जायेगा ।

पश्चिम बंगाल के लिए अन्तर्देशीय जल परिवहन योजनाएं

1535. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित अन्तर्देशीय जल परिवहन योजनाओं का ब्यौरा क्या है,

(ख) छठीं पंचवर्षीय योजना में क्रियान्विति के लिये शामिल की गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है, और

(ग) सरकार द्वारा अनुमोदित योजनाओं के कार्य में क्या प्रगति हुई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सम्भवतः सूचना उन योजनाओं के बारे में मांगी गई है जो पश्चिम बंगाल राज्य में केंद्रीय सरकार द्वारा चालू की गई हैं ।

भारत सरकार ने पश्चिम बंगाल में अंतर्देशीय जल परिवहन का सुधार करने के लिए अब तक जो योजनाएं स्वीकृत की हैं, वे ये हैं :—

योजना का नाम	स्वीकृत लागत (लाख रुपये)
(1) फरक्का और हल्दिया के बीच गंगा-भगीरथी-हुगली में तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण तथा अन्य जांच-कार्य	1.10

(2) सुन्दरवन में जहाज और माल उतारने की सुविधाएं जुटाने के लिए रायडिथी में जेट्टी का निर्माण ।	3.48
(3) कलकत्ता और हावड़ा के बीच हुगली नदी में फेरी सेवा चालू करने के लिए जेट्टियों का निर्माण और फेरी जहाजों की खरीद	207.53
(4) नेजात में पाइल जेट्टी व निर्माण	1.73
(5) गोसाबा में कंक्रीट जेट्टी	1.39
(6) सुन्दरवन में जल सर्वेक्षण	

केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम जिसका कार्य क्षेत्र न केवल पश्चिम बंगाल तक ही सीमित है, बल्कि इसके क्रिया-कलाप अन्य क्षेत्रों तथा उत्तर-पूर्व में भी फैले हुए हैं, के लिए जो योजनाएं स्वीकृत की गई हैं, उनका उल्लेख ऊपर नहीं किया गया है ।

(ख) छठी पंचवर्षीय योजना को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है ।

(ग) उत्तर के भाग (क) में क्रम संख्या (1) क्रम संख्या (3) पर उल्लिखित फेरी सेवा योजना का उद्घाटन 2-5-1980 को हुआ । क्रम संख्या (4) और (5) पर उल्लिखित योजनाओं पर कार्रवाई पश्चिम बंगाल सरकार कर रही है । सुन्दरवन में जल सर्वेक्षण का काम पिछले साल शुरू किया गया था और यह काम अभी चल रहा है ।

परिवार नियोजन के तरीकों के अन्तर्गत लाए गए प्रजनन आयु के व्यक्ति

1536. श्री के० पी० सिंह देव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अभी तक प्रजनन आयु के केवल 25 प्रतिशत दम्पति ही परिवार नियोजन के उपायों को अपना रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो हमारी अर्थ व्यवस्था पर भारी बोझ डालने वाली जनसंख्या में तेजी से हो रही वृद्धि को रोकने के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है;

(ग) क्या इस दिशा में कोई नई नीति अपनाने पर विचार किया जा रहा है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) सितम्बर, 1980 तक की सूचना के अनुसार, देश के अनुमानित कुल 11 करोड़ 33 लाख प्रजनन आयु वर्ग के दम्पतियों में से 22.4 प्रतिशत अर्थात् 2 करोड़ 54 लाख दम्पत्तियों को परिवार नियोजन के किसी न किसी तरीके से प्रभावी रूप से सुरक्षित किया गया है ।

(ख) और (ग) छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) के ढांचे में बतलाया गया है कि

छठी योजना के उद्देश्यों में से एक उद्देश्य यह है कि जनसंख्या वृद्धि को नियंत्रित करने संबंधी नीतियों को बढ़ावा दिया जाए। इस कार्यक्रम की सफलता पात्र दम्पतियों को यह जानकारी और प्रेरणा देने पर निर्भर करती है कि वे एक जिम्मेदार माता-पिता के लाभों को समझें और स्वेच्छा से छोटे परिवार के आदर्श को अपनाएं।

विभिन्न राज्यों में परिवार कल्याण की सेवाएं उपलब्ध करने व जो मूलभूत ढांचा तैयार किया गया है, उसे लगातार सुदृढ़ किया जा रहा है, ताकि पात्र दम्पतियों को उनके घरों के बहुत नजदीक ये सेवाएं उपलब्ध हो सकें।

नई प्रेरणा नीति व्यक्तिगत सम्पर्क पर ज्यादा जोर देती है तथा इसके लिए ज्यादातर गांवों में, देहाती नेताओं के बहुत से शिविर आयोजित किए गए हैं ताकि इसका संदेश लोगों को पहुंचाया जा सके। ऐसे बहुत से शिविर केवल महिलाओं के लिए ही आयोजित किए जाते हैं।

इसके बाद, मातृ एवं शिशु स्वास्थ्य कार्यक्रमों को काफी महत्व दिया जाता है ताकि जच्चा-बच्चा के स्वास्थ्य में सुधार हो सके। स्वैच्छिक संगठनों, महिला और युवा संगठनों, प्रबन्धकों और श्रमिकों, पंचायतों तथा सहकारी संस्थाओं सहित समाज के सभी वर्गों को जनसंख्या शिक्षा के प्रचार-प्रसार में सम्मिलित किया जाता है।

मेट्रो रेलवे कलकत्ता की प्रगति

1537. श्री चित्त बसु : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कलकत्ता में मेट्रो रेलवे के कार्य में क्या प्रगति हुई है,

(ख) उक्त परियोजना की कुल अनुमानित लागत कितनी है, और

(ग) इसके कब तक पूरा होने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) अभी तक वास्तविक निर्माण कार्य की प्रगति 26% है।

(ख) 1973-74 के मूल्य-स्तर पर आधारित 250 करोड़ रुपये। अनुमान में संशोधन किया जा रहा है।

(ग) इस परियोजना पर दो चरणों में काम किया जा रहा है। प्रथम चरण दमदम से श्याम बाजार तक और एस्प्लेनेड से टालीगंज तक और द्वितीय चरण श्याम बाजार से एस्प्लेनेड तक है। यदि धनराशि उपलब्ध हुई तो इस परियोजना के प्रथम चरण को 1984-85 में और सम्पूर्ण परियोजना की 1986-87 तक पूरा करने की योजना है।

मध्यम ग्राम स्टेशन पर रेल दुर्घटना

1538. श्री चित्त बसु : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 18 अक्तूबर, 1980 को पूर्व रेलवे के सियालदह-बोनगांव सेक्शन पर मध्यम ग्राम स्टेशन पर गम्भीर दुर्घटना हुई थी जिसके परिणामस्वरूप पांच व्यक्ति मारे गये थे;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना के क्या क्या कारण हैं;

(ग) ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है;

(घ) क्या जन हानि के लिए कोई प्रतिपूर्ति की गई है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सम्भवतः, आशय उस घटना से है जिसमें 17-10-1980 को पूर्व रेलवे के न्यू बैरकपुर और मध्यमग्राम स्टेशनों के बीच 5 व्यक्ति बी वी 523 अप सियालदह-बनगांव बिजली लोकल गाड़ी के नीचे आकर मारे गये थे।

(ख) रेल पथ के साथ-साथ जा रहे कुछ व्यक्तियों ने उस समय अचानक पुल नं०-10 को पार करने का प्रयास किया जब सामने से गाड़ी आ रही थी।

(ग) यह घटना पैदल चलने वालों की असावधानी के कारण हुई। अनधिकृत रूप से लाइन पार करने वालों को चेतावनी देने के लिए मोटरमेन प्रायः सीटी बजाते हैं लेकिन जो व्यक्ति अचानक रेल पथ पर आ जाते हैं, उन्हें देखने पर सदैव उनके लिए गाड़ी को रोकना संभव नहीं होता। ऐसी घटनाएं तभी रोकी जा सकती हैं जब पैदल चलने वाले अकारण जोखिम न उठायें।

(घ) जी नहीं।

(ङ) चूंकि यह घटना अनधिकृत रूप से लाइन पार करने वाले उन व्यक्तियों की असावधानी के कारण हुई थी जिन्होंने उस समय पुल को पार करने का अचानक प्रयास किया, जब सामने से गाड़ी आ रही थी, इसलिए वर्तमान नियमों के अनुसार उन्हें कोई क्षतिपूर्ति देय नहीं है। इसलिये अतिरिक्त, भारतीय रेल अधिनियम, 1890 की धारा 122(1) के अधीन अनधिकृत रूप से लाइन पार करना एक दंडनीय अपराध है।

दिल्ली रिंग रेलवे

1539. श्री चित्त बसु : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने इस बीच दिल्ली की रिंग रेलवे परियोजना को मंजूरी दे दी है,

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

(ग) उक्त परियोजना को क्रियान्वित करने के लिये पहले ही क्या विशिष्ट कदम उठाये जा चुके हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) योजना का ब्यौरा निम्न प्रकार है :

1. लागत 28 करोड़ रु०	
2. बिजलीकृत दैनिक यात्री गाड़ियों द्वारा सेवित क्षेत्र/खंड।	पश्चिम में शकूरबस्ती और दक्षिण में तुगलकाबाद तक विस्तार सहित वर्तमान परिक्रमा मार्ग।

3. मार्ग की लम्बाई और स्टेशनों की संख्या —

खंड	मार्ग कि० मी०	स्टेशनों/हाल्टों की संख्या
सम्पूर्ण वृत्त	35.3	18
निजामुद्दीन तुगलकाबाद	10.51	3
किशनगंज-शकूरबस्ती	7.24	2

4. रेक संरचना =6/9 सवारी डिब्बे

(ग) निर्माण कार्य शुरू करने के लिये वर्तमान म० प० प० (रेलवे) संगठन को सुदृढ़ किया जा रहा है। टेंडर मंगाये जा चुके हैं और उन पर कार्रवाई विभिन्न चरणों में की जा रही है। इसी प्रकार, साथ ही साथ सामान की खरीद की व्यवस्था की जा रही है। परियोजना के शीघ्र कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिये प्रगति का समय-समय पर उच्च स्तरीय सुविधा की जा रही है।

जलारपेट-बंगलौर लाइन

1540. श्री के० राममूर्ति : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जलारपेट तथा बंगलौर के बीच एक नई दोहरी बड़ी लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है,

(ख) क्या जलारपेट तथा बंगलौर के बीच बरास्ता कृष्णागिरि एक बड़ी लाइन बिछाने की मांग काफी समय से की जा रही है, और

(ग) यदि हां, तो होसूर तथा अन्य समीपवर्ती क्षेत्र में तेजी से विकसित हो रहे औद्योगिक समूह को देखते हुए क्या सरकार का विचार जलारपेट तथा बंगलौर के बीच बरास्ता कृष्णागिरि, कम से कम एक बड़ी लाइन बिछाने का है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जोलारपेटे से मुलानूर और बेंगलूरु सिटी से कृष्णराजपुरम खंड पहले से ही दोहरी लाइन वाले खंड हैं। मुलानूर से कुप्पम तक और कृष्णराजपुरम सेहूटाइट फील्ड तक दोहरी लाइन बिछाने का काम चल रहा है। शेष खंडों पर दोहरी लाइन बिछाने का काम यातायात की आवश्यकताओं के अनुसार शुरू किया जायेगा बशर्ते कि साधन उपलब्ध हों।

(ख) और (ग) यद्यपि कृष्णागिरि के रास्ते जोल्लारपेट्टे और बेंगलूरु के बीच लाइन के निर्माण के लिए कई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, तथापि धनराशि की तंगी को देखते हुए फिलहाल इस योजना को प्रारम्भ करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

1978-1980 के दौरान रेल टक्करें

1541. श्री मोहम्मद असरार अहमद : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1978-80 के दौरान 5 नवम्बर, 1980 तक अलग-अलग माहवार यात्री

गाड़ियों तथा माल गाड़ियों के बीच और माल-गाड़ियों तथा माल गाड़ियों में और यात्री गाड़ियों तथा यात्री गाड़ियों के बीच कितनी टक्करें हुईं;

(ख) कितने रेल कर्मचारी तथा यात्री मारे गये, गम्भीर रूप से घायल हुए तथा सामान्य रूप से घायल हुए और उन्हें कितनी राशि दी गई;

(ग) इन टक्करों के कारण तथा रेलवे सम्पत्ति की क्षति और विनाश के कारण रेलवे को कितनी हानि हुई; और

(घ) इन दुर्घटनाओं को कम करने के लिए सरकार द्वारा समय-समय पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) इन टक्करों में मृत तथा घायल रेल कर्मचारियों और यात्रियों की संख्या नीचे दी गई है :

	मृत	घायल	
		गंभीर रूप से	साधारण
रेल कर्मचारी	48	79	177
यात्री	143	204	447

इन दुर्घटनाओं के शिकार हुए व्यक्तियों को अभी तक भारतीय रेल अधिनियम, 1989 के अन्तर्गत 36.80 लाख रुपये तथा कर्मकार क्षतिपूर्ति अधिनियम के अन्तर्गत 7.15 लाख रुपये का भुगतान किया गया है।

(ग) इन टक्करों में रेल सम्पत्ति को लगभग 5,62,42,000 रुपये के मूल्य की क्षति होने का अनुमान है।

(घ) इसलिए गाड़ी संचलन से संबंधित कर्मचारियों में संरक्षा संबंधी चेतना पैदा करने तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि कर्मचारी नियमों का उल्लंघन न करें या ऐसे लाघव उपाय न अपनायें जो दुर्घटना का कारण बनें, रेलों के संरक्षा संगठनों को निरन्तर अभियान चलाने के निर्देश दिये गये हैं। मानवीय तत्वों पर निर्भरता को कम करने के लिए उत्तरोत्तर पहियों, धुरों तथा पटरियों, धुरा काउन्टरों, रेल-पथ परिपथन आदि के पराश्रव्य दोष संसूचकों जैसे परिष्कृत साधन शुरू किये जा रहे हैं।

दुर्घटनाओं की स्थिति की समीक्षा करने तथा तत्काल निवारक कार्रवाई करने की दृष्टि से रेलों पर उच्चस्तरीय कार्य दलों का भी गठन किया गया है।

विवरण

1978-79, 1979-80 और 1980-81 (5 नवम्बर, 1980 तक) के दौरान गाड़ियों की टक्कर की घटनाओं की महीनेवार गाड़ीवार स्थिति ।

महीना	गाड़ियों की टक्कर की घटनाओं की संख्या					
1978-79	क	ख	ग	घ	ङ	जोड़
अप्रैल	3	3	—	2	1	9
मई	1	1	1	1	1	5
जून	1	—	—	—	1	2
जुलाई	1	1	—	2	1	5
अगस्त	1	1	1	—	—	3
सितम्बर	1	—	—	—	—	1
अक्तूबर	1	2	—	1	—	4
नवम्बर	2	—	1	1	2	6
दिसम्बर	2	1	—	3	—	6
जनवरी	2	—	—	1	2	5
फरवरी	—	1	1	2	—	4
मार्च	3	1	—	1	—	5
1979-80						
अप्रैल	1	—	—	2	—	3
मई	2	—	1	1	—	4
जून	1	5	2	—	2	10
जुलाई	—	1	—	1	3	5
अगस्त	2	4	—	2	1	9
सितम्बर	2	3	—	1	2	8
अक्तूबर	3	1	1	—	2	7
नवम्बर	—	2	2	2	2	8
दिसम्बर	—	—	2	—	1	3
जनवरी	2	1	1	1	—	5
फरवरी	1	1	—	1	2	5
मार्च	1	3	1	—	—	5
1980-81						
अप्रैल	—	—	—	1	—	1
मई	4	—	—	2	—	6
जून	—	2	1	1	2	6
जुलाई	—	5	—	2	1	8
अगस्त	—	2	2	—	—	4
सितम्बर	2	1	—	—	2	5
अक्तूबर	4	1	1	—	1	7
नवम्बर (5 तक)	—	1	—	—	—	1
जोड़	43	44	18	31	29	165

क=यात्री गाड़ी तथा माल गाड़ी के बीच टक्कर।

ख=माल गाड़ी तथा माल गाड़ी के बीच टक्कर।

ग=यात्री गाड़ी तथा यात्री गाड़ी के बीच टक्कर।

घ=यात्री गाड़ी तथा अकेला इंजन/सवारी डिब्बे/माल डिब्बे/मोटर ट्राली/लारी/घकारोघ के सिरे आदि के बीच टक्कर।

ङ=माल गाड़ी तथा अकेला इंजन/सवारी डिब्बे/माल डिब्बे/मोटर ट्राली/लारी/घकारोघ के किनारे आदि के बीच टक्कर।

सिलचर रेलवे स्टेशन

1542. श्री सन्तोष मोहन देव : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सिल्चर रेलवे स्टेशन पर वहां से गुजरने वाले सेना, केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल, सिविल यात्रियों के लिए आवास की अनुपलब्धता के कारण स्टेशन को कानून और व्यवस्था की स्थिति का सामना करना पड़ रहा है ;

(ख) यदि हां, तो स्टेशन पर यात्रियों तथा माल यातायात की बढ़ती भीड़ की मांग पूरी करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या मन्त्रालय की मिजोरम तथा मनीपुर की शेष देश के साथ सम्बद्ध करने वाले सिल्चर स्टेशन की आम स्थिति सुधारने के लिए कोई दीर्घावधि योजना है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। कुछ अवसरों पर गाड़ियों में यात्रियों के लिए स्थान की कमी के कारण सिलचर स्टेशन पर सेना और पुलिस तथा अन्य यात्रियों के बीच कानून व व्यवस्था की समस्या उत्पन्न हो गयी थी।

(ख) मार्च, 1980 में रद्द की गयी सप्ताह में दो बार चलने वाली 201/202 कछार एक्सप्रेस को 7-11-80 से पुनः चालू कर दिया गया है और 11/12 बारक वैली तथा 201/202 कछार एक्सप्रेस दोनों गाड़ियों को अपने निर्धारित डिब्बा-भार सहित चलाए जाने के लिए कार्रवाई की गई है। निर्गामी माल यातायात की आवश्यकताएं पूरी की जा रही हैं और आगत माल यातायात की भी ध्यानपूर्वक निगरानी रखी जा रही है।

(ग) सिलचर स्टेशन के ढांचे में परिवर्तन करने के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है।

गुट-निरपेक्ष राष्ट्रों के बीच मतभेद

1543. श्री चन्द्रजीत यादव : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र द्वारा हिन्द महासागर में अपना दल तैयार करने के प्रश्न को किसी भी समय नहीं उठाया गया है अथवा गुट-निरपेक्ष राष्ट्रों के बीच इसकी कभी भी चर्चा नहीं की गई है;

(ख) क्या यह भी सच है कि क्षेत्रीय तथा राजनैतिक विचारों पर गुट-निरपेक्ष आंदोलन के सदस्यों मे अधिकांश मतभेद होता रहा है और यहां तक कि गुट निरपेक्ष इस्लामी राष्ट्र भी धार्मिक विचारों के कारण अब अपना संगठन बनाने लगे हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि गुट निरपेक्ष राष्ट्रों के बीच अफगानिस्तान से सोवियत टुकड़ियों (फौजों) को वापस बुलाये जाने के संबन्ध में एक मत नहीं हैं और इस प्रश्न पर प्रत्येक राष्ट्र ने अपना निजी दृष्टिकोण अपनाया है;

(घ) यदि हां, तो इन बातों को देखते हुए सरकार का विचार यह है कि गुट-निरपेक्षता को काफी कमजोर बना दिया गया है और आंदोलनके उद्देश्यों की हार हो गई है; और

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार गुट-निरपेक्षता के प्रश्न पर फिर से विचार करना चाहती है ।

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी, नहीं । हिन्द महासागर में बड़ी शक्तियों की सैनिक उपस्थिति के प्रश्न पर जिसमें वहां अमरीकी उपस्थिति में वृद्धि का प्रश्न भी शामिल है, गुट निरपेक्ष मंचों पर कई बार विचार विमर्श हो चुका है ।

(ख) इस्लामी देशों ने "इस्लामी सम्मेलन" नामक एक संगठन स्थापित किया है । इसके मौजूदा 39 सदस्य देशों में से तुर्की को छोड़कर शेष सभी देश गुट निरपेक्ष आंदोलन से संबन्धित हैं । इस्लामी सम्मेलन की स्थापना से ही गुट निरपेक्ष आन्दोलन की एकता पर असर पड़ना कोई जरूरी नहीं है ।

(ग) से (ङ) जी हां । कभी-कभार गुट निरपेक्ष देशों में किन्हीं विशेष मामलों पर मत-भेद पैदा हो जाना असामान्य बात नहीं है । गुट निरपेक्षता का सार यह है कि प्रत्येक देश हर सवाल पर अपनी स्थिति के बारे में स्वतंत्र रूप से फैसला करे । तथापि शांति, सहयोग और न्याय पर आधारित एक नई विश्व व्यवस्था कायम करने के लिए गुट निरपेक्ष देशों की समान इच्छा के कारण इस आन्दोलन में एकता बनी रही है । गुट निरपेक्षता और गुट निरपेक्ष देशों के आन्दोलन की एकता और एकजुटता को बढ़ावा देने संबन्धी सरकार की नीति बदलने का कोई प्रश्न नहीं उठता ।

2 एस० बी० मीलड़ी-समदरी यात्रा गाड़ी का देर से चलना

1544. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 2 एस० बी० मीलड़ी-समदरी यात्री गाड़ी समदरी रेल स्टेशन पर एक महीने में 25 दिन देर से पहुंचती है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस असाधारण विलम्ब से 2 जे० बी० बाड़मेर—जोधपुर गाड़ी के यात्रियों को बहुत अधिक कठिनाई होती है क्योंकि उन्हें 2 एस० बी० की कनक्शन गाड़ी नहीं मिल पाती है; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) 2 एस० बी० सवारी गाड़ी का चालन संतोषजनक नही रहा है क्योंकि इसे मीलड़ी पर बहुत कम अन्तराल पर 65 और

65 ए गाड़ियों के साथ आने वाले अहमदाबाद—बाड़मेर कोच का परिवहन सुनिश्चित करना होता है और इन गाड़ियों के थोड़ी-सी भी देर से आने पर 2 एस० बी० गाड़ी के प्रस्थान में देर हो जाती है और परिणामत: समदरी में 2 जे० बी० सवारी गाड़ी से उसका मेल नहीं हो पाता।

(घ) अब 65 और 65 ए गाड़ियों के चालन पर निगरानी रखी जा रही है ताकि मीलड़ी में इनका ठीक समय पर पहुंचना सुनिश्चित किया जा सके।

1979 में बाढ़ों से जोधपुर डिवीजन को हानि

1545. **श्री अशोक गहलोत** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे के जोधपुर डिवीजन को जून-जुलाई, 1979 में हुई भारी वर्षा और बाढ़ों से कितनी हानि हुई;

(ख) जोधपुर डिवीजन के उन रेल मार्गों के नाम क्या हैं जिन पर यातायात ठप्प रहा और कितनी अवधि तक ठप्प रहा;

(ग) इन रेल-मार्गों की मरम्मत के लिए क्या कदम उठाए गए, मरम्मत में कितना समय लगा और उस पर कितना खर्च आया;

(घ) क्या निर्माण कार्य पूरा हो गया है;

(ङ) यदि हां, तो भविष्य में भारी वर्षा और बाढ़ों से रेलवे यातायात ठप्प न होने देने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है; और

(च) यदि कोई कदम नहीं उठाए जा रहे हैं तो इसका क्या कारण है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) टूटी हुई पटरी को फिर से बिछाने, क्षतिग्रस्त इमारतों की मरम्मत और स्थायी निवारक उपाय करने के लिए लगभग 4.23 करोड़ रुपये।

(ख) 1979 में बाढ़ के कारण उत्तर रेलवे के जोधपुर मण्डल में जिन मार्गों पर यातायात अस्त-व्यस्त हो गया था, वे इस प्रकार हैं :—

खण्ड	जिस अवधि में यातायात अस्त-व्यस्त रहा।
1. डेगाना—जोधपुर	16-7-79 से 21-7-79
2. मेड़ना रोड—मेड़ता सिटी	16-7-79 से 31-7-79
3. जोधपुर—लूनी	16-7-79 से 29-7-79
4. लूनी—समदड़ी	16-7-79 से 29-7-79
5. समदड़ी—बलोतरा	16-7-79 से 24-8-79
6. लूनी—मारवाड़	16-7-79 से 7-8-79
7. समदड़ी—मोकालसर	16-7-79 से 6-8-79
8, पिपार रोड—बिलाड़ा	16-7-79 से 26-12-79
9. बलोतरा—पचपदरा साल्ट डिपो	16-7-79 से 17-9-79
10. बलोतरा—गोले	16-7-79 से 17-9-79

(ग) यातायात को फिर से चालू करने के उद्देश्य से विभिन्न खण्डों में क्षतिग्रस्त पटरी की मरम्मत के लिए तत्काल उपाय किये गए और अब तक इस काम पर 2.10 करोड़ रुपए खर्च किए जा चुके हैं। प्रभावित खण्डों पर यातायात को फिर से चालू करने में जो समय लगा, उसका ब्यौरा पहले ही भाग (ख) के उत्तर में दिखाया जा चुका है। पुलों को फिर से बनाने, सुरक्षा-कार्य, संरेखण को ऊंचा करने आदि स्थाई निवारक उपाय जारी हैं।

(घ) पटरी की मरम्मत और यातायात को फिर से चालू करने के लिए अपेक्षित कार्य पूरे किए जा चुके हैं। भविष्य में बाढ़ से क्षति न हो, इसके लिए निवारक उपाय अभी जारी हैं।

(ङ) भारी वर्षा और बाढ़ के कारण यातायात अस्त-व्यस्त न हो, इसके लिए रेल-पथ को मजबूत बनाने, पुलों को फिर से बनाने, संदर्शी-बांध की व्यवस्था करने आदि उपाय किये जा रहे हैं। भविष्य में पटरी को क्षतिग्रस्त होने से बचाने के लिए जोधपुर-मेड़ता रोड़ खण्ड के संरेखण को ऊंचा किया जा रहा है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

मरूधर एक्सप्रैस

1546. श्री अशोक गहलोत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने मरूधर एक्सप्रैस के लिए अतिरिक्त इंजन और सवारी डिब्बों हेतु कोई प्रबंध नहीं किया है;

(ख) क्या मरूधर एक्सप्रैस में पैंट्री कार और चेयर-कार की सुविधा उपलब्ध नहीं है;

(ग) क्या सरकार का विचार मरूधर एक्सप्रैस का जोधपुर-जयपुर से प्रस्थान समय आगे बढ़ाने और इन नगरों के बीच की दूरी तय करने के समय में कमी करने का है;

(घ) यदि हां, तो सरकार का मरूधर एक्सप्रैस की इन कमियों को कब दूर करने का इरादा है; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) इस एक्सप्रैस गाड़ी की उपयोगिता की वर्तमान मात्रा को देखते हुए, इसमें पर्याप्त सवारी डिब्बे लगाये जा रहे हैं।

(ख) जी हां।

(ग) से (घ) 1-11-80 से 504 जोधपुर-जयपुर मरूधर एक्सप्रैस गाड़ी का चालन समय 15 मिनट कम कर दिया गया है। 503/504 मरूधर एक्सप्रैस गाड़ियों के चालन-समय में और कमी करना व्यावहारिक नहीं पाया गया है। पेन्ट्री और कुर्सी-यानों की कमी के कारण, फिलहाल मरूधर एक्सप्रैस गाड़ी में पेन्ट्री और कुर्सी-यान लगाना व्यावहारिक नहीं है।

बाड़मेर जिले में पाकिस्तान को जाने वाला एक नया मार्ग खोलना

1547. श्री अशोक गहलोत : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बाड़मेर जिले के खाकेरपार-गीनाबू से होते हुए पाकिस्तान को जाने के लिए एक नया मार्ग खोलने का विचार है;

(ख) क्या सरकार ने इस विषय में पाकिस्तान सरकार से बात-चीत की है; और

(ग) यदि हां, तो इस दिशा में क्या प्रगति की गई है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी०वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) पाकिस्तान के विदेश मन्त्री की 15 से 17 जुलाई, 1980 तक भारत यात्रा के दौरान उनके साथ जो औपचारिक बातचीत हुई थी उसमें भारत द्वारा खोखरापार-मुननाबो चौकी खोलने का प्रश्न उठाया गया था। पाकिस्तान की सरकार ने बताया है कि इस विषय पर वह विचार कर रही है।

बनाना शिवगंगा लाइन

1548. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास दक्षिण पूर्व रेलवे की खड़गपुर डिवीजन में बनान से शिवगंगा अथवा डलनकेटिया से शिवगंगा तक एक नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या सरकार का विचार इस दिशा में कोई सर्वेक्षण कराने का है; और

(ग) यदि हां, तो कब ?

रेल मन्त्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

हावड़ा से हाल्दिया के लिए अधिक गाड़ियां चलाया जाना

1549. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हावड़ा से हल्दिया के लिए और अधिक गाड़ियां चलाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है, और

(ख) यदि हां, तो ये गाड़ियां कब चलाई जायेंगी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कुवैत में भारतीय दूतावास द्वारा जारी किया गया वक्तव्य

1550. श्री के० ए० राजन : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि कुवैत स्थित भारतीय दूतावास के द्वारा जारी किये गये वक्तव्य के अनुसार भारत की यात्रा करने वाले सभी भारतीय राष्ट्रिकों को क्षेत्रीय पारपत्र कार्यालय के द्वारा मोहर लगाये गये पारपत्र मिलने की आशा है जिसमें उन्हें अप्रवास औपचारिकताओं से छूट मिलेगी;

(ख) यदि हां, तो क्या विदेशों में स्थित दूतावासों को यह छूट देने का अधिकार नहीं है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार को पता है कि नये नियम से उनको और अधिक असुविधायें होती हैं क्योंकि सभी भारतीय सदा उन स्थानों की यात्रा नहीं करते जहाँ क्षेत्रीय पार-

पत्र कार्यालय है क्योंकि उन्हें मिलने वाली छूट्टी अथवा "वकेशन" के दिन बहुत कम होते हैं; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार अपने निर्णय पर पुनर्विचार करेगी ?

विदेश मंत्री (श्री पी०वी० नरसिंहराव) : (क) उत्प्रवासन सम्बन्धी नियन्त्रणों की नई पद्धति लागू करने पर भारत के कुवैत स्थित राजदूतावास ने एक विज्ञप्ति जारी की थी जिसमें यह कहा गया था कि जो भारतीय राष्ट्रिक विदेशों में रहते हैं, वे अगर वापसी टिकट लेकर भारत जाएंगे, अथवा भारत होते हुए कहीं अन्यत्र जाएंगे, और अगर वे किसी जायज वजह से अपने पासपोर्टों पर उत्प्रवासन पृष्ठांकन नहीं भी ले पाएंगे तो उन्हें इसके बिना ही विदेश जाने दिया जायगा। जो भी हो, भारत की यात्रा पर आने वाले भारतीय राष्ट्रिकों को जहां भी सम्भव हो शीघ्रता पूर्वक अनुमति प्रदान करने के उद्देश्य से यह सलाह दी गई थी.....कि वे किसी भी क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय से इस प्रकार का पृष्ठांकन का करवा लें। बाद में यह स्पष्ट कर दिया गया था कि इस प्रष्ठांकन का उद्देश्य यह है कि प्राधिकारी यात्रियों को वापसी के समय उनके पासपोर्टों की अधिक तत्परतापूर्वक जांच कर सकें। इसमें इस बात पर भी जोर दिया गया था कि वापसी टिकट लेकर भारत की यात्रा पर जाने वाले किसी भी व्यक्ति को इस प्रकार का पृष्ठांकन न होने की वजह से उस देश में लौटने की इजाजत देने से इन्कार नहीं किया जाएगा जहां वह काम करता हो।

(ख) जी हां, इसको आवश्यक नहीं समझा गया क्योंकि वापसी टिकट लेकर भारत यात्रा पर आने वाले भारतीयों को इस प्रकार का पृष्ठांकन, प्राप्त करने की अपेक्षाओं से पहले ही छूट है।

(ग) और (घ) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि विदेशों से वापसी टिकट लेकर भारत यात्रा पर आने वाले अथवा भारत से होकर अन्यत्र जाने वाले भारतीयों को चूंकि इस प्रकार के पृष्ठांकन से छूट है, इसलिए उन्हें किसी प्रकार की असुविधा होने की आशंका नहीं है।

डाक्टरों को अन्य देशों में भेजने का प्रस्ताव

1551. श्री मुकुन्द मण्डल : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की डाक्टरों को अन्य देशों को भेजने की कोई नीति है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

(ग) कितने डाक्टर अन्य देशों में काम कर रहे हैं तथा देशवार उनकी संख्या कितनी है;

(घ) क्या सरकार का विचार डाक्टरों को विदेश भेजने की वर्तमान नीति को बदलने का है;

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

(च) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) भारत सरकार ने 1975 में तय की गई अपनी सरणीबद्ध नीति के अनुसार विकासशील देशों की सरकारों

को बता दिया है कि भारत से डाक्टरों की जो नियुक्तियां की जाएं, वे खुले बाजार से न करके भारत सरकार के माध्यम से ही की जाएं। विदेशी सरकारों तथा उनकी एजेंसियों आदि से भारतीय डाक्टरों की सेवाओं के लिए अनुरोध प्राप्त होने पर ऐसे योग्य उम्मीदवारों की सूची, जो अभावग्रस्त वर्ग में नहीं आते, उन विदेशी भर्ती दलों को भेज दी जाती हैं, जिनकी रोजगार सम्बन्धी सेवा शर्तें सन्तोषजनक समझी जाती हैं।

(ग) ऐसे डाक्टरों की संख्या का एक विवरण संलग्न है, जो 1977, 1978, 1979 तथा जुलाई, 1980 तक गृह मंत्रालय के कार्मिक विभाग के माध्यम से द्विपक्षीय नियुक्तियों के लिए चुने गये हैं।

(घ), (ङ) और (च) : ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। लेकिन इस बात का ध्यान रखा जा रहा है कि अभावग्रस्त वर्ग के चिकित्सीय कार्मिकों को विदेश जाने की अनुमति न दी जाए। यह भी सुनिश्चित करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं कि विभिन्न विदेशी सरकारों और एजेंसियों द्वारा भविष्य में सभी नियुक्तियां सरकारी माध्यमों से की जाएं।

विवरण

उन डाक्टरों की संख्या का विवरण जो कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग के माध्यम से द्विपक्षीय नियुक्तियों के लिए चुने जा चुके हैं।

क्रम सं०	देश का नाम	1977	1978	1979	1980 (31-7-80 तक)
1	2	3	4	5	6
1.	अल्जीरिया	—	97	1	—
2.	बहरेन	—	1	—	—
3.	बादस्वाना	—	—	—	—
4.	भूटान	—	—	2	—
5.	इथोपिया	—	4	—	20
6.	फिजी	—	—	—	—
7.	ईरान	774	316	—	5
8.	इराक	4	11	12	2
9.	केन्या	—	—	—	4
10.	लीबिया	102	103	136	10
11.	नाइजीरिया	6	19	4	3
12.	ओमन	—	—	1	9
13.	पी०डी०आर०वाई०	7	47	—	3
14.	साउदी अरेबिया	—	1	—	—

(जारी).....

1	2	3	4	5	6
15.	सोमालिया	—	—	—	—
16.	श्री लंका	—	—	127	—
17.	सीरिया	—	10	2	—
18.	तन्जानिया	—	—	—	1
19.	उगाण्डा	14	—	—	1
20.	जायरे	—	—	—	—
21.	जाम्बिया	54	3	42	1
	योग	861	612	327	59

कीटनाशी औषधियों की अप्रभाविता

1552. श्री जी० वाई० कृष्णन् : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मलेरिया के मच्छरों को मारने के लिए बहुत बड़े पैमाने पर प्रयोग में लाई जाने वाली डी० डी० टी०, बी० एच० सी० और मलथियन जैसी कीटनाशी औषधियां देश के बहुत से भागों में अप्रभावी रही हैं क्योंकि विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा किए गए एक सर्वेक्षण के अनुसार मलेरिया के दो प्रमुख रोगवाहक अर्थात् (क) कल्फीफैंसीज और (ख) स्टीफेंसी में विभिन्न डिग्रियों में अवरोध विकसित हो गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारत में मलेरिया रोधी कोई नई औषधियां बना ली गई हैं; और

(ग) यदि हां, तो इसके निष्पादन संबन्धी ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी, नहीं। अधिकतर, ए-कुलीसिफेसीज नामक प्रधान ग्रामीण वेक्टर को मारने के लिए डी० डी० टी०, बी० एच० सी० और मलेथियन नामक तीन कीटनाशी दवाओं में से, जो ग्रामीण क्षेत्रों में व्यापक रूप से प्रयोग में लाई जाती हैं, एक तो प्रभावकारी है ही। ए-स्टीफेंसी नामक वेक्टर शहरी क्षेत्रों में होता है और इसे मारने के लिए विभिन्न लाखानाशी दवाइयाँ प्रयोग में लाई जाती हैं।

(ख) और (ग) जी, नहीं। वैसे, प्रीमीफास मिथाइल और फेनीट्रोथियन जैसी नई विकसित कीटनाशक दवाइयों (जो भारत में विकसित नहीं हुई हैं) का परीक्षण प्रयोग के रूप में बाह्य क्षेत्र में मलेरिया फैलाने वाले मच्छरों पर उनके प्रभाव का मूल्यांकन करने के लिए किया जा रहा है।

वृन्दावन एक्सप्रेस से दो मंजिले डिब्बे हटा लिया जाना

1553. श्री जी० वाई० कृष्णन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे ने मद्रास और बंगलौर के बीच चलने वाली वृन्दावन एक्सप्रैस गाड़ी से लगाये जाने वाले सभी पांचों दो-मंजिले डिब्बों को हटा लेने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां, विपरीत यात्री प्रतिक्रिया के कारण ।

बिजली के झटका लगने से ट्रैकसन मजदूरों की मृत्यु

1554. श्री ए० के० राय : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे में अब तक कितने ट्रैक्सन मजदूरों की बिजली का झटका लगने के कारण मृत्यु हुई है और कितने शारीरिक रूप से विकलांग हुए हैं;

(ख) बिजली के कारण होने वाली मृत्यु की ऐसी घटनाओं के क्या कारण हैं और इसकी पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किये गये हैं;

(ग) 26 सितम्बर 1980 को सी० टी० एफ० ओ०/गुझन्डिह के अन्तर्गत बिजली के झटके से एक कर्मचारी की मृत्यु और दो कर्मचारियों को गम्भीर चोटें लगने सम्बन्धी घटना का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इन कर्मचारियों की मृत्यु और उन्हें चोट पहुंचाने के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 1978 और 1979 के दौरान 10000 कि० मी० से अधिक के विद्युतीकृत रेल मार्गों पर कार्यरत कर्षण कर्मचारियों को बिजली का झटका लगने से कुल 5 घातक और 17 अघातक मामले हुए ।

(ख) कर्षण कर्मचारियों के बिजली का झटका लगने के मुख्य कारण संरक्षा नियमों का पालन न करना, लापरवाही आदि हैं । प्रत्येक मामले में विस्तृत जांच-पड़ताल की जाती है और निष्कर्षों के आधार पर निवारक उपाय किये जाते हैं । इसके अलावा, संरक्षा के विभिन्न पहलुओं पर बल देने के लिए समय-समय पर कर्मचारियों के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों का आयोजन किया जाता है ।

(ग) 26-9-80 को, गुझण्डीह में कर्षण तार को बाधा पहुंचाने वाले पेड़ों की शाखायें काटने के लिए एक कर्षण गैंग को तैनात किया गया था । अचानक, सीढ़ी फिसल गई और ऊपरी उपस्कर की धारा प्रवाहित तार पर जा पड़ी जिसके परिणामस्वरूप एक लाइन मैन की मृत्यु हो गई तथा 2 खलासियों को चोटें आयीं ।

(घ) तथ्य-निष्कर्ष जांच समिति की रिपोर्ट पर पूर्व रेल प्रशासन द्वारा विचार किया जा रहा है ।

तृतीय और चतुर्थ पीढ़ी का कम्प्यूटर

1555. श्री ए० के० राय : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार रेलवे में तृतीय और चतुर्थ पीढ़ी के कम्प्यूटर लगा रही है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना का, औचित्य सहित विवरण क्या है;

(ग) बढ़ते हुए यातायात की मात्रा और कार्यभार के अनुसार कर्मचारियों में अनुपातिक रूप से वृद्धि के स्थान पर इस कम्प्यूटरीकरण का परिणाम कर्मचारियों की वर्तमान संख्या में कमी है;

(घ) रेलवे में कम्प्यूटरीकरण परियोजना के परिणाम स्वरूप रोजगार क्षमता पर क्या प्रभाव पड़ेगा; और

(ङ) कम्प्यूटरीकरण परियोजना पर रेलवे में मजदूर संघों की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) भारतीय रेलों पर तृतीय और चतुर्थ पीढ़ी के कम्प्यूटर लगाने का प्रस्ताव विचाराधीन है और इस योजना के ब्यौरों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है ।

(ग) से (ङ) इस सम्बन्ध में अभी कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता । श्रम संगठनों से परामर्श किया गया है ।

उत्प्रवास के बारे में नया कानून

1556. श्री चिरन्जी लाल शर्मा : क्या विदेश मन्त्री उत्प्रवास के बारे में 17 जुलाई, 1980 के तारांकित प्रश्न संख्या 574 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्प्रवास के बारे में नया कानून बनाने का प्रस्ताव इस समय किस स्तर पर है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : उत्प्रवास के सम्बन्ध में एक नया कानून लागू करने का प्रस्ताव इस समय विचार-विमर्श की अन्तिम स्थिति में है। और संभावना है कि इस सम्बन्ध में एक विधेयक बहुत शीघ्र ही संसद में प्रस्तुत किया जाएगा ।

कुष्ठ नियन्त्रण कार्य के लिए केन्द्रीय अनुदान

1557. श्री हरिनाथ मिश्र : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुष्ठ नियन्त्रण कार्य में लगी गैर-सरकारी संस्थाओं को केन्द्रीय अनुदान बहाल करने के लिए बहुत से आवेदन-पत्र सरकार के पास लम्बित हैं; और

(ख) यदि हां, तो ऐसी संस्थाओं के नाम क्या हैं और ये आवेदन-पत्र किस अवधि से लम्बित पड़े हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रन्जन लास्कर) : (क) जी हां ।

(ख) सम्बन्धित सूचना विवरण 'क' में दी गई है ।

विवरण

संस्थाओं का नाम	ये आवेदन-पत्र किस अवधि से बकाया पड़े हुए हैं।	सहायता अनुदानों को रिलीज न करने के कारण
(1)	(2)	(3)
1. कुष्ठ सेवाश्रम कुष्ठ होम और अस्पताल वस्ती, **उत्तर प्रदेश**।	1967-68	उपलब्ध रिकार्ड से पता चलता है कि इन संस्थाओं ने 1967-68 के बाद सहायता को जारी रखने के लिए अपने आवेदन-पत्र नहीं भेजे थे।
2. चांदकुरी कुष्ठ होम अस्पताल वैतलपुर, जिला बिलास पुर, **मध्य प्रदेश**।	1977-78	1977-78 और उसके बाद राज्य सरकार की कोई सिफारिश नहीं मिली।
3. सेक्रेड हर्ट कुष्ठ रोग अस्पताल, सेक्कोटाई, कुम्बकोनाम, **तमिलनाडु**।	1977-78	यह आरोप है कि यह संस्था धर्म परिवर्तन के काम में लगी हुई है। इस सम्बन्ध में तमिलनाडु राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है कि वह इस मामले की जांच करे और इस मंत्रालय को वास्तविक स्थिति से अवगत करे। राज्य सरकार ने अब यह सूचित किया है कि अनुदान के दुरुपयोग के बारे में जो आरोप लगाये हैं, उनका कोई आधार नहीं है और वर्ष 1977-78 और 1978-79 के लिए सहायता अनुदान की सिफारिश की है, जिस पर विचार हो रहा है।

1	2	3
4. आन्ध्र कैसारी युवाजन समिति, राजमुन्द्री, आन्ध्र प्रदेश।	1976-77	राज्य सरकार ने कोई सिफारिश नहीं की।
5. वी० वी० एस० एस० देवराथनम अन्नवआराम, पूर्वी गोदावरी जिला, आन्ध्र प्रदेश।	1975-76	राज्य सरकार ने कोई सिफारिश नहीं की।
6. कुष्ठ स्वैच्छिक एस० ई० टी० केन्द्र, राष्ट्रीय कुष्ठ रोग नियन्त्रण कार्यक्रम, बारावंकी, उत्तर प्रदेश।	1977-78	1977-78 के लिए राज्य सरकार से कोई सिफारिश नहीं मिली।
7. कुष्ठ स्वैच्छिक एस० ई० टी० केन्द्र, कुष्ठ मिशन, फैजाबाद, उत्तर प्रदेश।	1978-79	राज्य सरकार ने कोई सिफारिश नहीं की।
8. मिकिर हिल्ज सेवा केन्द्र सारीहजन, असम।	1976-77	इस संस्था ने न तो संबंधित वर्ष में आवेदन-पत्र भेजा और न ही लेखा-परीक्षित खातों को भेजा। 1975-76 का उपयोग प्रमाण-पत्र भी बकाया पड़ा हुआ है।
9. गौतमी जीव करुणा संगम राजमुन्द्री, आन्ध्र प्रदेश।	1978-79	इस संस्था से तिमाही प्रगति रिपोर्ट नहीं मिली है।

मेरी कैलबर्ट होल्ड्वर्थ मेमोरियल होस्पिटल मैसूर को केन्द्रीय अनुदान

1558. श्री हरिनाथ मिश्र : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मैरी कैलवर्ट हाल्ड्सवर्थ मेमोरियल होस्पिटल मैसूर सिटी को केन्द्रीय अनुदान बंद कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) : मेरी केलवर्ट होल्ड्सवर्थ मेमोरियल अस्पताल, मैसूर ने राज्य सरकार के जरिये केन्द्र सरकार के पास सहायता अनुदान के लिए निर्धारित कार्यविधि के अनुसार अभी तक कोई आवेदन नहीं किया है ।

बकिंगघम नहर का केन्द्रीय जलमार्ग के रूप में मद्रास से बेल्लूर तक विकास

1559. श्री के० टी० कौशल राम : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बकिंगघम नहर के 160 किलोमीटर को नियमित देशीय जलमार्ग के रूप में मद्रास से वेल्लूर तक विकास करने के लिए निर्णय किया है;

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

(ग) परियोजना को कब तक कार्यान्वित किया जायेगा ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) भारत सरकार ने चौथी और पांचवीं पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत, बकिंघम नहर को उसके मूल स्थिति में फिर से लाने के लिए आन्ध्र प्रदेश तथा तमिलनाडू राज्य सरकारों को 86.23 लाख रुपये की राशि उपलब्ध की थी । राज्य सरकारों का छठी पंचवर्षीय योजना में नहर को 20 फुट से 30 फुट चौड़ा तथा 3 फुट से 6 फुट गहरा करके इसका और विकास करने का प्रस्ताव है। उन्होंने इस योजक नहर के विकास को भी इस योजना में शामिल किये जाने का प्रस्ताव है।

(ग) राज्य सरकारों ने सूचित किया है कि नहर को उसकी मूल चौड़ाई और गहराई में लाने का कार्य पूरा किया जा चुका है। छठी योजना को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

फोरबेसगंज-सिलीगुड़ी लाइन

1560. श्री डूमर लाल बैठा : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फोरबेसगंज रेल स्टेशन को सिलीगुड़ी रेल स्टेशन से जोड़ने के लिए एक नई लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या उसकी आर्थिक और वाणिज्यिक क्षमता के बारे में कोई सर्वेक्षण किया गया था और यदि हो, तो उस सर्वेक्षण का क्या परिणाम निकला और उक्त रेल लाइन बिछाने में कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उपर्युक्त लाइन का निर्माण शीघ्र करने का है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

बरौनी-कटिहार मीटर गेज लाईन का बदला जाना

1561. श्री डूमर लाल बैठा : क्या **रेल मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बरौनी से कटिहार तक रेल लाइन को मीटर गेज से ब्राड गेज में बदलने का कार्य प्रगति पर है, यदि हां तो प्रस्तावित कार्य को पूरा करने में कितना समय लगेगा;

(ख) क्या यह सच है कि उत्तर सीमांत रेलवे की कटिहार से जोगपाल लाइन मीटर गेज लाइन है और कटिहार से कलकत्ता तथा कटिहार से सिलीगुड़ी तक की लाइन ब्राड गेज है और कटिहार-जोगपानी सैक्शन को उत्तर सीमान्त रेलवे की मीटर गेज लाइन के रूप में छोड़ दिया गया है।

(ग) क्या यह भी सच है कि इस लक्ष्य को देखते हुए कि सरकार ने बरौनी से कटिहार तक की लाइन को मीटर गेज से ब्राड गेज में बदलने का कार्य आरम्भ किया है। क्षेत्र के लोगों ने 70 किलोमीटर की इस अल्प दूरी के छोटे सैक्शन को मीटर गेज से ब्राड गेज में बदलने के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए रेलवे अधिकारियों को अनेक अभ्यावेदन दिए तथा शिष्ट मंडल भेजे;

(घ) यदि हां तो सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) क्या सरकार उत्तर सीमान्त रेलवे के जोगवानी-कटिहार सैक्शन को बदलने के कार्य को आरम्भ करने पर भी विचार करेगी, और यदि नहीं तो क्यों ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) काम हो रहा है और आशा है, दिसम्बर, 1981 तक पूरा हो जायेगा।

(ख) यह बिल्कुल सही है कि कटिहार से जोगवानी तक की लाइन मीटर लाइन है और कटिहार से कलकत्ता और साथ ही कटिहार से सिलीगुड़ी तक की लाइन बड़ी लाइन है। कटिहार में यानन्तरण की पर्याप्त सुविधाएं मौजूद हैं जिसके द्वारा इस क्षेत्र से पटसन और अन्य कृषि उत्पादन कलकत्ता के बाजार में भेजे जा सकते हैं।

पूर्वी रेलवे का प्रधान वाणिज्य अधीक्षक

1562. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **रेल मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे धन का भुगतान जाली डेम्रेज दावों विशेषकर चीनी आदि की ढुलाई पर, करने के आरोप में उस वरिष्ठ रेल अधिकारी के विरुद्ध विजिलेंस जांच शुरू कर दी गई है, जो अभी हाल तक पूर्वी रेलवे में वरिष्ठ वाणिज्यिक अधीक्षक था;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी विवरण क्या है और मामले की वर्तमान स्थिति क्या है ?

