सोमवार 18 मार्च , 1985

27 फाल्गुन 1906 (शक)

लोक-सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

दूसरा सत्र
(आठवीं लोक सभा)

PARLIAMENT LIBRARY
Acc. No.
Date

(खण्ड 2 में अंक 1 से 10 तक है)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

विषय-सूची

अष्टम माला, खण्ड 2, दूसरा सत्र, 1985/1906 (शक)

अंक 5, सोमवार, 18 मार्च, 1985/27 फाल्गुन, 1906 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	1—23
* तारांकित प्रश्न संख्या : 61 से 65 और 79	
प्रश्नों के लिखित उत्तर	23—155
तारांकित प्रश्न संख्या : 66 से 78 और 80	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 323 से 343, 345, 346, 348 से 372, 374 से 378, 380 से 450	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	156—162
सदस्य द्वारा त्याग पत्र	162
(श्री शरदचन्द्र गोविन्द राव पवार)	
समितियों के लिये निर्वाचन	162-164
(एक) दिल्ली विकास प्राधिकरण की सलाहकार परिषद्	
(दो) राजघाट समाधि समिति	
(तीन) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्	
(चार) कर्मचारी राज्य बीमा निगम	

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

पृष्ठ

नियम 377 के अधीन मामले ... ... 165—168

(एक) उत्तर प्रदेश के मिर्जापुर जिले में भोइनपुर में प्रस्तावित रेल यात्री डिब्बा फैक्टरी की स्थापना करने में हो रहा विलंब
श्री राम प्यारे पनिका

(दो) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों और पिछड़े वर्गों के छात्रों को दी जा रही छात्रवृत्ति की राशि को बढ़ाने की आवश्यकता
श्री महावीर प्रसाद

(तीन) उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले में पेयजल की भारी कमी तथा इस समस्या का समाधान करने हेतु दीर्घकालीन योजनाएं तैयार करने की आवश्यकता
श्री जैनुल बशर

(चार) दक्षिण दिल्ली में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई स्थिति तथा पुलिस की अधिक चौकियां स्थापित करने और चलती-फिरती गाड़ियों की व्यवस्था करने की आवश्यकता
श्री ललित माकन

(पांच) परादीप पत्तन के विकास के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता
श्री चिन्तामणि पाणिग्रही

(छः) केरल के क्विलोन जिले के पास कल्लड़ नदी का प्रदूषण और उसे रोकने के उपाय करने की आवश्यकता
श्री के० कुनहम्बु

(सात) आन्ध्र प्रदेश में पोलावरम परियोजना को स्वीकृति देने तथा केन्द्र द्वारा उसका प्रबंध-ग्रहण किए जाने की आवश्यकता
श्री एस० एम० भट्टम

(आठ) खड़गपुर (पश्चिम बंगाल) में पेयजल की भारी कमी तथा स्वर्णरेखा नदी से जल लाने के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता
श्री नारायण चौबे

रेल बजट, (1985-86)—सामान्य चर्चा ... ... 169—241

श्री एस० एम० भट्टम
श्री शरद दिघे
श्री कादम्बुर जनार्दनन
श्री प्रिय रंजन दास मुंशी
श्री बसुदेव आचार्य
श्री डूमर लाल बैठा
प्रो० मधु दंडवते
श्री राम सिंह यादव
कुमारी ममता बनर्जी
प्रो० नारायण चन्द पराशर
श्री नारायण चौबे
श्री कमला प्रसाद सिंह
श्री गंगाधर एस० कुचन
श्री महावीर प्रसाद
श्री एन० वी० एन० सोमू

लोक सभा

सोमवार, 18 मार्च, 1985, 27 फाल्गुन, 1906 (शक)

लोक सभा 1 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों के स्थान पर उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगाना

*61. श्री जी०जी० स्वैल
श्री के० पी० उन्नीकृष्णन } : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूरदर्शन के मौजूदा कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर अस्थायी व्यवस्था है और उनके स्थान पर उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगाए जाएंगे;

(ख) क्या इनमें से 50 प्रतिशत ट्रांसमीटर दोषपूर्ण हैं और छठी योजना के लक्ष्य को बनाए रखने के लिए एक स्थान से बदल कर दूसरे स्थान पर लगा दिए जाते हैं; और

(ग) क्या यह सच है कि कम शक्ति वाले इन ट्रांसमीटर केन्द्रों में से अनेक केन्द्रों में से कर्मचारियों को कभी-कभी महीनों तक उनके वेतन का भुगतान नहीं किया गया ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एम० गाडगिल) : (क) दूरदर्शन सेवा के विस्तार की अनुमोदित योजना में, व्यापक कवरेज उपलब्ध करने लिए कुछ अल्प शक्ति वाले ट्रांसमीटरों के स्थान पर उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगाना शामिल है।

(ख) जी, नहीं। ट्रांसमीटर संतोषजनक रूप से कार्य कर रहे हैं और जब भी खराबी आती है उसे दूर किया जाता है। किसी भी स्थान से कोई अल्प शक्ति वाला ट्रांसमीटर तब तक नहीं हटाया गया है जब तक उस स्थान पर उच्च शक्ति वाला ट्रांसमीटर चालू नहीं किया गया है।

(ग) कुछ प्रेषण केन्द्रों के चालू होने की प्रारंभिक अवस्था में उनके कर्मचारियों को वेतन के भुगतान में देरी होने की सूचना मिली थी। तत्काल उपचारी कार्रवाई कर दी गई।

श्री जी० जी० स्वैल : मुझे समझ नहीं आ रहा कि मंत्री महोदय ने जवाब गंभीरता से दिया है या वह हल्के तौर पर दिया है। लेकिन अपना दूसरा प्रश्न पूछने से पहले, जिसमें मैं बहुत सी बातें पूछना चाहूंगा, मैं कुछ तकनीकी आंकड़े जानना चाहता हूं : देश में इस समय कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों की संख्या कितनी है; आप उच्च शक्ति वाले कितने ट्रांसमीटर लगाने जा रहे हैं और यह कहां कहां लगाए जाएंगे तथा कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर और उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर की क्षमता में कितना अंतर है? क्या हम 'इनसैट' का पूरा-पूरा उपयोग कर रहे हैं; तथा जो ट्रांसमीटर लगाए गए हैं, उनमें इनसैट का पूरा उपयोग करने की क्षमता है?

श्री वी० एन० गाडगिल : मैं बताना चाहता हूं कि मैंने जवाब हल्के ढंग से नहीं दिया है। जहां तक माननीय सदस्य द्वारा पूछे गए तकनीकी प्रश्नों का संबंध है, मैं कोई तकनीकी व्यक्ति नहीं हूं। मैं जो समझ पाया हूं वह यह है कि : उच्च शक्ति के ट्रांसमीटर दो तरह के होते हैं : (1) 10 किलोवाट (2) 1 किलोवाट। 10 किलोवाट वाले ट्रांसमीटर की सामान्य रेंज 120 किलोमीटर होती है। लेकिन वह रेंज भूभाग, स्थानाकृति, निकटस्थ क्षेत्र, एंटीना की ऊंचाई, टॉवर की ऊंचाई, जैसी विभिन्न विशेषताओं पर निर्भर करता है लेकिन सामान्यत: इसकी पहुंच 120 किलोमीटर होती है, कुछ मामलों में यह 160 किलोमीटर भी रही है लेकिन वह असामान्य बात है, सामान्यत: इसकी रेंज 120 किलोमीटर ही है। जहां तक 1 किलोवाट के ट्रांसमीटर का संबंध है, इसकी औसत सामान्य रेंज 60 किलोमीटर है तथा 100 वाट के कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर की रेंज 22 किलोमीटर है। कुछ मामलों में यह अधिक है, कुछ मामलों में, यह कम है। मैं सदन को यह बताना चाहता हूं कि कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर की यह समूची धारणा, जिसे तकनीकी भाषा में प्रयोग किए जाने योग्य सिगनल कहते हैं, हो सकता है अंतर्राष्ट्रीय स्तर का न हो क्योंकि इनको हमारे ही लोगों को, हमारे ही इंजीनियरों ने अपने सीमित संसाधनों के बल पर बनाया है। अत: ट्रांसमीटरों के ये तीन प्रकार या रेंज हैं। उनका दूसरा प्रश्न जो कि इनसैट 1 बी के प्रयोग के संबंध में था···

श्री जी० जी० स्वैल : लेकिन आपने देश में ट्रांसमीटरों की संख्या का जिक्र नहीं किया है।

श्री वी० एन० गाडगिल : मैं पूरी सूची सभा पटल पर रखने को तैयार हूं, इसमें कोई समस्या नहीं है। लेकिन कुल मिलाकर ट्रांसमीटरों की संख्या 172 है, इनमें कुछ ट्रांसमीटर उच्च शक्ति वाले तथा कुछ कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर हैं। हमारी परिभाषा में, यद्यपि यह परिभाषा अंतर्राष्ट्रीय नहीं हो सकती, हम उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर उन्हें कहते हैं जिनकी क्षमता 10 किलोवाट और 1 किलोवाट हो तथा कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर वे हैं जिनकी क्षमता 100 वाट हो।

जहां तक इनसैट-1 बी के प्रयोग का संबंध है, जब इनसैट-1 बी की योजना बनाई गई थी उस समय समूचे देश में कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगाए जाने की धारणा नहीं थी। और इसलिए इनसैट-1 बी का जितना उपयोग कर पाने की संभावना हमने की, हम उसका उससे कहीं अधिक उपयोग कर पाए हैं अब जब हमारी यह धारणा पूर्णत: सफल हुई है, काफी संख्या में कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगाए गए हैं। लेकिन इसका अधिक उपयोग कर पाना तभी संभव होगा। यदि अगले इनसैट में हम ट्रांसपोंडर्स बना पाएं लेकिन वर्तमान इनसैट से हम उस क्षमता तक उपयोग कर पाये हैं जितना कि हमने वायदा किया था।

श्री जी० जी० स्वैल : समाचार पत्रों में इस संबंध में कई तरह की खबरें प्रकाशित हुई हैं। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय स्पष्ट रूप से उनका खंडन करें क्योंकि हम यहां जो कुछ कहते हैं उस पर देश के लोगों को विश्वास होना चाहिए। यह मात्र वाद-विवाद का प्रश्न नहीं है। एक समाचार पत्र में कहा गया है कि पिछले अक्टूबर में भोपाल में एक कम शक्ति वाला ट्रांसमीटर लगाया गया था तदनंतर उसे वहां से हटाकर शांतिनिकेतन में लगा दिया गया।" दूसरे में कहा गया है कि भटिंडा में लोगों को सीमा पार के कार्यक्रम भी देखने को मिल रहे हैं और स्पष्टतया वे बहुत खुश हैं क्योंकि उन्हें चलचित्र और अन्य कार्यक्रम देखने को मिल रहे हैं।

सभापति महोदय : आप चाहते हैं कि इन्हें बंद किया जाए।

श्री जी० जी० स्वैल : मैं उन्हें इस समाचार का विशिष्ट रूप से खंडन करने के लिए कह रहा हूं और यह खंडन इस तरीके से किया जाए जिससे लोगों को इस पर विश्वास हो सके। भटिंडा में ऐसा हो रहा था। वहां एक कम शक्ति वाला ट्रांसमीटर लगाया गया। यह दोषपूर्ण था और सामान्य प्रसारण इतना खराब था कि उत्तेजित भीड़ ने एक इंजीनियर की पिटाई की। मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह घटना हुई या नहीं। एक और खबर है जिसमें कहा गया है कि—"कोयम्बटूर का उदाहरण सर्वोत्तम है जहां से ट्रांसमीटर का उद्घाटन करने के बाद उसी दिन उसे दूसरे स्थान पर भेज दिया गया। इस चाल का पता तब चला जब कोई उत्सुक दर्शक एल० पी० टी० केन्द्र से यह पता करने गया कि उनके टेलीविजन सैटों पर कार्यक्रम क्यों नहीं आ रहे हैं। केन्द्र पर ताला लगा था और एक कर्मचारी ने उन्हें बताया कि उपकरण वहां से हटाकर किसी अन्य स्थान पर भेज दिया गया है।"

एक उत्कृष्ट उदाहरण और है। हमारी स्वर्गीया प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने जनवरी 1984 में आसनसोल में एक प्रेषण केन्द्र का उद्घाटन किया। कर्मचारियों को 4 महीने तक बिलकुल वेतन नहीं मिला और जब उन्होंने निदेशालय से अनुरोध किया तो उन्हें उत्तर मिला कि आसनसोल में कोई एल० पी० टी० ट्रांसमीटर ही नहीं। और मंत्रालय में बात इतनी बिगड़ी कि कर्मचारी संघ ने स्वर्गीया प्रधानमंत्री और मंत्रालय को एक अभ्यावेदन भेजा, महानिदेशक दूरदर्शन ने 24 फरवरी को कर्मचारी संघ को एक पत्र लिखा जिसमें न्यूनाधिक रूप से उन्होंने स्वीकार किया है कि ऐसी घटनाएं हो रही थी और उन्होंने वायदा किया कि वे इसके निवारण के उपाय करेंगे। अतः आप ऐसे उत्तर दीजिए जिससे देश को विश्वास हो सके।

श्री वी० एन० गाडगिल : समाचार पत्रों द्वारा प्रकाशित ऐसी खबरों का हमने खंडन किया और उन्होंने इसे प्रकाशित किया है। जहां तक उनके द्वारा पूछे गए निजी मामलों का संबंध है, एक मामले को छोड़कर, जिसके बारे में सूचना मिलने में समय लगेगा, मैं सदन को शेष मामलों की सही जानकारी देने की स्थिति में हूं।

जहां तक कोयम्बटूर का संबंध है, यह कहना गलत है कि कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर को उस स्थान से हटाया गया था। कोई स्थानान्तरण नहीं हुआ। जहां तक भोपाल का संबंध है, वहां समस्या आवाज के बारे में थी फोटो साफ आती थी लेकिन आवाज नहीं आ रही थी। मैं सदन से कुछ छिपाना

नहीं चाहता। हमने निर्माता को पत्र लिखा। कुछ संचटक खरीदे और उन्हें बदला गया। जहां तक वेतन का संबंध है, जैसा मैंने बताया, हमें 6 स्थानों से शिकायतें मिली हैं और तुरंत उनका निवारण किया गया। तुरंत नजदीकी आकाशवाणी केन्द्र को वेतन का भुगतान करने के निदेश दिए गये। इन स्थानों पर वेतन देर से दिए गए क्योंकि उस केन्द्र पर कोई इंजीनियर नियुक्त अथवा भेजा नहीं गया था और इसीलिए उसमें कुछ विलम्ब हुआ। अब वेतन का भुगतान न किए जाने संबंधी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

कर्मचारियों को दो तरह की समस्याओं का सामना करना पड़ता है। मैं यह अच्छी तरह जानता हूं तथा कुछ करने का प्रयत्न कर रहा हूं। एक समस्या आवास संबंधी है क्योंकि कुछ क्षेत्र बड़े दूर-दूर हैं तथा वहां आवास सुविधा उपलब्ध नहीं है। मेरे पूर्ववर्ती ने विभिन्न मुख्यमंत्रियों को लिखा था कि इस मामले में हमारी सहायता करें। दूसरी समस्या यह है कि हम एक श्रेणी के इंजीनियर अर्थात सहायक इंजीनियर नियुक्त नहीं कर पाए हैं क्योंकि उन पदों पर डिग्रीधारकों को अथवा डिप्लोमा-धारकों को नियुक्त किया जाए इस संबंध में कुछ विवाद चल रहा था। मामला न्यायालय तक गया। अब हमने नियमों में संशोधन किया है। हमने उन्हें संघ लोक सेवा आयोग के पास अनुमोदन हेतु भेजा है। अनुमोदन प्राप्त होने पर हम उन्हें नियुक्त करेंगे।

श्री जी० जी० स्वैल : भटिंडा में एक इंजीनियर की पिटाई के संबंध में आप क्या कहना चाहते हैं ?

श्री वी० एन० गाडगिल : जहां तक पिटाई का संबंध है मैं उस मामले में जानकारी प्राप्त करना चाहूंगा। मुझे यह बताया गया है कि भटिंडा का कम शक्ति वाला ट्रांसमीटर चैनल 12 पर काम करता है। जालंधर का 10 किलोवाट का ट्रांसमीटर चैनल 9 पर काम करता है। लाहौर का ट्रांसमीटर चैनल 5 पर काम करता है। तकनीकी तौर पर ये चैनल आपस में इतनी दूरी पर है कि भटिंडा में कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर के कारण जालंधर लाहौर अथवा भटिंडा के कार्यक्रमों में खलल पड़ने का सवाल ही नहीं उठता उनका एक दूसरे के कार्यक्रमों में बाधा डालने की संभावना ही नहीं है।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : मुझे खुशी है कि मेरे विद्वान मित्र, मंत्री महोदय कर्मचारियों की समस्याओं के प्रति बहुत जागरूक हैं। लेकिन मैं उन्हें बता सकता हूं कि—मुझे आशा है वह मेरी बात पर विश्वास करेंगे—मुझे उन संबंधित इकाइयों के जहां कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगे हैं कर्मचारियों से कुछ पत्र प्राप्त हुए हैं जिनमें उन्होंने वहां सुविधाओं का अभाव होने का जिक्र किया है। मुझे विश्वास है, कि मंत्री महोदय को यह जानकारी है कि अपने अल्प वेतन से वे छोटे-छोटे होटलों अथवा किराए के मकानों में कुछ दिनों अथवा महीनों तक रहने में समर्थ नहीं है साथ उन्हें उनके परिवार की समस्याओं, उनके बच्चों के स्कूल आदि समस्याओं की भी जानकारी होगी। क्या मंत्री महोदय सदन को यह आश्वासन देंगे कि वह स्वयं इस समस्या पर ध्यान देंगे तथा संस्थागत ढांचे तथा समस्याओं, जिनमें कर्मचारियों की नियुक्ति संबंधी तथा वास्तविक सुविधायें भी शामिल हैं, की जांच के लिए तुरंत एक अध्ययन दल नियुक्त करेंगे ?

श्री वी० एन० गाडगिल : मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत हूं कि कर्मचारियों को आवास की, विशेषकर कुछ सुदूर क्षेत्रों में जहां मकान उपलब्ध नहीं हैं, की समस्या है। मैं नहीं समझता

कि एक अध्ययन दल नियुक्त किए जाने की आवश्यकता है। मैं स्वयं अध्ययन दल के रूप में समस्याओं पर गौर करूंगा।

श्री के० राममूर्ति : भारत इलैक्ट्रोनिक्स कारपोरेशन की प्रशंसा की जानी चाहिए कि उन्होंने देसी तकनीक से कम शक्ति वाले तथा उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर बनाने का सराहनीय काम किया है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में एक प्रश्न पूछना चाहता हूं। मंत्री महोदय अच्छी तरह जानते हैं कि भारत सरकार ने धर्मपुरी को एक पिछड़ा जिला घोषित किया है। इस क्षेत्र के आसपास तीन ट्रांसमीटर हैं—एक वैल्लोर में, दूसरा सेलम में तथा तीसरा बंगलोर में। लेकिन किसी भी ट्रांसमीटर की इस क्षेत्र तक पहुंच नहीं है। मैंने मंत्री महोदय को कई पत्र लिखे हैं जिनके मुझे घिसे पिटे उत्तर मिल रहे हैं। मैं समझता हूं कि उपाध्यक्ष महोदय मेरा समर्थन करेंगे क्योंकि वह भी उसी क्षेत्र के रहने वाले हैं। अतः मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या वह धर्मपुरी जिले में एक कम शक्ति वाला ट्रांसमीशन रिले केन्द्र अथवा उच्च शक्ति वाला ट्रांसमीशन केन्द्र स्थापित करने जा रहे हैं तथा दूसरे, कोदईकनाल में उच्च शक्ति वाला ट्रांसमीशन लगाने का काम भी बहुत धीमा चल रहा है तथा उसमें तेजी लाई जानी चाहिए। यह मेरा विशिष्ट प्रश्न है, मैं मंत्री महोदय से इसका जवाब चाहता हूं।

श्री बी० एन० गाडगिल : जहां तक उनके प्रश्न के भाग (ख) का संबंध है, मैं उसमें तीव्रता लाने का प्रयत्न करूंगा। जहां तक उनके क्षेत्र विशेष में कम शक्ति वाला अथवा उच्च शक्ति वाला ट्रांसमीटर लगाए जाने का संबंध है, मैं साफ बता देना चाहता हूं कि मुझे कई मांगें की गई हैं और स्वभावतः प्रत्येक संसद सदस्य चाहता है कि कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर की स्थापना उसी के निर्वाचन क्षेत्र में की जाए। लेकिन हम किसी मानदंड के आधार पर निर्णय लेते हैं और सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्रस्तावों को अंतिम रूप दिया जा रहा है। अतः इस स्थिति में यह नहीं बता सकता कि ट्रांसमीटर अमुक क्षेत्र में लगेगा या 'ख' क्षेत्र में। हम अपनाए गए मानकों अथवा मानदंडों के आधार पर निर्णय लेंगे।

श्री के० राममूर्ति : मैं जानना चाहता हूं कि मानदंड क्या है।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपकी समस्या का समाधान कर सकता हूं। पूरे भारत में क्या उपलब्ध है। बस मुझे इतना ही कहना है।

रियायती दरों पर खाद्यान्नों की बिक्री

*62. श्री बी०सोमनाद्रीसवरा राव : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रियायती दरों पर खाद्यान्नों की बिक्री में कमी आई है जिसके परिणामस्वरूप खाद्यान्नों का भारी भण्डार जमा हो गया है (4 फरवरी, 1985 का "न्यूज टाइम") और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या खाद्यान्नों की बिक्री में कमी होने का कारण बेचे जाने वाले खाद्यान्नों की कीमतों

का अधिक और किस्म का घटिया होना है;

(ग) क्या खाद्यान्न भण्डारण के हर स्तर पर होने वाली हानि को कम करने की दृष्टि से भारतीय खाद्य निगम और केन्द्रीय भाण्डागार निगम के कार्यकरण को सुव्यवस्थित करने की सरकार की कोई योजना है; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान कुल कितने प्रतिशत हानि हुई और उससे कितनी धनराशि का नुकसान हुआ ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) जी, हां। एक विवरण सभा के पटल पर रखा जाता है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) इस संबंध में भारतीय खाद्य निगम और केन्द्रीय भाण्डागार निगम के कार्य निष्पादन की सरकार द्वारा बराबर समीक्षा की जाती है।

(घ) विवरण संलग्न है।

विवरण

(क) वर्ष 1984 में केन्द्रीय पूल से खाद्यान्नों की निकासी 120.9 लाख मीटरी टन हुई जबकि 1983 के दौरान 146.6 लाख मीटरी टन खाद्यान्नों की निकासी हुई थी। केन्द्रीय पूल में पहली जनवरी, 1985 को लगभग 176.2 लाख मीटरी टन खाद्यान्नों का स्टाक था जबकि गत वर्ष की उसी तारीख को यह स्टाक 120.9 लाख मीटरी टन था।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान भारतीय खाद्य निगम द्वारा कारोबार की कुल मात्रा (खरीद तथा बिक्री) पर मूल्य और प्रतिशतता की दृष्टि से खाद्यान्नों की कुल कमी के कारण हुई हानि नीचे दी गई है :

(करोड़ रुपयों में)

वर्ष	मूल्य	प्रतिशतता
1981-82	115.91	2.28
1982-83	143.60	2.37
1983-84	140.65	2.11

श्री० वी० सोमनाद्रीसकरा राव : माननीय अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने प्रश्न के भाग (ख) का

उत्तर स्पष्ट रूप से नहीं में दिया है। परन्तु हमें इसका निजी अनुभव है···(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : महोदय, क्या आप किसी और प्रकार से नहीं कहलवाना चाहते हैं ?

श्री बी० सोमनाद्रीसवरा राव : उचित मूल्यों की दुकानों पर चावल की आपूर्ति अनियमित है और पूरे गांव को पूर्ति करते समय डीलर को पर्याप्त मात्रा में चावल नहीं मिल रहा है। अत: मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या वे पुन: तथ्यों का पता लगायेंगे और प्रत्येक गांव में एक ही बार में पर्याप्त मात्रा में रियायती दरों का खाद्यान्न पहुंचाने के लिए आवश्यक कदम उठायेंगे।

राव बीरेन्द्र सिंह : महोदय, एक तरफ तो माननीय सदस्य कह रहे हैं कि बिक्री कम हो गई है और दूसरी ओर वे ज्यादा मात्रा में आवंटन करने की बात कह रहे हैं। मुझे यह बात समझ नहीं आ रही।

श्री बी० सोमनाद्रीसवरा राव : हम मात्रा ज्यादा करने के लिए नहीं कर रहे हैं। हम तो गांव की मांग के अनुसार पर्याप्त मात्रा में पूर्ति करने के लिए कह रहे हैं।

राव बीरेन्द्र सिंह : आप मांग के अनुसार पर्याप्त मात्रा में आवंटन की बात कह रहे हैं परन्तु आपके प्रश्न का भाग (ख) में तो यह पूछा गया है कि क्या खाद्यान्नों की बिक्री में कमी होने का कारण बेचे जाने वाले खाद्यान्नों की कीमतों का अधिक और किस्म का घटिया होना है। मैंने कहा है कि बिक्री में कमी न तो इस वजह से हुई है। और न ही खराब किस्म की वजह से हुई है। क्योंकि स्तर सुनिश्चित करने का दायित्व एक एजेन्सियों तथा डिपोधारी व्यक्तियों का है। जब वे भारतीय खाद्य निगम के डिपुओं से खाद्यान्न उठाते हैं तो वे इस बात का प्रमाण पत्र देते हैं कि जो खाद्यान्न वह वहां से ले रहे हैं उसके स्तर से वे संतुष्ट हैं। अत: खाद्यान्न का स्तर खराब होने या घटिया होने का प्रश्न ही नहीं है और न ही ऊंची कीमतों की वजह से बिक्री में ही कोई कमी आने का प्रश्न है क्योंकि खाद्यान्न मूल्य, विशेष रूप से आटा मिलों को दिये जाने वाले गेहूं के मूल्य कम कर दिये गये हैं। पहले इसका मूल्य 208 रुपये प्रति टन था और बाद में 172 रुपये प्रति टन निश्चित किया गया था जोकि सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए निर्धारित मूल्य के बराबर ही है। अत: ऊंची कीमतों के कारण बिक्री में कमी का प्रश्न नहीं उठता है।

श्री सोमनाद्रीसवरा राव : क्या यह सच नहीं है कि खरीद मूल्यों तथा आवंटन मूल्यों में प्रत्येक वर्ष वृद्धि होती जा रही है। भारतीय खाद्य निगम अपनी भंडारण क्षमता का सिर्फ 65 प्रतिशत उपयोग करने में ही समर्थ है और आधुनिक चावल मिलों की केवल 27 प्रतिशत क्षमता का ही उपयोग किया जा रहा है। क्या सरकार उपभोक्ता के हित साधन को ध्यान में रखते हुए भंडारण एवं वितरण लागत को और कम करने के लिए आवश्यक कदम उठायेगी तथा अधिक कड़ी कार्यवाही करेगी ? माननीय मंत्री जी ने हमें बताया है कि गेहूं के वितरण मूल्य को कम कर दिया गया है, क्या वे चावल का मूल्य भी कम करेंगे, क्योंकि यह दक्षिण भारतीयों का मुख्य एवं अनिवार्य भोजन है ?

राव बीरेन्द्र सिंह : भारतीय खाद्य निगम के दामों में वृद्धि का कारण यह है कि किसानों को

खाद्यान्नों का अधिक खरीद मूल्य दिया जा रहा है। भारतीय खाद्य निगम को भंडारण अथवा खाद्यान्न लाने ले जाने में होने वाले घाटों में कोई विशेष अन्तर नहीं आया है ?

श्री सोभनाद्रीसवरा राव : चालीस लाख चावलों की बोरियां खरीद के समय संक्रमित पाई गई।

राव बीरेन्द्र सिंह : इन्हें भंडार द्वारा जैसी भंडारण हानि के अन्तर्गत शामिल कर लिया गया था। भारतीय खाद्य निगम खाद्यान्न को लाने-ले जाने तथा भंडारण व्यवस्था के बारे में बहुत से कदम उठा रहा है। ज्यादा सतर्कता बरती जा रही है और हम निरन्तर स्थिति की समीक्षा कर रहे हैं। हम कीमत को कम करना चाहते हैं।

श्री सोभनाद्रीसवरा राव : क्या वे गेहूं की भांति ही चावल की कीमतें भी कम करेंगे ?

राव बीरेन्द्र सिंह : अभी भी चावल की कीमत बहुत ही कम है। सरकार को सार्वजनिक वितरण प्रणाली द्वारा चावल की बिक्री से 66 रुपये प्रति क्विंटल हानि उठाना पड़ती है। चावल और गेहूं के बिक्री मूल्य पर समय-समय पर विचार किया जाता है और संशोधन किया जाता है और ऐसा करते समय सरकार की कुल लागत और लोगों विशेषकर गरीब वर्गों की क्रय शक्ति की क्षमता को ध्यान में रखा जाता है।

[हिन्दी 3]

श्री बनवारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट के जो वेयर-हाउसेज हैं वहां पर होने वाले भ्रष्टाचार और गड़बड़ी की शिकायतें हमारे पास आई हैं। उन वेयर-हाउसेज से गेहूं फ्लोर मिल्स को भी दिया जाता है और फेयर प्राइस शाप्स को भी दिया जाता है। वहां जो अच्छी क्वालिटी का गेहूं होता है वह फ्लोर मिल्स वाले 4-5 रुपया पर बैग ड्राइव देकर इश्यु करा ले जाते हैं। दूसरी ओर जो फेयर प्राइस शाप्स वाले हैं, उनका प्राफिट चूंकि लिमिटेड होता है, इसलिए उनको जो भी गेहूं मिलता है उसी को लेकर उन्हें जाना पड़ता है। इसीलिए फेयर प्राइस शाप्स द्वारा सप्लाई किए गए अनाज की क्वालिटी अच्छी नहीं होती है क्योंकि उनको वहां से बचा हुआ रद्दी माल उठाकर लाना पड़ता है। इस तरह से जनता को अच्छी क्वालिटी का गेहूं नहीं मिलता है।

भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में एक दूसरी शिकायत यह है कि वेयर हाउसेज में शार्टेज के बारे में एक पर्सेन्टेज फिक्स होती है···परन्तु अध्यक्ष महोदय, जैसे वेदर का सवाल होता है, बरसात के अन्दर घटता नहीं है, बढ़ जाता है परन्तु, वह लोग क्या करते हैं कि यों ही मैनिपुलेशन कर के वह जो माल है वह निकाल लेते हैं और भेजते नहीं है। जितनी शार्टेज उन को परमिटेड है उतना उसमें से निकाल लेते हैं। तो इस भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए मंत्री महोदय क्या स्वयं ध्यान देकर कोई प्रयत्न करेंगे ?

राव बीरेन्द्र सिंह : माननीय सदस्य की बात को मैं बिलकुल मानता हूं। मैं स्वयं ध्यान देकर इस को कम करने की कोशिश कर रहा हूं।

जहां तक इश्यू का सवाल है, अलग-अलग डिपो रोलर मिल्स के लिए और पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन

सिस्टम के लिए नहीं बनाए जा सकते। यह मुमकिन नहीं है। ईश्यू तो एक ही जगह से होगा, उन्हीं गोदामों से होगा। लेकिन रोलर मिल्स के लिए गेहूं का कायदा यह है कि दो तिहाई (सी) और (डी) कैटेगरी का गेहूं रोलर मिलों को लेना पड़ता है और एक तिहाई ए और बी कैटेगरी का लेना पड़ता है क्योंकि रोलर फ्लावर मिल्स उस को धो सकती हैं, साफ कर सकती हैं, और उस कैटेगरी का गेहूं अगर थोड़ा खराब है तो पीसने से पहले उस को अपग्रेड कर सकती हैं।

लेकिन पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम के लिए सिर्फ ए और बी कैटेगरी का गेहूं ही ईश्यू होता है और उस में वैसा मैंने पहले बताया जो एजेंसी से जाती हैं उनसे सर्टिफिकेट मांगा जाता है कि यह क्वालिटी ठीक है और उसके बाद हर रिटेलर को एक सील्ड सैम्पल रखना पड़ता है कि जो फूड ग्रेन वह बेच रहा है, एफ सी आई से किस क्वालिटी का वह ले आया। उसको देख कर ग्राहक कम्पेयर कर सकता है। उसके बावजूद भी अगर भ्रष्टाचार की शिकायतें हैं, तो उसकी शिकायत की जा सकती है। उसमें जो आदमी पकड़ में आ जाता है उसको सजा दी जाती है। हम लोग पब्लिक को बार-बार इसके लिए आगाह करते रहते हैं और कोशिश करते रहते हैं कि यह भ्रष्टाचार कम हो। इसमें सबके सहयोग की जरूरत है।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : केरल सरकार चावल की खराब किस्म की पूर्ति के बारे में बराबर ही शिकायत करती आयी है। जो चावल दिया जाता है उसे वे अपनी भाषा में 'आयरन राइस' कहते हैं उसके स्थान पर केरल को 'ब्वायल्ड राइस' की आवश्यकता है मैं जानना चाहता हूं कि भारत सरकार इस बारे में क्या करना चाहती है। यह हमेशा की समस्या बन गई है।

राव बीरेन्द्र सिंह : सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए केरल को काफी मात्रा में चावल की आपूर्ति की गई है। मेरे विचार से केरल उन कुछ राज्यों में से एक है जिन्हें चावल काफी मात्रा में दिया जा रहा है। हमारी वितरण प्रणाली में पहला नम्बर पश्चिम बंगाल और मेरे विचार से दूसरा नम्बर केरल का आता है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : क्या केरल को पर्याप्त मात्रा में चावल दिया जा रहा है या नहीं, इसमें मतभेद हो सकता है। किन्तु मेरी वर्तमान शिकायत चावल भी बढ़िया किस्म न होने के बारे में है।

राव बीरेन्द्र सिंह : मैं इसके बारे में पहले ही बता चुका हूं। आपने उसे सुना नहीं कि खाद्यान्न ले जाने वाली एजेंसियां उसकी किस्म की भी जांच करती हैं।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : यह उनकी शिकायत नहीं है। यह पहले ही संक्रमित है परन्तु स्तर भी घटिया है।

राव बीरेन्द्र सिंह : यह वही बात है जो आप कह रहे हैं मैं पहले ही बता चुका हूं कि अगर ऐजेन्सी को दिये जाने वाले खाद्यान्न की किस्म अच्छी नहीं है तो वे उसे लेने से इन्कार कर सकते हैं।

श्री अमल दत्त : यदि वे उसे अस्वीकार करते हैं, तो उन्हें कुछ भी नहीं मिलता। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इस तरह नहीं।

राव बीरेन्द्र सिंह : अगर उस किस्म को एजेन्सी लेने से मना करती हैं तो राज्यों को अन्य किस्म दी जायेगी।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : क्या आपको शिकायतें मालूम हैं ?

राव बीरेन्द्र सिंह : उन्होंने कोई शिकायत विशेष नहीं दी है। यह आम शिकायत है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वह बोल रहे हैं और माननीय सदस्य को जवाब दे रहे हैं। आप इस तरह से व्यवधान नहीं डाल सकते। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है। कृपया बैठ जाइये।

राव बीरेन्द्र सिंह : मुझे केरल सरकार की किसी शिकायत विशेष के बारे में मालूम नहीं है कम से कम पिछले कुछ हफ्तों से जब से मैंने कार्य-भार सम्भाला है। परन्तु मुझे मालूम है कि केरल को हरेक महीने अत्यधिक मात्रा में चावल की आपूर्ति की जाती है किन्तु हमारे नियमों के अनुसार अगर राज्य सरकार को चावल अथवा गेहूं की किस्म अस्वीकार्य होती है, उस अवस्था में राज्य एजेन्सियां तथा भारतीय खाद्य निगम के अधिकारीगण संयुक्त रूप से इसकी जांच करते हैं तो उस खाद्यान्न को अस्वीकार किया जा सकता है। और फिर राज्य को स्वीकार्य अच्छी किस्म का अनाज उपलब्ध कराये जाने के लिए वैकल्पिक व्यवस्था की जाती है।...(व्यवधान) अतः किसी पर भी खाद्यान्न की किस्म के बारे में दबाव डालने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(व्यवधान)

श्री सोमनाद्रीसवरा राव : यह बात इस वार्षिक प्रतिवेदन में कही गई है। राज्य सरकार के पास भारतीय खाद्य निगम द्वारा दिये गये खाद्यान्न को स्वीकार करने के अतिरिक्त और कोई विकल्प नहीं होता है।

राव बीरेन्द्र सिंह : मैंने इसे जोर से कहा है। (व्यवधान)

विशिष्ट औद्योगिक क्षेत्रों में पर्यावरण प्रदूषण नियंत्रण हेतु अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सहायता

*63. श्री आनन्द सिंह
श्री महेन्द्र सिंह } : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि।

(क) क्या पिछले दिसम्बर में भोपाल में हुई पर्यावरणीय दुर्घटना को ध्यान में रखते हुए सर-

कार के विशिष्ट औद्योगिक क्षेत्रों में प्रदूषण नियंत्रण हेतु अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन से सहायता मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में और इस प्रयोजन के लिए प्रदूषण प्रवण क्षेत्रों का चयन करने हेतु अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सेवाओं, सहायता तथा सलाह का लाभ उठाने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंबैया) : (क) अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन जेनेवा के व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य के प्रधान, डा० जी० क्लीसच ने फरवरी, 1985 के प्रथम सप्ताह में हमारे देश का दौरा किया और उन्होंने उस तकनीकी सहायता के बारे में विचार-विमर्श किए, जो अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन प्रदान कर सकता है। इस सम्बन्ध में और विचार विमर्श इस मंत्रालय के अधिकारियों ने जेनेवा में किए। दो विशेषज्ञ सदस्यों वाला एक मिशन शीघ्र ही भारत का दौरा करेगा।

(ख) विवरण संलग्न है।

विवरण

भोपाल में औद्योगिक दुर्घटना के बारे में समाचार की जानकारी जैसे ही अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन को मिली, महानिदेशक, अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन, जेनेवा से यह संदेश प्राप्त हुआ जिसमें तकनीकी सहायता प्रदान करने और भारत सरकार को व्यावसायिक सुरक्षा तथा स्वास्थ्य और कार्य पर्यावरण के क्षेत्र में सलाह देने, जो उपयुक्त हों, का आश्वासन दिया गया था। तदनुसार, डॉ० जी० क्लीसच, प्रधान, व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य आई० एल० ओ०, जेनेवा ने फरवरी, 1985 के प्रथम सप्ताह में भारत का दौरा किया और रसायन विभाग तथा पर्यावरण विभाग के अधिकारियों के साथ बैठकें की। इसके पश्चात्, डॉ० क्लीसच ने सचिव, श्रम के साथ अन्तिम बैठक की और निम्नलिखित निर्णय लिए गए :

1. आई० एल० ओ० उस विशेषज्ञ का पता लगाएगी, जो केन्द्रीय श्रम मंत्रालय कारखाना सलाह सेवा और श्रम विज्ञान केन्द्र के महानिदेशक तथा कुछ चयनित राज्य सरकारों के साथ प्रारंभिक विचार विमर्श करेगा, ताकि उन क्षेत्रों का निर्धारण किया जा सके, जिनमें अन्तर्राष्ट्रीय कार्यक्रम के अन्तर्गत कार्य दशाओं और पर्यावरण के सुधार के लिए तकनीकी सहायता दी जा सकती है।

प्रस्तावित परियोजना दो अवस्थाओं में हो सकती है। प्रथम अवस्था भोपाल दुर्घटना द्वारा उत्पन्न असाधारण स्थिति के कारण होने वाली तत्काल आवश्यकताओं से संबंधित हो सकती है। दूसरी अवस्था उद्योग और श्रमिकों के लिए प्रशिक्षण तथा शिक्षा हेतु इन्फ्रास्ट्रक्चर बनाने के लिए लम्बी अवधि की सहायता दे सकती है।

2. सरकारी स्तर पर हुए विचार-विमर्श और डॉ० क्लीसच द्वारा आई० एल० ओ० को दी गई रिपोर्ट के अनुसरण में, आई० एल० ओ० दो विशेषज्ञों वाला एक मिशन भेज रहा है जो इस माह के

अंत में और अप्रैल, 1985 के शुरू में भारत आएगा। आई० एल० ओ० या अन्य अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसियों द्वारा तकनीकी सहायता की सीमा और उसके स्वरूप का पता केवल मिशन की रिपोर्ट तथा प्रस्तावों के प्राप्त होने के बाद ही लगेगा।

3. तकनीकी सहायता के लिए हमने जिन क्षेत्रों का पता लगाया है उनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

खतरनाक उत्पादन प्रक्रियाओं में, जिसमें रसायन उद्योग भी शामिल है, मुख्य जोखिम नियंत्रण पद्धति;

उद्योग की जोखिमपूर्ण प्रक्रियाओं में विशिष्ट आपातिक मामलों में सेवा प्रदान करने के लिए राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसियों या विशेषज्ञों को चयन करने के लिए मानदंड की पद्धति;

व्यावसायिक स्वास्थ्य के निवारक और मानीटरिंग पद्धति के बारे में परियोजना प्रस्ताव (प्रस्तावों) को तैयार करना;

रसायन सुरक्षा संबंधी (राष्ट्रीय और/या क्षेत्रीय) विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम।

4. उद्योग तथा जहरीली गैस और जोखिमपूर्ण प्रक्रियाओं के परिणामस्वरूप होने वाले पर्यावरणिक प्रदूषण को नियंत्रण करने और उसे रोकने की अत्यावश्यकता के बारे में सरकार पूर्णत: सजग है। अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सिफारिशों के आधार पर "कार्रवाई योजना" के तैयार होते ही, उसे लागू करने के लिए प्रभावी उपाय किए जाएंगे।

श्री आनंद सिंह : महोदय, माननीय मंत्री जी ने तकनीकी सहायता के लिए क्षेत्रों का चयन कर लिया है। उत्तर प्रदेश में अधिकतर शराब के कारखाने सुरक्षा नियमों का पालन नहीं करती हैं जिसके परिणामस्वरूप अत्यधिक प्रदूषण होता है। वो जानबूझकर इन नियमों का उल्लंघन करते हैं और शराब कारखानों से होने वाला प्रदूषण बहुत अधिक बढ़ रहा है। इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या इन शराब कारखानों के लिए भी तकनीकी सहायता दी जायेगी तथा सभी शराब कारखाना मालिकों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की जाएगी ताकि वे नियमों का पालन सुनिश्चित किया जा सके।

[हिन्दी]

श्री टी० अंबैया : अध्यक्ष महोदय, इस तमाम किस्म के हालात के लिए लोगों को इन्स्ट्रक्शन्स दी गई हैं और हम लोग भी कुछ स्टैप्स ले रहे हैं। जहां तक हो सकेगा, हमारी कोशिश होगी कि ऐसे इंसिडेंट न हों। कलकत्ता, कानपुर और मद्रास में जो लेबर इन्स्टीच्यूट्स हैं, इन इंस्टीच्यूट्स में ट्रेनिंग के बारे में विचार किया जा रहा है, ताकि आगे कोई इस तरह का वाक्या न हो। चाहे गवर्नमेंट फैक्ट्री हो, चाहे प्राइवेट फैक्ट्री या कैमिकल फैक्ट्री हों, यदि किसी भी जगह पर इस तरह का वाक्या होता है, तो एक्शन लिया जाएगा।

[अनुवाद]

श्री आनन्द सिंह : महोदय, हाल ही में काफी संख्या में फैक्ट्रियां बंद हो गई हैं। क्या यह सच

है कि वर्तमान केन्द्र अथवा राज्य कानूनों के अन्तर्गत लगभग 20 उद्योग बंद हो गए हैं। क्या सरकार ने इन कानूनों को बेहतर ढंग से लागू करने के लिए कोई और संशोधन अथवा परिवर्तन करने पर विचार किया है।

[हिन्दी]

श्री टी० अंजैया : अध्यक्ष महोदय, पच्चीस फैक्ट्रीज जो क्लोज किया गया है, इसकी हमारे पास कोई जानकारी नहीं है। इस बारे में यदि आप अलग से सवाल पूछेंगे कि क्यों क्लोज किया गया है, इसके कारण क्या हैं, इसको किस तरीके से चालू करना है, तो उसका जवाब दिया जा सकता है।

[अनुवाद]

श्री महेन्द्र सिंह : महोदय अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सिफारिशें प्राप्त हो जाने के बाद हम उन्हें लागू करने के लिए प्रभावी उपाय, करेंगे। परन्तु इस तरह की घटना की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या पूर्वोपाय किए जा रहे हैं? दूसरे मैं जानना चाहूंगा कि क्या राष्ट्रीय और राज्य सरकार स्तर पर वर्तमान नियम सुरक्षा उपाय करने के लिए पर्याप्त हैं और क्या वे पूर्वोपाय करते हैं अथवा नहीं और अगर ये नियम पर्याप्त हैं तो कितने उद्योगों को इन सुरक्षा उपायों का पालन न करने के लिए सजा दी गई है।

[हिन्दी]

श्री टी० अंजैया : अध्यक्ष महोदय, हर स्टेट को इसके बारे में इन्स्ट्रक्शन्स दी गई हैं। इसके बारे में सारी स्टेट्स से रिपोर्ट नहीं आई हैं। भोपाल की तरह आइन्दा कोई इंसिडेंट न हो, यदि होगा तो उस को पनिशमेंट दी जाएगी।

एक माननीय सदस्य : इन पिछले दो महीने में कितना दिया है?

श्री टी० अंजैया : सवाल यह नहीं है कि दो महीने में कितना दिया गया है। यह सप्लीमेंट क्वैश्चन है। (अनुवाद) यह एक अलग प्रश्न है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती गीता जी।

श्रीमती विभा घोष गोस्वामी : मेरा नाम विभा घोष है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने सोचा ये उनकी कुर्सी है क्योंकि इस कुर्सी पर वही बैठती हैं।

श्री महेन्द्र सिंह : संवैधानिक नियमों के क्रियान्वयन के बारे में क्या स्थिति है? क्या उन्हें लागू कर दिया गया है अथवा नहीं?

[हिन्दी]

श्री टी० अंजैया : हम जानते हैं कि स्टैचुटरी सुल्ज हैं, लेकिन उनका इम्प्लीमेंटेशन करना है। जहां वायोलेशन हो रहा है, उसके ऊपर प्रासीक्यूशन करना है।··· (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए···ठीक है।

श्रीमती विमा घोष गोस्वामी : मैं जानना चाहती हूं कि बड़े शहरों में जैसा कि कलकत्ता, कानपुर, बम्बई तथा दिल्ली में जो प्रदूषण की समस्या है और कई शहरों में जहां पर प्रदूषण बहुत ही विस्तृत रूप में फैल चुका है उस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। वातावरण प्रदूषण न सिर्फ औद्योगिक स्रोतों से होता है। अपितु अन्य स्रोतों से भी होता है। क्या इस क्षेत्र को भी तकनीकी सहायता देने के लिए चुना गया है ?

[हिन्दी]

श्री टी० अंजैया : आपने एनवायरनमेंटल पाल्यूशन के बारे में कहा है, इसका सर्वे कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्रीमती विमा घोष गोस्वामी : सभी बड़े शहरों में सर्वेक्षण करवाया जा रहा है। मेरे विचार से, उन्होंने यही कहा है।

अध्यक्ष महोदय : जी हां।

श्री सुरेश कुरुप : मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं क्या माननीय मंत्रीजी को अलवई में (एफ० ए० सी० टी०) फैक्ट के अमोनिया संयंत्र की जीर्ण-शीर्ण अवस्था के बारे में जानकारी है। इससे कोचीन के लोगों तथा श्रमिकों को गम्भीर खतरा पैदा हो रहा है।

[हिन्दी]

श्री टी० अंजैया : यह स्टेट गवर्नमेंट के पर्व्यू में है।

[अनुवाद]

आलू उत्पादकों को हुई हानि

* 64. श्री अनिल बसु†
श्री सत्यगोपाल मिश्र } : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को देश के विभिन्न भागों में आलुओं की घबराहटपूर्ण बिक्री की जानकारी है जिसके कारण आलू उत्पादक भारी हानि का सामना कर रहे हैं;

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

(ग) आलू उत्पादकों को बचाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) पंजाब, उत्तर प्रदेश और हिमाचल प्रदेश राज्य सरकारों, जिन्होंने आलुओं के मूल्यों में गिरावट की सूचना दी थी, के परामर्श से सरकार ने आम औसत किस्म के आलुओं की 50 रुपये प्रति क्विंटल की दर से बाजार में खरीद करने की अनुमति दी थी और इसमें होने वाली हानि को केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा बराबर-बराबर वहन किया जाना था। बाद में, पश्चिम बंगाल सरकार के विशेष अनुरोध पर पश्चिम बंगाल में भी

आलुओं की बाजार में खरीद करने की अनुमति इस शर्त पर दे दी गई कि भारत सरकार और पश्चिम बंगाल सरकार, अन्य राज्यों की तरह, 50 रुपये प्रति क्विंटल के समर्थन मूल्य के आधार पर होने वाली हानि को बराबर-बराबर वहन करेगी। सभी राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि वे किसानों की सहायता के लिए बाजार सम्बन्धी मध्यस्थता की इस योजना से लाभ उठायें। इन प्रचालनों के अच्छे परिणाम निकले हैं। किसानों के हितों की रक्षा करने के लिए प्रगति पर कड़ी निगरानी रखी जाती है।

श्री अनिल बसु : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि राज्यवार कितनी मात्रा में आलू खरीदे गए हैं तथा आपके मंत्रालय ने इस बारे में राज्य सरकारों को कितनी राशि दी है।

मेरे प्रथम प्रश्न का दूसरा भाग है कि इस वर्ष आलू के निर्यात में द्रुत कार्यक्रम के बारे में आश्वासन का क्या बना ?

श्री बूटा सिंह : महोदय, यह योजना राष्ट्रीय स्तर पर, राज्य स्तर पर, राज्य सरकारी विपणन संघों और प्राथमिक सहकारी विपणन सोसाइटियों के माध्यम से उन राज्यों में कार्यरत है जिनमें आलू का उत्पादन होता है। उत्तर प्रदेश में यह 19 जनवरी, 1985 को प्रारम्भ की गई। पंजाब में 18 जनवरी, 1985 को हिमाचल प्रदेश में 7 फरवरी को तथा पश्चिम बंगाल को इसे 12 मार्च से शुरू करने का प्राधिकार दिया गया।

जहां तक खरीद की गई मात्रा का संबंध है, उत्तर प्रदेश में राज्य सहकारी विपणन संघ एवं प्राथमिक सहकारी समितियों के माध्यम से 8369 क्विंटल माल खरीदा गया। प्राथमिक सहकारी समितियां 11 जिलों में कार्यरत हैं। उनके नाम है फर्रुखाबाद, गाजियाबाद, इटावा, इलाहाबाद, आगरा, मैनपुरी, मुजफ्फरनगर, देवरिया, जौनपुर और वाराणसी। इन जिलों में 39 बिक्री केन्द्र स्थापित किए गए हैं। इसके अलावा बुलन्दशहर, रामपुर, बरेली और अलीगढ़ जिलों में नैफिड कार्य कर रहा है। पंजाब में पांच जिलों अर्थात जालन्धर, लुधियाना, होशियारपुर, फगवाड़ा और कपूरथला इस कार्यक्रम के अन्तर्गत आते हैं। राज्य में 'नैफिड' 'मार्कफेड' और प्राथमिक विपणन समितियों के माध्यम से कार्यरत है। पंजाब में सहकारी समितियों द्वारा 86200 क्विंटल माल तथा इसे 38924 क्विंटल माल प्राप्त हो पाया है।

हिमाचल प्रदेश में राज्य विपणन संघ के माध्यम से 9341 क्विंटल माल लिया जा सका है। पश्चिम बंगाल में 8000 क्विंटल माल खरीदा जा चुका है।

उक्त राज्यों में कुल खरीदे गए। बचत किए गए माल की मात्रा 1.87 लाख क्विंटल है।

श्री अनिल बसु : इस वर्ष आलू के निर्यात सम्बन्धी द्रुत कार्यक्रम की क्या स्थिति है ?

श्री बूटा सिंह : इस समय हम सस्ते मूल्य पर माल बेचने पर विवश किसानों की मदद कर रहे हैं। अभी पूरी फसल आनी बाकी है। फसल के प्रारम्भ में ही मूल्य घटने लग गए। अतः इस समय

निर्यात का प्रश्न संगत नहीं है।

एक माननीय सदस्य : आप आश्वासन क्यों देते हैं।

श्री बूटा सिंह : हम किसानों की मदद करते रहेंगे। यदि संभव हुआ तो निर्यात भी करेंगे।

श्री अनिल बसु : आलू का प्रति क्विंटल लाभप्रद मूल्य क्या होना चाहिए ? आपने 50 रुपये प्रति क्विंटल का मूल्य किस आधार पर तय किया ?

श्री बूटा सिंह : जैसा कि आपको पता है कृषि मूल्य आयोग शीघ्र नष्ट होने वाली वस्तुओं के मूल्य निर्धारित नहीं करता। वे मुख्य फसलों के मूल्य निर्धारित करते हैं। फिर भी भारत सरकार ने राज्य सरकारों के साथ परामर्श के द्वारा बहुत सी वस्तुओं जैसे आलू प्याज तथा अन्य नष्ट होने वाली वस्तुओं के मूल्य तय किए हैं। इन वस्तुओं के मूल्य निर्धारित करना कृषि मूल्य आयोग का कार्य नहीं है। वास्तव में यह लाभप्रद मूल्य नहीं हैं। इनका उद्देश्य है कि किसानों को कठिनाई के कारण माल की बिक्री न करनी पड़े।

श्री सत्यगोपाल मिश्र : हमारे देश के आलू पैदा करने वाले किसान धन्यवाद के पात्र हैं जिन्होंने इस वर्ष अच्छी फसल पैदा की है। परन्तु इसका दुर्भाग्यपूर्ण पहलू यह है कि गांवों में उनको आलू के लाभप्रद मूल्य नहीं मिल पा रहे। इसका दूसरा दुर्भाग्यपूर्ण पहलू यह है कि सरकार ने आलू का मूल्य 50 रुपये प्रति क्विंटल निर्धारित किया है। वे 50 रुपये प्रति क्विंटल की दर से आलू की खरीद करेंगे जोकि उत्पादक मूल्य से काफी कम है।

दूसरी बात यह है कि किसान लोग चिरकाल तक आलू रख नहीं सकते क्योंकि यह नश्वर होने वाली वस्तु है। यदि वे आलू को शीतागार में रख पायें तो उन्हें ऊंचा मूल्य मिल सकता है। मैं सरकार से यह जानना चाहता हूं कि देहातों में सरकार ने शीतागार बनाने के लिए क्या कार्यवाही की है। ताकि आलू पैदा करने वाले किसान ऊंचा मूल्य प्राप्त कर सकें।

श्री बूटा सिंह : जैसाकि मैंने माननीय सदस्य के पहले के प्रश्न के उत्तर में बताया कि नश्वर वस्तुओं जैसे आलू प्याज के मूल्य कृषि मूल्य आयोग द्वारा निर्धारित नहीं किए जाते;

पिछले कुछ वर्षों से भारत सरकार के कृषि तथा सहकारिता विभाग राज्य सरकारों के निवेदन पर प्याज और आलू की खरीद में मदद करने लगी है। इन मामलों की क्रियान्विति के लिए नेफिड को नियुक्त किया गया है।

जैसाकि मैं पहले बता चुका हूं यह प्रणाली राज्य सरकारों के परामर्श से तैयार की गई तथा इनसे होने वाली हानि केन्द्र तथा राज्य में बराबर-बराबर वहन की जाएगी। इस बारे में नीति यह है कि किसानों को समर्थन मूल्य दिलाने के लिए मंडियों में स्थाई व्यवस्था रहे।

माननीय सदस्य इसका औचित्य जानना चाहते थे। सभा मेरे साथ सहमत होगी कि फसल के आगमन पर उत्तर प्रदेश में मूल्य 30 रुपये प्रति क्विंटल था, पंजाब में 30-35 रुपए प्रति क्विंटल,

हिमाचल प्रदेश में जहां पर कि आलू बीज के लिए होता है, 30 रुपये प्रति क्विंटल। इसी कारण कृषि मंत्रालय ने सम्बद्ध सरकारों के साथ परामर्श द्वारा इस आंकड़े पर पहुंची, जो कि वास्तव में लाभप्रद मूल्य नहीं है, परन्तु इससे किसानों को विवशता से माल बेचना नहीं पड़ेगा।

अत: 50 रुपये प्रति क्विंटल का मूल्य पश्चिम बंगाल सहित राज्यों पर लागू होगा।

शीतागार के बारे मे मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत हूं कि आलू की सहकारी बिक्री के लिए लगभग 3 लाख टन की क्षमता वाले शीतागार स्थापित किए जाएं। आलू का उत्पादन करने वाले उत्तर प्रदेश, पंजाब, पश्चिम बंगाल और बिहार राज्यों में एन० सी० डी० सी० विश्व बैंक के सहयोग से सहकारी क्षेत्र में 100 शीतागार स्थापित करने में सहायता कर रहा है। इस योजना के अंतर्गत 4000 टन की क्षमता वाले 22 शीतागार पहले ही स्थापित हो चुके हैं। 88 शीतागार निर्माण के विभिन्न चरणों में हैं। मैंने अनुदेश जारी कर दिए हैं कि 88 शीतागारों का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा किया जाए ताकि किसानों को हानि न उठानी पड़े।

अध्यक्ष महोदय : मैं देख रहा हूं कि आप बहुत आगे की बात कर रहे हैं। आप इन वस्तुओं के लिए लाभप्रद मूल्य क्यों नहीं निर्धारित करते क्योंकि ये भी कृषि उत्पाद हैं। निश्चय ही एक बात और होनी चाहिए। हमें फसल आने से पहले पूरी तरह तैयार होना चाहिए। तैयारी के किसी कार्य को अधूरा नहीं रहना चाहिए। आशा है आप भविष्य में ये कार्यवाहियां करेंगे।

श्री बूटा सिंह : आप इस बात की प्रशंसा करेंगे कि पहली बार सरकार ने राज्य सरकारों को स्थायी आदेश जारी किए हैं कि भविष्य में वे केन्द्र की अनुदेशों की प्रतीक्षा न करें। यदि किसी वस्तु के मूल्य कम रहते हैं तो स्वत: ही मंडियों में आ जाना चाहिए। ये अनुदेश हमने पहले ही जारी कर दिए हैं। हर बार हमारे आदेश आवश्यक नहीं है। यदि वस्तु के मूल्य बाजार में कम रहते हैं तो उन्हें किसानों की सहायता के लिए मंडियों में आ जाना चाहिए। हमारा यह सुझाव है। (व्यवधान)

श्री डी० बी० पाटिल : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि राज्यवार कितने केन्द्र स्थापित हुए हैं। क्या यह सच है कि स्थापित किए गए केन्द्रों की संख्या बहुत कम है।

श्री बूटा सिंह : मैं मुख्य आलू उत्पादक राज्यों के जिलों एवं खोले गए केन्द्रों के बारे में जानकारी पहले ही दे चुका हूं। यदि माननीय सदस्य चाहें तो मेरे पास विस्तृत जानकारी है। यदि मैं उसे पूरा पढ़ता हूं तो उस पर अधिक समय लगेगा।

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : पश्चिमी बंगाल में पिछले आठ महीनों से राज्य में राजनीतिक दलों द्वारा शुरू की गई हड़ताल के परिणाम स्वरूप शीतागार बंद पड़े हैं तथा किसानों को हानि हो रही है। क्या मंत्री महोदय राज्य सरकार को राय देंगे कि किसानों की पर्याप्त रूप से क्षतिपूर्ति की जाये।

(व्यवधान)

प्रो० के० के० तिवारी : वह जन विरोधी सरकार है।

श्री पी० कुलनदईवेलु : वह राज्य सरकार पर आरोप नहीं लगा सकते। (व्यवधान)

वह उनकी ओर से उत्तर नहीं दे सकते। वह राज्य सरकार पर आरोप लगा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न क्या था ? मुझे इसका निर्णय लेने दें। मैं उस प्रश्न को देखूंगा। श्री प्रिय रंजन दास मुंशी, आपका प्रश्न क्या था ?

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : मेरा प्रश्न था—आलुओं को शीतागार में रखना पड़ता है और यदि शीतागार आठ महीनों तक राज्य सरकार तथा सत्तारूढ़ पार्टी द्वारा समर्थित हड़ताल के कारण बंद रहते हैं, तो किसानों को हानि पहुंचती है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या वह मामले की जानकारी प्राप्त करेंगे तथा राज्य सरकार को सलाह देंगे कि किसानों को उचित क्षति पूर्ति की जाये।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय केवल इस बात का उत्तर दे सकते हैं कि क्या किसानों को क्षतिपूर्ति की जायेगी, अथवा नहीं। वह जांच नहीं करवा सकते।

प्रो० मधु दण्डवते : मेरा सुझाव है कि "राज्य सरकार" शब्द निकाल दिये जायें। इससे समस्या का समाधान हो जायेगा।

श्री बूटा सिंह : महोदय, यह आपके लिए है कि क्या आप इन शब्दों को निकालते हैं अथवा शीतागार में डाल देते हैं। मैं उन्हें कुछ नहीं कह सकता। हानि उठाने वाले किसानों के बारे में हमने पहले ही समर्थित मूल्य कम होने की दशा में आलू की खरीद की जायेगी। माननीय सदस्य द्वारा दी गई जानकारी की पुष्टि की जाती है। मैं पता लगा कर उचित कार्यवाही करूंगा।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न। डा० कल्पना देवी।

डा० टी० कल्पना देवी : प्रश्न संख्या 65।

श्री निस्संकारा राव वेंकटारत्नम : महोदय, मेरा सुझाव है कि प्रश्न संख्या 79 को भी प्रश्न संख्या 65 के साथ सम्मिलित कर दिया जाए।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य चाहते हैं कि प्रश्न संख्या 79 को प्रश्न संख्या 65 के साथ सम्मिलित कर दिया जाए। क्या मंत्री महोदय को इस पर कुछ आपत्ति है ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : जी नहीं।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 65 और 79 एक साथ लिये जाएंगे। हमने उन्हें एक ही साथ रखा है। मंत्री महोदय उन दोनों का उत्तर पढ़ेंगे।

समस्याग्रस्त गांवों में जल की सप्लाई

* 65. डा० कल्पना देवी : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीमित संसाधनों के कारण जल और सफाई की समस्याएं कठिन हो गई हैं जैसा कि देश में संयुक्त राष्ट्रसंघ विकास कार्यक्रम के सहयोग से किये गये सर्वेक्षण से पता चलता है; और

(ख) यदि हां, तो अन्य राज्यों की तुलना में आन्ध्र प्रदेश के विशेष संदर्भ में समस्याग्रस्त गांवों में जल की सप्लाई करने और "ड्राई" शौचालयों को "वाटर-सील" शौचालयों में बदलने से संबंधित वर्तमान स्थिति और योजनाएं क्या हैं ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) सन्तुष्टि के उचित स्तर तक जल तथा स्वच्छता समस्या के समाधान के लिए बड़ी मात्रा में साधनों तथा प्रयत्नों को एकत्र करने की आवश्यकता होगी। इस क्षेत्र के लिए परिव्यय तथा लक्ष्य निर्धारित करने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय जल सप्लाई तथा स्वच्छता दशक (1981-1990) की समय सीमा तथा उद्देश्यों को ध्यान में रखा जा रहा है।

(ख) समस्याग्रस्त ग्रामों को जल सप्लाई व स्वच्छता की वर्तमान स्थिति तथा योजनाएं संलग्न विवरण- एक तथा दो में दी गई है।

विवरण-एक

लाभान्वित जनसंख्या की प्रतिशतता

उपक्षेत्र	31.3.81 तक लाभान्वित प्रतिशत	31.3.85 तक सम्भावित लाभान्वित प्रतिशत	31.3.1991 तक प्राप्त किया जाने वाला लक्ष्य प्रतिशत
ग्रामीण जल पूर्ति	31.0	53.9	100
नगर जल पूर्ति	77.0	81.1	100
ग्रामीण स्वच्छता	0.5	0.95	25
नगर स्वच्छता	27.0	33.0	00

आन्ध्र प्रदेश की स्थिति

उपक्षेत्र	31.3.81 तक लाभान्वित प्रतिशत	31.3.85 तक सम्भावित लाभान्वित प्रतिशत	1991 तक लाभान्वित किया जाना है प्रतिशत
ग्रामीण जलपूर्ति	41.1	66.0	100
नगर जलपूर्ति	62.5	60.8	100
नगर स्वच्छता	12.7	11.5	80
ग्रामीण स्वच्छता	—	1.8	25

विवरण-दो

ग्रामीण जलपूर्ति कार्यक्रम समस्याग्रस्त ग्रामों को पेयजल की पूर्ति वास्तविक उपलब्धि

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1.4.80 की स्थिति के अनुसार बिना जल पूर्ति वाले समस्याग्रस्त ग्रामों की सं०	दिसम्बर, 84 के अन्त तक लाभान्वित समस्याग्रस्त ग्रामों की सं०	उपलब्धि की प्रतिशतता
1 2	3	4	5
1. आन्ध्र प्रदेश	8206	7558x	92.10
2. असम	15743	7409	47.06
3. बिहार	15194	12867x	84.68
4. गुजरात	5318	3904x	73.41
5. हरियाणा	3440	1796	52.21
6. हिमाचल प्रदेश	7815	4640	59.37
7. जम्मू तथा कश्मीर	4698	1719x	36.59
8. कर्नाटक	15456	15443x	99.92
9. केरल	1158	1074x	92.75
10. मध्य प्रदेश	24944	22893x	91.78
11. महाराष्ट्र	12935	11245x	86.93
12. मणिपुर	1212	722	59.57
13. मेघालय	2927	628x	21.46
14. नागालैण्ड	649	374	57.63
15. उड़ीसा	23616	21676x	91.79
16. पंजाब	1767	460	26.03
17. राजस्थान	19803	15300x	77.26
18. सिक्किम	296	204x	68.92
19. तमिलनाडु	6649	6478x	97.43

1 2	3	4	5
20. त्रिपुरा	2800	2318x	82.79
21. उत्तर प्रदेश	28505	24020x	84.27
22. पश्चिम बंगाल	25243	11758x	46.58
23. अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह	173	145x	83.82
24. अरुणाचल प्रदेश	1740	1233	70.86
25. चण्डीगढ़	—	—	—
26. दिल्ली	99*	89	100.00
27. दादर तथा नागर हवेली	—	—	—
28. गोवा दमन तथा दीव	66	58	87.88
29. लक्षद्वीप	—	—	—
30. मिजोरम	214	100x	46.73
31. पाण्डिचेरी	118	103	87.29
योग :	2,30,784	1,76,214	76.35

x 3 समस्याग्रस्त गांव दिल्ली विकास प्राधिकरण को हस्तान्तरित कर दिए गए और 7 समस्याग्रस्त गांव छोड़ दिए गए।

* इसमें आंशिक रूप से लाभान्वित समस्याग्रस्त ग्राम शामिल है।

न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अन्तर्गत स्थल स्रोतों के जिला परिषद के कार्यक्रम के अन्तर्गत 1980-81 और 1981-82 के दौरान इसमें कवरेज शामिल नहीं है।

इसमें दुर्गम ग्राम शामिल है।

पिछले वर्ष के आंशिक लाभान्वित समस्याग्रस्त ग्रामों का पूर्ण लाभावन शामिल है।

संरक्षित जलयोजनाओं के लिए नीदर लैंड की सहायता

*79. श्री एन० वेंकटरत्नम : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार को देश के ग्रामीण क्षेत्रों की संरक्षित जल योजनाओं के लिए नीदरलैंड की सरकार से कितनी सहायता प्राप्त हुई है;

(ख) उस कार्य के लिये कितनी योजनाएं शुरू की गई और किस लागत पर;

(ग) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने नीदरलैंड की सहायता के अन्तर्गत शुरू किए जाने हेतु इस प्रकार की किन्हीं योजनाओं की सिफारिश की थी, यदि हां, तो ये कौन-सी हैं; और उन पर कितनी धनराशि व्यय होनी थी; और

(घ) क्या आंध्र प्रदेश में इस प्रकार की योजनाएं प्रारम्भ की गयी थां; यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) नीदरलैंड सरकार 169.20 मिलियन डच गिल्डर (लगभग 595 मिलियन रुपये) की कुल सहायता देने के लिए सहमत हो गई है।

(ख) आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, केरल तथा उत्तर प्रदेश राज्यों में 607.413 मिलियन रुपये की कुल अनुमानित लागत पर 12 ग्रामीण जलपूर्ति योजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं।

(ग) जी, हां। आन्ध्र प्रदेश के छः जिलों के 171 ग्रामों में नीदर लैंड सरकार की सहायता से 114.90 मिलियन रुपये की अनुमानित लागत की एक ग्रामीण जलपूर्ति योजना कार्यान्वयनाधीन है। इसके अतिरिक्त आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा जलपूर्ति की 5 नई योजनाओं का प्रस्ताव किया गया था।

(घ) 68.6 मिलियन डच गिल्डर (लगभग 244 मिलियन रुपये) की सम्भावित सहायता से ग्रामीण जलपूर्ति की पांच नई योजनाएं नीदरलैंड सरकार के साथ विचार के लिए हाथ में ली गई हैं।

डा० ए० कल्पना देवी : यू० एन० डी० पी० सर्वेक्षण की मुख्य विशेषताएं क्या हैं ? सर्वेक्षण की कुछ सिफारिशों, जो कि महत्त्वपूर्ण तथा जिन पर तत्काल अमल किए जाने की आवश्यकता है, के संबंध में क्या वित्तीय व्यय होगा ?

क्या केन्द्र सरकार का विचार उन्हें वित्तीय सहायता देने का है, यदि हां, तो कितनी ?

श्री अब्दुल गफूर : जैसी कि माननीय सदस्यों को जानकारी है, जल सप्लाई तथा स्वच्छता राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में आते हैं तथा केन्द्र सरकार केवल राज्यों को सहायता देती है। जहां तक ग्रामीण क्षेत्रों में जल सप्लाई किए जाने के प्रश्न का संबंध है, मैं समझता हूं कि आंध्र प्रदेश सरकार ही अब तक सफल रही है।

श्री जी० जी० स्वैल : उन्होंने यू० एन० डी० पी० सर्वेक्षण के संबंध में पूछा है।

श्री अब्दुल गफूर : आप जानते हैं कि सर्वप्रथम राज्य सरकारों को यह कहा गया था कि वे उन समस्याग्रस्त गांवों का पता लगाएं जहां पानी उपलब्ध नहीं है। आंध्र प्रदेश में 8206 समस्याग्रस्त गांवों का पता लगाया गया जिनमें से दिसम्बर 1984 तक 7558 गांवों को पानी की सुविधा उपलब्ध कराई गई है जो कि अन्य राज्यों की तुलना में 92% है···

प्रो० मधु दंडवते : उत्तर प्रश्न से संबंधित होना चाहिए।

श्री अब्दुल गफूर : जहां तक छठी पंचवर्षीय योजना का संबंध है, वह समाप्त होने जा रही है और सातवीं पंचवर्षीय योजना के परिव्यय को अभी स्वीकृति नहीं दी गई है। दो प्रश्नों को मिला दिया गया है। शहरों और गांवों में जल सप्लाई किए जाने तथा स्वच्छता कार्य के लिए 1980 के मूल्य दर के अनुसार 14,160 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

रायगढ़ में दूरदर्शन केन्द्र खोला जाना

* 66. कुमारी पुष्पा देवी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का मध्य प्रदेश के रायगढ़ में एक दूरदर्शन केन्द्र खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त प्रस्ताव को कब तक कार्यान्वित किए जाने का विचार है; और

(ग) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

करोलबाग संसदीय चुनाव क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाली कालोनियों को नियमित करना

* 67. श्रीमती सुन्दरवती नवल प्रभाकर : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण ने करोलबाग संसदीय चुनाव क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाली बलजीत नगर, नेहरू नगर, गुरु अर्जुन नगर और हरिजन बस्ती, न्यू रोहतक रोड कालोनियों को नियमित करने के लिए कोई सर्वेक्षण किया था और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गयी हैं; और

(ख) क्या इन कालोनियों के निवासी दिल्ली नगर निगम को गृह-कर की अदायगी करते हैं, यदि हां, तो क्या नगर निगम का विचार इन कालोनियों को नियमित करने का है :

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) इस सम्बन्ध में स्थिति इस प्रकार है :—

स्वीकृत प्रक्रिया के अनुसार, नेहरू नगर कालोनी के नियमितीकरण नक्शे को दिल्ली विकास प्राधिकरण ने 30 जुलाई, 1983 को अनुमोदित कर दिया है।

बलजीत नगर कालोनी, गुरु अर्जुन नगर कालोनी और हरिजन बस्ती न्यू रोहतक रोड को दिल्ली विकास प्राधिकरण के नियमितीकरण नक्शे के अन्तर्गत नहीं लिया गया है परन्तु नगरीय मलिन बस्तियों की पर्यावरणीय सुधार योजना के अन्तर्गत इन क्षेत्रों में न्यूनतम नागरिक सुविधाओं के विस्तार को आरम्भ किया गया है।

(ख) दिल्ली नगर निगम, दिल्ली नगर निगम अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार इन कालोनियों से गृह कर वसूल कर रहा है। इस निगम का इन कालोनियों के नियमितीकरण से कोई सम्बन्ध नहीं है क्योंकि ये दिल्ली विकास प्राधिकरण के क्षेत्रों में हैं।

[अनुवाद]

चीनी का आयात

* 68. श्री मुहम्मद महफूज अली खां
श्री मोहन लाल पटेल } : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू मौसम के दौरान चीनी का अनुमानित लक्ष्य प्राप्त करना सम्भव नहीं होगा और मांग को पूरा करने के लिए देश को चीनी का आयात करना पड़ेगा; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और चीनी की मांग और पूर्ति के बीच के अन्तर को पूरा करने के लिए कितनी मात्रा में तथा कितने मूल्य की चीनी का आयात किए जाने का प्रस्ताव है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) चीनी का उत्पादन मुख्यतया गन्ने के उत्पादन और मौसम के दौरान पेराई के लिए फैक्टरियों के पास उसकी उपलब्धता पर निर्भर करता है। वर्षानुवर्ष आधार पर चीनी उत्पादन के ऐसे कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए जाते हैं। चालू चीनी वर्ष 1984-85 में चीनी का उत्पादन प्रगति पर है, क्योंकि अधिकतर फैक्टरियां अभी भी चल रही हैं।

इस वर्ष के दौरान आपूर्ति के लिए राज्य व्यापार निगम द्वारा कुछ चीनी का आयात करने का ठेका किया गया है। तथापि, इस समय आयातित चीनी की सही मात्रा अथवा मूल्य को बताना सम्भव नहीं है।

आकाशवाणी/दूरदर्शन से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए कार्यक्रमों का प्रसारण

*69. श्री राम भगत पासवान : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों संबंधी नीतियों और कार्यक्रमों का आकाशवाणी/दूरदर्शन से विशेष प्रसारण की व्यवस्था करने का है;

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

(ग) वर्ष 1985 के दौरान जनजातियों संबंधी नीतियों के दूरदर्शन से किये गये प्रसारणों और आयोजित की गई वार्ताओं का ब्यौरा क्या है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लाभ के लिए कार्यक्रम आकाशवाणी और दूरदर्शन के विभिन्न केन्द्रों द्वारा पहले ही नियमित आधार पर प्रसारित/टेलीकास्ट किए जा रहे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जनवरी-मार्च, 1985 के दौरान दूरदर्शन केन्द्र, कलकत्ता, मद्रास, दिल्ली और बम्बई द्वारा टेलीकास्ट किए गए कार्यक्रमों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

विवरण

जनवरी-मार्च, 1985 के तीन महीनों के दौरान दूरदर्शन केन्द्र, कलकत्ता, मद्रास, दिल्ली और बम्बई ने कार्यक्रमों के माध्यम से आदिवासी कल्याण के विषय को कवर किया है, जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है :—

दूरदर्शन केन्द्र, कलकत्ता

टेलीकास्ट की तारीख	कार्यक्रमों का ब्यौरा	अवधि
1	3	3
16.1.85 से 20.2.85	आदिवासी महिलाओं सहित महिलाओं में निरक्षरता को दूर करना—परिवारों के लिए कार्यक्रमों पर परिचर्चा।	26 मिनट
25.1.85	ग्रामीण और आदिवासी लोगों के लिए प्रौढ़ शिक्षा का महत्व—एक परिचर्चा।	8 मिनट
5.2.85	सिक्किम के घड़ियों के कारखाने में आदिवासी युवकों के लिए रोजगार को समाचारों में शामिल किया गया।	7 मिनट
14.2.85	चुनी कोटाल, लोधा आदिवासी जाति की प्रथम स्नातक महिला के साथ युवा कार्यक्रम में भेंट वार्ता।	10 मिनट
21.2.85	आदिवासी कल्याण पर फिल्म प्रभाग की फिल्म।	10 मिनट
5.3.85	आदिवासी लोगों के लिए स्वत: रोजगार स्कीम के बारे में मिजोरम के मुख्य मंत्री श्री लाल थनहावला के साथ समाचारों में भेंट-वार्ता।	8 मिनट

दूरदर्शन केन्द्र, मद्रास

16.1.85	न्यूज रील में पचैमलै पहाड़ी आदिवासी विकास।	30 मिनट
30.1.85	श्री वी० आर० नेडुनचेजियान, वित्त मंत्री की वार्ता।	10 मिनट
8.2.85	अडकथापीपुरम में लाभ प्राप्तकर्त्ताओं की सफल कहानियां—एक भेंट-वार्ता।	12 मिनट

1	2	3
दूरदर्शन केन्द्र, दिल्ली		
4.3.85	एक टी०वी०एन०एफ० फिल्म महाराष्ट्र में आदिवासियों के लिए कल्याणकारी योजनाएं । इसके अतिरिक्त, प्रत्येक सप्ताह ग्रामीण कार्यक्रम में विषय को नियमित रूप से कवर किया गया ।	15 मिनट
दूरदर्शन केन्द्र, बम्बई		
7.1.85	जागो भविष्य के अधिकार	10 मिनट
15.1.85	ग्रामीण क्षेत्रों में कल्याण संबंधी किए गए कार्यों पर वृत्तचित्र टोडालास जाला ।	11 मिनट
15.1.85	नागालैण्ड सांस्कृतिक पामाकियाना-मराठी कार्यक्रम-समाचार	
4.2.85	आदिवासी वस्तु संग्रहालय-ग्रामीण कार्यक्रम में टेलीकास्ट दूरदर्शन वृत्तचित्र ।	20 मिनट
4.3.85	मराठी में फिल्म प्रभाग की फिल्म परिवारटांकी ।	10 मिनट
8.3.85	संकारी संस्थेक परस्पर सहकार्य-आदिवासी क्षेत्र में सहकारिकता के संबंध में किए जा रहे कार्य पर परिचर्चा ।	28 मिनट

मानव मल से जल का संदूषित होना

*70. **प्रो० मधु दंडवते** : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्राक्कलन समिति (अड़तालीसवां प्रतिवेदन 1982-83) ने मानव मल से जल के संदूषित होने के खतरे की चेतावनी दी थी;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार ने जल पूर्ति और मल निकासी के लिए समन्वित प्रबन्धों को सुनिश्चित करने हेतु क्या निश्चित कदम उठाए हैं; और

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान सफाई और मानव मल की निकासी से निपटने के लिए स्थानीय निकायों के संसाधनों में किस सीमा तक वृद्धि की गयी है ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) जी, हां।

(ख) जलपूर्ति तथा स्वच्छता राज्य क्षेत्रों में हैं। राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्रों का समन्वय प्रबोधन तथा यथा सम्भव सीमा तक वित्तीय सहातता का प्रबन्ध करने में केन्द्र सरकार उत्प्रेरक की भूमिका निभाती आ रही है। इस क्षेत्र में तुरन्त कार्यवाही की आवश्यकता का पेय जल पूर्ति, लोक स्वास्थ्य इंजीनियरी तथा स्वच्छता के प्रभारी राज्य मन्त्रियों के जुलाई, 1984 में हुए सम्मेलन तथा मई, 1984 में हुए कम लागत स्वच्छता के राष्ट्रीय सम्मेलन में भी उल्लेख किया गया। प्राक्कलन समिति के 48वें प्रतिवेदन में उल्लिखित विशिष्ट सिफारिश पर अनुवर्ती कार्यवाही के लिए इसे राज्य सरकारों की जानकारी में ला दिया गया है।

(ग) छोटे तथा मध्यम दर्जे के कस्बों की केन्द्र द्वारा प्रवर्तित एकीकृत योजना के अन्तर्गत 11 राज्यों के 95 कस्बों के लिए प्रत्येक कस्बे में केवल कम लागत स्वच्छता प्रयोजनों हेतु 15 लाख रुपये के ऋण की व्यवस्था की गई है। इन कस्बों की सूची विवरण-एक के रूप में संलग्न है। सफाई कर्मचारियों को छुटकारा दिलाने की योजना के अन्तर्गत गृह मन्त्रालय 15 राज्यों में चुने गये 50 कस्बों को सहायता देता आ रहा है। इन कस्बों की सूची विवरण-दो के रूप में संलग्न है। इसके अतिरिक्त नगरीय स्वच्छता परियोजनाओं की लागत के 50 प्र० श० तक ऋण के लिए राज्य आवास तथा नगर विकास निगम को भी आवेदन कर सकते हैं। इस योजना के अन्तर्गत लिए गए कस्बों की सूची विवरण-तीन के रूप में संलग्न है। इसके अतिरिक्त विशेष कर बड़े शहरों में स्वच्छता तथा मल निर्यास योजनाओं के लिए कुछ राज्य सरकारों द्वारा जीवन बीमा निगम तथा बहु पक्षीय अभिकरणों से भी ऋण सहायता प्राप्त की जा रही है।

विवरण—एक

कम लागत स्वच्छता—छोटे तथा मध्यम वर्ग के कस्बों की एकीकृत विकास योजना

1. आन्ध्र प्रदेश
   लाभ ग्राही कस्बे
   1. अनाकापल्ली
2. बिहार
   लाभ ग्राही कस्बे
   1. गोपाल गंज
   2. कैथर
3. गिरधी
4. धनबाद
5. हजारी बाग
6. हाजी पुर
7. बतिया
3. केरल
   लाभ ग्राही
   कस्बे
   1. तेलीचरी
   2. चंगानाचेरी
   3. त्रिरूर
   4. वड़ागाड़
   5. गुरू भैंयूर
   6. कैयामुकल्लम
7. त्रिचूर
4. कर्नाटक
   लाभ ग्राही कस्बे
   1. कन्याकपुरा
   2. मगधी
   3. हमनाबाद
   4. चित्रदुर्गा

5. शाहपुर
6. तुमकुर
7. सागर
8. चन्नापटना

5. मध्य प्रदेश

लाभ ग्राही कस्बे

1. बिलास पुर
2. इटारसी
3. रेवा
4. बुरहानपुर
5. कटनी
6. बालाघाट

6. महाराष्ट्र

लाभ ग्राही कस्बे

1. मोरसी
2. कटोल
3. वासिम
4. यवतमल
5. कम्पटी
6. भान्द्रा
7. दिगरस
8. हिंगनघाट
9. मनमाद
10. उसमानावाद
11. इस्लामपुर
12. बरसी
13. बारामती
14. अरभानी
15. परली वैज नाथ
16. सैलू
17. अम्बेजोगई
18. अमलनेर