(ग) क्या अग्रवाल नाम एक "क्लेम ऐजेण्ट" का भी उस मामले में हाथ है; और

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

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) पूर्व रेलवे के मुख्य वाणिज्य अधीक्षक कार्यालय द्वारा स्थान शुल्क और विलम्ब शुल्क माफ किये जाने में तथाकथित अनियमितताओं की एक सूचना के बारे में सतर्कता जांच की गई है।

(ख) से (घ) नियमानुसार छान-बीन की रिपोर्ट केन्द्रीय सतर्कता आयोग को उनकी सलाह के लिए भेजी गई है चूंकि अभी मामला अन्तिम रूप से तय नहीं हुआ है इसलिए अभी से इसका ब्यौरा बताना सार्वजनिक हित में नहीं होगा।

सियालदह-लक्ष्मीकांतपुर रेल लाइन का विस्तार

1563. श्री मुकुन्द मण्डल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार सियालदह-लक्ष्मीकान्तपुर रेल लाइन के कुल्ची तक बढ़ाये जाने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) लक्ष्मीकान्तपुर कुल्पी सम्पर्क सहित बजवज और नामखाना के बीच नई बड़ी लाइन के निर्माण के लिए पूर्व रेलवे द्वारा प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण किया गया था। अभी हाल में पूर्व रेलवे द्वारा रेल मन्त्रालय को प्रस्तुत की गई रिपोर्ट की जांच की जा रही है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था

1564. श्री मुकुन्द मण्डल : क्या **नौवहन और परिवहन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा पूर्वोत्तर क्षेत्र में परिवहन व्यवस्था के विकास के लिए उठाये गये कदमों का ब्यौरा क्या है।

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : केन्द्रीय योजनाओं के अन्तर्गत जो रेल परियोजनाएं और नई रेलवे लाइनें बनानी शुरू की गई हैं, वे नीचे दी गई हैं—

परियोजनाएं	रट की लम्बाई कि० मी०
1. नये बोगायगांव और गोहाटी के बीच गेज बदलना	157
2. नई लाइनें	
(1) गोहाटी—बर्नीहाट	28
(2) आमगुड़ी—तूली	17
(3) बालीपारा—मालुक-पोंग	33
(4) लाल बाजार—लाल घाट—मैराठी	49
(5) सिलचर—जारीबाग	50
(6) धर्म नगर—कुमारघा	33.5

2. सड़क कार्य जो किये जा रहे हैं, वे इस प्रकार हैं :—

(1) राष्ट्रीय राजमार्ग	3800 कि० मी० लम्बी
(2) सामारिकी सड़कें	495 कि० मी० लम्बी
(3) सीमा सड़क विकास बोर्ड की परियोजनाएं	7311 " "
(4) सड़कों के लिए नार्थ इस्टर्न काउंसिल स्कीमें	1745 कि० मी० लम्बी— जिनके लिए अनुमान पहले ही स्वीकृत किये जा चुके हैं। पांचवीं और छठी योजनाओं में सम्मिलित योजनाओं के अनुसार कुल लम्बाई 300 कि० मी० होगी।

3. अन्तर्देशीय जल परिवहन में सुधार के लिए निम्न लिखित कार्य शुरू किए गए हैं :—

(1) आसाम में ब्रह्मपुत्र नदी में क्रिस-क्रास एवं यात्री सेवा।
(2) आसाम में बोरक नदी में कमर्शियल सेवा।
(3) आसाम में सुवनसिरि नदी में कमर्शियल सेवा।
(4) असम में सादिया और डिब्रुगढ़ के बीच ब्रह्मपुत्र नदी में कार्गो-एवं-यात्री क्रिस-क्रास सेवा।
(5) आसाम में पाडु स्लिपवे के निर्माण के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करना।
(6) पश्चिमी बंगाल में फरक्का और हल्दिया के बीच गंगा-भगीरथी-हुगली नदी धारा में तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण और अन्य जांच-पड़ताल।
(7) पश्चिम बंगाल में सुन्दरवन में माल उतारने की सुविधाएं देने के लिए रायडिथी में जैट्टी का निर्माण।
(8) पश्चिम बंगाल में कलकत्ता और हावड़ा के बीच हुगली नदी में फेरी सेवाओं के लिए फेरी जहाज खरीदना और जेट्टियों का निर्माण।
(9) पश्चिम बंगाल में निजात में पाइल जेट्टी का निर्माण।
(10) पश्चिम बंगाल में गोसावा में कंक्रीट जेट्टी का निर्माण।

3. 1. केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम नीचे लिखी नदी सेवाओं का परिचालन कर रहा है :—

(1) कलकत्ता से बंगलादेश होते हुए गोहाटी तक।
(2) कलकत्ता से बंगलादेश होते हुए करीमगंज तक।
(3) कलकत्ता और नारायणगंज (बंगला देश) के बीच।
(4) कलकत्ता और खुलना (बंगला देश) के बीच।
(5) कलकत्ता और फरक्का के बीच।
(6) कलकत्ता और त्रिपुरा (नदी-एवं-सड़क सेवा) के बीच।

3. 2. इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार करने के लिए नियोजित ढंग से पूंजी लगाकर निगम अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए स्वयं को सुसज्जित कर रहा है।

4. इस क्षेत्र में राज्य सरकारों/संघ राज्य प्रशासनों ने उपयुक्त गाड़ियों और सम्बन्धित जानकारी में वृद्धि करने के लिए अपनी-अपनी योजनाएं बनाई हुई हैं।

दक्षिण बिहार में नई रेलवे लाइन

1565. श्री रामसिंह शाक्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दक्षिण बिहार में नई रेल लाइनों के निर्णय के बारे में निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) दक्षिण बिहार में तालगढ़िया और तुपकाडीह के बीच (33 कि० मी०) नई बड़ी लाइन बिछाने के काम को अनुमोदित किया जा चुका है और यह काम चल रहा है।

रांची रोड-हजारी बाग टाउन-कोडरमा-गिरडीह को जोड़ने के लिए एक नई बड़ी लाइन के निर्माण हेतु टोह यातायात एवं इंजीनियरी सर्वेक्षण अभी हाल ही में पूरा किया गया है और सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच की जा रही है। इस मामले में अन्तिम निर्णय तभी लिया जाएगा जब सर्वेक्षण रिपोर्ट की सभी पहलुओं से जांच करली जायेगी, बशर्ते कि धन-राशि उपलब्ध हो और योजना आयोग द्वारा इसकी स्वीकृति मिल जाये। मन्दार हिल-बैद्यनाथधाम के लिए भी सर्वेक्षण किया जा रहा है। सर्वेक्षण के परिणामों की जानकारी मिल जाने के बाद ही इस परियोजना पर आगे विचार किया जायेगा।

चार पहिए वाले वैगन

1566. श्री वी० एस० विजय राघवन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल में चार पहिए वाले वैगनों के लागत मूल्य में वृद्धि की अनुमति दी है;

(ख) यदि हां, तो कितनी वृद्धि की अनुमति दी गई है; और

(ग) इस समय चार पहिए वाले वैगनों के उत्पादन-लक्ष्य में कितनी कमी है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) रेल मंत्रालय ने अभी हाल में माल डिब्बों के लिए नये आर्डर दिये हैं जिनमें पिछले आर्डरों के दिए जाने के बाद मध्यवर्ती अवधि में हुई मूल्यवृद्धि और अन्य कारकों को ध्यान में रखा गया है।

(ख) अभी हाल के आर्डरों में अनुमत मूल्यवृद्धि की सीमा 1.4.80 की आधार तिथि से पहले दिए गए आर्डरों की आधार तिथि 1.3.78 की अपेक्षा 43 प्रतिशत से 54 प्रतिशत तक भिन्न-भिन्न हैं जो मालडिब्बों की किस्म पर निर्भर करती है।

(ग) 1.11.1980 को मालडिब्बा उद्योग के पास चौपहियों के हिसाब से 41,352 माल डिब्बों के आर्डर बकाया थे। इसमें अभी हाल में दिये गये आर्डर शामिल हैं।

स्कूटरों की पीछे की सीटों पर बैठने वालों के लिए हेलमेट पहनना अनिवार्य किया जाना

1567. श्री एफ० एच० मोहसिन : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्र सरकार ने आदेश जारी करके स्कूटरों के (2-पहिया) पिछली सीटों पर बैठने वालों के लिए हेलमेट पहनना अनिवार्य करने का आदेश दिया था,

(ख) क्या यह भी सच है कि उस पर रोक आदेश लगा दिया गया था, और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) जी, हां, । अनिवार्य रूप से हेल्मेट पहनने के बारे में मोटर वेहिकिल्स (प्रोटेक्टिव हेडोयर), नियम, 1980 पहली नवम्बर, 1980 से लागू हुए थे । इस सम्बन्ध में अधिसूचनाएं 31 अक्टूबर, 1980 को रद्द कर दी गई । सरकार ने जो नियम बनाये थे उनकी अधीनस्थ विधायी समिति द्वारा जांच की गई । इस समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय किया गया कि जिन लोगों को इस अधिनियम से छूट दी जानी है उनकी श्रेणियों की वैधता और संवैधानिक स्थिति के प्रश्न पर आगे विचार किया जाय ।

होम्योपैथी चिकित्सा पद्धति से कैंसर का इलाज

1568. श्री बी० एस० विजयराघवन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कुछ भारतीय डाक्टरों द्वारा किए गए दावों की जानकारी है कि होम्योपैथी से कैंसर का स्थाई रूप से इलाज किया जा सकता है;

(ख) क्या सरकार का विचार और आगे अनुसंधान करने तथा पर्याप्त मात्रा में दवा विकसित करने हेतु कुछ वित्तीय सहायता देने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क जी नहीं ।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते ।

धूम्रपान और उसके विज्ञापनों पर प्रतिबन्ध के लिए उठाए गए कदम

1569. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री धूम्रपान और उसके विज्ञापनों पर प्रतिबन्ध के लिए उठाए गए कदम के बारे में 7 अगस्त, 1980 के तारांकित प्रश्न संख्या 896 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सिगरेट पीने और सिगरेट के विज्ञापनों पर रोक लगाने के लिए उठाये गए अथवा उठाए जाने वाले उपायों का स्वरूप और विवरण क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : 1. सिगरेटों के व्यापार और वाणिज्य में तथा उत्पादन, प्रदाय और वितरण करने के सम्बन्ध में कतिपय प्रतिबन्ध लगाने के लिए भारत सरकार ने एक कानून अर्थात् "सिगरेट (उत्पादन, प्रदाय और वितरण का नियमन) अधिनियम, 1975" बनाया है जो 1.4.1976 से लागू है। यह अधिनियम राज्य सरकारों को इसके विभिन्न उपबन्धों को लागू करने के लिए सन् 1977 में भेजा गया था।

2. बहुत से राज्यों ने नवयुवकों के धूम्रपान पर और सिनेमा घरों, बसों आदि जैसे सार्वजनिक स्थानों पर धूम्रपान करने पर रोक लगाने के लिए कानून बना दिए हैं।

3. केन्द्रीय स्वास्थ्य शिक्षा ब्यूरो ने प्रकाशन तथा जन प्रचार के जरिये धूम्रपान के खतरों के बारे में जन प्रचार अभियान आरम्भ कर दिया है। इस विषय पर फिल्में तैयार की गई हैं और वे सिनेमा घरों में दिखलाई जा रही हैं। केन्द्रीय स्वास्थ्य शिक्षा ब्यूरों ने धूम्रपान और इससे होने वाले स्वास्थ्य सम्बन्धी खतरों के बारे में चार स्क्रिप्ट आकाशवाणी के सभी स्टेशनों और दूरदर्शन के सभी केन्द्रों को भेज दी हैं।

4. केन्द्रीय स्वास्थ्य शिक्षा ब्यूरो ने केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड के अधीन नौवीं और दसवीं कक्षा के विद्यार्थियों के लिए एक स्वास्थ्य शिक्षा पाठ्यक्रम तैयार किया है जिसमें धूम्रपान से होने वाले खतरों और स्वास्थ्य पर पड़ने वाले हानिकारक प्रभावों से सम्बन्धित विषय शामिल किया गया है।

5. पूरे देश में पाठ्य पुस्तकों में एक समान स्तर की सामग्री निर्धारित की जाए यह सुनिश्चित करने के लिए स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय ने शिक्षा मन्त्रालय को यह सुझाव दिया है कि केन्द्रीय स्वास्थ्य शिक्षा ब्यूरो से परामर्श लेकर राष्ट्रीय शिक्षा अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद द्वारा धूम्रपान के हानिकारक प्रभावों" पर एक अध्याय तैयार किया जाए जिसे अनुमोदित हो जाने के बाद विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों से यह सिफारिश की जाए कि वे स्कूल की पाठ्य पुस्तकों में इसे शामिल कर लें।

6. धूम्रपान पर और अधिक रोक लगाने के लिए सिगरेटों का उत्पादन करने और उनका विक्रय करने पर कर में और अधिक वृद्धि कर दी गई है।

7. आकाशवाणी और दूरदर्शन ने अपने वाणिज्यिक सेवाओं में सिगरेटों और तम्बाकू के अन्य उत्पादों के बारे में विज्ञापन स्वीकार न करने का निर्णय लिया है।

8. इंडियन एअर लाइन्स ने विभिन्न हवाई जहाजों में "यहां धूम्रपान न करें" "लागू कर दिया है और इस बात की घोषणा करना बन्द कर दिया है कि "यदि आप धूम्रपान करना चाहें तो धूम्रपान कर सकते हैं"।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 तथा 34 की दशा

1570. श्री ए० के० राय : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तरी बंगाल में असम को शेष देश के साथ जोड़ने वाले राष्ट्रीय

राजमार्ग—31 तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 34 की दशा अनेक स्थानों पर बहुत बुरी है जिससे नियमित यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है,

(ख) यदि हां, तो ऐसे स्थानों का ब्यौरा क्या है, और

(ग) यदि हां, तो उनकी मरम्मत करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) जी, नहीं। फरक्का के उत्तर की ओर पगला-मालडा और गाजोले के बीच का राष्ट्रीय राजमार्ग 34 का एक छोटा-सा हिस्सा काफी समय पहले सितम्बर, 1980 में गंगा नदी और इसकी सहायक नदियों में भारी बाढ़ आने के कारण प्रभावित हुआ था और उसके कारण कुछ-ही दिनों के लिए यातायात अस्त-व्यस्त रहा। फिर भी, तत्काल उसकी मरम्मत कर दी गई थी और इस प्रकार, यातायात सामान्य रूप से चलने लगा था। नौवहन और परिवहन मन्त्रालय को इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि सड़क की खराब हालत की वजह से राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 पर यातायात को कोई रुकावट आई हो।

अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में चाय निर्यात पर पत्तन हड़तालों का प्रभाव

1571. श्री सन्तोष मोहन देव : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय पत्तनों पर लगातार हड़तालों से हमारे पत्तनों के सामान्य कार्यकरण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है और उससे अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में भारतीय चाय निर्यात को भारी धक्का लगा है, और

(ख) यदि हां, तो अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में भारतीय चाय के निर्यात की मात्रा में पुनः वृद्धि करने के लिए सरकार ने पत्तन क्षेत्रों में ऐसी अनियमित हड़तालों को रोकने के लिए किन-किन उपायों पर विचार किया है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) चाय का भारी मात्रा में निर्यात कलकत्ता और कोचीन पत्तनों से किया जाता है। कलकत्ता में, चालू वित्तीय वर्ष के दौरान कुछ एक काम बन्दी की मामूली घटनाओं को छोड़ श्रमिकों में शान्ति रही। श्रमिकों की हड़ताल के कारण जनवरी, 1980 से चाय के निर्यात कार्य में कोई रुकावट आने की कोई विशेष शिकायत नहीं मिली। परन्तु प्राईवेट चाय गोदामों में काम करने वाले कुछ कर्मचारियों और भारतीय चाय व्यापार निगम के कर्मचारियों द्वारा जो कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के कर्मचारी नहीं हैं, हड़ताल करने के कारण, कलकत्ता से चाय का निर्यात नहीं हुआ। ऐसे श्रमिकों विवादों को हल करने के लिए कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट केवल अपने प्रभाव का ही इस्तेमाल कर सकता है।

कोचीन पत्तन में, पोर्ट ट्रस्ट के कार्गो हैंडलिंग कर्मचारियों द्वारा चालू वित्तीय वर्ष में हड़ताल कर देने के कारण 15-6-1980 से 13-7-1980 तक चाय भेजने का काम नहीं हुआ। बाद में यह विवाद हल कर लिया गया।

कुल मिलाकर, अप्रैल, 1980 से सितम्बर, 1980 तक की अवधि में भारतीय पत्तनों से निर्यात किए जाने वाली चाय की मात्रा 1979 की इसी अवधि में निर्यात की गई मात्रा से अधिक है।

पत्तन प्रशासन द्वारा विवाद हल करने के लिए श्रमिक संघों के साथ बातचीत की जाती है ताकि जहां तक संभव हो हड़ताल को रोका जा सके।

"इण्डिया हाई हिट बाई डाक्टर्स इमीगेरेशन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार

1572. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 3 अक्टूबर, 1980 के "फ्री प्रेस जार्नल" में इण्डिया हार्ड हिट बाई डाक्टर्स इमीगरेशन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां।

(ख) इस समाचार का सम्बन्ध विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यू० एच० ओ०) के "फिजीशियंस एंड नर्स माइग्रेशन" नामक एक अध्ययन से है। सरकार द्वारा इस रिपोर्ट की अभी पूरी तरह से जांच की जानी है। तथापि, सरकार ने देश से डाक्टरों के पलायन को रोकने के लिए पहले ही अनेक उपाय किए हैं। इस सम्बन्ध में सरकार ने जो उपाय किए हैं उनका एक विवरण संलग्न है।

विवरण

डाक्टरों के विदेश पलायन को हतोत्साहित करने के लिए सरकार ने निम्नलिखित उपाय किए हैं :

(1) उच्च शिक्षा और प्रशिक्षण के लिए विदेश जाने वाले चिकित्सा स्नातकों पर प्रतिबन्ध लगाना;

(2) लोक सेवा आयोगों की सिफारिशों पर विशेष रूप से सुयोग्य उम्मीदवारों को अग्रिम वेतन वृद्धियां मंजूर करना;

(3) विशेषकर ग्रामीण इलाकों में डाक्टरों की सेवा शर्तों में सुधार करना;

(4) चिकित्सा शिक्षा को समाजोन्मुखी बनाना, जिसमें स्वास्थ्य परिचर्या सेवाओं के निवारक, संवर्धक उपचारात्मक और पुर्नस्थापन पहलुओं पर जोर दिया गया हो ताकि बड़ी संख्या में डाक्टरों को ग्रामीण इलाकों में रोजगार के लिए आकर्षित किया जा सके।

(5) राष्ट्रीय आयुर्विज्ञान अकादमी द्वारा गौरवपूर्ण सदस्यता परीक्षाओं का आयोजन करना जो एफ० आर० सी० एस० और एम० आर० सी० पी० आदि जैसी विदेशी अर्हताओं के बराबर है।

दिल्ली परिवहन निगम बोर्ड के सदस्यों की संख्या

1573. **श्री चन्द्र पाल शैलानी :** क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय दिल्ली परिवहन निगम बोर्ड के सदस्यों की संख्या कितनी है,

(ख) क्या उक्त बोर्ड में कुछ स्थान अभी भी रिक्त हैं,

(ग) यदि हां, तो क्या अन्तर्राज्यीय, शैक्षिक और अनुसूचित जनजाति के हितों को बोर्ड में प्रतिनिधित्व नहीं दिया गया है, और

(घ) क्या सरकार का रिक्त स्थानों को उक्त क्षेत्रों में से भरने का प्रस्ताव है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) पांच ।

(ख) जी, हां ।

(ग) तथा (घ) दिल्ली परिवहन निगम बोर्ड में सामान्य हितों का प्रतिनिधित्व करने के लिए गैर सरकारी सदस्यों को नामजद करते समय सुझाव को ध्यान में रखा जायेगा ।

सीतापुर सिटी गोदाम में चोरी

1574. श्री राम लाल राही : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अप्रैल, 1980 में सीतापुर सिटी गोदाम में हुई चोरी के सम्बन्ध में कौन-कौन व्यक्ति दोषी पाये गए और क्या उस चोरी में विभाग के कर्मचारियों का हाथ था, और

(ख) यदि हां तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) 27.4.1980 को सीतापुर सिटी स्टेशन के माल गोदाम से 10,000 रुपये मूल्य के 4 मोटर टायर और 1 बंडल मोटर ट्यूबें गायब पाई गयीं । प्रथम दृष्टि में, श्री के० आर० गुप्ता एवजी माल बाबू को दोषी पाया गया है । उन्हें निलम्बित कर दिया गया है और उनके विरुद्ध विभागीय कार्यवाही की जा रही है, रेलवे सुरक्षा बल के रक्षक श्री श्याम किशोर जोशी के आचरण को भी संदिग्ध पाया गया है । इसलिए उनके विरुद्ध भी कड़े दण्ड की कार्यवाही की जा रही है ।

एजेन्टों द्वारा रेल शायिकाओं का आरक्षण

1575. श्री छोटूभाई गामित : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की जानकारी में ऐसे मामले आये हैं, जिनमें एजेन्टों ने गाड़ियों में सीटें रिजर्व करवा ली और बाद में उन्हें अन्य व्यक्तियों को ट्रांसफर कर दिया ;

(ख) क्या सरकार ऐसे अनधिकृत एजेन्टों के विरुद्ध कोई कार्यवाही कर रही है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार प्रतिदिन रेलवे में की जा रही अनियमितताओं का पता लगाने के उद्देश्य से विशेष जांच अभियान शुरू करने पर विचार कर रही है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) अनधिकृत एजेंटों द्वारा फर्जी नामों से आरक्षण प्राप्त करने तथा बाद में उन्हें अन्य व्यक्तियों को हस्तान्तरित करने की कुछ रिपोर्ट मिली हैं ।

(ख) और (ग) : भ्रष्टाचार में लिप्त अनधिकृत यात्रा एजेंटों और अन्य असामाजिक तत्वों की

गतविधियों को रोकने के लिए रेलों द्वारा विभिन्न उपाय किये जा रहे है जिस जिनमें निम्नलिखित उपाय भी शामिल हैं :

(1) रेल कर्मचारी अथवा रेल प्रशासन द्वारा प्राधिकृत एजेंट से भिन्न जब किसी व्यक्ति को रेलवे टिकट बेचते हुए पाया जाता है तो उसे भारतीय रेल अधिनियम, 1890 की धारा 114 के अनुसार आगे कार्रवाई के लिए पुलिस के हवाले कर दिया जाता है। अधिनियम की उक्त धारा में उक्त व्यक्ति को तीन महीने तक की सजा या 250 रुपये तक का जुर्माना अथवा दोनों दंड देने और जो टिकट उसने बेचा हो या बेचने की कोशिश की हो, उसके लिए दिये गये किराये को जब्त करने का प्रावधान है। अनधिकृत व्यक्तियों से टिकट खरीदने वाले व्यक्ति पर भी मुकदमा चलाया जा सकता है और दण्ड दिया जा सकता है।

(2) महत्वपूर्ण स्टेशनों पर लाउडस्पीकरों द्वारा यात्रियों को यह बताने के लिए बार-बार घोषणाएं की जाती हैं कि वे केवल रेलवे आरक्षण काउन्टरों से टिकट खरीदें और असामाजिक तत्वों का शिकार बनें जो अतिरिक्त राशि वसूल करके आरक्षित टिकटों को गैरकानूनी ढंग से पुनः बेचते हैं।

(3) रेलवे समय सारणी में यात्रियों के लिए निम्नलिखित हिदायतों का उल्लेख रहता है:

(क) आरक्षण के लिए अनधिकृत प्रभार का भुगतान करने से इनकार करें तथा इस प्रकार के भुगतान की मांग किये जाने पर मामले की सम्बन्धित अधिकारियों को रिपोर्ट करें।

(ख) दूसरे यात्रियों के लिए आरक्षित स्थान को ग्रहण न करें।

(ग) अनधिकृत एजेंटों से टिकट न खरीदें।

(घ) हस्तान्तरित अथवा दोबारा बेचे गये आरक्षण टिकटों पर यात्रा न करें क्योंकि ऐसा करना कानूनी जुर्म है।

(1) रेलों के सतर्कता और टिकट जाँच विभाग के कर्मचारी हस्तान्तरित टिकटों पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों के मामलों का पता लगाने के लिए व्यापक एवं नियमित जाँच करते हैं और वर्तमान नियमों के अनुसार उपर्युक्त कार्रवाई करते हैं।

(2) फरवरी, 1980 में सभी भारतीय रेलों पर एक विशेष अभियान चलाया गया था। इस अभियान के परिणामस्वरूप सभी रेलों पर आरक्षण कार्यालयों और गाड़ियों में 2648 दलालों, सीटों पर तौलिया बिछाने वालों तथा अन्य असामाजिक तत्वों को पकड़ा गया था। इनमें से 702 को जेल भेज दिया गया और 1715 पर जुर्माना किया गया। शेष को चेतावनी देकर छोड़ दिया गया।

(3) आरक्षण कार्यालयों में अनियमितताओं और कदाचार के मामलों का यदि कोई हों तो, पता लगाने के लिए सतर्कता विभाग सहित वाणिज्य विभाग तथा अन्य विभागों के कर्मचारियों द्वारा नियमित रूप से निरीक्षण किया जाता है।

शालीमार पर सामान और पार्सलों के चढ़ाने-उतारने संबन्धी ठेके के लिये खुले टेन्डर

1576. श्री एन के शेजवलकर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शालीमार पर सामान और शार्सलों को चढ़ाने उतारने सम्बन्धी ठेके के लिए

तीसरी बार आमन्त्रित खुले टेन्डरों को दिनांक 15 अक्तूबर, 1979 को खोला गया था,

(ख) क्या टेन्डरों को खोलने के शीघ्र बाद निदेशक यातायात (व्यावसायिक). रेलवे बोर्ड ने मामले में अगले अनुदेशों तक टेन्डरों तक निपटान न करने के अनुदेश जारी किये थे,

(ग) यदि हाँ तो तत्संबन्धी कारण क्या थे,

(घ) ऐसे टेन्डरों के लिए तीन महीने का सामान्य वैध अवधि के भीतर-भीतर टेन्डरों का निपटान सुनिश्चित करने के लिए रेलवे बोर्ड ने आगे और क्या कार्यवाही की थी,

(ङ) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने दक्षिण पूर्वी रेलवे को यह निर्देश भेजा था कि वह निपटान के लिए सभी टेन्डर रेलवे बोर्ड को भेजे, और

(च) टेन्डरों की वर्तमान स्थिति क्या है और अधिक अनुकूल टेन्डरदाता के पक्ष में ठेका प्रदान करने के लिए दक्षिण पूर्वी रेलवे और रेलवे बोर्ड को और कितने समय की आवश्यकता है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी हाँ। यह मंत्रालय ठेके को अन्तिम रूप दिये जाने से संबन्धित कुछ मामलों की जांच कर रहा था।

(घ) मामले की जाँच करने के बाद इस विषय पर वर्तमान नियमों को ध्यान में रखते हुए माल सप्लाई के लिए ठेके देने को अन्तिम रूप दिये जाने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा अनुदेश जारी कर दिये थे, परन्तु इस मामले पर कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा पारित अन्तरिम आदेश के कारण टेन्डरों को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। तथापि, दक्षिण-पूर्व रेलवे के अनुरोध पर निविदादाताओं द्वारा समय-समय पर वैधता की अवधि बढ़ा दी गयी थी।

(ङ) जी नहीं।

(च) इस मामले में कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा एक अन्तरिम व्यादेश पारित किया गया है। न्यायालय के व्यादेश रद्द हो जाने के बाद इस मामले पर आगे कार्रवाई की जायेगी।

खाने के तेलों और मसालों में मिलावट के लिए सजा

1577. **श्री अशोक गहलोत** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खाने के तेलों के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किया गया है और मिलावट करने वाले को सजा दी जा सके इसके लिए कानून में कोई व्यवस्था नहीं है ;

(ख) क्या सरकार खानों के तेलों और मसालों जैसे खाद्य पदार्थों में मिलावट करने वाले व्यक्तियों को दण्ड देने के लिए कानून बनाने के प्रश्न पर विचार कर रही है ;

(ग) यदि हां, तो इस प्रकार का कानून कब तक बना लिए जाने की सम्भावना है ; और

(घ) यदि नहीं, तो तत्संम्बन्धी कारण क्या हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी नहीं। खाद्य तेलों की शुद्धता के मानक खाद्य अपमिश्रण निवारण 1955 के परिशिष्ट 'ख' में निर्धारित किये गये हैं।

(ख) खाद्य तेलों और मसालों जैसे खाद्य पदार्थों में मिलावट करने वाले व्यक्तियों को दण्ड देने के लिए खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम 1954 (1954 का 37) पहले से ही बना हुआ है।

(ग) और (घ) ये प्रश्न नहीं उठते।

लंदन में संजय गांधी पर दिखाई गई टी. वी. पिक्चर

1578. श्री आचार्य भगवान देव : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि कुछ दिन पूर्व लंदन टेलीविजन पर स्वर्गीय श्री संजय गांधी की छवि कलुषित करने वाली एक फिल्म दिखाई गई थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में ब्रिटिश सरकार से अपना विरोध प्रकट कर दिया है क्योंकि इसने भारतीय लोगों की भावनाओं पर गहरा आघात किया है ;

(ग) क्या इस फिल्म का निर्माण भारत में भारत सरकार की अनुमति से किया गया था और क्या इसे लंदन ले जाने से भारत सरकार से अनुमति मांगी गयी थी ; और

(घ) इस प्रकार की फिल्मों का भविष्य में निर्माण रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां, बी० बी० सी० ने 23 जून, 1980 को अपने नियमित कार्यक्रम, 'न्यूज लाइट' में स्वर्गीय संजय गांधी पर एक समाचार (न कि टेलीविजन फिल्म) प्रसारित किया था। इस समाचार में स्वर्गीय संजय गाँधी के राजनीतिक महत्व के मूल्यांकन का प्रयत्न किया गया था, और इसमें एक आपत्तिजनक दृश्य और टिप्पणी थी।

(ख) भारतीय उच्चायोग ने यह मामला बी० बी० सी० के महानिदेशक के साथ उठाया, जिन्होंने 14 अक्तूबर, 1980 को हमारे उच्चायोग से इस गलती के लिए बी० बी० सी० की ओर से लिखित रूप में खेद व्यक्त किया। विदेश मंत्रालय ने बी० बी० सी० के स्थानीय प्रतिनिधि के साथ भी इस मामले को उठाया था और उन्होंने भी यही स्पष्टीकरण दिया था कि वह रिपोर्ताज, बी० बी० सी० के दिल्ली कार्यालय से प्रेषित किसी सामग्री पर आधारित नहीं था।

(ग)और (घ) : इस टी० वी० समाचार के दृश्य श्री संजय गांधी के दु:खद निधन के समय भारत में फिल्माए गये थे। फिल्म के प्रारम्भिक हिस्से में, जनवरी, 1980 में हुए आम चुनावों के दृश्य शामिल किये गये थे, जिनके चित्र आदि बी० बी० सी० ने अपने नियमित समाचार कार्यक्रम के अन्तर्गत लिए थे। विदेशी संवाददाता अपने टी० वी० समाचार के लिए रोज-ब-रोज खबरें इकट्ठी करते हैं, उनके लिए भारत सरकार की पूर्वानुमति जरूरी नहीं होती। परन्तु, यदि कोई टी० वी० दल किसी विशिष्ट व्यक्ति या महत्वपूर्ण परियोजना के बारे में फिल्म बनाना चाहे तो उसके कुछ नियम और विनिमय होते हैं। ऐसी फिल्में विदेशी टेलीविज़न दलों के साथ तैनात सम्पर्क अधिकारी

के मार्गदर्शन में तैयार की जाती हैं। सरकार विदेशी एजेंसियों संगठनों द्वारा बनाई जाने वाली भारत संबन्धी टेलीविजन और अन्य फिल्मों के बारे में अधिक विस्तृत पूर्व शर्तें निर्धारित करने की बात सोच रही है, ताकि भारत और भारतीय नेताओं के बारे में गलत प्रचार न किया जा सके।

वेस्टकोस्ट एक्सप्रेस का कुट्टी पुरम में रुकना

1579. श्री इ० के० इम्बीचीबावा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस कुट्टीपुरम रेलवे स्टेशन पर रोकने और उस स्टेशन पर आरक्षण सुविधाएं सुलभ करने के लिए दिए गए अभ्यावेदन पर क्या कार्रवाई की गई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : 10 जोड़ी यात्री गाड़ियों में से जो कुट्टीपुरम स्टेशन से गुजरती हैं, 9 जोड़ी गाड़ियां वहां ठहरती हैं। ये सेवाएं कुट्टीपुरम की यातायात सम्बन्धी आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से पूरा करती हैं। अतः, 27/28 मद्रास-मंगलूर वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस गाड़ी को कुट्टीपुरम में ठहराने का यातायात की दृष्टि से कोई औचित्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, 27/28 एक्सप्रेस गाड़ी कुट्टीपुरम से रात्रि को असुविधाजनक समय पर गुजरती है और उस समय अधिक यातायात प्राप्त होने की कोई सम्भावना नहीं रहती। बहरहाल, 27/28 वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस से यात्रा करने वाले यात्री शेरूवण्णूर से जहां गाड़ियों के सुविधाजनक मेल की व्यवस्था है, गाड़ी बदलकर ऐसा कर सकते हैं।

दक्षिण-मध्य रेलवे में वायरलैस आपरेटर

1580. श्री मोतीलाल हसदा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण मध्य रेलवे में 1 जनवरी, 1979 के दिन वायरलैस आपरेटरों की मंजूरशुदा संख्या 53 थी और वास्तव में काम करने वालों की संख्या केवल 34 थी,

(ख) क्या यह सच है कि दक्षिण मध्य रेलवे में दर्जा बढ़ाया जाना 53 की मंजूरशुदा संख्या के आधार पर किया गया और काम करने वालों की 34 की वास्तविक संख्या के आधार पर नहीं,

(ग) क्या दक्षिण मध्य रेलवे में वायरलैस आपरेटरों की मंजूरशुदा संख्या 86 है, और

(घ) यदि हां, तो दक्षिण मध्य रेलवे में दर्जा बढ़ाने के प्रश्न पर मंजूरशुदा संख्या को आधार बनाने और दक्षिण रेलवे में वास्तविक संख्या को आधार बनाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 1-1-1979 को दक्षिण-मध्य रेलवे पर वेतार आपरेटरों की स्वीकृत संख्या और वास्तव में कार्यरत आपरेटरों की संख्या क्रमशः 53 और 43 थी।

(ख) जी हाँ।

(ग) जी हां, 1-1-1979 को।

(घ) दक्षिण रेलवे में कार्यरत वेतार आपरेटरों की संख्या के आधार पर अपग्रेडेशन किया

गया है क्योंकि बुनियादी ग्रेड में खाली पड़े अनेक पदों को भरा नहीं जा सकता क्योंकि वे आवश्यकता से फालतू हैं।

यातायात प्रबन्धक की अलमारी में से ट्रेड-यूनियन के पोस्टरों और फाइलों की वसूली

1581. **श्रीमती प्रमिला दण्डवते:** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों ने यातायात प्रबन्धक की अलमारी में से एक ट्रेड-यूनियन के पोस्टरों और फाइलों की वसूली की है,

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

(ग) क्या इस मामले में कोई कार्यवाही की गयी है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) और (ख) दिल्ली परिवहन निगम ने सूचित किया है कि यातायात प्रबन्धक 2-8-1980 से एक सप्ताह की छुट्टी पर गये तथा तत्पश्चात समय-समय पर छुट्टी बढ़ाते रहे। उनसे बार-बार उन कैबिनेटों की चाबियाँ जो उनके अधिकार में थीं, सुपुर्द करने का अनुरोध किया गया। जब उन्होंने ऐसा नहीं किया तो निगम के चार अधिकारियों की समिति गठन किया गया तथा उससे कहा गया कि वे कैबिनेटों को खोलें तथा सभी कागजात इत्यादि की एक सूची तैयार करें। समिति ने अपनी 3 अक्टूबर, 1980 की रिपोर्ट में सूचित किया कि स्टील कैबिनेट जो उनके अधिकार में थे, उनमें से एक कैबिनेट में निम्नलिखित कागजात मिले :—

(क) मजदूरों पर आक्रमण के संबन्ध में दिल्ली परिवहन मजदूर संघ के इश्तहार।

(ख) दिल्ली परिवहन मजदूरी संघ के इश्तिहार जिनमें भारत सरकार से अपील की गई थी।

(ग) माननीय श्रम मंत्री भारत सरकार को लिखे गये महासचिव दिल्ली परिवहन मजदूर संघ के पत्र संख्या डी. पी. एम. एस. विविध/77 दिनांक 10-5-77 की फोटो-स्टेट प्रति।

(घ) भारतीय मजदूर संघ के महासचिव द्वारा माननीय नौवहन और परिवहन मंत्री को लिखे गये पत्र संख्या वी एम एस/डी पी/ जनरल/77 दिनाँक 11-5-77 की फोटो-स्टेट प्रति।

(ङ) दिल्ली परिवहन संघ की चंदे की बुक जिसमें एक रुपये वाली 100 खाली रसीदें संख्या ए2-9901 से ए2-10000

(च) दिल्ली परिवहन मजदूरी संघ के लैटरहैड की एक शीट।

(ग) निगम ने सूचित किया है कि इस मामले को सक्षम अनुशासनिक अधिकारी के पास भेजा जा रहा है।

सिंगापुर के प्रधान मंत्री का आरोप-जनता शासन के दौरान उन्हें श्रीमती इन्दिरा गाँधी से नहीं मिलने दिया गया

1582. **श्री मूलचन्द डागा** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रमण्डल देशों की हाल की बैठक में सिंगापुर के प्रधान मंत्री ने कहा कि भूतपूर्व जनता पार्टी की सरकार ने उन्हें श्रीमती इन्दिरा गांधी से नहीं मिलने दिया गया;

(ख) यदि हां, तो यह कहां तक सच है; और

(ग) उस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) जी हां। सिंगापुर के प्रधान मंत्री श्री ली कुवान यू ने 4 सितम्बर, 1980 को नई दिल्ली में चोग्राम-II के उद्घाटन अधिवेशन में कहा था कि 1978 में जब वे दिल्ली आए थे तब उन्हें श्रीमती इन्दिरा गांधी से मुलाकात करने में मुश्किल हुई थी। इस बात की पुष्टि हो चुकी है कि सिंगापुर के प्रधान मंत्री जब दिसम्बर, 1978 में भारत के दौरे पर आए थे, तब उन्होंने श्रीमती इन्दिरा गांधी से मिलने की इच्छा व्यक्त की थी। लेकिन दुर्भाग्य से प्रधान मंत्री ली कुवान यू की इस यात्रा का जो अन्तिम कार्यक्रम बनाया गया था, उसमें यह प्रस्तावित बैठक शामिल नहीं थी।

उत्तरी बिहार में मस्तिष्क ज्वर के कारण हुई मौतें

1583. **श्री के० एम० मधुकर**
श्री सूर्यनारायण सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार के चम्पारन जिले में पिछली जनवरी से मस्तिष्क ज्वर फैलाने वाले मच्छरों की भरमार हो रही है, और इन मच्छरों को खत्म करने के लिए शायद ही कोई कदम उठाया गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि राज्य सरकार द्वारा कई बार अनुरोध किए जाने के बावजूद भी केन्द्र सरकार राज्य को मस्तिष्क ज्वर नाशक वैक्सीन देने में असफल रही है?