7. पंजाब

लाभ ग्राही कस्बे

1. बटाला
2. फगवाड़ा
3. संगरूर
4. होशियारपुर
5. भटिण्डा
6. पठानकोट
7. खन्ना
8. मोगा

8. राजस्थान

लाभ ग्राही कस्बे

1. गंगा नगर
2. पाली
3. चूरु
4. शिकार
5. बाड़मेर
6. जैसलमेर
7. नत्थूद्वारा
8. चित्तौड़गढ़
9. सुमेरपुर
10. भीलवाड़ा
11. बराहन

9. तमिलनाडु

लाभ ग्राही कस्बे

1. रानी
2. अरकेनम
3. मन्नागुड़ी
4. कराईकुड़ी
5. शिव गंगा
6. मैथी पलायम
7. कालाकुरूची
8. होसूर

10. पश्चिमी बंगाल

लाभ ग्राही कस्बे

1. खड़कपुर
2. मिदनापुर
3. काली नकोंग
4. कूच बिहार
5. पुरुलिया
6. इंगलिश बाजार
7. कृष्णा नगर
8. सूरी
9. तरकेश्वर
10. जलपाईगुड़ी
11. सिल्लीगुड़ी
12. दारजिलिंग
13. बहरामपुर
14. बल्लूर घाट
15. बिसिमपुर
16. बशीरहाट
17. रायगंज
18. राणाघाट
19. कटवा

11. उत्तर प्रदेश

लाभ ग्राही कस्बे

1. ओरई
2. सीतापुर

विवरण—दो

क्र० सं०	राज्य का नाम	चुने गए कस्बों/नगरपालिकाओं के नाम	क्र० सं०	राज्य का नाम	चुने गये कस्बों/नगरपालिकाओं के नाम
1	2	3	4	5	6
1.	बिहार	1. बिहार शरीफ			26. दुर्ग
		2. पुरेना			27. सतना
		3. मधुबनी			28. जबलपुर
		4. डालटनगंज	8.	उड़ीसा	29. भुवनेश्वर
		5. चाय बासा			30. कटक
		6. भागलपुर	9.	केरल	31. कालीकट
		7. गया			32. कोचीन
		8. छपरा			33. पालघाट
		9. मुजफ्फरपुर	10.	असम	34. बलवाड़ी
		10. हजारी बाग			35. मंगल दोई
2.	त्रिपुरा	11. अमरतल्ला			36. करीमगंज
3.	राजस्थान	12. भीलवाड़ा			37. हेलाकाण्डी
		13. मकराना	11.	तमिलनाडु	38. उदमलपेट
		14. भरतपुर	12.	हरियाणा	39. होडल
4.	उत्तर प्रदेश	15. बाराबंकी			40. घरोन्दा
		16. बदायूं	13.	पश्चिमी बंगाल	41. सोनामुखी
5.	आंध्र प्रदेश	17. वारंगल			42. मुर्शिदाबाद
		18. एलरू			43. शान्तिपुर
6.	महाराष्ट्र	19. खम्ब गांव			44. घटाल
		20. उदगिर			45. बोलपुर
		21. मलकापुर	14.	हिमाचल प्रदेश	46. शिमला
		22. कम्पटी	15.	कर्नाटक	47. बस्वाकल्याण
7.	मध्य प्रदेश	23. रायपुर			48. नांजनगुड़
		24. शाहजहांपुर			49. कुशालनगर
		25. बिलासपुर			50. तिपतुर

विवरण—तीन

क्र० सं०	राज्य/अभिकरण	सम्मिलित कस्बे
1	2	3
	आन्ध्र प्रदेश	
1.	नगर परिषद टेडेपाली गुडुम	टेडेपाली गुडुम
2.	बपाथा नगर पालिका	बपाथा
3.	गुडीराडा नगर पालिका	गुडीराडा
4.	पोल्दुत्तर नगर पालिका	पोल्दुत्तर
	बिहार	
5.	रकसोल नगर पालिका	रकसोल
6.	पटना नगर निगम	पटना
7.	मोतीहारी नगर पालिका	मोतीहारी
8.	हाजीपुर नगर पालिका	हाजीपुर
9.	मुजफ्फरपुर नगर निगम	मुजफ्फरपुर
10.	दतिया नगर पालिका	दतिया
	मध्य प्रदेश	
11.	मध्य प्रदेश आवास बोर्ड	*इन्दौर, देवास, उज्जैन, दुर्ग, भिलाई तथा रायपुर में फैला हुआ है।
12.	दुर्ग नगर निगम	दुर्ग
13.	बिलासपुर नगर निगम	बिलासपुर
14.	रायपुर नगर निगम	रायपुर
15.	शाहजहांपुर नगर परिषद्	शाहजहांपुर
	महाराष्ट्र	
16.	महाराष्ट्र जलपूर्ति तथा मल व्ययन बोर्ड	मलकपुर
17.		हिंगोली

1	2	3
18.		बरधा
19.		अचल पुर
20.		नन्दनवार
21.		योतवल
22.		कम्पटी
23.		अकोला
24.		वासिम
25.		बरधा
पश्चिमी बंगाल		
26.	श्रीरामपुर नगरपालिका	श्री रामपुर

योग : 5 राज्यों के 29 कस्बों में 26 मूलभूत स्वच्छता योजनाएं।

राज्यों की गणतंत्र दिवस परेड का दूरदर्शन पर प्रसारण

*71. श्री हन्नान मोल्लाह
श्री संफुद्दीन चौधरी } : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्यों में हुई गणतंत्र दिवस परेड को, 26 जनवरी 1985 को दूरदर्शन के राष्ट्रीय प्रसारण में प्रसारित किया गया था;

(ख) यदि हां, तो किन-किन राज्यों के कार्यक्रम प्रसारित किए गए थे;

(ग) क्या कलकत्ता में हुई गणतंत्र दिवस परेड को दूरदर्शन के राष्ट्रीय प्रसारण में प्रसारित प्रसारित किया गया था; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) जी, हां।

(ख)
1. असम
2. बिहार
3. हरियाणा
4. जम्मू व काश्मीर
5. महाराष्ट्र
6. मणिपुर
7. उड़ीसा
8. पंजाब
9. राजस्थान
10. सिक्किम
11. तमिलनाडु
12. उत्तर प्रदेश

(ग) जी, नहीं।

(घ) तकनीकी समस्याओं के कारण, दूरदर्शन केन्द्र, कलकत्ता स्थानीय गणतंत्र दिवस परेड के दृश्य-कवरेज को, माइक्रोवेव लिंक पर, 26 जनवरी, 1985 को दूरदर्शन केन्द्र, दिल्ली को समय पर नहीं भेज सका। दूरदर्शन केन्द्र दिल्ली द्वारा राष्ट्रीय संजाल पर 26 जनवरी, 1985 को प्रस्तुत मिश्रित कार्यक्रम में शामिल किए जाने के लिए दूरदर्शन केन्द्र, कलकत्ता द्वारा हवाई जहाज से भेजे गए कवरेज का टेप भी दूरदर्शन केन्द्र, दिल्ली में बहुत देर से प्राप्त हुआ। तथापि, कलकत्ता में आयोजित गणतंत्र दिवस समारोहों का उस दिन के राष्ट्रीय समाचार बुलेटिन में उल्लेख किया गया था।

आकाशवाणी तथा दूरदर्शन कर्मचारियों के लिए अखिल भारतीय सेवा

* 72. **श्रीमती किशोरी सिंह** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आकाशवाणी और दूरदर्शन कर्मचारियों के लिए अखिल भारतीय सेवा बनाने का निश्चय किया है;

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

(ग) क्या इस निर्णय को ध्यान में रखते हुए भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारियों का आकाशवाणी तथा दूरदर्शन में शीर्षस्थ पद पर नियुक्त नहीं किया जायेगा ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) से (ग) सरकार ने भारतीय प्रसारण (कार्यक्रम) सेवा नाम से, इस प्रकार की अन्य सेवाओं में पाये जाने वाले तुलनीय ग्रेडों और वेतनमानों के साथ समूह "क" केन्द्रीय सेवा का गठन करने का निर्णय लिया है।

2. कार्यक्रम प्रबंध तथा कार्यक्रम निर्माण कार्यों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये, नई सेवा में आकाशवाणी तथा दूरदर्शन के लिये पृथक संवर्ग और माध्यमों के अंदर पृथक उप-संवर्ग होंगे। प्रस्तावित सेवा की एक विशेष बात यह है कि यह वैयक्तिक अधिकारियों को उनकी अपनी पसन्दों के अनुसार विशिष्टता प्राप्त करने का अवसर प्रदान करेगी।

3. सेवा में प्रारंभिक भर्ती जूनियर टाइम स्केल (700-1300 रु०) में पृथक परीक्षा के माध्यम से होगी जो संघ लोक सेवा आयोग द्वारा ली जायेगी।

4. सीनियर स्केल में पदोन्नति के समय संबंधित अधिकारियों से आकाशवाणी या दूरदर्शन में और उप-संवर्ग में कार्य करने के लिए विकल्प मांगा जायेगा। इस सेवा से प्रसारण कार्यक्रम कार्मिकों को

बेहतर तथा अधिक आकर्षक कैरियर अवसर उपलब्ध होने की उम्मीद है।

5. जहां आकाशवाणी और दूरदर्शन के भावी प्रमुखों का संबंध है, आशाएं ये हैं कि अन्ततः संगठनों के प्रमुख बनने के लिए उपयुक्त अधिकारी इस सेवा के अंदर से ही उपलब्ध होंगे। तथापि, उपयुक्त अधिकारियों के सेवा के अंदर से उपलब्ध न होने की दशा में, भारतीय प्रशासनिक सेवा सहित अन्य केन्द्रीय सेवाओं से उपयुक्त अधिकारियों की नियुक्ति से इन्कार नहीं किया जा सकता।

छठी योजना के दौरान गेहूं और चावल के उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य

*73. श्री चिंतामणि जेना : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) छठी योजना अवधि के दौरान गेहूं और चावल के उत्पादन के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए थे;

(ख) प्राप्त उपलब्धियों का क्या ब्यौरा है;

(ग) क्या निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं किए जा सके, यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं, और

(घ) देश में गेहूं और चावल की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए सातवीं योजना के दौरान गेहूं और चावल के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) छठी योजना अवधि (1984-85) के अन्तिम वर्ष के लिये गेहूं तथा चावल उत्पादन संबंधी निर्धारित लक्ष्य तथा 1983-84 की उपलब्धियां नीचे दी गई हैं :

(लाख मीटरी टन में)

फसल	लक्ष्य	उपलब्धि
	(1984-85)	(1983-84)
गेहूं	45.60	45.15
चावल	61.50	59.77

1984-85 के लिए खरीफ तथा रबी दोनों के उत्पादन के अंतिम अनुमान कई राज्यों से अभी प्राप्त नहीं हुए हैं। वास्तव में रबी की फसलों के अनुमान अभी तय नहीं हुए हैं। तथापि, चालू मूल्यांकनों के आधार पर आशा है कि गेहूं का लक्ष्य पूर्णतः प्राप्त होगा, जबकि चावल के लिए निर्धारित लक्ष्य की उपलब्धि में मामूली कमी हो सकती है। चावल के संबंध में लक्ष्य पूरा न किए जा सकने की वजह

सूखा पड़ना तथा दक्षिण-पश्चिम मानसून मौसम (जून-सितम्बर) के दौरान देश के कई भागों में अपर्याप्त वर्षा की परिस्थितियों का विद्यमान होना है।

(घ) योजना आयोग ने सातवीं योजना के लक्ष्यों को अभी अंतिम रूप नहीं दिया है।

चीनी उत्पादन के लिए प्रोत्साहन

*74. श्री चित्त महाटा : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में चीनी के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए चीनी मिलों के मालिकों को प्रोत्साहन दिया है;

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

(ग) क्या छठी योजना में चीनी का उत्पादन निर्धारित लक्ष्य के अनुसार हुआ है; और

(घ) वास्तविक उत्पादन कितना है और छठी योजना में कितना उत्पादन लक्ष्य रखा गया था ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) जी हां।

(ख) से (घ) सरकार ने ऊंची पूंजीगत लागत पर स्थापित की गई नई चीनी फैक्ट्रियों और विस्तार परियोजनाओं के लिए दिसम्बर, 1975 में एक प्रोत्साहन योजना की घोषणा की थी। इस योजना के अन्तर्गत पात्र फैक्ट्रियों को दो प्रकार के लाभ दिए जाने थे :

(क) 35 प्रतिशत से अधिक खुली बिक्री की चीनी की अतिरिक्त मात्रा देकर मूल्य लाभ।

(ख) निर्मुक्त अतिरिक्त खुली बिक्री की चीनी पर केवल लेवी चीनी की शुल्क दरें वसूल कर उत्पादन शुल्क में रियायत।

चीनी पर 16.8.1978 से नियन्त्रण उठा लेने के बाद यह योजना बन्द हो गयी। दिसम्बर, 1979 से दोहरी मूल्य प्रणाली के पुन: लागू करने के बाद पूर्व योजना के उसी पैटर्न पर नवम्बर, 1980 में एक संशोधित योजना घोषित की गई जो कि अभी तक चल रही है।

अनेक चीनी फैक्ट्रियों के दावों को अन्तिम रूप दे दिया गया (144 में से 104) और योजना के अधीन पात्र चीनी फैक्ट्रियों को खुली बिक्री की चीनी के अतिरिक्त कोटे दिए गए हैं।

चीनी के उत्पादन का कोई विशिष्ट लक्ष्य नहीं रखा गया है। यह लक्ष्य वर्ष प्रति वर्ष के आधार पर निर्धारित किया जाता है। पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप देते समय जनसंख्या के संदर्भ में चीनी की जरूरतों का अन्दाजा लगाने के बारे में कार्रवाई की गई थी और इस जरूरत को पूरा करने के लिए चीनी उत्पादन की स्थापित क्षमता तैयार करने की तब योजना बनायी गई थी। छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान, चीनी की जरूरतें और उत्पादन में तदनुरूपी उपलब्धियां नीचे दी जाती हैं :

चीनी वर्ष ९	चीनी की जरूरत (लाख मीटरी टन में)	उत्पादन (लाख मीटरी टन में)
1	2	3
1980-81	62.60	51.48
1981-82	66.60	84.38
1982-83	69.70	82.32
1983-84	73.00	59.16
1984-85	76.40	39.82 (27.2.85 तक)

चीनी का उत्पादन मुख्यतया गन्ने की पैदावार और मौसम के दौरान पिराई के लिए फैक्ट्रियों को उसकी उपलब्धता पर निर्भर करता है। उपर्युक्त आंकड़ों से विदित होगा कि 1981-82 और 1982-83 के चीनी वर्षों में चीनी का उत्पादन देश की चीनी संबंधी जरूरतों से अधिक हुआ था। प्रतिकूल कृषि जलवायु कारणों से वर्ष 1983-84 में उत्पादन में गिरावट आयी थी। चालू वर्ष में फरवरी, 1985 के अन्त तक चीनी का उत्पादन 1983-84 की उसी अवधि की अपेक्षा मामूली अधिक था।

केरल में नारियल बागान के लिए सहायता

* 75. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में नारियल बागान के पुनर्वास के लिए कुल कितनी राशि की आवश्यकता है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में नारियल बागान के पुनर्वास के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा केरल को कितनी राशि की सहायता दी गई है; और

(ग) इस संबंध में क्या प्रगति हुई है;

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) केरल में नारियल बागानों के पुनर्वास के लिए अपेक्षित राशि को आंकने के लिए कोई व्यापक सर्वेक्षण नहीं किया गया है।

(ख) भारत सरकार द्वारा नारियल बागान के पुनर्वास और विस्तार के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना के अन्तर्गत केरल सरकार को दी गई सहायता की राशि 1982-83, 1983-84 और 1984-85 के लिए क्रमशः 18.87 लाख रुपये 13.08 लाख रुपये और 14.14 लाख रुपये हैं। इसके अलावा, 1982-83 में बाढ़ के कारण खराब हुई फसलों, जिसमें नारियल भी शामिल है, के स्थान पर नये पौधे लगाने के लिए पौद की कीमत के लिए 6 लाख रुपये की अधिकतम सीमा तक

राशि स्वीकृत की गई थी । 1983-84 सूखे के दौरान, नारियल विकास बोर्ड के मांध्यम से 49 लाख रुपये की राशि केन्द्रीय सरकार के अंशदान के रूप में दी गई।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान रोग ग्रसित और अलाभकारी ताड़ के पेड़ों को साफ करके और गुणवता प्राप्त पौद लगाकर 85,000 हैक्टार नारियल बागानों का नवीकरण किया गया।

कृषि मूल्य नीति संबंधी आयोग की नियुक्ति

*76. श्री बी० बी० देसाई
श्री अमर राय प्रधान } : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कृषि मूल्य नीति का नए सिरे से अवलोकन करने के लिए एक आयोग की नियुक्ति करने का है;

(ख) क्या खेतीहर वर्ग के प्रतिनिधियों ने हाल ही में मंत्री जी के साथ कोई मुलाकात की थी और विनियमित कृषि उत्पाद मंडियों तथा कृषि-उत्पादों के निर्यात के लिए और अधिक प्रोत्साहन देने का आग्रह किया था;

(ग) यदि हां, तो सरकार कब तक इस आयोग की नियुक्ति करेगी; और

(घ) इसके मुख्य उद्देश्य और कार्य क्या होंगे ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) इस प्रकार का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, कृषि जिंसों के मूल्य निर्धारण में सरकार द्वारा सभी पहलुओं पर ध्यान दिया जाता है।

(ख) जी नहीं।

(ग) तथा (घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

पश्चिमी बंगाल में पटसन उद्योग में जबरी छुट्टी और छंटनी

* 77. **श्री अमल दत्त** : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पश्चिम बंगाल में पटसन उद्योग में बड़े पैमाने पर जबरी छुट्टी और छंटनी होने की आशंका है;

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

(ग) क्या श्रमिकों तथा कर्मचारियों को छंटनी से बचाने के लिए सरकार का कोई प्रस्ताव

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

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

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) और (ख) पश्चिम बंगाल सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार, उनके पास इस मामले के बारे में कोई सूचना नहीं है कि पटसन उद्योग में बड़े पैमाने पर श्रमिकों की जबरी-छुट्टी और छंटनी की हो। किसी भी पटसन मिल ने श्रमिकों की जबरी-छुट्टी या छंटनी करने हेतु अनुमति प्रदान करने के लिए आवेदन नहीं किया है और उनमें से किसी को भी ऐसी अनुमति नहीं दी गई है।

(ग) से (ङ) प्रश्न ही नहीं उठते।

भोपाल में गैस रिसने के संबंध में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के निष्कर्ष

*78. श्री पीयूष तिरकी : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान भारत में गैस रिसने के संबंध में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के निष्कर्षों की ओर गया है;

(ख) यदि हां, तो फसलों, पशुओं और वनों पर पड़े गैस के प्रभावों का ब्यौरा क्या है; और

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

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) और (ग) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद द्वारा नियुक्त वैज्ञानिकों के एक विशेष दल ने फसल, पशु विज्ञान और मात्स्यिकी के क्षेत्र में जो सूचनाएं एकत्र की है उसका विस्तृत विवरण संलग्न किया जा रहा है।

विवरण

भोपाल गैस रिसाव से संबंधित भा० कृ० अ० प० की जांच के निष्कर्ष

3 दिसम्बर, 1984 को हुई भोपाल की दुखद घटना के तुरन्त बाद भा० कृ०अ० प० ने फसल, पशु विज्ञान और मात्स्यिकी के क्षेत्रों में 11 विशेषज्ञों के एक दल का गठन किया था जिसका विचारार्थ विषय निम्नलिखित था :

(क) प्रभावित क्षेत्रों का दौरा करना और फसलों, सब्जियों, पशुओं और मछलियों, जो भोपाल में रिसने वाली गैस के मार्ग में थीं, को होने वाले नुकसान का मूल्यांकन करना।

(ख) पास-पड़ोस के प्रभावित खड़ी फसलों और सब्जियों, पशुओं, मछलियों, प्लवक तथा अन्य जल जीवों को होने वाले नुकसान का अध्ययन।

(ग) अवशिष्ट मेथाइल आइसोसिएनेट (एम० आई० सी०), यदि कोई हो, के प्रभाव के परिणामस्वरूप बाद में होने वाले असर को रोकने के लिए उपाय करना और यदि संभव हो तो उसके लिए उपाय सुझाना।

(घ) इस पहलू पर अनुसंधान कार्य को गहन बनाने के कार्य (यदि जरूरी हो) को निश्चित करना।

(ङ) प्रभावित क्षेत्र में कृषि से सम्बद्ध अन्य घटकों की जांच करना।

दल के सदस्यों के दौरे का कार्यक्रम इसलिए तैयार किया गया जिससे कि भोपाल के पास-पड़ोस के बड़े और बुरी तरह से प्रभावित क्षेत्रों का निरीक्षण किया जा सके। दल के सदस्यों को तीन पृथक वर्गों में विभाजित किया गया और उन्होंने 10 से 20 दिसम्बर, 1984 के बीच विभिन्न तिथियों को प्रभावित स्थान का दौरा किया।

इन दौरों के दौरान केन्द्रीय कृषि इंजीनियरिंग संस्थान, भोपाल तथा राज्य विभाग के अन्य प्राधिकारियों से भी परामर्श किया गया।

भोपाल में किये गये अन्वेषणों के आधार पर, भा० कृ० अ० प० ने एक विस्तृत रिपोर्ट तैयार की है। रिपोर्ट की प्रमुख उपलब्धियां निम्न प्रकार हैं :

फसलें

गैस के रिसाव के तीसरे दिन प्रभावित क्षेत्रों से फलों और सब्जियों के नमूने एकत्र किये गये और उन्हें जहाज द्वारा दिल्ली लाया गया। उन नमूनों में मेथाइल आइसोसिएनेट और फोसजीन के अवशेष (अल्पमात्रा में कण) पाये गये, लेकिन चौथे दिन प्राप्त नमूनों का विश्लेषण करने पर वे एम० आई० सी० से मुक्त पाए गये। पत्तीदार सब्जियां जैसे—मेथी, पालक, मूली, टमाटर, बैंगन और पीपल तथा बेर जैसे वृक्ष बुरी तरह से प्रभावित थे। सरसों, बंद गोभी, फूलगोभी, धनिया, लौकी तथा बाटर हाइसिन्थ आदि आंशिक रूप से प्रभावित थे। गेहूं की पत्तियों के ऊपर भाग में खरोंचे पड़ी थीं, लेकिन उसी क्षेत्र में पुदीना के पौधे, आम के वृक्ष ताड़ के वृक्ष और केला के पौधे इससे प्रभावित नहीं थे। सब्जियां जो आंशिक रूप से प्रभावित थीं कुछ समय के बाद स्वत: ठीक हो गई और उन्हें सामान्य फसलों की तरह तोड़ लिया गया, लेकिन बेर और नीम के कुछ वृक्ष अभी तक दोबारा पनप नहीं पाए हैं।

पशु

कारखाने से 6 मील की परिधि तक मवेशियों और दूसरे सामान्य पशुओं पर एम० आई० सी० गैस का हानिकारक प्रभाव देखा गया और यह प्रभाव 4 मील की परिधि तक प्राणलेवा था। सरकारी रिकार्ड के अनुसार इस गैस से 1,047 पशुओं की मृत्यु हुई और करीब 7,000 प्रभावित पशुओं को चिकित्सा प्रदान की गयी। यह बताया गया था कि गैस से प्रभावित पशुओं की मृत्यु सांस द्वारा गैस के अन्दर जाने के कुछ मिनट बाद ही हो गई और इसका मुख्य लक्षण सांस का रुक जाना था। यह

मृत्यु बहुत अचानक हुई। इस दुखद घटना के 8 दिनों के बाद भी इस बीमारी से बचे हुए पशु चिकित्सा की दृष्टि से बीमार पाये गये। वे खाना नहीं खा रहे थे, सांस लेने में उन्हें कठिनाई हो रही थी, उनकी आंखें लाल हो गई थीं, और उनका दूध उत्पादन काफी कम हो गया था। रोग ग्रसित पशु तीव्र फेफड़ा-शोफ (सिवियर लंग आएडेमा) से पीड़ित थे। गाभिन पशुओं का गर्भपात हो गया था। इस गैस के प्रभाव से मृत पशुओं के पोस्ट मार्टम परीक्षण में उनके भीतरी अंगों जैसे फेफड़ों, लीवर, मस्तिष्क किडनी आदि सहित केन्द्रीय नाड़ी तन्त्र में टूट फूट पायी गयी।

पशु चिकित्सा सेवा विभाग, भोपाल में प्रभावित पशुओं के उपचार के लिए आवश्यक कदम उठाए गये। वैज्ञानिकों ने कोर्टिको-स्टेरोइड्स, ब्रॉड स्पेक्ट्रम ऐन्टिबायोटिक्स, आंखों के मरहम तथा विटामिनों के उपयोग तथा अन्य पोषक आहार संबंधी सावधानियों द्वारा प्रभावित पशुओं के लिए ऐसे उपचारों की सिफारिश की हैं।

मछलियां, पादप प्लवक तथा जन्तु प्लवक :

प्रभावित क्षेत्र में पादप प्लवकों से टूट-फूट तथा बेडौलपन और रंगद्रव्य अनुपातों में परिवर्तन होने का पता लगा जिससे कोशिकाओं में धब्बे (लाल व पीले) पड़ गये ऐसा विशेष रूप से झील के पानी की ऊपरी सतह पर पाया गया। किन्तु प्रभावित क्षेत्र में जन्तु प्लवकों से ऐसे आसार नजर नहीं आए। प्रभावित क्षेत्र में मछली के हेमो ग्लोबिन की सान्द्रता में खून की कमी से संबंधित परिवर्तन पाए गये।

इस रोग से प्रभावित जीवित पशुओं को निश्चित उपचार देने की सिफारिश की गयी और इस दल ने लघु और दीर्घकालीन जांच पर जोर दिया जो खासकर विभिन्न वर्गों के पौधों के और विभिन्न नस्लों के पशुओं के उत्प्रेरक परिवर्तनों से सम्बन्धित थी।

[हिन्दी]

खाद्य तेलों और दालों की सप्लाई

* 80. श्री दिलीप सिंह भूरिया : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में खाद्य तेलों और दालों के मूल्यों में भारी वृद्धि होने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या सरकार ने खाद्य तेलों और दालों की पर्याप्त सप्लाई बनाये रखने के लिये कोई व्यवस्था की है;

(ग) क्या इन वस्तुओं का आयात भी किया जा रहा है; और

(घ) देश के दूरस्थ क्षेत्रों और ग्रामीण इलाकों में इन वस्तुओं की सप्लाई बनाये रखने हेतु

क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) पिछले कुछ महीनों के दौरान खाद्य तेलों, अरहर तथा मसूर के मूल्यों में आमतौर पर कमी आई है। अन्य दालों के मूल्यों में वृद्धि मुख्यत: बढ़ती हुई मांग के अनुपात में उनकी आपूर्ति न होने के कारण हुई है।

(ख) से (घ) खाद्य तेलों तथा दालों के उत्पादन को बढ़ाने के प्रयास किए जा रहे हैं। देश में इन वस्तुओं के उत्पादन की अनुपूर्ति आयात द्वारा की जाती है। खाद्य तेलों का आयात भारतीय राज्य व्यापार निगम के माध्यम से मार्गीकृत है। दालों के आयात की अनुमति खुले आम लाइसेंस के तहत दी गई है। आयातित खाद्य तेल, सार्वजनिक वितरण प्रणाली तथा छोटे पैकों की योजना के तहत सप्लाई किए जाते हैं। कुछ राज्यों में दालें सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से सप्लाई की जाती हैं। उपभोक्ता सहकारी समितियों द्वारा भी दालें बेची जाती हैं। राज्य सरकारों को दूर-दराज के इलाकों तथा ग्रामीण क्षेत्रों में उचित दर की दुकानें खोलने की सलाह दी गई है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि विनिर्दिष्ट आवश्यक वस्तुएं इन दुकानों में उपलब्ध रहें।

[अनुवाद]

बाल फिल्मों के स्तर में सुधार लाना

323. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बाल फिल्मों के स्तर में सुधार लाने में महत्वपूर्ण कदम उठाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) और (ख) इस प्रकार का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। तथापि, बाल चित्र समिति, भारत जो एक स्वायत्त समिति है और जिसको बाल फिल्मों के निर्माण के लिए सूचना और प्रसारण मंत्रालय से सहायक अनुदान मिलता है, बच्चों के लिए अच्छी कोटि की फिल्मों के निर्माण में लगी हुई है। इस समिति की बाल फिल्मों की गुणवत्ता में सुधार करने हेतु अपनी फिल्मों का निर्माण करने में जाने माने फिल्म निर्माताओं को शामिल करने की स्कीम है।

महाराष्ट्र के अहमद नगर जिले में निरन्तर सूखा

324. **श्री बाला साहिब विखे पाटिल** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि महाराष्ट्र के अहमदनगर जिले में निरन्तर सूखा

पड़ता है, केन्द्रीय सरकार दो गांवों का चयन करके उन्हें जल, चारे और आवास आदि के लिए आत्म-निर्भर बनाएगी ;

(ख) क्या अन्य सभी राज्यों के लिए भी यही विधि अपनाई जाएगी ; और

(ग) यदि नहीं, तो केन्द्रीय सरकार इस स्थिति से राज्य सरकारों से किस प्रकार निपटने को कहेगी ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री चन्दुलाल चन्द्राकर) : (क) सूखा संभावित क्षेत्र कार्यक्रम 1970-71 से अहमदनगर सहित महाराष्ट्र के 10 जिलों में चल रहा है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत अहमदनगर जिले के 8 खण्डों को शामिल किया गया है। इस कार्यक्रम हेतु केन्द्र तथा राज्य सरकार द्वारा बराबर-बराबर के आधार पर निधियां उपलब्ध की जाती हैं। इस कार्यक्रम का उद्देश्य उत्पादकता के लिए आधारभूत ढांचे में सुधार लाना तथा पारिस्थितिक संतुलन बनाये रखना है। यह कार्यक्रम वाटर शैड के आधार पर शुरू किया जाता है न कि गांव-वार आधार पर शुरू करना आवश्यक है, हालांकि एक बड़े वाटर शैड में कई गांव शामिल किए जा सकते हैं। इस कार्यक्रम की गतिविधियों में आवास शामिल नहीं है।

(ख) और (ग) सूखा संभावित क्षेत्र कार्यक्रम की उपर्युक्त नीति सभी राज्यों के लिए लागू होती है जिन्हें अपनी योजनाएं तदनुसार तैयार करने के लिए कहा गया है।

देश में डेरी विकास

325. **श्री गदाधर साहा** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डेरी विकास हेतु सरकार के प्रस्ताव का क्या ब्यौरा है ; और

(ख) अब तक राज्यवार कितनी धनराशि दी गई है और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान डेरी विकास कार्यक्रम का उद्देश्य केन्द्रीय क्षेत्र योजना के रूप में आपरेशन फ्लड-2 और असम, जम्मू एवं कश्मीर और सिक्किम में केन्द्र द्वारा प्रायोजित डेरी सम्बन्धी योजनाओं का क्रियान्वयन करना और कर्नाटक, मध्य प्रदेश और राजस्थान में अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ (विश्व बैंक) से सहायता प्राप्त समेकित डेरी विकास परियोजनाओं को पूरा करना है।

(ख) विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत राज्यों को निर्मुक्त की गई धनराशि के सम्बन्ध में विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

(क) आपरेशन फ्लड-2

क्रम संख्या	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	जनवरी, 1985 तक निर्मुक्त धनराशि (अस्थायी) (लाख रुपए में)
1	2	3
1.	अन्दमान एवं निकोबार	24
2.	आन्ध्र प्रदेश	2172
3.	असम	214
4.	बिहार	367
5.	दिल्ली	498
6.	गोवा	107
7.	गुजरात	3883
8.	हरियाणा	519
9.	हिमाचल प्रदेश	20
10.	कर्नाटक	459
11.	जम्मू एवं कश्मीर	26
12.	केरल	690
13.	मध्य प्रदेश	1844
14.	महाराष्ट्र	1481 (दिसम्बर, 1984)
15.	नागालैंड	1
16.	उड़ीसा	672
17.	पाण्डिचेरी	38
18.	पंजाब	2035
19.	राजस्थान	404
20.	सिक्किम	59

1	2	3
21.	तमिलनाडु	1421
22.	त्रिपुरा	17
23.	उत्तर प्रदेश	512
24.	पश्चिम बंगाल	749

(ख) केन्द्र द्वारा प्रायोजित डेरी योजनाएं :

राज्य का नाम		फरवरी, 1985 तक निर्मुक्त की गई धनराशि (लाख रुपए में)
1.	असम	141.63
2.	सिक्किम	149.51
3.	जम्मू एवं कश्मीर	52.35

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ द्वारा सहायता प्राप्त समेकित डेरी विकास परियोजनाएं :

राज्य का नाम		जनवरी, 1985 तक निर्मुक्त की गई धनराशि (लाख रुपए में)
1.	कर्नाटक	633.49
2.	राजस्थान	612.90
3.	मध्य प्रदेश	383.15

उत्तर प्रदेश के क्षेत्रीय भविष्य निधि आयुक्त द्वारा भविष्य निधि संचय का निपटारा न किया जाना

326. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उत्तर प्रदेश के क्षेत्रीय भविष्य निधि आयुक्त ने केन्द्रीय भविष्य निधि आयुक्त, नई दिल्ली द्वारा स्मरण पत्र भेजे जाने के बावजूद भविष्य निधि संचयों के निपटारे को अन्तिम रूप नहीं दिया है;

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

(ग) भुगतान के शीघ्र निपटारे के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) और (ख) उत्तर प्रदेश क्षेत्र में वर्ष 1983-84 और 1-4-1984 से 30-9-1984 तक की अवधि के दौरान निपटाए गए दावों का ब्यौरा निम्न प्रकार से है :—

	1983-84	1-4-1984 से 30-9-1984 तक
अथ शेष और प्राप्त हुए मामले	27,303	17,679
ठीक करने के लिए वापस किए गए	6,395	3,192
निपटाए गए मामले	17,264	10,535
31-3-84/30-9-84 को लम्बित पड़े मामले	3,644	3,952
प्राधिकृत की गई राशि (रु० लाखों में)	1069.26	690.26

क्षेत्रीय भविष्य निधि आयुक्तों द्वारा दावों को निपटाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाते हैं। फिर भी कुछ मामलों में निम्न प्रकार के कारणों से देर हो जाती है :—

(i) दायर किए गए दावे पूर्ण नहीं होते हैं और तब अतिरिक्त सूचना/कागजात मंगाने पड़ते हैं।

(ii) नियोजक द्वारा अंशदान की अदायगी न करना और आधारिक रिपोर्टों को प्रस्तुत न करना।

(ग) एक विवरण संलग्न है जिसमें कर्मचारी भविष्य निधि संगठन द्वारा दावों को तुरन्त निपटाने के लिए उठाए गए कदमों का उल्लेख किया गया है।

निम्नलिखित उपाय अपनाकर दावों को निपटाने की प्रक्रिया को कारगर बनाया गया है :

(i) दावे फार्म की जांच करने और निपटाने के लिए प्रक्रिया को सरल बनाया गया है।

(ii) तीन योजनाओं के अन्तर्गत विभिन्न प्रकार के फायदे लेने के लिए अनेक प्रकार के दावा आवेदन-पत्र फार्मों को मिलाकर एक ही फार्मों बना दिया है ताकि सदस्य/दावेदार इन फायदों के लिए एक ही साथ आवेदन कर सकें।

(iii) आवेदन-पत्र का फार्म भरने और उसे प्रस्तुत करने के बारे में अनुदेशों को अंग्रेजी, हिन्दी/क्षेत्रीय भाषाओं में छपा दिया गया है और उसे दावा फार्म के साथ लगा

दिया गया है। प्राप्ति की अग्रिम रसीद को भी फार्म में ही शामिल किया गया है।

(iv) अदायगी प्राधिकार को भी दावा और आवेदन-पत्र के फार्म में शामिल किया गया है ताकि अदायगी करने का प्राधिकार दावा पत्र में ही दे दिया जाय और उसे अदायगी करने हेतु रोकड़ अनुभाग को भेज दिया जाय जिससे दैनिक अदायगी शीट अलग से नहीं बनानी पड़ेगी।

(v) नियोजकों के लिए यह अनिवार्य कर दिया गया है कि वे निधि के सदस्यों से सेवा छोड़ते समय आवेदन पत्र भरवाएं और उसे सत्यापित कर भविष्य निधि कार्यालय को भेजें।

(vi) प्राधिकृत अधिकारियों की सूची भी विस्तृत बना दी गई है ताकि सदस्य जब कामबंदी आदि के कारण दावा पत्र को अपने नियोजक से सत्यापित न करवा सकें तो वे अपने आवेदन को उन अधिकारियों से हस्ताक्षर कराकर सत्यापित करवा सकें। इसके अतिरिक्त, क्षेत्रीय भविष्य निधि आयुक्तों को भी यह शक्तियां प्रदत्त की गई हैं कि वे यदि सन्तुष्ट हो जायं तो सूची में शामिल न किए गए अन्य अधिकारियों द्वारा सत्यापित किए गए फार्म को स्वीकार कर सकते हैं।

(vii) तीन योजनाओं के अन्तर्गत दावों के निपटान के लिए मानक कार्यपत्रों और जांच सूचियों को तैयार किया गया है।

(viii) प्रयास करने के बावजूद भी यदि उपयुक्त समय के अन्दर अंतिम निपटारा करना संभव न हो, तो कर्मचारी के अंशदान के बराबर अंतरिम अदायगी की जाती है ताकि सदस्यों/आश्रितों को कठिनाई न हो।

(ix) मनी आर्डर द्वारा भविष्य निधि की राशि तुरंत भेजने के लिए भविष्य निधि की 500/- रुपये तक की राशि को मनीआर्डर द्वारा भेजने का खर्च भविष्य निधि संगठन द्वारा वहन किया जाता है।

मत्स्य उद्योग संबंधी नीति का पुनरीक्षण

327. **श्री एन० डेनिस** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार यह सुनिश्चित करने के उद्देश्य से मत्स्य उद्योग संबंधी अपनी नीति का पुनरीक्षण करने का है कि गरीब और कुपोषित लोगों को इस उद्योग का लाभ मिले तथा इसके निर्यात से देश को और अधिक धन प्राप्त हो; और

(ख) क्या सरकार का विचार अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में इन उत्पादों के अपने हिस्से को बढ़ाने के लिए मत्स्य व्यापार की परिवहन, भंडारण और प्रबंध व्यवस्था पर अधिक ध्यान देने का है?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए कि गरीब और कुपोषित लोगों को मात्स्यकी विकास का लाभ मिले तथा निर्यात व्यापार को बढ़ावा देने हेतु उत्पादन में वृद्धि करने के लिए एक सतत नीति का अनुसरण कर रही है। विश्व बाजार में उत्पाद के हिस्से में सुधार लाने के लिए उत्पादन के बाद अवस्थापना संबंधी सुविधाओं और मत्स्य व्यापार के प्रबंध का विकास करना अनिवार्य है। देश में मत्स्यकी विकास के लिए 7वीं पंच-वर्षीय योजना प्रस्तावों के मसौदे में इसका विधिवत् उल्लेख किया गया है।

चीनी के कारखाने स्थापित करना

328. **श्री जी० बी० रामाराव** : क्या **खाद्य और नागरिक पूर्ति** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1980 से देश में कितने चीनी कारखाने खोले गए हैं;

(ख) 1980 में सहकारी क्षेत्र में शुरू किए गए चीनी कारखानों की संख्या कितनी है;

(ग) 1980 से निजी प्रबन्धकों द्वारा शुरू किए गए चीनी कारखानों की संख्या कितनी है;

(घ) क्या गत तीन वर्षों के दौरान चीनी का आयात/निर्यात किया गया है; और यदि हां, तो उसकी मात्रा एवं मूल्य क्या है; और

(ङ) क्या गत तीन वर्षों के दौरान दो उप-उत्पादों, सीरा और अल्कोहल का भी आयात/निर्यात किया गया है; यदि हां, तो कितने मूल्य का ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) से (ग) चीनी वर्ष 1980-81 (अक्तूबर-सितम्बर) से 48 नई चीनी फैक्ट्रियों ने उत्पादन प्रारम्भ किया है जिनमें से 43 फैक्ट्रियां सहकारी क्षेत्र, एक निजी क्षेत्र और शेष फैक्ट्रियां सरकारी क्षेत्र में हैं।

(घ) **चीनी का निर्यात**

वित्तीय वर्ष	मात्रा (मीटरी टन/लाख)	मूल्य रु०/करोड़
1982-83	4.25	84.76
1983-84	8.14	210.92
1984-85 (अनन्तिम)	1.56	36.50
चीनी का आयात		
(लागत बीमा भाड़ा) 1981-82	2.15	101.50
1984-85 (अनन्तिम)	4.96	113.50

(ङ) निर्यात

वित्तीय वर्ष	मात्रा (मीटरी टन/लाख)		मूल्य रु०/करोड़	
	मुलैस	अल्कोहल	मुलैस	अल्कोहल
1982-83	0.72	—	2.19	—
1983-84	5.04	0.07	26.79	1.90
1984-85 (अनन्तिम)	2.49	—	12.36	—

आयात

शून्य

सिलिगुड़ी में दूरदर्शन केन्द्र की स्थापना

329. श्री आनन्द पाठक : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का दार्जिलिंग जिले में सिलिगुड़ी में एक दूरदर्शन केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो यह प्रस्ताव कब तक क्रियान्वित किया जायेगा ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) और (ख) दार्जिलिंग जिले में कुर्सियांग में इस समय कम शक्ति पर कार्य कर रहा टी० वी० ट्रांसमीटर सिलीगुड़ी में पहले ही सन्तोषजनक संकेत दे रहा है। 135 मीटर ऊंचे टावर के पूरा हो जाने पर, कुर्सियांग में उच्च शक्ति (10 किलोवाट) वाला ट्रांसमीटर चालू किया जाएगा। इसके परिणाम स्वरूप सिलीगुड़ी में संग्रहण में और सुधार होने की उम्मीद है।

श्रीमती इंदिरा गांधी की स्मृति में स्मारक की योजना और डिजाइन

330. श्री रेणुपद दास : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) श्रीमती इंदिरा गांधी की स्मृति में बनाये जाने वाले स्मारक की योजना और डिजाइन की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं; और

(ख) प्रस्तावित स्मारक कहां स्थापित किया जाएगा ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) और (ख) इस प्रश्न की जांच करने के लिए सरकार ने हाल ही में एक समिति का गठन किया है।

एक नयी प्रेस परिषद का गठन

331. **प्रो० राम कृष्ण मोरे** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एडीटर्स गिल्ड आफ इंडिया ने समाचार-पत्रों की स्वतंत्रता बनाये रखने हेतु एक नई प्रैस परिषद् के गठन का अनुरोध किया है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

सर्फ तथा अन्य डिटरजेन्ट पाउडर बनाने के काम में लगे श्रमिकों के स्वास्थ्य को खतरा

332. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान सर्फ तथा अन्य डिटरजेन्ट पाउडरों तथा भंडारण/परिवहन के काम में लगे श्रमिकों के स्वास्थ्य पर होने वाले खतरनाक प्रभावों की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो सिन्थेटिक डिटरजेन्ट बनाने वाले एककों द्वारा अपेक्षित निवारक उपाए किया जाना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) और (ख) डिटरजेंट पाउडरों के उत्पादन में नियोजित कर्मकारों के लिए सुरक्षा उपायों की वर्ष 1982 में समीक्षा की गई और निरीक्षण तेज करने तथा कारखाना अधिनियम और नियमों का पूर्ण अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकारों को व्यापक मार्गदर्शी रूपरेखाएं जारी की गईं। राज्य सरकारें कारखाना अधिनियम, 1948 के अधीन इन सुरक्षा विनियमों को लागू करने के लिए सक्षम प्राधिकारी हैं।

दालों और तिलहनों के लिए उन्नत बीज

333. **श्री मानिक रेड्डी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय बीज निगम ने उन्नत दालों के बीजों में छः गुनी और तिलहनों में 70 प्रतिशत की वृद्धि की है;

(ख) क्या इसी अनुपात में उत्पादन में भी वृद्धि हुई है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान और अन्य संस्थानों द्वारा तिलहनों और दालों के बारे में किए गए दावे प्रायः बढ़ा-चढ़ाकर बताए गए साबित हुए हैं; और

(घ) यदि हो, तो क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं अथवा करने का विचार है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) राष्ट्रीय बीज निगम ने 1983-84 के दौरान दलहन के 25,490 क्विंटल प्रमाणीकृत बीजों का उत्पादन किया जबकि इसने 1980-81 के दौरान 13,447 क्विंटल प्रमाणीकृत बीजों का उत्पादन किया था। यह 1980-81 के उत्पादन का करीब दो गुना उत्पादन है। 1984-85 के दौरान राष्ट्रीय बीज निगम द्वारा दलहन के 45,162 क्विंटल बीजों का उत्पादन किए जाने की संभावना है।

निगम द्वारा 1983-84 के दौरान 21,019 क्विंटल तिलहन के बीजों का उत्पादन किया गया जबकि 1980-81 में इसने 6,843 क्विंटल तिलहन बीजों का उत्पादन किया था। यह 1980-81 में हुए उत्पादन का करीब साढ़े तीन गुना उत्पादन है। 1984-85 के दौरान करीब 40,551 क्विंटल तिलहन बीजों का उत्पादन होने का अनुमान है।

(ख) जी, हां। प्रमाणीकृत बीजों की उपलब्धता में वृद्धि होने से दलहनों और तिलहनों का उत्पादन अधिक हुआ। प्रमाणीकृत बीज केवल एक ही आदान है तथापि, उत्पादकता के निर्धारण के अन्य पहलू भी हैं जैसे उर्वरक, आर्द्रता, वनस्पति रक्षण तथा कृषि जलवायु संबंधी परिस्थितियां।

गत चार वर्षों में हुए दलहन और तिलहन का कुल उत्पादन नीचे दिया गया है।

(मात्रा लाख मीटरी टन)

वर्ष	दलहन	तिलहन
1980-81	106.3	93.7
1981-82	115.1	120.8
1982-83	118.6	100.0
1983-84	126.5	128.1

1982-83 के दौरान मुख्य तिलहन उत्पादक क्षेत्रों में व्यापक सूखे की स्थिति के कारण तिलहन उत्पादन में गिरावट आ गई थी।

(ग) जी नहीं। भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान तथा अन्य अनुसंधान संस्थानों के प्रयासों से निम्नलिखित परिणाम प्राप्त हुए हैं :

(क) दलहनों की 49 नई किस्मों तथा तिलहनों की 72 किस्मों का विकास किया गया है जो कि देश को विभिन्न कृषि जलवायु के लिए उपयुक्त हैं।

(ख) काफी संख्या में रोग प्रतिरोधी किस्मों का विकास किया है जिसमें तिलहनों और दलहनों की उत्पादकता में सुधार हुआ है।

(ग) दलहनों की शीघ्र तैयार होने वाली किस्मों का विकास किया गया है जिससे बेहतर अथवा बराबर की पैदावार प्राप्त हुई है। इससे दलहनों की उत्पादकता में वृद्धि हुई।

(घ) इसके अलावा विकसित की गई नई किस्मों में 20 प्रतिशत अधिक पैदावार देने की क्षमता पाई गई ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत लाए गए अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाति के परिवार

334. **श्री अमर सिंह राठवा** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कितने परिवारों को छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान वर्षवार राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अंतर्गत लाया गया;

(ख) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान कितने परिवारों को इस कार्यक्रम के अंतर्गत लाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था;,

(ग) क्या निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुआ है; यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसके कारण क्या हैं; और

(घ) लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए क्या विशेष उपाय किए जा रहे हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बनवारीलाल बनवाकर) : (क) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत रोजगार सृजन जिसमें अनुसूचित जाति। अनुसूचित जनजाति हेतु सृजित रोजगार भी शामिल है, की सूचना श्रमदिनों के रूप में एकत्र का जाती है न कि लाभान्वित परिवारों के रूप में। राज्य सरकारों तथा केन्द्र शासित क्षेत्रों द्वारा दी गई सूचना के आधार पर कार्यक्रम के अन्तर्गत वर्ष 1982-83 से लेकर अब तक अनुसूचित जातियों अनुसूचित जनजातियों के लिए श्रमदिनों के रूप में सृजित रोजगार की राज्य-वार तथा वर्ष-वार स्थिति को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ख) से (घ) ऐसा कोई लक्ष्य विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किया गया था। तथापि, इस पहलू पर 1982-83 से निगरानी की जा रही है। वर्ष 1982-83, 1983-84 तथा 1984-85 (जनवरी, 85 तक) के दौरान अनुसूचित जाति। अनुसूचित जनजाति हेतु वास्तविक रोजगार सृजन कुल रोजगार सृजन के मुकाबले क्रमश: 42.80 प्रतिशत, 45.64 प्रतिशत तथा 45.48 प्रतिशत रहा।

विवरण

(लाख श्रम दिन)

क्रम सं०	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र	1982-83	1983-84	19984-85x (जनवरी, 85 तक)
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	187.93	115.60	16.09
2.	असम	18.56	19.37	18.08
3.	बिहार	238.49	219.31	202.49
4.	गुजरात	114.08	79.21	36.79
5.	हरियाणा	8.47	9.05	5.94
6.	हिमाचल प्रदेश	7.12	6.12	3.78
7.	जम्मू तथा काश्मीर	17.08	2.41	1·28
8.	कर्नाटक	89.19	80.57	115.78
9.	केरल	35.06	36.62	32.60
10.	मध्य प्रदेश	143.52	163.53	95.93
11.	महाराष्ट्र	70.82	84.79	83.01
12.	मणिपुर	1.80	1.30	1.30
13.	मेघालय	2.12	1.04	0.80
14.	नागालैंड	3.62	4.00	2.00
15.	उड़ीसा	110.49	75.05	54·65
16.	पंजाब	20.74	12.55	7.94
17.	राजस्थान	22.40	35.88	29.81
18.	सिक्किम	1.07	1.81	1.01
19.	तमिलनाडु	177.66	113.74	86.29
20.	त्रिपुरा	7.60	6.48	2.98
21.	उत्तर प्रदेश	99.81	201.76	156.39
22.	पश्चिम बंगाल	119.32	101.46	51.16

1	2	3	4	5
	केन्द्र शासित क्षेत्र :			
23.	अंडमान तथा निकोबार द्वीपसमूह	0.31	0.25	0.05
24.	अरुणाचल प्रदेश	1.16	4.41	2.15
25.	चण्डीगढ़		0.18	0.13
26.	दादरा तथा नगर हवेली		0.81	1.16
27.	दिल्ली		0.12	0.08
28.	गोवा, दमन तथा दीव		0.09	0.15
29.	मिजोरम	6·54	0.80	1.15
30.	लक्षद्वीप	0.49	1.89	1.38
31.	पांडिचेरी	1.01	1.61	1.63
	अखिल भारत	1506.46	1381.81	1093.98
	xअनन्तिम			
	कुल रोजगार सृजन	3512.03	3027.60	2405.30
	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति हेतु रोजगार सृजन का प्रतिशत	42.89	45.64	45.48

गुजरात में भूमि संरक्षण योजना

335. **श्री छोटू भाई गामित :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र का एक इन्टर-एजेन्सी मिशन गुजरात में राज्य सरकार की प्रस्तावित भूमि संरक्षण परियोजना का मूल्यांकन करने के लिए भारत आया था;

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

(ग) वर्ष 1983 से अब तक विकास परियोजनाओं और अन्य आपात कार्यक्रमों के सम्बन्ध में विश्व खाद्य कार्यक्रम द्वारा दी गयी सहायता का ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) जी, हां। विश्व खाद्य कार्यक्रम के अन्त-एजेंसी मिशन—जो विश्व खाद्य संगठन और संयुक्त राष्ट्र निकाय है, ने गुजरात में

मृदा संरक्षण योजना संबंधी परियोजना का मूल्यांकन करने के लिए 1 से 19 अक्तूबर, 1984 तक भारत का दौरा किया था। विश्व खाद्य कार्यक्रम की प्रस्तुत परियोजना का उद्देश्य गुजरात में मृदा संरक्षण योजनाओं को शुरू करने के लिए 5 वर्ष की अवधि के लिए लगभग 100 लाख अमरीकी डालर की अनुमानित लागत पर गेहूं, दलहन और वनस्पति तेल के संबंध में खाद्य सहायता देना है।

(ग) 1983 से स्वीकृत विभिन्न विकासशील और पोषक कार्यक्रमों के लिए विश्व खाद्य कार्यक्रम द्वारा दी गई खाद्य सहायता के ब्यौरे को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। इस अवधि के दौरान किसी तत्काल व्यय को पूरा करने के लिए विश्व खाद्य कार्यक्रम से न तो कोई सहायता मांगी गई और न ही कोई सहायता प्राप्त हुई।

विवरण

संख्या और शीर्षक — विश्व खाद्य कार्यक्रम का वादा

	जिन्स	मात्रा (मीटरी टन में)	लागत (अमरीकी डालर में
1 2	3	4	5
1. 2600, इंदिरा गांधी नहर परियोजना क्षेत्र में नये विस्थापितों के लिए खाद्य सहायता	गेहूं	31,018	13,108,800
	खाद्य तेल	2,482	
	दलहन	2,482	
2. 2664, हरियाणा के महेन्द्रगढ़ जिले में ग्रामीण विकास	गेहूं	2,144	974,500
	खाद्य तेल	214	
	दलहन	214	
स्वीकृत परियोजनाएं लंबित अभी चालू नहीं हुई हैं			
3. 2206 ई० एक्स० पी० 4, वे बच्चे जिन्होंने स्कूल जाना शुरू नहीं किया है, गर्भवती महिलाओं और शिशुओं की माताओं के लिए अनुपूरक आहार कार्यक्रम	एस० एफ० वी	87,065	43,353,900
	खाद्य तेल	10,305	
4. 2664, हरियाणा के महेन्द्रगढ़ जिले में ग्रामीण विकास	गेहूं	17,904	7,151,100
	खाद्य तेल	1,790	
	दलहन	1,790	

1	2	3	4	5
5.	2683, बिहार में वानिकी कार्यकलापों के जरिए सामाजिक आर्थिक विकास	गेहूं खाद्य तेल दलहन	53,940 5,394 5,394	21,888,900
6.	2684, मध्य प्रदेश में वानिकी कार्यकलापों के जरिये सामाजिक आर्थिक विकास	गेहूं चावल खाद्य तेल दलहन	45,544 25,332 7,088 7,088	37,045,900
7.	2685, उड़ीसा में वानिकी कार्यकलापों के जरिए सामाजिक आर्थिक विकास	गेहूं चावल खाद्य तेल	41,235 11,465 5,270	25,134,900
8.	2751, उत्तर प्रदेश में समेकित जलाशय विकास और वनरोपण	गेहूं वनस्पति तेल दलहन	88,600 8,860 8,860	31,417,000

भूमिहीनों को रोजगार देने की व्यवस्था

336. **श्री लक्ष्मण मलिक : क्या कृषि और ग्रामीण विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने उड़ीसा राज्य सरकार से, 1983-84 के दौरान और आज तक उड़ीसा में ग्रामीण क्षेत्रों में भूमिहीन व्यक्तियों को उपलब्ध कराए गए रोजगार और श्रमदिवसों के संबंध में जानकारी मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर कितना व्यय हुआ है और छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान प्राप्त किए जाने वाले लक्ष्यों से संबंधित ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम तथा ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारन्टी कार्यक्रम के अन्तर्गत इस समय रोजगार सृजन की मानिटरिंग सृजित श्रम-दिवसों के रूप में की जा रही है।

(ख) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत वर्ष 1980-81, 1981-82, 1982-83, 1983-84 तथा 1984-85 (दिसम्बर, 1984 तक) के दौरान क्रमशः 1891.89 लाख रुपये, 1448.85 लाख रुपये, 1283.62 लाख रुपये, 1136.09 लाख रुपये तथा 892.95 लाख रुपये का व्यय किया था। राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत 1980-81, 1981-82, 1982-83, 1983-84 तथा 1984-85 के लिए क्रमशः शून्य, 196.80, 160.00, 182.00, 175.00 लाख

श्रम-दिवसों के रोजगार सृजन का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। इसके मुकाबले में उपलब्धियां क्रमश: 321.67, 194.31, 167.77, 132.26 तथा 90,47 (जनवरी, 1985 तक) लाख श्रम-दिनों की हुई हैं। ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारन्टी कार्यक्रम के अन्तर्गत 1983-84 के दौरान कोई व्यय नहीं किया गया था जबकि 1984-85 के दौरान (जनवरी, 1985 के अन्त तक) 202·35 लाख रुपये का व्यय होने की सूचना मिली है। 1983-84 के लिए ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारन्टी कार्यक्रम के अन्तर्गत रोजगार सृजन के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था और ना ही इस अवधि में कोई रोजगार सृजित हुआ था। 1984-85 के दौरान 175.80 लाख श्रम-दिवसों के वार्षिक लक्ष्य के मुकाबले में, जनवरी 1985 के अन्त तक 17.60 लाख श्रम-दिवसों का रोजगार सृजित किया गया है।

सरकारी कर्मचारियों के पुत्रों/पुत्रियों/पत्नियों को सरकारी आवास का आवंटन

337. **श्रीमती माधुरी सिंह** : क्या निर्माण और आवास मंत्री सरकारी कर्मचारियों के पुत्रों/पुत्रियों/पत्नियों को सरकारी आवास के आवंटन के बारे में 21 जनवरी, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 47 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि मंत्रालय-वार उन आश्रितों (पद, आवास का प्रकार) का ब्यौरा क्या है जिनको उसी प्रकार के आवास के आवंटन को वर्ष 1984 में नियमित किया गया ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : एक विवरण संलग्न है। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 557-85]

अडूर में दूरदर्शन केन्द्र की स्थापना

338. **श्री के० कुम्हम्बु** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल के पठानानायिका और क्विलोन जिलों में अडूर कोटटाराक्कारा और पुनादुलुर में इस समय दूरदर्शन की सुविधा उपलब्ध नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में अडूर में कम शक्ति का एक केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) से (ग) त्रिवेन्द्रम के 1 किलोवाट के मौजूदा ट्रांसमीटर की शक्ति बढ़ाकर 10 किलोवाट करने की अनुमोदित स्कीम के पूरा हो जाने पर अडूर और कोट्टाराक्कारा को दूरदर्शन सिगनल प्राप्त हो जाने की संभावना है।

त्रिवेन्द्रम में टी० वी० प्रसारण से मलयालम कार्यक्रम का प्रसारण

339. **श्री बी० एस० विजयराघवन** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवेन्द्रम स्थित टी० वी० प्रसारण केन्द्र से मलयालम कार्यक्रम दिखाए जा रहे हैं;

(ख) क्या यह कार्यक्रम केरल में अन्य केन्द्रों पर भी देखे जा सकते हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो पालघाट, कन्नानौर आदि जैसे अन्य केन्द्रों से मलयालम कार्यक्रम प्रसारित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बी० एन० गाडगिल) : (क) जी हां। दूरदर्शन केन्द्र, त्रिवेन्द्रम प्रतिदिन औसतन 75 मिनट की अवधि के मलयालम कार्यक्रम टेलीकास्ट करता है।

(ख) और (ग) त्रिवेन्द्रम के ट्रांसमीटर को केरल के अन्य रिले ट्रांसमीटरों के साथ लिंक करने की अभी तक कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

राष्ट्रीय मजदूरी नीति तैयार किया जाना

340. **श्री पूर्णचन्द्र मलिक** : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय मजदूर यूनियन संगठनों के नेताओं ने राष्ट्रीय मजदूरी नीति तैयार करने तथा इसके साथ-साथ कीमतों की उतार-चढ़ाव पर निगरानी रखने का सुझाव दिया है ताकि मजदूरी और कीमतों के बीच कोई बड़ी असमानता पैदा न हो; और

(ख) यदि हां, तो सरकार उस पर कब तक विचार करेगी ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) और (ख) वित्त मंत्री ने 13-2-1985 को ट्रेड यूनियन नेताओं के साथ बजट से पहले एक अनौपचारिक बैठक की। इस विचार-विमर्श के दौरान कई विषयों पर चर्चा की गई। कुछ नेताओं ने उचित मजदूरी नीति बनाने तथा न्यूनतम मजदूरी को निर्वाह लागत के साथ जोड़ने के लिए इन्डेक्स बनाने की पद्धति की आवश्यकता पर बल दिया। ये सुझाव सामान्य किस्म के हैं और समय-समय पर सरकारी नीतियां बनाते समय इन्हें ध्यान में रखा जाता है।

[हिन्दी]

बेघर लोगों के संबंध में दो दिवसीय राष्ट्रीय सम्मेलन में किए गए निर्णयों का कार्यान्वयन

341. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 13 और 14 फरवरी, 1985 को हुए बेघर लोगों के सम्बन्ध में दो दिवसीय सम्मेलन में क्या निर्णय किए गए और इन निर्णयों के कब तक कार्यान्वित किए जाने की सम्भावना है;

(ख) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार एक करोड़ बीस लाख अतिरिक्त मकानों की आवश्यकता होगी;

(ग) यदि हां, तो उसके लिए सरकार का विचार कितनी राशि उपलब्ध कराने का है; और

(घ) वर्ग वार और राज्यवार कितने मकान उपलब्ध कराए जाएंगे ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के बीच एक दो दिवसीय परस्पर विचार का आयोजन 13 और 14 फरवरी, 1985 को किया गया था। अन्य बातों बातों के साथ-साथ भाग लेने वालों के मध्य सर्वसम्मति इस प्रकार है :—

1. आई० वाई० एस० एच० परियोजनाओं के भावी लाभभोगी अनधिवासी तथा मलिन बस्ती निवासी आश्रयहीन और समाज के अन्य असुविधा वाले वर्गों के होने चाहिए जो पेय जल, स्वच्छता, स्वास्थ्य, शिक्षा रोजगार के अवसरों तथा समान सुविधाओं एवं सेवाओं के बिना हैं।

2. आश्रयविहीन की समस्याओं से निपटने के लिए एकल खिड़की दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए।

3. उपलब्ध भूमि संसाधनों की तालिका तैयार की जानी चाहिए और आंकड़ों को निरन्तर अद्यतन बनाया जाना चाहिए।

4. भूमि की न्यूनतम प्रतिशतता नियत की जानी चाहिए और बेघर लोगों को आश्रय मुहैया करने के प्रयोजनों के लिए उद्दिष्ट की जानी चाहिए।

5. एक भूमि बैंक बनाया जाना चाहिए।

6. पिजी विकासकर्ताओं के लिए यह आदेशात्मक होना चाहिए कि वे निर्धनों में सबसे अधिक निर्धनों के लिए कुल विकसित भूमि की न्यूनतम प्रतिशतता की व्यवस्था करें।

7. कामगारों को शैल्टर मुहैया करने के लिए पर्याप्त भूमि तथा संसाधनों का नियतन करने के लिए यह सभी औद्योगिक इकाइयों पर आदेशात्मक होना चाहिए।

8. दो कांटेदार आक्षेप होने चाहिए नामतः नए आवास भण्डार बनाना और मौजूदा आवास परिसम्पत्तियों का अनुरक्षण, उन्हें पहले की स्थिति में बहाल करना, सुधार करना एवं उनका विस्तार करना।

9. आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्गों और ग्रामीण आवास योजनाओं के लिए वर्तमान लागत सीमा में 25 प्रतिशत वृद्धि सरकार द्वारा अनुमोदित की जानी चाहिए।

10. भावी लाभभोगियों के लिए शैल्टर परियोजनाओं के लिए ब्याज की दर कम करके 5 प्रतिशत कर दी जानी चाहिए।

11. एक ग्रामीण आवास वित्त निगम की स्थापना होनी चाहिए।

12. समुदाय की प्रतिक्रिया जानकर शैल्टर परियोजनाएं बनाई जाएं।

13. ग्रामीण आवास कायक्रम में भाग लेने के लिए स्वैच्छिक अभिकरणों को प्रोत्साहित किया जाय।

14. सारे देश में मलिन बस्तियों एवं सीमान्त बस्तियों की गणना की जानी चाहिए।

15. भावी आर्थिक विकास एवं जनसांख्यिकी प्रक्षेपणों पर आधारित दीर्घ कालीन भू-उपयोग नीति अपनानी चाहिए।

16. भूमि का गहन उपयोग करने के लिए "लोराइज हाई डैन्सिटी" विकास की नीति अपनानी चाहिए।

17. संवृद्धि विकास की संकल्पना को भूमि विकास विकल्प के रूप में समझा जाना चाहिए।

18. आवास में कुल पूंजी निवेश की विशिष्ट प्रतिशतता आई० वाई० एस० एच० परियोजनाओं के भावी लाभभोगियों को शैल्टर देने के लिए होनी चाहिए।

19. प्रत्येक क्षेत्र के लिए दीर्घ स्तर के एकीकृत भूमि विकास नक्शे राज्य नगर एवं ग्राम आयोजन संगठनों द्वारा तैयार किए जाने चाहिए।

20. विभिन्न नगर प्राधिकरणों के विस्तृत कार्य का समन्वय करने एवं मार्गनिर्देशन के लिए उपयुक्त विस्तार अभिकरणों का सृजन करना चाहिए।

21. मानव बस्ती कार्यों में अन्तर्ग्रस्त संगठनों की बहुलता की जांच करने के लिए और सांस्थानिक संरचना में उपयुक्त संशोधन सुझाने के लिए तथा अलग-अलग संस्थानों की प्रबोधन गतिविधियों के लिए उपयुक्त यंत्रावली सुझाने के लिए भी एक समिति का गठन किया जाए।

22. अपेक्षतया बड़े गांवों का विकास कार्यक्रम राज्य नगर एवं ग्राम आयोजना संगठनों द्वारा तैयार किया जाना चाहिए।

23. सहायता प्राप्त ग्रामीण आवास जारी रहे लेकिन मुफ्त आवास मुहैया करने की प्रथा समाप्त कर दी जाए।

24. परम्परागत भवन निर्माण सामग्री का पुनर्जीवन के लिए व्यापक कार्यक्रम चलाना जाना चाहिए।

25. ग्रामीण तथा नगर आश्रय कार्यक्रम में 60:40 के अनुपात में योजना संसाधनों का नियतन किया जाए और इसके अतिरिक्त वाणिज्यिक बैंकों से योजना विधि संसाधन भी जुटाए जाएं।

26. शैल्टर के लिए वाणिज्यिक बैंक ऋणों पर भारतीय रिजर्व बैंक के प्रतिबन्ध को उदार बनाना चाहिए और शैल्टर परियोजनाओं की वित्त व्यवस्था करने के लिए वित्तीय संस्थाओं द्वारा अपनाई गई प्रक्रियाओं को सरल बनाया जाए।

27. भावी लाभभोगियों पर "संचालन लागत" का प्रभाव कम करने के उद्देश्य से भू-अर्जन, पंजीकरण, स्वामित्वाधिकार ग्रहण करने पर आने वाली लागत कम करने के लिए मौजूदा कानूनों में उपयुक्त संशोधन किया जाए।

28. भावी लाभ-भोगियों के लिए "सहनीय शैल्टर" तैयार करने के लिए शैल्टर के क्षेत्र में अनुसंधान एवं विकास कार्य किया जाना चाहिए और कार्यान्वयन अभिकरणों के कार्मिकों को सहनीय शैल्टर की नवीन संकल्पनाओं एवं तकनीकों में प्रशिक्षित किया जाना चाहिए। आई० वाई० एस० एच० के लिए समयावधि सन् 2000 तक है।

(ख) से (घ) सातवीं पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप अभी दिया जाना है।

[अनुवाद]

कृषि कीटनाशकों के छिड़काव के कारण होने वाली मौतें

342. **श्री सी० माधव रेड्डी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 5 फरवरी, 1985 के इंडियन एक्सप्रेस नई दिल्ली से प्रकाशित में ब्राजील में कृषि कीटनाशकों के छिड़काव से होने वाली मौतों के संबंध में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या भारत में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद द्वारा कोई अध्ययन अथवा निगरानी की गई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या किसानों को इसके खतरों से अवगत कराया गया है और यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान दिए गए प्रशिक्षण का ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार नीम के बीज जैसे देसी प्राकृतिक कीटनाशकों के प्रयोग को प्रोत्साहित करेगी और यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान वास्तविक उपयोग का ब्यौरा क्या है?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां।

(ख) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् ने देश में कृमिनाशी दवाओं के उपयोग का अध्ययन

और प्रबोधन करने और गुणे नियन्त्रण के लिए भी एक अखिल भारतीय अनुसंधान परियोजना शुरू की है। इस परियोजना के उद्देश्य इस प्रकार हैं :

(क) अखिल भारतीय स्तर पर पर्यावरण के कृषि उत्पादों और अन्य अवयवों में कृमिनाशी अवशेषों के संबंध में अनुसंधान का आयोजन, सम्वर्धन और समन्वय करना।

(ख) सिफारिश की गई कृमिनाशी दवाओं से "निरीक्षण परीक्षण" से फसलों में कीटनाशी दवाओं के छिड़काव का अध्ययन करना और कृमिनाशी दवाओं के उपयोग और उत्पाद की खपत के बीच सुरक्षित समय सीमा तैयार करना।

(ग) पर्यावरण के अजैव और जैव अवयवों में कृमिनाशी अवशेष का प्रबोधन करना।

(घ) पौधों, मृदा और पशुओं के कृमिनाशियों के चयापचय को प्रभावित करने वाले घटकों का अध्ययन करना।

(ङ) मृदा, पौधों और पशुओं में कृमिनाशी अवशेषों और खराब उत्पादों की मात्रा में सुधार करने के लिए नमूना, कर्षण और विश्लेषणात्मक प्रौद्योगिकी तैयार करना और उसमें सुधार करना और अवशेष आंकड़ों की विश्वसनीयता को सुनिश्चित करने के लिए सुविधाओं को उपलब्ध कराना।

(च) गुण नियन्त्रण के लिए कृमिनाशी दवाओं के विपणन संबंधी नमूनों का परीक्षण और विश्लेषण करने में केन्द्रीय पौध संरक्षण निदेशालय की कृमिनाशी प्रयोगशालाओं की सहायता करना।

(छ) कृमिनाशी अवशेष को समाप्त करने के लिए खाद्य जिन्सों के परिसंस्करण संबंधी प्रभाव की जांच करना।

(ज) कृमिनाशी अवशेष संबंधी अद्यतन जानकारी को बनाये रखना और देश में अनुसंधान और विस्तार कार्यकर्त्ताओं को मार्गदर्शी सिद्धांत उपलब्ध कराना।

(झ) कृमिनाशियों के सुरक्षित उपयोग की अपनी नीति को युक्ति संगत बनाने में सरकार की सहायता करना।

(ग) कीटनाशी नियम 1971 के प्रावधानों के अन्तर्गत कृमिनाशी विनिर्माता के लिए यह अनिवार्य है कि वह कृमिनाशी डिब्बे के साथ कानूनी तौर पर अपेक्षित लेबल और पत्रक लगाये। ये लेबल और पत्रक हिन्दी, अंग्रेजी और क्षेत्रीय भाषाओं में से किसी एक में भी मुद्रित किए जाते हैं ताकि किसानों को सुरक्षा-संबंधी निर्धारित सावधानियों, जहर से लक्षण, प्राथमिक सहायता और तत्काल उपचार आदि का अनुसरण करने में सुविधा हो। इन पत्रकों में सिफारिश की गई मात्रा और उपयोग के तरीके भी होते हैं ताकि कृमिनाशी दवाओं के गलत उपयोग के कारण स्वास्थ्य संबंधी किसी सम्भव खतरे से बचा जा सके।

हैदराबाद स्थित केन्द्रीय पौध संरक्षण प्रशिक्षण संस्थान पौध संरक्षण के क्षेत्र में राज्यों/संघ

राज्य क्षेत्रों के कार्यकर्त्ताओं को प्रशिक्षण दे रहा है। ये प्रशिक्षणार्थी किसानों को जानकारी देते हैं। कृमिनाशी दवाओं के सुरक्षित उपयोग के संबंध में सभी प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों में काफी बल दिया जाता है। कृषि विमानन पाइलटों के लिए विशेष प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों का भी आयोजन किया जाता है ताकि उन्हें कृमिनाशी दवाओं की सही देखभाल, मानव-जाति, पशुओं और पर्यावरण के अन्य अवयवों आदि को उनके खतरे के संबंध में शिक्षित किया जा सके। 1982-83 के दौरान कुल 567 व्यक्तियों, 1983-84 के दौरान 502 व्यक्तियों और 1984-85 (जनवरी 1985 तक) के दौरान 420 व्यक्तियों को प्रशिक्षित किया गया।

समेकित कृमि प्रबंध के पहलू को लोकप्रिय बनाने के लिए पौध संरक्षण, संगरोध एवं भंडारण निदेशालय के केन्द्रीय पौध संरक्षण केन्द्रों और केन्द्रीय निगरानी केन्द्रों ने देश के विभिन्न भागों में अनेक गांवों को अपनाया है। इस कार्यक्रम के दौरान कृमिनाशी दवाओं के सुरक्षित और प्रभावी उपयोग के बारे में किसानों को भी विशेषरूप से अवगत कराया जाता है।

केन्द्रीय विस्तार निदेशालय अपने प्रशिक्षण संबंधी विभिन्न कार्यकलापों में कृमिनाशी दवाओं की सही देखभाल के बारे में किसानों को अवगत कराने में भी सहायता करता है। राज्यों के अधिकांश कृषि विभाग प्रमुख सस्य मौसमों से पूर्व "कृषि मेले" और "शिविर" आयोजित करता है, जिसमें कृमिनाशी दवाओं का सही उपयोग एक अनिवार्य घटक है। इसके अलावा, कुछ राज्य किसानों के लिए नियमित प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों का आयोजन भी करते हैं।

(घ) सरकार देशी प्राकृतिक कृमिनाशी दवाओं के उपयोग को भी बढ़ावा देती है, जहां कि वे सुरक्षित और लागत के रूप में प्रभावी होते हैं। पाइरीथरूम जैसी कुछ सुरक्षित प्राकृतिक कृमिनाशी दवाओं का देश में इस समय सीमित मात्रा में उपयोग किया जाता है।

हाल ही के वर्षों में, "नीम" के बीज और उसके कर्षणों ने मूल रूप से कीट विकर्षक के तौर पर ध्यान आकर्षित किया है। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के वैज्ञानिकों और अन्यों के द्वारा काफी प्रयास किये गये हैं ताकि इन प्रयासों को व्यवहार्य बनाया जा सके, लेकिन इनका अभी तक वाणिज्यिक रूप से पूरी तरह से उपयोग नहीं किया गया है।

"नीम" के उपयोग को लोकप्रिय बनाने के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् ने नीम सूचना पत्रक का प्रकाशन करना शुरू कर दिया है और खादी एवं ग्रामीण उद्योग आयोग ने भी उपयोग करने वाली एजेंसियों के लिए नीम के बीज का संचयन और उनकी सप्लाई भी शुरू कर दी है। चूंकि इन प्रयासों का अभी आयोजन नहीं किया गया है, अतः इसके उपयोग के संबंध में सही सांख्यिकी आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

बसई दारापुर में जमीन पर अनधिकृत कब्जा

343. डा० ए० के० पटेल
श्री० सी० अंगा रेड्डी } : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान समाचार पत्रों में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है कि दिल्ली में बसई-दारापुर में करोड़ों रुपए के मूल्य की 112 बीघा सरकारी भूमि पर अनधिकृत रूप से बड़े पैमानें पर कब्जा किया जा रहा और है;

(ख) सम्पूर्ण तथ्य क्या हैं तथा इस संबंध में क्या कार्रवाई की जा रही है ?

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) जी, हां।

(ख) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने सूचित किया है कि विवादास्पद भूमि इस गांव की "शामलत" भूमि है। दिल्ली विकास प्राधिकरण ने इस भूमि के कुछ भाग को बाड़ से घेर दिया है और एक विपणन केन्द्र (70 दुकानें/स्टाल) का निर्माण कर दिया है तथा इस केन्द्र के निकट इस भूमि के एक किनारे पर पार्क बना दिया है। ग्रामवासियों ने इसके कुछ भाग पर कब्जा किया और उस पर अनधिकृत निर्माण किया। ग्रामवासियों द्वारा उच्च न्यायालय में दायर की गई दो रिट याचिकाएं भी लम्बित पड़ी हुई हैं जिसमें लगभग 20 एकड़ का क्षेत्र आता है। 13 जनवरी तथा 26 मई, 1982 को इन मामलों में रोकादेश जारी किए गये थे।

इन मामलों की सुनवाई आरम्भ न होने के कारण ग्रामवासियों ने और भी अतिक्रमण तथा अनाधिकृत निर्माण करने आरम्भ कर दिये। दिल्ली विकास प्राधिकरण ने परिस्थिति से निपटने के लिए दो उपाय किए हैं। उन्होंने दिल्ली प्रशासन के सचिव (भूमि तथा भवन) को इन मामलों की जल्दी से सुनवाई करवाने के लिए आवेदन देने का अनुरोध किया है। उन्होंने पार्क से अतिक्रमण हटाने का भी निर्णय लिया है क्योंकि यह रोकादेशों के अन्तर्गत नहीं आता है।

भारतीय खाद्य निगम द्वारा गैर-सरकारी गोदामों का किराये पर लिया जाना

345. **श्री के० राममूर्ति** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम द्वारा गैर-सरकारी गोदाम किराये पर लिये जाने तथा उनके किराया के निर्धारण के मामले में कदाचारों की जांच करने के लिए गठित की गई समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है और यदि हां, तो उसकी मुख्य सिफारिशें क्या हैं तथा उन पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) भारतीय खाद्य निगम द्वारा किराये पर लिये गये गैर-सरकारी गोदामों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है जिसकी योजना को भारतीय खाद्य निगम द्वारा चार चरणों में कार्यान्वित किया गया था तथा भारतीय खाद्य निगम द्वारा प्रत्येक गोदाम मालिक को गोदाम किराये पर लेने की तारीख से अब तक वार्षिक किराये के रूप में कितनी धनराशि का भुगतान किया गया है।

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) आन्ध्र प्रदेश में कृषि पुनर्वित विकास निगम योजना के अधीन गोदाम किराये पर लेने संबंधी मामले की जांच करने के लिए भारतीय खाद्य निगम द्वारा गठित समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। भारतीय खाद्य निगम जिसने समिति स्थापित की थी, इस रिपोर्ट पर विचार कर रहा है।

(ख) एक विवरण संलग्न है जिसमें राज्य/क्षेत्रवार किराये पर लिए गए गोदामों की संख्या और भण्डारण क्षमता दी गई है। प्रत्येक वर्ष के दौरान कृषि पुनर्वित विकास निगम गोदामों के लिए भारतीय खाद्य निगम द्वारा दिया गया वार्षिक किराया नीचे दिया जाता है :—

वर्ष	दिया गया किराया
	(लाख रुपयों में)
1978-79	881.32
1979-80	1319.77
1980-81	1437.67
1981-82	1422.88
1982-83	1310.36
1983-84	1151.68

विवरण

कृषि पुनर्वित विकास निगम के अधीन किराए पर लिए गए गोदाम

क्र० सं०	राज्य/क्षेत्र का नाम	संख्या	भंडारण क्षमता (लाख मीट्रिक टन में)
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	71	4.40
2.	असम	34	1.56
3.	बिहार	49	3.01
4.	गुजरात	13	2.30
5.	हरियाणा	75	6.44
6.	कर्नाटक	25	1.56
7.	केरल	5	0.17
8.	मध्य प्रदेश	52	3.16
9.	महाराष्ट्र	12	2.57
10.	उड़ीसा	5	0.23
11.	पंजाब	185	17.06

1	2	3	4
12.	राजस्थान	141	3.73
13.	तमिलनाडु	41	2.35
14.	उत्तर प्रदेश	105	5.76
15.	पश्चिमी बंगाल	7	0.69
16.	एन० ई० एफ० क्षेत्र	6	0.25
17.	संयुक्त प्रबंधक (पत्तन परचालन) कलकत्ता	9	1.04
	जोड़	835	56.28

सरकारी क्षेत्र के उपक्रम के प्रबंध में श्रमिकों की भागीदारी

346. डा० कृपा सिन्धु भोई : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के प्रबंध में श्रमिकों की अधिकतम भागीदारी को सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) इससे यदि कोई लाभ प्राप्त हुए हैं, तो वे क्या हैं; और

(ग) प्रबंध में श्रमिकों की भागीदारी के लिए यदि कोई लक्ष्य निश्चित किए गए हैं; तो उनके पूर्ण कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया): (क) से (ग) सरकार ने अपने संकल्प संख्या एल –56011/1/83 —डैस्क I (बी) दिनांक 30 दिसम्बर, 1983 द्वारा केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों में प्रबंध में कर्मचारी सहभागिता की नयी व्यापक योजना पहले ही अधिसूचित की है। इसने प्रबंध में कर्मचारी सहभागिता संबंधी त्रिपक्षीय समिति भी गठित की है, जिसमें कुछ मंत्रालयों, राज्य सरकारों, सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और श्रमिक संगठनों के प्रतिनिधि शामिल हैं। यह समिति इस योजना के कार्यकरण की समय-समय पर पुनरीक्षा करेगी तथा इसके पूर्ण कार्यान्वयन को सुनिश्चित कराने के लिए उपचारी उपायों का सुझाव देगी। इस योजना की प्रगति की 23 अक्टूबर, 1984 को हुई त्रिपक्षीय समिति की पहली बैठक में पुनरीक्षा की गई थी।

क्षेत्रीय चलचित्र संस्थानों की स्थापना

348. श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र में पुणे संस्थान को छोड़कर देश के किसी भी भाग में कोई क्षेत्रीय चलचित्र संस्थान नहीं है;

(ख) क्या सरकार पूर्व और पूर्वोत्तर भारत में प्रतिभा को प्रोत्साहित करने के लिए बंगाल में एक ऐसे संस्थान की स्थापना पर विचार करेगी ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) भारत के किसी भी भाग में भारत सरकार द्वारा स्थापित कोई क्षेत्रीय फिल्म संस्थान नहीं है। भारतीय फिल्म और टेलीविजन संस्थान नाम से केवल एक संस्थान पुणे में है।

(ख) और (ग) पश्चिम बंगाल सहित देश के किसी भी भाग में दूसरा फिल्म संस्थान स्थापित करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। पुणे का संस्थान जो एशिया में प्रमुख संस्थान है, केवल भारत के छात्रों ही की नहीं, अपितु विदेशों के छात्रों की भी प्रशिक्षण आवश्यकताओं की पूर्ति करता है। संस्थान में प्रवेश अखिल भारतीय आधार पर दिया जाता है। प्रवेश के लिए लिखित परीक्षा कलकत्ता, इलाहाबाद, बंगलौर, नई दिल्ली, बम्बई तथा त्रिवेन्द्रम में ली जाती है। लिखित परीक्षा के लिये गोहाटी को भी अतिरिक्त केन्द्र के रूप में शामिल करने का प्रस्ताव है।

माल उतारने और चढ़ाने के लिए गोदामों पर ठेका श्रम पद्धति

349. **श्री थम्पन थामस** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न गोदामों पर अधिकांश कार्य ठेका आधार पर लगाए गए श्रमिकों द्वारा किया जा रहा है ;

(ख) क्या माल चढ़ाने और उतारने का काम शारीरिक श्रम द्वारा किया जाता है;

(ग) क्या इस कार्य के लिये नियुक्त ठेकेदारों द्वारा ट्रालियों का प्रयोग किया जाना अपेक्षित है ;

(घ) यदि हां, तो क्या ठेकेदार ट्रालियों का प्रयोग यदा-कदा ही करते है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार माल उतारने और चढ़ाने के लिये नियुक्त ठेकेदारों के साथ किए जाने वाले ठेके में ट्रालियों के प्रयोग करने का एक खंड शामिल करने का है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) जब कभी आवश्यकता होती है, गोदामों पर ठेकाबद्ध आधार पर भी श्रमिक लगाए जाते हैं। सामान्यतया कार्य हाथों में किया जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) कभी-कभी ट्रालियों का प्रयोग किया जाता हैं।

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

देश में विश्व बैंक की सहायता से मत्स्यपालन परियोजनाएं

350. **श्री सोमनाथ रथ** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक की सहायता से विभिन्न राज्यों में कितनी अंतर्देशीय मत्स्यपालन परियोजनाएं कार्यान्वित की गईं;

(ख) क्या उड़ीसा में विश्व बैंक की सहायता से अभी तक ऐसी कोई परियोजना क्रियान्वित की गई है;

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

(घ) उड़ीसा और अन्य राज्यों में भारतीय मत्स्यपालन के विकास हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) तथा (ख) विश्व बैंक से सहायता प्राप्त अंतर्देशीय मत्स्यपालन परियोजना बिहार, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल राज्यों में क्रियान्वित की जा रही है।

(ग) इस परियोजना के तहत, उड़ीसा के 11 जिलों में स्थापित मछुवा विकास एजेंसियों के माध्यम से गहन मछली पालन के लिए 16,000 हैक्टार जल क्षेत्र का विकास करने की व्यवस्था है। ये मछुवा विकास एजेंसियां 10,000 मछुवारों को प्रशिक्षण भी देंगी ताकि वे गांव के जलाशयों तथा तालाबों में मछली पालन शुरू कर सकें। बढ़िया डिम्पोना का उत्पादन करने के लिए 4 डिम्पोना हैचरियों के निर्माण तथा संचालन सम्बन्धी कार्य भी शुरू किया जाना है।

(घ) राज्य प्लान स्कीमों के तहत राज्य सरकारों द्वारा किए गए उपायों के अलावा, उड़ीसा सहित देश में अन्तर्देशीय मात्स्यिकी का विकास करने के लिए भारत सरकार ने अनेक उपाय किए हैं। कुछ महत्वपूर्ण उपाय ये हैं :

(1) उड़ीसा सहित देश के जलाशयों तथा तालाबों में गहन मत्स्य पालन का विकास करने हेतु भारत सरकार मछुवा विकास एजेंसी कार्यक्रम क्रियान्वित कर रही है।

(2) डिम्पोना उत्पादन के लिए अवस्थानात्मक सुविधाओं के सर्जन के संबंध में भारत सरकार द्वारा निम्नलिखित कार्यक्रम शुरू किए गए हैं :

(क) उड़ीसा की 2 मछुवा विकास एजेंसियों में 2 से 5 हैक्टार तक की डिम्पोना उत्पादन एककों की स्थापना करना।

(ख) उपरोक्त राज्यों की 5 परियोजनाओं में बढ़िया डिम्पोना का उत्पादन करने के लिए वाणिज्यिक मत्स्य हैचरियों की स्थापना करना।

(ग) 12 राज्यों में, जो विश्व बैंक परियोजना द्वारा कवर नहीं किए गए हैं, राष्ट्रीय डिम्पोना कार्यक्रमों के तहत डिम्पोना हैचरियों की स्थापना करना।

(3) सम्पूर्ण देश में स्थापित मछुवा विकास एजेंसियों के माध्यम से मछुवारों को प्रशिक्षण देना।

(4) जलाशयों तथा तालाबों के सुधार और संस्थागत वित्त के माध्यम से प्रथम वर्ष के आदान तथा ऋण पर राज सहायता की व्यवस्था करना।

(5) मछुवारों को सतत आधार पर तकनीकी तथा विस्तार संबंधी सहायता देना।

(6) अधिक उत्पादनशील प्रौद्योगिकी का प्रदर्शन करना।

(7) मत्स्य पालन क्षेत्र की नीतियों तथा समस्याओं पर विचार-विमर्श करने के लिए सेमीनारों, संगोष्ठियों कार्यशालाओं का आयोजन करना।

(8) मछुवा विकास एजेंसियों के माध्यम से प्रशिक्षित मछुवारों को जलाशयों तथा तालाबों को दीर्घकालीन पट्टे पर देने की व्यवस्था करना।

(9) उड़ीसा सहित क्षेत्र विकास नीति के आधार पर गहन झींगा तथा मत्स्य पालन के लिए खारे पानी के 1,500 हैक्टार क्षेत्र का विकास करना।

वर्ष 1982-84 के दौरान केन्द्रों में दर्ज बेरोजगार व्यक्ति

351. **श्री नारायण चौबे**
श्री हम्मान मोल्साइ } : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में 31 मार्च, 1982, 31 मार्च, 1983, 31 मार्च, 1984 और 31 दिसम्बर, 1984 के दिन रोजगार केन्द्रों में राज्य-वार और अर्हता वार दर्ज बेरोजगार व्यक्तियों की संख्या क्या है; और

(ख) इन वर्षों में कितने व्यक्ति रोजगार के लिए भेजे गए और कितनों ने वास्तव में रोजगार प्राप्त किया ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) उपलब्ध सूचना संलग्न विवरण I से IV में दी गई है। [**ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 558/85**]

(ख) संगत सूचना संलग्न विवरण V से VIII में दी गई है।

[**ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 558/85**]

छठी योजना के दौरान कृषि उत्पादन में हुई वृद्धि

352. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने छठी योजना अवधि के दौरान विभिन्न राज्यों में कृषि उत्पादन में अधिकतम वृद्धि करने हेतु कार्यवाही की थी ;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त योजना अवधि के दौरान उड़ीसा में इसके लिए क्या विशेष उपाय किए गए ; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) तथा (ग) छठी योजना के दौरान उड़ीसा में कृषि उत्पादन और उत्पादकता को बढ़ाने के लिए उठाए गए विशिष्ट कदमों के बारे में नीचे दिया गया है :

(1) 1984-85 के दौरान पूर्वी राज्यों में चावल का उत्पादन बढ़ाने के लिए एक मार्गदर्शी परियोजना केन्द्र क्षेत्र की योजना के रूप में आरम्भ की गई है। यह कार्यक्रम उड़ीसा राज्य के सात चुनींदा प्रखण्डों में क्रियान्वित किया गया है जिसके लिए राज्य सरकार को 66.01 लाख रुपए की धनराशि मंजूर की गई थी ताकि चावल का उत्पादन और उत्पादकता बढ़ाने के लिए इसमें आने वाली छोटी मोटी बाधाओं को दूर किया जा सके।

(2) कृषि उत्पादन बढ़ाने के लिए छोटे और सीमान्त किसानों की सहायता देने की एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना 1983-84 से क्रियान्वित की जा रही है। इस योजना के अन्तर्गत प्रति प्रखण्ड 5 लाख रुपए का वार्षिक परिव्यय रखा गया है। इसमें भारत सरकार का भाग 50 प्रतिशत अर्थात् 2.50 लाख रुपए प्रति प्रखण्ड है। यह योजना उड़ीसा के सभी 314 प्रखण्डों में चल रही है। केन्द्र सरकार के हिस्से के रूप में राज्य सरकार को 1983-84 के दौरान 433.32 लाख रुपए तथा 1984-85 के दौरान 495.68 लाख रुपए दिए गये थे।

(3) करीब 600-700 हेक्टार भूमि का विकास करने के लिए वारानी खेती वाले क्षेत्रों में जल संरक्षण/जल उपयोग प्राद्योगिकी का प्रसार करने के लिए उड़ीसा के कोरापुट जिले में 1983-84 से केन्द्र क्षेत्र की योजना क्रियान्वित की जा रही है। उड़ीसा सरकार को 1983-84 के दौरान 6.315 लाख रुपए तथा 1984-85 के दौरान 5.05 लाख रुपए दिये गये थे।

(4) मृदा और जल संरक्षण उपायों से पहले से विकसित भूमि पर सस्य संबंधी उन्नत पद्धतियों का किसानों के खेतों पर प्रदर्शन करने के लिए वारानी खेती के विकास, बीज व उर्वरक ड्रिलों को लोकप्रिय बनाने, फसल की उन्नत किस्मों की खेती तथा उर्वरकों आदि के उपयोग के लिए 1983-84 से एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना क्रियान्वित की जा रही है। यह योजना कोरापुट जिले में भी चलाई

जा रही है। केन्द्र के भाग के रूप में उड़ीसा सरकार को 1983-84 के दौरान 4.21 लाख रुपए तथा 1984-85 के दौरान 4.79 लाख रुपए दिये गये थे।

(5) उड़ीसा में मूंगफली, तोरिया-सरसों, रामतिल सूरजमुखी के विकास के लिए 1984-85 के दौरान सघन तिलहन विकास कार्यक्रम की मौजूदा केन्द्रीय प्रायोजित योजना को फिर से प्रचलित करते हुए राष्ट्रीय तिलहन विकास परियोजना मंजूर की गई है। वर्ष 1984-85 के लिए 122 लाख रुपए की धनराशि मंजूर की गई है।

(6) दलहनों के विकास से सम्बन्धित केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अन्तर्गत प्रमाणीकृत/सही तरीके से लेबल ली बीजों, राइजोबियम कल्चर, वनस्पति रक्षण रासायनी, उपकरणों तथा प्रचालन संबंधी लागतों, प्रदर्शन आयोजित करने, प्रजनक/आधारी बीजों का उत्पादन करने, सिंचाई शुल्क तथा ग्रीष्म के दौरान दलहनों का उत्पादन करने पर राज सहायता के जरिए राज्य सरकार को सहायता दी गई थी ताकि किसान उन्नत पैकेज की पद्धतियों को अपनाने के लिए प्रेरित हो सकें। उड़ीसा में यह योजना गंजम और कटक जिले में क्रियान्वित की जा रही है तथा 1984-85 के दौरान ग्रीष्म मूंग के उत्पादन से सम्बन्धित कार्यक्रम के लिए मंजूर की गई 13.175 लाख रुपए की धनराशि के अलावा केन्द्रीय शेयर के रूप में 16.55 लाख रुपए भी मंजूर किये गये।

पत्रकारों और समाचार पत्रों के कर्मचारियों के लिए मजदूरी बोर्ड का गठन

353. श्री धर्मपाल सिंह मलिक
प्रो० रामकृष्ण मोरे } : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में पत्रकारों और समाचार-पत्रों के कर्मचारियों के लिए मजूरी बोर्ड के गठन का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो इसके बोर्ड के सदस्य कौन-कौन होंगे;

(ग) इसके निर्देश-पद क्या होंगे; और

(घ) यह बोर्ड सरकार को अपनी सिफारिशें/रिपोर्ट कब तक दे देगा ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) से (घ) श्रमजीवी पत्रकारों और अन्य समाचारपत्र कर्मचारियों के लिए मजदूरी बोर्ड गठित करने के प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

निर्माण विहार के रिहायशी मकानों का दुरुपयोग

354. श्री कमल नाथ : क्या निर्माण और आवास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के ध्यान में यह बात लाई गई है कि पूर्वी दिल्ली की एक रिहायशी कालोनी निर्माण विहार के "ई" ब्लाक के अनेक रिहायशी मकानों को आवंटियों द्वारा निष्पादित उप पट्टे की

शर्तों का उल्लंघन करते हुए कार्यालयों फर्नीचर वर्कशाप और ओटोमोबाइल/पेन्टिंग वर्कशाप के लिए प्रयोग में लाया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस दुरुपयोग को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) जी, हां।

(ख) दुरुपयोग को रोकने के लिए उप-पट्टा विलेख की शर्तों के अन्तर्गत दिल्ली विकास प्राधिकरण ने नोटिस जारी किए हैं।

कृषि उत्पादन को सुधारने के लिए जापानी तकनीकी सहयोग

355. **श्री आर० अन्नादाम्बी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारत में कृषि उत्पादकता को सुधारने के लिए जापानी तकनीकी सहयोग पर विचार करेगी, क्योंकि जापान में प्रति हैक्टेयर उत्पादकता भारत की तुलना में तीन गुना अधिक है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) इस समय भारत में कृषि उत्पादकता बढ़ाने के लिए जापानी तकनीकी सहयोग संबंधी किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है।

[हिन्दी]

चौबटिया में उच्च शक्ति वाले दूरदर्शन रिले केन्द्र की स्थापना

356. **श्री हरीश रावत** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सातवीं पंचवर्षीय योजना विधि में चौबटिया में एक उच्च शक्ति वाले दूरदर्शन रिले केन्द्र की स्थापना के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन मिला है; और

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

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी०एन० गाडगिल) : (क) जी, हां।

(ख) इस संबंध में अभी कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

[अनुवाद]

पालेकर अवार्ड का क्रियान्वयन

357. **श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह** : क्या अन्न मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किसी राज्य सरकार ने यह सूचित किया है कि कतिपय समाचार-पत्र संस्थाएं श्रमजीवी पत्रकारों के लिए पालेकर अवार्ड को क्रियान्वित नहीं कर रहे हैं; और

(ख) यदि हां तो इन संस्थाओं के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) जी, हां।

(ख) राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन पालेकर पंचाट को लागू करने के लिए उत्तरदायी हैं। विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से प्राप्त सूचना यह बताती है कि वे समाचारपत्र प्रतिष्ठानों द्वारा पंचाट को लागू कराने के लिए कानूनी और प्रभावी उठाए कर रहे हैं।

चावल की खरीद और बिक्री मूल्य

358. श्री के० रामचंद्र रेड्डी : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अब तक चावल की 80 लाख मीट्रिक टन की रिकार्ड खरीद की गई है (हिन्दुस्तान टाइम्स, दिनांक 24 फरवरी, 1985);

(ख) चावल का सरकार द्वारा निर्धारित खरीद मूल्य और बिक्री मूल्य क्या है और क्या सरकार को कोई हानि होती है और यदि हां, तो रखरखाव तथा ढुलाई भण्डारण हानियों सहित बेचे गये प्रतिकिलोग्राम चावल पर हुई कुल हानियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या राज्य सरकारों द्वारा अपने राज्यों तथा दूसरे राज्यों में खाद्यान्नों की खरीद पर कोई रोक है अथवा उन्हें हतोत्साहित किया जाता है; और

(घ) यदि हां, तो क्यों केन्द्रीय सरकार सार्वजनिक वितरण व्यवस्था अथवा किसी अन्य कल्याण परियोजनाओं के लिए राज्य सरकारों की एजेंसियों की आवश्यकताओं को पूरा करती है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) जी, हां। 15.3.85 तक प्राप्त सूचनानुसार 84.68 लाख मीटरी टन चावल (चावल के हिसाब से धान समेत) की कुल वसूली की जा चुकी है।

(ख) धान की साधारण, बढ़िया और बहुत बढ़िया किस्मों की खरीदारी समर्थन मूल्य के अधीन क्रमशः 137/—रुपये, 141/—रुपये और 145/—रुपये की दर पर की जाती है। चावल की वसूली मुख्यतया लेवी के अधीन धान के समर्थन मूल्य और प्रत्येक राज्य के मामले से अलग-अलग प्रासंगिक प्रभारों के आधार पर निर्धारित किए गए मूल्यों पर की जाती है। साधारण, बढ़िया और बहुत बढ़िया किस्मों के लिए चावल का केन्द्रीय निर्गम मूल्य क्रमशः 208.00 रुपये, 220.00 रुपये और 235.00 रुपये प्रति क्विंटल है। वर्ष 1983-84 के दौरान, मार्गस्थ और भण्डारण हानियों सहित, चावल पर उपभोक्ता राज सहायता 66.70 रुपये प्रति क्विंटल थी।

(ग) राज्य सरकार को भारत सरकार की विशिष्ट अनुमति लिए बिना राज्य सरकार के खाते पर खुले बाजार से खाद्यान्नों की खरीदारी करने पर प्रतिबन्ध है।

(घ) केन्द्रीय भण्डार में स्टाक की समूची उपलब्धता, विभिन्न राज्यों की सापेक्ष आवश्यकताओं, बाजार उपलब्धता और अन्य संगत तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, भारत सरकार राज्य सरकारों/संघ राज्यक्षेत्रों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली की आवश्यकताओं को पूरा करने और राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम, ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम, रोजगार सृजन योजनाओं जैसी अन्य योजनाओं, आदि के लिए खाद्यान्न आवंटन करती है। तथापि, सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को खाद्यान्नों के आवंटन केवल अनुपूरक स्वरूप के होते हैं और इनका उद्देश्य राज्यों की समस्त आवश्यकताओं को पूरा करना नहीं होता है।

गुजरात को चावल का आबंटन

359. **श्री रणजीत सिंह पी० गायकवाड़** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में गुजरात सरकार ने केन्द्र में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत वितरण के लिए अपेक्षित चावल का आबंटन बढ़ाने का अनुरोध किया है;

(ख) क्या सरकार को मालूम है कि राज्य सरकार को सेन्ट्रल पूल से सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए केवल 7500 टन चावल मिला है जबकि उसकी मासिक मांग 25,000 टन है;

(ग) क्या सरकार को यह भी मालूम है कि सेन्ट्रल पूल से चावल के आबंटन में भारी कटौती होने के कारण राज्य सरकार को चावल के वितरण की मात्रा घटाकर 500 ग्राम प्रति व्यक्ति प्रति माह करनी पड़ी है, जो पर्याप्त नहीं है; और

(घ) यदि हां, तो गुजरात के लिए चावल का आबंटन बढ़ाने हेतु क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) से (घ) गुजरात सरकार को उसकी 25,000 मीट्रिक टन की मासिक मांग के प्रति अक्टूबर, 1982 से प्रति माह 7,500 मीट्रिक टन चावल आवंटित किया गया है। मार्च, 1983 में उन्होंने सूचित किया कि उन्होंने चावल के राशन का मासिक स्केल कम करके प्रति व्यक्ति 500 ग्राम कर दिया है और प्रतिमाह 25,000 मीट्रिक टन की अपनी पूरी मांग के आबंटन के लिए अनुरोध किया है। आबंटन में वृद्धि के अनुरोध को, जिसे जून, 1984 में भी दोहराया गया था, केन्द्रीय पूल में चावल के स्टाक की तंग स्थिति और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि चावल के आबंटन की कमी को गेहूं के अतिरिक्त आबंटन के जरिये पूर्णतया पूरा कर लिया गया था,नहीं माना जा सका था। केन्द्रीय पूल से आबंटन केवल अनुपूरक स्वरूप के हैं। ये आबंटन केन्द्रीय पूल में स्टाक की समग्र उपलब्धता, विभिन्न राज्यों की सापेक्ष आवश्यकताओं, बाजार उपलब्धता और अन्य संबंधित तथ्यों को ध्यान में रखकर प्रत्येक माह के आधार पर किये जाते हैं।

[हिन्दी]

पुनर्वास कालोनियों के लिए सीवर लाइनों का निर्माण

360. **श्री भरत सिंह** : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुनर्वास कालोनियों के लिए सीवर लाइनों के निर्माण की मंजूरी दी गई थी और यदि हां, तो क्या मंगोलपुरी, सुलतानपुरी और नांगलोई संख्या 1, 2, 3, 4, और 5 जैसी पुनर्वास कालोनियों में सीवर लाइन डालने का काम अभी शुरू नहीं हुआ है; और

(ख) निर्णय के अनुसार यह कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है;

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) जी हां।

(ख) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने मंगोलपुरी, सुलतानपुरी तथा नागलोई चरण I, II तथा III में सीवर लाइने बिछाने की योजना को दिल्ली नगर निगम से अनुमोदित करा लिया है और यथा-शीघ्र कार्य आरम्भ करने के लिए निविदायें आमंत्रित करने के नोटिस तथा निविदायें आमंत्रित करने के लिए आगे कार्यवाही की जा रही है। तथापि, नागलोई चरण—IV तथा V (ज्वालापुरी झुग्गी झोपड़ी कालोनी) के लिए योजना अभी दिल्ली नगर निगम ने अनुमोदित नहीं की है। इसलिए इन क्षेत्रों में कार्य आरम्भ करने के लिए समय सीमा निर्धारित करना व्यवहार्य नहीं है।

[अनुवाद]

बीदर को डेरी क्षमता का मूल्यांकन

361. **श्री नरसिंह राव सूर्यवंशी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बीदर कर्नाटक में 'डेरी उद्योग विकास' की संभावनाओं का कोई मूल्यांकन किया है;

(ख) यदि हां, तो कब;

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) क्या सरकार की इसके विकास के लिए अनुकूल तथा उपलब्ध आधारभूत सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए निकट भविष्य में इसकी संभावनाओं का मूल्यांकन करने की योजना है।

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ) कर्नाटक में डेरी विकास कार्यक्रम में आपरेशन फ्लड-2 के तहत बीदर सहित सभी जिले कवर करने की परिकल्पना की गई है। राज्य में कार्यक्रम शुरू करने की संभावनाओं का मूल्यांकन 1984 में किया गया है।

गेहूं का निर्यात

362. श्री बी० बी० देसाई : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने इस वर्ष दस लाख टन गेहूं का निर्यात करने का फैसला किया है ;

(ख) क्या सरकार का खाद्य भंडारण और भारत का उत्पादन भी 456 लाख टन के लक्ष्य पर पहुंच गया है;

(ग) यदि हां, तो इस समय गेहूं का कुल कितना भंडार है और वर्ष 1985-86 के दौरान कितना निर्यात किए जाने की संभावना है; और

(घ) इस गेहूं का किन देशों को निर्यात किया जाएगा ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) से (घ) सूखे से प्रभावित कुछेक अफ्रीकी देशों को सहायता के रूप में एक लाख मीटरी टन गेहूं सप्लाई करने के बारे में निर्णय लिया गया है।

सरकारी एजेंसियों के पास 1.2.1985 को खाद्यान्नों का स्टाक 223.5 लाख मीटरी टन था जिसमें 139.9 लाख मीटरी टन गेहूं था। 1983-84 के दौरान गेहूं का उत्पादन 451.5 लाख मीटरी टन हुआ था।

सरकार यदि आवश्यक और व्यवहार्य समझेगी तो गेहूं का निर्यात भी कर सकती है।

टिक्कोडी के निकट भाण्डागार को चालू करना

363. श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल के जिला कालीकट में टिक्कोडी के निकट भारतीय खाद्य निगम का भाण्डागार पूरी तरह से चालू हो गया है;

(ख) यदि हां, तो उसकी क्षमता कितनी है और वहां पर कितने कर्मचारी हैं; और

(ग) क्या भाण्डागार में पर्याप्त मात्रा में अनाज प्राप्त हो रहा है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) भारतीय खाद्य निगम द्वारा केरल के कालीकट जिले में टिक्कोडी में 40,000 मीटरी टन क्षमता का निर्माण करवाया जा रहा है जिसमें 30,000 मीटरी टन क्षमता का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है और इस क्षमता का उपयोग शुरू कर दिया गया है। इस गोदाम में निम्नलिखित स्टाफ सुलभ किया गया है :

1. सहायक प्रबन्धक (डिपो)	—	1
2. सहायक प्रबन्धक (गुण नियंत्रण)	—	1
3. सहायक ग्रेड-I	—	4
4. सहायक ग्रेड-II	—	9
5. सहायक ग्रेड-III	—	3
6. तकनीकी सहायक ग्रेड-I	—	1
7. जमादार	—	1
8. हैड वाचमैन	—	1
9. पिकर	—	2
10. डस्टिंग आपरेटर	—	4
11. वाचमैन	—	17

सहायक प्रबन्धक (गुण नियन्त्रण) अन्य डिपो का कार्य भी देख रहा है।

(ग) रेल संचलन की बाध्यता और इस केन्द्र पर इस समय रेलवे साइडिंग न होने के कारण इस गोदाम में इस समय खाद्यान्नों की पर्याप्त मात्रा नहीं आ रही है। रेलवे साइडिंग का निर्माण कार्य चल रहा है।

किसानों का शहरों को निष्क्रमण

364. **श्री बालासाहिब विखे पाटिल :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किसानों का ग्रामीण क्षेत्रों से शहरों को निरंतर निष्क्रमण रोकने के उद्देश्य से सरकार को बैंक गारन्टी पर किसानों को ऋण देने की कोई योजना है ताकि किसान छोटे फार्म हाउस बना सकें; और

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

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय चलचित्र विकास निगम द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय चलचित्र समारोह का आयोजन

365. **श्री पीयूष तिरकी :** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय चलचित्र विकास निगम अन्तर्राष्ट्रीय चलचित्र समारोह का सार्थक आयोजन करने में असफल रहा है;

(ख) राष्ट्रीय चलचित्र विकास निगम को अधिक दक्ष तथा सौंपे गये कार्य करने में समर्थ बनाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय चलचित्र विकास निगम को समाप्त करने का है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम ने भारत के दसवें अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह का आयोजन 3 जनवरी से 17 जनवरी, 1985 तक दिल्ली में किया था। समारोह सफल रहा क्योंकि इसने विश्व की फिल्मों को अपनी फिल्म कला की उत्कृष्टता प्रतिबिम्बित करने के लिये सांझा मंच उपलब्ध करने, विभिन्न देशों के सामाजिक और सांस्कृतिक लोकाचारों के संदर्भ में उनकी फिल्म संस्कृतियों को समझने और उनका मूल्यांकन करने में योगदान देने, तथा विश्व के विभिन्न लोगों के बीच मित्रता और सहयोग बढ़ाने के अपने उद्देश्य को पूर्ण रूप से प्राप्त किया।

(ख) सरकार राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम के कार्यकरण की बराबर समीक्षा करती रहती है और आवश्यकतानुसार प्रबंधकों को शोधक उपाय सुझाए जाते हैं।

(ग) जी, नहीं।

भारतीय मानक संस्थान में आरक्षण

366. श्री पीयूष तिरकी : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय मानक संस्थान दिल्ली में कर्मचारियों की श्रेणी-वार कुल, संख्या कितनी है;

(ख) अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कितने कर्मचारी हैं और उनका प्रतिशत क्या है;

(ग) क्या भारतीय मानक संस्थान, दिल्ली के कार्यालय में अनेक पद लम्बे समय से खाली पड़े हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो रिक्त पदों का ब्यौरा क्या है और उन्हें खाली रखने के क्या कारण हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) भारतीय मानक संस्थान में 28 फरवरी, 1985 को कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या नीचे दी गई है :

ग्रेड	कर्मचारियों की संख्या
I	519
II	542
III	718
IV	397
कुल =	2176

(ख) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की कुल संख्या 291 है और उनका प्रतिशत 13.4 है।

(ग) भारतीय मानक संस्था के दिल्ली स्थित कार्यालय में कोई पद ऐसा नहीं है, जो लम्बे समय से रिक्त पड़ा हो।

(घ) ऊपर (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

जनवरी-मार्च, 1985 की अवधि के दौरान बन्द किए गए कारखानों की संख्या

367. श्री रेणुपद दास
श्री नारायण चौबे } : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन कारखानों की संख्या क्या है जिन्हें 1 जनवरी, से 15 मार्च, 1985 तक की अवधि के दौरान बंद किया गया;

(ख) उनको बंद करने के क्या कारण थे; और

(ग) सरकार द्वारा उन कारखानों को खोलने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) से (ग) श्रम ब्यूरो में अब तक प्राप्त सूचना के अनुसार, पहली जनवरी, 1985 से 15 मार्च, 1985 की अवधि के दौरान औद्योगिक यूनिटों के बन्द होने की कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

[हिन्दी]

राज्यों द्वारा समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के लक्ष्य की प्राप्ति

368. श्री दिलीप सिंह भूरिया : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी राज्य सरकारों ने छठी योजना में समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के लिए रखे गये लक्ष्यों को पूरा कर लिया है;

(ख) यदि नहीं, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं, जिन्होंने लक्ष्य पूरे नहीं किये हैं;

(ग) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में इस कार्यक्रम को इसके वर्तमान रूप में शामिल किया जा रहा है अथवा उपलब्धियों के मूल्यांकन के आधार पर कोई नया कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो नये कार्यक्रम के आकार और वित्तीय परिव्यय का ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) तथा (ख) छठी पंचवर्षीय योजना हेतु निर्धारित लक्ष्यों तथा जनवरी, 1985 तक सहाय्यित लाभभोगी परिवारों की संख्या को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है। चूंकि छठी पंचवर्षीय योजना 31 मार्च, 85 को समाप्त हो रही है अतः उपलब्धियों की अन्तिम स्थिति उसके पश्चात् ही उपलब्ध हो सकेगी।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय विकास परिषद द्वारा अनुमोदित 'सातवीं पंचवर्षीय योजना के प्रस्ताव' के अनुसार छठी योजना में चलाये गए गरीबी निवारण कार्यक्रम सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्रभावी कार्यान्वयन हेतु बेहतर आयोजना, और अधिक निगरानी तथा सुदृढ़ संगठन की व्यवस्था करके तीव्र गति से जारी रखे जाएंगे।

विवरण

समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत छठी योजना के प्रथम चार वर्षों में वास्तविक उपलब्धियों की प्रगति तथा लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं०	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र का नाम	1980 से 1985 तक लक्ष्य	जनवरी 1985 तक उपलब्धियां
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	979200	1152097
2.	असम	402000	247000
3.	बिहार	1761000	1745423
4.	गुजरात	654000	701065
5.	हरियाणा	268200	436373
6.	हिमाचल प्रदेश	207000	206897
7.	जम्मू तथा काश्मीर	270600*	136359
8.	कर्नाटक	555000	661408
9.	केरल	440400	502008
10.	मध्य प्रदेश	1375200	1321132
11.	महाराष्ट्र	888000	894630
12.	मणिपुर	70200	43300
13.	मेघालय	79200	22935

1	2	3	4
14.	नागालैंड	63000	45256
15.	उड़ीसा	942000	834503
16.	पंजाब	352200	370148
17.	राजस्थान	700800	671161
18.	सिक्किम	12000	8788
19.	तमिलनाडु	1131000	1362820
20.	त्रिपुरा	51000	46242
21.	उत्तर प्रदेश	2641200	3270010
22.	पश्चिम बंगाल	1005000	551621
23.	अंडेमान तथा निकोबार द्वीपसमूह	9650	792
24.	अरुणाचल प्रदेश	104400	39013
25.	चण्डीगढ़	2475	1172
26.	दादरा तथा नगर हवेली	3000	1454
27.	दिल्ली	15000	16290
28.	गोवा, दमन तथा दीव	35200	29346
29.	लक्षद्वीप	10800	1134
30.	मिजोरम	60000	12458
31.	पांडिचरी	12000	10218
	अखिल भारत	15100725	15342756

*113 खण्डों पर आधारित जिनमें से 28 सिद्धान्त रूप में अनुमोदित कर दिये गये हैं।

[अनुवाद]

अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन का परिवार नियोजन को प्रोत्साहित करने के लिए आर्थिक प्रोत्साहनों में वृद्धि करने हेतु सुझाव

369. **श्री लक्ष्मण मलिक** : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन ने परिवार नियोजन को प्रोत्साहित करने के लिए आर्थिक प्रोत्साहन में वृद्धि किये जाने का कोई सुझाव भारत सरकार को दिया है; और

(ख) यदि हां, तो अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा दिये गये सुझावों के संबंध में ब्यौरा क्या है और उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

आलू का उत्पादन और खरीद

370. श्री अनिल बसु : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हमारे देश में चालू मौसम में कुल कितनी मात्रा में आलू का उत्पादन हुआ और उसका राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा विभिन्न राज्यों से, राज्य-वार, कितना आलू खरीदा गया और किस भाव पर ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) 1984-85 के आलू के अंतिम अनुमान राज्यों से अभी देय नहीं हुए हैं। तथापि, हाल ही में यह मूल्यांकन किया गया है कि 1984-85 के दौरान उत्पादन गत वर्ष के 122.5 लाख मीटरी टन के स्तर से अधिक होने की संभावना है।

(ख) केन्द्रीय सरकार आलू की खरीद नहीं करती है। विभिन्न राज्यों में चालू वर्ष के दौरान अधिकृत एजेंसियों द्वारा की गई आलू की खरीद नीचे दी गई है :

राज्य	खरीदी गई मात्रा (क्विंटल में)
हिमाचल प्रदेश	9,341 (13.3.1985 तक)
पंजाब	36,386 (13.3.1985 तक)
उत्तर प्रदेश	85,700 (12.3.1985 तक)
पश्चिम बंगाल	8,000 (12.3.1985 तक)

साधारण औसत किस्म के आलू का समर्थन/मध्यस्थता मूल्य 50 रु० प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है।

आलू की उत्पादन लागत और समर्थन मूल्य निर्धारित किया जाना

371. श्री अनिल बसु : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

(क) एक क्विंटल आलू पैदा करने में कुल कितना खर्च आता है;

(ख) आलू का प्रति क्विंटल समर्थन मूल्य क्या है; और

(ग) आलू का समर्थन मूल्य निर्धारित करने का आधार क्या है, और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) खेती की लागत की व्यापक योजना के अन्तर्गत एकत्र किये गये आंकड़ों के अनुसार, 1981-82 के दौरान उत्तर प्रदेश में किसानों को एक क्विंटल आलू उगाने के लिए नकद और माल पर व्यय अनुमानतः 28.56 रुपये था।

(ख) तथा (ग) आलू जैसी खराब हो जाने वाली जिन्सों के लिए सरकार कोई न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित नहीं करती, गेहूं, धान, तिलहन, दलहन आदि जैसी विभिन्न कृषि जिन्सों के मामले में किया जाता है। तथापि, नष्ट होने वाली जिन्सों के मामले में, राज्य सरकारों के अनुरोध पर, सरकार नामित संस्थाओं को सूचक मूल्य पर विपणन समर्थन कार्य का उत्तरदायित्व लेने के लिए निर्देश देती है। ये मूल्य केन्द्रीय और राज्य सरकार के बीच आपसी परामर्श द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। सूचक मूल्य आलू उत्पादकों द्वारा किए गए सम्भावित व्यय पर पूरी तरह विचार करता है। वर्ष 1984-85 के लिए निर्धारित सूचक मूल्य 50/- रुपये प्रति क्विंटल है।

चावल और गेहूं की खरीद

372. श्री बो० सोमनाद्रीसवरा राव : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री निम्नलिखित जानकारी दर्शाने वाला विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1983-84 में किसानों/मिल मालिकों से कुल कितनी मात्रा में धान/चावल की खरीद की गई;

(ख) वर्ष 1983-84 में किसानों/मिल मालिकों से कुल कितनी मात्रा में गेहूं खरीदा गया;

(ग) वर्ष 1983-84 में किसानों/मिल मालिकों को धान/चावल/गेहूं का प्रति क्विंटल कितना मूल्य अदा किया गया;

(घ) धान/चावल/गेहूं की प्रति क्विंटल खरीद और भण्डारण में कितना उपरिव्यय किया गया;

(ङ) वर्ष 1983-84 में उपभोक्ताओं के लिए चावल/गेहूं का क्या निकासी मूल्य था; और

(च) भारतीय खाद्य निगम द्वारा उपरिव्यय को कम करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) 1983-84 खरीफ विपणन

मौसम के दौरान किसानों से लगभग 27.0 लाख मीटरी टन धान खरीदा गया था और मिल मालिकों से 60.2 लाख मीटरी टन चावल की वसूली की गई थी।

(ख) 1983-84 रबी विपणन मौसम के दौरान लगभग 82.9 लाख मीटरी टन गेहूं की वसूली की गई थी।

(ग) 1983-84 खरीफ और रबी विपणन मौसमों के लिए साधारण, बढ़िया और बहुत बढ़िया किस्मों के लिए धान क्रमशः 132.00 रुपये, 136.00 रुपये और 140.00 रुपये प्रति क्विंटल के समर्थन मूल्य पर खरीदा गया था। मिल मालिकों से लेवी के अन्तर्गत खरीदे गए चावल का मूल्य, धान के लिए समर्थन मूल्य और प्रत्येक राज्य के मामले में अलग-अलग प्रासंगिक प्रभारों के आधार पर निर्धारित किया गया था। वर्ष 1983-84 के लिए गेहूं का वसूली मूल्य 151.00 रुपये प्रति क्विंटल था।

(घ) वर्ष 1983-84 के दौरान धान, चावल और गेहूं की वसूली और संचयन पर किया गया व्यय निम्न प्रकार है —

(दर रुपये प्रति क्विंटल)

	धान	चावल	गेहूं
वसूली खर्चा	24.17	11.11	24.17
वितरण पर हैंडलिंग खर्चा	—	46.87 (3.06 रुपये संचयन भार शामिल है)	46.87

(ङ) : संबंधित अवधि के दौरान चावल और गेहूं का केन्द्रीय निर्गम मूल्य निम्न प्रकार था—

(रुपये प्रति क्विंटल)

चावल	इस तिथि से 1.10.1982	16.1.1984
साधारण	188.00	208.00
बढ़िया	200.00	220.00
बहुत बढ़िया	215.00	235.00

	इस तिथि से 1.8.1982	15.4.1983
गेहूं	160.00 (सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए)	172.00 (सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए)

केन्द्रीय सरकार उपर्युक्त दरों पर राज्य सरकारों को चावल और गेहूं की सप्लाई करती है। राज्य सरकारें अपने प्रासंगिक प्रभारों को जोड़कर उपभोक्ता मूल्य निर्धारित करती हैं।

(च) भारतीय खाद्य निगम अधिक दक्ष परिवहन, संचयन समता का बढ़िया समुपयोजन, बोरों की मशीन द्वारा सिलाई करवाकर संचयन और मार्गस्थ हानियों को कम करना, आदि द्वारा संसाधनों के अधिकतम प्रयोग से संचयन और वितरण के खर्चे को कम करने के लिए लगातार प्रयास कर रहा है।

केरल में दूरदर्शन सुविधा प्राप्त लोगों की संख्या

374. श्री वी० एस० विजयराघवन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में कुल कितने लोगों को दूरदर्शन सुविधा उपलब्ध है;

(ख) ऐसे कौन से क्षेत्र हैं, जहां वर्तमान दूरदर्शन केन्द्रों से कार्यक्रम नहीं देखे जा सकते हैं; और

(ग) क्या इन क्षेत्रों में भी दूरदर्शन की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए क्या योजनायें तैयार की जा रही हैं?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) और (ख) इस समय केरल की 25 प्रतिशत जनसंख्या के लिए दूरदर्शन सेवा उपलब्ध है। कोचीन में उच्च शक्ति (10 किलोवाट) वाले दूरदर्शन ट्रांसमीटर के चालू हो जाने पर तथा त्रिवेन्द्रम के ट्रांसमीटर की शक्ति बढ़ाकर 10 किलोवाट कर दिए जाने पर व्यानाड जिले की जनसंख्या को छोड़कर केरल की लगभग 77 प्रतिशत जनसंख्या के कवर होने की उम्मीद है।

(ग) सेवा का और विस्तार करने की कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

आंध्र प्रदेश के नेल्लोर जिले में तूफान

375. श्री एम० आर० वेंकटरत्नम : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश सरकार के अनुमान के अनुसार तथा केन्द्र सरकार द्वारा भेजे गए केन्द्रीय दल के अनुमान के अनुसार आंध्र प्रदेश के नेल्लोर जिले में हाल में आए तूफान के कारण कुल कितना नुकसान हुआ; और

(ख) आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा कितनी राशि की मांग की गई है और केन्द्रीय सरकार द्वारा कितनी राशि मंजूर की गई तथा कम राशि मंजूर किए जाने के लिए क्या तर्क अपनाया गया है?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) आंध्र प्रदेश सरकार के अनुसार

नवम्बर, 1984 में आए समुद्री तूफान के कारण नेल्लोर जिले में हुई क्षति नीचे दी गई है —

(1) प्रभावित गांवों की संख्या 811

(2) प्रभावित जनसंख्या 12.58 लाख

(3) प्रभावित सस्यगत क्षेत्र 1.49 लाख हैक्टार

(4) रेत से भरा क्षेत्र 2,200 हैक्टार

(5) क्षतिग्रस्त मकानों/झोपड़ियों की संख्या 2.50 लाख

(6) मृतक मानवों संख्या 578

(7) मृतक पशुओं की संख्या 18,389

(8) सार्वजनिक सम्पत्ति को हुई क्षति की अनुमानित लागत—46.47 करोड़ रुपये।

(ख) राज्य सरकार ने राहत, पुनर्वास, सार्वजनिक उपयोगी वस्तुओं की मरम्मत तथा पुनर्स्थापना तथा समुद्री तूफान की तैयारी के लिए 114.86 करोड़ रुपये की केन्द्रीय सहायता के लिए अनुरोध किया है। उन्होंने अतिरिक्त ऋण सीमा के लिए ए० पी० सी० ओ० बी० को सहायता हेतु 1 करोड़ रुपये के ऋण के लिए भी अनुरोध किया है। उपरोक्त ऋण की रकम नैल्लौर के लिए ही नहीं है बल्कि चित्तूर, प्रकाशम तथा कुड्डापा के लिए भी है। केन्द्रीय दल ने राज्य का दौरा किया और राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ विस्तृत विचार-विमर्श किया और कुछ प्रभावित क्षेत्रों का मौके पर निरीक्षण भी किया। केन्द्रीय दल तथा राहत सम्बन्धी अन्तःमंत्रालयी उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के आधार पर राज्य सरकार को इन जिलों में राहत सम्बन्धी उपायों के लिए 37.8 करोड़ रु० की अधिकतम केन्द्रीय सहायता तथा सेना सम्बन्धी सहायता पर वास्तविक व्यय मंजूर किया गया था। केन्द्रीय दल तथा उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशें वर्तमान मानदण्डों के आधार पर हैं। प्रभावित जिलों के बीच सहायता का आबंटन करना राज्य सरकार का कार्य है।

मूल्य सूचकांक को नियंत्रित रखने के लिए कृषि उत्पादों का मूल्य निर्धारण

376. श्री बाला साहिब विखे पाटिल : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मूल्य सूचकांक के निर्धारण में कृषि उत्पादों का मूल्य एक मुख्य घटक होता है;

(ख) यदि हां, तो कृषि उत्पादों के मूल्यों को स्थिर रखने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ताकि मूल्य स्तर न बढ़ने पाए जिससे किसान सबसे ज्यादा प्रभावित होते हैं; और

(ग) क्या उपरोक्त उद्देश्य को पूरा करने के लिए सरकार यह सुनिश्चित करेगी, जबकि किसानों के आर्थिक हितों और कल्याण की अवहेलना न की जाए;

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह : (क) विपणन योग्य अधिशेष कृषि

उत्पादों का मूल्य ही थोक मूल्य (आधार 1970-71-100) के सूचकांक का निर्धारण करने का आधार है।

(ख) और (ग) कृषि जिन्सों का समर्थन मूल्य निर्धारित करते समय सरकार उत्पादकों और उपभोक्ताओं के हितों सहित विभिन्न घटकों को ध्यान में रखती है। उपभोक्ताओं के हित में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए सप्लाई किए गए मोटे अनाज के निर्गम मूल्यों को सरकार द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। इसके अतिरिक्त, मूल्यों पर नियन्त्रण करने के लिए उत्पादन बढ़ाने, खाद्यान्नों के बफर स्टाक को बनाए रखने और आयात की व्यवस्था करने और निर्यात पर रोक लगाने, आवश्यकता पड़ने पर घरेलू उपलब्धि में वृद्धि करने के लिए कदम उठाए जाते हैं।

वर्ष 1984—खाद्यान्न का उत्पादन

377. श्री जी० जी० स्वेल : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वर्ष 1984 के दौरान खाद्यान्न का कितना उत्पादन हुआ;

(ख) खेतों के अन्तर्गत कुल क्षेत्र कितना था;

(ग) चीन के पिछले वर्ष के उत्पादन की तुलना में इसकी स्थिति क्या है तथा चीन में खेती के अन्तर्गत कुल क्षेत्र कितना है; और

(घ) क्या सरकार ने अन्तर का अध्ययन किया है और कोई निष्कर्ष निकाला है?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह): (क) से (ग) 1983-84 के दौरान भारत में और 1983 में चीन में (चीन के मामले में खाद्य और कृषि संगठन की अद्यतन उत्पादन वर्ष पुस्तक से उपलब्ध) खाद्यान्नों के क्षेत्र और उत्पादन को दर्शाने वाला एक विवरण नीचे दिया गया है—

क्षेत्र—10 लाख हैक्टार

उत्पादन— 10 लाख मीटरी टन

फसल	भारत (1983-84)		चीन (1983) ×	
	सस्यगत क्षेत्र	उत्पादन	सस्यगत क्षेत्र	उत्पादन
धान्य	106.94	138.89	94.54	343.73
दलहन	23.41	12.65	4.88	6.04
खाद्यान्न	130.35	151.54	99.42	349.77

× खाद्य और कृषि संगठन का अनुमान

चीन के मामले में धान्यों में धान (छिलके वाला) शामिल है। ऊपर दी गई भारती सरकारी सांख्यकी में धान्यों में धान का अर्थ साफ चावल (छिलके से निकाला हुआ) है।

(घ) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद द्वारा किए गए मूल्यांकन के अनुसार यह देखा गया है कि चीन में उत्पादकता निम्न कारणों से भारत से अधिक है—

(1) अधिक सिंचित क्षेत्र

(2) गहन कृषि पद्धतियां

(3) समेकित कीट प्रबंध का उपयोग

(4) ठीक समय पर प्रचालन

(5) व्यापक अन्त: और बहु सस्य प्रणालियां

(6) अधिक कार्बनिक उर्वरकों का उपयोग करना; और

(7) प्रौद्योगिकी यंत्रीकरण का शीघ्र अन्तरण।

इसके अलावा, 1981-82 में चीन में रासायनिक उर्वरकों के उपयोग की औसत दर लगभग 121 किलोग्राम प्रति हैक्टार है, जबकि भारत में 35 किलोग्राम प्रति हैक्टार है। इसी प्रकार, चीन में मशीनी खेती के अन्तर्गत क्षेत्र 450 लाख हैक्टार तक पहुंच गया है। इन्हीं कारणों की वजह से चीन में उत्पादकता भारत से अधिक है।

नई दिल्ली में एक कूड़ा-करकट संयंत्र की स्थापना

378. **श्री जी० जी० स्वैल** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्होंने नई दिल्ली में एक कूड़ा करकट उपयोग संयंत्र का उद्घाटन किया था;

(ख) संयंत्र की लागत तथा क्षमता कितनी है, और उससे उपभोक्ताओं को किस मूल्य पर उर्वरक उपलब्ध होगा; और

(ग) क्या इसके अतिरिक्त वह दिल्ली तथा अन्य बड़े शहरों में सब्जी उत्पादन में वृद्धि करने के साधन के रूप में हाइड्रोपानिक्स पर विचार कर रहे हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) नयी दिल्ली नगर पालिका ने 191.47 लाख रुपये की लागत से, जिसमें संयंत्र की कच्ची सामग्री उपलब्ध कराने हेतु अवसंरचना की लागत शामिल है, एक कम्पोस्ट संयंत्र स्थापित किया है। इस संयंत्र को प्रति दिन 200 मीटरी टन कूड़े-करकट के परिसंस्करण करने की क्षमता है। इस समय 40 रुपये प्रति मीटरी टन तथा 2 रुपये प्रति मीटरी टन फैक्टरी से ढुलाई खर्च की लागत पर कम्पोस्ट उपलब्ध कराया जाता है।

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

गन्ना उत्पादकों की बकाया धन-राशियां

380. **श्री आनन्द सिंह** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 8 फरवरी, 1985 के "पैट्रियट" में "बिटर शूगर फार-चम्पारन केन ग्रोअर्स" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें बताया गया है कि चम्पारन के 10 लाख गन्ना उत्पादकों के लगभग 26 करोड़ रुपये, इस क्षेत्र की नौ चीनी मिलों की ओर 1982 और 1983 से बकाया हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस क्षेत्र के तथा अन्य गन्ना उत्पादक क्षेत्रों के गन्ना उत्पादकों की अद्यतन बकाया राशियों के अधिकाधिक आंकड़े एकत्रित किए हैं; और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा 1982 से प्रत्येक वर्ष के प्रारम्भ में बकाया राशि में कितनी और वृद्धि हुई तथा प्रत्येक वर्ष के दौरान कितनी धनराशि का निपटारा किया गया; और

(ग) गन्ना उत्पादकों की देय राशियों का वर्ष दर वर्ष भुगतान सुनिश्चित करने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) बिहार के चंपारन जिले और अन्य क्षेत्रों में 1982-83 मौसम के आरम्भ से 31-1-85 तक चीनी मिलों के प्रति बकाया गन्ना मूल्य की स्थिति संलग्न ब्यौरे में दी गई है।

(ग) गन्ने के मूल्य की बकाया राशि के भुगतान को सुनिश्चित करवाना प्रत्यक्ष रूप से राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है जिनके पास ऐसे भुगतान करवाने के लिए आवश्यक फील्ड संगठन और शक्तियां हैं। केन्द्रीय सरकार स्थिति पर निगरानी रखती है और गन्ने के मूल्य की बकाया राशि के शीघ्र भुगतान के लिए समय-समय पर राज्य सरकारों को निर्देश जारी करती है। राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि वे मौसम के आरम्भ से ही गन्ने के मूल्य के भुगतानों पर निगरानी रखें। मिलों द्वारा किए जाने वाले कदाचार पर नियंत्रण भी सम्बन्धित राज्य सरकार द्वारा ही सुनिश्चित किया जाना है।

केन्द्रीय सरकार, अपनी ओर से, उद्योग की तरलता में सुधार लाने के लिए कदम उठा रही है, ताकि गन्ने के बकायों का भुगतान किया जा सके। पिछले 2-3 वर्षों में उठाये गए कदमों में ये शामिल हैं —बैंक ऋण सुविधाओं में उदारता, चीनी के स्टाक के प्रति ऋण में बैंक मार्जिन में कमी, उद्योग के लाभ के लिए चीनी के स्टाक के मूल्यांकन के तरीकों में परिवर्तन, मूल्यों को वांछित स्तर पर बनाए रखने के लिए खुली चीनी की विवेकपूर्ण मासिक निरमुक्तियां, बफर स्टाक का निर्माण, जिसके प्रति होल्डिंग लागत के अलावा उद्योग को 100 प्रतिशत ऋण मिलना था, आदि। इसके अलावा कुछ राज्यों को गन्ने के मूल्य की अधिक बकाया राशि के सन्दर्भ में उन्हें अर्थोपाय अग्रिमों की मंजूरी भी दी गई है।

विवरण

(आंकड़े रु०/लाख में)

क्र०सं०	विवरण	चम्पारन जिला	बिहार के अन्य क्षेत्र	जोड़ बिहार
1	2	3	4	5
1.	1981-82 और पहले के मौसमों के लिए 30-9-82 को गन्ने के मूल्य की बकाया राशि	546.42	681.27	1227.69
2.	1982-83 के लिए गन्ने का देय मूल्य	4556.55	4263.07	8819.62
3.	जोड़	5102.97	4944.34	10047.31
4.	1982-83 के दौरान दिया गया मूल्य	3474.52	2871.77	6346.29
1983-84				
1.	1982-83 और पहले के मौसमों के लिए 30.9.83 को गन्ने के मूल्य की बकाया राशि।	1628.45	2072.57	3701.02
2.	1983-84 के लिए गन्ने का देय मूल्य	2628.00	2291.13	4919.13
3.	जोड़	4256.45	4363.70	8620.15
4.	1983-84 के दौरान दिया गया मूल्य	3134.49	3246.98	6381.47
1984-85				
1.	1983-84 और पहले के मौसमों के लिए 30.9.84 को गन्ने के मूल्य की बकाया राशि	1121.96	1116.72	2238.68
2.	1984-85 मौसम के लिए 31.1.85 तक गन्ने का देय मूल्य	1077.53	893.59	1971.12

1	2	3	4	5
3.	जोड़	2199.49	2010.31	4209.80
4.	1984-85 के दौरान 31.1.85 तक दिया गया मूल्य	1151.23	983.34	2134.57
5.	1984-85 और पहले के मौसमों के लिए 31.1.85 को बकाया राशि	1048.26	1026.97	2075.23

रबी की फसल से प्राप्त होने वाला अनुमानित खाद्यान्न

381. **श्री आनन्द सिंह** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1984-85 के दौरान रबी की फसल से अब तक खाद्यान्नों का मद-वार उत्पादन कितना होने का अनुमान है और छठी योजना में निर्धारित किए गये लक्ष्यों की तुलना में यह कितना है; और

(ख) मद-वार और राज्य-वार उपरोक्त खाद्यान्नों की वसूली के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए है और इस सम्बन्ध में अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) रबी खाद्यान्नों के सम्बन्ध में 1984-85 के लिए छठी योजना के उत्पादन के लक्ष्य मदवार नीचे दिए गए हैं :—

फसल	उत्पादन लक्ष्य (लाख मीटरी टन)
चावल (ग्रीष्म)	45.0
गेहूं	456.0
मोटे अनाज	53.0
धान्य	554.0
चना	58.5
दलहन	84.3
खाद्यान्न	638.3

उपरोक्त फसलों के संबंध में 1984-85 के लिए उत्पादन के अनुमान अभी देय नहीं हुए हैं।

अधिसंख्य राज्यों में अभी फसल की कटाई भी शुरू नहीं है। अतः सम्भाव्य उत्पादन के पक्के अनुमानों से सम्बन्धित जानकारी देना सम्भव नहीं है।

(ख) किसानों से समर्थन मूल्यों पर गेहूं आदि की वसूली स्वैच्छिक रूप से की जाती है, अतः इसके लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं।

गेहूं चावल और दालों का उत्पादन

382. श्री के० राममूर्ति : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1981 से 1984 तक गेहूं, चावल तथा प्रत्येक दाल का राज्यवार तथा वर्ष-वार कितनी मात्रा में उत्पादन किया गया;

(ख) उपरोक्त प्रत्येक फसल का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या प्रयत्न किये गये; और

(ग) संसाधनों को जुटाने, आवंटन करने तथा उनके कुशल उपयोग के लिए सरकार द्वारा क्या कसौटी अपनाने का प्रयास है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) गेहूं, चावल, चना, तोर तथा अन्य दालों (पृथक रूप में खरीफ तथा रबी) के वर्ष वार तथा राज्य वार उत्पादन के अनुमान भारत में 1981-84 में मुख्य फसलों का क्षेत्र तथा उत्पादन नामक प्रकाशन व कृषि और सहकारिता विभाग के अर्थ एवं सांख्यिकी निदेशालय द्वारा जारी किये गये परिशिष्ट, जो संसदीय पुस्तकालय को भेज दिया गया है, में उपलब्ध हैं।

(ख) चावल, गेहूं, दालों तथा अन्य फसलों का उत्पादन बढ़ाने के लिए किए गये प्रयासों में निम्न कार्य शामिल हैं :

(1) सिंचाई विकास का व्यापक कार्यक्रम, जिसके तहत छोटे तथा सीमान्त किसानों को कवर करने पर विशेष ध्यान दिया गया है।

(2) औसत उत्पादन बढ़ाने के लिए विस्तार समर्थन।

(3) पर्याप्त ऋण का प्रावधान, आदानों, विशेष रूप से बीजों, उर्वरकों तथा कृमि नाशक दवाईयों की सप्लाई, मिनिकिटों का बड़े पैमाने पर वितरण, फसल विकास की महत्वपूर्ण अवधि के दौरान कृषि संबंधी कार्य के लिए डीजल तथा बिजली की सप्लाई सुनिश्चित करना।

(4) विभिन्न फसलों के लिए उचित मूल्य समर्थन के उपाय करना।

नये 20 सूत्री कार्यक्रम के तहत दलहनों की उत्पादकता में सफलता प्राप्त करने के के लिए विशेष कार्यक्रम शुरू किये गये हैं।

पूर्वी क्षेत्र में चावल का उत्पादन बढ़ाने के लिए एक त्वरित उत्पादन कार्यक्रम शुरू किया गया है। इस योजना के तहत खंड स्तर पर उत्पादकता संबंधी अड़चनों का पता लगाया जाएगा और इन अड़चनों को दूर करने के लिए विकासात्मक कार्यक्रम तैयार किये जाएंगे।

(ग) आर्थिक, कृषि-जलवायु तथा अन्य संबंधित तथ्यों पर ध्यान देते हुए भूमि, जल तथा आदानों, विशेष रूप से बीजों, उर्वरकों, ऋणों और कृमिनाशी दवाइयों के सीमित संसाधनों का संगत आवंटन तथा उपयोग करना कृषि उत्पादन तथा उत्पादकता बढ़ाने की मुख्य नीति रही है।

ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम का क्रियान्वयन

383. कुमारी पुष्पा देवी
श्री सैफुद्दीन चौधरी } : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत कामगारों के पंजीकरण की एक योजना प्रारम्भ की थी;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना प्रारम्भ करने का क्या उद्देश्य था;

(ग) वर्ष 1983-84 और 1984-85 में विभिन्न राज्यों में ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के क्रियान्वयन में क्या प्रगति हुई है; और

(घ) उपरोक्त वर्षों में ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के क्रियान्वयन हेतु राज्य-वार क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री चन्नूलाल चन्द्राकर) : (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अंतर्गत 1983-84 और 1984-85 में व्यय और रोजगार सृजन की प्रगति तथा 1984-85 के लिए रोजगार सृजन के राज्य-वार लक्ष्य संलग्न विवरण में दिए गये हैं। 1983-84 के लिए रोजगार सृजन का कोई राज्य-वार लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था।

क्र० सं०	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र	विवरण						
		1983-84		1984-85		सृजित रोजगार (लाख श्रम दिन)		
		आबंटन (लाख रुपये में)	व्यय (लाख रुपये में)	आबंटन (लाख रुपये में)	व्यय (लाख रुपये में)	1983-84 वास्तविक उपलब्धि	लक्ष्य	1984-85 उपलब्धि (अनन्तिम)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आन्ध्र प्रदेश	990.0	—	4950.0	3692.54	—	231.11	134.25
2.	असम	216.0	127.41	1080.0	485.00	12.30	63.38	16.33
3.	बिहार	1425.0	—	7125.0	2107.63	—	392.15	173.43
4.	गुजरात	320.0	30.19	1600.0	1044.00	1·61	83.71	64.00
5.	हरियाणा	84.0	3.08	420.0	177.87	नगण्य	15.35	3.72
6.	हिमाचल प्रदेश	60·0	—	300.0	119.00	—	17.03	11.11
7.	जम्मू तथा काश्मीर	75.0	—	375.0	58.48	—	17.31	2.74
8.	कर्नाटक	470.0	83.08	2350.0	1095.94	7.75	169.16	111.19
9.	केरल	470.0	0.26	2350.0	727.0	0.03	107.92	17.59
10.	मध्य प्रदेश	780.0	170.70	3900.0	1229.61	8.43	243.76	171.10
11.	महाराष्ट्र	790.0	—	3950.0	1701.60	—	309·84	185.79
12.	मणिपुर	11.0	1.15	55.0	6.82	—	2.55	0.46
13.	मेघालय	15.0	—	75.0	—	—	4.33	—
14.	नागालड	10.0	10.00	50.0	—	0.66	2.44	1.15

1	2	3	4	5	6	7	8	9
15.	उड़ीसा	450.0	—	2250.0	202.35	—	175.80	17.60
16.	पंजाब	135.0	—	675.0	282.50	—	20.41	11.77
17.	राजस्थान	240.0	50.54	1200.0	729.69	5.59	62.22	48.49
18.	सिक्किम	8.0	3.20	40.0	2.19	0.23	2.04	0.23
19.	तमिलनाडु	890.0	49.98	4450.0	3880.52	2.69	298.16	242.96
20.	त्रिपुरा	33.0	20.86	165.0	71.04	1.85	9.67	0.61
21.	उत्तर प्रदेश	1705·0	130.93	8525.0	6303.05	10.53	456.24	290·24
22.	पश्चिम बंगाल	770.0	—	3850.0	414.48	—	301.02	29.10
केन्द्र शासित क्षेत्र								
23.	अंडमान तथा निकोबार द्वीप समूह	8.0	—	40.0	—	—	2.82	—
24.	अरुणाचल प्रदेश	8.0	—	40.0	—	—	2.04	—
25.	चण्डीगढ़	2.0	—	10.0	3.38	—	0.39	0.24
26.	दादरा तथा नगर हवेली	4.0	—	20.0	—	—	1.67	—
27.	दिल्ली	4.0	—	20.0	3.59	—	0.70	0.11
28.	गोवा, दमन तथा दीव	9.0	—	45.0	23.50	—	2.51	1.61
29.	लक्षद्वीप	2.0	—	10.0	4.89	—	0.51	0.43
30.	मिजोरम	8.0	—	40.0	15.64	—	0.83	1.82
31.	पांडिचेरी	8.0	2.71	40.0	13.98	0.29	1.83	1.38
	अखिल भारत	10000.0	621.09	50000.0	24396.29	51.96	3000.0	1538.25

'इक्रीसेट' को विशेष स्वतंत्र दर्जा

384. श्री मुहम्मद महफूज अली खां
श्री विजय कुमार यादव
श्री इन्द्रजीत गुप्त
श्री नारायण चौबे
श्री हन्नान मोल्लाह
श्री अमल दत्त
श्री रेणु पद दास
श्री सैफुद्दीन चौधरी
: क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इन्टरनेशनल क्रॉप रिसर्च इंस्टीट्यूट फार सेमी-एरिड ट्रापिक्स (इक्रीसेट) जिसमें अनेक विदेशी कार्यरत हैं, को संयुक्त राष्ट्र का दर्जा दिया गया था, जो एक विशेष स्वतंत्र दर्जा है;

(ख) यदि हां, तो उसके कारण क्या हैं;

(ग) क्या देश में जासूसी के जाल के पकड़े जाने के बाद सरकार ने अनुसंधान और सहयोग की आड़ में चल रही जासूसी गतिविधियों को रोकथाम के लिए, विशेष रूप से संवेदनशील क्षेत्रों में, वैज्ञानिक एजेंसियों को दर्जा दिए जाने की नीति की समीक्षा करने की वांछनीयता पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) जी नहीं, श्रीमान। संयुक्त राष्ट्र (विशेषाधिकार तथा स्वतन्त्र) अधिनियम 1947 के पैरा 3 के अंतर्गत इन्टरनेशनल क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट फॉर सेमी-एरिड ट्रापिक्स को कुछ सीमित विशेषाधिकार तथा स्वतन्त्र दर्जा प्रदान किया गया है। इन्टरनेशनल क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट फार सेमी एरिड ट्रापिक्स (इक्रीसेट) की स्थापना हेतु इन्टरनेशनल क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट फॉर सेमी एरिड ट्रापिक्स को जो विशेषाधिकार तथा स्वतन्त्र दर्जा दिया गया है वह मार्च, 1972 में भारत सरकार तथा कन्सलटेटिव ग्रुप ऑन इन्टरनेशनल एग्रीकल्चर रिसर्च के बीच ज्ञापन समझौते के अनुसार है।

(ग) और (घ) संवेदनशील क्षेत्रों में स्थित वैज्ञानिक अभिकरणों की सुरक्षा के लिए सरकार पूरी तरह से सचेत है।

महाराष्ट्र के सिंधु दुर्ग और रत्नागिरि जिलों में दूरदर्शन की सुविधा

385. **प्रो० मधु दण्डवते** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिन्धु महाराष्ट्र और रत्नागिर जिलों में दूरदर्शन कार्यक्रमों का ठीक प्रकार से देखा

जा सकना निश्चित करने हेतु पर्याप्त सुविधायें प्रदान करने के लिए निरन्तर और जोरदार मांग की जाती रही है;

(ख) यदि हां, तो सिन्धु दुर्ग और रत्नागिरि जिलों में दूरदर्शन के कार्यक्रम देखे जा सकना सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) इन जिलों में दूरदर्शन सुविधायें कब तक उपलब्ध कर दी जायेंगी ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) सिन्धु दुर्ग तथा रत्नागिरि जिलों में दूरदर्शन सेवा उपलब्ध कराने के लिये मांगें प्राप्त हुई हैं।

(ख) और (ग) पणजी के दूरदर्शन ट्रांसमीटर के 1985-86 के दौरान 10 किलोवाट की पूरी शक्ति पर चालू हो जाने पर सिंधुदुर्ग जिले को दूरदर्शन सेवा प्राप्त होने की आशा है। रत्नागिरि सहित देश के जिन भागों में दूरदर्शन सेवा उपलब्ध नहीं है उनमें दूरदर्शन सेवा की व्यवस्था करना ढांचे के भावी विस्तार के लिए संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

जल सप्लाई और सफाई सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय दशक

386. **प्रो० मधु दण्डवते** : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने जल सप्लाई और सफाई सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय दशक के अन्तर्गत अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए सामान्य अथवा विशिष्ट रूप से क्या मुख्य कार्यक्रम आरंभ किए हैं;

(ख) उपर्युक्त कार्यक्रमों के सम्बन्ध में राज्य-वार उपलब्धियों, कमियों और व्यय का ब्योरा क्या है; और

(ग) जल सप्लाई और सफाई के मामले में काफी पिछड़े राज्यों में कमियों और कमजोरियों को दूर करने हेतु क्या उपाय करने का विचार है ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) अन्तर्राष्ट्रीय पेयजल पूर्ति एवं स्वच्छता दशक का उद्देश्य ग्रामीण और नगर की शत-प्रतिशत जनसंख्या को स्वच्छ तथा पर्याप्त पेयजल मुहैया करना तथा 80 प्रतिशत नगरीय जनसंख्या एवं 25 प्रतिशत ग्रामीण जनसंख्या को स्वच्छता सुविधाएं मुहैया करना है। जलपूर्ति तथा स्वच्छता विषय राज्य सरकार के हैं तथा दशक के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए राज्य सरकारें योजनाएं बनाती तथा कार्यान्वित करती हैं। इस प्रयोजन के लिए केन्द्र ने एक राष्ट्रीय वृहद योजना बनाई है तथा नीति मार्गनिर्देशन निर्धारित किए हैं। जलपूर्ति तथा स्वच्छता का प्रावधान राज्यों के बजट में किया जाता है। 1980 में पता लगाए गए समस्याग्रस्त गांवों में स्वच्छ पेयजल का कम से कम एक स्रोत उपलब्ध कराने के लिए राज्यों के संसाधनों को बढ़ाने के लिए त्वरित ग्रामीण जलपूर्ति कार्यक्रम के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार अनुदान देती है। 1983-84 तथा 84-85 के दौरान अनुदान समस्याग्रस्त गांवों को लाभान्वित करने के लक्ष्य को प्राप्त करने में राज्यों द्वारा प्राप्त उपलब्धि के आधार पर दिए गए थे। त्वरित ग्रामीण कार्यक्रम के अन्तर्गत अनुसूचित जाति/अनुसूचित

जनजाति के लिए अलग से कोई निधियां उद्दिष्ट नहीं की जाती हैं। तथापि, राज्यों को अनुसूचित जाति की प्रत्येक बस्तियों में प्रत्येक नये स्रोत का पता लगाने के निर्देश दिए गए हैं बशर्ते कि ऐसा करना तार्किक तथा तकनीकी दृष्टि से सम्भव हो।

(ख) 31.12.84 तक लाभान्वित किए गए समस्याग्रस्त गांव विवरण-I में दिए गए है। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 559/85] 81-82 से 84-85 (सितम्बर, 1984) तक त्वरित ग्रामीण जलपूर्ति कार्यक्रम के अन्तर्गत लाभान्वित अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति का जनसंख्यावार विवरण-II में दिया गया है। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 559/85]

80-81 से 82-83 तक के दौरान न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अन्तर्गत व्यय/83-84 तथा 84-85 के लिए परिव्यय विवरण-III में दिए गए हैं। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 559/85] 1980-85 के दौरान त्वरित ग्रामीण कार्यक्रम के अन्तर्गत तथा 83-84 एवं 84-85 के दौरान प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत राज्यों को रिलीज किए गए अनुदान विवरण-VI में दिए गए हैं। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 559/85]

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय पेयजल पूर्ति तथा स्वच्छता दशक के लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए जल-पूर्ति एवं स्वच्छता क्षेत्र में किए गए प्रावधान, अभी तक कितनी प्रगति हुई इस बात को ध्यान में रखते हुए सातवीं पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप दे दिए जाने पर ही मालूम हो पायेंगे। तथापि, राज्यों को सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जलपूर्ति तथा स्वच्छता क्षेत्र में अपने प्रावधान पर्याप्त रूप से बढ़ाने के लिए अनुरोध किया गया है।

खाद्यान्नों की वसूली और वितरण

387. **प्रो० मधु दण्डवते** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार और वर्ष-वार कितने-कितने मूल्य के किन-किन खाद्यान्नों की वसूली की है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान उपर्युक्त खाद्यान्नों के वितरण और मूल्य का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार के पास उपलब्ध प्रमुख खाद्यान्नों का नवीनतम ब्यौरा क्या है;

(घ) सरकार की दृष्टि में खाद्य भण्डार का "सुरक्षित" स्तर क्या है; और

(ङ) भारतीय खाद्य निगम द्वारा खाद्यान्नों के उन उत्पादकों को, जिनसे वसूली की जाती है, यदि आदानों की कोई सप्लाई की हो, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) 1981-82, 1982-83 और

1983-84 के विपणन मौसमों में राज्यवार खाद्यान्नों की वसूली बताने वाले विवरण क्रमश: 1, 2 और 3 सभा-पटल पर रख दिए गए हैं। [ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 560/85] राज्य एजेन्सियों को सरकार द्वारा निर्धारित समर्थन/वसूली मूल्यों पर खाद्यान्नों की वसूली करनी पड़ती है। विवरण 4 तथा 5 सभा पटल पर रख दिए गए हैं जिनमें समर्थन/वसूली मूल्य दिए गए हैं। [ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 560/85]

(ख) 1982, 1983 और 1984 के वर्षों के दौरान केन्द्रीय पूल के खाद्यान्नों का राज्यवार वितरण सभा-पटल पर रखे गए विवरण-6 में दिया गया है। [ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 560/85] वितरण के लिए खाद्यान्न सरकार द्वारा निर्धारित केन्द्रीय निर्गम मूल्य पर दिए जाते हैं। विवरण-7 सभा-पटल पर रख दिया गया है जिसमें खाद्यान्नों के निर्गम मूल्य दिए गए हैं। [ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 560/85]

(ग) सरकारी एजेंसियों के पास 1.2.85 को खाद्यान्नों का कुल स्टाक 223.5 लाख मीटरी टन था जिसमें 82.5 लाख मीटरी टन चावल, 139.9 लाख मीटरी टन गेहूं और 1.1 लाख मीटरी टन मोटे अनाज थे।

(घ) सरकार की बफर स्टाक तैयार करने की नीति के अनुसार सरकारी एजेन्सियों द्वारा रखे जाने वाले खाद्यान्नों के बफर स्टाकों की मात्रा वर्ष की विभिन्न तारीखों को परिचालन स्टाक के अलावा 100 लाख मीटरी टन होनी चाहिए, यह मात्रा पहली अप्रैल को कम से कम 65 लाख मीटरी टन और पहली जुलाई को अधिक से अधिक 114 लाख मीटरी टन के बीच होगी।

(ङ) भारतीय खाद्य निगम द्वारा आदानों (समर्थन मूल्य के अलावा) की सप्लाई नहीं की जाती है।

बर्न स्टैण्डर्ड कम्पनी द्वारा अपने रिफ्रेक्टरी एककों को बन्द करने के आवेदन

388. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बर्न स्टैण्डर्ड कम्पनी लिमिटेड ने अपने रिफ्रेक्टरी एककों को बंद करने हेतु उनके मंत्रालय से स्वीकृति प्रदान करने का आवेदन किया है;

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

(ग) इस संबंध में उनके मंत्रालय की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) से (ग) जी, हां। बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड के प्रबंधतंत्र ने अपने दुर्गापुर वर्क्स और रानीगंज नं० 2 वर्क्स को 20 मई, 1985 से बंद करने के नोटिस दिए हैं, जिनमें औद्योगिक विवाद (संशोधन) अधिनियम, 1982 के अधीन अधीष्ट काम-बंदी के लिए केन्द्रीय सरकार की अनुमति मांगी गई है। यह मामला विचाराधीन है।

बेघर लोगों के लिए आवास अन्तर्राष्ट्रीय वर्ष के सम्बन्ध में "इन्टरेक्शन—I" विचार गोष्ठी

389. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "बेघर लोगों के लिए आवास" अन्तर्राष्ट्रीय आश्रय वर्ष 1987 के लिए कार्यक्रम के सम्बन्ध में हाल ही में इन्टरेक्शन-नामक एक विचार गोष्ठी आयोजित की गई थी;

(ख) यदि हां, तो इस विचार गोष्ठी की सिफारिशें क्या हैं; और

(ग) क्या इन सिफारिशों के अनुसार कोई कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) जी, हां।

(ख) अन्य बातों के साथ-साथ भाग लेने वालों के मध्य सर्वसम्मति इस प्रकार है :—

1. आई० वाई० एस० एच० परियोजनाओं के भावी लाभ भागी अनधिवासी तथा मलिन बस्ती निवासी आश्रयहीन और समाज के अन्य असुविधा वाले वर्गों के होने चाहिए जो पेय जल, स्वच्छता, स्वास्थ्य, शिक्षा रोजगार के अवसरों तथा समान सुविधाओं एवं सेवाओं के बिना हैं।

2. आश्रयविहीन की समस्याओं से निबटने के लिए एकल खिड़की दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए।

3. उपलब्ध भूमि संसाधनों की तालिका तैयार की जानी चाहिए और आंकड़ों को निरन्तर अद्यतन बनाया जाना चाहिए।

4. भूमि की न्यूनतम प्रतिशतता नियत की जानी चाहिए और यह बेघर लोगों को आश्रय मुहैया करने के प्रयोजनों के लिए उद्दिष्ट की जानी चाहिए।

5. एक भूमि बैंक बनाया जाना चाहिए।

6. पिजी विकासकर्ताओं के लिए यह आदेशात्मक होना चाहिए कि वे निर्धनों में सबसे अधिक निर्धनों के लिए कुल विकसित भूमि की न्यूनतम प्रतिशतता की व्यवस्था करें।

7. कामगारों को शैल्टर मुहैया करने के लिए पर्याप्त भूमि तथा संसाधनों का नियतन करने के लिए यह सभी औद्योगिक इकाइयों पर आदेशात्मक होना चाहिए।

8. दो कांटेदार आक्षेप होने चाहिएं नामतः नये आवास भण्डार बनाना और मौजूदा आवास परिसम्पत्तियों का अनुरक्षण, उन्हें पहले की स्थिति में बहाल करना, सुधार करना एवं उसका विस्तार करना।

9. आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्गों और ग्रामीण आवास योजनाओं के लिए वर्तमान लाभ सीमा में 25 प्रतिशत वृद्धि सरकार द्वारा अनुमोदित की जानी चाहिए।

10. भावी लाभभोगियों के लिए शैल्टर परियोजनाओं के लिए ब्याज की दर कम करके 5 प्रतिशत कर दी जानी चाहिए।

11. एक ग्रामीण आवास वित्त निगम की स्थापना होनी चाहिए।

12. समुदाय की प्रतिक्रिया जानकर शैल्टर परियोजनाएं बनाई जाएं।

13. ग्रामीण आवास कार्यक्रम में भाग लेने के लिए स्वैच्छिक अभिकरणों को प्रोत्साहित किया जाय।

14. सारे देश में मलिन बस्तियों एवं सीमान्त बस्तियों की गणना की जानी चाहिए।

15. भावी आर्थिक विकास एवं जनसांख्यिकी प्रक्षेपणों पर आधारित दीर्घकालीन भू-उपयोग नीति अपनानी चाहिए।

16. भूमि का गहन उपयोग करने के लिए "लो राइज हाई डेन्सिटी" विकास की नीति अपनानी चाहिए।

17. संवृद्धि विकास की संकल्पना को भूमि विकास विकल्प के रूप में समझा जाना चाहिए।

18. आवास में कुल पूंजी निवेश की विशिष्ट प्रतिशतता आई० वाई० एस० एच० परियोजनाओं के भावी लाभभोगियों को शैल्टर देने के लिए होनी चाहिए।

19. प्रत्येक क्षेत्र के लिए दीर्घ स्तर के एकीकृत भूमि विकास नक्शे राज्य नगर एवं ग्राम आयोजन संगठनों द्वारा तैयार किए जाने चाहिए।

20. विभिन्न नगर प्राधिकरणों के विस्तृत कार्य का समन्वय करने एवं मार्गनिर्देशन के लिए उपयुक्त विस्तार अभिकरणों का सृजन करना चाहिए।

21. मानव बस्ती कार्यों में अन्तर्ग्रस्त संगठनों की बहुलता की जांच करने के लिए और सांस्थानिक संरचना में उपयुक्त संशोधन सुझाने के लिए तथा अलग-अलग संस्थानों की प्रबोधन गतिविधियों के लिए उपयुक्त यंत्रावली सुझाने के लिए भी एक समिति का गठन किया जाए।

22. अपेक्षतया बड़े गांवों का विकास कार्यक्रम राज्य नगर एवं ग्राम आयोजना संगठनों द्वारा तैयार किया जाना चाहिए।

23. सहायता प्राप्त ग्रामीण आवास जारी रहे लेकिन मुफ्त आवास मुहैया करने की प्रथा समाप्त कर दी जाए।

24. परम्परागत भवन निर्माण सामग्री का पुनर्जीवन के लिए व्यापक कार्यक्रम चलाया जाना चाहिए।

25. ग्रामीण तथा नगर आश्रय कार्यक्रम में 60:40 के अनुपात में योजना संसाधनों का नियतन किया जाए और इसके अतिरिक्त वाणिज्यिक बैंकों से योजना निधि संसाधन भी जुटाए जाएं।

26. शैल्टर के लिए वाणिज्यिक बैंक ऋणों पर भारतीय रिजर्व बैंक के प्रतिबन्ध को उदार बनाना चाहिए और शैल्टर परियोजनाओं की वित्त व्यवस्था करने के लिए वित्तीय संस्थाओं द्वारा अपनाई गई प्रक्रियाओं को सरल बनाया जाए।

27. भावी लाभभोगियों पर "संचालन लागत" का प्रभाव कम करने के उद्देश्य से भू-अर्जन, पंजीकरण के स्वामित्वाधिकार ग्रहण करने पर आने वाली लागत कम करने के लिए मौजूदा कानूनों में उपयुक्त संशोधन किया जाए।

28. भावी लाभ-भोगियों के लिए "सहनीय शैल्टर" तैयार करने के लिए शैल्टर के क्षेत्र में अनुसंधान एवं विकास कार्य किया जाना चाहिए और कार्यान्वयन अभिकरणों के कार्मिकों को सहनीय शैल्टर की नवीन संकल्पनाओं एवं तकनीकों में प्रशिक्षित किया जाना चाहिए। आई० वाई० एस० एच० के लिए समयावधि सन् 2000 तक है।

(ग) उचित कार्यक्रम राज्य सरकारों द्वारा बनाये जाने हैं।

कमजोर वर्गों के लिए सस्ती दर पर खाद्यान्न

390. **श्रीमती किशोरी सिंह** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने राज्य कमजोर वर्गों को सस्ती दर पर खाद्यान्न की आपूर्ति कर रहे हैं;

(ख) प्रत्येक क्षेत्र में कितनी राज सहायता दी गई है और इस राज्य सहायता के वित्तीय पहलू क्या हैं; और

(ग) क्या सरकार ने इन योजनाओं के लिए "पूल" से खाद्यान्न आवंटित करने की व्यवस्था की है?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) से (ग) केन्द्रीय पूल से विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को सहायता प्राप्त मूल्यों पर खाद्यान्नों का आवंटन किया जाता है जिससे वे सार्वजनिक वितरण प्रणाली को चला सकें। इसका मुख्य उद्देश्य खासकर जनसंख्या के कमजोर वर्गों के उपभोक्ताओं को उचित दामों पर खाद्यान्न सप्लाई करना है। विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए वर्ष 1984 में केन्द्रीय पूल से दिए गए खाद्यान्नों की मात्रा बताने

वाला एक विवरण संलग्न है 1984-85 के लिए केन्द्रीय पूल से दिए जाने वाले चावल और गेहूं पर प्रति क्विंटल उपभोक्ता राजसहायता (भण्डारण और मार्गस्थ हानियों को छोड़कर) की राशि क्रमश: 60.07 रुपये और 53.51 रुपये है।]

विवरण

(आंकड़े हजार मीटरी टन में)

राज्य/संघ शासित प्रदेश	आपूर्ति	
	चावल	गेहूं
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	984.0	98.6
असम	220.8	141.3
बिहार	83.7	270.9
गुजरात	91.8	17.8
हरियाणा	9.1	54.6
हिमाचल प्रदेश	31.4	23.3
जम्मू तथा कश्मीर	122.8	88.6
कर्नाटक	231.8	77.6
केरल	1322.6	146.1
मध्य प्रदेश	150.8	44.9
महाराष्ट्र	272.6	330.5
मणिपुर	26.8	11.5
मेघालय	80.6	14.5
नागालैण्ड	48.0	9.3
उड़ीसा	38.2	144.2
पंजाब	1.7	12.9

1	2	3
राजस्थान	4.5	15.2
सिक्किम	36.4	3.3
तमिलनाडु	271.5	94.5
त्रिपुरा	85.3	6.1
उत्तर प्रदेश	237.1	103.6
पश्चिम बंगाल	962.2	802.3
अ० तथा नि० द्वीप समूह	4.0	4.9
अरुणाचल प्रदेश	35.8	3.9
चण्डीगढ़	2.9	2.8
दादर तथा नगर हवेली	0.9	नग०
दिल्ली	153.7	358.4
गोवा, दमन और दीव	33.6	14.9
पांडिचेरी	5.3	1.1
मिजोरम	58.7	6.1
लक्षद्वीप	4.0	नग०
जोड़ सभी राज्य/संघ शासित प्रदेश	5612.6	2903.7

नग०=60 टन से कम

साक्षरता को श्रमिकों का मूल श्रम अधिकार बनाने के लिए विधान

391. **श्री चिन्ता मणि जेना** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय श्रमिक शिक्षा बोर्ड के शासी निकाय ने सरकार को सुझाव दिया है कि साक्षरता को श्रमिकों का मूल श्रम अधिकार बनाने हेतु विधान लाना चाहिए;

(ख) यदि हां, तो सरकार इस बारे में क्या कार्यवाही करने पर विचार कर रही है; और

(ग) श्रमिकों में निरक्षरता दूर करने के लिए उन्हें शिक्षा सुविधाएं प्रदान करने हेतु क्या अन्य उपाय किए जा रहे हैं ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) राष्ट्रीय प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम के भाग के रूप में, केन्द्रीय श्रमिक शिक्षा बोर्ड पूरे देश में फैले 43 क्षेत्रीय केन्द्रों के माध्यम से 2 अक्तूबर, 1978 से संगठित क्षेत्र में कार्यात्मक प्रौढ़ साक्षरता कक्षाएं आयोजित करता आ रहा है। इन कक्षाओं की अवधि 6 महीने की होती है। मुख्य जोर बागान और खनन क्षेत्रों पर दिया गया है जहां निरक्षरता की दर सबसे अधिक है।

भारत को रसायनयुक्त बीजों की सप्लाई

392. श्री चिन्ता मणि जेना
प्रो० वाई० एस० महाजन
श्री धर्मपाल सिंह मलिक
: क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 6 फरवरी, 1985 के हिन्दुस्तान टाइम्स में प्रकाशित इस आशय के समाचार की ओर दिलाया गया है कि "भारत को गेहूं के रसायन युक्त बीजों की सप्लाई की गई";

(ख) यदि हां, तो ये बीज कौन-कौन से देशों से खरीदे गये थे;

(ग) क्या इन बीजों की जांच की गई थी, यदि हां तो उसके परिणाम क्या थे तथा क्या उक्त बीजों को बुवाई के लिए किसानों में वितरित किया गया था;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और

(ङ) उक्त बीजों का क्या प्रभाव पड़ा है, तथा सरकार ने इनकी सप्लाई करने वालों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) ये बीज मेक्सिको के अन्तर्राष्ट्रीय मक्का और गेहूं अनुसंधान केन्द्र, तथा अन्तर्राष्ट्रीय बरानी कृषि अनुसंधान केन्द्र अल्लेप्पो सीरिया से परीक्षण के लिए मंगवाए गए (खरीदे नहीं गए) थे।

(ग) और (घ) जी हां, श्रीमान। भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली के परिसर में स्थित भा० कृ० अ० प० के राष्ट्रीय पौध आनुवंशिक संसाधन ब्यूरो के पौध संगरोध प्रभाग में विशेषज्ञों द्वारा इन बीजों की जांच की गई थी। इन बीजों की जांच पहले प्रयोगशाला में और उसके बाद

सख्त निगरानी के अन्तर्गत क्षेत्र की स्थिति में पोस्ट क्वैरेन्टाइन नर्सरी के अन्तर्गत की गयी थी। केवल कुछ ही पौधों में या तो लूज स्मट या पलैग स्मट बीमारी पाई गई थी। इन पौधों की बगल बगल के चार स्वस्थ पौधों वाली कतारों के साथ नष्ट कर दिया गया था। बची हुई प्रायोगिक बीज सामग्रियों को एकत्र किया गया और भा० कृ० अ० प० के गेहूं प्रायोजना निदेशालय के मार्फत संबन्धित वैज्ञानिकों को दे दिया गया था।

(ङ) प्रायोगिक नर्सरियों से प्राप्त किए गए बीज स्वस्थ थे और इनका उपयोग गेहूं प्रजनन कार्यक्रम में आनुवंशिक अस्थिरता को सुदृढ़ करने में किया गया। गेहूं की बेहतर और अधिक पैदावार वाली किस्मों के विकास के लिए ऊपर बताये गये अन्तर्राष्ट्रीय अनुसंधान केन्द्रों के साथ सहयोगात्मक कार्यक्रम के एक भाग के रूप में इस प्रक्रिया का अनुशरण किया गया था। इसलिए, प्रायोगिक बीज सामग्री के सप्लायरों के विरुद्ध कोई कार्रवाई करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

वेतन नीति के सम्बन्ध में पेनल बनाना

393. श्री चिस्त महाटा : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :.