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जनपदिक रोगों के आंकड़ों के अनुसार, जनवरी से अक्तूबर, 1980 तक बिहार के पूर्वी चम्पारन जिले में एन्सिफलाइटिस से 107 व्यक्ति पीड़ित हुए और 48 मौतें हुई। इस सम्बन्ध में बिहार सरकार से सहायता के लिए कोई अनुरोध नहीं मिला।

(ख) और (ग) बिहार राज्य में एन्सिफेलाइटिस के फैलने की सूचना मिलते ही, सरकार ने राज्य को सलाह दी थी कि वह इस रोग को रोकने के लिए वैक्सीन की 5000 खुराकें राष्ट्रीय संचारी रोग संस्थान, दिल्ली से प्राप्त कर लें। किन्तु राज्य सरकार से अभी तक कोई उत्तर नहीं मिला है।

भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् द्वारा अनुसंधान परियोजनाओं का क्रियान्वयन

1584. श्री सत्यनारायणा जटिया : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनुसंधान परियोजनाओं को भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् द्वारा क्रियान्वित किया जाता है;

(ख) क्या संस्थान ने ट्रैंक्वेलाइजर्स तथा रेडिएशन्स के दवाव और भूमिका के बारे में किसी परियोजना को मंजूरी दी है;

(ग) यदि हां, तो इसका स्थान कहां है और इसे किसके पक्ष में मंजूर किया गया है;

(घ) क्या अनुसंधान के स्थानों पर इस विषय पर अनुसंधान के लिए आवश्यक उपकरण और सुविधाएं उपलब्ध हैं और क्या किसी व्यक्ति को कोई अनुसंधान छात्रवृत्ति दी गई है; यदि हां, तो किसको और कब;

(ङ) उक्त विषय पर अनुसंधान करने वाले छात्रों को किन-किन माह के लिए मासिक छात्रवृत्ति दी गई है और क्या भुगतान के लिए कोई राशि वकाया है; और

(च) यदि हां, तो कितनी और इसका भुगतान कब किया जाएगा ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां।

(ख) और (घ) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् ने डा० एस० एस० हसन, प्राध्यापक, प्राणिविज्ञान, गढ़वाल विश्वविद्यालय, पौड़ी गढ़वाल के अधीन "ट्रैंक्वालाइजर्स तथा रेडिएशन्स के दवाव और भूमिका" नामक एक अधुसंधान परियोजना मंजूर की है।

(घ) गढ़वाल विश्वविद्यालय केम्पस, पौड़ी के प्रिंसिपल ने परिषद् को इस आशय का वचन दिया है कि वे संस्थानिक आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध करेंगे।

परिषद् ने जूनियर रिसर्च फैलो का एक पद प्रतिमास चार सौ रुपये की निश्चित वृत्तिका पर स्वीकृत किया है। परिषद् ने स्वीकृत की गई अनुसंधान परियोजनाओं के लिए अपने नियमों और विनियमों के अनुसार स्टाफ को नियुक्त करने के लिए संस्थान के अध्यक्ष को शक्तियां प्रत्यायोजित कर दी हैं। डा० एस० एस० हसन ने परिषद् को यह सूचित कर दिया था कि उन्होंने 11 अगस्त, 1980 से जूनियर रिसर्च फैलो के रूप में श्री मोहन सिंह चौहान की सेवाएं प्राप्त कर ली हैं।

(ङ) और (च) परिषद् द्वारा निर्धारित की गई प्रक्रिया के अनुसार धनराशि की मांग प्राप्त होने पर उसका भुगतान परिषद् द्वारा संस्थान के सम्बन्धित अध्यक्ष को तीन किस्तों में सहायता अनुदान के रूप में किया जाता है। वर्तमान मामले में परिषद् ने गढ़वाल विश्वविद्यालय, पौड़ी गढ़वाल के प्रिंसिपल को 4,050/- रुपये की रकम के सहायता अनुदान की दो किस्तों का (1600/- रुपये 28-8-80 को और 2450/- रुपये 20-9-80 को) पहले ही भुगतान कर दिया है।

अन्वेषक से मार्ग प्राप्त होने पर परिषद् द्वारा चालू वर्ष के लिए सहायता अनुदान की अन्तिम किस्त का भुगतान कर दिया जाएगा।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में एम० जी० वैगनों को रोके रखना

1585. श्री अर्जुन सेठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि असम में विद्यार्थी आन्दोलन के कारण पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में मीटर गेज रेल पर चलने वाले 1200 वैगनों को रोक दिए जाने के बावजूद भारतीय रेलवे में मीटर गेज रेल पर चलाये जाने वाले वैगनों की अधिकता बनी हुई है जबकि बड़ी लाइन के लिए वैगनों की मांग के बढ़ते दबाव और अन्य कारणों से 19,170 ब्रोड गेज वैगन मरम्मत किए जाने के लिए खड़े हैं,

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को सामान को लाने-लेजाने की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए अगले पांच वर्षों में और वैगन खरीदने का विचार है, और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार के कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) भारतीय रेलों ने मीटर लाइन के कोई माल डिब्बे फालतू नहीं हैं। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में इन डिब्बों के रुके रहने के कारण इनकी उपलब्धता पर असर पड़ रहा है। बड़ी लाइन के माल डिब्बों के लदान-फेरे में अधिक समय लगने और अधिक संख्या में इन डिब्बों के खराब हो जाने के कारण इनकी कमी महसूस की जा रही है।

(ख) जी हां।

(ग) अगले पांच वर्षों में यातायात की प्रत्याशित वृद्धि को संभालने और गतायु परि-सम्पत्तियों के बदलाव की पर्याप्त व्यवस्था करने के लिए रेलों की 1980-85 के दौरान लगभग 1,10,000 माल डिब्बे प्राप्त करने की योजना है बशर्ते संशाधन उपलब्ध हों।

भारत और पाकिस्तान के बीच युद्ध न करने का समझौता

1586. श्री फूलचन्द वर्मा : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान के राष्ट्रपति भारत के साथ युद्ध न करने का सम-झौता करने के लिए तैयार हैं; और

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

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : भारत सरकार ने पाकिस्तान के साथ युद्ध न करने के समझौते पर हस्ताक्षर करने की अपनी इच्छा बार-बार प्रकट की है। पाकिस्तान सरकार का यह विचार है कि शिमला समझौते में ही एक प्रकार से युद्ध न करने का समझौता भी शामिल है। इसलिए अलग से किसी ऐसे समझौते पर हस्ताक्षर करने की जरूरत नहीं है।

उत्तर प्रदेश में घटिया दवाइयों के इस्तेमाल के कारण मौतें

1587. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर-प्रदेश में हाल में आई बाढ़ों के कारण महामारी फैलने से बहुत बड़ी संख्या में लोग मर गए हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि मौतों का एक कारण राहत कार्य के दौरान घटिया दवाइयों का इस्तेमाल था;

(ग) यदि हां, तो उसके परिणामस्वरूप उत्तर-प्रदेश के विभिन्न भागों में कितनी मौतें हुई; और

(घ) महामारी का मुकाबला करने के लिए राज्य सरकार को क्या केन्द्रीय महायता दी गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

भारत पाक सम्बन्ध

1588. श्री के० जी० सिंह देव
श्री सुभाषचन्द्र बोस अल्लूरी) : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान के राष्ट्रपति ने बोन में एक पत्रकार सम्मेलन में भारत-पाक सम्बन्ध सुधारने की वांछनीयता का संकेत दिया है;

(ख) क्या इसके परिणामस्वरूप पाकिस्तान सरकार ने दोनों देशों के बीच प्रमुख प्रश्नों का समाधान करने के लिए कोई ठोस प्रस्ताव किये हैं;

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

(घ) क्या भारत सरकार का विचार इस बारे में कोई पहल करने का है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) बताया जाता है कि जर्मन संघीय गणराज्य की यात्रा के दौरान 10 अक्तूबर, 1980 को बोन में एक संवाददाता-सम्मेलन को सम्बोधित करते हुए पाकिस्तान के राष्ट्रपति जिया-उल-हक ने कहा था कि "भारत और पाकिस्तान के आपसी सम्बन्ध काफी हद तक सद्भावना पर आधारित है" और "भारत के साथ अच्छे पड़ोसी के सम्बन्ध बनाए रखने के बारे में" वे आशान्वित हैं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

(घ) भारत सरकार ने आपसी सम्बन्धों को सामान्य बनाने की प्रक्रिया को जारी रखने और कई निश्चित क्षेत्रों में इसकी गति बढ़ाने के बारे में अपनी उत्सुकता दिखायी है । शिमला समझौते के अन्तर्गत पाकिस्तान के साथ सम्बन्ध सुधारने के बारे में भारत सरकार की वचनबद्धता कई अवसरों पर दोहराई गई है और आशा है कि पाकिस्तान सरकार भी इसी प्रकार की कार्रवाई करेगी ।

"मर्की कल्चरल रिलेशन्स" वार्षिक समाचार

1589. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 'आनलुकर', बम्बई के दिनांक 16-31 अक्तूबर, 1980 के संस्करण में पृष्ठ 2 पर छपे "मर्की कल्चरल रिलेशन्स" शीर्षक समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो उनकी इस पर क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या ऐसे बहुत से मामले हुए हैं जिनमें भारतीय सांस्कृतिक सम्बन्ध परिषद् ने पिछले सरकार के शासन काल में विदेशों में हिन्दी के प्रचार के नाम पर सार्वजनिक धन का दुरुपयोग किया;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरे क्या हैं; और

(ङ) मामले को सुधारने के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां ।

(ख) समाचार में लगाए गए इस आरोप में सचाई नहीं है कि एक हिन्दी पत्रकार को न्यूजीलैंड और फिजी द्वीप समूह में हिन्दी के विकास का अध्ययन करने के लिए 3,000 प्रतिमास का अनुदान दिया गया है। अलबत्ता भारतीय सांस्कृतिक सम्बन्ध परिषद् ने फिजी में भारतीयों के प्रवास के शताब्दी समारोहों के एक अंग के स्वरूप में हिस्ट्री आफ इण्डियन माइग्रेशन टू फिजी (फिजी में भारतीय उत्प्रवासन का इतिहास) के प्रकाशन की परियोजना बनाई और 'लोक राज्य' के मुख्य सम्पादक श्री जे० पी० चतुर्वेदी को इस विषय पर एक पुस्तक लिखने का काम सौंपा। इस परियोजना के दौरान उन्होंने फिजी की यात्रा की। श्री चतुर्वेदी को प्रतिमास 2000 रुपये मानदेय और इसके अलावा एक अनुसंधान सहायक की सेवाओं के लिए 650 रुपये प्रतिमास और आवश्यक आशुलिपिकीय सहायता के लिए 350 रुपये प्रतिमास प्रदान किए गए। उन्हें यह अदायगी जून, 1980 तक 15 महीनों के लिए दी गई ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता ।

भारत और पाकिस्तान द्वारा आपस में सशस्त्र सेनाओं के अनुपात को तय करना ।

1590. **श्री आर० एल० भाटिया**
श्री के० प्रधानी
श्री अर्जुन सेठी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान ने भारत के साथ सशस्त्र सेनाओं के अनुपात और शस्त्रीकरण के स्तर को आपस में तय करने और दक्षिण एशिया में परमाणु शस्त्र विमुक्त क्षेत्रों की स्थापना का प्रश्न फिर से उठाया है; और

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

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां ।

(ख) भारत और पाकिस्तान के बीच सशस्त्र सेनाओं के अनुपात और शस्त्रीकरण के स्तर को आपस में तय करने के प्रश्न पर भारत सरकार पाकिस्तान सरकार को कई बार स्पष्ट शब्दों में अपनी स्थिति बता चुकी है । इस सम्बन्ध में भारत सरकार का यह मत है कि इस प्रकार के प्रस्ताव पर विचार किए जाने से पहले दोनों देशों के बीच विश्वास और भरोसे का वातारण पैदा किया जाना चाहिए और इसके लिए यह जरूरी है कि सबसे पहले दोनों देश इस दिशा में काम करें ।

दक्षिण एशिया के परमाणु शस्त्र विमुक्त क्षेत्र स्थापित करने के पाकिस्तान के प्रस्ताव के सम्बन्ध में भारत सरकार का दृष्टिकोण यह है कि वह संसार में विभिन्न परमाणु शस्त्र विमुक्त क्षेत्र बनाए जाने का दृढ़ता से समर्थन तो करती है परन्तु साथ ही वह यह भी महसूस करती है कि परमाणु शस्त्र विमुक्त क्षेत्रों में संसार के सुस्पष्ट और सुपरिभाषित भूगोलीय क्षेत्र आने चाहिएं और यह भी कि इस तरह के परमाणु विमुक्त क्षेत्रों में भाग लेना स्वेच्छा पर आधारित होना चाहिए । इसके अतिरिक्त परमाणु शस्त्र विमुक्त क्षेत्र तो तभी हो सकता है जबकि परमाणु शस्त्र बिल्कुल हों ही न । लेकिन एशिया प्रशान्त क्षेत्र में परमाणु शस्त्र पहले से ही हैं और हिन्द महासागर में विदेशी सैनिक अड्डों ने इस क्षेत्र की सुरक्षा व्यवस्था को पेचीदा कर दिया है ।

"केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम" द्वारा अनाज माल-बोट यार्ड की व्यवस्था

1591. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मैसर्ज एम० एम० पी० लाइंस (प्रा०) लिमिटेड ने अनाज मालबोट भाड़े की व्यवस्था में सेन्ट्रल इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन से कई लाख रुपयों की हेराफेरी की है,

(ख) सरकारी निगमों पर बनाई गई समिति द्वारा रहस्योद्घाटन करने के बाद कलकत्ता सीमा शुल्क ने सेन्ट्रल इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन द्वारा वेक्वेटरों को भ्रामक रूप से की गई खरीद पर 20 लाख रुपये सीमा शुल्क लगाया,

(ग) वेक्वेटरों की सही कीमत घोषित न करने वाले अधिकारियों का ब्यौरा क्या है, और

(घ) सरकारी-कोष को धोखा देने के लिए सेंट्रल इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट के कर्मचारियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई तथा अन्य सम्बन्धित विवरण क्या है ।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम लि० के कार्यों की लोक उपक्रम समिति द्वारा जांच की गई, जिन्होंने मैसर्स

एम० एम० पी० लाइन्स (प्राइवेट) द्वारा जहाजों से अनाज उतारने के कार्य में की गई अनेक अनियमितताओं का उल्लेख किया है। केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने अन्य मामलों के अलावा इस कम्पनी के प्रबन्ध निदेशक श्री एम० एम० पाल के विरुद्ध चार मामले दर्ज किए हैं। ब्यूरो की रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है। निगम ने सूचित किया है कि इस ठेके में से 9.07 लाख रुपये कम्पनी के नाम बकाया है तथा इस मामले पर दोनों पेशों के बीच बातचीत चल रही है।

(ख) जी हां। लोक उपक्रम समिति द्वारा बताये जाने पर, सहायक सीमा शुल्क समाहर्ता, कलकत्ता, ने 19,82,667,55 रुपये की अतिरिक्त ड्यूटी लगाई है। निगम ने इस अतिरिक्त ड्यूटी के विरुद्ध सहायक सीमा शुल्क समाहर्ता, कलकत्ता के समक्ष अपील दायर की है तथा इस मामले में अभी फैसला नहीं हुआ है।

(ग) अधिकारियों के बारे में उसी समय जाना जा सकेगा जब केन्द्रीय जांच ब्यूरो की रिपोर्ट प्राप्त हो जाएगी।

(घ) निगम के अधिकारियों के विरुद्ध कार्रवाई, केन्द्रीय जांच ब्यूरो की रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद ही की जा सकती है।

सर्वश्री एम० एन० पाल और के० चेलिया के विरुद्ध सी० बी० आई० मामले

1592. श्री ज्योतिर्मयी बसु : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनाज चढ़ाने-उतारने के शुल्क सम्बन्धी ठेके में निगम को धोखा देने के लिए षडयंत्र रचने के आरोप में एम० एम० पी० लाइन्स के प्रबन्ध निदेशक, एम० एन० पाल सी० आई० डब्ल्यू० टी० सी० के भूतपूर्व चेयरमैन एवं प्रबन्ध निदेशक के० चेलिया के विरुद्ध केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा कई मामले दर्ज किए गए हैं।

(ख) सर्वश्री पाल और चेलिया के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है, और

(ग) क्या श्री चेलिया को इसलिए निलंबित कर दिया गया है क्योंकि उसके विरुद्ध बहुत अधिक मामले दर्ज हैं।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने जहाजों से खाद्यान्न उतारने-चढ़ाने के ठेके के मामले में केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम को धोखा देने के लिए साठ-गांठ करने पर केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम के भूतपूर्व अध्यक्ष एवं प्रबन्ध निदेशक श्री के० चालिहा और एम० एम० पी० लाइन्स के प्रबन्ध निदेशक श्री एम० एन० पाल के विरुद्ध चार मामले दर्ज किए हैं।

(ख) केन्द्रीय जांच ब्यूरो उपरोक्त मामलों की अभी जांच कर रही है।

(ग) जी नहीं। श्री चालिहा, अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम लि० कलकत्ता में अध्यक्ष एवं-प्रबंध निदेशक के पद से अपने मूल संगठन अर्थात् भारतीय नौवहन निगम को प्रत्यावर्तित कर

दिए गए हैं। भारतीय नौवहन निगम ने बताया है कि उनके सालिसीटरों ने सलाह दी है कि केवल प्रथम सूचना रिपोर्ट के आधार पर ही श्री चालिहा को निलम्बित करने के आदेश अभी जारी नहीं किए जा सकते।

31 जुलाई, 1980 को पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या 6235 के उत्तर में शुद्धि करने वाला वक्तव्य

उपर्युक्त प्रश्न के सम्बन्ध में निम्नलिखित उत्तर दिए गए थे :—

(क) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में तीन प्रयोगशालाएं हैं, जिन्हें औषध और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 के उपबन्धों तथा इसके अन्तर्गत बनाए गए नियमों के अधीन औषधियों के नमूनों के सांविधिक परीक्षण का कार्य सौंपा गया है। इन प्रयोगशालाओं के नामों और वे किन राज्यों में स्थित हैं, उसका ब्यौरा इस प्रकार है :—

1. केन्द्रीय औषधि प्रयोगशाला, 3 के० वाई० डी० स्ट्रीट, कलकत्ता	पश्चिम बंगाल
2. भारतीय केन्द्रीय भेषज संहिता प्रयोगशाला, राजनगर, गाजियाबाद।	उत्तर प्रदेश
3. केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान, कसौली।	हिमाचल प्रदेश

(ख) गवर्नमैंट मेडिकल स्टोर डिपो, मद्रास में जीवविज्ञान प्रयोगशाला खोलने की मंजूरी 1972 में दी गई थी और इससे सम्बन्धित आवश्यक पद भी उसी वर्ष बनाए गए थे। यह निर्णय किया गया था कि सहायक पदों को जीवविज्ञान प्रयोगशाला के निदेशक के कार्य ग्रहण कर लेने के पश्चात् ही बनाया जाएगा।

(ग) से (ङ) प्रयोगशाला के निदेशक ने पहली नवम्बर, 1978 को कार्य ग्रहण किया था। तत्पश्चात् सभी वरिष्ठ पदों के चयन के कार्यों को अन्तिम रूप दे दिया गया है और सहायक स्टाफ की भी मंजूरी दिसम्बर, 1979 में दे दी गई थी। स्टाफ की नियुक्ति होते ही यह प्रयोगशाला जीवविज्ञान सम्बन्धी परीक्षण आरम्भ कर देगी। जीवविज्ञान प्रयोगशाला द्वारा कार्य आरम्भ न करने के कारण डिपो तथा वी० सी० जी० वैक्सीन प्रयोगशाला, गिण्डी इसके भवन का आंशिक रूप में प्रयोग करती रही है।" यह पाया गया कि लोक सभा में जो सूचना दी गई थी वह गलत थी और इसलिए पहले दी गई सूचना को ठीक करना आवश्यक है। सही उत्तर इस प्रकार हैं :—

(क) वही जो पहले दिया जा चुका है।

(ख) और (ग) जी हां।

(घ) यद्यपि गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, मद्रास स्थित जीवविज्ञान प्रयोगशाला और पशु गृह का भवन सभी सुविधाओं सहित 1965 में बन कर तैयार हो गया था, तथापि प्रयोगशाला की विभिन्न शाखाओं के लिए उपयुक्त अधिकारियों को भर्ती में आई कठिनाइयों के कारण जीव-

विज्ञान प्रयोगशाला और पशु गृह को चालू करने के कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई थी। प्रयोगशाला में सन् 1968 से पहले राजपत्रित संवर्ग में निम्नलिखित तीन पद बनाए गए थे :—

1. भेषजगुण विज्ञानी —एक
2. जीवाणु विज्ञानी —एक
3. वरिष्ठ वैज्ञानिक अधिकारी —एक

केन्द्रीय औषध प्रयोगशाला, कलकत्ता ने निम्नलिखित अधीनस्थ न्यूविलयर्स स्टाफ उपलब्ध करना था :—

1. केमिस्ट —एक
2. सहायक केमिस्ट —दो
3. प्रयोगशाला सहायक —दो
4. प्रयोगशाला परिचर —दो

ये पद जीव-विज्ञान प्रयोगशाला, मद्रास की स्थापना के बाद उसमें खपाए जाने थे।

जहां तक भेषज गुण विज्ञानी और जीवाणु विज्ञानी के राजपत्रित पदों को भरने का सम्बन्ध है, संघ लोक सेवा आयोग के माध्यम से बार-बार विज्ञापन देने के बावजूद कोई उपयुक्त अधिकारी भर्ती नहीं किया जा सका क्योंकि इस कार्य के लिए या तो उम्मीदवारों को उपयुक्त नहीं समझा गया अथवा जब आयोग ने कुछेक उपयुक्त उम्मीदवारों को चुना तो उन्होंने स्पष्ट इस कारण से नियुक्ति प्रस्ताव ठुकरा दिया कि इस पद का वेतनमान आकर्षक नहीं है और न ही पदोन्नति के अवसर हैं। अतः इन पदों का दर्जा बढ़ाकर निम्नलिखित पद जनवरी, 1972 में बना दिए गए :—

1. निदेशक—एक (1300-1700 रुपये)
2. सहायक निदेशक (जीवाणु विज्ञान)—एक (1100-1600 रुपये)
3. सहायक निदेशक (भेषज गुण विज्ञान) —एक (1100-1600 रुपये)

स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय ने सन् 1972 में सहायक पदों को भी मंजूरी जारी कर दी थी।

स्टाफ को पूरी तैनाती को सुनिश्चित करने के लिए इस मंजूरी पत्र में यह उल्लेख कर दिया गया था कि इन पदों पर भर्ती प्रयोगशाला के निदेशक के कार्य ग्रहण करने के बाद ही की जाएगी। संघ लोक सेवा आयोग ने निदेशक के पद के लिए जिन उम्मीदवारों को चुना था उनमें से एक के बाद एक ने इस पद के नियुक्ति प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया और तब 1978 में जाकर अन्ततः वर्तमान अधिकारी ने पहली नवम्बर, 1978 में निदेशक के पद का कार्यभार ग्रहण किया। इसके तुरन्त बाद अराजपत्रित पदों को फिर से बनाने के लिए कार्रवाई की गई और 1979 में मंजूरी जारी कर दी गई। सहायक पदों के भर्ती नियम बनाने और इन पदों को यथाशीघ्र भरने के लिए भी कार्यवाही शुरू कर दी गई है।

(ङ) जीव विज्ञान प्रयोगशाला को चालू करने में हुई देरी के कारण इसके भवन का उपयोग अन्य कार्यों के लिए किया जाने लगा है। इस कारण से सरकार को अगर कोई नुकसान हुआ है इसे निकालना मुश्किल है क्योंकि उस भवन का निर्माण यदि अब किया जाता तो उसकी लागत वर्ष 1965 में आई लागत से कहीं अधिक होती।

(व्यवधान **)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आप सब लोग अपने-अपने स्थानों पर बैठ जाइए। माननीय सदस्यों, जिस उद्देश्य के लिए आप यह सब मामले उठाते हैं, वह इस कारण से अर्थहीन हो जाते हैं कि मामलों को सुव्यवस्थित रूप से नहीं उठाया जा रहा है। आप कुछ समस्याएं उठाना चाहते हैं। किन्तु यदि आप में से प्रत्येक सदस्य उठ कर खड़ा हो जाए तो हम कोई भी बात नहीं समझ पायेंगे। आप कुछ कहते हैं किन्तु प्रेस दीर्घा में बैठे लोग अथवा अन्य दीर्घाओं में बैठे लोग अथवा देश के लोग यह नहीं समझ सकते कि आप क्या कह रहे हैं। अतः मेरी आपसे विनम्र प्रार्थना है, मैं आपको परामर्श नहीं दे रहा, मैं तो आपसे अनुरोध कर रहा हूं कि आप मेरी बात को सुनिए। मैं अब एक घोषणा करता हूं कि यदि किसी सदस्य को कोई शिकायत है तो निश्चय ही वह उठ कर मुझे बता सकता है और नियमों के अन्तर्गत, क्योंकि नियम तो आपके बनाये हुए हैं, मैं उन नियमों का पालन करूंगा, उन्हें व्यावहारिक रूप दूंगा। (व्यवधान) और आप की सूचना के लिए यदि कोई बात सुचारु रूप से नहीं की जाती है, तो उसे कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। सही ढंग से की गई कार्यवाही ही कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित की जायेगी। (व्यवधान)। मैंने कहा है कि कुछ भी कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

स्थगन प्रस्तावों के बारे में

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे राजस्थान में बैर विधानसभा के उप-चुनाव के सम्बन्ध में स्थगन प्रस्तावों की अनेक सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। मैंने इन सूचनाओं का कल सदन में उल्लेख किया था और यह कहा था कि सूचनाओं की सही स्थिति जानने के लिए विधि मंत्री महोदय को भेजा गया है। मुझे विधि मंत्रालय से उत्तर प्राप्त हो गया है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह सूचित किया गया है कि सम्बन्धित मामला तथ्य का है और निर्वाचन आयोग से ज्ञात हुआ है कि इस मामले की जांच की जा रही है।

विधि मंत्री महोदय से अन्तिम स्थिति के बारे में जानकारी मिलने पर इन सूचनाओं पर निर्णय आगे और लिया जायेगा।

(व्यवधान)

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी (बम्बई उत्तर-पूर्व) : मैंने भी स्थगन प्रस्ताव की सूचना दी थी।

उपाध्यक्ष महोदय : अन्य सभी स्थगन प्रस्तावों के बारे में यदि आपको अन्य कोई सूचना नहीं दी गई है तो आप समझिये कि वे विचाराधीन हैं।

(व्यवधान)

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : आप नियमों की बात कह रहे थे। मुझे नियमों को पढ़ने की अनुमति दीजिये। मैं कौल और शकधर, खण्ड एक से उद्धृत कर रहा हूं.....(व्यवधान)

** कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलिति नहीं किया गया।

56 से 60 तक के नियमों के अन्तर्गत स्थगन प्रस्तावों के सम्बन्ध में व्यवस्था है। इस पुस्तक के 418 पृष्ठ पर स्थगन प्रस्तावों का विस्तृत ब्यौरा दिया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : वे तभी लागू होते हैं जब स्थगन प्रस्ताव स्वीकृत कर लिए जाते हैं।

डा० सुब्रह्मण्डयम स्वामी : इसमें यह कहा गया है कि स्थगन प्रस्ताव भारत सरकार के कार्यों की आलोचना के रूप में देने चाहिए। इनमें कोई निश्चित और अविलम्बनीय मामला उठाया जाना चाहिए और अन्त में, इसमें कोई लोक महत्व का मामला उठाया जाना चाहिए। उसके पश्चात् अध्यक्ष का "प्रसाद" आता है। मैं उच्चतम् न्यायालय के अनेक निर्णयों को उद्धृत कर सकता हूं, मैं कौल और शकधर की पुस्तक से उद्धृत कर यह सिद्ध कर सकता हूं कि अध्यक्ष का "प्रसाद" मनमाना नहीं होता है। आज के 'स्टेट्समैन' में एक लम्बा लेख है जिसमें यह कहा गया है कि जो उर्वरक कांड कभी एक राष्ट्रीय कांड था, अब एक अन्तर्राष्ट्रीय कांड बन गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : स्थगन प्रस्ताव के विषय पर मत जाइए। आप व्यवस्था के प्रश्न के बारे में ही बोलें।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : कौल और शकधर की पुस्तक में यह स्पष्ट कहा गया है कि एक स्थगन प्रस्ताव को ये शर्तें पूरी करनी चाहिए। समाचार पत्रों में इस बात का उल्लेख किया गया है, इस विषय पर लोक सभा में पहले भी अनेक प्रश्न उठाए गए हैं। अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि जनहित में तथा अपने कर्तव्यों को उचित रूप से निभाने के हित में आप पर्याप्त स्पष्टीकरण के अभाव में किसी स्थगन प्रस्ताव को अस्वीकार न करें। मैं बस यही कहना चाहता हूं। मैं स्थगन प्रस्ताव को अस्वीकार करने के आपके अधिकार पर प्रश्न चिह्न नहीं लगा रहा हूं। किन्तु सदस्यों की भी सन्तुष्टि होनी चाहिए। आप अपने "प्रसाद" का प्रयोग मनमाने ढंग से नहीं कर सकते हैं। आपको सन्तोषजनक कारण भी देने होंगे। हम इस विषय को बार-बार उठा रहे हैं, समाचार पत्र भी इस विषय को बार-बार उठाते रहे हैं, और विश्व बैंक ने भी इस मामले को उठाया है। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र से बहुत ही समीप है केवल 25 किलोमीटर दूर है। जब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाता हूं तो लोग मुझ से पूछते हैं कि आप संसद में क्या कर रहे हैं ? अतः मुझे भी स्पष्टीकरण देना होता है। यहां मंत्री महोदय अत्यधिक चतुर हैं। वह बिना किसी कठिनाई के सरकार की रक्षा कर सकते हैं। आप इस स्थगन प्रस्ताव को स्वीकार करने में आनाकानी क्यों कर रहे हैं जबकि इस प्रस्ताव ने सारी शर्तें पूरी कर दी हैं।

श्री निरेन घोष (दमदम) : मैं उसी व्यवस्था के प्रश्न के बारे में प्रार्थना करना चाहता हूं। लोक सभा में ऐसे पूर्व-दृष्टान्त हैं कि जब अध्यक्षों ने स्थगन प्रस्ताव अस्वीकार करने के बारे में स्पष्टीकरण और कारण दिये हैं। उदाहरण के लिए पश्चिम बंगाल में एक बंद का आयोजन किया जा रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप कार्यवाही वृतान्त से कोई उदाहरण दीजिए।

श्री निरेन घोष : आप किसी प्रकार के कारण बताये बिना स्थगन प्रस्ताव को अस्वीकार कैसे कर सकते हैं ? **(व्यवधान)** एक मनमाना निर्णय लिया गया है। ऐसा पहले कभी नहीं लिया गया था।

उपाध्यक्ष महोदय : इस मामले को बार-बार उठाया जा रहा है । डा० सुब्राह्मण्यम स्वामी और आपने इसे उठाया है । किन्तु आप में से किसी भी सदस्य ने कोई ऐसा उदाहरण देकर मुझे अथवा अध्यक्ष महोदय को आश्वासन नहीं किया है जिसमें स्थगन प्रस्ताव को अस्वीकार करने के कारण सभा को बताये गये हैं । अत: अध्यक्ष महोदय कारण देने के लिए बाध्य नहीं हैं ।

मैं नियम पुस्तिका से निम्नलिखित उद्धृत कर रहा हूं :

" अध्यक्ष अपने निर्णय के लिए कारण देने के लिए बाध्य नहीं हैं ।"

"5 अगस्त, 1959 को जब श्री गोपालन ने, जिन्होंने स्थगन प्रस्ताव की सूचना दी थी, उसके अस्वीकृत किये जाने के कारण जानने चाहें, तो अध्यक्ष ने निम्नलिखित टिप्पणी की:—

"जिन कारणों से मैं अस्वीकार करता हूं, उनका पता लगाना मेरा कार्य है कि क्या यह एक ऐसा स्थगन प्रस्ताव है जिस पर यहाँ चर्चा करने की अनुमति दी जानी है अथवा उसे प्राथमिक स्तर पर ही अस्वीकार किया जाना है । यदि मुझे किसी बात का सन्देह होता है तो मैं माननीय सदस्य से उस मामले पर स्पष्टीकरण माँग लेता हूं कि क्या मुझे उस पर अपनी सहमति देनी चाहिए अथवा नहीं । अन्य मामलों में जहां मुझे यह स्पष्ट होता है कि सहमति नहीं देनी चाहिए तो मैं उसके लिए कारण नही बताता, मैं अस्वीकार कर देता हूं ।"

मैंने पहले भी कहा है और अब भी कह रहा हूं कि आपने ऐसा कोई पूर्व दृष्टान्त नहीं बताया, जिसमें अध्यक्ष महोदय ने कारण बताये हों ।

श्री जनार्दन पुजारी (मंगलौर) : अध्यक्ष महोदय ने इस सदन में कई बार निर्णय दिया है कि स्थगन प्रस्ताव अस्वीकार करने के लिए कारण बताने की आवश्यकता नहीं है । आज उस पर व्यवस्था का प्रश्न भी उठाया गया है । नियम 376(3) बहुत ही स्पष्ट है । यह इस प्रकार है :

"उपनियम (1) तथा (2) में निर्दिष्ट शर्तों के अधीन रहते हुए कोई सदस्य व्यवस्था का प्रश्न उठा सकेगा और अध्यक्ष यह विनिश्चय करेगा कि उठाया गया प्रश्न व्यवस्था का प्रश्न है या नहीं और यदि हो तो उस पर अपना विनिश्चय देगा जो अन्तिम होगा "

आपने अपना विनिश्चय दे दिया है । यह अन्तिम और सदन के लिए बाध्य होगा । अत: आपके निर्णय के बारे में उठाया गया व्यवस्था का कोई भी प्रश्न स्वीकार नहीं किया जाना चाहिए यह मेरा निवेदन है ।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री ने संसदीय लोकतंत्र को न्यायपालिका की तानाशाही कहा है । यह बात बम्बई के सभी समाचार पत्रों में कल प्रकाशित हुई थी । मैंने नियम 223 के अन्तर्गत सूचना दी है । मैंने नियम 222 के अन्तर्गत यह मामला उठाने के लिए अध्यक्ष महोदय की अनुमति मांगी है । मैंने इस बात का स्पष्ट उल्लेख किया है कि यह संसद की अवमानना है । यह कहना कि संसदीय लोकतंत्र वास्तव में न्यायपालिका की तानाशाही है, देश की संसद की महता को कम करना है और न्यायपालिका को कलंकित करना है—यद्यपि

इन दोनों को संविधान के अन्तर्गत निश्चित स्थान प्रदान किया गया है। अतः मैं विशेषाधिकार का प्रश्न उठाने के लिए अनुमति चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको निर्णय के बारे में सूचित किया जा चुका है। (व्यवधान)

अब श्री लकप्पा : अपने विचार व्यक्त करेंगे।

(व्यवधान)

प्रो० मधु दन्डवते : कल मेरे स्थगन प्रस्ताव के बारे में आपने कहा था कि मामला विचाराधीन है। आपने सदन में घोषणा की थी। कृपया इसकी अनुमति दीजिये। जहां तक श्री अन्तुले के विरुद्ध मेरा विशेषाधिकार का प्रश्न है, कृपया उस पर अपने निर्णय की घोषणा करें। अध्यक्ष महोदय का जो भी निर्णय होगा, मैं उसे मानूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : यह अभी विचाराधीन है। अब श्री लकप्पा (व्यवधान) कृपया एक सदस्य इस ओर का और एक सदस्य उस ओर का बोलेगा। मुझे सभी के प्रति निष्पक्ष रहना है।

श्री के० लकप्पा (टुमकुर) : मैंने कल बड़ा ही महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया था। यह संसदीय लोकतंत्र के इतिहास में पहली बार हुआ है कि पश्चिम बंगाल की राज्य सरकार ने एक बंद का आयोजन किया है। राज्य सरकार द्वारा राज्य सरकार के तन्त्र के प्रयोग और अपने अधिकारों के दुरुपयोग का यह असंवैधानिक प्रयास है। जन जीवन और राज्य की अर्थव्यवस्था को अस्त-व्यस्त करने के लिए एक संगठित प्रयास किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने इसका कल उल्लेख किया था।

श्री के० लकप्पा : संवैधानिक तंत्र टूट गया है और कानून तथा व्यवस्था की स्थिति उत्पन्न हो गई है। यह केन्द्रीय सरकार को खतरा है और इसलिए मेरा यह निवेदन है कि वहां की सरकार को बरखास्त किया जाये।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया शान्ति रहिये।

श्री के० लकप्पा : मैं सरकार को बरखास्त करने की मांग करता हूं और इस विषय पर निर्णय चाहता हूं। कल आप इस बात पर सहमत हुए थे कि इस पर चर्चा की अनुमति दी जायेगी किन्तु आपने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया है। आप उसे गृहीत क्यों नहीं कर रहे हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : आपके ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है। आपके निर्णय के बारे में सूचित कर दिया जायेगा। (व्यवधान)

श्री समर मुखर्जी

(व्यवधान)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण): आप किस नियम के अन्तर्गत अपने विचार व्यक्त कर रहे हैं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अभी किसी भी नियम के अन्तर्गत नहीं बोल रहे हैं।

श्री के० लकप्पा: पश्चिम बंगाल में सत्ता का दुरुपयोग किया गया है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : उस पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है। अब श्री समर मुखर्जी अपने विचार व्यक्त करें।

एक सदस्य इस ओर से तथा एक सदस्य उस ओर से बोलेगा। मैं सभी को बोलने की अनुमति दूंगा। श्री चौबे, आपके नेता बोलने के लिए खड़े हैं। मैंने श्री लकप्पा की बात सुन ली है। प्रो० तिवारी, मैं आपको भी बोलने का अवसर दूंगा। मैं श्री धर्मदास शास्त्री को भी बोलने की अनुमति दूंगा।

श्री धर्मदास शास्त्री (करौल बाग) मैंने भी काल-एटेन्शन दिया है। आपने आश्वासन दिया था कि आप वेस्ट-बंगाल बंध के बारे में हमारी बात सुनेंगे। आज आपको इस पर डिस्कशन एलाऊ करना चाहिए।

श्री समर मुखर्जी (हावड़ा) : मैं समूचे सदन को यह सूचित कर रहा हूं कि लगभग दो महीने पहले....."

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मुझे श्री समर मुखर्जी के विचार सुनने दीजिये। उन्होंने कभी भी व्यवधान पैदा नहीं किया है।

मैं चाहता हूं कि जब दलों के नेता बोले तो कोई अन्य माननीय सदस्य व्यवधान न डाले। यह प्रजातन्त्र के हित में है।

श्री समर मुखर्जी (हावड़ा) : केवल दो मास पूर्व ही, असम के मामले को लेकर बंगाल बन्द हुआ था। पश्चिम बंगाल सरकार ने उसका समर्थन किया था। वह राष्ट्रीय एकता, राष्ट्रीय अखण्डता और असम के विघटनकारी आन्दोलन की समस्या को लेकर हुआ था। इसके अलावा 1967 में जब संयुक्त-मोर्चा सरकार थी और जब 1969 में जब हम सरकार में थे तो कई बार बन्द आयोजित किये गये थे। यह कोई बात नहीं है कि कोई सरकार किसी बन्द का समर्थन कर रही है.....(व्यवधान)

श्री के० लकप्पा (टुमकुर) : किसी दल द्वारा बन्द का आयोजन तो ठीक है, परन्तु किसी सरकार द्वारा बन्द का आयोजन ठीक नहीं .....(व्यवधान)

आचार्य भगवान देव (अजमेर) : उपाध्यक्ष महोदय, वहां पर एक षडयन्त्र किया जा रहा है और बंगाल सरकार शासन चलाने में असमर्थ रही है। इसलिए इसको बर्खास्त किया जाये। (व्यवधान)

श्री समर मुखर्जी : बन्द तो एक ऐसा हथियार है जिसे जनविरोध के रूप में सत्ताधारी

दल समेत सभी दल प्रयोग में लाते हैं। भारतीय राष्ट्रीय आन्दोलन में भी, बन्द कोई जनमत विरोध दर्शाने का नया ढंग नहीं है।

एक माननीय सदस्य : एक सरकार द्वारा ? **(व्यवधान)** एक सरकार द्वारा नहीं।

श्री समर मुखर्जी : पश्चिमी-बंगाल में, इस केन्द्र में सत्ताधारी दल ने, कई बार बन्द का आयोजन किया है। बन्द द्वारा जन विरोध प्रकट करना सभी राजनैतिक दलों का अधिकार है। अतः, केन्द्रीय सरकार की नीतियों के विरुद्ध, कीमतों में वृद्धि के विरुद्ध, राष्ट्रीय सुरक्षा अध्यादेश के विरुद्ध और उप-चुनावों के रद्द किए जाने के विरुद्ध, वामपन्थी मोर्चे और भारतीय साम्यवादी दल ने संयुक्तरूप से बन्द का आयोजन किया था। अतः, शासक-मोर्चे ने बन्द का आह्वान किया था जिसे भारतीय साम्यवादी दल (सी० पी० आई०) का भी समर्थन प्राप्त था।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने यह भी कहा था कि यह शान्तिपूर्ण होगा।

श्री समर मुखर्जी : जी हां, महोदय, यह शान्तिपूर्ण होगा। राज्य सरकार ने कहा है कि इन मांगों के साथ उनकी सहानुभूति है। अतः केन्द्रीय सरकार के विरुद्ध यह वैध और न्याय संगत जन-विरोध है। यह कोई असामान्य बात नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रो० तिवारी। **(व्यवधान)** केवल इस वजह से कि श्री मुखर्जी बोल चुके हैं, मैं सबको बोलने की अनुमति नहीं दे सकता हूं। पहले हमें प्रो० तिवारी की बात सुन लेनी चाहिये। **(व्यवधान)**। मैंने आपके नेता की बात सुनी है। मैं आपकी बात भी क्यों सुनु ? हमें प्रो० तिवारी की बात सुन लेनी चाहिए। **(व्यवधान)**। मैं उन्हें बोलने के लिए कह चुका हूं।

प्रो० के० के० तिवारी (बक्सर) : महोदय, उन्होंने इस आन्दोलन के कारण ही इस बन्द का आह्वान किया है। यातायात में बाधाएं डाल दी गई हैं। उन्होंने राज्य भर से डाकू लुटेरे मंगाए हैं और उनको कांग्रेस (इ) के कार्यकर्ताओं को तंग करने के काम में ला रहे हैं। **(व्यवधान)** त्रिपुरा में सी० पी० एम० ने ही आदिवासियों का नरसंहार कराया था। **(व्यवधान)** केरल में भी उन्होंने आतंक का राज्य फैलाया था। **(व्यवधान)**

कुछ माननीय सदस्य : नहीं, नहीं। **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : जहां तक आपके ध्यानाकर्षण प्रस्ताव का सम्बन्ध है, उसके बारे में आप मेरे चैम्बर में आकर बात कर सकते हैं।

अब अगले विषय को लिया जाता है—पत्र सभा-पटल पर रखे जायेंगे। श्री शंकरानन्द।

सभा पटल पर रखे गए पत्र

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के वार्षिक लेखे और लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन वर्ष 1978-79 और 1979-80 के लिए कैंसर संस्थान, मद्रास का वार्षिक प्रतिवेदन और स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ के वर्ष 1979-80 के वार्षिक प्रतिवेदन।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, अधिनियम, 1956 की धारा 18 की उपधारा (4) के अन्तर्गत अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के वर्ष 1978-79 के वार्षिक लेखे (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा उन पर लेखा-प्रतिवेदन परीक्षा [ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०-1425/80]

(2) कैंसर संस्थान, मद्रास के वर्ष 1978-79 के वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा लेखापरीक्षक लेखे। [ग्रन्थालय में रखा गया देखिए संख्या एल टी-1426/80]

(3) कैंसर संस्थान, मद्रास के वर्ष 1979-80 के वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा लेखापरीक्षित लेखे। [ग्रन्थालय में रखा गया देखिए संख्या एल० टी० 1427/80]

(4) स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान, संस्थान चण्डीगढ़ अधिनियम 1966 की धारा 19 के अन्तर्गत स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ के वर्ष 1978-79 के वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति [ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०1428/80]

खाद्य अपमिश्रण निवारण (चौथा संशोधन) नियम

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : मैं खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 की धारा 23 की उपधारा (?) के अन्तर्गत खाद्य अपमिक्षण निवारण (चौथा संशोधन) नियम, 1980 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 13 अक्तूबर, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सं० नि० 579 (ङ) में प्रकाशित हुए थे, सभा पटल पर रखता हूं। [ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 1429/80]

लोक लेखा समिति के विवरण

श्री चन्द्रजीत यादव (आजमगढ़) : मैं निम्निलिखित विवरणों के अंग्रेजी तथा हिन्दी संस्करण सभा पटल पर रखता हूं;

(1) धन कर पर 65वें प्रतिवेदन (छठी लोक सभा) के अध्याय 1 में दी गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही और अध्याय 5 के सम्बन्ध में अन्तिम उत्तर दर्शाने वाला विवरण।

(2) आय-कर पर 85वें प्रतिवेदन (छठी लोक सभा) के अध्याय 1 में दी गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही तथा अध्याय 5 के सम्बन्ध में अन्तिम उत्तर दर्शाने वाला विवरण।

राज्य सभा से सन्देश

सचिव : महोदय, मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित सन्देश की सूचना सभा को देनी है :—

"राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम संख्या 127 के उपबन्धों के अनुसरण में मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा 25 नवम्बर, 1980 को अपनी बैठक में लोक सभा द्वारा 16 जून, 1980 को पारित किये गए कम्पनी सचिव विधेयक, 1980 से बिना किसी संशोधन के सहमत हो गई है।"

उपाध्यक्ष महोदय : अब ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर विचार होगा। श्री पासवान।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

दिल्ली परिवहन निगम की बस की धौलपुर के पास हुई दुर्घटना

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर नौवहन और परिवहन मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और प्रार्थना करता हूं कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :—

"दिल्ली परिवहन निगम की एक बस की 25 नवम्बर, 1980 की धौलपुर के निकट हुई दुर्घटना, जिसमें कई व्यक्तियों की मृत्यु हो गई और बहुत से अन्य व्यक्तियों को चोटें आयीं का समाचार।"

उपाध्यक्ष महोदय (श्री बूटा सिंह) (व्यवधान) : आप अपना वक्तव्य जारी रख सकते हैं।

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : महोदय,

मुझे सदन को यह बताते हुए बड़ा दुःख हो रहा है कि मोरैना के निकट 25 नवम्बर, 1980 को दिल्ली परिवहन निगम की एक बस दुर्घटनाग्रस्त हो गई। इस दुर्घटना में जिन परिवारों के लोगों की जानें गई हैं उनके साथ मुझे पूरी सहानुभूति है और जिन लोगों को चोटें आई हैं और जिनका इलाज किया जा रहा है मैं उनके शीघ्र स्वस्थ होने की कामना करता हूं।

ग्वालियर से दिल्ली की ओर आने वाली दिल्ली परिवहन निगम की बस नं० डी० एच० पी-2631 चम्बल घाटी के पुल के नजदीक 25-11-1980 को लगभग दोपहर 12 बजे उलटकर एक गड्ढे में जा पड़ी। धौलपुर के अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट से जो सूचना हमें कल शाम तक प्राप्त हुई है उसके अनुसार इस दुर्घटना में बस कंडक्टर सहित 20 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई। ड्राइवर और ट्रैफिक इंस्पेक्टर गंभीर रूप हे घायल हो गए और वे अस्पताल में हैं। अन्य 60 यात्रियों को भी चोटें आयीं और उन्हें ग्वालियर, मोरैना और धौलपुर के अस्पतालों में भर्ती कर दिया गया है।

इस दुर्घटना की पहले-पहल सूचना 25-11-80 को सायं 3 बजकर 35 मिनट पर दिल्ली परिवहन निगम के कंट्रोल रूप में प्राप्त हुई थी। उप महाप्रबन्धक के नेतृत्व में वरिष्ट अधिकारियों एक दल तत्काल दुर्घटना स्थल पर भेजा गया। यह दल उसी दिन शाम को वहां पहुंच

गया। इन अधिकारियों के साथ तीन मेटाडोर गाड़ियां और एक बस भी भेजी गई ताकि आवश्यकता पड़ने पर घायल व्यक्तियों को लाया जा सके और उनके सगे-सम्बन्धियों को यातायात की सुविधा दी जा सके।

निगम ने यह निर्णय किया है कि वह घायल व्यक्तियों के लिए डाक्टरी सहायता का सारा खर्च वहन करेगा। निगम के अध्यक्ष ने प्रत्येक मृत व्यक्ति के आश्रित को एक-एक हजार रुपये की सहायता देने की घोषणा भी की है। इसी तरह प्रत्येक घायल व्यक्ति को तीन-तीन सौ रुपये देने की घोषणा की है। यह राशि अनुग्रहपूर्ण अनुदान के रूप में दी जाएगी। धौलपुर के अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट से यह अनुरोध किया गया है कि वे घायल व्यक्तियों को इस राशि का भुगतान किए जाने की व्यवस्था करें। दिल्ली परिवहन निगम के वरिष्ट अधिकारियों को यह अधिकार दिया गया है कि वे मृत व्यक्तियों के सम्बन्धियों को आकस्मिक खर्च वहन करने के लिए स्थल पर ही भुगतान कर दें।

दुर्घटना के कारण का अभी तक पता नहीं लग सका है। दुर्घटना का कारण मालूम करने के लिए विभागीय जांच का आदेश दिया गया है तथा भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं से बचाव के लिए सुझाव मांगे गए हैं। यह जांच दिल्ली परिवहन निगम के मुख्य सर्तकता अधिकारी द्वारा अन्य तकनीकी अधिकारियों की सहायता से की जा रही है जिनमें मुख्य यांत्रिक इंजीनियर भी शामिल हैं। इस जांच को शीघ्र पूरा करने के आदेश दिए गए हैं।

श्री राम विलास पासवान : उपाध्यक्ष महोदय, देश की जनता जिस घटना को जितनी गम्भीरता से लेती है, यह सरकार उसे उतने ही हल्के ढंग से लेती है। सरकार ने जो जवाब दिया है उससे यह मालूम पड़ता है कि जैसे आदमी चिड़ियों के समान मारे गए हैं, सरकार कह रही है कि इतने लोग मारे गए हैं, हमने क्लेक्टर द्वारा जांच बैठा दी है।

उपाध्यक्ष महोदय, जितनी कीमत मंत्री महोदय की जान की है, जितनी कीमत हमारी जान की है, उतनी ही उस गरीब आदमी की जान की कीमत है जो बस में सफर करता है या साइकल पर सफर करता है। मुझे दुःख है कि आपने इसे इतने हल्के ढंग से लिया है। दो मन्त्री यहां पर बैठे हुए हैं, 6 तारीख की घटना है, आप आज रिपोर्ट मंगवा रहे हैं और टेलीफोन से बात कर रहे हैं, जहां इतने लोगों की जान गई है क्या वहां एक मंत्री नहीं आ सकता था ? यह आपका डिपार्टमेंट है।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे जहां तक आंकड़े उपलब्ध हुए हैं, प्रति वर्ष इस देश में सड़क दुर्घटनाओं में 14-15 हजार लोग मरते हैं और एक लाख लोग सड़क दुर्घटनाओं में घायल होते हैं। दिल्ली का आंकड़ा मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि यहां पर सड़क दुर्घटनाओं में 6 हजार लोग प्रतिवर्ष मरते हैं और तीन हजार घायल होते हैं।

इन दुर्घटनाओं की वजह क्या है ? जब मंत्री महोदय ने जवाब दिया तब मैं आशा करता था कि वे इस पर प्रकाश डालेंगे और इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सरकार क्या करने जा

रही है, यह भी बताएंगे। जब यह कालिंग-अटेंशन एक्सेप्ट हुआ था तब मैंने सोचा था कि सरकार इस बारे में भी कुछ प्रकाश डालेगी। लेकिन बस दुर्घटनाएं क्यों हो रही हैं इस बारे में सरकार ने एक लाइन भी नहीं डाली।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक मैं समझता हूं कि बस दुर्घटनाओं का मुख्य कारण सड़कों की दशा है। इनकी स्थिति बहुत खराब है और अगर कहीं से टूट गयीं है तो उनकी मरम्मत नहीं होती है। दूसरा कारण है बसों की दशा। डी.टी.सी. की बसों की क्या हालत है ? पैसेंजर लाइन लगाकर खड़ा रहता है, बस आएगी, चल देगी, कभी रुकेगी ही नहीं। महिलाएं, बच्चे खड़े रहते हैं। इसकी एक वजह यह भी हो सकती है कि जितनी बसें चलनी चाहिए, उतनी नहीं चलती हैं। बसों की हालत यह है कि इनके पुर्जे ही गायब रहते हैं। 60 परसैंट बसें वर्कशाप में खड़ी रहती हैं। कभी बस में आग लग जाती है, कभी कुछ हो जाता है। लांग रूट की बसों में स्पीड गवर्नर और स्पीड कंट्रोलर का कभी ध्यान नहीं रखा जाता। कभी कहा जाता है कि ब्रेक फेल हो गए। बस निकालते समय इसकी चैकिंग होती है या नहीं ?