(क) क्या सरकार ने वेतन नीति के सम्बन्ध में पेनल बनाए हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और पेनल ने अब तक क्या सिफारिशें की हैं ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

श्रीलंका की नौसेना द्वारा रामेश्वरम के मछुआरों पर आक्रमण

394. श्री चिस्त महाटा : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रामेश्वरम में मछुआरे श्रीलंका की नौसेना के खतरे के कारण अपनी जीविका कमाने में असमर्थ हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और इस मामले में अब तक क्या कदम उठाये गए हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) तथा (ख) जानकारी एकत्र की जा रही है।

लघु और मध्यम समाचार पत्रों को अपर्याप्त विज्ञापन

395. श्री चिस्त महाटा : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लघु और मध्यम समाचारपत्रों को सरकार और सरकारी उपक्रमों से विज्ञापनों का समुचित अंश प्राप्त नहीं हो रहा है; और

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

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी०एन०गाडगिल) : (क) और (ख) जी, नहीं, विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय के माध्यम से जारी किए जाने वाली सरकारी विज्ञापन छोटे तथा मझोले समाचारपत्रों को पर्याप्त मात्रा में जारी किए जाते हैं। 1983-84 के दौरान विज्ञापन तथा दृश्य प्रचार निदेशालय के माध्यम से जारी किए गए विज्ञापनों में, मुद्रा के रूप में, इन समाचारपत्रों का हिस्सा लगभग 66 प्रतिशत था। तथापि, सरकारी उपक्रमों के लिए यह आवश्यक नहीं है कि वे अपने विज्ञापन उक्त एजेन्सी के माध्यम से जारी करें।

केरल में पट्टानातित्रा चारालकुन्नु और इयानक्की में अल्प शक्ति ट्रान्समीटर की स्थापना

396. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल काफी भागों को दूरदर्शन प्रसारण के अन्तर्गत लाए जाने के लिए पट्टानातित्रा चारालकुन्नु और इयानक्की में अल्प-शक्ति ट्रान्समीटर की स्थापना हेतु कोई निवेदन प्राप्त हुआ है; और

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

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) और (ख) केरल में व्यापक दूरदर्शन कवरेज की व्यवस्था के लिए अनुरोध समय-समय पर प्राप्त होते रहे हैं। कोचीन में 10 किलोवाट के ट्रान्समीटर के चालू होने तथा त्रिवेन्द्रम के मौजूदा ट्रान्समीटर की शक्ति बढ़ा कर 10 किलोवाट कर दिए जाने पर, क्वीलोन जिले सहित, केरल के कई जिलों के पूर्णतः कवर हो जाने की उम्मीद है। केरल सहित देश के जिन भागों में दूरदर्शन सेवा उपलब्ध नहीं है, उनमें दूरदर्शन सेवा की व्यवस्था करना दूरदर्शन विस्तार की भावी योजनाओं के लिए संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

केरल को खाद्यान्न की आपूर्ति

397. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरण के लिए प्रतिमाह कुल कितनी मात्रा में खाद्यान्न की आवश्यकता होती है;

(ख) वर्ष 1984 के दौरान केन्द्र द्वारा कितनी मात्रा में खाद्यान्न की आपूर्ति की गई और उसका माहवार ब्यौरा क्या है; और

(ग) केरल की पूरी आवश्यकता को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है जिसमें केरल के सम्बन्ध में 1984 वर्ष के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए खाद्यान्नों की कुल मासिक मांग, आबंटन और उठान का ब्यौरा दिया गया है।

(ग) केरल सहित विभिन्न राज्य/संघ राज्यों क्षेत्रों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए केन्द्रीय भण्डार से खाद्यान्नों के आबंटन, केन्द्रीय भण्डार में स्टाक की समूची उपलब्धता, विभिन्न राज्यों की सापेक्ष आवश्यकताओं, बाजार उपलब्धता और अन्य संगत तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, मास-प्रतिमास आधार पर किये जाते हैं। ये आबंटन बाजार उपलब्धता के केवल अनुपूरक स्वरूप के होते हैं।

विवरण

(हजार मीटरी टन में)

मास	मांग	आबंटन	उठान
1984			
जनवरी	150.0	145.0	122.0
फरवरी	150.0	145.0	117.8
मार्च	150.0	145.0	134.0
अप्रैल	150.0	145.0	113.4
मई	155.0	145.0	125.8
जून	155.0	145.0	127.8
जुलाई	155.0	155.0 *	112.5
अगस्त	155.0	155.0 *	155.1
सितम्बर	155.0	155.0 *	109.9
अक्तूबर	155.0	155.0 *	113.5
नवम्बर	155.0	145.0	116.0
दिसम्बर	155.0	145.0	120.9
जोड़	1840.0	1780.0	1468.7

* इसमें तदर्थ आधार पर आबंटन किया गया 10,000 मीटरी टन चावल शामिल है।

छठी योजना के दौरान फसलों के विकास की धीमी गति

398. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी योजना के दौरान खाद्यान्नों, धान, दालों, गन्ना, कपास, पटसन और मेस्टा के लिए निर्धारित विकास दर प्राप्त किये जाने की संभावना नहीं है;

(ख) छठी पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान खाद्यान्नों के लक्ष्य किस सीमा तक प्राप्त नहीं हुए; और

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान लक्ष्यों को प्राप्त करने हेतु किस सीमा तक खामियों को दूर किया जाएगा और सुधार किये जायेंगे ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) 1983-84 तक के फसल-वार कृषि संबंधी उत्पादन के पक्के अनुमान उपलब्ध हैं। इन आधारों पर यह पाया गया कि छठी योजना के प्रथम चार वर्षों के दौरान खाद्यान्न तथा धान के उत्पादन की विकास दर लक्षित विकास दर से अधिक थी। दलहनों के संबंध में लक्षित विकास की दर उपलब्ध विकास दर से मामूली कम है। जहां तक कपास, पटसन तथा मेस्ता व गन्ने का संबंध है 1983-84 के दौरान प्रतिकूल मौसम स्थिति के कारण ये फसलें बुरी तरह से प्रभावित हुई थीं। अतः उपलब्धि लक्षित स्तर से कम रही। तथापि, उनकी विकास दर में वर्ष 1984-85 में सुधार होने की आशा है।

(ख) 1984-85 के दौरान खरीफ तथा रबी दोनों फसलों के संबंध में सभी राज्यों से अभी पक्के अनुमान उपलब्ध नहीं हुए हैं। अतः छठी योजना के लक्ष्यों की तुलना में हुई कमी, (यदि कोई हो) का मूल्यांकन करना संभव नहीं है।

(ग) सातवीं योजना के दौरान, अधिक उपज देने वाली किस्म के बीज, उन्नत प्रौद्योगिकी, उर्वरक, सिंचाई, ऋण, वनस्पति रक्षण आदि सहित सभी महत्वपूर्ण आदानों की आसानी से उपलब्धता तथा लक्ष्यों को प्राप्त करने में किसानों के लिए पर्याप्त मूल्य संबंधी प्रोत्साहन सुनिश्चित करने की नीति होगी।

ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के लिए धनराशि का नियतन

399. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के लिए और अधिक धनराशि नियत करने का विचार है और अगले वित्तीय वर्ष में इसमें पर्याप्त वृद्धि किये जाने की संभावना है, यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या इन योजनाओं को अधिक प्रभावी बनाने के लिए इनके उद्देश्यों में संशोधन किया जा रहा है;

(ग) क्या रोजगार सृजन परियोजनाओं के माध्यम से उपयुक्त आस्तियां निर्मित करके ग्रामीण क्षेत्रों में लोगों के जीवन को समग्र रूप से सुधारने की ओर विशेष ध्यान दिया जाएगा;

(घ) यदि हां, तो क्या सुधार किये जाने की संभावना है; और

(ङ) इसके परिणामों के कब तक मालूम होने की संभावना है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) से (ङ) ग्रामीण रोजगार कार्यक्रमों का इस समय मूल उद्देश्य उत्पादी स्वरूप के रोजगार का सृजन करना तथा टिकाऊ स्वरूप की उत्पादी परि-सम्पत्तियों का निर्माण करना है। हालांकि सातवीं पंच-वर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है परन्तु सातवीं पंचवर्षीय योजना 1985-90 के प्रस्ताव में यह स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि कार्यक्रमों के प्रभावी कार्यान्वयन हेतु बेहतर आयोजना, अधिक निगरानी तथा सुदृढ़ संगठन की व्यवस्था करके राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम, ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम तथा समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के माध्यम से ग्रामीण रोजगार पर बल दिया जाता रहेगा।

आवास के लिए धनराशियां देने की प्रक्रिया में बैंकों का अन्तर्ग्रस्त होना

400. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या **निर्माण और आवास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार आवास के लिए ऋण देने की प्रक्रिया में केन्द्रीय वित्त पोषण संस्थानों और बैंकों को और अधिक सक्रिय रूप से शामिल करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या निर्माण और आवास मन्त्रालय ने इस संबंध में कोई ठोस फार्मूला तैयार किया जो बैंकों के पास भेजा गया है;

(ग) क्या राष्ट्रीयकृत बैंक देश में आवास विकास के लिए उचित दर पर धनराशि में सहायता करने के लिए तैयार हो गये हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या इस योजना से बड़े पैमाने पर लोगों को मकान मुहैया करने में भारी सहायता मिलेगी; और

(ङ) यदि हां, तो देश में आवास परियोजनाओं के लिए धनराशि उपलब्ध कराने के लिए अब तक बैंकों ने कितनी धनराशि निर्धारित की है ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) तथा (ख) आवास के लिए निधियां देने की प्रक्रिया में केन्द्रीय वित्त संस्थानों की बढ़ती हुई सहभागिता का प्रश्न वित्त मंत्रालय (बैंकिंग विभाग) तथा केन्द्रीय संस्थानों के साथ उठाया गया। ठोस सूत्र का निर्धारण विचार-विमर्श के निष्कर्षों

तथा सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत परिव्ययों को अन्तिम रूप देने पर निर्भर करेगा।

(ग) यह (क) (ख) के उत्तर में शामिल है।

(घ) योजना को जब अन्तिम रूप दिया जाएगा यह इस दिशा में सहायक होगी।

(ङ) 1979 में रिजर्व बैंक द्वारा जारी किए गये मार्गनिर्देशनों के अनुसार आवास वित्त के रूप में प्रति वर्ष एक विशिष्ट राशि उद्दिष्ट की जाती है। 1982 से 150 करोड़ रुपये में से 65 करोड़ रुपये की राशि व्यक्तिगत और शेष आवास तथा नगर-विकास निगम, राज्य आवास बोर्डों और आवास विकास वित्त निगम के प्रयोजन के लिए है। इन निधियों में वृद्धि उपर्युक्त भाग (क) तथा (ख) में उल्लिखित विचार-विमर्श के निष्कर्षों तथा सातवीं पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप देने पर निर्भर करेगा।

आन्ध्र प्रदेश सरकार के भवनों पर कब्जा

401. **श्री एन० वेंकटरत्नम** : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार के नई दिल्ली स्थित कुछ भवन सरकार के कब्जे में हैं;

(ख) क्या इन पर कब्जा किराए के किसी समझौते के अन्तर्गत है, यदि हां, तो उसकी शर्तें क्या हैं;

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा आन्ध्र प्रदेश सरकार को किराए के रूप में कितनी धनराशि का भुगतान किया जा रहा है तथा इन भवनों के रख-रखाव पर आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा कितनी धन-राशि खर्च की जाती है;

(घ) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने केन्द्रीय सरकार से इन भवनों को खाली करने का अनुरोध किया था; और

(ङ) यदि इन्हें अब तक खाली नहीं किया गया है, तो उसके क्या कारण हैं ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

पौधा संरक्षण रसायनों की काले बाजार में बिक्री

402. **श्री एन० वेंकटरत्नम** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि कपास, मिर्च, मूंगफली तथा हल्दी की खेती करने वाले किसानों को पौधा संरक्षण रसायन काले बाजार में बेचे जा रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो किसानों को इनके निर्माताओं के शोषण से बचाने के लिए इन रसायनों

पर कानून मूल्य नियंत्रण लागू करने के लिए भारत सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री भूटा सिंह) : (क) इस समय कीटनाशी दवाओं के मूल्यों पर कोई कानूनी नियन्त्रण नहीं है। अतः काले बाजार में कीटनाशी दवाओं की बिक्री का कोई प्रश्न ही नहीं होता। तथापि, इसके मूल्य अलग-अलग स्थानों और विनिर्माताओं के भिन्न-भिन्न होते हैं। कीटनाशी दवाओं के अधिक मूल्य होने के कारण ये हैं : सीमा शुल्क, बिक्री कर, कच्ची सामग्री के मूल्यों में वृद्धि, भाड़ा दर, उपयोगी वस्तुओं की लागत, पैकिंग सामग्री की लागत, श्रम और कर्मचारियों की लागत इत्यादि।

(ख) सम्भाव्यता की जांच करने अथवा कीटनाशी दवाओं के संबध में सांविधिक मूल्य नियन्त्रण लागू करने की दृष्टि से इसका अध्ययन करने का कार्य औद्योगिक लागत एवं मूल्य ब्यूरो को सौंपा गया है।

[हिन्दी]

भूतपूर्व संसद सदस्यों द्वारा सरकारी आवासों को खाली करना

403. **श्री दिलीप सिंह भूरिया** : क्या निर्माण और आवास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन-किन भूतपूर्व मंत्रियों और भूतपूर्व संसद सदस्यों के पास सरकारी आवास है और इस आवास पर कब से उनका कब्जा है ;

(ख) उनमें से प्रत्येक की ओर किराये की कुल कितनी धनराशि बकाया है;

(ग) इन आवासों को खाली कराने और उनसे किराये की बकाया धनराशि वसूल करने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) इस संबंध में आगे क्या कार्यवाही की जा रही है ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) तथा (ख) सामान्य पूल वास से संबंधित एक विवरण संलग्न हैं।

(ग) तथा (घ) आवास खाली कराने और किराये की बकाया धनराशि वसूल करने की कार्रवाई नियमों के अनुसार की जा रही है।

विवरण

क्र० सं०	भूतपूर्व मंत्री/ भूतपूर्व संसद सदस्य का नाम	आवास का विवरण	रद्द करने की तारीख	23-2-85 की स्थिति के अनुसार देय राशि
1	2	3	4	5
				रुपये
1.	प्रो० डी० पी० चट्टोपाध्याय भूतपूर्व संसद सदस्य	ए० बी०-14 मथुरा रोड टाईप-7	9-8-81	4405.2
2.	श्री एस० एस० सिसोदिया भूतपूर्व संसद सदस्य	11, तालकटोरा रोड टाईप-8	जून, 84	7859.90
3.	श्री भीष्म नारायण सिंह भूतपूर्व संसद सदस्य	1, तीन मूर्ति मार्ग टाईप-8	15-5-84	7359.00
4.	श्री अटल बिहारी वाजपेयी भूतपूर्व संसद सदस्य	6, रायसीना रोड टाईप-8	31-1-85	6894.84
5.	प्रो० सत्य देव सिंह भूतपूर्व संसद सदस्य	7, रायसीना रोड टाईप-8	31-1-85	5103.40
6.	श्री बालेश्वर राम भूतपूर्व संसद सदस्य	9, अशोक रोड टाईप-8	31-1-85	9584.99
7.	श्री मगन भाई बडौत भूतपूर्व संसद सदस्य	9, त्यागराज मार्ग, टाइप-8	31-1-85	7219.48
8.	श्री चरणजीत सिंह भूतपूर्व संसद सदस्य	18 का आधा भाग अशोक रोड, टाईप-8	31-1-85	3383.45
9.	श्री डी० डी० शास्त्री भूतपूर्व संसद सदस्य	—वही—	31-1-85	6641.85
10.	श्री पी० एन० टण्डन भूतपूर्व संसद सदस्य	18, जनपथ, टाईप-6	31-1-85	1510.48
11.	श्री ए० आर० मल्लू, भूतपूर्व संसद सदस्य	24, आर० पी० रोड, टाईप-6	31-1-85	2388.64

1	2	3	4	5
12.	श्री आर० वाई० भोरपाड़े भूतपूर्व संसद सदस्य	14, तुगलकरोड, टाईप-8	31-1-85	8341.83
13.	श्री रशीद मसूद, भूतपूर्व संसद सदस्य	5, बो० डी० मार्ग, टाईप-6	31-1-85	9886.43
14.	श्री समर मुखर्जी, भूतपूर्व संसद सदस्य	6, अशोक रोड, टाईप-8	31-1-85	4369.75
15.	श्री एन० डी० तिवारी, भूतपूर्व संसद सदस्य	3, कृष्णा मेनन मार्ग, टाईप-8	31-1-85	12599.90
16.	ए० ए० रहीम, भूतपूर्व मंत्री	7, तुगलक रोड, टाईप-8	31-1-85	8146.15
17.	श्री के० वी० डी० रेड्डी, भूतपूर्व मंत्री	23, सफदरजंग रोड टाईप-8	31-1-85	6099.20
18.	श्री एच० एन० मिश्र, भूतपूर्व मंत्री	6-बी० डी० मार्ग, टाईप-6	31-1-85	3337.80
19.	श्री मल्लिकार्जुन, भूतपूर्व मंत्री	3, सर्कुलर रोड, टाईप-8	31-1-85	3301.90
20.	श्री वीर भद्र सिंह, भूतपूर्व संसद सदस्य	ए० बी०-2०, मथुरा रोड,	17-11-83	शून्य
21.	स्वर्गीय श्री बी०आर० नहाटा, भूतपूर्व संसद सदस्य	12 का आधा भाग बिलिंग्डन क्रीसेन्ट टाईप-8	7-12-83	59236.25
22.	श्री धनिक लाल मण्डल, भूतपूर्व संसद सदस्य	6, जनपथ (टाईप-8-28-2-85 से खाली कर दिया गया)	31-1-85	6325.74
23.	श्री के० सी० पाण्डेय, भूतपूर्व संसद सदस्य	1, इलेक्ट्रिक लेन, टाईप-6	31-1-85	2115.87
24.	श्री फते सिंह राव गायकवाड़ भूतपूर्व संसद सदस्य	7, डुप्लेक्स लेन, टाईप-8	30-11-84	2740.10

जनजातीय और पिछड़े क्षेत्रों का दूरदर्शन सेवाओं से जोड़ा जाना

404. **श्री दिलीप सिंह भूरिया** : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जनजातीय और पिछड़े क्षेत्रों को प्राथमिकता के आधार पर दूरदर्शन सेवाओं से जोड़ने के किसी कार्यक्रम को अन्तिम रूप दिया है;

(ख) मध्य प्रदेश के जनजातीय जिलों को दूरदर्शन सेवा से जोड़ने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) इन जिलों को रिले केन्द्रों द्वारा अथवा स्वतंत्र रूप से इस सेवा से कब तक जोड़ दिया जायेगा ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) छठी योजना अवधि के दौरान हाथ में ली गई स्कीमों के पूरा हो जाने पर, 91 आदिवासी जिलों सहित 339 जिलों के सम्पूर्ण या आंशिक भागों में देश की लगभग 70 प्रतिशत जनसंख्या को दूरदर्शन सेवा उपलब्ध होने की उम्मीद है।

(ख) और (ग) हाथ में ली गई स्कीमों के मुकम्मल हो जाने पर मध्य प्रदेश के 16 आदिवासी जिलों के भागों में दूरदर्शन सेवा प्राप्त होने की उम्मीद है।

सितम्बर, 1982 में हुआ त्रिपक्षीय राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन

405. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सितम्बर, 1982 में हुए त्रिपक्षीय राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन में यह सर्वसम्मति से निर्णय किया गया था कि औद्योगिक विवादों को हल करने के लिए केन्द्र तथा राज्य स्तरों पर औद्योगिक सम्बन्ध आयोगों की स्थापना की जा जाएगी; और

(ख) यदि हां, तो इस निर्णय को कब तक क्रियान्वित किया जाएगा; और

(ग) इसको अभी तक कार्यान्वित न किए जाने के क्या कारण हैं ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) से (ग) राष्ट्रीय श्रम आयोग की सिफारिशों पर राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन ने विचार किया, जिसने इस मामले की विस्तृत जांच-पड़ताल के लिए श्री सनत मेहता की अध्यक्षता में एक समिति गठित की। सनत मेहता समिति ने औद्योगिक संबंध आयोगों के गठन की सिफारिश की। चूंकि इस मसले के व्यापक निष्कर्ष हो सकते हैं, इसलिए इस मामले में विस्तृत छानबीन की आवश्यकता है।

केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्थान पर व्यय

406. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्थान जोधपुर पर कितना वार्षिक व्यय किया गया है और उसकी शाखाएं किन-किन स्थानों पर खोली गई हैं तथा इस संस्थान की स्थापना का क्या प्रयोजन है;

(ख) जिला पाली में पाली और सोजट में कार्यरत उसकी शाखाओं पर गत तीन वर्षों के दौरान, वर्षवार, कितना धन व्यय किया गया;

(ग) इससे किसानों को कितना लाभ हुआ; और

(घ) क्या इस सम्बन्ध में कभी कोई मूल्यांकन किया गया है तथा यदि हां, तो कब ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) वर्ष 1983-84 के लिए केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्थान, जोधपुर तथा इसके केन्द्रों पर योजना के अन्तर्गत रु० 120.86 लाख तथा गैर-योजना के अन्तर्गत रु० 83.03 लाख वार्षिक व्यय किया गया। संस्थान के चार क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र राजस्थान राज्य में पाली, बीकानेर तथा जैसलमेर तथा गुजरात राज्य में भुज में स्थित है। उपरोक्त के अतिरिक्त संस्थान के 11 क्षेत्र प्रबन्ध तथा मृदा संरक्षण केन्द्र पश्चिम राजस्थान में स्थित हैं। ये हैं चान्दन, खेतोसी, लावन, बीचावल, भोपालगढ़, बोरून्दा, बिलासपुर, जादन, समदारी, जसवन्त गढ़ तथा पलसाना।

इस संस्थान को स्थापित करने का मुख्य उद्देश्य इन क्षेत्रों में कृषि उत्पादन को बनाये रखने के लिए उपयुक्त शुष्क भूमि प्रौद्योगिकी का विकास करना है।

(ख) सोजट केन्द्र केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्थान जोधपुर का हिस्सा नहीं है। 1969 में इसे राज्य सरकार को हस्तान्तरित कर दिया गया।

वर्ष 1981-82, 1982-83 तथा 1983-84 के लिए पाली केन्द्र पर खर्च क्रमशः रु० 8.70 लाख, रु० 9.80 लाख तथा रु० 9.50 लाख था।

(ग) संस्थान ने परिचालन अनुसंधान प्रायोजनाएं, प्रयोगशाला से खेत तक कार्यक्रम, कृषि विज्ञान केन्द्र, किसान मेले का आयोजन तथा किसानों के प्रशिक्षण कार्यक्रम आदि के माध्यम से उन्नत शुष्क भूमि प्रौद्योगिकी का सफलतापूर्वक प्रदर्शन किया है।

प्रयोगशाला से खेत तक कार्यक्रम के अन्तर्गत 200 परिवारों को अपनाया गया। करीब 1200 से 1800 किसानों ने प्रत्येक वर्ष किसान खेत दिवस में भाग लिया जहां उन्हें प्रमाणित प्रौद्योगिकी प्रदर्शित की गई।

(घ) जी हां, श्रीमान। समय-समय पर महत्त्वपूर्ण अध्ययन किये जाते हैं तथा संस्थान के भावी कार्यक्रमों को परिष्कृत करने तथा उस क्षेत्र के कृषकों के साथ बेहतर सम्पर्क विकसित करने के लिए भी मार्गदर्शन के रूप में इनका उपयोग किया जाता है।

[अनुवाद]

भारतीय खाद्य निगम में आवश्यकता से अधिक कर्मचारी तथा हानि होना

407. **श्री भूल चन्द डागा** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम में आवश्यकता से अधिक कर्मचारी हैं और एक बहुत बड़ा इंजीनियरिंग सैल है;

(ख) यदि हां, तो बेहतर तथा मितव्ययी परिणामों के लिए उसके कार्यकरण को सुव्यवस्थित करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) भारतीय खाद्य निगम को पिछले तीन वर्षों के दौरान कितनी वार्षिक हानि हुई तथा उसके क्या कारण थे तथा भारतीय खाद्य निगम द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) भारतीय खाद्य निगम का स्टाफ उसकी आवश्यकताओं के अनुरूप है। भारतीय खाद्य निगम के पास निर्माण के बड़े पैमाने पर हो रहे विस्तार कार्यक्रम की देखरेख करने और गोदामों और मांडर्न राइस मिलों के रख-रखाव के लिए एक इंजीनियरिंग प्रभाग है।

(ग) केन्द्रीय सरकार की खाद्य नीतियों के निष्पादन के लिए, भारतीय खाद्य निगम एक प्रमुख एजेन्सी है और इसके कार्यचालन में हुई हानि की प्रतिपूर्ति केन्द्रीय सरकार द्वारा राजसहायता के रूप में की जाती है। गत तीन वर्षों के दौरान दी गई खाद्य राजसहायता इस प्रकार है :—

करोड़ रुपयों में

वर्ष	
1982-83	710
1983-84	835
1984-85 (संशोधित अनुमान)	1100

लेवी चीनी के मूल्य में वृद्धि

408. **श्री बाला साहिब विखे पाटिल** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में सभी राज्यों में गन्ने के न्यूनतम मूल्य में वर्षों पहले वृद्धि की गई है;

(ख) क्या सरकार लेवी चीनी के मूल्य में वृद्धि करने पर विचार कर रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके कारण क्या हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) चीनी फैक्ट्रियों द्वारा गन्ना उत्पादकों को दिया जाने वाला गन्ने का सांविधिक न्यूनतम मूल्य 1980-81, 1981-82 और 1982-83 मौसमों के लिए 8.5 प्रतिशत चीनी रिकवरी पर 13.00 रुपये प्रति क्विंटल के स्तर पर बना रहा। 1983-84 मौसम के लिए 8 5 प्रतिशत की रिकवरी पर इसे बढ़ाकर 13.50 रुपये प्रति क्विंटल कर दिया गया। चालू मौसम 1984 85 के लिए इसे और बढ़ाकर 14.00 रुपये प्रति क्विंटल कर दिया गया। गन्ने का न्यूनतम मूल्य सभी राज्यों पर समान रूप से लागू होता है।

(ख) और (ग) 1984-85 चीनी वर्ष के लिए नये लेवी मूल्य घोषित करने का मामला सरकार के विचाराधीन है।

पुणे और नासिक नगर क्षेत्र को दूरदर्शन प्रसारण के अन्तर्गत लाया जाना

409. **श्री बालासाहिब विखे पाटिल** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुणे और नासिक नगर के बीच के क्षेत्र को अभी दूरदर्शन कार्यक्रम के प्रसारण के अन्तर्गत नहीं लाया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार वहां पर कम से कम एक रिले केन्द्र स्थापित करने के लिए उचित उपाय करने का है ताकि उस क्षेत्र के लोगों की मांग को पूरा किया जा सके;

(ग) क्या सरकार का विचार 25 किलोमीटर दूर के स्थानों को भी दूरदर्शन प्रसारण के अन्तर्गत लाने का है; और

(घ) दूरदर्शन तंत्र के विस्तार हेतु सातवीं योजना के अन्तर्गत कितना धन आवंटित किया गया है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी०एन० गाडगिल) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) सातवीं योजना, जिसमें दूरदर्शन सेवा का और विस्तार करने सम्बन्धी प्रस्ताव शामिल हैं, का अभी अनुमोदन होना है।

राजस्थान में सूखा

410. **श्री सी० माधव रेड्डी**
श्री एन० वेंकटरत्नम } : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान फिर से सूखे की चपेट में आ गया है और यदि हां, तो उस संकट को दूर करने और राहत पहुंचाने के लिए पर्याप्त कदम उठाए गये हैं; और

(ख) क्या सरकार ने देश में सूखे की पुनरावृत्ति से निपटने के लिए कुछ तरीके और तंत्र तैयार किए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) राजस्थान सरकार की सूचना के अनुसार, 1984 में राज्य के 27 जिलों में से 21 जिले सूखे से प्रभावित हुए हैं। राज्य सरकार ने राहत संबंधी उपाय पहले ही शुरू कर दिए हैं और केन्द्रीय सहायता भी दी जा रही है।

(ख) दो कार्यक्रम अर्थात सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम और मरु विकास कार्यक्रम क्रमशः 1970-71 और 1977-78 से कार्य कर रहे हैं। इन दो कार्यक्रमों का उद्देश्य कृषि विकास तथा वनरोपण सहित सूखा प्रवण तथा अर्ध शुष्क क्षेत्रों का विकास करना है।

देश में अन्तर्देशीय और समुद्री मत्स्य पालन की क्षमता

411. **श्री सी० माधव रेड्डी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में अन्तर्देशीय और समुद्र मत्स्य पालन की कितनी क्षमता है और पिछले तीन वर्षों में वास्तव में कुल कितनी मात्रा में मछलियां पकड़ी गईं;

(ख) क्या भारत की विस्तृत क्षमता का बहुत कम उपयोग हो रहा है और यदि हां, तो तत्सम्बंधी कारण क्या है;

(ग) क्या राष्ट्रीय कृषि आयोग (एन०सी०ए०) ने 1976 में इस विषय पर कोई सिफारिश की है और यदि हां, तो उसके क्रियान्वयन का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इनमें से अधिकतर सिफारिशें क्रियान्वित नहीं हुई हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इस दिशा में क्या कदम उठाए गए हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) राष्ट्रीय कृषि आयोग ने 2000 ईसवीं तक समुद्री तथा अन्तर्देशीय मत्स्यपालन संसाधनों से क्रमशः 35 लाख मीटरी टन तथा 45 लाख मीटरी टन के उत्पादन स्तर की परिकल्पना की है। गत वर्षों में पकड़ी गई मछलियों की वास्तविक मात्रा अगले पृष्ठ पर दी गई है :—

- उत्पादन लाख मीटरों टन में

वर्ष	समुद्रीय	अन्तर्देशीय	योग
1981	14	10	24
1982	14	9	23
1983 (अनंतिम)	16	10	26

(ख) राज्यों और केन्द्रीय दोनों क्षेत्रों के तहत क्रियान्वित की जा रही कई योजनाओं तथा कार्यक्रमों के जरिए मात्स्यिकी की क्षमता का अधिक से अधिक उपयोग किया जा रहा है। देश में मछली का उत्पादन 1950-51 के 7.51 लाख मीटरी टन से बढ़कर 1983-84 में 26 लाख मीटरी टन हो गया है।

(ग) सरकार द्वारा राष्ट्रीय कृषि आयोग की सिफारिशों पर किये गये कुछ महत्वपूर्ण उपाय नीचे दिये गये हैं :—

1. मछली पकड़ने के कार्यकलापों में विविधता लाने में राज्य द्वारा सहायता करना और ऋणों/राजसहायता के माध्यम से देशी जलयानों में मोटर इंजिन लगाना;

2. देशी, आयातित तथा भाड़े पर लिए गए मछली पकड़ने वाले जलयानों के विवेकपूर्ण मिश्रण के जरिये गहरे समुद्र में मछली पकड़ने वाले बेड़े में वृद्धि करना;

3. गहरे समुद्र में मछली पकड़ने वाले देशी जलयानों की लागत पर 33 प्रतिशत की राज-सहायता देना;

4. जहाजरानी विकास निधि समिति के माध्यम से गहरे समुद्र में मछली पकड़ने वाले जलयानों की खरीद के लिए आसान शर्तों पर ऋण मुहैय्या करना;

5. बड़े तथा छोटे बन्दरगाहों पर मछली पकड़ने वाले पत्तनों का निर्माण तथा मछली पकड़ने वाले केन्द्रों पर माल उतारने तथा लंगर डालने की सुविधाओं के लिये मात्स्यिकी सर्वेक्षण तथा सहायता में वृद्धि करना; और

6. एक मात्र आर्थिक क्षेत्र में विदेशी जलयानों द्वारा मछली पकड़ने का विनियमन करना। इस प्रयोजन के लिए भारतीय समुद्री क्षेत्र (विदेशी जलयानों द्वारा मछली पकड़ने का विनियमन) अधिनियम, 1981, 2 नवम्बर, 1981 से लागू किया गया है।

7. अन्तःदेशी मछुवारों के लिए वृत्तिका की व्यवस्था के साथ वैज्ञानिक जल कृषि में प्रशिक्षण कार्यक्रम।

8. मछली तालाबों का सुधार और मछली पालन कार्यकलापों के लिए किसानों को प्रथम वर्ष के आदानों तथा तकनीकी विस्तार मदद के लिये ऋण और राजसहायता के रूप में संस्थागत वित्त मुहैय्या करके, जलाशयों तथा तालाबों में मछली पालन बढ़ाने हेतु मछुवा विकास एजेंसियों की संस्थापना करना;

9. सभी प्रमुख राज्यों में आधुनिक डिम्पोना फार्म/हैचरियों की स्थापना करके डिम्पोना उत्पादन में वृद्धि करना ताकि ये डिम्पोना उत्पादन में आत्मनिर्भर हो सकें।

10. झींगा उत्पादन मछली पालन और झींगा हैचरी की स्थापना के लिये तटीय तथा अन्तःदेशी राज्यों में खारे पानी के क्षेत्रों का विकास करना।

(ख) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

कृषि विकास के लिए सेवा संस्थान

412. **डा० ए० के० पटेल** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंत्रालय द्वारा गठित आचार्य कार्य दल ने कृषि के विकास के लिये राजसहायता देने के बजाय सेवा संस्थान खोलने की सिफारिश की हैं और कहा है कि फसलों की क्षेत्रीय विषमताओं में हो रही वृद्धि को ध्यान में रखते हुए विभिन्न कृषि योजनाओं और परियोजनाओं को अखिल भारतीय स्तर की बजाय राज्य स्तर पर तैयार करने की अनुमति दी जानी चाहिये;

(ख) वर्ष 1985-86 के लिये रखे गये लक्ष्यों का ब्यौरा क्या है और इस संदर्भ में राज्यों को किस प्रकार की सलाह दी गई है; और

(ग) इन सिफारिशों के संबंध में विभिन्न राज्यों द्वारा व्यक्त प्रतिक्रिया का ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सातवीं पंचवर्षीय योजना तैयार करने के लिए कृषि उत्पादन से सम्बंधित कार्यकारी दल ने यह सिफारिश की है कि सातवीं योजना में किसानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए संस्थागत संरचना को मजबूत बनाने की स्पष्ट वचनबद्धता होनी चाहिए। तथापि, कार्यकारी दल ने राजसहायता देने की बजाए इस नीति को अपनाए जाने के संबंध में सिफारिश नहीं की है। कार्यकारी दल यह मानता है कि कुछ राजसहायता दी जानी बहुत जरूरी है। किन्तु यह सिफारिश करना है कि यह राजसहायता किसानों को दिये जाने के बदले स्रोत पर ही होना चाहिए। रिपोर्ट में यह भी सिफारिश की गई है कि केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं में उपयुक्त धनराशि की व्यवस्था की जानी चाहिए। इन योजनाओं को प्रत्येक कृषि जलवायु क्षेत्र की विशिष्ट बाधाओं को नजर में रखते हुए राज्य स्तर पर तैयार किया जाए।

(ख) कृषि उत्पादन से संबंधित कार्यकारी दल की रिपोर्ट में 1985-86 के लिए प्रस्तावित प्रमुख फसलों के उत्पादन लक्ष्य नीचे दिये गये हैं :

फसल	उत्पादन लक्ष्य 1985-86 (लाख मीटरी टन)
1. चावल	645.00
2. गेहूं	491.45
3. मोटे अनाज	320.10
4. दलहन	135.00
5. तिलहन	136.00

दिसम्बर, 1984 में राज्य सरकारों को पत्र लिखे गए जिनमें 7वीं योजना के संबंध में कार्यकारी दल द्वारा प्रस्तावित मुख्य बातों का उल्लेख किया गया था तथा प्रस्तावित कुछ नए कार्यक्रमों के लिए क्षेत्र विशिष्ट संबंधी परियोजनाओं को तैयार करने का अनुरोध किया गया था। बजट प्रावधानों, जिनके 1985-86 में उपलब्ध होने की संभावना है, के संदर्भ में फरवरी, 1985 में राज्य सरकारों को इस संबंध में फिर से सलाह दी गई थी।

(ग) इस मामले में राज्यों को लिखा गया है।

[अनुवाद]

ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्यों को आबंटित धनराशि

413. **श्री अजय बिश्वास :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों को कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई;

(ख) इस कार्यक्रम के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों द्वारा कुल लक्ष्य क्या रखा गया और कितना लक्ष्य प्राप्त किया गया; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस कार्यक्रम के लिए और अधिक धनराशि प्रदान करने का है?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) छठी

पंचवर्षीय योजना के दौरान ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत निधियों का राज्य-वार आबंटन संलग्न विवरण I में दर्शाया गया है।

(ख) ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत वर्ष 1983-84 के लिए रोजगार सृजन के राज्य-वार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए थे। तथापि, यह आशा की गई थी कि वर्ष के दौरान रोजगार के 60 मिलियन श्रम दिन-सृजित किए जाएंगे। ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम के अन्तर्गत 1984-85 के लिए रोजगार सृजन का लक्ष्य 300 मिलियन श्रम-दिन निर्धारित किया गया है। निर्धारित लक्ष्यों तथा सृजित रोजगार के बारे में राज्य-वार स्थिति संलग्न विवरण-II में दी गई है।

(ग) 400 करोड़ रुपये के बजट प्रावधान, प्रगति तथा निधियों के वास्तविक उपयोग को ध्यान में रखते हुए, राज्यों को निधियां मुक्त की गई है। चालू वर्ष के दौरान 400 करोड़ रुपये से अधिक कोषनराशि मुक्त करने का प्रस्ताव नहीं है।

विवरण-एक

(लाख रुपये में)

क्रम संख्या	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र	1983-84	1983-95
1	2	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	990·0	4950·0
2.	असम	216.0	1080·0
3.	बिहार	1425·0	7125·0
4.	गुजरात	320.0	1600.0
5.	हरियाणा	48.4	420.0
6.	हिमाचल प्रदेश	60·0	300·0
7.	जम्मू व कश्मीर	75·0	375·0
8.	कर्नाटक	470·0	2350·0
9.	केरल	470·0	2350·0
10.	मध्य प्रदेश	780·0	3900.0
11.	महाराष्ट्र	790·0	3950·0
12.	मणिपुर	11·0	55·0

1	2	4	5
13.	मेघालय	15·0	75·0
14.	नागालैंड	10·0	50·0
15.	उड़ीसा	450·0	2250·0
16.	पंजाब	135·0	675·0
17.	राजस्थान	240·0	1200·0
18.	सिक्किम	8·0	40·0
19.	तमिलनाडु	890.0	4450·0
20.	त्रिपुरा	33·0	165·0
21.	उत्तर प्रदेश	1705.0	8525·0
22.	पश्चिम बंगाल	770·0	3850·0
	केन्द्र शासित क्षेत्र		
23.	अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह	8·0	40·0
24.	अरुणाचल प्रदेश	8·0	40·0
25.	चण्डीगढ़	2·0	10·0
26.	दादरा व नगर हवेली	4.0	20.0
27.	दिल्ली	4·0	20·0
28.	गोवा दमन व द्वीप	9·0	45·0
29.	लक्षद्वीप	2.0	10·0
30.	मिजोरम	8·0	40·0
31.	पांडिचेरी	8·0	40·0
	अखिल भारत	10000.0	50000.0

विवरण-दो

लाख श्रम दिन

क्रम सं०	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र	1983-84 रोजगार सृजन	1984-85 लक्ष्य	1984-85 उपलब्धि अनन्तिम (28.2.1985 तक प्राप्त सूचना के अनुसार
1	2	3	4	5
1	आन्ध्र प्रदेश	—	231.11	134.25
2.	असम	12.30	63.38	16.33
3.	बिहार	—	392.15	173.43
4.	गुजरात	1.61	85.71	64.00
5.	हरियाणा	नगण्य	15.35	3.72
6.	हिमाचल प्रदेश	—	17.03	11.11
7.	जम्मू व कश्मीर	—	17.31	2.74
8.	कर्नाटक	7.75	169.16	111.19
9.	केरल	0.03	107.92	17.59
10.	मध्य प्रदेश	8.43	243.76	171.10
11.	महाराष्ट्र	—	309.84	185.79
12.	मणिपुर	—	2.55	0.46
13.	मेघालय	—	4.33	—
14.	नागालैंड	0.66	2.44	1.15
15.	उड़ीसा	शून्य	175.80	17.60
16.	पंजाब	—	20.41	11.77
17.	राजस्थान	5.59	62.22	48.49
18.	सिक्किम	0.23	2.04	0.23
19.	तमिलनाडु	2.69	298.16	242.96
20.	त्रिपुरा	1.85	9.67	0.61
21.	उत्तर प्रदेश	10.53	456.34	290.24
22.	पश्चिम बंगाल	—	301.02	29.10

1	2	3	4	5
केन्द्र शासित क्षेत्र				
23.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	शून्य	2.82	—
24.	अरुणाचल प्रदेश	शून्य	2.04	—
25.	चण्डीगढ़	—	0.39	0.24
26.	दादरा व नगर हवेली	शून्य	1.67	—
27.	दिल्ली	—	0.70	0.11
28.	गोवा, दमन व द्वीप	—	2.51	1.61
29.	लक्षद्वीप	—	0.51	0.43
30.	मिजोरम	शून्य	0.83	1.21
31.	पांडिचेरी	0.29	1·83	1.38
	अखिल भारत	51.96	3000.00	1538.85

राष्ट्रीय वृहद योजना के लिए सर्वेक्षण

414. **श्री अजय बिश्वास :** क्या निर्माण और आवास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय पेय जल और सफाई दशक के उद्देश्य के क्रियान्वयन के लिए राष्ट्रीय वृहद योजना तैयार करने हेतु कोई सर्वेक्षण किया है;

(ख) यदि हां, तो शहरी क्षेत्रों के कितने लोगों को सफाई सुविधाएं उपलब्ध हैं;

(ग) इस दशक में शहरी जनसंख्या को सफाई सुविधाएं उपलब्ध कराने का क्या लक्ष्य है;

(घ) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस संबंध में अब तक हुई प्रगति संतोषजनक नहीं है; और

(ङ) इस कार्यक्रम की गति तेज करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठए गए हैं ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों से विस्तृत परामर्श के पश्चात् ही अन्तर्राष्ट्रीय पेय जल पूर्ति एवम् स्वच्छता दशक के लिए राष्ट्रीय वृहत योजना तैयार की गई थी।

(ख) लगभग 33 प्रतिशत शहरी जनसंख्या को छठी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक लाभान्वित किए जाने की सम्भावना है।

(ग) नगर स्वच्छता के बारे में कवरेज का लक्ष्य इस प्रकार है :—

नगर मल-निर्यास एवम् स्वच्छता —

श्रेणी—I के शहरों में लाभान्वित की जाने वाली जनसंख्या का शतप्रतिशत और श्रेणी-II तथा अन्य कस्बों में 80 प्रतिशत। प्रत्येक राज्य में कुल कवरेज मल-निर्यास तथा निपटान की सरल स्वच्छता प्रणाली के जरिये नगर जनसंख्या का 80 प्रतिशत होना चाहिए।

(घ) स्वच्छता राज्य का विषय है और राज्यों को दशक के लिए निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए कार्यक्रम बनाने हैं और उनका निष्पादन करना है। राज्यों से अनुरोध किया गया है कि वे सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इस प्रयोजनार्थ परिव्यय बढ़ाए और पर्याप्त प्रावधान रखें।

(ङ) यू० एन० डी० पी० के सहयोग से, भारत सरकार ने 18 राज्यों और तीन संघ राज्य क्षेत्रों में कम लागत की स्वच्छता के प्रस्ताव पर व्यवहारिक अध्ययन किया था। बृहत योजना की रिपोर्टें राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को प्रस्तुत कर दी गई हैं। की जा रही हैं। कम लागत की स्वच्छता प्रौद्योगिकी का व्यापक स्पष्टीकरण करने के लिए राज्यों को रिपोर्टों को अमल में लाने के लिए कार्रवाई करनी है। सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इस प्रयोजनार्थ किए गए निश्चित प्रावधानों का पता योजना को अन्तिम रूप देने के पश्चात् ही लगेगा।

त्रिपुरा को चीनी की आपूर्ति

415. **श्री अजय बिश्वास** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1981-82, 1982-83 और 1983-84 के दौरान त्रिपुरा को कुल कितने मीट्रिक टन चीनी की आपूर्ति की गई;

(ख) उक्त अवधि के दौरान त्रिपुरा की चीनी की वास्तविक आवश्यकता क्या थी; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान त्रिपुरा को वास्तव में कितनी चीनी की आपूर्ति की गई?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) चीनी के राज्यवार मासिक लेवी कोटे राज्य सरकारों की आवश्यकताओं अथवा मांग पर आधारित नहीं होते हैं। ये कोटे सभी खाद्य सरकारों को आबंटन करने लिए उपलब्ध कुल लेवी चीनी में से कुछेक समान मानदण्डों के आधार पर आबंटित किए जाते हैं। त्रिपुरा राज्य को चीनी वर्ष 1981-82 से 1983-84 तक के दौरान आबंटित किए गए लेवी चीनी के मासिक कोटे निम्नानुसार हैं :—

चीनी वर्ष (अक्तूबर-सितम्बर)		मासिक लेवी चीनी कोटा (मीटरी टन)
1981-82		
(क)	अक्तूबर, 1981 से मार्च, 1982 तक	759
(ख)	अप्रैल, 1982 से सितम्बर, 82 तक	876
1982-83		
अक्तूबर, 1982 से सितम्बर, 1983 तक		876
1983-84		
अक्तूबर, 1983 से अद्यतन तारीख तक		958

(ग) मासिक लेवी चीनी कोटा आबंटनों के प्रति आपूर्ति लेने की जिम्मेदारी त्रिपुरा सरकार की है, क्योंकि राज्य सरकार आबंटित की गई लेवी चीनी को संबन्धित फैक्ट्रियों से उठाने का प्रबन्ध स्वयं कर रही है।

दुर्घटनाएं रोकने के लिए सुरक्षा का उच्च स्तर लागू करना

416. **श्री के. राममूर्ति** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के निष्कर्षों के अनुसार औद्योगीकृत देशों की तुलना में तीसरी दुनिया के देशों में कार्य संबद्ध दुर्घटनाएं और चोटें तथा कार्य के कारण रुग्णता के बढ़ने के मामले कई गुणा अधिक हैं; और

(ख) यदि हां, तो भारत में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा विनिर्दिष्ट सुरक्षा का उच्च स्तर लागू करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

श्रम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) अन्तर्राष्ट्रीय श्रम कार्यालय, जेनेवा द्वारा प्रकाशित "विश्व श्रम रिपोर्ट-2" में यह टिप्पणी की गई है कि 'कुछ गहन अध्ययनों से पता चलता है कि विकसित देशों की अपेक्षा विकासशील देशों में घातक दुर्घटनाओं की दर कई गुना अधिक है।' यह सामान्य विश्लेषण है जो कि कुछ देशों से सीमित आंकड़ों पर आधारित है। फिर भी जहां तक हमारे देश में दुर्घटनाओं की दर का प्रश्न है, रिपोर्ट की जाने योग्य दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 1982 में 3,46,443 थी। इसकी तुलना में वर्ष 1983 में यह संख्या 3,49,254 हो गई जिससे 0.8 प्रतिशत की मामूली वृद्धि हुई है।

(ख) सरकार कारखाना अधिनियम और विनियमों के उपबंधों की समय-समय पर समीक्षा करती है ताकि उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के अभिसमयों और सिफारिशों के अनुरूप बनाया जा

सके और राज्य सरकारों को सलाह दी जाती है कि वे राज्य कारखाना नियमों में समुचित परिवर्तन करें।

नेशनल हैरल्ड और कौमी आवाज के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल

417. **श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि एसोसिएटेड जर्नल लिमिटेड, दिल्ली द्वारा प्रकाशित नेशनल हैरल्ड और कौमी आवाज के कर्मचारी मजूरी और बोनस की बकाया राशि के भुगतान की मांग को लेकर हड़ताल पर हैं; और

(ख) यदि हां, तो उनकी मांगों को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : (क) जी, हां। दिल्ली प्रशासन की सूचना के अनुसार, मैसर्स नेशनल हैरल्ड और कौमी आवाज के कर्मकार, वर्ष 1983-84 के लिए बोनस की अदायगी की मांग को लेकर, 10 जनवरी, 1985 से हड़ताल पर चले गए।

(ख) इस सूचना के प्राप्त होने के तत्काल बाद, दिल्ली प्रशासन के श्रम विभाग ने पक्षकारों को बुलाया और इस विवाद का सौहार्दपूर्ण ढंग से निपटारा करने के लिए कई बार विचार-विमर्श किए गए। श्रमायुक्त ने 22.2.85 को एक समझौते का प्रस्ताव किया, जिसमें प्रबंधतंत्र से कहा गया कि वे श्रमिकों को मजदूरी और अन्य देय राशि का तत्काल भुगतान करें। दोनों पक्षकारों ने इसे स्वीकार कर लिया तथा श्रमिकों ने हड़ताल वापस ले ली। दिल्ली प्रशासन ने यह भी सूचित किया है कि प्रबन्धतन्त्र ने श्रमिकों को वर्ष 1983-84 के लिए देय मजदूरी और बोनस का पहले ही भुगतान कर दिया है। प्रबन्धतन्त्र ने यह भी आश्वासन दिया है कि हड़ताल के कारण किसी भी श्रमिक को तंग नहीं किया जायेगा।

केरल में नारियल के मूल्य में गिरावट

418. **श्री के० पी० उन्नीकृष्णन** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि केरल की मंडियों में पिछले तीन महीनों में कच्चे नारियल तथा खोपरा के मूल्यों में निरन्तर गिरावट हो रही है;

(ख) क्या केरल सरकार ने किसी प्रकार की उपचारात्मक कार्यवाही की मांग की है; और

(ग) मूल्यों को स्थिर बनाने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह): (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

(ग) गत दो वर्षों के दौरान विद्यमान बहुत ऊंचे मूल्य स्तर से हाल ही में कच्चे नारियल और

खोपरा के मूल्यों में गिरावट आई है। सूखा और रोग प्रकोप की वजह से उत्पादन में आई गिरावट के कारण 1982-84 के दौरान नारियल और खोपरा के मूल्य बहुत ऊंचे थे। नवीनतम मूल्य 1981-82 के मूल्यों से अब भी अधिक हैं।

1985-86 के दौरान दूरदर्शन का विस्तार

419. **श्री के० पी० उन्नीकृष्णन** : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1985-86 के दौरान दूरदर्शन के विस्तार के लिए शुरू किए जाने वाला कार्यक्रम क्या है और कितने केन्द्रों से सीधे प्रसारण आरम्भ करने का विचार है;

(ख) क्या चालू वर्ष के दौरान क्षेत्रीय भाषाओं में प्रसारण बढ़ाया जाएगा; और

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

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) 1985-86 के दौरान दूरदर्शन सेवा के विस्तार के लिए पहले से अनुमोदित स्कीमों में 14 स्थानों पर अल्प शक्ति (100 वाट) वाले ट्रांसमीटरों की स्थापना करना 10 स्थानों पर 1 किलोवाट के मौजूदा ट्रांसमीटरों तथा 6 स्थानों पर अल्प शक्ति वाले मौजूदा ट्रांसमीटरों की शक्ति बढ़ाना शामिल है। इसके अतिरिक्त; उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के दूरदर्शन कवरेज के लिए अनुमोदित स्कीमें; जिनमें कार्यक्रम निर्माण सुविधाओं सहित उच्च शक्ति (10 किलोवाट या 1 किलोवाट) वाले 8 ट्रांसमीटरों की स्थापना करना, एक साझे कार्यक्रम निर्माण और अपलिंकिंग केन्द्र और अल्प शक्ति वाले 6 ट्रांसमीटरों की स्थापना करना शामिल है, का कार्यान्वयन 1985-86 के दौरान और उसके बाद भी जारी रहेगा। बंगलौर, अहमदाबाद, त्रिवेन्द्रम और गोहाटी में स्थायी दूरदर्शन स्टूडियो के कार्यान्वयन का कार्य भी 1985-86 के दौरान और उसके बाद भी जारी रहेगा।

(ख) और (ग) क्षेत्रीय भाषायी कार्यक्रम सेवा के विस्तार के लिए अनुमोदित स्कीमों में मद्रास तथा कोडैकनाल, वाराणसी और लखनऊ, कलकत्ता और बेहरामपुर (पश्चिम बंगाल) तथा त्रिवेन्द्रम और कोचीन के बीच माइक्रोवेव लिंक की व्यवस्था करना शामिल है। इन स्कीमों का कार्यान्वयन 1985-86 के बाद भी चालू रहने की उम्मीद है।

समुद्र, प्रदूषण का मत्स्य पालन पर प्रभाव

420. **श्री माणिक रेड्डी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समुद्रों तथा नदियों के प्रदूषण पर गम्भीर चिंता व्यक्त की जा रही है, जिसका खाद्य पूर्ति स्रोतों और परिस्थिति पर प्रभाव पड़ता है;

(ख) "फिशरीज डेवलेपमेन्ट 2000 ए० डी०" पर हाल ही में नई दिल्ली में हुए अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन में की गई सिफारिशों के अनुसरण में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है;

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

(घ) सातवीं योजना अवधि के लिए राज्य-वार किये गये नियतनों तथा कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि आन्ध्र प्रदेश को अपने संसाधनों के पूर्ण विदोहन के लिए उसका देय अंश दिया जाये ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) राष्ट्रीय समुद्र विज्ञान संस्थान, गोवा ने अपने अध्ययन के दौरान यह पाया है कि तेल और रसायन के स्राव से होने वाले प्रदूषण से तटवर्ती क्षेत्र उस सीमा तक प्रभावित नहीं हो रहा है जिससे उस क्षेत्र के जीवित प्राणियों की परिस्थिति पर प्रभाव पड़े। तथापि, निकटवर्ती तट क्षेत्र अर्थात् कुछ बन्दरगाहें और नदी मुहानों के शीर्ष में रसायन उद्योगों द्वारा निकाले गए स्राव से प्रदूषण की पट्टियां बन गई हैं। देश की कुछ नदी प्रणालियों में प्रदूषण से मत्स्य जीवन प्रभावित हुआ है।

(ख) और (ग) सम्मेलन की एक सिफारिश यह है कि गहरे समुद्र से मछली पकड़ने तथा जल कृषि को प्रोत्साहन देकर तथा उपयुक्त मत्स्यन प्रौद्योगिकी का विकास करके मात्स्यकी के शिल्पी और परम्परागत क्षेत्रों में सुधार लाकर इस शताब्दी के अन्त तक मत्स्य उत्पादन के मौजूदा उत्पादन को दोगुना किया जाए। सम्मेलन में की गई अन्य सिफारिशें प्रदूषण का प्रबोधन करना, उपयुक्त प्रबन्ध सम्बन्धी उपाय करना, समुद्री मात्स्यकी के विकास के लिए क्षेत्रीय कार्यक्रम, मात्स्यकी के विकास हेतु 15 वर्षीय राष्ट्रीय योजना तथा एकमात्र आर्थिक क्षेत्र के विकास के लिए राष्ट्रीय एजेन्सी या प्राधिकरण बनाना।

(घ) और (ङ) 7वीं योजना के आवंटन और कार्यक्रमों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत गुजरात को खाद्यान्न का आवंटन

421. **श्री अमर सिंह राठवा** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात को वर्ष 1984-85 के लिए राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत खाद्यान्न की कितनी मात्रा आवंटित की गई है;

(ख) उस राज्य को अब तक खाद्यान्न की कितनी मात्रा आवंटित की गई है;

(ग) क्या सरकार को चालू वर्ष के दौरान राज्य सरकार से आवंटन के बढ़ाने के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उस पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(ङ) वर्ष 1981-85 के लिए देश को राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत कुल कितना अनाज आवंटित किया गया है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्नूलाल चन्द्राकर) : (क) से (ख) वर्ष 1984-85 के दौरान राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के कार्यान्वयन हेतु गुजरात को 8533 मीटरी टन खाद्यान्न (गेहूं) वंटित किए गए थे। राज्य सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार, खाद्यान्नों की पूरी मात्रा उठा ली गई है।

(ग) और (घ) खाद्यान्नों के आवंटन में वृद्धि करने हेतु राज्य सरकार से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, राज्य सरकार ने 2 करोड़ रुपये की अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता हेतु अनुरोध किया है तथा यह उन्हें उपलब्ध करा दी गई है।

(ङ) वर्ष 1984-85 के दौरान राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत देश भर के लिए कुल 3,09,129 मीटरी टन खाद्यान्न आवंटित किए गए हैं।

गेहूं और चावल की वसूली

422. **श्री अमर सिंह राठवा** : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वर्ष के लिए गेहूं और चावल की वसूली के लिए निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो आलू वर्ष के दौरान कितने गेहूं और चावल की वसूली की गई है;

(ग) चालू वर्ष में गेहूं और चावल की अनुमानित आवश्यकता कितनी है;

(घ) कमी को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं; और

(ङ) देश में खाद्यान्नों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए सातवीं योजना के दौरान गेहूं और चावल का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या विशेष उपाय किए जा रहे हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : (क) और (ख) रबी और खरीफ विपणन मौसम 1984-85 के लिए भारत सरकार ने गेहूं और चावल की वसूली के कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए हैं। 14 मार्च, 1985 तक 93.0 लाख मीटरी टन गेहूं और 84.6 लाख मीटरी टन चावल (चावल के हिसाब से धान समेत) की कुल वसूली की सूचना मिली है।

(ग) और (घ) सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए गेहूं और चावल की मांग खुले बाजार में खाद्यान्नों की उपलब्धता और मूल्य, प्रतिस्थापन योग्य खाद्यान्नों के मूल्य जैसे विभिन्न तथ्यों

पर निर्भर करती है। सरकार के पास उपलब्धता वर्तमान स्टाक सार्वजनिक वितरण प्रणाली की सामान्य मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त है।

(ङ) सातवीं योजना के दौरान देश में गेहूं और चावल के उत्पादन को बढ़ाने के लिए उत्पादकता में सुधार करने, जोकि अधिक उत्पादन देने वाली किस्मों के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्र का विस्तार करके प्राप्त किया जाएगा, सुधरी हुई प्रणालियों को अपनाने, सिंचाई वाले और वर्षा वाले क्षेत्रों के लिए अलग-अलग गेहूं टेक्नोलाजी का विकास और प्रसार करने, किस्मों में विविधता लाने, उर्वरकों के प्रयोग में वृद्धि करने, आवश्यकता पर आधारित पौध संरक्षण उपाय करने, अनुसंधान प्रयत्नों को तेज करने, आदि पर मुख्य रूप से जोर डाला जाएगा।

राज्यों में बंधुआ मजदूर और सातवीं योजना के दौरान उनका कल्याण

423. **श्री अमर राय प्रधान** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में बंधुआ मजदूरों की वर्तमान संख्या कितनी है; और

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इन बंधुआ मजदूरों के कल्याण के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) और (ख) बंधित श्रम पद्धति की विद्यमानता के बारे में, 11 राज्यों, अर्थात आन्ध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा, राजस्थान, तमिलनाडु और उत्तर प्रदेश से सूचना प्राप्त हुई है। राज्य सरकारों से प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार, 31-12-84 को पता लगाए गए और मुक्त कराए गए बंधुआ श्रमिकों की कुल संख्या—1,73,814 थी, जिनमें से 1,31,407 श्रमिकों को पुनर्वासित किया जा चुका है। राज्यवार ब्यौरे देने वाला विवरण संलग्न है।

बंधुआ श्रमिकों का पता लगाने और बाद में उन्हें मुक्त कराने तथा उनके पुनर्वास की प्रक्रिया एक सतत प्रक्रिया है और राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे अपने-अपने राज्यों में बंधुआ श्रमिकों का पता लगाने के लिए समय-समय पर सर्वेक्षण करे और उन्हें शीघ्र मुक्त कराने तथा उनके पुनर्वास के लिए आवश्यक कदम उठाएं।

बंधुआ श्रमिकों के पुनर्वास के लिए श्रम मन्त्रालय ने 1978-79 में केन्द्र द्वारा प्रवर्तित योजना शुरू की। इस योजना में प्रति बंधुआ श्रमिक 4,000/रु की अधिकतम सीमा तक पुनर्वास अनुदान की व्यवस्था की गई है, जिसमें से आधी राशि केन्द्रीय अंश के रूप में दी जाती है। इस उद्देश्य के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 15.00 करोड़ रुपये के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। इस योजना के लिए वर्ष 1985-86 के लिए परिव्यय 5.00 करोड़ रुपये है।

विवरण

क्र० सं०	राज्य का नाम	पता लगाए गए और मुक्त किए गए बंधुआ श्रमिकों की संख्या	पुनर्वासित किए गए बंधुआ श्रमिकों की संख्या
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	13,936	11,755
2.	बिहार	8,834	7,781
3.	गुजरात	63	63
4.	कर्नाटक	62,699	40,033
5.	केरल	829	820
6.	मध्य प्रदेश	2,852	2,329
7.	महाराष्ट्र	540	292
8.	उड़ीसा	33,238	22,559
9.	राजस्थान	6,629	6,266
10.	तमिलनाडु	32,128	29,934
11.	उत्तर प्रदेश	12,066	9,575
	कुल	1,73,814	1,31,407

औद्योगिक विवादों को निपटाने के लिए स्वैच्छिक त्रिपक्षीय मध्यस्थता तंत्र

424. **श्री आनन्द पाठक** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) औद्योगिक विवादों को निपटाने के लिए प्रस्तावित स्वैच्छिक त्रिपक्षीय मध्यस्थता तंत्र का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त तंत्र के अधिकारियों का चयन किस प्रकार किया जाएगा;

(ग) कामगारों और कर्मचारियों के प्रतिनिधियों का चयन किस प्रकार किया जाएगा; और

(घ) उक्त तंत्र के लिए निर्देश क्या हैं ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) से (घ) 7वीं योजना के संबंध में

गठित किए गए कार्यकारी दल के विवादों को निपटाने के लिए केन्द्र और राज्य दोनों स्तरों पर, अलग-अलग त्रिपक्षीय मध्यस्थता तंत्र बनाने की सिफारिश की है। सरकार द्वारा अभी कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

कुरस्योंग में आकाशवाणी का विकास और विस्तार

425. **श्री आनन्द पाठक** : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का दार्जिलिंग जिले में कुरस्योंग में आकाशवाणी का विकास और विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में विशिष्ट प्रस्ताव क्या है; और

(ग) क्या उक्त रेडियो स्टेशन में अतिरिक्त चैनल भी लगाए जाएंगे ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) और (ख) अनुमोदित छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) के कुर्सियांग में आकाशवाणी स्टूडियो तथा ट्रांसमीटर ढांचे के लिए नये भवनों के निर्माण की स्कीमें शामिल हैं। स्टूडियो भवन का निर्माण कार्य चल रहा है। इसके 1985-86 तक पूरा हो जाने की उम्मीद है। ट्रांसमीटर के लिए नये भवन का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है और वहां पर ट्रांसमीटर की स्थापना कर दी गई है।

(ग) जी, नहीं।

बेहतर कृषि उत्पादन के लिए 'वर्टीसोल' की व्यवस्था के बारे में कार्यशाला

426. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हैदराबाद स्थित, "इन्टरनेशनल क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट फार दि सेमी-एरिड ट्रापिक्स" ('इक्रीसेट') में बेहतर कृषि उत्पादन के लिए "वर्टीसोल" की व्यवस्था के बारे में 18 फरवरी, 1985 को एक पांच-दिवसीय कार्यशाला हुई थी;

(ख) इसमें कितने वैज्ञानिकों में भाग लिया तथा वे किन-किन देशों और संगठनों के प्रतिनिधि थे;

(ग) इस सम्मेलन से सम्बद्ध संगठन कौन-कौन से थे;

(घ) इसमें भाग लेने वाले भारत के प्रतिनिधियों के नाम क्या हैं;

(ङ) इस पर कितनी धनराशि खर्च हुई; और

(च) इस कार्यशाला के क्या परिणाम निकले ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) आस्ट्रेलिया, बेल्जियम, बोतस्वाना, बरुन्दी, कैनेडा, मिस्र, इथोपिया, फ्रांस, हालैण्ड, भारत, इटली, जार्डन, मलेशिया, नाइजेरिया, न्यूजीलैण्ड, पाकिस्तान, सूडान, साइरिया,

तंजानिया, थाईलैण्ड, फिलिपाइन्स, तूनिसिया, अमेरिका, इंग्लैण्ड, पश्चिम जर्मनी, वेनेजुला, जाम्बिया तथा जिम्बाबवे से 65 वैज्ञानिकों ने कार्यशाला में भाग लिया। वे अधिकतर कृषि विश्वविद्यालयों, राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान संस्थानों, राष्ट्रीय मृदा सर्वेक्षण संगठनों तथा कृषि विभाग से थे।

(ग) कार्यशाला के प्रायोजक थे :

इन्टरनेशनल बोर्ड फार सायल रिसर्च एण्ड मेनेजमेन्ट
(आई० बी० एस० आर० ए० एम०)
इन्टरनेशनल क्राप्स रिसर्च इन्स्टीट्यूट फार द सेमी-एरिड
ट्रोपिक्स (इक्रीसेट)
आस्ट्रेलियन सेन्टर फार इन्टरनेशनल एग्रीकल्चरल रिसर्च
(ए० सी० आई० ए० आर०)
आस्ट्रेलियन डेवलपमेन्ट असिसटेन्स ब्यूरो
एजेन्सी फार इन्टरनेशनल डवलपमेन्ट (यू० एस० ए०)
इन्टरनेशनल डवलपमेन्ट रिसर्च सेन्टर (आई० डी० आर० सी०)
कैनेडा ऑफिस डे ला रिचरचे साइन्टीफिक एट टेकनीक
आउटरपेर (फ्रान्स)
सॉयल मेनेजमेन्ट सपोर्ट सर्विसेस (यू० एस० ए०)

(घ)

श्री वेनुगोपाल	कृषि निदेशालय, कर्नाटक
डा० टी वी सम्पथ	
मेसर्स	
जे० सी० भट्टाचार्य जी	
आर० डी० घोडाके	
जे० एस० कंबर	
के० जी० शिवसागर	
एम० आर० राव	
एम० एस० रेड्डी	इक्रीसेट से
के० एल० शरावल	
सरदार सिंह	
डी० शर्मा	
प्यारा सिंह	
आर० पी० सिंह	
के० एल० श्रीवास्तव	

(ङ) प्रायोजकों द्वारा प्रदान किया गया बजट खर्च — यू० एस० डालर 120,000

वास्तविक खर्च कम हो सकता है।

(च) विशेषकर एशिया, अफ्रीका तथा अमेरिकन देशों में कृषि विकास को बढ़ाने तथा संभवतः अत्यन्त उत्पादक गहरी चिकनी मिट्टियों के उपयोग के व्यावहारिक अनुसंधान तथा अनुकूली परीक्षण में राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान कार्यक्रम को सहायता देने के लिए आई० बी० एस० आर० ए० एम० (मृदा अनुसंधान तथा प्रबन्ध के लिए अन्तर्राष्ट्रीय बोर्ड) द्वारा वर्टीसोल मृदा प्रबन्ध नेटवर्क की स्थापना के लिए कार्यशाला ने सिफारिश की है।

सरकार द्वारा आलू की कीमत नियत करना

427. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार कृषि मूल्य आयोग द्वारा आलू के लिए 50 रु० प्रति क्विंटल के निर्धारित मूल्य को लाभकारी मूल्य समझती है;

(ख) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने आलुओं की विभिन्न किस्मों की खरीद के लिए 78 रु०, 82 रु० और 85 रु० का मूल्य निर्धारित किया है; और

(ग) क्या पश्चिम बंगाल सरकार तथा अन्य राज्य सरकारों को, जो वास्तविक लाभकारी मूल्यों पर आलू खरीदेंगी केन्द्रीय सरकार द्वारा वित्तीय सहायता दी जायेगी ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) कृषि मूल्य आयोग ने आलू की कीमत की सिफारिश नहीं की है। आलू का समर्थन मूल्य उत्तर प्रदेश, पंजाब और हिमाचल प्रदेश की राज्य सरकारों से परामर्श करके 50 रुपये प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है।

(ख) जी, हां। तथापि, पश्चिम बंगाल सरकार ने सिफारिश की है कि केवल सीमान्त किसानों से, प्रति किसान 10 क्विंटल से अनधिक, के हिसाब से आलुओं की खरीद अधिक कीमत पर की जाएगी।

(ग) भारत सरकार ने सभी राज्य सरकारों को एक सामान्य पत्र भेजते हुए यह सलाह दी है कि जहां कहीं भी आलू की कीमत 50 रुपये प्रति क्विंटल से नीचे गिर जाए वहां सहकारी समितियां बाजार में आनी चाहिएं और भारत सरकार हानि का 50 प्रतिशत वहन करेगी।

बैलगाड़ियों में सुधार

428. **श्री जी० वी० रामाराव** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनेक संसद सदस्यों ने देश में बैलगाड़ियों में सुधार करने का प्रश्न उठाया है, और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और क्या सुधारात्मक कार्यवाही की गयी है;

(ख) क्या भारत में अनेक संस्थानों ने नई गाड़ियां और पहिये विकसित किए हैं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) अब तक कितनी पारम्परिक बैलगाड़ियों का आधुनिकीकरण किया गया है;

(घ) क्या आस्ट्रेलियाई और अमेरिका अनुसंधान और विकास के परिणाम भारत के लिए किसी प्रकार की उपयोगिता रखते हैं और यदि हां, तो उन परिणामों को भारत में प्रयोग में लाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और

(ङ) अनुमानत: कितने बैल, बैलगाड़ियां हैं और उन पर कितना धन खर्च किया गया है और कितनी खेतिहर भूमि में बैलों से हल चलाया जाता है और परिवहन आदि कार्यों के लिए कितने बैलों का उपयोग होता है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां। यह प्रश्न मुख्य रूप से बैलगाड़ी की प्रौद्योगिकी में सुधार लाने से सम्बन्धित है। भारत सरकार, नौवहन और परिवहन मंत्रालय निम्नलिखित के माध्यम से उन्नत बैलगाड़ी डिज़ाइन संबंधी अनुसंधानों के लिए धनराशि प्रदान कर रहा है :—

1. भारतीय प्रबन्ध संस्थान, बंगलौर,

2. केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान (सी० आर० आर० आई०), वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद् के तहत अनुसंधान संस्थान। इसके अलावा भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् भी अखिल भारतीय समन्वित परियोजना के जरिये तथा केन्द्रीय कृषि इंजीनियरी संस्थान, भोपाल के जरिये कुछ अनुसंधान कार्य कर रहा है।

(ख) जी, हां। कई संस्थानों ने नई गाड़ी का विकास किया है। यह सुधार एक्सल सामग्री, भार वहन क्षमता, ट्रेकिंग प्रणाली, पहियों की किस्म, आदि से संबंधित है।

(ग) सार्वजनिक और निजी संगठनों द्वारा विनिर्मित उन्नत बैलगाड़ियां सारे देश में उपलब्ध हैं। आधुनिकीकृत बैलगाड़ियों की संख्या के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(घ) आस्ट्रेलियाई बैलगाड़ी की खेत में कार्य क्षमता का परीक्षण किया गया तथा इसके परिणाम उत्साहजनक नहीं पाए गए। इस विषय पर संयुक्त राज्य अमरीका से अनुसंधान और विकास सम्बन्धी परिणाम उपलब्ध नहीं हैं। तथापि, अमरीकी व्यापार प्रतिनिधि मंडल के एक सदस्य ने संवाददाता सम्मेलन में यह प्रस्ताव किया कि वह 'प्रासेस रिजेक्ट ट्यूबलेस टायर' तथा 'एक्सल असैम्बली' की आपूर्ति कर सकता है। इस सुझाव का अनुसंधान और विकास की दृष्टि से बहुत कम महत्व है। इसका आशय केवल उस देश में उपलब्ध अस्वीकृत टायरों और पहियों के पुर्जों के विपणन को बढ़ावा देना है।

(ङ) 1977 की पशु-संगणना के अनुसार बैलों और बैलगाड़ियों की संख्या क्रमश: 749 लाख और 126 लाख है। कृषि संगणना 1977 के अनुसार प्रचालन क्षेत्र 1633.4 लाख हैक्टार है

और इसके अधिकांश भाग पर बैलों द्वारा चलाए जाने वाले हल से जुताई की जाती है।

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत धन का नियतन

429. **श्री सैफुद्दीन चौधरी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग द्वारा राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत धनराशि नियतन में अत्याधिक कटौती की गई है;

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

(ग) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रमों के लक्ष्यों को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत छठी योजना में रोजगार सृजन हेतु 1,500 से 2,000 मिलियन श्रम-दिवसों का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इसके मुकाबले, अब तक की उपलब्धि 1662.59 मिलियन श्रम-दिन हैं। अत: निर्धारित लक्ष्य काफी हद तक पूरा कर लिया गया है।

भू-क्षरण के कारण प्रति व्यक्ति भूमि की उपलब्धता में कमी

430. **श्री सैफुद्दीन चौधरी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भू-क्षरण तथा भूमि के आकर्षण के कारण भूमि की प्रति व्यक्ति उपलब्धता में कमी आ रही है;

(ख) इस कमी को रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों को इस सम्बन्ध में प्रभावकारी उपाय करने के निर्देश दिये हैं; और

(घ) प्रत्येक राज्य द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं और राज्यों द्वारा अब तक क्या प्रगति प्राप्त की गई है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) प्रति व्यक्ति भूमि की उपलब्धि में कमी आने के मुख्य कारण ये हैं : जनसंख्या में वृद्धि होना, आवास और उद्योग, खान सम्बन्धी कार्य-

कलापों आदि के लिए कृषि भूमि का उपयोग करना। तथापि, भू-कटाव और भूमि अवक्रमण के तहत क्षेत्र का कोई बृहद सर्वेक्षण नहीं किया गया है।

(ख) से (घ) मृदा सर्वेक्षण के माध्यम से भू-कटाव और भूमि अवक्रमण सम्बन्धी समस्याओं का पता लगाया जाता है। भूमि कटाव और भूमि अवक्रमण को राकने के लिए केन्द्रीय और राज्य क्षेत्रों में प्रथम पंचवर्षीय योजना से मृदा संरक्षण सम्बन्धी अनेक कार्यक्रम शुरू किए गए हैं। जलाशय आधार पर विभिन्न मृदा संरक्षण उपायों से कृषि और गैर-कृषि भूमि दोनों का उपचार करने पर राज्य क्षेत्र में निरन्तर बल दिया जाता रहा है। भूमि कटाव को रोकने के लिए किये गये विशेष उपाय ये हैं: कन्टूर बांध बनाना और सीढ़ीदार खेती करना, वृक्षारोपण, चरागाह भूमि का विकास, गली और बहाव को रोकने के लिए मृदा संरक्षण सम्बन्धी इंजीनियरी संरचना का निर्माण, तटीय रेत के टीलों और जल कृषि संरचना का दृढ़ीकरण। मृदा और भू-उपयोग सर्वेक्षण करने के लिए केन्द्रीय सहायता में वृद्धि की गई है, ताकि प्राथमिकता वाले क्षेत्रों का पता लगाया जा सके और स्रवण सम्बन्धी मूल विशेषताएं उपलब्ध करायी जा सकें। निम्नलिखित योजनाओं के माध्यम से केन्द्रीय सहायता में वृद्धि की जा रही है:—

1. नदी घाटी परियोजनाओं के स्रवण क्षेत्र में मृदा संरक्षण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।
2. बाढ़ प्रवण नदियों के स्रवण क्षेत्र में समेकित जलाशय प्रबन्ध की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।
3. हिमालयी क्षेत्र में मृदा, जल और वृक्ष संरक्षण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।
4. जलावन की लकड़ी के वृक्षारोपण सहित सामाजिक वानिकी।
5. ऊबड़-खाबड़ क्षेत्रों के सुधार और विकास की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।
6. झूम खेती के नियन्त्रण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना।
7. सूखा प्रवण क्षेत्र विकास कार्यक्रम।
8. मरु-भूमि विकास कार्यक्रम; और
9. संघ राज्य क्षेत्रों में मृदा सर्वेक्षण संगठन को सुदृढ़ बनाना।

राष्ट्रीय भू-संसाधन संरक्षण और विकास आयोग और राज्य भू-उपयोग बोर्ड का गठन किया गया है ताकि देश के भू-संसाधनों के स्वास्थ्य और वैज्ञानिक प्रबंध से संबंधित सभी मामलों की नीति आयोजना समन्वय और प्रबोधन के बारे में सरकार को व्यावसायिक सलाह उपलब्ध करायी जा सके।

1984-85 तक राष्ट्रीय कृषि आयोग के लगभग 1750 लाख हैक्टार के अनुमानित समस्यागत क्षेत्र की तुलना में लगभग 1200 करोड़ रुपये के निवेश से लगभग 293.8 लाख हैक्टार क्षेत्र का उपचार किया जाएगा।

तिलहनों का विकास और उत्पादन

431. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तिलहनों के विकास को 20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई थी;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा छठी योजना के दौरान तिलहनों की अर्थव्यवस्था मजबूत करने हेतु क्या उपाय किए गये;

(ग) इसका उत्पादन बढ़ाने हेतु तथा परियोजनाएं आरम्भ की गईं; और

(घ) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) तिलहन विकास के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं के अतिरिक्त 1983-84 तक गुजरात में मूंगफली के सम्बन्ध में एक तथा मध्य प्रदेश में सोयाबीन के लिए दूसरी -- ये दो विशेष परियोजनाएं लागू की गयी थीं। 1984-85 के दौरान 1983-84 तक चालू तिलहन विकास योजनाओं को विकासोन्मुखी तथा समेकित करते हुए केन्द्र द्वारा आयोजित राष्ट्रीय तिलहन विकास परियोजना मंजूर की गयी है। चुनींदा राज्यों में मूंगफली, तोरिया, सरसों, सोयाबीन और सूरजमुखी नामक चार प्रमुख फसलों के लिए विशेष परियोजनाओं के माध्यम से फसल और स्थान विशिष्ट पद्धति का विस्तार किया गया है। 14 राज्यों में मूंगफली, तोरिया, सरसों, सोयाबीन और सूरजमुखी के अतिरिक्त तिल, कुसुम और रामतिल नामक अन्य तिलहन फसलों के लिए गहन नीति का विस्तार किया गया है। अन्य बातों के साथ-साथ इस कार्यक्रम का लक्ष्य गैर-परम्परागत तिलहन का विकास करना, सिंचित फसलों के अन्तर्गत क्षेत्र में वृद्धि करना विशेषकर रबी/ग्रीष्म मौसम में मूंगफली, उन्नत पैकेज पद्धति को अपनाना, मूल आदानों की सप्लाई करना तथा बड़े पैमाने पर बीज और उर्वरक मिनिकिटों का निःशुल्क वितरण करना है। इसके अतिरिक्त राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के माध्यम से खाद्य तेल और तिलहन उत्पादन व विपणन की अवसंरचना संबंधी परियोजना के तहत 7 राज्यों के राज्य स्तरीय सहकारी तिलहन उत्पादक संघों का गठन किया गया है। इसके अतिरिक्त तिलहन उत्पादन परिसंस्करण और विपणन के समेकित विकास तथा खाद्य तेल उद्योग के विकास के लिए राष्ट्रीय तिलहन और वनस्पति विकास बोर्ड की स्थापना की जा रही है।

अन्तर्राष्ट्रीय विकास संगठन द्वारा सहायता प्राप्त काजू परियोजना

432. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन-किन राज्यों में अन्तर्राष्ट्रीय विकास संगठन को सहायता प्राप्त काजू परियोजनाएं कार्यान्वित हो रही हैं;

(ख) प्रत्येक राज्य में इन परियोजनाओं पर कितनी लागत आई है और अन्तर्राष्ट्रीय विकास संगठन द्वारा कितनी सहायता दी गई है;

(ग) क्या सरकार भी इन परियोजनाओं की लागत में से अपने अंश के रूप में कुछ व्यय कर रही है;

(घ) यदि हां, तो इन राज्यों में काजू परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए केन्द्र द्वारा राज्य-वार कितना आवंटन किया गया है; और

(ङ) उपरोक्त योजना के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों में आरम्भ किए गये काजू के पौधे लगाने के कार्य का ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) अन्तर्राष्ट्रीय विकास संगठन (आई० डी० ए०) द्वारा सहायता प्राप्त काजू परियोजनाएं केरल, कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश और उड़ीसा में क्रियान्वित हो रही है।

(ख) अन्तर्राष्ट्रीय विकास संगठन द्वारा सहायता प्राप्त दो परियोजनाएं हैं अर्थात् (1) काजू परियोजना और (2) केरल कृषि विकास परियोजना। प्रत्येक राज्य के लिए काजू की आधार लागत निम्नलिखित है :

क्र० सं०	राज्य का नाम	(लाख रुपये में)
1.	केरल	775.4
2.	कर्नाटक	536.7
3.	आन्ध्र प्रदेश	855.6
4.	उड़ीसा	696.1

तथापि, मूल्य और वास्तविक फुटकर खर्चों को मिला कर काजू परियोजना की कुल लागत 3836 लाख रुपए है। परियोजना के लिए अन्तर्राष्ट्रीय विकास संगठन द्वारा 1834 लाख रुपए की सहायता दी गई। केरल कृषि विकास परियोजना के तहत 162 लाख रुपये की आधार लागत से काजू विकास के लिए एक घटक मौजूद है।

(ग) और (घ) काजू के पौधे लगाने पर दी जाने वाली राजसहायता में से 1980-81 से 1984-85 तक भारत सरकार द्वारा विभिन्न राज्यों को आवंटित की गई राशि नीचे दी गई है :

क्र० सं०	राज्य का नाम	(लाख रुपए में)
	केरल	85,684
	कर्नाटक	66,043
	आन्ध्र प्रदेश	102,711
	उड़ीसा	247,034

(ङ) काजू परियोजना के तहत अब तक 43,445 हैक्टार भूमि पर नए पौधे लगाए गये हैं और मौजूदा काजू के बागान की 3016 हैक्टार भूमि को सुधार कार्यक्रम के अन्तर्गत लाया गया है।

केरल कृषि विकास परियोजना के अन्तर्गत अब तक 1470 हैक्टार भूमि पर नये पौधे लगाए गये हैं और 2280 हैक्टार भूमि को सुधार कार्यक्रम के अन्तर्गत लाया गया है।

कृषि आदानों की खरीद के लिये राज्यों को ऋण

433. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारें कृषि आदानों की खरीद तथा किसानों को उनके वितरण के लिये केन्द्र से अल्पावधि ऋण लेती रही हैं;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त उद्देश्य से उड़ीसा को पिछले तीन वर्षों में कितनी राशि के अल्पावधि ऋण दिये गये;

(ग) क्या सरकार का 1985-86 में विभिन्न राज्यों के लिये ऐसे ऋणों की राशि बढ़ाने का विचार है;

(घ) यदि हां, तो वर्ष 1985-86 के दौरान उड़ीसा और अन्य राज्यों को कितनी राशि मंजूर करने का विचार है; और

(ङ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान उड़ीसा सरकार को कृषि आदानों की खरीद और वितरण के लिए मंजूर किये गये अल्पावधि ऋण नीचे विनिर्दिष्ट हैं :

वर्ष	मंजूर की गई राशि (करोड़ रुपये)
1982-83	13.00
1983-84	11.00
1984-85	13.12

(ग) से (ङ) 1985-86 के दौरान, उड़ीसा सहित, विभिन्न राज्यों के लिए मंजूर की जाने वाली अल्पावधि ऋण की राशि 1985-86 में इस काम के लिए अनुमोदित बजट प्रावधान पर निर्भर करेगी।

सातवीं योजना में उड़ीसा के लिये कृषि के लिये परिव्यय

434. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना के लिये उड़ीसा में कृषि के लिये कितना परिव्यय प्रस्तावित है;

(ख) उसमें से बागवानी के विकास के लिये कुल कितनी राशि देने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या सरकार ने छठी योजना के दौरान उड़ीसा में बागवानी विकास कार्यों के कार्यान्वयन में हुई प्रगति की समीक्षा की है; और

(घ) यदि हां, तो छठी योजना के दौरान उड़ीसा में आरम्भ किये गये बागवानी कार्यक्रमों का ब्योरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सातवीं योजना में कृषि संबंधी परिव्यय को अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। सातवीं योजना अवधि के लिए उड़ीसा में कृ हेतु 131.67 करोड़ रुपए की धनराशि का प्रस्ताव किया गया है।

(ख) बागवानी के विकास के लिए 17.34 करोड़ रुपए की राशि का प्रस्ताव किया ग है।

(ग) तथा (घ) छठी योजना में बागवानी के क्षेत्र में की गई प्रगति की समीक्षा की गई है और उद्यान लगाने सम्बन्धी विवरण नीचे दिया गया है :

क्र० सं०	बागान का नाम	क्षेत्र हैक्टार में	
		लक्ष्य	उपलब्धियां
(1)	आम	3188	4271
(2)	निम्बू	6584	6952
(3)	विविध फल जैसे अमरूद, सपोटा आदि	6696	6084
(4)	नारियल	18154	17132
(5)	केला	1331	1531
(6)	पपीता	217	561
(7)	अनन्नास	28	63
(8)	20 सूत्री आर्थिक कार्यक्रम के तहत लगाये गये फलों के पेड़ों की संख्या	44.78 लाख	76.43 लाख

इसके अलावा, कुल 6 लाख नारियल की पौध नहर के किनारों पर भी लगाई गई है।

जापान से मछली पकड़ने के उपकरणों का आयात

435. श्री धर्मपाल मलिक
श्रीमती माधुरी सिंह } क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जापान से मछली पकड़ने के उपकरण तथा मशीनरी का आयात करने के लिये हाल ही में जापान सरकार के साथ किसी अनुबन्ध पर हस्ताक्षर किये गये;

(ख) अनुबन्ध की शर्तें क्या हैं; और

(ग) उस पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होने की संभावना है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां।

(ख) 30 नवम्बर, 1984 को भारत सरकार तथा जापान के बीच हस्ताक्षर किए गये समझौते की शर्तों के अनुसार, जापान की सरकार भारत में लघु पैमाने पर मात्स्यिकी के विकास के लिए 4100 लाख येन देगी। यह राशि मछली पकड़ने के जालों का उत्पादन करने तथा उत्पादों के परिवहन के लिए आवश्यक सेवाओं के लिए जापान से उपस्कर तथा मशीनों की खरीद करने के लिए उपयोग में लाई जाएगी।

(ग) विदेशी मुद्रा बाहर नहीं जाती है, क्योंकि जापान से मछली पकड़ने वाले उपस्कर तथा मशीनरी 4100 लाख येन की जापानी अनुदान सहायता से आयात की जाएगी।

कृषि उपकरणों के मूल्यों में वृद्धि

436. **श्री धर्म पाल सिंह मलिक** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृषि उपकरणों के मूल्यों में गत तीन वर्षों के दौरान काफी वृद्धि हुई है;

(ख) क्या कृषि उत्पाद के मूल्यों में वृद्धि की तुलना में कृषि उत्पादों के मूल्य नहीं बढ़ रहे हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार कृषि उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि करने का है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) कृषि उपकरणों के मूल्यों में वृद्धि कच्चे माल की लागत, विनिर्माण लागत, आदि में बढ़ोत्तरी होने के कारण हुई। तथापि, उपकरणों के मूल्यों में हुई वृद्धि, मूल्यों में हुई आम वृद्धि अलग नहीं है जैसा कि निम्नलिखित सारणी से पता चलता है :

1970-71 में 100 को आधार मानकर थोक मूल्य सूचकांक

	1981-82	1981-82 के मुकाबले 1982-83 में वृद्धि	1982-83	1982-83 के मुकाबले 1983-84 में वृद्धि	1983-84
खाद्यान्न	237.4	11.4	248.8	25	273.8
सभी जिन्स.	277.1	18.2	295.3	27.6	322.9
मशीन और मशीनों के उपकरण	254.2	13.4	267.6	16.1	283.7

(ख) पैरा (क) में दी गई सारणी से यह पता चलता है कि वर्ष 1981-82 से 1983-84 के दौरान खाद्यान्नों के मूल्यों में ज्यादा तेजी से वृद्धि हुई है।

(ग) केन्द्र सरकार कृषि मूल्य आयोग की सिफारिशों के आधार पर प्रत्येक वर्ष प्रमुख खाद्यान्नों के समर्थन मूल्य निर्धारित करती है जिससे बाजार में खाद्यान्नों के मूल्यों की प्रवृत्ति स्थिर होती है। कृषि मूल्य आयोग उक्त सिफारिशें करते समय सभी संबंधित आदानों की मौजूदा लागतों को ध्यान में रखता है।

अनुषंगी सेवा प्रभारों संबन्धी लोकुर समिति की सिफारिश

437. **श्री कमल नाथ** : क्या निर्माण और आवास मन्त्री अनुषंगी सेवा प्रभारों सम्बन्धी लोकुर समिति की सिफारिशों के बारे में 13 अगस्त, 1984 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3209 के उत्तर के सम्बन्ध में बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जल प्रदाय और मल व्ययन संस्थान द्वारा वसन्त विहार कालोनी और स्वामी नगर कालोनी को किस प्रकार की अनुषंगी सेवा उपलब्ध कराई गई है और प्रत्येक सेवा के लिए कितना प्रभार वसूल किया गया है; और

(ख) निर्माण विहार से "फ्लोटेड एरिया" के प्रत्येक वर्गमीटर के लिए 16 रुपये की दर से अनुषंगी सेवा प्रभार वसूल करने के क्या कारण हैं जबकि सोसाइटी से जल सप्लाई के लिए सैन्ट्रल ओवर हैड टैंक तथा मल निकास सेवाओं के लिए सामान्य मुख्य सीवर हेतु पहले ही वसूली की जा चुकी है ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) तथा (ख) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रखी दी जायेगी।

कृषि अनुसंधान केन्द्र, अलियार नगर द्वारा किया गया प्रयोग

438. **श्री आर० अन्नामाम्बो :** क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्षा पर अधारित मूंग-फली की फसल के उपयुक्त खाद का पता लगाने तथा मूंगफली में "लीफ माइनर" के प्रकोप का अध्ययन करने के उद्देश्य से कृषि अनुसंधान केन्द्र अलियार नगर द्वारा खेती में किए गए प्रयोग से यह पता चला है कि अन्य खादों की तुलना में नारियल जटा के भूसे के प्रयोग से शुष्क मूंगफली की फली की उपज लागत के अनुमान में काफी वृद्धि होती है, बेहतर भूमि नमी संरक्षण होता है तथा खरपतवार भी कम होती है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार कृषि उद्योगों के उप-उत्पादों जैसे नारियल की जटा का भूसा, को बेहतर संसाधन उपयोग के लिए पुन: उपयोग करने की संभावना का पता लगाने के लिए खोज की है; और

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

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बटा सिंह) : (क) कृषि अनुसंधान केन्द्र अलियार नगर में खेत परीक्षण किए गए जिनका उद्देश्य बारानी मूंगफली के लिए उपयुक्त पलवार का जायजा लेना था। 5 विभिन्न पलवारों परीक्षणों में यह पाया गया कि नारियल की पलवार करने से मूंगफली की ज्यादा पैदावार हुई क्योंकि मिट्टी में नमी का संरक्षण ज्यादा हुआ और फली बनने में मदद मिली तथा खरपतवारों का जोर भी कम रहा, दूसरी पलवार गन्ने का उपजात, मूंगफली का भूसा, मक्का के डंठल और बाजरा के भूंडे से की गयी। ये सभी विधियां भी नारियल अपजात की पलवार सहित लगभग बराबर प्रभावकारी ही रहीं, इन पर आगे अध्ययन जारी है।

(ख) तथा (ग) इन अध्ययनों के नतीजे क्रियान्वयन हेतु जून, 1984 में कृषि विभाग और तिलहन विकास निदेशालय, तमिलनाडु सरकार को भेज दिए गए।

दिल्ली विकास प्राधिकरण की भूमि पर अनधिकृत कब्जा

439. **प्रो० रामकृष्ण मोरे :** क्या निर्माण और आवास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में दिल्ली में दिल्ली विकास प्राधिकरण की भूमि पर अनधिकृत कब्जे की घटनायें बढ़ी हैं;

(ख) क्या पुरानी दिल्ली, करोल बाग नजफगढ़ रोड औद्योगिक क्षेत्र आदि में बड़े पैमाने पर अनधिकृत निर्माण की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है;

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

(घ) दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कदम उठाए गए हैं ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने सूचित किया है कि दिल्ली में दिल्ली विकास प्राधिकरण की भूमि पर अनधिकृत अतिक्रमण में कोई विशिष्ट वृद्धि नहीं हुई है।

(ख) दिल्ली नगर निगम ने सूचित किया है कि इन क्षेत्रों में अनधिकृत निर्माण हुआ है।

(ग) गत चार वर्षों के ब्यौरे निम्न प्रकार है :—

वर्ष	अनधिकृत निर्माण के दर्ज किये गए मामलों की संख्या	उन मामलों की संख्या जिनमें गिराने की कार्यवाही की गई।
1981	1175	244
1982	1369	430
1983	1094	52
1984	869	8

(घ) अनधिकृत निर्माण को गिराने के अलावा दिल्ली नगर निगम अनधिकृत निर्माण तथा पूर्णतः प्रमाण पत्र प्राप्त किए बिना दखल लेने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध दिल्ली नगर निगर अधिनियम के प्रावधानों के अन्तर्गत अभियोजन की कार्यवाही भी करता है।

"ब्लू बोनान्जा फार सिनेमा हाउसेज" शीर्षक से प्रकाशित समाचार

440. **प्रो० रामकृष्णन मोरे** : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 13 फरवरी, 1985 के इण्डियन एक्सप्रेस में "ब्लू बोनान्जा फार सिनेमा हाउसेज" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या देश के विभिन्न सिनेमा घरों में ब्लू फिल्में वितरित और प्रदर्शित की जा रही हैं; और

(ग) ब्लू फिल्मों के प्रदर्शन को रोकने हेतु सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) सरकार ने समाचार को देखा है।

(ख) और (ग) केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड द्वारा सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए कोई भी ब्लू फिल्म (यदि ब्लू शब्द अश्लील फिल्मों से सम्बन्धित है) प्रमाणित नहीं की गई है।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश को सहायता

441. श्री हरीश रावत : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश को वर्ष 1984-85 के दौरान केन्द्र द्वारा कुल कितनी सहायता दी गई;

(ख) क्या इस कार्यक्रम के अन्तर्गत वर्तमान प्रवृत्त न्यूनतम मजदूरी दरों में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो न्यूनतम मजदूरी दरों में कितनी वृद्धि किए जाने की संभावना है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश को वर्ष 1984-85 के दौरान 39.22 करोड़ रुपये की धनराशि केन्द्रीय सहायता के रूप में दी गई है।

(ख) और (ग) उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत न्यूनतम मजदूरी की वर्तमान दर में वृद्धि करने का इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

चौबटिया, उत्तर प्रदेश में बागवानी संस्थान खोलना

442. श्री हरीश रावत : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को शीतोष्ण फलों के बारे में अनुसंधान और विकास हेतु चौबटिया, उत्तर प्रदेश में एक बागवानी संस्थान खोलने के लिए जन प्रतिनिधियों और राज्य सरकार से कोई अभ्यावेदन मिला है; और

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

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां, श्रीमान

(ख) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद VII योजना के दौरान दक्षिणी पहाड़ियों में उपयुक्त स्थानों में एक केन्द्रीय शीतोष्ण बागवानी संस्थान स्थापित करने पर विचार कर रही है।

सूखा राहत कार्यक्रम के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश में लाए विकास खण्ड

443. श्री हरीश रावत : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के उन विकास खण्डों का ब्यौरा क्या है जिन्हें चालू वित्तीय वर्ष के दौरान सूखा राहत कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल किया गया है; और

(ख) क्या निकट भविष्य में कुछ और विकास खण्ड इस कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल किए जायेंगे ?

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) संभवतः माननीय सदस्य सूखा संभावित क्षेत्र कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल किए गए विकास खण्डों के बारे में जानना चाहते हैं। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान उत्तर प्रदेश में इस कार्यक्रम के अन्तर्गत निम्नलिखित खण्ड शामिल किए गए हैं :—

जिला	खण्डों की संख्या
मिर्जापुर	10
बांदा	10
जालौन	3
हमीरपुर	5
झांसी	3
ललितपुर	2
बहराइच	14
गोंडा	5
लखीमपुर खेरी	8
सीतापुर	3
योग :	63

(ख) इस सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश राज्य सरकार के प्रतिवेदनों पर अन्तर्विभागीय ग्रुप की रिपोर्ट भारत सरकार के विचाराधीन है।

[अनुवाद]

तिलहनों में आत्मनिर्भरता के लिए योजना

444. **श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह** : क्या कृषि और विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तिलहनों में आत्म निर्भरता के लिए एक नई योजना को कार्यान्वयन किया जा रहा है; और

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

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) तथा (ख) तिलहन उत्पादन में पर्याप्त वृद्धि को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से, 1983-84 तक चल रही तिलहन विकास योजनाओं का पुनर्विन्यास करके और इन्हें समेकित करके वर्ष 1984-85 के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना अर्थात् राष्ट्रीय तिलहन विकास परियोजना स्वीकृत की गई है। कुछ चुनीन्दा राज्यों में विशेष परियोजनाओं के माध्यम से फसल और स्थान विशेष की नीति चार मुख्य फसलों अर्थात्-मूंगफली, तोरिया, सरसों, सोयाबीन और सूरजमुखी के लिए लागू की गई है। गहनता की नीति, मूंगफली, तोरिया-सरसों, सोयाबीन और सूरजमुखी के अलावा अन्य तिलहन फसलों अर्थात् तिल, कुसुम और रामतिल के लिए 14 राज्यों में लागू की गई है। इस कार्यक्रम का उद्देश्य अन्य बातों के साथ-साथ गैर-पारम्परिक तिलहनों का विकास करना, सिंचित फसलों, विशेष कर रबी/गर्मी के मौसम के दौरान मूंगफली के अन्तर्गत क्षेत्र में वृद्धि करना उन्नत पैकेज प्रणाली अपनाना, आधारी आदानों की सप्लाई करता और बीजों तथा उर्वरक मिनिकिटों का बड़े पैमाने पर निःशुल्क वितरण करना है।

गुजरात में जल पूर्ति सुविधाओं की व्यवस्था

445. **श्री आर० पी० गायकवाड़** : क्या निर्माण और आवास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि 1 अप्रैल, 1984 तक गुजरात में 3,198 गांवों में जलपूर्ति सुविधायें उपलब्ध कराई जानी थी;

(ख) क्या सरकार को इस बात की भी जानकारी है कि भूमर्भीय परिस्थितियों के कारण गुजरात में जलपूर्ति समस्या और अधिक गम्भीर हो गई है क्योंकि भूमि के नीचे पानी का स्तर प्रति वर्ष नीचे जा रहा है; और

(ग) क्या राज्य सरकार ने "कार्य निष्पादन पर आधारित नये केन्द्रीय प्रायोजित ग्रामीण जलपूर्ति कार्यक्रम" के अन्तर्गत केन्द्र से 14.40 करोड़ रुपये उपलब्ध कराने का अनुरोध किया है ताकि राज्य सरकार को छठी योजना के अन्त तक लक्ष्य प्राप्त करने में मदद मिल सके ?

निर्माण और आवास मन्त्री (श्री अब्दुल गफूर) : (क) 1980 में गुजरात में पता लगाए गए 5318 समस्याग्रस्त ग्रामों में से 3120 ग्रामों को स्वच्छ पेय जल का कम से कम एक स्रोत मुहैया कराया गया था और 31-3-1984 को 2198 समस्याग्रस्त ग्राम शेष रह गए थे।

(ख) भू-गर्भीय जल स्तर में कमी की समस्या को इस मन्त्रालय के ध्यान में हाल ही में लाया गया है।

(ग) जी, हां।

लघु कृषक विकास एजेंसी कार्यक्रम का कार्यान्वयन

446. **कुमारी पुष्पा देवी** : क्या कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लघु कृषक विकास एजेंसी कार्यक्रम अभी भी कुछ राज्यों में कार्यान्वित किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों के क्या नाम हैं जहां पर ऐसे कार्यक्रम को छठी योजना अवधि के दौरान कार्यान्वित किया गया है ; और

(ग) मध्य प्रदेश में छठी योजना के दौरान इस कार्यक्रम के अन्तर्गत सम्मिलित लोगों का ब्यौरा क्या है ?

कृषि और ग्रामीण विकास मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री चन्दूलाल चन्द्राकर) : (क) लघु कृषक विकास एजेंसी कार्यक्रम को 2-10-1980 से समन्वित ग्रामीण विकास कार्यक्रम के साथ मिला दिया गया था, अत: छठी पंचवर्षीय योजना में कोई लघु कृषक विकास एजेंसी कार्यक्रम शामिल नहीं था।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) में दर्शायी गई स्थिति को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठते।

बीदर कर्नाटक के दूरदर्शन दर्शकों की समस्या

447. **श्री नरसिंह राव सूर्यवंशी** : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बीदर, कर्नाटक में दूरदर्शन के दर्शकों को निकट के दूरदर्शन प्रसारण केन्द्रों के अत्यधिक दूर (अर्थात् गुलबर्ग से 115 कि० मी० तथा हैदराबाद से 140 कि० मी०) होने के कारण बहुत ऊंचे एन्टीना के लिए अधिक धन खर्च करना पड़ता है ; और

(ख) यदि हां, तो इस समस्या को हल करने के लिए क्या उपाय किए गये हैं अथवा किये जाने का विचार है ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री बी० एन० गाडगिल) : (क) बीदर, गुलबर्गा और हैदराबाद के दूरदर्शन ट्रांसमीटरों की सेवा परिधि के बाहर है। अत: वहां पर संतोषजनक सिगनल मिलने की उम्मीद नहीं है।

(ख) कर्नाटक के बीदर जिले में दूरदर्शन सेवा उपलब्ध करने की अभी कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

बीदर कर्नाटक में रिले केन्द्र

448. **श्री नरसिंह राव सूर्यवंशी** : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के आश्वासन के अनुसार बीदर, कर्नाटक में एक रिले केन्द्र वर्ष 1985 में चालू किया जायेगा; और

(ख) यदि हां, तो कब ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० एन० गाडगिल) : (क) और (ख) कर्नाटक के बीदर में दूरदर्शन सेवा उपलब्ध करने की अभी कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

मराठी में दूरदर्शन कार्यक्रमों का प्रसारण

449. श्री नरसिंह राव सूर्यवंशी : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूरदर्शन केन्द्र गुलबर्गा से "मराठी" में दूरदर्शन कार्यक्रम रिले किये जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो वे किस प्रकार के कार्यक्रम हैं और उनकी बारम्बारता क्या है;

(ग) यदि नहीं तो क्या सरकार इस क्षेत्र की मराठी भाषी जनसंख्या के लाभ के लिये ऐसे कार्यक्रमों को प्रसारित करने की कोई योजना बना रही है; और

(घ) यदि हां, तो कब और उसकी क्या बारम्बारता होगी ?

सूचना और प्रसारण मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री वी० ए० गाडगिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) जी, नहीं गुलबर्गा का ट्रांसमीटर 1977 में चालू हुआ था। तभी से वह अपने सेवा क्षेत्र में मुख्य रूप से ग्रामीण दर्शकों के लिए कन्नड़ में कार्यक्रम टेलीकास्ट कर रहा है। तथापि, राष्ट्रीय संजाल पर समय समय पर टेलीकास्ट किए जाने वाले मराठी कार्यक्रम, राष्ट्रीय पुरस्कार प्राप्त मराठी फीचर फिल्में, आदि भी इस ट्रांसमीटर द्वारा रिले की जाती हैं।

खनन विस्फोटक और सहायक उपकरणों नीतियों और कार्यक्रमों के स्वदेशी विकास पर आयोजित राष्ट्रीय गोष्ठी

450. श्री धर्मपाल सिंह मलिक
श्री के० राममूर्ति } : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय खान सुरक्षा परिषद ने नई दिल्ली में फरवरी, 1985 के दौरान खनन विस्फोटकों और सहायक उपकरणों-नीतियों और कार्यक्रमों के स्वदेशी विकास पर कोई राष्ट्रीय गोष्ठी आयोजित की थी;

(ख) यदि हां, तो गोष्ठी में भाग लेने वाले व्यक्तियों के नाम क्या थे;

(ग) गोष्ठी द्वारा की गयी सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है ?

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : (क) जी, हां।

(ख) इस गोष्ठी में 195 प्रतिनिधियों ने भाग लिया।

(ग) और (घ) गोष्ठी समाप्त होने पर एक कार्यकारी दल का गठन किया गया जो इस विषय के बारे में सिफारिश तैयार करेगा और उन्हें प्रस्तुत करेगा।

12.00 मध्याह्न

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव (नालंदा) : अध्यक्ष महोदय···**

अध्यक्ष महोदय : चुनावों का इस सदन से कोई वास्ता नहीं है।

[अनुवाद]

इसकी अनुमति नहीं है।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव : ···**

अध्यक्ष महोदय : आपके कहने का कोई फायदा नहीं होगा, क्योंकि रिकार्ड पर कुछ नहीं जाएगा। (व्यवधान)

श्री विजय कुमार यादव ···**

अध्यक्ष महोदय : मेरे ख्याल में आपको सारे कानून पता हैं, आप कानून को जानने वाले आदमी हैं, फिर आप ऐसी बातें क्यों करते हैं···

श्री विजय कुमार यादव : ···**

अध्यक्ष महोदय : मैं कुछ नहीं कर सकता।

[अनुवाद]

यह प्रश्न सदन में नहीं पूछा जा सकता है। यह चुनाव आयोग या उच्च न्यायालय से पूछा जाना चाहिए।

हम कुछ नहीं कर सकते। श्रीमान यादव, मैं असहाय हूं। आपको चुनाव आयोग को कहना होगा। मैं कुछ नहीं कर सकता। कार्यवाही वृत्तांत में कुछ सम्मिलित नहीं होगा।

(व्यवधान)**

**कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : महोदय, मैं आपका ध्यान एक अत्यन्त गम्भीर मामले की ओर दिलाना चाहता हूं। फरीदाबाद में···

अध्यक्ष महोदय : मैं मामले की जांच करूंगा। पहले मुझे तथ्य प्राप्त करने दीजिए तब मैं मामले की जांच करूंगा।

प्रो० मधु दण्डवते : मैं आपको बताना चाहता हूं कि आपको क्या पता लगाना होगा। ठेकेदारों ने उच्चतम न्यायालय के निर्णय का उल्लंघन किया है। हरिजन बंधुआ मजदूरों पर ठेकेदारों ने हमला किया था जिसके परिणामस्वरूप उनमें से एक मजदूर की मृत्यु हो गई। आप मन्त्री महोदय से वक्तव्य देने के लिए क्यों नहीं कहते ? आपने कक्ष में सहमति दी थी कि आप मंत्री महोदय से वक्तव्य देने के लिए कहेंगे।

अध्यक्ष महोदय : चिंता मत कीजिए, मैं इस प्रश्न को ऐसे नहीं छोड़ दूंगा। मैं आपसे पहले ही वायदा कर चुका हूं।

प्रो० के० के० तिवारी (बक्सर) : महोदय, आपने प्रो० दंडवते को आपको बिना नोटिस दिए प्रश्न पूछने की अनुमति दे दी है।

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं। उन्होंने नोटिस दिया था।

प्रो० के० के० तिवारी : महोदय, मैंने एक बहुत ही गंभीर मामले, जिस ओर हमारा ध्यान गया है, के सम्बन्ध में नोटिस दिया था। जब कभी सरकार पंजाब में पुनः सामान्य स्थिति पैदा करने का प्रयत्न करती है, कुछ अदृष्ट शक्तियां देश में तथा देश से बाहर तेजी से आतंकवादी गतिविधियों में लग जाती हैं। ब्रिटेन में कुछ आतंकवादी गिरफ्तार किए गए हैं तथा उन्होंने अपराध स्वीकार किया है कि उनका लक्ष्य महत्वपूर्ण पदों पर आसीन कुछ भारतीय अधिकारियों तथा राजनयिकों की हत्या करना था।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसकी जांच करूंगा।

प्रो० के० के० तिवारी : आप कृपया सरकार से विस्तृत विवरण देने के निदेश दीजिए।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन (बदागरा) : महोदय, केरल में उचित दर की दुकानों को सप्लाई किए गए मिट्टी के तेल जिसमें नेपथा मिश्रित था, में हुए विस्फोटन के कारण 24 से अधिक व्यक्तियों की मृत्यु हो गई तथा सौ से अधिक लोग गंभीर रूप से घायल हुए हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं आपके नोटिस पर विचार करूंगा। मैं तथ्य प्राप्त कर रहा हूं। तब मैं आपको जानकारी दूंगा। इस समय मैं कुछ नहीं कर सकता। मैं असहाय हूं।

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : मैंने भारत सरकार द्वारा अमरीकी फर्म हेमलाक से पोली-सिलिकोन टैक्नोलोजी खरीदने संबंधी किए गये समझौते के बारे में नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसकी जांच करूंगा।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : मैंने कृत्रिम रेशा उद्योग को लाइसेंस देने के घोटाले के संबंध में आपको नोटिस दिया था।

अध्यक्ष महोदय : हम देखेंगे। मैं आपके साथ चर्चा करूंगा।··· (व्यवधान)

श्री अमल दत्त : ऐसा लगता है कुछ गलतफहमी हो गई है। हम नहीं जानते कि आप क्या सोच रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : हम देखेंगे। आप मेरे पास आइये। आपका हमेशा स्वागत है। यह आप ही का कक्ष है। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव : इसको नहीं देखा जायेगा क्या ?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं असहाय हूं। यह काम केवल चुनाव आयोग ही कर सकता है।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव : कौन देखेगा ? कोई देखने वाला नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं उसमें असहाय हूं। (व्यवधान)

[हिन्दी]

एक माननीय सदस्य : होम मिनिस्टर को कहा जा सकता है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : चुनाव आयोग स्वतन्त्र है।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है।

अब, केवल सभा पटल पर रखे जाने वाले पत्र प्रस्तुत किये जाएंगे।

श्री अब्दुल गफूर।

** कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

12.06 म० प०

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

दिल्ली नागरी कला आयोग (सेवा के निबन्धन और शर्तें) संशोधन नियम और दिल्ली नागरी कला आयोग, नई दिल्ली का वर्ष 1983-84 का वार्षिक प्रतिवेदन

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूं।

(1) दिल्ली नागरी कला आयोग अधिनियम, 1973 की धारा 26 की उपधारा (3) के अन्तर्गत, दिल्ली नागरी कला आयोग (सेवा के निबन्धन और शर्तें) संशोधन नियम, 1984 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 12 जनवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 41 में प्रकाशित हुए थे।

[पंचालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 475/85]

(2) दिल्ली नागरी कला आयोग अधिनियम, 1973 की धारा 19 के अन्तर्गत, दिल्ली नागरी कला आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[पंचालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 476/85]

नारियल विकास बोर्ड, कोचीन का वर्ष 1983-84 का वार्षिक प्रतिवेदन और कार्यकरण की समीक्षा तथा एक विवरण

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) (एक) नारियल विकास बोर्ड अधिनियम, 1979 की धारा 17 की उपधारा (4) के अन्तर्गत, नारियल विकास बोर्ड, कोचीन के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नारियल विकास बोर्ड, कोचीन के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[पंचालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 477/85]

आवश्यक वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनाएं, पूर्वोत्तर क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम लिमिटेड, गोहाटी के वर्ष 1983-84 की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन, पेटेन्ट डिजाइन तथा व्यापार चिन्ह महानियन्त्रक का वर्ष 1983-84 का वार्षिक प्रतिवेदन

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उपधारा (6) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) चीनी (वर्ष 1984-85 के उत्पादन के लिए कीमत निर्धारण) आदेश, 1985 जो 31 जनवरी, 1985 के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 55(अ) ई० एंस० एस०/कम/चीनी में प्रकाशित हुआ था।

(दो) चीनी (वर्ष 1984-85 के उत्पादन के लिए कीमत निर्धारण) संशोधन आदेश, 1985, जो 2 मार्च, 1985 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 132 (अ) ई० एस० एस०/कम/चीनी में प्रकाशित हुआ था।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 478/85]

(2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) पूर्वोत्तर क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम सीमित, गौहाटी, के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) पूर्वोत्तर क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम सीमित, गौहाटी के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियन्त्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 479/85]

(4) व्यापार और पण्य वस्तु चिन्ह अधिनियम, 1958 की धारा 126 के अन्तर्गत पेटेन्ट, डिजाइन तथा व्यापार चिन्ह महानियंत्रक के कार्यालय के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 480/85]

कर्मचारी राज्य बीमा निगम के वर्ष 1985-86 के वित्तीय प्राक्कलन तथा कार्य निष्पादन बजट

श्रम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजैया) : मैं कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1984 की धारा 36 के अन्तर्गत, कर्मचारी राज्य बीमा निगम के वर्ष 1985-86 के वित्तीय प्राक्कलनों तथा कार्य निष्पादन बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथ लय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 481/85]

सीमाशुल्क अधिनियम और केन्द्रीय उत्पाद शुल्क नियम के अन्तर्गत अधिसूचनाएं

वित्त मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जनार्दन पुजारी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) सा० का० नि० 56(अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो वस्त्र और मोजा-बनियान बनाने वाली मशीनों की विशिष्ट मदों को मूल्यानुसार 25 प्रतिशत से अधिक मूल सीमाशुल्क से और सम्पूर्ण अतिरिक्त सीमाशुल्क से छूट देने के बारे में है।

(दो) सा० का० नि० 57 (अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन जो, 1 फरवरी, 1985 की अधिसूचना संख्या 16/85-सी० शु० के अन्तर्गत आने वाली वस्त्र और मोजा-बनियान बनाने वाली कतिपय विशिष्ट मशीनों को मूल्यानुसार 10 प्रतिशत से अधिक उपसंगी शुल्क से छूट देने के बारे में है।

(तीन) सा० का० नि० 58(अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिसके द्वारा 1 मार्च, 1979 की अधिसूचना संख्या 49-सी० शु० में कतिपय संशोधन किया गया है।

(चार) सा० का० नि० 59(अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो तारपीन रसायन पदार्थों के

निर्माण के लिए आयातित अल्फा पिनीन और तारपीन को मूल्यानुसार 35% से अधिक मूल सीमाशुल्क से छूट देने के बारे में है।

(पांच) सा० का० नि० 74(अ) और 75(अ), जो 2 फरवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो 16 नवम्बर, 1984 को सार्वजनिक सूचना संख्या 69-आई० टी० सी० (पी० एन०)/84 के अन्तर्गत आने वाले लाइसेंसों के अधीन आयातित मशीनों, उपकरणों, संघटकों और उपभोग्य माल समेत कच्चे माल को मूल्यानुसार 40 प्रतिशत से अधिक मल सीम शुल्क, मूल्यानुसार 25 प्रतिशत से अधिक उपसंगी शुल्क और उस पर उद्ग्रहणीय सम्पूर्ण अतिरिक्त सीम शुल्क से छूट देने के बारे में है।

(छ) सा० का० नि० 192 और 193, जो 23 फरवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो 2 जुलाई, 1980 की अधिसूचना संख्या 132/सी० शु० और 25 मार्च, 1978 की अधिसूचना संख्या 70-सी० शु० में कतिपय संशोधन करने के बारे में है।

(सात) सा० का० नि० 107 (अ) से 113 (अ) तक जो 28 फरवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन जिनके द्वारा हाथ की घड़ी उद्योग के लिए अपेक्षित कतिपय मदों पर रियायती सीमाशुल्क दरें लागू की गई हैं।

(आठ) सा० का० नि० 114 (अ) और 115(अ), जो 28 फरवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो "सिविकोन" नामक सरकारी परियोजना के लिए आयातित दूरसंचार उपकरण, संघटको, सहायक उपांगों और उपांगों को मूल्यानुसार 40 प्रतिशत से अधिक मूल सीमा-शुल्क, मूल्यानुसार 25 प्रतिशत से अधिक उपसंगी शुल्क और उन पर उद्ग्रह-णीय सम्पूर्ण अतिरिक्त सीमाशुल्क से छूट देने के बारे में है।

(नौ) सा० का० नि० 116(अ), जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो गहरे और हल्के किस्म के सोडा ऐश को क्रमशः मूल्यानुसार 15 प्रतिशत और मूल्यानुसार 35 प्रतिशत से अधिक मूल सीमाशुल्क से छूट देने के बारे में है।

(दस) सा० का० नि० 128(अ), जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा 18 अगस्त, 1983 की अधिसूचना संख्या 232-सी० शु० में कतिपय संशोधन किया गया है, ताकि मूल्यानुसार 50 प्रतिशत मूल सीमाशुल्क की रियायती दर का विस्तार किया

[श्री जनार्दन पुजारी]

जा सके और विक्षेप योक्त्रों से पूर्व-सम्बद्ध दूरदर्शन की रंगीन पिक्चर ट्यूबों को अतिरिक्त सीमाशुल्क से पूरी छूट दी जा सके।

(ग्यारह) सा० का० नि० 129 (अ) और 130(अ), जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा 94-68 प्रतिशत वी/वी न्यूनतम शक्ति के विकृतिकृत इथाइल अलकोहल को सम्पूर्ण मूल सीमाशुल्क, उपसंगी सीमाशुल्क और अतिरिक्त सीमाशुल्क से उस स्थिति में छूट प्रदान की गई है जब उनका औद्योगिक प्रयोजनों के लिए भारत में आयात किया जाए।

(बारह) सा० का० नि० 134 (अ) और 135(अ), जो 4 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो संयुक्त यूरेनियम को, जब उसका अणुशक्ति रिएक्टरों में उपयोग के लिए ईंधन एलिमेंट बनाने के लिए भारत में आयात किया जाए, उन पर उद्ग्रहणीय मूल्यानुसार 40 प्रतिशत से अधिक मूल सीमाशुल्क से और मूल्यानुसार 25 प्रतिशत से अधिक उपसंगी शुल्क से और सम्पूर्ण अतिरिक्त सीमाशुल्क से छूट देने के बारे में है।

(तेरह) सा० का० नि० 137 (अ) और 138(अ), जो 4 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो फोटोग्राफी के कैमरों, चलचित्र के कैमरों और ऐसे कमरों के साथ प्रयोग के लिए अपेक्षित लैंसों, फिल्टरों, फ्लैश लाइट उपकरणों और एक्सपोजर मीटरों को, जब उनका भारत में आयात 30,000 रुपये के मूल्य की सीमा तक मान्यता प्राप्त प्रैस कैमरामैनों द्वारा किया जाए, उन पर उदग्रहणीय सम्पूर्ण मूल, सहायक और अतिरिक्त सीमा-शुल्कों से छूट देने के बारे में है।

(चौदह) सा०-का० नि० 140(अ), जो 6 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो स्विस फ्रैंक को भारतीय मुद्रा में अथवा भारतीय मुद्रा को स्विस फ्रैंक में बदलने की पुनरीक्षित विनिमय दरों के बारे में है।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 482/85]

(2) केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क नियम, 1944 के अन्तर्गत जारी की गई निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) सा० का० नि० 264 (अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा 4 जून, 1979 की अधिसूचना संख्या 201/79-क० उ० शु० में कतिपय संशोधन किया गया है।

(दो) सा० का० नि० 66 (अ) से 68(अ) तक, जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो चाय पर उत्पाद-शुल्क की छूट को वापस देने के बारे में है।

(तीन) सा० का० नि० 69(अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा उत्पाद-शुल्क लगने योग्य वस्तुओं को भी, जब उनकी बन्धक-ग्रस्त भंडागारों से निकासी की जाए, छूट देने के बारे में है।

(चार) सा० का० नि० 72(अ), जो 1 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा 1 नवम्बर, 1982 की अधिसूचना संख्या 239/82-के० उ० शु० में कतिपय संशोधन किया गया है।

(पांच) सा० का० नि० 119(अ) से 121(अ), तक जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा घड़ियों और घड़ियों के पुर्जों पर उत्पाद-शुल्क को मूल्यानुसार 10 प्रतिशत से घटाकर 1 प्रतिशत किया गया है तथा छोटे कारखानों में विनिर्मित घड़ियों को मिलने वाली छूट को वापस लिया गया है।

(छ) सा० का० नि० 139(अ), जो 5 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे और जिनमें 28 फरवरी, 1985 की अधिसूचनाओं संख्या 24/85-के० उ० शु० तथा 25/85-के० उ० शु० के शुद्धि-पत्र दिए गए हैं।

(सात) सा० का० नि० 124(अ), जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो विनिर्माण के कारखानों से निकासी किए जाने वाले और सान्ताक्रूज इलेक्ट्रॉनिक्स एक्सपोर्ट प्रोसैसिंग जोन, बम्बई में लाए जाने वाले उत्पादन शुल्क लगने योग्य पूंजीगत माल, संघटकों और कच्ची सामग्री पर मिलने वाली वर्तमान छूट को सभी उत्पादन शुल्क लगने योग्य माल और विनिर्माण के कारखानों के अतिरिक्त बंधक-ग्रस्त भाण्डागारों से निकासी किए जाने वाले माल पर भी लागू करने के सम्बन्ध में है।

(आठ) सा० का० नि० 125(अ), जो 28 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जिनके द्वारा 18 अक्तूबर, 1979 की अधिसूचना संख्या 272/79 के० उ० शु० में कतिपय संशोधन किया गया है।

(नौ) केन्द्रीय उत्पाद शुल्क (संशोधन) नियम, 1985, जो 1 फरवरी, 1985 को

भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 65(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 483/85]

[संघ राज्यक्षेत्र पांडिचेरी के संबंध में राष्ट्रपति के दिनांक 4 जून, 1983 के आदेश को निरस्त करने वाले आदेश की अधिसूचना

गृह मंत्री (श्री० एस० बी० चव्हाण) : मैं संघ राज्य क्षेत्र पांडिचेरी के सम्बन्ध में संघ राज्य क्षेत्र शासन अधिनियम, 1963 की धारा 51 के अधीन 16 मार्च, 1985 के राष्ट्रपति के आदेश, जो 24 जून, 1983 को उनके द्वारा किये गये आदेश को निरस्त करता है, को समाविष्ट करने वाली गृह मंत्रालय की अधिसूचना संख्या का० आ० 193(अ), दिनांक 16 मार्च, 1985 की एक प्रति हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 484/85]

12.08 म० प०

सदस्य द्वारा त्यागपत्र

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय—मुझे सभा को सूचित करना है कि मुझे महाराष्ट्र के बारामती निर्वाचन-क्षेत्र से निर्वाचित सदस्य, श्री शरदचन्द्र गोविन्दराव पवार का दिनांक 15 मार्च, 1985 का पत्र प्राप्त हुआ है, जिसके द्वारा उन्होंने लोक सभा में अपना स्थान त्याग दिया है। मैंने उनका त्यागपत्र 18 मार्च, 1985 से स्वीकार कर लिया है।

12.09 म० प०

समितियों के लिए निर्वाचन

[अनुवाद]

(एक) दिल्ली विकास प्राधिकरण की सलाहकार परिषद्

निर्माण और आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : मैं प्रस्ताव करता हूं।

"कि दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 की उपधारा (2)(ज) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, दिल्ली विकास प्राधिकरण की सलाहकार परिषद् में सदस्यों के रूप

में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 की धारा 5 की उपधारा (2) (ज) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, दिल्ली विकास प्राधिकरण की सलाहकार परिषद् में सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

प्रो० मधु दंडवते : माननीय अध्यक्ष महोदय, कार्य सूची में एक मद नहीं है : परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन पर नियम 193 के अंतर्गत चर्चा। इस पर चर्चा शुरू हो चुकी है और अधूरी हुई है ऐसा एक दम कैसे हो गया चर्चा का विषय इसमें सम्मिलित नहीं ?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : रिप्लाई रह गया है, दिलवा देंगे।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दंडवते : क्या हमारी अनुपस्थिति में उत्तर दिया गया था ?

अध्यक्ष महोदय : उत्तर अभी दिया जाना बाकी है इसे रेलवे बजट के बाद लिया जायेगा।

(दो) राजघाट समाधि समिति

निर्माण एवं आवास मंत्री (श्री अब्दुल गफूर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि राजघाट समाधि अधिनियम, 1951 की धारा 4 की उपधारा (1) (घ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, सरकार द्वारा जारी अधिसूचना की तारीख से आरम्भ होने वाली कार्यविधि के लिये राजघाट समाधि समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिये अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि राजघाट समाधि अधिनियम, 1951 की धारा 4 की उपधारा (1) (घ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, सरकार द्वारा जारी अधिसूचना की तारीख से आरम्भ

होने वाली कार्यविधि के लिए राजघाट समाधि समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

(तीन) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्

कृषि एवं ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के नियमों के नियम 4 (सात) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त नियमों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, 3 वर्षों की कालावधि के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से चार सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के नियमों के नियम 4 (सात) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त नियमों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, 3 वर्षों की कालावधि के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से चार सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

(चार) कर्मचारी राज्य बीमा निगम

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि कर्मचारी राज्य बीमा (केन्द्रीय) नियम, 1950 के नियम 2क के साथ पठित कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 की धारा 4 (एक) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, कर्मचारी राज्य बीमा निगम के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि राज्य बीमा (केन्द्रीय) नियम, 1950 के नियम 2क के साथ पठित कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 की धारा 4 (एक) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, कर्मचारी राज्य बीमा निगम के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिये अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.12 म० प०

नियम 377 के अधीन मामले

[अनुवाद]

(एक) उत्तर प्रदेश के मिर्जापुर जिले में मोहनपुर में प्रस्तावित रेल यात्री डिब्बा फैक्टरी की स्थापना करने में हो रहा विलंब

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्ट्सगंज) : सन् 1980 में आम चुनाव के पश्चात् रेल मंत्रालय द्वारा उत्तर-प्रदेश के मिर्जापुर जिले में मोहनपुर में एक रेल यात्री डिब्बा फैक्टरी की स्थापना का प्रस्ताव किया गया था। तत्कालीन उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री (जो अब केन्द्र सरकार में वित्त मंत्री हैं) 1200 एकड़ भूमि निःशुल्क देने के लिये सहमत हो गये थे। यह जगह इलाहाबाद से हावड़ा जाने वाले मार्ग पर है और दिल्ली हावड़ा मार्ग पर पहाड़ा रेलवे स्टेशन के नजदीक है।

तत्कालीन रेल मंत्री ने इस परियोजना को स्वीकृति दे दी थी किन्तु अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है।

चूंकि यह बात वहां के लोगों को मालूम है, इसको क्रियान्वित न करने की वजह से लोगों का आक्रोश भूख हड़ताल तथा अंततः काफी बड़ी संख्या में 1985 के केन्द्रीय चुनावों के बहिष्कार में परिवर्तित हो गया है।

महोदय आपके माध्यम से, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि वे इस विषय में प्राथमिकता के आधार पर कार्य करें और मोहनपुर में इस परियोजना की क्रियान्वित के लिये आदेश जारी करें।

[हिन्दी]

(दो) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों और पिछड़े वर्गों के छात्रों को दी जा रही छात्रवृत्ति की राशि को बढ़ाने की आवश्यकता

श्री महावीर प्रसाद (बांसगांव) अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से केन्द्रीय सरकार का ध्यान सम्पूर्ण उत्तर प्रदेश या अन्य प्रदेशों में निवास करने वाली अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों, पिछड़ी जातियों एवं अन्य कमजोर वर्ग की जातियों को केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रदत्त छात्रवृत्ति की बढ़ोत्तरी के सम्बन्ध में आकृष्ट करना चाहता हूं।

श्रीमन् केन्द्रीय एवं प्रदेशीय सरकारों में कार्यरत सरकारी या अर्ध सरकारी कर्मचारियों तथा राजनीति में पद पर रहने वाले सभी व्यक्तियों की काल एवं परिस्थितियों को देखते हुए वेतन, महंगाई एवं भत्ते में केन्द्रीय सरकार द्वारा और प्रान्तीय सरकारों द्वारा बढ़ोत्तरी की गई है और की भी जा रही है। लेकिन इन विषम परिस्थितियों के बावजूद भी उक्त जातियों से सम्बन्धित छात्रों की छात्रवृत्तियां नहीं बढ़ाई गयीं।

अतः उक्त जातियों की आर्थिक दशा को ध्यान में रखते हुए मैं केन्द्रीय सरकार से निवेदन करूंगा कि प्राथमिकता के आधार पर हर स्तर पर छात्रवृत्ति बढ़ाने के लिए आदेश प्रदान करें ताकि उक्त जातियों के छात्रों की आर्थिक एवं सामाजिक उन्नति हो सके।

(तीन) उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले में पेयजल की भारी कमी तथा इस समस्या का समाधान करने हेतु दीर्घकालीन योजनायें तैयार करने की आवश्यकता

श्री अंसुल बख्श (गाजीपुर) : अध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले में पेयजल का गम्भीर संकट पैदा हो गया है। लोगों को पीने के लिए पानी नहीं मिल रहा है। बहुत बड़ी संख्या में कुएं सूख गये हैं। पिछले कई वर्षों से वहां पेयजल का संकट उत्तरोत्तर बढ़ता जा रहा है।

1972 में बनाई गई अभावग्रस्त सूची के अनुसार पेयजल पहुंचाने की व्यवस्था हुई है और हो रही है। 1972 में बहुत ही कम गांव अभावग्रस्त बताये गये थे। इस समय गाजीपुर, मुहम्मदाबाद और जमानियां तहसीलों के लगभग 80% गांव अभावग्रस्त हो चुके हैं और सैदपुर तहसील के 50% गांव अभावग्रस्त हो गये हैं। यदि 1972 की ही सूची को अभावग्रस्त माना जाये तो गाजीपुर में पेयजल की समस्या का समाधान नहीं हो पायेगा और संकट बना रहेगा।

इस समय समस्या की गंभीरता को देखते हुए आवश्यकता इस बात की है कि वहां पेयजल पहुंचाने का काम युद्धस्तर पर किया जाये। लम्बे अरसे के लिए समस्या का समाधान पेयजल योजनाओं के द्वारा ही किया जा सकता है। गाजीपुर में हैण्ड-पम्प काम नहीं कर पाते और कुछ ही दिनों में खराब हो जाते हैं।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि शीघ्रातिशीघ्र गाजीपुर की पेयजल संकट पर ध्यान दें।

[अनुवाद]

(चार) दक्षिण दिल्ली में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई स्थिति तथा पुलिस की अधिक चौकियां स्थापित करने और चलती फिरती गाड़ियों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।

श्री ललित माकन (दक्षिण दिल्ली) : महोदय, दक्षिण दिल्ली में कानून और व्यवस्था की स्थिति दिन प्रतिदिन बिगड़ती जा रही है। पिछले ढाई महीनों में 13 लोगों की हत्या और करीब एक दर्जन डकैतियां हुई हैं। पिछली घटना में 14 मार्च को हुई जब कुछ सशस्त्र डाकुओं ने दक्षिण दिल्ली के एक बैंक से 4 लाख रुपये से अधिक राशि लूटी। लोग आतंकित हैं। उनका जीवन असुरक्षित हो गया है। दिल्ली में, दक्षिण दिल्ली में अपराधों की संख्या अधिकतम है। सरकार को बिगड़ती हुई कानून और व्यवस्था की स्थिति की ओर शीघ्र ध्यान

देना चाहिए। पुलिस चौकियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। हत्याओं और डकैतियों को रोकने के लिए और अधिक पुलिस गाड़ियों की व्यवस्था की जानी चाहिए।

(पांच) परादीप पत्तन के विकास के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही (भुवनेश्वर) : परादीप पूर्वी भारत का एक मुख्य पत्तन है जो कि हर दृष्टि से समाप्त होता जा रहा है। महानदी के मुहाने पर स्थित होने के कारण इसमें गाद जमा होती जा रही है और पानी की गहराई की समय-समय पर कभी जांच नहीं की जा रही है। एकमात्र ड्रेजर 'कोपार्क' 10 करोड़ रुपये में खरीदा गया और दुर्घटनावश 1980 में खराब हो गया और अभी तक भी कार्य नहीं कर रहा है। और फलस्वरूप भारी डुबाव वाले जहाज वहां पर नहीं आ-जा सकते हैं। धंसे हुए ड्रेजर को समुद्र में ऊपर लाने में असफल होने पर अधिकारियों ने इसे तोड़ने का निर्णय लिया। परन्तु इस निर्णय को अभी तक कार्यान्वित नही किया गया है और यह ड्रेजर पिछले चार वर्षों से जहाजों के आने-जाने का रास्ता रोके हुए है। इस पत्तन के लिए एक नया ड्रेजर प्राप्त करना आवश्यक है क्योंकि किराये के ड्रेजर में अधिक खर्चा होगा और इससे नुकसान होगा। इस पत्तन में कोई 'सैट पम्प' भी नहीं है। पहले इस पत्तन के लिए ढाई करोड़ रुपये की लागत से जो 'सैट पम्प' प्राप्त किया गया था वह 2 मार्च, 1983 को खराब हो गया था। इसके परिणामस्वरूप परादीप पत्तन न्यास को कुल 39.55 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है और इसका निर्यात एक आयात व्यापार डांवाडोल स्थिति में है। भारत सरकार नेवल यार्ड, मत्स्य बन्दरगाहों तथा पैट्रोकेमिकल काम्प्लेक्स के निर्माण के लिए स्थानों का चयन करने के लिए भारत सरकार द्वारा नियुक्त विभिन्न समितियों ने सिफारिश की है कि इसे उच्चतम प्राथमिकता दी जाये। परन्तु आश्चर्य है इन सिफारिशों पर कोई गौर नहीं किया गया है। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि वे तुरन्त उपाय करें ताकि पत्तन के विकास में आने वाली बाधाओं को दूर किया जा सके तथा इसमें और अधिक समय की हानि किये बिना पत्तन की सुरक्षा की जा सके।

(छः) केरल के त्रिचलोन जिले के पास कल्लड़ नदी का प्रदूषण और उसे रोकने के उपाय करने की आवश्यकता।

श्री के० कुन्हम्बु (अट्टूर) : महोदय, मैं सरकार का कल्लड नदी के प्रदूषण से उत्पन्न होने वाली गम्भीर समस्याओं की ओर मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। इस नदी में केरल की पानालुर कागज मिल का विषैला बहिःस्राव आकर मिल रहा है और इसे प्रदूषित कर रहा है।

केरल के त्रिचलोन जिले में पानालुर के निकट कल्लाड नदी आज सबसे ज्यादा प्रदूषित है। इसके समीपवर्ती रह रहे लोग अपनी रोज की पानी की जरूरत के लिए इसी पर निर्भर करते हैं। एक समय ऐसा भी था जब इसका पानी एकदम साफ सुथरा था परन्तु जबसे पानालुर स्थित कागज मिल का बहिःस्राव इसमें आकर मिलने लगा है तब से यह काम में

लाने के लायक नहीं रहा। इसका पानी अत्यन्त प्रदूषित हो गया है और मानवीय उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं है। यहां तक कि इस पानी से सिंचित पौधे भी सूख जाते हैं। जनवरी से लेकर मई मास तक का समय ऐसा होता है जबकि इस नदी में पानी का बहाव निरन्तर नहीं रहता हैं और पानी जगह-जगह पर रुक जाता है। लोग रेतीले नदी किनारों पर गड्ढे खोदकर पानी निकालते हैं। लेकिन इस समय इस पानी का उपयोग करना अत्यधिक खतरनाक है।

उत्तेजित जनता कठोर प्रदूषण निवारक उपायों की मांग कर रही है परन्तु दुर्भाग्यवश अभी तक कोई भी प्रभावशाली कदम नहीं उठाये गये हैं। अतः मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करता हूं कि एक विशेषज्ञ दल इस स्थान पर भेजे जो प्रदूषण निवारण उपायों के क्रियान्वयन की खामियों के सम्बन्ध में जांच करे और इस प्रदूषण को रोकने के लिये कड़े उपाय किये जाएं।

(सात) आंध्र प्रदेश में पोलावरम परियोजना को स्वीकृति देने तथा केन्द्र द्वारा उसका प्रबन्ध-ग्रहण किये जाने की आवश्यकता

श्री एस० एम० भट्टम् (विशाखापत्तनम्) : आंध्र-प्रदेश में पोलावरम् के समीप गोदावरी पर जिस पोलावरम् परियोजना के बनाने का प्रस्ताव है। यह एक बहुउद्देशीय परियोजना है जिससे सिंचाई, जल सप्लाई, विद्युत तथा नौवहन सुविधायें प्राप्त होंगी। उपरोक्त परियोजना का प्रथम चरण (जिसमें बांध और बाई नहर सम्मिलित थी) केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग को 1978 में भेजी गई थी जिसकी अनुमानित लागत 298 करोड़ रुपये थी। केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग के सुझावों और टिप्पणियों के आधार पर इस परियोजना के लिए एक संशोधित रिपोर्ट तैयार की गई जिसकी लागत 884 करोड़ रुपये थी, और जो आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा अप्रैल 1983 में केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग को भेजी गई थी किन्तु अभी तक उसको स्वीकृति नहीं दी गई है।

पोलावरम् परियोजना की बायीं ओर की नहर से विशाखापत्तनम तथा पूर्वी एवं पश्चिमी गोदावरी पर लगभग 5 लाख एकड़ भूमि की सिंचाई होगी। यह परियोजना जल सम्बन्धी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए अति आवश्यक है।

(आठ) खड़गपुर (पश्चिम बंगाल) में पेयजल की भारी कमी तथा स्वर्णरेखा नदी से जल लाने के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : पश्चिम बंगाल के खड़गपुर कस्बे में तीन लाख से अधिक लोगों के सामने पेयजल का गंभीर संकट है। इस क्षेत्र में जमीन के जल का स्तर कम होता जा रहा है, सभी गहरे कुओं में पानी घटता जा रहा है और ये जल्दी ही सूख जायेंगे। इसके लिए अगर नये उपाय अभी से नहीं किये गये तो सारे के सारे कस्बे को दूसरी जगह बसाना करना पड़ेगा या लोग पानी की वजह से खड़गपुर छोड़ देंगे। केवल एक ही उपाय है जो

खड़गपुर को जल के संकट से बचा सकता है और वह है इस कस्बे से 25 किलोमीटर की दूरी पर स्थित स्वर्णरेखा नदी से जल लाना भूतपूर्व रेल मंत्री ने ऐसी योजना के लिए सर्वेक्षण का आदेश दिया था जिसका खर्च रेलवे मंत्रालय तथा खड़गपुर नगरपालिका द्वारा मिलकर वहन किया जाना था लेकिन भूतपूर्व रेल मंत्री के पद मुक्त होने के बाद यह योजना छोड़ दी गई। इस बीच खड़गपुर के लोगों की कठिनाई और बढ़ गई है और लोग एक बाल्टी पानी के लिए सार्वजनिक नलों पर झगड़ा करते हैं। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह इस मामले में तत्काल हस्तक्षेप करे और इस नगर के लोगों की कठिनाई को दूर करने के लिए स्वर्णरेखा नदी से खड़गपुर तक पानी लाने की योजना पर काम शुरू करने के आदेश दें।

12.22 म० प०

रेल बजट—1985-86 (सामान्य चर्चा)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब हम रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा करेंगे।

श्री एस० एम० मट्टम (विशाखापत्तनम) : रेलवे बजट पर चर्चा शुरू करने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद। रेलवे के लिए पृथक बजट प्रस्तुत करने की दशकों पुरानी प्रथा अभी तक जारी है। आरम्भ में मैं एक मूल प्रश्न करना चाहता हूं और पूछना चाहता हूं कि क्या यह ठीक है और क्या रेल मंत्रालय को पृथक बजट प्रस्तुत करने का कोई लाभ होता है औचित्य तथा इसका कोई विशेष प्रयोजन है।

12.23 म० प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

महोदय यह विदित है कि रेलें सरकार की हैं और सरकार द्वारा चलाई जाती हैं यहां तक कि रेलों का संचालन और रेलवे बोर्ड नियंत्रण द्वारा होता है। राजकीय कोष से लगभग 8500 करोड़ रुपये रेलवे को दिए जा चुके हैं। मुझे यह भी याद है कि पिछली बार जब रेल मंत्री सदन में चर्चा का उत्तर दे रहे थे वह कह रहे थे कि वित्त मन्त्रालय की अनुमति, सहमति तथा मर्जी के बिना कुछ भी नहीं किया जा सकता ऐसी स्थिति में रेल मन्त्रालय द्वारा अपना पृथक बजट लाने और सामान्य बजट की तुलना में उसे तरजीह का प्रश्न कहां पैदा होता है। यह ऐसा ही है जैसे एक सरकार के अन्दर सरकार, यह एक समानान्तर सरकार है। ऐसी स्थिति मेरी समझ से बाहर है। अतः मैं यह सुझाव देता हूं कि इस प्रक्रिया को समाप्त किया जाना चाहिए। अन्य विभागों की तरह यह विभाग भी अपनी मांगे आम प्रथा के अनुसार प्रस्तुत कर सकता है तथा अपने कर तथा अन्य प्रस्तावों के साथ संसद के समक्ष आ सकता है।

[श्री एस० एम० मट्टम]

उसे अलग बजट प्रस्तुत करने की अनुमति है। वह भी उस बजट से पहले जो वित्त मंत्री द्वारा सारे देश के लिए प्रस्तुत किया जाता है।

इस संदर्भ में, मैं आपका ध्यान संविधान की धारा 112 की तरफ दिलाना चाहूंगा। मैं उद्धृत करता हूं :

"प्रत्येक वित्तीय वर्ष के बारे में संसद सदस्यों के दोनों सदनों के समक्ष राष्ट्रपति भारत सरकार की उस वर्ष के लिए प्राक्कलित प्राप्तियों और व्यय का विवरण रखवाएगा.....।"

मैं विशेष तौर पर "सरकार के प्राक्कलित प्राप्तियों और व्यय का विवरण" शब्दों पर अधिक जोर देता हूं।

केवल एक ही विवरण हो सकता है, दो विवरण नहीं हो सकते, न ही वे दोनों विवरण छोड़े जा सकते हैं। लेकिन संविधान में क्या कल्पना की गई थी ? क्या परिकल्पना की गई थी ? यहां पर सिर्फ एक मिलाजुला बजट प्रस्तुत करना है न कि दो अलग-अलग बजट प्रस्तुत करने हैं। अतः पिछले 60 वर्षों से, आजादी के बहुत पहले से, मुझे ज्ञात है कि यह प्रथा है। यहां तक कि पिछले लगभग 60 वर्षों से, ब्रिटिश राज्य के दिनों में भी, यह प्रथा रही है। पिछले 60 वर्षों से जो यह प्रथा चली आ रही है वह इसका समर्थन करती है। मैं इसे ठीक नहीं समझता। यह बीते समय का अवशेष है। यह उपनिवेश राज की यादगार है और इसे त्यागना ही अच्छा होगा। हमें दूसरे अन्य विभागों की तरह इसे देखना चाहिए। रेल मंत्रालय को दूसरे विभागों की तरह अपनी मांगें तैयार कर प्रस्तुत करनी चाहिए।

दूसरी बात करों में अप्रत्याशित, असामान्य और अभूतपूर्व वृद्धि के बारे में है। यह पिछले दो दशकों की दूसरी सबसे अधिक वृद्धि है जो उन्होंने मुक्त रूप से की है। मुझे याद है कि पिछली बार चुनाव के समय तत्कालीन रेल मंत्री ने बजट प्रस्तुत करते समय कर-दाताओं तथा आम यात्रियों पर कोई भार नहीं डाला था। अब चुनावों के तुरंत पश्चात् उन्होंने रेलों में यात्रा करने वाले आम यात्रियों चाहे वे उपनगरीय हों या अन्य सभी पर करों का भारी बोझ डाला है। सरकार चुनावों के पश्चात् अपने असली रंग में आ गई है। अतः चुनावों के समय उन्हें वोट मिले और अब चुनावों के बाद उन्हें नोट चाहिएं। यह आचरण है जो अपनाया गया है। यह ठीक नहीं है। उन्होंने किसी को भी नहीं बख्शा है; उन्होंने आम यात्रियों तथा उपनगरीय यात्रियों को भी नहीं बख्शा है जो अधिकतर वेतनभोगी, निश्चित आय वर्ग के औसतन मध्यम वर्ग के लोग हैं। वे लोग भी इन करों के बोझ से परेशान हैं। यह जारी नहीं रखा जा सकता। मंत्री जी आम यात्रियों पर भारी कर लगाकर अच्छा नहीं कर रहे हैं। उनकी रेल अवश्य ही पटरी से उतरेगी। उनको करों को कम करने के लिए उचित सुझाव लाने चाहिएं। उन करों में और कमी करने के प्रस्ताव लाने

चाहिए जो उन्होंने बगैर सोचे समझे लोगों पर लाद दिये हैं वह यह सिद्ध करें कि यह सरकार सिर्फ लोगों पर बगैर किसी अन्य बोझे तथा जिम्मेदारी के लाभ देने के पक्ष में है।

अब कुल कर भार जो जनता पर डाला गया है वह 495 करोड़ रुपये के करीब है। यह पिछले दो दशकों का सबसे अधिक कर भार है। वित्त सचिव ने आज के दैनिक समाचार में कहा है कि रेल भाड़े में वृद्धि से तेल, पैट्रोल, खाना पकाने की गैस और दूसरी कई चीजों की कीमतें बढ़ जायेंगी और इसका गुणात्मक असर होगा। इससे आम व्यक्ति की जरूरत की सभी चीजों की कीमतें बढ़ जायेंगी। ऐसी स्थिति मंत्री जी को नये कर लगाते समय ध्यान में रखनी चाहिए।

आम यात्रियों पर इस वर्ष 153 करोड़ रुपये के करीब कर लगाये गये हैं। क्या मंत्री जी सारे बजट में से 2-3 प्रतिशत बचत नहीं कर सकते ताकि इन करों से बचा जा सके, इनसे बचा जा सकता था अगर 2 या 3 प्रतिशत बचत की जाती, यात्रियों को इन भारी करों के बोझे से बचाया जा सकता था जो उन्होंने नहीं किया ! मुझे इस दुःखद स्थिति पर खेद है ! मंत्री महोदय ने रेल प्रशासन में बचत की आवश्यकता पर बल दिया था तथा कहा था कि वह इसके लिए वचन बद्ध हैं ! इसके लिए विशिष्ट प्रस्ताव कौन-से हैं। क्या वह इसके लिए कुछ नहीं कर रहे हैं। क्या इसका मतलब यह है कि वह कुल बजट प्रस्तावों में से 2 से 3 प्रतिशत, बचत नहीं कर सकते ?

यहां पर मैं कुछ आंकड़े दे सकता हूं वर्ष 1983-84 के लिए कुल कार्यकारी व्यय 3989 करोड़ था। 1984-85 वर्ष में यह बढ़कर 4587 करोड़ रुपये तथा 1985-86 में 4855 करोड़ रुपये तक पहुंच गया है ! अतः 1983 और 1985 के मध्य, दो वर्ष के समय में कार्यकारी व्यय 869 करोड़ रुपये बढ़ गया है। कार्यकारी व्यय में कटौती करनी चाहिए। और अगर मंत्री महोदय को इसकी चिन्ता है और उनके इस वायदे में कोई सत्यता है कि वह बचत करने में सफल होंगे तो उन्हें विशेष प्रस्ताव के साथ आगे आना चाहिए। पर उनके प्रस्तावों में बचत करने की कोशिश का ऐसा कोई भी लक्षण दिखाई नहीं देता है।

रेलवे सुधार समिति ने कई सिफारिशें की हैं। विभिन्न क्षेत्रों के योग्य निपुण तथा विशेषज्ञ इस समिति के सदस्य हैं। बहुत महत्वपूर्ण सिफारिशें की गई हैं लेकिन उन पर कार्यवाही नहीं हो रही है ! क्या किसी सिफारिश को लागू किया गया है ? मेरे विचार में अधिकतर सिफारिशें जहां की तहां पड़ी हैं ! मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह उन पर विचार करके उन्हें यथासम्भव कार्यान्वित करे। सरकार को इन सिफारिशों को शीघ्र से शीघ्र लागू करने के विषय में विशिष्ट उत्तर देना चाहिए।

यात्रियों को सुविधाएं देने का प्रश्न भी अहम है। इस संबंध में क्या किया जा रहा है ? माननीय मंत्री ने इस संबंध में कुछ भी नहीं कहा है ! यह स्पष्ट नहीं है कि वह कुछ करना चाहते हैं ! वह सिर्फ सफाई की बात करते हैं। वैसी सफाई नहीं जिसे प्रधानमंत्री सुबह शाम दोहराते रहते हैं ! यह उससे भिन्न है ! वह प्लेट फार्म पर सफाई की बात करते हैं और यही

[श्री एस० एम० मट्टम]

उनके ध्यान में है ! इस क्षेत्र में भी वह लोगों की मदद चाहते हैं। यद्यपि रेलवे प्लेट फार्म सार्वजनिक स्थान है और लोगों को मदद करनी पड़ती है ! इसमें शक नहीं है कि बड़े कार्यक्रमों में लोगों की मदद चाहिए लेकिन मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूं कि रेलवे विभाग ने एक भी कार्यक्रम शुरू क्यों नहीं किया है जिससे लोगों को दी जाने वाली सुविधाओं में कुछ सुधार हो सके ! हमें सारे बजट में इसका कोई संकेत नहीं मिलता।

और, न ही उन्होंने रेल कर्मचारियों को दी जाने वाली सुविधाओं के संबंध में कुछ कहा है। क्या इन लोगों को विशेष सहायता, कोई मदद या भविष्य में देने की उन्होंने कोई गारंटी दी है ? माननीय मंत्री के बजट भाषण में इस बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है।

कुछ समय पहले, तत्कालीन मंत्री ने कहा था कि वह रेलवे के लिए जलपान निगम का गठन करेंगे। उस नेक विचार का क्या हुआ ? क्या इसका विचार त्याग दिया गया है ? उस जलपान निगम का क्या हुआ ? मैं माननीय मंत्री से आग्रह करना चाहता हूं कि वह इस पर गंभीरता से विचार करके हमें अपने जवाब में बतायें कि इसके संबंध में क्या करने जा रहे हैं !

पहले नारा था 'बचाव, सुरक्षा और समयबद्धता !' अब इन्होंने नारा बदल दिया है। केवल बचाव और सुरक्षा ही रह गये हैं। समयबद्धता इसमें नहीं है ! क्या हम यह समझें कि वह अब केवल बचाव और सुरक्षा ही चाहते हैं ?

समयबद्धता सुगमता के साथ भुला दी गई है क्योंकि इस पर चलना बहुत कठिन है ! इसलिए नया नारा है, आराम, बचाव और सुरक्षा। क्या आपने समयबद्धता का विचार छोड़ दिया है। ये शब्द कुछ वर्ष पहले दिये गये नारे में भी नहीं थे। मैं रेल विभाग के लक्ष्य जानना चाहता हूं यह कि वे लोगों को क्या सुविधाएं देना चाहते हैं। मंत्री के सारे भाषण में इसका कहीं भी उल्लेख नहीं है ! किसी विकास कार्यक्रम का भी उल्लेख नहीं है। इस दिशा में कोई भी लक्ष्य निर्धारित नहीं है। एक रेल लाईन मध्यप्रदेश में, दूसरी उत्तर प्रदेश कहीं भी किसी विकास कार्य का संकेत नहीं है कोई इक्का दुक्का लाइन यहां वहां को छोड़कर। इसका क्या मतलब है ? इसमें बहुत अधिक क्षेत्रीय असंतुलन है। राज्यों को बिल्कुल छोड़ दिया गया है ! देश के कुछ भागों के लिए कुछ वर्ष पहले कई स्कीमों की मंजूरी दी गई थी लेकिन अब तक कुछ नहीं किया गया है ! अतः मैं यह कहना चाहता हूं कि विकास के मुद्दे की तरफ उचित ध्यान नहीं दिया गया जबकि इस तरफ ध्यान जरूरी है।

बजट की मुख्य बात है लक्ष्य प्राप्त करने में सरकार की सब तरफ असफलता। मैं यातायात के लक्ष्यों का उल्लेख करूंगा। वर्ष 1984-85 में यातायात का लक्ष्य 3090 लाख टन था। बाद में यह बदलकर यह 280 लाख टन किया गया था। फिर इसको 2700 लाख टन तक नीचे लाया गया। और दोबारा इसको 2600 लाख टन किया गया। और अंतिम संशोधन 2450 लाख टन था। यहां फिर से 80 लाख टन की संभावित कमी है। संशोधन पुनः संशोधन के बावजूद 80 लाख टन की कमी रह रही है। आगामी वर्ष के सम्बन्ध में 2500 लाख

टन का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। मंत्री जी इसे मुख्य क्षेत्र की असफलता है कि वे उन्हें अभीष्ट मात्रा उपलब्ध नहीं कराते। वह आसानी से अपनी जिम्मेदारी उनके ऊपर थोपना चाहते हैं। वह कोई बलि का बकरा खोजना चाहते हैं परन्तु यदि आप मुख्य क्षेत्र से पूछें तो जवाब मिलेगा कि खान के मुहाने पर कोयले का ढेर लगा है तथा रेलवे इसको ढोने में समर्थ नहीं है। इससे उनके उत्पादन पर असर पड़ता है। इसका दोष वे रेल मंत्रालय के ऊपर मढते हैं। परन्तु यहां रेल मंत्री कह रहे हैं कि यह सार्वजनिक क्षेत्र की असफलता है जो वह उन्हें लदान हेतु पर्याप्त माल उपलब्ध नहीं कराते। वे एक सुर में भी नहीं बोल रहे। परन्तु रेल मंत्रालय लक्ष्य प्राप्ति में असफल रहा है।

आप के क्षेत्र में, वर्ष 1984-85 में माल-यातायात से अनुमानित आय 3689 करोड़ रुपये आंकी गई है। यहां लगभग 32 करोड़ रुपये की कमी है। यात्री-यातायात से अनुमानित आय 1508 करोड़ रुपये है। यहां 68 करोड़ रुपये घट रहे हैं। स्पष्ट तौर पर यह देखा जा सकता है कि यात्री-यातायात ह्रासोन्मुख रहा है। मैं उनकी वार्षिक रिपोर्ट से कुछ आंकड़े दे सकता हूं। वर्ष 1978-79 में रेलवे ने 37190 लाख यात्री ढोये। वर्ष 1981-82 में यात्रियों की की संख्या..... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री राममूर्ति, आपकी पार्टी के लिए कुल आबंटित समय चालीस मिनट है।

श्री सी० माधव रेड्डी (आदिलाबाद) : बहस के लिए निर्धारित समय दस घन्टे है अथवा चालीस मिनट ?

उपाध्यक्ष महोदय : कुल आबंटित समय दस घण्टे है तथा उसमें से आपकी पार्टी को चालीस मिनट दिए गए हैं इसलिए यदि वे बोलना जारी रखेंगे तो दूसरों को..... (व्यवधान)

श्री सी० माधव रेड्डी : वह तीस मिनट बोलेंगे और अन्य दस मिनट।

एक माननीय सदस्य : जो सदस्य बहस आरम्भ करे उसे अपेक्षाकृत अधिक समय दिया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : जी हां, यही परम्परा है।

श्री एस० एम० बहुम : वर्ष 1978-79 में यात्रियों की संख्या 37190 लाख थी जो वर्ष 1981-82 में घट कर 37040 लाख, 1982-83 में 3,6550 लाख और 1983-84 में 3,3250 लाख रह गई। इसमें स्पष्ट पता चलता है कि इसमें गिरावट आई है ! किलो मीटरों के हिसाब से भी यात्री-यातायात में कमी हुई है। प्रस्तुत की गई वार्षिक रिपोर्ट में इसके आंकड़े भी उपलब्ध हैं। वर्ष 1981-82 में यह संख्या 37040 लाख किलोमीटर थी। वर्ष 1982-83 में यह घट कर 36550 लाख किलोमीटर तथा 1983-84 में 33250 लाख किलोमीटर रह

[श्री एस० एम० भट्टम]

गई। इससे पता चलता है कि यात्री-यातायात में लगातार और धीरे-धीरे कमी हो रही है। फिर भी माननीय मंत्री महोदय मानते हैं कि आने वाले वर्षों में यात्री-यातायात में वृद्धि होगी। उन्हें गैर-उपनगरीय यातायात में 2% तथा उपनगरीय यातायात में चार प्रतिशत वृद्धि की आशा है। मैं आज यह नहीं जान पाया हूं कि उनके आशावाद का आधार क्या है ?

अब मैं रेलवे मंत्रालय की उपलब्धियों में हुई कमी पर आता हूं। वर्ष 1984-85 की कुल संशोधित यातायात प्राप्तियां 5,390 करोड़ रुपये है। यह मूल अनुमानित राशि से 67 करोड़ रुपये कम है। विद्युतीकरण के सम्बन्ध में, छठी योजना में 2800 किलोमीटर रेलवे लाइन के विद्युतीकरण की कल्पना की गई थी। पहले चार वर्षों में वे केवल 1187 किलोमीटर रेलवे लाइन का ही विद्युतीकरण कर सके तथा 1613 किलोमीटर बकाया रह गया।

चूंकि पहले चार वर्षों में वे केवल 1187 किलोमीटर का लक्ष्य ही पूरा कर सके फिर केवल एक ही वर्ष में वे बकाया 1,613 किलोमीटर का लक्ष्य कैसे पूरा करेंगे ? अतः स्पष्ट रूप से यह अन्तराल बहुत है जिसे वह पूरा करने में समर्थ नहीं हो सकेंगे। धन के सम्बन्ध में भी ऐसा ही है। छठी योजना में 450 करोड़ रुपये की राशि विद्युतीकरण के लिए आवंटित की गई थी। पहले चार वर्षों में से इस राशि में से उन्होंने मात्र 254 करोड़ रुपये व्यय किए। 196 करोड़ रुपये अभी बकाया है। यदि अभी तक वे केवल 254 करोड़ रुपये ही व्यय कर सके तो आखिरी वर्ष में वे 196 करोड़ रुपये कैसे खर्च कर सकते हैं ? यह असम्भव है। अतः यहां भी कमी होगी। मैं यहां यह अवश्य उल्लेख करूंगा कि 1950-51 से लेकर पिछले तीस वर्षों में लगभग 61,000 किलोमीटर लम्बे रेलवे मार्ग में से केवल 6,000 कि० मीटर मार्ग का ही विद्युतीकरण किया जा सका है। यह इनकी उपलब्धि है। इसका तात्पर्य है कि केवल दस प्रतिशत का ही विद्युतीकरण किया जा सका।

नई लाइनों के विषय में मैं कह सकता हूं कि छठी योजना अवधि में इसके लिए 380 करोड़ रुपये का प्रावधान था। योजना के पहले चार वर्षों में उन्होंने इस राशि में से केवल 228 करोड़ रुपये व्यय किए। 152 करोड़ रुपये बकाया रह गए। जबकि उन्होंने 228 करोड़ रुपये व्यय करने के लिए चार लम्बे वर्ष लिए तो वे एक वर्ष में 152 करोड़ रुपये किस प्रकार व्यय कर सकते हैं ? इससे पता चलता है कि यहां भी कमी अवश्यम्भावी है। जब तक नई लाइन नहीं बिछाई जाए तब तक कोई तरक्की नहीं होगी। यह बात नहीं कि इसके लिए धन नहीं था। परन्तु धन उपलब्ध होने पर भी इसमें कमी होती जा रही है। वे धन को पूर्णरूपेण और समुचित रूप से खर्च भी नहीं कर पाए............(व्यवधान)

श्री कुलनदई वेलू (गोबिचेट्टिपलयम्) : महोदय, एक व्यवस्था का प्रश्न है। जब रेलवे पर बहस जारी है तब दोनों ही रेल मंत्री............(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : एक यहां है।

श्री कुलनदई वेलू : बेशक, एक यहां है परन्तु वह बहस में कोई दिलचस्पी नहीं ले रहे हैं............ (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे ध्यान दें।

एक माननीय सदस्य : वह किसी भी बहस पर ध्यान नहीं दे रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे बहस पर ध्यान दें।

श्री एस० एम० भट्टम : रेल मंत्रालय इस प्रकार कार्य करता है; यहां हो रहे वाद-विवाद को अनसुना करके।

मैं फिर से नई रेलवे-लाइनों के विस्तार और निर्माण पर आता हूं। कुल 7864 किलो मीटर नई रेल-लाइन का निर्माण किया गया। पिछले 33 वर्षों में किया गया यह कुल नव-निर्माण है। 1950-51 के 61000 किलोमीटर आंकड़ों में यह कुल वृद्धि हुई। स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद हुई कुल उपलब्धि है। मंत्री जी को इस पर ध्यान देना चाहिए। अन्यथा वे हमारी आलोचना का दक्षतापूर्ण उत्तर कैसे देंगे।

रेलवे लाइनों का विस्तार मार्ग के नवीनीकरण पर निर्भर करता है। इससे दुर्घटनाओं को बचाया जा सकता है तथा यात्रियों को सुरक्षा मिलती है। छठी योजना अवधि में 14000 किलो मीटर मार्ग का नवीनीकरण किए जाने की योजना थी। पहले चार वर्षों की उपलब्धि कुल 6,796 कि० मीटर थी। 7304 बाकी रह गया था। इस प्रकार जहां तक मार्ग के नवीनीकरण किए जाने का सम्बन्ध है लक्ष्य का 50% भी प्राप्त नहीं किया जा सका। जहां तक खर्च का सम्बन्ध है, 500 करोड़ रुपये का प्रावधान होते हुए भी उन्होंने 774 करोड़ रुपये खर्च किए। अतः खर्च के सम्बन्ध में उन्होंने मूल आबंटित राशि से अधिक राशि खर्च की परन्तु कार्य लक्ष्य के 50% से भी कम हुआ।

रेलवे के पास नवीनीकरण के लिए 18000 कि० मीटर मार्ग था। छठी योजना के प्रारम्भ में 14,000 कि० मी० रेल-मार्ग का नवीनीकरण किया जाना अपेक्षित था। छठी योजना के दौरान इसमें 15,000 कि० मी० मार्ग और जोड़ा गया उससे कुल मार्ग 29000 कि० मीटर हो गया। इसमें से कुल 6000 कि० मीटर का ही नवीनीकरण किया गया। 20,000 कि० मीटर बचा रह गया। अतः जहां छठी योजना नवीनीकरण किए जाने वाले 14,000 कि० मीटर मार्ग के बकाया काम के साथ प्रारम्भ हुई वहीं सातवीं योजना 20,000 कि० मी० के बकाया के साथ प्रारम्भ हुई। हम इस प्रकार "प्रगति" कर रहे हैं। यह सब यहां हो रहा है।

अब मैं फाटकों की बात पर आता हूं। 31.3.84 की स्थिति के अनुसार रेलवे-फाटकों की संख्या 41,518 थी जिनमें से 14,680 मनुष्य द्वारा संचालित थे। बाकी 22,531 मनुष्य द्वारा संचालित न किए जा रहे फाटकों में से 1600 रेलवे फाटक दुर्घटना की सम्भावना वाले

[श्री एस० एम० मट्टू]

फाटक घोषित किए गए हैं। यहां पर भी ऐसा नहीं लगता कि हमने उल्लेखनीय प्रगति की हो। इन सबके परिव्यय की राशि का एक निश्चित प्रतिशत इनके लिए जो बुनियादी बातें हैं क्यों नहीं आवंटित करते ? आप इनको आसानी से नजरन्दाज नहीं कर सकते। उसके लिए कोई बहाना नहीं चलेगा।

अगर वर्ष 1985-86 की अवधि की वार्षिक योजना के लिए उपलब्ध कुल राशि पिछले वर्ष की राशि के बराबर है तब सुधार कैसे हो सकता है ? मार्ग के नवीनीकरण और लाइनें बदलने से सम्बन्धित बहुत बकाया कार्य के परिप्रेक्ष्य में किसी भी तरह की कोई तरक्की नहीं हो सकती। यदि आप ऐसा करना चाहते हैं तो आपको इसके लिए पर्याप्त राशि का प्रावधान करना पड़ेगा। यही कुछ मन्त्री जी ने कहा है। परन्तु इसी के साथ उन्होंने कहा है कि यह पहले जितनी ही होगी और इसे बढ़ाया नहीं जाएगा। वे कहते हैं कि यदि आप अधिक के लिए कहेंगे तो कम दिया जाएगा। योजना आयोग को भी इस अत्यधिक बुरी स्थिति को ध्यान में रखना चाहिए। पहले रेलवे के लिए इसकी कुल आवंटित राशि 32 प्रतिशत रही है। अब यह बहुत ही कम लगभग पांच प्रतिशत अथवा 2 से 3 प्रतिशत तक ही रह गई है अब जबकि रेल-बजट में इसकी प्रतिशतता बढ़ी है इसके लिए योजना आवंटित भी बढ़ाना चाहिए तथा इसे पूरा किया जाना चाहिए।

जब छठी योजना प्रारम्भ हुई तो 29 परियोजनाएं निर्माणाधीन थीं।

इस कार्य के लिए 402 करोड़ रुपये की रकम अपेक्षित थी। अभी 46 लाइनें निर्माणाधीन हैं और इसके लिए केवल 1000 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इस सबके अलावा वास्तव में 90 करोड़ रुपये ही उपलब्ध कराए गए हैं। फिर रेल मन्त्रालय इन सभी कामों को पूरा करने की आशा कैसे कर सकता है। जब तक मन्त्री जी की कृपा दृष्टि न हो तब तक आप सदन में भी उनका ध्यान आकृष्ट नहीं कर सकते। वह बात-चीत करने में इतने व्यस्त हैं कि आप सम्बन्धित विषय पर उनका पूरा ध्यान आकृष्ट नहीं कर सकते।

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी (हावड़ा) : यदि प्रतिपक्षी सदस्य उन्हें तंग करें तो वे क्या कर सकते हैं ?