उपाध्यक्ष महोदय, जो बस दुर्घटनाग्रस्त हुई है, इस जवाब में यह भी नहीं बतलाया गया कि उसकी कितनी कैपेसिटी थी ? और कितने लोग बैठे थे ? बुकिंग कितने लोगों की हुई थी ? अखबार की रिपोर्ट के मुताबिक इंस्पैक्टर भी उसमें था। बस में ट्रैफिक इंस्पैक्टर बैठा हो और पैसेंजर बस की कैपेसिटी से डेढ़ गुने बैठे हों, इसका क्या कारण है ?

दूसरी चीज है कि जब बस लांग रूट में जाती है तो उसमें ड्राइवर का क्या अरेंजमेंट होता है ? ड्राइवर एक रहता है या दो रहते हैं ? एक बार घटना हुई थी, अगस्त में आई. टी.ओ. में बस दुर्घटना हुई थी। उस समय यह पता लगा था कि बस ड्राइवर की जगह पर क्लीनर गाड़ी चला रहा था। खलासी तक गाड़ी चला रहे होते हैं। लांग रूट की जो बसें हैं मैं जानना चाहता हूं कि उनमें आप एक ड्राइवर देते हैं या दो देते हैं। तीन साढ़े तीन घंटे का जिन बसों का रन है वहां तो ठीक है लेकिन बारह-बारह घंटे जो ड्राइवर बस चलाते हैं वहां पर तथा लांग रूट की बसों पर आप क्या सिंगल या डबल ड्राइवर की व्यवस्था करते हैं ?

जहां वह ठहरता है वहां क्या आप उसके लिए कोई रेस्ट रूम भी बना रहे हैं ? ड्राइवर जहां जाएगा वहां रात में ठहरेगा भी। वह कभी तो बस के ऊपर सो जाता है, छत पर सो जाता है या बस में घुसकर सो जाता है। रात भर उसको मच्छर वगैरह काटते रहते हैं और वह जगा रहता है। सवेरे होते ही मुंह धोकर वह फिर गाड़ी चलाना शुरू कर देता है। गाड़ी चला रहा होता है और ऊंघता रहता है, सोया होता है। एक बार मैं जब एम एल ए था तो सवेरे वाली बस से खारिया से बस में चार बजे सवार हुआ। बैगुसराय के नजदीक आते आते मैंने चाहे टिकट ले रखा था मैंने कहा कि मुझे बस से उतार दिया जाए। कारण यह हुआ कि जो ड्राइवर था वह सोया हुआ था और गाड़ी चला रहा था। एकाएक मोड़ आते ही वह झटके से हैंडल घुमा लेता था। ये सब कारण हैं कि एक्सीडैन्ट होते हैं। इस वास्ते क्या आपने इन ड्राइवर्ज के लिए रैस्ट रूम बनाए हैं या नहीं ? रेलवे ड्राइवर के लिए हैं। एयर पायलट्स ने हड़ताल की थी और कहा था कि उनके वास्ते एयरकंडिशन रेस्ट रूम नहीं होंगे तो वे काम नहीं करेंगे क्योंकि इनके बगैर उनका दिमाग ठीक से काम नहीं करता है।

जहाँ तक मुझे मालूम है बस ड्राइवर्ज बेचारों के लिए इनकी व्यवस्था नहीं है। क्या आप इनकी भी व्यवस्था करेंगे ?

आपने हर मृत व्यक्ति के परिवार के लिए एक हजार और हर घायल के लिए तीस सौ रुपये की व्यवस्था की है। क्यों आप इतनी कम राशि उनको देकर उनको चिढ़ाते हैं। बूटा सिंह जी से मैं आग्रह करूंगा कि आप बहुत गरीब आदमी हैं, आप तो कम से कम जब बयान दें, जबाव दें तो उसमें दर्द होना चाहिए, जो बस में सफर करते हैं वे किसी भी तबके के आदमी हो, क्या उनकी जान की कोई कीमत नहीं है एक हजार और तीन सौ दे कर क्या आप उनको चिढ़ाते नहीं हैं ? एक होटल में जाकर बैठिये तो तीन सौ वहीं खर्च हो जाता है। यहाँ जान गई है और आप एक हजार दे रहे हैं और जो घायल हुए हैं उनको तीन सौ दे रहे हैं। विदेशों में रोड एक्सडैंट में जो लोग मर जाते हैं उनके परिवार वालों को एक लाख डालर मिलता है। यहाँ आपके प्रशासन की लापरवाही से एक्सीडैंट हो जाए तो कम से कम आप एक लाख रुपया तो दें जो आप एयर एक्सीडेंट में मरने वाले के परिवार को देते हैं——

श्री मूलचन्द डागा (पाली) रूल बने हुए हैं।

श्री राम विलास पासवान : आपका दो तिहाई बहुमत है। आप संविधान में संशोधन कर सकते हैं एमरजैंसी लगा सकते हैं तो क्या रूल्ज में संशोधन नहीं कर सकते हैं ? अमीर गरीब, हरिजन, ब्राह्मण सब की जान की बराबर कीमत है। प्लेन एक्सीडैंट में मरने वालों के लिए आप एक लाख रुपये रखते हैं तो बस एक्सीडैंट में, रेल एक्सीडैंट में मरने वालों के लिए भी इतना क्यों नहीं रखते हैं ?

श्री बापूसाहिब परुलेकर (रत्नागिरी) : एयर एक्सीडैंट में दो लाख है।

श्री राम विलास पासवान : दो यहाँ भी करें। जितना एयर एक्सीडेंट के लिए देते हैं उतना ही यहाँ भी दें।

मोटर वीहिकल्ज एक्ट 1949 का बना हुआ है। उस समय इतना ट्रैफिक का लोड नहीं था, तंग सड़कें भी होती थीं तो काम चल जाता था। यातयात का इतना रश नहीं होता था। क्या मोटर वीहिकल्ज एक्ट में संशोधन करने का वक्त नहीं आ गया है ?

ड्राइवर को जिस तरह लाइसैंस मिलता है वह भी आपको मालूम होना चाहिए। मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार की तरफ से कोई बढ़िया सी ट्रेनिंग इंस्टीट्यूशन या स्कूल की व्यवस्था की जाएगी ताकि ड्राइवर को बढ़िया तरीके से शिक्षा मिले, ट्रेनिंग मिले ?

कितनी बसें हैं, कितनी बसों की आवश्यकता है, कितनी बेकार हैं, कितनी वर्कशाप में पड़ी हुई हैं। क्या इन सब चीजों को देखा जाएगा ताकि बस एक्सीडेंट कम हो सकें ?

मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय हल्के फुल्के ढ़ंग से जवाब नहीं देंगे बल्कि गम्भीरता से एक-एक बिन्दु जो मैंने उठाए हैं उनका विस्तारपूर्वक जवाब देंगे।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह): उपाध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने बहुत से बिन्दु उठाये। ये एक्सीडेंटस क्यों होते हैं, इसके कारणों के बारे में भी उन्होंने स्वयं काफी जानकारी दी है।

एक्सीडेंट्स इसलिए होते हैं कि एक तो सड़कों की हालत अच्छी नहीं है, दूसरे व्हीकल पापूलेशन इतनी बढ़ गई है कि सड़कें उसके मुकाबले बहुत तंग पड़ती हैं और नम्बर आफ व्हीकल्स जो चला रहे हैं वह ज्यादा हैं। इसके अलावा हमारे व्हीकल की कंडीशन, मैकेनिकल कंडीशन और मेन्टीनेन्स, और जो चला रहे होते हैं, उनकी सर्विस कंडीशन और जैसा आपने कहा सही है कि उनको जो सुविधाएं बहुत सी मिलनी चाहिएं, वह मिल नहीं पाती हैं, जब कमियाँ होती हैं इन चीजों में तो एक्सी डेंटस होते हैं।

जिस एक्सीडेंट के बारे में चर्चा हो रही है, उसके बारे में मुझे इतना ही कहना है कि जो माननीय सदस्य ने हालात बताये वह इस पर लागू नहीं होते। जो दुर्घटना हुई है, वह केवल बस के डेढ़, पौने दो घंटे के बाद ही हो गई इसलिए इसमें यह कहना कि ड्राइवर थका हुआ था, या उसको रेस्ट नहीं मिला, उसको सहूलियत नहीं थी, यह सिद्ध नहीं हो रहा है। फिर जिस जगह पर घटना हुई है, वह इतनी स्टीप डाउन हिल है और सड़क इतनी तंग है, जो पुलिया है उसके पास वहाँ इतना शार्प कर्व है और जो सड़क का एम्बैंकमैंट है, किनारा है वह बहुत ऊँचा है, बड़ा कटा हुआ है, बड़ा शार्प एज है और ड्राइवर की मेनुवरेबलिटी बिल्कुल सीमित है। जाँच कर के पता चलेगा कि क्या कारण थे और क्यों दुर्घटना हुई है। मगर यह सच है कि जो हालत थे जिनमें दुर्घटना हुई है, वह हालात निहायत नासाज थे, बिल्कुल मुसीबत का क्रिटिकल जंक्चर था जिस पर यह एक्सीडेंट हुआ है।

आपने जो दूसरी बातें पूछी हैं कि ड्राइवर को कितने घंटे ड्यूटी देनी पड़ती है लाँग रूट पर, मेरी सूचना के मुताबिक 8 घंटे के बाद जितना भी ड्राइवर चले 2,3 घंटे, उसको उसकी तनख्वाह से दुगुना ज्यादा ओवर-टाइम मिलता है। जहाँ तक रात को ठहरने वगैरह की बात है.....

श्री राम विलास पासवान : लांग बस पर डबल ड्राइवर के बारे में बताइये।

श्री बूटासिंह : ऐसा कोई भी रूट नहीं है जिस पर डबल ड्राइवर की जरूरत हो। सभी रूट्स 8,10 घंटे के दरम्यान के हैं और ड्राइवर इसको अच्छा समझते हैं क्योंकि 2,3 घंटे एक्सट्रा कर के वह दुगुना ओवर टाइम ले लेते हैं। उनकी सैलरी के हिसाब से दुगुना ओवरटाइम उनको दिया जाता है। रात को ठहरने के लिए इंटर स्टेट बस रूट्स जो आपरेट होते हैं, रैसी प्रोकल-वेसिस पर हरेक का रेस्ट हाउस अपना-अपना बना हुआ है। यह सही नहीं हैं कि ड्राइवर गाड़ी पर सोता है। जितनी भी स्टेट कार्पोरेशन्ज हैं, उन्होंने बस-ड्राइवर के लिए रैस्ट रूम बनाये हुए हैं।

इसमें भी बस रात को ग्वालियर में रुकती है, ड्राइवर के वहाँ ठहरने और खाने-पीने का बन्दोबस्त है। रात को ठहरने का एलाउन्स भी मिलता है। इस बस में तो एक इंसपैक्टर भी साथ में चलता है, क्योंकि मध्यप्रदेश के साथ दिल्ली ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन का केवल एक ही रूट आपरेट हो रहा है और वह भी हफ्ते में आल्टरनेट-डेज पर चल रहा है। इस लिए उसको इस तरह से नहीं देखा जा सकता कि इसका स्टाफ ओवरवर्कड था, डिस्टेंस में था।

ओवर-लोडिंग के बारे में यही सही है, जो माननीय सदस्य ने कहा। नार्मली इंटर-स्टेट

रूट पर हम 55 सवारियां जाने की इजाजत देते हैं, जो कि प्रैस्क्राइब्ड है, जिसमें 52 सवारियां होती हैं, एक ड्राइवर, एक कंडक्टर और एक इंस्पैक्टर। जो स्टाफ है, उसकी चैकिंग होती है। मगर इस बस में सवारियां ज्यादा थीं, इसकी भी हम जांच करेंगे कि क्या कारण है, क्यों सवारियां ज्यादा रह गई, इसका पता लगाना पड़ेगा।

आपने जो कहा कि क्लीनर गाड़ी चलाते हैं, मान्यवर एक दुर्घटना दिल्ली में हुई थी, जिसमें पाया गया कि ड्राइवर नहीं, बल्कि उसका सहायक या क्लीनर गाड़ी चला रहा था। वह बस प्राइवेट आपरेटर की थी। उस दुर्घटना के बाद जब हमने जांच की तब यह पता लगा और उस प्राइवेट आपरेटर की बस को हमने अपनी फ्लीट से निकाल दिया है। मैं कह सकता हूं कि हमारे डी० टी० सी० की गाड़ियों पर विद्आउट एक्सपीरिएन्स ड्राइवर्स को कहीं भी नहीं लेते हैं।

कम्पैंसेशन के बारे में जो आपने कहा, तो जो 1 हजार रुपया रखा गया है वह जिनकी मृत्यु हुई है उनके लिए है, 300 रुपये जो जख्मी हुए हैं, उनके लिए है। यह कम्पैन्सेशन नहीं है बल्कि तुरन्त सहायता है और यह सहायता हस्पताल में दाखिले के लिए है। मुआवजे के लिए बाकायदा क्लेम फाइल होगा, ट्राइब्यूनल बैठेगा-हर स्टेट में एक्सिडेंट्स के बारे में ट्राइब्यूनल होते हैं, उसके सामने केस जायेगा और मुआवजा तय किया जायेगा।

माननीय सदस्य ने कहा है कि कम से कम मुआवजा फिक्स होना चाहिए। ऐसा अभी तो नहीं है। लेकिन हर एक केस के मैरिट के आधार पर ट्राईब्यूनल एवार्ड देते हैं। ट्राइब्यूनल का जो एवार्ड होगा, वही डी० टी० सी० पे करेगा। इसके अलावा नेगोशिएशन्ज के आधार पर आउट आफ कोर्ट भी मुआवजा तय कर लिया जाता है। यह कहना सही नहीं है कि मुआवजा बहुत कम है। ट्राइब्यूनल का जो एवार्ड होगा, वही मुआवजा होगा।

श्री राम विलास पासवान : मैक्सिमम लिमिट क्या है ?

श्री बूटासिंह : कोई मैक्सिमम और मिनिमम लिमिट नहीं है। इस सिलसिले में दो बातों का ध्यान रखा जाता है : **एज आफ दि इंजर्ड आर दि किल्ड** और उसका प्रोफेशन। मोटर व्हीकल्ज एक्ट के सैक्शन 95 के तहत ट्राइब्यूनल जो फैसला करता है, वही मुआवजा हम देते हैं। यह कहना गलत है कि मुआवजा बहुत कम दिया गया है। यह तो एक्सग्रेशिया ग्रांट दी गई है।

श्री राम विलास पासवान : एयर और रेल में एज का कोई नियम नहीं है। वहां कोई भी मरे, उसकी एज का ख्याल किए बिना मुआवजा मिल जाता है। बसों के बारे में क्यों उम्र की बात रखी हुई है ?

श्री बूटासिंह : अन्य सेवाएं तो चाहे हवाई या एयरवेज हों उनका तो किसी न किसी सीमा तक बीमा रहता है।

बसों में इनशुरेंस नहीं है। लेकिन माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है, हम उस पर विचार करेंगे।

माननीय सदस्य ने पूछा है कि डी० टी० सी० के पास कितना फ्लीट है। इस वक्त डी० टी० सी० के पास 2973 बसें हैं, जबकि हमें चाहिए 3044 बसें। हम इस बारे में कोशिश कर रहे हैं। हमने आर्डर्ज प्लेस किये हुए हैं। नैवसट प्लान के मुताबिक 630 बसें हैं और खरीदी जायेंगी, जिससे डी० टी० सी० के फ्लीट में वृद्धि होगी।

जहां तक इस दुर्घटना की ईनक्वायरी का सम्बन्ध है, दो किस्म की इन्क्वारी होती है। एक तो विभागीय इक्वायरी होती है, जिससे पता चलेगा कि बस में क्या नुक्स था, क्या दोष था, ड्राइवर का क्या दोष था, साथ ही स्टेट पुलिस भी इनवेस्टीगेशन करती है। वह वाकायदा इनवेस्टीगेशन कर रही है। हम जांच के परिणामों की प्रतीक्षा कर रहे हैं और जैसे ही वे उपलब्ध हो जाते हैं तो हम और आगे कार्यवाही करेंगे।

श्री जेवियर अराकल (एर्णाकुलम) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने विवरण को पढ़ा है। मैं उसमें केवल एक वाक्य से सहमत हूं जहां कि मन्त्री महोदय यह कहते हैं कि उनकी सहानुभूति उन परिवारों के साथ है और मैं वहां रुकता हूं। और उसके भी कारण हैं। 13 अगस्त, 1980 को पटरी पर खड़े हुए तीन व्यक्ति, दिल्ली परिवहन निगम के अधीन चलने वाली एक निजी बस सं० डी० एल० पी० 5015 से कुचल कर मारे गए। यह दुर्घटना दिल्ली में घटी। चालक पकड़ा नहीं गया, किसी को यही पता नहीं था कि उस बस को कौन चला रहा था। तीन व्यक्ति मारे गए और उनकी कोई क्षति पूर्ति नहीं की गई। यह एक बड़ा ही गम्भीर मामला है और सरकार तथा अधिकारियों का रवैया और उनके द्वारा उठाए गए कदम अपर्याप्त हैं। अपराधियों को पकड़ने और उन्हें दण्डित करने के लिए तुरन्त कार्यवाही नहीं की गई है। अब आप कितना रुपया क्षति-पूर्ति में देंगे ? आप केवल 1000/ रुपया दे रहे हैं। क्या एक आदमी के जीवन का मूल्य 1000/ रुपये है। मैं इस बारे में थोड़ी देर तक बात करूंगा।

गत वर्ष केवल दिल्ली में ही 763 दुर्घटनाएं हुईं। मैं यह जानना चाहता हूं कि कितने मामलों में अपराधियों को पकड़कर उन्हें दण्डित किया गया ? अधिकारियों ने कौन-कौन से कदम उठाए ? हमारे पास विश्व की मोटर-गाड़ियों का केवल 1% ही है, परन्तु हमारे यहां 6% दुर्घटनाएं होती हैं। इसका अर्थ यह हुआ कि प्रतिवर्ष 15-20% की वृद्धि होती है। 1968 में एक अनुमान के अनुसार 10,654 लोग मारे गए थे और उसके आधार पर यह अनुमान लगाया जाता है कि 1981 में यह संख्या 43,144 तक पहुंच जाएगी।

आपको मालूम है कि इन बड़ी दुर्घटनाओं तथा दुखद घटनाओं का उल्लेख करते हुए, उच्चतम न्यायालय ने इस प्रकार कहा है :

> "रोगों की अपेक्षा सड़क दुर्घटनाओं से अधिक व्यक्ति मरते हैं यहां तक कि भारतीय राज-पथों पर अधिक व्यक्ति मरते हैं। भारतीय परिवहन की बदनामी हो रही है जो यात्रा को जान-लेवा बनाता है।"

भारत में यात्रा करने की वास्तविक स्थिति यह है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपके अनुसार भारतीय परिवहन यम का स्थान ले रही है।

श्री जेवियर अराकल (एर्णाकुलम) : बिल्कुल ठीक।

उपाध्यक्ष महोदय : आपके अनुसार।

श्री जेवियर अराकल : आमतौर पर हम जानते हैं कि यम कब आएगा; परन्तु इस मामले में हमें मालूम नहीं होता है। इसलिए यह कुछ और बात है जिस पर ध्यान दिया जाना है। इस बात को जानकर आश्चर्य हो रहा है कि पीड़ित व्यक्तियों में से केवल 5 प्रतिशत अपने दावों को दायर करने के लिए न्यायालयों में जाते हैं परन्तु कितने व्यक्तियों को अपना दावा मिलता है? मुझे मालूम है कि यह अत्यधिक मंहगा दायित्व है। चार बड़े अधिनियमों का जिनका नाम घातक दुर्घटना अधिनियम, 1885, विधि प्रतिनिधि अभियोग अधिनियम, 1855 तथा मोटर वाहन अधिनियम, 1935 इससे सम्बन्ध है। ये अधिनियम हैं जो बचाव करते हैं। (व्यवधान)। जैसा कि बताया गया है न तो पीड़ित व्यक्ति, न ही उनके कानूनी प्रतिनिधि बातचीत करने को आते हैं। मेरा निवेदन यह है कि ये अधिनियम चालकों तथा मालिकों का बचाव करते हैं यह उचित समय है कि हम इन अधिनियमों पर ध्यान दें और उनमें संशोधन करें।

दुर्घटनाओं की रोकथाम पर यहां एक गोष्ठी हुई थी। उस गोष्ठी ने कुछ ठोस उपायों का सुझाव दिया है। क्या सरकार ने उन पर विचार किया है? यहां पर बड़ी अनियमितता है। रेल अधिनियम यात्रियों को बीमे की पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करता है; वे लाखों रुपए देते हैं। परन्तु हम बसों में यात्रा करने वाले गरीब यात्रियों को ग्रामीण क्षेत्रों में कितनी राशि देते हैं? श्रीमान्, मुझे मालूम है क्या होता है, क्योंकि मैं स्वयं एक दुर्घटना का शिकार बन चुका हूं, मैं जानता हूं कि न्यायालय से धन प्राप्त करने में कितने वर्ष लगेंगे। मैं यह बात अनुभव के आधार पर कह रहा हूं। यह ऐसी बात है जिस पर हमें ध्यान देना पड़ेगा। क्योंकि करोड़ों बस यात्रियों का इससे सम्बन्ध है। यह अनुमान लगाया गया है कि 1981 में एकमात्र यातायात से 44,000 मौतें होंगी। हमने कौन से एहतियाती उपाय किये हैं। शुद्धि के अध्याधीन मुझे बताया गया है कि यहां दिल्ली परिवहन निगम में 75 प्रतिशत निरीक्षक अक्षम हैं या अयोग्य हैं। मैं यह शुद्धि के अध्याधीन कहता हूं। कार्य संचालन का यह तरीका गलत है। इसलिए मैं, माननीय मन्त्री महोदय से यह बात पूछना चाहूंगा कि हम कितना धन मुआवजे में और इन दुर्घटना के मामलों में बिना विलम्ब के देने जा रहे हैं? क्या सरकार अन्यायपूर्ण दायित्वों सम्बन्धी कानूनों में संशोधन करने वाली है? तीसरे, सरकार ने इसमें अधिकारियों को लाने के लिए क्या उपाय किए हैं? मुझे मालूम है कि इसमें से बहुत अधिकारी चले जाते हैं। श्रीमान, माननीय मंत्री महोदय जांच के बारे में कह चुके हैं। यहां पर मैं आपको अपने अनुभव से कुछ बातें बता सकता हूं कि कोई जांच प्रतिवेदन पीड़ित व्यक्तियों को सुरक्षा प्रदान नहीं करेगा। श्रीमान आप जानते हैं कि जो असंगत बातें होती हैं। निःसन्देह मैं सरकार की समस्याओं तथा उनके कार्य संचालन को समझता हूं। परन्तु यह देखने की हमारी जिम्मेवारी है कि इन पीड़ित व्यक्तियों के कानूनी प्रतिनिधियों की सही रूप से व्यवस्था की जाती है। इसलिए ये तीन प्रश्न हैं जो मैं पूछना चाहता हूं, और माननीय मन्त्री महोदय के समक्ष उत्तर के लिए प्रस्तुत करना चाहता हूं।

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : माननीय सदस्य ने दुर्घटनाओं की कई समस्याएं उठाई हैं। यह बहुत ही गम्भीर मामला है और हम इस पर विचार

कर रहे हैं। दुर्घटनाओं की संख्या प्रति वर्ष बढ़ रही है। हम इन दुर्घटनाओं के कारणों की जांच कर पाये हैं। परन्तु दिल्ली में हो रही दुर्घटनाओं की दर व संख्या के बारे में पूछे गए सभी प्रश्नों का उत्तर देना मेरे लिए सम्भव नहीं होगा क्योंकि यह विशेष ध्यानाकर्षण प्रस्ताव एक विशेष दुर्घटना से सम्बन्धित है। उन्होंने दिल्ली में एक दुर्घटना का जिक्र किया है जिसके बारे में मैंने श्री पासवान द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते समय उल्लेख किया था। वे उसी बस का उल्लेख कर रहे हैं जिसमें एक किलीनर बस को चला रहा था। यह प्राइवेट बस थी। दुर्घटना आई० टी० ओ० के पास हुई और किलीनर को हिरासत में ले लिया गया है। इस मामले में कार्यवाही की जा चुकी है और उसका चालान किया जा चुका है। बस को बेड़े से बाहर कर दिया गया है। (व्यवधान)। चालक बस में नहीं था। यह कोई और था। मैं इसका पहले ही उत्तर दे चुका हूं। चूंकि यह हिन्दी में था, इसलिए हो सकता है माननीय सदस्य इसे न समझ पाये हों।

अब, उन्होंने पुनः मुआवजे का प्रश्न उठाया है। जैसे कि मैंने स्पष्ट कर दिया है, इस विशेष मामले में दिल्ली परिवहन निगम द्वारा अदायगी के सम्बन्ध में की गई घोषणा मुआवजा नहीं है; यह अनुग्रहपूर्वक अदायगी है जो मृतक के आश्रितों और मरीजों को आकस्मिक व्यय पूरा करने के लिए दी जाती हैं। मुआवजा निर्धारित करने का प्रश्न एक अन्य बड़ा प्रश्न है जिस पर विचार करना होगा।

उपाध्यक्ष महोदय : इसे तय करने के लिए न्यायाधिकरण लम्बा समय लेता है। आपको इसके लिए भी कुछ समय सीमा निर्धारित करनी चाहिए।

श्री बूटा सिंह : अनुभव से मालूम होता है कि निर्णय करने में न्यायाधिकरण छः महीने से एक वर्ष तक का समय ले लेता है। हम इस पर ध्यान देंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि पद्धति ऐसी हो कि कोई समय सीमा निर्धारित की जा सके; और हम वह समय सीमा निर्धारित कर सकें जिसके भीतर न्यायाधिकरण अपना निर्णय अवश्य दे दे। इसलिए माननीय सदस्य के सुझावों को नोट कर लिया गया है और हम इस बात को सुनिश्चित करेंगे कि दुर्घटनाओं तथा उनकी रोकथाम के प्रश्न के बारे में माननीय सदस्य द्वारा दिये गये मूल्यवान सुझावों पर पूरा ध्यान दिया जाता है।

श्री बी० बी० देसाई (रायचूर) : श्रीमान उपाध्यक्ष महोदय, जैसा कि आपने सुझाव दिया है। अधिकांश मुद्दों पर उन सदस्यों द्वारा पहले ही चर्चा की जा चुकी हैं जो मेरे से पहले बोले—मैं केवल उन मुद्दों के बारे में बोलूंगा जो पहले नहीं उठाये गए हैं।

वास्तव में दुर्घटनाएं बिना किसी जानकारी के हो जाती हैं। उनसे कोई बच नहीं सकता है। परन्तु हम कुछ सावधानी से दुर्घटनाओं की संख्या कम कर सकते हैं। वास्तव में ये दुर्घटनाएं उन प्राधिकारियों की ओर से जरा सी लापरवाही के कारण होती हैं जिनकी जिम्मेवारी यह सुनिश्चित करने की है कि सुरक्षा का ध्यान रखा जाये। प्रारम्भिक रूप से वे (1) सड़क की दशाओं; (2) वाहन के रख-रखाव; और (3) चालक और अन्य सम्बद्ध वर्ग पर निर्भर रहते हैं। जहां तक सड़कों के रखरखाव का सम्बन्ध है, जैसे कि मेरे मित्र ने बताया है निःसन्देह माननीय मन्त्री महोदय ने भी स्वीकार किया है कि इसमें कमी है, और निःसन्देह इस पर प्रतिक्रियाएं

हुई हैं क्योंकि सड़कों के रखरखाव में धन की आवश्यकता पड़ती है चाहे वह दिल्ली परिवहन निगम हो या इस देश का कोई और संगठन हो। मैं नहीं जानता हूं यह कैसे किया जाता है; मैं समझता हूं कि यह सब सरकार द्वारा नियन्त्रित किया जाता है।

दूसरे मैं सड़कों के रखरखाव तथा बसों के रखरखाव के बारे में उल्लेख करना चाहता हूं। यदि मैं यह मान लूं—मैं इसे ठीक मान कर कह रहा हूं—जैसा कि हमारे माननीय सदस्य श्री वाई० वी० चह्वाण ने कल या परसों कहा कि उन्होंने एक वाहन किराये पर लिया था जिसमें श्री पट्टाभि सीतारमैया बैठे हुए थे और होरन को छोड़कर उसकी प्रत्येक चीज बज रही थी। यहां इन बसों में होरन भी नहीं बजता है। अन्य चीजें बजती हैं। इसलिए यह स्थिति यात्रियों के यातायात के लिए ही उन्हें लगभग एक लाख नई चेसिस की आवश्यकता है क्योंकि वे बहुत पुरानी हो गई है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री देसाई, हम मध्याह्न भोजन के बाद जारी रख सकते हैं। सभा अब मध्याह्न भोजन के लिए स्थगित होती है और 2 बजे पुनः समवेत होगी।

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2 बजे तक स्थगित हुई।

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् 2 बज कर 13 मिनट पर पुनः समवेत हुई।

(श्री हरिनाथ मिश्र पीठासीन हुए)

सभापति महोदय : श्री वी० वी० देसाई जारी रखें।

श्री वी० वी० देसाई : सभापति महोदय, मध्याह्न भोजन से पूर्व मैं वे मुख्य बातें बता रहा था जिससे यात्री-बसों की दुर्घटनाओं को कम किया जा सकता है। उनका मोटेतौर पर तीन मूल बातों से सम्बन्ध है। एक तो सड़क का रखरखाव है दूसरे वाहन का रखरखाव और तीसरे मानव घटक है। निःसन्देह सड़कों के रखरखाव के बारे में कम कहना अच्छा है क्योंकि धनराशि की कमी है तथा कई अन्य बातें हैं।

श्री सभापति महोदय : आय की कमी नहीं।

श्री वी० वी० देसाई : आय है परन्तु चोरी अधिक है। इसलिए, सड़कों का रखरखाव सही रूप से नहीं किया जाता है। मुझे स्मरण है कि 1945 में जब मैं एक छात्र था, मैंने ढाका से खैबरपास तक ग्रांड ट्रंक रोड से यात्रा की थी और अभी हाल में मैं सड़क द्वारा बनारस गया था। इस मुख्य सड़क में क्या बड़ा परिवर्तन है जिसे जहां तक अन्तर-महाद्वीपीय सड़क का संबन्ध है विश्व की सबसे बड़ी सड़क माना गया है। जब इतनी बड़ी सड़क की यह दशा है तो आप अन्य छोटी सड़कों या राज्य राजमार्ग या राष्ट्रीय राजमार्ग या अन्य सड़कों के बारे में सोच सकते हैं इसलिए, स्वाभाविक रूप से राज्य सरकारों तथा केन्द्रीय सरकार को इस सड़क रखरखाव पर ध्यान देना चाहिए।

दूसरे, मैं बसों के रखरखाव का उल्लेख कर सकता हूं। मुझे मालूम हुआ है कि वह बस जिस पर चर्चा हो रही है, डी० एस० टी० 2361, लगभग 10 वर्ष पुरानी है और दुर्घटना के समय

इसके टायर की छड़ें गहरा मोड़ काटते समय टूट गई । दस वर्ष पुरानी बस से हम और क्या आशा कर सकते हैं । इसलिए सरकार को पुरानी बसों को बदलने का कार्यक्रम बनाना चाहिए ।

सभापति महोदय : समय-समय पर पूरी मरम्मत भी ।

श्री बी० वी० देसाई : मैं सहमत हूं ।

जब तक निगम कमाता नहीं है तब तक यह इन पुरानी बसों को नहीं बदल सकता है और आपको इसके लिए सतर्क रहना पड़ेगा और यह देखना होगा कि कोई चोरी तो नहीं होती है। मैं यह जानना चाहता हूं कि प्राइवेट बस मालिक इतना धन क्यों कमा लेते हैं जबकि राज्य उपक्रम ऐसा नहीं कर पाते हैं । यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है और मन्त्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिए । यदि हम 20 या 25 प्रतिशत सामान्य ह्रास को ध्यान में रखते हैं तो पुरानी बसों को चार या पांच वर्षों में बदलना पड़ेगा ।

इस समय केन्द्रीय तथा राज्य उपक्रमों की चेसिसों की मांग एक लाख से अधिक है परन्तु इतने उत्पादन की क्षमता नहीं है। इसलिए जब तक हम इन मूल कारणों का उपचार नहीं करते हैं तब तक हम दुर्घटनाओं को कम नहीं कर पायेंगे ।

तीसरी बात मानव घटक है । यह बात सबको मालूम है कि कोई भी आ सकता है, कुछ धन दे सकता है और चालक नियुक्त किया जा सकता है । चालक को हमारे व्यय पर अनुभवी बनाया जाता है । इसलिए चालक की नियुक्ति किये जाने से पूर्व उसे पर्याप्त अनुभव अवश्य होना चाहिए और लम्बी दूरी की बस भेजने से पूर्व न केवल सड़क दुरुस्ती का प्रमाण-पत्र होना चाहिए बल्कि चालक का आरोग्य प्रमाण-पत्र भी होना चाहिए । केवल तभी दुर्घटनाओं में कमी की जा सकती है ।

निःसंदेह दुर्घटनाओं से बचना तथा उन्हें बिल्कुल न होने देना बड़ा मुश्किल है परन्तु माननीय मन्त्री महोदय द्वारा घोषित 1000 रु० का मुआवजा बहुत ही कम है । जब कोई जान चली जाये और उस व्यक्ति के आश्रित बड़े दुःखी हों तो उनको धन का दुःख तो अनुभव नहीं होना चाहिए । बस यात्री गरीब लोग होते हैं, रुपए के वर्तमान मूल्य को देखते हुए 1,000 रुपए बहुत कम राशि हैं । इसलिए मैं चाहता हूं कि इन्हें कम से कम 4,000 या 5,000 रुपए किया जाये । तृतीय पक्ष के बीमे की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि 20,000 अथवा 25,000 की क्षति-पूर्ति मिल सके । जैसा कि मन्त्री महोदय ने बताया है न्यायाधिकरण विद्यमान हैं और मामलों की सुनवाई छः महीने तक अथवा एक वर्ष तक होती है । इस प्रकार, इसमें न केवल विलम्ब होता है अपितु क्षतिपूर्ति भी कम मिल पाती है । कभी-कभी व्यक्ति के कार्य पर ध्यान देते हुए इसे 2,000 अथवा 3,000 रुपए कर दिया जाता है, परन्तु व्यक्ति कार्य कुछ भी करता हो, मनुष्य आखिर मनुष्य ही है, इसलिए मूलतः क्षतिपूर्ति एक निश्चित राशि से कम नहीं होनी चाहिए । सरकार अधिनियम में ऐसे सुधार क्यों नहीं लाती ?