श्री एस० एम० मट्टम : आपने लगभग सभी नए सर्वेक्षणों पर रोक लगा दी है और विकास कार्य एकदम ठप्प हो गया है।

अब मैं दो एक अन्य विषयों पर आता हूं। यह यात्री सुविधाओं से सम्बन्धित है। राजस्व के अनुपात में सुविधाओं में बढ़ोतरी नहीं की जाती। वे राजस्व की मात्रा तो बढ़ा देते हैं परन्तु वे लोगों को अधिक सुविधाएं मुहैया कराने की जिम्मेदारी नहीं लेते।

हमारे यहां लगभग 6,068 रेलवे स्टेशन हैं परन्तु उनमें से केवल 376 स्टेशनों पर ही यात्री-विश्राम कक्ष हैं। अधिकतर स्टेशनों पर पीने के लिए पानी की सुविधा भी नहीं है। अधिक-

तर स्टेशनों पर शौचालय सुविधा भी नहीं है। वहां सभी कुछ बहुत अस्वच्छ अत्यधिक अस्वास्थ्यकर, गन्दा और घिनौना है। मैं नहीं जानता कि जनसाधारण को इस प्रकार की उचित सुविधाएं मुहैया कराने के लिए मंत्री जी क्या उपाय करेंगे। आजकल रेल गाड़ियों में सुरक्षा और उनकी समय बद्धता दाव पर लगी है और मुझे संदेह है कि मंत्री जी इसे भी ठीक करने में समर्थ हो सकेंगे।

अपने भाषण के अन्त में, मैं अपने राज्य से सम्बन्धित दो एक बातों का उल्लेख और करूंगा।

विशाखापत्तनम एक जगत प्रसिद्ध शहर है। इसे विश्व मानचित्र और राष्ट्रीय मानचित्र पर भी दर्शाया गया है। यह विशेष रूप से इसलिए प्रसिद्ध है कि यहां एक स्पात संयंत्र तथा दक्षिण पूर्वी नौसेना का मुख्यालय है। परन्तु इसके विषय में सबसे आश्चर्यजनक बात यह है कि इसके रेलवे स्टेशन का नाम वाल्टेयर रेलवे स्टेशन है। यदि कोई विशाखापत्तनम का टिकट खरीदना चाहे तो उसे विशाखापत्तनम का नहीं बल्कि वाल्टेयर का टिकट खरीदना पड़ेगा क्योंकि वहां विशाखापत्तनम नाम का कोई रेलवे स्टेशन नहीं है। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे वाल्टेयर का नाम बदल कर विशाखापत्तनम कर दें। इससे प्रत्येक को लाभ होगा, क्योंकि आखिरकार यात्रियों को तो विशाखापत्तनम ही जाना होता है। परन्तु प्रत्येक वर्ष ऐसी मांग करने के बावजूद भी यह छोटी सी चीज अभी तक नहीं की गई है।

इसके अलावा मैं अनुरोध करूंगा कि विशाखापत्तनम शहर को नई दिल्ली से सीधा जोड़ा जाए। बहुत से अन्य शहरों को दिल्ली से जोड़ा जा रहा है परन्तु विशाखापत्तनम के मामले में ऐसा नहीं किया गया है।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : वहां कोई वाल्टेयर नहीं है।

श्री एस० एम० भद्दम : वाल्टेयर एक छोटे गांव का नाम है।

प्रो० मधु दण्डवते : वाल्टेयर नाम महान फ्रांसीसी क्रान्ति के नेता वाल्टेयर के सम्मानार्थ रखा गया है, परन्तु वास्तव में इसका अस्तित्व नहीं है।

श्री एस० एम० भद्दम : परन्तु भारतीय रेल के मानचित्र पर विशाखापत्तनम का अस्तित्व नहीं है।

अन्त में भाषण समाप्त करने से पहले मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूं कि वह अपने बजट के जरिए विभिन्न विकास संबंधी गतिविधियों पर ध्यान दें और लोगों को भारी कर लगाने के बजाय आवश्यक सुविधाएं प्रदान करें। यह लोगों के लिए नई निर्वाचित सरकार का पहला उपहार है जिन्होंने उन पर विश्वास प्रकट किया है। चुनावों से पहले वे कहते थे कि

[श्री एस० एम० मट्टम]

भारी कर नहीं लगाया जायेगा लेकिन चुनावों के बाद लोगों पर भारी कर लगाया गया और लोगों की प्रतिक्रिया की परवाह न करते हुए वे आनन्द और शान्तिपूर्ण बैठे हैं। और इसलिए सदन में रेलवे बजट पर चर्चा तथा वाद-विवाद समाप्त करने से पहले मंत्री महोदय यात्री यातायात और माल यातायात के प्रभारों में वृद्धि की दरों को पर्याप्त कम करने के ठोस प्रस्तावों के साथ आगे आयें।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री शरद शंकर डिघे।

श्री शरद डिघे (बम्बई उत्तर मध्य) : क्या मैं अभी बोल सकता हूं या मध्याह्न भोजन के बाद।

उपाध्यक्ष महोदय : आप अभी पांच मिनट के लिए बोल सकते हैं और इसके बाद मध्याह्न भोजन के बाद आप अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

प्रो० मधु दण्डवते : वह रेलवे बजट पर अपने भाषण को पांच मिनट में पूरा नहीं कर सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप जानते हैं कि वह मध्याह्न भोजन के बाद अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : श्री बंसीलाल जी रेलवे पर चर्चा समाप्त कर रहे हैं इसलिए वह चर्चा समाप्त नहीं कर सकते हैं।

श्री शरद डिघे : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट जिसे रेल मन्त्री ने पेश किया है, पर अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूं।

बजट में कई प्रमुख विशेषताएं हैं। सबसे पहले मैं उन्हें बताऊंगा और इसके बाद मैं उन कुछ मुद्दों पर टिप्पणी करूंगा जिनसे मैं खुश नहीं हूं तथा अन्त में मुख्य रूप से जहां तक बम्बई शहर का सम्बन्ध है मैं कुछ सुझाव दूंगा।

रेलवे बजट जिसे इस गरिमापूर्ण सदन में पेश किया गया है उसका सामान्यतः स्वागत हुआ है। माननीय रेल मन्त्री कुछ दिक्कतों और कुछ बाध्यताओं के अधीन थे। जैसा कि उन्होंने अपने भाषण में पहले ही बताया है कि 1984-85 के वित्तीय वर्ष के लिए पिछला बजट कुछ नरम बजट था क्योंकि यह स्वाभाविक ही निर्वाचन से पहले का बजट था और इसलिए उस बजट में माल-भाड़ा दरों में कोई बढ़ोत्तरी का प्रस्ताव नहीं था तथा यात्री किरायों में केवल नाममात्र के किराये बढ़ाये गए थे जिसके परिणामस्वरूप रेलवे की वित्तीय स्थिति और आगे खराब हो गई तथा वर्तमान बजट में और संसाधनों को जुटाना था। रेलों की पुरानी पटरियां और इन्जनों को बदलने के लिए पर्याप्त धन की आवश्यकता है। मेरे से पूर्व बोलने

वाले माननीय सदस्यों ने कई शिकायतों का उल्लेख किया है लेकिन इन शिकायतों को दूर करने के लिए यह आवश्यक होगा कि ससाधनों तथा धन जुटाया जाये तथा इस प्रयोजन के लिए यह बजट बनाया गया है। 14,000 किलोमीटर रेलवे की पटरियां बदलने के लिए पड़ी हुई हैं। रेल-इन्जन, सवारी-डिब्बे, पुल, सिगनल उपकरण सभी की पूरी मरम्मत और बदलने की आवश्यकता है। वास्तव में जैसा कहा गया है कि भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति ठीक नहीं है और इसीलिए और धनराशि जुटाने की आवश्यकता है तथा इन सभी प्रयोजनों के लिए इनका निवेश करना है।

1.00 म०प०

कई दुर्घटनायें हो रही हैं तथा इन दुर्घटनाओं के मुख्य कारणों के बारे में यह कहा जाता है कि ये पुरानी पड़ गई रेल पटरियों और इन्जनों के कारण होती है। मैं बाईकुला में हुई दुखद दुर्घटना के बारे में बताना चाहता हूं जो 22 नवम्बर 1984 को बम्बई में हुई। उस दुर्घटना में कम से कम 25 यात्री मारे गए जिनमें कई औरतें, कई नौकरी पेशा औरतें शामिल थीं जो अपने कार्यालयों को जा रही थीं। और कम से कम 95 व्यक्ति घायल हुए थे। उस दिन बम्बई के बाईकुला स्टेशन पर यह दुखद दृश्य था। अब यह कहा जाता है कि तीन सवारी डिब्बे जो पटरी से उतर गए थे, वे पुराने पड़ गए थे क्योंकि वे 1950-51 के थे जिन्हें ब्रिटेन से आयात किया गया था। यह भी कहा जाता है कि उनकी कम से कम पूरी मरम्मत करने के लिए किसी ने भी उनको भेजने तक की परवाह नहीं की जिन्हें उस विशेष वर्ष के जुलाई के महीने में पूरी मरम्मत के लिए भेजा जाना था।

उपाध्यक्ष महोदय : आप मध्यान्ह भोजन के बाद अपना भाषण जारी रख सकते हैं। हम मध्यान्ह भोजन के लिए सभा स्थगित करते हैं और हम दो बजे समवेत हो रहे हैं।

13.01 म० प०

इसके पश्चात लोक सभा मध्यान्ह भोजन के लिए दो बजे म० प० तक के लिए स्थगित हुई।

2.05 म० प०

मध्यान्ह भोजन के पश्चात् लोक सभा दो बजकर पांच मिनट पर पुनः समवेत हुई

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

रेल बजट, 1985-86—सामान्य चर्चा जारी

उपाध्यक्ष महोदय : श्री शरद डिघे अपना भाषण जारी रखेंगे।

श्री शरद दिघे (बम्बई उत्तर मध्य) : उपाध्यक्ष महोदय,

मध्यान्ह भोजन के लिए उठने से पहले मैं दुखद दुर्घटना के बारे में बता रहा था जो 22 नवम्बर, 1984 को बाईकुला स्टेशन पर हुई। दुर्घटना के पश्चात् आयुक्त, रेलवे सुरक्षा, पूर्वी मण्डल द्वारा सांविधिक जांच पड़ताल की गई और उन्होंने भी इस दुर्घटना के बारे में यह बताया कि "यह उपकरणों अर्थात् ई० एम० यू० ट्रेलर सवारी डिब्बे की मकेनिकल धुरी की खराबी के कारण हुई।" उन्होंने पुराने पड़ गए ई० एम० यू० स्टाक के लगातार प्रयोग करने पर भी प्रतिकूल टिप्पणी की जिसे समय-समय पर पूरी मरम्मत के लिए भेजा जाना था। चूंकि पिछले कुछ वर्षों की अवधि में धुरी के टूट-फूट होने के कारण दुर्घटना के नौ मामले हो चुके हैं, अतः आयुक्त ने पुराने धुरियों की जांच और आयातित ई० एम० यू० स्टाक में किसी प्रकार की प्रारम्भिक खामी का पता लगाने की तात्कालिक आवश्यकता पर भी जोर दिया ? इसलिए मैं जोर देना चाहता हूं कि पुरानी रेल की पटरियों और पुराने इंजन स्टाक की जांच और निरीक्षण तथा उपकरणों की सप्लाई किए जाने की वास्तव में आवश्यकता है ताकि दुर्घटनाओं में कमी लाई जा सकें।

माननीय रेल मंत्री ने अपने भाषण में यह सुनिश्चित करने का पहले ही वायदा किया है कि इसके बाद दुर्घटनाएं कम से कम हों और इस दृष्टिकोण से भी संसाधनों को बढ़ाने की आवश्यकता थी ताकि इनकी आवश्यकताओं और मांगों को पूरा किया जा सके ! इसलिए जैसा कि मैं कह रहा था कि रेल मंत्री के सामने बहुत सी समस्यायें थीं, जिनमें केवल दुर्घटनाओं को ही कम नहीं करना अपितु बल्कि 403 करोड़ रुपए के घाटे का भी ध्यान रखना है और विकास संबंधी प्रभार्य निर्माण कार्यों तथा अन्य बातों के लिए जैसे ब्याज, लाभांश की व्यवस्था करना है। उनको दुर्घटना क्षतिपूर्ति सुरक्षा और यात्री सुविधाएं, निधि जो बहुत कम हो गई है, को भी बढ़ाना है। इसलिए यह उचित है कि सभी श्रेणी के यात्री टिकटों पर $12\frac{1}{2}$ प्रतिशत का अधिभार शुल्क लगाया जाए और माल यातायात में कुल माल-भाड़े पर 10 प्रतिशत का शुल्क लिया जाए। उन्होंने कतिपय अन्य बढ़ोतरी भी की हैं जिनके बारे में मैं बाद में बताऊंगा। उन्होंने कुछ बहुत अच्छे प्रस्ताव भी बताए हैं। उन्होंने अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष का उल्लेख किया है और 13 से 33 वर्ष के बीच के उन युवाओं को टिकटों में 50 प्रतिशत तक की छूट दी है जो ग्रुप में जाएंगे ! पवित्र स्थानों पर होटलों में ठहरने के लिए उन्हें कतिपय छूट दी गई हैं।

तथापि मैं अपने निर्वाचन-क्षेत्र के प्रति अपने कर्तव्य का पालन नहीं करता और मैं जहां तक उपनगरीय रेलवे का सम्बन्ध है सीजन टिकटों के किरायों के बारे में कोई टिप्पणी नहीं करता या अपनी अप्रसन्नता व्यक्त नहीं करता।

माननीय रेल मन्त्री द्वारा इस बारे में की गई टिप्पणियों से मैं बहुत दुःखी हूं, हालांकि राशि कम प्रतीत होती है। उन्होंने अपने भाषण के 27वें पैराग्राफ भाग दो में स्पष्ट रूप से बताया है :—

"रेल अधिनियम समिति 1973, सामाजिक दायित्व विषयक उच्चस्तरीय समिति, राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति, रेल दर जांच समिति और रेल सुधार समिति जैसी अनेक विशेषज्ञ समितियों ने रेलों के मासिक सीजन टिकटों के किरायों के अत्यन्त रियायती स्वरूप की आलोचना की है क्योंकि इससे रेलों को घाटा रहता है।"

मन्त्री महोदय ने इसके आगे और कहा :

"रेल दर जांच समिति, रेल सुधार समिति और सामाजिक दायित्व-विषयक उच्च स्तरीय समिति ने सरकार से आग्रह किया है कि सीजन टिकट के किरायों में चरणबद्ध आधार पर, इस तरह समायोजन किए जाएं जिससे ये सभी दूरियों पर 24 या 25 इकतरफा यात्रा किरायों के बराबर हो जाएं ! यदि सीजन टिकट के किरायों को एक झटके में बढ़ाने की कोशिश की गई तो मासिक सीजन टिकटों पर सफर करने वाले यात्रियों पर बहुत भारी बोझ पड़ जाएगा।"

इससे संकेत मिलता है कि यह केवल शुरूआत है और 24 या 25 एक तरफ के किरायों के स्तर पर किरायों को बढ़ाना लक्ष्य है। मैं रेल मन्त्री से यह आग्रह करूंगा कि वह इस पहलू पर दोबारा विचार करें।

जहां तक सीजन टिकट धारकों को यह छूट देने का सम्बन्ध है विभिन्न समितियों ने इस बारे में ऐसा कहा होगा ! लेकिन मैं नहीं जानता कि क्या इन समितियों ने बम्बई जैसे शहर के बारे में एक महत्वपूर्ण पहलू पर विचार किया है। बम्बई उपनगरीय गाड़ियों को अधिकतर श्रमिक वर्ग और निम्न मध्यम श्रेणी के लोग इस्तेमाल करते हैं तथा उन्हें बाध्य होकर इस परिवहन का इस्तेमाल करना पड़ता है। बम्बई में मकानों की बहुत कमी है इसलिए बम्बई के नागरिक को नौकरी के स्थान या उसके कार्य के स्थान से बहुत दूर मकान ढूंढना पड़ता है। वह स्वेच्छापूर्वक उपनगर नहीं जाता लेकिन उसे बाध्य होकर वहां जाना पड़ता है और रुकना पड़ता है। तथा अपनी जीविका कमाने के लिए उसे अपने कार्य स्थान पर उपनगर यात्रा की लम्बी दूरी तय करनी पड़ती है। नागरिकों के भोजन, कपड़ा और रहने के लिए मकान देने का मूल कार्य सरकार का है, यह उनकी प्राथमिक ड्यूटी है, यह उनकी मुख्य ड्यूटी है अगर हम बम्बई के नागरिकों को उपयुक्त मकान नहीं दे सकते हैं तो उनके लिए परिवहन को मंहगा बनाना ठीक नहीं होगा ! मैं आगे यह भी कहूंगा कि यह उनके लिए अपमानजनक होगा। वे खुशी के लिए यात्रा नहीं करते, वे यहां या वहां कुछ कार्य के लिए कभी-कभी यात्रा नहीं करते लेकिन इन्हें केवल अपनी जीविका को कमाने के लिए रोजाना यात्रा करनी पड़ती है। और ये मजदूरी कमाने वाले लोगों को एक नियत मजदूरी मिलती है और अगर आप सीजन टिकटों के किरायों में बढ़ोतरी करने जाएंगे तो उनके बंधी बंधाई आय की कीमत कम हो जाएगी। अगर सरकार का उद्देश्य सीजन टिकटों को 24 या 25 एक तरफ के किराए के बराबर बनाने का है तो मुझे आशंका है कि यात्रियों को इससे बहुत कठिनाई होगी। यह प्रतीत होता है कि इसकी केवल शुरूआत की जा रही है। इसलिए मैं रेल मन्त्री जी से इसे बजट मे से वापिस लेने या इस प्रस्ताव को छोड़ देने के लिए पूरी सद्भावना से अपील करूंगा ताकि जहां तक इस पहलू का सम्बन्ध है बम्बई शहर के यात्रियों को भारी कठिनाई में नहीं डाला जाएगा। एक सुझाव जहां

[श्री शरद दिघे]

तक बम्बई शहर का सम्बन्ध है। भयानदार के निवासियों द्वारा 5 फरवरी, 1985 को नागरिक आंदोलन किया गया था। अन्त में क्रुद्ध भीड़ को तितर-बितर करने के लिए गोलियां चलाई गई थीं जिसमें लगभग 5 व्यक्ति मारे गए थे। उनकी मांग साधारण थी। उपनगर क्षेत्रों के निवासियों की मांग थी कि बोरीवली से वेरर या अन्धेरी से वेरर तक शटल सेवाएं लेनी चाहिए ताकि वे अपने कार्यस्थल पर आसानी से ठीक समय पर पहुंच सकें। मैं नहीं जानता कि क्या हुआ और क्या समस्या है। लेकिन मैं सरकार से बम्बई उपनगरी के निवासियों की इस छोटी मांग को विचार करने के लिए आग्रह करूंगा और जितनी जल्दी हो सके उनकी मांग स्वीकार कर ली जाए।

जहां तक बम्बई शहर का सम्बन्ध है वहां कतिपय परियोजनायें हैं। ये परियोजनाएं नई नहीं हैं। ये काफी समय से लम्बित पड़े हैं। पिछले कुछ समय में जैसा कि मुझे कहना चाहिए 1972 या उसके आस-पास इन पर चर्चा और सुझाव भी हुए थे। राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की रिपोर्ट में भी जिस पर इस सदन में कुछ दिन पहले व्यापक रूप से चर्चा की गई थी, उसके 233 पृष्ठ पर इन परियोजनाओं का हवाला दिया गया है और यह विशेषकर उल्लेख किया गया है कि जहां तक बम्बई शहर का सम्बन्ध है, तीन योजनाओं की तुरन्त आवश्यकता थी।

(एक) पश्चिम और मध्य रेलवे उपनगरीय सेवाओं का अधिकतम उपयोग।

(दो) राजोली जंक्शन में एक ऊपरी पुल और ह्यारबर ब्रान्च पर सहायक निर्माण के साथ अन्धेरी तथा बान्द्रा के बीच एक अतिरिक्त लाइन तथा

(तीन) सबसे महत्वपूर्ण अर्थात कुर्ला मनखुर्द, बेलापुर और पनवेल को जोड़ने वाला पूर्वी-पश्चिम मार्ग है। जहां तक अन्तिम योजना का सम्बन्ध है राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने अपने 12.7.6 पैराग्राफ में बहुत अच्छी टिप्पणी की है। उन्होंने सुस्पष्ट रूप से बताया।

"हमारा यह विचार है कि पूर्व-पश्चिम मार्ग में बम्बई की उपनगरीय के नई बम्बई के साथ जोड़ने के कार्य को उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए क्योंकि इससे वाणिज्यिक तथा औद्योगिक गतिविधियों को शहर से दूर करने में मदद मिलेगी और इससे नई बम्बई के विकास में सुविधाएं भी होंगी।"

जहां तक इस परियोजना का सम्बन्ध है मुझे यह कहते हुए खेद है कि इस बजट में बहुत कम राशि की व्यवस्था है। 'रेलवे बजट पर व्याख्यात्मक नोट' की पुस्तक के पृष्ठ संख्या 30 मद संख्या 79 पर मैंने देखा कि इस कार्य के लिए केवल 2 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है और मंजूरी लागत का लेख 72.49 करोड़ रुपए है। इसलिए जहां तक इस परियोजना का सम्बन्ध है मेरे विचार से 2 करोड़ रुपये की इस राशि से अधिक विकास नहीं हो सकता है। यह परियोजना नई बम्बई को पुरानी बम्बई से मिलाती है और जब तक परिवहन की व्यवस्था नहीं होती तब तक नई बम्बई की स्थापना का कोई औचित्य नहीं है। इन नागरिकों के लिए कोई परिवहन नहीं है। सी० आई० डी० सी० ओ० की बसें जो चलती रहती हैं उन्हें भी व्याव-

हारिक रूप से बंद कर दिया गया है और नई बम्बई में दूर के स्थानों पर मजबूरन रहने वाले लोगों के लिए बिलकुल कोई परिवहन व्यवस्था नहीं है।

यदि हम नई बम्बई का विकास कर दक्षिण बम्बई की भीड़-भाड़ कम करना तथा अन्य कठिनाइयों को दूर करना चाहते हैं तो इस मनखुर्द—बालापुर रेलवे लाइन को उच्च प्राथमिकता देना बहुत आवश्यक है। इस बारे में मेरा निवेदन यह है कि 2 करोड़ रुपए का उपबंध बहुत कम है तथा उसे इस परियोजना के लिए तुरन्त बढ़ाया जाना चाहिए।

दूसरी परियोजना जिसका मैं उल्लेख करना चाहता हूं वह राओली जंक्शन पर ऊपरी पुल, तथा हार्बर ब्रांच पर सहायक निर्माण-कार्यों सहित बांदरा और अन्धेरी के बीच अतिरिक्त, लाइनों के निर्माण की है। जहां तक इनका भी संबन्ध है राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने इस परियोजना की स्पष्ट रूप से सराहना की है तथा बताया है :

> "राओली जंक्शन पर रेल ऊपरी पुल की व्यवस्था तथा बांदरा-अंधेरी के बीच अतिरिक्त, लाइनों तथा हार्बर ब्रांच लाइन पर सहायक निर्माण कार्य करना भी आवश्यक है क्योंकि इससे पहले से भीड़-भाड़ वाली पश्चिमी तथा मध्य उपनगरीय रेल प्रणाली को काफी राहत मिलेगी।"

इसके लिए केवल 10 लाख रुपए की व्यवस्था की गई है। जबकि स्वीकृत लागत की शेष राशि 45.05 करोड़ रुपए है।

अतः 10 लाख रुपए की अत्यन्त कम राशि उपलब्ध कराके वास्तव में इस परियोजना को शुरू नहीं किया गया है। उप-नगरीय रेल सेवा एवं यात्रियों को अपने कार्य-स्थल जाने के लिए यह परियोजना अत्यन्त महत्वपूर्ण है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस 10 लाख रुपये की राशि में पर्याप्त वृद्धि की जानी चाहिए, ताकि इस परियोजना को तीव्र गति से हाथ में लिया जा सके।

मैं कई अन्य सुझाव देना चाहता हूं। मेरा माननीय मन्त्री महोदय से छोटा-सा सुझाव है जो मैं मंत्री महोदय के समक्ष रखना चाहूंगा कि उप-नगरीय रेलों की प्रथम श्रेणी में द्वितीय श्रेणी से भी अधिक भीड़-भाड़ है। अतः उप-नगरीय रेलों में प्रथम श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाने की भी आवश्यकता है।

महाराष्ट्र की कई अन्य परियोजनाएं बहुत समय से लम्बित पड़ी हैं। सौभाग्य से वैस्ट-कोस्ट कोंकण रेलवे लाइन का कार्य ठीक रूप से चल रहा है। परन्तु दो तीन और परियोजनाएं हैं। पहली परियोजना है, मनमद मुदखेड (बड़ी लाइन में परिवर्तन) परियोजना अर्थात् मनमद औरंगाबाद—प्रभानी—पार्ली—बैजनाथ को बड़ी लाइन में बदलने के लिए केवल 1 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है जबकि अपेक्षित राशि 19.94 करोड़ रुपए है। छोटी लाइन के बड़ी लाइन में बदलने की एक अन्य परियोजना, अर्थात मुर्तजापुर—अच्छालपुर, मुर्तजापुर—यावेट-मल, पुलगांव—अडति का यहां पर कहीं उल्लेख नहीं है। संभव है मेरी जानकारी सही न हो। फिर मिराज-लटूर, लूटर से लूटर रोडको बड़ी लाइन में बदलने का भी मुझे उल्लेख नहीं मिलता।

[श्री शरद दिघे]

इस बारे में कोई व्याख्यात्मक स्पष्टीकरण भी नहीं है। हो सकता है यह भी सही न हो। परन्तु यह परियोजनाएं कई वर्षों से केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन हैं। ये महाराष्ट्र राज्य के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण हैं। अतः मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं कि वह इन मामलों पर ध्यान दें तथा शीघ्र अधिक धन राशि की व्यवस्था करें ताकि इन परियोजनाओं को शीघ्रता से पूरा किया जा सके।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। धन्यवाद !

श्री कादम्बुर जनार्दनन (तिरुनेलवली) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर अपना पहला भाषण करने का अवसर देने के लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, रेल मंत्री ने व्यवहारिक बजट प्रस्तुत किया है।

बेशक कुछ प्रारम्भ की गई नई रेलवे लाइनें स्वागत योग्य हैं उसके साथ ही मुझे यात्री यातायात पर भी टिप्पणी करनी है क्योंकि आम जनता के पास काश्मीर से कन्याकुमारी तक पूरे भारत में यातायात का यही साधन उपलब्ध है।

यात्री यातायात के आंकड़ों से पता चलता है कि 1982-83 में यह 365.5 करोड़ थे जबकि 1983-84 में यह 332.5 करोड़ हो गए। अतः प्रतिशततः में कमी 9 है। किलोमीटर प्रतिशततः में कमी केवल 1·76 है। यह स्पष्ट है कि आम रेल यात्री अपना समय एवं पैसा बचाने के लिए रेल यात्रा से बचता है क्योंकि रेल भाड़ा बहुत अधिक था तथा अभी की गई 12½% प्रभार की वृद्धि से यह और भी मंहगा हो जाएगा। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस वृद्धि को कम करें।

श्रीमान, जहां तक सीजन टिकट धारकों का संबन्ध है इस वर्ष उसमें 19.4 करोड़ की कमी हुई है। इससे प्रकट होता है कि सीजन टिकट धारक (जोकि मुख्यतः छात्र, श्रमिक और गरीब किसान हैं) वर्तमान सीजन टिकट का भाड़ा देने में असमर्थ हैं। अब मंत्री महोदय का कहना है कि वे एक महीने में 24 दिन का भाड़ा एक तरफ का भाड़ा लेंगे। अब मेरा सम्मानपूर्वक निवेदन है कि यह बहुत अधिक है क्योंकि एक महीने में चार रविवार होते हैं—शेष दिन 26 बचे—इसका अर्थ है कि कोई रियायत नहीं दी गई। मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि इसे एक तरफ का पंद्रह किराया किया जाये। एक बात और है। मंत्री महोदय ने बताया कि 50 किलोमीटर तक यात्रा करने वालों यात्रियों के भाड़े में कोई वृद्धि नहीं होगी। मेरा निवेदन है कि इस दूरी को 1985-86 के लिए 100 किलोमीटर किया जाये।

महोदय, इस संदर्भ में मैं रेल मंत्री महोदय को 10 युवकों के ग्रुप को रियायती दर पर यात्रा करने की सुविधा देने के लिये बधाई देता हूं। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि 10 की

बजाए ग्रुप की सरकार को घटा कर 6 किया जाये। इस अवसर पर मैं अपनी प्रिय स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा कन्याकुमारी त्रिवेन्द्रम रेल-लाइन का शिलान्यास करते समय 1971 में कहे गये शब्दों को स्मरण करता हूं। एक तुच्छ राजनीतिक कार्यकर्त्ता के रूप में मैं भी उस अवसर पर उपस्थित था। मुझे याद है श्रीमती इन्दिरा गांधी ने काश्मीर को कन्याकुमारी को जोड़ने वाली इस संचार व्यवस्था पर बल दिया था। यह लाइन न केवल देश की एकता अपितु पूरे देश की अर्थ-व्यवस्था के विकास में भी सहायता करेगी। उन्होंने आग्रह किया कि किसी भी नई योजना को समय-बद्ध होना चाहिए क्योंकि बिना लक्ष्य निर्धारित किये रेलवे लाइन के निर्माण-कार्य में देरी हो जाती है तथा यह अधूरा रहता है, जिसका परिणाम यह होता है कि आर्थिक विकास के लाभ साधारण लोगों को नहीं मिल पाते। उपाध्यक्ष महोदय, मेरा तमिलनाडु से संबन्ध है अतः मैं इस पुनीत सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि करूर-डिंडीगुल रेलवे लाइन बहुत समय से अधूरी पड़ी है। इस परियोजना के लिये इस वर्ष बजट में आबंटन बहुत कम है। इसलिए मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह करूर-डिन्डीगुल रेलवे लाइन के निर्माण-कार्य को अधिक धन देकर गति दी जाये।

महोदय, मिलाबीटटन तिरुनेलवली रेलवे-लाइन इस वर्ष पूरी हो रही है। परन्तु इसके साथ ही इसे हल्के ढंग से नहीं लेना चाहिये जिससे कि करूर-डिन्डीगुल-तुतीकोरन लाइन के निर्माण-कार्य में देरी हो। माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि इस लाइन को भी शीघ्र पूरा करने की चेष्टा की जाये क्योंकि इससे इस क्षेत्र के आर्थिक विकास में बहुत सहायता मिलेगी। महोदय, करूर-डिन्डीगुल लाइन अत्यन्त महत्वपूर्ण जोड़ने वाली लाइन है तथा उसके लिए वर्तमान बजट में केवल 3 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है। रेल बजट में रेलों के विकास के लिए कुल आबंटन की तुलना में 3 करोड़ की राशि बहुत कम है और इस लाइन के लिए पर्याप्त नहीं है। मेरे इस निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को पूरी उम्मीद थी कि इस वर्ष इस लाइन के निर्माण-कार्य के लिए कम से कम 10 करोड़ रुपए दिये जायेंगे। लेकिन उन्हें घोर निराशा हुई है क्योंकि इस लाइन के लिए केवल 3 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं। अतः मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इसे बढ़ा कर कम से कम 10 करोड़ रुपये करने पर विचार करें।

महोदय, सभी नई लाइनों के निर्माण-कार्य के समय सरकार महत्वपूर्ण फाटकों पर उप-मार्गों तथा ऊपरी पुलों का निर्माण करने के लिए अत्यन्त उत्सुक है। परन्तु उसके साथ ही मेट्टूर-तुतीकोरन-652 किलोमीटर। 11 और 12 जैसे भीड़-भाड़ वाले औद्योगिक क्षेत्रों में अब तक न तो उप-मार्ग हैं, और न ही ऊपरी-पुलों का निर्माण किया गया है। इस क्षेत्र के लोगों को आने में अत्यन्त कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इस क्षेत्र में इतनी भीड़-भाड़ है कि कानून और व्यवस्था की समस्या सदा पैदा होती रहती है। इस अवसर पर मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह इन वर्तमान रेलवे लाइनों पर, जहां पर भी आवश्यक हो, उप-मार्गों अथवा ऊपरी पुलों का निर्माण करने पर विचार करें।

[श्री शरद दिघे]

महोदय लगभग तीन महीने पहले मिलाविट्टन-तिरुनेलवेली रेलवे लाइन का निर्माण-कार्य तीव्र गति से चल रहा था। लेकिन अब निर्माण-कार्य में सुस्ती आ गई है और उसमें देरी हो रही है इस लाइन के महत्व को कम नहीं किया जा सकता। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि वह इस कार्य को शीघ्र करायें। मैं फिर आग्रह करूंगा कि हमारी रेलों को तीव्र गति से और नियमता से चलना चाहिए न कि धीरे-धीरे ताकि नया भारत विजयी हो सके। मैं इस पुनीत सदन को फिर याद दिलाना चाहता हूं कि कम से कम रेलवे के मामले में समय बजट तथा वित्त बजट को साथ-साथ चलना चाहिए। धन्यवाद।

श्री त्रिदिब रंजन दास मुंशी (हावड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री, श्री बंसी लाल द्वारा प्रस्तुत किये रेल बजट का समर्थन करता हूं। मैं निम्नलिखित टिप्पणी तथा सुझाव देना चाहूंगा। वाद-विवाद शुरू करते हुए विपक्ष में तेलुगुदेशम के माननीय सदस्य ने बताया कि सत्ता-रूढ़ दल पहले लोगों से वोट मांगने जाता है तथा सत्तारूढ़ होने पर नोट एकत्र करने की चेष्टा करता है। परन्तु मैं सदन को सूचित करना चाहता हूं कि हमारी पार्टी की सरकार बनने के बाद सरकार का पहला उद्देश्य नोट एकत्र करना था अर्थात धन एकत्र करना था ताकि उसे पूरे देश में विकास कार्यों के जरिए उचित प्रकार से वितरित किया जा सके। यह सच है कि हम नोट एकत्र कर रहे हैं इसकी हमें कम चिन्ता है : परन्तु उसके साथ ही हम नोट वितरित कर रहें हैं, तेलुगुदेशम को भी उनका भाग मिलेगा।

अब मैं जो कहना चाहता हूं, वह यह है यदि मेरी टिप्पणियां किसी भी माननीय सदस्य द्वारा गलत सिद्ध कर दी जाती है तो मैं स्वयं को सुधारने की चेष्टा करूंगा। बल्कि सीखने की चेष्टा करूंगा। मुझे नहीं मालूम कि किसी न किसी तरह यह प्रक्रिया बन गई है कि प्रत्येक योजना वर्ष के अंत में रेल बजट बहुत ही दुष्कर हो जाता है। मैंने इस बात को बहुत सावधानी पूर्वक देखा है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना के अंत में, चौथी पंचवर्षीय योजना के अन्त में और छठी योजना के अंत में राजस्व जुटाने के बारे में प्रायः इसी प्रकार की बाधा उत्पन्न हुई है। मुझे नहीं पता कि इसके पीछे मूल कारण क्या है ? मैंने तीसरी, चौथी और छठी पंचवर्षीय योजनाओं के अंत के बजटों का अध्ययन किया है। मुझे खेद है कि मैं पांचवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त में बजट का अध्ययन नहीं कर सका। हो सकता है कि योजना विकास के आरम्भिक समय में रेल प्रशासन अथवा अधिकारी वर्ग समग्र पांच वर्षों के भावी दृष्टिकोण पर बिल्कुल भी ध्यान नहीं देता और बल्कि वे लोग तदर्थ दृष्टिकोण पर ही ध्यान देने की चेष्टा करते हैं जिसके परिणामस्वरूप हर योजना वर्ष के अन्त में इस प्रकार की कठिनाइयां उत्पन्न हो जाती हों।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे पूरा विश्वास है कि रेल मंत्री महोदय, जब वह हरियाणा के मुख्य मन्त्री थे तब उन्होंने हरियाणा का समग्र विकास करने में सहायता प्रदान कर एक बार अपनी प्रशासनिक योग्यता सिद्ध की थी और जिन्होंने दोबारा रक्षा प्रशासन को भी पर्याप्त मजबूत बनाया था। निश्चित रूप से रेलवे के लिए भी कुछ न कुछ करेंगे। मुझे यही आशा है और हम सभी को उन्हें अपना सहयोग देना चाहिये।

अब, मध्याह्न और रात्रि के भोजन में खाने की आदतें बदल गई हैं। आजकल भारत में, मध्यान्ह अथवा रात्रि के भोजन में यदि कोई मीठा या खट्टा पकवान न हो तो, वह सुस्वादु नहीं हो सकता है। मेरे विचार से वित्त मन्त्री ने जो आम बजट पेश किया है वह मीठा है और श्री बंसीलाल जी ने जो बजट पेश किया है, वह खट्टा है और कुल मिलाकर आम बजट और रेल बजट दोनों मीठा-खट्टा पकवान है। मेरे विचार से यदि कोई उसका एक ही भाग चखेगा, तो वह अच्छा नहीं लगेगा।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : चीनी स्टाइल।

श्री प्रिय रंजन दास मुन्शी : ठीक है। चीनी स्टाइल। यदि आप इसका खट्टा अंश चखेंगे, तो वह आपको अच्छा नहीं लगेगा यद्यपि इससे आपकी पाचन शक्ति ठीक होगी और आपका स्वास्थ्य अच्छा रहेगा। किन्तु कुल मिलाकर आप सरकार का रचनात्मक रवैया देख देख सकते हैं। केवल एक तरफा निर्णय मत लीजिए। यदि आप कुल कार्य निष्पादन केवल तीन महीने में, रेल बजट से आशा करते हुए, परखना चाहते हैं तो मेरे विचार से सरकार के समग्र दृष्टिकोण के प्रति अन्याय कर रहे हैं।

मैं आरम्भ में ही कह चुका हूं कि कहीं न कहीं कुछ न कुछ गलती है। हर योजना वर्ष के अंत में बजट दुष्कर हो जाता है। इसमें सन्देह नहीं कि यह एक कठोर बजट है। जबकि यात्रियों पर इसका बहुत ही खराब प्रभाव पड़ा है, जन प्रतिनिधि होने के नाते मैं उनके विचार से सहमत हूं। मुझे आश्चर्य है कि क्या हम लोग कोई और प्रबन्ध करके उन्हें कुछ राहत नहीं पहुंचा सकते। मेरे माननीय मित्र श्री डिघे ने जो भावनायें व्यक्त की है, मैं उसका समर्थन करता हूं।

मैं माननीय रेल मन्त्री से अनुरोध करता हूं कि वह अपने कार्यालय तथा मंत्रालय से एक बार पुनः परामर्श करें और इस बात पर विचार करें कि कम से कम दो पहलुओं पर विचार करने के लिए क्या समग्र बजट प्रक्रिया की समीक्षा की जा सकती है। पहला पहलू यह है कि क्या हम लोग द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को तथा उपनगरीय सीजन टिकट यात्रियों की यात्रा किराये में होने वाली वृद्धि से मुक्त रख सकते हैं। संसाधन जुटाने के लिए आप समस्त बजट प्रकिया संशोधित कर सकते हैं। जिस प्रकार इसे संगठित किया गया है, मेरे विचार से बहुत कठिन है। यदि मैं यह कहूं कि माल भाड़ा बढ़ा दिया जाय तो उससे स्पष्ट रूप से वस्तुओं के मूल्यों पर बुरा प्रभाव पड़ेगा और मैं आपको ऐसा करने का सुझाव नहीं दे सकता लेकिन मैं केवल एक ही पहलू के बारे में सुझाव दे सकता हूं। मुझे नहीं पता कि क्या आपने उसे शामिल किया है अथवा नहीं क्योंकि मैंने अभी तक वह पहलू देखा नहीं है।

संसार के सभी देशों में, जहां कहीं भी बड़े रेल प्रतिष्ठान हैं, जहां रेलवे एक प्रमुख राजस्व स्रोत विभिन्न प्रकार के व्यापारिक संगठनों के उन विज्ञापनों और प्रदर्शनों से है जो

[श्री शिव रंजन दास मुंशी]

रेलवे परिसर में प्रदर्शित होते हैं और आज के समय में रेलवे प्लेट फार्म एक ऐसा स्थान है जहां मेरे विचार से, वाणिज्यिक प्रचार हवाई अड्डे से भी अधिक तेजी से उत्तरोत्तर बढ़ता जा रहा है। यदि आप थोड़ा-सा भी विचार करें कि संसाधन किस तरह बढ़ाया जा सकता है, तो रेलवे स्टेशन के परिसर के भीतर ही संसाधन जुटाने की बहुत गुंजाइश है। बम्बई, हावड़ा, मद्रास, बंगलूर, अहमदाबाद आदि जैसे बड़े स्टेशनों से पर्याप्त राजस्व प्राप्त किया जा सकता है। जहां तक मुझे पता है इस समय दर बहुत सस्ती और कम है। मुझे नहीं पता कि ऐसा क्यों है ? मेरे इस एक सुझाव पर आप विचार करें।

दूसरे इस बजट में कुछ अच्छे मुद्दे भी हैं और कुछ वास्तव में खेद जनक मुद्दे हैं। उदाहरण के तौर पर, टूटी-फूटी लाइनों की मरम्मत। इसके लिए कोई प्रावधान नहीं है। इसे 'शून्य' रखा गया है। क्या मैं यह समझूं कि इस वर्ष एक भी टूटी-फूटी लाइन की मरम्मत नहीं की जायेगी। कुछ न कुछ होना चाहिए। एक मुद्दा हो सकता है, यह एक किलोमीटर हो सकता था, जहां किसी प्रकार की आवश्यकता पड़ सकती है। मैं नहीं जानता कि इसे कौन तैयार करता है। यदि किसी बात के लिए 'नहीं' है तो वह नहीं पूरे वर्ष के लिए है। यह कोई उचित प्रक्रिया नहीं है। अब अपनी सामाजिक और राजनैतिक बुद्धिमत्ता का उपयोग करें और वास्तविक आवश्यकता के बारे में विचार करें। यह एक मुद्दा हो सकता है, एक विशेष स्थान हो सकता है जहां इसका बनाये रखना बहुत ही आवश्यक हो। क्योंकि अधिकारियों ने 'नहीं' करने का निर्णय ले लिया है इसलिए यह 'नहीं' है। एक बार आप ऐसा निर्णय ले लेते हैं कि इसके लिए एक भी पैसा नहीं खर्च किया जायेगा, तो भारत के किसी भाग में कुछ भी नहीं किया जायेगा। इस प्रकार से बजट प्रलेख प्रस्तुत करना कोई उचित प्रक्रिया नहीं है। इसलिए मेरा विचार है कि इस पर विचार किया जाये।

इस प्रकार की अनेक लाइनें हैं। एक के बारे में मुझे भी पता है। 1968 में उत्तरी बंगाल में, जलपाइगुड़ी में भारी बाढ़ आई थी। मोरारजी भाई, जो उस समय वित्त मंत्री अथवा उप-प्रधान मंत्री थे, वहां गये थे। उन्होंने बाढ़ देखी थी। दूसरी बार इन्दिरा जी भी वहां गई थी। आपको पता है कि चाय उद्योग उत्तरी बंगाल का एक प्रमुख उद्योग है। चाय बागान और दमोहिनी क्षेत्रों को जोड़ने वाली रेलवे लाइन बह गई थी और आज तक उसकी मरम्मत नहीं की गई है। इसका कोई कार्यक्रम नहीं था और अनेक बार लोग आये थे और उन्होंने अनुरोध किया था। यदि कोई लाइन बाढ़ में बह जाती है तो इसका यह मतलब है कि उसे फिर से नहीं बिछाया जाएगा। यह ठीक नहीं है। ऐसा वर्षों से हो रहा है। गत वर्ष आपके पूर्ववर्ती रेल-मंत्री वहां गए थे और उन्हें भी आश्चर्य हुआ था। थोड़ा-सा कार्य आरम्भ किया गया था। मुझे नहीं पता कि वह चल रहा है अथवा नहीं क्योंकि मैं देखता हूं कि रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

उन भारतीय इंजीनियरों, तकनीशियनो और अन्य कर्मचारियों को मैं अवश्य ही बधाई दूंगा और मेरे विचार से पूरे सदन को सर्वसम्मति से उन्हें बधाई देनी चाहिए जिन्होंने कलकत्ता में आश्चर्यजनक और शानदार मैट्रो ट्रान्सपोर्ट रेलवे सिस्टम तैयार किया है। यह कार्य किसी दल अथवा सरकार के लिए ही नहीं अपितु पूरे भारत के लिए गौरव का विषय है। सारे राष्ट्र को इस बात का गौरव अनुभव करना चाहिए कि हमारे इंजीनियर लन्दन, मास्को और पेरिस का सा आश्चर्यजनक कर सकें। उन्होंने चमत्कार किया है। आप कल्पना कर सकते हैं कि कलकत्ता जैसे शहर में, जब वर्षों सड़कें बंद रहती हैं तब पैदल चलने वालों को, सियालदाह से हावड़ा आने वाले यात्रियों को और कलकत्ता में रहने वाले ऐसे ही यात्रियों को कितनी सारी बाधाओं का सामना करना पड़ता है। इनकी उपलब्धि कितनी आश्चर्यचकित करने वाली है। मेरे विचार से पूरे सदन को एक संकल्प पारित करना चाहिये जिससे कि देश के भावी इंजीनियरों और तकनीशियनों को और अधिक प्रेरणा मिल सके। उन्होंने प्रशंसनीय कार्य किया है। थोड़े ही समय में उन्होंने कुछ किलो- मीटर काम कर दिखाया है और दो या तीन वर्ष में वे लोग इसे पूरा कर देंगे।

माननीय रेलमंत्री जी को इस बात पर ध्यान देना चाहिए कि 'मैट्रो सिस्टम' अपने राष्ट्र का सदा एक गौरव रहेगा। इसे दूषित नहीं किया जाना चाहिए। मैट्रो रेलवे प्लेटफार्मों के अन्दर किसी भी विक्रेता, किसी दुकानदार और किसी प्रकार का व्यापार करने की इजाजत नहीं जाय।

प्रो० मधु दंडवते : कोई भूमिगत गतिविधि नहीं होनी चाहिए।

श्री प्रियरंजन दास मुंशी : मैं ऐसा इसलिये कह रहा हूं क्योंकि कल ही मैंने स्वयं इसे देखा था। एक बीड़ी वाला अपने दो मित्रों के साथ किसी प्रकार वहां घुस गया। इसके बाद उसे वहां से जाने को कहा गया। किन्तु रेलवे सुरक्षा बल को ठीक गेट पर क्यों नहीं तैनात किया जाता। उन्हें केवल टिकट लेकर ही जाने दिया जाना चाहिए। अन्यथा यदि 'मैट्रो सिस्टम' दूषित हो गया तो उसे सुधारा नहीं जा सकता। मुझे नहीं पता कि कोई राजनैतिक जुलूस उसमें किस तरह प्रवेश पायेगा और हो-हल्ला करेगा।

(व्यवधान)

हमें भूमिगत मैट्रो सिस्टम को स्वच्छ और सुन्दर बनाये रखने के लिए हमेशा कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिये। इससे भविष्य में पर्यटक आकर्षित होंगे। यह कलकत्ता का गौरव है। आज मैं स्वर्गीया इन्दिरा जी के प्रति कृतज्ञ हूं और मैं उन्हें श्रद्धा और नमन करता हूं क्योंकि यह उनका स्वप्न था तथा उन्होंने इसे कार्यान्वित करने की ओर ध्यान दिया। मैं आपके पूर्ववर्ती रेलमन्त्री श्री गनी खां चौधरी को भी धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने इसका हर रोज पर्यवेक्षण करके वास्तव में एक आश्चर्यजनक कार्य किया है। मुझे पता है कि राज्य सरकार तथा उसके राजनैतिक सहयोगी प्रसन्न नहीं होंगे। जब 'मैट्रो रेल' पुन:स्थापित की

[श्री प्रिय रंजन दास मुंशी]

गई थी तब 'मैट्रो' को बधाई देने के बजाय, वे लोग यह कहते थे कि वे लोग केवल इतना ही चाहते हैं कि लोग स्वयं अपनी रक्षा करें क्योंकि यह किसी भी समय ढह सकती है। मैं उनके इस रवैये को नहीं समझ पाया। राज्य में चाहे कांग्रेस अथवा कम्युनिष्ट सरकार हो इंजीनियरों को सम्मान देने का यह तरीका नहीं है। यह कहना चाहता हूं कि 'मैट्रो' सिस्टम को सदा ही सभी प्रकार के आधुनिक दूषित प्रभाव से बचाया जाना चाहिए।

रेलवे के कुछ महत्त्वपूर्ण कार्यक्रमों तथा परियोजनाओं के बारे में, बजट संबंधी व्याख्यात्मक भाषण में मैंने यह देखा है कि आपने बंगाल के लिए कुछ विकासशील परियोजनाओं को शामिल किया है। मुझे इससे प्रसन्नता है। कई दशकों से रेलवे के नक्शे में उत्तर-पूर्व और पूर्वी भारत उपेक्षित रहा है। मैं भूतपूर्व रेल मंत्री के प्रति कृतज्ञ हूं जिन्होंने वास्तव में इस भाग के लिए कुछ-न-कुछ करने की चेष्टा की थी। किन्तु मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि वह इस गति को बनाये रखें और इसे सुनिश्चित करें कि इसे कार्यान्वित किया जाये। (व्यवधान)

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : सौभाग्यवश अथवा दुर्भाग्यवश मैं उस निर्वाचन क्षेत्र का हूं जो रेलवे का प्रमुख प्रतिष्ठान है और हावड़ा कहलाता है। पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्वी रेलवे यहां मिलती हैं। आपने अनेक बार हावड़ा रेलवे स्टेशन देखा होगा। अनेक विदेशी पर्यटक हावड़ा रेलवे स्टेशन पर आते हैं। वे लोग प्रतिदिन व्यस्ततम समय में प्रातः काल वहां आते हैं। उनकी सहायता, मार्ग दर्शन और सुरक्षा के लिए कोई नहीं है। इसलिए, वे लोग अन्य यात्रियों के साथ मिल जाते हैं। विदेशी पर्यटकों से इस प्रकार की शिकायतें भी प्राप्त हुई हैं। मुझे खेद है कि रेलवे बोर्ड के कर्मचारी इतने समझदार नहीं हैं जो बड़ी संख्या में हावड़ा रेलवे स्टेशन पर आने वाले विदेशी पर्यटकों का मार्ग दर्शन, सहायता और सुरक्षा का प्रबंध कर सकें।

मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि सभी विदेशी पर्यटकों के लिए एक विशेष कक्ष की व्यवस्था की जाय और अधिकारियों द्वारा नियमित रूप से जांचना की जाये जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि विदेशी पर्यटकों का समुचित आदर सत्कार हो और उनका सभी अपेक्षित मार्ग दर्शन कराया जाय। इससे हमारे देश की प्रतिष्ठा बढ़ेगी।

यह वर्ष अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष है। इसके लिए आभारी हूं कि आपने युवकों को कुछ रियायतें दी हैं। मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि प्रधान मंत्री ने स्वामी विवेकानन्द के जन्म दिवस के अवसर पर भारत में युवा वर्ष का उद्घाटन किया था। जैसा कि आपको पता है वहां स्वामी विवेकानन्द का एक महान स्मारक है।

(व्यवधान)

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : स्वामी जी के प्रति सम्मान के रूप में सभी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां आधे मिनट या एक मिनट के लिए बेलूर रेलवे स्टेशन पर क्यों न रुकें ? हम ऐसा इस अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष से ही क्यों न शुरू करें। मैंने इस बारे में मंत्रालय से कई बार अनुरोध

किया है। बेलूर रेलवे स्टेशन पर इस तरह की व्यवस्था क्यों न की जाये। जबकि वहां आने वाले, पर्यटकों तथा तीर्थ यात्रियों की संख्या बहुत अधिक है और विशेषकर जबकि दक्षिणेश्वर में इस तरह की व्यवस्था पहले से है। अगर पर्यटक वहां भगवान रामकृष्ण परमहंस के प्रति अपनी श्रद्धा व्यक्त कर सकते हैं तो बेलूर मठ के लिए इस तरह की व्यवस्था क्यों न की जाये ? मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि मेरे इस अनुरोध पर विशेष रूप से विचार किया जाये क्योंकि इससे कोई वित्तीय बोझ नहीं पड़ता।

वहां एक स्टेशन लिलुआह है जिस पर बंगाल जाने वालों को रुकना पड़ता है। सभी गाड़ियां लिलुआह रेलवे स्टेशन से आती जाती हैं लेकिन इस स्टेशन पर कोई उपरिपुल नहीं है। जिसके फलस्वरूप वहां हर वर्ष 60 से अन्यून लोग मारे जाते हैं। मुझ इस बात की खुशी है कि कल रेल प्राधिकारियों ने इस बात की पुष्टि कर दी कि वे वहां उपरिपुल बनाने को तैयार हैं बशर्ते राज्य सरकार भी कुछ व्यवस्था करे। रेलवे महाप्रबंधक ने इसकी पुष्टि कर दी। रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वे इस मामले को बंगाल के मुख्य मंत्री के साथ उठायें और यह देखें कि यह कार्य तत्काल हो ताकि लोगों को खतरों और दुर्घटनाओं से बचाया जा सके।

सारे देश में पूर्वोत्तर रेलवे ही ऐसी रेलवे है जो रेलवे विद्युतीकरण की परिधि से बाहर है। हम राष्ट्र की एकता और अन्य बहुत मामलों की बात करते हैं। लेकिन हमें सोचना चाहिए और महसूस करना चाहिए कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोग कब तक पूर्वोत्तर फ्रंटीयर रेलवे पर यात्रा करते रहेंगे क्योंकि उनके लिए रेल मार्ग के विद्युतीकरण की सुविधा नहीं है ? वहां एक भी रेल मार्ग का विद्युतीकरण नहीं किया गया। एक भी नहीं ! यदि ऐसा नहीं कर सकते तो आपको अधिक डीजल इंजन देने चाहिएं। रेल मंत्री जी, यदि आप बर्सी स्टेशन पर छद्म वेश में जायें तो आप देखेंगे कि वहां कुछ भाप के इंजन आ-जा रहे हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि उत्तर बंगाल के लोगों ने क्या अपराध किया है। यदि आपका विद्युतीकरण करने का कार्यक्रम है तो आप इसे सब जगह कीजिए। आपको कुछ पश्चिम रेलवे, कुछ मध्य रेलवे और कुछ पूर्वोत्तर रेलवे के लिए भी व्यवस्था करनी चाहिए। आप हर दशक के बाद एक ही क्षेत्र पर क्यों अधिक ध्यान दे रहे हैं। यह परम्परा ठीक नहीं है। राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने और क्षेत्रीय असंतुलनों को दूर करने का यह तरीका नहीं है।

कुछ और भी परियोजनाएं हैं। मुझे पता है कि बहुत सी परियोजनाएं ऐसी हैं जिनके लिए योजना आयोग की स्वीकृति प्राप्त होनी है। लेकिन इसका यह अभिप्राय नहीं कि उन प्रस्तावों को रोक लिया जाये। उदाहरणार्थ, इकलाखी-बेलूर घाट लाइन ऐसी ही परियोजना है। यह जिला मुख्यालय है जहां एक भी रेल लाइन नहीं है इसके बाद सुन्दरवन क्षेत्र और बज-बज बेलूरघाट नामरखनस लाइन है और तम्लूक-कक्टई भी है। मुझे पता है इनकी शुरुआत भूतपूर्व रेल मंत्री द्वारा योजना आयोग की उचित स्वीकृति के बिना ही की गयी थी। मुझे पता है कि इस देश में हम बिना उचित स्वीकृति के भी परियोजनाएं शुरू कर सकते हैं, हम उन्हें शुरू कर देते हैं और बाद में उनकी स्वीकृति ले लेते हैं। मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री सदन को यह आश्वासन

[श्री प्रिय रंजन दास मुंशी]

हैं कि वे उन परियोजनाओं को आज या कल में शुरू करेंगे और उन्हें क्रियान्वित किया जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं खेलों के बारे में एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहूंगा और उसके बाद मैं अपना भाषण बन्द करूंगा। रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में रेलवे के पुरुष और महिला खिलाड़ियों के प्रदर्शन का उल्लेख किया है। खेल कूद के क्षेत्र में रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण संगठन है। लेकिन क्या आप जानते हैं कि वहां क्या हो रहा है ? हाल ही में हुए एक पुरस्कार वितरण समारोह में मैं उपस्थित था जिसमें आपके रेलवे बोर्ड के वर्तमान चेयरमैन भी मौजूद थे। वहां जाकर मैंने देखा कि खिलाड़ियों की क्या स्थिति है। जब प्रतियोगिताओं में उनका प्रदर्शन इतना अच्छा रहता है और जब उन्हें नौकरी में खपाने अथवा कोई सुविधा देने की बात की जाती है तो इन्कार कर दिया जाता है। रेलवे का कोई भी अधिकारी उनकी बात नहीं सुनता। जब कोई खिलाड़ी कुछ करके दिखा देता है तो अधिकारी लोग गर्व से कहते हैं 'ओह, आप पी० टी० ऊषा हैं, आपने वह लक्ष्य पार कर लिया है हम आपको रखने के लिए तैयार हैं।' लेकिन आप उन खिलाड़ियों की परवाह नहीं करते जो कल की पी० टी० उषा बन सकती हैं। यह उचित नहीं है। हमारे लिए यह अच्छी बात नहीं है। उनकी ओर उचित ध्यान दिया जाना चाहिए और जब वे 45 वर्ष पूरे कर लेते हैं तो उन्हें कहा जाता है कि उन्हें सेवानिवृत्त हो जाना चाहिए और उन्हें नौकरी नहीं मिलती। क्या यह ठीक है ? आपको ऐसे लोगों का ख्याल रखना चाहिये। रेल प्रशासन के लिए यह एक आम बात है जो उसे करनी चाहिए।

और आप उन्हें प्रशिक्षण देने के लिए विदेशी कोच क्यों नहीं रख लेते ? आप पुराने कोचों को ही क्यों रख रहे हैं ? विशेषकर हाकी और फुटबाल के लिए आप विदेशी कोच रख सकते हैं क्योंकि रेलवे उनका खर्चा वहन कर सकती है देश में, उनको अन्य खेलों के लिए भी काम में लाया जा सकता है।

हाल ही में मुझे रेलवे के खिलाड़ियों के क्वेजर देखने का मौका मिला और मुझे बहुत अफसोस हुआ कि एक ऐसे संगठन से आने वाले खिलाड़ियों की यह हालत है। आपको उनका ख्याल रखना चाहिए। आपने खिलाड़ियों को कम दूरी के लिए रियायत देनी भी बंद कर दी है जब 100 कि० मी० के लिए रियायत भी वापस ले ली गई है। ऐसा क्यों ? आप उनकी लम्बी दूरी की यात्रा के लिए रियायत दे रहे हैं आपको कम दूरी की यात्राओं के लिए भी रियायत देना जारी रखना चाहिए।

आपके तत्काल ध्यान देने के लिए एक और मामला भी है। हमारी स्वर्गीय प्रधानमंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने मार्टिन लाइन की बजाय हावड़ा-अमटा रेलवे लाइन की नींव रखी थी। लेकिन केवल हावड़ा-बरगछिया लाइन का निर्माण कार्य ही पूरा हुआ है, हावड़ा-शीखला और हावड़ा-चम्पाडांगी के बीच लाइन अभी पूरी नहीं हुई है। मैं श्री बंसी लाल जी से अनुरोध करता हूं कि वे यह देखें कि इन लाइनों का निर्माण कार्य भी पूरा हो। क्योंकि इस क्षेत्र की गरीब जनता विश्वास करती है कि उनकी सहायता के लिए इन्दिरा जी ने स्वयं इसकी नींव रखी थी। आपको उनकी कठिनाइयों को देखना है और उनकी देखभाल करनी है। हम क्षेत्र

राज्य सम्बन्धों की बात करते हैं। लेकिन प्रतिपक्ष के मेरे मित्र नाराज होंगे यदि मैं इसका उल्लेख करूं कि कल कलकत्ता में क्या हुआ। पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने कल मैदान में एक रैली को सम्बोधित करते हुए अपनी पार्टी के कार्यकर्ताओं को कल से रेल रोको आन्दोलन का समर्थन करने के लिए उकसाया। आप लोगों की दयनीय स्थिति का भली-भांति अनुमान लगा सकते जब टकराव शुरू होता है और गाड़ियों को रोका जाता है। जब राज्य सरकार खुद इस आन्दोलन को शुरू कर रही है तो यात्रियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी कौन लेगा ? मैं माननीय मंत्री जी को यह सलाह देना चाहूंगा कि वे आज रात को ही पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री से बातचीत करें और यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था करें। अन्यथा, यदि कोई दुर्भाग्यपूर्ण घटना हो जाती है·····(व्यवधान) आप मुझे इस तरह चुप नहीं करा सकते। रेल मंत्री जी को इसकी गारंटी देनी चाहिए। यदि कोई दुर्घटना होती है तो इसकी जिम्मेदारी पश्चिम बंगाल के मुख्य-मंत्री पर होगी·····(व्यवधान) रेल मंत्री जी इस पहलू का ध्यान रखें।

3.00 म० प०

श्री वसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय रेल मंत्री, श्री बंसीलाल द्वारा पेश किया गया रेल बजट एक बेमिसाल बजट है विगत पांच वर्षों की तुलना में इस बजट में किराये और भाड़ों में बहुत अधिक वृद्धि हुई है। मंत्री जी ने रेलवे की कार्यकुशलता में सुधार न करके भाड़े और किराये में वृद्धि करके एक आसान तरीका अपनाया है। और विगत चार या पांच वर्षों में इस तरह 500 करोड़ रुपया कभी भी इकट्ठा नहीं किया गया।

रेलवे की छठी पंचवर्षीय योजना को पुनर्वास योजना का नाम क्यों दिया गया ? केवल इसलिए कि इसका एक-तिहाई मार्ग बहुत पुराना हो चुका है और इसको तत्काल बदलने की जरूरत है। 1980-81 में रेलवे का यह अनुमान था। उस समय 5000 से भी अधिक इंजन काफी पुराने हो चुके थे और उनको भी बदलने की जरूरत थी। छठी योजना के दौरान लगभग 14000 कि० मी० रेल मार्ग को बदला जाना था। लेकिन उपलब्धि कितनी है ? उपलब्धि केवल 50 प्रतिशत है। लगभग 7,000 या 8000 किलोमीटर रेल मार्ग, लगभग 70,000 या 80,000 वैगन और 6,000 या 7,000 यात्री डिब्बे भी अपनी उम्र से ज्यादा सेवा कर चुके हैं और यही कारण है कि 1984-85 के दौरान रेल दुर्घटनाओं में फिर से वृद्धि हुई है। आज इसी सभा में, बायकुला में गत वर्ष नवम्बर में हुई दुर्घटना का उल्लेख किया गया है यह दुर्घटना कैसे हुई और इस घटना के लिए कौन उत्तरदायी था ? यह रेलवे कर्मचारियों की गलती नहीं थी, यह यांत्रिक गड़बड़ी के कारण हुई थी। क्योंकि ई एम यू कोच की धुरी टूट गई थी, इस दुर्घटना में 25 लोग मारे गये थे और 50 लोग घायल हुये थे। 1980-81 का बजट पेश करते हुए, तत्कालीन रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी ने यह बात स्वीकार की थी कि कलकत्ता और बम्बई दोनों के उपनगरीय सेक्शनों के लगभग सभी मुख्य ई एम यू सवारी डिब्बों को बदला जायेगा। इसलिए, वाद-विवाद का उत्तर देते समय, क्या माननीय रेल मंत्री जी सदन को सूचित

[श्री वासुदेव आचार्य]
करेंगे कि गत चार वर्षों में इन अत्यधिक पुराने ई॰ एम॰ यू॰ सवारी डिब्बों से कितने डिब्बे बदले गये हैं ?

3.02 म॰ प॰

(श्री जैनुल बशर पीठासीन हुये)

छठी योजना के दौरान, एक लाख वैगन, 5,600 सवारी डिब्बे, 7807 लोकोमोटिव और 380 ई एम यू सवारी डिब्बे प्राप्त किये जाने थे और चल स्टाक के लिये छठी योजना में 21,00 करोड़ रु॰ की व्यवस्था की गई थी। छठी योजना के पहले चार वर्षों के दौरान केवल 60,000 वैगन प्राप्त किये जा सके। इसी प्रकार केवल 4,000 सवारी डिब्बे, 770 लोकोमोटिव प्राप्त किये गये जबकि इस अवधि के दौरान लगभग 70,000 वैगन, 4,500 सवारी डिब्बे और 1,715 लोकोमोटिव को बेकार घोषित किया गया और उन्हें उपयोग से हटा लिया गया 1971 से, चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स से एक भी भाप इन्जन नहीं आ रहा। लगभग सभी भाप इन्जन गतायु हो चुके हैं लेकिन मुझे ऐसी कोई योजना दिखाई नहीं देती जिससे यह पता चल सके कि उनको डीजल या विद्युत इन्जनों से बदला जायेगा क्योंकि 61,000 किलोमीटर रेल मार्ग जो कि 10 प्रतिशत है, में से केवल 6,000 कि॰मी॰ रेल मार्ग का ही अब तक विद्युतीकरण किया गया है।

मुझे बजट या रेल मन्त्री जी के भाषण में कोई ऐसी बात नहीं दीखी जिससे यह पता चल सके कि गतायु भाप के इन्जनों को कब तक बदला जायेगा और उनको कैसे बदला जायेगा ? भाप इन्जन शेडों और भाप इन्जनों में लगभग 106,000 श्रमिक लगे हुए हैं। उनकी सेवाओं का उपयोग कैसे किया जायेगा ? क्या इस बारे में कोई योजना बनायी गई है ? मुझे आशा है कि रेल मन्त्री जी वाद-विवाद का उत्तर देते समय इसे भी स्पष्ट करेंगे।

यह बात सर्वविदित है कि भाप तथा डीजल कर्षण से विद्युत कर्षण सस्ता है। परन्तु विद्युतीकरण करने की गति बहुत धीमी है। छठी योजना में लगभग 25000 कि॰मी॰ रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाना था। परन्तु, गत चार वर्षों में केवल 1,186 कि॰मी॰ मार्ग का विद्युतीकरण किया गया था। इस योजना के अन्तिम वर्ष 1984-85 में, मेरे विचार से आप 300 से 400 कि॰मी॰ मार्ग का विद्युतीकरण नहीं कर सकते। इस प्रकार छठी योजना में केवल आधा लक्ष्य ही पूरा कर सकते हैं। इस दर से 61,000 कि॰मी॰ मार्ग का विद्युतीकरण करने में 100 वर्ष लग जायेंगे।

यदि आप योजना नियतन को देखें तो आप देखेंगे कि सभी योजना अवधियों में रेलवे की उपेक्षा की गई है जैसा कि अगले पृष्ठ पर आंकड़ों से स्पष्ट है—

योजना अवधि	परिवहन क्षेत्र को आवंटन	रेलवे को आवंटन
प्रथम योजना	22.1 प्रतिशत	11. 5 प्रतिशत
दूसरी योजना	23.5 ,,	15.43 ,,
तीसरी योजना	23.1 ,,	15.45 ,,
वार्षिक योजनायें (1966-69)	15.6 ,,	7.69 ,,
चौथी योजना	16.' ,,	5.92 ,,
पांचवीं योजना	14.1 ,,	5.97 ,,
छठी योजना	11.7 ,,	5.23 ,,

उपरोक्त विवरण से यह पता चलता है कि रेलवे के लिए आवंटन राशि प्रत्येक योजना में उत्तरोत्तर घटती गई है। इन वर्षों के दौरान यह राशि 15 प्रतिशत से घटकर 5 प्रतिशत रह गई है। सातवीं योजना में, इस बात का डर है कि यह राशि और भी कम हो जायेगी।

मैं महसूस करता हूं कि सुरक्षा नियमों की अवहेलना किये जाने से दुर्घटनायें बढ़ी हैं। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि सुरक्षा नियमों की अवहेलना की जा रही है और रेल प्राधिकारी न केवल दुर्घटनाओं से लोगों को मार रहे हैं बल्कि सुरक्षा नियमों की अवहेलना करके भी लोगों को मार रहे हैं। अनेक अवसरों पर गाड़ियों को बिना गार्डों के वेक्यूम का समुचित प्रबन्ध किये बिना और हैडलाइटों का प्रबंध किए बिना ही चलाया गया। गत वर्ष फैजाबाद के पास एक दुर्घटना इसलिए हुई क्योंकि गाड़ी को बिना हैडलाइट के चलाया गया था, जिसके परिणाम स्वरूप 20 से अधिक तीर्थ यात्री मारे गये थे। मैं यह जानना चाहता हूं कि लोको शेड में बिना हैडलाइट के स्टीम इन्जन को बाहर जाने की अनुमति क्यों दी गई थी ? 8.1.1985 को गोंडा के पास एक दुर्घटना घटी थी। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि जिस गाड़ी के साथ यह दुर्घटना हुई थी उसमें समुचित वैक्यूम का प्रबन्ध था। मैं दक्षिण-पूर्वी रेलवे में अनारा में हुई एक और दिलचस्प घटना का उल्लेख करूंगा। किसी गार्ड को एक मालगाड़ी बांदामुंडा ले जानी थी। उसने पीछे लगाई जाने वाली बत्ती की मांग की थी जो गाड़ी की सुरक्षा के लिये आवश्यक होती है। उसकी इस मांग को कार्य करने से इन्कार समझा गया। उसे तत्काल आरोप-पत्र दिया गया, निलम्बित किया और इसके बाद सेवा से निकाल दिया गया। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस बात पर प्रकाश डालें कि सुरक्षा के इन उपायों की अवहेलना क्यों की जा रही है जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटनायें बढ़ रही हैं।

इतना ही नहीं, उपरि तारों पर काम करते समय अनेक व्यक्तियों को बिजली लग जाने के कारण अपने प्राणों से हाथ धोना पड़ा। पर्यवेक्षकों ने सुरक्षा उपाय किये बिना ही श्रमिकों को काम करने के लिए बाध्य किया था। यह दुर्घटना इलाहाबाद में उस समय घटी थी जब श्रमिकों ने आंदोलन किया था और पर्यवेक्षकों के विरुद्ध कार्यवाही किये जाने की मांग की थी।

[श्री वासुदेव आचार्य]

इसका नतीजा यह निकला कि बी० आर० टी० वर्कस यूनियन के सभापति को आरोप पत्र दिया गया किन्तु सुरक्षा उपायों का उल्लंघन करने वाले पर्यवेक्षकों के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गई।

अब मैं रेल विभाग के निराशाजनक कार्य निष्पादन का उल्लेख करूंगा। रेलवे का कार्य निष्पादन निराशाजनक क्यों कहा गया है ? इस निराशाजनक कार्य निष्पादन का निर्णय इस बात से किया जा सकता है कि यातायात के किराये से होने वाली आय आय की बढ़ोत्तरी बहुत ही ढीली है। 1976 में रेल विभाग को 212.6 मिलियन टन भार की ढुलाई के भाड़े से आय हुई थी। वह भार 1979-80 में घटकर 193.1 मिलियन टन रह गया था। 1983-84 के दौरान इसमें मामूली सी वृद्धि हुई थी और यह भार बढ़कर 230.1 मिलियन टन हो गया था। 1984-85 के लिए ढुलाई के भार का लक्ष्य 245 मिलियन टन रखा गया था जो बाद में घटाकर 237 मिलियन टन कर दिया गया था और मुझे संदेह है तथा मैं कहता हूं कि इस वर्ष के दौरान भी रेल विभाग 237 मिलियन टन भार से होने वाली किराये की आय का लक्ष्य पूरा नहीं कर पाएगा। इसका क्या कारण है ? महोदय परिवहन नीति समिति प्रतिवेदन पर हुई चर्चा के दौरान यह चर्चा हुई थी कि हमारे देश में वैगन निर्माता उपयोग की कमी है। रेलवे ने इस उद्योग को जो आर्डर दिए थे उसमें भारी कटौती की है और वैगन उपलब्ध नहीं है। मैं पूर्वी कोयला क्षेत्र में स्थित चिरमिरी में गया था। मैंने यह देखा कि वहां कोयला खानों के मुहानों पर कोयले का भारी भंडार जमा था और काफी मात्रा में कोयला जला भी दिया गया था। यह धन की बर्बादी है। मैंने पूछा कि यह कोयला क्यों इकट्ठा है ? मुझे बताया गया कि वैगन नहीं दिए जाते हैं। इसलिए कोयले की ढुलाई नहीं हो रही है और उन्होंने कोयले की खरीद के आर्डरों में कटौती कर दी है। वहां संकट था और वैगन नहीं थे। इसीलिए भार की ढुलाई से होने वाली भाड़े की आय गत वर्ष की अपेक्षा कम हो गई है।

महोदय, गाड़ियों में अधिक भीड़ की समस्या है। गत वर्ष, 1984-85 के दौरान 121 जोड़ी नयी गाड़ियां चलाई गई थीं और वर्ष 1982-83 के 26,936 परम्परागत सवारी डिब्बों की संख्या बढ़कर वर्ष 1983-84 में 27,343 डिब्बे हो गई थी अर्थात केवल 407 सवारी डिब्बे बढ़े थे। 407 सवारी डिब्बे बढ़ने से रेल विभाग किस प्रकार 121 जोड़ी नयी गाड़ियां चला सका ? इसका केवल यही कारण है कि 200 गाड़ियों के डिब्बे कम कर दिए गए और इसके परिणामस्वरूप गाड़ियों में अधिक भीड़ बढ़ गई है और महोदय, इसके अलावा यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को ध्यान में रखते हुए यातायात की बढ़ती हुई आवश्यकता के साथ सामंजस्य नहीं रखा गया है वर्ष 1950-51 से वर्ष 1984-85 तक यात्रियों की संख्या केवल 121.1 प्रतिशत बढ़ी है जबकि यात्री यातायात में केवल 159.1 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। गाड़ियों में अधिक भीड़ होने का यही कारण है।

महोदय, मैं पहले ही कह चुका हूं कि माल-भाड़े और यात्री किराये में असमानान्तर

वृद्धि हुई है। रेल मंत्री जी ने 500 या 500 से अधिक दूरी के लिए सभी मदों के भाड़े में दस प्रतिशत का अधिभार लिए जाने का प्रस्ताव रखा है जबकि इसके साथ ही साथ भाड़े की वृद्धि से सामानों को तीन श्रेणियों में बांटा गया है जिसमें मानव उपभोग की वस्तुओं यथा अनाजों दालों और नमक पर अधिक भाड़ा लेने के लिए उन्हें उच्च श्रेणी में वर्गीकृत किया गया है। उन्होंने यात्री किराये में $12\frac{1}{2}$ प्रतिशत की बढ़ोत्तरी करने का प्रस्ताव रखा है और उन्होंने 50 कि०मी० की दूरी की यात्रा पर किराया बढ़ा दिया है। उन्होंने मासिक किराया भी 3 रुपये से 15 रुपये तक बढ़ा दिया है उपनगरीय यात्रियों के मासिक सीजन टिकटों की दरें संशोधित करते हुए उन्होंने 50 या 50 किलो मीटर से अधिक दूरी की यात्रा के लिए किराये में $12\frac{1}{2}$ प्रतिशत की वृद्धि करने का प्रस्ताव रखा है। 50 किमी० और उससे कम दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों की किराये की वृद्धि से मुक्त रखने से कोई अधिक राहत नहीं मिलेगी क्योंकि वास्तव में गैर उप-नगरीय यात्री यातायात की औसत दूरी 121.3 कि०मी० की है तथा माल भाड़े की औसत दूरी 734 कि०मी० की है।

इसलिए महोदय, मैं माल भाड़े और यात्री किराये में वृद्धि किए जाने का घोर विरोध करता हूं। मेरा यह भी नम्र निवेदन है कि 50 वर्ष पूर्व चालू तृतीय श्रेणी की यात्रा को पुनः चलाया जाय जिससे कि निर्धन व्यक्ति कम किराया अदा कर यात्रा कर सकें।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : इसके साथ ही आप विस्तार भी चाहते हैं। आप अधिक से अधिक वेतन चाहते हैं। कुछ तो उत्तरदायित्व होना चाहिए।

श्री वसुदेव आचार्य : दूसरा मामला है, परिवहन प्रबंध कम्प्यूटरीकरण किया जाना। सम्मानीय सभा को पता होगा कि एक तिहाई रेल मार्ग को तत्काल बदले जाने की आवश्यकता है। अब कम्प्युटरीकरण से यातायात बढ़ेगा और भारतीय रेलें अधिक यात्रियों और माल को ढो सकेंगीं। किन्तु पुराने समय के रेल मार्ग और सिगनल प्रणाली को बदले बिना परिवहन प्रबंध का कम्प्युटरीकर. करने के लिये कम्प्युटरों को लागू करना घातक ही होगा और ऐसा करने से रोजगार के अवसर भी कम हो जायेंगे। आप जानते ही हैं कि 3 करोड़ युवक पहले से रोजगार तथा उनका नाम रोजगार दफ्तरों में पंजीकृत है। विश्व बैंक की सहायता से कम्प्युटर लागू करने से निश्चित रूप से रेल विभाग में रोजगार के अवसर कम हो जायेंगे।

महोदय, मैं रेल कर्मचारियों के बारे में कुछ शब्द कहना चाहूंगा। इसके बारे में बहुत कुछ कहा गया है कि रेलवे कर्मचारियो और प्रबंधमंडल के आपस के संबंध सौहार्दपूर्ण हैं। महोदय, वर्ष 1983 में लोको रनिंग स्टाफ ने एक आन्दोलन किया था। उस समय लोकोमैन के कार्य घंटे कम करके 10 घंटे करने के बारे में एक समझौता हुआ था। 1981 तक उसे कार्यान्वित नहीं किया गया। जनवरी 1981 में उन्होंने पुनः आन्दोलन आरम्भ किया। और तब रेल प्रशासन ने उन पर आरोप लगाया तथा 600 लोकोमैनों को बरखास्त कर दिया। उन्हें नियम 14(2) के अधीन निकाला गया था। तब से आये दिन इन लोकोमैनों को बरखास्त किया जा रहा है। और कार्य के घंटे कम करने के बारे में लोकोमैनो के साथ हुए समझौते को

[श्री वसुदेव आचार्य]

कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है। अब उन्हें 15 या 16 घंटों से अधिक समय तक कार्य करने को बाध्य किया जाता है। यहां तक कि रेल प्रशासन अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के अभिसमय का भी उल्लंघन कर रहा है जिसमें भारत सरकार भी एक भागीदार है। माननीय रेलवे मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह इस मामले पर तत्काल ध्यान दें। अन्य सरकारी उपक्रमों के कर्मचारियों की मांग की अवहेलना आप कब तक करते रहेंगे।

कोयला और राख की उठा-धराई का काम करने वाले श्रमिकों की समस्या के बारे में कोयला और राख की उठा-धराई करने वाले लगभग 25000 श्रमिक है और वे लोग ठेकेदारों के अधीन काम करते हैं। ठेकेदारी प्रथा को समाप्त करने के लिए भारत सरकार ने एक समिति नियुक्त की थी। इस समिति ने ठेकेदारी प्रथा को समाप्त तथा इन श्रमिकों को रेल विभाग में समाहित किए जाने की सिफारिश की थी। इन श्रमिकों को स्टीम इंजन में कोयला भरने और खाली करने के काम पर लगाया गया है। सरकार ने लोको शेड को बंद करने का निर्णय लिया है और 1971 से चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स से एक भी स्टीम इंजन नहीं आया है। इसलिये अब ये सभी स्टीम इंजन अनुपयोगी हो जायेंगे तब ये श्रमिक कहां जायेंगे। ये सभी बहुत ही दलित वर्ग के लोग हैं तथा अपने देश की अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन जातियों के लोग हैं। गत 15 से 20 वर्ष से वे लोग इस बारहमासी कार्य को कर रहे हैं किन्तु तो भी सरकार उनके लिये कुछ नहीं कर रही है। मेरा अनुरोध है कि माननीय रेल मंत्री इस मामले पर ध्यान दें।

नैमित्तिक श्रमिकों के बारे में, 1980-81 में इसी सभा में यह आश्वासन दिया गया था कि सभी नैमित्तिक श्रमिकों को रेल विभाग में या तो समाहित कर लिया जायेगा अथवा नियमित कर दिया जायेगा। रेलवे में लगभग 2,05,000 ऐसे श्रमिक हैं जिन्हें नियमित किया जाना है। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

रेलवे कैन्टीन श्रमिकों के बारे में, केवल संवैधानिक कैन्टीनों के कर्मचारियों को खपा लिया गया है। किन्तु लगभग 20,000 गैर-संवैधानिक कैन्टीन कर्मचारी हैं। उन्हें उच्चतम न्यायालय के आदेशों के अनुसार वेतन और भत्ता दिया जा रहा है। किन्तु उन्हें रेलवे में समाहित नहीं किया गया है। 1983 के मौनसून सत्र के दौरान, राज्य सभा में रेल मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि सभी कैन्टीन कर्मचारियों को रेल सेवा में खपाया जायेगा। किन्तु इस बात को अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है।

अब मैं पश्चिम बंगाल के परियोजनाओं के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। यहां कलकत्ता मेट्रो रेलवे के बारे में कहा गया था। कलकत्ता मेट्रो रेलवे के निर्माण कार्य के आरम्भ करने का उद्घाटन वर्ष 1972 में किया गया था। उस समय इसकी अनुमानित लागत 140 करोड़ रुपये आंकी गई थी। इसे पुनः संशोधित किया गया था। उस समय 500 करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया था। अब तक 450 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं। जिस समय इस सभा में कलकत्ता मेट्रो रेलवे का प्रस्ताव किया गया था तब रेल मंत्री ने और अधिक राशि का प्रावधान करने का आश्वासन दिया था। आगामी वित्त वर्ष के लिये हमने 100 करोड़ रुपये की मांग की है। हमें

था कि कलकत्ता मेट्रो रेलवे के कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिये 100 करोड़ रुपये मंजूर कर दिये जायेंगे। किन्तु गत वर्ष आबंटित की गई राशि से केवल 1 करोड़ 5 लाख रुपये अधिक मंजूर किये गये हैं। गत वर्ष 83.70 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये थे और इस वर्ष 85.75 करोड़ रुपये। 1980-81 में 500 करोड़ रुपये की लागत का अनुमान था। अनुमानित राशि पुनः संशोधित की गई है और मेरे विचार से पांच वर्ष बाद लगभग 100 करोड़ रुपये व्यय होने का अनुमान है।

बांकुरा-रानीगंज रेल लाइन के बारे में एक सर्वेक्षण किया गया था और उसके बारे में सिफारिश भी की गई थी। पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने वर्तमान रेल मंत्री तथा भूतपूर्व रेल मंत्री को इस आशय के अनेक पत्र लिखे हैं कि मिजिया में कोयले का भण्डार है, मिजिया के पास ही एक तापीय बिजली घर भी बनाया जा रहा है और इसलिये बांकुरा, जो एक पिछड़ा हुआ जिला है, कि लोगों को रेलवे लाइन बन जाने का लाभ होगा। बांकुरा हमारे देश के उन पन्द्रह जिलों में से एक है जहां कोई उद्योग नहीं है। इस वर्ष के बजट में इस परियोजना के लिये रेल मंत्री ने कोई प्रावधान नहीं किया है।

जहां तक बुजबुज-नामखाना रेलवे लिंक लाइन का संबंध है, 1981-82 के रेल बजट में इसके लिये प्रावधान किया गया था। किन्तु अब तक मैंने इस परियोजना के लिये कोई आबंटित राशि नहीं देखी है। इस बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है। इस रेल लाइन से भी सुन्दरबन के पिछड़े इलाके के लोगों को लाभ होता है।

पुरुलिया-कोट साहिब रेलवे लाइन के परिवर्तन के बारे में 1980 से मांग करता आ रहा हूं। यह रेलवे लाइन पुरुलिया जिले के पिछड़े क्षेत्र में है। 1983 मे इसका सर्वेक्षण किया गया था। रेलवे बोर्ड ने प्रस्ताव योजना आयोग को भेज दिया। इस लाइन पर प्राक्कलित व्यय 6 करोड़ रुपये है। इस परियोजना को हाथ में लिया जाना चाहिए।

हिजा तमलूट परियोजना का शिलान्यास भूतपूर्व रेल मंत्री द्वारा किया गया था। भूमि भी अर्जित कर ली गई थी। भू-स्वामियों को भी धन दे दिया गया था। निर्वाचन के दौरान उभार किया गया कि पश्चिम बंगाल की सरकार सहयोग नहीं दे रही अतः निर्माण कार्य में विलम्ब हो रहा है। पश्चिम बंगाल सरकार ने भूमि अर्जित की—उसका मुआवजा दिया। परन्तु इस बजट में केवल एक लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है। इस परियोजना के कार्य को शुरू करने के लिए अधिक धन का उपबन्ध किया जाए।

जहां तक महानन्द एक्सप्रेस गाड़ी के शुरू करने का प्रश्न है यह भी चुनाव प्रचार था। जलपाईगुड़ी से नई दिल्ली के लिए एक सुपर फास्ट ट्रेन शुरू की जानी चाहिए। परन्तु रेल बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है। मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि जलपाईगुड़ी से नई दिल्ली के लिए एक सुपर फास्ट ट्रेन शुरू की जानी चाहिए।

दार्जीलिंग—हिमालयन रेलवे का आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए। इसके कोच बहुत पुराने हैं—वैसा ही इंजन है। इसका आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए।

बंगाल कटवा लाइन का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए।

[श्री बसुदेव आचार्य]

धनबाद से टाटानगर बरास्ता अद्रा भी एक गाड़ी चालू करनी चाहिए। धनबाद से टाटानगर कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। रेल मंत्री कृपया धनबाद से टाटानगर के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चालू करें।

फिर फरक्का से हावड़ा तक सीधी गाड़ी नहीं है। फरक्का में सुपर पावर थर्मल विद्युत केन्द्र है। अतः फरक्का से हावड़ा तक सुपर फास्ट गाड़ी शुरू की जानी चाहिए।

रेलों के कार्य में सुधार लाया जाए, इन शब्दों के साथ में अपने भाषण को विराम देता हूं, रेलवे द्वारा अपनाई गई नीति को बदला जाए, रोलिंग स्टोक के सुधार के लिए सातवीं योजना में अधिक आवंटन किया जाना चाहिए। मैं फिर किराए में वृद्धि को वापस लिए जाने की मांग करता हूं।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया।

सभापति महोदय : सत्तारूढ़ दल के बोलने वाले सदस्यों की एक लम्बी सूची है जो कि वाद-विवाद में भाग लेना चाहते हैं। अतः मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वे 5-7 मिनट से अधिक समय न लें।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : उन्हें कुछ नहीं कहना। पांच मिनट भी क्यों देते हैं।

सभापति महोदय : यह बात आप पर लागू नहीं होती। आपको पर्याप्त समय मिल चुका है।

प्रो० मधु दण्डवते : उनका पश्चिम बंगाल में सत्तारूढ़ दल से सम्बन्ध है। उन्होंने सोचा कि यह उन पर भी लागू होता है।

सभापति महोदय : परन्तु यह पश्चिम बंगाल की विधान सभा नहीं है। यह संसद लोकसभा है।

[हिन्दी]

श्री डमर लाल बैठा (अररिया) : सभापति महोदय, आपने तो बोलने पर सिर्फ पांच मिनट देकर पाबन्दी लगा दी है।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ रथ) : बहुत लम्बी लिस्ट है।

श्री डूमर लाल बैठा : सबसे पहले मैं अपने रेलवे मिनिस्टर को बधाई देना चाहूंगा। अभी जो रेलवे की परिस्थितियां हैं, उनके बावजूद उन्होंने बहुत कम दर वृद्धि करके···**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री राम प्यारे पनिका (रावर्ट्सगंज) : वह रेलवे अभिसमय समिति का सभापति रहे हैं। वह रेलवे अभिसमय समिति का सभापति रहे हैं। वह भली प्रकार जानते हैं।

[हिन्दी]

श्री डूमर लाल बैठा : रेलवे का एक बैलेंस्ड बजट प्रस्तुत करने की कोशिश की है। आप देखेंगे कि रेलवे ऑरगेनाइजेशन जब यहां आरम्भ किया गया था, उस वक्त क्या दृष्टिकोण था। अंग्रेजों के समय में दो ही दृष्टिकोण थे। उनके यहां जो माल उत्पादित होता था, उसको बेचना या फिर प्रशासन की दृष्टि से जहां वे ठीक समझते थे, वहां रेलवे लाईन बनाते थे। आज अगर देखें तो पता चलेगा कि ऐसा कौन सा काम है जो रेलवे के जरिए से नहीं लिया जाता। आज रेलवे सिर्फ यातायात और प्रशासन का ही साधन नहीं है बल्कि जहां कहीं भी कोई महामारी का प्रकोप हुआ चाहे वह अकाल, बाढ़ या सुखाड़ का हो रेलवे ने काफी घाटा उठाकर भी आवश्यक वस्तुओं को वहां पहुंचाने का काम किया है। इस दृष्टि से अगर देखें कि रेलवे एक व्यापारिक संस्था है और इसलिए इसमें नफा होना चाहिए तो फिर हम समझते हैं जो आज कर वृद्धि की गई है, वह कई गुना और होनी चाहिए थी। टेरिफ के लिए या और भी जो कमेटियां बनी थीं, उन्होंने भी इसकी संस्तुति की है। मैंने इसीलिए रेल मन्त्री जी को बधाई दी है क्योंकि सब रिकमन्डेशन्स के बावजूद उन्होंने जनता के कल्याण को ध्यान में रखा है। इन सब परिस्थितियों को देखते हुए जो कर वृद्धि की गई है, वह उचित है, उससे कम नहीं होनी चाहिए थी।·····**(व्यवधान)** समय का बन्धन लगने की वजह से मैं आंकड़ों की बात नहीं कहना चाहूंगा क्योंकि इस सम्बन्ध में बजट स्पीच में दिया गया है और जो पुस्तक मेम्बर्स को दी गई है, उसमें भी सारी बातें हैं। मैं इस बात की तरफ सरकार का ध्यान खींचना चाहूंगा कि रेलवे कन्वेन्शन कमेटी ने और सरकार ने भी इसको स्वीकार किया है कि जो रेल मार्ग का निर्माण होना चाहिए, उसमें इस बात को ध्यान में नहीं रखना चाहिए कि इससे कितना लाभ रेलवे को मिलता है। बल्कि उसके साथ-साथ प्रशासन का, लोगों को यात्रा की सुविधा पहुंचाने का, माल ढोने का और खास कर पिछड़े इलाकों में यातायात की सुविधायें उपलब्ध कराने का प्रश्न भी दृष्टि में रखना चाहिए।

आप जानते हैं कि हमारे मुल्क में आज भी कई जिले और इलाके ऐसे हैं जहां लोगों ने रेल के दर्शन तक नहीं किए हैं, उनमें चढ़ने की बात तो दूर की है। ऐसे लोगों के प्रति क्या हमारा दायित्व नहीं बनता कि जिन लोगों ने आज तक रेल की सूरत तक नहीं देखी, वहां तक हम अपनी रेलवे का विस्तार करें और उनको रेल की सुविधा पहुंचायें।

[श्री दूमर लाल बैठा]

यदि हम रेलवे के पिछले इतिहास का अध्ययन करें तो उसमें हमारे सामने एक बात स्पष्ट सामने आती है कि रेलवे के साथ हमेशा अन्याय होता रहा है और हर साल रेलवे को जो योजना आयोग से आबंटन किया जाता है, उसमें कमी होती जा रही है। चूंकि भारतवर्ष जैसे देश में रेलवे का यातायात की दृष्टि से और लोगों को सुख-सुविधा पहुंचाने की दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण स्थान है, इसलिए रेलवे के साथ सौतेला व्यवहार नहीं होना चाहिए। इसके स्थान पर रेलवे की आवश्यकता, यात्रियों की सुविधा तथा रेलवे के खर्च आदि सभी बातों को ध्यान में रखते हुए इसके लिए आबंटन किया जाना चाहिए। इसके लिए मैं आपके माध्यम से सरकार को सुझाव देना चाहूंगा कि रेलवे मिनिस्टर साहब को भी प्लानिंग कमीशन का सदस्य बनाया जाए ताकि वे रेलवे की सही तस्वीर को योजना आयोग के सामने पेश कर सकें और आवश्यकतानुसार साधन उपलब्ध करवा सकें।

अभी यहां पर मुंशी जी ने उत्तर-पूर्व रेलवे और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में इलेक्ट्रिफिकेशन की चर्चा की लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर पूर्व रेलवे और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में विद्युतीकरण की बात तो अलग है, वहां आवश्यकता के अनुसार संचालन के लिए जितनी सुविधा होनी चाहिए, उसका भी अभाव है।

मुझे यहां यह कहते हुए दुख होता है कि कटिहार बरौनी रेलवे लाइन जिसका अभी गेज परिवर्तन किया गया है और जिसका उद्घाटन भूतपूर्व अत्यन्त लोकप्रिय प्रधान मन्त्री श्रीमती इंदिरा गांधी के हाथों हुआ था, उस समय यह बात कही गई कि यहां जितनी गाड़ियां चल रही हैं, उनकी संख्या में वृद्धि की जाएगी, इसके साथ हमारे एक सदस्य महोदय ने भी कहा कि वहां महानंदा एक्सप्रेस चलेगी, मगर आश्चर्य की बात तो यह है कि उद्घाटन के पहले जहां 14 जोड़ी गाड़ियां चलती थीं, अब वहां सिर्फ दो जोड़ी गाड़ियां ही चलती हैं। इसका मतलब यह हुआ कि गेज परिवर्तन के बाद अब वहां यातायात में अत्यन्त कठिनाइयां पैदा हो गई हैं। जो दो जोड़ी गाड़ियां वहां चलती थी हैं, उनकी स्पीड इस कदर कम है कि वे कभी समय पर पहुंचती ही नहीं। इसके अलावा उन गाड़ियों में जो डिब्बे हैं, उनकी संख्या भी बहुत कम है। अब आप ही बताइये कि हम क्या कर सकते हैं। उन गाड़ियों में जो यात्री सफर करते हैं उनकी तकलीफों का भी वर्णन नहीं किया जा सकता। इसलिए मैं रेलवे मन्त्री जी से दरख्वास्त करना चाहूंगा कि कम से कम एक बार आप उधर यात्रा करके देखें। जिस लाइन का उद्घाटन भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी के हाथों हुआ था और उस समारोह में लोगों को जो आश्वासन दिए गए थे, कम से कम उनकी पूर्ति तो आपको करनी चाहिए। कम से कम उसकी पूर्ति आप करें।

कटिहार से जोगबनी एक छोटा-सा ट्रिप 107 किलोमीटर है, वह नेपाल का मार्ग-द्वार है। नेपाल का मार्ग कलकत्ता पोर्ट तक जाने का वही है। हम अपने भूतपूर्व रेल मंत्री स्व० ललित बाबू को कभी नहीं भूल सकते हैं, रेल मन्त्री जी उनके मित्र हैं, उन्होंने कहा था कि

कटिहार-बरौनी के आमान परिवर्तन के साथ-साथ जोगबनी तक का आमान परिवर्तन होगा। जब जनता पार्टी की सरकार यहां थी तो मैं खुद एक डेलीगेशन लेकर तत्कालीन रेल मन्त्री श्री दंडवते जी से मिला था और उन्होंने आश्वासन दिया था कि कटिहार-बरौनी का आमान परिवर्तन होगा तो जोगबनी तक होगा, मगर वह अभी भी खटाई में पड़ा हुआ है। उसका सर्वे हुआ है। मैं अनुरोध करूंगा कि इस छोटे से 107 किलोमीटर मार्ग का आमान परिवर्तन किया जाए।

वर्तमान में जो कटिहार-जोगबनी की स्थिति है, मैं कहना चाहूंगा कि वहां पहले 10 जोड़ी गाड़ियां जाती थीं जो कि जोगबनी से निकल कर बनारस, इलाहाबाद और सोनपुर तक आती थीं। मगर कटिहार-बरौनी के आमान परिवर्तन के बाद वह गाड़ियां बन्द हो गयीं और उसमें डिब्बों की संख्या अत्यन्त कम हो गई जहां पहले 10 डिब्बे रहते थे वहां अब 3, 4 डिब्बे रहते हैं। नतीजा यह होता है कि भयंकर परेशानियां हो जाती हैं। आप सोचिए कि ड्राइवर उतने ही हैं, गार्ड उतने ही हैं, रेलवे कर्मचारी भी उतने ही काम करते हैं लेकिन डिब्बों की संख्या कम होने से यात्री सफर नहीं कर सकते हैं।

हमारे रेल मन्त्री काफी अनुभवी हैं उन्होंने प्रशासन का काफी अनुभव किया है, वह काफी डायनेमिक हैं, मैं चाहूंगा कि वह जरा-सा कष्ट उठाकर इन क्षेत्रों का दौरा करें और देखें कि उत्तर-बिहार की हालत क्या है ? चाहे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे हो चाहे पूर्वोत्तर रेलवे हो, देखें कि उसकी दशा क्या है ? वहां की रेलों में चलने वाले लोगों की दशा क्या है ?

अभी कहा गया है कि डबल-डेकर चला रहे हैं। मेरा कहना यह है कि यह डबल-डेकर तो पहले से ही है। लोग गाड़ी के भीतर बैठते हैं और गाड़ी के डिब्बों के बीच में जो जगह है वहां भी बैठते हैं और खतरे का सामना करते हैं।

मैं अपने लोकप्रिय अनुभवी रेल मन्त्री से अनुरोध करूंगा कि वह खुद उन क्षेत्रों का दौरा करें। रेल मन्त्री बनने के साथ ही मैंने उनसे वायदा लिया था कि आप चलेंगे जरूर। उन्होंने वायदा दिया भी है, अब वह समय बतायें कि कब चलेंगे ?

तालचर-सम्बलपुर रेलवे लिंक के बारे में यह आश्वासन दिया गया था कि इसको ज्यादा पैसा दिया जाएगा। 1.50 करोड़ अभी तक इसे एलाट किया गया है। इसे और पैसा दिया जाना चाहिए। डिवीजन का पैसा भी इसको नहीं मिला है।

मुझे कहना तो बहुत अधिक था लेकिन एक बात यह है कि फारबीसगंज से ठाकुरगंज तक दूरी 97 किलोमीटर से भी कम है 90 किलोमीटर के करीब है। रेलवे के ऑपरेशन की दृष्टि से भी इसको जोड़ना आवश्यक है। इसका सर्वे करा लिया जाए। वारसोई में जो ब्रिज है, वहां काफी बोटलनैक है, सामरिक दृष्टि से अगर वहां कोई व्यवधान हो जाए, उसे तोड़ दिया जाए तो असम पूरा डिलिंकड हो जाएगा। अगर यह छोटा-सा लिंक जोड़ दिया जाये तो सुदूर-

[डूमर लाल बैठा]

पूर्व में बैठा हुआ आदमी भी सीधे छितौनी घाट, बगहा, निर्मली, सरायगढ़ पूरा होने से उत्तर भारत में सीधा सोमनाथ तक जा सकता है।

मैं चाहता हूं कि हमारे रेल मन्त्री महोदय का ध्यान उधर जरूर जाए और कम से कम एक बार उधर दौरा करके देखें कि क्या स्थिति है। तब मेरा ख्याल है कि इसमें कुछ सुधार हो सकेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और जो मुझे बोलने के लिए समय दिया गया है, उसके लिए धन्यवाद देता हूं।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : सभापति महोदय, श्रीमान, रेल मंत्री ने वर्ष 1985-86 का बजट पेश कर दिया है। मैं रेल मंत्री को याद दिलाना चाहता हूं कि उनके नेतृत्व वाला मंत्रालय विश्व में दूसरे नम्बर पर है। इसमें 62000 किलोमीटर रेल-पथ में लगभग 1000 इंजन हैं, 7000 स्टेशन 4 लाख माल डिब्बे तथा प्रतिदिन रेलें एक करोड़ उप-नगरीय तथा अन्य यात्रियों का परिवहन करती हैं। तथा 7 लाख टन का माल ढोती हैं तथा उन पर 7000 करोड़ रुपए की पूंजी लगी है।

रेलों का इतना विस्तार होने के कारण इस व्यवस्था की कड़ी निगरानी की आवश्यकता है। इससे पहले कि मैं रेलवे वित्त की पूर्ण विफलता तथा रेलों में सुरक्षा की क्षति के मामले को छूं, मैं उस कार्य प्रणाली को लूंगा जो कि पूरे वर्ष के लिए लक्ष्यों की उपलब्धि में सहायक सिद्ध हो।

मंत्री महोदय ने पहले ही पूरे वित्तीय वर्ष के लिए लेखों का विवरण प्रस्तुत कर दिया है। वर्ष के पूर्वानुमानित आय एवं व्यय का ब्यौरा भी दे दिया गया है। परन्तु लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए यदि आप वर्ष के अन्त तक प्रतीक्षा करना चाहते हैं तो आपको भारी विफलता मिलेगी। यह अत्यन्त आवश्यक है कि पूरे बजट का मासिक प्रायोजन पहले से तैयार किया जाये क्योंकि राजस्व की दृष्टि से कुछ महीने संपनता के होते हैं तथा कुछ महीने इस दृष्टि से अलाभकर होते हैं जो कि अनाज, चीनी आदि के आवागमन पर निर्भर करते हैं। अतः पूरे राजस्व व व्ययों के लिए महीनेवार प्रायोजना तैयार की जानी चाहिए तथा जब तक मंत्री महोदय, व्यक्तिगत दृष्टि लेकर, पूरी वित्तीय प्रणाली के लिए, प्रति मास हर एक जोन में स्वयं जाकर रेल अधिकारियों को मिलकर निर्धारित लक्ष्यों की पूर्ति करने का यत्न करें। इस प्रकार की निगरानी आवश्यक है। मैं उनके पूर्व वर्तियों के विरुद्ध कोई आक्षेप नहीं करना चाहता। परन्तु मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूं कि भारत के संविधान में निहित है कि इण्डिया अर्थात भारत, परन्तु दुर्भाग्य से रेल प्रशासन में एक स्टेज आई है कि जहां नया लक्ष्यार्थ अपनाया गया। जहां तक भारतीय रेलवे के प्रशासन का सम्बन्ध है मालदा ही भारत है। इन त्रुटियों को दूर किया जाना चाहिए। मंत्री महोदय को स्वयं प्रत्येक जोन में तथा यदि आवश्यक हो तो प्रत्येक डिवीजन में जाना चाहिए। उन्हें सभी वित्तीय मामलों की स्वयं निगरानी करनी चाहिए कि क्या निर्धारित लक्ष्य उपलब्ध हो गये हैं अथवा उनमें कोई कमी है। जब तक इस बारे में मासिक जांच-पड़ताल नहीं की जाती तब तक राजस्व के तथा दूसरे लक्ष्य पूरे नहीं किये जा सकेंगे।

अब मैं एक महत्वपूर्ण वित्तीय पहलू को उठाऊंगा जो कि सब समय के लिए उपयोगी है। आज म० प० इस मामले पर बोलने से पूर्व मैंने 1980-81 से 1985-86 के बजट पत्रों का अवलोकन किया है तथा इन आंकड़ों में मुझे कुछ रोचक बातें दृष्टिगोचर हुई हैं जिन पर मैं चाहता हूं कि सभा तथा मंत्री महोदय ध्यान दें।

पिछली बार जब श्री गनी खां चौधरी ने रेल बजट प्रस्तुत किया तो उन्होंने एक खतरनाक टिप्पणी की। जब हमने रेलों के किराये एवं भाड़े में वृद्धि के विरुद्ध शिकायत की तो उन्होंने कहा कि ऐसे विश्व में जहां रेलों का विस्तार हो रहा है किराये एवं भाड़े में वृद्धि अनिवार्य है। इस तर्क का निष्कर्ष क्या है। इसका अर्थ यह है कि समय की गति के साथ-साथ हमें अनिवार्य रूप से रेलों का विस्तार करना है तथा श्री गनी खां चौधरी के सिद्धान्तानुसार हर वर्ष किराये भाड़े में वृद्धि अनिवार्य हो जायेगी तथा इस वृद्धि की कोई सीमा नहीं है। किराये भाड़े की हर समय वृद्धि करने से इसकी कोई सीमा नहीं रह जाती। मैं आपको सतर्क करना चाहता हूं। मैं आपका ध्यान एक रोचक विरोधाभास की ओर दिलाना चाहता हूं। मेरे पास बजट पत्रों में दर्शायी गई विभिन्न वर्षों की उपलब्धियों तथा वर्षवार की गई वृद्धियों का चार्ट है। इन आंकड़ों के अवलोकन से आपको एक अत्यन्त रोचक स्थिति देखने को मिलेगी जो कि इस प्रकार है। ढोये गये माल में वृद्धि तथा यात्रियों की संख्या में वृद्धि, जो कि रेलों के लिए लाभदायक होनी चाहिए। परन्तु हम देखते हैं कि किराये भाड़े में भी तदानुकूल वृद्धि होती है। इसकी पुष्टि मैं तथ्यों से करूंगा। 1980-81 में माल की ढुलाई 21.45 टन थी। किराये भाड़े में वृद्धि 190.91 करोड़ रुपए थी। 1981-82 में परिवहन में वृद्धि 22.12 करोड़ टन थी तथा किराये भाड़े में वृद्धि 426.12 करोड़ रुपए की थी। 1982-83 में परिवहन में वृद्धि 229 मिलियन टन थी तथा भाड़े में 248.45 करोड़ रुपए की वृद्धि हुई। अब हम 1983-84 को लेते हैं। कुल ढुलाई 24.1 करोड़ टन का था। किराये भाड़े में वृद्धि 431 करोड़ रुपए की रही। 1984-85 में ढुलाई में 24.5 करोड़ टन थी। किराये भाड़े में वृद्धि 114.22 करोड़ रुपए की हुई। अब मैं वर्तमान मंत्री के बजट को लेता हूं। वर्ष 1985-86 में इन्होंने 25 करोड़ टन ढुलाई का प्राक्कलन रखा है। अतः 1980 से शुरू करके (21.4 करोड़) 1985-86 में (25 करोड़ टन) किराये भाड़े में वृद्धि 495 करोड़ रुपए की है।

मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि बढ़ी हुई ढुलाई रेल मंत्री की किराया-भाड़ा बढ़ाने की क्षमता के लिए असंगत है। इसका अति साधारण कारण है। बहुत से अन्य स्रोत हैं जहां से संसाधन जुटाये जा सकते हैं, बहुत से अपव्ययों से बचाया जा सकता है; विकास योजनाएं शुरू की जा सकती हैं, विस्तार कार्यक्रम हाथ में लिए जा सकते हैं जिससे कि रेलवे की परिसम्पत्तियों का निर्माण हो सकता है। जब आप रेलवे की परिसम्पत्तियों को बनाते हैं, रोलिंग स्टोक और उसकी उत्पादकता को बढ़ाते हैं तो आप राजस्व कमाने की क्षमता को भी बढ़ाते हैं इस पहलू की सर्वथा उपेक्षा की जाती है। यदि रेलवे के विस्तार के लिए हर बार हम किराये भाड़े में वृद्धि का सहारा लेंगे—चूंकि आने वाले वर्षों में रेलों का अधिक विस्तार होगा ही—उनके तर्कानुसार हर

[प्रो० मधु दण्डवते]

बार किराया भाड़ा बढ़ाया जायेगा। इस तरह तो हम सीमा का उल्लंघन कर जायेंगे। फिर सीजन पासधारियों का मामला भी है जिसका मेरे मित्र श्री शरद दिघे पहले ही उल्लेख कर चुके हैं। सीजन टिकटों की संरचना का युक्तिकरण तो मेरी समझ में आता है। परन्तु इसका एक और महत्वपूर्ण पहलू, अर्थात इस मामले के सामाजिक पहलू की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए, उसे भुलाया नहीं जाना चाहिए। जीवन, मात्र अर्थ-शास्त्र से नहीं चलता अपितु सामाजिकता का भी महत्व है। इसका बहुत महत्व है। बंबई जैसे नगरों में बहुत से लोग दूर-दूर से अपने कार्य-स्थलों को आते जाते हैं, वे लम्बी-लम्बी यात्राएं स्वेच्छा से नहीं करते, उन नगरों में विद्यमान सामाजिक कारणों से ही वे ऐसा करते हैं। यदि आप इस तथ्य पर ध्यान नहीं देते, यदि आप केवल आर्थिक कारणों तथा वित्त विशेषज्ञों को ही महत्व देते हैं, प्राय: आपके वित्त सलाहकार वित्तीय पहलू पर ही ध्यान देते हैं तथा वे कहते हैं वैधानिक तौर पर यह ठीक है। बर्नार्ड शा ने एक बार कहा था "विधि मस्तिष्क को तीव्र बनाती है तथा उसे संकीर्ण बनाती है।" मैं नहीं चाहता कि मंत्री महोदय कि वह अपने विधिक मन का उपयोग करें तथा तीव्र निर्णय लें। निःसंदेह उनकी स्मरण शक्ति तीव्र होनी चाहिए, परन्तु वह उनकी दूरदृष्टि पर निर्भर करता है और मैं नहीं चाहता कि उनकी दूरदृष्टि का ह्रास हो।

4.00 म० प०

सामाजिक पहलू को लिया जाना चाहिए। इस संबन्ध में मैं रचनात्मक सुझाव देना चाहूंगा। सीजन टिकटों का किराया बढ़ाए जाने के स्थान पर एक नई विधि बनायी जानी चाहिए। इस सदन केन्द्र में सत्तारूढ़ दल अनेक राज्यों में भी सत्तारूढ़ है। मैं समझता हूं कि वे मुख्य मंत्रियों से निवेदन करें कि वे ऐसे कानून बनायें कि कार्मिकों द्वारा अपने कार्य स्थल जाने का आंशिक व्यय उनके नियोक्ताओं द्वारा वहन किया जाना चाहिए। इस बारे में कानून बनाया जाना चाहिए। निःसन्देह यह एक मौलिक सुझाव है। एक बजट भाषण में मैंने इस पर संकेत दिया था, परन्तु अपना भाषण देने के बाद मैं राजनीतिक दृष्टि से सत्ताविहीन हो गया। यदि विभिन्न विधान सभाएं, इस बारे में कानून बनायें तो उप-नगरीय यात्रियों को जो अपने कार्य-स्थल आने जाने के लिए लम्बी-लम्बी यात्राएं करते हैं, ये यात्राएं वे स्वेच्छा से नहीं अपितु विवशता से करते हैं—नियोक्ता उनके व्यय की आंशिक रूप से पूर्ति कर सकते हैं। इस बारे में रचनात्मक कदम लाभदायक होगा।

महोदय, एक और बात पर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं, वह है वर्तमान बजट में आवंटन। आवंटन के शीर्षों के संबंध में सभी प्रकार के ब्यौरों के बारे में मैं आपको परेशान नहीं करना चाहता। परन्तु मैं बजट में से कुछ संवेदनशील शीर्षों को चुनूंगा और उन्हें बताऊंगा कि किस प्रकार से सम्पूर्ण बजट उनके द्वारा अनुत्पादक तरीके से आवंटित किया गया है। किन्तु कई बार रेलवे प्रशासन तथा रेल उत्पादक ईकाईयों के विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत दूरदर्शिता की दृष्टि से भिन्न-भिन्न आवंटन किये जाते हैं लेकिन उससे रेलों की उत्पादकता कम होने की संभावना होती है।

अब मैं तीन या चार मदों पर बोलूंगा और यह बताने की कोशिश करूंगा कि अत्यधिक महत्वपूर्ण कार्यों के लिए किस प्रकार विभिन्न प्रकार से आवंटन किया गया है। उदाहरण के लिये नई रेल लाईन के निर्माण का कार्य लीजिये। आप मुझसे सहमत होंगे कि जहां तक रेलों और रेलों में यातायात का संबंध है तो हमें जानना चाहिए कि रेलें दिल्ली में डी० टी० सी० की बसों के समान नहीं हैं जिनमें यात्रियों को लिया नहीं जाता। हमारे आर्थिक विकास के लिए रेलें एक महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा है और विशेष रूप में विकासशील देशों में जैसे कि भारत है। अतः नई लाईनों का निर्माण न सिर्फ यात्री यातायात के लिए किया जाता है अपितु इससे अधिक महत्वपूर्ण पहलू के लिए अर्थात् पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए भी किया जाता है इस बात को ध्यान में रखते हुए मैं नई लाइनों के निर्माण की स्थिति बताता हूं

1983-84 में नई लाइनों के निर्माण के लिए पुनरीक्षित अनुमानित राशि 87.47 करोड़ रुपये थी और सन् 1985-86 में बजट में इसे घटा कर 64.36 करोड़ रुपये कर दिया गया है। और पटरियों को बदलने के लिए पुनरीक्षित अनुमानित राशि 1983-84 में 73.52 करोड़ रुपये का प्रावधान था और आप को यह सुनकर हैरानी होगी कि इसे वर्तमान बजट में घटा कर 30.40 करोड़ रुपये कर दिया गया है। आखिरकार आप इधर-उधर कुछ कटौती कर सकते हैं। लेकिन बड़े पैमाने पर कांट-छांट करने की प्रक्रिया की एक सीमा होती है अब हम रोलिंग स्टाक पर आते हैं।

1983-84 में पटरियों के नवीनीकरण के लिये पुनरीक्षित अनुमानित राशि 533.70 करोड़ रुपये थी, परन्तु ऐसा लगता है कि आपने इस राशि में वृद्धि कर दी है। सन् 1983-84 में आवंटन 353.0 करोड़ रुपये था। अब सिर्फ 494.56 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। स्पष्ट रूप में माननीय मंत्री जी को लग सकता है कि इन आवंटनों में वृद्धि हुई है। परन्तु क्या ये पटरियों के नवीनीकरण की लिये आवश्यकता के अनुरूप हैं ? मेरे माननीय सहयोगी तथा मित्र श्री डिगे ने बहुत बड़े स्तर पर पटरियों के नवीनीकरण की आवश्यकता के बारे में सही कहा है। मेरे अनुमान को आप छोड़िये, अर्थशास्त्रीयों के निर्धारण को भूल जाईये, वित्तीय पत्रिकाओं के मूल्यांकन को भूल जाईये। पिछली बार रेल मंत्री द्वारा दिये गये भाषण को देखते हैं। उस भाषण में उन्होंने बाकी बचे ऐसे रेल पथों के बारे में जिसमें बहुत सी टूट-फूट होने तथा दुर्घटनाएं होने की संभावनाएं थीं उनके नवीनीकरण के बारे में उल्लेख किया ऐसी पटरियों की लम्बाई 18000 किलोमीटर थी। इस तरह की 61000 किलोमीटर की पटरियों में से उपरोक्त लम्बाई वाले रेल पथ को बदलने एवं उसके नवीनीकरण करने की आवश्यकता है। अतः आवंटन को 353 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 494.56 करोड़ रुपये कर देने से समस्या का समाधान नहीं होगा।

4.06 अ० प०

(श्री सोमनाथ रथ पीठासीन हुए)

इसके बाद बारी है सिगनलों तथा दूरसंचार की। इस बारे में मैं माननीय मंत्री जी को चेतावनी देना चाहता हूं। मैंने भारतीय रेलों की प्रत्येक दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट बड़ी सावधानीपूर्वक

[प्रो० मधु दण्डवते]

पड़ी है और प्रत्येक में बताया गया है कि हमारी सिगनल व्यवस्था और दूरसंचार व्यवस्था पुरानी पड़ चुकी है; इसे आधुनिक सुधारन और युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता है सिगनलों तथा दूरसंचार व्यवस्था के लिये 1983-84 में पुनरीक्षित अनुमानित राशि 45.37 करोड़ रुपये थी और इस समय यह राशि 40.48 करोड़ रुपये की गई है। आवंटन में इस कमी से रेलों के विस्तार की आवश्यकताएं पूरी नहीं होंगी। जबकि दूसरी ओर, एक ओर जहां मैं संबंधित मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करता हूं दूसरी ओर हम सभी यह सम्पूर्ण सदन, चाहे हम सत्ता पक्ष के हों अथवा विरोधी पक्ष के सभी योजना आयोग से आग्रह करें कि वह रेल मंत्रालय को अन्य मंत्रालयों की तरह न समझें। अन्य मंत्रालय अपने बल-बूते पर कार्य करते हैं परन्तु रेल मंत्रालय देश में अन्य मंत्रालयों के लिये बुनियादी ढांचे का आधार है। अगर उद्योगों को चलाना है तो उन्हें रेलों की आवश्यकता होती है। अगर कोयले और इस्पात को ले जाना होता है तो रेलों की जरूरत होती है, अगर यात्रियों को जाना होता है तो रेलों का सहारा लेना पड़ता है। प्रत्येक महत्वपूर्ण बिजलघर, इस्पात उत्पादन उद्योग, चीनी उद्योग तथा अन्य उद्योगों सभी के लिये रेलें बुनियादी ढांचा हैं। छठी पंचवर्षीय योजना में 6573 करोड़ रुपये का तुच्छ आवंटन किया गया था, योजना आयोग स्थिर घटकों तथा स्थिर संस्थाओं के प्रति आसक्त है। इन आवंटनों में वृद्धि करने की आवश्यकता है। ये आवंटन ऊपरी तौर पर तो रेलों के लिये मालूम पड़ते हैं परन्तु अप्रत्यक्ष रूप में ये राशि सभी मंत्रालयों के लिये है अतः इस बारे में, मैं रेल मंत्री द्वारा बजट भाषण में उठायी गयी मांग का पूरी तरह समर्थन करता हूं, कि योजना आयोग को रेलों के लिये अधिक धन राशि देने का प्रावधान करना चाहिये, क्योंकि यह देश के आर्थिक विकास के लिये बुनियादी ढांचा है।

इसके अलावा एक और पहलू है जिस पर मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा साथ ही उन अयथार्थपूर्ण आंकड़ों के प्रति जिन्हें वे इस बजट में रखने की कोशिश कर रहे हैं सर्तक करना चाहूंगा 1983-84 के मूल अनुमान में यातायात का लक्ष्य 2.45 करोड़ टन निश्चित किया गया था, 1983-84 के पुनरीक्षित अनुमान में यह 2.37 करोड़ टन हो गया। देश की हालत को देखते हुए उन्हें इसको 245 मिलियन टन से 2.37 करोड़ टन करना पड़ा। अब इस निराशाजनक स्थिति के बावजूद, उन्होंने 1985-86 के लिये सम्पूर्ण लक्ष्य 2.5 करोड़ टन निश्चित किया है। कागजों पर वह 25 करोड़ टन यातायात को दर्शाकर वह यह दिखाना चाहते हैं कि राजस्व में कुछ बढ़ोतरी हुई है अन्यथा उन्हें अतिरिक्त लेवी लगाने की आवश्यकता पड़ती। संभवतः, वह इससे बच खड़े हुए हैं यह बताकर कि 250 मिलियन टन लक्ष्य निर्धारित कर देने से रेलों को काफी मात्रा में राजस्व प्राप्त होगा। परन्तु मुझे विश्वास है कि इस वित्त वर्ष में यह 250 मिलियन टन का लक्ष्य पूरा नहीं हो सकेगा और इससे और अधिक घाटा होगा इसके फलस्वरूप यह अनुपूरक मांगों अथवा अनुपूरक बजट के रूप में आयेगा और इससे वे अतिरिक्त लेवी लगायेंगे। ज्यादातर एक ही बार एक ही झटके में मार मारी जाने के बदले अगर आप थोड़ा-थोड़ा करके बोझ डाला जाये तो आप पर कम बोझ पड़ेगा और आप इसे आसानी से वहन कर पायेंगे शायद वह ऐसा ही करने का सुझाव दे रहे हैं।

अब मैं ईंधन की खपत के बारे में मंत्री जी को सर्तक करना चाहता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि आज सम्पूर्ण यातायात प्रणाली में, सबसे अधिक महत्वपूर्ण आर्थिक पहलू है ईंधन अर्थ-व्यवस्था। और उन्हें इसका गहन अध्ययन करना चाहिए। 'इंडियन रेलवे

ईयर बुक' 1983-84 में पृष्ठ 48 पर आपने हमें रेलों में जैसे कि भाप कर्षण, डीजल कर्षण और विद्युत कर्षण के लिये उपयोग में लाने वाले ईंधन के बारे में कतिपय मूल्यवान आंकड़े दिये हैं हम पाते है कि जहां तक कोयले का संबंध है, 1982-83 में रेलों में 9450 लाख टन कोयले की खपत हुई और 1983-84 में 9110 लाख मिलियन टन कोयला खर्च हुआ। लगभग पहले जितना ही, 1982-83 में डीजल इंजन द्वारा 1227.2 मिलियन लीटर हाई स्पीड डीजल तेल प्रयोग किया गया और 1983-84 में 1313.3 मिलियन लीटर। अब विद्युत ऊर्जा की खपत को भी देखिये। यह वर्ष 1982-83 में 2524 मिलियन किलोवाट थी और वर्ष 1983-84 में 2637 मिलियन किलोवाट। जब यह ईंधन की खपत का ब्यौरा है तो डिवीजन और कर्षण के ब्यौरे देखिये। भाप इंजनों की संख्या 6292 है, डीजल इंजन 2638, विद्युत इंजन 1157 हैं। इन तुलनात्मक आंकड़ों से यह एकदम स्पष्ट है कि हमारा मुख्य व्यय कोयले पर होगा इसके बाद डीजल पर तथा अंत में विद्युत पर। वे मेरे द्वारा दिए आंकड़ों में और सुधार की गुंजाइश हो सकती है मैं उन्हें सुधारने के लिए तैयार हूं। मैं उन्हें बताऊंगा कि तुलनात्मक ईंधन की कीमतें बहुत ही महत्वपूर्ण हैं और अगर आप उन आंकड़ों को इन आंकड़ों में जोड़ें तो खर्च में वृद्धि की कल्पना कीजिये।

मैं इस नतीजे पर पहुंचा हूं कि अगर 1000 टन वाली गाड़ी हजार किलोमीटर चले अर्थात् 1000 ग्रास टन की ढुलाई करे तो भाप कर्षण द्वारा 12 रुपये प्रति किलोमीटर डीजल कर्षण द्वारा 6 रुपये प्रति किलोमीटर तथा बिजली कर्षण द्वारा 3 रुपये प्रति किलोमीटर खर्चा पड़ेगा।

विद्युत कर्षण के लिए आपको 3 रुपये प्रति किलोमीटर खर्च करने होंगे। अत: 12, 6 और 3 रुपये ढुलाई भार है, जब रेल 1000 टन वाली वास्तव में चलती है।

अगर आप तेल की खपत को देखें जोकि मैं पहले बता चुका हूं और 600 करोड़ रुपये की लेवी को भी ध्यान में रखें जोकि अशोधित तेल पर लगाई गई है, आप देखेंगे कि डीजल की कीमतें बढ़ेंगी। वित्त मन्त्री जी ने इसे गुप्त तरीके से किया है। सम्भवत: हमारे रेल मन्त्री जी कृषक वर्ग से सम्बन्धित हैं इसलिए उन्होंने खुले दिल से किया है। उन्होंने सीधे ही कर लगा दिए हैं, परन्तु वित्त मन्त्री जी ने इसे अप्रत्यक्ष तरीके से किया है आप देखेंगे कि डीजल की कीमतें बढ़ेंगी और डीजल कर्षण अधिक महंगा हो जाएगा। जो आंकड़े मैंने दिये हैं वे पुराने हो जाएंगे, अत:, आप पायेंगे कि विद्युत कर्षण अति आवश्यक होगा। मैं जानता हूं क्या-क्या बाधाएं होंगी और आपके अधिकारी एवं वित्तीय विशेषज्ञ क्या कहेंगे। वे कहेंगे। मधु दंडवते ने बहुत ही अच्छे सुझाव दिये हैं, अन्तत: ऊर्जा के मामले में विद्युत कर्षण यद्यपि बहुत ही अच्छा है, परन्तु प्रति किलोमीटर विद्युतीकरण के लिए प्रारम्भिक निवेश में अत्यधिक खर्चा है। 'अगर आप एक किलोमीटर लम्बी पटरी का विद्युतीकरण करते हैं तो इसकी लागत 10 लाख रुपये होगी।' परन्तु इस बाधा को जानते हुए, हमने पहले ही राजसमिति स्थापित कर दी है; उन्होंने समस्या की जांच की है और कहा है कि ढांचे में कतिपय परिवर्तन करने से जैसे कि अल्यूमिनियम उपयोग में लाने से विद्युतीकरण का खर्चा 10 लाख प्रति किलोमीटर से घटाकर 7 लाख प्रति किलोमीटर किया जा सकेगा। अत: प्रारम्भिक निवेश 7 लाख रुपये प्रति किलोमीटर हो जायेगा। अन्तत: परिणाम क्या होगा ? यह आपके या मेरे जीवन के बारे में सोचने की बात नहीं है। हमें अपने बाद आने वाली पीढ़ियों के बारे में सोचना है, अत: आने वाली पीढ़ी के बारे में सोचिये न कि सिर्फ

[प्रो० मधु दण्डवते]

हमारी पीढ़ी के लिए। आपको इस पहलू पर ध्यान देना चाहिए।

अब मैं रेलों में सुरक्षा की समस्या पर आता हूं। इससे सम्बन्धित कई कारण हैं। रेल मन्त्री जी मेरे साथ रेलों में सुरक्षा की समस्या के सम्बन्ध में अनौपचारिक बातचीत कर रहे थे। मैं सिर्फ एक उदाहरण बताऊंगा। अगर वे इसे मानें तो यह सुरक्षा को सुनिश्चित करने में हमेशा काम आयेगा। मैं संक्षेप में उन कारणों को बताऊंगा जो रेलों की सुरक्षा को कम कर रहे हैं। दुर्घटनाएं एक खास प्रकार की होती हैं जो अक्सर होती हैं और वे हैं रेलों में टक्कर की दुर्घटनाएं। कई बार ऐसा होता है कि जब गाड़ी स्टेशन के यार्ड में पहुंचती है तो ड्राइवर या तो थका-मांदा होने के नाते या अनयमनस्क प्रोफेसर की भांति उस लाल बत्ती की ओर जो यह दर्शाती है कि एक गाड़ी यार्ड के अन्दर खड़ी है, अगर ध्यान नहीं दे पाता तो उसकी गाड़ी खड़ी गाड़ी से टकरा जाती है और इस तरह लाल बत्ती की उपेक्षा कर देने से दुर्घटना हो जाती है।

यह रिसर्च, डिजाइन और स्टैंडर्स आर्गेनाइजेशन, लखनऊ का रेलवे को सबसे बड़ा उपहार है। उन वैज्ञानिकों ने स्वचालित चेतावनी पद्धति के लिए एक बहुत दिलचस्प उपकरण तैयार किया है। यह स्वचालित चेतावनी पद्धति इंजिन चेम्बर के नीचे लगा दिया जाता है और पटरी पर चुम्बक लाल सिग्नल से आधे किलोमीटर की दूरी पर लगा दिया जाता है। जैसे ही आने वाली गाड़ी उस चुम्बक पर पहुंचती है, विद्युत चुम्बकीय उपकरण से इंजिन चेम्बर में एक हल्की सीटी बजती है जो ड्राइवर को लाल सिग्नल के बारे में संकेत करती है, लेकिन यदि चालक फिर भी उस पर ध्यान नहीं देता और यदि वह इतना अनयमनस्क है कि तेज सीटी पर भी उसका ध्यान नहीं जाता और वह ब्रेक नहीं लगाता तो उस मामले में स्वचालित प्रबन्ध से 10 सेकंड के अन्दर ब्रेक लग जाते हैं, जिससे गाड़ी रुक जाती है और होने वाली दुर्घटना टल जाती है। अब यह उपकरण दो अधिक भीड़-भाड़ वाले मार्गों, हावड़ा, बर्दवान और मुगलसराय, गया, पर लगाया गया। मन्त्री महोदय, भीड़-भाड़ वाले उन दोनों मार्गों पर यह स्वचालित चेतावनी पद्धति इंजन में लगाने तथा पटरी पर चुम्बक लगाने के बाद एक भी दुर्घटना नहीं हुई। लेकिन हमारा दृष्टिकोण बहुत संकुचित था और बाद में यह कहा गया कि चूंकि लोग पटरी के चुम्बक चुरा लेते हैं अतः हमने वह पद्धति समाप्त कर दी। लेकिन क्या आपने यह महसूस किया? आप इसलिए चिंतित हैं कि पटरी के चुम्बक चुरा लिए जाते हैं। और दूसरे, नए क्षतिपूर्ति मानक के अनुसार, दुर्घटना होने पर, एक व्यक्ति के मर जाने पर 1 लाख रुपये देकर उसकी क्षतिपूर्ति करनी पड़ती है। लोगों के मरने और प्रति यात्री 1 लाख रुपये देकर उसकी क्षतिपूर्ति करने के बजाय अच्छा होगा कि पटरी के चम्बकों तथा स्वचालित चेतावनी पद्धति पर धन खर्च किया जाए ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

मैं संक्षेप में कुछ मुद्दों का जिक्र करूंगा।

10 घंटे की ड्यूटी सम्बन्धी नियम कार्यान्वित किया जाना चाहिए। बीच-बीच में की जाने वाली निरीक्षण पद्धति में कुछ हद तक ढील आई है। इसे पुनः उपयुक्त रूप से लागू किया जाना चाहिए।

कुछ फायरमैनों को भाप से चलने वाले इंजन चलाने का प्रशिक्षण दिया जाता है जिससे कि

आपात स्थिति में गाड़ी चलाई जा सके। आपात स्थिति से अभिप्राय है कि कुछ डाकू ड्राइवर की हत्या भी कर सकते हैं और उस मामले में उस गाड़ी का क्या होगा ? अत: फायरमैन को भी गाड़ी चलाना आना चाहिए। इसलिए उन्हें आपात स्थिति में गाड़ी चलाने का प्रशिक्षण दिया जाता है। इसका फायदा उठाते हुए उन्होंने कुछ गाड़ियों में ऐसी पद्धति आरम्भ की है जिसमें फायरमैन से इंजन ड्राइवर का काम लिया जाता है और उन्हें नियमित रूप से गाड़ी चलाने का काम दिया जाता है। इसे रोका जाना चाहिए।

कुछ मालगाड़ियां, विशेषकर दक्षिण की ओर जाने वाली गाड़ियां बिना गार्ड के चलाई जा रही हैं। यह ठीक नहीं है।

तोड़-फाड़ के कारण और अधिकांशत: फिश प्लेटें उखाड़ कर दुर्घटना की जाती है। और यदि लोग फिश प्लेटें उखाड़ने और दुर्घटनाएं कराने का प्रयत्न करते हैं तो कुछ तकनीकी उपाय किया जाना चाहिए। यदि आप पुणे संस्थान जाएं तो आप पायेंगे कि वे वहां बड़ी रेंज और छोटी रेंज की वैल्ड की हुई पटरियों के कार्यकरण का प्रदर्शन कर रहे हैं। यदि बड़ी रेंज और छोटी रेंजी की वेल्ड की हुई वे पटरियां लगाई जाएं तो फिश प्लेटों की चोरी होने की समस्या का समाधान किया जा सकता है।

यह उल्लेख किया गया है कि लगभग 20-25 हजार किलोमीटर पटरी का नवीकरण किया जाना है। उस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

मेरा सुझाव है कि स्वचालित सिग्नल पद्धति को सुदृढ़ बनाया जाना चाहिए।'

रेल दुर्घटना जांच समिति की भर्ती, प्रशिक्षण, पदोन्नति नीति, सिग्नल पद्धति और इन्टर लॉकिंग में सुधार करने से सम्बन्धित सिफारिशों को कार्यान्वित नहीं किया गया है। उन्हें अवश्य क्रियान्वित किया जाना चाहिए।

बिना चौकीदार वाले रेलवे फाटकों पर प्रतिवर्ष औसतन 100 दुर्घटनाएं होती हैं। ये दुर्घटनाएं क्यों होती हैं ? क्योंकि सांविधिक व्यवस्था यह है कि यदि कोई बिना चौकीदार वाला रेलवे फाटक स्थानीय निकाय या नगरपालिका के क्षेत्र में पड़ता है तो उस पर कर्मचारी नियुक्त करने तथा तत्सम्बन्धी व्यय नगरपालिका या उस स्थानीय निकाय द्वारा वहन किया जाएगा। मेरा निजी अनुभव यह है कि स्थानीय निकाय धन खर्च करने से इन्कार कर देती हैं। मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह दृढ़ निर्णय लें तथा यह घोषणा करें कि चूंकि बिना चौकीदार वाले रेलवे फाटकों पर दुर्घटनाएं होती हैं अत: सभी बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों पर रेलवे स्वयं ध्यान देगी।

नई लाइनें बनाए जाने के परिप्रेक्ष्य में परिवर्तन लाना होगा। उनसे सम्बन्धित मानदंडों में संशोधन किया जाना चाहिए। पिछड़े क्षेत्रों की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए।

मैं यहां एक सुझाव देना चाहता हूं। मांग करने वाले सभी व्यक्तियों को संतुष्ट करने के लिए सामान्यतया रेल मन्त्री यह घोषणा कर देते हैं कि एक विशेष परियोजना आरम्भ की जाएगी। उस पर 150 करोड़ रुपये व्यय आएगा। और उस पर अनुदान 1 लाख रुपये या कभी-कभी केवल 10,000

[श्री० मधु दण्डवते]

रखे ही दिया जाता है। ऐसा केवल मांग करने वाले लोगों को संतुष्ट करने के लिए किया जाता है। मैं उनसे अनुरोध करता हूं, यद्यपि आपको मेरा यह सुझाव पसंद नहीं भी आ सकता, लेकिन अन्ततः यह उपयोगी रहेगा कि उनके पास लाइनों को बदलने और नई लाइनें बनाने के लिए जो धन उपलब्ध है उस धन का कई परियोजनाओं में अपव्यय करने की बजाय, उसे चालू परियोजनाओं पर खर्च किया जाए। उनके आवंटन में वृद्धि की जाए, उस परियोजना का पूरा करने का समय निश्चित किया जाए, उसे आरम्भ करने की अनुमति दी जाए और एक बार इसका काम आरम्भ होने पर इसकी उत्पादकता बढ़ जाएगी क्योंकि इससे रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी। अन्यथा यदि हम 50-100 परियोजनाएं एक साथ जारी रखते हैं जिनके लिए बहुत कम धन मिलता है तो उससे केवल संसद सदस्य ही संतुष्ट हो पाएंगे। कार्य अवधि समाप्त होने पर वे चले जाएंगे और ये परियोजनाएं भी ऐसे ही पड़ी रहेंगी। लेकिन उत्पादक प्रयोजनार्थ कुछ लाभ नहीं होगा। इसलिए उन्हें चालू परियोजनाओं के सम्बन्ध में विभक्ष दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। मैं उन्हें यह बता देना चाहता हूं। जनता पार्टी या कांग्रेस पार्टी को भूल जाइये। जहां कहीं भी उपयुक्त परियोजनाएं आरम्भ की गई हैं, पश्चिमी तट पर आरम्भ की गई योजना बहुत अच्छी है -- सभी दलों ने इसका समर्थन किया है, उसे पूरा किया जाए। मैं भूतपूर्व वित्त मन्त्री के साथ गुजरात गया और मोडासाकपाडवंज लाइन का उद्घाटन किया। इसका और विस्तार करने की भी स्वीकृति दे दी गई थी। यदि आप बजट सम्बन्धी मेरे कागजात देखें तो आप पाएंगे कि इसकी स्वीकृति दी गई थी। योजना आयोग ने भी अनुमति दी थी। लेकिन हमारे सत्ता से हट जाने पर वह काम भी बन्द हो गया। हमारे हटने में भलाई हो सकती है लेकिन रेलवे को बना रहना चाहिए। हम हट सकते हैं लेकिन हम चाहते हैं कि रेलवे काम करता रहे क्योंकि हम अर्थ-व्यवस्था का मूल आधार नहीं हैं लेकिन सौभाग्य से रेलवे अर्थ-व्यवस्था का मूलभूत अंग है, उसे बनाए रखना होगा।

अन्त में मैं कहूंगा कि कर्मचारियों की समस्याओं पर ध्यान दिया जाना चाहिए। पी०एन०एम० और जे० सी० एम० को सक्रिय बनाया जाना चाहिए। दर्जा बढ़ाने के मामले में अभी भी कुछ श्रेणियां उपेक्षित हैं। इसका समाधान किया ही जाना चाहिए। उत्पादकता पर आधारित बोनस फार्मूला सफल सिद्ध हुआ है। इसे स्थायी बनाया जाना चाहिए। तथा कर्मचारियों की सभी लंबित समस्याओं का समाधान किया जाना चाहिए।

योजना आयोग को रेलवे को और अधिक आवंटन करना चाहिए। मैं इस सदन के सभी सदस्यों से आग्रह करूंगा कि वे मंत्री महोदय को बताएं कि इस सदन के सभी सदस्य उनके साथ रहें, योजना आयोग को बताना होगा कि समूची लोक सभा चाहती है कि अर्थ-व्यवस्था के विकास के मूल ढांचे के लिए रेलवे को दिये जाने वाले आवंटन में वृद्धि की जाए।

आर्थिक मंत्रालयों के बीच काफी समन्वय होना चाहिए। इस्पात मंत्रालय में जो कुछ होता है, इसका यह अर्थ नहीं कि इससे केवल इस्पात मंत्रालय को हानि हुई है। मैं आपको एक उदाहरण दूंगा। यदि दुर्गापुर इस्पात संयंत्र बंसीलाल जी द्वारा पहिए और एक्सल बनाने संबंधी की गई मांग को पूरा करने में समर्थ नहीं है तो इसका परिणाम यह होगा कि पेरम्बूर में पहले ही से निर्मित वैगन और माल-डिब्बे वहीं पड़े रहेंगे और उपयोग में नहीं आएंगे। इसीलिए आपसी समन्वय होना चाहिए। कोयला

मंत्रालय को जिन परेशानियों का सामना करना पड़ता है, उन्हीं का सामना रेलवे को करना पड़ता है। यदि उद्योग तथा कृषि को हानि होती है, तब रेलवे को भी हानि होती है। अतः आर्थिक मंत्रालयों के बीच समन्वय बनाए रखने के लिए कुछ औपचारिक व्यवस्था होनी चाहिए।

यदि ये सभी उपाय किए जाएं तभी मैं समझूंगा कि रेलवे, जो अपने पथ से विमुख हो गया था, को अपने पथ पर वापिस लाया जा सकेगा और रेलवे को सुचारू बनाने के लिए आपको समूचे सदन का सहयोग मिलेगा। केवल सहयोग लेने का हौसला रखिए।

[हिन्दी]

श्री राम सिंह यादव (अलवर) : माननीय सभापति जी, अभी मेरे से पूर्व विरोधी दल से आने वाले माननीय सदस्य ने जिस प्रकार से रेलवे और रेलवे की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में तस्वीर सदन के सामने रखनी चाही है, मैं समझता हूं कि वास्तविक तस्वीर उससे बिल्कुल भिन्न है।

आज देश में पांच लाख गांव हैं जिनमें से लगभग चार लाख गांव ऐसे हैं जो कि किसी भी प्रकार से रेल या सड़क से जुड़े नहीं हुए हैं। इस प्रकार से गांवों में जो व्यक्ति रहते हैं उनके पास रेलवे से आने-जाने के साधन नहीं हैं। अभी हमारी जो नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी की रिपोर्ट है उसमें भी यह कहा गया है कि हमें सब से पहले यह देखना है कि यातायात के सम्बन्ध में हमारी जो नीतियां हैं उनमें हम इस तरह का परिवर्तन करें जिससे कि हमारे देश का जो उपेक्षित वर्ग है, समाज का जो उपेक्षित वर्ग है, उसके लिए हम बजट बनाते समय, चाहे वह रेलवे का बजट हो, चाहे वह जनरल बजट हो उसमें गम्भीरतापूर्वक उसका ध्यान रखा जाए। अभी तक उसके बारे में कभी भी विशेष रूप से कोई विचार नहीं किया जाता रहा है।

माननीय सदस्य, जो यहां पर विराजे हुए हैं, मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि वे इस वर्ग की आय से कलकत्ता या बोम्बे जैसे बड़े शहरों में रहने वाले लोगों को सब्सीडाइज्ड करना चाहते हैं और उनके लिए रेलवे की और दूसरी सुविधाएं चाहते हैं, सीजनल टिकट में कोई खास रियायत चाहते हैं? एक तरफ तो गांव का वह व्यक्ति है जिसको रेल के दर्शन नहीं होते हैं और मोटर ट्रैफिक के लिए उसको अपने गांव से 5-6 मील पर जाना पड़ता है, पैदल जाना पड़ता है और दूसरी तरफ ऐसे व्यक्ति के लिए यहां पर मांग की जाती है जो यह कहता है कि हम सैर करना चाहते हैं, ऐशोआराम करना चाहते हैं, इसलिए हमको सीजनल टिकट दिया जाये और सीजनल टिकट के लिए पैसा वह गरीब आदमी दे जो कि आज पावर्टी लाइन से नीचे है, जिसकी तादाद आज मुल्क में 60 प्रतिशत है। इस देश की आर्थिक व्यवस्था में गरीब आदमी अमीर आदमी को सब्सीडाइज्ड करे, ऐसा उसको कहा जाता है। विरोधी पक्ष की ओर से जो इस तरह की बात की गई है, मैं समझता हूं कि यह इस देश की इकानमी को गिराने की ओर उनका एक कदम है।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि नेशनल ट्रांसपोर्ट कमेटी की रिपोर्ट में 1980 में कहा गया है कि जो क्षेत्र आर्थिक दृष्टि से, कृषि और उद्योग की दृष्टि से पीछे हैं, उन क्षेत्रों में हमें प्राथमिकता देनी होगी, रोड ट्रांसपोर्ट कायम करें या रेलवे ट्रांसपोर्ट की व्यवस्था करें, रेलवे ट्रैक की

[श्री राम सिंह यादव]

व्यवस्था करें, इन क्षेत्रों को प्राथमिकता देनी होगी। क्या हम उन नीतियों पर चलते हैं ?

माननीय सदस्य ने कहा कि हमारे पूर्ववर्ती रेल मन्त्री जी ने जो मालदा की ओर विशेष ध्यान दिया है, मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि कोंकण में भी रेलवे की व्यवस्था शायद उस समय हुई थी जब आप रेल मन्त्री थे। क्या वह आपका क्षेत्र नहीं है, उस एरिया को इस तरह की सुविधा आपने नहीं दी थी ? उस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व आप भी लोक सभा में करते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि इस तरह की नसीहत देना इस तरह की शिक्षा देना, बहुत आसान काम है, लेकिन उसके ऊपर अमल करना बहुत मुश्किल काम है। अभी आप फर्मा रहे थे कि जहां तक यहां रेलवे की जो अर्थ-व्यवस्था है वह गिरती जा रही है, लेकिन मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आज हमारी रेल-व्यवस्था सारी एशिया में प्रथम स्थान रखती है और सारी दुनिया में दूसरा स्थान रखती है और इसका 61460 किलो मीटर से भी अधिक विस्तार है। यह सारी दुनिया में एक ही व्यवस्था है जो सोशल आब्लीगेशन को लेकर चलती है और सोशल आब्लीगेशन्स के अन्तर्गत रेलवे के पास ऐसे आइटम्स हैं जिनको हम कन्सेशनल रेट पर लाते-ले जाते हैं। क्या वर्ल्ड के किसी मुल्क में, चाहे डेवलप्ड या डेवलपिंग कंट्रीज हों, उनके अन्दर या दूसरे मुल्क हैं, तीसरी दुनिया के मुल्क हैं, उनमें क्या इस तरह के सोशल आब्लीगेशन्स दिए जाते हैं। किसी भी व्यवस्था की तरफ से, संचार व्यवस्था या कोई भी इस तरह की व्यवस्था है, लेकिन हमारी रेलवे दे रही है।··· (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया प्रश्न पूछिए। ज्यादा समय नहीं है ?

श्री राम सिंह यादव : मैं जानता हूं कि मेरा प्रश्न बहुत प्रासंगिक है तथा प्रासंगिकता का निर्णय सदस्य लेते हैं न कि अध्यक्षपीठ।

सभापति महोदय : सूची में कई सदस्यों का नाम है। सभी बोलना चाहते हैं। उन सबको बोलने का अवसर दिया जाना चाहिए।

श्री राम सिंह यादव : मैं इसे भली-भांति जानता हूं लेकिन कुछ समय-सीमा भी निश्चित है। मैं जानता हूं कि समय कम है, लेकिन समय तो है। समय का अर्थ है समय। प्रत्येक सदस्य को समय दिया जाता है।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात जारी रखिए। मैंने आपको संक्षेप में बोलने का अनुरोध किया है।

कृषि और ग्रामीण विकास मंत्री (श्री बूटा सिंह) : कृपया संक्षेप किन्तु अपने निश्चित समय में बात कहिए।

श्री राम सिंह यादव : अध्यक्षपीठ का सम्मान करते हुए मैं कहना चाहता हूं कि अनावश्यक

रूप से घण्टी बजाई जा रही है। इससे अध्यक्षपीठ को परेशानी होती है। मैं सभी शिष्टाचार जानता हूं क्योंकि मैं भी उपाध्यक्ष के पद पर रह चुका हूं।

सभापति महोदय : इसीलिए मैं कहता हूं कि कृपया कार्यवाही जारी रखिए।

[हिन्दी]

श्री राम सिंह यादव : मैं इस बात के लिए निवेदन कर रहा था कि जहां माननीय सदस्य ने, जो विरोधी दल के माननीय सदस्य हैं और भूतपूर्व रेल-मन्त्री हैं उन्होंने रेलवे की अर्थ-व्यवस्था के संबंध में जो एक चेतावनी दी है हमारे रेल-मन्त्री जी को, वह अपने आप में महत्वहीन है और इसलिए महत्वहीन है कि आज हमारी जो रेलवे है, उसका एक बहुत बड़ा उत्तरदायित्व है और वह उत्तरदायित्व है सामाजिक कर्त्तव्य का जो किसी दूसरे मुल्क के अन्दर, दूसरे देश में नहीं है और यही कारण है कि जहां इस सोशल आब्लीगेशन को हमारी रेलें करती हैं तो उसमें बहुत बड़ा एक्सपेंडीचर उसके साथ जुड़ा होता है। मैं रेल मन्त्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इस पिछले चुनाव के दौरान वे देहात में गए होंगे, ग्रामीण क्षेत्र में गए होंगे, और दूसरे माननीय सदस्य भी गए होंगे, आज एक सबसे बड़ी मुसीबत है जो ग्रामीण लोग, देहात के लोग कहते हैं।

जो रेलवे क्रासिंग बने हुए हैं, वे पचासों साल पहले के हैं। गांव की अर्थव्यवस्था का इस तरह से विस्तार हुआ है कि जगह-जगह बहुत ही महत्वपूर्ण रास्ते कायम हो चुके हैं और वहां पर रेलवे क्रासिंग नहीं है। क्या पुनः इस बात का सर्वे करायेंगे कि जहां-जहां रेलवे क्रासिंग की जरूरत है, वहां पर उनको बनाया जाए। गांव वालों को छह-छह किलोमीटर दूर जाना पड़ता है। क्या आप इस तरह की व्यवस्था करेंगे कि वहां पर पुनः सर्वे कराया जाए जिससे उनकी समस्या हल हो सके। जो रेलवे क्रासिंग हैं उन पर आदमी की व्यवस्था नहीं है। उसकी भी व्यवस्था होनी चाहिए जिससे कि आने-जाने वाले लोगों को असुविधा न हो। मथुरा-अलवर रेलवे लाईन का उद्घाटन माननीय रेल मन्त्री जी ने कुछ ही दिन पहले किया था और इसका बजट में भी प्रावधान किया गया था। इन्डियन रेलवेज इअर बुक 1983-84 में बड़े गर्व के साथ आपने कुछ पंक्तियां लिखी हैं।

[अनुवाद]

"आगे, वर्ष 1983-84 के दौरान निम्नलिखित 4 लाइनों को निर्माण के लिए स्वीकृति दी गई तथा इसका उद्घाटन किया गया, इसमें कुल 374.24 किलो मीटर लम्बी लाईन का निर्माण किया जाना था :

(1) मथुरा-अलवर (बड़ी लाईन 119.75 किलो मीटर) — मध्य रेलवे....."

इसका उद्घाटन, तत्कालीन रेल मन्त्री, श्री गनी खान चौधरी ने किया था। वास्तव में, वहां एक पत्थर लगा है। जिस पर उद्घाटन की तिथि और समय अंकित है। थोड़ी दूरी पर, रामगढ़ नामक गांव में, रेल-मन्त्री उस पत्थर को देख सकते हैं। जब तक वह वहां शीघ्र कार्य आरम्भ नहीं करते, वह शिला चोरी हो सकती है। जब बजट में वायदे किए गए थे, तो रेल मन्त्री को उन पर ध्यान देना चाहिए तथा उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए।

[श्री राम सिंह यादव]

[हिन्दी]

दूसरी बात यह अर्ज करना चाहता हूं और वह यह कि आप इस बात को मानते हैं कि बैकवर्ड एरियाज को आपको तरक्की देनी है। दिल्ली से अहमदाबाद की जो मीटर-गेज रेल लाईन है, वह दिल्ली, हरियाणा, राजस्थान और गुजरात प्रान्त की इकोनामी को बुस्ट-अप करती है। हिन्दुस्तान में ऐसी कोई भी प्रान्तीय राजधानी नहीं है सिवाय जयपुर के जो कि ब्राड-गेज से न जुड़ी हो। 1977-78 में 19 लाख का और 1980-81 में भी इसको ब्राड-गेज में कन्वर्ट करने का प्राविजन किया गया था। उसको आप फ्रेज-वे में स्वीकार कर सकते हैं जिससे पिछड़े हुए इलाकों को ब्राड-गेज लाईन मिल सकती है। रेल मन्त्री जी कई तरह की शिक्षा देते हैं कि मीटर-गेज और ब्राड-गेज में कोई फर्क नहीं है। यह बात बिल्कुल गलत है। आपकी जो यह इअर बुक है, उसमें आपने स्वीकार किया है कि जो कुछ भी तरक्की आज है, वह सारी की सारी ब्राड गेज की वजह से है और ब्राड-गेज का जितना कवरेज वह कर रही है, उतना और कोई भी मैथड नहीं करता।

[अनुवाद]

"यद्यपि बड़ी लाईन कुल किलोमीटर मार्ग का केवल 53.21% है, लेकिन कुल भाड़ा जो वहन किया जाता है। उसका 88.3% टन किलोमीटर और करीब 81.4 प्रतिशत यात्री किलोमीटर इसके द्वारा वहन किया जाता है। छोटी लाइन कुल किलोमीटर मार्ग का 39.88 प्रतिशत है किंतु यह केवल 11.6 प्रतिशत भाड़ा टन किलोमीटर तथा 17.99 यात्री किलोमीटर वहन करती है।"

[हिन्दी]

आपकी जो रिपोर्ट है, उसमें आप देखेंगे कि जितना भी ब्राड-गेज है, वहां पर पैसेन्जर ट्रैफिक और फ्रेट ट्रैफिक भी बहुत ज्यादा है। आप इसके लिए लगातार बजट में कमिटेड है। 1977-78 और 1980-81 के बजट के बावजूद भी आपने उसको छोड़ दिया है। नार्थ इन्डिया में जितने भी रेलवे स्टेशन्स हैं, उनमें रेवाड़ी के ऊपर पैसेन्जर बुकिंग सबसे ज्यादा है। उससे ज्यादा मीटर-गेज रेलवे लाईन में भी नहीं है।

इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए, उसको आप अपने हाथों में लेंगे और पूरा करेंगे।

अन्त में, माननीय सभापति जी, मैं एक निवेदन अपने निर्वाचन क्षेत्र अलवर के सम्बन्ध में करना चाहूंगा। अलवर में आपने रेलवे पर एक ओवरब्रिज बनाने की स्वीकृति दी है परन्तु कई सालों से बजट में स्वीकृति के बावजूद और राजस्थान सरकार के आवश्यक प्रावधान करने के बावजूद, जहां उसका उद्घाटन पिछले वर्ष होने वाला था, एक वर्ष बाद भी अभी तक वह मामला खटाई में पड़ा हुआ है। क्या रेल मन्त्री जी उस ओवर-ब्रिज को शीघ्र पूरा करवाने पर ध्यान देंगे क्योंकि अलवर अपने आप में धीरे-धीरे बहुत बड़ी औद्योगिक इकाई बनता जा रहा है और महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर बन गया है लेकिन जब भी वहां से औद्योगिक एरिया को जाते हैं तो ओवर-ब्रिज न होने के कारण

लगभग आधा घण्टा या कभी-कभी एक घण्टा तक लग जाता है और सारा ट्रैफिक खड़ा रहता है। इस के अभाव में लोगों को भारी असुविधा है। जिस स्थान पर आपने ओवर-ब्रिज की स्वीकृति दी है, मैं चाहूंगा कि आप उस कार्य को जल्दी आरम्भ करवा दें। इन शब्दों के साथ मैं रेल मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने वास्तव में एक रियलिस्टिक बजट इस सदन में प्रस्तुत किया है। जिस तरह की हमारी प्लानिंग कमीशन की पौलिसी थी और जो कुछ हमारी ट्रांसपोर्ट पौलिसी कमेटी की रिपोर्ट में कहा गया है, जो काम हम कर सकते हैं, उन्हीं कामों को हमें हाथ में लेना चाहिए, इसके लिए मैं पुनः उनको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

*कुमारी ममता बनर्जी (जादवपुर) : महोदय देश के स्वतंत्र होने बाद से, रेल मन्त्रालय का महत्व बहुत बढ़ गया है और वह महत्त्वपूर्ण भूमिका अदा कर रहा है। 1985-86 का रेलवे बजट आठवीं लोक सभा के चुनावों के तुरन्त बाद इस पुनीत सदन के समक्ष प्रस्तुत किया गया है। मैं इस बजट का समर्थन करती हूं और इसका समर्थन करते हुए मैं कुछ बातें कहना चाहूंगी तथा मंत्री महोदय के समक्ष कुछ सुझाव रखूंगी। महोदय, मैं इस बजट का स्वागत करती हूं क्योंकि इसमें भूमिगत रेलवे के लिए 82 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं।

5 वर्ष तक के बच्चों के लिए रेल यात्रा वर्ष 1979 में, जो कि अंतर्राष्ट्रीय बाल वर्ष था, निःशुल्क कर दी गई थी। लेकिन ऐसा तदर्थ आधार पर किया गया था। अब 1985-86 के इस बजट में तदर्थ आधार समाप्त करके 5 वर्ष तक के बच्चों के लिए रेल यात्रा नियमित रूप से निःशुल्क कर दी गई है।

मैं इस बजट का स्वागत करती हूं क्योंकि इस अंतर्राष्ट्रीय युवा वर्ष में, 13-33 वर्ष की आयु के युवाओं को रेल यात्रा के लिए अनेक सुविधाएं तथा रियायतें दी गई हैं। साथ ही उन्हें रांची तथा पुरी में रेलवे होटलों तथा रेलवे प्रशासन के अंतर्गत अतिथि गृहों में रहने की अनुमति भी दी गई है। मैं इस कदम का पूर्णतः समर्थन करती हूं। लेकिन इस सम्बन्ध में मैं एक सुझाव देना चाहती हूं। महोदय, हम भारतीयों को इस बात पर गर्व है कि हमने भारत को अंतर्राष्ट्रीय युवा वर्ष में एक युवा प्रधानमंत्री, अर्थात् श्री राजीव गांधी, दिया है। श्री राजीव गांधी एक युवा प्रधानमन्त्री हैं जिनकी आयु 40 वर्ष है और यह उपयुक्त होगा कि ये रियायतें 13-33 वर्ष की आयु के युवाओं की बजाय 13-40 वर्ष के युवाओं के लिए उपलब्ध कर दी जाएं। इस तरह इन रियायतों सेऔर काफी युवकों को लाभ मिल सकेगा। मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करती हूं कि वह कृपया इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करें। मैं एक ओर इस बजट का स्वागत करती हूं तथा दूसरी ओर मैं आम आदमी की भलाई और हित में कुछ और सुझाव देना चाहूंगी। मन्त्री महोदय इस पर विचार कर सकते हैं। उनके बजट पर समूचे देश में कुछ पहलुओं पर मिश्रित प्रतिक्रिया व्यक्त की गई है। इस बजट में माल भाड़े में वृद्धि कर दी गई है। उसके परिणामस्वरूप लोगों के दैनिक उपयोग की वस्तुओं जैसे मिट्टी का तेल,

* बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[कुमारी ममता बनर्जी]

मछली, सब्जियां, नमक आदि के मूल्य 4 अथवा 5 पैसे बढ़ जाएंगे। लेकिन वास्तव में बेईमान व्यापारी स्थिति का फायदा उठाकर वर्तमान मूल्यों में 12-15 पैसे तक वृद्धि कर देंगे। इससे निर्धन जनता तथा आम जनता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। अत: मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करती हूं कि वह जनता की दैनिक उपयोग की आवश्यक वस्तुओं पर माल भाड़े के अधिशुल्क को वापस ले लें। इससे पूरे देश में निर्धन व्यक्तियों को बड़ी राहत मिलेगी।

मासिक रेलवे टिकटों तथा सीजन टिकटों के बारे में मैं कहना चाहती हूं कि राजस्व बढ़ाने के उद्देश्य से मासिक टिकटों पर अधिशुल्क लगाकर लोगों पर भार डाला गया है। मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करती हूं कि वह आम यात्रियों के लिए मासिक टिकटों पर अधिशुल्क न लगाएं। इससे आम जनता को लाभ होगा। कृपया इस पर विचार किया जाए।

रेलवे बोर्ड ने योजना आयोग से 20,000 रेलवे वैगनों के निर्माण की मंजूरी के लिए कहा है। पिछले वर्ष 16,000 वैगनों के लिए आर्डर दिया गया था। लेकिन इस वर्ष आर्डर मात्र 5000 वैगन कर दिया गया है। इससे पश्चिम बंगाल के उद्योगों पर बहुत बुरा असर पड़ेगा। पश्चिम बंगाल की टेक्समेको, बेघवोट, बेन जेसोप आदि जैसी वैगन निर्माण कम्पनियां इससे बुरी तरह प्रभावित होंगी। पश्चिम बंगाल में पहले ही बहुत बेरोजगारी है। अगर वैगनों के आर्डर में भारी कमी की जाती है तो इससे हजारों कर्मकार बेकार हो जाएंगे। पहले ही पश्चिम बंगाल में एक-एक करके फैक्ट्री बन्द की जा रही हैं। उद्योग रुग्ण हो रहे हैं, गलत श्रम नीति अपनायी जा रही है। वामपंथी सरकार की गलत और असफल श्रम नीति के कारण आज पश्चिम बंगाल सबके लिए निराशाजनक स्थिति में आ गया है। मैं माननीय रेल मन्त्री से अनुरोध करती हूं कि वह यह सुनिश्चित करें कि 20,000 वैगनों के लिए दिए गए आर्डर में भारी कमी करके उसे पांच हजार न किया जाए। ताकि हजारों कर्मकारों को उनकी नौकरियों को बरकरार रखा जा सके। अब महोदय एक शब्द परिक्रमा रेल के बारे में। परिक्रमा रेल के किराए में 50 पैसे की वृद्धि का प्रस्ताव है। परिक्रमा रेल को हाल ही में शुरू की गई है और यह एक प्रयोमात्मक परियोजना है, अनुरोध है कि पश्चिम बंगाल के गरीब लोगों के हित में 50% थी। इस वृद्धि पर पुनर्विचार किया जाए।

महोदय जब श्री गनी खान चौधरी, रेलवे मन्त्री थे तो उन्होंने निम्नलिखित परियोजनाओं के बारे में आश्वासन दिया था :

1. द्विघा-तामलुक बड़ी लाइन

2. बजबज-नामखाना बड़ी लाइन; और

3. बोनगांव-बरासात दोहरी लाइन

कृपया देखें कि इन परियोजनाओं पर विचार किया जाए क्योंकि पश्चिम बंगाल के निवासियों की बहुत उपेक्षा की जाती है। जो लोग गांव में रहते हैं उनकी तो पूरी उपेक्षा की जाती है। वामपंथी सरकार उनकी कोई परवाह नहीं करती उनकी स्थिति बहुत दयनीय है। मैं आप से उपर्युक्त परि-

योजनाओं को अपने हाथ में लेने के लिए दुबारा से अपील करती हूं जिससे पश्चिम बंगाल के गरीब लोगों को बेहद मदद मिलेगी।

महोदय, रेलवे में लगभग 60,000 नैमेत्तिक मजदूर हैं। पिछली 11 मार्च को हम राजधानी एक्सप्रेस में हावड़ा से दिल्ली आ रहे थे। रास्ते में हमें यह सुनकर आश्चर्य हुआ कि 10 या 15 वर्ष की सेवा के बाद भी कुछ नैमेत्तिक मजदूरों की छटनी की गई और इसके विरोध में उस दिन उन्होंने हड़ताल कर रखी थी। कम्युनिष्ट पार्टी (मार्क्सवादी दल) के कुछ माननीय सदस्य भी हमारे साथ यात्रा कर रहे थे। उस अचानक हड़ताल के कारण हमने यात्रियों की बहुत दुर्दशा देखी। लेकिन महोदय यह बड़ी दुर्भाग्य की बात है कि इतनी भारी संख्या में काम करने वाले नैमेत्तिक मजदूरों की नौकरियों की कोई सुरक्षा नहीं है। 10 या 15 वर्ष की सेवा के पश्चात् भी उनकी किसी भी समय छटनी की जा सकती है और वे बेरोजगार हो सकते हैं। यह उनके लिए मरने के समान है। हमें अपने इन मजदूर भाइयों के बारे में सोचना चाहिए। हमें महिला नैमेत्तिक मजदूरों और श्रमिकों के बारे में सोचना चाहिए जिनकी नौकरी की कोई सुरक्षा नहीं है और उनके हित को ध्यान में रखते हुए मैं माननीय मन्त्री महोदय से उनको बारी बारी से नियमित आधार पर खपाने के लिए अनुरोध करना चाहूंगी। मिट्टी का तेल, दालें, सब्जी, नमक, मछली, आदि जैसी गरीब लोगों के दैनिक उपयोग की अनिवार्य वस्तुओं पर माल भाड़े में बढ़ोतरी न करने के लिए मैं दुबारा अनुरोध करती हूं। पश्चिम बंगाल में गरीब लोग पहले से ही बढ़ती हुई महंगाई के बोझ से दबे हुए हैं। वाम पंथी सरकार इस अनुचित बढ़ती हुई महंगाई को रोकने के लिए कोई कदम नहीं उठा रही है। किसी भी बेईमान ट्रेडर या चोरबाजारी करने वालों को दण्ड नहीं दिया गया है। आवश्यक वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत किसी को पकड़ा नहीं गया है। पश्चिम बंगाल के गरीब लोग आज बड़ी मुसीबत में हैं। रेलवे बजट पर मैंने माननीय मन्त्री महोदय को लोगों के हित में कुछ छूट देने पर विचार करने के लिए अपील की थी। लेकिन प्रतिपक्षी क्या कर रहे हैं? यह सच है कि प्रतिपक्षी को विरोध करना चाहिए लेकिन विरोध रचनात्मक होना चाहिए। पश्चिम बंगाल में वाम पंथी सरकार विशेषकर कुछ दल जिन्हें इनका संरक्षण प्राप्त हैं और जिन पर सी० पी० आई० (एम) का प्रभुत्व है। धमकी दे रहे हैं कि वह रेल बजट के विरुद्ध वे 19 मार्च को 'रेल रोको' के अभियान शुरू करेंगे। क्या यह सही रास्ता है? मैं यह कहना चाहूंगी कि अगर किसी को इस 'रेल रोको' के कारण चोट लगेगी या किसी रेलवे यात्री को परेशानी होगी तो इसकी सारी जिम्मेदारी पश्चिम बंगाल के मुख्य मन्त्री श्री ज्योती बसु के ऊपर होगी। हमने पिछले कुछ वर्षों में देखा कि कलकत्ता में जब ट्राम के किरायों में एक पैसे की वृद्धि की गई तो सी० पी० एम० के कार्यकर्त्ताओं ने पूरे शहर में प्रदर्शन किया और 14 ट्राम तथा बसें जला दी। लेकिन वाम पंथी सरकार के अन्तर्गत कलकत्ता में एक वर्ष में तीन बार बस के किराए में वृद्धि की गई। इस बारे में सी० पी० एम० के कार्यकर्त्ताओं द्वारा कोई विरोध नहीं किया गया। जब कांग्रेस कार्यकर्त्ताओं ने लोकतांत्रिक ढंग से एक शांतिपूर्ण आन्दोलन किया तो उन्हें निर्दयता से लाठियों के साथ मारा गया। पुलिस ने उन्हें मारा। महिलाओं को भी नहीं छोड़ा गया। उन्हें बुरी तरह मारा गया। अपनी अकुशलता तथा बेईमानी को छुपाने हेतु पश्चिम बंगाल सरकार सभी बुराइयों के लिए निरंतर केन्द्रीय सरकार को दोषी ठहरा रही है, ज्योति बसु ने पश्चिम बंगाल की अर्थ-व्यवस्था को खराब कर दिया है। पश्चिम बंगाल

[कुमारी ममता बनर्जी]

सरकार साधारणत: बैंक ड्राफ्ट (जमा से अधिक का ड्राफ्ट) को बढ़ा रही है। उन्होंने लोगों की भलाई के लिए कुछ नहीं किया है। वहां के लोग बड़ी परेशानी में है। हम जानते हैं कि पश्चिम बंगाल सरकार जनसाधारण के जीवन की दैनिक आवश्यकताओं के बारे में कुछ नहीं करेगी। वे किसी भी उचित कार्य करने के योग्य नहीं है। इसलिए मैं केन्द्रीय सरकार से यह आग्रह करूंगी कि वे पश्चिम बंगाल की अर्थ-व्यवस्था को सुधारने के लिए कुछ कदम उठाए। उन्हें ऐसी कार्रवाई करनी चाहिए जिससे कि पश्चिम बंगाल के लोगों को लाभ हो और उन्हें दमन से कुछ राहत मिले इसी के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करती हूं। धन्यवाद .