मैं मंत्री महोदय से इन बातों का उत्तर चाहता हूं ।

इन तथ्यों पर श्री वीरेन्द्र पाटिल को ध्यान देना चाहिए क्योंकि वह हमारे क्षेत्र के हैं। वह अच्छे प्रशासक हैं। अपने शासन में उन्हें इन बातों पर ध्यान देना चाहिए।

श्री बूटा सिंह : माननीय सदस्य द्वारा उठाई गई बातें मूलभूत हैं।

जहां तक दुर्घटनाओं तथा उनके रोके जाने का सम्बन्ध है इसमें कोई सन्देह नहीं कि माननीय सदस्य द्वारा उल्लिखित तीन मुख्य बातें मुख्य हैं ।

यह दुर्घटना राष्ट्रीय राजपथ पर हुई है जिसकी देखभाल केन्द्रीय सरकार द्वारा की जाती है। यह भी सही है कि राष्ट्रीय राजपथों को ठीक दशा में नहीं रखा जाता। केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों को सहायता देती हैं तथा राज्य सरकारों के लोक निर्माण विभाग को इन राजपथों की देखभाल करनी होती है।

खैबर पास से कलकत्ता तक राष्ट्रीय राजपथ संख्या के सम्बन्ध में उन्होंने वर्तमान सड़क की तुलना वाराणसी के पास की दशा को पुरानी सड़क के साथ की है। सदस्य ने वाराणसी के पास कुछ गड्ढे देखे। यह सही है कि कुछ स्थानों पर राष्ट्रीय राजपथ की सही रूप से देखभाल नहीं की जाती तथा कुछ स्थानों पर उसकी देखभाल ठीक तरह से की जाती है। मैं मानता हूं कि कुछ स्थानों पर देखभाल ठीक ढंग से की जाती है। परन्तु मेरा अनुभव है कि वाराणसी, इलाहाबाद के पास राजपथ का सही तरह से रखरखाव नहीं किया जाता। परन्तु जैसा कि मैंने बताया कि इसकी देखभाल राज्य सरकार के लोक-निर्माण विभाग द्वारा की जाती है। जहां तक केन्द्रीय सरकार का सम्बन्ध है, वह सहायता दे रही है।

इस विशेष बस की देखभाल के बारे में माननीय सदस्य को सही जानकारी नहीं है। यह बस दस वर्ष पुरानी नहीं है। यह एक साल आठ महीने पुरानी है। यह काफी नई गाड़ी थी जिसकी देखभाल अच्छी तरह की गई थी। उसकी सर्विस 23 नवम्बर को की गई थी तथा पुराने पुर्जों, गियर आदि को नये पुर्जों से बदला गया था। इस प्रकार यह कहना सही नहीं है कि बस दस वर्ष पुरानी थी। तुलनात्मक दृष्टि से यह एक नई बस थी।

उन्होंने चालक के लाइसेंस तथा चालक के व्यावहारिक लाइसेंस की बात कही है। जहां तक दिल्ली परिवहन निगम का सम्बन्ध है हमने भर्ती की शर्तें निर्धारित की हुई हैं। दिल्ली परिवहन ऐसे व्यक्तियों को चालक के पद पर नियुक्त करती है जिन्हें सार्वजनिक गाड़ी चलाने का तीन वर्ष का अनुभव है और उसके पश्चात् भी उनकी परीक्षा ली जाती है तथा उन्हें कुछ समय के पश्चात् और प्रशिक्षण भी दिए जाते हैं। इस प्रकार इस मामले में यह कहना सही नहीं है कि चालक अनुभवी नहीं था। उसका 9 वर्ष का लम्बा अनुभव था तथा उसका काफी अच्छा रिकार्ड था।

जहां तक गाड़ियों के अप्रयोग्य घोषित किए जाने का प्रश्न है यह मामला मुख्यतः धन की उपलब्धता पर निर्भर करता है। जैसा कि मैंने एक अन्य माननीय सदस्य के प्रश्न के उत्तर में बताया, दिल्ली परिवहन अपनी पुरानी गाड़ियों को निकाल रहा है तथा चालू वर्ष में हमारा विचार दिल्ली परिवहन निगम की फ्लीट में 630 बसें जोड़ने का है। इसलिए पुरानी गाड़ियों के हटाने

की प्रक्रिया जारी रहती है। जहां तक फ्लीट का सम्बन्ध है, दिल्ली परिवहन की बस की औसत आयु दस वर्ष है।

इस मामले में जो घोषणा की गई है वह क्षति पूर्ति नहीं है। यह केवल रोगियों तथा मृतकों के परिवारों की सहायता के लिए है ताकि वे शव हटाने के लिए तात्कालिक सहायता पा सकें। क्षतिपूर्ति की राशि न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित की जायेगी। जैसे ही न्यायाधिकरण एवार्ड घोषित करेगा। हम उसे निश्चित रूप से क्रियान्वित करेंगे।

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी) : यह दुर्भाग्य की बात है। ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के सम्बन्ध में मंत्री महोदय का वक्तव्य अत्यन्त पुराने ढर्रे का है।

ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के बारे में हम केवल जांच ही कराना नहीं चाहते, अपितु कुछ मूल-भूत प्रश्न भी हैं। दुर्घटनाओं के प्रश्न पर चर्चा करते समय हम मानव जीवन के मूल्य के प्रश्न का सामना कर रहे हैं। अतः पूरे मामले पर निष्ठापूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

मैं आपके माध्यम से इस सभा का तथा सरकार का ध्यान उच्चतम न्यायालय के निर्णय की ओर दिलाना चाहता हूं। इसमें कहा गया है :

"हम उम्मीद करते हैं कि भारत का प्रत्येक राज्य राजपथ की उपेक्षा तथा परिवहन उल्लंघनों पर जीवन के प्रति सम्मान तथा उदासीनता-पूर्ण संवेदनशीलता को ध्यान में रखते हुए ध्यान देगा।"

इन बातों पर ध्यान रखते हुए यह ध्यानाकर्षण प्रस्ताव सभा के समक्ष है।

हमें बार-बार बताया जाता है कि क्षति-पूर्ति का मामला न्यायाधिकरण के पास भेजा जायेगा, इत्यादि। प्रश्न पूछने से पूर्व मैं एक निवेदन करना चाहता हूं। दुर्घटनाओं तथा अन्य बातों के प्रति नया रुख अपनाने और पूरी तरह नये सिरे से दिशा निर्देशन की आवश्यकता है। मोटर गाड़ी अधिनियम जिसका माननीय मंत्री ने बार-बार उल्लेख किया है। निदेशक सिद्धान्तों द्वारा निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए पूरी तरह अपर्याप्त है। पूरा अधिनियम दुर्घटनाएं रोकने के उद्देश्य से नहीं बना। इसका उद्देश्य यह पता लगाना है कि क्या क्षतिपूर्ति की जा सकती है, अथवा नहीं और यदि यह दी जानी है तो वह कितनी हो। मेरा निवेदन है कि पूरे अधिनियम का लक्ष्य मूल खोजना है। यह मूलों पर आधारित कानून है। मूल सिद्ध हो जाने पर ही क्षतिपूर्ति का प्रश्न लिया जा सकता है। मानव जीवन के प्रति हमारा यह रुख नहीं होना चाहिए। मानव जीवन के बारे में कानून का इतना निम्नस्तरीय दृष्टिकोण नहीं होना चाहिए। दोष-निर्धारण के बाद ही अन्य बातों को लिया जाता है।

एक माननीय सदस्य : अधिनियम सर्वथा पुराना है।

श्री जी० एम० बनातवाला : अधिनियम में यह दो विशिष्ट कमियां हैं। प्रथमतः यह दुर्घटनाओं को रोकने के उद्देश्य से नहीं है, दूसरे यह कानून मूलों और उनके बाद के परिणामों का पता लगाने के लिए है। सरकार के लिए यह आवश्यक है कि इस पूरे प्रश्न पर निदेशक सिद्धान्तों, हमारे संविधान के अनुच्छेद 41 के अनुरूप उचित रुख अपनाये। हम निदेशक सिद्धान्तों

का पर्याप्त सम्मान करते हैं। अनुच्छेद 41 में स्पष्ट रूप से निहित है "कि अयोग्य होने की दिशा में राज्य सरकारी सहायता का प्रभावी उपबन्ध करेगा।"

अब मेरा प्रश्न है कि मोटर गाड़ी अधिनियम पर अधिक निर्भर रहने के स्थान पर क्या सरकार निदेशक सिद्धान्तों में निहित विशेष उपबन्धों की भावना को पूर्ण कर रही है? विमान दुर्घटनाओं के मामले में उपबन्ध हैं; रेल दुर्घटनाओं के मामले में भी उपबन्ध हैं। रेलवे अधिनियम की धारा 82(क) पहले से विद्यमान है जो कि, बेशक आंशिक रूप से क्षतिपूर्ति का दायित्व स्वीकार करती हैं? भिन्न मानदण्ड क्यों रखे जाते हैं, इस पर विचार किया जाना चाहिए। मैं सरकार से स्पष्ट उत्तर चाहता हूं। आप रेल दुर्घटनाओं के मामलों में 'रेलवे दावा आयोग नियुक्त करते हैं जोकि इस बात का पता लगाता है कि क्या दावा वास्तविक रूप से निकटतम सम्बन्धी द्वारा किया जा रहा है। परन्तु इन्होंने क्षतिपूर्ति आयु इत्यादि के अनुसार निर्धारित नहीं की है। दुर्घटना के मामलों में जिस पर हम इस समय विचार कर रहे हैं हमारा दृष्टिकोण यही होना चाहिए कि क्या कोई व्यक्ति दोषी है, अथवा नहीं, इससे यह निर्णय होना है कि क्षतिपूर्ति कितनी हो। यह मानव जीवन के साथ उपहास है। क्या सरकार सभा में यह आश्वासन देगी कि इसके बाद मामला चाहें दिल्ली परिवहन का हो अथवा अन्य हो, दुर्घटना के मामले में—एक विशेष राशि—जो कि पर्याप्त हो—सदा दी जायेगी। जीवन का बदला हम कभी नही उतार सकते। परन्तु अनुच्छेद 41 में उल्लिखित समुचित सहायता की व्यवस्था की जानी चाहिए। कोई व्यक्ति विमान द्वारा यात्रा करता है, रेल यात्रा करता है अथवा बस लेता है। मानव जीवन का मूल्य बदलता रहता है। इसलिए मेरा सरकार से प्रश्न है कि क्या इस पहलू पर उचित रूप से विचार किया जायेगा। तथा क्या सरकार अनुच्छेद 41 में निहित दायित्व ले रही है तथा सभा को आश्वासन देने की स्थिति में है कि इस दुर्घटना के बाद, विमान तथा रेल दुर्घटना के क्षतिपूर्ति के रूप में समुचित सरकारी सहायता दी जायेगी।

सभापति महोदय, न्यायाधिकरण के मामले में आपने स्वयं बताया था, यातायात दुर्घटना में जो 26 वर्षीय बालक का जीवन गया था, उसकी माता को क्षतिपूर्ति के रूप में 7000 रुपये दिये गये थे। उसकी माता मामला मद्रास उच्चन्यायालय में ले गई और क्षतिपूर्ति 7,000 से बढ़ाकर 20,000 रुपये कर दी गई। इस पूरी प्रक्रिया पर छः महीने अथवा एक वर्ष नहीं, आठ वर्ष लग गए, जैसा कि मंत्री महोदय ने पहले बताया है।

श्रीमान, इस प्रश्न का एक और पहलु भी है जिसे मैं मंत्री महोदय के समक्ष रखना चाहता हूं। हमें इस बारे में भी आश्वस्त किया जाना चाहिए कि दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए क्या उपाय किये गए हैं। दिल्ली परिवहन में क्या दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए कोई कक्ष है अथवा नियमित रूप से कोई कक्ष बनाया जायेगा? जब दुर्घटना होती है तब विभागीय जांच की जाती है और रिपोर्टें पेश की जाती हैं। मैं नहीं जानता कितनी विभागीय जांचे की गई थीं, कितनी रिपोर्टें दी गईं तथा उनका क्या बना? स्थायी रूप से एक कक्ष दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए स्थापित किया जाए जो दृढ़तापूर्वक परिवहन के अनुशासन तथा सुरक्षा विनियमों को दृढतापूर्वक लागू करें। मेरा सभा के समक्ष यह एक विशेष सुझाव है।

यदि मैं गलत नहीं हूं तो परिवहन मन्त्रालय द्वारा नियुक्ति एक मोटर वाहन बीमा समिति थी जिसने अपना प्रतिवेदन किसी वक्त 1962 में दिया था। उसमें अनेक सुझाव हैं—यहां तक कि उसमें एक निधि स्थापित करने के सम्बन्ध में भी सुझाव थे, जो विभिन्न राज्य सरकारों से करों के समुचित अंश प्राप्त करके स्थापित की जा सकती है जिसका मुआवजे के भुगतान अथवा उचित और पर्याप्त रूप से सार्वजनिक सहायता देने के लिए उपयोग किया जा सकता है। मैं यह जानना चाहता हूं कि इन सब प्रतिवेदनों का क्या किया जा रहा है। सरकार क्या कार्यवाही कर रही है अथवा बार-बार वही दुर्घटनाएं होती रहेंगी और उन दुर्घटनाओं के कारणों का बाद में विश्लेषण ही किया जाता रहेगा ?

अतः मैं ये दो आधारभूत प्रश्न माननीय मंत्री महोदय के समक्ष प्रस्तुत करता हूं कि वह जिन पर वह सक्रिय और सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और उनका स्पष्ट उत्तर दें। एक माननीय सदस्य दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में आंकड़े दे चुके हैं और इसलिए मैं उन्हें यहां दोहराऊंगा नहीं अतः मैं आशा करता हूं कि इस मामले पर गम्भीर रूप से विचार किया जाएगा।

मैं जस्टिस श्री कृष्ण अय्यर के शब्दों को उद्धृत कर अपना भाषण समाप्त करता हूं। उन्होंने कहा है कि सड़क दुर्घटनाओं में मरने वालों की संख्या बीमारी से मरने वाले लोगों की संख्या से इतनी अधिक है कि भारत के राष्ट्रीय मार्ग देश में सबसे अधिक मारक हो गये हैं। भारतीय परिवहन इतना बदनाम है कि उसमें यात्रा करना मृत्यु को बुलावा देना है।

अतः मुआवजा देने के बारे में तथा रेलवे में विद्यमान स्थिति के अनुसार तथा संविधान के अनुच्छेद 41 के सन्दर्भ में और दुर्घटनाओं को रोकने के उद्देश्य से एक प्रभावी एवं सशक्त सैल स्थापित करने के सम्बन्ध में मुझे आशा है, कि सरकार निश्चित उत्तर देगी।

महोदय, दृष्टिकोण में परिवर्तन करने की आवश्यकता है और क्या सरकार संविधान के अनुच्छेद 41 के अनुरूप दृष्टिकोण में परिवर्तन करने की चुनौती को स्वीकार कर रही है ? यहां पर तीसरी पार्टी के बीमे की बात कही गई है। किन्तु मेरी सूचना यह है कि तीसरी पार्टी के बीमे की तो बात ही क्या, दिल्ली परिवहन निगम की बसों का ही धनाभाव के कारण बीमा नहीं कराया जाता है। कुछ महीने पहले तक तो स्थिति यही थी। इसलिए हमें इस समूचे प्रश्न पर उसकी सामूहिकता को ध्यान में रख कर विचार करना चाहिए, ध्यानाकर्षण प्रस्तावों के सन्दर्भ में घिसे-पिटे वक्तव्यों से कोई लाभ नहीं होगा।

श्री बूटा सिंह : माननीय सदस्य ने सड़क दुर्घटनाओं को लेकर हमारी परिवहन व्यवस्था व्याप्त व्याधि पर काफी प्रकाश डाला है तथा उन्होंने हमारा ध्यान इस सम्बन्ध में संविधान के निदेशक तत्वों की ओर खींचा है। निस्सन्देह, जब वह यह कहते हैं कि सरकार को सड़क पर चलने वाले वाहनों में जीवन की सुरक्षा सुनिश्चित करनी चाहिए तो वह ठीक कहते हैं और उन्होंने मुझसे मांग की है कि उनके सुझावों पर सक्रिय और सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाये और मैं ऐसा पूरी निष्ठा के साथ करूंगा। मैं आश्वासन देता हूं कि जिस निष्ठा के साथ माननीय सदस्य ने यह प्रश्न उठाया है उसी तरह से मैं निसन्देह यह सुनिश्चित करने का प्रयास करूंगा कि सरकार माननीय सदस्य द्वारा दिये गए बहुमूल्य सुझावों पर उसी गहरी निष्ठा से विचार करें।

मैंने इस दुर्घटना के सम्बन्ध में सभी तथ्य अपने तत्थामक व्यक्तव्य में दे दिए हैं। अब जैसा कि मैंने अपने उत्तर में बताया हैं कि मार्ग बहुत ही कठिन है। पुनः बहुत संकरा है, वहां पर एक दम बड़ा मोड़ आता है। यदि आप वहां जाकर देखेंगे तो यह अनुभव करेंगे कि इस सड़क को निश्चय ही चौड़ा करने की आवश्यकता है, वहां के संकरे पुल के लिए भी कुछ करना होगा। इस सम्बन्ध में कुछ तो करना ही होगा, इसमें कोई सन्देह की बात नहीं है। माननीय सदस्य ने दो अथवा तीन मूलभूत प्रश्न उठाते हुए मोटर गाड़ी अधिनियम का उल्लेख किया है। इस संबंध में मैं उन्हें यह बताना चाहता हूं कि सरकार ने परिवहन विकास परिषद्, जोकि एक शीर्ष निकाय है जिसमें राज्यों का प्रतिनिधित्व भी है, द्वारा दी गई सिफारिशों पर विचार किया है। इसमें कुछ तो मुख्य मंत्री भी हैं। यह शीर्ष निकाय सड़क सुरक्षा, सड़क रख-रखाव, पलीट रख रखाव और अन्य सम्बद्ध बातों पर विचार करती है। इस निकाय ने अभी हाल में दिल्ली में बैठक की थी। उन्होंने मोटर गाड़ी अधिनियम में संशोधन करने के लिये वैसे ही बहुमूल्य सुझाव दिये हैं जैसे माननीय सदस्य ने दिये हैं। हम मामले से अवगत हैं और हम इस समय इस शीर्ष निकाय अर्थात् परिवहन विकास परिषद द्वारा दी गई सिफारिशों पर विचार कर रहे हैं। जहां तक दिल्ली परिवहन निगम के वाहनों का सम्बद्ध है, उन सभी को तीसरी पार्टी के बीमे से छूट दी गई है। किन्तु उन्हें विशेष बीमा निधि की व्यवस्था करनी होती है जिसमें से मुआवजा दिया जाता है। अतः यह सब किया जा रहा है। जहां तक रख-रखाव का सम्बन्ध है, उन्होंने दिल्ली परिवहन निगम में एक सैल बनाने का बहुमूल्य सुझाव दिया है। मेरा विचार है कि दिल्ली परिवहन निगम में ऐसी व्यवस्था है जहां दुर्घटनाओं सम्बन्धी सूचना रखी जाती है और उनके पास इन दुर्घटनाओं संबंधी सामग्री के किये गये विश्लेषण उपलब्ध हैं ताकि उनसे सबक सीखे जा सकें और निरोधक कदम उठाए जा सके। अब यदि इस बात की आवश्यकता है कि दिल्ली परिवहन निगम में एक ऐसा सैल स्थापित किया जाये जो यह सुनिश्चित करे कि इस प्रकार की दुर्घटनाएं मानवीय असफलता के कारण न हों तो ऐसा किया जायेगा। हमने कुछ कदम तो उठा लिए हैं। भर्ती के समय हम शारीरिक रूप से स्वस्थ और अनुभवी चालक को दिल्ली परिवहन निगम के लिए चुनते हैं उन्हें गहन प्रशिक्षण दिया जाता है। निगम में हमारा अपना प्रशिक्षण विद्यालय है जहां उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है। इससे अतिरिक्त उन चालकों को प्रोत्साहन भी दिया जाता है जिन की सेवा दुर्घटना हीन होती हैं। इस प्रकार की दुर्घटनाओं को रोकने का यह बहुत ही महत्वपूर्ण कदम है। इसके अतिरिक्त गति नियन्त्रक व्यवस्था भी हैं और हमने अभी हाल में डी० टी० सी० बसों में गति नियन्त्रण पद्धति लागू की है और इन बसों में गति नियन्त्रक लगाये गए हैं ताकि चालक वाहन को निर्धारित गति से तेज न चलायें। अतः सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यह सभी कदम उठाये गये हैं और दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आवश्यक सावधानी भी बरती जा रही है। माननीय सदस्य ने बहुमूल्य सुझाव दिए हैं और हम निश्चय ही इन पर विचार करेंगे। मैं यह इसलिए कह रहा हूं क्योंकि मैं भी उसी तरह इस मामले के बारे में उतना ही चिन्तित हूं। यदि यह सदन ठीक समझे तो सड़क दुर्घटनाओं के बारे में अपने विचार व्यक्त कर सकता है और हम पूरी निष्ठा के साथ यह सुनिश्चित करेंगे कि मोटर गाड़ी अधिनियम के लिए सुझाये गए संशोधनों और परिवर्तनों को उसमें सम्मिलिति किया जाये।

सभापति महोदय : आपने सड़क विकास के बारे में कुछ नहीं कहा है। संयोग से मेरे पास समाचार की कतरन है। इस क्षेत्र के विशेषज्ञों का एक सम्मेलन रुड़की में 28 अक्तूबर,

1980 को हुआ था और इसका उद्घाटन करते हुये रुड़की विश्वविद्यालय के उप-कुलपति डा० जगदीश नारायण ने कहा कि पिछले 15 वर्षों में सड़क परिवहन उद्योग का राजस्व 135 करोड़ रुपये से बढ़ कर 1238 करोड़ रुपये वार्षिक हो गया है। किन्तु इसी अवधि में सड़क विकास व्यय 65 प्रतिशत से घट कर 27 प्रतिशत हो गया है अतः यह एक महत्वपूर्ण बात है जिस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

श्री बूटा सिंह : महोदय, यह सम्पूर्ण स्थिति है। यदि आप केन्द्रीय तथा राज्य व्यय को जोड़े तो अधिक होगा। इसके अतिरिक्त, यह एक राष्ट्रीय समस्या है और हमें इसके लिए यथा-सम्भव प्रयास करने चाहिए।

सभापति महोदय : इस पर माननीय मन्त्री को विचार करना है।

सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति
पहला प्रतिवेदन

श्री आरिफ मोहम्मद खां (कानपुर) : महोदय, मैं, भारतीय पटसन निगम लिमिटेड—भारतीय पटसन निगम के कार्यकरण में त्रुटियों पर सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति (छठी लोक सभा) के 25वें प्रतिवेदन में दी गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही सम्बन्धी सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति का पहला प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

रंग-भेद विरोधी (संयुक्त राष्ट्र कन्वेनशन) विधेयक

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि रंगभेद के अपराध के दमन और दण्ड से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन को प्रभावी करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है "कि रंगभेद के अपराध के दमन और दण्ड से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय कन्वेन्शन को प्रभावी करने वाले निधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं।

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) केरल में कुट्टियाड़ी परियोजना के पेरुवेनामुझी जलाशय के उत्तर-पूर्व में स्थित वनों के बारे में

*श्री वी० एस० विजयराघवन (पालघाट) : यह समाचार है कि केरल में कुटाईडी

*मन्त्रालय में दिये गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

सिंचाई परियोजना के पेरुवेनामुझी जलाशय के उत्तर-पूर्व में 5 किलोमीटर तक फैले अत्यधिक घने जंगल को साफ करने का प्रयत्न किया जा रहा है।

500 हैक्टेयर का यह वन उस क्षेत्र में फैला हुआ है जहां से ककाजम बांध सतही पानी ग्रहण करता है। यह समझा जाता है कि इस वन को केरल बागान निगम के अधीन रबड़ के बाग लगाने हेतु साफ किया जा रहा है।

एक हैक्टेयर में फैले इस वन में 30 मीटर ऊंचे और लगभग 75 सेन्टीमीटर चौड़े लगभग 250 पेड़ हैं। यदि इस वन का सफाया कर दिया जाता है तो अनुमान है कि इसकी लकड़ी से लगभग 2 करोड़ रुपए की आय होगी। वानिकी विभाग के अनुसार इस वन में ब्यानव, ईरुपकम, छूरुली, सफेद चीड़, सफेद सागौन अकील आदि किस्म की कुछ दुर्लभ किस्में है।

वर्ष 1976 में इस वन में रबड़ लगाने हेतु बागान निगम को स्थानांतरित करने की अधिक चर्चा थी। परन्तु उस समय यह विचार छोड़ दिया गया क्योंकि यह सोचा गया कि ऐसा करने से कुटाईडी परियोजना पर बुरा असर पड़ेगा और निर्वनीकरण हो जाएगा। परन्तु अब ऐसे समाचार मिले हैं कि सरकारी स्तर पर इस मामले को फिर से उठाया जा रहा है। यह वन पेरुवेनामुझी के दक्षिण में 5 किलोमीटर से ककाजम तक भू-क्षरण से रक्षा करता है। विशेषज्ञों की राय है कि यदि इस वन को नष्ट किया जाता है तो पेरुवेनामुझी बांध रेत से भर जाएगा। इस वन को लगभग 1 किलोमीटर क्षेत्र से वनों का पहले ही सफाया किया जा चुका है। इसके परिणामस्वरूप पेरुवेनामुझी बांध में रेत जमा हो गई है। यदि जलाशय के निकट के जंगल का सफाया किया जाता है तो रेत पूरी तरह भर जाएगी। कुटाईडी परियोजना जिस पर पहले ही लगभग 36 करोड़ रुपए व्यय किए जा चुके हैं किसानों को पानी उपलब्ध कराने में प्रायः असफल रहा है। बांध में रेत भर जाने से इसे महत्वपूर्ण बांध के वजूद को ही खतरा हो जाएगा। इससे समस्या की गम्भीरता का पता चलता है।

पेरुवेनामुझी वन श्रृंखला आरम्भ में 5000 एकड़ से अधिक क्षेत्र में फैली हुई थी। कृषि कार्य के लिए काफी अधिक क्षेत्र की सफाई कर दी गई है और अब शेष बचे 500 हैक्टेयर की सफाई करने की बात कही जा रही है। इस वन की सफाई के कारण वन्य जीवों की कई दुर्लभ जातियां लुप्त हो गई हैं। शेष जीवों के भी लुप्त होने की आशंका हो सकती है।

वजानन्द क्षेत्र में जिसे वन्य जीवन सेंचुरी घोषित किया गया है। हजारों एकड़ में फैले जंगल को साफ किया जा रहा है। इसके एक बड़े भू-भाग को पहले ही यूक्लिपटस बगान में परिवर्तित कर दिया गया है। शेष वन को भी यूक्लिपटस बगान में परिवर्तित करने के प्रयत्न किए जा रहे हैं। वन्य जीवन की रक्षा की बात कागज पर ही रह गई है।

अतः मैं केन्द्रीय सरकार से इस मामले पर शीघ्र ध्यान देने, निर्वनीकरण को रोकने, तथा कुटाईडी परियोजना की सुरक्षा निश्चित करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध करता हूं।

(दो) देश में विभिन्न केन्द्रीय विद्यालयों को पुस्तकों की सप्लाई

श्री इरामोहन (कोयम्बटूर) : सभापति महोदय, केन्द्रीय सरकार के विद्यालय समूचे देश

में हैं। विभिन्न धर्मों, जातियों के बच्चे एक साथ ज्ञान अर्जित करते हैं। इन विद्यालयों की पुस्तकें नई दिल्ली में मुद्रित होती हैं और विभिन्न राज्यों में वितरित कर दी जाती हैं जो बाद में विभिन्न जिलों में स्थापित विद्यालयों को दे देते हैं। सम्पूर्ण भारत में पाठ्यक्रम एक ही रहता है। विद्यालयों का शैक्षक वर्ष समाप्त होने जा रहा है और अधिकांश विद्यार्थी कुछ ही महीनों में अपना पाठ्यक्रम समाप्त करने वाले हैं। परन्तु यह आश्चर्य की बात है कि तमिलनाडु और अन्य कई राज्यों के कई केन्द्रीय विद्यालयों को अभी निर्धारित पुस्तकें नहीं मिली हैं। विश्वस्त सूत्रों से पता चला है कि पुस्तकें मुद्रणालय में तैयार नहीं हैं। मैं यह बताना चाहता हूं कि कोयम्बटूर के केन्द्रीय विद्यालय के छात्रों को आज तक निर्धारित पुस्तकें नहीं मिली हैं। इन विद्यालयों के मुख्याध्यापक मद्रास से केन्द्रीय शिक्षा प्राधिकारियों से नकारात्मक उत्तर लेकर लौटे हैं। पुस्तकें मिलने में होने वाले इस विलम्ब ने बच्चों को कठिनाई में डाल दिया है। कई बच्चों को तो यह आशंका है कि कहीं उनका एक वर्ष व्यर्थ न हो जाय क्योंकि उन्हें परीक्षा बिना पुस्तकें पढ़े ही देनी होगी। जिस प्रकार समय पर की गई कार्यवाही मुसीबत से बचाती है उसी प्रकार समय पर पुस्तक प्राप्त होना बच्चों को परीक्षा में असफल होने से बचाता है। विभिन्न राज्यों में मुद्रण का क्षेत्रीयकरण करके इस देरी से बचा जा सकता है। अन्य कई राज्यों में केन्द्रीय मुद्रणालय लगाए जा सकते हैं। इसे लागू करने में कोई कठिनाई नहीं होगी क्योंकि समूचे देश में पाठ्यक्रम एक ही है। मद्रास में केन्द्रीय सरकार का मुद्रणालय है और कोयम्बटूर का मुद्रणालय पेरियानकिन पलायम में है। सरकार इन मुद्रणालयों में केन्द्रीय विद्यालयों के लिए पुस्तकें मुद्रित कराने के लिए हिदायतें दे सकती है ताकि अनावश्यक देरी से बचा जा सके और परिवहन व्यय की भी बचत की जा सके। देश के लिए इस समय बचत बहुत महत्वपूर्ण है।

(तीन) उड़ीसा में भवानीपटना में एक डाक-तार डिवीजन की आवश्यकता

**श्री रास बिहारी बहेरा (कालाहाँडी) : उड़ीसा के कालाहांडी जिले के लोग पर्याप्त संख्या में टेलीफोन कनेक्शन न होने के कारण अनेक कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं। हमारा जिला पिछड़ा हुआ है। जिला मुख्यालय शहर भवानीपटना में टेलीफोन सेवा सन्तोषजनक नहीं है। मुझे यह खेद सहित कहना पड़ता है कि अधिकांश समय भवानीपटना की टेलीफोन लाइन खराब रहती है। इस शहर के लोगों को दूर दराज के क्षेत्रों में टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित करने में कठिनाई होती है।

जहां तक इस जिले के अन्य प्रखण्डों सिन्नापली, गोलामुंडा और ठुआमल रामपुर का संबन्ध है वहां टेलीफोन सेवा उपलब्ध नहीं कराई गई है। महत्वपूर्ण उपखण्ड नौपाड़ा और जिला मुख्यालय भवानीपटना के बीच टेलीफोन सम्पर्क नहीं है। इन जिलों के संसद सदस्य, विधायकों और उच्च अधिकारियों को भुवनेश्वर और दिल्ली के लिए 'काल बुक' कराने के पश्चात् घंटों प्रतीक्षा करनी पड़ती है। कई बार तो वे राज्य की राजधानी को आवश्यक संदेश न भेज पाने के कारण स्वयं को विवश अनुभव करते हैं।

इस जिले के लोगों को वर्ष 1979-80 में अभूतपूर्व सूखे के कारण अत्यधिक कष्ट सहने पड़े हैं। टेलीफोन सुविधा के अभाव में राहत कार्यों में समन्वय रखने में अत्यधिक कठिनाई हुई

**उड़िया में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

थी । स्थानीय स्वयंसेवक, राजनीतिज्ञ और उच्च अधिकारी सितम्बर, 1980 में उस समय राहत कार्य जारी नहीं रख सके जब वहां भयंकर बाढ़ आई हुई थी । दूर-संचार सुविधाओं के अभाव में सरकार तत्काल कार्यवाही नहीं कर पाई थी । यह सर्वविदित है कि इन बाढ़ों से जन-धन की अपार क्षति हुई थी ।

बाढ़ की स्थिति के बारे में हम न तो भुवनेश्वर सन्देश भेज सके थे और न ही केन्द्र से कोई सन्देश प्राप्त कर सके । संचार सुविधाओं के अभाव में एक सीमा तक राहत वितरण कार्य में बाधा पहुंची ।

इसको दृष्टि में रखते हुए मैं सरकार से भवानीपटना में 'पोस्ट एण्ड टेलीग्राफ डिवीजन' (डाक और तार प्रभाग) की स्थापना का अनुरोध करता हूं और साथ ही सभी प्रखण्ड और उप-खण्ड मुख्यालयों मे पर्याप्त टेलीफोन लाइनों के लिए अनुरोध करता हूं ।

(चार) पश्चिम बंगाल में डाक तार प्रणाली

प्रो० रूपचन्द पाल (हुगली) : डाक और तार व्यवस्था देश के कई भागों में और विशेषकर पश्चिम बंगाल मंडल में पूर्णतया खराब होने की अवस्था में है । रेल डाक सेवा के दफ्तरों में काफी संख्या में पत्र जमा हो गए हैं । केवल कलकत्ता क्षेत्र के डाकखानों में कम से कम डेढ लाख पत्र वितरण हेतु पड़े हुए हैं । उपनगरों में अधिकांश टेलीफोन एक्सचेन्ज लम्बे समय तक खराब रहते हैं । पर्याप्त स्टाफ के अभाव में बड़ी संख्या में टेलीग्राम (तार) और मनीआर्डर (धनादेश) वितरित नहीं किए जा सके । इससे भी बढ़कर, अधिकांश उपकरण भी खराब पड़े हैं । कलकत्ता में डाक और तार की सम्पूर्ण स्थिति बिगड़ी हुई है । रेलवे डाक सेवा हेतु जहां केवल कलकत्ता को 65 गाड़ियों की आवश्यकता है, वहां सम्पूर्ण पश्चिम बंगाल में केवल 22-22 गाड़ियां उपलब्ध हैं । आवश्यक संख्या में गाड़ियां न होने के कारण पार्सल, बुक-पोस्टस और यहां तक कि पोस्टकार्ड और डाक टिकटें भी उपनगरों और ग्रामीण क्षेत्र में नहीं पहुंच पा रही है ।

केन्द्रीय तारघरों ने नोटिस दे दिया है कि वे तार हेतु लोगों से सन्देश प्राप्त नहीं करेंगे । केन्द्रीय तारघर प्रतिदिन लगभग 5000 तार भेजता है और लगभग 4000 तार प्राप्त करता है। परन्तु ऐसे तारों की सम्बन्धित व्यक्ति तक पहुंचने में 10-12 दिन लग जाते हैं और कभी-कभी इससे भी अधिक समय लग जाता है ।

ऐसे मामलों में डाक और तार विभाग के कर्मचारियों को खिन्न लोगों का कोपभाजन बनना पड़ता है । पश्चिम बंगाल के हजारों लोग धनादेशों को भेजने और वितरण में होने वाली देरी के कारण कष्ट उठा रहे हैं । इस भयावह स्थिति का मुख्य कारण पर्याप्त कर्मचारियों का अभाव है । स्वीकृत पदों की संख्या जहां 24,500 होनी चाहिए वहां मौजूदा कर्मचारियों की संख्या 16,500 है । टेलीफोन के पश्चिम बंगाल मंडल में भी 5000 कर्मचारी 6000 कर्मचारियों या इनसे अधिक का कार्य देख रहे हैं ।

केन्द्रीय सरकार से उपर्युक्त मामले की ओर तत्काल ध्यान देने, अपर्याप्त संख्या में कर्मचारी और आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराकर स्थिति को सुधारने का अनुरोध किया जाता है ।

(पांच) भुवनेश्वर में सशस्त्र पुलिस कर्मियों द्वारा डाक-तार सर्किल कार्यालय के कर्मचारियों को पीटा जाना

श्रीमती प्रमिला दण्डवते (बम्बई उत्तर मध्य) : सत्ताईस नवम्बर, 1980 के 'टाइम्स आफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है जिसके अनुसार सशस्त्र पुलिस वाले भुवनेश्वर के डाक और तार मण्डल कार्यालय में घुस गए और कर्मचारियों को पीटना प्रारम्भ कर दिया और डाकखाने के अधीक्षक तथा 10 अन्य व्यक्तियों को चोटें पहुंचाई जिनसे खून बहने लगा।

इसमें आगे यह भी लिखा है कि पुलिस वाले उन्मत्त हो गये थे। स्टैंड पर खड़ी साइकिलों को लाठियों से बुरी तरह बिगाड़ दिया, खिड़कियों के शीशे तोड़ दिये तथा कर्मचारियों से उनकी कलाई घड़ियां छीन लीं।

दूरसंचार के महाप्रबन्धक और डाकखानों के निदेशक इस सम्बन्ध में मुख्य सचिव से मिले।

मैं गृह मंत्री से एक वक्तव्य देने का अनुरोध करती हूं।

———

होटल-आमदनी कर विधेयक

वित्त मन्त्री (श्री आर० वेंकटरामन) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि कुछ होटलों की सकल आमदनी पर विशेषकर अधिरोपित करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी (बम्बई उत्तर पूर्व) : सभा में गणपूर्ति न होने से कार्यवाही किस प्रकार चल सकती है?

सभापति महोदय : गणपूर्ति की घंटी बज रही है अब गणपूर्ति हो गई है। मंत्री महोदय अपना भाषण जारी रखें।

श्री आ० वेंकटारमन : श्रीमान्, होटल आमदनी कर विधेयक 1980 सभा में 12 अगस्त, 1980 को पुरःस्थापित किया गया था। इस प्रकार विधेयक तीन महीने से अधिक समय से सदस्यों के पास है तथा उन्होंने मुझे इसमें कोई सन्देह नहीं है कि उन्होंने विधेयक के उपबन्धों पर विस्तार से विचार कर लिया होगा। फिर भी, जब सभा में इस पर विचार हो रहा है तब मैं इस अवसर पर विधेयक के कुछ मुख्य उबलब्धों का स्पष्टीकरण करना चाहता हूं।

इस छोटे एवं सरल विधेयक का उद्देश्य यह है कि जिन होटलों में कमरे के लिए एक व्यक्ति से प्रतिदिन 75 रुपया अथवा इससे अधिक धनराशि ली जाती है, उनकी कुल आमदनी पर कर लगाया जाये। इन होटलों द्वारा लेखा वर्ष के दौरान आवास, भोजन, पेय पदार्थों एवं अन्य सेवाओं के लिये प्राप्त की गई राशि पर 15% की दर से कर लगाया जायेगा। विदेशी मुद्रा में प्राप्त प्रभारों पर 5% की छूट दी जायेगी। इस प्रकार विदेशी पर्यटकों से विदेशी मुद्रा में

प्राप्त राशि पर कर 10% की रियायती दर पर लगाया जायेगा ऐसे विदेशी पर्यटकों के मामले में जो ग्रुपों में यात्रा करते हैं; अदायगी भारतीय 'ट्रैवेल' ऐजेन्टों द्वारा की जाती है जिन्हें अपने मुख्यालयों से अदायगी विदेशी मुद्रा में मिल गई होती है। केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड को यह शक्ति दी जा रही है कि वह नियमों द्वारा ऐसे मामलों का निर्धारण करे जिनमें विदेशी मुद्रा से बदल कर भारतीय मुद्रा में की गई अदायगी विदेशी मुद्रा में की गई अदायगी मानी जायेगी।

होटलों की आमदनी पर यह कर विधेयक पर राष्ट्रपति की स्वीकृति मिलने के मास के अन्त से एक महीने के बाद कर लगाया जायेगा ।

कर के लिए आमदनी का हिसाब लगाने में आय में से बिक्रीकर मनोरंजन कर, विलासिता पर लगा कर घटा दिया जायेगा। और आयकर अधिनियम के अन्तर्गत कर योग्य आमदनी का हिसाब लगाते समय प्रस्तावित कर के अन्तर्गत दी गई धन राशि घटा दी जायेगी । आयकर की वसूली के लिए सभी उपबन्ध आवश्यक रूपभेद के साथ होटल आमदनी कर पर लागू होंगे। यह कर सम्बन्धी कार्य केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड द्वारा आयकर विभाग के माध्यम से किया जायेगा।

विधेयक में व्यवस्था की गई है कि जो होटल वाले प्रस्तावित कर देंगे उसे वे होटल से सुविधाउं प्राप्त करने वाले ग्राहकों स कर वसूल कर सकेंगे।

इस कर से प्राप्त धनराशि केन्द्र तथा राज्यों में उसी तरह से वितरित की जायेगी जिस प्रकार कि निगमित अथवा गैर निगमित कर दाताओं से प्राप्त आय कर का वितरण किया जाता है।

श्रीमान्, यह छोटा तथा सरल विधेयक है ओर मुझे विश्वास है कि इसे सभा का समर्थन मिलेगा ।

श्रीमान् मैं प्रस्ताव करता हूं ।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

"कि कुछ होटलों की सकल आमदनी पर विशेष कर अधिरोपित करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

सभापति महोदय : कुछ सदस्यों ने कतिपय संशोधन प्रस्तुत करने के लिए नोटिस दिये हैं।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि कुछ होटलों की सकल आमदनी पर विशेष कर अधिरोपित करने वाला विधेयक एक प्रवर समिति को सौंपा जाये, जिसमें 7 सदस्य हों; अर्थात् :—

(1) श्री वृद्धि चन्द्र जैन
(2) श्री के० लकप्पा
(3) श्री वापूसाहिब परुलेकर
(4) श्री चन्द्र शेखर सिंह

(5) श्री आर० एस० स्पैरो
(6) श्री आर० वेंकटरामन
(7) श्री मूल चन्द डागा

और उसे 15 दिसम्बर, 1980 तक प्रतिवेदन देने का अनुदेश दिया जाये।" (5)

श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा (फोडरमा) : मैं प्रस्ताव करता हूं ;

"कि विधेयक पर 15 जनवरी 1981 तक राय जानने के लिये उसे परिचालित किया जाये" (7)

श्री टी० आर० शमन्ना : बंगलौर (दक्षिण): मैं प्रस्ताव करता हूं। " कि होटलों की सकल आमदनी पर विशेष कर अधिरोपित करने वाला विधेयक एक प्रवर समिति को सौंपा जाये, जिसमें 7 सदस्य हों, अर्थात् :—

(1) श्री ज्योतिर्मय वसु
(2) श्री वाई० वी० चव्हाण
(3) श्री प्रो० मधू दण्डवते
(4) श्रीमती प्रमिला दण्डवते
(5) श्री अटल बिहारी वाजपेयी
(6) श्री आर० वेंकटरामन; और
(7) श्री चन्द्रजीत यादव

और उसे 31 दिसम्बर, 1981 तक प्रतिवेदन देने का अनुदेश दिया जाये।"(13)

श्री बापू साहिब परुलेकर (रत्नागिरी): मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पर 31 मार्च 1981 तक राय जानने के लिए उसे परिचालित किया जाये।" (21)

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : श्रीमान, मैं विधेयक का समर्थन करता हूं परन्तु इस बारे में मेरे कुछ मत हैं। (व्यवधान)

श्रीमान मैं समझता हूं कि भारत में होटल व्यवसाय लाभदायक बन गया है तथा स्वतंत्रता के पश्चात् विशेष रूप से बहुत से ठाठदार होटल बने हैं जिनमें न केवल ईमानदारी की कमाई वाले व्यक्ति जाते हैं अपितु काले धन वाले लोग भी धन व्यय करते हैं और मैं समझता हूं कि वित्त मन्त्री ने आय बढ़ाने के लिए अच्छा प्रयत्न किया है।

अब हम अधिक होटल बनाये जाने के विरुद्ध नहीं है परन्तु यह आश्चर्य की बात है कि हमारे जैसे विकासशील एवं निर्धन देश में इस प्रकार के राजसी होटल बन रहे है। और जैसा कि मैंने बताया हमारे आर्थिक विकास के लिए अधिक धन की आवश्यकता है तब भी धन बिना सोचे समझे व्यय हो रहा है और मन्त्री महोदय मुझसे अधिक जानते हैं—— प्रो० काल्दार जोकि भारत सरकार के निमन्त्रण पर भारत आये थे, ने सुझाव दिया है, कि ऐसी अर्थ-व्यवस्था में जो कि विकसित होना चाहती है अधिक व्यय नहीं करना चाहिए। इसलिए उन्होंने व्यय पर कर का

सुझाव दिया था। जिस देश में 60 प्रतिशत से अधिक लोग निर्धनता के स्तर से नीचे जीवन-निर्वाह कर रहे हे वहां विना सोचे समझे व्यय करना एक सामाजिक अपराध है। इसलिए सभी तरह के फालतू व्यय पर रोक लगाई जानी चाहिए तथा सरकार को ऐसे दृढ़ कदम उठाने चाहिए जिससे दुर्लभ संसाधनों का दुरुपयोग समाज जो बोझ बने हुए हैं उनके द्वारा न किया जाये परन्तु दुर्भाग्य से वर्तमान सम्पत्ति संबन्धों के कारण उन्हें व्यय करने का लाइसेंस प्राप्त है, परन्तु कमाई करना उनका कर्तव्य नहीं है। इस लिए हम अपने समाज में देखते हैं कि सम्पत्ति के गलत संबन्धों के कारण, आज वे व्यक्ति, जो हाथों से कोई कार्य नहीं करते ऐश करते हैं तथा जो हाथों से मेहनत करते हैं, वे भूखों मरते हैं। समूची समस्या का सार यही है। इस बिना अर्जित आय के कारण और गलत तरीकों से प्राप्त धन के कारण हमें अत्यन्त अपव्यय की प्रवृत्ति का सामना करना पड़ता है। वित्तीय अनुसाशन का पालन किया जाना चाहिए। यदि सरकार वास्तव में ऐसे व्ययों को रोकने के लिए कठोर कदम उठाना चाहती है और उस पर कर लगाना चाहती है तथा करों द्वारा एकत्रित धनराशि को बढ़ाना चाहती है तो गरीबों पर कर लगाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। मैं वित्त मन्त्री का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूं कि यदि वह कर को सही कर लेते हैं और कर की वसूली ढंग से होती है तो गरीब लोगों पर कर नहीं लगाने पड़ेंगे। परन्तु आप क्या करते हैं। आप कभी-कभी 50-60, अथवा 70 प्रतिशत प्रत्यक्ष कर अमीर लोगों पर लगाते हैं। परन्तु वे करों की चोरी करते हैं। आपकी कर बढ़ाने की प्रणाली गलत है। अधिकांश मामलों में मुकदमों और कर की चोरी के कारण आपको अमीर लोगों से वे कर प्राप्त नहीं होते जिसे आप धनी लोगों से प्राप्त करना चाहते हैं। परन्तु आपका ऐसा करने का विचार भी नहीं होता है आप देशवासियों को दिखाते हैं, कि आप धनी लोगों पर कर लगाते हैं, परन्तु वास्तव में वे कर नहीं देते हैं। कभी-कभी आप समाचार पत्रों में छाप देते हैं बड़े औद्योगिक घराने कर नहीं देते हैं और कोई कार्यवाही नहीं करते। आप उनके प्रति बहुत उदार हैं। परन्तु आम आदमी अप्रत्यक्ष करों से बच नहीं सकते। परन्तु अमीर लोग करों की चोरी करते हैं। इसलिए आप बजट का घाटा पूरा करने के लिए अधिक कर लगाते हैं। मैं वित्त मन्त्री का ध्यान इस पहलू की ओर दिलाना चाहता हूं। कर लगाना ही पर्याप्त नहीं है परन्तु यह भी आवश्यक है कि उनकी वसूली प्रभावी ढंग से की जाये। आपको कर अपवंचन के विरुद्ध सख्त कार्यवाही करनी चाहिए। दुर्भाग्य की बात है कि इस मामले में भी आपने कर निर्धारण की शक्ति भी आयकर विभाग को दे दी है। होगा यह कि कर निर्धारित अधिकारियों की मुट्ठी गरम कर देंगे तथा करों से बच जायेंगे इसकी बहुत गुंजाइश रहती है तथा कर की वसूली आपकी उम्मीद से कम होगी। इसलिए इसमें सुधार की संम्भावना है। इसे दोष-रहित बनाया जाना चाहिए।

भ्रष्टाचार पूंजीवादी समाज का एक अंग है तथा इस पद्धति में इसे दूर करना कठिन है। इस पद्धति का आपने निर्माण किया है इसको आप बनाए हुए हैं तथा इसे सुदृढ़ बनाते जा रहे हैं। यह भारतीय पूंजीवादी समाज की लाभ कमाने की प्रक्रिया है। इस भ्रष्टाचार के रहते आप अपेक्षित वसूली नहीं कर पायेंगे।

इस विधेयक द्वारा आप 15% का समान कर लगा रहे हैं। इसे आप प्रगतिशील क्यों नहीं बनाते। 5-स्टार वाले होटल हैं जो 300 से 400 रुपये प्रति कमरा प्रतिदिन लेते हैं।

एक माननीय सदस्य : 600 रुपये।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता-दक्षिण) : 600 रुपये हो सकता है। आप भली-भांति जानते हैं। मैं तो कभी पांच स्टार होटल में ठहरा नहीं हूं। जब कभी मैं कहीं जाता हूं, मैं तो धर्मशाला में ठहरता हूं, जहां पर वे लोग आकर ठहरते हैं जिनके लिए मैं संघर्ष कर रहा हूं।

सभापति महोदय : क्या आपका धर्म में कोई विश्वास है ?