प्रो० नारायण चन्द पराशर (हमीरपुर) : अध्यक्ष महोदय मैं रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1985-86 के रेलवे बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूं।

महोदय किराया और माल भाड़ों में वृद्धि की विशेषकर यात्री किराए में 12.5% और माल भाड़े में 10% की वृद्धि की समाचार पत्रों में काफी आलोचना हुई है। लेकिन यह वृद्धि अपरिहार्य थी क्योंकि रेल मन्त्री को पैसा चाहिए और बिना पैसे के वे रेलवे का काम नहीं चला सकते। जबकि उन्हें कतिपय मदों के सम्बन्ध में परिव्यय में कमी करनी पड़ी है पर साथ ही वे कुछ महत्वपूर्ण मदों में आवंटन की बढ़ाने में सक्षम हुए हैं जिन पर हमारा ध्यान जाना चाहिए। यातायात सुविधाओं के लिए उन्होंने आवंटन 66.88 करोड़ रुपये (1984-85 के लिए संशोधन प्राक्कलन) से बढ़ाकर 69.08 करोड़ किया है। ट्रेक नवीकरण के लिए राशि को 353.88 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 494.56 करोड़ रुपये किया गया। पुल निर्माण के लिए 34.92 करोड़ रुपये में 35.24 करोड़ रुपये बढ़ा दिया गया। विद्युतीकरण के लिए 150 करोड़ से 160 करोड़ रुपये तक बढ़ा दिया गया और यात्रियों की सुविधाओं के लिए 5.07 करोड़ से 5-85 करोड़ रुपये की बढ़ोतरी कर दी गई। इसलिए ये कुछ ऐसी बातें हैं जिनसे बेहतर सेवाओं को जुटाने के लिए वह अपने वायदों को निभाने में सफल हुए।

लेकिन नई साइनों के लिए आवंटन में स्थिति सबसे अधिक निराशाजनक है शायद योजना आयोग ने उन्हें मजबूर रखा : परन्तु मैं रेल मंत्रालय की वार्षिक प्रतिवेदन के पृष्ठ 19 की ओर उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा जहां विभिन्न राज्यों के राज्यवार मार्ग किलोमीटर में दिए गए हैं। 22 राज्यों में से केवल तीन ऐसे राज्य हैं जिनके पास एक किलोमीटर के भी रेलवे ट्रेक नहीं है। वे मणीपुर, सिक्किम तथा मेघालय हैं जहां रेलवे लाइन निर्माणाधीन हैं। चार ऐसे राज्य है जहां 500 कि० मी० से कम रेल लाइन हैं। ये जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, नागालैण्ड और त्रिपुरा हैं। महोदय इन राज्यों को विशेष प्राथमिकता दी जानी चाहिए। हिमाचल प्रदेश में नांगल-तलवारा रेलवे लाइन के लिए 2 करोड़ रुपये की व्यवस्था करने के लिए जिससे दो राज्यों को लाभ पहुंचेगा और जो पिछले कुछ वर्षों से निर्माणाधीन है। मैं इन पूर्ववर्ती श्री अब्दुल गनी खान चौधरी को धन्यवाद देता हूं।

स्वर्गीय एल० एन० मिश्रा, भूतपूर्व रेलवे मंत्री ने 22 दिसम्बर 1974 को इसकी नीव रखी

थी और 21 दिसम्बर 1979 को कांग्रेस अध्यक्ष के रूप में स्वर्गीय प्रधानमंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी, ने जब वह सत्ता में नहीं थी अम्ब, ऊना जिलों का दौरा किया और कहा कि जब वह सत्ता में आएगी तो इस लाइन का निर्माण किया जाएगा ! अपने वायदे को ध्यान में रखते हुए उन्होंने इसे योजना आयोग से धनराशि की मंजूरी दिलाई भूतपूर्व रेलवे मंत्री ने 2 करोड़ रुपए की राशि की व्ययस्था की ! दुर्भाग्यवश, इस वर्ष इस राशि को घटाकर 50 लाख रुपए कर दिया गया जो कि भारी कटौती है और इससे हमारे विकास कार्यों को बहुत ठेस पहुंचेगी।

जबकि मैं यह तर्क दे रहा हूं, मैं आपके ध्यान में भी यह लाना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश की सरकार ने इस रेलवे लाइन के निर्माण कार्य में तेजी लाने के लिए रेलवे प्रशासन हेतु अपनी 1985-86 की वार्षिक योजना में भूमि खरीदने और मिट्टी के काम के लिए 2 करोड़ रुपये की राशि की व्यवस्था तथा लागत मूल्य पर स्लीपर खरीदने के लिए की है। हालांकि रेल मंत्री ने अपने बजट में यह संकेत दिया है कि इस रेलवे लाइन का एक भाग पूरा होने वाला है। हमें इस उपलब्धि से ज्यादा खुशी नहीं होनी चाहिए क्योंकि यह केवल 7 किलोमीटर का रेलवे ट्रैक है जो आजादी के 33 वर्षों के बाद इस क्षेत्र को दिया जा रहा है जिनमें से पंजाब के क्षेत्र को 4 किलोमीटर और हिमाचल प्रदेश के क्षेत्र को केवल 3 किलोमीटर प्राप्त होगा। इस दर पर हम यह कह सकते हैं कि प्रत्येक 11 वर्ष के पश्चात् हमें 1 किलोमीटर रेलवे लाइन मिली ! अगर इस रेलवे लाइन के लिए आवंटन 50 लाख रुपए तक कम किया जाता है। राज्य की आवश्यकता को देखते हुए मुझे विश्वास है कि रेलवे द्वारा इसे बढ़ाया जाएगा। तब ज्यादा आशा नहीं की जा सकती ! इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि क्षेत्रीय असमानता और इस रेलवे लाइन की संवेदनशील किस्म को भी देखते हुए क्योंकि यह रक्षा प्रयोजनों के लिए भी प्रयोग में लाई जाएगी आवंटन में वृद्धि की जानी चाहिए पिछले वर्ष की तरह इसे इस वर्ष भी इसके लिए अधिक धन नियत करना चाहिए और 5 करोड़ रुपये की राशि की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि स्वर्गीय श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा किये गये वायदे के अनुसार अम्ब को जो ऊना का जिला है को कुछ वर्षों में भारतीय रेल के मानचित्र में प्रदर्शित किया जा सके। 21 दिसम्बर 1979 को उन्होंने वायदा किया था और अगर रेलवे लाइन को 6 वर्ष के बाद भी ऊना तक रेल लाइन नहीं ले जा सके तो यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति होगी !

इसी तरह मैं जम्मू और कश्मीर का मामला लेना चाहूंगा ! वहां केवल 77 किलोमीटर रेलवे लाइन है ! यहां भी, जम्मू-उधमपुर रेलवे लाइन के लिए आवंटित राशि से बहुत कमी की गई है ! पिछले वर्ष 2 करोड़ रुपए की राशि दी गई थी इस वर्ष 1 करोड़ रुपए दिये गये हैं यह भी पहाड़ी राज्य है और जम्मू से उधमपुर की रेलवे लाइन को विशेष देखभाल की आवश्यकता है और इसे केन्द्रीय सरकार की विशेष मदद की आवश्यकता है क्योंकि हिमाचल प्रदेश और जम्मू तथा कश्मीर सीमा राज्य हैं जो परिवहन की बुनियादी कई कठिनाइयों से जुड़े हुए हैं और जिनकी पहले उपेक्षा की गई है जम्मू और कश्मीर की देश के विभाजन के कारण तथा हिमाचल प्रदेश की ओर ध्यान न देने से उपेक्षा हुई है।

मैं रेलवे मंत्री के ध्यान में यह भी लाना चाहूंगा कि हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री श्री वीरभद्र

[कुमारी ममता बनर्जी]

सिंह ने जमा कार्य के रूप में राज्य सरकार की लागत पर एक नई लाइन का सर्वेक्षण कराया उन्होंने सोचा कि अगर बहरामपुर बिलासपुर और रामपुर के बीच नांगल-रोपर लाइन पर रेल लाइन बिछा दी जाए तो विभिन्न जल-विद्युत परियोजनाओं में तेजी आएगी ! इस लाइन को इसमें शामिल नहीं किया गया है। मैं सातवीं योजना में इस रेलवे लाइन को शामिल करने के लिए अनुरोध करता हूं।

पिछले वर्ष रेलवे बजट में जो एक परियोजना अर्थात कालका-परवानो परियोजना थी उसे अब हटा दिया गया ! यह उत्तरी रेलवे के निर्माण कार्यों में नहीं है। मैं नहीं जानता कि इसका क्या हुआ ! मेरा अनुरोध है कि इस परियोजना को फिर से बजट में शामिल किया जाए।

अब मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान हिमाचल प्रदेश पंजाब और जम्मू तथा कश्मीर राज्यों की अविलंबनीय आवश्यकताओं की ओर दिलाना चाहूंगा ! पंजाब में भी यह महसूस किया जा रहा है कि देश के विभाजन के बाद से पंजाब की उपेक्षा की गई है ! चूंकि इस समय लोक सभा में पंजाब राज्य से कोई सदस्य नहीं है इसलिए मुझे पंजाब के बारे में कुछ मिनट बोलने की अनुमति दी जाए ! पंजाब सीमावर्ती राज्य होने के कारण इसको विशेष महत्व दिए जाने की आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री महोदय पंजाब, हरियाणा और हिमाचल प्रदेश के राज्यों से भली भांति परिचित है ! मैं निवेदन करता हूं कि इस क्षेत्र के लिए विशेष देखभाल की आवश्यकता है क्योंकि पानीपत और अम्बाला के बीच रेल लाइन को अब दुहरा करने की परियोजना है। इसमें तेजी लानी चाहिए ! हालांकि इसके लिए 4 करोड़ रुपए की व्यवस्था है जो पर्याप्त नहीं है क्योंकि हरियाणा में पटरी को दुहरा करने से पंजाब, हिमाचल प्रदेश और जम्मू तथा कश्मीर को मदद मिलेगी ! मैं सुझाव देना चाहूंगा कि पठानकोट और जालंधर के बीच पटरी के दुहरा करने के प्रस्ताव पर दुबारा से विचार किया जाए और लाइन को दुहरा करने के लिए जो धन की व्यवस्था की गई है उसे अम्ब से आगे इस लाइन निर्माण पर वैकल्पिक मार्ग के रूप में उपयोग करना चाहिए ! पटरी को पठानकोट तक ले जाना चाहिए ताकि रेलगाड़ियां दूसरी तरफ से आ सके तथा पठानकोठ को बरास्ता नागंल-तलवारा और बरास्ता जालंधर से जोड़ा जाए !

मैं मंत्री महोदय के ध्यान में यह तथ्य लाना चाहूंगा कि पैसा बचाया जा सकता है, जालंधर और पठानकोट के बीच पटरी को दोहरा करने पर जो पैसा खर्च किया जाएगा उसे नई पटरी बिछाने पर अगर खर्च किया जाए तो यह उत्तम होगा। अगर आप पैसे का इस तरह से उचित उपयोग करेंगे तो दोनों बातें अर्थात इस तरह दुहरा ट्रेक की व्यवस्था और नई लाइन का निर्माण किया जा सकता है !

रेल राष्ट्र का संबल है ! वे राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। हालांकि किराए में वृद्धि तथा माल भाड़ा की बढ़ोतरी की आलोचनाएं की गई हैं लेकिन वह अपरिहार्य है।

मेरा सुझाव है कि ट्रेक विस्तार कार्यक्रम के लिए रेलवे अभिसमय समिति (1980) की 12वीं रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर रेल मंत्री को गंभीरता से विचार करना चाहिए।

पांचवीं लोक सभा की लोक लेखा समिति की 171वीं रिपोर्ट पर भी रेल मंत्री को गंभीरता से विचार करना चाहिए जिसमें उन्होंने उस समय पिछले 30 वर्षों के दौरान नई लाइनों पर किये गये व्यय का उल्लेख किया तथा 20 वर्षों के लिए परिप्रेक्ष्य योजना का सुझाव दिया था।

बड़े दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे बोर्ड ने लोक लेखा समिति की इस रिपोर्ट पर विचार करना व्यवहार्य नहीं समझा।

इसका परिणाम यह हुआ है कि नई लाइनों पर व्यय में बड़ी तेजी से कमी आई है। इस साल केवल 72 किलोमीटर नई लाइनों की व्यवस्था की जाएगी। इस पहलू पर पर्याप्त ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि जो लोग रेल लाइनों के लिए मांग कर रहे हैं उन्हें भी राष्ट्रीय हित में काम करने वाले व्यक्तियों की तरह माना जाना चाहिए। राष्ट्रीय हित, करने तथा अन्य कार्य लाइनों को दोहरा तिहरा करने में मार्गों का विद्युतीकरण करने तक ही सीमित नहीं है। राष्ट्र हित के लिए देश के विभिन्न सीमावर्ती राज्यों को देश की राजधानी तथा प्रत्येक राज्य के जिलों को उस राज्य की राजधानी से रेल के माध्यम से जोड़े जाने की जरूरत है। यदि तीव्र वृद्धि तथा अधिक कार्य क्षमता वाली रेलों की व्यवस्था की जाती है तो इससे अर्थ व्यवस्था तथा देश का औद्योगिक विकास तीव्र गति से होगा।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री के प्रस्तावों का समर्थन करता हूं।

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : महोदय नई स्वच्छ सरकार का यह पहला रेल बजट है। वास्तव में यह चड्डी और बनियान बजट है क्योंकि भारत सरकार ने लोक सभा चुनावों में भारतीय जनता से उसका कुर्ता और विधान सभा चुनावों में उसका पायजामा ले लिया है। अब तो जनता के पास केवल चड्डी और बनियान ही बचा है। यह तो वास्तव मे रेलवे के लिए चड्डी और बनियान बजट है।

(व्यवधान)

इस स्वच्छ सरकार ने किरायों में बड़ी तेजी से वृद्धि की है। यात्री किराए में 12.5% तथा रेल भाड़े में 10% की ही वृद्धि ! इस वृद्धि का सभी उपभोक्ताओं पर असर पड़ेगा। इसलिए यह बजट जनता विरोधी बजट है।

रेल मंत्री का यह दावा बड़ा हास्यास्पद है कि खाद्यान्नों की कीमतों में 4.4 पैसा प्रति किलोग्राम तथा नमक में 3.3 पैसा प्रति किलोग्राम की दर से ही वृद्धि होगी। आज समाचारपत्रों में भी लिखा है कि कीमतों में आगे और वृद्धि होगी। पैट्रोल की कीमतों में पहले ही वृद्धि हो चुकी है और कीमतें अभी भी बढ़ रही हैं। रेल-भाड़े में वृद्धि से खाद्यान्न की कीमतें और बढ़ेंगी। जिन व्यक्तियों का वस्तुओं पर नियंत्रण है वे कीमतें बढ़ाने से पूर्व सरकार की अनुमति नहीं लेते। अब तो भारत सरकार नियंत्रण में अधिक से अधिक ढील देती जा रही है जिससे भविष्य में कीमतों में और अधिक वृद्धि होगी।

वास्तव में, महोदय, भारतीय रेल व्यवस्था की हालत बहुत गंभीर है। 1984-85 के दौरान

[श्री नारायण चौबे]

हमारा लक्ष्य 245 करोड़ टन सामान ढोने का था लेकिन 237 करोड़ टन सामान ही ढोया गया। हमारा लक्ष्य 3,688 करोड़ रु० अर्जित करना था पर हम 3,657 करोड़ रु० ही कमा पाए। इस प्रकार हमने 31 करोड़ रु० कम अर्जित किये। हमें यात्री किराये से भी 1,508 करोड़ रु० अर्जित करने थे पर हम 1,460 करोड़ रु० ही अर्जित कर पाए जोकि लक्ष्य से 48 करोड़ रु० कम है।

5.00 म० प०

छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान 13,000 किलोमीटर लम्बे रेल मार्गों का नवीनीकरण किया जाना था। छठी योजना समाप्ति पर है। सातवीं योजना में 20,306 कि० मी० लम्बे रेल मार्गों का नवीनीकरण करना है। कितना प्रशंसनीय कार्य किया गया है।

वैगनों की बहुत कमी है। 1983-84 के दौरान 8,844 पुराने बड़ी लाइन के वैगनों के स्थान पर, नये वैगन लाये गये और 14,937 बड़ी लाइन वैगनों को रद्द किया गया। वैगनों की भारी कमी बनी हुई है।

सरकार का प्रस्ताव छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान 1,00,000 वैगन प्राप्त करना था लेकिन शायद 50,000 वैगन ही प्राप्त किए गये। अब सरकार ने निर्णय लिया है कि वह और वैगन नहीं लेगी। वैगनों के संबंध में स्थिति यह है।

मुझे बताया गया है कि बी० एफ० आर० की भी भारी कमी है इसलिए नवीनीकरण के लिए आवश्यक पटरियों को भिलाई इस्पात संयंत्र से लाया नहीं जा सकता है। बी० एफ० आर० की भारी कमी के कारण भिलाई, दुर्गापुर और अन्य इस्पात संयंत्रों को कच्चा माल नहीं पहुंचाया जा सकता।

1980-81 में हमारे पास 27,478 रैक थे और 1983-84 में 27,343 रैक है इसका मतलब है कि हमारे पास 135 रैक कम हैं। स्मरण रहे कि इस बीच सरकार ने 121 नई रेलें भी चलाई हैं। आप किसी भी वैगन या कैरिज डिपो से पूछ लीजिए, उनके पास अतिरिक्त रैक नहीं हैं। इसीलिए रेलें देर से चल रही हैं। किसी भी डिपो में रैकों को ठीक से रखने की व्यवस्था नहीं है। रैकों की भारी कमी है। पैरम्बूर कोच फैक्टरी में सालाना शायद 817 से 825 रैकों का निर्माण किया जा रहा है। रैकों का निर्माण बढ़ाया जाना चाहिए लेकिन इस संबंध में निर्णय लेने का सरकार को अभी तक समय नहीं मिला है। अनेक राजनैतिक दबाव हैं। उत्तर प्रदेश के लोग चाहते हैं कि उत्तर प्रदेश में फैक्टरी लगे और पंजाब वाले चाहते हैं कि पंजाब में फैक्टरी लगे। योजना आयोग ने सुझाव दिया था कि बर्न एंड कम्पनी, हावड़ा की अप्रयुक्त क्षमता का इस्तेमाल रैक निर्माण के लिए किया जाए। लेकिन सरकार योजना आयोग के इस महत्वपूर्ण सुझाव को नहीं मानेगी। वह तो इस संबंध में अपना निर्णय राजनैतिक आधार पर लेगी।

यह तो रेलों की दशा है। इसमें कोई शक नहीं कि सुधार के लिए रेलों को अधिक धन की

जरूरत है। पहली योजना में रेलों के लिए कुल योजना राशि का 11.1% दूसरी योजना में 15.5 प्रतिशत, तीसरी योजना में 15.4 प्रतिशत, चौथी योजना में 7.7 प्रतिशत, पांचवी योजना में 6.1 प्रतिशत तथा छठी योजना में केवल 6 प्रतिशत निर्धारित किया गया। 1986-86 के लिए 1,650 करोड़ रु० ही निर्धारित किये गये हैं। यह तो कुछ भी नही है। इससे तो समस्या तनिक भी हल नहीं हो सकती।

रेल-मार्गों का नवीनीकरण करने के लिए इस्पात की जरूरत होती है। 1979-80 में प्रति टन इस्पात की कीमत 1710 रु०, और 1984 में 6087 रु० थी तथा फरवरी 1985 में 7260 रु० है। रेल मार्गों के नवीनीकरण के लिए और अधिक धन की जरूरत है। अधिक धनराशि प्राप्त किए बिना, रेल मंत्री के लिए, रेल मार्गों का नवीनीकरण करना असंभव है।

रेलों को सामाजिक दायित्व भी निभाने पड़ते हैं। अनिवार्य वस्तुओं को रिआयती भाड़े पर लाने ले जाने के कारण रेलों को 1982-83 में 104.48 करोड़ रु० तथा 1983-84 में 141.75 करोड़ रु० की हानि हुई। 34 नगरों में रहने वाले रेल यात्रियों के कारण 1982-83 में 63.02 करोड़ रु० तथा 1983-84 में 70.33 करोड़ रु० की हानि हुई। अन्य यात्रियों के कारण 1982-83 में 477.73 करोड़ रु० तथा 1983-84 में 592.25 करोड़ रु० की हानि हुई। इस प्रकार 1982-83 में 691.72 करोड़ रु० तथा 1983-84 में 865.13 करोड़ रु० की कुल हानि हुई। मेरा सुझाव है कि इस हानि की जिम्मेवारी रेलवे पर नहीं लादनी चाहिए क्योंकि यह तो सामाजिक दायित्व है और इसके वहन की जिम्मेवारी रेलवे की नहीं बनती। इसकी व्यवस्था सामान्य बजट से की जानी चाहिए तथा सामाजिक दायित्व के कारण हुई इस हानि की पूर्ति उस लाभांश से की जानी चाहिए जो रेलवे सामान्य बजट को देता है। अत: मैं मांग करता हूं कि सातवीं योजना के अन्तर्गत, कुल निर्धारित धन राशि का कम से कम 15 प्रतिशत रेलों को दिया जाए और सामाजिक दायित्व के कारण होने वाली हानि की पूर्ति उस लाभांश से की जाए जो रेलवे सामान्य बजट को देता है। अन्यथा रेल व्यवस्था, जिसका कायाकल्प करने की जरुरत है, बहुत जल्दी ढह जाएगी। मंत्री का यह दावा स्वप्न मात्र ही है कि रेलें आज जितना माल ढोती है, 21वीं सदी में उससे दोगुना माल ढोएगीं। इस साल शायद रेलें 250 करोड़ टन सामान ढोएगीं। अन्य देशों की तुलना में यह बहुत कम है। हमारे देश में रेलें जितना सामान ढोती हैं, चीन में रेलें उससे 2.5 गुना, अमेरिका में 5 गुना तथा सोवियत संघ में 6 गुना अधिक सामान ढोती हैं।

प्रो० एन० जी० रंगा : क्या चल स्टाक भी बराबर है ?

श्री नारायण चौबे : आप उनके बराबर चल स्टाक की व्यवस्था क्यों नहीं कर लेते ?

मैं रेल मंत्री का ध्यान भ्रष्टाचार के मामलों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। रेलवे में सर्वत्र भ्रष्टाचार व्याप्त है। सभी उच्च अधिकारी बच जाते हैं। मैं उनका ध्यान टाटा रेल केस संख्या 4, तारीख 11.3.77 की ओर दिलाना चाहता हूं। टाटा ने फैक्टरी में बिना आर० आर० के

[श्री नारायण चौबे]

हजारों वैगनों में सामान लादा और आदित्यपुर, जोकि बुकिंग स्टेशन नहीं है, से विभिन्न स्थानों को भेजा। 1970 से ऐसा बड़े आराम से होता चला आ रहा है। एक देशभक्त सुपरवाइजर ने इसका पता लगाया और इसकी सूचना उच्च अधिकारियों को दी लेकिन 'गार्डन रीच' तथा दक्षिण पूर्वी रेलवे के अफसरों ने उस सुपरवाइजर के खिलाफ कार्रवाई की और टाटा को बचाने के लिए उसका तत्काल तबादला कर दिया गया। उसके बाद इस मामले को सुपरिंटेंडेंट, रेलवे पुलिस ने अपने हाथ में लिया। लेकिन इस साहस के इनाम स्वरूप उनका भी तबादला कर दिया गया। टाटा के एक महत्वपूर्ण व्यक्ति, मैं उसका नाम नहीं बताना चाहता, ने इंस्पेक्टर जनरल पुलिस को लिखा कि मामले को खत्म कर दिया जाए और उसके अनुरोध पर मामला खारिज कर दिया गया। अंत में उच्चतम न्यायालय के अनुरोध पर 1977 में मामले पर पुनः कार्रवाई शुरू की गई। इस मामले में 10 करोड़ रु० से भी अधिक का घपला किया गया है। मैं केस नं० बताता हूं। इसमें 10 करोड़ रु० से भी अधिक का घपला किया गया है।

श्री अजित कुमार साहा (विष्णुपुर) : आरोप बहुत गम्भीर है।

श्री नारायण चौबे : उसने अफसरों को खुश कर दिया। दक्षिण-पूर्व रेलवे के भूतपूर्व जनरल मैनेजर तथा कुछ अन्य अफसर इस मामले में शामिल हैं। सेवानिवृत्ति के बाद इन लोगों ने टाटा में नौकरी कर ली है। अन्त में, अपराधी के विरुद्ध एक आरोप पत्र तैयार किया गया। बिहार सरकार ने 1981 में रेलवे बोर्ड से मुकदमा चलाने की मंजूरी मांगी क्योंकि इस मामले में भारत सरकार के उच्च अधिकारी शामिल हैं। 1981 के बाद से बहुत से चेयरमैन और मंत्री आये और गए लेकिन इस मुकदमे को चलाने की मंजूरी बिहार सरकार को अभी तक नहीं मिली है (व्यवधान) मैं चाहता हूं कि मामले पर कार्रवाई की जाए तथा अपराधी को सजा दी जाए। मैं केस की संख्या बता रहा हूं। मेरे विचार में सरकार मामले को और छिपाने की चेष्टा नहीं करेगी।

भारतीय रेलवे में ठेका देने के मामलों में भी सर्वत्र भ्रष्टाचार व्याप्त है। मेरे क्षेत्र, खड़गपुर में एक ट्यूबवैल ठेकेदार कोई काम नहीं कर सकता था...*

पूरी तरह काम न कर पाने के कारण उसका नाम काली सूची में दर्ज किया जाना चाहिए था। लेकिन रेलवे के उच्च अधिकारियों के आशीर्वाद से उसकी नौकरी बनी हुई है।

अब मैं रेलवे के सामान की चोरी पर आता हूं। 1982-83 में 164.8 लाख रुपये का तथा 1983-84 में 174.07 लाख रुपये का सामान चोरी हुआ। चोरी हुए सामान में से 1982-83 में 80.81 लाख रुपये तथा 1983-84 में 71.67 लाख रुपये लागत का सामान बरामद हुआ। इसके बाद मैं बुकिंग कराये सामान की चोरी पर आता हूं—आप सामान की बुकिंग कराते हैं और उसकी

*कार्यवाही-वृतांत में शामिल नहीं किया गया।

चोरी हो जाती है - 1982-83 में 685.2 लाख रुपये तथा 1983-84 में 663.2 लाख रुपये का बुक कराया सामान चोरी हुआ इसमें से 1982-83 में 86.13 लाख रुपये तथा 1983-84 में 44.77 लाख रुपये का सामान बरामद किया गया। रेलवे पुलिस फोर्स के लोगों तथा रेलवे के बड़े केन्द्रों जैसे खड़गपुर, सियालदाह, आसनसोल और पटना में काम करने वाले रिसीवरों के बीच आपसी गठजोड़ है इस बारे में सभी जानते हैं। रेलवे पुलिस फोर्स में इस प्रकार का भ्रष्टाचार व्याप्त है। वे जानते ही होंगे कि रेलवे पुलिस फोर्स के 400 जवानों ने फरवरी, 1985 में खड़गपुर में उच्च अधिकारियों के कदाचार के विरोध में 5 दिन की भूख-हड़ताल की थी।

इस मामले में एक और बात पता चली है। पहले रि-रेलिंग, रि-स्लीपरिंग और डीप स्क्रीनिंग का काम सम्बन्धित विभाग करते थे लेकिन लगभग एक साल से यह काम ठेकेदारों को दिया जा रहा है। इससे भ्रष्टाचार फैला है और सुरक्षा को भी खतरा पैदा हुआ है क्योंकि ठेकेदार काम उस तरह से नहीं करते जिस तरह से उस काम को किया जाना चाहिए। आप किसी भी रेलवे कालोनी में चले जाइए, आप पाएंगे कि नई बनी इमारतें 4-5 साल में ही टूटनी शुरू हो जाती हैं जबकि पुरानी इमारतें 70-80 साल बीत जाने पर भी सही-सलामत हैं।

महोदय, यह पूरे न किए गए वायदों का बजट है। भूतपूर्व रेल मन्त्री ने आश्वासन दिया था कि तामलुक-डिगहा रेलवे लाइन पूरी की जाएगी। चुनावों के दौरान सत्तारूढ़ दल ने प्रचार किया था कि इसके लिए पश्चिम बंगाल सरकार जमीन नहीं दे रही है। अब इस योजना को रद्द कर दिया गया है। बांकुरा रानीगंज रेल लिंक योजना को भी रद्द कर दिया गया है।

मेजिया कोयला क्षेत्र बन रहा है और इसका उपयोग नहीं हो पायेगा। बज-बज नामखाना रेल लाइन भी छोड़ दी गई है यद्यपि चुनावों में इसे बनाने का आश्वासन दिया गया था।

महोदय, श्री केदार पाण्डेय जब वह रेल मन्त्री थे, उन्होंने सदन में घोषणा की थी कि पुरलिया कोट जिला रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाएगा। श्री केदार पाण्डेय स्वर्ग सिधार गए हैं और यह प्रस्ताव भी रद्द हो गया है।

अब, मैं रेल भवन में प्रशासन के बारे में कुछ कहूंगा। मैं पूछना चाहता हूं कि वहां किस प्रकार का प्रशासन चल रहा है? महाप्रबंधक के ग्यारह पद खाली पड़े हुए हैं? यह क्यों खाली पड़े हुए हैं? क्या इसलिए कि आपको महाप्रबन्धक के रूप में काम करने के लिए काफी 'चमचे' नहीं मिल रहे? आप इन पदों को क्यों नहीं भरते? रेल बोर्ड के सदस्यों के पद भी रिक्त पड़े हैं। पता नहीं इसका क्या कारण है।

महोदय, क्या आपको उन परिस्थितियों का पता है जिसमें रेल कर्मचारी काम करते हैं? सारे यार्ड धूल और गन्दगी से भरे पड़े हैं। रेल मार्ग के साथ-साथ कूड़े के ढेर लगे पड़े हैं। कैरिज स्टाफ, आपरेटिंग स्टाफ और गैंगमन ठीक तरह से काम नहीं कर सकते और इसलिए वहां दुर्घटनाएं होती हैं। और फिर लगभग प्रत्येक यार्ड में पर्याप्त रोशनी की व्यवस्था नहीं है। वहां काम करना बहुत कठिन

[श्री नारायण चौबे]

है। देश भर में कर्मशालाओं, लोकोशेडों, वैगन और कैरिज डिपो में न तो फालतू पुर्जे हैं, न औजार और न ही उचित उपकरण हैं। जब काम में कोई गड़बड़ होती है तो आप केवल श्रमिक को चार्जशीट करते हैं और उसे निलम्बित कर देते हैं। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि हमारे मन्त्री जी ने सुरक्षा सम्बन्धी 10-सूत्री कार्यक्रम शुरू किया है। इससे पहले 20-सूत्री कार्यक्रम था और हर चीज की···* रेलवे में किसी प्रकार की सुरक्षा नहीं है। कुछ भी हो सकता है। 23-2-85 को चक्रधरपुर-नागपुर पसेंजर गाड़ी में आग लग गई। समय पर खतरे की जंजीर खींची गई लेकिन गाड़ी रुकी नहीं। भगवान ही जानता है कि इस दुर्घटना में कितने लोग मरे हैं। मन्त्री जी भी नहीं जानते। पुलिस कर्मियों द्वारा दिये गये आंकड़ों में कहा गया है कि पचास लोग मरे हैं। मन्त्री महोदय कुछ और आंकड़े दे रहे हैं जो इससे बहुत कम हैं मैं नहीं जानता कि कौनसे आंकड़े सही हैं।

दोबारा 12-3-85 को पूर्वोत्तर रेलवे में शान्तिपुल लोकल में आग लग गई। इससे पहले गाड़ियों के पटरी से उतरने तथा गाड़ियों के टकराने की दुर्घटना होती थीं। अब, इस नई स्वच्छ सरकार के आने से दुर्घटनाओं के विद्यमान कारणों में एक नई मद और जोड़ दी गई है और वह है आग। महोदय, लोगों को मुआवजा अत्यन्त मुश्किल से मिलता है। निस्संदेह, आपने मुआवजे की राशि बढ़ा दी है। लेकिन आम आदमी के लिए मुआवजे की सारी रकम प्राप्त करना बहुत ही मुश्किल है। रेलवे रैकों की उचित देख-रेख नहीं की जाती। रेल मार्ग भी असुरक्षित है। इंजन भी दोषपूर्ण हैं। बहुत से कार्य जो पहले विभाग द्वारा किये जाते हैं वे ठेकेदारों को सौंप दिये गये हैं जिससे सुरक्षा सम्बन्धी खतरा बढ़ गया है। जब तक इन सबको ठीक नहीं किया जाता तब तक कोई दस-सूत्री या बीस-सूत्री कार्यक्रम से कोई लाभ नहीं होगा।

यात्री सुविधाओं के सम्बन्ध में, जितना कम कहा जाये उतना बेहतर है। स्टेशनों और गाड़ियों में रोशनी नहीं है, पंखे नहीं हैं, पानी नहीं है। साधारण तौर पर जो सफाई होती है वह भी नहीं है। मेरा मन्त्री महोदय से यह आग्रह है कि वे कृपया कभी गाड़ी में यात्रा करें तो वे प्रथम श्रेणी के डिब्बे में ही यात्रा करें और इस बात का पता लगाएं कि रैक की क्या हालत है। मुझे आशा है कि रेल मन्त्री जी केवल विमान या कार में ही यात्रा नहीं करेंगे बल्कि वे कभी-कभी गाड़ियों में भी यात्रा करेंगे।

अब मैं रेल कर्मचारियों से सम्बन्धित कुछ मुद्दों पर बोलूंगा। आपने कार्य-स्थलों को जेल बना दिया है एक गेट के अलावा कार्यालयों के सभी गेट बन्द कर दिये गये हैं। पता नहीं उन्होंने ऐसा क्यों किया है। निश्चित रूप से अनुशासन लाने का यह तरीका नहीं है। खड़गपुर-अदरा के डी० आर० एम० कार्यालयों को ताला लगा दिया जाता है और लोग वहां ऐसे लगते हैं जैसे वे जेल में हों। रेलवे में वेतनमान, इस्पात, कोयला, सीमेंट, पत्तन और गोदी जैसे अन्य क्षेत्रों के वेतनमान की तुलना में सबसे कम हैं। उनको सबसे कम वेतन मिलता है। सरकार ने यह दावा किया है कि वह रेलवे पर प्रति वर्ष प्रति व्यक्ति औसतन 12,850 रुपये खर्च करती है। मैं यह कहूंगा कि यह भ्रामक है सरकार केवल

*अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया।

वास्तविकता और सही स्थिति को छुपाना चाहती है 51.2 प्रतिशत रेल कर्मचारी 'घ' श्रेणी के कर्मचारी हैं और उन्हें केवल 520 रुपये प्रति माह मिलता है। उन्हें 600 रुपये भी नहीं मिलते हैं। अतः औसतन 12,450 रुपये की इस राशि का केवल यह मतलब हुआ कि अधिकारियों को ज्यादा वेतन मिलता है। महोदय, मेरा यह निवेदन है कि वेतन आयोग की नियुक्ति करके सरकारी कर्मचारियों और रेल कर्मचारियों के साथ धोखा किया गया है। रेल कर्मचारी चाहते हैं कि उन्हें औद्योगिक श्रमिक के रूप में माना जाए और उन्होंने अन्य सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों के समान वेतन की मांग की थी। लेकिन समान वेतन नहीं दिए गए। यहां तक कि वेतन आयोग जिसका गठन किया गया था इस समय निठल्ला बैठा हुआ है, अब यह सोया हुआ है, पता नहीं यह कब जागेगा। वेतन आयोग की सिफारिश से पहले अन्तरिम सहायता भी नहीं दी गई। कर्मचारी तत्काल अन्तरिम सहायता की मांग कर रहे हैं। भर्ती पर भी रोक लगा दी गई है। हम चाहते हैं कि इस रोक को तत्काल हटा लिया जाये। रेलवे में 'क' और 'ख' श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या में बिना अनुपात के ही वृद्धि हो रही है 1950-51 में यह 2.5 हजार थी; अब 1983-84 में यह 12.07 हजार है। प्रति वर्ष रेलवे में नौकरियां कम होती जा रही हैं। अब मैं आपको इस बारे में आंकड़े दूंगा :—

वर्ष	रोजगार (हजारों में)
1979-80	30.2
1980-81	21.8
1981-82	2.8
1982-83	9.0
1983-84	9.9

हम देखते हैं कि रेलवे कालोनियां बेरोजगार युवकों से भरी पड़ी हैं जो असामाजिक युवक बन रहे हैं क्योंकि वे बहुत निराश हैं। पूर्व रेलवे के कंचरपाड़ा में रेल कर्मचारियों के पुत्रों को रोजगार देने के लिए एक बड़ा आन्दोलन हुआ था। खड़गपुर में भी रोजगार के लिए आन्दोलन शुरू हो रहा है। कंचरपाड़ा में आन्दोलन हिंसा पर उतर आया था और यहां तक कि कुछ अधिकारियों को जला दिया गया था। खड़गपुर में हजारों बेरोजगार युवकों द्वारा हस्ताक्षरित सैंकड़ों पोस्टकार्ड माननीय मन्त्री जी को भेजे गये हैं और वे दक्षिण-पूर्व रेलवे के डी० आर० एम० कार्यालय के सामने भी धरना दे रहे हैं। उन्होंने मांग की है कि भारतीय रेलों में रेल कर्मचारियों तथा भूतपूर्व रेल कर्मचारियों के पुत्रों को रोजगार दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप पहले ही काफी समय ले चुके हैं। अब आप केवल एक मिनट और ले सकते हैं। कृपया इसे समाप्त कीजिए।

श्री नारायण चौबे : आप रेल कर्मचारियों को बिना कोई नोटिस दिये नौकरी से निकालने

[श्री नारायण चौबे]

के लिए नियम 14 (2) को लागू कर रहे हैं। अदरा में डी० आर० एम० के बंगले के माली को नियम 14 (2) के तहत नौकरी से हटा दिया गया है। खड़गपुर डिविजन में दो गैंगमैनों को नियम 14 (2) के तहत सेवा से हटा दिया गया। इससे पहले भी आन्दोलन के नेताओं पर यह नियम लागू करके उन्हें नौकरी से निकाल दिया गया था। अब, इस नई सरकार ने भी साधारण रेल कर्मचारियों जैसे गैंगमैन और माली पर भी यही नियम लागू करना शुरू कर दिया है। रेल मन्त्री जी रेल कर्मचारियों के कल्याण के लिए बनावटी सहानुभूति जता रहे हैं। मैं यह कहता हूं कि भारतीय रेलवे में 2000 डाक्टरों के पदों में से लगभग 300 पद रिक्त पड़े हैं। दिल्ली के रेलवे अस्पताल में गत एक वर्ष से कोई पैथोलोजिस्ट नहीं है। दक्षिण-पूर्व रेलवे के अदरा अस्पताल में गत 10 वर्षों से न तो रेडियोलोजिस्ट है और न पैथोलोजिस्ट है। संतरागाची और शालीमार में 12,000 कर्मचारियों के लिए रेलवे अस्पताल ही नहीं है। महोदय, मैं यह मांग करने में सारे सदन के साथ हूं कि रेलवे के विकास के लिए अधिक धन दिया जाए। सातवीं योजना के नियतन का कम से कम 15 प्रतिशत रेलों के लिए दिया जाये यदि आप चाहते हैं कि रेलें ठीक तरह से कार्य करें। अन्यथा, इक्कीसवीं शताब्दी के आपके अधिक यातायात ले जाने के सपने पूरे नहीं हो पायेंगे। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री कमला प्रसाद सिंह (जौनपुर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं बड़ा आभारी हूं कि आपने मुझे रेल मन्त्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मान्यवर, मैं प्रस्तुत बजट का हृदय से स्वागत करता हूं। रेलवे बजट में माननीय मन्त्री जी ने बहुत ही जन कल्याणी कार्य रखे हैं, जिससे जनता का निश्चित हित होगा। जैसे उन्होंने तीन साल से बढ़ाकर बच्चों को मुफ्त यात्रा की सुविधा 5 साल तक के लिए कर दी है, इसमें छोटे बच्चे निःशुल्क 5 साल की उम्र तक यात्रा कर सकते हैं। युवकों और खेलों में रुचि लेने वाले लोगों के लिए हर तरह से जन-कल्याण के कार्य किए गए हैं। इसके साथ-साथ मान्यवर मैं माननीय मंत्री जी को आपके माध्यम से कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं।

अभी 50 किलोमीटर तक यात्रा करने वाले लोगों को राहत दी गई है, लेकिन मान्यवर मैं समझता हूं कि कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन ऐसी नहीं है जिसका स्टापेज 50 किलोमीटर तक हो। मैं चाहता हूं कि इस ओर माननीय मंत्री जी ध्यान दें और इसको अगर 110 किलोमीटर तक कर दें तो यह बहुत ही लाभकारी होगा। इससे जनता को बहुत ही लाभ मिल सकेगा। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश में ऐसे भी जनपद हैं जहां पर रेल की सुविधा बहुत कम है। जैसे जौनपुर जनपद है, उसके अगल-बगल आजमगढ़, गाजीपुर, बलिया, प्रतापगढ़ आदि ऐसे जनपद हैं जहां पर रेल सुविधा नहीं है। मैं जनपद जौनपुर की बात करना चाहता हूं, वहां पर मात्र दो ट्रेनें चल पाती हैं। एक दिल्ली और वाराणसी ट्रेन है और एक सियालदाह जाती है। मान्यवर, मैं कहना चाहता हूं कि अगर वहां पर गाड़ियों को थोड़ा और बढ़ावा जाए तो कई जनपदों को वहां पर लाभ हो सकेगा। कुछ

कुछ ऐसी ट्रेनें हैं, जिनका वहां पर स्टापेज ही नहीं है, जैसे हिमगिरि ट्रेन है, इसका वहां पर स्टापेज नहीं है। अगर जौनपुर में उसका स्टापेज कर दिया जाए तो वहां पर कई जिलों के लोगों को लाभ होगा।

भन्डारी स्टेशन जनपद जौनपुर में है। वहां पर दो प्लेटफार्म हैं, लेकिन उनमें शेड नहीं है। एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए लोगों को सुरंग का इस्तेमाल करना पड़ता है। वहां पर अंधेरा होने की वजह से कई बार लोगों का सामान भी छीन लिया जाता है और कभी-कभी वे गिर भी जाते हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि वहां पर एक ओवर-ब्रिज बनाया जाए जिससे लोगों को राहत मिल सके। कई प्लेटफार्म ऐसे हैं, जिन पर शेड नहीं है। वहां पर जनता खुले आकाश में पड़ी रहती है जिससे उनको काफी परेशानी होती है। मैं यह कहना चाहूंगा कि वहां पर पेयजल और शौचालय की भी व्यवस्था होनी चाहिए जो कि इस समय नहीं है। इसी तरह से अनेक स्टेशन ऐसे हैं जैसे कि सिटी स्टेशन, बक्सरपुर, भन्डारी, मन्नौर, जलालपुर, बरसठी, मनियाहू और कराकत आदि, जहां पर प्लेटफार्म तथा शेड्स के साथ-साथ पेयजल और शौचालय की भी आवश्यकता है। मेरा यह निवेदन है कि इनकी व्यवस्था करने की कृपा करें। मैं खासतौर से पूर्वी उत्तर प्रदेश की बात कहना चाहता हूं जहां पर चैन पुलिंग बहुत ही कम हो गई है। लेकिन एक बात अभी चल रही है और वह यह है होज-पाइप को काटकर गाड़ियों को खड़ा कर देते हैं। इससे यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है। वे निश्चित समय पर जहां जाना चाहते हैं, वहां नहीं पहुंच पाते हैं। ऐसी कोई व्यवस्था होनी चाहिए जिससे कि उस पाइप को न काटा जा सके। असुरक्षा का जो वातावरण रेलों में बना हुआ है, वह दूर होना चाहिए जिससे लोग अपनी यात्रा सुगमतापूर्वक कर सकें। जिन जनपदों में एक्सप्रेस ट्रेन नहीं चलती हैं, वहां पर एक्सप्रेस ट्रेन शुरू की जानी चाहिए। आजमगढ़ के लोग जौनपुर आते हैं और इसी प्रकार गाजीपुर के लोग वाराणसी तक 58 किलोमीटर की दूरी है। वहां पर दोहरी लाईन बिछाने का भी प्रावधान होना चाहिए। एक गाड़ी चलती है तो दूसरी गाड़ी को इन्तजार करना पड़ता है। मैं चाहता हूं कि दूसरी लाईन की भी व्यवस्था की जाए। मुझे यह जानकारी है कि शाहगंज से अमेठी होते हुए इलाहाबाद रेलवे लाईन का सर्वे किया गया था। बजट में कोई भी प्रावधान इसके लिए दिखाई नहीं पड़ रहा है। मैं समझता हूं अगर यह गाड़ी शुरू हो जाती है तो निश्चित रूप से शाहगंज से अमेठी और सुल्तानपुर होते हुए इलाहाबाद आ-जा सकेंगे। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि दून एक्सप्रेस, सियालदाह एक्सप्रेस और दिल्ली-वाराणसी एक्सप्रेस में बर्थों का आरक्षण कोटा बहुत ही कम है, कहीं पर दो है और कहीं पर चार है। मैं चाहता हूं कि निश्चित रूप से इन ट्रेनों का कोटा बढ़ाया जाना चाहिए। हमारे यहां इंक्वायरी का कोई अलग से आफिस नहीं है। टी० सी० के आफिस में जाकर बैठ जाते हैं। मैं यह चाहूंगा कि जौनपुर में इंक्वायरी के लिए इस तरह का कोई एक अलग से आफिस बना दिया जाए।

मैं यहां एक सुझाव और देना चाहूंगा कि हमारे उत्तर प्रदेश के पूर्वी इलाकों में जितनी ट्रेनें चलती हैं, उनमें अक्सर टी० टी० ई० ऐसे डिब्बों में जाते देखे गए हैं जिनमें यात्री टिकट लेकर सफर करते हैं जबकि ऐसे डिब्बों में वे चढ़ने तक का प्रयास नहीं करते जिनमें अधिकतर बिना टिकट

[श्री कमला प्रसाद सिंह]

लोग होते हैं या बैठते हैं। उन डिब्बों की तरफ से वे अपना मुंह फेरकर निकल जाते हैं। माननीय मंत्री जी यदि टी० टी०-ई० सही तरीके से अपनी ड्यूटी दें और समुचित रूप से ऐसे डिब्बों की भी चैकिंग करें तो निश्चित रूप से रेलवे की आमदनी बढ़ सकती है। मैं चाहूंगा कि इस दिशा में कुछ ठोस पग उठाये जाएं।

इसके अलावा अक्सर मैं यह भी देखता हूं कि सीटें खाली होने के बावजूद यात्रियों से कह दिया जाता है कि सीटें खाली नहीं हैं जबकि आगे जाने पर वे बर्थ खाली मिलती हैं। इससे यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी कुछ ऐसे कड़े निर्देश जारी करें कि सभी खाली सीटों को पात्र व्यक्तियों को एलाट किया जा सके। इससे जहां रेलवे की आमदनी में बढ़ोत्तरी होगी, वहां यात्रियों की कठिनाइयां भी कम होंगी।

अन्त में मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करना चाहूंगा कि मैंने जिन सुझावों को आपके समक्ष रखा है, आप उन पर ध्यान देकर समुचित व्यवस्था करेंगे, आवश्यक पग उठाएंगे।

[अनुवाद]

* श्री गंगाधर एस० कुचन (शोलापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किये गये रेल बजट का स्वागत करता हूं और इसका समर्थन करता हूं और मैं इस पर अपने विचार व्यक्त करूंगा। सदन में निधियों आदि के नियतन के सम्बन्ध में बहुत सी शिकायतें की गई हैं। मैं महसूस करता हूं कि यद्यपि विकास कार्य करने के लिए सीमित धन उपलब्ध है, तथापि यात्रियों को सुविधायें प्रदान करने और यात्री सेवाओं का स्तर सुधारने के लिए कुछ धनराशि निर्धारित की जानी चाहिए।

मुझे यह जानकर दुःख हुआ है कि विगत 35 वर्षों में रेल मार्ग की कुल लम्बाई केवल 1110 बढ़ पाई है। 1951 में रेल मार्ग की कुल लम्बाई लगभग 51000 कि० मी० थी जो विगत 35 वर्षों में बढ़कर केवल 61000 कि० मी० हो गई। जनसंख्या जोकि इस अवधि में बढ़कर दुगनी हो गई है, उसकी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेल मार्ग की लम्बाई में इतनी कम वृद्धि पर्याप्त नहीं है।

इसी प्रकार रेल लाईनों के विद्युतीकरण के लिए बहुत कम धनराशि रखी गई है। हमने 5,900 कि० मी० रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया है जो कुल रेल मार्ग की लम्बाई का केवल 1/12 है इसके लिए नियतन में पर्याप्त वृद्धि करना जरूरी है। जैसाकि प्रो० मधु दण्डवते ने बताया है कि माल ढोने के लिए विद्युत इंजन उपयुक्त होंगे। यद्यपि इसकी प्रारम्भिक लागत अधिक होगी, परन्तु भविष्य में यह लाभकारी सिद्ध होंगे। मैं उनसे सहमत हूं तथा महसूस करता हूं कि कार्यक्रम के लिए और अधिक धन दिया जाये।

* मराठी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुपान्तर।

सातवीं पंचवर्षीय योजना में हम 3,40,000 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। इसमें से कम-से कम 15000 करोड़ रुपये रेलवे का विस्तार, लाईन बदलने तथा विद्युतीकरण के लिए देने चाहिए और कुल रेल मार्ग की लम्बाई 75,000 कि० मी० तक बढ़ाने, रेल मार्ग विद्युतीकरण 15,000 किलो मीटर तक और 10,000 किलो मीटर तक दोहरी लाईन बिछाने का लक्ष्य रखा जाना चाहिए।

आज के अंतरिक्ष युग में नेरो गेज और मीटर गेज लाइनें बहुत हो गई हैं इसलिए 7 वीं योजना के लिए निर्धारित धनराशि का अधिकांश हिस्सा गेज बदलने के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। यद्यपि वर्तमान बजट में कुल 6551 करोड़ रुपये की धनराशि की व्यवस्था की गई है लेकिन विकास कार्य के लिए 600-700 करोड़ रुपये से अधिक धनराशि स्वीकार नहीं की गई। श्री डिघे ने सौम्य ढंग से मानखुर्द बेलापुर लाइन को पूरा करने के लिए किए गए कम नियतन का उल्लेख किया। मैं इसे स्पष्ट करना चाहूंगा कि महाराष्ट्र के लिए रखी गई धनराशि बहुत कम है। ऐसा दिखाई दे सकता है कि मैं क्षेत्रीय मांग उठा रहा हूं लेकिन कुछ आंकड़े देकर मैं स्थिति को काफी स्पष्ट कर दूंगा। मानखुर्द-बेलापुर सैक्शन को पूरा करने के लिए 72 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इसके लिए बजट में केवल 2 करोड़ रुपये की धनराशि ही स्वीकार की गई है। इसी प्रकार भूसावल-नागपुर और इटारसी-नागपुर की क्रमशः 74 करोड़ रुपये और 29 करोड़ रुपये की मांग थी। लेकिन इस बजट में केवल 4 करोड़ रुपये की बहुत कम धनराशि ही स्वीकृत की गई है अब, हम इसकी तुलना अन्य राज्यों की कुछ परियोजनाओं की आवश्यकताओं और स्वीकृत की गई धनराशि से करें :—

परियोजना का नाम	अपेक्षित धनराशि	स्वीकृत धनराशि
रतलाम गंगापुर	58 करोड़	58 करोड़
मथुरा गंगापुर	8 ,,	8 ,,
दिल्ली झांसी	15.75 ,,	15.75 ,,
अहमदाबाद रतलाम बड़ौदा	11.75 ,,	11.75 ,,

उपरोक्त तुलना से स्पष्ट पता चलता है कि धनराशि देने के मामले में महाराष्ट्र के साथ अन्याय किया गया है जो अन्य राज्यों की तुलना में नगण्य है। इस प्रकार के असमान वितरण से राज्य के लोगों में रोष पैदा हुआ है। मैं माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे इस प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें और महाराष्ट्र में उपर्युक्त परियोजनाओं को पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि आबंटित करें।

रेलवे ने कलकत्ता मेट्रो रेलवे के निर्माण के लिए 30 करोड़ रुपए खर्च किए। मैं यह कहूंगा कि इसी धनराशि से पिछड़े क्षेत्रों में कुछ रेल लाईनों का निर्माण किया जा सकता था। लातूर-मीराज सैक्शन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग गत तीस वर्षों से की जा रही है। लेकिन इस मांग की लगा-

[श्री संगावर एस० कुचन]

तार उपेक्षा की जा रही है यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि पंढारपुर जैसा तीर्थ केन्द्र इस लाइन पर स्थित है। इस लाइन के साथ बहुत सी चीनी मिलें, सूती मिलें और अन्य औद्योगिक केन्द्र भी जुड़े हुए हैं। अतः इस सैक्शन को बदलने का कार्य प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जाना चाहिए। इस लाइन का सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है। मैं माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे इस लाइन को बदलने का कार्य तत्काल शुरू करवा दें।

मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल लाइनों के मामले में मराठवाड़ा के साथ बहुत अन्याय किया गया है। महाराष्ट्र में दो ही लाइनें हैं जो मराठवाड़ा को जोड़ती हैं। एक भी लाइन ऐसी नहीं है जो मराठवाड़ा के बीच से गुजरती है। इस दृष्टि से, लातुर-मीराज सैक्शन को बदलना और औरंगाबाद से शोलापुर (बरास्ता तुल्जापुर) तक नई रेल लाइनें बिछाना बहुत जरूरी है। मैं यह बात भी कहना चाहूंगा कि निधियों के आबंटन के बारे में मराठवाड़ा के साथ भी बहुत अन्याय किया गया है। 150 करोड़ रुपये के कुल नियतन में से, मराठवाड़ा के लिए केवल 4 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये हैं, निधियों के क्षेत्रवार नियतन के सम्बन्ध में भी बहुत अन्याय किया गया है जो कि इस प्रकार है।

क्षेत्र का नाम	स्वीकृत राशि
मध्य	7 करोड़ रुपये
दक्षिण	21 ,,
दक्षिण मध्य	33 ,,
दक्षिण पूर्व	13 ,,
पश्चिम	17 ,,

लाइनों को दोहरी किए जाने का कार्य शुरू करना भी बहुत महत्वपूर्ण है लेकिन इस सम्बन्ध में भी महाराष्ट्र के साथ बहुत अन्याय किया गया है। मुझे यह उल्लेख करते हुए खेद होता है कि लाइनों को दोहरा बनाने की एक भी परियोजना शुरू नहीं की गई जबकि अन्य राज्यों में कुछ परियोजनाएं शुरू की गई हैं।

बम्बई-वाडी एक व्यस्त सैक्शन है। दोहरी लाइन का कार्य पुणे तक ही पूरा हुआ है। इसको वाडी तक बढ़ाना चाहिए ताकि इससे मेरा चुनाव क्षेत्र शोलापुर लाभान्वित हो सके। शोलापुर-बम्बई सैक्शन पर यात्री तथा माल यातायात बहुत अधिक है। लाइनों को दोहरा बनाने से जनता तथा माल परिवहन की आवश्यकताओं को पूरा करने में निश्चित रूप से सहायता मिलेगी।

मुझे यह उल्लेख करते हुए खेद है कि पुलों के निर्माण के लिए कोई धनराशि नहीं रखी गई

है। मैं अनुरोध करता हूं कि कुछ महत्वपूर्ण पुलों का निर्माण शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए।

मैं नई गाड़ियां चलाने के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। एक नई गाड़ी पुणे तथा शोलापुर के बीच शुरू की जानी चाहिए। इससे यात्रा करने वाले लोगों को सहायता मिलेगी। बम्बई तथा बंगलौर के बीच जो उदयन एक्सप्रैस है उसमें एक सैकण्ड क्लास ए० सी० स्लीपर है। लेकिन शोलापुर के लिए उसमें कोई कोटा नहीं हैं। मेरा अनुरोध है कि सैकण्ड क्लास थ्री टायर में शोलापुर के लिए 6 सीटों के स्थान पर 15 सीटों का आरक्षण कर देना चाहिए।

निजामुद्दीन-बंगलौर एक्सप्रैस सप्ताह में केवल एक बार चलती है। इसको सप्ताह में 3 दिन चलना चाहिए। बम्बई शोलापुर सिद्धेश्वर एक्सप्रैस में प्रथम श्रेणी के दो डिब्बें होते हैं, मेरा सुझाव है कि इस गाड़ी में एक प्रथम श्रेणी तथा एक दूसरी श्रेणी का डिब्बा होना चाहिए। इस ट्रेन की गति को बढ़ाना चाहिए ताकि यह शोलापुर रात 9.30 या 10 बजे के स्थान पर रात 8.15 बजे तक पहुंच सके।

कुरदुवाड़ी वर्कशाप का विस्तार करना चाहिए और वहां पर वैगन तथा कोचों का निर्माण करना चाहिए। शोलापुर-बीजापुर राष्ट्रीय मार्ग पर जो उपरि पुल है वह यातायात के लिए संकरा तथा खतरनाक है वहां पर कई दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। मेरा अनुरोध है कि मीटर गेज लाइन तथा ब्राड गेज लाइन को एक दूसरे के पास लाकर एक नया उपरि पुल निर्माण करना चाहिए। शोलापुर विस्तार क्षेत्र के पास मीटर गेज लाइन पर कोई उपरि पुल नहीं है। रेलवे फाटक के पास यातायात रुक जाता है और जनता को इससे परेशानी होती है। वहां पर बहुत दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। रेलवे फाटक के अधिक समय तक बन्द रहने के कारण रोगियों को समय पर पास के अस्पतालों में पहुंचाना कठिन हो जाता है। रेलवे फाटक पर अधिक देर तक इन्तजार करने की वजह से कई मौतें हो चुकी हैं। अतः मैं अनुरोध करता हूं कि इस जगह पर एक उपरि पुल का निर्माण कराया जाना चाहिए।

मैं अनुरोध करता हूं कि दूसरी श्रेणी के किरायों तथा मासिक सीजन टिकटों में वृद्धि को पूरी तरह से वापिस ले लेना चाहिए। बिना टिकट यात्रा करने वाले व्यक्तियों की पूरी तरह से जांच पड़-ताल करनी चाहिए। अगर कड़े कदम उठाए जायें तो रेलवे में बिना टिकट यात्रियों की चैकिंग से काफी धनराशि वसूल की जा सकती है।

जम्मू से पूणे तक की झेलम एक्सप्रैस वर्ष के लगभग सभी दिन 4 से 6 घण्टे देर से आती है। माननीय मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह इस मामले को देखें तथा इस ट्रेन का समय पर चलना सुनिश्चित करें।

महोदय, मैं इन शब्दों के साथ रेलवे बजट की सामान्य चर्चा पर बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

श्री महावीर प्रसाद (बांसगांव) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मान-

[श्री महावीर प्रसाद]

नीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने एक समुचित और जन-कल्याणकारी रेलवे बजट इस माननीय सदन में प्रस्तुत किया है।

रेलवे विभाग एक ऐसा विभाग है, जिस प्रकार शरीर में धमनियां कार्य करती हैं, उसी प्रकार राष्ट्र के जीवन में रेलवे विभाग—धमनियों का कार्य करता है। रेलवे का सीधा सम्बन्ध सामाजिक, आर्थिक, राजनीतिक और औद्योगिक विषयों से होता है। इस सम्बन्ध में मैं बहुत ज्यादा आंकड़ों के जाल में नहीं जाना चाहता हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि रामायण की एक चौपाई है कि "पर को सिलोवन नर बहुतेरे।"

विरोध पक्ष के लोगों ने जो कहा, उस प्रकार से नहीं कहना चाहूंगा कि समय, अवधि और परिस्थितियों को देखते हुए जो माननीय मन्त्री महोदय ने अपना बजट प्रस्तुत किया है, वह समुचित है, न्यायोचित है, कल्याणकारी है। इसलिए मैं इस बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

मान्यवर, जो कुछ उन्होंने युवक वर्ग और पांच वर्ष के बच्चों के लिए किया है, उसके लिए वह बधाई के पात्र हैं। एक जगह मैं उनसे निवेदन करना चाहूंगा कि 50 किलोमीटर की दूरी के लिए सैकण्ड क्लास को जो छूट दी गई है, इसमें व्यावहारिक जगत में जाने पर देखा जाता है कि 50 किलोमीटर की दूरी कुछ नहीं है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इसमें जो छूट है, वह और अधिक बढ़ायी जाये।

यह बात सत्य है कि किरायों में वृद्धि की गई है। लेकिन एक तरफ रेलवे को नवीनीकरण करना, आधुनिकीकरण करना, रेलवे इंजनों को बनाना, रेलवे डिब्बों को बनाना, डीजल की महंगाई, पैट्रोल की महंगाई, इस तरह की महंगाई को देखते हुए जो वृद्धि की गई है, वह समुचित और उचित है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की तरफ, अपने उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल की तरफ आकृष्ट करना चाहूंगा और मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि कृपया वह मेरी बात को सुनें और नोट करें। गोरखपुर में कोच फैक्ट्री के निर्माण की बात सातवीं लोक सभा से चल रही है। यह कहा गया है कि यह मामला राइट्स को दिया गया है, राइट्स जब अपनी रिपोर्ट देगी तब उस पर विचार किया जायेगा। रेलवे बोर्ड की तरफ से रेलवे सलाहकार समिति में और लोक सभा में भी यह जवाब दिया गया था कि राइट्स के रिपोर्ट देने के बाद यह निर्णय किया जायगा कि कोच फैक्ट्री कहां बनेगी। मैं निवेदन करूंगा कि समय को देखते हुए, सामाजिक स्थिति को देखते हुए, क्षेत्र के पिछड़ेपन को देखते हुए गोरखपुर उचित स्थान है जहां पर कोच फैक्ट्री देना नितांत आवश्यक है। मैं मांग करूंगा और मन्त्री महोदय से चाहूंगा कि इस पर वह विचार करें।

दूसरा बिन्दु, जिस पर मैं उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा वह है सहजनवां से दोहरीघाट रेलवे लाइन। इस रेलवे लाइन के सम्बन्ध में भी सातवीं लोक सभा में कई बार मैंने इस प्रश्न को उठाया। तीन बार इसका सर्वेक्षण हो चुका है। यहां तक डिमार्केशन लाइन के रूप में पत्थर लगाए

गए। सब कुछ हो चुका। सब होने के बाद कहा गया कि इस योजना पर विचार नहीं किया जा सकता है। मैं कहना चाहूंगा मंत्री महोदय से कि 1980 में जो राष्ट्रीय परिवहन नीति बनी है उसमें कहा गया है कि सदियों से पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे लाइन देंगे, सड़कों का जाल बिछाएंगे मगर। कहा जाता है कि लाभांश नहीं आ रहा है। यदि आप लाभांश देखना चाहेंगे तो मैं कहता हूं कि जो सदियों से पिछड़े हुए इलाके हैं वहां कभी भी रेलवे लाइन नहीं दे पाएंगे न सड़क दे पाएंगे। इसलिए लाभांश को नहीं देखना है बल्कि जो एक राष्ट्रीय नीति बनी है, उस नीति को मान कर के, उस के आधार को मान कर के, इन पहलुओं पर ध्यान दे कर के इस प्रकार के क्षेत्रों में रेलवे लाइन आप बनाइए। यदि वास्तव में समाज को आगे ले जाना है, सामाजिक उत्थान करना है तो जिस रेलवे लाइन का तीन तीन बार सर्वेक्षण हुआ, डिमार्केशन हो चुका, पत्थर गाड़ दिए गए वह रेलवे लाइन बनाई जानी चाहिए। यह सब कुछ होने के बाद यह कह देना कि लभांश नहीं आ रहा है, उचित नहीं है। एक तरफ कहा जाता है कि हम क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर करेंगे और दूसरी तरफ कहा जाता है कि लाभांश नहीं आ रहा है, यह क्या बात है ? या तो आप पहले यह निर्णय कर लीजिए कि हम सर्वेक्षण नहीं करेंगे किसी क्षेत्र का। मुझे जवाब देना पड़ेगा, आपको जवाब देना पड़ेगा जनता के बीच में कि सर्वेक्षण तीन तीन बार हुआ, पत्थर लगा दिए गए, डिमार्केशन लाइन लगा दी गई, फिर क्यों नहीं उस रेलवे लाइन का निर्माण हो रहा है ? माननीय मन्त्री हंस रहे हैं लेकिन जानता हूं कि बाहर से देखने में चाहे कुछ और हो, लेकिन हृदय उनका बहुत मृदुल है। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि फिर से इस पर वह विचार करें और इस रेलवे लाइन को बनवाने की कृपा करें, आयोजना में इस को स्थान दे।

तीसरा प्वाइंट मेरा यह है कि गोरखपुर पूर्वांचल का एक बहुत बड़ा नगर है, केन्द्र है और उत्तरी भारत का बहुत बड़ा नगर है जहां पर पर्यटक बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। कुशीनगर वहीं पर है, लुम्बिनी वहीं पर है, कपिलवस्तु वहीं पर है। लेकिन कोई सीधी ट्रेन वहां के लिए आपने नहीं दी है, सिवाय एक जयन्ती जनता के जो अभी कुछ समय पहले यहां से जाने लगी है। अभी मैं उधर से आया हूं, मैंने देखा कि छत पर सवारियां चलती हैं। बिहार से, बरौनी से लोग आते हैं, गोरखपुर से और दूसरे जिलों से मजदूर वर्ग के लोग आते हैं जो पंजाब और हरियाना में मजदूरी करने जाते हैं उन को छत पर भी जगह नहीं मिलती है। उनके लिए मैं निवेदन करूंगा कि गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक दूसरी डाइरेक्ट ट्रेन सेवा शुरू की जाय जिससे वहां के लोगों को लाभ पहुंचे।

इसी तरह से पूर्वांचल के देवरिया, फैजाबाद, गोरखपुर, बस्ती के काफी लोग बाम्बे में मजदूरी करने जाते हैं। लेकिन यहां से बाम्बे के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। एक बाम्बे वी० टी० ट्रेन चलती है जिसमें जगह बहुत कम है। इसलिए मैं पुन: निवेदन करूंगा कि बाम्बे के लिए भी वहां से एक सीधी ट्रेन चलाई जाय जिससे वहां के श्रमिक जिनको महाराष्ट्र में भइया कहते हैं, हमारे महाराष्ट्र के लोग बैठे हुए हैं, जानते हैं, उनका कल्याण हो सके। उनके कल्याण के लिए एक सीधी ट्रेन वहां के लिए चलायी जाय।

मेरा अगला प्वाइण्ट यह है कि हमारे यहां एक बहुत प्रसिद्ध स्थान "चौरा चौरी" है, जो स्वतन्त्रता सेनानी हैं वह उसको भलीभांति जानते हैं। उस स्थान पर जो बड़ी लाइन बनी, उसके

[श्री महावीर प्रसाद सिंह]

पहले वहां पर जितनी गाड़ियां चलती थीं सभी रुकती थीं लेकिन आज जो गाड़ियां चल रही हैं—झांसी मेल, हावड़ा मेल आदि – वह वहां पर नहीं रुकती हैं। मेरा निवेदन है कि "चौरा चौरी" एक एतिहासिक स्वतन्त्रता सेनानियों का स्थान है, जहां पर एक दिन में 29 युवकों को फांसी दी गई थी, वहां के लिए माननीय रेल मन्त्री महोदय आदेश दें कि सभी गाड़ियों को वहां पर रोका जाए।

इसके साथ मेरा यह भी निवेदन है कि पूर्वांचल में गोरखपुर उत्तर पूर्वी रेलवे का मुख्यालय है, वहां पर दैनिक श्रमिकों की बड़ी संख्या में छटनी कर दी गई है जिससे बेरोजगारी की समस्या पैदा हो गई है। वैसे मैंने पूरा बजट पढ़ा है, इसमें मन्त्री जी ने लिखा है कि 360 दिन अखण्ड कार्य-दिवसों के आधार पर पुनः आप उनकी नियुक्ति को स्थाई करेंगे, जबकि पहले कोई और व्यवस्था थी, लेकिन मेरा निवेदन है कि आप पुनः इस पर विचार की जिए तथा जो श्रमिक बेरोजगार हो गए हैं उनको पुनः नौकरी देने की व्यवस्था करें।

इसी प्रकार से मेरा निवेदन है कि गोरखपुर उत्तर पूर्वी रेलवे का मुख्यालय है और गोरखपुर रेलवे स्टेशन के पास धर्मशाला बाजार है जहां एक ओर ब्रिज बनाने की नितान्त आवश्यकता है। ओवर-ब्रिज के अभाव में आज घंटों रास्ता रुका रहता है जिससे रेलवे का बड़ा नुकसान होता है। अतः मैं चाहूंगा कि गोरखपुर स्टेशन के पास पश्चिम की तरफ धर्मशाला बाजार नामक स्थान पर ओवर-ब्रिज बनाने की व्यवस्था की जाए।

मैंने पूरा बजट पढ़ा है। यह जो भारतीय रेल की वार्षिकी 1983-84 की रिपोर्ट है, इसके पेज 107 पर पैरा (3) "अनुसूचित जातियां और अनुसूचित जनजातियों का नियोजन" को मैं पूरा तो पढ़ना नहीं चाहूंगा केवल संक्षेप में ही बताना चाहूंगा कि आरक्षण वर्ष की आजादी के बाद भी वर्ग (ब) की सेवाओं में 1982-83 केवल 8,9 प्रति आरक्षण ही आप पूरा कर सके हैं और 1983-84 में केवल 9.9 प्रतिशत ही पूरा कर सके हैं। इसी प्रकार से अन्य जो वर्ग हैं—(ख), (ग) व (घ)—किसी वर्ग में भी आप आरक्षण पूरा नहीं कर सके हैं। केवल सफाई वाले मजदूरों में ही आप 18 परसेंट पूरा कर सके हैं। इसी प्रकार से अनुसूचित जनजातियों के वर्ग में वर्ग (क) में 1.8 प्रतिशत का आरक्षण ही आपने पूरा किया है वर्ष 1982-83 में, और वर्ष 1983-84 में केवल 2.4 प्रतिशत पूरा किया है। इसी प्रकार से अन्य वर्गों में भी आप पूरा नहीं कर सके हैं। मैं प्रशासनिक क्षमता रखने वाले माननीय मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि श्री राजीव गांधी जी के नेतृत्व में, हरिजनों, गिरि-जनों व कमजोर वर्गों को जो आरक्षण दिया गया है, उसको पूरा करने के अविलम्ब उपाय किए जायें।

इन शब्दों के साथ मैं मन्त्री महोदय को बधाई देता हूं तथा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

*श्री एन० वी० एन० सोमू (मद्रास उत्तर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस पुनीत सदन में अपना पहला भाषण करने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं अपने नेता डा० एम० कालियगनार करुणानिधि का बहुत आभारी हूं जिन्होंने देश की प्रभुसत्ता सम्पन्न तथा सर्वोच्च चुनी हुई संस्था में द्रविड़ मुनेत्र कषगम का प्रतिनिधित्व करने के लिए मुझे अवसर प्रदान किया। साथ ही मैं अपने संसदीय चुनाव क्षेत्र, मद्रास उत्तर के लोगों का आभारी हूं जिन्होंने मेरे नेता के आह्वान पर मुझे इस सदन में उनका प्रतिनिधित्व करने के लिए चुना है।

इस सफलता का श्रेय उनको जाता है कि उन्होंने दल-बदल निवारण कानून के उपबन्धों का, जो इस सदन द्वारा अपने पहले सत्र में पारित किया था, पर अमल किया गया है। उन्होंने जिस प्रत्याशी ने डी० एम० के० की पीठ पर वार किया तथा कांग्रेस प्रत्याशी के रूप में इस चुनाव क्षेत्र से चुनाव लड़ा, उसको चुनावों में हराकर दल-बदल निवारण कानून की भावना सदा के लिए बनाये रखना सुनिश्चित कर दिखाया।

मुझे 1985-86 के लिए रेल बजट पर वाद-विवाद में भाग लेने पर खुशी हुई है। महोदय, सामान्य टिप्पणी यह है कि इस तरह का सस्त रेलवे बजट हाल के वर्षों में प्रस्तुत नहीं किया गया है। वास्तव में, यह देश की जनता के साथ बहुत बड़ा धोखा किया गया है और वह भी लोगों द्वारा कांग्रेस पार्टी में अपना विश्वास व्यक्त करने के तुरन्त पश्चात्। रेल मंत्री दावा करते हैं कि 50 किलो मीटर तक रेल यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया है। लेकिन बजट के अगले पृष्ठ पर वह कहते हैं कि उप-नगरीय यात्री किराया 1 से 150 किलोमीटर तक की दूरी के लिए बढ़ाया गया है। मैं रेल मन्त्री से पूछना चाहता हूं कि क्या उपनगरीय गाड़ियों मे सफर करने वाले लोग समाज के समृद्ध वर्गों के है। मुझे आश्चर्य है कि रेल मन्त्री किस प्रकार सहज रूप से कहते है। आम व्यक्ति रेल यात्री किराये की वृद्धि से प्रभावित नहीं होगा।

महोदय, रेल मन्त्री ने जलती आग में और तेल डाल दिया है। आवश्यक वस्तुओं, जैसे गेहूं, चावल, दालें, नमक, आदि पर माल भाड़ा उन्होंने बढ़ा दिया है। क्या इससे आवश्यक वस्तुओं के दाम नहीं बढ़ेंगे ? ऐसा कहना अतिशयोक्तिपूर्ण नहीं होगा कि देश के जिन लोगों के भारी समर्थन से यह सरकार सत्ता में आई हैं उन्हीं के साथ रेल मन्त्री ने बहुत अधिक अन्याय किया है। वास्तव में इन्होंने जनता की आशाओं के साथ विश्वासघात किया है। मैं चाहता हूं कि इस देश की जनता कम से कम अगले आम चुनाव में इसको ध्यान में रखकर ठीक से अपना मत व्यक्त करेगी।

गत साढ़े तीन दशकों के दौरान तथा आजादी के बहुत बाद भी रेल मंत्रालय दक्षिण राज्यों की उपेक्षा करता रहा है। इस वर्ष का बजट भी उसका अपवाद नहीं है। हमारे प्रिय नेता अरिगनार अन्ना ने राज्य सभा में कहा था कि वह द्रविडियन है। दक्षिण

* तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

[श्री ऐन० बी० एन० सोमू]

चारों राज्यों द्रविडियन है। करूर-डिंडिगल बी० जी० लाइन गत कई दशकों से 5 करोड़ तमिलों का स्वप्न था। यह योजना 1981 में मंजूर हुई थी और 1984 तक इस योजना में प्रगति बहुत धीमी रही है और 1985 में, इस बजट के प्रस्तुत करने के बाद, यह बिल्कुल ठप्प हो जायेगी क्योंकि 3 करोड़ रुपये का तुच्छ प्रावधान किया गया है। क्या करूर-डिंडिगल बी० जी० स्कीम कभी कार्यान्वित होगी मुझे इसमें शक है। इसी तरह मद्रास की द्रुत परिवहन प्रणाली के लिए बहुत कम धनराशि रखी गई है जैसे कि किसी भूखे हाथी के सामने मिश्री का टुकड़ा डालना। रेल मन्त्री ने दिल्ली से गाजियाबाद तक विद्युत ट्रेन चलाने की घोषणा की है। लेकिन वह मद्रास से चिंगलपट तक विद्युत ट्रेन चलाने की घोषणा नहीं करते हैं; यह विद्युत ट्रेन को ताम्बारम् से कुछ किलोमीटर आगे बढ़ाना मात्र है। जबकि मध्य प्रदेश के लिए तीन नई लाइनों की मंजूरी दी गई है चार दक्षिण राज्यों में से किसी भी राज्य के लिए नई लाईन का प्रावधान नहीं है। जब रेल विकास में इस प्रकार का स्पष्ट भेदभाव बरता जाता है तो ऐसा कहना गलत नहीं होगा कि दक्षिण पिछड़ रहा है और उत्तर खुशहाल हो रहा है। दक्षिण राज्यों में सबसे अधिक मीटर गेज लाइन की लम्बाई है। इस बजट में किसी गेज बदलने के कार्यक्रम की घोषणा नहीं की गयी है। ब्राडगेज लाइन के बिना दक्षिण राज्यों में पूर्ण औद्योगिक विकास नहीं हो सकता। रेल विकास कार्यों में पिछले चार दशकों की इस मन्द गति से ऐसा हो सकता है कि जब भारत 21 वीं सदी में प्रवेश करे तो दक्षिणी राज्य खिसक कर 19 वी सदी में पहुंच जाए।

देश में 7000 रेलवे स्टेशन हैं उनमें से 60 प्रतिशत स्टेशनों पर पीने के पानी या बिजली की सुविधा नहीं है। यह स्थिति 1985 की है। मैं माननीय रेल मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह कम से कम सभी स्टेशनों पर पीने का पानी शीघ्र सुलभ कराने के लिए पूरी कोशिश करें। विल्लीवक्कम और अन्नानगर के बीच 3 किलोमीटर की विद्युत रेल लाइन बनाने के लिए 3 करोड़ रुपए की कम राशि का प्रावधान न होने के बारे में मैं इस अवसर पर उल्लेख करूंगा। मद्रास तमिलनाडु की राजधानी है और इस रेल बजट मे ऐसी छोटी योजना के लिए कोई प्रावधान नहीं है। अगर कम से कम इसको शामिल कर लिया जाता तो हम तमिलनाडु के सदस्य खुश हो जाते। इसके न होने पर अब हमें अपना दुःख व्यक्त करना है। उत्तर मद्रास में रोयापुरम रेल फाटक प्रायः बन्द कर दिया जाता है। लोगों को रेल लाइन के पार स्टेनले मेडिकल अस्पताल जाने के लिए 2 से 3 घंटे तक इन्तजार करना पड़ता है। ऐसा होता है कि जो अग्रिम दशा वाली गर्भवती स्त्रियों की डिलिवरी फाटक के खुलने के इन्तजार में सड़क पर ही हो जाती है। यहां पर शीघ्र ही एक उपरि पुल का निर्माण करना चाहिए। श्री असई थम्बी जो उत्तर मद्रास का इस सदन में प्रतिनिधित्व करते हैं तथा श्री नन्जील मनोहरन जो इस सदन के सदस्य थे, ने कई बार इस महत्वपूर्ण परियोजना के बारे में उल्लेख किया है। आज तक यह शुरू नहीं किया गया है। यहां पर एक रेलवे उपरि पुल अवश्य बनना चाहिए। इसी प्रकार, उत्तर मद्रास तथा दक्षिण मद्रास को जोड़ने वाला रेलवे पुल अत्यन्त खराब स्थिति में है। इसका तुरन्त नवीनीकरण होना चाहिए अन्यथा इससे जान माल का किसी भी समय खतरा हो सकता है। महोदय, आप जानते हैं कि मद्रास-तिरुवोतरियार क्षेत्र सबसे बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है। यह तमिलनाडु के औद्योगिक विकास का प्रतिनिधित्व करता है। जब रेलवे फाटक बन्द हो

जाता है तो सभी औद्योगिक गतिविधियां रुक जाती हैं। आप यहां पर इस तरह से औद्योगिक गतिविधियों के रुकने से देश को कितनी हानि होती है उसका अन्दाजा लगा सकते हैं। यहां पर रेलवे उपरि पुल अवश्य बनाना चाहिए। इसी प्रकार, मैं माननीय रेल मन्त्री महोदय से कोरूकुपेट्टी क्षेत्र की समस्या पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। माननीय रेल मन्त्री महोदय पर यह जिम्मेदारी है कि वह यह सुनिश्चित करें कि औद्योगिक विकास में इस प्रकार की बाधाएं तत्काल दूर हों।

हमारे प्रधान मन्त्री को 'मिस्टर क्लीन' कहा जाता है तथा हमारे रेल मन्त्री को प्रशासन चुस्ती के अवतार के रूप में जाना जाता है। मैं उनके समक्ष यह चुनौती रख रहा हूं और अगर वे इनको हल कर सकते हैं तो वे इन पदवियों के हकदार हैं। सातवीं लोक सभा की लोक लेखा समिति ने संसद को एक प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था जिसमें गैर-सरकारी क्षेत्र के लोगों, जिन्होंने रेल भूमि पर कब्जा कर रखा है, ने लीज की अवधि समाप्त होने के बाद भी देय राशियों को भुगतान नहीं किया है, इस बारे में उल्लेख है। उस प्रतिवेदन में कोका कोला कम्पनी के मालिक द्वारा कनाट प्लेस नई दिल्ली में सुपर बाजार के पास रेलवे की भूमि पर बनायी गयी एक बड़ी फैक्ट्री का उल्लेख है। यहां पर भूमि की अत्यधिक कीमत है रेलवे बोर्ड इस कब्जे से इस भूमि को नहीं खाली करा पाया है। इस व्यक्ति ने जनपथ पर एक होटल बनाया है जहां पर उसने सार्वजनिक सड़क पर भी कब्जा कर लिया है। नियन्त्रक महालेखा परीक्षक ने अपने प्रतिवेदन में कहा है कि रेलवे के पास 2.74 लाख एकड़ भूमि फालतू है। जिसका मूल्य 15,000 करोड़ रुपये है। क्या भूमि की अधिकतम सीमा संबन्धी कानून रेलवे पर लागू नहीं होना चाहिए ? अगर रेलवे विभाग भूमि का उचित प्रयोग करे तो प्रत्येक वर्ष यात्री किराए तथा माल भाड़े में वृद्धि की आवश्यकता नहीं रहेगी। मार्ग में खोये सामान का मुआवजा देने के मामले में भी कई कदाचार हैं। बेईमान व्यापारी रेलवे से लाखों रुपये धोखा देकर ऐंठ लेते हैं। अगर ईमानदारी से कोशिश की जाये तो मुआवजे के भुगतान में लाखों रुपये की बचत की जा सकती है। रेलवे अभिसमय समिति ने भी रेलवे द्वारा अपेक्षित स्वामित्त वाली मदों की खरीद में किये जाने वाले कदाचारों का जिक्र किया है। रेलवे द्वारा इस प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों का अवश्य लागू करना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं तथा मुझे अपना पहला भाषण करने का अवसर प्रदान करने के लिए भी आपका धन्यवाद करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : सभा कल 11 बजे म० पू० तक के लिए स्थगित होती है।

6.02 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा मंगलवार, 19 मार्च, 1985/28 फाल्गुन, 1906 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।