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : नहीं, मेरा तो अधिक विश्वास उस स्थान में है जो वे प्रदान करते हैं। (व्यवधान) आप प्रगतिशील किस्म का कराधान क्यों नहीं करते ? वे होटल जो लखपतियों की खान-पान सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करते हैं अधिक कर क्यों न दें ? मेरी राय से उनसे अधिक ऊंची दर से कर लिया जाना चाहिए। मन्त्री महोदय को उनके इस साहस पर मैं बधाई देने के साथ-साथ, मेरा उनसे अनुरोध है वे उन होटलों पर अधिक कर लगाएं जिनकी आय बहुत ही अधिक है।

विधेयक का समर्थन करते समय, मैं एक बार फिर कहूंगा कि कराधान प्रणाली सुस्पष्ट होनी चाहिए, जिससे कि आप इतनी राशि प्राप्त कर सकें जिसका आपने अनुमान लगाया है। अन्यथा, होगा यह कि आगामी वर्ष आप सदन के समक्ष आकर कहेंगे कि चूंकि इस स्रोत से बहुत कम आमदनी हुई है तो इसे समाप्त किया जाए, ठीक उसी प्रकार जिस प्रकार कि बड़े जमींदारों पर लगाए गए कर को इस आधार पर समाप्त कर दिया गया कि इससे बहुत थोड़ा-सा राजस्व प्राप्त होता था।

श्री ए० टी० पाटिल (कोलाबा) : महोदय, मैं होटलों पर कर लगाने के उद्देश्य से लाए जाने वाले इस विधेयक का समर्थन करता हूं। हाल ही में अर्थव्यवस्था की स्थिति पर विचार-विमर्श किया गया था और उस समय वित्त मन्त्री महोदय, ने यह बताया था कि ऐसी आशा नहीं है कि स्थिति इतनी बिगड़ जायेगी, क्योंकि जिन घटनाओं के घटने की आशा थी वे नहीं घटीं। स्वाभाविक रूप से राजस्व को बढ़ाने के लिए नए-नए स्रोत खोजने पड़ते हैं। नए संसाधनों को जुटाने के लिए नए तरीकों का पता लगाने के लिए मैं वित्त मन्त्री महोदय को बधाई देता हूं जिससे कि बजट में आए घाटे को कुछ कम किया जा सके।

अब मैं इसके विस्तार में नहीं जाऊंगा, परन्तु मैं मन्त्री महोदय का ध्यान दो बातों की ओर दिलाना चाहूंगा। एक तो उस आर्थिक प्रणाली की ओर जिसको हमने अपनाया है, और जिसमें धन के वितरण में अत्यधिक असमानता रही है जिसका परिणाम यह निकला है कि समाज के कुछ वर्ग तो बहुत धनी हो गए हैं, जबकि शेष अन्य वर्ग भूखों मर रहे हैं। अतः यह परमावश्यक होता है कि हमारे देश की वैधानिक प्रणाली के अन्तर्गत जिस भाग्यवान वर्ग को धन इकट्ठा करने की अनुमति दी जाती है, उससे अपने लाभ का जिसके कि वे नैतिकरूप से अधिकारी नहीं होते, कुछ भाग समाज की भलाई के लिए, समाज-कल्याण के लिए देने के लिए कहा जाए। अतः मैं तो कहूंगा कि इस वैधता के अतिरिक्त, उन लोगों पर इस विशेष कर को लगाने का नैतिक आधार भी है जो कि अपने दैनिक रहन-सहन पर एक आम आदमी से कहीं अधिक खर्च करते हैं।

दूसरे, मेरी चिन्ता यह है कि यद्यपि इस विधेयक को अधिनियम का रूप देना है और उसे लागू भी किया जाना है और इसे लागू करने वाला तन्त्र है आयकर विभाग। मुझे आयकर

विभाग के बारे में अधिक बताने की आवश्यकता नहीं है, परन्तु एक जो बात मैं आवश्यक कहूंगा वह इसको लागू करने और इस कर से बचने की सम्भावनाओं के बारे में है। पहले इस कर-विशेष से बड़े-पैमाने पर बच निकला जायेगा जो कि रसीदें न देकर होगा और इस प्रकार खण्ड 2 के उप-खण्ड 5 के साथ पठित खण्ड 6 के अधीन जिसके अधीन जिस कर-योग्य आय को परिभाषित किया गया है; उसकी सही ढ़ंग से जांच होनी चाहिए, क्योंकि कर-योग्य आय दिखायी न जाए। यह तो हुई एक बात। इस कर-विशेष से बचने का और भी रास्ता हो सकता है। अर्थात रसीद में दर्शाई गई वस्तुओं की कीमतें कम दिखा कर या मैं इसे दूसरे ढ़ंग से वर्णन करूंगा। रसीद उतनी राशि की काटी या दी जायेगी जो कि उस वास्तविक राशि से बहुत ही कम होगी जितनी कि होटल-मालिक को प्राप्त होगी। इससे न केवल कर-अपवंचन होगी, बल्कि इससे बड़े पैमाने पर काले-धन को, उस धन को पदा करने में भी सहायता मिलेगी जिस पर कर न लग सकेगा। मुझे तो इस विधेयक में ऐसा कोई प्रावधान दृष्टिगोचर नहीं होता, और मैं यह भी नहीं जानता कि कोई अन्य प्रावधान भी है, परन्तु जहां तक मैंने देखा है, मैं नहीं जानता कि कोई ऐसा भी प्रावधान है जो इस कर-अपवंचन के विरुद्ध हो।

दूसरी जो बात मैं मन्त्री महोदय को बताना चाहता हूं वह यह है कि कराधान के जाल को फैलाया जाए, बढ़ाया जाए। इस विधेयक में तो यह उन होटलों तक ही सीमित है जो कि आवासीय स्थान प्रदान करने के लिए 75 रुपये प्रतिदिन का लेते हैं। मैं सुझाव दूंगा कि यदि जाल को फैलाया जाए तो मेरे विचार से हमें बड़ी मात्रा में अधिक राजस्व, अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। जब मैं उस संशोधन को प्रस्तुत करूंगा तो तब मैं उसके बारे में बोलूंगा।

दूसरे जाल भी फैलाया जाए और लागू भी सख्ती से किया जाए। इस बारे में भी मैं एक संशोधन रखूंगा और समय आने पर उस पर बोलूंगा।

भारत सरकार को संविधान के अन्तर्गत इस कर को लगाने का अधिकार है। फिर भी कोई नहीं जानता कि तब क्या होगा यदि मामला न्यायालय तक पहुंच जाता है। उदाहरण—स्वरूप, नार्दर्न इण्डिया कैटरर्स (इण्डिया) लिमिटेड **बनाम** दिल्ली के उप-राज्यपाल के मामले में बिक्री कर को लेकर, उच्चतम-न्यायालय ने यह निर्णय दिया था कि किसी जल-पानगृह में, कभी-कभी आने वाले ग्राहकों को भोजन या पेय परोसने से वह परोसना वस्तुओं के बेचने के दायरे में नहीं आता और इस प्रकार उस पर बिक्री कर नहीं लगाया जा सकता है। इसका परिणाम यह होगा कि शायद केन्द्र और राज्य सरकारों को राशि वापिस लौटानी पड़े, जब तक कि संघ-सूची की प्रविष्टि संख्या 97 के साथ पठित अनुच्छेद (258) के अधीन एक वैधता प्रदान करने वाला अधिनियम पास नहीं कर दिया जाता है। इस विधेयक के बारे में ऐसी स्थिति नहीं आने देनी चाहिए। मेरा वित्त मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि इस बात पर गौर करें।

* **श्री सी० पलानीअप्पन (सलेम)** : सभापति महोदय, मैं वित्त मन्त्री महोदय द्वारा सरकार की आय के स्रोतों को बढ़ाने के उद्देश्य से लाए गए होटल-आमदनी कर विधेयक पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस विधेयक का समर्थन करते समय, मैं इस विधेयक के उपबन्धों के प्रति अपनी उन शंकाओं का उल्लेख करना चाहूंगा जो कि हमारे वित्त मन्त्री महोदय की आशाओं के विपरीत पड़ सकती हैं।

*तमिल में दिए गए भाषण का अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

इस विधेयक द्वारा सरकार उस होटल टैरिफ पर 15% कर लगाने का प्रस्ताव रखती है जो कि प्रतिदिन प्रति कमरा 75 रुपये हैं। शुरू में ही इससे टैरिफ में और वृद्धि होगी। 100 रुपये वाले कमरे का किराया 115 रुपये हो जायेगा। परिणामस्वरूप इससे हमारे देश में आने वाले पर्यटकों की संख्या पर प्रभाव पड़ेगा, क्योंकि अन्ततः इस नये कर का भार उनके सिर मढ़ दिया जायेगा। यहां हमें यह बात भी ध्यान में रखनी होगी कि पांच स्टार वाले होटलों को भारतीय पर्यटन विकास निगम चलाता है। निजी क्षेत्र में तो हमारे देश में कुछेक ही पांच स्टार वाले, होटल चलाए जाते हैं। ठहरने के लिए कम लोगों के आने के कारण भारतीय पर्यटक विकास निगम को भारी घाटा उठाना पड़ सकता है। इस बात की भी पूरी सम्भावना है। यह तो सभी जानते हैं कि विश्व-पर्यटक यातायात का केवल 1% ही भारत आकर्षित कर पाता है। इसका मुख्य कारण है सही दामों पर आवास की कमी। इस विधेयक से इसमें और भी गिरावट आयेगी।

मैं एक बार फिर जोर देकर कहना चाहता हूं कि भारतीय पर्यटक विकास निगम को जो कि देश में बड़ी संख्या में पांच स्टार वाले होटलों को चलाता है, इस कर को सहना होगा। विदेशी पर्यटकों की संख्या में कमी आयेगी और विदेशी मुद्रा की आय घट जायेगी। इसका अन्तर्देशीय पर्यटन पर घातक प्रभाव पड़ेगा, जिसके बारे में मैं बाद में बताऊंगा। भविष्य में फिर कभी निजी व्यवसाय के क्षेत्र में पांच स्टार वाले होटल का प्रस्ताव नहीं आयेगा। वित्त मन्त्री महोदय को अपने 1980-81 के केन्द्रीय बजट में बहुत से करों को कम करने के कारण समाज के सभी वर्गों से बधाई मिली थी। मुझे डर है कि यदि वे ऐसे विधेयक प्रस्तुत करेंगे तो उन्हें विरोध का सामना करना पड़ेगा। मेरा ऐसा विचार है कि केन्द्रीय राजस्व में वृद्धि करने के बजाय यह विधायी प्रस्ताव सकल आय में कमी लाएगा, क्योंकि इसका आन्तरिक और बाह्य पर्यटक यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

वित्तीय ज्ञापन में आप देखेंगे कि इस कर के समाहरण में 8 लाख रुपये के व्यय का अनुमान लगाया गया है। मुझे आश्चर्य होता है कि इतनी बड़ी राशि की क्या आवश्यकता है। होटलों की आय पर आय कर विभाग कर लगाता है और यह नवीन कर भी उन्हीं अधिकारियों द्वारा एकत्र किया जा सकता है। अतिरिक्त अधिकारियों की कोई आवश्यकता नहीं है जिसमें 8 लाख रुपये का अलग से व्यय किया जाये। मेरा यह सुझाव है कि यदि वित्त मन्त्री महोदय अतिरिक्त साधन जुटाना चाहते हैं तो 15% का यह कर केवल 4 या 5 स्टार वाले होटलों तक ही सीमित रखा जाये।

1979 में पर्यटकों की संख्या 7,65,000 थी और अनुमानित आय 345 करोड़ रुपये की थी। पर्यटन मन्त्रालय ने एक ऐसी रूपरेखा तैयार की है जिसमें यह अनुमान लगाया गया है कि 1990 तक 35 लाख पर्यटक आयेंगे जिनसे 5,000 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त होगी। होटलों के 50,000 अतिरिक्त कमरों के लिए आवश्यक सुविधायें प्रदान करने के लिए 5,500 करोड़ रुपये के निवेश का प्रस्ताव है। मुझे पूरा सन्देह है कि क्या 75 रुपये से ऊपर के कमरे के किराये पर 15% के इस अतिरिक्त कर के प्रकाश में यह रूपरेखा कार्यान्वित भी हो पाएगी या नहीं। इस नये कर के लिए जो कि तर्क दिया गया है वह यह है कि इससे विलासपूर्ण होटलों में आवास पर होने वाले भारी खर्च पर रोक लगेगी। इन विलासपूर्ण होटलों को चलाता कौन

है ? क्या उन्हें भारत सरकार का उपक्रम नहीं चला रहा है ? हमारे पास देश में 316 स्वीकृति प्राप्त होटल हैं। इन सभी स्वीकृति प्राप्त होटलों में 75/-रुपये प्रतिदिन प्रति कमरा से ऊपर किराया है। अतः इस कर का प्रभाव इन सभी होटलों पर पड़ेगा।

पर्यटन शीर्ष के अधीन मैं लगभग 9.9 करोड़ रुपये के प्रावधान का उल्लेख करूंगा जो परिवहन और संचार के मुख्य-शीर्ष के अधीन 10वां स्थान पाता है। वित्त मंत्री महोदय पर्यटन का महत्व तो स्वीकार करते हैं और इसलिए उपबन्ध लाया गया है। वास्तव में पर्यटन को तो जन साधारण के लिए मनोरंजन का एक सस्ता साधन बनाया जाना चाहिए। सलेम जिले में येरार्कड और कोल्लिमालाई में विश्राम गृह और जलपान गृह आम जनता के लिए बनाए जाने चाहिए। और उनका खर्चा उनकी पहुंच के भीतर होना चाहिए। धर्मपुरी जिले में होगेनकल जलप्रपात एक पर्यटक स्थल है, इसका आम आदमी के लिए उपयुक्त भोजनालयों से युक्त, सामान्य दरों पर आवास व्यवस्था जैसे आवश्यक आधारभूत ढांचे के निर्माण के साथ, विकास किया जाना चाहिए। लोगों की परम्पराओं मूल आदि के साथ, पर्यटन स्थलों का ऐतिहासिक महत्व पर्यटकों को समझाने के लिए पर्याप्त संख्या में गाइडों को प्रशिक्षित किया जाना चाहिए। देशी और विदेशी दोनों प्रकारों के पर्यटकों के लिए रेल एवं बस किराया, रियायती दरों पर होना चाहिए। महाराष्ट्र में अजन्ता, एलोरा और औरंगाबाद, बिहार में बोधगया, राजगिरि और नालंदा, उत्तर प्रदेश में सारनाथ, बनारस और अयोध्या, तमिलनाडु में त्रिचिरापल्ली, मदुराई, रामेश्वरम, तिरुचेन्दुर, कन्याकुमारी कांजीवरम, चिदम्बरम तथा तरामंगलम अत्यधिक पर्यटक संभावनाओं वाले स्थान हैं यदि पर्याप्त सुख सुविधाएं इन क्षेत्रों में उपलब्ध हों तो भारत विश्व के पर्यटक आवागमन के 10 प्रतिशत से ज्यादा को अपनी ओर आकर्षित करने में सफल होगा। मैं मांग करता हूं कि माननीय वित्त मंत्री महोदय को इस बात पर विचार करना चाहिए। दिल्ली, कलकत्ता और बम्बई में कार्यकारी अधिकारियों के लिए 200 रुपये तक आय कर में छूट होती है। उससे ज्यादा रकम पर वे आयकर का भुगतान करते हैं। यह 15 प्रतिशत दर उसी खर्च पर दुगना कराधान हो जाएगा जो कि स्पष्टरूप से सिद्धान्त में गलत है। दूसरे, कई राज्य सरकारें, महाराष्ट्र गुजरात, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल, पहले से ही विलासिता कर लगा रही हैं। तथाकथित विलासिता खर्चे पर दूसरा 15 प्रतिशत कर लगाना हमारे संवैधानिक प्रावधानों के विपरीत होगा।

अपनी बात समाप्त करने से पूर्व, मैं कुछ सामान्य बात कहूंगा। माननीय वित्त मंत्री महोदय इन बातों से पूरी तरह वाकिफ हैं। सभी मानवकार्यों को सभी लोगों को बोधगम्य भाषा में नहीं बताया जा सकता। ईश्वर के साथ तादात्मय स्थापित करना और महान विश्वात्मा के साथ अपने आपको आत्मसात करना कुछ लोगों के लिए आदर्श हो सकता है। दूसरे लोगों के लिए उत्साहभरी मनोरंजक जिन्दगी आदर्श हो सकती है। हमारे नेता अन्ना साहेब ने तनाव एवं संघर्ष से मुक्त शांतिपूर्ण जीवन का सपना देखा था। जब द्वितीय विश्वयुद्ध के दौरान ब्रिटेन को घेर लिया गया था, जे० बी० प्रिस्टले सुन्दरता, ज्ञान एवं बुद्धिमता से भरपूर दुनियां का सपना देख रहा था। देश विदेश घूमने वाले नाविक भी जो कल्पना और हंसी की दुनियां में विचरते हैं, पारिवारिक जीवन की महत्ता को महसूस करते हैं। केवल पर्यटन के माध्यम से ही लोग पृथ्वी पर जिन्दगी की खूबसूरत चीजों का आनन्द उठा सकते हैं। फूल को बर्बाद किए बिना उससे

शहद लेने वाली मधुमक्खी की तरह माननीय वित्त मन्त्री को किसी उद्योग को बर्बाद किए बिना उससे कर इकट्ठा करना चाहिए ।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं ।

श्री मूलचन्द डागा : माननीय सभापति जी, मैंने इस बिल को सैलेक्ट कमेटी को सुपुर्द करने की मांग की है । इसके कुछ आधार हैं । हिन्दुस्तान एक विकासशील देश है । मैं समझता हूं कि जब 1982 में यहां एशिया के सारे खेल होने जा रहे हैं उस समय तक यहां पर करीबन 5 हजार कमरे नए होटल्स के रूप में और बन जाएंगे । मुझे मालूम है, मैंने कई बार पढ़ा है कि हिन्दुस्तान में केन्द्रीय सरकार का जो टूरिज्म डिपार्टमेंट है, उसने इसके खिलाफ आवाज उठाई है, उन्होंने कहा है कि हिन्दुस्तान में जो पर्यटक बाहर से आते हैं, वे इतने महंगे होटलों में.....

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

सभापति महोदय : गणपूर्ति की घंटी बजाई.....अब सदन में गणपूर्ति है । श्री डागा अपना भाषण जारी रखें ।

श्री मूलचन्द डागा : सभापति जी, वित्त मन्त्री ने अपने बजट भाषण में कहा था :

"लक्सरी होटलों में आवास और मनोरंजन पर खुले हाथों किये जाने वाले व्यय को रोकने के उद्देश्य से, मैं एक नया कर लगाने के लिये चालू सत्र में ही एक विधेयक पेश करना चाहता हूं, यह कर उन होटलों की सकल प्राप्तियों पर 15 प्रतिशत की दर से लगाया जाएगा जिनमें एक एकल कमरे का न्यूनतम किराया 75 रुपये प्रतिदिन है । यह नया कर 11 सितम्बर 1980 से लागू करने का प्रस्ताव है ।

उन्होंने कहा था कि यह कानून 1 सितम्बर, 1980 से लागू हो जाएगा । आज इस बिल पर डिस्कशन नवम्बर में हो रहा है और हम नहीं कह सकते कि यह कानून कब लागू होगा । क्या पर्यटक विभाग ने यह नहीं कहा है कि विकासशील देशों के टूरिस्ट इस देश में आना चाहते हैं, लेकिन यहां पर होटलों के किराये पहले ही एक हजार रुपये है । इस बिल के द्वारा होटल की चार्जेबल रिसीट पर 15 परसेंट टैक्स लगाया जा रहा है । इसमें खाने, चाय और ड्रिंक का पैसा होगा और कपड़े की धुलाई का पैसा भी होगा । वित्त मन्त्री स्वयं सोच सकते हैं कि इस तरह टूरिस्ट्स पर कितना बोझ पड़ेगा । बताया जाता है कि 1979 में हिन्दुस्तान में केवल 7,75 हजार पर्यटक बाहर से आये और उनमें छोटे-छोटे देशों के पर्यटकों की संख्या ज्यादा बढ़ रही है । टूरिज्म डिपार्टमेंट ने कहा है कि टैक्सों में वृद्धि का टूरिज्म इंडस्ट्री पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है । अगर सरकार टूरिज्म को बढ़ावा देना चाहती है, तो उसे इन बातों पर विचार करना होगा ।

इस बिल में "होटल" की यह परिभाषा दी गई है :—

"होटल" के अन्तर्गत ऐसा भवन या भवन का भाग आता है । जिसमें आर्थिक प्रतिफल के लिए कारोबार के रूप में निवास की जगह दी जाती है ।"

सरकारी मशीनरी जिस तरह बिलों को ड्राफ्ट करती है, उससे इंकम टैक्स के वकीलों का काम बढ़ना स्वाभाविक है । असल में वकीलों को ड्राफ्टिंग करने वालों को धन्यवाद देना चाहिए, क्योंकि उनकी ड्राफ्टिंग से उन्हें बहुत लाभ होता है ।

मैं आज यह कहना चाहता हूं कि भारत के शासन में चाहे वह कहीं भी हो, हर जगह रोम-रोम में करप्शन व्याप्त है। कोई इससे इन्कार नहीं कर सकता और यह हिन्दुस्तान के लिए अभिशाप है। आप जो बिल लाए हैं उसमें होटल की जो परिभाषा है उसको मैं इस प्रकार लेता हूं कि मेरा एक मकान है और उस मकान को मैं पांच या छः हिस्सों में ए, बी, सी, डी, ई करके टुकडे-टुकड़े में किराए पर देता हूं। हर एक से 75 रुपये लेता हूं तो क्या वह आपके ऐक्ट की परिभाषा में आएगा या नहीं ? आप इसको फिर पढ़ कर देख लीजिये। मेरा यह विजनेस है कि मैंने अपना मकान बड़ा बनाया और उसमें पांच छः टुकड़े करके छः लोगों को किराये पर रख दिया। उनसे कह दिया कि 75 रुपये दे देना। अगर यह आपकी परिभाषा में आता है तो इसका मतलब यह है कि होटल क्या होगा कि जो मकान इस प्रकार किराये पर दिया गया हो जिसमें एक हिस्से में रहने वाला 75 रुपये किराये का देता हो, उस पर यह लागू होगा। फिर आप कहते हैं कि :

'कमरा प्रभार' से किसी होटल में निवास की जगह की इकाई लिए प्रभार अभिप्रेत है, और उसके अन्तर्गत—

(क) फर्नीचर, एयर कंडीशनर, रेफ्रीजरेटर, रेडियो, संगीत, टेलीफोन, टेलीविजन के लिए, और

(ख) ऐसी अन्य सेवाओं के लिए जो प्रसामान्यता होटल द्वारा कमरा किराये में सम्मिलित की जाती है, प्रभार भी हैं, किन्तु उसके अन्तर्गत खाद्य, पेय और कहीं ऐसी सेवाओं के लिए प्रभार नहीं आते हैं जो उपखण्ड (क) और (ख) में निर्दिष्ट सेवाओं से भिन्न हैं।" आगे की क्लाज में बड़ी अच्छी बात है कि अगर मैं होटल में रह रहा हूं और मुझे कर्ज चाहिए वह मैंने दूसरे दुकान वाले से मंगवा लिया, उसको कह दिया कि तुम लाकर दिया करो, तो इनकम टैक्स आफिसर कहेगा; वह भी उसमें आ गया। आप देखें, इसमें लिखा है :

"जहां ऐसे व्यक्ति के, जो ऐसे होटल का कारवार कर रहा है। जिसको यह अधिनियम लागू होता है और किसी अन्य ऐसे व्यक्ति के बीच जिसका उससे निकट सम्बन्ध है किए गए किसी ठहराव के अधीन, द्वितीय वर्णित व्यक्ति द्वारा ऐसे होटल के परिसर में किसी खाद्य, पेय या अन्य सेवाओं का प्रबन्ध किया जाता है तथा आयकर अधिकारी की यह राय है कि प्रथम वर्णित व्यक्ति द्वारा ऐसा ठहराव इस अधिनियम के अधीन दायित्व से बचने या उसमें कमी करने की दृष्टि से किया गया है, तब मैंने अपना मकान किराये पर ले रखा है, मुझे बाहर के होटल से रोटी मिलती है, अब वह कहते हैं कि तुम्हारी इसके साथ साजिश है। सरदार दाढ़ी वाला जो होटल चलाता है वह भी फंस गया और बिना दाढ़ी वाला भी फंस गया। आप इनकम टैक्स ऐक्ट को इतना लम्बा करना चाहते हैं। अभी मैंने अखबारों में पढ़ा कि 300 या 400 करोड़ रुपये आपने राइट आफ किए हैं। आपके इनकम टैक्स की रिकवरी हो नहीं रही है। अगर मुझे कहीं मौका मिले तो पहले मैं इनकम टैक्स आफिसर्स, कस्टम्स आफिसर्स और एक्साइज आफिसर्स की जांच करूं कि इनके पास कितना काला धन है। अगर आपके सारे के सारे इनकम टैक्स आफिसर ईमानदार हों तो यह हालत न हो। वित्त मंत्री जी अपनी बात कहने में बड़े माहिर हैं, वह इस प्रकार समझा सकते हैं कि हम चुप हो जाएंगे। लेकिन हम पब्लिक को रेप्रेजेन्ट करते हैं और आप भी करते हैं, हम वह बात कहना चाहते हैं जो जनता के दिमाग में है और जो हम देखते हैं। हम उनको छिपाना

नहीं चाहते हैं। आपके इनकम टैक्स आफिसर्स हैं, इनकम टैक्स एक्सपर्ट्स हैं, जो सुप्रीम कोर्ट में प्रैक्टिस करते हैं, 3500 रुपये रोज लेते हैं और यह ब्लैक मनी वह पहले ले लेते हैं जिसकी कोई रसीद नहीं होती है।

वकील वकालतनामे से अलग पैसा लेते हैं। डाक्टर हैं, वकील हैं जो बहुत पैसा कमाते हैं। आप धन संचय करना चाहते हैं। मैं तो कहूंगा पांच योजनायें बन गईं, अब 33 साल के बाद स्कीमें बनाने में हिन्दुस्तान दुनिया में सबसे माहिर हो गया है। आप कहते हैं कि गरीब की हालत सुधार देंगे और धनवान को नीचे ले आएंगे लेकिन धनवान कहता है मैं बढ़ता जा रहा हूं। मैं पूछता हूं यह कोई तरीका है, बिल में आपने क्या परिभाषा रखी है? पेज 2 पर एक क्लाज है उसको आप देखें :

"होटल द्वारा निवास की जगह, खाद्य, पेय और अन्य सेवाओं की बाबत संयुक्त प्रभार संदेय है।"

भगवान जानता है ये अन्य सेवाएं क्या हैं। मैं वास्तव में नहीं समझता कि ये 'अन्य सेवाएं' क्या हैं। इसका उल्लेख नहीं किया गया है। इसके बाद यह बताता हूं :

"आयकर अधिकारी को यह प्रतीत हो कि निवास की जगह, खाद्य, पेय या अन्य सेवाओं के लिए प्रभारों को ऐसे विन्यस्त किया गया है कि कमरा-प्रभार कम बतलाए गए हैं और अन्य प्रभारों को बढ़ाकर बतलाया गया है, वहां आयकर अधिकारी कमरा-प्रभारों का ऐसे युक्तियुक्त आधार पर अवधारण करेगा जो वह उचित समझे।"

एक होटल वाला मेरा मकान किराये पर चाहता है, 40 रुपए का मकान है, मेरे पास में किसी की दुकान है जहां वह बड़ा अच्छा खाना बनाकर दे देते हैं, होटल में खाना बनता नहीं है, अब इसकी जांच कौन करेगा, वह कौन अफसर होगा जो कहेगा कि आपने गलत बिल दे दिया? इसके लिए इनकम टैक्स अफसर बैठा है जिसकी कही हुई बात सही मानी जायेगी। मैं कहता हूं आप कुछ तो गाइडलाइन्स उसको दे सकते हैं। आपने पहले लिखा है—एज प्रेस्क्राइब्ड रूल्स लेकिन नीचे उसकी कोई जरूरत नहीं समझी गई। एक बात जरूर है कि वित्तमंत्री जी अपनी बात से हटेंगे नहीं।

हमारे यहां जो एक्ट बनाए जाते हैं वह जिस तरीके से बनाए जाते हैं और जिस तरह की उनकी लैंग्वेज होती है वह ऐसी होती है जिसको एक साधारण आदमी समझ नहीं सकता है। इस ऐक्ट को पढ़ने और समझने के लिए इनकम टैक्स एक्सपर्ट चाहिए, फारेन एक्सचेंज एक्सपर्ट चाहिए और कम से कम चार ऐक्ट पढ़ने के बाद आप इसको समझ सकेंगे। आखिर यह सारे कानून बनते किस लिए हैं? मैं समझता हूं यह कानून मकड़ी का जाल हैं जिसमें गरीब फंसता जाता है और बेईमान छूट जाता है।

इसके पेज 7 पर कहा गया है :

आयकर अधिकारी खण्ड (ख) के अन्तर्गत आने वाले मामलों में "उस निर्धारण वर्ष की समाप्ति के चार वर्ष के भीतर किसी भी समय निर्धारिती पर ऐसी सूचना की तामील कर सकेगा, जिसमें वे सब अपेक्षाएं या उनमें से कोई अपेक्षा अन्तर्विष्ट हो....."

हिन्दुस्तान के अन्दर कानून बनाने की खूबियां हैं। यहां पर लॉ मिनिस्टर बड़े अच्छे हैं। 1980 में 35 के कानून चल रहे हैं। एक-दो अमेंडमेंट लाकर कानून रख देते हैं।

सभापति जी, घण्टी बच चुकी है। मैं जानता हूं घंटी तो बजेगी और बज रही है। मैं कानून बनाने से पहले भी कई बार कह चुका हूं कि पहले इसको कमेटी में भेज दिया जाए और लॉ-मिनिस्टर को चाहिए कि वह डिसकस कर लें तब उन्हें संसद के समक्ष विधेयक लाना चाहिए। लेकिन यह कानून मखौल हैं। एक दिन में 35 क्लाजेस को पढ़ने लगेंगे और श्री बतानवाला जो भाषण देंगे मैं कहूंगा कि मैं विदड्रा करता हूं और फिर यह बिल पास हो जायगा जिस कानून को पढ़ने में समय लगता हो, जिस कानून को साधारण आदमी समझ नहीं सकता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इस प्रकार के कानून नहीं होने चाहिए। इनकम टैक्स एक्ट को वित्त मंत्रीजी ने सितम्बर में लागू नहीं किया, टूरिज्म डिपार्टमेंट वाले आबजैक्शन कर रहे हैं। विकासशील देश है, इसको मेजर इंडस्ट्रीज वाला देश बनाना है। 75 रु० का सवाल मेरा सवाल नहीं है, लेकिन आपने जो अरनिंग्स पर, समग्र आमदनी-समग्र आमदनी भगवान जानता है, इतनी बड़ी आमदनी करदी है—एक चाय की सर्विस जो बैरा करता है, उसकी भी आमदनी है। इसमें आरबिट्रेशन की पावर्स आफिसर्स को दे दी है। आपने जो फाइनेंशियल मैमोरेंडम दिया है, उसमें आप लिखते हैं कि आठ लाख रुपया खर्च होगा—क्या खूबी से फाइनेन्शियल मैमोरेंडम बनाते हैं। आप लिख लीजिए आठ लाख रुपया नहीं 18 लाख रु० खर्च होगा। आप कहते हैं : बोर्ड द्वारा दिए गये आदेशों, निर्देशों, अनुदेशों का पालन किया जायगा। वे आदेश क्या हैं, वे निर्देश क्या हैं, क्या उनकी संवैधानिक पृष्ठभूमि है अथवा नहीं ? वे आर्डर्स और डायरेक्शन्स सदन की मेज पर रखे नहीं जा सकते हैं और कहते हैं कि वे एग्जूक्यूटिव आर्डर्स क्या हैं ? मैंने इस बिल को देखा है, मैं इनकम टैक्स का एक्पर्ट तो नहीं हूं, लेकिनमैं वित्त मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इस बिल के अन्दर कुछ बातें और देखें और इस बिल को सिलैक्ट कमेटी में जाने दें। इसको प्रतिष्ठा का प्रश्न न बनायें। आप एक सप्ताह तक इस पर चर्चा कर सकते हैं। इसलिए मैंने आपसे यह अर्ज की है कि आप इसको सिलैक्ट कमेटी में भेज दें।

डा० बसन्त कुमार पण्डित (राजगढ़) : श्रीमानजी, हमें ऐसी आशा न थी कि वित्तमंत्री महोदय, जो आपने तर्कसम्मत सोच विचार और व्यावहारिकता के लिए सुविख्यात हैं, इस तरह का हानिकारक विधेयक लायेंगे। यह विधेयक पूर्णत: पर्यटन विरोधी है। इससे पर्यटन उद्योग को कोई उचित लाभ नहीं मिलेगा। इसलिए मैं इस विधेयक को पर्यटन विरोधी मानता हूं क्योंकि एक नकारात्मक विधेयक है। पर्यटन के लिए नकारात्मक। मेरे प्रबुद्ध साथी श्री एम. सी. डागा ने यह बात बड़े हलके ढंग से कही है। परन्तु जो कुछ उन्होंने कहा, वह यह है कि हम नहीं जानते क्या घटित हो सकता है। उन्होंने कुछ उदाहरण दिए हैं। उनके स्वयं के विभाग द्वारा दिये गए आंकड़े मैं इस सदन के समक्ष रखना चाहूंगा। उन्होंने पर्यटन के लिये कुछ योजना पर भी विचार किया है। वह भी फलीभूत नहीं होगी। यह विधेयक बहुत ही भद्दे और दोषपूर्ण ढंग से बनाया गया है। इसमें अनेक खामियां हैं जिसके कारण भ्रष्टाचार के नए क्षेत्र खुल जाएंगे। सम्भवत: वित्त मंत्री महोदय उन अनेक पर्यटक केन्द्रों पर नहीं गए हैं, जहां कि केवल आवास की व्यवस्था होती है, जहां कि केन्टीन की व्यवस्था किसी दूसरे को दी जाती है। होटल की परिभाषा प्रतिकूल हो सकती है क्योंकि होटल एक परिसर है। उन्होंने इस बात का उल्लेख नहीं किया है कि उसी स्थल पर भोजन व्यवस्था किसी दूसरे व्यक्ति द्वारा की जा सकती है, जहां कोई आवासीय व्यवस्था

विल्कुल नहीं होती । इस विधेयक में शामिल किये गए इस प्रावधान का एक सुविज्ञ वकील, विक्रीकर विशेषज्ञ, आयकर विशेषज्ञ के परामर्श से आसानी से विरोध किया जा सकता है और इससे लगातार मुकदमेबाजी होगी जिसमें सरकार को मुंह की खानी होगी । विक्रीकर के सम्बन्ध में श्री ए० ए० पाटिल ने एक उदाहरण दिया था । निश्चित ही वह बात यहां भी होगी ।

इस विधेयक में दोहरा कराधान नहीं होना चाहिए इस मूल सिद्धांत का भी उल्लंघन है । माननीय मंत्री महोदय हमें बताएंगे कि क्या उन्होंने धनराशि वापस किये जाने की अनुमति दी है। मुझे किसी से कुछ नहीं कहना है । यदि पैसा किसी धनी व्यक्ति की जेब से आता है तो मुझे उससे ईर्ष्या नहीं होगी । परन्तु फाइव स्टार होटलों के बिल कोई भी व्यक्ति अपनी जेब से नहीं चुकाता, बल्कि वह कम्पनी को भेज दिए जाते हैं और कम्पनी उन्हें अपने हिसाब में रख लेती है । अनेक होटलों में इस बात का प्रावधान है कि यदि आपके पास ढेर सारा पैसा है और आप उसे अपने साथ कमरे में नहीं रखना चाहते तो उसे आप होटल काउन्टर पर जमा कर सकते हैं । उदाहरण के लिए वहां एक विदेशी पर्यटक आता है और उसने काउन्टर पर दस हजार डालर जमा कर दिये हैं । होटल विलासिता एवं खर्चे के लिए केवल ज्ञापन (मीमो) जारी करेगा, बिल नहीं । मीमो देखने के बाद, पर्यटक द्वारा आसानी से भुगतान किया जा सकता है और उन ज्ञापनों को फाड़ा जा सकता है । वह उनको (होटल वालों को) एक रसीद दे सकेगा कि उसने दस हजार डालर की पूरी धनराशि वापस प्राप्त कर ली है । जिस रूप में ये विधेयक है, उसमें यह विल्कुल कारगर होने नहीं जा रहा । यह पर्यटन के विरुद्ध सिद्ध होगा । यह निष्फल होगा क्योंकि इसमें अनेक खामियां हैं । आयकर अधिनियम स्वयं अत्यन्त त्रुटिपूर्ण है । और एक पुराना अधिनियम है । उसी तरह यह विधेयक तैयार किया गया है । वित्त मन्त्री ने कहा कि यह एक छोटा विधेयक है । केवल छत्तीस खण्ड इसमें शामिल हैं । मूल प्राप्तियों, होटल आदि के बारे में अनेक परिभाषायें दी गई हैं। मैं सुझाव दूंगा कि यदि आप इसे प्रवर समिति के पास भेज सकेंगे तो वह किसी उपाय के बारे में सोच सकेगी जिससे किराये पर उठे कमरों पर कर लगाया जा सकेगा । वह सरकार द्वारा वसूली के लिए भी आसान रहा होता । उससे कुछ लाभ भी मिले होते । किराये पर उठाए कमरों को छिपाया नहीं जा सकता और इसलिए मैं कहूंगा कि सरकार को इस विधेयक पर दोबारा विचार करना चाहिये । हमारे विरोध के बावजूद, यदि सरकारी पक्ष इस विधेयक को पारित करना चाहता है तो इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं होगी ।

होटल उद्योग को अब तक सरकार ने उद्योग के रूप में नहीं माना है परन्तु इसके द्वारा होटल भवन निर्माण का कार्य रुक जाएगा । पहले ही वे मूल्यों में वृद्धि से दुःखी हैं; वे वहन नहीं कर सकते हैं । भूमि की कीमतें आकाश छू चुकी हैं; फाइव स्टार होटलों के लिए सरकार के पास दो आवेदन-पत्र आए हैं । आवश्यकता क्या है ? पर्यटक विभाग द्वारा तैयार की गई योजना में एक नयी पर्यटक नीति निर्धारित की गई है जिसमें 1990 तक 35 मिलियन पर्यटकों की परिकल्पना की गई है जिससे 5,000 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की प्राप्ति होगी और 50,000 अतिरिक्त होटल कक्षों समेत आवश्यक आधारभूत ढांचे की व्यवस्था करने के लिए 5,500 करोड़ रुपये के निवेश की आवश्यकता होगी । हम यह सोचें कि अब यह कैसे सम्भव हो सकता है आप देखें कि आगमन की बढ़ोतरी दर केवल 3.4% है, क्यों ? हमारा लक्ष्य आगमन में प्रतिवर्ष बढ़ोतरी की दर 15% तथा प्राप्ति की दर 27.8% है और इसीलिए मैं सरकार से अनुरोध करूंगा

कि उनको इस विधेयक पर पुनर्विचार के अनन्तर निर्धारित प्रस्ताव रखना चाहिए। इस विधान के सम्बन्ध में कोई जल्दबाजी सामान्यरूप से इस कारण से नहीं होनी चाहिए कि बजट-भाषण में आप वायदा कर चुके हैं। उन्होंने इस पर अपने पर्यटन विभाग से परामर्श नहीं किया है। लोग फाइव स्टार होटलों तथा विलासता के खर्च की बात करते हैं। ये भारतीय पर्यटन विकास निगम के होटल, आपके पर्यटन होटल है। गैर-सरकारी क्षेत्र में कितने होटल चलाए जा रहे हैं। श्रीमान् मैं इस बात की पुनरावृत्ति करता हूं कि मैं होटल वालों के पक्ष की वकालत नहीं कर रहा हूं तथापि पर्यटन में निश्चित रूप से रुचि है। यह पर्यटन के विकास का आरम्भ है, यह विधेयक ऐसे गलत समय पर आ रहा है कि पर्यटन इस देश में समृद्ध नहीं हो सकता है। पर्यटन का अर्थ केवल बम्बई, दिल्ली, मद्रास तथा कलकत्ता नहीं है। सम्पूर्ण मध्य प्रदेश में यहां तक कि भोपाल में भी एक फाइव स्टोर होटल नहीं है।

विदेशी पर्यटक कैसे सांची अथवा मांडू की यात्रा कर सकते हैं? विदेशी पर्यटक कैसे मध्य प्रदेश के स्थानों की यात्रा कर सकता है? पर्यटन कार्यक्रम विदेशों के लिए विदेश एजेंटों द्वारा पूर्ण यात्रा-कार्यक्रमों के रूप में चुने जाते हैं। उनके सारे अनुमान गलत हो जायेंगे। एशियाई खेल शुरू होने वाले हैं। हम आने वाले हजारों लोगों को एक अवसर दें और देश में पर्यटक केन्द्रों तथा पर्यटक स्थलों को देखें। आप देखें कि वे कैसे विदेश जाते हैं और टोकियो में आनन्द लेते हैं। होटल कर का यह प्रयोग पहला प्रयोग नहीं है। इस तरह का प्रयोग कर-सेवाओं आदि द्वारा किया गया था। मैं विधेयक को कम महत्व नहीं दे रहा हूं। मैं उदाहरण दे रहा हूं। विदेश से आने वाला एक वाणिज्यक कार्यकारी अधिकारी को आशुलिपिक सेवा की आवश्यकता होती है। क्या इस पर कर लगेगा? इस पर कर नहीं है। परन्तु कुल प्राप्तियों में उसे दिखाया जाएगा, इसमें होटलों के दस्तावेजों की फोटोस्टेट प्रतियों की लागत भी दिखाई जाएगी; वह नहीं जानता है कि उसके लिए कहां जाना है। टेलीफोन बिल विदेशों को ट्रंक कालें ये सब बिल के साथ कुल प्राप्तियों में जाएंगे। यह वह बात नहीं है जिसकी पर्यटक उम्मीद करता है। सामान्य रूप से उसे इन सब बातों की आदत होती है। और इसलिए, श्रीमन्, यह पर्यटन विरोधी विधेयक है। मैं जानता हूं कि आपने बजट भाषण में आश्वासन दिया है। परन्तु इसे संयुक्त प्रवर समिति में लोकमत के लिए भेजा जाना चाहिए या इस पर पूर्ण रूप से वाद-विवाद किया जाना चाहिए। आपके पहले ही तीन या चार महीने का विलम्ब कर दिया है और अगले दो महीनों में कोई अन्तर या बड़ा परिवर्तन नहीं होगा।

श्रीमन्, यह प्रयोग फीजी द्वीप समूह तथा जाम्बिया जैसे कुछ देशों में किया गया था जो होटल बिलों पर भारी कर लगाते हैं और पर्यटन पर इसका प्रभाव इतना हानिकारक हुआ कि वे इसे दो वर्ष के भीतर वापस लेने को वाध्य हो गए थे। पर्यटन तथा होटल उद्योग पर आपके विधेयक का यह प्रभाव होने वाला है।

श्रीमान्, पूंजीपतियों द्वारा भुगतान किया गया बिल निश्चित रूप से निवेशकर्त्ता की जेब से जाता है और उसका लाभांश कम हो जाएगा। उसे अपनी जेब से नहीं देना है। यदि आप उसकी जेब पर कुछ दूसरे तरीके से कर लगा सकते हैं तो मैं अधिक प्रसन्न होऊंगा।

मैंने दोहरे कराधान के बारे में उल्लेख किया है और एक उदाहरण दिया है कि इस विधेयक के परिणामस्वरूप अधिक मुकद्मे क्यों होंगे। मैं "पर्यटन व होटलों पर बजट का प्रभाव"

सम्बन्धी पुस्तिका से उद्धरण दे रहा हूं। पृष्ठ 8 पर यह कहा गया है "आय कर अधिनियमों के अधीन आवास तथा परिवहन पर यात्रा करने वाले कार्यकारी अधिकारी द्वारा किए गए दैनिक व्यय पर छूट दिल्ली, कलकत्ता, और बम्बई तीन नगरों में 33 प्रतिशत अतिरिक्त राशि के समेत प्रतिदिन 150 रुपये तक अनुमेय है।" अन्य राज्यों के बारे में क्या है ? आयकर अधिनियम के अनुसार यह एक खर्च के रूप में माना जाएगा चाहे वह कर देता है या नहीं देता है। गरीब निवेश कर्ता का लाभांश कम हो जाएगा। बहु राष्ट्रीय कम्पनियों, बड़ी कम्पनियों को कोई परेशानी नहीं है कि वे क्या लाभ दिखाते हैं जहां तक उनके पूरे प्रतिष्ठान का सम्बन्ध है वैसा ही करते हैं जैसा पिछले बहुत से वर्षों से हो रहा है।

उसी प्रकार से महाराष्ट्र, उ० प्र० तथा गुजरात समेत राज्य सरकारों ने विलासता कर लगाये हैं। जो पर्यटन के विकास को कम करेंगे। वे अपने उत्तर में यही कहेंगे कि धनराशि की वापिसी के कारण कोई मुकदमा नहीं होगा तथापि यदि इस कर की पूरी वसूली को पर्यटन विकास कोष में रख दिया गया होता तो मैंने इस बात की प्रशंसा की होती कि वास्तव में मंत्री महोदय ने समस्या का समाधान कर दिया है और इसके पश्चात् पर्यटन विकास कोष को विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए वांछित सीमा तक इस देश में बहुत से पर्यटक स्थलों का विकास करने के लिए वितरित कर दिया होता। यदि यह राज्यों को जाता है तो उन पर कोई बाध्यता नहीं है कि उन्हें इसे पर्यटन विकास पर खर्च करना चाहिए। प्रत्येक राज्य में बहुत सी अन्य प्राथमिकताएं हैं जहां धन की आवश्यकता है। यह सिंचाई बांध के लिए हो सकता है; यह बिजली बोर्ड के लिए हो सकता है या यह विद्युत स्टेशन के लिए हो सकता है। वस्तुतः पर्यटन के साथ राज्य सरकार तथा केन्द्रीय सरकार के स्तर पर गुमशुदा बच्चे या सौतेले बच्चे के जैसा व्यवहार किया जाता है।

इसलिए संवैधानिक आपत्तियों तथा मुकदमेबाजी के अलावा इससे पर्यटन के विकास तथा होटल व्यवसाय के बीच एक बड़ी अड़चन और दीवार खड़ी हो जाएगी। भारतीय पर्यटन विकास निगम अपना ज्ञापन भेज चुका है और होटल तथा जल-पान गृह संघ ने भी ऐसा किया है। उन्होंने अपने कारण बताये हैं। मैं चाहूंगा कि वित्त मंत्री महोदय अपने उत्तर में इन समस्याओं का स्पष्टरूप से उत्तर देवें जो उठाई गई हैं ताकि हमें आश्वासन दिया जा सके कि वास्तव में इस विधेयक से वह उद्देश्य प्राप्त हो जाएगा जिससे भारी रकम वसूल करना मान लिया गया है। यह एक बात थी जिसे उन्होंने अपने बजट भाषण में कहने की कृपा की थी कि वे अत्याधिक तथा विलासिता के खर्च पर कर लगाने वाले थे; यह विचार उस समय व्यक्त किया गया था और वह विचार जनता को प्रसन्न करने के लिए था।

इस समय हम इस विधेयक पर विचार कर रहे हैं। परन्तु जिस तरीके से इसका प्रारूप तैयार किया गया है मुझे इस बात का डर है कि विधेयक का उद्देश्य पूरा नहीं होगा। यह भ्रष्टाचार का एक अन्य अखाड़ा, मुकदमे का दूसरा अखाड़ा बन जाएगा और अन्ततः प्राप्ति लगभग शून्य होंगी क्योंकि इसका निश्चित रूप से विभिन्न तरीकों से अपवंचन हो सकता है, जबकि वे असली पर्यटक केन्द्रों को हानि हो सकती हैं जो केवल रिहायशी आवास उपलब्ध करते हैं न कि भोजन और जो संविदा के आधार पर उसी भवन या कुछ अन्य भवनों में दी जाने वाली कोई अन्य सेवा उपलब्ध नहीं करते हैं। इसलिए, श्रीमान्, मैं माननीय वित्त मंत्री महोदय से यह अनु-

रोध करता हूं कि उन्हें इस विधेयक को संयुक्त प्रवर समिति को भेजने के लिए सहमत होना चाहिए। हमें बैठकर विचार-विमर्श तथा जांच करनी चाहिए कि क्या इस सम्बन्ध में कोई रास्ता निकाला जा सकता है। हम इस पर विचार-विमर्श कर सकते हैं और सभा के समक्ष इस त्रुटिहीन विधेयक को ला सकते हैं जो अपना उद्देश्य पूरा करेगा। केवल बातों के बनाने से कोई बात सिद्ध नहीं होगी। मुझे सन्देह है कि वित्त मंत्री महोदय अपने राजस्व के स्रोत बढ़ाने में सफल होते हैं और उस सम्पूर्ण राशि को पर्यटक विकास में लगाते हैं तो मुझे इस बात से सन्तोष होगा और यह पर्यटन विरोधी नहीं होगा। श्रीमान् जी, मैं अपने दूसरे प्रश्न संशोधन प्रस्तुत करने के दौरान उठाऊंगा।

श्री जयपाल सिंह कश्यप (आवला) : माननीय सभापति महोदय, होटल व्यवस्था भारत के लिए एक ऐसी व्यवस्था है जो भारतीय संस्कृति और भारतीय सभ्यता के बराबर प्रतिकूल रही है। भारत की व्यवस्था जिस ढंग से की जा रही है और जो हालात इस देश के हैं उसके अनुसार ये होटल इस बात के प्रतीक हो गए हैं कि यह बढ़ते हुए पूंजीवाद का युग है।

जिन होटलों में गरीब को जाने का, भोजन करने का अधिकार नहीं है, वह व्यवस्था भारत की सभ्यता, यहां की संस्कृति और रहन-सहन के तरीके के कितने विरोध में है, कैसा विरोधाभास है, इस पर हमें गौर करना होगा।

मुझे याद आता है, अक्तूबर, 1978 में यहीं के, दिल्ली के कुछ लोग, जो माननीय लोग थे, लेकिन साधारण कपड़ों में गए थे, उनको अशोक होटल में चाय तक देने से इन्कार किया गया था, उनको निकाल दिया गया। उन पर आज भी मुकदमा चलाया जा रहा है। वे लोग थे श्री सांवलदास गुप्ता, स्वामी अग्निवेश, जो कि हरियाणा में मंत्री भी रहे हैं और श्री सुदर्शन राही। ये लोग पैसे दे रहे थे, इसके बावजूद इन्हें अन्दर नहीं जाने दिया गया और आज भी मुकदमा चल रहा है। मैं सरकार से कहूंगा कि कम से कम इन चीजों को देखे। ऐसे जो मुकदमे चल रहे हैं उनको भी वापस लिया जाना चाहिए। होटल व्यवस्था पर अधिक से अधिक टैक्स लगाए जाएं ताकि इस देश के जो तरीके हैं बन पर होटल व्यवस्था हो, पूंजीवादी व्यवस्था हावी न होने पाए।

सभापति महोदय, हमें विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करना है, उनकी जेबें नहीं काटनी हैं। भारतीय ढंग का सस्ता खाना, रहन-सहन के अच्छे तरीके जो भारतीय परम्पराओं के मुताबिक हों, ऐसी व्यवस्था हमको करनी चाहिए और इस प्रकार के साधन जुटाने चाहिए जिससे विदेशी लोग आकर यह देखें कि भारतीय संस्कृति, भारतीय तहजीब और यहां के रहन-सहन का तरीका क्या है। केवल पश्चिमी देशों का अंधाधुंध अनुकरण करके और उनके पीछे भाग कर के हम यह सोचें कि इस देश की प्रगति होगी या देश के खजाने में कुछ पैसा टैक्स के रूप में आ जाएगा, मैं समझता हूं कि इससे देश का कोई भला नहीं होगा, बल्कि पूंजी बड़े-बड़े होटलों में लग जाती है और सारे का सारा पैसा पूंजीपतियों के हाथ में चला जाता है। गरीबों का हित नहीं होता, फायदा नहीं होता।

सभापति महोदय, कहां गरीब और कहां बड़े-बड़े फाइव स्टार होटल्स। एक दिन में कितना खर्चा होता है। मैं आरोप तो नहीं लगाता लेकिन इन होटलों में एक बहुत बड़ी सीमा

तक बहुत से होटलों में व्याभिचार और भ्रष्टाचार पनप रहा है जो इस देश की संस्कृति के प्रतिकूल जा रहा है। यहां की सभ्यता के प्रतिकूल जा रहा है। अगर हम इस देश की प्रगति करना चाहते हैं तो जो गरीब लोग हैं वे घूम सकें, कम खर्च में रह सकें, उनके निवास-स्थान की अच्छी व्यवस्था हो सके, इस ओर सरकार को ध्यान देना चाहिए और जो इन होटलों से सरकार को आमदनी होती है उससे हर जगह, धार्मिक स्थानों पर और ऐसी जगहों पर जहां पर लोग घूमने जाते हैं, ठहरने जाते हैं वहां पर सस्ते किस्म के होटल कायम किए जाएं। बड़े-बड़े होटलों का निर्माण इस देश के हित में नहीं है। मुझे इसके अतिरिक्त और कोई विशेष बात नहीं कहनी है। होटलों का यह जो उद्देश्य बनाया गया है कि पैसा कमाओ, जो लोग आते हैं, उनकी ज्यादा से ज्यादा जेब काटो और इस देश की पूंजीवादी व्यवस्था को मजबूत करो, इस उद्देश्य को खत्म करके हमें इस देश के निर्धन लोगों के लिए, और साथ ही बाहर से आने वाले लोगों के लिए, रहने की सस्ती व्यवस्था करने का प्रयत्न करना चाहिए।

श्री जेवियर अराकल (एर्णाकुलम) : श्रीमान, सामान्यतः जब वित्त मन्त्री कोई विधेयक लाते हैं तो वह अपनी कुशाग्र बुद्धि और चातुर्य प्रदर्शित करते हैं। परन्तु इस विधेयक के उद्देश्य तथा कारण बताने वाले कथन को पढ़ने के बाद मुझे खेद है कि इसमें कुशाग्र बुद्धि और चातुर्य दिखाई नहीं देता। निःसन्देह जहां तक करों की अदायगी के मामले में योग्यता के मानदण्ड का प्रश्न है, यह हमें विवश करता है कि कर लगाये जायें। परन्तु वास्तव में प्रश्न पैदा होता है कि हम कितने कर लगायें तथा उनसे हमें कितनी उपलब्धि होगी। कर वसूली के नियम का विद्यमान हैं और मैं नहीं समझता कि मुझे उनको स्पष्ट करने की आवश्यकता है, क्योंकि वित्त मंत्री महोदय सारी बात समझा देते हैं जैसे कि कालेज में भाषण दिया जा रहा हो। मुझे खेद है कि उद्देश्य तथा कारण बताने वाले कथन में बहुत सी बातें जोकि बताई जानी चाहिए वे बताई नहीं गई हैं, अर्थात कितने होटल ऐसे हैं जिन पर इसका प्रभाव पड़ेगा तथा उससे कितनी आय होगी।

निस्सन्देह, मैं जानता हूं, कि वित्त मन्त्री राजकोष बढ़ाने पर लगे हैं। इससे मुझे कुछ प्रश्नों एवं उत्तरों को देखने को विवश होना पड़ा। प्रश्न संख्या 740 के अनुसार 1321 मामलों में तलाशी ली गई जिसमें 4.54 करोड़ रुपये की वसूली हुई। प्रश्न 726 ने अनुसार जिस एक कवि, की तलाशी ली गई थी उस एक ही व्यक्ति, से 4,17,210 रुपये नकद तथा 12 लाख रुपये के जेवरात बरामद हुए। जब मैंने यह जानने की चेष्टा की कि विभाग कैसे धन एकत्र कर रहा है, मैंने पाया कि 1976-77 के दौरान छिपे धन के 6986 मामले पकड़े गये जिनसे 12.57 करोड़ रुपये एकत्र हुए। 1977-78 में 8613 मामलों में 13.06 करोड़ रुपये प्राप्त हुए। यदि मैं आय कर की बकाया राशि पर ध्यान देता हूं तो यह बढ़ती हुई पाता हूं। मैं देखता हूं कि लगभग 50% कर अपवंचन व्यापारियों द्वारा उत्पाद शुल्क तथा अन्य मामलों में होता है। मैं इन सभी बातों का उल्लेख इसलिए कर रहा हूं क्योंकि कर विभाग द्वारा कर एकत्र करने के ढंग सही तरीके से प्रयोग नहीं किए जाते हैं।

उद्देश्य तथा कारणों के कथन में कुछ भी स्पष्ट नहीं है। वित्त मन्त्री एक चतुर सर्जन हैं। उन्हें ये सभी बातें उद्देश्यों तथा कारणों के सम्बन्धी कथन में देनी चाहिए थी। यदि आप खण्ड

3 को देखें, तो उसमें पूर्ण शक्ति आय कर अधिकारियों को दी गई है। खण्ड 3 (2) इस प्रकार हैं :

"जहां निवास की जगह खाद्य, पेय और अन्य सेवाओं के लिए संयुक्त प्रभार संदेय है वहां उसमें सम्मिलित कमरा प्रभार का अवधारण विहित रीति से किया जायेगा।"

उक्त ढंग हम कब निर्धारित करने जा रहे हैं ? मेरा निवेदन है कि इसके बाद जब भी सरकार कोई विधेयक लाती है तो उसके साथ नियम भी प्रस्तुत किए जायें। शायद वित्त मंत्री कुछ कहना चाहते हैं। वह कह सकते हैं कि यह व्यवहार्य नहीं है; मुझे विश्वास है कि वह युक्ति, युक्ति उत्तर देंगे।

श्री आर० वेंकटरामन : हमें विधेयक में नियम देने चाहिए।

श्री जेवियर अराकल : मुझे वित्त मन्त्री महोदय से इस प्रकार के उत्तर की अपेक्षा न थी। हम उनका बहुत आदर करते हैं। मैं प्रत्यायोजित विधान का उल्लेख कर रहा था।

श्री आर० वेंकटरामन : मुझे श्री अराकल से यह उम्मीद न थी।

श्री जेवियर अराकल : मैंने विधेयक को ध्यानपूर्वक देखा है और मैंने दो मामले वित्त मन्त्री के ध्यान देने के लिए उल्लिखित किये हैं कि विभाग को किस प्रकार कार्य करना चाहिए। यदि आप उप-खण्ड 3 को देखें, जिसमें आय कर अधिकारियों को व्यापक शक्तियां दी गई हैं। क्या यह वास्तव में आवश्यक है ? यदि उनके मन्तव्य के अनुसार यह आवश्यक है तो मैं उनकी बात मान लेता। परन्तु मैं समझता हूं कि यह आवश्यक नहीं है।

अब खण्ड 5 को लें। आपने कहा है "प्रथम अप्रैल को अथवा उसके बाद।" यह अनिश्चित है जबकि अपने बजट भाषण में उन्होंने 1980 का उल्लेख किया है। मुझे उम्मीद है कि वित्त मंत्री इसका उत्तर देंगे।

इसके अतिरिक्त उपबन्ध में कहा गया है :

"परन्तु जहां ऐसी प्रभार्य आमदनी के अन्तर्गत कोई ऐसे प्रभार हों जो विदेशी मुद्रा में प्राप्त हुए हैं तो निर्धारित द्वारा संदेय कर में इस प्रकार प्राप्त प्रभारों में पांच प्रतिशत के बराबर कटौति की जाएगी।

विदेशी मुद्रा के बारे में इस प्रकार का सम्मोह किस लिए है ? इस प्रक्रिया द्वारा आप सभी प्रकार के भ्रष्ट आचरणों के लिए अवसर दे रहे हैं और करदाताओं को कर अपवंचन सिखा रहे हैं। इस एक सी दरें क्यों नहीं रखते। बेशक मैं पर्यटन से सम्बद्ध विकास क्रिया कलापों से परिचित हूं। मैं यह भी समझता हूं कि यूरोप तथा अन्य स्थानों की तुलना में हमारे मूल्य कम हैं।

यदि आप खण्ड 7 (1) (*ii*) के देखें, यह इस प्रकार हैं :

"किन्हीं ऐसे प्रभारों की बाबत की पूर्व वर्ष की प्रभार्य आमदनी में सम्मिलित है, आयकर, मनोरंजन कर या विलास-वस्तुओं, पर कर के रूप में संदेह कोई रकम;

हमारी स्थिति क्या है ? मैं नहीं जानता कि क्या सभापति महोदय इसे समझ गये हैं ? परन्तु मुझे पता नहीं हैं कि इसमें क्या सम्मिलित किया गया है तथा क्या नहीं, हमें इसकी जानकारी दी जाये । मेरे प्रोफैसर ने मुझे बताया था विधेयक का प्रारूप तैयार करते समय उसे इतना सरल बनाया जाये कि आम लोग भी उसे समझ सकें । निःसन्देह यदि मामला न्यायालय में ले जाना हो तो मैं भिन्न प्रकार से तर्क दूंगा । हम सरल क्यों नहीं हो सकते ? खण्ड 11 की स्थिति भी वैसी ही है । कभी मुझे आश्चर्य होता है कि क्या हम अधिकारी तन्त्र पर कभी नियंत्रण कर सकेंगे ? निःसन्देह हमारी प्रणाली में निहित है कि शक्ति प्राप्त की जाये परन्तु शक्ति की सीमा क्या है ? निःसन्देह इस पर विचार करने के लिए समितियां हैं। यदि हम इन मामलों में सर्तकता बरतें तो बहुत सी मुकद्दमे बाजी रोकी जा सकती है। इसीलिए मैंने सुझाव के रूप में कहा था कि हमें नियम भी साथ ही साथ बना लेने चाहिएं। सदस्यों को चर्चा के दौरान उन पर विचार करना पड़ेगा । जैसा कि आप जानते हैं, कि विधेयक पास हो जाने पश्चात् नियमों और विनियमों का हवाला देना संसद-सदस्यों के लिए अपेक्षाकृत कठिन है । हमारी अपनी सीमाएं हैं । इसलिए मेरा सुझाव है—मैं वित्त मंत्री का बहुत सम्मान करता हूं—यह व्यवहार्य प्रस्ताव है । अन्यथा यह अधिनियम आवश्यक है । जैसा कि प्रो० चक्रवर्ती ने कहा है, कि अब समय आ गया है कि हम समृद्ध वर्ग के अनावश्यक व्यय को कम करने के लिए कानून बना दें समाज अभावग्रस्त लोगों के प्रति दायित्व है । इस उद्देश्य से इस अधिनियम से थोड़ी भी सहायता मिले तो यह भारी उपलब्धि होगी ।

मैं, एक बार फिर विधेयक का समर्थन करता हूं और वित्त मन्त्री को बधाई देता हूं । धन्यवाद ।

श्री टी० आर० शमन्ना (बंगलौर दक्षिण) : श्रीमान, आरम्भ में ही मैं कहना चाहता हू कि इसमें से कोई भी इस विधेयक का विरोध नहीं कर सकता । परन्तु सभी बड़े नगरों में भारी संख्या में ऐसे राजसी होटलों के निर्माण की नीति का औचित्य क्या है ? श्रीमान, ऐसी सरकार जो कि समाज के कल्याण के लिए वचनबद्ध है, कि किस प्रकार कुछ लोगों की होटलों में अथाह व्यय करने की अनुमति दे सकती है ? यह वह भूमि है जिसमें गांधी जी ने लोगों को सादगी और सच्चा जीवन व्यतीत करना सिखाया था, वहां पर आप ऐसी लूट कैसे चलने दे सकते हैं ?

हम देखते हैं कि इन होटलों में किराया 200 से 600 रुपये प्रतिदिन है । जितना किराया एक दिन का दिया जाता है वह राशि यदि किसी गरीब आदमी को दे दी जाए तो वह झोपड़ी बना कर 10-15 वर्ष शान्तिपूर्वक निर्वाह कर सकता है । जब स्थिति यह है तो सरकार भारी संख्या में होटलों के निर्माण की अनुमति क्यों दे रही है ।

श्रीमान, इन बातों पर ध्यान देते हुए कि ऐसे होटलों में एक कमरा महीने में 20 दिन के लिए किराए पर रहता है तो उससे हर महीने किराये के रूप में 5000 से 10000 रुपये मिलते हैं, यदि वे 10000 रुपये एकत्र कर सकते है तो क्या ऐसे होटलों के निर्माण की अनुमति देना क्या उचित है । श्रीमान साधारण आय वाला व्यक्ति ऐसे होटलों में कमरा किराये पर नहीं ले सकता । मुझे भय है कि निगमों के निदेशकों एवं चेयरमैनों और सरकारी अधिकारियों द्वारा, जिन्हें वेतन के अलावा अन्य साधनों से आय होती है, ऐसे कमरे किराये पर लिए जाते हैं ।

दो वर्गों के लिए हमें व्यवस्था करनी है। यह आवश्यक है कि बाहर के देशों से आने वाले लोगों के लिए अच्छे आवास की व्यवस्था की जाये। उनकी अपने देश के प्रति सद्भावना जीतने के लिए आवश्यक है कि हम उन्हें अच्छा आवास दें ताकि इधर रहते समय वे सुख सुविधा से रह सकें। दूसरे, कीमती विदेशी मुद्रा कमाने का प्रश्न है। यदि सरकार होटल बनाकर उनका प्रबन्ध करें तथा उनसे विदेशियों की आवश्यकता को पूरा करें तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है परन्तु देशवासी अन्यत्र सस्ती तथा सुविधाजनक व्यवस्था कर सकते हैं।

मुझे दिल्ली के कर्नाटक भवन पर गर्व है। वे पर्यटकों से प्रति दिन 50 रुपये लेते हैं। खाने का खर्च सुबह 5.50 रुपये एवं रात को 7 रुपये है। मुझे विश्वास है कि वहां पर आवास और खाना किसी भी प्रकार होटलों से घटिया नहीं है। क्या आपको सुविधाजनक कमरे और अच्छा खाने से अधिक चाहिए ? इन लोगों को 500-600 रुपये लेने की अनुमति देने का क्या औचित्य है ? मेरे एक मित्र दिल्ली आये तथा एक सप्ताह होटल में ठहरे उसका बिल उनके डेढ़ महीने के वेतन के बराबर था। मेरा वित्त मन्त्री से निवेदन है कि सरकारी अधिकारियों के यात्रा भत्ते तथा दैनिक भत्ते पर कुछ प्रतिबन्ध लगाये जायें और सरकारी कम्पनियों तथा निगमों को अनुदेश जारी किए जायें कि अधिकारियों के दैनिक और यात्रा भत्ते की कोई सीमा होनी चाहिए ताकि बड़े-बड़े बिलों का भुगतान करके अधिकारी उपक्रमों का धन बर्बाद न करें।

मैं इनमें से किसी भी होटल में नहीं ठहरता हूं, परन्तु जो कुछ मैंने सुना है उससे मैं कह सकता हूं कि वे तस्करों के अड्डे हैं और वेश्यावृत्ति के भी अड्डे हैं। प्रतिष्ठित परिवारों तक की महिलाओं को इनकी ओर प्रलोभित, आकर्षित होते देखा जा सकता है। इन स्थानों पर होने वाले कैबरे नाचों के पीछे क्या नैतिकता है और हमारे युवक-युवतियों पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा ? मैं नहीं चाहता के इन पोश होटलों में इस प्रकार का कैबरे नाच हो। इन्हीं होटलों में एजेन्टों तथा मन्त्रालयों से सम्बद्ध लोगों के द्वारा परमिट प्राप्त करने के सौदे तय किए जाते हैं। हो सकता है ये बातें इस विधेयक के सीमा क्षेत्र में न आती हों, परन्तु ये होटल अच्छे और सम्मानीय उद्देश्यों के लिए काम में नहीं लाये जाते ।

अब समय आगया है कि सरकार इन होटलों के राष्ट्रीयकरण की बात सोचे। मैं इतना विश्वास दिला सकता हूं कि यदि सरकार रिहायशी अनुभाग अच्छे ढंग से चलाये तो वे न केवल अब से दुगनी आय कमायेंगे, अपितु, आपने ग्राहकों को भी कुछ न कुछ छूट दे सकती है। यदि सरकार चाहे तो अपनी देख-रेख में तो जल-पान व्यवस्था रखे और भोजन व्यवस्था का या खाने का काम ठेकेदार को दे दें। रही आवास की बात मुझे पूरा विश्वास है कि सरकार आसानी से इसका प्रबन्ध सम्भाल सकती है। जो कुछ आमदनी आज उन्हें बिक्री कर और अन्य करों से हो रही है उससे दुगनी आय वे इससे प्राप्त कर सकते हैं वे भारी लाभ कमा सकते हैं।

बंगलौर में 35 होटल खड़े हो गये हैं। दिल्ली और बम्बई में इनकी क्या संख्या हो गई होगी, उसकी आसानी से कल्पना की जा सकती है। वे धन बटोर रहे हैं। सरकार को इस ओर उचित ध्यान देना चाहिए, जबकि वे बहुत सी वस्तुओं का राष्ट्रीकरण करने के इच्छुक हैं तो वे इनका भी राष्ट्रीकरण क्यों नहीं कर देते जिससे कि वे यात्रियों को आराम प्रदान कर सकें और अपनी आय बढ़ा सकें ?

होटल की कुल आय पर, कोई भी व्यक्ति, यहां तक कि मन्त्री भी 15% कर नहीं दे सकता। यदि वे दो दिन भी होटल में रहे या जाएं तो सारे मास का वेतन समाप्त हो जाएगा। इन खर्चों को निगमों और कम्पनियों के खाते में डाल दिया जाता है। मैं एक बार फिर से मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे यह देखें कि कम्पनियों के अधिकारियों और निदेशकों पर कुछ रोक लगाई जाये। जिस प्रकार आप भारतीय-प्रशासन सेवा के अधिकारी पर सीमा पाबन्दी लगाते हैं उसी प्रकार उनके मामले में भी कुछ सीमाबन्दी होनी चाहिए। मैं 15% के कर का विरोध नहीं कर रहा हूं। यह 15% रहे या 30% परन्तु मुझे खेद है कि इस कर का भार इन लोगों को वहन नहीं करना पड़ेगा। इसका या तो बड़े व्यवसायी या तस्कर भुगतान करेंगे अथवा वह उस कम्पनीया निगम के खाते में चला जायेगा जिसका वह प्रतिनिधित्व करता है। इसका बढ़िया इलाज यह देखना होगा कि आया सरकार इन्हें चला सकती है या नहीं। इस प्रकार सरकार कमाई कर सकती है और उसी के साथ-साथ विशेषकर पर्यटकों द्वारा अर्थव्यवस्था को प्रभावित किया जा सकता है। यहां तक कि विदेशी भी अब इतना कर नहीं झेल सकते हैं। योगाभ्यास के लिए हजारों ही विदेशी आजकल आ चुके हैं। उनमें से बहुत से तो छोटे होटलों में ठहरे हुए हैं, कुछ यूं ही सड़कों पर भटक रहे हैं क्योंकि वे पोश होटलों का खर्चा नहीं उठा सकते हैं। सीमित आय वाले विदेशी बड़ी रकमें नहीं दे सकते हैं। सारे काम को इस प्रकार व्यवस्थित किया जाये, जिससे उन्हें कम लागत पर आवास प्रदान किया जा सके और सरकार के राजस्व में वृद्धि हो सके।

मैं अधिकतर अपनी भावनाओं को अभिव्यक्त कर रहा हूं। इन सब बातों का अध्ययन करने का प्रयास किया जाना चाहिए और उसके बाद ही मामले पर कोई फैसला लिया जाए।

ये होटल भारतीय संस्कृति के लिए नये हैं। पहले तो धर्मशालाएं होती थीं। यात्री लोग बिना किसी भुगतान के रह सकते थे और खाने के थोड़े से पैसे लिये जाते थे। हो सकता है आज वह दर्शन चाहे ठीक रास न आये, परन्तु हम प्रतिदिन 600/-से 1000/-रुपये तक की लूट की छूट क्यों दें ? इससे न तो सरकार को और न ही यात्रियों या पर्यटकों को कोई लाभ होता है। आप उन लोगों को धनवान क्यों बनने देते हैं जो आसान तरीकों से धन बटोर सकते हैं, जो ग्राहकों और सरकार का शोषण करके धन जोड़ सकते हैं ? मेरी तो यही अनुभूति है।

मुझे पूरा विश्वास है कि आपका गांधी-दर्शन में कुछ न कुछ विश्वास अवश्य है। गांधी जी ने हमें सादा जीवन व्यतीत करने की शिक्षा दी थी। होटलों के जीवन से सादा जीवन की तुलना तो करके देखिए। उनमें आखिर रखा क्या है ? उनमें भव्य सजावट और संगमरमर के दानों की चमक भर ही होती है। आपने उसमें साफ-सुथरे ढ़ंग से एक चारपाई बिछाई होती है, एक सुन्दर सा गलीचा होता है और एक या दो पंखे। इन चीजों के लिए यदि आपको प्रतिदिन 650/-रुपये देने पड़े तो एक मास में लगभग 18,000/-रुपये पड़ते हैं जो कि अपने आप में विक्षुब्ध करने वाली बात है। इतना बड़ा खर्चा कौन उठा सकता है ? भ्रष्ट लोगों को तो जो कुछ वे चाहते हैं भुगतान करने दो। परन्तु मैं यह नहीं चाहता कि सरकारी कर्मचारी अथवा सरकारी क्षेत्र के निगमों आदि के कर्मचारी इतना सारा धन खर्च करें। उन्हें इस प्रकार धन को नहीं उड़ाने देना चाहिए।

मैं यह मानता हूं कि सरकारी राजस्व में वृद्धि होनी चाहिए। परन्तु उसके साथ ही साथ कुछ नैतिकता भी बनाए रखनी चाहिए। इसलिए तो मैंने कहा था कि गांधी जी ने हमें कैसा सादापन और सच्चाई सिखलाई थी। मैं चाहता हूं कि वित्त मन्त्री महोदय इन होटलों के साथ सख्ती से पेश आयें और यह देखें कि ये होटल लोगों का शोषण न करें और सारे लाभ अपनी जेब में न डाल लें।

उन्होंने बड़ी चतुराई से यह बात व्यक्त की है कि खर्चा 8 लाख रुपये का होगा। मुझे लगता है कि खर्चा इससे अधिक होगा। फिर, उन्होंने बड़ी सावधानी से हमें यह बात नहीं बताई है कि इन होटलों से राजस्व कितना प्राप्त होगा। यदि इसका वित्तीय विवरण देते तो अच्छा रहता। कुछ भी हो, फिर भी उन्हें कुछ अन्दाजा तो हो गया है कि कितना राजस्व प्राप्त होगा।

मैं उन्हें चेतावनी देता हूं कि इस कर से बचने के बड़े रास्ते निकल आयेंगे। वे इस कर से 20 दिन के बजाय 15 दिन का आवास दिखाकर बच सकते हैं। सरकार को यह देखना होगा कि रजिस्टर ठीक प्रकार से भरकर रखे जाते हैं और वे कर से बचकर नहीं जाते हैं। आप ग्राहकों से कर वसूल कीजिए और उसे होटलों के मालिकों की जेबों में न जाने दीजिए परन्तु इसे सरकारी खजाने में जाने दीजिए।

इसमें भ्रष्टाचार के भी फैलने की गुन्जाइश है। मुझे पक्का विश्वास है कि नियमों को बनाते समय वित्त मन्त्री महोदय यह अवश्य ध्यान रखेंगे कि भ्रष्टाचार का व्यापार यहां न, फले-फूले।

विधेयक तो हमारे सामने आ ही गया है। अपने भारी-भरकम बहुमत से वे विधेयक को पारित करके अधिनियम बना देंगे। मुझे तो उनसे केवल एक निवेदन करना है कि यह देखने के लिए वे एक समिति की नियुक्ति करें कि ये बातें किस प्रकार उत्तम तरीके से लागू होती हैं और किस उत्तम ढंग से सरकारी राजस्व में वृद्धि होती है और किस प्रकार अच्छे से अच्छे ढंग से ग्राहकों को अधिकाधिक आराम दिया जाता है।

श्री बापू साहिब परूलेकर (रत्नगिरी) : सभापति महोदय, मैं विधेयक का समर्थन करता हूं। परन्तु समर्थन में कुछ कहने से पूर्व मैं सत्ताधारी दल के सदस्य अपने प्रिय मित्र श्री मूलचन्द डागा को मुबारिकबाद देता हूं जिन्होंने इस विधेयक के बारे में अपने विचार स्पष्टतया व्यक्त किए, परन्तु यद्यपि वे कुछ खास सफल नहीं रहे। मेरा मन्त्री महोदय से निवेदन है कि उनके विचारों पर गम्भीरता से विचार करें। मैं उनके सभी विचारों से सहमत तो हूं नहीं।

उनका अन्तिम निवेदन नियमों के बारे में था। इसका मेरे एक अन्य सहकर्मी श्री अराकल ने भी समर्थन किया था। मैं सविनय निवेदन करता हूं कि यद्यपि उनके भाषणों से मुझे ऐसा लगा कि उन्होंने विधेयक का पूर्णतया अध्ययन किया है, वे नियम बनाने की शक्ति के बारे में सम्भवतः अनुच्छेद 34 को भूल गये हैं। जब तक विधेयक पास नहीं हो जाता, इस बोर्ड-विशेष को नियम बनाने के अधिकार या शक्ति प्राप्त नहीं होगी। हमें इस बारे में उपधारा (4) को देखते हुए चिन्ता नहीं करनी चाहिए तथा अधीनस्थ विधान समिति की सिफारिशों को देखते हुए नियम तो हमारे सामने आते ही हैं और नियमों पर विचार-विमर्श करने के लिए हमें बहुत से अवसर प्राप्त होंगे।

इसके अतिरिक्त श्री डागा जी ने जो अन्य निवेदन किए हैं हम उनका पूर्ण स्वागत करते हैं। उनका जो यह कहना है कि इससे आयकर विभाग के आयकर तथा अन्य अधिकारियों के लिए भ्रष्टाचार के द्वार पूरी तरह से खुले रहेंगे, उससे मैं पूर्णतया सहमत हूं। यदि हम इस विधेयक-विशेष के विभिन्न उपवन्धों, विशेषकर खण्ड 3 और खण्ड 3 के उप-खण्ड (2) तथा खण्ड 6 को देखें तो आप पायेंगे कि स्वविवेक प्रयोग करने की सारी शक्ति बिना किसी मार्ग दर्शन सिद्धान्तों के की गई है।

मैं ऐसा अनुभव करता हूं कि इस स्वविवेक-विशेष का दुरुपयोग किया जायेगा। मुझे खूब पता है इससे केवल आयकर विभाग के अधिकारी ही प्रसन्न होंगे क्योंकि वे इस विधेयक-विशेष में दिए गए फल विशेष को तोड़कर खाने के लिए प्रतीक्षारत हैं। ऐसी आशंकाएं व्यक्त की गई हैं कि यदि आयकर अधिकारियों के हाथों में इन उपवन्धों का कार्यान्वयन सौंप दिया जाए तो इस विधेयक का उद्देश्य पूरा नहीं होगा और राजस्व प्राप्त करना भी सम्भव नहीं हो सकेगा। उदाहरण स्वरूप, जुलाई मास में हिन्दुस्तान टाइम्स में यह समाचार आया था कि 300 करोड़ रुपये के ऐसे वकाया पड़े आयकर बट्टे-खाते में डाल दिए गए हैं और वह भी उन लोगों से जो एक लाख से नीचे के एक वर्ष से अधिक से देनदार थे। आयकर अधिकारियों ने इसका जो कारण दिया वह यह था कि कुछ पतों पर पंजीकृत नोटिस दिये गये थे जो कि पते गलत थे, अतः नोटिस लग नहीं सके। यह उस वात का एक सुस्पष्ट उदाहरण है कि आयकर अधिकारी किस प्रकार काम करते हैं। हम इस घन-विशेष को प्राप्त करने का स्वविवेक का यह अधिकार आयकर विभाग के उन्हीं अधिकारियों के हाथों सौंपने जा रहे हैं।

अतः मेरा निवेदन है कि जब तक हम इस विधेयक में कुछ इस प्रकार का निर्देश नहीं दे देते कि यह स्वविवेक किसी प्रयोग में लाया जाए, तो इस विधेयक के विशेष उद्देश्य को, नामशः इस कर की प्राप्ति, को प्राप्त करना असम्भव है। मैं विस्तार में नहीं जाऊंगा। मैं तो श्री डागा द्वारा और प्रिय मित्र श्री पंडित द्वारा किए गए आग्रहों का समर्थन करता हूं।

खण्ड 4 के उपखण्ड 3 में कहा गया है कि गतवर्ष कर योग्य आय पर कुल आय का 15% कर लगेगा। अतः गत वर्ष के आधार पर कर तो प्राप्तियों पर लगेगा। परन्तु आश्चर्य तो मुझे इस वात पर है कि यही एक ऐसा विधेयक है जिसमें इसके लागू किये जाने की तिथि का जिक्र नहीं किया गया है। इस वात का मुझे कोई पता नहीं है कि इस विधेयक-विशेष के मामले में यह अपवाद क्यों रखा गया है। अन्य विधेयकों में हमें उनके लागू होने की तिथि विशेष का पता चल जाता है। इसमें यह उस तिथि से लागू होगा जब राष्ट्रपति महोदय इस पर हस्ताक्षर कर देंगे। यह तो मैं नहीं जानता कि इस मुद्दे-विशेष पर यह विधेयक चुप क्यों है। मैं नहीं जानता कि इस सम्बन्ध में स्वविवेक का अधिकार अधिकारियों को दिया जायेगा। मैं तो अपनी बात कहना चाहूंगा। इसमें कमरों के खर्चे की परिभाषा के बारे में श्री डागा ने कुछ उल्लेख किया है कि इन खर्चों में भोजन, पेय और अन्य सेवाएं भी सम्मिलित नहीं होंगी। हम गांधीजी के चेले हैं और रात-दिन उनका नाम लेते नहीं थकते। मुझे पता है कि जब मैं गांधीजी का नाम लेता हूं मेरे कुछ मित्र हो-हल्ला मचाते हैं। जब विपक्षी लोग गांधीजी का नाम लेते हैं तो वे कहते हैं कि शैतान वाईबिल का पाठ कर रहा है। वे समझते हैं कि गांधी जी का नाम लेने का केवल सत्ता-

धारी दल का विशेषाधिकार है। मैं अपने विद्वान मित्रों से अनुरोध करता हूं कि यदि वे महात्मा गांधी के वास्तविक शिष्य हैं तो वे अपने वित्त मंत्री को कराधान में इसे शामिल करने के लिए कहें। क्योंकि उन लोगों पर जो एक आलीशान होटल पर हजारों रुपये व्यय कर सकते हैं। 'रॉयल' शराब की बोतल बनाने पर 950/- रुपये खर्च कर सकते हैं कोई कराधान नहीं है। क्यों ? आप इस पर कर क्यों नहीं लगाते ? (व्यवधान)। इसके बारे में बाद में मैं 'लाबी' में आपसे बात करूंगा। ये भोजन, पेय पदार्थ तथा अन्य सेवाओं के लिए प्रभार हैं। महोदय, हम लोग सादा जीवन व्यतीत करते हैं। श्री शमन्ना द्वारा भी इस सम्बन्ध में उल्लेख किया गया है। भारत में आलीशान होटलों में कैबरे नृत्य हो रहे हैं। उन्हें कानूनी स्वीकृति प्राप्त है। यदि आप कनाट प्लेस के गिर्द घूमें तो आपको बोर्ड पढ़ने को मिलेगा '15 रु० दीजिये और अन्दर आइये' कोई प्रभार नहीं लिया जाता। क्या यह हमारी संस्कृति के अनुरूप है मुझे कलकत्ता के होटलों के बारे में पता नहीं है। जहां तक सम्पूर्ण देश का सम्बन्ध है, हम टेलीफोन और अन्य चीजों के लिए शुल्क ले रहे हैं। हम आलीशान होटलों में इन चीजों के लिए शुल्क क्यों नहीं ले रहे हैं ? महोदय यदि हम खण्ड 5 पर विचार करें तो उसमें लिखा है यदि कोई व्यक्ति भोजन दे रहा है तो उस व्यक्ति को भी होटल का कार्य कर रहा समझा जाएगा। यह असंगति है। इन खण्डों पर बारीकी से विचार किया जाना चाहिए और मामले को लोकमत जानने के लिए परिचालित किया जाना चाहिए।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

मैं यह नहीं जानता कि इस प्रकार के विधेयक से कुल कितनी आय हो सकती है परन्तु मैं अनुरोध करता हूं कि इस कुल आय में से कुछ राशि राज्यों को भी दी जाए और होटल कर के रूप में होने वाली आय को धर्मशालाओं, युवा होस्टलों और जनता होटलों के निर्माण पर खर्च किया जाए। हमारे बच्चे दूर-दराज के क्षेत्रों से राजधानी में आते हैं परन्तु उन्हें ठहरने के लिए कोई स्थान नहीं मिलता। वे रेलवे स्टेशन आदि पर ठहरते हैं।

महोदय, मैं माननीय वित्त मंत्री का ध्यान इस तथ्य की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं कि देश में ऐसे कई होटल हैं जो ग्राहक द्वारा होटल छोड़ने के समय उससे यह पूछते हैं कि क्या उसे रसीद चाहिए या नहीं। अब आप इस प्रकार की कर चोरी को रोकना किस प्रकार सुनिश्चित करेंगे। आप उसी स्थिति में इसे रोक सकते हैं जब इस सम्बन्ध में दण्डात्मक उपबन्ध कर दिये जाएं। महोदय, मुझे यह भी आशंका है कि कुछ होटल मालिक उस सूरत में भी कर वसूल कर सकते हैं जब आवास व्यय 75 रु० से कम है। अतः मैं यह सुझाव देता हूं कि विधेयक के प्रत्येक खण्ड पर बारीकी से विचार किया जाए और यह उसी हालत में किया जा सकता है जब इसे प्रवर समिति के पास भेजा जाए या इसे लोकमत जानने के लिए परिचालित किया जाए।

इन सुझावों के साथ मैं अनुरोध करता हूं कि मेरे द्वारा रखे गए संशोधन को स्वीकार कर लिया जाए।

श्री के० ए० राजन (त्रिचूर) : महोदय मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। निस्सन्देह यह और भी अच्छा होता यदि कर का प्रतिशत बढ़ा दिया गया होता। मैं इस विधेयक का इसलिए

समर्थन कर रहा हूं, क्योंकि यह विधेयक उचित दशा में एक कदम है। एक प्रकार से यह अन्धा-धुंध व्यय पर नियन्त्रण करता है और इस कर के बोझ से सामान्य व्यक्ति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ने वाला है। आखिर 5 स्टार और 4 स्टार होटलों में ठहरने वाले लोग कौन होते हैं ? चार स्टार और 5 स्टार होटलों में ठहरने वाले लोग सम्भ्रान्त और उच्च वर्ग के होते हैं। अतः यह तर्क उचित नहीं है। मुझे यह कहते हुए खेद होता है कि यह व्यर्थ का तर्क है। महोदय, भारतीय पर्यटन विकास निगम के 'सन्तुलन-पत्र' से पता चलता है कि इन चार स्टार और पांच स्टार होटलों से प्राप्त होने वाली विदेशी मुद्रा विदेशी पर्यटकों के लिए अन्य प्रकार की आवास व्यवस्था से होने वाली आय से कम है। स्थिति यह है और मैंने ये आंकड़े 'तुलन-पत्र' से लिए हैं। अतः यह तर्क उचित नहीं है।

जहां तक बड़े विलासपूर्ण होटलों का सम्बन्ध है, सभी जानते हैं कि ये सभी बड़े उद्योग-पतियों के हाथ में हैं। उनका बहु-राष्ट्रिकों के साथ सहयोग है। सरकारी आंकड़ों से पता चलता है कि उनका 1983 तक निजी क्षेत्र में 77 होटल और सरकारी क्षेत्र में 9+2 अर्थात् 11 होटलों की स्थापना का विचार है। 9 होटल भारतीय पर्यटन विकास निगम और 2 होटल भारतीय होटल निगम के अधीन होंगे।

जहां तक ऋण शर्तों का संबंध है, ये ऋण निजी होटलों को दिये जाते हैं। गैर-सरकारी क्षेत्र में होटल उद्योग को ऋण प्रायः उन लिमिटेड कम्पनियों और सहकारी समितियों को दिया जाता है जो भारत में बनी हैं और पंजीकृत हैं। यह ऋण पर्यटन विभाग द्वारा परियोजना स्वीकृत हो जाने के बाद दिया जाता है। सामान्यतः यह आशा की जाती है कि परियोजना लागत का 20% संस्थापक द्वारा दिया जाएगा और इस राशि को 15% तक कम किया जा सकता है यदि, परियोजना का संस्थापक तथा उद्यमी है। नई होटल परियोजना के लिए दी जाने वाली सहायता पर ब्याज सामान्य 11% की ऋण दर की अपेक्षा ब्याज की दर 10% होती है। एक प्रतिशत के अन्तर के बराबर केन्द्रीय सरकार द्वारा सहायता दी जाती है। मेरा मुद्दा यह है कि बहु-मंजिले होटल किस प्रकार देश के आर्थिक विकास में सहायक होते हैं। यह सब हमारे समाज के उच्च-वर्ग के पेट में ही जाता है। मैं तो यह अनुभव करता हूं कि समाज के निम्न वर्ग के लिए अधिक संख्या में जनता होटल और धर्मशालाएं होनी चाहिए। यहां यह कहा गया है कि चार महानगरों में वे जनता होटल बनाएंगे। मेरा अनुरोध तो यही है कि इस कानून विशेष के माध्यम से जो भी धनराशि एकत्रित हो वह ग्रामीण क्षेत्रों और छोटे तथा बड़े शहरों के गरीब लोगों के लाभ के लिए 'जनता टाइप' होटलों और धर्मशालाओं के निर्माण के लिए निर्दिष्ट कर दी जाए, ताकि इन लोगों को इनमें स्थान मिल सके। अब क्या होता है, वे रेलवे स्टेशनों और रेस्तरां में ठहरते हैं या बिना किसी आश्रय के गलियों में घूमते रहते हैं। इन चार या पांच स्टार वाले होटलों के प्रति अत्यधिक लगाव समाप्त होना चाहिए। जब हम इस उद्योग में इतना धन लगाते हैं तो यह जानना स्वाभाविक है कि इससे हमारे विदेशी मुद्रा में कितनी वृद्धि होंगी। मुझे ज्ञात नहीं है कि इससे कितनी सहायता मिलेगी। इस उद्योग की सही स्थिति के बारे में मेरी अपनी आशंकाएं हैं।

इस संबन्ध में मैं माननीय मंत्री महोदय के विचारार्थ यह अनुरोध करता हूं कि सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और सरकारी विभागों के अधिकारियों को इन चार और पांच स्टार वाले होटलों

में सरकारी खर्चे पर ठहरने से मना किया जाए। यदि वे इन होटलों में ठहरना ही चाहते हैं तो उन्हें अन्तर की राशि का भुगतान अपनी जेब से करना चाहिए। जब हम लोक लेखा समिति के प्रतिवेदनों को देखते हैं तो पता चलता है कि इस मद के अधीन कई सार्वजनिक उपक्रमों में अत्यधिक धन खर्च किया जाता है और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम इस बोझ को सहने में असमर्थ है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय द्वारा इस मुद्दे पर विचार किया जाएगा। महोदय, मेरी चिन्ता तो केवल इस कानून को लागू करने के सम्बन्ध में है। जहां तक कानून में कमरे के प्रभार आदि की दी गई परिभाषा का सम्बन्ध है, वास्तविक मामला तो यह है कि प्राधिकारियों द्वारा इसे किस सीमा तक क्रियान्वित किया जाता है, क्योंकि इन उद्योगों को चलाने वाले साहूकार लोग हैं। उनके पास धन, संसाधन हैं और कानून के विशेषज्ञ परामर्शदाता हैं। जब तक आप इन सभी त्रुटियों को दूर नहीं करते तब तक कर चोरी की पूरी संभावना है। होटलों के मालिक और बहुराष्ट्रिक इतने अधिक शक्तिशाली हैं कि कोई भी कानून पास किया जाये उसे तोड़-मरोड़ सकते हैं।

श्री पी० नामग्याल (लद्दाख) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस विधेयक के समर्थन में कुछ शब्द कहना चाहता हूं। इस विधेयक से उठने वाले कुछ मुद्दों के बारे में मैं माननीय वित्त मंत्री से कुछ स्पष्टीकरण भी चाहता हूं। ऐसा करने से पूर्व मैं श्री बापू साहिब परुलेकर द्वारा उठाए गए कुछ सन्देहों को दूर करना चाहता हूं। जहां तक धारा 5 का सम्बन्ध है, इसमें कोई सन्देह नहीं है। इसमें स्पष्ट लिखा है कि यह विधेयक 1 अप्रैल, 1931 से लागू होगा। मेरे विचार में इस खण्ड में स्पष्ट अनुदेश दिए गए हैं। इसमें लिखा है :

> "5(1) इस अधिनियम के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, प्रत्येक ऐसे व्यक्ति पर जो ऐसे होटल का कारबार कर रहा है जिसके सम्बन्ध में यह अधिनियम लागू होता है, 1 अप्रैल, 1981 के प्रथम दिन को या उसके पश्चात् आरम्भ होने वाले हर निर्धारण वर्ष के लिए.....।"

अतः मैं नहीं सोचता कि इस विधेयक के लागू होने की तारीख के बारे में कोई सन्देह है।

श्री परुलेकर ने जो दूसरा मुद्दा उठाया है वह भोजन और पेय पर कर के बारे में है। मेरे विचार में इन पर पहले ही कर लगा दिया जाता है। होटलों और रेस्तरां में दिए जाने वाले पेय पदार्थों पर भारी उत्पाद-शुल्क और खाद्य पदार्थों पर बिक्रीकर लगाया जाता है। मेरे माननीय मित्र द्वारा एक ओर उठाया गया मुद्दा या शंका आयकर अधिकारियों को होटल के कमरों के किराये का मूल्यांकन करने के लिए दिए गए अधिकारों के बारे में है। मैं भी चाहता हूं कि माननीय वित्त मन्त्री इस बात का ख्याल रखें कि आयकर अधिकारियों को इस सम्बन्ध में पूरी छूट हो। वे या तो बाद में बनने वाले नियमों या उपबन्धों या इस विधेयक में इस प्रकार की व्यवस्था कर दें।

अब जहां तक 75 रुपये प्रति व्यक्ति किराये का सम्बन्ध है मेरे विचार में यह अधिक राशि नहीं है। इससे केवल वही लोग प्रभावित होंगे जो 'वास्तव में पांच स्टार होटलों और अन्य बड़े होटलों में रह सकते हैं और इतना अधिक किराया दे सकते हैं।

यह सभी व्यक्तियों तथा सभी होटलों पर लागू नहीं होता है। क्योंकि एक महानगर में बहुत थोड़े होटल 'स्टार' वर्ग के होते हैं। यह मध्यम वर्गीय लोगों पर असर नहीं डालता क्योंकि वे ऐसे होटलों में ठहरने का खर्च वहन नहीं कर सकते, जहां 75 रु० या 150 रु० या 200 रु० से भी अधिक प्रति व्यक्ति प्रति कमरा प्रतिदिन का किराया होता है। यह विदेशी पर्यटकों पर असर नहीं डालेगा। इस प्रकार अधिक किराया और 15 प्रतिशत विशेष शुल्क लेने से कुछ हद तक काला धन बाहर आएगा। श्रीमान्, जैसा आपको पता है आम तौर पर केवल धनी व्यक्ति, काला धन्धा करने वाले आदि ही ऐसे बड़े होटलों में ठहरने में समर्थ हैं। वे वही लोग हैं जो वास्तव में करों की चोरी करते हैं। इसलिए यह विधेयक कुछ मात्रा में काले धन को बाहर लाने में सहायक होगा। एक और मुद्दा जो विदेशी मुद्रा के विषय में है, मैं माननीय वित्त मंत्री से जानना चाहूंगा। आपने विदेशी मुद्रा के सम्बन्ध में 5 प्रतिशत तक रियायत दी है।

यहां तक कि यदि कोई विदेशी चाहता है कि वह विदेशी मुद्रा में भुगतान करें, तो सभी होटलों को विदेशी मुद्रा में भुगतान प्राप्त करने की अनुमति नहीं है। मैं नही जानता कि अब वर्तमान स्थिति क्या है, कुछ महीने पहले रिजर्व बैंक का एक निदेश था कि जिन्हें विदेशी मुद्रा विनिमय के लिए आज्ञा दी गई थी उनके अतिरिक्त और कोई विदेशी मुद्रा और ट्रेवलर्स चेक आदि स्वीकार नहीं कर सकता। लद्दाख जैसे क्षेत्रों में बहुत से विदेशी पर्यटक आते हैं और वे विदेशी मुद्रा में भुगतान करना अधिक पसन्द करेंगे उस क्षेत्र में अधिकतर 'पेइंग गेस्ट' प्रणाली है, लेकिन रिजर्व बैंक की अनुमति न होने के कारण वे विदेशी मुद्रा स्वीकार नहीं कर सकते हैं मेरे विचार से वित्त मंत्री को इस सम्बन्ध में कुछ करना चाहिए। क्योंकि छोटे होटलों में इस सुविधा के न मिलने पर पर्यटकों को असुविधा होती है। आम तौर पर बैंक सुबह 10.00 बजे खुलते हैं और सायं 4.00 बजे बन्द होते हैं। आम तौर पर पर्यटक बहुत सवेरे बाहर निकल जाता है और शाम देर से वापस आता है इस कारण वह बैंक का, विनिमय के उद्देश्य से, उपयोग नहीं कर सकता। इन बातों को देखते हुए, पर्यटक दूरस्थ क्षेत्रों में काफी समस्याओं का सामना कर रहे हैं। इसलिए सरकार को विचार करना चाहिए और यह सुविधा छोटे होटलों को भी देनी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा (कोडरमा) : उपाध्यक्ष महोदय, यह होटल आमदनी विधेयक वस्तुतः एक महत्वपूर्ण विधेयक है क्योंकि प्रति वर्ष 30-40 लाख के लगभग विदेशी भारत में पर्यटन के लिए आते हैं। साथ ही साथ देश के भी पूंजी वर्ग के बहुत सारे लोग आराम करने के लिए इन होटलों में जाते हैं। इसके द्वारा राष्ट्र की आय में काफी बढ़ोत्तरी हो सकती है लेकिन जिस तरह से इस विधेयक को दुरूह बनाया गया है, इसके सेक्शन्स में जिस तरह के उपबन्ध किए गए हैं उनके चलते इसमें बहुत चोर दरवाजे बना दिए गए हैं जिनके द्वारा, मैं समझता हूं, सारे आय के स्रोत बह जायेंगे और आयकर अधिकारियों के लिए यह एक दूसरा स्वर्ग बन जायेगा। उनके लिए भ्रष्टाचार का यह एक और स्रोत बन रहा है।

जैसा मैंने इसको अध्ययन किया है, अगर सही अर्थ में देखा जाए, तो जैसा और बहुत से लोगों ने कहा कि यह भारतीय संस्कृति के अनुसार नहीं है। कई सदस्यों ने अपने कई तरह के विचार यहां पर रखे हैं और अगर सही अर्थ में देखा जाए तो इन तीन, चार या पांच स्टार होटलों में स्टार वाले व्यक्ति ही जाते हैं जिनका ध्येय ईट, ड्रिंक ऐंड बी मेरी का सिद्धांत रहता है। इन होटलों में वे लोग सुरा, सुन्दरी और भोग्य वस्तुओं का उपभोग करने के लिए आते हैं। वहां पर

उनके ड्रिंक (पेय) की एक-एक बोतल 6 सौ, 12 सौ तक की होती है। अगर उसको आप टैक्स में नहीं जोड़ते हैं तो यह टैक्स इवेजन नहीं तो और क्या है। इसी प्रकार इसमें और भी बहुत से अन्य प्रावधान हैं जिसमें स्पष्ट रूप से नहीं कहा गया है। इस तरह से बहुत से चोर दरवाजे दिखाई देते हैं। यदि 14 से 37 तक की धाराओं को देखा जाए, तो इन सब में केवल आयकर पदाधिकारियों.....

उपाध्यक्ष महोदय : आप किस प्रकार कह सकते हैं कि उनका मूल्य लगभग 600 रु० अथवा 700 रु० होता है।

श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा : इस तरह से सारा टाइम चला जाएगा। यदि आप 14 से 37 तक की धाराओं को देखेंगे तो इन सब में केवल आयकर लोगों के लिए प्रावधान किया गया है कि अपील होगी, दरख्वास्त देंगे, ऐसा करेंगे तो वैसा हो जाएगा, तो इस तरह से केवल खर्चा ही खर्चा है, इससे कोई लाभ सरकार को नहीं होगा। आप देख ही रहे हैं, ये जो थ्री-स्टार होटल और ओवराय होटल जो करोड़ों रुपये लगाकर बने हैं, ये केवल इन्डस्ट्री के रूप में चलाए जा रहे हैं। इसमें कोई कल्चर की बात नहीं है, यह वैस्टर्न कल्चर है। एक कल्चर नहीं, हल्चर चलाया जा रहा है होटलों में। इसमें सरकार की संस्कृति की कोई बात नहीं है। आज हम देखते हैं कि सारे होटलों में बहुत सी जगहों पर यह छूट है, कैब्रे होते हैं, डांस होते हैं और न जाने क्या-क्या होता है। इसको 75 रु० से घटाकर 50 रु० रखना चाहिए। 50 रु० रखने से राष्ट्र की आय बढ़ेगी और इसके द्वारा एक बात यह होगी कि जो बड़े-बड़े पूंजीपति लोग हैं, वे छोटे-छोटे होटल बनाने शुरू करेंगे। जिन शहरों में और जिन पर्यटन केन्द्रों में होटल नहीं हैं, वहां पर 40-40 कमरों के होटल बनायेंगे, तो इससे बहुत ज्यादा उद्योग बढ़ेगा। इसलिए इस पर इस दृष्टिकोण से विचार करना चाहिए।

सैक्शन-35 में जो लोकहित का प्रावधान किया गया है, लोकहित में तमाम होटलों को कर से मुक्त कर दिया जा सकता है, अगर ऐसी व्यवस्था होगी तो सारे अधिकारी मौज मारेंगे और लाखों रुपये के लाभ के किसी भी होटल को लोकहित में छोड़ देंगे। इसमें और भी बहुत सी गलतियां हैं, जिनके सम्बन्ध में मैंने संशोधन दिए हैं और इसको जनमत जानने के लिए प्रचारित किया जाना चाहिए।

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी) : उपाध्यक्ष महोदय, यह विधेयक एक विशिष्ट श्रेणी के होटलों की कुल आय पर कर लगाने का उपबन्ध करता है। अन्य होटलों के शानदार कमरों से होने वाली आय पर करारोपण के बारे में कोई मतभेद नहीं हो सकता, परन्तु जिस रूप में यह विधेयक आया है, मुझे खेद है कि मैं इसका समर्थन नहीं कर सकता।

श्रीमान्, हमें होटल उद्योग के प्रति भी एक स्वस्थ्य दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। होटल उद्योग जो हमारी अर्थव्यवस्था में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, जिसकी अवहेलना नहीं की जा सकती।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछले अनेक वर्षों के दौरान होटल तथा रेस्तरां उद्योग में पूंजी निवेश निरन्तर बढ़ता रहा है। विशेषतया पिछले चार वर्षों के दौरान, होटल तथा रेस्तरों के क्षेत्रों में

कुल बढ़ोतरी 10.42 प्रतिशत तक हुई है। श्रीमान्, इससे हमें 19.7 प्रतिशत की औसत वृद्धि हुई।

श्रीमान्, मैं आपके द्वारा हमारी अर्थव्यवस्था में होटल उद्योग के कुछ लाभदायक पहलुओं की ओर इस सभा तथा सरकार का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं।

उदाहरणार्थ, होटल उद्योग द्वारा पैदा किए गए रोजगार के अवसरों की हम उपेक्षा नहीं कर सकते। होटल तथा रेस्तरां क्षेत्र में एक लाख रुपयों का निवेश करने से एक होटल में 8 व्यक्तियों तथा रेस्तरां में 36 व्यक्तियों के लिए रोजगार की गारन्टी होती है। पूंजी निवेश तथा रोजगार का औसत अनुपात 1:92 है। यह महसूस किया जाना चाहिए कि रोजगार के क्षेत्र में औसत वृद्धि-दर 10.4 प्रतिशत और 8 प्रतिशत प्रति वर्ष के बीच होती है। इसलिए, जिस रूप में यह विधेयक सभा के समक्ष आया है, और करारोपण के भार को देखते हुए, मैं कहता हूं कि इससे बहुत अन्याय होगा और यह हमारी अर्थव्यवस्था पर विपरीत प्रभाव डालेगा।

हम परस्पर विरोधी नीतियों को अपना रहे हैं। एक ओर तो होटल तथा रेस्तरां उद्योग से 1985 के अन्त तक 2.4 लाख व्यक्तियों के लिए रोजगार के अवसर पैदा करने की अपेक्षा की जाती है, और हम अपेक्षा करते हैं कि संगठित तथा असंगठित क्षेत्र में 104 लाख नौकरियां उपलब्ध हों, और दूसरी ओर हम भारी करारोपण करते हैं। मुझे डर है कि हम अपनी अपेक्षाओं को पूरा करने में समर्थ नहीं होंगे। मेरा दूसरा निवेदन यह है कि करारोपण से पर्यटकों के आने-जाने पर भी विपरीत प्रभाव पड़ेगा। हमारी अर्थव्यवस्था में पर्यटकों के आने-जाने के महत्व की उपेक्षा नहीं की जा सकती।

हम भारत में विदेशी पर्यटकों पर प्रति व्यक्ति खर्च को देखें। 1968-69 में यह 1368 रु० था; 1972-73 तक यह बढ़कर 1722 हो गया। अब मुझे विश्वास है कि यह 4419 रु० है। मेरा निवेदन है कि इस विधेयक में उपबंधित 15 प्रतिशत करारोपण हमारी महत्वाकांक्षी पर्यटन संवर्धन योजना के लिए भी ठीक नहीं है। एक ओर तो हमारी एक बहुत महत्वाकांक्षी पर्यटन संवर्धन योजना है जो 39 लाख पर्यटकों को इस देश में आकर्षित करने के लिए है, जो हमारी महत्वाकांक्षी है और उसके लिए हमने व्यवस्था भी की है, और दूसरी ओर हम भारी करारोपण का प्रस्ताव लाते हैं। एक अनुमान के आधार पर यह करारोपण पर्यटकों के आवागमन में 25 प्रतिशत से 30 प्रतिशत तक कमी लाएगा। पर्यटन मंत्रालय भी करारोपण की इतनी प्रतिशतता से खुश नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको इसके बारे में कैसे पता चला ?

श्री जी० एम० बनातवाला : यह रहस्य सबको मालूम है किन्तु इसकी उपेक्षा की गई है और जो नीतियां अपनाई जा रही हैं उनमें परस्पर विरोध है। जैसी आज की स्थिति है, मैंने स्वयं यह अपेक्षा की थी कि होटल उद्योग को समुचित प्रोत्साहन और समर्थन दिए जाएंगे परन्तु इनका नाम भी नहीं है। आप अन्य होटलों के कमरों पर कर लगा सकते हैं। किन्तु यहां क्या व्यवस्था की गई है ? कुछ वस्तुएं जैसी दिखाई देती हैं, वैसी नहीं हैं। हमें बताया गया है कि यह विधेयक वहां लागू होगा जहां एक दिन के लिए एक कमरे का किराया 75 रु० या इससे अधिक होगा। हमें

भ्रम में नहीं रहना चाहिए कि कर केवल कमरे के किराए पर ही लगेगा। यदि कर केवल कमरे के किराए पर है तो जहां ऐसे शानदार कमरे हैं, उन पर कर लगाइए। किन्तु यहां तो कर कुल आय पर है, जिसमें भोजन और अन्य वस्तुओं से होने वाली आय भी शामिल है। मेरा विनम्र सुझाव है कि यह कर कमरे के किराए के रूप में प्राप्त होने वाली राशि तक ही सीमित रखा जाए जहां कमरे का किराया इस राशि से अधिक लिया जाता हो। किन्तु यहां तो इसका बहुत विस्तृत क्षेत्र है।

उपाध्यक्ष महोदय, एक दूसरा प्रश्न भी यहां उठता है कि यदि कोई होटल कुछ कमरे 75 रु० या अधिक दर पर किराये पर देता है, और कुछ दूसरे कमरे सस्ते हैं, तब भी उन होटलों को, चाहे वे किसी भी कमरे से किराया प्राप्त करें, कुल आय पर ही कर देना पड़ेगा। इसलिए वे लोग जो 75 रु० से कम किराए वाले कमरे में ठहरते हैं, और यदि उस होटल में विभिन्न प्रकार के कमरों की सुविधा उपलब्ध है तो, वे भी इस प्रकार के प्रभार को देने के लिए उत्तरदायी होंगे।

इस विधेयक में कई और उपबंध भी हैं, जिन पर ध्यान दिया जाना चाहिए। कई संशोधन भी सामने आ रहे हैं। मैं सरकार से करारोपण के क्षेत्र में युक्तिसंगत बने रहने की अपील करता हूं, जो कमरे के किराए तक ही सीमित रहे। वहां भोजन और अन्य वस्तुओं तथा पेय परोसे जाते हैं जिन पर भी कई कर लगते हैं। इन सब पर दो बार या तीन बार कर लग जाता है। हमें यह भी महसूस करना चाहिए कि हमारी करारोपण नीति ऐसी नहीं होनी चाहिए जो विभिन्न मंत्रालयों की नीतियों को विफल कर दे और हमारी अर्थव्यवस्था पर विपरीत असर डाले।

श्री आर० वेंकटरामन (मद्रास-दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, इसे मैंने एक बहुत छोटा और साधारण विधेयक माना है, अतः मैं इसे इतने विस्तृत वाद-विवाद की आवश्यकता ठीक नहीं समझता।

एक माननीय सदस्य : आपने यह सीख लिया है।

श्री आर० वेंकटरामन : प्रत्येक व्यक्ति सीखता रहता है। वास्तव में, जहां तक विधेयक के सिद्धांत का प्रश्न है, वह सभा द्वारा बजट पास किए जाते समय ही स्वीकार कर लिया गया था। मैंने बजट में बताया था कि एक विशिष्ट राशि से अधिक पर प्रभार लगाने हेतु होटलों पर एक कर लगाने का प्रस्ताव ला रहा हूं और यह उस वर्ष में एक विशिष्ट राजस्व का अर्जन भी करेगा जिसका मैंने हिसाब रखा है इस पर सभा ने वाद-विवाद किया और अब इस विधेयक के सिद्धान्त को, समूचे देश में इसकी व्यापक रूप में जांच के लिए परिचालित किया जाए ऐसा कहने का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि यह बजट पर हुई लम्बी बहस में, जिसमें यह भी मद शामिल थी, अनुमोदित हो चुका है। उन्हीं विधेयकों पर जनमत मांगा जाता है जो जल्दी में लाए जाते हैं या जिनका स्वरूप जन मानस के सामने नहीं होता है। साधारणतया आप उन्हीं विधेयकों को परिचालन के लिए भेजा जाता है। किन्तु जब किसी विषय पर बहस हो चुकी हो और वह स्वीकार कर लिया गया हो तो उसे दोबारा जन मानस में परिचालन के लिए भेजने का प्रस्ताव मान्य नहीं है।

दूसरा मुद्दा यह उठाया गया है कि इसे प्रवर समिति को सौंपा जाना चाहिए। उन्होंने कहा है कि इसमें कुछ असंगतियां हैं। इसमें कुछ भी असंगतियां नहीं हैं। मुझे खेद है कि उन्होंने विधेयक को ध्यानपूर्वक नहीं पढ़ा है। यह विधेयक तीन महीने पहले प्रकाशित हुआ था और जनता के सामने था। यदि उन्हें कोई अभ्यावेदन करना होता तो वे निश्चित रूप से करते। कुछ अभ्यावेदन वास्तव में किए गए थे। सरकार ने उन अभ्यावेदनों पर विचार किया था। इसलिए यह कहना कि यह प्रवर समिति को भेजा जाना चाहिए, बेकार है।

विधेयक के गुण-दोषों के बारे में मुझे यह कहने में खुशी है कि सभा के अधिकतर सदस्यों ने इस विधेयक के सिद्धान्त का समर्थन किया है। मैं देश में उत्कृष्ट उपभोग पर एक कर लगाना चाहता हूं। मैंने कहा था कि यह होटल आय कर विधेयक द्वारा किया जाएगा। उत्कृष्ट उपभोग पर कर लगना चाहिए इस विषय पर दो मत नहीं हो सकते। वास्तव में, इस देश के सभी प्रगतिशील तत्वों की मांग थी कि लोगों द्वारा किए जाने वाले उत्कृष्ट उपभोग पर अब के मुकाबले और भारी कर लगाया जाना चाहिए। मैं ऐसी कोई भी आलोचना स्वीकार करने को तैयार नहीं हूं कि यह विधेयक उन सिद्धान्तों का उल्लंघन करता है जिसके लिए यह दल या देश की अधिसंख्य जनता वचनबद्ध है। कुछ लोगों ने इस तर्क का सहारा लिया है, जिसे प्रायः वे लोग देते हैं जो इससे प्रभावित होते हैं, कि यह (क) देश में पर्यटन उद्योग (ख) देश के होटल उद्योग, तथा (ग) देश में रोजगार के अवसरों पर बुरा असर डालेगा। मैं उन सभी प्रश्नों का उत्तर दूंगा।

जहां तक पर्यटन का सम्बन्ध है, मैं नहीं मानता कि किसी देश में होटलों के दाम अधिक होने से पर्यटन पर कुप्रभाव पड़ा हो। इसके प्रतिकूल पूरे विश्व में, यह होटल कर हम सबसे लिया जा रहा है, जो विदेश जा कर होटलों में ठहरते हैं और 15% कर देते हैं। इससे किसी भी देश में पर्यटकों के आवागमन पर कुप्रभाव नहीं पड़ा। जो लोग पर्यटक के तौर पर आते हैं वे आनन्द मनाने के लिए आते हैं। वे कमरों का अधिक किराया व उस पर करों का भुगतान करने के लिए तैयार रहते हैं। कमरों के किराये से होने वाली आय पर 15% कर लगने से पर्यटन कुप्रभावित होगा, यह कहना अतिश्योक्ति होगी। मेरे विचार से होटलों के अधिभोगियों की संख्या में पर्यटकों की अपेक्षा के धनवान व्यक्तियों की संख्या अधिक होती है। इसलिए वे कर के भुगतान से बचने के लिए पर्यटन का बहाना बनाते हैं, क्योंकि न्यायिक रूप में उन्हीं पर यह कर लागू होगा जो दूसरों की कमाई पर विलासी जीवन बिता रहे हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी (जादवपुर) : माननीय सदस्य ने कहा था कि पर्यटन मंत्रालय को भी इस पर आपत्ति थी।

श्री आर० वेंकटरामन : मैं उसका उत्तर भी दूंगा मुझे वास्तव में आश्चर्य है कि वरिष्ठ सदस्य श्री वनातवाला ने ऐसा कहा। जब हमने इस मद को बजट में शामिल किया और मैंने बजट भाषण में कहा, तो यह मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित किया जा चुका था। कोई भी बजट मंत्रिमण्डल के अनुमोदन के बिना प्रस्तुत नहीं किया जा सकता, जिसमें मैं समझता हूं कि पर्यटन मन्त्री भी सम्मिलित हैं। कोई भी विधेयक सभा में प्रस्तुत करने से पहले मन्त्रिमण्डल को इसका अनुमोदन करना होता है और पर्यटन मन्त्री मंत्रिमन्डल के सदस्य हैं। इसलिए संसद सदस्यों का

यह कहना है कि पर्यटन मन्त्री को आपत्ति थी, यह सरकारी कार्यकलाप में मंत्रिमन्डलीय प्रणाली के प्रति अज्ञानता का द्योतक है। स्थिति यह है कि यह मन्त्रिमन्डल द्वारा अनुमोदित हो चुका है, जिसका अर्थ है कि मंत्रिमन्डल के प्रत्येक सदस्य ने इस प्रस्ताव को स्वीकार किया है।

दूसरा तर्क यह है कि यह होटल उद्योग पर कुप्रभाव डालेगा मुझे नहीं पता कि यह होटल उद्योग पर क्यों कुप्रभाव डालेगा क्योंकि यह उपभोक्ता तक पहुंचाया गया है। उपभोक्ता को ही 15% कर देना है और केवल जमा करने वाला एजेन्ट है। इसलिए यह कहना कि होटल उद्योग कुप्रभावित होगा, वैध तर्क नहीं है।

तीसरा तर्क यह है कि यह रोजगार को कुप्रभावित करेगा क्योंकि होटल उद्योग रोजगार के काफी अवसर देता है। यह एक अनोखा तर्क है। यदि यह तर्क, कि उस उद्योग पर कर नहीं लगाना चाहिए जो रोजगार उपलब्ध करता है, आगे बढ़ाया जाए, तो मुझे किसी भी बहु देशीय, एम० आर० टी० पी० कम्पनियों या औद्योगिक संस्थानों पर कर नहीं लगाना चाहिए क्योंकि ये सब रोजगार के इससे भी अधिक अवसर पैदा करते हैं! यह कैसा तर्क है?

वास्तव में बात यह है कि आप केवल उस व्यक्ति पर कर लगा रहे हैं जो उसका भुगतान कर सकता है। यह देखने के लिए, कि कर लगाया जाए या नहीं, आसान उपाय यह है कि यह देखा जाए कि जिस व्यक्ति पर कर का भार पड़ता है उसकी कर भुगतान करने की क्षमता है। यह कर इन व्यक्तियों पर है जो किसी होटल में 75 रु० प्रतिदिन की दर के कमरे का अधिभोग कर रहे हैं इसका भुगतान करने की उनकी क्षमता है। इसलिए यह एक वैध कर है।

धाराओं के विषय में, सबसे पहले कुछ सदस्यों ने नियम बनाने की शक्ति पर आपत्ति की है। मुझे खुशी है कि श्री परुलेकर ने यह उठाया है। धारा 34 में उपबन्ध है कि नियम प्राधिकरण द्वारा बनाये जायेंगे, जिन्हें सभा के सामने लाया जायेगा और सभा को उसे एक महीने के अन्दर बदलने का अधिकार है। यदि इस प्रकार बदल दिया जायेगा तो संशोधित नियम लागू होंगे अन्यथा मूलरूप से बनाए गए नियम लागू होंगे। इसलिए नियमों के सम्बन्ध में इस विधेयक में कोई कमी या त्रुटि नहीं है।

एक और प्रश्न श्री परुलेकर ने उठाया है कि हमने यह नहीं बताया कि यह अधिनियम कब से लागू होगा। जैसा कि उन्हें भली-भांति विदित है, सामान्य धाराएं अधिनियम के अन्तर्गत, जैसे ही राष्ट्रपति की स्वीकृति मिलेगी, यह लागू हो जाएगा। यह तभी होता है जब आप कोई आगामी तिथि या भिन्न तिथि की व्यवस्था करें जिसका आपको अधिनियम में उल्लेख करना होगा। इस प्रकार विशेष रूप से कोई तिथि नहीं रखी गई, जिसका अर्थ है कि जिस तारीख को राष्ट्रपति की स्वीकृति मिलेगी तभी से यह अधिनियम लागू होगा।

उनका तीसरा प्रश्न था कि करनिर्धारण के सम्बन्ध में आयकर अधिकारी को काफी अधिक विवेकाधिकार प्रदान किये गए हैं।

मैं समझता हू कि प्रत्येक कर सम्बन्धी कानून में यह अन्तर्निहित होता है कि कर अधिकारी को अपने विवेक का प्रयोग करने की शक्ति प्राप्त होती है। बिक्री कर सम्बन्ध में वाणिज्यिक

कर अधिकारी को उत्पाद शुल्क के सम्बन्ध में उत्पाद शुल्क समाहर्ता को तथा आयकर के सम्बन्ध में आयकर अधिकारी को विवेक प्रयोग करने की शक्ति प्राप्त होती है। यदि कोई गल्तियां या कमियां हों तो अपील करने की व्यवस्था है और यह न्यायपालिका को हो सकती है। इससे अधिक कुछ नहीं किया गया है।

श्री डागा ने कुछ की व्यंगपूर्ण टिप्पणियां की हैं। यदि मैं भी इसी तरह का मजाक करूं तो वह नाराज हो जायेंगे किन्तु किसी को नाराज करना मेरी आदत नहीं है।

श्री बापूसाहिब परुलेकर (रत्नगिरी) : वह यहां उपस्थित नहीं हैं अतः कोई भी नाराज नहीं होगा।

श्री आर० वेंकटरामन : जो लोग होटलों में रहे हैं, हम जानते हैं कि "अन्य व्यय" का क्या अर्थ है। इसमें कपड़े धुलाई का खर्च, जूते पालिश करने का खर्च; नौकर का खर्च आदि हैं। यदि उनके दिमाग में कुछ और खर्च हो तो उसके लिए मैं जिम्मेदार नहीं हूं।

अन्त में, जिस अच्छी भावना से सभा ने इस विधेयक को लिया है उसके लिए मैं सभा का धन्यवाद करता हूं और मेरा सभा से निवेदन है कि प्रस्ताव को स्वीकार करे।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : कर को प्रगतिशील बनाने के मेरे सुझाव के बारे में आपको क्या कहना है ?

श्री आर० वेंकटरामन : प्रत्येक कराधान को प्रगतिशील कराधान बनाना बहुत कठिन है किन्तु इस कर में स्वतः ही प्रगति की व्यवस्था है क्योंकि यदि कमरा 200 रुपये का है तो इसका 15 प्रतिशत होगा यदि कमरा केवल 75 रुपये का है तो यह उसका 15 प्रतिशत होगा। अतः इसमें स्वतः प्रगति की व्यवस्था है। आपका बहुत धन्यवाद।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री मूलचन्द डागा द्वारा पेश किया संशोधन संख्या 5 मतदान के लिए सभा में रखता हूं :

संशोधन संख्या 5 सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा द्वारा पेश किया गया संशोधन संख्या 7 मतदान के लिए सभा में रखता हूं।

संशोधन संख्या 7 सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।

श्री बापू साहिब परुलेकर (रत्नगिरी) : महोदय, मैं अपने संशोधन संख्या 13 को वापस लेने के लिए सभा की अनुमति चाहता हूं।

संशोधन सभा की अनुमति से वापस लिया गया।

श्री टी० आर० शमन्ना (बंगलौर दक्षिण) : महोदय, मैं अपने संशोधन संख्या 21 को वापस लेने के लिए सभा की अनुमति चाहता हूं।

संशोधन सभा की अनुमति से वापस लिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं विचार किए जाने के प्रस्ताव को सभा में मतदान के लिए रखता हूं :

प्रश्न यह है :

"कि कुछ होटलों की सकल आमदनी पर विशेष कर अधिगोपित करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 2

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम विधेयक पर खण्ड वार विचार आरम्भ करेंगे ।

खण्ड 2 में कोई संशोधन नहीं है ।

प्रश्न यह है :

"खण्ड 2 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 3

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

पृष्ठ 2, पंक्ति 31-32,—

"पचहत्तर रुपये" **के स्थान पर**

"एक सौ रुपये" **प्रतिस्थापित किया जाए ।**

श्री आर० वेंकटरामन : इसकी बजाय मेरा संशोधन संख्या 6 है ।

मैं प्रस्ताव करता हूं :

पृष्ठ 2, पंक्ति 31-32—

"पचहत्तर रुपये प्रतिदिन प्रति व्यक्ति से कम नहीं"

के स्थान पर

"पचहत्तर रुपये या अधिक-प्रतिदिन प्रतिव्यक्ति"

प्रतिस्थापित किया जाये ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं संशोधन संख्या 1 को सभा में मतदान के लिए रखूंगा ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

पृष्ठि 2, पंक्ति 31-32—

"पचहत्तर रुपये प्रतिदिन प्रति व्यक्ति से कम नहीं"

के स्थान पर

"पचहत्तर रुपये या अधिक प्रतिदिन प्रति व्यक्ति"

प्रतिस्थापित किया जाये ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 3, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 3, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 4 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 5

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

पृष्ठ 3, पंक्ति 30—

"15 प्रतिशत" **के स्थान पर** "10 प्रतिशत"

प्रतिस्थापित किया जाये ।

डा० वसन्त कुमार पंडित (राजगढ़) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

पृष्ठि 3, पंक्ति 30—

"15 प्रतिशत" **के स्थान पर** 7½ प्रतिशत"

प्रतिस्थापित किया जाये ।

पृष्ठ 3—

पंक्ति 31 से 35 का लोप किया जाये ।

श्री जी० एम० बनातवाला : मेरे संशोधन का प्रयोजन कराधान के प्रभाव को 15 प्रतिशत से कम कर 10 प्रतिशत करना है । मुझे खेद है कि मैं माननीय वित्त मंत्री से सहमत नहीं हूं । वह हमेशा अपने आंकड़ों के मामले में सही होते हैं किन्तु हमें इस पर फिर से विचार करना चाहिए ।

यदि हम आलीशान होटलों में विदेशियों और भारतीय मेहमानों के अनुपात को देखें क्योंकि कुछ देर पहले इस प्रश्न को लिया गया था तो मालूम होगा कि यह 73 और 27 का है । अनुपात अन्य होटलों के मामले में जहां भारतीयों की संख्या अधिक है कम हो सकता है । इन सभी आलीशान होटलों में मेहमानों की संख्या हमेशा लगभग पूरी ही रहती है । प्रश्न मेहमानों की अदायगी करने की क्षमता का पैदा होता है । किन्तु यह तर्क दिया गया है कि 15 प्रतिशत कराधान के परिणामस्वरूप पर्यटकों की संख्या पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा और यह, जैसा कि अनुमान लगाया गया है, 25 से 30 प्रतिशत तक घटेगी । अतः मेरी माननीय वित्त मंत्री से पुनः अपील है कि वह इस पर फिर से विचार करें ।

यह कहना बहुत आसान है कि मंत्रिमण्डल में प्रत्येक व्यक्ति उपस्थित था और उसकी सहमति थी किन्तु फिर भी हम जानते हैं कि बातें कही नहीं जाती हैं। कुछ आपत्तियां उठायी जाती हैं किन्तु अन्तिम विश्लेषण में वित्त मंत्री की तर्क वाकपटुता पर लोग झुक जाते हैं। यह एक और बात हो सकती है किन्तु तथ्य यह है कि इसका प्रतिकूल असर होगा। हम इस बारे में अपनी आंखें बन्द न करें।

डा० बसन्त कुमार पंडित (राजगढ़) : हमें वित्त मंत्री ने बताया कि इस प्रकार का कर विदेशों में लगाया जाता है। यह सही नहीं है। तथ्य यह है कि विदेशी में कर कमरों के प्रभार पर लगता है, न कि सभी प्रकार के प्रभार पर और कुछ आमदनी पर लगता है और यह केवल 3 से 5 प्रतिशत ही होता है। वह मुझे एक भी ऐसा देश बताएं जहां यह कुल आय का 15 प्रतिशत है। मैं समझता हूं कि इसका पर्यटन पर प्रभाव पड़ सकता है।

दूसरी बात यह है कि दो तथा तीन स्टार होटलों में भी पेकेज पर्यटक कार्यक्रमों पर पर्यटक आते हैं। उन पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है और अन्ततः इससे उपभोक्ता-प्रतिरोध हो सकता है। अतः मेरी सरकार से यह अपील है कि वह सारे मामले पर पुनर्विचार करे।

श्री आर० वेंकटरामन : श्री बनातवाला ने जो मुद्दे उठाये हैं उनके सम्बन्ध में मेरा उत्तर यह है कि विदेशी पर्यटकों में अदायगी करने की क्षमता है। अतः उन पर कर लगाने से कोई हानि नहीं है।

यदि आप होटलों में उन कमरों में ठहरने का प्रश्न ही लीजिए जिनका किराया 75 रु० या अधिक है तथा जिन पर कर लगता है तो मैं दृढ़ता के साथ कह सकता हूं कि उनमें विदेशियों की अपेक्षा भारतीय अधिक संख्या में ठहरते हैं। किन्तु जहां तक आम होटलों, पांच स्टार, चार स्टार और तीन स्टार का सामूहिक सम्बन्ध है उनमें ठहरने वालों में भारतीयों की संख्या काफी अधिक है। मैं जानता हूं इनके प्रबन्धक होटलों में ठहरने की व्यवस्था पर कितना अधिक खर्च कर रहे हैं।

श्री जी० एम० बनातवाला : उन्होंने सभा को गुमराह किया है। मैं सभा को गुमराह नहीं करना चाहता।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं श्री बनातवाला द्वारा पेश किए गए खण्ड 5 में संशोधन संख्या 2 को सभा में मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं डा० वसन्त कुमार पंडित द्वारा पेश किए गए खण्ड 5 में संशोधन संख्या 9 और 10 को सभा में मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन सभा में मतदान के लिए रखे गये और अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय : : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 5 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 5 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 6

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जी० एम० बनातवाला का खण्ड 6 में एक संशोधन है । क्या आप पेश कर रहे हैं ?

श्री जी० एम० बनातवाला : नहीं मैं नहीं पेश कर रहा हूं ।

डा० बसन्त कुमार पंडित : मैं प्रस्ताव करता हूं :

पृष्ठ 4, पंक्ति 27-34,—

"जो होटल के ऐसे कारबार की जिस को यह अधिनियम लागू होता है, करने के अनुक्रम में निर्धारिती ने निवास की जगह, खाद्य, पेय या अन्य सेवाओं या उनमें से किसी का प्रबन्ध करने के सम्बन्ध में प्राप्त की है या, उसे प्रोद्भूत या उद्भूत होती है (इसके अन्तर्गत उन व्यक्तियों से लिए गए ऐसे प्रभाव भी हैं, जिनके लिए ऐसी जगह का प्रबन्ध नहीं किया गया है,) और इस के अन्तर्गत प्रत्येक ऐसी रकम भी होगी जो निर्धारिती ने इस अधिनियम के अधीन कर, विक्रय कर,, मनोरंजन कर और विलास पर कर के रूप में संगृहीत की है ।" **के स्थान पर** "जो निर्धारिती ने कमरा प्रभारों से प्राप्त की है ।" **प्रतिस्थापित किया जाए** ।

मैंने माननीय वित्त मन्त्री का ध्यान एक कल्पित मामले की ओर दिलाया है जिसमें माना कोई भारतीय व्यापार गृह का कार्यकारी अधिकारी एक ऐसे होटल में आकर ठहरता है जिसका किराया 75 रु० या इससे अधिक है और उसका समकक्ष दिल्ली में उसके लिए रेस्तरां में भोज, पेय और अन्य सब कुछ का प्रबन्ध करता है । वे आय पर कर-अपवंचन कर कर सकते हैं । कुल प्राप्तियां खर्च के रूप में, दिल्ली स्थित कार्यालय को जायेंगी । इस बारे में आपका क्या उत्तर है ? आप इस दोष को कैसे दूर करेंगे ?

श्री आर० वेंकटरामन : यदि सरकारी अधिकारी आलीशान होटल में ठहरते हैं तो वे अदायगी करें । यही मेरा उत्तर है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं डा० बसंत कुमार द्वारा खण्ड 6 में पेश किए गए संशोधन संख्या 11 को सभा में मतदान के लिए रखता हूं ।

संशोधन संख्या 11 सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 6 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 6 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 7 से 12

उपाध्यक्ष महोदय : खण्ड 7 से 12 में कोई संशोधन नहीं है ।

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 7 से 12 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 7 से 12 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

उपाध्यक्ष महोदय : खण्ड 13. श्री मूलचन्द डागा के नाम में एक संशोधन है । वह यहां नहीं है ।

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 13 से 37 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 13 से 37 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम

विधेयक में जोड़ दिये गये ।

श्री आर० वेंकटरामन : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाये ।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव पेश किया गया :

"कि विधेयक, संशोधित रूप में, पास किया जाये ।"

श्री सोमनाथ चटर्जी (जादव पुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं केवल एक सुझाव देना चाहता हूं । हमने इस विधेयक का स्वागत किया है। वास्तव में हमें उन व्यक्तियों पर और अधिक कर लगाने में भी कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए जो इस कर को दे सकते हैं ।

मैं माननीय वित्त मंत्री के विचारार्थ एक सुझाव रखना चाहता हूं । मुझे विश्वास है कि जहां तक होटल या होस्टल आवास का सम्बन्ध है वे इस बात से सहमत होंगे कि यह इस देश में यह साधारण पर्यटक और देश के पर्यटक के लिए अपर्याप्त है । कृपया उनके बारे में भी सोचिए । जो इस भार को वहन कर सकते हैं वे अदा करें । आप उन पर अधिक कर लगा सकते हैं । हमें इस पर कोई आपत्ति नहीं है । इसे अन्ततः होटल वाले अदा नहीं करेंगे । वे इसे ग्राहकों को अन्तरित कर देंगे । मैं माननीय वित्त मंत्री से एक बात की सिफारिश करना चाहूंगा कि इस कर से कई अन्य कल्याणकारी निधियों की तरह एक निधि बनाई जाएगी । यह एक कल्याणकारी निधि नहीं होगी—किन्तु इसी तरह की निधि होगी जिससे विशेष रूप से उन क्षेत्रों में जहां साधारण होटलों अथवा होस्टल आवास की कमी है, आवास की व्यवस्था हो सके । इस देश में ऐसे कई पर्यटन स्थल हैं जहाँ लोग इस कारण नहीं जा सकते कि वहां आवास की कमी है·····

एक माननीय सदस्य : अण्डमान जैसे क्षेत्र भी ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : हां, अण्डमान हमारा ही हिस्सा है । मैं जो सुझाव दे रहा हूं वह है युवा होस्टलों और नौकरी करने वाली महिलाओं के होस्टलों के बारे में । जब वे जाती हैं तो

उनके ठहरने के लिए कोई स्थान नहीं होता है। हम व्यापारी समुदाय के उस वर्ग पर ही निर्भर न करें जो धर्मशालाएं और मन्दिर बनाकर अपने पाप धोना चाहते हैं। यह उनकी धारणा है। वे समझते हैं कि धर्मशालाएं बनाकर वे कालाधन अर्जित करने का जो पाप है उसे धो देंगे। हम इन लोगों पर निर्भर न करें।

सरकार इस क्षेत्र में बड़ी भूमिका निभा सकती है, मुझे विश्वास है कि काफी धनराशि वसूल की जायेगी। यदि इसका भारत की समेकित निधि के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाता है वे यह करें। किन्तु वे इसका उपयोग और अधिक लाभप्रद कार्य के लिए कर सकते हैं। इसका लोगों पर असर पड़ेगा। अतः मंत्री महोदय से मेरा सविनय निवेदन है कि वे इस बात पर विचार करें कि क्या इस कर से एक ऐसी निधि बनाई जा सकती है और क्या वे सस्ते, साफ और उचित दर के होटल या होस्टल अथवा आवास, शयनग्रह, जो भी इनका नाम हो, बना सकते हैं ? वे इन्हें जनता होटल कह सकते हैं। यदि उन्हें "जनता" शब्द पसंद न हो तो वे इन्हें "वेंकटरामन होटल" या "इन्दिरा होटल" अथवा "ए० पी० शर्मा होटल" का नाम दे सकते हैं। इस पर हमें कोई आपत्ति नहीं है। मुख्य बात यह है कि इन्हें लोगों के लाभ के लिए होना चाहिए।

मैं देखता हूं कि तीन मंत्री इसके समर्थन में अथवा सहमति में सिर हिला रहे हैं और मुझे आशा है कि उनका सिर हिलाना कार्य रूप में परिणित होगा।

धन्यवाद।

श्री आर० वेंकटरामन : उपाध्यक्ष महोदय, जो बात माननीय सदस्य ने कही है उस पर अच्छी तरह से विचार किया गया है। वास्तव में छठी योजना में युवा होस्टलों, नौकरी करने वाली महिलाओं के होस्टलों और जनता होटलों के लिए व्यवस्था की गई है। इसके लिए कितनी धन-राशि का नियतन किया जायेगा। वह मैं अभी नहीं बता सकता हूं, किन्तु वास्तव में व्यवस्था की गई है और सम्भवतः जब योजना दस्तावेज प्रस्तुत किए जायेंगे तब हम इस पर चर्चा करेंगे। इस बात को उस समय ध्यान में रखा जायेगा और उचित धनराशि का नियतन किया जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार (संशोधन) अध्यादेश, 1980 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प

उपाध्यक्ष महोदय : अब सांविधिक संकल्प, श्री चित्त बसु।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : अब 6 बजे हैं।